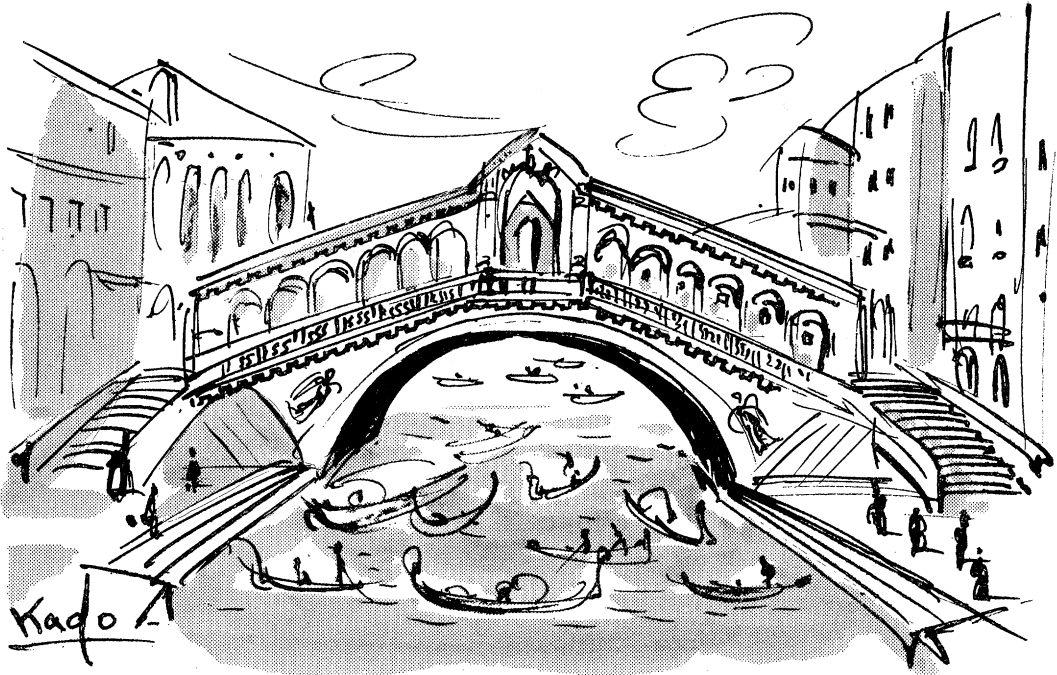
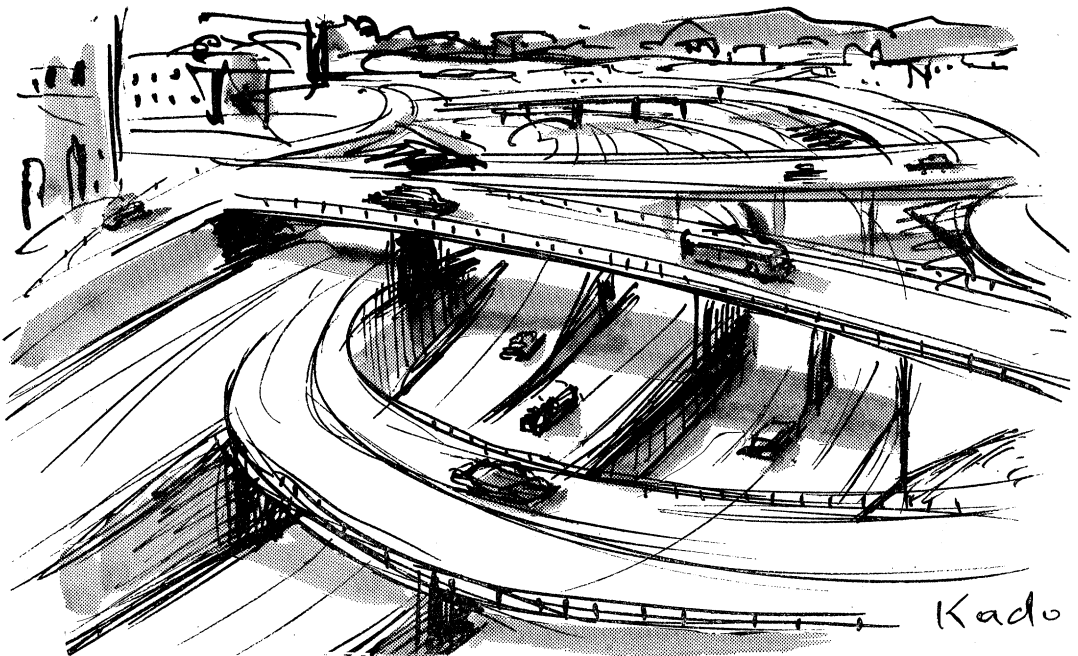


リアルト橋 (カルレパリスの絵より)



ロスアンジェルス の 四重の 道路



画家より見た橋と道

角 浩

橋 東洋西洋を問わず、過去現代の美術家で橋をモチーフに数多くの傑作を生み出している芸術家は非常に多い。橋が人間社会で重要な役割を果たしているのはいうまでもないが、風景画家にとっても美の対象として偉大な役割を果たしている。

東洋の南画等の山水風景画においてはよく鄙びた橋や吊り橋が描かれ画面に一層の雅趣を添え、大きな効果を上げているが、版画、浮世絵等を見ても実に多くの橋が描かれている。

広重の五十三次の最初の絵日本橋も、その時代の日本橋の姿を面白い角度から取らえ、素晴らしい画面をつくらせているし、北斎の画面の中にも巧みに橋を取り入れて美しい構図をつくらせているのは衆知のことである。

洋画家に取っても、風景画は最も喜ぶ画因で、世界の名橋はもちろん多くの画家が好んで出向いては作画して、名画を生み出している。名画の上から橋の発展を見ても申々興味深いものである。

14世紀のイタリアのベニスの画家カルパチオ(Carpaccio)の有名な画 *Le Miracle de Le Croix* の運河の上にかかる木製の橋は絵としての興味の外にヨーロッパで木製の、しかもその時代としてのメカニズムを利用した跳ね橋の形がしのばれてなかなか面白い。

16世紀になると多分カルパチオの描いた同じ場所の橋と思われるが、同じくベニスの画家ルサ・カルレバリス(Luca Carlevaris)の描いたリアルト橋(現存)は全体のフォルムは2世紀前の木製の橋と良く似ているが材料は美しい石となり、力学的にも大きな進歩が感じられ、その時代色豊かなデザインが側面に加工されて重厚なスタイルを表現して教えられるものが多い。

この橋はフィレンツェの有名なポンテ・ベッキョ(Ponte Vecchio)とともに、橋の中に店のならんでいる世界に二つしかない珍しい橋である。この二つの橋は現在でも世界中の画家が好んで出かけて行っては写生している。

19世紀の有名な、フランスの画家コロー(Corot)は特に多くのイタリア、フランスの橋をモチーフに制作していて、今述べたポンテ・ベッキョも、何枚か描いている。中でも傑作といわれるのは、フランスのマント(Mantes)の橋の作品である。この橋はコローに描かれるまでは名もない橋だったかもしれないが、コローの絵

によって世界中に有名になり、世界の画家もわざわざ写生に行くようになった。戦前、筆者もパリからこの橋をスケッチしたために泊りがけで、マントに出かけたものだった。

このような橋はロンドンのタワーブリッジ、ニューヨークのジョージワシントン橋、サンフランシスコの金門橋のようにポピュラーではないが、その周囲の静かな風景と、実に良くマッチした形で、多くの画家の手によって世界の国々に紹介され、数多くの人々に心の糧となってどんな大きな喜びを与えていることだろうか。

このことは橋の設計者の考えもつかなかった橋の持つ実用性以外の精神的な社会への大きな功績だといえるだろう。

近世の画家、特に印象派になって外光を求めて画室から飛び出した画家達ピサロ、シスレーモネ、マネーなどは特に喜びをもってセーヌ河岸で多くの橋をテーマに名画を残している。

その影響で現代もなお多くの世界中の風景画家はセーヌ河岸はもちろん、世界のいたるところの河岸をさまざまは自己の構図による橋を探し求めている。

水平的なまたは垂直的な直線の多い都会や自然美の中に力学的なカーブの曲線を持つ橋の美は画家にとって大きな魅力である。

木から石、石から鉄、鉄からコンクリートと材料は変遷しても、無数の作家が自己のロマンを、あるいはメカニズムを表現しようと橋をモデルに制作しているのである。

しかしこれらの画家達は橋を一個の対象として、モデルとして描いているので、今後もずっと具象派の画家は手法は変わっても、橋を題材に描きつづけるであろうとは思いますが、近代美の進歩とともに、美の要素も変化し、橋の美の要素も違ったものになりつつあると思う。

自然の中にとけこんだ美であった橋梁美が、近代においては一個のすぐれたオブジェのような美になりつつあるように思われる。

もうそこには画家が自己の表現の対象としてのものではなく、橋自身が、これ以上単純化されない要素と構成美をもった機能的な作品となりつつある。

過去のものは重厚な美であったが、これからの橋は、つぎつぎと生まれる新しい材料によって、より機能的に

なりスマートな造形美に移行されると思われる。

美術家から見た場合もモデルではなく、すぐれた航空機のように完成された機能美の作品として、感動を与えるようになると思われる。

そのようなこれからの橋梁美について画家として望みたいものは航空機などはちがひ、橋は都市または田園の大自然の中に永久に設置されるので、設計者の個性的表現はもちろん重要であるが、環境との調和ということも多分に設計に加えてもらいたいものである。

かってパリに滞在中、セーヌ河岸に一本の電柱を立てるのを見たが、その電柱の形を図面の上で検討した上にさらに、イミテーションの原形大のものを建てて、その位置、形、大きさが、今までの都市美に調和するか否かを、パリ市民の声、識者の声を聞いて、始めて、本式に建造したのを見たことがある。

都市美、自然美に対する責任を電柱一本に払っている神経の細かさに敬服したものだが、橋の設計の場合も、形に、色に、素材に、それだけの神経をつかって始めて人々に実用的な幸福の上に、豊かな精神的な喜びを与えることができると思われる。

戦後にできた広島橋の中に、米国で有名な彫刻家イサム・野口の設計の欄干があるが、その思い切った形は賛否様々な批評があるのでその良否は別として、日本風土のもつ形と近代美との抽象的な結びつきは筆者に理解できるが、ふと支柱、橋げた等の下部を見ると過去のものとの少しの変化もなく、イサムのデザインとなんらの関係もなく上と下が反発しているのを感じたのは筆者だけの感覚だろうか。

道 戦前、筆者は友人のフランス人とパリより自動車
で、ノルマンディから、ブルターニュへと約1カ
月間写生に出かけたことがあった。

地図だけをたよりにして行っても、一度も道にまよったこともなく、美しく舗装された道をどこまでも走り、どんな片田舎でも悪い道だと思った記憶は一つも残っていない。

地平線まで続く麦畑の平原の中を真すぐに通るすばらしい道。小高い丘からロードコースターのようにすべり落ちながら谷間の美しい村の中心を通り抜けて次の丘に登った壮快さなど、美しい道の感激は今も眼底に焼きついている。

またドイツ軍の国境進入と共にパリからボルドウまでの長い道のりを自動車で逃げた間も時速 80 km 以上で

走りつづけたのだが、その間も、悪い道の印象に一つも残っていない。

それから 20 年もたった今日、日本では国道でさえちょっと遠くへ行くと舗装の悪い道、ない道、修繕中の道と、なやまされる。

大都市のせまい道には交通量の過剰で完全に麻痺状態である。

このような解決策は当事者の方におまかせずとして画家としてのこれからの道路の夢を述べて見よう。

筆者はスケッチなどでいろいろの地方へ行くたびに、地方地方の道路の色が、土壌の性質によって非常に違っているのを感じる。

関東地方は何んともなく黒っぽい色をしているし、山陽地方は白っぽい色をしている。伊豆地方へ行くと真赤に感じる道さえある。

今後、舗装道路でも人工的に特殊な染料、加工法の発見で安価に簡易に着色することが可能ではないかと考える。眼を刺激しない美しい中間色の調和のある道は、運転するものに、精神的な安定を与えるばかりでなく楽しみも与え、また道のまちがいを防ぐ上にも実に便利なものではないのかと思われる。

これからの都市または周辺の道路の何重もの立体化は必然と思うが、4階、5階以上の道路の交差などにもなれば色彩による変化がわかれば非常に便利だし、新しい道路美として素晴らしい美観になると想像できる。

さらにその考えを飛躍させると、発光する道路ということも可能ではないかと思われる。

これも化学的に道自身が夜になれば自然発光するか、あるいは現在ポツポツ研究的に出始めた、光る壁のように物理的に発光するものが発見できれば、電灯のない明かるい室から、街灯のない光る道へ、夜の散歩ということも考えられる。影のできない室から、影のない道に出るようになるかもしれない。

何十階と高いビルとビルの間を結ぶ、何重もの高速道路、そういった都会の谷間の影も光る道路によって明かるさを保つだろうし、美しい色彩の道路美は人々に新しい近代美を与えてくれるだろう。

かって読んだ小説の中に悪魔に自分の影を売った不幸な男の話を憶えているが、未来の影を売った人々はどんなにか楽しい美しい生活だろうかとの頭の中に未来図を描いている。

【かど・ひろし氏は新制作協会会員】