

小林清親『高輪牛町隴月景』をめぐって

——明治期におけるアメリカ美術の影響(上)——

山梨 絵美子

一八世紀中葉、イギリスで始まった産業革命は、機械による大量生産を可能にし、ヨーロッパ諸国は安い資源と広い市場を求めて植民地獲得のためにアジアをめざした。日本の周辺にも、オホーツク海にはロシアの船が、太平洋上にはイギリス、フランス、アメリカなどの船が出没するようになる。その頃、日本では、名君と謳われた八代將軍吉宗の時代が終わり、二百年の間に露わになった徳川幕府の矛盾に対応しようとして様々な策が講ぜられたにもかかわらず、幕府の統率力は徐々に衰微していく。次第に頻度を増していくヨーロッパ列強の来航と開国を迫る声に呼応するように、排外政策は強化されていくが、それも遂にたちゆかなくなり、一八五三年六月、四隻の軍艦をひきいて浦賀に入港したアメリカ人ペリーによって、幕府は開国を余儀なくされたのであった。翌一八五四年には日米和親条約が締結され、幕藩体制の終焉と西欧化にむかう日本の歴史の大きな動きが始まる。画家たちもまた、その動きの中にあつた。

開国以来の日本の美術に見られる外国影響については、従来、主にヨーロッパからのものが指摘されてきた。それも、高橋由一と接触のあつたワーグマンの祖国イギリス、工部美術学校のお雇い教師フォンタネージ、ラグーザ、

カペレットイらの祖国イタリアなど、来日した外国人美術家の母国と、明治一〇年代から行なわれるようになった日本人美術家の留学先、すなわち山本芳翠、黒田清輝、その後も多くの美術家が訪れたフランス、原田直次郎の学んだドイツなど、ヨーロッパ大陸上の特定の国からの影響に限られている。

しかし、開国以来、国交を開いた国からの物の流入は続き、人々の日常生活の中で身のまわりにある物自体の中に浸透して西欧化し「文明開化」を押し進め、人々の視覚にも変化をもたらした。ここで注意をうながしておきたいのは、日本を開国させたのはアメリカであり、日本が最初に貿易をした列強はアメリカであつたということである。当時の日本人にとって、西洋とはヨーロッパ、アメリカを含む白人世界を意味していたと考えられる。ヨーロッパからの物の流入と同時に、アメリカからも多くの物が日本にもたらされた。明治九年、工部美術学校が開かれた時、世界で最も美術が進んだ国はイタリアである、としてイタリア人教師が招かれたことに現われるように、明治も比較的早い時期から「西洋の国」の中の各々の性格づけが、政府やごく一部の知識人によって行なわれるようになっていたとはいえず、一般的には、「舶来品」として珍らしがられ貴重で高級なものとした西洋の品々の祖

国は、フランスであれドイツであれ一括して「西洋」にされてしまっていたのが当時の状況ではなかったろうか。そして、その「西洋」には、ヨーロッパとは陸続きではない、日本にとってはヨーロッパとは反対側の海をへだてたアメリカも含まれていたと考えられる。

とすれば、西洋的表現をとり入れた日本の美術作品の中に、アメリカ美術からの影響を考えてみるのもあながち的はずれではあるまい。殊に西洋とのつきあいの日の浅い幕末、明治初期の段階では、アメリカとヨーロッパ諸国の美術的水準の差異など認識することなしに、アメリカをも含めた混沌とした西洋美術から様々なものを受けとったのではないだろうか。

ここでは、最後の浮世絵師とも、また、開化の浮世絵師とも言われる小林清親の木版画を例に、明治初期におけるアメリカ美術からの影響について考えてみたい。

小林清親は、本所御蔵屋敷総組頭をつとめていた小林茂兵衛の第九子、四男として生まれた⁽¹⁾。幼名を勝之助という。清親を名のつたのは文久七年、父を亡くし家督を継いでからである。

慶応元(一八六五)年四月、時の將軍家茂が上洛することとなり、御勘定下役としてこれに従って江戸を発つ。しかし、將軍家茂は同年七月大阪城で歿し、攘夷をからめて尊王派、佐幕派が対立する中で支柱を失なった幕府は、次代將軍をめぐって動揺する。この混乱の時期を清親は大阪で過ごししている。明治元(一八六八)年一月、伏見の戦に参加。同月八日、將軍慶喜が江戸へ帰るのに従って江戸へもどり、再び御蔵に勤める。しかし間もなく幕府は江戸開城に踏みきり、これにともなって御蔵も官軍に引渡されることとなる。清親も本所の蔵を官軍に引渡すのに立合い、これを最後に定職を失なった。同

年七月、慶喜らが静岡へ下ると前後して同地に移り、清水三保村の御穂神社に身をよせる。ところが、その神社での生活も、神主が暗殺されたため五ヶ月で終わりを告げる。清親が再び職を得るのは明治二年一二月のこと、静岡藩の三等勤番組としてかかえられている。娘哥津の回想によれば、漁師にまじって地曳き網を引いたりする生活であったという。明治四年の廢藩置県でこの生活にも変化のあったことであろうが、静岡での清親については不明な点が多い。慶応元年に江戸を出てから、揺れ動く時代に振りまわされているように見える。そしてこの間に、清親が自覚していたか否かはわからないが、不安定な生活を強いられることへの不満は堆積していったように思われる。明治一五年からの、社会批判と風刺をこめたポンチ絵などへの傾斜には、明治時代の新しい潮流に対する根強い反骨精神がうかがえる。

東京と名を改めたかつての住みかへ清親がもどったのは明治七年五月のこととで、生まれ育った本所に寄寓する。画業と本格的にとりくみ始めたのはこの年からのことであつたとされている。河鍋暁斎、柴田是真らと交友し、英人ワグマンについて洋画を習ったというが、体系だった絵画修業はしておらず、おおむね独学であつた。絵師としてのデビューは同九年一月で、両国の版元大黒屋松木平吉から「東京江戸橋の真景」(挿図1)「東京五大橋之一両国真景」(挿図2)を出版している。この二作は、洋館や電線、人力車のような文明開化を示す新しいモチーフを描き込み、正確ではないまでも遠近法を用いてはいるものの、幕末の錦絵の作風を出ていない。「真景」と銘打ちながら写真を見るような臨場感からはほど遠く、秩序だった空間が感じられない。ところが、同年八月三十一日、「光線画」⁽²⁾と称して出版を始めた「東京名所図」では作風が一変し、整合性のある空間が描かれ、水に映る光と影、うつろいやすい雲や光の様子が感傷をかもしだす画面となっている。この「光線

挿図1 小林清親 「東京江戸橋の真景」 1876年

挿図2 小林清親 「東京五大橋之一両国真景」 1876年

「画」は清親を有名にし、「東京名所図」のシリーズは明治一四年まで続き九五の画題を数えた。清親の作品の美術史上の意義はこの「光線画」に求められているのだが、一月から八月の間に何をきっかけとして作風上の大きな変化が起きたのかは明らかにされていない。現われ方も突然であり、その終わ方もまた忽然としている。明治一四年一月六日、両国の大火で清親は自宅を焼失。家のこともかまわずに写生して歩いていたことで妻にも愛想をつかされて物心両面の痛手をこうむったと言われるが、間もなく「東京名所図」のシリーズに終止符を打ち、漫画やポンチ絵へと方向を転じている。それと同

時に「光線画」の画風も見られなくなる。その後も「武蔵百景」などのシリーズを出すのが評判にならず、主に新聞、雑誌、単行本などの挿絵の仕事を手がけた。明治二〇年以降は、日清、日露の戦争画で一時盛り返しはするが、錦絵版画全体が衰退していく時期であった。清親が六八年の生涯を閉じたのは大正四（一九一五）年一月二八日のことである。

清親を著名にした「東京名所図」のうち、ここでは「高輪牛町隴月景」（図版VI）を取りあげてその表現上の特色とアメリカ美術とのつながりを考えてい。

描かれている場所、高輪牛町は、現在の高輪二丁目、国鉄山手線の田町駅と品川駅のちょうど真中、都営三田線泉岳寺駅付近にあたる。今日では東京湾沿いに埋め立てが進み、国鉄の線路は海ぎわではなくやや内陸を走っているが、明治初期には新橋（現在の汐留）駅から海岸線沿いに線路が敷かれ、高輪付近では内陸の側に線路に並行して堀のようなものが長くのびていた。清親の作品では、この堀の水に汽車の窓の灯が映ってゆらゆらと揺れている。

牛町はまたの名を車町という。寛永一三（一六三六）年、市ヶ谷と牛込に石橋や石垣を造るため京都から下った牛牽が、普請後も京都に帰らず、同一六年から高輪で牛車による運送業を営んだ。そのため、この近辺に牛や車が多く見られたのが名前の由来であるという。海岸にずらりと並べられた牛車は名物となり、浮世絵にも描かれた。明治五（一八七二）年九月、新橋・横浜間に鉄道が開通してからは「陸蒸気」の走る姿も高輪名物のひとつとなり、三代広重、国輝などがモチーフとして³⁾いる。そのうちの一作、二代国輝の「東京高輪鉄道蒸気車全栄図」（図版VII）と清親の「高輪牛町隴月景」を比較し、清親の表現の特色をさぐるとともに、洋風表現の源について考察してみよう。

二代国輝（一八三〇～七四）は三代豊国の門人で明治の開化風物をよく描いた。「東京高輪鉄道蒸気車全栄図」は明治七（一八七四）年の制作になるとされている⁽⁴⁾。

この二作を比べ、一見してわかる印象の違いは、国輝の作品はにぎやかなのに対し、清親の作品は感傷的だということであろう。国輝の作品には、題名にも「全栄図」とあるように、陸蒸気が活況を呈する様が描かれている。停車場に群がる人々、機関車とそのむこうの森によって閉ざされた浅い空間、その中に配されたモチーフの多さと鮮やかな色などが、上昇気運に乗っているような雰囲気を出すのに役立っている。

一方、清親は、海と空を背景とする広い空間の中に汽車だけを描いている。暮れなずむ空、水に映る車窓の光など、今日我々が蒸気機関車を懐しむのに似合いのモチーフがそろっており、開化の夢を力強く推進してゆくと思われていたはずの明治期の汽車のイメージにはそぐわない。

名所絵にとって大切な要件は、特色ある風景や風物、風俗によって、ある限定された場所を見る者に想起させることであろう。高輪を走る蒸気機関車を描いた錦絵の多くからは、「高輪には開化を象徴する陸蒸気が走っている」ということを喜び、それを実際に見て描いてみせることを誇らしく思っているかのような絵師の気分の高揚が伝わってくる。しかし、清親の作品において大切なのは、「夕暮れの海辺を走る蒸気機関車」であって、それが必ずしも高輪という特定の場所である必要はないように思われる。

「夕暮れの海辺を走る蒸気機関車」の情趣を表わすのに、雲のたたずまいや水にゆらめく影、すぐにも変わっていきそうなるつろいやすい光の状態などが有効に働いているが、その効果は洋風表現に学んだ技法によるところが大きい。版画の実作者であった織田一磨によれば、清親の技法の特色は、①網

目の刻込、②山の表現などに見られる点描の如き技法、③横線の多用、④茶色で主版を印刷すること、で、これらには総じて西洋の石版画の影響が感じられるという⁽⁵⁾。清親と西洋石版画の関係を示唆しているのは織田一磨にとどまらない⁽⁶⁾。版画は作品の数の多さや流通の手軽さからいっても、視覚情報の媒体として重要な役目を果たしてきた歴史を持つ。司馬江漢や亜欧堂田善など、明治期へつながる洋風表現の水脈の源となった画家たちも、版画から多くを学んだ。江漢らの場合、銅版画が手本となっているが、ハッチングを用い、線によって三次元性を表わそうとしているその作風に比べ、清親は線よりも色彩によって立体や空間、そして何よりも光を表わそうとしている点が異なる。それは石版画に学んだ結果であるとする指摘は従来からなされているが、いずれも「西洋石版画」という漠然とした言い方にとどまっている。清親が具体的にどのようなものを見たのか、範囲を絞り込むことはできないだろうか。

ここで再び、国輝による「東京高輪鉄道蒸気車全栄図」との比較にもどうう。特に、描かれている汽車の型に注目したい。清親と国輝では、描いている汽車の型が明らかに異なっている。目につく違いを列記すると、清親の描いた汽車は円錐台を二個重ねあわせたような大きな煙突（ダイヤモンド・チムニー）を持ち、前面に柵のようなものをつけているが、国輝の方は円筒型の煙突（ストレート・チムニー）で、前面には柵がつけられていない。前面につけられた柵状のものは、カウ・キャッチャーといい、牛を引き殺さないようにするためのもので、アメリカで製造された汽車のみにつけられていた。蒸気機関の発明国であり、日本が鉄道を敷くにあたって手本とした国イギリスで製造された車種は、国輝の作品にあるように前面に二本の突起があるだけで、カウ・キャッチャーはつけていない⁽⁷⁾。清親の描いた汽車はアメリカ型で、国

輝の方はイギリス型なのである。その上、清親の描いた汽車には蒸気機関車の後ろに屋根のない箱状の貨車がついている。これはテンダと呼ばれ、長距離を走るための燃料(石炭)を積み込む車である。国輝の描いた汽車はテンダはなくタンク式と呼ばれるものである。

日本に汽車が初めて走ったのは明治五年九月、新橋、横浜間のことである。当初から日本の鉄道の手本はイギリスであった。⁽⁸⁾ 政府は明治二年、イギリスを範として鉄道を開通することを決め、エドモンド・モレル以下英人技術者を招いて翌三年に工事に着手した。新橋・横浜間を走った日本で初めての汽車もイギリスから輸入されたものである。清親の「高輪牛町隴月景」左下には「明治十二年 月 日御届」とあり、この作品は明治一二年の制作とされている。国産された最初の機関車は、神戸工場で明治二六(一八九三)年に造られているから、清親がこの作品を描いた頃は輸入された汽車のみが走っていた。ところが、明治一二年までに輸入されたテンダ式蒸気機関車の製造会社は、キットソン(Kisson & Co Ltd)、シャープ・スチュアート(Sharp, Stewart & Co Ltd)、ヴァルカン・ファウンドリー(Vulcan Foundry Co Ltd)のみで、⁽⁹⁾ いずれもイギリスの会社である。従って、明治一二年には高輪にカウ・キャッチャーをつけたアメリカ型の汽車は走っていないかったことになる。日本にアメリカ型の蒸気機関車が初めて輸入されたのは明治一四年であった。しかも、この汽車が運行されたのは北海道である。⁽¹⁰⁾

このように当時の鉄道事情を追ってみると、実景に近いのは国輝の作品の方であって、清親は実際にはなかったはずの光景を描いていることになる。では、この汽車のイメージはどこから得たのであろう。実際の光景に基いていないとすれば、他の視覚的情報からアメリカ型の汽車を知ったということになる。

小林清親「高輪牛町隴月景」をめぐって

そこで、当時にあつたと考えられる機関車の視覚的情報源を探ってみたのが資料1の年表である。情報源は大別すると四種あつた。ひとつは主に中国からもたらされた「究理書」、すなわち機械工学的に蒸気機関車を説明した書籍、第二に国交を結ぼうとする外国船が献上した模型、第三に漂流者あるいは遣欧使節として欧米に渡り、実見に基いて欧米事情を記した書物、そして第四に西洋文化を一般庶民にわかりやすく紹介しようとした啓蒙書の類である。年表からわかるように、アメリカ型の蒸気機関車の視覚的情報は、一八五三年に来航した際ペリーによって献上された模型が、立体でもあり実物に最も近く、絵のたぐいでは、一八四五年に土佐沖で遭難してアメリカ船に助けられ、渡欧した後一八五一年に帰国した中浜万次郎の著した「万次郎の漂流記」に始まり、安政元(一八五四)年の「金海奇観」、万延元(一八六〇)年の「航米記」、文久三(一八六三)年のジョセフ・ヒコの「漂流記」、明治四(一八七二)年の「英字訓蒙図解」、翌五年の「窮理早合点」と続くのであるが、これらの挿絵は概形を線描きしたきわめて稚拙なもので、清親の汽車が描き出される源となつたとはいへない。仮に汽車を描き出せたとしても、清親の光線画を特色づけている重要な要素である雲のたたまみや、夜景や雨景などの微妙な光の表現は、これらの挿絵からは生まれて来ようがない。

アメリカ型の汽車と夜景や雲のたたまみの描写、それを可能にしている洋風表現といった「高輪牛町隴月景」に見られる清親の作品の特色と重なりあうものを多く持っている例として、ここに図版VIIIをあげる。

この作品は一九世紀中葉から二〇世紀初頭にかけて流行したアメリカの石版画カーリー・アンド・アイヴス・プリント(Currier and Ives Print)のひとつ「The Lightning Express Trains」(超特急列車)である。制作は一八六四年で、原画はフランシス・パルマー⁽¹³⁾によって描かれた。解説によれば、この二台の汽車

1853 (嘉永6)	プチャーチン、長崎に機関車の模型をもたらす	不詳			
1852-54 (嘉永5-安政元)	中浜万次郎「万次郎の漂流記」刊				
1853 (嘉永6)	ペリー、幕府にノリス式1853年製の模型贈る	アメリカ型	テンダ式	ダイヤモンド・チムニー	
1854 (安政元)	川本幸民著「遠西奇器述」刊	イギリス型	タンク式	ストレート・チムニー	
	大槻磐溪著「金海奇観」	アメリカ型	タンク式	円錐台型の煙突	
1855 (安政2)	佐賀藩の中村奇輔がプチャーチン持参の長崎にある模型を参考に模型製作				
1860	遣米使節親見豊前守一行 後、一行の一人木村鉄太が「航米記」刊	アメリカ型	テンダ式	ストレート・チムニー	
1862 (文久2)	遣欧使節竹内下野守一行				
1863 (文久3)	ジョセフ・ヒコ「漂流記」刊	アメリカ型	テンダ式	煙突の型は2様	
	遣仏使節池田筑後守一行				
1864	「博物新編」刊	イギリス型	テンダ式	ストレート・チムニー	
1866	遣露使節小出大和守一行				
1867	福沢諭吉「西洋事情」刊				
	遣仏使節徳川民部大輔一行				
1868 (明治元)	中国で「格物入門」刊				
1871 (明治4)	遣欧使節岩倉具視一行				
	「英字訓蒙図解」				
1872 (明治5)	「窮理早合点」	アメリカ型	テンダ式	ダイヤモンド・チムニー	
	「窮理啓蒙」	アメリカ型	テンダ式	ダイヤモンド・チムニー	
	「西洋開化往来」	イギリス型	テンダ式	ストレート・チムニー	
	「啓蒙知恵之環」	イギリス型	タンク式	ストレート・チムニー	
	仙生政和著「西洋新書」	イギリス型	テンダ式	ダイヤモンド・チムニー	
1873 (明治6)	「絵入開化往来」	イギリス型	タンク式	ストレート・チムニー	
	青木輔清編「世界七不思議」	イギリス型	テンダ式	ダイヤモンド・チムニー	
1878 (明治11)	久米邦武編「米欧回覧実記」	イギリス型	テンダ式	ストレート・チムニー	

資料1 蒸気機関車の視覚情報の流入

はハドソン・リバー・レイルロードのものだという。

カーリー・アンド・アイヴス石版画とは、一八三四年にナサニール・カーリー (Nathaniel Currier 一八三二—一八八八年) がニューヨークのウォール街に設立した石版画会社から出された作品をさす⁽¹⁴⁾。同社は報道雑誌の挿絵を担当する会社として発足し、安価な室内装飾美術品が流行するとその波に乗って、発展した。一八五二年、カーリー家の娘と結婚したジェイムス・アイヴス (James Ives 一八二四—一九五年) は大衆の趣味をよく理解していた上、商才にもたけ、版画に対する批評眼をもそなえていたため、カーリーの片腕となり、一八五七年から社名としてカーリー・アンド・アイヴスが用いられるようになった。彼ら二人の歿後も息子が会社を継いだ。写真の登場によって石版画の活躍の場は奪われ、一九〇七年に同社は閉じられる。しかし、七〇年の活動の中で、都市や田園の風景、西部開拓、インディアン、乗馬や狩りなどのスポーツ、宗教画、肖像画など広範な主題が取りあげられ、時には報道画として、また時には鑑賞用の装飾品としての役割を果たしながら、七〇〇〇種にものぼる作品が出版された。西漸する大陸横断鉄道は西部開拓の進度の示標となり、アメリカ発展の象徴と見なされて、蒸気機関車も人気のある画題のひとつであった。汽車を描いたカーリー・アンド・アイヴス石版画は三〇種を数え、その最初のものは一八五三年に出版された American Express Train⁽¹⁵⁾。最後のものは一八八四年の Night Scene at the Junction⁽¹⁵⁾。図 VIII の "The Lighting Express Trains" のむかつて右の機関車は、側面から見ると車輪が四個で、カウ・キャッチャーとダイヤモンド・チムニーをつけており、清親の描いている汽車と同じ型である。しかも、左側の汽車を見ると明らかのように、動輪となっている二個の大きな車輪は、水や蒸気の通るパイプを内蔵する横長の円筒型の車体の横に大きく張り出す形で操着されているのだが、右

側の機関車では、描き方の稚拙さからかそれが明確でなく、あたかも操縦室の下に二個の動輪があるかのように見え、清親の作品と非常によく似た印象を与える。テンダの後に明りをつけない貨車をつなぎ、その次に客車を引いている点も同じである。

さらに注目すべきことに、カーリー・アンド・アイヴス石版画も清親の作品も、双方が夜景であって、群雲が空をおおっている。「高輪牛町籠月景」に限らず、空の表現には清親の「東京名所図」全体を特色づける独特のものがあ
る。「東京名所図」の九五作品中、雪景、雨景、夜景で重くたれこめた空や闇
を表わすために背景を一色に塗りつぶしている一三点を除く八二点のうち、
約半数は空に雲が描かれている。しかもこれらの雲は伝統的な金雲などのよ
うに定型化した文様のものではなく、時々刻々形を変える雲の一時の姿を
うつしたのに見える。清親の写生帖には雲と月を描いたスケッチが数点ま

挿図3 小林清親 写生帖

挿図 小林清親 「川崎月海」

とまっであり、このモチーフがある時期に高い関心をもって研究されたこと
を物語る。(挿図3) この研究は「東京名所図」の中の「川崎月海」(挿図4)、
「東京両国百本杭」(挿図5)などによくいかされているが、この月と雲の表現
の仕方でも「The Lighting Express Trains」に見られるものとよく似ている。

カーリー・アンド・アイヴス石版画会社は、多くの画家たちと契約を結び、そ
れぞれの画家の得意とする主題を描かせてそれを石版画に刷って売り出し
た。場合によっては、サロンなどで話題となった油絵を石版画とする権利を
画家に許可してもらい、版画化することもあった。言わば、日本の浮世絵の
版元のようなもので、清親がデビュー作を出版した版元大黒屋が、角界と関
係が深く、相撲絵や相撲番付を主に出版するという特色を持っていたとはい
え、初代広重、豊国、貞秀など多くの絵師をかかえており、大黒屋様式とい
うような一貫した作風の特色を持たなかったように、カーリー・アンド・アイ
ヴス石版画に様式の一貫性があるわけではない。

挿図5 小林清親 「東京両国百本杭暁之図」 1879年

「The Lighting Express Trains」の夜空と月の表現
もヨーロッパのロマン主義風景画によく見られる
もので、この作品のみに特色的であるということ
はできない。清親の作品との類似点に注目するあ
まり、清親がこの作品を実際に見て手本にしたか
のような短絡に陥りがちだが、そう結論づける証
拠は何もない。

しかし、「高輪牛町籠月景」のモチーフとなった
アメリカ型蒸気機関車、清親の「光線画」の魅力
の秘密となっている石版画技法、空や水にあらわ
れる微妙な光の表現などの要素をあわせ持ってい

る点、しかも、清親の活躍期に同社が全盛期をむかえ、作品が一般に広く流布していた点で、清親がカーリー・アンド・アイヴス石版画の中の蒸気機関車の絵を見ていた可能性を消し去ることはできない。ここでは汽車のモチーフに注目して双方の類似点をあげたが、他にも清親の「東京名所図」の中で火事を扱った作品、すなわち「浜町より写両国大災」「両国大火浅草橋」「久松町ニ而見る出火」、および蒸気船を扱った「駿州三保航海中之富士」に似た作品がカーリー・アンド・アイヴス石版画の中に認められる。これらについては後述することとして、その前に、カーリー・アンド・アイヴス石版画が日本に流入していた可能性について考察しておきたい。

国交を開始したのちに流入してきた様々なアメリカの品の中にカーリー・アンド・アイヴス石版画も混じっていて、清親が偶然それを目にした、ということも、北斎の浮世絵が偶然マネやフランスの画家たちの目に触れたという

挿図6 三代広重 「横浜海岸鉄道蒸気車図」 1874年

挿図7 豊国 「東京高縄品川口蒸気車往来之図」 1872年

挿図8 豊重 「横浜新海北高島町鉄道之真景」 1874年

挿図9 月岡芳年（年延助筆）「高縄鉄道之図」 1870年

ことを考えると、あり得ないことではない。しかし、偶然性以外に、清親とアメリカの石版画を近づけた要因は推定できないであろうか。

錦絵に描かれた機関車の例を集めて見比べてみると興味深い事実がいく。それは、三代広重、豊国、豊重、重清、探景⁽¹⁶⁾など、多くの絵師たちがイギリス型の汽車を描いている中で（挿図6・7・8）、清親が描いたのと同じようにカウ・キャッチャーをつけたアメリカ型の汽車を芳年が描いていることである。（挿図9）月岡芳年（一八三九—九二年）は一才で国芳に入門し、洋風表現を取り入れた木版画で人気を博した。師であった国芳は幕末に他の浮世絵師たちに先駆けて洋風表現を研究したことで知られるが、清親と交友のあった河鍋晩斎も国芳の門下であった。広重や豊国の門人たちがイギリス型の機関車を描いているのに対し、国芳系の作家はアメリカ型の汽車を描いている。国芳とその門下の絵師たちの情報網の中にカーリー・アンド・アイヴス石版画の存在が見え隠れするように思われる。

清親との接触の可能性から少し離れて、カーリー・アンド・アイヴス石版画が日本に流入してきていたとすれば、考えられる経路には次のようなものがあるだろう。ひとつには、書画に興味を持ち、写真や油絵をみずから趣味とした一五代將軍慶喜が、ペリーやハリスから受け取った献上品の中に含まれており、側近く仕えていた絵師たちがそれを見ることを許されたというように、アメリカからの献上品を介しての経路。

第二には、日本近代洋画の先覚者といわれる高橋由一に慶応二(一八六六)年に洋画を教えたとされるアメリカ人シヨイヤー夫人が所蔵していた可能性があげられる。シヨイヤー夫人の夫は雑貨商を営んでいたといわれるが、安価な石版画が商品の中にも含まれていたことも考えられなくはないし、シヨイヤー夫人の妹婿ビジンは、日本における写真の先覚者下岡蓮杖に石版画を教えたというから、商品としてでなくとも、アメリカの石版画が幾枚かシヨイヤー家に所蔵されていても不自然ではない。さらに可能性の高いのは明治七(一八七四)年六月に来日し、彫刻会社を創立して石版画印刷を始めたアメリカの石版画彫刻師オットマン・スモーリックと印刷師ポラードが将来していることである。

このようにアメリカの美術品が流入する経路を見てみると、幕末・明治初期において日本美術がアメリカ美術から受けた影響は、清親だけでなく他の作家の作品についても指摘できそうである。

明治初期に日本に存在していたことがはっきりしているカーリー・アンド・アイヴス石版画の作例がないために、本稿も決定的な証拠を欠くが、当時の日本の美術作品に散見されるアメリカ美術からの影響を拾い集めてみると、おぼろげに日米美術交渉の端緒が浮かび上がってくるように思われる。そしてそれは、日本画、洋画を分かつた後、後に渡米した画家たち、菱田春草、横山大観、吉田博、鹿子木孟郎、満谷国四郎、中川八郎、さらには国吉康雄、清水登之などにまでつながる画家たちの系譜の始まりなのである。

註

(1) 清親の略歴については、吉田漱編『最後の浮世絵師 小林清親』蝸牛社、昭和五二年、酒井忠康著『開化の浮世絵師 清親』せりか書房、昭和五三年に主に依拠した。

(2) 前田愛著『都市空間の中の文学』P118～124によれば、当時、「光線」という言

小林清親『高輪牛町躰月景』をめぐって

葉は新しい響きを持ったものとして流行したらしい。清親の「光線画」の流行の大地が、美術だけでなく文学をも含むより広範な時代の風潮の中に潜在していたことをうかがわせ、興味深い。

- (3) 吉田暎二著『浮世絵事典』上巻、緑園書房、昭和四〇年、P107、P272～273。
- (4) 樋口弘編著『幕末明治の浮世絵集成』、味燈書屋、昭和三〇年
- (5) 織田一磨著『清親と其周辺の版画』、『中央美術』4—8、大正七年八月
- (6) 好古生著『小林清親の芸術と生涯』、『浮世絵』五〇、大正八年、P31、小泉勝爾著『小林清親について』、『美術時代』昭和十三年一月号、小野忠重著『日本版画美術全集』七巻、昭和三七年、講談社、P161、など。
- (7) 日本の鉄道開設の経緯、機関車の型などについては、日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』一、二(昭和四四、四五年)による。
- (8) 『日本国有鉄道百年史』一、(前掲) P89～94
- (9) 『日本国有鉄道百年史』一、(前掲) P108～113。
- (10) 『日本国有鉄道百年史』一、(前掲) P134。
- (11) 表の作製にあたって宮本政幸著『蒸気機関車の技術導入過程』[1]～[終](9)『鉄道ビクトリアル』318、320～326、昭和五一年四月～二月を参考にした。
- (12) Joseph Heo 天保八(一八三七)年八月二日～明治三〇(一八九七)年二月二日。播磨国加古郡古宮村に生まれ、本名浜田彦蔵。嘉永三(一八五〇)年、江戸から故郷へ船で帰る途中遠州灘で遭難し、漂流してアメリカ商船オー克蘭ド号に助けられ、翌年二月から安政六(一八五九)年までアメリカに滞在。この間にアメリカの市民権を得る。帰国後、米国神奈川領事館通訳をつとめ、万延元(一八六〇)年領事館を辞して横浜で貿易を営み、のち長崎、神戸に移った。「漂流記」のほか、『The Narrative of a Japanese(アメリカ彦蔵自伝)』を著し、わが国最初の新聞「海外新聞」を元治元(一八六四)年に発刊したことも知られる。〔明治維新人名辞典』日本歴史学会編、昭和五六年、吉川弘文館〕
- (13) Frances Palmer(一八一二?七六)。イギリスに生まれ、一八四〇年代初頭にアメリカ、ニュージャージー州に移って、カーリー・アンド・アイヴス石版画会社の仕事にたずさわる。一九世紀のアメリカでの生活を肯定的にとらえ、日常生活や田園での楽しみなどを描いたが、特に大陸横断鉄道、蒸気船、狩猟、鳥や動物を得意とした。『The Lightning Express Trains』は彼女の傑作のひとつに数えられる。(Dictionary of American Art. Matthew Baigell 1979 Harper & Row Publishers)
- (14) Currier & Ives Favorites Albert K. Baragwanath 1978 Crown Publishers Inc P5

～6

- (15) Currier & Ives Favorites (前掲) p36
 (16) 三代広重(一八四二—一九四)安藤広重門人。豊国(一八二二—一八〇)歌川豊国門人。豊重(一八五五—一九四四)歌川を称し、初代国鶴の次男で父に絵を学ぶ。重清(生歿年不詳)広重門人。

本稿は昭和六一年度文部省科学研究費・二一世紀文化学術財団学術奨励金による成果の一部である。

本稿をなすにあたり、清親の御遺族、交通博物館、島根県立博物館、板橋区立美術館、神奈川県立博物館の御協力をあおいだ。記して謝意を表する。

図版要項

- 一 詫磨栄賀筆 柿本人麿図 全図(原色刷) 神奈川 常盤山文庫蔵
- 二 同 部分(原色刷)
- 三 同 部分
- 四 同 賛
- 絹本著色 掛幅装 縦八五・一 cm 横四八・一 cm
- 一—四 島尾新「常盤山文庫蔵柿本人麿像について」参照
- 五 円山応震筆 駱駝図 米国 心遠館蔵
- 絹本著色 掛幅装 縦一二五・五 cm 横五四・六 cm
- 鈴木廣之「ラクダを描く」参照
- 六 小林清親 高輪牛町朧月景 島根県立博物館蔵
- 紙 木版 大版錦絵 縦二六・〇 cm 横三八・〇 cm
- 七 二代国輝 東京高輪鉄道蒸気車全栄図 東京 交通博物館蔵
- 紙 木版 大版錦絵 三枚組 縦三八・〇 cm 横七八・〇 cm
- 八 Currier & Ives The "Lightning Express" Trains—Leaving the Junction—
- 紙 石版 縦四三・五 cm 横六八・九 cm
- 六一八 山梨絵美子「小林清親『高輪牛町朧月景』をめぐって」参照