

【論文】

モダンは自転車に乗って

— 中国映画の中の自転車 —

白井 啓介

Cycling in the Modern Mood  
— Bicycles in Chinese Movies —

Keisuke SHIRAI

本文试图探讨自行车在中国不同年代的普及程度及其所处的社会位置。

自行车自十九世纪七十年代传入中国至今已有一百余年。一般认为中国是自行车大国，可是它普及于何时？又为中国社会带来了什么呢？

本文通过二、三十年代电影中的自行车形象来分析其所处的社会位置，发现除了二、三部影片中偶尔有自行车之镜头出现以外，中国二、三十年代的电影中极少出现自行车的镜头这一事实。通过二、三十年代作品《一串珍珠》中汽车、人力车、自行车的对比，对骑车人物及其社会阶层进行分析，得出了以下结论：

中国二、三十年代的知识分子和有身份的人大都不骑自行车而是多坐人力车，属于上层富裕阶层的人物则喜爱乘坐汽车。当时骑自行车的主要是伙计、工友及工人之类人物。

抗日战争结束后，情况明显不同。不仅年轻的知识分子、学生喜爱骑自行车，就连妇女也骑上了自行车，这标志着新时代的到来。至此自行车才发挥出文明利器之作用，给中国社会带来了个人自由交通工具之便利与文明摩登新时代之轻快的气息。在《街头巷尾》《摩登女性》两部影片中自行车都是显示文明摩登气氛之典型。

本世纪二十年代初，中国追求现代文明的先驱者们企图以汽车来表现现代摩登生活，由本文可知，在中国四十年代中期以后自行车才进入普及之阶段，随之个人行走自由的实现，自行车开始发挥表现现代摩登生活之作用。

キーワード：中国映画、自転車、1930年代、1940年代、モダンティー

## 1. 自転車の中国

中国といえば自転車というイメージは、いまや当たり前のものとなっているのだろうか。町中にあふれる自転車の映像は、ニュースやコマーシャルによって、我々の目に焼き付けられている。確かに、現在の中国大陸では、一部の山間地区を除いて、都会ではあらゆる土地で自転車が利用されているし<sup>(1)</sup>、学生も家庭婦人も、工場労働者も大学教授も、特定の階層を除いてほとんどあらゆる階層が、日常の交通手段として自転車に乗っている現実を目にすることが出来る。

しかし、この中国人と自転車という取り合わせは、いったいつ頃から始まったことなのか、中国に自転車が広まったのは、そもそもどのような社会環境の中なのか、自転車は中国人に何をもたらしたのかとなると、ことはそう一般的な常識とは言えない問題だ。さらには、20世紀初頭に始まった中国近現代文学の作品中には、自動車は、幾重もの暗喩を託されて登場するが<sup>(2)</sup>、自転車のイメージはほとんど見出せない。これは何か理由があることなのか。自動車が、近代のシンボルとして機能する前に、個人の自由を暗喩する仕掛けとして自転車が先行するのではないかと予測することは、ごく自然な発想と言えるかも知れない。ところが、中国の近現代文学や戯曲、映画作品には、自転車の影は見出ししかねるのであるが、これは一体何を物語るものなのか。

こうした問題を解き明かす手がかりとして、ここでは、1930年代から日中戦争を挟んで40年代にいたる、上海時代の映画の中に現れた自転車の映像を通じて、この時期の中国の自転車の位置を探ってみようと思う。

## 2. 自転車の発明

そもそも自転車がいつ頃から存在するのかを明らかにするため、まずは自転車の歴史を繙いてみることにしよう<sup>(3)</sup>。

自転車の発明は、1790年のシブラック伯爵説を初めとして諸説があるが、今日の自転車の直接の起源は、やはり1813年にドイツのザウエルボン領主

であったカール・フォン・ドライス男爵が特許を取ったドライジーネに求めるのが妥当なようだ<sup>(4)</sup>。このドライジーネと称する自転車は、ただし現在言う自転車とは異なり、ペダルがなく両足で地面を蹴って動力とし、蹴った力が尽きると止まってしまうものではあったが、二輪を木枠でつなぎ、前輪の上にハンドルがつけられ進路を換えられるものであった。その後、1839年にスコットランドのカークパトリック・マクミランが、ペダルと連結軸により後輪を駆動するペダル式自転車を発明して、乗り手は足を地面から離して乗れることになった。もっともこのペダルと連結棒の構造は、現在の子供用足踏み自動車のように、ペダルを前後に踏み動かし、その前後動を連結棒で伝達する仕組みだった。1861年になると、フランスの乳母車屋であったエルネ・ミショーが、クランク軸によって起こされる回転運動を前輪に伝達する形式の「ペロシペド」を発明し、足で踏む運動が滑らかに車輪を動かすようになった。その後、1860年代にはボールベアリングが開発され、自転車の車軸がボールベアリング化される等の改良が重ねられる。

しかし、基本的には前輪を駆動する形式のため、ペダルの一回転が車輪の一回転しか起こさず、もっと速く走るためには別の工夫が求められていた。そんななか、1870年代には後輪に比べ前輪が極端に大きい「オーディナリー」と呼ばれる自転車が流行することとなる。前輪を大きくすれば、ペダルの一回転で進める距離を伸ばすことができ、スピード化の要求に応えるものとなった。しかし、高速化するため前輪の大型化は次々と進み、前輪の直径が2m50cmもあるものまで作られたが、これではサドルの位置が高くなりすぎ、乗り降りが普通の人間にはできにくいものになってしまっていた。こうした中でも、自転車には次々と改良が加えられ、新しい技術が応用された。1874年には、イングランドのジェームス・スターリーが接線スポークを発明し、それまでの心向きスポークに比べ飛躍的に軽い車輪が開発される。

1879年になると、H.J.ローソンがクランクとペダルを使って、チェーン

によって動力を伝達して後輪を駆動する「ビシクレット」と呼ばれるフランス製の自転車を広めた。この自転車は、チェーンが繋ぐ前歯車と後歯車の回転差によって、ペダルの1回転を後輪2.5回転程度に増幅でき、後輪のスピードを稼げるため、「オーディナリー」とは異なり、前輪を極端に大きくする必要がない。このためサドルもさほど高くなく、走行にも乗り降りにもずっと危険性が少ないものだった。このため、「セイフティー(安全型)」と呼ばれ、以後の自転車の基本形を方向付けるものとなった。

1885年、先のジェームズ・スターリーの甥、J.K.スターリーが、この「安全型」自転車である「ローバー号」を設計開発し、初めて企業化して成功を収めた。この自転車は、前後輪が同じ直径で、前輪を支えるホークは傾斜し、チェーンで増速して後輪を駆動するなど、現在の自転車の諸形式をほとんどすべて備えたものだった。この3年後に、ベルファストの獣医だったダンロップの発明した空気タイヤが加わることによって、自転車の技術的開発は、原理的にはほぼ出そろった格好になったのだった。

こうして19世紀末には、現在の形がほぼできあがった自転車は、産業革命による機械技術の開発改良と軌を一にした技術改良が大きく関わっており、70年ほどの間に急速に改良が加えられ、その動力伝達方式や形式が移り変わったのだった。また、イギリスやフランスでは、自転車が紳士淑女のスポーツ、レジャーとして、遊びや趣味の一種に数えられていたことも一つの特徴ではあろう<sup>(5)</sup>。

### 3. 日本の自転車事情

次には、以上のような発展を遂げた自転車がアジアの東端に位置する日本に、いつ頃伝わり、どのように受容されたかを見ておこう。

我が国に自転車が伝来したのは、1970(明治3)年と見る説が、長い間定説のように流布してきていた。石井研堂著の『明治事物起源』が、斉藤月岑の『武江年表』の明治三庚午年の「三輪車といへるは芝の会社より出て便利よしといふ。自転車といふは今年秋、本町辺の者より始まりし」と

あるのを引いて、「文書に見えたる自転車の始めなるべし」と断じたことが、その後の明治文化史などで次々に援用されて踏襲定着したもののようだが、実態はなお疑問の余地を残すものでしかない。たとえば、佐野裕二は、『自転車の文化史』でこの説に疑問を呈し、この説で明治3年に日本で始めて自転車に乗ったとされる佐藤アイザックなる人物を考証し、本名横山錦柵というこの人物が嘉永2年生まれで、18歳の頃英語を学びに渡米し、バージニア州福音協会発行の卒業証書を携えて帰国したのは、1877（明治10）年であったため、1870年の自転車渡来には関与できなかったはずであり、ここから1870年説を否定している<sup>(6)</sup>。

一方、我が国の自転車の百年を産業面から総括した『自転車の一世紀——日本自転車産業史』（日本自転車産業振興協会編）では、「1865—1868（慶応）年間に我が国に自転車伝来との説」と記述し、また「1868（明治元）年、田中久重（からくり儀右衛門）、自転車製作との記録」と記し<sup>(7)</sup>、1870年よりも前に自転車が伝わっていたことを示唆する。これに対し、前出の佐野裕二は、からくり儀右衛門こと田中久重の自転車との関わりに注目しつつ、次のような推測を展開している。

「久重は、慶応二年に久留米藩が蒸気船を買い入れるため、上海に使節を派遣したとき、技術顧問格としていっしょに海を渡っている。当時の上海は、アジアで最も多くの欧米文化が入っていた土地だけに、二年後に造った自転車は、このときの見聞によるという推測もできよう。田中久重ほどの発明家にとって、上海の街を走るミショー型を垣間見ただけで、同型車を再製するくらいのことは容易であったはずだ。」<sup>(8)</sup>

しかしこの推測は、後に見るように上海への自転車伝来についての考証を全く欠いたものであるため、単なる憶測の域を出ないものと言わざるを得ない。

さて、こうして自転車の日本への伝来は、定説が否定されたものの、それに代わる新説の方も、これまた極めて漠然として確証がないままなのである。そこでここでは、ピンポイントで確定できない以上、概ね江戸末年

の慶応年間から明治初年、西暦で言えば1865年くらいから70年頃に伝わったと考えておくことにする。

その後の我が国の自転車の歩みについては、先に挙げた『自転車の一世紀——日本自転車産業史』の年譜を基に、以下に時系列に概観しておく。

- 1871 (明治4) 横浜沼田氏模造自転車制作
- 1872 (明治5) 東京府史料に自転車1輛とある
- 1876 (明治9) 東京下谷広小路で二輪車の賃貸業。広小路一周1銭5厘
- 1878 (明治11) 東京芝の新谷氏、自転車を考案
- 1879 (明治12) 梶野自転車製造所開業／東京府下自転車1,063輛
- 1881 (明治14) この頃自転車の輸入始まったとの記事
- 1885 (明治18) 京都府、自転車使用差し止め
- 1886 (明治19) 東京帝国大学に自転車部  
初めて自転車による世界一周サイクリングを試みた米青年トマス・スチーブンスン来日
- 1887 (明治20) 東京浅草で帝国自転車製造所開業
- 1888 (明治21) 名古屋で輸入米車200～300円  
大阪府下の自転車台数 区部700, 郡部179
- 1889 (明治22) このころ安全車1台200円前後
- 1890 (明治23) 宮田製銃所で初めて自転車(安全型)試作
- 1892 (明治25) 陸軍大演習にオーディナリー型使用される(宇都宮)  
逓信省、電報配達用に自転車採用
- 1893 (明治26) 宮田製銃所、空気入りタイヤの自転車製造  
年生産能力500台 ☞パンク修理は3日を要し料金5円
- 1895 (明治28) 梶野自転車、米式安全車を本格生産  
☞ この頃 舶来安全車 80～300円  
国産車 45～110円
- 1896 (明治29) この頃から米・英で自転車生産価格崩落

- ☞ 1892年 1台150米<sup>ドル</sup>→1898年 1台50<sup>ドル</sup>(米コロ  
ンビア車価格)
- 1897 (明治30) 上野不忍池で日本人による自転車競走
- 1898 (明治31) 上野不忍池で「内外連合自転車競走運動会」開催  
自転車取締規則布達 国内自転車保有台数25,982台
- 1900 (明治33) 東京市、吏員の出張巡回を人力車から自転車に変更  
女子嗜輪会、女子自転車倶楽部発足
- 1901 (明治34) 国内自転車保有台数56,616台／名古屋市内941台
- 1902 (明治35) 松居松翁著『自転車全書』刊行(7月)  
慶應義塾に自転車クラブ発足  
牛込に自転車学校開設／「ゼブラ工業」発足
- 1903 (明治36) 小杉天外著「魔風恋風」2～9月『讀賣新聞』連載
- 1904 (明治37) 国内自転車保有台数 86,840台
- 1905 (明治38) 名古屋市内の自転車 1,713台
- 1907 (明治40) 国内自転車保有台数 128,972台
- 1908 (明治41) 「石川商会」解散、その後身「丸石商会」横浜に設立  
宮田製作所中国に輸出／東京市中の価格50～150円
- 1909 (明治42) 英車センター号 仕入130円 小売り200円  
英車トリアンフ 卸95円／獨車 売値120円
- 1910 (明治43) 国内自転車保有台数 239,474台
- 1912 (大正元) 自転車需要は娯楽用から実用へと推移し堅牢安価なもの  
歓迎される  
東京の自転車 市部18,901台／郡部13,161台(東京市の  
人口162万)
- 1913 (大正2) 国内自転車保有台数 418,000台  
逓信局(大阪)外国車に換え国産自転車(宮田製パー  
ン号)初めて購入／輸入自転車 14,870台
- 1914 (大正3) 宮田製作所の自転車年間生産25,000台となる

第一次世界大戦により自転車、部品の輸入激減価格高騰  
英車250円ほど

- 1915 (大正 4) 第一次世界大戦の影響で中国、東南アジアからの引き合い増加
- 1916 (大正 5) 「大日本自転車株式会社」設立
- 1917 (大正 6) 第一次世界大戦の影響で輸入自転車877台に激減  
国内自転車保有台数 1,072,387台
- 1920 (大正 9) 欧州自転車工業復活、世界市場激化／国内は過剰生産  
国内自転車保有台数 2,501,604台
- 1921 (大正10) 「島野鉄工所」創立、フリーホイル生産開始
- 1922 (大正11) この頃、荷物運搬用リヤカー市場に出現
- 1923 (大正12) 関東大震災で東京自転車業界大打撃  
国内自転車保有台数 3,208,406台
- 1925 (大正14) 国内自転車保有台数 4,700,000台
- 1928 (昭和 3) 国内自転車保有台数500万台突破
- 1930 (昭和 5) 中国日貨排斥運動で中国向け輸出大幅減少、印度、南方向け増加
- 1931 (昭和 6) 自転車、部品は重要輸出品に指定され強制検査実施  
国内自転車保有台数600万台突破
- 1932 (昭和 7) 自転車工業組合連合会は重要工業組合法で認可され、価格および生産が統制
- 1937 (昭和12) 自転車、部品、付属品、機械輸出額のトップへ  
(2,920万余円)
- 1940 (昭和15) 国内向け自転車「日本自転車工業組合連合会」から一元配給制

普通車・軽快車 特 95円50銭

A 90円80銭／B 85円80銭

重荷車・婦人車 特 98円80銭



A 93円80銭／B 88円80銭

自転車生産 124万5千台

1941（昭和16） 自転車生産 18万5千台

1943（昭和18） 自転車生産 7万台

#### 4. 「遊び」から「実用」へ

ここでは、一応第二次世界大戦中の1940年代までとしておくが、日本のこうした自転車受容の歴史を概観すると、以下の点で興味を惹かれる。

まず第一には、欧米でそうであったように、我が国でも当初は有閑階級の「スポーツ」「遊び」の道具であり、新しい時代を体現するモダンな乗り物であった点だ。漱石の「自転車日記」は、ロンドンでの自転車体験だが、志賀直哉は明治30年頃（13歳から5、6年の間と言う）、つまり1896年頃から1900年頃にかけて、当時の中学生が自転車にうち興じたことを、戦後に「自転車」と題する随筆に残している。また小杉天外の「魔風恋風」では、三浦環の自転車通学という事実を下敷きにしなが、こうした「スポーツ」に止まらず、さらには新しい時代の生き方を象徴する道具立てとして、行動の自由を与える利器として憧れを懐く対象に据えられたように見える。

次に、当初輸入車が主であったものが、次第に国産車が生産され、数量が増えるにつれ国産独自の「実用車」が生まれたことだ。大正元（1926）年前後が、この分岐点になるようだが、このことが自転車の社会的ステータスを下げる一方、自転車の台数を増やす要因ともなった。こうして、遊びのための「おもちゃ」から実用の「運搬具」へと社会的位置を換えつつ、自転車は日本社会に定着していった。『自転車の一世紀』でもこう述べている。

「明治時代には自転車はたいへんめずらしく、高価な乗りものであり、三〇年前後には富豪といわれる人びとの持ちものであったが、普及するにつれて実用的な乗りものになり、まもなく商店の営業車としての効用が確認されてからは需要は大幅にひろがり、それにつれて自転車そのも

のの社会的なイメージは落ちていった。……（中略）

頑丈なキャリア（荷台）、そして荷物を積んでもハンドルがふらつかないほど安定をよくするために、できるだけホイール・ベースのながいものを、という要望がつよく打ち出されるようになった。“自転車の需要も娯楽用から実用にとうつり、したがって堅牢で安価な車のみが迎えられ宮田もまたその影響を受けざるを得なかった”（『宮田製作所七十年史』）というのも、問屋・代理店からのつよい声に従わざるをえない完成車製造部門の立場であった。……（中略）

大きなふろしき包みや、大型茶箱などを荷台につけ、あるいは山積みのリヤカーを引く姿、汗にまみれて、おもしろいペダルを営々と踏みつづける姿は、不況が慢性化して奇妙に活気を失った町並に似つかわしかったかもしれない。かつて一部のんびりがレジャー用として専有していた自転車が、産業経済の発展につれて、身近かな交通運搬の用具とし生活の中に浸透していった姿でもあった。」（同書 pp.253-254）

第三には、価格である。明治16（1883）年に宮武外骨が、郷里の父親から雑誌社を起こすと言ってせしめた金を全額はたいて買った自転車は300円であったが、明治22（1889）年には、200円前後にまで下がって来ていた。もっとも、当時の東京の下宿料は1ヵ月4円ほどだったと言うから、それでも相当高額であったことに変わりはない。それが、明治29（1896）年には、英米の自転車価格が崩落し、米車が1台50円程度にまで下落していた。さらに国産車の伸張も与って、明治41（1908）年頃には、輸入車は依然として200円程度したもの、国産車なら50円程度から手に入るようになっていた。こうした価格の低下に符合するように保有台数は伸び、大正2（1913）年に42万台ほどだったものが、大正9（1920）年には250万台、大正14（1925）年に470万台、そして昭和3（1928）年には、ついに500万台を突破。昭和6（1931）年には600万台突破と、飛躍的に増加していったのだった。

したがって、小豆島の岬の分校の子供達の度肝を抜いた大石先生が、「久

子としたしかった自転車屋のむすめの手づるで、五か月月賦で手に入れた」<sup>(9)</sup>というのも、価格としてそれほど無理な話ではなかったことになる。この『二十四の瞳』の自転車のイメージは、舞台となった時代は昭和3年であるが、イメージそのものは、戦後の匂いのするものであり、そのことについては後でもう一度触れることにする。

## 5. 中国の自転車導入

それでは、次に中国の自転車導入の方に目を向けて見よう。ところが中国では、我が国の『自転車の一世紀』のような統合的実証的な自転車研究は、寡聞にして見出しにくく、断片的な資料をつなぎ合わせることによって、アウトラインを素描するしかない。したがって一体いつから、中国に自転車が導入されたのかについては、年代としても、今のところある程度の幅を持った推定しかなしえない。

外国の事物の中国への伝来を考証する劉善齡著の『西洋風——西洋發明在中国』では、「自行車」についての記述が初めて見えるのは同治5（1866）年、欧州視察に赴いた斌椿がパリでの見聞として『乗槎筆記』に記したものであると言う。また当初「脚踏車」と呼ばれた自転車（広東語では現在もこうだが）を「自行車」と称したのは、同治7（1868）年のロンドンへの視察の際の見聞を記した張徳彝の『欧美游记』の中で「見游人有騎兩輪自行車者、西名曰“威婁希兆達”、造以鋼鐵……」<sup>(10)</sup>とあるのが最初だとする。“威婁希兆達”は、先に記したミシヨアの「ペロシペド」と推定されるが、いずれも、中国国内に自転車が伝わった記述ではなく、海外に視察に出向いた者の西洋事情報告であり、裏を返せば、この時期にはまだ中国に自転車が伝来していなかったことを示すものと言えようか。

中国への自転車の伝来についての推定を示すのは、『中国文化大辞典』だ。この「脚踏車」の項では、19世紀の70年代初めに中国に伝わったとして、その根拠に1876年出版の葛元煦著の『滬游雜記』に見える次の記述を挙げる。

车式前后两轮，中嵌坐垫。前轮两旁设铁条踏蹬，上置扶手横木一。若用时，骑坐其中，以两足踏蹬，运转如飞，两手握横木，使两臂撑起，如挑沙袋走索之状，不致倾跌。快若马车，然非习练三月，不能纯熟。究竟费力，近不多见<sup>(11)</sup>。

前後二輪あり、その真ん中に騎乗して前輪の両側に設けられたペダルを踏んで進み、「砂袋を背負って綱の上を進むごとく、倒れ傾かぬようにする」と言い、熟練には二三ヶ月要するもので、「今のところはあまり見かけない」との記述で、その形状、乗り方の解説にすぎない。このことは、当時自転車はまだ珍しいものであったことを物語るが、最後の「近不多見」と合わせて考えるならば、1870年代初期伝来説は、それほど無理がないところと言えるかも知れない。

また近年、その図像の生き生きした描写により清末社会研究の中で脚光を浴びつつある『点石齋画報』（1884年5月創刊）を見ると、1886年の自転車世界一周旅行を試みた米青年トマス・スチーブンスンの上海来訪を迎えた様子や、1897年のヴィクトリア女王在位60年記念自転車レースが、上海の競馬場で開催された模様（画像1）などが伝わる。この自転車レースの「報道」では、解説説明に次の文章が添えられている。

#### 賽脚踏车

脚踏车，一代步之器也，曷足以彰明典礼，而未始不可以鼓动性情。前年海上尚不多见，至近年来始盛行之。本届庆祝英皇之日，各西商喜脚踏车之多而乘坐者之众也。于是豪情霞举，逸兴云骞，共集于泥城桥迤西之赛马场。车则钢丝如雪，轮则机括维灵，一升一降，不疾不徐，如鹤之飞，如鹰之隼，瞬息逾里，操纵在两足之间，而东洋车不能方斯迅疾，马车亦无此轻扬，由其驾驭之熟而练习之深也。以视跑马之专借马力，跑人之专用人力者，迥乎不同矣。现在德国已训成踏车军队，更练犬队以破踏车军队。行见脚踏车之利用日盛月新，有进而益上者，此特小试其端耳<sup>(12)</sup>。

「人力車よりも速く、馬車よりも軽快であるのは、運転者の習熟と技によるものであり、競馬が馬の力に依存し、競走が人力に頼るのとは大きく異



画像1 ヴィクトリア女王在位60周年記念自転車レースの図(『点石齋画報』より)

なる」云々の記述からは、自転車の乗り方に対する不慣れとそこから来る過大評価が窺える、と言えるかも知れない。ただし、この図像を子細に見ると、自転車は、先に記した自転車発展史の中の「オーディナリー」と「セイフティー（安全型）」が混在していることが分かるが、これに乗るのはいずれも西洋人風であり、中国人らしき姿は脇の木陰から見物するのみで、自転車に乗る中には見あたらない。

以上を総合すると、中国に自転車が伝わったのは、1870年代の初めと一応推定されるが、中国人が初めて自転車に乗った時期そのものを確定するにはいたらない。ただし2自転車伝来の時期が1870年より遡ることがないだろうとは推定できそうであり、そうであるならば、前出の「からくり儀

右衛門」が上海で自転車を見て模倣したのではないかとの佐野裕二の推測は、明らかにその根拠を失うことになるのである。

## 6. 映画の中の自転車

次に、伝来した後の中国人社会への自転車の定着を見ることになるのだが、いまこれについての確かな資料は見出せない。そこで、常日頃目にしながらいささか疑問に感じていた中国映画の中の自転車像の少なさ、このことを考察することから、民国期中国社会での自転車のあり方を探求してみることにする。

中国映画で、自転車に関する作品として最も早いものは、中国最初の映画会社亜細亜影戲公司の作品だ。この映画会社は、中国で映画事業に投資しようと企図したイシュールと“黄毛”ことサッフオーが、民鳴社の俳優陣に目を付け、当時居住していた「客利飯店」で、そこに入出入りしていた張石川の母舅の経潤三（外資系保険会社で買弁）がイシュールの通訳杜俊初と親しかったために、話が繋がったという。当初の資本金は3万米ドルで、上海の香港路五号の洋館の空き地に板と白布で囲いを作っただけの撮影場であったと言う。カメラマンは、アメリカ人であったようだ。1本を4～5日で撮り終えると、小さな芝居小屋で上演し、入場料は1角で入りはよかったが、むしろ主要な市場は、南洋諸島の華僑であり、こちらの収益が大きかったと言う<sup>(13)</sup>。

この会社は、合計10本の作品を撮影しているが、その作品の中に、『脚踏車鬧禍』という題名が見える。その撮影時期は、1914年頃と記録されるが、残念ながら今フィルムそのものは残存せず、自転車がどのように登場するのか、その詳細は分からない。題名から見て、止まれなくなった自転車が露天や商店に飛び込み、騒ぎを起こすスラップスティックものが想起されるが、初期のサイレント映画としては、こういう推測が順当なところではないかと思う。

この亜細亜影戲公司が1914年に解散した後、1922年3月に張石川らは明

星影片公司を興すが、ここでも張石川と鄭正秋がコンビを組んで制作を行う。当初は、『劳工之愛情』（1922年、張石川監督）等の作品を制作していたが、『孤兒救祖記』（1923年、張石川監督）のヒットを経て、家庭劇メロドラマや中国版チャンバラ映画の『火燒紅蓮寺』（第一集1928年～）などのヒット作を生む。

これに対し、1925年に成立した大中華百合影片公司では史東山が活躍したが、これは1929年には合併されて聯華影業製片有限公司が誕生する。聯華は、もともと映画配給会社であった華北電影公司を経営していた羅明佑が、当時経営危機に瀕していた黎民偉の民新影片公司与呉性裁の大中華百合影片公司、そして但杜宇の経営する上海影戲公司とを吸収合併して成立したもので、上海、北京の他、華北、華南、東北にまで配給網を擁する映画企業が登場したことになる。この聯華の第一作が、アメリカ留学帰りの孫瑜監督の『故都春夢』（1930年）であり、「国産映画の復興」を標榜して次々と新しいスタイルの作品を生み出す。

また、邵醉翁らが明星影片公司の『孤兒救祖記』の大ヒットを見て、1925年正月に天一影片公司を興したが、以上の3社が、1920年代後半から30年代初めにかけて、中国国産映画の活況を呈する主要拠点となるのである。

この時期の作品で残存するものは多くはないが、その少ない作品を見ても、自転車が登場するシーンはこれまた少ない。たとえば、現存する映画作品の中、最も古い作品である1922年の明星公司の『劳工之愛情』は、主人公の八百屋が医者の娘に恋をし、医者 of 商売繁盛を手伝うことで娘と結ばれるストーリーだが、この作品は八百屋と医者、そして茶店、ナイトクラブ等の数軒のセットを行き来するだけで、固定されたカメラで撮るため、自転車のような動きのあるものは、登場する余地もない。

そこで、いま少し時間を下り、1930年代後半まで範囲を広げて見ても、映画に登場する自転車というのはやはり多くない。たとえば、30年代に入り、マンネリズムと経営悪化による再建が迫られ、夏衍、錢杏邨、鄭伯奇らの共産党映画小組の参加を得た明星公司が起死回生を狙って生み出した

社会派作品、『十字街頭』（1937年、沈西苓監督）でも、趙丹演ずる主人公は路面電車で新聞社に通勤して、自転車は登場しない。また同じ時期の『馬路天使』（1937年、袁牧之監督）でも、主人公たちは、貧乏アパートに同居する仲間同士であるが、彼らの交通手段はもっぱら歩きだ。趙丹演ずる主人公と魏鶴齡の二人が、弁護士に依頼をと出かける際、趙丹を名士に仕立て、一方の魏鶴齡は、お抱えの人力車夫という設定を考え出すが、このことは後に述べる乗り物と階層の関係を示唆していて興味深い。

一方の聯華は、孫瑜を擁して『故都春夢』以来、次々と斬新な作品を生み出したが、その作品の多くは、近郊の農村で立ち行かなくなり、上海に流亡してきた貧民を描くか、大都会上海の片隅でひっそり生きる貧困層が中心を占めることが多く、自転車とは縁が薄い。そんな中で、孫瑜の比較的初期の作品である『野玫瑰』（1932年）は、郊外に写生に来た都会の金持ちの御曹司が、田舎で見出した「野バラ」と恋に落ちるストーリーだが、ここで田舎道を車でドライブするシーンに、通りすがりらしい自転車が偶然のように映る場面がある（画像2）。ただ、これはストーリーや作品の構成の中に組み込まれたものではなく、映画が意図して自転車を登場させたものとは考えにくい。

いくつもの作品で、上海の町中がしばしば映し出されるが、いずれも路面電車や自動車、または人力車か荷車などが映るだけで、自転車の影は、ほとんど見ることができない（画像3/画像4）。

ところが、このように自転車の姿にほとんどお目にかかれない上海時代の映画の中で、社会的位置を示唆する形で自転車が現れる作品がわずかに存在する。それが、『一串珍珠』だ。

## 7. 『一串珍珠』の乗り物と階層

『一串珍珠（真珠のネックレス）』は、李沢源が監督し、長城画片会社が1926年に制作した作品である<sup>(14)</sup>。幸せな中流家庭の主婦が、パーティーに出るため夫にネックレスをねだり、夫が知人の宝石商に真珠のネックレス





画像 2

『野玫瑰』にまぎれこんだ  
自転車

画像 3

『新女性』の冒頭に  
見える雑踏風景  
自動車、路面電車  
ばかりで自転車  
は見えない



画像 4

『体育皇后』の一場面  
自動車の他は荷車と  
人力車ばかりだ

を借りてパーティーを無事過ごす。ところがこのネックレスが盗まれてしまい、その弁償のため夫婦は金策に走るが、1 万元という金額を集めることができるはずもない。夫は、勤め先の保険会社の金に手をつけ、ついに投獄されてしまう。妻は、手内職をしながら細々と暮らしを立てて、夫の出獄を待つ。何年かして夫は出獄するが、前科者に職はなく、辛酸をなめ尽くす。ようやくのことに紡績工場の職工として勤めるが、ある日その社長がゆすりに遭い危害を受けているところを目撃し、これを助ける。ところがこの社長こそ、ネックレスを盗ませた男だった。その社長の告白によって、主人公の妻と友人であった令嬢の愛を獲得するため、ゆすっていた男にネックレスを盗ませ、それを令嬢に贈ることで現在の地位を得た経緯が明らかになる。最後には前非を悔いた社長が、令嬢とともに主人公夫婦に謝罪して、彼らの家を買戻し、元の中流生活に戻るというストーリーだ。話自体は女性の虚栄心が身を滅ぼすとの教訓を込めた、家庭悲劇の典型だが、この作品には、それぞれの地位や階層に応じて、別々の乗り物が与えられている。

映画の開始直後、主人公の夫が出勤する様子が描かれるが、ここで夫はお抱えの人力車に乗り会社に向かう（画像 5）。その直後、妻の友人の富豪令嬢が、パーティーに誘いに現れるが、彼女が乗るのは運転手に運転させた自動車である（画像 6）。ようやくネックレスも調達できて、妻は意気揚々パーティーに出かけることになるが、この時妻は、恐らく雇ったのであろう、ハイヤーらしき自動車に乗って、夫の見送りを受けて出かける（画像 7）。借り物のネックレスでおめかしをして、気取ってパーティーに出かけるには、やはり人力車ではなく、ハイヤーを雇って乗り付けるのである。

これらの乗り物に対して、自転車はもっと実務的だ。主人公が金策に奔走し、会社を無断欠勤したことに機嫌を損ねた社長が、会社の給仕にメッセージを持たせて一走り走らせるが、その道具が自転車なのだ。給仕は、会社の中から自転車を出し、メッセージを携えて主人公の家に向かって走る。途中人力車で奔走中の主人公に遭遇して社長のメッセージを手渡しこ

画像5

『一串珍珠』の出勤場面  
お抱えの人力車だ



画像6

そこへ妻の友人富豪の令  
嬢がやってきた  
彼女は、運転手付きの  
自家用車だ

画像7

妻がパーティーに出かける  
ハイヤーを呼んでお出かけ  
だ





画像 8 給仕は主人公の人力車を追いかける



画像 9 ようやく主人公の人力車に追いつき社長のメッセージを渡すことができた

となるが（画像8/画像9）、ここに自転車の使われ方が如実に示されている、と言えるのではないか。

背広を着てソフト帽をかぶった主人公は、会社では経理を担当する幹部級の正社員であり、いわば中流階層である。二階建ての洋館に住み、女中を雇い、お抱えの人力車を雇うだけの経済力を持っている。こういう階層は、日常的な足として、人力車を使い、出勤にもあちこちへ出かけるにも、またこの場合の金策の奔走にも、人力車を走らせる。また、彼がネックレスを借りる宝石店の主人も、ネックレスの返却を催促に来る際、人力車を飛ばして来るから、これは主人公とおおむね同類の階層の共通の移動方法と見て良いだろう。一方、パーティーを自宅の庭園で開ける妻の友人の家は、主人公たちよりもっと裕福な階層であり、恐らく自動車を所有しているのであろう。こういう階層は、日常の交通手段として自動車を使う。これに対して、自転車はあまりステイタスのある位置を占めていない。

自転車が発明され、次々と改良が加えられた自転車発展の初期においては、紳士淑女の「遊び」であり「レジャー」であったことはすでに見たが、中国の1920、30年代においては、そのような「スポーツ」としての位置はほとんど見るができない。日本の大正時期、自転車は「遊び」から「実用」へと転化した。中国でもむしろこうした「実用」としての位置のほうが比重が大きいと見るべきだろう。その典型的姿として、給仕がメッセージを携えて一走り走る、会社の連絡業務用の自転車の姿があるのではないだろうか。

実際、中国での自転車導入の歴史的経緯としては、実用の道具として採用されたとの事例がいくつも見られる。たとえば、1911年には、上海で早くも郵便集配に自転車が配置されたと言われ<sup>(15)</sup>、1920年代の北京でも『京報』の新聞配達には自転車隊が配備され、スピード化を図っていたとの記録<sup>(16)</sup>も残されている。

こうした「実用」の性格が中核を占め、「遊び」の要因が少ないという点だが、20、30年代中国の自転車のおかれた位置であるならば、それが特に上

層階層や知識人、有閑階層にあまり人気がないように見える理由なのであろうか。清朝最後の宣統帝溥儀には、自転車に乗った記録が残るが<sup>(17)</sup>、その後の民国時期の西洋傾倒の潮流の中でも、自転車は、アメリカ帰りの新しもの好きの大学教授や富裕層に顧みられていない。あるいは、日本留学から帰った上層知識人や作家たち、劇作家たちは、自転車に何も夢や希望を託さなかったかのようだ。

『一串珍珠』に見える自転車の使われ方は、単に給仕が業務用の実用に使用していることを示すだけでなく、こういう社会階層と自転車のつながり具合をも示唆しているように思う。

## 8. 自転車の物価

上層階層や知識人にあまり顧みられない傾向にあった自転車は、それではなにゆえ顧みられなかったのか。あるいは高額すぎて、なかなか購買意欲が湧かなかったためか、その程度の玩具のようなものに、相当の費用を払う意味が見出せなかったためか。この点を考えるために、当時の物価と自転車の関係を追ってみることにする。

中国の1920年代から30年代半ばまでは、物価水準にそれほど大きな変動がなかったと言われ、その後の日中戦争から戦後にかけて甚だしいインフレであった事態とは、様相が異なる。たとえば、1912年を1.0とするなら、1921年では1.3（1国幣＝民国初年の0.75）であり、1936年には1.7（1法幣＝同0.6）程度であったと言う<sup>(18)</sup>。その中で、北京城内では人力車は1回1角（0.1元）ほどで乗れ、月決め雇いでも月に10元程度で足りたようだ<sup>(19)</sup>。当時の北京は人力車が潤沢にあり、百万の人口に対して6万人の人力車夫がおり、一日に50万人もの利用者があったと言われるから<sup>(20)</sup>、相当過当競争であったにせよ、かなり格安な印象があったのではないか。さらには、この時期の北京（当時は北平）の車引きを主人公に据えた老舎の『駱駝祥子』では、祥子は三年がかりで百元を貯めて人力車を買っているから、この価格を人力車の相場と考えてよいだろう。

一方、自動車は、たとえば顧頡剛が、1936年夏に燕京大学歴史系主任に就任し、毎日北平研究院と燕京大学間約15km（30里）を往復するために中古車を購入したが、その運転手の給与が20元とそのほか燃料代で月に100元近く要るようになったと言うから、車そのものの価格もさることながら、維持費が相当かさんだはずである。

この時代、給与は末端の下層民から上層の富裕層まで、隔たりが大きかった。1927年版の『中国労働問題』（光華書局）によれば、毎月の収入200元以上が上層、100元以上200元未満が中層階層、66元が一般階層、30元未満が貧困階層であり、この一般階層には一般事務職の会社員や中学教師などが入り、工人（現業労働者）階層の多くは、年収400元程度で、月にすれば30元足らずであったと言う。1930年代の上海では、一般的に北京よりも物価が高めであったが、当時の上海市の中学教員の給与は50～140元程度であり、小学教員は30～90元であったが、上海の新聞社では、主筆クラスで200元～400元あり、一般編集者で40元～100元、また商業部門では旧式の商店員が10元～30元、デパートなどの新式商店員は20元～40元であったと言う<sup>(21)</sup>。これに対し、大学教授や高級技師は300元～500元程度あり、さらに著名教授になると、数校から招かれて兼任教授となり月収は800元から1000元近くあった。

以上の給与水準に対し、消費物価の方は、1930年代前半までの間、大きな変動はなかったようだが、北京では1円で「涮羊肉（羊のしゃぶしゃぶ）」が一席、上海では洋食のコース二人前、映画や芝居のチケット10人分、新聞1ヵ月分、これが大体1元の価値であった。

## 9. 高いのは価格かプライドか

このような給与水準と物価の中で、自転車は果たして高額なものであったのか、一般の市民には手の届かぬ高額商品であったのか。そこで、自転車1台の値段はいくらなのかを探るところではあるが、今のところ確たる価格を突きとめるにいたっていない。いくつかの断片的な数値しか捕捉で

きてはいないが、これらをつなぎ合わせて、おおよその推計を試みてみよう。

まずは、広告類から見ることにして、当時の上海で最大部数を誇る『申報』を探ってみると、自転車の広告はいくつか見出しうるものの、いずれも値段は明示されない。たとえば、1932年12月3日の第2面には、「同昌車行」（所在：上海南京路）がイギリス製の婦人型車を中国服の長衣を着ても乗りやすいものとして、「同昌飛輪牌」と銘打って新発売するとの広告があるが、ここにも価格は見えない。ただ、その広告文に「专供高级人士，以作最经济的代步品。因欲普及便利，并不加价」とあるところから、会社や郵便などの企業向けではなく、一般利用者向けを念頭に置いていることは推測できる。なお、同年の歳末商戦向けに、新新公司（1926年開業で、四大デパートの一つ）が出した広告では、子供向け三輪車や足踏み式自動車の期間限定特価が見え、それぞれ8.5元と13.95元とあり、人形とアヒルの玩具が0.2元、0.8元であるのに比べ、格段に高額であることが分かる<sup>(22)</sup>。自転車は、子供の三輪車や足踏み式自動車よりは高価だろうから、少なくとも20元以上はすることになるだろう。

自転車そのものは登場しないのだが、1936年出品の『新旧上海』<sup>(23)</sup> という映画作品には、自転車の値段の片鱗が窺えるので、次はこれに目を向けてみよう。

この作品は、新規巻き直しを図った明星影片会社が、劇作家洪深を脚本に迎えてトーキーとして打ち出した作品で、6家族が居住するアパートを舞台に、貧しい者同士の人情を描いている。主人公の袁瑞三とその妻は、会社が倒産した後も、見栄を張ってそれまで通りの暮らしを装っていた。ところが妻が買った宝くじで5000元が当たると、にわかに猜疑心が湧き、今度は貧乏を装う。しかし、その金を預けた銭荘（民間金融機関）が倒産して泡と消えてしまうと、どうせ金はないのだからと、これまで警戒していた貧乏居住人たちとともに、助け合って行こうとする物語だ。この映画の末尾で、大家の放蕩息子が、他人の自転車を盗み、それを質に入れてしまったため、持ち主が警官を連れて捕まえにやってくる場面がある（画像





画像10

『新旧上海』の末尾の場面  
左側のつなぎを着た男が  
自転車の持ち主

10)。ここで、主人公が金で解決できるものならと金額を問うのだが、その金額は12元と言う。結局袁瑞三は、その12元を出してやりことは収まるのだが、新品ではないにせよ、質入れの値段が12元ということは、質入れの相場は確定できないものの、四分の一か五分の一程度と考えるなら、少なくとも見積もっても自転車の値段は、40～50元以上ではないかと推計できる。ついでに言えば、この自転車の持ち主は、やはりホワイトカラーや文化人風の長衣姿ではなく、つなぎの作業服を着た工人風であることも、注目に値する。

さらに、すでに日本の自転車事情のところで見たことであるが、日本の1930年代の自転車価格を振り返ってみると、明治末年には、英国車が200円程度ではあったが、国産車なら50円程度からあったことも、一つの参考数値となろう。また、第一次世界大戦以後、欧州車やアメリカ車との市場競争が始まり、1930年代の日本車の輸出価格は、1930（昭和5）年から1932（同7）年までが、大体35円前後。その後ダンピングが行われ、20円以下に下がっている（国内生産者価格は、おおむね同じ）<sup>(24)</sup>。さらに、この同じ時期の中国と日本の為替レートを見てみると、銀本位の中国100元に対して、金本位の日本の円は、1930年から32年始めまでが70円から50円前後にまで下落（日本円が上昇）したが、32年の半ばから反騰（日本円が反落）して、一時期140円にまで上昇するが、1936年まで大体100円余で推移している<sup>(25)</sup>。このことから推測すれば、上海での価格も、欧州車やアメリカ車でも100

元前後、安い日本車なら50～60元前後で買ったのではないかと推計して、大きく外れることはあるまいと思う。

さて、この自転車価格を、先に見た収入水準と比べてみるとどうだろう。工人階層にとってはやや高額で、なかなか手が出ないものではあるかも知れないが、月収100元を超える階層にとっては、それほど高くて手が出ない、というほどのものではなからう。映画『一串珍珠』の主人公は、恐らく100元以上の収入がある階層だろうから、10数元を支出して人力車をお抱えて雇うことができる。しかし、人力車費の何ヶ月分かを振り向けて自転車を購入する方向へは向かわない、という志向が読みとれるだろう。つまり、自らの労力によって移動するのではなく、交通の道具は人を雇って動かす、それが社会の中堅以上に位置する者の常識的な意識であったと見ることができるのではないか。

価格が高くて買えないのではなく、移動の道具を自ら動かすにはプライドが高過ぎた、と言う方が妥当だろうと思われる。

## 10. モダンを載せる自転車

以上見てきたところは、1937年に日中全面戦争が始まるまでの状況であるが、この事態がその後も長く続くわけではない。特に、日中戦争後、その様相は変化の兆しを見せる。これについても、いくつかの映画作品のシーンから窺い知ることができる。

まずは、1948年に制作された中央電影製片廠の『街頭巷尾』（1948年、潘子農）という作品だ<sup>(26)</sup>。この作品は、師範学校の同級生であった男女が、一方は職に困り輪タクの車夫となり、一方は有名小学校の教師となり、この二人が長屋の住民の応援で結ばれるラブ・コメディである。基調は庶民的人情話であり、『十字街頭』などと共通するところもあるが、泥臭さが抜け、明るく屈託のない作品に仕上がっている。この映画の冒頭は、師範学校の学生時代（抗日戦前か？）に「神行太保」の異名を取った主人公が、自転車（サイクリング車）で就職活動するところからはじまる（画像11/

画像11

『街頭巷尾』の冒頭シーン  
主人公の自転車の他にも  
左奥に1台見える



画像12

『街頭巷尾』  
主人公の乗る自転車が  
アップで映る  
サイクリング車だ

画像13

輪タク稼業のある日  
学生時代の友人趙淑秋  
が乗り込んできた



画像12)。結局、主人公の李仲明は、事務職にはありつけず、ふとしたきっかけで知り合った輪タクの車夫の紹介で、自らの愛車をかたに入れ、車を借りて輪タク稼業を始めるが(画像13)、これは特技が生かされたという僥倖を喜ぶことに作者のねらいがあるのではない。それまでの知識人層が、社会の下層に位置する車夫に「成り下がる」ことを肯定し、むしろ価値観を転倒してみせるところに作品の意図が潜んでいるはずだ。女性主人公趙淑秋も、裕福な階層が通う小学校教師の職を、輪タクの車夫と付き合ったという理由で免職されてしまう。ところが、彼女はそれを悔やむどころか、憤然と学校を出て、李仲明とともに既成観念に囚われない生き方を追求して、露天書店などを試みる。二人は、試行錯誤の末、貧民街に自分たちの学校を設立する夢を抱き、その実現に向け身を粉にして働く一方、長屋の貧乏住人たちの温かい支えによって愛をも成就させる。いわば、未曾有の社会的混乱と就職難を逆手にとって、そこから新しい生き方や生活観を追求する、一種の意識変革を提示する作品なのである。そういう作品の冒頭が、自転車で始まるのは無意識の産物とは言えず、ある種の象徴性を込めた設定と見なせるものだ。

この作品の背景には、戦後の輪タク全盛という事情があるものの、師範学校の学生出身である知識人が、給仕や工人階層の道具であった自転車に乗り、しかもそのことを全面的に支持してみせるという点で、新しい価値観を見せつけるものであったろうと思う。主人公の乗る自転車がサイクリング車であることも一役かっちはいるが、それにしても自転車には、戦前の映画では想像もつかなかった表舞台の位置が与えられるようになったのである。

次には、1946年の『摩登女性』を見てみよう。この作品は、その後中央電影三廠で撮った『天字第一号』がヒットして以来、スパイ映画の名手として名を上げる屠光啓<sup>(27)</sup>が監督したもので、珍しく青年男女の恋と人生の歩みを軽やかに描く内容だ。女性の自立と新しい時代の青年の生き方を展開してみせるが、左派系の映画のように深刻には扱わない。むしろ、女

性運動に奔走する主人公が、実は家事はまるでだめで家庭も顧みず子供は生みっぱなし、夫は夫で結婚後には女性は家庭にと望み始め理解を示さなくなるなど、通俗的な理解と皮相な人物造形に終わっており、いささかありきたりの設定である。一方、主人公の親友玉英は、仕事を持ちながらも家庭の瑣事もきちんとこなし、夫の世話をよく見る模範的な女性として描かれており、主人公との対比のためとはいえ、その優等生ぶりの旧態依然たる設定と相まって、その両極対比の構図も特に成功しているようには見えない。ストーリー展開でも、今ひとつ整理されていないところがあって、作品全体としては、それほど優れているものとは言えないのだが、しかしこの作品は、抗日戦後の時代の空気を如実に伝えるものを備えている。

この作品は、その冒頭シーンからして挑発的だ。上海の目抜き通りを映しながら（画像14）、カメラは次第に主人公の大学生李芸珍に絞り込まれ、次いでパンツスーツ姿の彼女が自転車で疾走するシーンに代わる。芸珍は、最新式の婦人型軽快車のペダルを軽やかにこいで校園に滑り込む（画像15/画像16）。彼女を待ち受ける男どもが雲集するのを尻目に、彼らに自転車を預けると、待ち合わせた友人の玉英が待つ場所に駆けつけるのだ。題名に言う「モダン女性」を象徴する鮮やかな導入部であり、まさに自転車を使ってしか実現できない軽やかなタッチが表現されている。既成の社会関係と意識観念をうち破って、新しい生活様式を提起する意図に対して、自転車が有効に力を発揮していると見られる。

映画としての問題点は、この冒頭部がその後のストーリーとあまり緊密に繋がっていないことにあるが、そうは言うものの、この冒頭部の出色の新鮮な空気の価値を減じるものではない。

こうして自転車は、戦前1930年代のあの鈍重で無骨なイメージから、全く一新した別の姿を見せることになったのである。郵便配達でもなく、給仕が業務に一走り駆けつける姿でもない。はたまた、職人や工人が工場に通ったり現場に出向くための実務的な交通具でもない。大学生が、自らの行動の自由を得るために、人を雇って動かすのではない、自分の足でペダ



画像14

『摩登女性』の冒頭  
上海の街中 自転車が  
何台も見える

画像15

主人公李芸珍が軽やかに  
自転車でやって来る



画像16

李芸珍が風を受けて  
学園の緑の中を駆け  
ぬける

ルをこいで疾駆する姿は、実に新時代のモダンな潮流を具現したものと書いてよいだろう。しかも、それを脚光を集める対象として中心に据えて描くのであるから、まさにタイトルに言う通り、モダンムードは最高潮ではないか。自転車の軽快さと戦後社会の明るさへの期待が一体となった、浮き浮きした空気を伝えて余りあるものだ。

ここでは、戦後の新しい生き方を追求する女性の、その開放された姿を彩る道具立てとして自転車が使われているのだが、ようやく自転車に明るく伸びやかなイメージが付与されるようになった、あるいは自転車がそれに似合う環境が形成されだした、と言うところだろう。

以上に見たとおり、抗日戦争後の中国40年代映画では、新しい価値観と空気を伝える人物像が登場することになるが、これに対して『摩登女性』でも『街頭巷尾』でも、自転車が等しく大きな下支えをなしていることは明らかだ。自転車は、いずれも軽快で明るい陽光を一杯に吸い込んだ春風のような空気の中にある。そして、その自転車に乗る人間は、映画の主人公であり、若く潑刺とした青年層である。先に見た『一串珍珠』のように給仕や工人階層ではなく、社会の中心に据えられる層であり、あるいは映画が観客として想定する主要層でもある。このことは、自転車が市民権を得たというべきか、もしくは市民権がその対象範囲を拡大したと見るべきであろう。

## 11. 大衆社会の暗喩として

さて、抗日戦後の中国映画が、このように明るくのびやかな空気を伝える道具立てとして自転車を使い始めたことは、自転車にそれまでとは異なる意味合いが付与されたことになろうが、それは何を兆すものなのだろうか。

五四運動の時期、つまり1920年代初頭、胡適は「アメリカ的個人主義の原理に拠って立つ共和国」を思い描き、そのメタファーとして自動車を登場させたと言うが<sup>(28)</sup>、自動車に乗る階層は、20年代から30年代の中国において、いまだごく少数に過ぎなかった。しかも、そうした自動車に乗る階

層は、すでに見た通り自分の力を労して交通の道具を動かそうとはしない人々でもあった。そのことが、自転車が中流層に「遊び」としても広まらなかった理由ではないかと推測した。それでは、戦後の40年代に自転車が体现するのは、こうした個人主義とは無縁なのかと言うと、そうではなからうと思える。むしろ、いつでもどこへでも移動できる、その自由を獲得する個人主義の道具こそ、中国においては自動車ではなく自転車だったのではないか、と思われるからだ。自動車との違いは、もっと幅広い多くの人々に個人主義を提供する、という点だ。30年代において、自転車は実用の具であり、工人階層や給仕や職人の専用であるかに思われていたが、この自転車に、こうした自由を提供する機能があり、夢を与える道具となりうることの発見が行われたからこそ、かくもモダンな扱いを受けて映画作品に現れることになったのではないだろうか。この意味では、抗日戦後の映画作品に現れた自転車は、まさしく大衆個人主義社会の暗喩として機能していると言えるだろう。

文芸作品の中では、時を隔てて過去の物語を現在の視点で描いてしまうことが見受けられるが、映画でもこういうことは珍しくない。そんな作品の中に、時折自転車が軽やかに登場する場合がある。たとえば、中華人民共和国建国後の1959年に制作された『聶耳』<sup>(29)</sup>が、その一例だ。

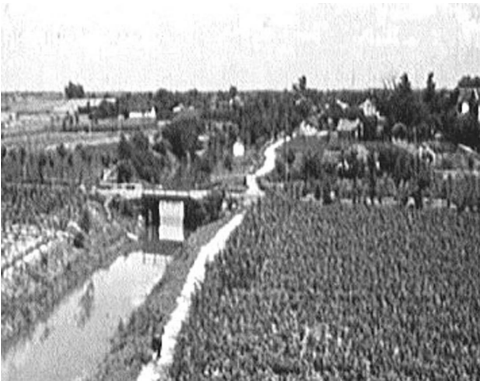
この作品では、女性革命運動家の鄭雷電が江西のソヴィエト区での代表大会に出るため上海を離れることになり、主人公の聶耳に龍華塔で別れを告げるシーンで自転車が登場する（画像17/画像18）。第一次上海事変後が時代設定だから1932年ということになるが、はたしてこの時代にこれほど色鮮やかな真っ赤なジャケットとベレー帽、そして真っ赤なスカーフをなびかせて、緑の畑に包まれた水路脇の小道を疾駆する女性革命運動家がいいたのかは、にわかには信じがたいものがある。しかし、歴史的な事実とは別に、若き音楽家聶耳を共産主義の道に導く一方で、彼に対する恋心も芽生えさせつつある鄭雷電の、内に秘めた思いを映像に託すには、恰好の設定であるかも知れない。と同時に、自転車に乗って駆けつける恋人とい



画像17

『聶耳』の一場面

鄭雷電が自転車で駆け  
つけ龍華塔に駆け上る



画像18

鄭雷電は後ろ髪を引か  
れる思いで自転車をこぐ  
左下の小さな姿

画像19

『哀楽中年』(1949年)

の一場面

小学教師の父に育てられ  
た息子は、銀行の副頭取  
に出世して車で通勤する



う表現手法そのものが、むしろ時代の制約からある程度解き放たれた戦後の観念の所産とも言えるのではないか。1932年当時では、自転車にはこれほどの開放的印象は付加されていなかったのであるし、人々も自転車もたらす自由と快適さには、まだあまり気づいていなかったのである。

そのことは、先に触れた『二十四の瞳』にも共通するものだ。いかに時代設定が昭和3年であろうと、大石久子先生のモデルが実在しようと、スポーツ姿で自転車に乗って颯爽と現れる「小石」先生のイメージは、日本においても、戦後の開放的イメージと縁が深いものと思わざるをえない。実在の大石先生が自転車に乗った実用性とは離れて、小説とその映画化作品は、自由と開放のイメージをたたえたもう一つの風を自転車に乗せることになったのではないか。また、小説の発表と映画化が極めて近接していたため、多くの受容者にとっては、映画の高峯秀子の颯爽と自転車に乗る姿が、ほとんどこの作品の自転車イメージを規定したのではないかと思われる。

こうして見ると、抗日戦後に覆された自転車像は、極めて大きな影響があり、遡ってロマンティックな場면을形成しうるほど、確固たるイメージとして定着していったものと考えられる。『摩登女性』や『街頭巷尾』では、インテリ層がようやく自転車で登場し、日本流に言えば「丁稚手代の道具」と見られた自転車に、新時代の軽やかな風を吹き込んだ。その香をかいた若き知的階層が好奇心を向け、自転車がその歴史の当初には具備しながら、中国ではあまり発揮されなかった夢の部分が、大衆的自由の気風を包み込みながら走り出したのではないか。

さらには、抗日戦後の映画でも、もちろん自動車も数多く登場するのだが、その現れ方が20、30年代の映画とは異なる点がある。それは、運転手に運転させて後席に乗るのではなく、自分で運転するオーナードライバーが出現することだ(画像19)。もちろん30年代の映画にも自分で運転する場面は現れるのだが(画像2参照)、これはいかにも「スポーツ」「遊び」「冒険」の域を出るものではないのに対し、自動車で出勤するという設定で

あるから、実用として、日常の交通手段として使いこなしていることになる。アメリカ型の個人主義の象徴が、ようやくこの時代に身近になりつつあった証左であろう。しかし、いかに時代が下ったとしても、自動車を個人で日常的に使える人種は、やはり相当裕福な階層であり、そのシンボルとしての自動車である。それでも、こうした個人の自由の享受が、大衆レベルでの自転車利用に拍車をかける要因となったかも知れない、とは考えられることだ。

自転車が、アメリカ的個人主義の影響で広まったかどうかは、いまだ推測の域を出るものではない。しかし、少なくとも大衆レベルでの自由な移動の道具として、知識人にも中流階層にも受け入れられ始めるのは、映画が物語るように、抗日戦後の社会においてだということは、認めて良いだろうと思う。

## 12. 自転車はどこへ行く——結びに代えて

以上、中国映画に見える自転車像から、中国の1920年代から40年代にかけての自転車に対するイメージを追究してみた。

中国において、自転車が大幅に普及するのは、こうした意味づけの変換を経て、人民共和国に入ってからのことである。このことについては、贅言を要しないだろう。1960年代半ばから70年代にかけて、庶民が最も購入したがる商品としての「三大件（三種の神器）」には、腕時計、ミシンと並んで自転車が入っていたが、これもすでに歴史事項になったかのようだ。その後、80年代にはこの「三大件」は、テレビ、カメラ、テープレコーダーにその座を譲ることになり、呼び方も「老三件」と変わってしまうのだ。それでも、中国の自転車保有量はほぼ一貫して増え続けており、因みに1980年代からを見ると、都市部の百世帯当たりの自転車保有量は、次のように推移している<sup>(30)</sup>。

1983年 (159.9)	1984年 (162.67)	1985年 (152.27)	1986年 (163.45)
1987年 (176.53)	1988年 (177.54)	1989年 (184.68)	1990年 (152.27)

1995年 (194.26) 1997年 (179.1) 1998年 (182.05) 1999年 (183.03)

ここから見るに、ほぼ右肩上がりで推移してきた都市部の自転車保有量は、1995年をピークに頭打ちの状態に到っているようだが、これは、何を意味するものだろうか。これに対しては、もう一つ統計数字を見ると、その方向がおぼろげながら見えてくる。それは、オートバイの保有台数の推移である<sup>(31)</sup>。

1996年 (7.9) 1997年 (11.6) 1998年 (13.2) 1999年 (15.1)  
2000年 (18.8)

5年間で倍増していることになるが、これは全国平均であり、都市部でも経済的に余裕のある都市とそれ以外の都市とでは格差が生じているから、北京などの大都市ではこの保有の増加率は高いと推測できる。また所得階層別に見ても、中程度クラスから上では、オートバイの保有数は、全国平均を上回っている。そして、最高収入クラスでは、むしろオートバイよりも自家用自動車の保有率が顕著で、全国平均の2倍となっている。

これらを総合してみれば、中国の都市部で自転車保有量が頭打ちなのは、徐々にモータリゼーションが始まっていることによるのだと、推測がつく。

モダンに乗せた自転車は、現代機械工業を象徴するモーターサイクルと自動車に取って代わられる日を迎えるのだろうか。

ともあれ、近代個人主義のいつでもどこへでも、というわがままを成し遂げる移動手段の大衆化は、中国においては、抗日戦争後の1940年代半ば、自転車によってパンドラの箱を開けられた、と言えるのではないかと思う。

## 注

- (1) 1999年の統計によれば、都市部の百戸当たりの自転車保有量は、全国平均が183.03に対し、北京220.10、天津232.20、上海138.80であるが、重慶では12.0という。つまり、北京や天津では一戸当たり2台以上保有されているのに対して、中国一の大都会上海では1.4台に満たず、また坂道や階段が複雑に入り組む重慶では、その20分の1と極端に少ないのが実態だ(『中国統計年鑑2000』、国家統計局、中国統計出版社、2000年9月、p.327)。
- (2) 早くは、1919年、胡適が『新青年』誌上に発表した戯曲「終身大事」が挙げ

られる。作品の末尾で主人公田嬢が陳氏と駆け落ちするが、ここで使われるのが自動車である。これについて、藤井省三は「欧化された産業制度」の象徴と言い（『現代中国の輪郭』自由思想社、1993年；p.37）、清水賢一郎は、「ノーラ、自動車に乗る——胡適『終身大事』を読む」（『東洋文化』第77号、1997年3月）で、「自由恋愛と国民国家の理念」の暗喩と指摘する。なおこの2論文では、清水に研究の優先権があることが、『東京大学中国語中国文学研究室紀要』第1号（1998年4月）の釈明に見える。

- (3) ここでは、『技術の歴史』第9巻「鋼鉄の時代・上」（チャールズ・シンガー他編、高木純一訳編、筑摩書房、1979年）と『自転車の文化史』（佐野裕二著、中央公論社、1988年）を参照している。また、次章での日本の自転車事情については、『自転車の一世紀——日本自転車産業史』（財団法人日本自転車産業振興協会編、1973年）を参考にした。
- (4) たとえば前掲の『自転車の文化史』で佐野裕二は、フランスの自転車史研究家ジャック・セレが1976年4月に『自転車競走誌』に発表した論文でシブラック不在説を立証するまで、70-80年間にわたってシブラックが発明したとされるセレリフェールが、自転車の始祖と考えられていたことを紹介している。しかし、前掲の『技術の歴史』などでは、科学技術史の観点から、ドライスのドライジネを実用的な自転車の始祖の位置に置いている（同書第9巻、p.321）。
- (5) 夏目漱石に、ロンドン留学中の1902（明治35）年の秋、自転車にトライして大敗を喫した次第を諧諷の文章で綴った「自転車日記」（発表は1903年6月の『ホトトギス』）がある。これは、「神経衰弱」で室内に引きこもっていた漱石に気分転換させようとの下宿の女主人や周囲の友人の計らいによるもので、すでにこの当時、こうした「スポーツ」として自転車に乗る生活習慣が定着していたことを表すもの、と見ることができる。
- (6) 前掲『自転車の文化史』pp.60-63
- (7) 前掲『自転車の一世紀——日本自転車産業史』p.498の年譜の記述。
- (8) 前掲『自転車の文化史』p.65。
- (9) 壺井栄『二十四の瞳』（新潮文庫版、1957年初版、1998年第77刷）p.19。
- (10) 劉善齡著『西洋風——西洋発明在中国』（上海古籍出版社、1999年）p.23。
- (11) 『中国文化大辞典』（中国国際広播出版社、1998年）「文化精華分類」p.595、「脚踏車」の項。また、陳平原・夏曉紅著『図像晚清』（百花文芸出版社、2001年）でも、『滬游雜記』のこの一節を引いている（同書p.300）。
- (12) 標点と校訂は、前掲陳平原・夏曉紅著『図像晚清』による（同書p.301）。
- (13) 『亜細亜影戲公司的成立始末』（銭化佛口述、鄭逸梅筆録、『中国電影』1956年10月〈創刊号〉pp.76-78）の記述による。
- (14) 初演：1926.1.21 於中央大戲院 長城画片公司1926年作品／制作：劉兆明／脚本：侯曜／監督：李沢源／撮影：程沛霖／出演：雷夏雲（夫）、劉漢鈞（妻）、翟綺綺（傅美仙）、劉繼群（美仙の夫）

- (15) 日本上海史研究会による「上海職業さまざま」の第16回「郵便労働者」に、「上海の郵便局では1911年から集配員全員に自転車が生給され」とある（執筆：黒山多加志；『東方』1999年12月号，p.8）。また呉亮著『老上海——已逝の時光』（江蘇美術出版，2000年）では、1920年の「上海郵局的騎車郵差」が、百数十名の隊列を作っている写真を掲載している。
- (16) 報道新聞界の歴史を点綴した『報館旧踪』（郭汾陽・丁東著，江西教育出版社，1999年）の中で、『京報』社長であった邵飄萍の影響力を述べる一文には、『京報』の「送報自行車隊」の写真が添えられている。
- (17) 『我的前半生』第三章：紫禁城内外、四：不絶の希望の節に、1918～19年頃とおぼしき時期に、紫禁城内の花園で自転車に乗っていて電灯係にぶつかりそうになり、戯れに「鎮橋侯」の爵位を封じてからかったとの記述が見える。（中華書局1977年版，p.114）また、1924年に紫禁城を出て日本の公使館に居住した時期にも、夜間に自転車で抜け出して筒子河縁まで行き、紫禁城を眺めて再起を期した思い出等も述べられる（第三章，一三：由“使館区”到“租界”，同書 p.194）。
- (18) 陳明遠『文化人与錢』（百花文芸出版，2001年1月）の考証による（同書 p.14）。
- (19) 前掲『文化人与錢』p.36。
- (20) 藤井省三「鉛筆の恋愛、自動車の共和国」（『現代中国の輪郭』自由国民社，1993年，p.54）が、D.ストランドの『人力車の北京』の数値を伝える。
- (21) 前掲『文化人与錢』pp.73-77および pp.102-103
- (22) 『申報』民国21（1932）年12月10日と12月19日の増刊頁。
- (23) 初演：1936.5.1 於上海金城大戲院 明星影片公司1936年作品／脚本：洪深／監督：程步高／撮影：董克毅／出演：王献齋（袁瑞三）、舒繡文（妻）、黄耐霜（范師母）、朱秋痕（俞連珠）
- (24) 前掲『自転車の一世紀』p.333
- (25) 前掲『文化人与錢』p.104の為替レート表による。
- (26) 初演：1948.10.9 上海皇后、黄金、国際大戲院 中央電影制片廠（第一廠）1948年作品／脚本・監督：潘子農／撮影：沈維康／撮影指導：吳蔚雲／出演：黄宗英（趙淑秋）、張伐（李仲明）、張雁（朱老五）
- (27) 屠光啓（1914.8.26～1980.5.30）は、浙江省紹興の出身。南京国立戲劇専科学校卒業。1937年上海劇芸社等で俳優を務め、39年から映画界入り。40年に朱石麟と『孟麗君』を監督したのを皮切りに、『新漁光曲』（1941）等を監督。42年には淪陷区の上海で中華電影に加わり、『梅娘曲』（1943）等を監督。抗日戦後、中央電影（三廠）、国泰等で監督を務め、『天字第一号』（1946）等を監督。1950年には香港に移り、ショーブラザーズ、国泰等で、『月兒彎彎照九州』（1951）等を監督。生涯に60本余を監督したと言われる。（『中国電影大辞典』上海辞書出版社、1995年；『中華民国電影史（下）』杜雲之著、行政院文化建設委員会、1988年，等による）なお『摩登女性』は、現在中国電影資料館の所蔵作品を販売するVCDの「館蔵三百部」シリーズの一つとして入手できる。

- (28) 注20に同じ。
- (29) 海燕電影製片廠1959年作品／脚本：于玲、孟波、鄭君里／監督：鄭君里／撮影：黃紹芬／音楽顧問：孟波／出演：趙丹（聶耳）、張瑞芳（鄭雷電）、高正（李天音）、黃宗英（馮鳳）
- (30) 前掲『中国統計年鑑2000』と『同1990』（1990年8月出版）から抽出。それぞれ、p.316とp.306。
- (31) 『中国統計摘要2001』（中国統計出版社、2001年9月出版）p.94

付記：

本稿は、近年同好の仲間たちと続けている「中国メディア文化研究会」の例会で発表したものをまとめたものである。研究会の席上、数多くの助言と意見をいただき、期せずして研究会のメンバーが等しく関心を寄せる話題であることを知った。また、資料文献の紹介、教示もいただき、ありがたい思いであった。特に阿川修三氏は、愛蔵の書籍を多数閲覧に提供され、感謝に堪えない。また、お茶の水女子大大学院の鈴木直子氏からは『申報』広告につき教示を得た。ここに各位への感謝の意を表す。

補記：

本稿脱稿後、同僚の山田忠司氏から、『清稗類鈔』に「脚踏車」の記事が見えるとの教示を得た。民国6（1917）年に初版された徐珂（仲可）の編になるこの書は、清末の野史、遺聞、筆記、新聞報刊から社会風俗、民間の逸話などを集めているが、この中に確かに次のような記載がある。

脚踏车，即自转车也。两轮前后直立，前轮有柄夹持，可左右以正方向，后轮之侧附以钢链，与曲拐相连。乘者以脚踏曲拐，使链牵转后轮，前轮亦随之而转，以向前进行。虑妨行人，则振铃以告。男子所用与妇女所用者，异其式。又有用气力者，年少子弟辄喜乘之，以其转折灵捷而自由也。我国妇女乘之者绝少。（1986年7月中華書局版，第13卷「舟車類」，p.6114）

前半部は、自転車の形状を紹介しており、後半で「男子」の「年少子弟」が好んで乗るが、「我が国の女性はほとんど乗らない」ということが分かる。もっとも、その形状紹介からすると、すでに「安全型」自転車であるから、それほど古い時期ではなさそうで、最も遡っても1900年前後より以前のことはなからうと推測できる。「年少子弟辄喜乘之，以其转折灵捷而自由也」との記述を信ずるならば、志賀直哉らが自転車に打ち興じたように、上層階層の子弟の間で、自転車に乗る流行が多少はあったのか、と考えられなくもない。ただし、この書の記述自体は、時期や地方などまちまちで、その逸聞の出所も明記されないなど、史料としての信頼度が高くない。上層階層が「遊び」として乗る動きが広がったと言うには、時期的にも社会的広がりにおいても、残念ながらこれだけでは十分な証拠とはなりえないと思う。ただし、女性が乗らないという指摘は、重要な情報と考えておきたい。