

はじめに

和田三造の《南風》「図1」。一九〇七(明治四十)年、本邦初の官設展覧会、文部省美術展覧会で最高賞の二等賞を受賞した作品である。当時二十四歳の青年画家は、一九〇五(明治三十八)年、白馬会に出品した《牧場の晩帰》での白馬会受賞と、この文展での受賞をもって新進気鋭の作家として巷間に知られることとなった。初の官展での最高賞受賞ゆえに、《南風》は作家



図1 和田三造《南風》1907年 油彩・キャンパス 151.5×182.4 cm  
東京国立近代美術館蔵

本人にとつてのみならず、日本の近代美術史においても記念碑的な作品とみなされてきた。三角形を基本とした構図、中央に立つ男の筋骨隆々かつ均整のとれた体軀、強い光と影のコントラストなどから、この作品にはロマン主義的な傾向を認めることができる。強い日差しを浴びながら大海へこぎ出す男たちのさまが、日露戦争勝利後の昂揚した国民感情と合致したと評されてきた「註1」。

この絵画は当館のMOMATコレクションにつねづね展示されているため、よく知られた作品のひとつかもしれない。私も見知ったつもりでこの絵画だったが、あるときこの作品に若干の違和感を覚えた。違和感の端緒は画面右側に大きく開かれた船体の角度である。無論、船は通常、船体の中心の幅がもっとも広く、舳ないし船尾に向かうにしたがって細くなる。だから船尾を画面の奥に、甲板の途中までを画面の手前に配したこの絵画におい

て、船体が手前に向けて末広がりに見えることは自然なことかもしれない。それでも訝りつつ、いろんな角度からこの絵画を眺めていたところ、右斜めの角度から眺めると、船体が平行になり、船の奥行きがより深く、そしてより自然に見えることに気づいた「図2」。もちろん、これをもってただちに、作家がこの作品を斜めから見るとして描いたなどと言うつもりはない。では、なぜそのように見えるのか。この疑問点を解消するために、描かれた船について検証してみよう。

#### 漂流伝説の検証

これまでの定説にもとづけば、和田三造は一九〇二(明治三十五年)年、八丈島を目指して伊豆の伊東から郵便連絡船に乗った。同乗者は和田と船頭の他に三人。出航してまもなく船は風に遭遇し、三日間流され、結果、伊豆大島へ漂着した。漂流中、老船頭が船の積み荷を軽くすべく、所持品を海へ捨てるよう同乗者に提案したため、和田も従おうとした。しかしながら船頭は、和田に対しては未来のある若者だから荷物を捨てる必要はないと言い、画材の入った行李を和田が投げ捨てるの

を制止したという。彼はこの老船頭への感謝の念もあって、その後も伊豆大島へ何度か渡航し、《南風》を制作するに至った「註2」。遭難事故のあと、彼はこの船頭と懇意になって、船の形状などを詳しく取材した上で作品を制作したという「註3」。ということとは《南風》において、和田は自らが乗船した船のかたちをある程度忠実に描いている可能性が高い。

《南風》に描かれた船には、船尾に船頭と思しき老人がいて、画面左手の船のへりに艀のような木の棒が見える。また、船尾に描かれた上方へ向けて伸びるロープと、画面手前左に座る人物に差している影は、帆の存在を示唆しているよう。すなわち描かれているのは、人力と風力によって進む木造船である。このような船で本州から約二八〇キロメートルも離れた八丈島を目指したとするならば、和田の旅はまさしく大冒険だったろう。

ところが、当時、八丈島へ向かう船は、彼が描いたような木製の小船ではなかった。『日本郵船百年史資料』によれば、この頃、本州から八丈島へ行くには、横浜から八丈島を経由して小笠原諸島へと向かう船に乗る必要があった。使用された船は、

兵庫丸と呼ばれる一八七四(明治七)年にイギリスで建造された二連成の一五一七トンの鉄船である〔註4〕。これは和田の描いたような小舟とは似ても似つかないし、なにより彼は横浜ではなく伊東から乗船したと述べている。ということは、どうやら《南風》に描かれた船は、八丈島へ向かうものではないようだ。

それでは、八丈島に向かう途上での漂流経験から《南風》が描かれたという逸話は、どうして定着したのだろうか。それは一九二八(昭和三年)、『アトリエ』誌上で他でもない和田自ら「伊豆の伊東から八丈島通ひの郵便船に乗った」と述べているからだ。もともと彼は「其時分の僕は伊豆の大島などの存在を知らず東京灣の向ふは漠然として唯歌などで八丈島といふ名を聞いて其處へ行き度いと思つてゐた」とも記しているの、八丈島と伊豆大島の区別もついでいなかっただのかもしれない〔註5〕。そうはいっても八丈島への渡航と、伊豆半島からおよそ二十五キロメートルほどの伊豆大島へのそれとは大違いである。もちろん制作動機にかかる逸話だけが作品の価値を決めるわけではない。だが、大海原での航海という勇敢なイメージがこの作品の印象をある程度高めてきたことも否定できない。この文章において、彼は《南風》よりも一九〇五(明治三十八)年に白馬会賞を受賞した《牧場の晩景》の方が自身

にとつての「出世作」だったと強調しているが、この記述は結果的には作家の八丈島渡航説を裏づけ、《南風》の名声を高める原因のひとつになった。

### 三蔵法師の航海記

《南風》を発表する二年前の一九〇五(明治三十八)年、画家の辻永、橋本邦助ら画家仲間と刊行した美術雑誌『S』誌上に、和田は「三蔵法師」という名義で「大島日記」という文章を寄せている。これによれば、伊東へ出ると既に蒸気船が出港していたために、彼は郵便連絡船である和船に乗って、伊豆大島を目指した。ちなみに「大島日記」には八丈島についての言及は一切ない。むしろ和田は、伊豆大島は画家にとつては珍しい場所でも「其の地勢地質風俗習慣などは、己に理學者小説家農學者其他色々の方面の人に依て充分照会」されていて、「日光へ行くよりは容易」とさえ述べている〔註6〕。

『伊豆大島図誌』によれば、一八九八(明治三十一年)年、伊東の新井にいた杉本某が和船による連絡船の運行を開始し、伊豆大島の島民の代理受取人として郵便事業を請け負っていた。更に一九〇〇(明治三十三年)には杉本は通信省と契約し、一回の郵便交通を行うようになった〔註7〕。和船による郵便連絡船で伊豆大島を目指したという三蔵法師(和田)の言及に

照らせば、彼は杉本某の運営していた連絡船を利用し伊豆大島を目指し、そして遭難を経験した可能性が最も高い。

### 現実と虚構との取引

和田が乗船したと推定される郵便連絡船は、「押送船」と呼ばれる種類の船を使用していたようだ〔註8〕。この船は細長い船体と、櫓で漕ぐと同時に帆走も可能という点を大きな特徴としている。小型ながらも快速に進むことに特化した船で、江戸時代には主に江戸や房総及び相模、伊豆の近海から江戸方面へ鮮魚を運送するために使われていた。必ずしも正確な描写ではないようだが、葛飾北斎の《神奈川沖波裏》に見られる船が押送船であるようだ〔註9〕。

では、和田が《南風》で描く船は押送船と比べるとどうだろうか。船の縁に置かれた櫓と帆の存在を示唆する影は、押送船の特徴的な推進方法を表わしている。一方、船の全体が描かれていないこともあって、細長い船という印象を見る者に与えることはないだろう。

そこで冒頭の質問に戻ろう。なぜ、右斜めから見た方が、船の遠近感は整っているように感じられるのか。おそらくそれは、現実を絵画の世界に移し替えるとき、和田が



図2 右斜めから見た《南風》

以下のような操作を試みたからではないか。作家は押送船という極めて細長い船の形状のなかに、前景に座るふたりの人物、画面中央に雄々しく立つ人物、そして後景である船尾に座る老人の四人を描こうとした。しかしながら船の構造にもとづいて忠実に描けば、狭い船内では前景の人物が後ろの人物を遮ってしまう。このため前景、中景、後景と、船の断面を区切りながら、その中心線を少しずつ左へずらすことで、船内を押し広げて描いた。ゆえにこの絵画を正面から捉えようと、船体は右に開かれていように見える。一方、画面の右斜めからこの作品を捉えたとき、分節された船の軸線が接近し、船の奥行きに整合性がとれるように感じられるのである。その代わり、人物がひしめきあつて狭く感じられる。これは突飛な仮説だろうか。いや、証拠は絵画のなかにも描かれている。それは老船頭の背後に描かれた車立と思しきパーツの位置である。車立は帆の受け皿で、通常、船の中心線に

据えられる。だがここではそれが中心からずれてしまっている。つまり船尾で船の行き先を采配する老船頭の姿が、その前に立ちほだかる大柄な男によって遮られてしまわないように、和田は船頭の座る後景を船ごと左にずらしているのだ。もしこの船が現実存在すれば、重心が右に偏って、前進することなく右に旋回し続けるだろう。かくして船の構造上の正確性を捨象するのと引き換えに、和田は登場人物を隈なく描くことに成功した。それどころか彼は彼らを大きな三角形のうちに配することで、安定的で躍動感のある構図を作り出し、絵画的なりアリティを演出している。いわば現実と絵画という虚構空間とのせめぎ合いによって『南風』は生み出されている。

おわりに

和田三造の『南風』は、江戸時代から使われてきた和船を基体に、欧米的価値に基づく理想的な身体を打ち立てた作品である。その意味で、ここにはまさに和魂洋才の趣きがある。まばゆい陽光のなか、荒波を乗り越えるという光景は、ロシアに勝利し欧米列強に伍していこうとする近代日本の姿そのものを表しているかのようだ。しかし、これはあまりに一面的なクリシェだろう。というのもこの観点は、和魂洋才とは言いながら、垂直に立つ理想的

な身体を重視し、その土台であるところの極めて不安定な水平面(右に旋回し続ける木造船)を軽視することで初めて成立するからである。更にこの絵画が大海原へ漕ぎ出すイメージではなく、帰路につく光景だといえ、その見え方はますます変わるだろう。和田によれば、ここに描かれた雲のかかる伊豆大島の姿は、本州へ戻る際に見えるそれなのだという「註10」。要するに南風を受けて北へ航行中だから、これは名を「南風」というのだ。これらの要素を直視すれば、この作品の捉え方を大きく変えることもできる。つまりこの作品は、あたかもこの道しかないとはばかりに行く先を睨む、いかにも堂々とした船乗りたちによって指揮される船が、帰路に就くさなか、前進することなく右に旋回し漂流し続けるイメージなのだ。このように捉えたとき、画面右の、明らかに他の船の乗組員たちとは異なる、乗客と思しき人間が初めて主題として立ち上がる。何も持たず、膝を抱えて座る彼はうらめしげに観者に視線を投げかける。その姿はまるで船の運命を予感している、ただ大人しくする他ないと言わんばかりである。であるならば、この絵画は日露戦争勝利に湧いた当時の日本の高揚感と合致するだけでなく、その道行きの不安感も同時に示している。アナクロニクな解釈という誹りを恐れなければ、この絵画は奇しくも日露戦争以

降の日本の辿った破綻の道こそ予見したのだ。というのはあまりに言いすぎにしても、現実の船の構造と絵画的なりアリティとの取引との間に、あるいは不安定に揺れる甲板と屈強な身体とのコントラストのうち、和田は船旅のなかで経験した不安と期待を込めたと捉えることはできるのではなからうか。この絵画が前途洋々たる印象だけを表していると捉えることは、到底できないだろう。(企画課研究員)

註

- 1 「洋画 和田三造(1883-1967)『南風』」現代の眼 第三三四号、一九八二年九月、二頁。
- 2 同書。
- 3 和田三造／談「堅い牡丹餅で頬を殴られた

やう」『絵画叢誌第二四八号、一九〇二年、一一二頁。

4 『日本郵船百年史資料』日本郵船、一九八八年、六六〇、七二〇頁。

5 和田三造「晩歸」「南風」の頃」『アトリエ』第五巻、第八号、一九二八年八月、二八頁。和田三造の発言にはぶれがある。たとえば和田の口述を筆記した「南風」のことなど(『現代の眼』第八号、一九五五年、四頁)では、伊東から伊豆大島を目指したと述べている。

6 三蔵法師「大島日記(一)」『S』第一号、一九〇五年、一頁。

7 山口貞夫「伊豆大島図誌」地人社、一九三六年、一九七―一九八頁。

8 同書。

9 石井謙治「和船Ⅱ」法政大学出版局、一九九五年、一六四―一六七頁。

10 「南風」のことなど「前掲書」。

次号予告 2018年4月1日刊行予定

## 現代の眼 627

On view

生誕150年 横山大観展

工芸館開館40周年記念所蔵作品展 名工の明治

2018年1月1日発行 現代の眼 626号

編集：独立行政法人国立美術館 東京国立近代美術館

編集・制作：美術出版社 デザインセンター

発行：独立行政法人国立美術館 東京国立近代美術館

〒102-8322 東京都千代田区北の丸公園3-1

電話 03(3214)2561

表紙：熊谷守一《鬼百合に揚羽蝶》1959年

油彩・キャンバス 45.8×35.4cm 東京国立近代美術館蔵

MOMAT支援サークル

木下グループ 三菱商事 DNP 大日本印刷

AVANT 鹿島建物 Marubeni

パシフィックコンサルタンツ JEOL 日本電子株式会社

SEIKO ANA Inspiration of JAPAN | A STAR ALLIANCE MEMBER