

みんなくりポジトリ

国立民族学博物館 学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

歴史の中のストリートとトランスローカリティ：
歴史と記憶を生きる眼差しから見る現代の場所性：
歴史の中のストリート概念の変遷：
近代を相対化する深い場所（垂直性）：
北京の小さな橋：街角のグローバル・ヒストリー

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-03-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 妹尾, 達彦 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00001207

ベツト高原における政治動向も、隋唐王朝による中国大陸統一によって、強い影響を受けて変化する。もちろん、上述のように、隋唐王朝の形成自体が、ユーラシア大陸東部における遊牧民の移動を契機とする変動の産物だった。また、五代十国の分裂期や、遼・金と宋の南北朝時代の分裂期も、東北アジア・朝鮮半島、日本列島の政権を直接に揺さぶった。

図 11 は、図 9 の中国大陸の都城を、同一縮尺で一覧したものである。今まで、中国歴代都城の一覧図は存在せず、比較に不便だったので、新たに制作したものである。図 11 の歴代の各都城の記号 (A~Y) は、図 9 の各都城の記号 (A~Y) に対応している。この図からもわかるように、隋洛陽城から後の歴代の都城は、すべて、大運河に直結しており、内陸水運に依存するようになったのである。

2.14. 遊牧民の移動が、沿海地帯の開発をうながす

人間集団と動植物の移動が同時期に生じる時期こそ、世界史の転換期である。人間集団と人にもなう動植物の移動が大規模に生じる時期は、紀元後の地球の歴史の中で 2 つあった。すなわち、(1) 4 世紀から 7 世紀にかけての時期と、(2) 16 世紀から 18 世紀にかけての時期である。図 12 は、この世界史の 2 つの大移動期を図化したものである。

いうまでもなく、(1) 4 世紀から 7 世紀にかけての移動期は、遊牧民の陸路による移動がひきおこした人間集団の移動期であり、(2) 16 世紀から 18 世紀にかけての移動期は、西洋諸国の海路による移動がひきおこした人間集団の移動期である。ともに、人間集団のみならず、人にもなう動植物や技術・疫病などの移動が、既存の世界を変えていく点で等しい。

興味深い点は、2 つの大移動期の衝撃の度合いとその後の展開が、当然、各地域の伝統によって異なるものの、共通性をもつ歴史構造もつくりだしたことである。

すなわち、4 世紀から 7 世紀にかけての変動は、遊牧文化と農耕文化の複合文化を生みだし、ユーラシア大陸に東西にまたがる三大世界宗教圏（キリスト教圏・イスラーム圏・仏教圏）を誕生させた。

さらに重要なことは、世界宗教圏の形成にともない、各世界宗教圏の内部において、世界宗教に対抗する伝統主義の土壌がつくりだされることになり、世界宗教の「征服」以前の世界への復古運動（ルネサンス）を梃子に近代国家が誕生する種もまかれたことである。一方、16 世紀から 18 世紀にかけての変動は、産業革命につながる地球経済圏の形成や、近代国民国家の形成に決定的な影響をあたえることになった。

西アフリカの歴史で、上記の 2 回の転換を検証してみよう。西アフリカの初期国家は、7 世紀のイスラームのウマイヤ朝の形成に連動する。ユーラシア大陸の遊牧民の移動をうけて、北アフリカに統一の征服王朝が形成されたことが、サハラ砂漠南側の部族に影響をあたえて、西アフリカの初期国家の形成をうながしたと考えられる¹⁵⁾。この点は、

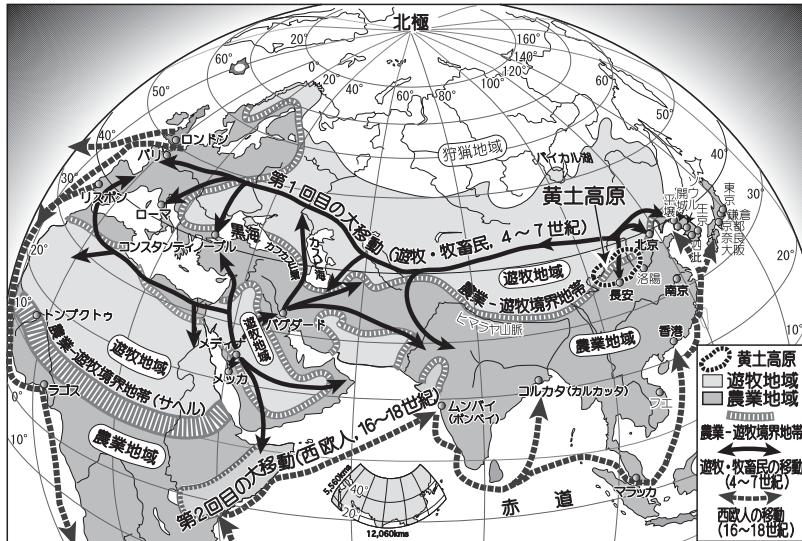


図 12 世界史の 2 つの大移動 (妹尾 2008)

中国大陸における隋唐の統一王朝の形成に対抗して、チベット高原や朝鮮半島、日本列島の部族が統合されて、それぞれの地域に初期国家が形成される経過とよく似ている。

第 2 回目の転換は、16 世紀以後の西欧諸国の植民活動にもなって生まれた。内陸の農業-遊牧境界地帯から、沿海部へと交易の中核となる都市網が移動したことで、南の大西洋の海岸沿いに新しい国家群の形成が始まった。このように、西アフリカは、世界史の 2 回の大移動期に応じて変化しており、世界史の大きな転換をモデル化しているのである。

上記の 4 世紀から 7 世紀にいたる、第 1 回目の転換期の状況をみてみると、アフロ・ユーラシア大陸では、遊牧民の移動にもなう大規模な人間移動の時期が生じ、農業地域にすむ人びとも遊牧民におされる形で、従来は居住条件のよくなかった場所に避難せざるをえなくなった。

騎馬軍団を避けるには、(1) 山上に退避、(2) 湿地帯に退避、(3) 平地の居住地を城塞化等の方法がある。このアフロ・ユーラシア大陸の環境の境域をこえた大規模な人間移動を契機に、中国大陸では、山間部への移住とともに、華北から湿地帯が続く江南の沿海部に、多数の人びとが移住していった。その結果、江南の湿地帯が開拓されて河川沿いに多数の都市が生まれ、港湾都市も成長を始めた。河港・港湾都市と内陸の都市が緊密に連結するのは、この時期以来のことである。

西欧でも、イタリア半島の港町ヴェニス、ゲルマン部族の侵入から避けるために湿地帯に人が居住しだしたことが、都市の始まりといわれている (Hibbert 1989: 3-4)。インド亜大陸においても、ユーラシア大陸の遊牧民の移動を契機に、北インドの人びとの

南インドへの移住が本格化して、沿海部の開拓が進み港湾都市が発展するようになる¹⁶⁾。

東南アジアという地域枠組みが形成される前提には、遊牧民の移動にともなう人びとの南遷によって、中国大陸の南方とインド亜大陸の南方の開拓が進み、両地域の沿海部を海路でつなぐ交易が本格化したことがあげられる。インド亜大陸と中国大陸の中間地域に、東南アジアという文化的、地域枠組みが誕生する背景には、4世紀以後のユーラシア大陸における人間集団の南遷があると思われる¹⁷⁾。

中国大陸においては、7世紀初の大運河の開削が、黄河流域から長江流域への都市網の拡大をうながした。同時に、長江流域の文化が黄河流域に強い影響をあたえることになる契機となった。長江流域の文化を代表するものが、自然と人間の調和的な関係を説く哲学や芸術であり、その具体例が、江南の園林文化（庭園文化）である。江南庭園は、長江流域の古来の文化的伝統が、4世紀から6世紀にかけての華北文化との融合によって生じた。

戦乱の絶えない黄河流域に比べて、2世紀半以上にもわたって比較的安定した政権が続く東晋・南朝（317-589）のもとで、都城の建康（南京）を中心に爛熟した都市文化が開花した。華北の造園技術が、江南の自然と伝統にであうことで変容し、南朝の文化を代表する庭園文化が誕生したのである（大室 1985; 高村 2000）。

隋洛陽城の建造は、明らかに、南朝の都城・建康の都市構造を強く意識していた。隋洛陽城の建造は、独自に発展した南朝の庭園文化が、華北に系統的に導入される始まりであった。隋以後も、江南の庭園文化は、華北の都市に影響をあたえ続け、その影響力は、時代を経るにつれてますます強くなっていった。16世紀初積水潭の改造と銀錠橋の誕生も、江南庭園文化の華北都市への浸透の一例である。

2.15. 都と橋の関係史——秦咸陽城から唐長安城まで

内陸の農業-遊牧境界地帯から沿海地帯への歴史の転換は、通行空間の機能を集約する橋の変遷に凝縮されている。この点は、時代を象徴する橋が、前近代社会を象徴する内陸部の橋から、近代社会を象徴する沿海部の海岸道路を連結する橋へ転換することに、よくあらわれている。

中国大陸では、秦の咸陽宮と阿房宮をむすぶ予定であった、渭水にかかる天と地を媒介する幻の橋から、洛陽の天津橋（浮橋→石桁橋）をへて、2008年5月1日に開通した沿岸交通の大動脈・杭州湾海上大橋（杭州湾跨海大橋）へと転換する。日本では、人と鬼がであう京都の五条大橋から、江戸の日本橋をへて、自動車専用道の横浜湾のベイブリッジへ（1989年完成。吊り橋）と転換する。他の地域においても、同様の転換をみることができるだろう。

前近代の橋は、この世とあの世、過去と未来、共同体と他界をつなぐ聖なる境界空間であり、神話的な構造をになう場所だった。前近代の王権の正統性の論拠は、為政者が

超自然界の超越神の承認をうることにあつたので、天と地を媒介する聖なる場である橋は、王権の神聖性を視覚化する舞台装置として、重要な役割をもっていた。

中国都城の事例では、上述のように、紀元前3世紀に、秦の始皇帝が改築した都城・咸陽城と渭水をはさんで南岸の興楽宮とをむすぶ横橋や、咸陽城の南方に新た建造しようとした阿房宮の間にかかる橋（閣道）等があげられる。とくに、咸陽城の宮殿と阿房宮をむすぶ橋の建築計画は、当時最大規模の工事の1つであった。両宮殿の間には、関中平野を西から東に流れる渭水があつたので、渭水を天の川にみたてて、主宮殿の咸陽宮と副宮殿の阿房宮をつなぐ、渭水に架かる橋の建築が計画された。

しかし、橋が完成する前に秦王朝が倒壊して咸陽宮も焼失したために、計画だけで橋は建築されなかった。渭水北岸に接した咸陽宮は、秦嶺山脈の隆起運動の影響を受けて渭水が北に移動するために、都城遺址の南側が徐々に削られて渭水の河流に飲みこまれ、未完成だった阿房宮とともに、いまだに正確な復原図をえがくことができない（図13参照）。

渭水をはさんで2つの南北の宮殿を結ぶ橋は、天の川にかかる星座にみたてられた。天の川をまたぐ星は、中国星座では閣道とよばれる。西洋星座のカシオペア座と一部重なる。渭水北岸の宮殿・咸陽宮は北斗七星を象り、南岸の宮殿・阿房宮は南斗六星を象るものとされ、渭水の南北に対峙するこの2つの宮殿をむすぶ天と地の橋が閣道であった（Wheatley 1971: 442-444; 中野 1989: 94-120）。このように、咸陽宮と阿房宮をつなぐ予定であった橋は、コスモロジカルな都城構造の鍵をなす建築物だったのである。

後漢洛陽城（図11 ㉑後漢洛陽）、魏晉洛陽城（図11 ㉒魏晉洛陽）、北魏洛陽城（図11 ㉓北魏洛陽）の場合は、都城の南に洛河がながれており、宮城から南に延びる御道は、洛河の橋をこえて都城南郊のびていた。都城の南郊では、いくつもの王権儀礼の儀礼施設があり、皇帝一行は、洛河をわたり、円丘での祭天儀礼等の儀礼が挙行された。洛河に架かる橋は、恒久橋ではなく船を連ねた浮橋である。

北魏洛陽城では、浮橋を永橋と称しており、永橋をわたった洛河の南岸に、外国からの帰順者をすまわせた地区が存在した。東側には四夷館があり、金陵・燕然・扶桑・えんし崦嵫の4館とよばれ、西側には、壁に囲まれた居住区の四夷里があり、帰正・帰徳・慕化・慕義の4里がおかれた（図11 ㉔北魏洛陽）。

南朝の江南から北魏に帰順した者は金陵館（金陵は南朝の都の雅名）に住ませ、3年たつと西側の帰正里に移居させた。北方の夷狄からの帰順者は燕然館にすまわせ、同じく3年たつと帰徳里に移した。東夷からの帰順者は扶桑館にすまわせ、慕化里に邸宅をあたえた。西夷からの帰順者は崦嵫館にすまわせ、慕義里に邸宅をあたえたという（楊銜之著・范祥雍校注『洛陽伽藍記校注』巻3、城南1958:159-173）。

このように、都城の側からみると、橋をこえた都城の外部に外国の帰順者の街区をもうけており、北魏洛陽城の永橋は、世界を分割して連結する役割を担われている。橋

が根源的にそなえている、両義的・媒介的な役割を、ここにも見ることができよう。また、永橋のたもとでは市が立ち、洛河でとれる新鮮な魚が売買されたという（楊『洛陽伽藍記』巻3 1958: 161）。

北魏洛陽が東西に分裂した後、東魏・北齊（534-577）の都城となった鄴^{ぎょう}も、宮殿の北を漳河^{しょうが}が流れており、旧鄴城を北岸にもつ（図11㉔東魏/北齊鄴）。旧鄴城は、曹魏時代から五胡十六国時代にかけて都城となった（図11㉕東魏鄴、図9④鄴）。旧鄴城は新鄴城の建設後も使用され続けたので、新旧両城の間を流れる漳河には、橋が架けられていたはずである。しかし、漳河が繰り返した氾濫のために、橋の詳細は不明である。

隋大興城・唐長安城は、図13唐長安城の都市プランのように、主要宮殿から南壁の城門をへて南郊壇にいたる南北儀礼線を都市プランの中軸線におき、整然とした設計思想のもとで新たに建築された都城である。南北の大通りを中軸線として、宗教・行政・経済を代表する施設等のさまざまな建築物を、陰陽思想にもとづき左右対称に配置している点に特色がある。

皇帝が居住し政治をつかさどる宮殿だけが、陰陽のどちらにも属さず、都城の中軸におかれている。天子—皇帝の担う中心性、媒介性が、建築構造によって強調されているのである。天子—皇帝の御す都城の中軸線は、王権儀礼の中軸線でもある。都城の南北の儀礼軸を、これほど明確に主張する都城は、中国史上初めのことだった（妹尾2001）。

これだけ整然とした都市プランが誕生した理由は、3世紀弱もの間続いた中国の分裂時代を再統一する、新しい王朝の強い意志が都城のプランに投影されたからだろう。隋大興城・唐長安城は、長い間の戦乱によって分裂し弱体化した秩序を、再構築するための舞台だった。都城の宮殿や各種の儀礼舞台、城内のストリートを主要舞台に举行された各種の王権儀礼は、秩序の提示という国家意志にもとづき演じられたものである。この都市プランのもとで、最重要儀礼である南郊祭天をはじめとする各種の王権儀礼がくりひろげられた。

図13では、都市プランの上に、唐長安城（隋大興城）の主な王権儀礼の舞台をしるしている。このように、長安城は、宮殿—皇城—外郭城をつらぬく中軸線と、都城の四方の郊外に建造された儀礼舞台をむすぶ儀礼線を、都城の骨格としている。

都城をつらぬく中軸線の名称は、宮殿からまっすぐに南方にのびる承天門街と朱雀門街である。それぞれ、天帝の子である天子を象徴する名称であり、天の子午線を投影するものとされていた。その道幅は約150mもある。

皇城南から外郭城の正門をむすぶ朱雀門街は、天街（天の街^{みち}）と略称された。天街では、雨乞いや雨払い、公開処刑等の各種の儀礼がおこなわれ、主な国家儀礼において皇帝をはじめとする儀礼参加者が行進する場所であった。同時に、天街は、唐人の詩に頻出する場所であり、また、民間説話の重要な舞台でもあった。長安の都市空間を象徴する場所は、なによりも、この天街である。

このように、隋唐長安城は、あくまで、陸路の原理にもとづく陸の都である。都城の北方で渭水にかかる西渭橋・中渭橋・東渭橋は、都城を象徴する役割をもっていない。長安は、都城の内部に都城を象徴する橋をもたない都市である。乾いた黄土からたちがあるサラサラとした土の香りこそが、長安の街の匂いであった。

ただし、長安は、交通幹線が内陸の陸路を主体としていた時代の最後の都城である。隋・大興城建造の12年後に、洛陽城が新たに建造され、洛陽を起点に内陸運河と大運河が開削された。隋唐洛陽城は、城内を大小の運河が走り多数の橋の架かる水の都である。開封・臨安（杭州）、南京、北京と継承される、水の都の始まりをなす都だった。王朝の政治運営は、陸の都・長安と水の都・洛陽が東西両京として、それぞれの機能と象徴性をわかちあうことによって成立した。

隋唐洛陽城の影響をうけて整備された北宋の開封からは、中国大陸に本格的な大運河と内陸水運の時代が到来する。さらに、元代に大都が都となって以後は、沿海地帯の都市網をむすぶ海路の時代が始まり、中国大陸の都市は、大運河から沿海地帯に多く立地する傾向を強めていった。そして、明清時代には、大運河と沿海海路を連結する北京と南京が、中国を代表する都城になるのである。

2.16. 隋洛陽城は、内陸水運時代の始まり¹⁸⁾

隋唐洛陽城は、中国都城史上、はじめて、内陸水運に依拠した都城である。隋・文帝（在位581-604）が、583年に隋の大興城（唐の長安城）を建造した後、隋の第2代皇帝・煬帝（在位604-618）は、605年に、大運河の開削を始めるとともに洛陽城を建造した。洛陽城建造とともに始まった大運河工事の完成は、610年のことである。

隋は短期間で滅亡したが、唐王朝は隋の遺産をそのまま受け継ぎ、洛陽城も修復して、西の都の長安城に対する東の都とし、西京・東京の両京制度をとった。唐代の洛陽は、唐王朝の政治・軍事・経済・文化の2つの核の1つとなる。周王朝（690-705）をたてた武則天は、洛陽を神都として都とし、城内の漕渠を修復して洛陽の繁栄の最盛期をつくった。8世紀には、洛水北岸を東西に流れる漕渠の沿線は、江南からの船舶の停泊する城内の繁華街となった。

隋唐洛陽城は、図14唐洛陽城の都市プランのように、都城の真ん中を洛河がつらぬき、城内を数多くの運河が走りぬける水の都だった。洛陽は、城内水路の水を利用した公私の庭園でも名を知られた。北宋時にも、東京の開封に対する西京となり、開封の官人の別荘が建ちならび、文化都市としての繁栄を続けた。洛陽城内の私的庭園は、宋・李格非『洛陽名園記』にまとめられ、日本の江戸時代の庭園造成にも大きな影響をおよぼした。

洛陽が、このような、河川と運河にいだかれた庭園都市となった理由は、洛陽の建造を企画した隋・煬帝（在位604-618）が、南朝征服時に自ら実地見聞した、南朝の都城・

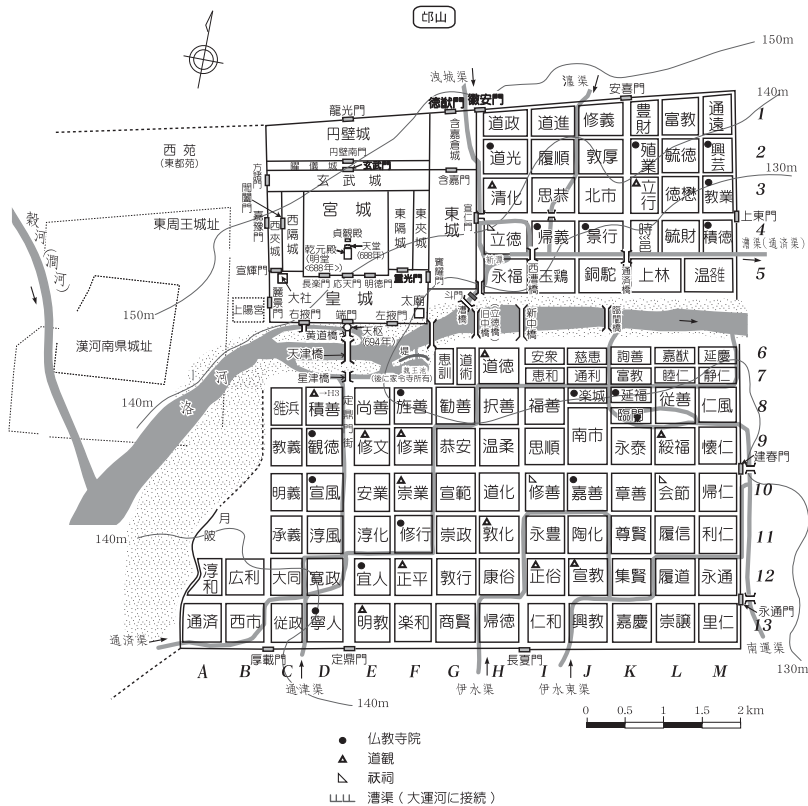


図 14 唐洛陽城の都市プラン (妹尾 2008)

- 出典 (1) 中国社会科学院考古研究所洛陽工作隊「隋唐東都城址の調査と発掘」続記(『考古』1978-1976) 373頁, 図10「唐洛陽東都坊里復原示意图」
 (2) 王岩「隋唐洛陽城近年考古新収獲」(中国社会科学院考古研究所主編『中国考古学論叢』北京・科学出版社, 1995年) 439頁, 図1「隋唐洛陽皇城宮城平面布局示意图」
 (3) 傅熹年主編『中国古代建築史第2卷 三国、两晋、南北朝、隋唐、五代建築』(北京・新華書店, 2001年) 373頁, 図10「河南洛陽隋唐東都平面復原図」
 (4) (清) 徐松撰『唐兩京城坊考』(北京・中華書局, 1985年) 147-178頁

建康の圧倒的な景観美に魅せられ、建康の都市景観を華北に移植しようとしたからである。

その意向は、洛陽城宮城の西方に連結する広大な禁苑（西苑）の造成に、端的にあらわれている（図 11 ⑩隋唐洛陽）。洛河を挟んで広がる西苑は、大小の宮殿の建ちならぶ、1つの巨大な庭園だった¹⁹⁾。文帝の大興城が、あくまで、内陸オアシス都市の系譜に連なるのに対して、隋唐洛陽城は、江南水郷都市の類型に入るのである。

確かに、北魏孝文帝が、農業-遊牧境界地帯の上に位置する平城から、農業地域の洛陽に遷都した際に、洛陽城の改造にあたって、南朝建康の都市構造を学習して取り入れた。しかし、北魏洛陽城は、わずか40年ほどの奠都にすぎず、あくまで遊牧政権の都としての性格もっていた。それに対して、北魏洛陽城の西方に新たに建造された隋洛

陽城は、その後も、唐・五代・北宋の歴代にわたり、500年以上も都城の1つであり続けた。洛河がつかぬく隋洛陽城の大胆な設計と、大運河に直結する内陸水運の整備、江南の庭園様式を全面的に取り入れた禁苑や公私の庭園等によって、同時代と後代の都城に与えた影響の大きさは、北魏洛陽城とは比べようがない。

水の都の洛陽城は、大小様々な橋が街並みに彩りをそえている。洛陽城を象徴する橋といえば、なによりも、洛河に架かる天津橋であった。天津橋は、宮城と外郭城の正門をつらぬく南北の大通り（定鼎門街）の上にある。陸の都・長安が天街に象徴されるとすれば、水の都・洛陽は、天津橋に象徴された。長安と洛陽という対照的な都城をもつことで、唐王朝は、複雑で広大な統治空間を効率的に治めることができたのである。

天津橋は、隋代には、船をならべて鉄の鎖でつなぎ船の上に板をおく浮橋だった。大きな船を鉄の鎖でつなく浮橋は、中国史上で天津橋が初めてとされている。しかし、隋代の天津橋は、たびかさなる洛河の氾濫によって流され、唐代の640年になると石の橋桁をもつ木梁橋に造りかえられた。730年には、洛河を2つの中州によって分断して、3つの橋をかけ、真ん中を流れる河の橋を天津橋、南を皇津（星津）橋、北を黄道橋と称した（図16参照）。天津は、上述のように天の川をさし、皇津（星津）も、天の川のことである。黄道は、天球の上での太陽の見かけの通り道のことで、二十四気を定める基準となる（郭紹林1996; 趙振華2006: 379-395）。

洛河は天上の銀河を象り、天津橋は銀河に架かる橋であった。天津橋は、秦始皇帝が渭水に架けようとした閣道の思想をうけつぐものだった。ただし、秦の時の閣道が、天上の星座を象る南北の宮殿をむすぶ天の橋として、壮大な宇宙論にもとづいていたのに比べると、隋唐の天津橋は、規模もずっと小さく、より世俗的な存在になっている。

天津橋は、城内の眺望を独占する行楽の場になり、各種の商行為が行われる場所でもあった。また、天津橋と橋からの眺望は、唐宋時代の詩人が詩の中で好んで詠じる場であり、橋のたもとで、洛陽を発つ友人と別れの宴会を催す場所にもなった。王権儀礼の観点からいえば、城外で各種の王権儀礼を挙行する際、皇帝が臣下をつれて城外に出る時に必ずわたる橋であり、外国使節をむかえる儀礼や、公開処刑の場所にもつかわれる儀礼舞台でもあった（郭紹林1996）。

2.17. 12世紀におけるストリート文化の誕生——開封の橋の文化

9世紀になると、イスラム商人の活動が1つの契機となり、ユーラシア大陸の各地において従前の内陸都市と新たに成長した港湾都市が結ばれ、広域の経済圏が形成されてきた。この動きに連動して、中国大陸でも商人層や庶民層が成長して、社会の世俗化が都市化とともに進んでいった（加藤1952: 299-346; 斯波2002）。

とくに、9世紀から11、12世紀にかけての唐から宋への王朝交替ともなう社会変動の結果、城内の住民の生活地区が壁に囲まれている、防御的な囲壁居住区制度（坊牆^{ほうしょう}）

制)の必要性が衰えて、城内の家屋が道路に直接面して建ちならぶようになり、道路における人間活動を活性化させることになった(妹尾1997:370-404)。

その結果、宋代(960-1279)になると、交通幹線に面した中国大陸の大都市では、都市の大小の通りで商売や演芸などの生業をもつ新たな都市生活者が多数誕生した。そして、多様な人びとが都市のストリートでふれあう、ストリート文化が中国史において花開くようになる。

11, 12世紀から盛んとなる中国の俗文学や庶民芸能の多くは、都市の街角の芝居小屋や露天の演芸から生まれている。従前の貴族や知識人によるエリート・カルチャー^{サブカルチャー}に対して、独立した下位文化が新たに形成されるようになったのである²⁰⁾(妹尾1996:476-505)。

ストリート文化は、ユーラシア大陸の幹線道路が陸路から水路・海路に変換する動きに対応して生まれたものであり、都市の経済規模が拡大して富が蓄積し、都市の住民が経済的・文化的に豊かになり余裕をもつことによって初めて可能となる。

隋唐時代の洛陽の天津橋は、王権儀礼の重要な舞台であるだけでなく、上述のように、一般人が集い、歌や踊りの演芸や各種の商業行為が行われる祭りの空間になっていた。水路と橋、道路の連結する洛陽の都市構造は、宋代の開封に引き継がれ、城内の街道と水路が交わる場所に繁華街が生まれ、活動の規模と影響力を一層増して、ストリート文化を誕生させたのである。

図15北宋開封の都市プランを見ると、開封が、洛陽と同じく、城内を縦横に運河の走る水の都であることがわかる。開封の中を貫く運河の沿線の繁栄ぶりは、北宋・張拙端(12世紀初の宮廷画家。生卒年不詳)の「清明上河図」から、具体的にうかがうことができる。本図は、北宋の第8代皇帝・徽宗(在位1100-1125)の時の都城・開封城の内外の景観を描いているとされている(伊原2004;周宝珠1997)。

「清明上河図」の一場面を描く図16は、運河に架かる木造アーチ橋(単孔木拱橋)の下をくぐりぬけようとする帆船が、荷を満載した船体にマストを倒して前進する様を描き、それを橋の上やほとりにいる多くの人びとが先導し眺めている場面である²¹⁾。図17は、図16の橋と橋につながる道端の風景を描いた場面である。この図16・図17は、「清明上河図」の中で、最も躍動感に富む名場面である。大運河の水運が、都城の内外を結ぶ物産流通の大動脈となった情景を、これほど雄弁に語るものはないだろう。

橋の上と橋のたもとでは、市が立ち路上の店舗が営業して往来が絶えない。本稿では紙幅の関係で揭示できないが、橋の西方には、開封の外郭城の城壁と城門とおもわれる建築物が描かれ、その城門をこえると城内の詳細な描写にはいる。城内では街道沿いの風景の中を、ラクダや馬、ラバにひかれた物資や人物が、城内の街道から城外にむかって歩み、橋のたもとの河岸において、運河からの多数の船に出会う動きが描かれる。草原から続く陸路と沿海地帯からの水路が、都城の開封で交わる見事な構成になっている。