

【論文】

## 植民地建築としての中国・大連駅に見る 戦後大連人のアイデンティティの形成

鄭 芸

### I 序章

第一次アヘン戦争(1840年)とその後の南京条約(1842年)により、上海、広州などの5港が開港され、イギリスの租界が設けられた。また、1895年の日清戦争(甲午戦争)後は、日本が中国の領土を分割し占領し始め、1905年の日露戦争後にはロシアに代わり関東州の大連を完全に統治支配するようになるなど、当時の列強諸国の中国進出は拡大した。さらに大連は、太平洋戦争終結後の1945年から1949年の新中国成立まで日本に代わってソ連軍が統治した。中国のこれらの都市においては外国人により植民地建築が生み出されていった。

西澤(2008)は、植民地建築はその都市が植民地支配を受けたことを示す存在であると指摘する。大連を支配した当時の日本を取り上げれば、植民地に行政機関だけでなく、公共施設を建設し、鉄道や港湾といった交通基盤整備に伴う駅舎や埠頭施設などの建物を建設した。これは「民性の向上」の目的のためとされたが、現地の人々を日本人に同化させることも目指していたのである。

その大連市は、2017年に市制誕生118周年を迎えた。中国のほかの都市と比べれば大連の都市としての歴史は短い。しかもそのほぼ半分は植民統治の歴史であった。返還後の再建を図るに当たって大連では、ほかの植民都市と同様に市政府の政策によって植民地時代の都市施設やインフラを利用せざるを得なかった(阿部 2004)。都市としての起源をロシアそして日本による植民統治とする大連では、その必要性はなおさら高かったと考えられる。

大連駅は、大連市が植民地であったことを象徴する歴史的遺産の一つである。大連市内の中心部に位置する大連駅は、現在の中国においても交通の要衝として大きな役割を果たしており、利用者も多い。植民地建築であるこの大連駅に対する大連人の認識を考察することには大きな意義があると考えられる。

### II 研究の概要

#### 1. 研究目的と方法

建築は都市によって異なり、政府の何らかの目的が反

映される。こうした目的がそれぞれの都市に存在しており、その都市に住んでいる人の認識とも深く関係している。特に植民地時代に建設され、その支配の歴史を示しながら現存する建築物は、当地の人々のアイデンティティに何らかの影響を与えると考えられる。大連駅のような植民地建築は中国が植民地または半植民地化されていた時期に建てられ、中央政府だけでなく、中国人もこの時期の歴史に対して複雑な感情を抱いている。そのため本研究は、大連市を対象地域に、大連人(大連に生まれ育って、現在も大連に住んでいる人)が大連駅に対してどのような思いを持っているのかを明らかにした。そして、1949年以降政府の政策が変化する中で、大連人の認識との相互作用において、戦後、どのようなアイデンティティが形成されたのか、また大連駅は戦後の大連人のアイデンティティの形成にどのような影響を与えたのかについて明らかにすることを研究目的とした。

研究方法は、文献研究と半構造化インタビュー調査である。インタビュー調査は、大連市(市内4区)で生まれ育って、現在も大連市に在住している大連人13人(いずれも20歳以上)を対象とした。調査対象者の選定は、スノーボールサンプリング調査法による。この13人に対してそれぞれ約1時間から1時間半の調査を行った。

#### 2. アイデンティティの定義

本稿のキーワードであるアイデンティティについてここで定義しておく。

リンチ(2016)は、環境のイメージは三つの成分から分析され、その一つはアイデンティティ(そのものであること)であると述べた。イメージが役に立つために必要なことは、それが対象物をほかのものとは見分けられるようにしていること、独立した実態として認められていることである。これをアイデンティティと呼ぶ。そして、イメージは対象と観察者との関係、つまり、この対象は実際的にしる感情的にしる、観察者にとって何らかの意味を持たなければならない。

本研究では、リンチが提起したアイデンティティの定義に依拠し、観察者を大連人とし、そのアイデンティテ

イの対象を植民地建築としての大連駅とすることで、大連人が大連駅のその建物をどのように認識しているかに注目する。これを大連人のアイデンティティと呼ぶこととする。ただし、植民地建築は特別な存在であるため、大連人も複雑な感情を持っていると仮説を立てた。

### III 中国における植民地建築の保存認識

#### 1. 故郷感

季(2016)は、中国の植民地統治を経験した地域を対象に、植民地時代の建築物の保存に関する住民の意識について「故郷感」(家園感)の角度から分析した。この論文によると、故郷とはコミュニティの居場所とされる。それは建物、村、地区、国家、あるいはコミュニティとして現れる。ある人々にとってここは安全感、安定感、帰属感が感じられる場所である。植民地建築は「外来」のものであるが、建設時から60~70年と時が経つ中でその場所に長期にわたり居住する人々は、それに「故郷感」を獲得している。季はこの「故郷感」を「独特の記憶と生活言葉」と「場所の獲得」の二つの側面から説明している。

まず前者の側面からは、現在、植民地時代の建物や地名などは失われつつあり、多くの場合政府により新しい名称がつけられている。後者の側面からは、自分が生まれ育った環境の中で、木や街、河、建築など身の物は、自身の諸感覚の中に一定の位置を占め、意味を得ている。その中で、特徴のある建築、あるいは歴史のある建築はさらに重要である。

以上の二つの側面からみれば、著者は、人々がある場所に「故郷感」を持つのは、この場所に長期に生活することと結びついており、現代建築とは異なる植民地建築に対しても、その場所に暮らしている人々は「故郷感」をより持ちやすくなると考える。それが人々に対する植民地建築の保護と発展をさらに進めることになる。

しかし、戦争時代の記憶がある人々は、植民地建築を必ずしも「故郷感」を持つものとして見なすことができないと考えられる。したがって、季が提起した「故郷感」は、世代によって異なると考えられる。

#### 2. 環境のイメージ

Norberg-Schulz(2017)は、「定位作用」についてリンチ(2016)の「都市のイメージ」を引用して説明している。リンチによると、都市のイメージは、五つのエレメントに分類することができる。それはパス path(道路)、エッジ edge(縁)、ディストリクト district(地域)、ノード node(接合点、集中点)、そしてランドマーク

landmark(目印)である。

季(2016)は、以上を踏まえて中国の植民地建築の分布を説明している。まず、一つの植民地建築だけが建つ場合、つまり点のような形状で存在する場合はノードとランドマークとして見なすことができる。ノードは都市の中で戦略的意義を持っている。観察者が入っていた建築が接合点、あるいは結集点と示される。ランドマークは観察者が建築の中に入っていない。この建築が目立つ外見を持って、または周囲の建築との大きな差異があるため、ランドマークとして人に方向を指示できる。たとえば、大連の青泥窪橋(チンニーワーチャオ)といえ、大連に生まれ育った人たちはすぐに大連駅を思い出す。大連駅は大連市の東西の接合点という優越した地理的な位置にあること、周りの建築物と差異があることにより、大連市の重要な象徴の一つとなっている。

次は、多くの外来建築により形成される街並み、つまり線のような形状で存在するものはパスとエッジとして示すことができる。街並みという空間特徴を持つため、環境イメージに関して重要な要素となる。そして現在では、ほとんどが独特な商店街または集結地になっている。最後は、外国人が建設した地域、つまり面の形状で存在するものは極めて強いイメージを持つ。これはリンチが述べたディストリクトで説明できる。近代中国の租界や鉄道付属地は植民地支配者のための特殊な区域であった。たとえば、天津の英国租界は、「田園都市」という思想の影響で、街路は自由にくねくねと曲がっていて、建築物は緑を囲んで立っている。また、イタリア租界の特徴は、イタリアに伝統的な風格の影響を受け、建築物の統一性が高い。それぞれの区域には特徴があり、それは強いイメージになり得る。

したがって、以上の五つのエレメントからみると、外来建築に対して中国人は強いイメージを抱いている。その強さは、人々に強い定位作用を与え、その上で、人々に安全感とアイデンティティを生み出している。

### IV 大連市および大連駅に関する概要

#### 1. 大連市の概要

遼寧省大連市はアジア大陸の東海岸(北緯38度、東経121度)に位置し、中国東北部、遼東半島の最南端にある。大連市の人口は593.6万人、総面積は12.574km<sup>2</sup>(新潟県の面積に相当)である。大連は、1895年から1905年までロシアの統治を受け、1905年から1945年までの40年間は日本に統治されていた。ロシアが植民統治を開始するまで大連は小さな漁村であり、大連は列強国の植民統治を受け続けてきた。ロシアはまず巨大な商業港を築港し、



図1 大連市の位置

(baidu mapより. <https://map.baidu.com> 最終閲覧日: 2018年3月4日)



写真1 上野駅

(baidu baikeより. <https://baike.baidu.com/pic/上野站/8092032/0/2f738bd4b31c8701fb77317f247f9e2f0608ff62?fr=lemma&ct=single#aid=0&pic=2f738bd4b31c8701fb77317f247f9e2f0608ff62> 最終閲覧日: 2018年3月15日)



写真2 大連駅

(2016年9月筆者撮影)

大連の中心部は円形広場を中心に街路が放射線状に伸びるかたちで都市計画が行われた。

蔣 (2013) は、日本が日露戦争後に中国大陸経営の拠点として大連の統治を開始すると、大連港を増築し、国策会社である南満州鉄道株式会社 (満鉄) が中心となっ

て都市開発を進めたと指摘している。このように日本は大連において交通に関する開発を進めることで植民統治を始めたわけである。

## 2. 植民地時代の 大連駅

植民地時代の 大連にとってその玄関口が大連港であるならば、裏口は大連駅であろう。当時の満洲を代表する経済活動であり、特に大きな比重を占めていたものは大豆生産と炭鉱開発であった。大豆から採取される豆油は、植物性油脂や工業の原料として国際的な市場においても需要が大きかった。さらに、農業とともに鉱工業が経済を牽引していた満洲において、大量の労働者が必要であり、植民地への日本人の移植は当初から日本にとっての重大関心事だった。1930年代後半の移民は、必ず大連港を経由し、大連駅から南満州鉄道を利用して内陸部に向かっていった (高 2006)。満洲における産業の発展とそれに伴うヒト・モノの移動は満鉄による鉄道輸送に支えられていたのである。

その拠点であった大連駅は、満鉄創業時に建築した仮駅舎が30年にわたって使用されていた。仮駅舎が開業した1907年には大連駅の1日平均乗降客数は755人であったが、1935年には約6倍の4,355人に達しており、大連駅の建替えは必然であった (西澤 1999)。新駅舎は太田宗太郎が上野駅 (写真1) をモデルとして設計し、1937年6月16日に落成した (写真2)。大連駅は当時中国最大の駅舎であり、独特な建築スタイルで世界的に有名であった (井上 1936)。

## 3. 戦後の 大連駅

1945年8月15日に日本が敗戦すると、大連地区の鉄路はソ連軍隊により管理された。その後、その管理権が中国政府に引き継がれたのは1952年9月のことであった。

1966年5月に文化大革命が始まると、帝国主義を象徴した植民地建築は破壊の対象となった。一方、同時期に各地で毛主席塑像が設置された。1967年10月15日には大連市政府主導の下で、大連駅前にも毛主席塑像が完成した。肖 (2011) は、「革命戦争中でも、中国を解放する時でも毛沢東は偉大な指導者である。そして彼も共産党主義に対する精神的な指導者である。さらに文革の時期に、救世主、神聖なる信仰を象徴するため、その塑像は愛国主義を体現するのである。」と論じている。文革期に大連駅前に設置された毛主席塑像も、当時の人々に毛沢東思想を強化させると同時に、愛国主義を強めさせたと考えられる。大連駅前の毛沢東塑像は手を挙げて、前方を指しており、駅の正面と同じ方向を向いていた (写真3)。

趙（2010）によると、「毛主席塑像について彼の手が指した方向は人々に精神的な力を与えて、前進する道筋を導いている」とされる。このように駅の前進する道筋を導いていくようなかたちで毛主席塑像が設置されたことは、植民地建築の破壊が進む時代において政府が大連駅を保護するための働きかけだったとも考えられる。

結果的に文革期に大連駅は破壊されずに現存し、駅として使用されている。また、現在に至るまで政府は大連駅の取り壊しについて述べたことは一度もない。むしろ、大連駅の改良のために、2002年は元鉄道部と大連市政府、瀋陽鐵路局が1.4億元（24億円）を出資して、大連駅の拡張工事を行った。この工事後、1937年に建設された大連駅は南駅房と呼ばれている。南駅房の駅内の構成を改めて計画した以外に、駅の様子は当時の建築の風格を保ったままである。また、北駅房と駅北広場の増築も行われた。このような改良工事の実施からは、市政府が大連駅の使用を継続する意図が読み取れる。特に、南駅房を保全した上で拡張したことから、政府はその保存も考えているといえる。

## V 調査結果および分析

### 1. 調査対象者の属性

インタビューを行った調査対象者13名の概要は、次の通りである（表1）。

年齢は、20代から70代まで各年齢層が2人であり、80代は1人である。そして、年齢に応じて13人を三つのグループに分けた。第1グループはAさんからDさんまでの改革開放後に生まれた4人である（以下、「改革グループ」と呼ぶ）。第2グループはEさんからJさんまでの6人であり、人数が一番多く、全員が文革期に生まれている（以下、「文革グループ」と呼ぶ）。第3グループはKさんからMさんまでの新中国成立前に生まれた人であり、戦争中の記憶を持つ人たちである（以下、「記憶グループ」



写真3 文革時代の大連駅

(baidu baijiahaoより. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1584544102367095588&wfr=spider&for=pc> 最終閲覧日：2018年3月4日)

と呼ぶ)。

以下では、この三つのグループに分けて、大連駅の建設国および建設時期に関する知識の有無、それらを知った情報源、さらに保存すべきかどうかに関する認識などについて分析する。

### 2. 大連駅に対する知識および認識の分析

#### 1) 大連駅の建設国、建設時期、情報源

まずは、大連駅の建設国と建設時期、それらを知った情報源について調査した。その結果、建設国と建設時期に関してロシアと日本の間で迷ったFさん以外の12人は、大連駅が「日本」により「第二次世界大戦」期に建設されたと正しく答えた。

「改革グループ」と「文革グループ」の回答をみると、Fさん以外の9人は、主に「学校の先生」「勤務先」「父親」を通じて、大連駅が日本支配の時期に建設されたことを知っていた。一方、「記憶グループ」のKさんとLさんは、昔のことは少し遠いとの理由で、明確に覚えていなかった。Kさんは、「多分子どもの時に親戚が教えてくれたかな」と答えていた。しかし、Mさんは、「どこから

表1 調査対象者の概要

	年齢	性別	学歴	職業	給与	居住地区
A	20代	女性	大学卒	日系企業社員	中	中山区
B	20代	女性	大学卒	社員	下	沙河口区
C	30代	男性	大学卒	公務員	中	西岗区
D	30代	女性	職業高校卒	社員	下	甘井子区
E	40代	女性	大学卒	医師	上	中山区
F	40代	男性	大学卒	自営業	中	西岗区
G	50代	女性	大学卒	教師	中	中山区
H	50代	男性	短期大学卒	会社員	上	沙河口区
I	60代	男性	中学校卒	軍隊入隊→退役→会社員	上	甘井子区
J	60代	男性	高校卒→継続教育	鎮医者→定年	中	甘井子区
K	70代	女性	中学校卒	農業→定年	下	沙河口区
L	70代	男性	小学校卒→40代まで継続教育	農業→会計→定年	下	西岗区
M	80代	女性	小学校卒	鎮婦女連合会主任→定年	下	甘井子区

(インタビュー調査に基づき作成)

知っているのかはわからないが、印象の中で中山広場の付近、つまり市中心にある古い建物は全部日本が建てたものではないかと思っている」と答えた。

次に、大連駅が市の文物保護単位として保存されたことと、それを知った情報源についてみると、6人が「知らない」、7人が「知っている」と回答した。「知っている」と回答した7人のうち3人(Cさん、Jさん、Kさん)はテレビのニュースで知ったと答え、2人(Eさん、Lさん)は大連市の文物保護単位の状況に関する新聞記事から知ったとした。ほかにはDさんが大連地方のテレビで放送された大連市の歴史建築に関するドキュメンタリー番組から、Hさんはよく列車を利用するため、大連駅前に設置された文物保護単位指定の石碑を見て知ったと回答した。

## 2) 大連駅の保存に関する認識

大連駅が市の文物保護単位として保存されたことを知らなかった6人を含む全ての調査対象者は、大連駅を保存してほしいと回答した。その理由を三つのグループから1人ずつ取り上げその語りからみてみよう。

「改革グループ」のBさんは、「保存してほしいです。私の祖母の家はもともと日本房<sup>1)</sup>です。小さい頃、よくおばあさんの家に遊びに行きました。でも、数年前、政府がこの街を開発するため、すべて取り壊してしまいました。ここは私の小さい頃の貴重な記憶が残された場所です。だから政府が何でこういうことをやったのかは私、すごく理解できません。これと同じように大連駅も私は記憶がある時からずっとそこに置かれていたのです。駅を見ながら大きくなったといえます。もし今日取り壊すといわれたら、なんで取り壊すのかを逆に聞きたいです」と語った。

「文革グループ」のIさんは、「もしまだ利用できれば、保存したいですね。あれを取り壊して、また新しいのを建築するのはとてもお金の無駄です。でも、もしどうしても使用できないならば、別に取り壊しても構いません」と述べた。

「記憶グループ」のLさんは、「保存してほしいです。なんで取り壊すのか。まず、現在でも使われているので、取り壊す必要はないと思う。でも最も重要なのは、これは日本人が大連が統治されていた時期に建築されたものです。これを見て、あんなこと(第二次世界大戦)を二度と起こさないように私たちは注意し、また、いつも、私たちに屈辱の歴史を忘れないように気づかされます」と語った。

調査対象者は全員が大連駅を保存してほしいと答えた

が、以上の語りからは立場によってその意味が異なることが分かる。

## 3) 本節の小括

以上の結果から、大連駅の建設国と建設時期については、調査対象者のほとんどが正しく回答した。そのことを知ることになった情報源に関しては、「学校の先生」と答えた人も多かった。教科書が述べていない大連駅の歴史を知る上で、学校の教員の存在が一定の役割を果たしていることがわかる。そして、大連駅が文物保護単位として保存されていることについて、「知っている」と回答した人は多くなかったが、それを知った情報源をみると、マスメディアという回答が多かった。しかし、調査対象者は下記のように大連駅の保存に対して世代ごとに異なる考えを持っていた。大連駅の保存に対してマスメディアの報道はある程度役に立つが、その報道が大連人の大連駅に対する保存認識に影響を与えるとまではいえない。

さらに、大連駅の保存に関する考えについて、先に紹介した調査対象者以外の人の語りも含めて考えると、「改革グループ」は、語りの中で植民地建築という用語に全く言及せず、大連駅は自分の記憶の一部であり、また歴史的に保存する価値があるとしており、保存に対する意欲は強いと考えられる。つまり、このグループは大連駅の保存と植民地時代の戦争を完全に切り離して考えているといえよう。一方、「文革グループ」は、「改革グループ」と同様に戦争の経験はないが保存に対する意欲は全く異なっており、大連駅にはまだ利用価値があるので、使用の継続が望ましいと感じているようであった。この世代は、大連駅の保存に対しては関心がやや薄いのかもしれない。そして「記憶グループ」、すなわち戦争時代の記憶がある世代は、保存に対する意欲も強いが、「改革グループ」とは違って、建築物それ自体を保存するのではなく、それに関連した歴史や屈辱感を忘れてはならないという気持ちから保存を求めているといえる。

## 3. アイデンティティの形成と影響に関する分析

野村(2008)はアイデンティティ形成のプロセスについて次の三類型を提唱している。第一に、長い歴史のプロセスを通じて疑うことのない自明のものとなったアイデンティティである。第二に、外部集団からの強圧によってそれまで気付くことのなかったアイデンティティに目覚めたり、あるいはそれを再認識するかたちのものである。第三は、全くなかったアイデンティティが、その集団における権力者やエリートによって人工的に創り出されるというプロセスである。ここでは、この野村によ

るアイデンティティ形成過程の3類型を踏まえて、調査対象者が大連駅をめぐる形成するアイデンティティを明らかにする。

### 1) 長い歴史のプロセスを通じて形成されるアイデンティティ

中国では1980年代の改革開放以来、国家の総方針と社会主義の現代化の確立につれて、経済の開放だけでなく、人々の思想も統制緩和されている。中央政府が1982年に「中華人民共和国文化財保護法」を制定し施行すると、大連市は近代建築の保護に関して動き出した。2017年までに7回の全国重要文物保護単位に関する調査が行われており、大連市の文化財は全部で9件が含まれている<sup>2)</sup>。そのうち7件は植民地建築である。そして、大連市の国土資源和房屋局によると、大連市には市の文物保護単位として保存されたものが全部で124件ある<sup>3)</sup>。そのうち48件の近代建築は全てが植民地建築である。したがって、改革開放後、中央政府、また市政府は植民地建築の保存を明言してこなかったが、植民地建築の保存に対する態度は確かに変わっていった。こういう背景の下で生まれ育った人たち、すなわち「改革グループ」世代が植民地建築としての大連駅をどのように認識しているのかについては、以下のような語りが得られた。

Dさんは、大連駅をめぐる「独特な記憶」を指摘する。

私が小さい頃、大連駅の近くにはいくつかのデパートがあり、大連市唯一の比較的大きな買い物場所でした。また労働公園もその近くなので、昔よく両親と遊びに行きました。多分その時の私は背が低いので、印象としてその時の大連駅はすごく大きくて立派な建物だと思いました。ある日、お母さんと一緒に大連駅付近へ買い物に行った時、お母さんとはぐれてしまいました。以前お母さんは私に「もしお母さんとはぐれたら、駅前で待ってね。お母さんは探しに行くよ」とよく言われたことを思い出して、だから、私、駅前のちょっと目立つところに立ってお母さんを待っていて、しばらくしてお母さんが来ました(Dさん)。

また、Cさんは大連駅に対して次のような感覚を持ったという。

大学時代、学校は寧波にあったので、夏休みあるいは冬休みにしか帰れなかったです。家を4カ月間離れて帰る時、列車で大連に到着して、大連駅を見ると、「ただいま」と思って、不思議な親近感が自然と沸きました(C

さん)。

Cさんは大連駅を安全感、帰属感がある建物と見なししており、その心の中で重要な位置を占めていることが分かる語りである。これは「場所の獲得」といえる。

以上の「独特な記憶」と「場所の獲得」は、まさに季(2016)が提起した「故郷感」(家園感)と同じであり、「改革グループ」は大連駅に対して「故郷感」を持っていることが分かる。先に述べたように、改革開放に伴い人々の思想も統制緩和された状態において、中央政府、また市政府が植民地建築に対する保存態度を転換した。こうした背景において、戦争の記憶を持たない「改革グループ」世代は、大連駅に新しいアイデンティティを持っている。野村が提起したタイプの1番目と同じように、長い時間を通じて「改革グループ」世代の大連人が自発的に「故郷感」というアイデンティティを形成したのである。

### 2) 集団の権力者やエリートによって人工的に創り出されるアイデンティティ

文革期に、中国人民日報が社論「世の中のさまざまな悪人をすべて一掃する」により「数千年以来に一般人が搾取階級に害毒され、もたらされたすべての旧思想、旧文化、旧風習、旧習慣を打破すべきだ」と発表したことを皮切りに、「破四旧」のブームが全国的に始まった。外来建築、特に植民地建築として帝国主義を象徴する建築物も「破四旧」の対象であった。しかし、大連では市政府が大連駅を保存することを望んだため、愛国主義を表している毛主席塑像を大連駅前に置くことによって、それを利用して破壊から守った。

このような状況下で、「文革グループ」は大連駅にどのような保存認識を持ったのだろうか。この問いに答えるためにJさんの語りをみてみよう。

ロシアが大連市を統治した時期、ロシアそれ自体も多民族の国家であり、またロシア人を大連へ移植させず、ただ大連を建設するために支配されました。したがって、その時はお互いに結構穏やかに暮らしていたそうです。でも、日本が大連を統治した時期には、資源を日本に輸送して、また日本人を大連に移植した。したがって、日本に対してちょっと矛盾する気持ちを持っています。大連駅は日本によって建てられたものですけど、新中国が成立したばかりのころは、本当に貧しい状態なんで、破壊して新しい駅を建築するお金がなかったのです。だから、まだ使えれば、取り壊す必要はないですね(Jさん)。

越沢 (1984) は、ロシア時代の都市計画の特徴の一つは、居住者の階級、人種、地区の機能を明確に分けたことであると述べた。したがって、Jさんが言ったように「お互いに結構穏やかに暮らしているそうだ」ということは成り立たないと考えられる。しかし、Jさんはロシアが大連を統治したことは正しいかどうかはさておき、ロシアと日本がそれぞれ大連を統治して開発を行ったことについて、日本に対してのイメージとは反対に、ロシアには良くない印象を持たなかったことが分かる。

1950年代から、中ソ関係は悪くなったが、毛沢東はスターリンの主要な領域での手法は正確で、犯したミスは二次的な問題だと思っていた。したがって、中国政府もフルシチョフによるスターリンの全面的批判がマルクス思想とレーニン主義に対して修正主義の思想を助長すると判断した。そのため毛沢東は、修正主義にはっきり反対することになった。中央政府は、修正主義が生み出された国際的な原因は帝国主義の圧力であり、また国内の根源は資産階級の影響を受けたことと主張した。

以上のことを通じて、当時の毛沢東はフルシチョフの政治姿勢に反対しており、スターリンを認めていることが分かる。さらに、これも、その後毛沢東が帝国主義に反対し、修正主義を解決するため、文革を発動する決心をした理由となった。つまり、中ソ関係は悪化していたが、毛沢東はこの責任をフルシチョフに押し付けたため、人々のロシアに対する印象には悪い影響を与えなかったと考えられる。

一方、文革期に毛沢東が提起した帝国主義批判の影響を受けて、Jさんは日本にあまり良いイメージを持っていなかった。そこで、Jさんは「大連駅もただ新中国成立の時に、新しい駅を建築する資金がないから、そのまま使っていていい」と言ったのである。Jさんは大連駅に対して特別な感情も保存する意欲も全く持っていないといえるだろう。言い換えれば、当時の政府の政策および毛沢東の態度は、Jさんに日本とロシアに対する異なるイメージを生み出したことと同じように、市政府が駅を保存しようとするため、毛沢東塑像を駅前に置いた動きも、Jさんの大連駅の保存に対する認識に影響を与えたといえるだろう。

今里 (2010) によると、ダンカンらは、どのような景観も、誰かが何らかの意図を持って、時には強大な権力を総動員して作りあげた、政治的な産物として読み取らねばならないのであると述べているという。このように、植民地建築としての大連駅は帝国主義建築として破壊しても、または毛沢東塑像を駅前に立てて大連駅を保存し

ようとしても、政府にとって、大連駅が政府それ自体の意図を実現するため、政治的な産物として利用されるだけである。したがって、こういう状況では、「文革グループ」は大連駅に対する保存意欲は薄くなるといえる。野村が提起したように、「文革グループ」が持つ大連駅に対する保存意欲は、政府という集団の権力者やエリートによって人工的に創り出されるアイデンティティといえる。しかし、政府によって植民地建築が取り壊されたり、保護されたりした政策変化の下で、結局、大連駅に無関心といえるようなアイデンティティが生み出されたのである。

### 3) 外部集団からの強圧によって目覚めたり再認識するアイデンティティ

本稿の冒頭で引用したように西澤 (2008) は、「民性の向上」のためとされる日本による植民地建築の建設は、実は、現地の人々を日本人に同化させることを目指していたと指摘している。こうした状況を経験している戦争記憶を持つ「記憶グループ」が、大連駅の保存に対して持つ認識は以下のように考えられる。

阿部 (2004) によると、第二次世界大戦後、大連は他の多くの植民地都市と同様に、返還後の再建を図るために、植民地時代の都市施設やインフラを利用せざるを得なかった。そのため、政府は旧大連警察署や旧満鉄本社などといった、現地住民に対して屈辱の記憶を想起させるような建築物も含めて、植民地時代の建築物を、政府機関などの施設として転用した。その中で植民地の色合いが強い大連駅も戦後、政府によって所有された。前掲のLさんの語りによると、大連駅に対する保存認識について、屈辱の歴史を忘れないような気持ちが強いと考えられた。当時の日本は、大連支配を顕示するために大連駅を建築した。もともと大連人を日本人に同化させることを目的にしていたが、逆に大連人に屈辱の歴史を忘れない気持ちを喚起させてしまった。

そして、Mさんは大連駅に対する保存認識に関して以下のように答えた。

もちろん、保存したいです。当時はそんな大きな建物はなくて、すごく壮大だと思います。でも、当時の日本人は当地の人を捕まえてクーリー<sup>4)</sup>として使いました。給料もとても低い。そして、日本人は中国人に友好ではない。あまり良い印象を残っていませんでした。でも、駅は無罪です。これは戦争時代の形跡として残されて、また大連の歴史についても証言することができる建物ですから、保存すべきだと思います (Mさん)。

Mさんの中では当時の日本人は中国人に友好ではないイメージが残っている。そして、駅が戦争時代の歴史を証言できると答えており、植民地建築としての大連駅に対して歴史を忘れないように保存してほしいという意欲は非常に強いことがわかる。言い換えれば、当時日本の強圧の下で暮らした経験から、愛国という気持ちを産み出していると言えるだろう。つまり、野村が提起したアイデンティティ形成の第3のプロセスと同じように、日本という外部集団からの強圧によって「記憶グループ」の大連人が支配されたわけではなく、逆に屈辱の歴史を忘れないために大連駅を保存しようと再認識するのである。

#### 4) 大連駅がアイデンティティ形成に与える影響

ここでは調査対象者全員を対象に、大連駅に対して持っている共通の思いに注目することで、大連駅が大連人のアイデンティティ形成に与える影響を詳しく検討する。

先に述べたように季(2016)は、外来建築のうち点の形状で存在するものをノードとランドマークと見なした。本研究が扱ってきた大連駅は、周囲の建築物とは様式が違っており、周囲には植民地建築が存在しない。大連駅も点の形状で存在しているとみなすことができるであろう。このことは、調査で聞いた語りにおいても示唆されている。

まずノードとして大連駅をイメージしているのは、以下の内容を語った3人である。

大学の時に、学校は旅順<sup>5)</sup>にあるので、毎週家に帰る時には、交通費が安いので、学校の門口にあるカーシェアを良く利用した。終点は大連駅です。私は毎回大連駅で降りました。そこの交通はとても利便で、バスも路面電車も近くにあるし、大連市区の各所に通じることができました(Aさん)。

若い頃に、友達と一緒によく買い物、遊びに行きました。待ち合わせの場所では大連駅前に集合することが多いです。周りにデパート、公園などがあるため、多くの場合は会った後にどこかに行くのを決めますね(Eさん)。

60, 70年代の頃、生活が貧しかったので、新春の時にだけ、子どもたちに新しい服を買えました。あの時代は、にぎやかな商店街はたぶん駅の付近しかありませんでした(Kさん)。

次にランドマークとしての大連駅のイメージを指摘している調査対象者であり、前掲のDさんとは違う人の語りを紹介する。

当時、駅の周りは高層ビルがなくて、駅を見ると、すごくでかかったです。今、周りに高層ビルがたくさんありますが、駅は周りの建物の風格と全然違うので、依然として特別な存在です(Hさん)。

当時はそんな大きな建物はなくて、すごく壮大だったと思います(Mさん)。

以上のことから、大連人は大連駅をノードとランドマークとして見なしていることが分かる。植民地建築としての大連駅は大連人に強いイメージを形成させてきた。またこの強いイメージは大連人に定位作用を与え、その上で大連人に安全感とアイデンティティを生み出させている。すなわち、これは「保存してほしい」というアイデンティティである。大連駅は大連人のアイデンティティ形成にある程度影響を与えているといえるだろう。

## VI 終章

本稿では、大連人には大連駅に対するどのようなアイデンティティが形成されたのか、また大連駅は戦後の大連人のアイデンティティの形成にどのような影響を与えたのかを目的に、大連人による大連駅に対する基本的な状況を明らかにし、また大連人を年齢層によって三つのグループに分けて大連駅に対する認識を分析した。その結果、得られた知見は以下の通りである。

まず、大連駅の建設国と建設時期に関する大連人の知識について見たところ、教科書に述べられていなかった大連駅の歴史を学校の先生から知った人が多かった。つまり、大連駅の歴史を理解する上で、学校の先生を通じて話される内容が一定の効果を果たしているといえる。さらに、大連駅が文物保护单位として保存されているかどうかに関する質問では、半数ぐらいの人が知っていると答えており、新聞・ニュースでそれを知った人が多かった。したがって、大連人が大連駅を保存したいと思う上で、マスメディアの影響は大きいといえる。しかし、調査対象者は大連駅の保存に対して考え方がそれぞれに異なっていたことから、マスメディアの取組みが大連人による大連駅の保存認識の違いに影響を与えるとはいえない。

次に、大連人のアイデンティティは、政府の政策における変化の中で、三つのプロセスから形成されていたこ



とが分かった。「改革グループ」の大連人は大連駅に「故郷感」というアイデンティティを、「文革グループ」の大連人は、大連駅を保存してほしいが、それはあくまでも交通という機能面からのことであり、むしろ保存に対して感情的なものを持っていない「無関心」というアイデンティティを形成していた。そして、戦争の記憶を持つ「記憶グループ」の大連人は、大連駅に「国辱を忘れない」という意味においてアイデンティティを形成していた。

この三つのグループは大連駅の保存に対する認識はそれぞれに違ったが、全員が大連駅の保存を望んでいた。また大連人は大連駅をノードとランドマークとして見ている点から、大連駅は安全感、そしてアイデンティティを生み出す場所といえる。大連駅は大連人のアイデンティティ形成にある程度の影響を与えているといえる。

## 注

- 1) 日本に支配された時期に建築された建物。
- 2) 中国の国家文物局のwebサイトによる。http://www.sach.gov.cn (最終閲覧日: 2017年11月1日)
- 3) 大連市国土資源和房屋局のwebサイトによる。http://www.gtfwj.dl.gov.cn/index.vm (2017年11月8日閲覧)
- 4) 労工のことであり、酷く体力を使う仕事である。
- 5) 大連市の区の一つで、大連の都心まで車で約1時間半かかる。

## 文献

- 阿部康久 2004. 大連における殖民時代の建造物と観光開発. 名古屋大学文学部研究論集 (史学) 50: 85-102.
- 井上謙三郎 1936. 『大連市史』大連市役所.
- 今里悟之 2010. ジェームズ・ダンカンとナンシー・ダンカン—テキストとしての都市景観. 加藤政洋・大城直樹編『都市空間の地理学』122-132. ミネルヴァ書房.
- 越沢 明 1984. 『大連の都市計画史—1898~1945』.
- 高 成鳳 2006. 『植民地の鉄道』日本経済評論社.
- 西澤泰彦 1999. 『大連都市物語』河出書房新社.
- 西澤泰彦 2008. 『日本植民地建築論』名古屋大学出版会.
- 野村甚三郎 2008. 『国境とは何か—領土・制度・アイデンティティ』芙蓉書房出版.
- リンチ, K 著, 丹下健三・富田玲子訳 2016. 『都市のイメージ』岩波書店.
- 蔣 耀輝 2013. 『大連开埠建市』大連出版社.
- Norberg-Schulz, C. 著, 施 植明訳 2017. 『場所精神—迈向建筑现象学 GENIUS LOCI』华中科技大学出版社.
- 季 国良 2016. 『近代外国人在华建筑遗存的遗产化研究』华南大学出版社.
- 肖 结娣 2011. 关于消费时代毛泽东塑像的阐述. 中学教学参考新論视窗 78(2): 52-56.
- 赵 红薇 2010. 一个时代的记忆—贵阳毛泽东塑像群申报“国保” 贵阳日报 2月3日.

---

てい・げい (2017年度博士前期課程修了)

## Post-war Formation of a Popular Identity in Dalian from Dalian Station as Colonial Architecture in China

ZHENG Yi (Graduate Student, Ochanomizu University)