

NEWS LETTER

from Iwami Art Museum

December 2009 vol.10



島根県芸術文化センター
SHIMANE ARTS CENTER
島根県立石見美術館
IWAMI ART MUSEUM

島根県立石見美術館ニューズレター

企画展「疾走する日本車 1960年代を主軸とする国産車の軌跡」

1960年代の日本車—高度経済成長期のデザイン—

企画展「花とともに」

花について—武蔵野図から—

「水彩画のパイオニア 大下藤次郎の世界展 —島根県立石見美術館コレクションより—」報告

大下藤次郎の絵と旅する

10



トヨタ 2000GT ボンドカー(MF10型) 1966年 トヨタ博物館

「疾走する日本車 1960年代を主軸とする国産車の軌跡」

2009年12月23日(水・祝)～2010年2月14日(日)

休館日:火曜日、年末年始 12月26日(土)～1月1日(金・祝) ※新年は1月2日(土)から開館
開館時間:午前10時～午後6時30分(展示室への入場は閉館30分前まで)



A



B



C

A. いすゞベレット(PR20型) 1967年 いすゞ自動車(株)藤沢工場デザインセンター
B. マツダ コスモスポーツプロトタイプ マツダR&Dセンター横浜
C. 三菱 ギャランGTO-MR(A53C-GR型) 1972年 三菱オートギャラリー

1960年代の日本車—高度経済成長期のデザイン—

第二次大戦によって、ゼロからのスタートを余儀なくされた日本の自動車は、現在、世界トップクラスの品質と販売台数を誇るまでになった。この今日の隆盛のきっかけとなる躍進の時期だったのが、1960年代であった。

日本の1960年代は、産業構造が軽工業から重工業へと本格的に変化した高度経済成長の時代だった。1956年に日本道路公団が発足、太平洋ベルト地帯を中心に設定された重工業の拠点地域を結ぶかたちで高速交通網が整備され、1963年には最初的高速道路である名神高速道路(尼崎—粟東間)が開通している。また通産省が1955年に国民車構想を発表したことによって、メーカーによる軽自動車、小型車の研究も進み、高価だった自動車の一般家庭への普及が進むことになる。このモータリゼーションの中で、ファミリーカーが販売数を増やすのと同時に、高速走行への関心から、高性能車やスポーツカーも生まれた。ここでは、こうした背景の中で開発された本展に出品する自動車について、簡単に紹介していこう。

戦後に創業した2輪車メーカーだったホンダは、4輪車への参入をはかり、1963年にスポーツカー「S500」を発表した。ホンダ

は乗用車開発の最初からスポーツカーを視野に入れていたのだった。一方、戦前からの自動車メーカー、トヨタは拡大する乗用車の需要に対応して、高級車「クラウン」や当時の代表的なファミリーカーであった「コロナ」といった量産車に生産性を意識したデザインを施した。「コロナ」に対抗し、日産も「ブルーバード」をスポーティーなイメージにして、販売を増やした。いすゞや日野も、当時は個性的なデザインのファミリーカーを発表している。日野はイタリアのデザイナー、ミケロットティと共同でデザインした「コンテッサ1300」を、いすゞは曲線的なデザインの「ベレット」を1960年代に販売した。

こうした量産車は、長期にわたる開発計画によって生産されるが、当時のスポーツカーはこれらとは別のプロジェクトによって開発されることが多かった。トヨタ「スポーツ800」や「2000GT」も、特別なプロジェクトによるものだったようである。「スポーツ800」はトヨタの初めてのスポーツカーで、軽量化と空気抵抗を減らそうとするデザインが特徴的な小型車だった。その後、1967年に発表されたトヨタ「2000GT」は、リトラクタブルライトを採用した個性的なデザインの当時から代表する本格的なスポーツカーだった。

日産の「シルビア」も、少数生産の高性能

なスペシャルティカーで、デザインも凝っていた。また高性能なロータリー・エンジンを開発したマツダは、未来的なイメージの「コスモスポーツ」に搭載し、大きな反響を呼んだ。一方、当初から量産とアメリカ市場への輸出を視野に入れ開発されたスポーツカーが、日産の「フェアレディ Z」であった。斬新なデザインで低価格の「フェアレディ Z」は人気となり、アメリカの市場で成功を収めた。自動車メーカー、プリンスが開発した「スカイライン」は、走行性能に優れ人気の車だったが、プリンスは1966年に日産と合併することになる。その後が登場したのが、複雑なラインをもつ三代目の日産「スカイライン」であった。三菱の「ギャラン」も、ファミリーカーであったが、高性能の車で、空力を追求したデザインがなされていた。

現在、ハイブリッドカーや電気自動車への転換、自動車販売の不振など、日本の自動車産業は新たな岐路に立っている。こうした時代に生きる我々の目に、飛躍の時期を迎えようとしていた四十数年前の自動車のデザインは、どのように映るだろうか。



図1

図1. 長谷川派《武蔵野図》 桃山～江戸時代 当館蔵

花について—武蔵野図から—

武蔵野は月の入るべき山もなし
草より出でて草にこそ入れ

広大な関東平野に広がるその台地は武蔵野と呼ばれ、古来、人々の感興の源泉として親しまれてきた。草の他には何も隠すものがないという広大な空間は、ある種の特別な感情を生む場として機能したのである。冒頭の俗謡はそのひとつであり、それらのイメージが視覚的に表現されたものが武蔵野図である。

画面は全面を金箔地として、様々な秋草が花をつけて生い茂り、複雑で微妙な調和を奏でている。画面左端には富士の山嶺が水墨でその輪郭のみを幽かに現わし、中央やや右寄り下方に三日月が草に分け入りひっそりと佇む。昇ろうとするのか沈もうとするのか。

月と富士とがこの情景の典拠を示しているとはいえ、主役はやはり生い茂る秋の草花である。画面左右に萩や菊、撫子、桔梗、女郎花、藤袴そして紫苑が群れをなし、中ほど辺りに芒の描く律動的な曲線が茂みをなしている。個々の草花の色彩と形態とは固有の美しさを保ちつつ、他と重なって束となり、やがて大きな「秋野の風景」として躍動的な生命体をなす。この秋野の風景は、

風に動き、月光に照らされ、季節はめぐり、常に移ろう存在である。

絵は動かない。しかし絵具によって屏風上に固定された秋草の様態には、常に移ろう永遠の時間が含まれている。目に見えるのはその一つの刹那である。また金箔を敷き詰めた背景は、完全な平面を成すことによって、逆説的に無限の奥行きを生み出している。永遠の時間と無限の空間とを内包する一瞬の光景。そこにある美しい草花。その情景に人は自らの感情を移し込み、また映し込むことができる。

この景物画を形作っているイメージの古層には伊勢物語にある一つの説話も含まれよう。恋仲になった男女が駆け落ちて武蔵野に逃げ込む。草むらに隠れた男女を焙り出そうと、追っ手は野に火を放とうとする。そこへ女は歌を詠む。

武蔵野はけふはな焼きそ若草の
つまもこもれり我もこもれり
(今日はどうか武蔵野を焼かないでください。恋人も私も籠もっているのですから。)

この悲痛な訴えを受けて、追っ手は火を放つことなく、二人を捕らえて結末となる。

武蔵野のもつ永遠の時間の中には、こう

した人間の様々な感情を伴う営為も含まれているのである。草花の移ろう儚さは、その象徴とすることもできる。

花の美しさ。そう一言で云ったとしても、そこに込められるものは深い。花は美しく咲くものであり、いつか散るものでもある。身近な存在であり、自然そのものでもある。花は固定化されない概念である。武蔵野図における可憐な秋の草花の移ろう儚さは、感情を移す対象であり、永遠を切り取る道具であり、男女の悲哀な物語を含み込むものでもあった。

来春開催予定の企画展「花とともに」では、室町時代から現代にいたる人と花との関わりを示す多彩で華麗な美術作品が一堂に会する。展覧会は、室町時代の華道成立以降の花伝書や屏風などの生け花を描いた絵画作品を展示する「花を生ける」、花鳥図、名所絵、自然景の中に描き込まれた花など、中近世から近現代の日本画・洋画、工芸品までを展示する「花を描く」、花と女性をともに描いた絵画を展示する「花と女性」、花をモチーフとする模様をあしらった着物やドレスなどを展示する「花を装う」の4つの章を中心に構成される。華やかな美のなかに、花の多様な本質をみていただきたい。

(椋木賢治 当館主任学芸員)

「水彩画のパイオニア 大下藤次郎の世界展 —島根県立石見美術館コレクションより—」報告

2009年9月12日(土)～10月18日(日) 郡山市立美術館

大下藤次郎の絵と旅する

美術作品の人気の尺度には色々あるが、そのひとつに「貸出件数」がある。当館の所蔵作品で一番貸出が多いのは、大下藤次郎の水彩画。毎年1件は必ずお声がかかる。毎回同じ作品ではないが、リクエストがある作品はだいたい10点程度に集中する。水彩画は材質が弱いため、保存のことを考えて年に1ヶ月半程度しか展示しないことにしている。ゆえに会期したいが重なっていても貸出をお断りしたり、別の作品への差し替えをお願いしたりする必要があり、交通整理が大変だ。担当学芸員は、それぞれの作品のスケジュールやコンディションを管理する、さしずめアイドルグループのマネージャーのような役を務めることになる。

今年度は特に貸出依頼が多いのだが、このたび初めて、当館所蔵品のみによる大下藤次郎展が、郡山市立美術館で開催された(9月13日～10月18日)。たくさんの作品をまとめてお貸しするため、私も郡山に行き、作品の点検や展示に携わせていただいた。他館にお邪魔しての展示作業は色々勉強になることが多いが、今回はそれだけでなく、猪苗代湖や磐梯山など大下藤次郎が絵にした「ご当地」ということもあり、とても楽しみにしていた。特に猪苗代は大下のお気に入り、紀行文も書き、風景画も複数描いた場所だ。現存する作品を見る限り、

最も多く描いた場所ではないかと思われる。

東北地方にほとんど行ったことがない私は、大下が描いた猪苗代を「憧れの風景」として見るほかはなかったのだが、やはり地元の方がご覧になると思い当たる場所があるということで、現地を案内していただいた。私が訪れた日はあいにくの雨で、山は雲に覆われてしまい姿が見えなかったのだが、大下が足を運んだ土地に立つと、やはり感慨深いものがあった。

大下の写生地については、サインに添えて地名が記されている作品や、本人の生前またはそれに近い時期にタイトル付きで印刷物に掲載された作品以外では、はっきりしないことが多い。絵の裏や、裏に貼られた紙に地名や数字などが書かれていることがあるが、本人のものか、後の人が書き込んだのか、判断に迷うことがある。例えば図Aの「猪苗代」は、当館が購入する前には「入江」という題名で展覧会に出品されていた。しかし絵の裏には「猪苗代 39年」と書かれたラベルが貼られていた。ラベルを信じれば明治39年に猪苗代を描いた作品ということになるのだが、他の猪苗代を描いた作品とは絵の雰囲気や描き方が少し異なるため、果たして本当にそうなのか、疑う余地はあった。

しかし、現地に行ってみてその疑問は解消された。図Bの写真と比べると、入江の

カーブや山の形が一致し、ここを描いたに違いないと納得することができた。

風景画の研究には現地に行くことが大切だと改めて感じたのだが、もし私ひとりで猪苗代に行っていたら、この場所も見つけられなかっただろう。じつ今回も、猪苗代湖に行こうと思い立ったものの、どこをどう回ればいいのかサッパリ分からず途方に暮れていた。現地をご案内下さった磐梯山噴火記念館の佐藤公氏にこの場を借りてお礼申し上げたい。

大下の描いた風景はおよそ100年前のものなので、たとえ地名が分かっても、市街地では風景が激変していることも多い。山や海岸ならば変化が少ないものの、ランドマークがなく交通の便もよくないため、よそ者が数日滞在しただけでは写生地を見つけることができない。今後、日本各地の美術館・博物館で大下藤次郎の絵が展示されれば、ご当地のみなさんから情報が集まり、あわよくば私も連れて行ってもらえるのではないかと、つい他力本願な夢をしてしまう。

明治時代の人々をまだ見ぬ美しい土地へ誘った大下の風景画は、現代を生きる我々にも尽きない興味を提供してくれる。風景画家の面目、百年たっても色あせず、といったところか。

(川西由里 当館主任学芸員)



A. 大下藤次郎《猪苗代》当館蔵



B. 福島県、上戸浜から見た猪苗代湖(写真提供:郡山市立美術館)