

中国近代文学における人力車夫表象の不/可能性

高 峡

はじめに

人力車は明治3年(1870)日本で発明されたものである。人力車は1874年(清、同治13)に初めて中国に伝わり、1910年あたりから中国の主要都市において不可欠の交通手段になる。¹しかしながら、日本と同じく、人力車が普及していくのに伴い、1920年代前後には洋行帰りの知識人を中心に人力車廃止論が唱えられるようになり、1949年以後徐々に、人力車は姿を消しはじめる。人力車は日本で発明されたにも関わらず、いつの間にか人力車は生まれた国日本より、中国の象徴の一つとして表象される。例えば、外国映画や旅行記などの文学作品では、中国の異質性を際だせるために、人力車は一つのステレオタイプの表現となっている。それに対し、近年「日本から伝わってきたものは、たとえば人力車は、舶来品アヘンと同じように、中国のマイナスイメージの象徴になっている」等の言論から見られるように、いまさらながら拒否の姿勢を示す意見も存在している。²ここから相変わらず人力車夫という社会存在は否定的差異の記号として読まれていることが窺われる。

これまでの人力車夫文学に関する研究は、そのほとんどが、人力車夫がいかん表象されたかの分析に重点が置かれてきた。これらの先行研究はいずれも、様々な思想や流派の知識人によって同時に対象とされた人力車夫の表象を記述するにとどまっている。³人力車夫のいかなる表象が可能であり、いかなる表象が不可能なのか、を決定するのは何だったのかという問題を不問にしている。それをはっきりさせるために、ただ表象の議論だけではもはや不十分であると考えられる。したがって本稿の目的は、人力車夫が「いかに表象されたか」から、「なぜそう表象されたか」へと問いを推し進めることにある。⁴

孟隣「新文学早期的人力車夫形象」(前掲)は、人力車夫文学の最初の高潮期を1918年から1924年としていることから、本論文においては取り扱うテクス

トはこれを基準にし、この範囲以内のものに限定する。⁵また、中国では地方によってしばしば「人力車」の呼称も異なっているが、便宜上本稿では「人力車」と統一する。⁶人力車夫は最初に近代文学に取り入れられた下層労働者のイメージの一つであることから、その主体の身分への問いは、近代知識人と労働者に関わる諸問題の考察にとって有効な切り口になるに違いない。

1. 人力車夫の発見

中国人がはじめて人力車に注目するようになったのは 1880 年代の日本においてである。例えば、現在読むことができるものとして黄遵憲の「人力車」⁷が挙げられる。黄遵憲は、人力車の軽便さと、その速いことは二頭だての馬車と競争とすることができるということを歌っている。これより中国においても日本と同じように、人力車がもともと近代都市文明の象徴と見なされていたことが分かる。⁸

ところが、民国初年になると、西洋の自由平等思想の浸透に伴い、人力車の便利さを称える一方で、そこに不平等的要素をも見て取る詩が書かれるようになる。⁹ここではじめて、人力車から、その引き手、すなわち前近代的な存在としての人力車夫への表象メカニズムの変化が見られる。この変化の結果、近代文明の象徴であった人力車それ自体も前近代的なものとして表象されるようになる。とはいえ、ここで重要なことは、これにより社会底辺の人力車夫の生存状態に広範な注目が集まるようになったということである。中国青年会が 1914 年に行なった「関于北京 302 個人力車夫生活情景」という調査は、中国における初めての人力車夫の調査であり、それはまた中国早期社会調査の幕開けでもある。¹⁰この人力車夫という存在への注目は当時の文学にも影響を与えずにはいられない。

1917 年に胡適、陳独秀らによって提唱された「文学革命」運動の翌年、胡適は「建設的文学革命論」で次のように書いている。

＜甲＞取材の範囲を拡大する 官界と妓院と狭量な社会の三つの世界だけでは不十分である。都市の貧民社会、たとえば工場の男女労働者、人力車夫、内地の農民、各地の行商人や小商人らのあらゆる苦しい状況は、これまで文学において一定の位置をしめることはなかった。また、今日、新旧文明の接触によって生じるあらゆる家庭の悲劇、婚姻の苦痛や女子の地位、教育の不平等など、様々な問題はすべて文学の材料とすることができる。¹¹

五四時期の文学論の中で、文学の素材・対象として具体的に人力車夫の名が挙げられるのはこれが最初である。¹²その意味で、この文章は文学における人力車夫という新しい題材の発見とも言えよう。

ここで人力車夫が近代文学に登場した文脈について触れておく必要がある。近代文学が成立するために国語を造ろうとすれば、白話の文学を造らなければならない。その中では題材の範囲を広げるのは「国語の文学」創造のための方法の一つである。ここで、胡適の意見の拠り所は各時代の文学の材料はそれぞれの時代から取材するべきだということである。夏志清はこれを「人道的写実主義」と名づけている。また夏志清は、胡適にとって文学が「ただ社会を批評する道具にすぎない」という機能主義の危険をも指摘している。¹³

現段階で調べたかぎりでは、1924年まで、人力車夫を題材にした作品は以下の通りである。他にも、人力車夫が登場するテキストは多数あるが、ここでは主なものだけを取り上げる。夏暁虹が指摘したように「人力車夫が労働者の代表として文学作品に登場したのは疑いのない事実である」。¹⁴

【詩】

沈尹默	「人力車夫」	(『新青年』、1918年1月15日)
胡適	「人力車夫」	(『新青年』、1918年1月15日)
劉半農	「車毯」	(『新青年』、1918年2月15日)
周恩来	「死人的享福」	(『覚悟』、1920年1月)
葉聖陶	「人力車夫」	(『晨報』、1920年8月19日)
劉大白	「包車的杭州城」	(『民国日報・覚悟』、1921年3月9日)
金徳章	「旱災記念」	(『民国日報』、1921年3月13日)
兆麿	「西市所見」	(『民国日報・覚悟』、1921年4月2日)
蘇兆龍	「酔車夫」	(『民国日報・覚悟』、1921年4月16日)
陳南士	「走路」	(『詩』、1922年1月)
光佛	「公園門口」	(『星期評論』)
顧頡剛	「春雨之夜」	(『詩』、1922年2月20日)
鄭振鐸	「祈祷」(1922)「脆弱之心」(1922)「侮辱」(1922)	
維周	「悲劇」	(『晨報副刊』、1923年4月12日)
馮文柄	「洋車的兒子」	(『詩』、1923年5月)

徐志摩 「誰知道」 (『晨報副刊』、1924年)

【小説およびほか】

- 成舍我 「車夫」 (『晨報』、1919年4月6日)
 晨曦 「是那個想頭兇害了你啲」(『晨報』、1919年7月9日)
 魯迅 「一件小事」 (『晨報』、1919年12月1日)
 E.maharama 著、漢俊訳「人力車夫」(『星期評論』、1920年5月1日)
 菩生 「真該死」 (『晨報』、1920年9月25日)
 鄭振鐸 「一個不幸的車夫」(1921年1月『鐵道管理学校高等科乙班
 畢業記念冊』)
 陳大悲 「這麼小一個洋車夫」(『晨報』、1921年3月4日)
 郁達夫 「血淚」(1922年8月8日—13日『時事新報・学灯』)
 欽文 「引見以後」 (『晨報副刊』、1923年7月2、3日)
 郁達夫 「薄奠」 (『太平洋』1924年12月)

【劇】

- 陳錦 「人力車夫」(『新青年』、1920年4月1日)
 陸家繼 「車夫的婚姻(全5幕)」(『晨報副刊』、1922年2月26—3月
 4日)

人力車夫を下層労働者の代表として文学の題材にするという、こうした新しい傾向に反発する者もいたことは当然である。例えば、1919年林紓は北京大学学長蔡元培に詰問状を送り、「車引きや屋台の物売りのやからの操る言葉(引車売漿之徒所操之語)」で学問・文化を蹂躪している、と攻撃した。¹⁵これは伝統的な「士」と近代知識人とのギャップを暗示する出来事だと捉えられる。ここで重要なことは、このギャップが単に表現のレベルにとどまらないということである。すなわち、中国語の文体が変わったということだけではなく、これまで書かれなかった人々が文学に取り入れられ、しかも従来になかった視点で描かれるようになったということなのである。「プリミティブなもの、サバルタン、女性、子供を取り上げることで、まさしく中国近代文学は『モダン』になるのだ」¹⁶と述べられたことが、ここには当てはまるだろう。白話詩の提唱者である胡適は、「新しい内容と新しい精神を創出しようとするなら、まず精神を束縛す

るしきたりを打ち破るべきだ」¹⁷と喝破したが、林紓が危惧をしたのは、まさにその新しい形にともなった新しい精神であったのである。

ところが、当時中国の近代的知識人はいかなる苦境に直面して、またいかなる回路を経て、西洋の視線に晒された人力車夫という社会的実存に対して折り合いをつけたのだろうか。またどのように自らのアイデンティティを確立するとともに、人力車夫を表象したのか。これに関しては今見られる蒋夢麟の手記が当時の雰囲気を実感に伝えている。これはまた当時洋行帰りの知識人によって繰り返された感想でもある。

1930年代北京大学の学長を勤めた蒋夢麟は、1908年官費留学生としてアメリカへ留学、1917年コロンビア大学の博士学位を取得して帰国する。帰国当時の感想は『蒋夢麟自伝』¹⁸に克明に記録されているが、中でも特に人力車夫の存在は衝撃的だったようである。蒋夢麟は、「美しい宮殿と宮内庭園以外に、私たちの第一印象は北京では二つの階級しかないようである。人力車を引く人と人力車に乗る人だ」と述べ、また次のようにも語っている。

アメリカにいた時、よく中国の尺度でアメリカの物事を見ていた。帰国してから、それが逆になって、今度はアメリカの基準で中国の物事を測るようになった。また時には一種の混合された標準を使っているかも知れない、中国でも西洋でもない、また中国でも西洋でもある、常に二つの間で行ったり来たりしている。

人力車夫を憐れに思う。(中略) 私のアメリカ尺度は私にそう教える。これはあまりに非人道だ。でも、野獣みたいな外国人が人力車夫を犬のように蹴ったりしているのを見ると——実は「犬のように蹴る」という言い方は間違っている。アメリカでは誰一人犬を蹴ったりしているのを見たことがなかった。この情景を見ると、私の血がたぎりそうになり、これらの犬畜生に立ち向かいたいが、彼らの治外法権を思うと、この怒りを抑えるしかない。(中略)「臆病者だ！」と私のアメリカ尺度は私をあざ笑う。同時に「耐え忍ぶのだ！」と祖国中国の尺度は私を慰めてくれる。いつそのこと、黄包車〔人力車〕をやめて、バスと電車に乗ればいいのだ。しかし、そうしたらかわいそうな黄包車夫はどうやって生計をたてることができる？ 田舎へ帰らせたなら？ だめだ。彼らは元々農村の余剰労働力だから。最後に彼らに残される道は三つしかない。体が丈夫なのは強盗に走る。体が弱いのは泥棒をする。体がさらに弱いのは乞食になる。他に何かいい方法があるのか？ 結局やはり黄包車を引くしかない。ぐるぐる考えを巡らせた

末、また元の所に戻った。

それなら、工業を発展させ、彼らを働かせたらどうか。ところが、安定した政府がないかぎりには、工業の発展は無理な話だ。¹⁹

上の引用から、帝国主義の圧迫のもとで近代化を目指す中国という場において、西洋式教育を受けたエリートにとって、人力車および人力車夫がいかに関撃的な存在であったかが窺われる。さらに、蔣夢麟の手記では、ひとりの知識人の経験に留まらずに、新しい種類の言説がいかに関撃したのかを語る証言でもある。

従来の文化的標準がすでに侵犯され、人力車夫という存在が人道に反したものであるという見解は、アメリカ（帝国）的公理からの判断である。しかし「外国人が中国の人力車夫を犬のように蹴ったりする」ことと、「アメリカでは誰一人犬を蹴ったりしているのを見たことがなかった」ことを合わせて読むと、帝国の公理の亀裂・不連続性はまた明らかである。これよりさらに問題になるのは、外来のイデオロギー（帝国の公理）を実践しようとするときに生まれる矛盾である。つまり、人道を実践して、黄包車をやめたら、「憐れな黄包車夫はどうやって生計を立てる」のか、という大きな問題が立ちはだかってくる。蔣夢麟の手記ではこのような不合理を処理するために、「仕事のチャンスをつかやす。そのために工業を振興させなければ、またそのためにはまず安定した政府が必要だ」と述べられているが、ここでは、人力車夫を人道主義の対象として見る熱心な眼差しは、転じて、今度は自分の遅れた国の無力を呪い悲しむ自分自身に向けられる眼差しに帰着する。つまり、人力車夫という存在およびその窮屈な生存状態が、国の共同体的運命により全面的に規定されたものとして認識されざるをえなかったのである。この時点で、蔣夢麟の眼差しの本当の対象は、落ちこぼれている中国と自分の国民的アイデンティティに他ならない。

次章では具体的に文学作品における人力車夫表象及び人力車夫という他者表象を成り立たせている知識人の身分の問題について見てみよう。先に引用した胡適はどのように人力車夫を描いたのか。次節において後に「人力車夫派」²⁰の代表者という名を冠されることにもなった胡適の白話詩、「人力車夫」を見ることにしたい。

2. 胡適の「人力車夫」

「人力車、人力車！」飛ぶように車がやってくる。

客は車夫を見て、たちまち心の底から悲しくなる。

客が車夫に尋ねる。「おまえは今年いくつだい？車を引いてどれほどになるのかね？」

車夫は答える。「ことし十六、車を引いて三年になります。旦那、心配はいりません。」

客が車夫に告げる。「おまえはまだ年端もいかないではないか。わしはお前の車に乗ることはできん。お前の車に乗れば、わしの心はとても痛むんじや。」

車夫が客に告げる。「あっしは半日商売していません。寒いうえにお腹もすいています。旦那の善意はわたしのすきっ腹を満たすことはできません。あっしは年端もいかない車引き、警察も取り締まりをしません。旦那は何者ですか？」

客はうなずいて車に乗り言う、「内務部の西まで」と。²¹

実は、この詩が『新青年』に掲載された当時、本文の前に一行の説明がある。「警察法令、18歳以下、50歳以上、みな人力車夫をなすべからず」。しかし実態はいかようであったか。1926年社会学者李景漢の調査によると、「栄養不足、筋骨未熟の少年、12歳から17歳までの少年車夫は全体の5パーセントを占めている」²²、つまり、「北京一地だけで、少年車夫の数は2700人に達している」。²³また、1919年陳独秀は『北京十大特色』で、その中の一つとして「12、3歳の子供、60数歳の年寄りが、人力車を引いている。警察は見ぬふりをしている」と証言している。つまり、未成年人力車夫はすでに黙認された状態であったのである。胡適のこの詩はこのような実状を背景として読まれる必要があるだろう。

少年車夫の訴えを聞いて「客はうなずいて車に乗り言う、『内務部の西まで』と」、これはまさにこの詩のクライマックスの場面である。安易な人道主義に流されずに、あえて乗ることにした「客」のイメージは、誤解されかねないことを覚悟の上で、ある種の決断を示唆した。またこの選択によって改革の主体・啓蒙の主体としてのアイデンティティを構築するのである。ここには社会批判という面もあるが、胡適は困難な状況を目の前にして知識人たる自己存在の意

味を問い返している。知識人が国の前途を担う階級であることを信じる胡適の姿勢が窺える。

本稿の文脈から興味深いことは、「人力車夫」が初版『嘗試集』²⁴に収録された際に、最後の句、「客はうなずいて車に乗り言う、『内務部の西まで』と」が削られていることである。この二つの版本の差異には、作者胡適の揺れる心境が窺われる。この削除によって、何がこのテキストから除外されているのか。またそれはなぜか。ここでは、前にもふれた夏志清が胡適を評した「人道的な写実主義」を想起してみよう。人道的な写実主義とは、人道という修飾語の限定で、ただ現実の反映ではないということは明らかである。削除前、胡適の現実をありのままに凝視しようとする姿勢があったとしたら、その削除はいわば妥協であり、或は結局中途半端な写実主義に終わっている。最後の一句のはっきりした態度の表明の代わりに、一種のロマンチックな余韻をもった結末となり、それが読者に対して一つの現前となる。²⁵この改定は明らかにその時代の雰囲気への配慮が窺えるが、これによって単なる社会批判に留まり、知識人と思われる乗客はここで不透明な存在になった。この改訂はまさに人力車夫表象上の象徴的な出来事である。

改定にも関わらず、この作品は様々な面から批判された。まず 1923 年成仿吾が「詩之防御戦」²⁶で、「これは何を言いたかったのかさっぱり分からない」、「黄包車〔人力車〕に乗っていて貧困労働問題を語る」とうことは、まるで「娼婦を抱いていながら、世界を改造する大きな夢を見るようだ」。この比喩が意味するのは、「人力車」に乗るという位置にいる人は、果たして貧困労働問題を語る資格があるのか、ということである。そのような認識の背後には階級という近代中国知識人にとって避けて通れない重大な問題が含まれている。ここでは階級的他者を「代弁」することの不可能性という問題が提起されていると思われる。知識人は一体階級的他者とどう向き合うべきか。人力車夫表象という問題にさらに階級という概念が加わることによってますます複雑な様相を呈してくる。

また、梁実秋は人力車夫を題材にした白話詩を「人力車夫派」と命名、この「普遍的同情心」ゆえの「人道主義」が実はロマン主義であると指摘する。梁実秋は「人力車夫派」の普遍主義的気分、楽天的平等言説に対して批判的な態度を取っている。²⁷

後 1926 年に胡適は、「東洋と西洋との境界線は人力車文明とモーター文明と

の境界線である」²⁸えている。また「中国はまだ人力車を容認しているので、文明国たる資格はない」という宗旨の講演をしたこともある。ここにおいて、人力車夫の存在は、中国社会文脈の中で、中国の後進性を示す一種のメタファーというようなものとして使われている。しかも、ほかでもない人力車（夫）の絶滅が文明社会への仲間入りのための記号になっている。ここにおいて第三世界の知識人（胡適）として西洋的（植民地主義的）眼差しの圧力に曝されると同時に、その眼差しのあり方を内面化して、行使することで、自らの主体を構築していくという回路が見て取れる。

3. 人力車夫の象徴化

胡適の「人力車夫」を皮切りに、人力車夫を題材にした作品が多く作られ、特に本稿での時間設定範囲では、白話詩が圧倒的に多い。白話詩の推進者たちはほとんどこぞって人力車夫を創作に取り入れた。作者の顔ぶれをみると、魯迅、劉半農、沈尹默、聞一多、徐志摩、葉聖陶、鄭振鐸、郁達夫など、中国近代文学の創始、確立に寄与した人物たちである。

ここでは一つ一つテキスト分析はできないが、梗概を記せば、人力車夫の貧困、階級的対立を扱ったものがほとんどである。またそれらの大部分は、車夫の立場、ないし社会の悪を告発する正義の立場で書かれている。たとえば、沈尹默「人力車夫」、劉半農「車毯」、劉大白「包車的杭州城」、周恩来「死人的享福」、兆麟「西市所見」、陳南士「走路」、顧頡剛「春雨之夜」、馮文柄「洋車的兒子」、鄭振鐸「祈祷」「侮辱」「一個不幸的車夫」、陳大悲「這麼小一個洋車夫」などで、そのモチーフは貧困と階級だと考えられる。たとえば鄭振鐸「侮辱」は右の通りである。「侮辱された人よ、どうかもう泣かないで！/あなたの泣き声はただ私の心にこだまするだけ。/彼ら/彼ら強暴な人にその声が届くわけがないだろう？」ここで、抑圧された階級を代弁する知識人のイメージが浮かんでくる。維周「悲劇」は車夫と肺病のイメージを関連させ²⁹、階級問題や貧困などのイメージも多く取り入れて、芸術的に完成度の高い一首だと言えよう。金徳章『旱災記念』で人力車夫が旱災に義援金を出したにも関わらず、一銭でもけちる「先生」という地位にいる人とを対比することによって、人力車夫が道徳上多くの価値が付与されている。人力車夫のこの比喩形象において当時の「劳工神聖」の影響が見られる。「汗を流して稼ぐ」、これはまさに知識人たちが熱望した「人格完全」の新しい国民イメージである。³⁰で、この現象を説明す

るには、夏済安の言葉が非常に有効であろう。「五四運動はたくさんの反逆的青年を生み出した。彼らは自我を社会と対立させ、自分の力はこの対立の中で取るに足りないものだと気づいた時、もう一つの階級——彼らが認めた、しかも美化された労働者階級を称えることにした。」³¹

一方、葉聖陶の『人力車夫』では「彼〔車夫〕は私のお金を受け取ると、目的地まで運んでくれた。しかし私の良心の呵責は決して消えることがなく、後ろめたさが付き纏う。」と言うように、超えられない階級の懸隔とそれゆえの不安、また普遍的価値としての平等からきた内省も窺うことができる。光仏は「公園門口」で人力車に乗りながら、欠伸をして「人道」を唱えるブルジョアジーのイメージを作った。これはブルジョアジーと人力車夫という下層民衆との不均等な力関係を戯画化している作品で、「人道」の特権を反省的に批判する立場であると考えられる。また、以上の作品の中で、今でもよく知られているのは現在教科書にも掲載される魯迅の「一件小事」であるが、これまでは一般に「労働人民へのヒューマニティおよび知識人の自己反省の精神」という読み方がされてきた。本稿では、この作品もそういう時代の磁場においてこそ生まれてきたことを提起するにとどめる。

郁達夫の「血涙」はこのような文壇の雰囲気から理解される必要がある。1922年に書かれたこの短編小説にも人力車夫が登場している。この作品は入れ子構造になっている。第一次物語で日本留学した「私」が生活に困っていて「第四階級の文学」、「血と涙の文学」を主張した知合いに助けを求めたが、郁達夫は彼から血もあり涙もある労働者小説を書くよう勧められた。そこで郁達夫が書いたものは人力車夫の物語である。それがいわゆるメタ物語になるわけである。そのあらすじは「ぼろ家に住む一人の人力車夫が、家賃のことで大家と喧嘩した。そこへ巡査が来て、牢屋に入れられそうになる。酒場で泥酔した車夫は道路で寝ていて、自動車に足を引かれ気絶した。目覚めた彼は、切断された足を抱いて泣いた」。そこで、「今は自分すら救うことができないのに、どうして世の中の人を救うことを思うことができるの」、と「血と涙の文学」に反発した「わたし」がこの小説の原稿代で、「酒館」で飲んだ。「酒館」から出てふらふらと歩きながら、「今晚はどこで寝るだろう」と考えているところで、小説は終わる。

ここで、「わたし」と「人力車夫」との物語の並置を通じて、知識人としての自分の無力をみとめ、人力車夫という社会的弱者を代弁する責任をも否定、拒否している。いわゆる知識人の自己疎外化が、ここで見て取れる。これは「労

工神聖」と違う意味での近代中国知識人に見られるもう一つの自己転換である。それにもかかわらず、第四階級と言え、まず人力車夫が取り上げられること、これだけでも当時の人力車夫文学の盛況ぶりが想像できよう。つまり「血涙」のメタ物語の人力車夫物語とは、人力車夫についての諸テキストのコピーであり、また第一次物語によってパロディーなのである。ここでは人力車夫は「わたし=知識人」のおちぶれを際立たせるための一つの符号に過ぎない。人力車夫があいかわらず社会的弱者のメタファーという意味では、ほかのテキストとは大きな差は認められない。

1924年郁達夫はもう一つ人力車夫を題材にした短編小説「薄奠」を書いている。これは人力車夫の主人公と知識人青年との交流を描いたものである。前作「血涙」における青年個人の苦悶の描写から、社会的関心の広まりへの変化が見られるが³²、しかし人力車はやはり社会的弱者という存在だった。ところが、金子光晴の1928年の上海滞在を回想した文「どくろ杯」には郁達夫の意外な一面が窺われる。

かつて心をひらいて交際した文人の郁達夫のような、ものわりのいいインテリでも、うるさく車をすすめる苦力たちを追い払うとき、犬でも追うように足をひらいて、蹴散らし、蹴散らしして、私をおどらせた。良識ではよくわかっていることでも、生活のながい習慣になって、平気でうらはらなことをやってのけるのは、明治のふるい日本人でもよくあったことで、東洋人に多くのこっているので東洋人的半開と言っていいものかどうか。³³

金子光晴の証言をそのまま受け容れるならば、人力車夫のイメージは構築された表象という意味での虚構と映るかもしれない。しかしこのイメージを虚構として結論づけてしまうのはあまりにも単純ではないか。これだけでは、郁において、なぜ「良識ではよく分かっていること」——これに基づいて作品における人力車夫イメージは作られた——と、実際にやっていることとは、そこまで「うらはら」なのか。これは単に「東洋人の半開」という一言で片付けることができるのだろうか。

無論、作品に表現された思想とかと、現実生活中的作家の態度とを同一視してはならないことは承知している。しかし全体から言えば、人力車夫を嫌がるというマイナス面の表現はほとんどないに等しい。たとえば貧困などの表象が

あっても、あくまでも社会勢力への批判を内包したものである。人力車夫をめぐる言説・作品が、思想や流派の様々な知識人によって同時に書かれはじめたとき、彼らはこぞって現実の一面でしかない、同じような人力車夫像を描写したのである。これは同時代の日本人作家の手による中国旅行記などの中で写し取られた人力車夫の表象と明らかな対照をなしているのである。³⁴それでは、中国の人力車夫文学において、なぜ前に分析してきた表象が、他の現実を押しつけて優位的地位を占めるに到ったのであろうか。

レイ・チョウが指摘しているように、近代的自意識問題は、中国を含め第三世界において、民族という問題や犠牲にされたという集団意識と切り離して考えることはできない。³⁵人力車夫一人道に反する一近代中国問題を凝縮する存在という叙述スタイルは、明らかに西洋からの視線を通した中国近代の啓蒙論の所産である。これもまた近代中国知識人が避けることのできない文化的困難な状況である。ある意味ではこの困難な状況が知識人に「強制」された表象の構造を与えている。郁達夫の「うらはら」はむしろこの表象の枠組みを露見するものである。そういう意味ではこれらの人力車夫をめぐる言説は、一種の西洋視線を受容した上での対抗言説であると言えよう。人力車夫は社会的弱者だが、「汗を流して稼ぐ」という中国の新しい可能性を孕む存在でもあった以上、人力車夫は抑圧された、無垢なイメージである必要があった。このイメージによって、人力車夫という外傷的な存在の強いインパクトから逃れることができたのである。当然、それに伴って、人力車夫についての記述は排除も多かったのである。

むすび

2006年中国でベストセラーになっている長編小説『狼煙北平』の主人公文三児は人力車夫である。作者都梁は、老舎などの人力車夫像はいささか美化しているきらいがあるが、しかし自分が作った人力車夫像はより実際に近いと語った。³⁶これはある意味では抑圧されたものが、4分の3世紀をかけて回帰してきたのである。

人力車夫は最初に中国近代文学に取りいれられた下層労働者のイメージの一つである。『人民』をどう扱うか。実際、〈近代〉はこの根本的な問題を最初から抱えている。³⁷知識人が傍観者或いは乗客としてのレンズを通して、人力車夫との接触を体験し、そこから知識人と人力車夫との遭遇を語る言語、形式

が作られ、人力車夫という他者の表象を通じて自らのアイデンティティをも構築していく。数多いテキストにある統一感を与えているのは、前にも触れた中国という場であった。ただし、その統一の中にある不整合性をも見過ごすことができない。それは続々と中国に伝わってきた思潮、その思潮の信奉者がその思潮を使って、人力車夫という他者的な存在を象徴化、領有化しようとしたからである。外国—帝国主義のイメージはこれらのテキストに登場さえしていないが、しかし西洋という強権的な存在と自国の遅れはテキスト外にすでに自明とされた前提である。人道主義でも劳工神聖でも、人力車夫というより人力車夫をめぐる境遇に注目するあまり、結局人力車夫は単に何かを指示する隠喩として表象されているだけではなかろうか。したがって、人力車夫というイメージは後にほかのイメージ例えば産業労働者、農民に取って代わられるのは当然の成り行きだと言えよう。それでも、しばらくの間、人力車夫はまだ中国近代文学の主な下層労働者のイメージの一つであった。

注

- 1 人力車の歴史については齊藤俊彦『人力車』（産業技術センター、1979）を参照。
- 2 例えば李浜声「洋車身世」
<http://www.bjzx.gov.cn/bjgc/BJGCTEXT/200501/20050164.htm>
- 3 例えば岩佐昌暲（1997）「中国文学の中の人力車夫」（『文明のクロスロード Museum』第57号）、孟隣（1998）「新文学早期的人力車夫形象」（『鄭州大学学报（哲学社会科学版）』31（6））、高橋みつる「中国近代における人力車夫文学について(上)」（1996、3）、「中国近代における人力車夫文学について(中)」（1999、3）、「白話詩における人力車夫」（2001、3）（『愛知教育大学研究報告. 人文・社会科学』）など。ただし、高橋みつる（1997）「郁達夫と人力車夫」（『名古屋大学中国語学文学論集第十輯』）においては郁達夫の「人力車観」を通じて彼の知識人としての自意識の考察をも見られる。
- 4 本稿では紙面の都合上、後者の分析に集中する。言説の中の人力車夫に関しては、上に挙げられる先行研究を参照。
- 5 これはまた中国近代文学のジャンルの発展順と重なっている。1917年2月『新青年』2巻6号に発表された胡適の九つの白話詩は初めての白話詩である。その後短編小説の著しい発展が見られるが、芸術的に完成度の高い長編小説は1928年までを待たなければならない。また、劇においては、観客に受け入れられた成熟したものは1934年あたりまでをまたなければならない。ただし、多少のずれがまた見られる。人力車夫文学の最高潮である長編小説『駱駝祥子』はこのジャンルにピリオドを打つ形で書かれている。ここでは夏志清『中国現代小説史』pp.41-42を参照。

- 6 一般に北京では「洋車」、上海では「黄包車」、天津では「胶皮車」と言った。
- 7 黄遵憲著（1968）『日本雑誌詩』（実藤恵秀・豊田穰訳）平凡社，pp.260-261 を参照。
- 8 日本文学における人力車夫表象についてはまた機会を改めてほかの論文で論じる。
- 9 例えば、1910年吾庐孺の『京華慷慨竹枝詞』、前掲孟隣論文を参照。
- 10 陳映芳（2004）「中国城市下層研究的経緯和課題」『江蘇行政学院学报』(3)，pp.63-68
- 11 胡適（1918）「建設的文学革命論」『新青年』4（4）
- 12 高橋みつる（1996）前掲論文
- 13 夏志清（2005）『中国現代小説史』（劉紹銘・李欧梵等訳）復旦大学出版社（原書1961年，pp.7-8）
- 14 夏曉虹（2001）「一悲一喜人力車」『晚清社会与文化』湖北教育出版社
- 15 林紓「致蔡鶴卿太史書」『北京公言報』1919年3月18日
- 16 レイ・チョウ（1999）『プリミティヴへの情熱』（本橋哲哉・吉原ゆかり訳）青土社（原著1995年，p.42）
- 17 胡適「談新詩」『星期評論』1919年10月10日
- 18 蔣夢麟（2004）『蔣夢麟自伝』団結出版社，p.253。最初はこの本の英語版が1945年にアメリカで出版され、ハーバード大学の遠東研究所によって重要参考文献に指定されている。1957年に台湾で出版された。また自分でこの本について「自伝のようで回憶録のようであり、また近代史のようでもある」と言っている。
- 19 同上，pp.136-137。
- 20 現在調べている限り、梁実秋が「現代中国文学之浪漫的趨勢」（『晨报副鑛』1926年3月25日）においてはじめてこの言い方を言い出した。
- 21 1918年1月15日『新青年』4巻1号。
- 22 李景漢（1926）「北京拉車的苦工」『現代評論』3（62）。
- 23 方善微（1926）「北京人力車夫問題」『現代評論』3（65）。
- 24 『嘗試集』が出版されたのは1920年3月である。これは中国のはじめての白話新詩集だ。胡適は白話詩の提唱者として、またその実践者としては新詩の誕生に大きな役割を果たした。
- 25 李欧梵『中国現代作家的浪漫一代』（北京：新星出版社、2005）ではロマン主義をもって五四前後の文学を評している。また同時時代の梁実秋も「現代中国文学之浪漫的趨勢」（1926）で同じ論を持している。
- 26 成仿吾「詩之防御戦」『創造週報』第1号、1923年5月
- 27 ここでは梁は理論的にはアーヴィング・バビットの新しいヒューマニズムを採用している。ここでは詳しく分析できないが、一つだけ言い得るのは梁の超え難い階級への自覚である。その証拠の一つは1923年梁が自分の駕籠に乗った経験をあげて、不人道だと思いながら、郁達夫の『血涙』に共感を覚えた。「われわれはブルジョア文学しか書けない、『人力車夫式』の血涙文学は無理だ。」（『南遊雑感』1923）
- 28 胡適（1927）「漫遊的感想（一）」『現代評論』6（140）
- 29 これはまた当時の新聞ではよく議論されていた車夫問題の一つでもある。たとえば、李大釗「可憐的人力車夫」（1917年2月10日『甲寅』）。
- 30 蔡元培「劳工神聖」（『新青年』（第5巻第5号））及び朱榮泉「劳工神聖」（『民国日報』中華民國10年4月20日）

- 31 夏済安「魯迅与左翼作家連盟的解散」『黑暗的閘門』。ここで李欧梵『中国現代作家的浪漫一派』p.258 からの孫引き。
- 32 1933年12月の自選集の序文で、「薄奠」ともう一つの作「春風沈醉的晚上」との二編はいくらか社会主義的色彩を帯びていると自ら書いている。
- 33 金子光晴（1975）『金子光晴全集 第7巻』中央公論社，p.82
- 34 例えば夏目漱石『満韓ところどころ』（1908）、村松梢風「黄包車」（『魔都』、1924）、芥川竜之介『支那遊記』（1925）、横光利一『上海』（1928・11～1931・11）「上海の思い出 静安寺の碑文」（1937）等、これについてまた機会を改めて論じるつもりである。
- 35 レイ・チョウ，前掲書，p.32
- 36 ト昌偉「都梁老舍同写車夫 駱駝祥子、文三兒誰更經典」『京華時報』2006年5月8日
- 37 レイ・チョウ，前掲書，p.40