

戦前における日本の客船インテリアの特徴

織田 茜衣*, 田畑 博子**, 片山 勢津子***

Features of Interior Design in Japanese Passenger Ships before World War II.

ODA Akane, TABATA Hiroko, KATAYAMA Setsuko

1. はじめに

海外航路の客船は、戦前のインテリアデザインを語る上で看過できない存在である。客船インテリアは、陸上建築とは異なる発展を遂げた。違いとして、①湿度・日射・動揺・材料・広さ・高さなど船としての制約、②海外への移動手段であり日本文化を海外に広める要素、③国からの大規模な助成、④船会社の影響、⑤航路の特徴、⑥客船としての部屋の構成、⑦部屋や等級ごとに異なる設計者、などがある。しかし、戦災によって資料の多くが失われたため、不明点が多い。

戦前の客船インテリアを扱った文献として、三菱重工業船舶技術部編「COLOUR SCHEME 豪華客船インテリア画集」(アテネ書房, 1986)が知られる。豊富に掲載されたカラースキームから、往時の客船インテリアを偲ぶことができる。ただし、カラースキームは計画案であり実態とは異なる。また、カラースキームの残る客船を中心に扱っているため、資料の偏りは否めない。

そこで本研究では、当時の写真資料や設計者を中心に資料を収集整理し、改めて戦前の客船インテリアのデザインの歩みを概観する。

2. 時代背景

多くの客船は、戦争など国際情勢を背景に、国から補助が出され、航路の開設や船会社の設立によって建造された。日本で客船が出来る契機となるのは、台湾出兵(1874)である。その後、日清戦争が起こり(1894)、航海奨励法、遠洋特定航路補助(1896)が出されたことで欧州、シアトル、豪州航路が開設された。そのとき建造された船が『山城丸』ほか2隻である。

日露戦争(1904)の後、各航路復旧のため、日本郵船は大型ではない『賀茂丸』『香取丸』クラスを建造した。一方、東洋汽船はサンフランシスコ航路開設のため、大型船『天洋丸』クラスを建造した。

第一次大戦後、アメリカの太平洋進出に対抗するため、東洋汽船と日本郵船は合併(1926)し、『浅間丸』クラスを建造した。また有事に備えて、船舶改善助成施設(1932-36)・優秀船建造助成施設(1937)・遠洋

航路助成施設(1937)・大型優秀船舶建造助成施設

(1938)が制定され、『新田丸』『あるぜんちな丸』『報国丸』『樫原丸』クラスが建造された。

3. 船会社

海外航路の客船の大半は、日本郵船と大阪商船が運行していた。デザイン的には、日本郵船は西洋の様式を中心に、大阪商船は『現代日本式』を代表する船を製造している。この特徴には、両社の歴史と航路の違いに加えデザインの決定状況が異なることが関わっていると思われる(表1)。つまり、日本郵船が先進海運国の主流である西洋の様式を取り入れ、それらの国の仲間入りを目指したのに対し、大阪商船は基本設計に和辻春樹ら東大船舶工学科の出身者の考えを取り入れることで『現代日本式』を生み出していったと考える。

表1 日本郵船と大阪商船の違い

	日本郵船	大阪商船
歴史	政府と結びつきが強く、初期から大型船を建造する。建造技術は外国から学ぶ。	船主達の自主運営によるやり方で発足し、初期は国内用の小型船を建造する。
航路	多くの先進海運国が運航する遠洋航路を担当する。	国内航路から近海、そして遠洋航路を担当するようになる。
デザイン決定	依頼先である造船所や企業が任される。	船主である船会社の基本設計者が主体となる。

4. 設計者

室内設計に関わった人物としては、中村順平、村野藤吾が広く知られる。ここでは企業も含めて概説する。

中村順平(1887-1977):『長城丸』以後23隻に関わり、『樫原丸』の一等社交室が代表作として知られる。

村野藤吾(1891-1984):『高砂丸』『あるぜんちな丸』『ぶらじる丸』『樫原丸』などに関わった。

神坂雪佳(1866-1942):画家で『日光丸』などに関わった。壁面や家具の布デザイン、船内に飾られたパネル原画を行っているが、いずれも伝統を生かしたデザインで日本の伝統色を使用している。西洋の色使いや

澤部清五郎(1884-1964):画家であるが透視図を本格的に学び、客船以外にも御料車の内装や家具の設計まで手がけていることから、室内装飾デザイナーと言うべき存在であったと思われる。『天津丸』『浅間丸』『日枝丸』『日光丸』、戦後の『むらさき丸』に関わった。神坂がどちらかというとな部分的な関わりであったのに対し、澤部は客室全体をトータルにデザインしており色調も明るい。川島織物セルコン織物文化館には、澤部が関わったと思われる『浅間丸』の不採用プランが残されており¹、かなり早い時期から客船インテリアに積極的に関わっていたと推測できる。

松田権六(1896-1986):漆工芸家で『新田丸』『春日丸』『ぶらじる丸』のパネルや家具製作に関わった。

和辻春樹(1891-1952):東京帝国大工学部造船学科卒業後、大阪商船に入社した船舶設計者。インテリアにまでこだわる「ネイバル・アーキテクト」を自負していた²。大阪商船の客船インテリアの特徴ともなった彼の『現代日本式』³の思考の背景には、哲学者である従兄弟の和辻哲郎(1889-1960)の影響や、当時の民芸運動の流れが影響しているのではないかと考える。

川島織物:『日光丸』以後、多くの船内装飾に関わり、主に椅子の張地や綴織壁装飾を手掛けた。

高島屋:大阪高島屋を中心に『豊浦丸』(1900)から船内装飾に関わり、同年に装飾部を設置し多くの船に関わった。

三越:数少ないが『箱根丸』に関わっていた。

内外木材:大林組の関連会社として船内装飾のために創立され、『浅間丸』『龍田丸』など艀装工事を行った。

宮崎:『あるぜんちな丸』の受注を受けた。

神戸船舶装備:二等室以下の部屋を設計していた企業として存在を確認したが、関わった船は不明である。同社は船大工の技術を活用し、洋家具の製造業として1892年に創業、第一次世界大戦後に船舶業界に参入した永田良介商店から、船舶部門を譲り受け独立した。

5. 客船インテリアの特徴

外国航路の客船インテリアは、初期の西洋様式調から次第に変化し、第2次世界大戦前には日本調のデザインが主流になる。その変化の過程をより明確にするために、カラースキームや写真を元に時代区分を試みた⁴。分類軸を「すべて西洋様式調」「西洋様式調で一部日本調」「日本調で一部西洋様式調」「すべて日本調」に整理し、時代区分した(表2)。その結果、第1期:第一次大戦までの西洋様式の時代、第2期:ロンドン条約(1930)までのモダニズムへの過渡期、第3期:

表2 客船インテリアの変遷 * (郵)は日本郵船(商)は大阪商船所有を示す

期間	すべて西洋様式調	全体的に西洋様式調一部日本調	全体的に日本調一部西洋様式調	すべて日本調
1900～15年	(郵)天津丸級 (郵)香取丸級 (郵)諏訪丸級			
1916～30年	(郵)氷川丸級 (郵)照国丸級	(郵)浅間丸級	(商)ぶえのすあいれす丸級	(商)長城丸
1931～42年			(商)うすり丸 (商)高千穂丸	(商)高砂丸 (商)あるぜんちな丸級 (郵)新田丸級 (商)報国丸級 (郵)檀原丸級

有事に備えた日本調の時期、の3期に区分することができた。

第1期(1900～15):『天津丸』『香取丸』『諏訪丸』クラスが建造された西洋様式調の時期。ただし、和洋併設ともいえるデザインで、西洋の企業がデザインした様式の中に部分的に国産の和風パネルや布地が散在。

第2期(1916～30):『氷川丸』『浅間丸』『ぶえのすあいれす丸』クラス、『長城丸』が建造された時期で、多様な様式が混在。設計に国内企業が関わり始めた時期。

第3期(1931～42):『高千穂丸』『あるぜんちな丸』『新田丸』『檀原丸』クラスが建造された主に日本調の時期で、設計は国内企業。

6. おわりに

客船インテリアは、建築の知識がなくても携われる分野だが、一定の実績のある建築家や企業しか担当できなかった。当時の国家戦略に加え、こうした事情が、客船インテリアに、ある種完成した独特のスタイルを生み出したと考える。また、船会社の特徴がデザインに大きな影響を与えていたことが確認できた。

[謝辞]本研究にご協力いただきました船舶研究家野間恒氏、日本郵船野崎利夫氏・海老名熱美氏に感謝致します。また、資料を提供頂いた織物文化館、日本郵船歴史博物館、三菱重工長崎造船所史料館に感謝の意を表します。

【主要参考文献】

- 三菱重工業(株)船舶技術部編:COLOUR SCHEME 豪華客船インテリア画集,アテネ書房,1986.4.15
- 和辻春樹著,野間恒編:随筆 船,NTT出版,1996.6.20
- 野間恒:豪華客船の文化史,NTT出版,1993.4.12

【脚注】

- コンペ開催は『氷川丸』以後と言われているが、何らかの形でこの時期に既に行われていたことが推測できる。
- 随筆集に詳しい。
- 和辻が提唱する『現代日本式』は“眼に観えるところに日本式のものがないが、その室に入ると、どこもなしに日本式の流れが室内にも壁の裏にも流れているとわれわれが感ずるような装飾”をいう(前掲書)。
- 結果的に、「COLOUR SCHEME 豪華客船インテリア画集」とは異なった分類になった。

(*佐川印刷(株)**三機工業(株)***京都女子大学准教授)