

中村順平「スケッチブック」資料における 船内装飾（客船インテリア）設計資料について

海老名 熱実

はじめに

本稿では、大阪歴史博物館にて所蔵する中村順平「スケッチブック」資料におけるプロジェクト不明資料について、船内装飾設計資料の特徴を考察し、現存するカラースキームや写真資料¹⁾を参照することで、船内装飾に関するスケッチと読み取れる資料を特定し、検討を加える。

1. 建築家中村順平と船内装飾

ここでは、中村が設計した船内装飾設計の概要について、先行研究を元に紹介する。

1. 1. 船内装飾設計について

フランスのエコール・デ・ボザールに学び、横浜高等工業学校（現・横浜国立大学都市科学部）建築学科の初代主任教授として熱心な建築教育を行ったことで知られる建築家中村は、客船インテリア設計の第一人者でもある。実作が現存しないことから、その活躍が忘れられてしまっているが、中村は戦前期の日本において、最も多くの船内装飾設計を手がけた建築家だ。

海外への渡航手段が船に限られた1900～1940年代にかけて、客船は科学技術、そして国の文化の象徴であった²⁾。要するに、国力を示す指標として考えられていたことから、客船は自ずと国家の威信をかけて建造されることになった。そのため、客船室内設計に、その国を代表する著名な建築家が携わることは珍しくなかった。日本においても、中村の他に村野藤吾³⁾、吉武東里、久米権九郎、前川國男⁴⁾、松田軍平⁵⁾、岸田日出刀⁶⁾、丹下健三⁷⁾、山下寿郎、本野精吾、渡辺仁、雪野元吉⁸⁾、吉田五十八⁹⁾といった建築家が客船の室内設計に関わっている。

しかし、前述のような著名な建築家によって設計された客船のほとんどが、第二次世界大戦により失われている。輸送船として利用され撃沈したもの、航空母艦へと改造されその運命を終えたもの、様々である。またいくつかの客船については、戦争を前に計画のみで頓挫し、竣工には至らなかったものもある。このような事情から、残念ながら彼らが設計した船内装飾作品そのものは全て現存せず、今となっては実際に見ることがかなわない。よって、わずかに残るカラースキームや写真、図面資料からのみその一部を伺い知ることができるというのが実情である。

1. 2. 中村が設計した船内装飾設計一覧

中村が手がけた船内装飾設計は、資料によっても異なるが、ここでは網戸武夫氏が記した「中村順平年譜」¹⁰⁾による21隻をもとに一覧表を作成する。

中村順平が設計した船内装飾設計一覧表¹¹⁾

No.	船番	起工	進水	竣工	建造年	船名	主な航路(竣工時)	船主	総トン数 (総トン)	造船所
1	424	1926/2/20	1926/12/21	1927/2/28	-	長城丸	天津航路	大阪商船	2,594	三菱長崎造船所
2	452	1928/5/1	1928/12/15	1929/3/30	-	うる丸	大連航路	大阪商船	6,377	三菱長崎造船所
3	500	1931/4/22	1931/11/26	1932/3/25	-	うすりい丸	大連航路	大阪商船	6,386	三菱長崎造船所
4	456	1928/10/15	1929/5/11	1929/10/31	-	ぶえのすあいれす丸	南米航路	大阪商船	9,626	三菱長崎造船所
5	457	1929/5/16	1929/11/19	1930/5/15	-	りおでじやねいろ丸	南米航路	大阪商船	9,627	三菱長崎造船所
6	467	1929/1/9	1929/12/19	1930/5/31	-	照国丸	欧州航路	日本郵船	11,979	三菱長崎造船所
7	468	1929/4/22	1930/2/15	1930/8/31	-	靖国丸	欧州航路	日本郵船	11,979	三菱長崎造船所
8	533	1932/11/20	1933/10/5	1934/1/31	-	高千穂丸	台湾航路	大阪商船	8,154	三菱長崎造船所
9	410	1934/5/10	1934/9/12	1934/11/24	-	に志き丸	別府航路	大阪商船	1,848	三菱神戸造船所
10	593	1934/3/20	1934/9/24	1935/1/31	-	吉林丸	大連航路	大阪商船	6,783	三菱長崎造船所
11	594	1934/5/17	1934/11/23	1935/3/30	-	熱河丸	天津航路	大阪商船	6,783	三菱長崎造船所
12	425	1935/12/11	1936/5/23	1936/8/29	-	こがね丸	別府航路	大阪商船	1,906	三菱神戸造船所
13	668	1936/6/9	1936/12/1	1937/4/28	-	高砂丸	台湾航路	大阪商船	9,315	三菱長崎造船所
14	680	1936/9/19	1937/2/14	1937/7/31	-	黒龍丸	大連航路	大阪商船	7,369	三菱長崎造船所
15	681	1936/12/5	1937/4/27	1937/9/30	-	鴨緑丸	大連航路	大阪商船	7,363	三菱長崎造船所
16	734	1938/2/5	1938/12/9	1939/5/31	-	あるぜんちな丸	南米航路	大阪商船	12,755	三菱長崎造船所
17	750	1938/5/9	1939/5/20	1940/3/23	-	新田丸	欧州航路(桑港航路)	日本郵船	17,150	三菱長崎造船所
18	751	1938/12/14	1939/10/31	1940/7/31	-	八幡丸	欧州航路(桑港航路)	日本郵船	17,128	三菱長崎造船所
19	752	1940/1/6	1940/9/19	特設空母に改装	-	春日丸	欧州航路(桑港航路)	日本郵船	17,127	三菱長崎造船所
20	900	1939/3/20	-	空母へ改装	1939	樺原丸	欧州航路(桑港航路)	日本郵船	27,700	三菱長崎造船所
21	660	1939/11/30	1941/6/24	1942/7/31	1942	出雲丸(飛鷹)	欧州航路(桑港航路)	日本郵船(海軍省)	-	川崎重工

1. 3. 中村が船内装飾設計に関わった経緯

そもそも、中村が船内装飾設計を手がけることになったきっかけは、三菱財閥の岩崎小弥太との関係によるものだ¹²⁾。名古屋高等工業学校（現・名古屋工業大学）を卒業後、中村は三菱関連のビルを多く設計した曾禰・中條建築事務所に勤務した。そこで曾禰達蔵、中條精一郎を通じて三菱と接点をえた中村は、フランス留学に際し岩崎財団の援助を受けている¹³⁾。帰国後独立した中村は鳥居坂の岩崎邸設計を手がけるなど、三菱、そして岩崎家と親交を深め、その後三菱長崎造船所で建造される客船インテリアの設計をいち早く手がけていくことになる。

彼が1920年代に担当した船は、大阪商船を船主とする船で、台湾航路、大連航路など近海を航海する比較的小ぶりの客船であった。先に記した「中村順平が設計した船内装飾設計一覧表」の総トン数の変化からも明らかのように、1930年代に入ると中村の仕事は着実に評価され、その客船の規模は徐々に大きくなっていく。船主も大阪商船のみならず日本郵船が登場し、花形と言われる欧州航路を走るような客船を設計するまでになる。1930年代後半には客船の規模がさらに巨大化し、一人の建築家では全ての公室設計を担えなくなってきたため、船室ごとに設計建築家を割り当てて船内を設計していく手法に変わっていく。こうした割り当て設計においても、中村は客船インテリアの要とも言える一等社交室を多く担当した。戦前最後の客船インテリア設計となった樫原丸においても一等社交室を担当し精魂込めたデザインを行ったが、残念ながら竣工を待たずに航空母艦へと改造されてしまっている。樫原丸をはじめとする現存する多くのカールスキームは、三菱重工長崎造船所史料館が現在も大切に所蔵している。

1. 4. 中村の船内装飾設計の特徴

中村が設計した客船の船内装飾様式は、「現代日本様式」あるいは「新日本様式」と呼ばれる¹⁴⁾。これは、中村が打ち立てた様式¹⁵⁾で、西洋の生活スタイルに即したインテリア空間に、多分に日本的な装飾的要素を取り込んだものだ。中村ら日本の建築家が客船インテリアの設計に関わるまで日本の客船の多くは、西欧の設計会社によって担われ、海外の過去の建築様式が引用されるか、その時外国で流行している様式がそのまま採用されるかのいずれかであった。中村は、そうした客船インテリアの外国依存を否定した。1. 1.でも述べたように、当時の客船はその国の文化を現す象徴でもあったことから、その内部のインテリアが外国の物真似であることは、中村にとっては堪え難いことであったであろう。「動く国土」ともいえる船で自国の独自性を打ち立てるためには、日本の文化や芸術で挑むことこそが唯一の手段だという強い思いがあったのだろう。そして中村は、現代に合致した日本独自の様式を生み出すべきだと唱えて、「現代日本様式」という新しい客船インテリアの様式を提唱していく。アール・デコを基調としながら、日本の伝統的な図柄や工芸がふんだんに採用されたこの「現代日本様式」は、1920年代から試みられ、1940年代にはその評価は定まっていく¹⁶⁾。その特徴としては障子に似せたガラス窓や、六歌仙を描いたガラス、日本の城を表現した漆パネルなど、日本的な要素やモチーフが多用されていることがあげられる。

2. 船内装飾設計資料における特徴

ここでは、陸上建築とは異なる客船のインテリア設計資料の特徴を述べる。

2. 1. 船内装飾設計の特徴と制約

客船の室内装飾設計は船独自の傾向を生み出している。陸上建築とは異なり、客船には、大きく分けて私室と多くの公室が存在する。私室は主に眠ったり身支度する部屋で閉鎖的であるが、公室は長い航海中において皆が集う開けた主要な社交場である。また、当時の客船にはそれぞれに階級が存在し、主に一等から三等までの階級に別れていることが一般的である。当然のことながら、一等が最も上級で部屋や設備は豪華にできていた。中村のような建築家に設計が依頼されたのは、主にこれら一等の公室である。客船インテリアにおいては、こうした階級と公室の役目を踏まえて設計しなければならない。

また、客船のインテリア設計は陸上建築のそれよりも制約がある中で行わなくてはならない¹⁷⁾。代表的な例を二つ挙げてみる。一つ目は、そもそも船は異動手段であることから、陸上建築のように地面に固定されておらず海上を動く。そのため、船の船室設計においては波の上を動く振動を考慮しなければならない。二つ目は、船を運用する効率性と構造上の側面から、船自体の寸法形状が限定されている。とりわけ高さ方向については、陸上建築よりも大きく圧縮された空間となる。したがって、意匠展開は平面的になりがちであるが¹⁸⁾、そのような中、意匠を工夫しなければならない。実際、中村の船内装飾設計では漆パネル等の平面装飾性の強い伝統工芸が多く用いられた傾向があるが、それはこうした制約から生まれた工夫の一つである。

一見、陸上建築との共通点も多いように思われる客船のインテリアだが、こうしたいくつかの特徴と制約がある中で設計を行わなければならないことは注目すべき点である。なぜなら、これらは船内装飾設計独自の特徴となり資料に表出している可能性が高いからだ。よってこうした船内装飾設計独自の特徴と制約は、多様な対象のスケッチが混在する中村順平「スケッチブック」資料の中から船内装飾スケッチ資料を特定するにあたり、大きな手がかりとなるだろう。

2. 2. 船内装飾設計特有の具体的事例について

これより、各船室の特徴的事例と、船独自の制約から生まれた客船インテリア設計の特徴を考察して列挙していく。ただし全ての事例をあげるのではなく、本稿では中村順平「スケッチブック」資料の中から、船内装飾設計資料であると推定し得るに役立つであろう具体的事例についてのみ取りあげるものとする。

2. 2. 1. 船内公室の特徴

ここでは主に中村が設計した一等社公室と一等喫煙室、一等読書室に限定して特徴的事例を述べる。

一等社交室は船の代表的な公室とされ、公式レセプション等が開催される、多くの人が集う客船の要とも言える空間である。使用は男性よりも女性がメインとされ、装飾は優雅さと豪華さを特徴としている。また、2デッキ吹き抜けの高い天井を持つものが多い¹⁹⁾。安楽椅子、テーブル等が適宜配され、ピアノが置かれている²⁰⁾。また、暖炉が設置されていることが多いことも特徴である。一等喫煙室は、主に男性が使用することが前提とされている²¹⁾。多くは革張りの椅子、テーブル等が配されており²²⁾、男性的で重厚な印象を与える装飾が特徴的である。一等読書室は、本を読んだり、手紙を書いたりする部屋である。かつての船旅は時間がかかるもので、横浜からサンフランシスコまで2週間、欧州までは約1ヶ月を要した。そのため、船内では読書をしたり、家族に手

紙を書いたりして時間を過ごした。読書ルームには書棚が設けられているのが特徴である。

2. 2. 2. 動かない家具（頑強・備え付け）

一見、陸上建築の室内における家具と大差ないように見える家具だが、そこには大きな違いがある。まず第一に、家具の中でもとりわけテーブルの脚に注目してみたい。船の家具は、陸上建築のそれに比して圧倒的に太く頑丈に出来ている。また、脚台が簡単には倒れないよう大きく安定感のある広い面になっている（[写真1]左手前に見えるテーブルの脚）これは、船が揺れた際に容易に動いたり倒れたりすることを避けるためである。場合によっては、船ではその頑強なテーブルの脚が船の床面にボルトで固定されていることもある。このように、船の家具が陸上建築のようなプロポーションでないことは、船内装飾資料を見分けるための一つの判断材料になり得る。



[写真1] りおでじやねいろ丸一等喫煙室：日本郵船歴史博物館蔵



[写真2] 香取丸一等社交室：日本郵船歴史博物館蔵

次に、室内壁面に備えられた家具を検討してみたい。先のテーブル脚の頑強さでも述べたように、船内では、海上の揺れに伴って家具が移動してしまうことを避けなければならない。そのため、家具は備え付けとされることが常である。これは、限られた船内スペースを有効活用することにもなるため、頻繁に用いられる手法だ。わかりやすいのは、壁面に長く設置されたソファだ [写真2]。

こうしたソファは動かすことは想定されておらず、壁面、床面にぴたりとくっついて設計される。よって、備え付け家具の多さは、船内装飾スケッチの特徴の一つとして、着眼すべき点である。

2. 2. 3. 揺れない照明器具

照明器具は、陸上建築のそれに比べると圧倒的な違いがある。何度も述べてきたが、船は動く。海が荒れれば激しく揺れる。そうしたことから、照明器具は固定されていることが常で、客船ではシャンデリアのように揺れやすいデザインを採用することが困難である²³⁾。揺れて破損し、ガラスが乗船客の上に落ちるようなことがあってはならないからだ。吊るし線のない固定された平坦な照明



[写真3] 新田丸一等社交室：日本郵船歴史博物館蔵

器具は、船内装飾設計の大きな特徴の一つである [写真3]。その一方で、客船における電気照明は装飾の一大要素であるため、公室等の照明には細心の注意が払われている²⁴⁾。

2. 2. 4. 天井（低い・吹き抜け）

構造上の制約から、効率的な船室数を確保するために、船では自ずと低い天井になる²⁵⁾。そのため、そうした低い天井を克服するために、豪華客船の主要な公室では折上げ天井を採用したり、もう1層分貫いて2デッキ吹き抜けの天井が用いられることがある [写真4]。そうすることによって、船室の閉鎖的な狭い空間を、少しでも広く感じさせるような工夫をしている²⁶⁾。



[写真4] 氷川丸一等食堂：
日本郵船歴史博物館蔵

2. 2. 5. 曲線（床・壁）

当時の船内の床や天井は、陸上建築のように平らにはできていない²⁷⁾。床にはシアーとキャンバーという上向きの反りを持つ梁をつけるのが慣習となっており、中央が高く、両舷に向かってなだらかに下がる、ちょうど馬の鞍のような傾斜を持つことが一般的だった。このカーブを描く梁の役割は、構造的な役割を担うのはもち

ろんのことながら、航海中に甲板に打ち上げた水が舷外に流れ落ちて行きやすいという利点もあるために設けられていた²⁸⁾。

曲線となるのは床だけではない場合が多い。というのも、船は曲線からできている。船首、船尾の両端はとがり、曲線を描いてふっくらとした流線型をしている。このように多くの曲線からなる船の室内は、直線だけで効率良く仕切ることが困難で、部屋の壁の随所に曲線が現れる。舷側に設けられる私室ではよく現れる曲線だが、船の中央に設けられることが多い公室でも時折見られた。公室の場合は舷側ではなく、操舵室のように進行方向に向かって曲線を描くことが多い。こうした船独特の壁に現れる曲線は、平面図で容易に見つけることができるため、船内装飾設計のスケッチ資料を判別する際に大いに役立つ情報である。

3. 中村順平の船内装飾に関するスケッチの分析と考察

本章では、主に2.2.の船内装飾設計特有の具体的事例を参照し、中村順平「スケッチブック」資料の中から船内装飾資料に該当すると思われるスケッチを選定し、分析する。そして、中村順平「スケッチブック」資料のそれぞれのスケッチブック資料について、おおよその制作年代を特定する。

3.1. 中村順平「スケッチブック」01の分析

【fig. 01】【fig. 02】

連続するこれらの頁で注目すべきは、【fig. 01】上段と【fig. 02】下段スケッチにあるカーブを描く線だ。これは2.2.5.で述べた曲線の特徴に当てはまり、船に関するスケッチである可能性があると推測される。さらに【fig. 02】下段では、壁面に沿わせてソファらしきものが描かれていることから、2.2.2.で述べた備え付け家具の可能性が高い。【fig. 02】の上段では中央に長い日本刀らしきものが飾られているようにも見える。りおでじゃねいろ丸一等喫煙室には、甲冑（[写真5]中央）だけではなく日本刀（[写真1]中央）も飾られていたため、りおでじゃねいろ丸一等喫煙室の構想を練ったスケッチである可能性がある。しかし、設計段階で室内形状が変更された可能性もあるが、竣工時のりおでじゃねいろ丸一等喫煙室の平面図には曲線が見当たらない。そのため、船名については定かではないが、これらは船内装飾設計に関するスケッチと推測される。



【写真5】りおでじゃねいろ丸一等喫煙室
：大阪歴史博物館蔵

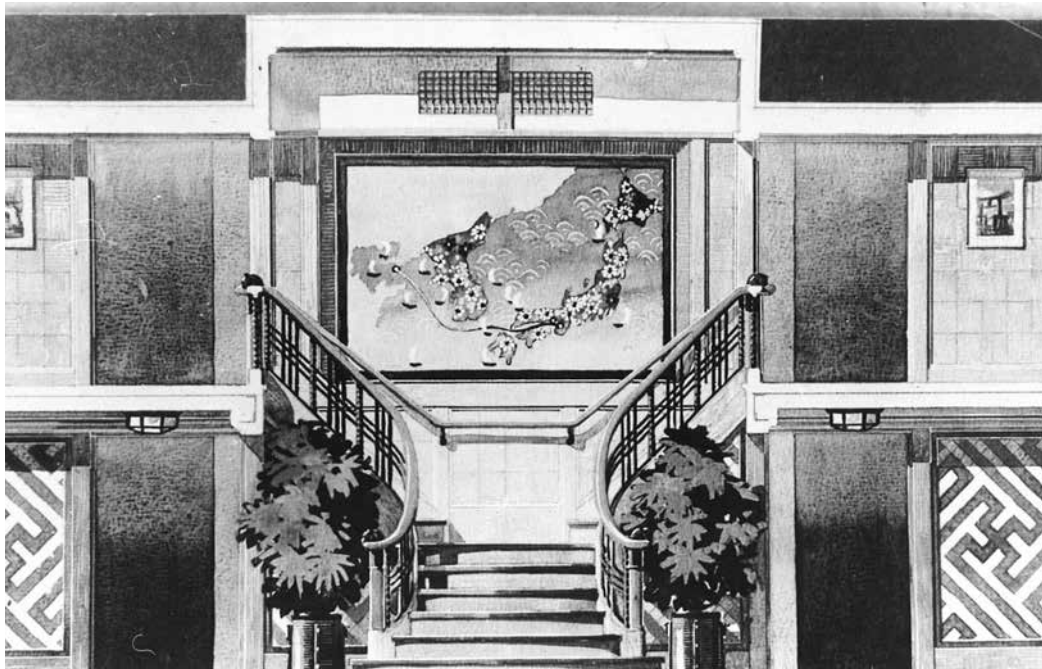
【fig. 03】

上段には、【fig. 02】と同じく平面図にカーブが現れている。また上段左下は、中央にはソファとテーブルが設置され、壁面には壁面形状に沿った備え付けらしきソファ家具が描かれている。これらの特徴が2.2.5.の曲線と2.2.2.の動かない家具にあてはまるため、船内装飾設計資料と推測される。さらに、本スケッチ下段には中央に暖炉らしきものが描かれており、2.2.1.の船内公室の特徴から、本スケッチは一等社交室の船内装飾設計資料と推測される。

【fig. 04】

上段右上に描かれている意匠は、うる丸一等エントランス及び階段室の意匠に酷似している[写真6]。最終的な意匠[写真7]とは異なるが、カラースキーム段階の資料[写真6]と比較してみると、これが上段スケッチとほぼ同じ意匠であることがわかる。よって、【fig. 04】上段右側のスケッチについては、うる丸一等エントランスの意匠スケッチと推測される。

下段の右上に描かれている平面図は、一部カーブを描く室内形状となっている。また壁面には沿うように備え付けと推測されるソファが設けられている。これらは、2.2.5.の曲線と2.2.2.の動かない家具の特徴に合致する。また、下段左上には、中央に甲冑らしきものが描かれている。りおでじゃねいろ丸一等喫煙室には甲冑が飾られていたことから（[写真5]中央）、竣工時の意匠とは異なる部分が多いが、下段のスケッチはりおでじゃねいろ丸一等喫煙室の習作スケッチであった可能性が高い。本スケッチに関しては、上段と下段で異なる船のスケッチが記されているが、うる丸の竣工が1929年、りおでじゃねいろ丸が1930年と1年違いであることから、中村が同時期にそれぞれの船内装飾設計を進めていたと考えると問題ないと推測される。



【写真6】
うる丸一等
エントランス
及び階段室：
日本郵船歴史
博物館蔵

【fig. 05】

上段の右上に描かれたテーブルの脚は、壁面の柱と比較すると随分と太く頑丈な脚に見える。ま

た上段右下に描かれた図では、壁面に沿って席が設けられ、その中央にテーブルが設置されている。またそのテーブル脚台は、2.2.2.の動かない家具で述べたように船独自の面が広い脚台のように見受けられる。

下段に描かれた扉あるいは壁面は、天井部分が曲線を描いており、これも2.2.5.で述べた船内装飾設計における曲線の特徴に合致する。こうしたことから、本スケッチは船内装飾に関するスケッチと推測される。

【fig. 06】

上段、下段共、たくさん描かれているのは照明器具だと推測される。ここで注目したいのは、照明器具のデザイン、そして天井からの吊り下げ方だ。いずれも余計な装飾を排したシンプルなデザインで、その吊り下げ方法は、船の動揺に耐えられるよう固定することが想定されている。これらは、2.2.3.の揺れない照明器具の特徴にあてはまることから、本スケッチは船内装飾設計に関するスケッチと推測される。

【fig. 07】

下段のスケッチには、中央に窓壁面に沿って備え付けと思われるソファが描かれており、これは2.2.2.動かない家具の特徴に合致する。また、天井に設けられた揺れない照明も2.2.3.の特徴に合致する。よく見ると右端に「インキ壺」という文字が書き込まれているが、これにも注目してみる。2.2.1.の一等読書室の特徴にもあるように、船旅は船内で手紙を書くことが想定されているため、船内で公室にインキ壺を備えていた可能性が高い。手前に無造作に置かれたトランクが描かれるなど、本スケッチは船内装飾設計にかかるスケッチと考えて問題ないと思われる。

さらに[写真7]と比較してみると、壁面扉と天井照明の意匠が酷似している。よって、本スケッチはうらる丸一等エントランスに関するスケッチであった可能性が高い。



[写真7]
うらる丸一等
エントランス
：日本郵船歴史博物館蔵

【fig. 08】

下段のスケッチには左上奥に窓が見え、その手前に壁面に沿って備え付けられたソファが見える。これは2.2.2.の動かない備え付け家具の特徴と合致することから、船内装飾設計にかかるスケッチと推測される。

【fig. 09】

下段の中央と右下の平面図に曲線が見られる。この特徴が2.2.5.の曲線の特徴に合致することから、下段のスケッチは船内装飾設計に関するスケッチと推測される。

【fig. 10】

下段のスケッチの天井が吹き抜けになっており、2.2.4.の特徴に合致する。また吹き抜けの天井に加え、正面には甲冑らしきものが見える。これは【fig. 04】下段左上と同じく、りおでじゃねいろ丸一等喫煙室の甲冑〔写真5〕を描いたであろうと推測される。吹き抜け天井と甲冑から、ほぼりおでじゃねいろ丸一等喫煙室のスケッチで間違いないと推測される。

3.2. 中村順平「スケッチブック」01に関する考察

中村順平の「スケッチブック」01については、主に船内装飾設計独自の特徴を元に判断し、およそ10点の画像²⁹⁾について、船内装飾設計にかかるスケッチ資料であろうと推察することができた。これらの中には、1929年に竣工したうらる丸一等エントランス、1930年に竣工したりおでじゃねいろ丸一等喫煙室と推測される船室が描かれていたことから、設計期間を約1～2年と見積もると、このスケッチブックは、およそ1927～1930年頃にかけて描かれたものと思われる。この時期は、中村が船内装飾設計に熱心に取り組み始めた時期でもあり、中村の船内装飾設計の過程を知ることができる、貴重なスケッチ資料である。

3.3. 中村順平「スケッチブック」02の分析

【fig. 11】

左上に描かれた図案は、上部に城のような形状が見え、樫原丸一等社交室の壁面パネルの意匠（〔写真8〕の壁面部分拡大）と酷似している。また、その下に描かれた手押し車と右上に描かれた人物は、その壁面パネル図案の一部と酷似しており、パネル図案の細部を描いたものと推測される。右下に描かれたソファは、樫原丸一等社交室壁面パネルのスケッチが描かれたページと同頁に描かれているということと、その形状が樫原丸一等社交室のソファ（〔写真8〕の椅子部分拡大）に酷似していることから、本スケッチは樫原丸一等社交室にかかる船内装飾スケッチと考えられる。

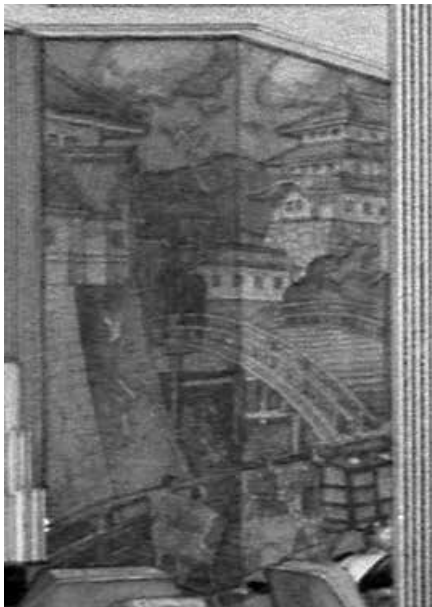
【fig. 12】

左上に1点と、右側に3つ並んだ、鼓や能面の図柄がデザインされたソファは、いずれもその図柄と形状から樫原丸一等社交室のスケッチと推測される（〔写真8〕の椅子部分拡大）。さらに左下と中央下に描かれた2点の図案は、こちらもその図柄から、前述したソファの細部を描いたものと推測される。また中央の二人の人物は、【fig. 11】で描かれた人物と同じく、樫原丸等社交室の壁面パネルの図案（〔写真8〕の壁面部分拡大）と酷似していることから、本スケッチは樫原丸

一等社交室のスケッチと推測される。これらのスケッチから、樫原丸一等社交室が中村の船内装飾設計の特徴である「現代日本様式」が存分に生かされたデザインであることが分かる。



【写真 8】 樫原丸一等社交室カラスキーム：三菱重工株式会社長崎造船所蔵



【写真 8】 の壁面部分拡大



【写真 8】 の椅子部分拡大

【fig. 13】

中央に描かれたスケッチには太鼓橋がかかり、その太鼓橋の左手には城が見える。この構図は、樫原丸一等社交室壁面パネルの構図（【写真 8】の壁面部分拡大）と同様であり、本スケッチも樫原丸一等社交室に関するスケッチ資料と推測される。

【fig. 14】

上部左右に描かれた図案は、いずれも樫原丸一等社交室の天井図案【写真 8】と酷似している。樫原丸では二層吹き抜けの天井で凝った意匠が施された。これらはそのための習作スケッチと推測される。また、上部左に描かれたスケッチに見える照明器具についても、揺れない照明器具が 2. 2. 3. の特徴と合致するとともに、樫原

丸一等社交室の照明器具 [写真 8] と似ている。こうしたことから、本スケッチは檀原丸の一等社交室のスケッチと推測される。

【fig. 1 5】

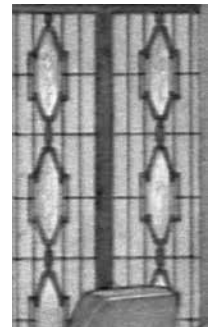
描かれている図案が【fig. 1 4】下段に描かれていた図案と似ていることから、連続性のあるスケッチと考えられる。よって、本スケッチも【fig. 1 4】と同じく檀原丸一等社交室天井意匠に関するスケッチと推測される。また中央の人物と馬は、その躍動感ある動きから、檀原丸一等社交室正面舞台に描かれた、桜満開の下で暴れる白馬を男が手綱を引いて繋ぎ止めている図案（[写真 8] の正面舞台部分拡大）の習作であると推測される。本スケッチは単独での判断は困難であるが、頁の連続性から、檀原丸一等社交室のスケッチであると推測される。



[写真 8] の正面舞台部分拡大

【fig. 1 6】

右上から下段にかけて何点も描かれている八角形の図案がある。これは、檀原丸一等社交室の扉装飾と酷似している。また檀原丸一等社公室には、【fig. 1 5】でも述べたように正面舞台に桜の下で暴れる白馬と男の構図（[写真 8] の正面舞台部分拡大）が見られるが、本スケッチでは中央に描かれた前足を大きく上げた馬が、檀原丸一等社交室の正面舞台にあるその装飾図案の白馬部分と酷似している。こうしたことから、本スケッチは檀原丸一等社交室に関するスケッチと推測することができる。



[写真 8] の扉装飾部分拡大

【fig. 1 7】

右上に描かれた壁面パネルと柱部分、また右端に少し見えるドアと天井照明が、檀原丸一等社交室とほぼ同じ配置 [写真 8] で、意匠も酷似している。この下に描かれた照明のスケッチは、右上に描かれたものと同様 2. 2. 3. の特徴を持つ揺れない天井照明で、檀原丸一等社交室の天井照明と推測される。こうしたことから、本スケッチについても檀原丸一等社交室のスケッチと推測される。

【fig. 1 8】

左右に描かれているのは、その意匠と形状から、檀原丸一等社公室正面グリル [写真] のスケッチと推測される。また、その下に丸で囲まれているスケッチについても、その意匠から【fig. 1 4】や【fig. 1 5】と同じく檀原丸一等社交室の天井スケッチと推測される。

3. 4. 中村順平「スケッチブック」02に関する考察

中村順平「スケッチブック」02については、「現代日本様式」の特徴的な意匠と檀原丸一等社交室カラースキームとの酷似性から、比較的容易に船内装飾設計にかかるスケッチであろうと推察される 8 点について選び出すことができた。また、そのスケッチの連続性から、中村順平の「スケッ

チブック」02から選び出した8点については、おおよそ樫原丸一等社交室のスケッチであることは間違いのないと思われる。また樫原丸は1939年起工、1942年竣工予定のはずが航空母艦に改造されて1941年進水³⁰⁾となったことから、この中村順平「スケッチブック」02は、おおよそ1938～1941年の間に描かれたものであろうことが推測できる。

樫原丸は日本の客船史上、最高の優秀客船となるはずが、就航することなく航空母艦隼鷹（じゅんよう）へと改造された。正面の舞台には古代の雅楽が、中央グリルでは中世の能楽が表現されている。正面舞台中央には桜と馬を引く男の図があり、部屋の四隅には日本の城を描いたレリーフを、漆工芸家の松田権六と制作する予定だったという。また、椅子は日本独自の図案で、張り地1枚ずつ図案を変える予定だったらしく³¹⁾、完成していれば樫原丸は「現代日本様式」を代表する意匠であったに違いない。そのような客船の船内装飾設計のスケッチが残っていることは貴重であるとともに、設計者中村の制作過程をうかがい知ることのできる価値ある資料である。

3.5. 「スケッチブック」03・04について

「スケッチブック」03・04については、船内装飾設計の特徴が見られるスケッチを見つけることはできなかった。そのため年代の特定も行うことができなかった。

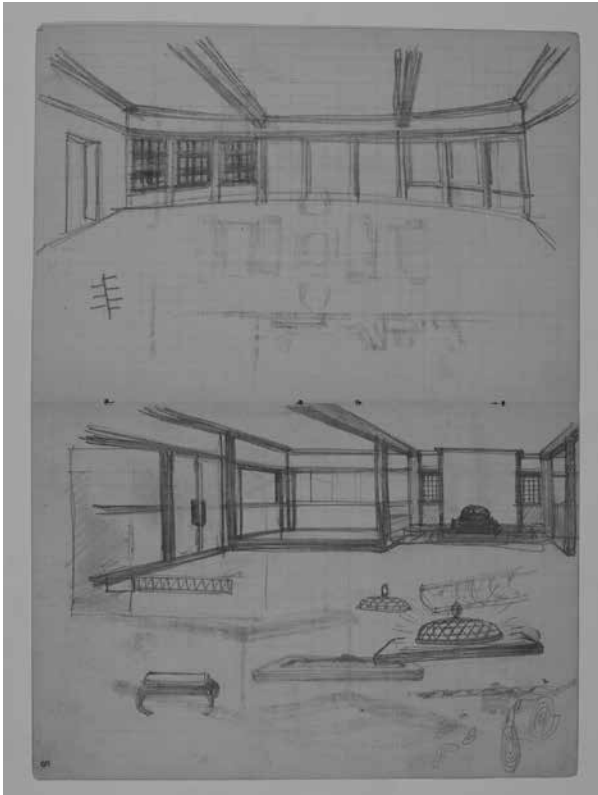
おわりに

中村順平「スケッチブック」資料群のうち中村順平「スケッチブック」01・02で計18点の船内装飾設計にかかるスケッチ資料を推定することができた。本資料群は、建築家中村順平の全容を明らかにするために重要なものであることは疑いがないと同時に、船内装飾家中村順平を理解するためにも重要な資料群である。さらには、日本の船内装飾史の観点においても貴重な資料群である点も強調しておきたい。客船の多くは戦争により失われ、多くの資料も戦争、そして時の経過とともに散逸してしまっているのが現状だ。今日、日本の豪華客船時代の客船船内装飾設計資料で現存する主なものは、長崎造船所資料館が所蔵するカラースキーム・竣工写真・図面資料と、船主であった日本郵船と商船三井（旧大阪商船）が所蔵する竣工写真資料である。その他には、松田平田設計事務所のように設計に関わった事務所が現在も図面を数点所蔵していたり、建築家の遺族がカラースキームを所蔵していたりという稀有な例もあるが、そのほとんどがもはや手に取ることができないのが実情である。今後、かつて国内の一流建築家たちが設計に携わり、「動く国土」とされた客船の船内装飾設計について調査研究を進めていくためにも、建築家たちが何を考え、どのような制作過程を歩んだのかをうかがい知ることができるこの中村順平のスケッチ資料群は貴重である。本資料群は、「現代日本様式」を打ち立てた中村がどのような設計思想のもと船内装飾設計を行っていたのかを読み取ることができるとともに、既存のカラースキームや竣工写真資料等からはうかがい知れない建築家の船内装飾設計のプロセスを追うことができる価値あるものである。

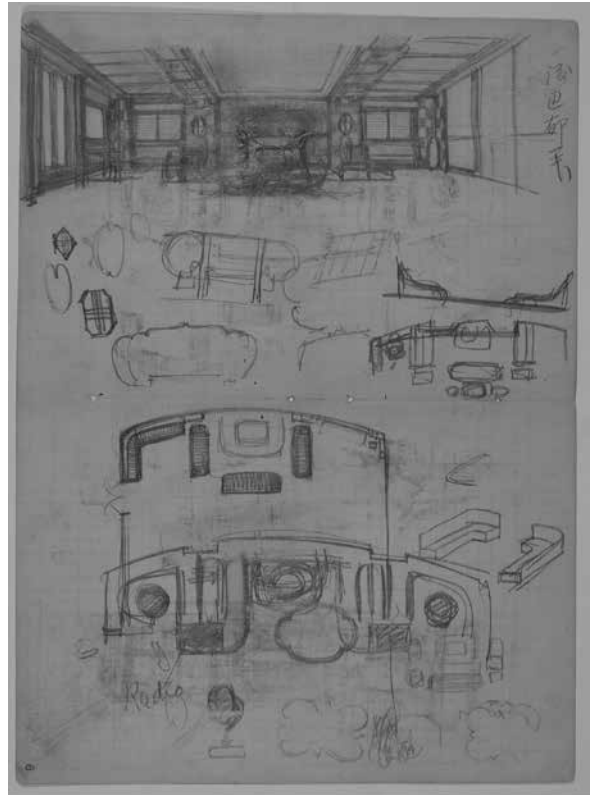
■註

- 1) 三菱重工業株式会社船舶技術部『豪華客船インテリア画集』アテネ書房(1986)、網戸武夫『情念の幾何学』建築知識(1965)、『洋上のインテリア展示図録』日本郵船歴史博物館(2007)、『洋上のインテリアⅡ展示図録』日本郵船歴史博物館(2011)に掲載されている写真と、日本郵船歴史博物館、大阪歴史博物館が所蔵する客船室内写真資料を参照した。
- 2) 三菱重工業船舶技術部編『豪華客船インテリア画集』アテネ書房(1986)126頁
- 3) 『装飾の躍動 ホテル・豪華客船(村野藤吾のデザイン・エッセンス)』建築資料研究社(2000)
- 4) 前掲書2)、168頁
- 5) 前掲書2)、141頁
- 6) 網戸武夫『情念の幾何学』建築知識(1965)259頁
- 7) 丹下健三、藤森照信『丹下健三』51頁「九百番館プール 1940年」となっているが、No.900は船番号で樫原丸を指していると推測される。設計年と三菱重工業株式会社船舶技術部『豪華客船インテリア画集』105頁のカラースキームを照らし合わせると、これが樫原丸一等プールであることはほぼ間違いないと思われる。
- 8) 6)に同じ
- 9) 日本郵船歴史博物館『洋上のインテリアⅡ』展示図録(2011)17頁
- 10) 前掲書6)、253頁では総数22隻とされているが、370～375頁の年譜にてうすりい丸が1929年と1931年に2回記載されているため、ここでは同船を誤って2回記載したものとして、総数21隻としてカウントとしている。大西春雄氏が図面整理の際に記したメモには、より多い28隻の船が掲載されている。今後、正確な資料調査が待たれる。
- 11) 本表の作成に際しては、次の書籍を参照した。三菱造船株式会社、山高五郎監修『商船建造の歩み1887～1958』(1959)、神戸造船所五十年史編纂委員会『新三菱神戸造船所五十年史』(1957)、『川崎重工業株式会社社史(別冊)一年表・諸表-』川崎重工業株式会社(1959)、三井造船株式会社50年史編纂委員会『三井造船株式会社50年史』(1968)
- 12) 前掲書6)、251頁
- 13) 前掲書6)、96～97頁
- 14) 本稿では「現代日本様式」を用いる。
- 15) 大泉博一郎「船内設計と中村順平」三菱重工業船舶技術部編『豪華客船インテリア画集』アテネ書房(1986)127頁、ただし、中村が最初に手がけた長城丸で仕事を共にし、その後も頻繁に仕事を共にした大阪商船の造船技師 和辻春樹が自らの著書『随筆船』(1948)192頁の中で、「私が室内装飾設計を依頼するときは建築家や装飾設計家に対して現代日本様式と假に名付けて装飾様式を指定するが」とあるように、中村同様、和辻もはやくから「現代日本様式」を提唱し、その浸透に大きな役割を果たしたと思われる。
- 16) 前掲書15)、128頁
- 17) 樋口益次郎、小川欣一、寺尾直昭「客船インテリアの歴史」三菱重工業船舶技術部編『豪華客船インテリア画集』アテネ書房(1986)132～133頁
- 18) 17)に同じ
- 19) 前掲書17)、134頁
- 20) 和辻春樹『造船学 上巻』朝日新聞社出版(1943)37頁
- 21) 19)に同じ
- 22) 20)に同じ
- 23) 19)に同じ
- 24) 和辻春樹『造船学』朝日新聞社出版(1943)51頁
- 25) 小野政雄、赤星光雄、相原和樹「戦前の豪華客船について」三菱重工業船舶技術部編『豪華客船インテリア画集』アテネ書房(1986)143頁
- 26) 19)に同じ

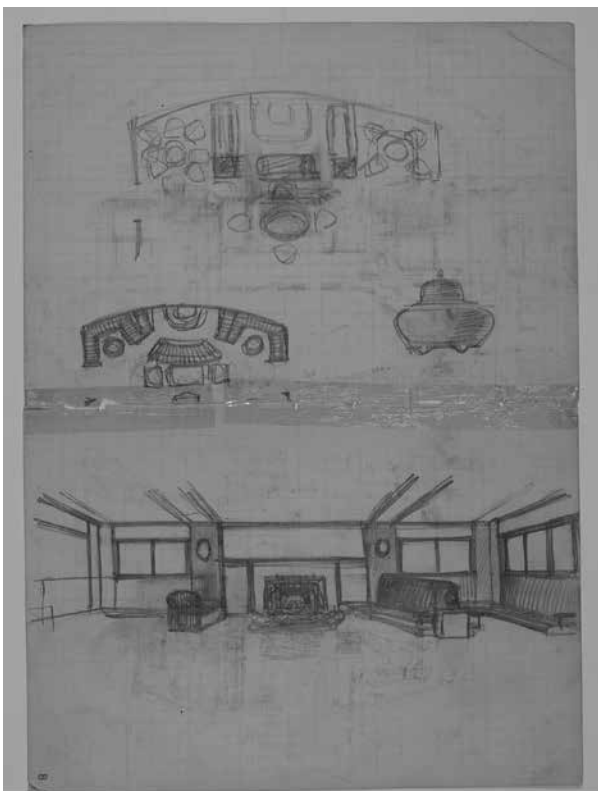
- 27) 佐々木達三「秩父丸・氷川丸・日枝丸設計の頃」三菱重工業船舶技術部編『豪華客船インテリア画集』アテネ書房（1986）
118頁、ただし、一部シアードキャンバーの影響を受けない船室を売りにした船もあったが、まだ一般的ではなかった。
- 28) 和辻春樹『随筆船』明治書房（1940）93～96頁
- 29) 「スケッチブック」01では、画像データの都合により、2頁の連続を1画像（1点）として扱い、それぞれ上段・下段として述べた。
- 30) 三菱造船株式会社、山高五郎監修『商船建造の歩み1887～1958』（1959）
- 31) 大泉博一郎、平沢順「対談日本のインテリアデザインを語る」壁装材料協会編集委員会『かべがみ』壁装材料協会（1978年9月号）



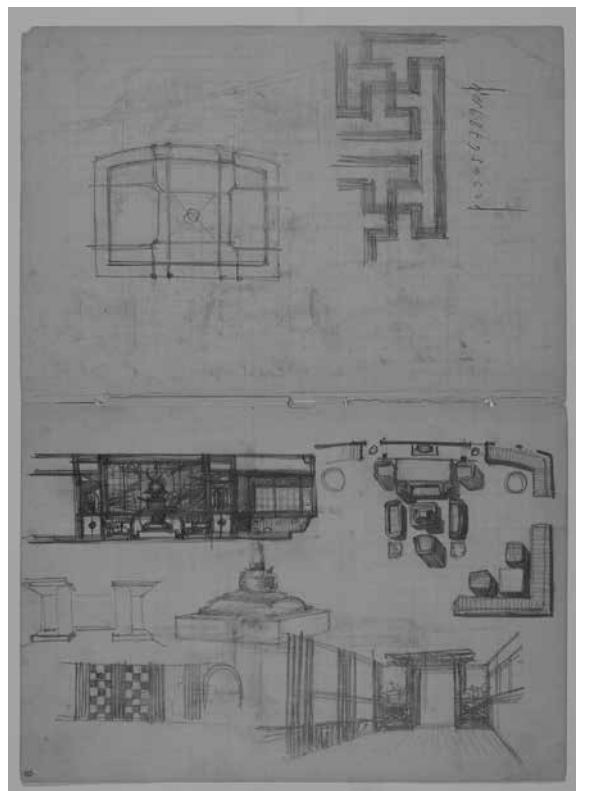
【fig. 0 1】



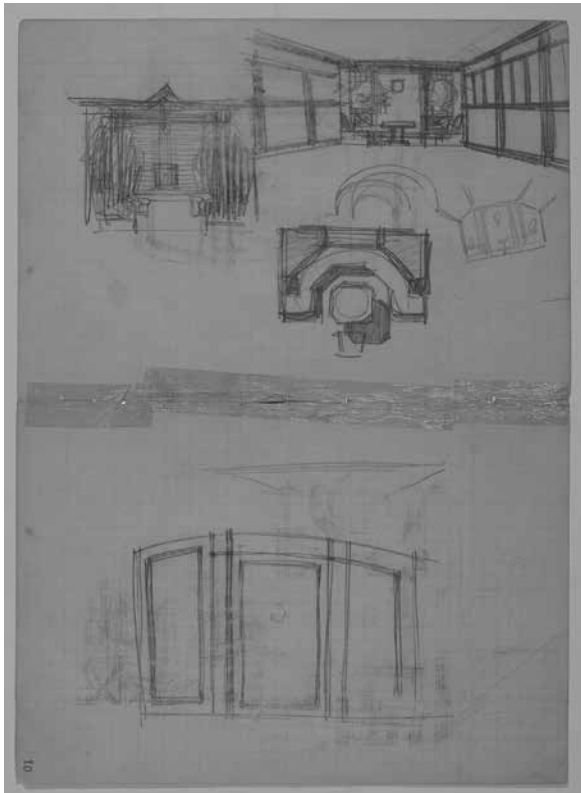
【fig. 0 2】



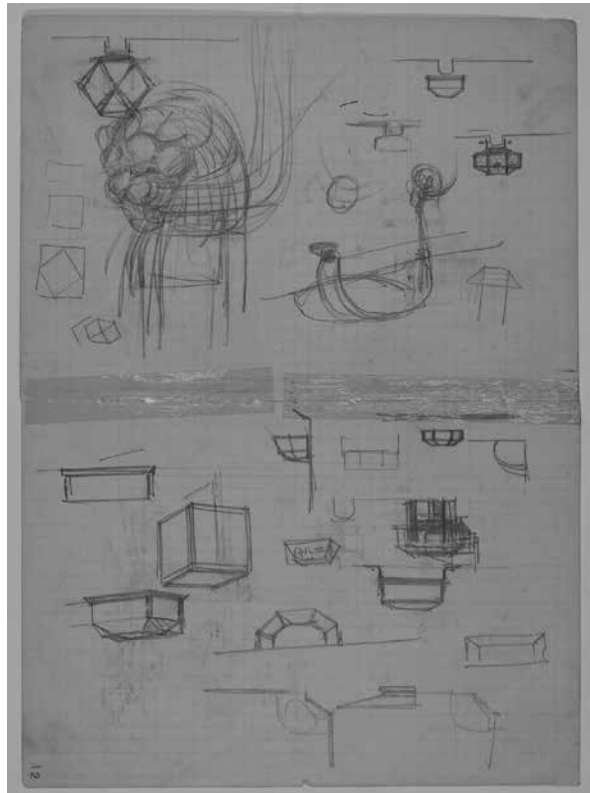
【fig. 0 3】



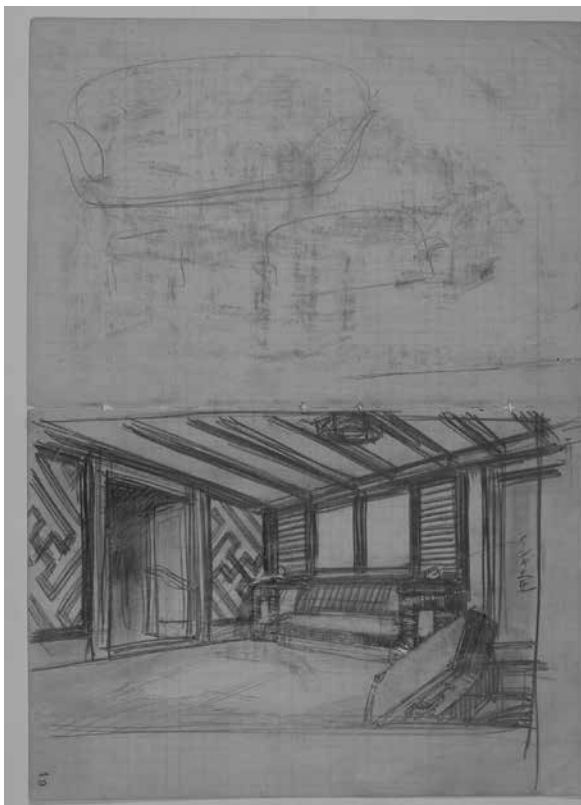
【fig. 0 4】



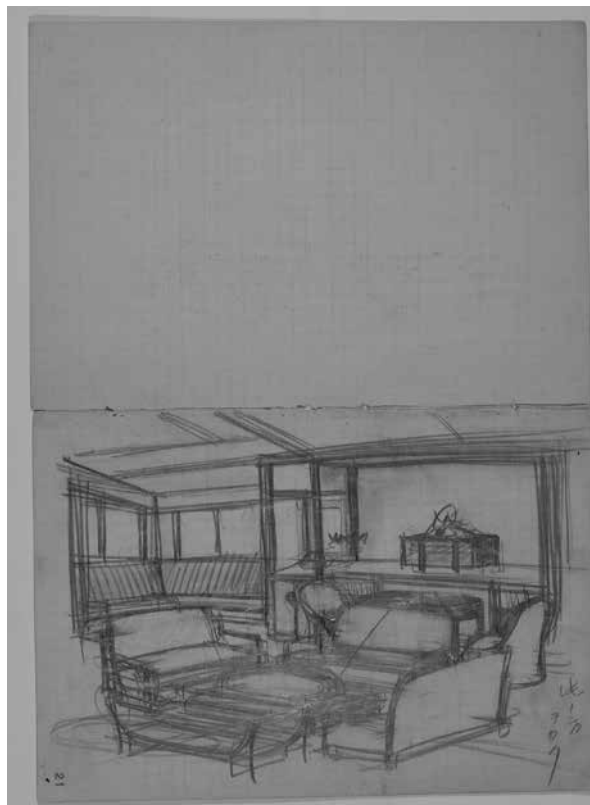
【fig. 05】



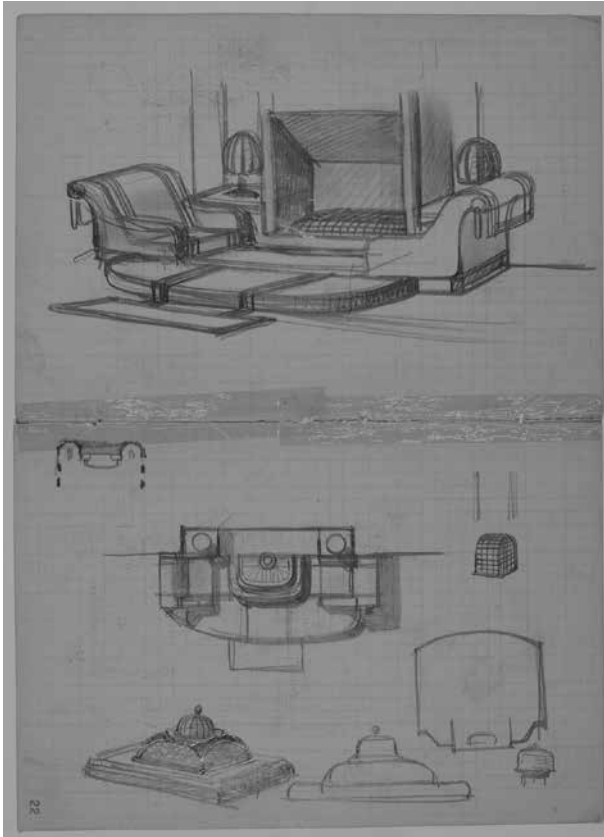
【fig. 06】



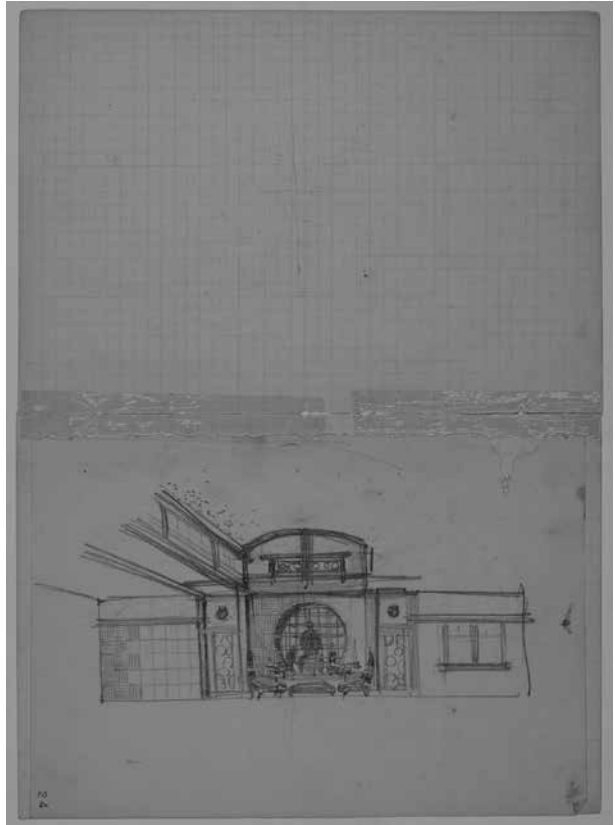
【fig. 07】



【fig. 08】

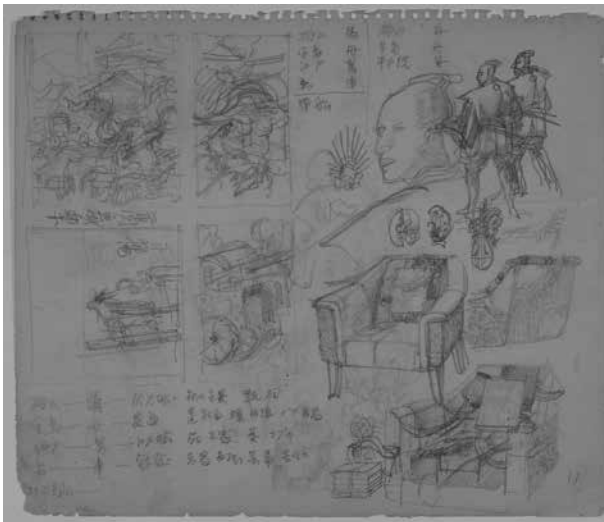


【fig. 09】



【fig. 10】

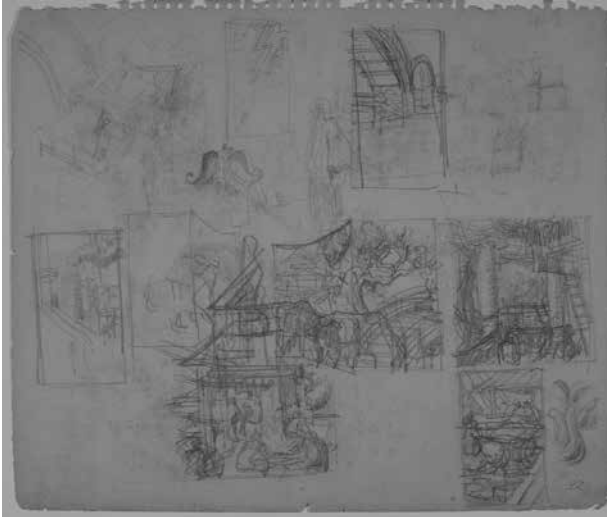
中村順平「スケッチブック」02



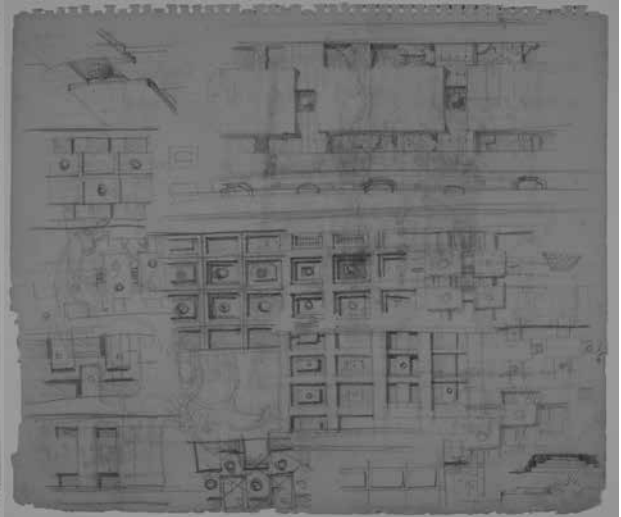
【fig. 11】



【fig. 12】



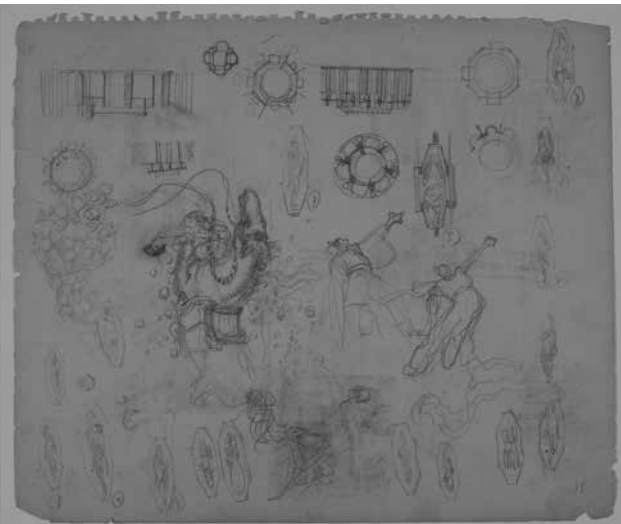
【fig. 13】



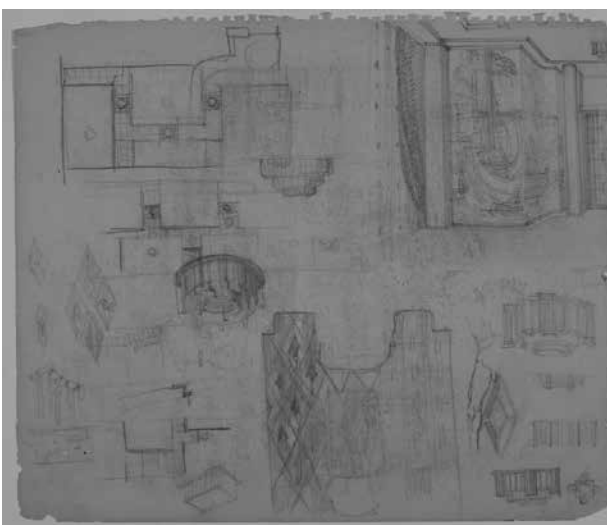
【fig. 14】



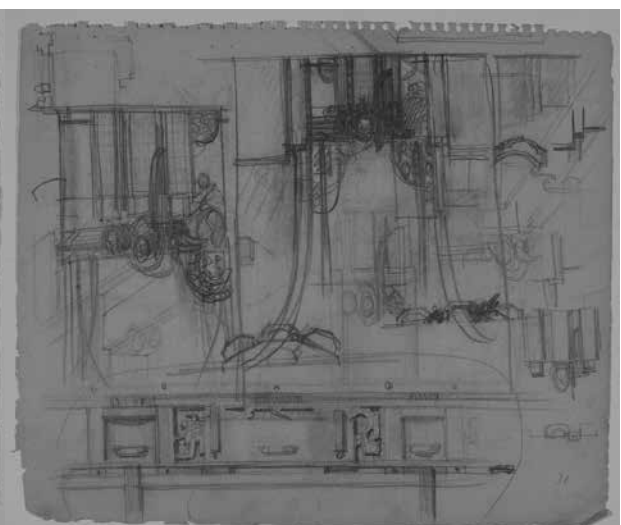
【fig. 15】



【fig. 16】



【fig. 17】



【fig. 18】