

# 佐賀県立博物館・美術館報

佐賀市城内1丁目15番23号 TEL 0952(24)3947 FAX 0952(24)8129

No.92



## 石炭船

写真は、昭和初期の船おろしの状況で、通称『上荷船』と呼ばれた60トン級の帆船である。『上荷船』とは、六角川沿いの各土場から住之江港に待機する汽船（本船）までの間を往復した川船のことで、折りたたみ式の1本マストを持ち、船尾に外艤<sup>トヨギ</sup>がつかないことを主な特徴とする。

40～56トンの石炭を積み、追風に順風満帆で下れば北方から住之江港まで3時間を使い、なぎ（無風）の場合は二挺櫓で漕ぎ4～5時間で下っており、これを月平均5～6航海行っている。長さ6～7m、重さ30～40kgの二挺櫓を片方を男性が、片方を女性が漕ぎ、まさに手にまめをして過酷な肉体労働の時代であった。

上荷船が機械化され、いわゆる『機帆船』が姿をみせるのは昭和15・6年以降のことである。

## 目 次

○石炭船（上荷船） .....	表紙
○研究ノート「美術用語としての『風景画』」 .....	P 2～3
○調査ノート「石炭船の時代——六角川の風景——」 .....	P 4～6
○講演要旨「生活のよろこびとデザイン」 .....	P 7～8

## 研究ノート

### 美術用語としての「風景画」

明治30(1897)年、大村西崖、森鷗外、久米桂一郎、岩村透らによる批評雑誌『美術評論』が刊行され、つづいて、明治35(1902)年、美術雑誌『美術新報』が発刊された。またこのことに先立ち、黒田清輝が、明治26年にフランスでの絵画修行を終え、帰国。その後天正道場、白馬会の創設といったなかで、指導者としての力量を発揮しながらも、明治30年、第2回白馬会展に『智・感・情』を出品、「はっきりした骨格と明確な思想を備えたコンポジション」(高階秀爾「日本近代美術史論」昭和47年)を意図した「西欧的構想画」(同上)の実践を披露した。さらにこのことと時期を合わせるかのように、久米桂一郎が、さきの『美術評論』誌上に「裸体画につきて」(明治30年11月、12月)を発表したことは、三輪英夫氏が指摘されるように、「文章(論考)と絵画(作品)という一对の形で、二人が共同して裸体画批判への反撃にでた」(久米桂一郎「方眼美術論」あとがき 昭和59年)とも思われるのであった。

こうした、いわば日本近代美術の成形への意志の時代にあって、美術用語としての「風景画」が成立していくのである。そしてこのことは、「nature」という西欧語が伝來の日本語である「自然」と翻訳され、社会的にさまざまな意味レベルで受け入れられていく過程(柳葉文「翻訳の思想」昭和52年)と、「美術」という明治の新語が、博覧会という制度のなかで生まれ、やがて制度としての「美術」を生み出していく歴史(北澤憲昭「風の神殿」平成元年)を見るときに、それぞれの出来事が深く通じあっているようなのであった。

さて、以上のことを前置として、以下においては、美術用語としての「風景画」あるいは「風景画家」について、言葉としての「風景」を中心にその変遷を追ってみたい。

まず、「風景」の言葉の使用例について、「大漢和辞典」「日本国語大辞典」等を参考し、その用語例を引いてみる。

祐徳山水 每風景必造観山 (*「晉書」羊祜傳*)  
山水を楽しみ、風景ごとに必ず観山にいたる

唐 太宗  
風景不殊 舉目有江山之異 (*「晉書」王導傳*)  
風景殊ならざれども 目を擧ぐれば江山の異あり

唐 太宗  
日華臨水動 風景麗春墀 (*「懷風藻」大津連首*)  
日華水に臨みて動き 風景春の墀に麗し

天平勝宝3 (751)年

昔彼浦の風景を饒思食し故に 跡をたれおはしますなり

(『古今著聞集』一・五)

建長6 (1254)年

身心疲れ かつは風景に魂奪はれ 懐旧に腸を断ちて

(『おくのほそ道』賀賀川)

元禄2 (1689)年

この寺の方方に座して簾を捲けば 風景一眼の中に尽きて

(『おくのほそ道』象潟)

元禄2 (1689)年

立花は 一瓶の中に千草万木の趣をこむるといへども 釘にて打(ち)付(け) はりがねにてため直す事 自然の風景にあらず

(『風流志道軒傳』)

宝曆13 (1763)年

ここに挙げられた例文から、「風景」の意味について大きく二様に分けることができる。それは、『日本国語大辞典』(小学館)にならへば、

一、目にうつる自然の様子。ながめ、景色。風光。  
二、その場の有様。光景、情景。

とされるが、オギュスタン・ベルク氏が『風土の日本』(昭和63年)の中で、「風景」の起源について述べていることが、こうした二様の意味合いも含めて、さらに「風景」の意味について示唆するものがある。すなわち「風景」は、語根「風」(風、そこから空気・環境の意)と「景」(眺め、情景)の結合であり、そこに照明の観念が加わる(部首「日」とともに)。つまり視覚を基調とする体感が暗に示されるのである。」

以上がおよその「風景」概念であるが、つぎにこうした言葉として歴史的な背景をもつ「風景」が、いかに近代の用語の中に取り込まれていったかを見てみたい。それはまた、翻訳語としての歴史でもあるだろう。

そうしたものの最初として、まず、慶長8 (1603)年の『長崎版日葡辞書』(日本イエズス会)には、「Fuqei. フゥケイ(風景) すなわち、Tocorono qexiqi. (所の景色) 所の様子、よい景色、など」とあり、当時の「フウケイ」と「ケシキ」の両用の使用を窺い知ることができる。

つぎに、寛政8 (1796)年に出された日本最初の蘭日辞書『波留麻和解』については、いまだ検索をしていないが、その後の用例については以下のとおり

である。

- ・安政 5 (1858) 年 『和蘭字彙』桂川甫周  
landschap 野ノ景色ヲ画キタル繪  
landschapschilder 「ランドスカップ」ヲ画ク人
  - ・文久 2 (1862) 年 『英和對譯袖珍辭書』堀達之助  
landscape 國ノ景色ヲ画キタル繪
  - ・慶応 3 (1867) 年 『和英語林集成』J. C. ベン  
FÜ-KEI フウケイ、風景、(Keshiki)  
Landscape, scenery.
  - ・明治 6 (1873) 年 『附音掲圖 英和字彙』  
柴田昌吉、子靖 嘉編  
Landscape 眼界、地景、光景、眺望、  
山水ノ図
  - A beautiful landscape 好景色
  - ・明治45(1912)年 『英獨佛和 哲學字彙』三版  
ただし初版は、明治14年に発行。井上哲次郎他編  
Landscape 山水、景色。  
こうした辞書にみる用語例から判断できることは、まず、蘭学の時代から英学の時代への移り行きが、端的に知り得ることと、「風景」という単語に即して言えば、慶応 3 年の『和英語林集成』にみると、「フウケイ」という言葉に対しては、landscape を当て得るにもかかわらず、逆に landscape に対しては、その訳語としては「山水」であり「景色」であったりするということであろう。つまり、「風景」はこの時点では、landscape に対して能動的、積極的に対置されてはいなかったということである。そして、このあたりの事情が、明治時代において、「山水」「景色」「風景」の三つの言葉が、まさに三巴の状態で使用されていく背景となっていたように思われる。

ただし、ここで前もって要約しておく、「風景」は明治の初めにいったん忘れられたかのようであるが、それはその後だいぶまた圧倒的な量数で活字化され、最後には「風景」と「絵画」の結びつけが為され、そこに「風景画」さらには「風景画家」が新生することになるというのが、ひとつの筋書のようなのである。以下においてそのことを見ていみたい。

明治時代の初年においては、「景色」が絵画と結びつけられていたようだ。このことは、先の辞書における訳出からも予想されていたことであった。そこではLandscapeは「景色ヲ画キタル繪」であった。

- 明治元年 「岸田吟香手紙」—高橋由一宛—  
「景色の絵がよい 美人もよいが ならうなら風景山水の絵の方がよささうに申ました」
  - 明治 8 年 「洋画見聞録」—岩橋教意「壇国博覽

会報告書 | 一

「真景を写すには、時間を定めざれば光線の反射のさま相違して真のおもむきを得る事能はず。たとえば朝のけしきを描かんと思はゞ……（中略）野に出て山水の実景を写すには、……」

- ・明治16年 「本多錦吉郎 油画道志留辺」—坂広  
筆記—  
「扱油画ヲ学ブニハ景色画ヲ初步トシ」
  - ・明治20年 「絵画改良論」—原田直次郎「龍池会  
報告」—

「凡ソ絵画ヲ（モチーフ）題目ニ隨テ六ツニ類別致シマス。……第四景色画」

以上、不十分な引用であるが、この時代の他の資料等を考えあわせてみると、およそ明治20年代半ばころまでは「山水」、「景色」が絵画作品と結びつけられて考えられていたということができる。

こうした実情が変化してくるのは、明治26年の黒田、久米らがフランスから帰国して以後のことのようである。たとえば、彼らの帰国と直接の関係はないかもしれないが、明治26年10月の高橋由一の功績を称えて開催された「油絵沿革展覧会」において、「景色」と題された1点を除いて、「風景」と題された作品は油絵であり、それとはべつに「山水」と題された作品は墨画であった。このことについては、明治22年の第1回明治美術会展において、油絵についても「山水」と題されなかつ「景色」も使用され、対照的に「風景」が1点であったことは対比されるべきであろう。また、明治25年の「高橋由一履歴」(柳源吉編)には「山水真写小油画」あるいは「景色画」、「景色油絵」ともあり、この時代、「景色画」に統一できない事情、ある種もどかしさが感じられる。このもどかしさがどこに由来するのかは、とりわけ、黒田、久米らがもたらし、当時にあって、「新派」と持囃されることになる外光派の鮮烈な印象が、「山水」と「景色」といういわば使いふるされた言葉そのものを、意味内容ともども刷新すべく意識せざることになったがためであろう、というのが筆者のひとつの考え方である。またそこには、明治27年発行の志賀貢著「日本風景論」等、文学・文芸批評の領域なども考慮すべきでもあることは忘れない。

明治32年の第4回白画会展では、作品の題名として、それまでの「景色」から一変して、「風景」に衣替えすることになるのであった。そしてこの年代を境にして、「美術評論」誌上を端緒として、美術用語としての「風景画」および「風景画家」が頻出することになるのである。（企画普及係長 松本謙一）

## 調査ノート

### 石炭船の時代—六角川の風景—

#### 石炭船への道

いわゆる『石炭船時代』とは、明治20年代以降のことと考えてよい。

それまで良質の炭層があると言われながらも、技術面、資金不足などの問題から沈没気味であった杵島地区の炭鉱は、明治22年、まず県外資本である市村炭鉱の北方砲区への進出により活性化の糸口をつかむことになる。それは積極的な投資と機械化促進によるものであるが、翌年23年『鉱業条例』の制定により石炭鉱業の自由化が計られると、それはいっそう進められていった。そしてこうした杵島地区炭鉱の大規模化が、明治42年北方町に創業される杵島炭鉱（高取鉱業）の基盤となつてゐるのである。もちろんこれらの影響は出炭量の増加となって顕現されてくる。明治34年三井物産の進出が炭鉱經營そのものではなく、販売面に重点がおかれたことは、まさに当時の状況を物語っており、さらにこの時期60隻の『三井杵島番船』を三井専用船として独自に誕生させ、これによって船便不足の解消にあたったことは、この頃より六角川の川船が石炭主導型の運航となっていたことを示すものである。いっぽう明治28年の佐世保線開通、さらには昭和9年長崎本線が開通するに及び、こうした鉄道の進出も六角川の水運を石炭主導型に変えていった大きな要因の一つと考えられる。

こうして明治20年代以降、六角川は『石炭船の時代』を迎、住之江港へはしだいに大型汽船が入港するようになり、国内外への石炭輸送が盛んになってくる。

#### 石炭船の種類

六角川を航行した石炭船は、主にその航行先の違いにより、少なくとも昭和初期以降、次の4つに分類できた。

##### ①上荷船（うわにふね） 横漕・帆走兼用船、60t級

主に、六角川沿いの各土場から住之江港に待機する汽船（本船）までの間を往復し、時として住之江港からの帰荷として、大連から来港した汽船より大豆や大豆粕などの荷を受けて六角川沿岸への輸送にあたった。海輸送はほぼ行なわないため、波打対策としての外艤やカイシングの装着はなされておらず、マストも1本である。なお河川輸送を行なう以上、橋下航行は必至のことであるため、折りたたみ式の

マストにし、伝馬吊りを装着せず総高を低くするなどの工夫は、この船の特徴となっている。（図1）

##### ②下行船（しもゆきぶね） 横漕・帆走兼用船、40~60t

六角川・住之江港を経て、有明海を南方に下り、堺田川を通じて風呂屋などに出荷するほか、主に島原、天草、八代方面へ遠距離輸送を行なった。空船に帰荷として碇木などを積んで戻ってきた。海輸送を行なうため、船側、船尾にそれぞれカイセング、外艤を装着し、2本マストであった。なおその多くは伝馬吊りに伝馬船を積んで航行した。別に「壳抜船」とも呼ばれた。

##### ③地廻船（じまわりぶね） 横漕・帆走兼用船、20t級

主に牛津川、嘉瀬川、本庄江川、筑後川などを通じて瓦屋・風呂屋などに出荷しており、時に諫早方面へも運航した。海輸送を行なうため、カイセングや外艤を装着した。図面・写真・模型等はっきりした資料が確認できず、その船型は定かでない。

##### ④大川船（おおかわぶね） 横漕・帆走兼用船、15~20t

大川方面から筑後川を通じて有明海へはり、六角川を通り、石炭を買付けにきた。空船状態で石炭だけを買付けにくるものもあれば、瓦・レンガ・砂等を積んで、空船に帰荷として石炭を積んでいく船もあった。

この『大川船』については、その板図（図2~6）と思われるものが諸富町橋津の荒木善次氏宅（元船大工の家）より発見されており（全部で9枚、内5枚が大川船と思われるもの）、いわゆる六角川に船籍を持つ石炭船とは構造的に大きな違いが見られる。その特徴的なところをあげてみると、一つは水押部において、上記3船が外水押であるのに対し本船は内水押の構造をとっている点であり、もう一つは船側部の違いである。特にこの船側部については、五尺、表垣立・伝馬込・軸垣立の存在する点、いわゆる『西廻り航路』を幹線として近世期以降活躍した北前型舟船（図7）の構造と共通しており、これから影響が十分考えられる。近年、大堂神社（諸富町・大堂）より発見された奉納船（稚形）が北前型舟船であることが確認され、しかも江戸後期以降、明治初期までの特徴を示すことが判明した。つまり、当時こうした精巧な技術をもった職人がこの諸富の地に存在したことの証拠であり、しかも先に紹介した板図が明治期のものであるから、地理的・年代的な面から見ても両者の関係は密接である。ただ河川中心に有明海沿岸部を航行する近距離輸送のため、全体的な構造は航海用とは根本的に異なっており、その特徴は良く示していると言つてよい。

この板図の製作年代は、明治5年から明治12年にわたっている。年代を追って規則的な変化を見せていないまでも、細部において若干の違いが見られるので、それらを五尺・表垣立・天馬込・艤垣立の各部に分けて検討してみたい。

#### 五尺

明治7年から明治10年に変わる時点で細分化され、複雑化している。これは北前型弁才船が18世紀末期から19世紀中期（前）にかけて変化するのと同じ傾向である。

#### 表垣立

明治初期の北前型弁才船（図7）とほぼ同じ構造をとっている。上筋2本・足洗・大筋で構成され、足洗には先端部を除きいっさい装飾が施されていない。なお年代的な変化は装飾部を除き見られない。但し、明治12年（図5・6）の図面についてはこうした構造をとておらず、これらが果たして完成された図面であるかどうかという時点から検討されなければならない。

#### 天馬込

表垣立と同じく、明治初期の北前型弁才船とほぼ同じ構造をとっている。非常に簡略化された形式をとり、装飾性が全く見られない。なお年代的な変化もほぼ見られない。

#### 艤垣立

年代を追って、わずかではあるが不規則な変化を見せてはいるものの、明治5年の図面を中心に、全体として明治初期の北前型弁才船とほぼ同じ構造をとっている。但し、垣立の後半部については弁才船とは違う、本船独特の構造をとっている。年代的な変化はほぼ見られない。これを川船の特徴とみるかどうかはさらに検討されなければならない。

一般に北前型弁才船など海上交通の海船は、経済発展に対応しながら発達・変化していくのに対し、地方色の強い川船は、それぞれの河川特有の条件に適応した船型・構造を比較的早い時期に確立し、以後ほとんど変化せずに引き継がれていくものである。今、比較検討した5枚の板図も五尺の部分を除きほぼ変化は見られず、特に、棚の開き（角度）、船首・船尾の反りといった流動学的に影響が及ぶ部分については、全く変化が見られなかった。

また図面が書かれた明治5年から明治12年までの時期と言えば、杵島地区炭坑の大規模化・機械化以前のことであり、この間若干の炭坑増加（出炭量の増加）があったとしても、これが船型・構造に影響

を及ぼしたとは考え難いことである。

以上概略的にはあるが、4種の石炭船についてその特徴を追ってみた。それぞれに航行域の状況に対応した船型・構造をとっており、その名称は住之江港を中心とした航路をとるかによって呼び分けられていたようである。もちろんこれらは現時点で確認できた名称（船種）であり、この他、汽船を介す直接、長崎・阪神方面へ航行した100t級の大型船等もあったらしい。

ところでこうした呼称の区分はいつ頃からなされたものであろうか。たとえば「上荷船」という名称が、その役割上、汽船が住之江港に入港した時点からのことであり、これと区分されるための名称が他の3船種だと考えるならば、明治20年（汽船が住之江港に初入港した年）以降にこうした区分が生まれたことになる。もちろん『上荷船』・『下行船』・『地廻船』・『大川船』といった石炭船そのものが明治20年を境として突然出現したという意味ではない。江戸後期以降、こうした役割を担った船はすでに航行していたのであるから。（北方町史・近世の石炭年表）

明治20年代以降、財閥資本の進出・『鉱業条例』の制定による石炭鉱業の自由化のなか、炭坑の大規模化・機械化は促進された。必然、出炭量は増加し、その輸送を担う石炭船の航行回数はもちろん、船隻数・船頭数の増加へとつながっていく。そこに流通上の問題として、名称区分の必要性が生じてきたものと思われる。

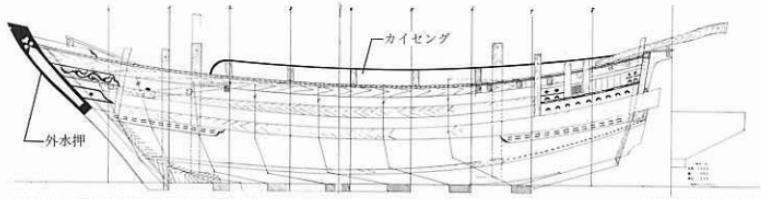
#### 石炭船研究の課題

かつて米とともに佐賀県の代表的産業であった炭鉱の歴史は、石炭輸送の歴史であり、特に川船による河川輸送の問題はその中枢をなしていると言っても過言ではない。ただこうした問題を船の種類・船の型を中心に検討するとき、その資料の性格上实物が残るのは皆無に等しく、おのずと図面や雰形（特に奉納船）及び絵画資料など二次的資料に頼らざるを得ない。本稿の執筆はそうした資料の十分な収集が行われないまま、実に不十分な論考になってしまっており、多くの課題を残している。今後さらに調査を進め、比較検討を十分行なえるだけの資料収集に努めたい。

（当館学芸員 山崎和文）

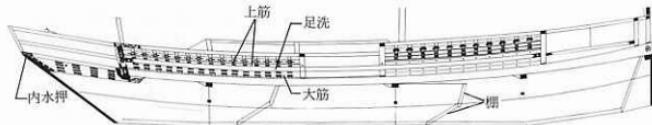
\*本稿の執筆にあたり、井上 完氏・藤満 均氏・井上徳二氏をはじめ多くの方々のご協力をいただきました。

参考文献 北方町史（中巻）・大町町史（下巻）・白石町史・福富町誌・坪内安衛編『石炭史（機械・器具編）』1985佐賀県商工労働部工芸課・松浦洋士『佐賀県石炭史－杵島地方を中心にして』（新郷土所収）1990新郷土刊行協会・石井謙二編『船』（復元日本大観4）1988世界文化社



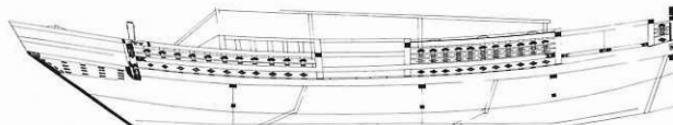
(カイセングは船おろしの時のみ装着された)

★藤満 均氏 作圖 図1



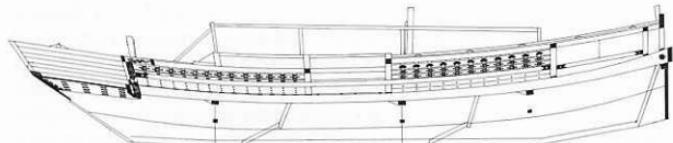
明治二十九年  
六月六日  
大丸船

図2



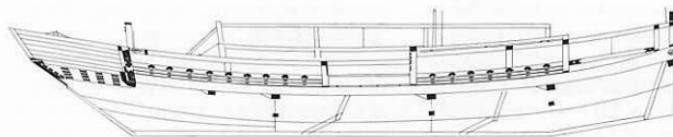
明治三十一年  
九月  
大丸船

図3



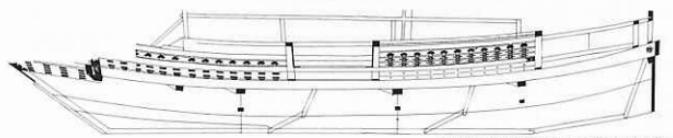
明治十二年  
九月  
大丸船

図4



明治十二年  
九月  
大丸船

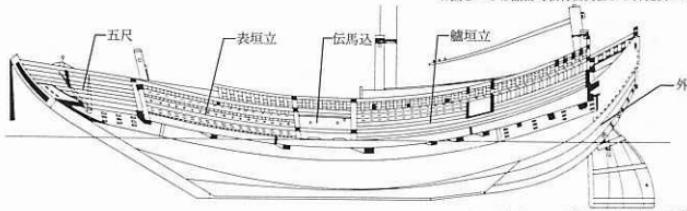
図5



明治十二年  
九月  
大丸船

図6

★図2～6は諸富町教育委員会より御提供いただきました



19世紀中期(後)

(北前型弁才船の変遷図より) 図7

★石井謙二編『船』(復元日本大観4) 1988世界文化社

## 講演要旨

### 生活のよろこびとデザイン

〔1991年2月9日に開催した美術館講座の概要をまとめたものです。〕

講師：佐賀大学助教授 萩原孝三先生

人間は弱い存在です。馬のように速く走れないし、象のように強くない。牙という武器をもたないし、空も飛べません。水中をうまく泳ぐこともできません。洋服を着なくてはいけないし、住む家が必要です。だから人間は道具を発明し、作り出してきました。道具がなければ生きていけなかったからです。

このように、人間は道具を持つことで、別の快適な生活を作り出しました。そこに必然的にデザインが生れてきたのです。さて、現代の我々は何を求め、どういうことを求めなければならぬのでしょうか。

『この生活の歓びについては他には見られぬ好適な証左がイタリアにおいて見られる。建築も絵画も彫刻もがあたかも路傍の草花の如く歌いながらこの世に生れて来たかのように思われる。彼らの生成の精神に従って彼らに近づくときわれわれはまさに人生の音楽ともいべきものを鼓吹されるのを感じる』この引用文は『芸術の草の根』(H・リード)に書かれているフランクロイドライトのものですが、芸術の目的をこれほど端的に言い表しているものはないと思います。あらゆる芸術とは、生活に密着して、長い人生の中に培われてきたことを示しています。

たとえば、アルタミラの洞窟絵画があります。これは人間の財産で最高のものと言われるくらい美しいのですが、けっして今の芸術のように作られたものではありません。バイソンとかカモシカなど、へたをすると自分たちの命があぶないような動物に対して、それらを獲るために、そして生活するために描かなければならなかつたのです。そこには獲りたいという願望・目的があります。

アイヌの人たちの衣服のデザインを見てみましょう。裾、襟、袖口などから悪霊がはいらないようにと、そこには強いデザインが施されています。さらにも口元には刺青をいれているんですね。

自然の大きなエネルギーに対して、非常に怖い、特に死に対してはどうしようもない。こういうことに対するあがないがデザインとして表現されてきたんです。

仏像は、西洋の、あのビーナス像のように美しさだけを追求したのでは理解できません。併んでこそはじめて理解できるんですね。『誰が、いつ頃、どういう方法で作ったのか。どんな特徴を持っているのか。』など、今の美術でいう評価の仕方は関係ないんです。いかに仏教の精神が、この中に含まれているのかが問題で、病気や悩みを解消してくれるような、併みとなるような、そんな仏像が必要なんですね。併むという機能と、美しさを兼ね備えているのが仏像なんです。

レオナルド・ダ・ヴィンチが描いた『最後の晩餐』という絵画があります。今でこそ、その持つ美しさだけが評価の対象になっていますが、本来、聖書の伝達という目的で作られたものなんですね。キリストが我々を救ってくださる、そういう尊い愛を教えてくれる、示している、いわゆる「捕縁」「ポスター」なんです。文字を読めない人々が多い時代にあって、絵でもって聖書の内容（キリストの教え）を伝達しているんですね。

このように目的的といふ「用」と、「美」を兼ね備えているのがデザインなんです。

人間がものを作ろうとする時には、必ず美意識が働きます。作ろうとするとき、いやでも美しくなるんです。特に、江戸時代のものには多いと思います。たとえば蒂の先の方を見て下さい。掃くという目的となんら関係のないところに、じつに美しい文様がほどこされています。これは和菓子です。美しい本型があって、それでもって作るんですが、食べ物をこんなに美しくつくるのは日本独特の文化でしょう。次に、これは和傘ですが、内側から見ると光を通して実に美しい。この俵も、いかにもおおらかでいい形をしている。

このような庶民の美意識が、世界に誇る、世界の文化に大きな影響を与えた、江戸時代の文化を作ってきたんです。

その代表的なものが古伊万里と浮世絵です。どち



喜多川歌麿筆　歌撰恋之部　深く忍恋（部分）

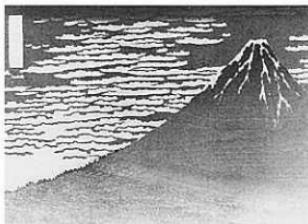
らもヨーロッパの美意識とは違った美しさを持っています。古伊万里は、シンメトリーでない、アンバランスな感覚（絵付）からくる美しさをもっていますし、浮世絵は遠近法に従わない手法でありながら、遠近感を出す独特な手法を生み出しました。歌舞伎役者の絵とか遊廓の絵、北斎の富嶽三十六景なんかは、当時、娯楽の少ない、レジャーといえばお伊勢参りにでも行けばすごいもので、旅を楽しむということさえも非常に困難な庶民にとって、夢であり、希望だったんですね。だからいいものを作ってくれと頼んだ、そういう庶民の強い関心が浮世絵をさえたんです。富嶽三十六景の「赤富士」は、当時4万枚刷られ、一枚が、ざるそば一枚の値段（今の値段で500～600円ぐらい）で売っていました。額の中の浮世絵ではなく、手に持つて、光に照らしながら、直に見ることができたんですね。それだけ庶民にとって近い存在であった。歌麿は4年という短い期間しか活躍していません。できなかつたんですね。それは庶民がそれをつまらないと思い、買わなくなつたからなんですね。そのくらい庶民の美意識が、江戸時代では大きな役割を果たしてきました。

私は佐賀にきて、日常普段に使われている焼物がたいへん美しいと思いました。佐賀の人たちが、焼物に対して関心が高いから、関心が高いところには、いい目ができる。いわゆる三右衛門がいるから佐賀の器がいいんでなく、我々庶民が焼物に関心があるから、それを代表するかたちで三右衛門がいるんです。

ヨーロッパでは、絵というものに対して非常に関心が高い。日本なんかと比較にならない。たとえば80才のおばあちゃんが、オークションに行って、自分の持っている絵を売る、そしてまた自分の好きな絵を買うんです。そのくらい生活の中に絵がある。生活の中で育まれた土壌があるから、そこに思想が生まれ、ピカソの「ゲルニカ」も出てきたんですね。

庶民の、普通一般の人間の、美意識というものが評価された時にはじめて芸術や文化が出てくるんです。

日本には、鯉幟とか雛祭り、折り鶴といった生活の習慣があります。そしてその中には人の愛情がいっぱいいまっているんですね。鯉幟には、「元気のいい鯉が、川を上っていく、滝を上って、だんだんだんだん自分の力で龍になっていく。そして天高



葛飾北斎筆 富嶽三十六景 凱風快晴

く大きくはばたいていくんだ。」という文学性があります。そして自然のあのもえるようなエネルギーの中で、一歩もひけをとらないほどのデザインの強さを持っています。だから鯉幟を見ると、「あの家にはわんぱく坊主がいるんだ。子供の成長を願うお父さん・お母さんのあたたかい愛情があるんだな。」ということを感じます。雛祭りにも、「女の子が無事に成長しますように」という願いがこめられていますし、折り鶴にしても、「病気が早く治りますように、或いは原爆を二度と落とさないで下さい。」という願いが折り込まれています。

誰が作ったというもののじゃない。誰が作る必要もない。おばあちゃんからお母さんへ、そして子供達へと伝わって作り上げられてきたものなのです。

このように、本来、造形というものは、生活の中から生まれてきたんだと考える。だからそこには嘘がない、嘘のない世界が、こんなにも素晴らしいもののかと思う。

木目調の鉄板、焼物風のプラスチックの器、本当に不愉快な感じがします。なんでこんなにごまかすんだろう、だますんだろう。あれを見た時、使った時、非常に嘘をつくことで精神が傷つきます。「にせもの」を作った方が高価に見えるから、嘘をつくんですね。

我々庶民が「うそ」を買わなければいい。買わなければ売れないのだから、作らなくなる。そうすれば、私たちのまわりが、もっともと美しく楽しくなる。

芸術とは「路傍の草花の如く歌いながら生れて」私たちの毎日の生活を心豊かにすべきものであるべきです。今日言われるデザインの到達すべき目的もこのことであって、デザインを他の目的にすべきでないと思っています。

佐賀県立博物館・美術館報 第92号  
編集発行 佐賀県立博物館・佐賀県立美術館  
〒840 佐賀市城内1-15-23 0952-24-3947 0952-24-8129  
印 刷 ㈲大同印刷

平成3年3月31日発行