

明治初期錦絵に見る乗物と車いす

山内 閑子

Vehicles and Wheelchairs in *nishikie* of early Meiji era

Nodoka Yamauchi

1. はじめに — 一枚の錦絵 —

目深に笠をかぶり、格子柄の着物を着た男が、両手で三輪車を漕いでいる錦絵がある。この絵は「1870 年（明治 3 年）の出版物に安藤広重の錦絵があり、この絵の中に手漕ぎ式の三輪車を駆動している人物が描かれている（図 1）。おそらく、明治の初期には障害者用ばかりではなく一般の移動のための道具として使用されたものではなかろうか。」¹⁾と高橋によって示唆された錦絵である。錦絵とは、浮世絵のうち、1765 年（明和 2 年）の頃以降可能となった本格的な色摺版画を指している²⁾。

日本の車いすの歴史を紐解くと、大正 10 年頃の廻転自在車を国産第一号の車いすとするのが現在の定説である³⁾。しかし高橋の示唆が十分な検討のないまま、この明治の「手漕ぎ三輪」が車いす的に利用されたと定説化されつつある。

果たしてこの錦絵に描かれた「手漕ぎ三輪」は本当に「車いす」的な乗り物であったのだろうか？ また、障害者による「手漕ぎ」操作が可能であったであろうか、これらの点についての検討を行った。

この検討のためには、車いすであることの判断基準を明確にしておかねばならない。ICF⁴⁾は、「個人的な屋内外の移動と交通のための支援的な生産品と用具」に関して、「屋内外を移動するために用いる装置、生産品、用具であって、改造や特別設計がなされたもの。例えば、歩

行補助具、特殊車両、改造された乗り物、車いす、スクーター、移動器具。」と定義している。この趣旨をふまえて、「移動に障害のある人が屋内外を移動するために特別に設計または改造された乗り物」によって車いすであることの判断基準とした。

2. 「手漕ぎ三輪」

「手漕ぎ三輪」の検討に当たっては、錦絵としての検討、時代背景、車いすの発展段階、作動機構など多面的な視点からの検討が必要である。

まずは、図 1 の「手漕ぎ三輪」が描かれた錦絵を探すことから始めた。

2.1 錦絵における「手漕ぎ三輪」

高橋が引用した図 1 の「手漕ぎ三輪」は自転車実用便覧第 3 版⁵⁾によるものとされ、明治 3 年に出版された三代広重の錦絵であり、「新案諸車と舶来名酒取次店と表す。」と説明されている。

2.1.1 作者の検討

三代広重は文明開化の文物を精力的に描いた一人として知られている。明治初期の東京名勝、諸国名所、あるいはその風俗画がある⁶⁾。三代広重は初代広重の門下。号は一笑斎⁷⁾であって、生没年は天保 13 年から明治 27 年（1842～1894）である。なお初代広重は安藤姓であり三代広重は後藤姓であったが、浮世絵師としては、ともに「歌川広重」であった⁸⁾。この意味で「安藤広重」は正確ではない。

2.1.2 「新案諸車と舶来名酒取次店」

次に、「新案諸車と舶来名酒取次店」なる題名の錦絵を丁寧に探してみたが見つからなかった。明治 3 年に広重が描いた錦絵の中で乗り物を含むものは、「東京繁栄流行の往来」、「東京繁昌馬車往来」、「流行車尽くし廻り雙録」、「横浜往返寿古録」の 4 作品である。

これらの作品のうち、「東京繁栄流行の往来」（図 2）をよく見てみると、人力車をはじめ、馬車などの乗物が描かれている。又、左下には露店らしきものが描かれており、その看板が「舶来名酒取次店」（図 3）と読めるのである。したがって、「新案諸車と舶来名酒取次店」というのは「東京繁栄流行の往来」のことではないだろうか。

図 1 手漕ぎ三輪¹⁾

*1 武蔵野美術大学大学院造形研究科博士[後期]課程造形芸術専攻

*1 Musashino Art University, Graduate School of Art and Design, Studies in Design and Configuration

図2 東京繁栄流行の往来 (三代広重)⁸⁾図3 三代広重による手漕ぎ三輪
(東京繁栄流行の往来の一部を拡大)⁸⁾図4 (a) 四代国政「流行くるまつくし」²¹⁾

(b) 三泣き車

図2に示したのが三代広重の「東京繁栄流行の往来」(3枚続きの「続き絵」)である。桜の版木が樹の太さの制約から25センチ幅なので、これを3枚繋げて刷り上げて75センチ幅のものとしたものが続き絵である。続き絵の一つを看板の表示で代表させて「舶来名酒取次店」と呼んでいたか、あるいは、看板の文字と絵の題名との取り違えが何らかの事情で発生したのではないかと思われる。いずれにせよ、「舶来名酒取次店」と結びつく三代広重の作品は「東京繁栄流行の往来」であると推定される。

しかしながら「東京繁栄流行の往来」の中の「手漕ぎ三輪」は図3に示したように手漕ぎ棒が一本のもののみであって、図1のような「手漕ぎ三輪」はこ見出されない。「手漕ぎ三輪」(図1)が描かれた錦絵探しは振り出しに戻った。

2.1.3. 横浜絵・開化絵

改めて、明治初期の錦絵を調べた。すると、図1の「手漕ぎ三輪」に似た機構の乗り物が明治3~4年を中心として横浜絵・開化絵などの開化系の錦絵に多く見出されることがわかった。横浜絵とは、開港期から維新期にかけて、横浜にいた外国人や西洋風建築物を題材にした錦絵であり、開化絵とは、明治維新以後の文明開化の風俗や社会現象、西洋風建築物などを描いた錦絵である。幕末の横浜開港、明治維新により西洋から流入してきた目新しい文明開化の文物は浮世絵師たちの絵心をひきつけた。これらの錦絵は東京土産として人気があった。

これら開化系の錦絵の中に、新しい乗り物を集めた「車づくし」といわれるものがある。四代国政による「流行くるまつくし」(図4)にその一例を示したが、蒸気船、陸蒸気、馬車、人力車、^{さんなきぐるま}三泣き車など、様々な乗物が描かれている。三泣き車(三声車)は、明治初期に丁稚が荷物の運搬に使っていた車のことで、図4(b)に示した手押し用の荷車である。「三泣き」とは、荷物運搬の職人は失職して泣き、丁稚は仕事に追われて泣き、車輪はきしむ音を出して泣くことからきている。又、車づくしの趣



(a) 一人用

(b) 二人用

図5 芳虎「東京日本橋風景」に描かれた手漕ぎ三輪⁹⁾

向を取り入れた双六もつくられた。これらの車づくしの中に「手漕ぎ三輪」も描かれている。芳虎の「東京日本橋風景」には、笠をかぶった男が「手漕ぎ三輪」を運転している姿にまわりの人々が驚いている様子が描かれている（図 5a）。又、右上には同じ機構と思われる乗り物で2人乗りの手漕ぎ三輪（図 5b）が描かれている。その他、「東京繁栄車往来之図」、「馬車船寿古録」にも同じ乗り物を芳虎は描いている。

明治3年7月四代国政および二代国貞による「往来車づくし」には後姿が描かれている。これにも旗がついている（図 6a）。また、明治初期作者不詳の錦絵にも後姿が描かれており、旗には「御免」という字が書かれている（図 6b）。

さらにたどっていくと、作者不詳の国文学史料館所蔵「しん板くるまつくし」（図 7）の中に図 1 とほぼ同じ構図の乗物をついに見出した⁸⁾。これを取り出して拡大したのが図 8 である。

図 1 を図 8 に重ねてみると輪郭が一致した。後世これを写したものが出回ったものと見るのが妥当であろう。

「東京繁栄流行の往来」に描かれ、「舶来名酒取次店」とも称された三代広重の「手漕ぎ三輪」が作者不詳の「しん板くるまつくし」に描かれた「手漕ぎ三輪」に置き換えられた経緯は不明である。単純な錯誤によるものかも知れないし、広重の名前を使いたかったのかも知れない。いずれにしてもこの誤りがその後の検討を困難にしていたことは事実である。

2.1.4 「自轉車」という名称

作者不詳の「しん板くるまつくし」には、手漕ぎ三輪の左上に「じてんしゃ自轉車」と書かれている。明治 3、4 年頃の「乗物つくし」をみると、図 9 に示すように多種多様な「自轉車」が描かれている。又、「老人車」とも呼ばれていたようである。なかには、「後押自轉車」と記された2人乗りの5輪の自転車もある。

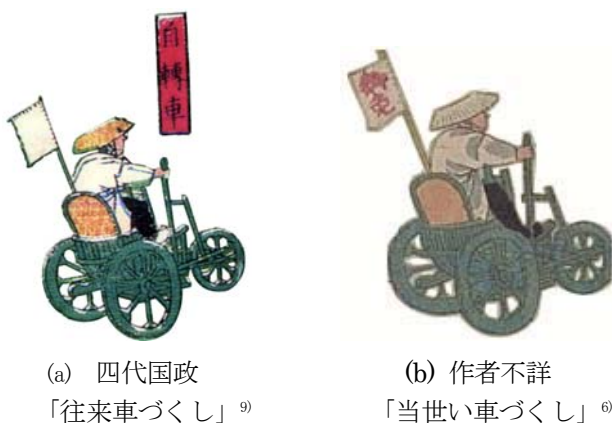


図 6 旗を立てた手漕ぎ三輪車

その他手漕ぎ三輪と思われる乗り物の絵の脇に「老人車」、「自在車」、「自轉車」と名が書かれており、自転車史の中では「自転車」と認識されている。

斎藤俊彦は「自転車」の命名者を竹内寅次郎ではないかと推測している¹⁰⁾。「自転車」は明治3年竹内寅次郎が販売した乗物の商品名であった。外国製三輪車は「老人車」、「一人車」と呼ばれたが、明治4年になると外国製



図 7 作者不詳 「しん板くるまつくし」⁸⁾



図 8 「しん板くるまつくし」の「手漕ぎ三輪」



図9 様々な名称の自転車

のものも車輪数を問わず自転車と呼ばれるようになった。東京府においては、寅次郎の出願に対する許可後、乗り手が自分の力をもって車輪を回転させて進む装置の車を、一貫して自転車と呼んでいたようである。

このような事情を考慮すると、当時「手漕ぎ三輪」は「自転車」と呼ばれており、二輪、三輪といった車輪の数に関わらず、「自転車」とであると認識されていたと結論できる。

2.2 時代背景

日本では平安時代から貴族が用いる牛車が存在していたものの、江戸末期になるまで庶民が乗る車はなかった。荷物・運搬の車についても種々の制限があり、荷用の牛車も京都周辺、江戸、駿府、仙台、箱館などに限られていた。馬はもっぱら騎馬用や荷駄用に用いられるだけで、1868年（慶応2年）になって初めて江戸市中と5街道に荷用の馬車が許可された¹¹⁾。そのため、道の整備状態が悪く、普通に走れるようになるのは少なくとも1900年以降であったと思われる。

このような時代背景の中で、自転車をはじめとする乗り物が明治維新に際して突如出現し、様々な乗り物が製造されるようになった。そのほとんどは模倣であり、時とともに消えていったが、人力車だけが例外として第二次大戦後まで用いられた。このような時代背景の下における「手漕ぎ三輪」を検討しよう。

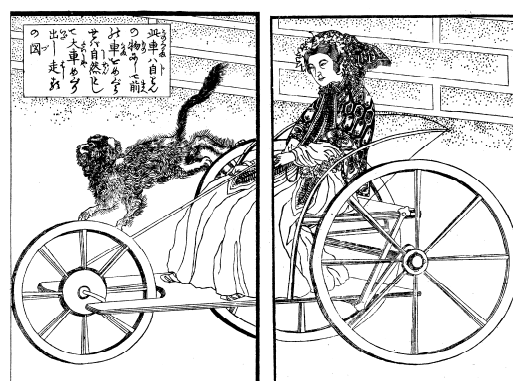
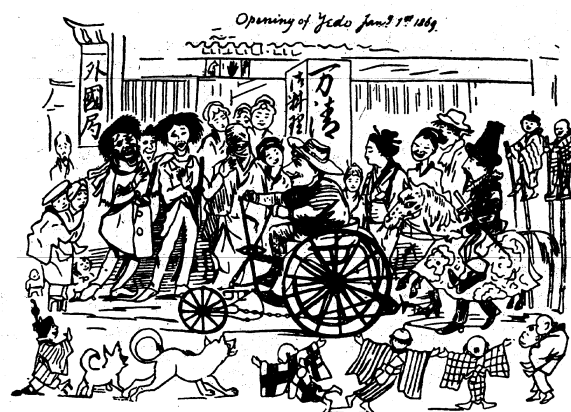
2.2.1 西洋における自転車の開発

自転車は明治の日本が手本とした西欧において誕生した。自転車の発明には諸説あるが、1817年にドイツ人ドライスが発明したドライジーネとする説が有力である。その後、様々な改良がなされ、1861～63年頃にパリの乳母車・三輪車の小メーカーだったピエールとエルネスト・ミショー親子が前輪の中心部にペダル・クランクをつけた¹²⁾。このミショー型はイギリスに渡ってボーンシェーカー型「骨ゆすり」と呼ばれる。幕末から明治10年代にかけて日本に輸入されたのはこのミショー型を中心としていたと言われている。乗り心地が悪いため日本では「がたくり車」と呼ばれた。その後、1870年頃に前

輪が大きく、重量も軽くなったオーディナリ型の自転車がつくられた。

このころの自転車は、総じて車輪は木製で、鉄のベルトをタイヤに使っていたようである。1869年に鉄製のリムに固形のゴムを取り付けた車輪がイギリスで発明され、1888年にダンロップによる空気入りタイヤの特許が公開された。

二輪車と併行して、多種多様のトライシクル（三輪車）が製造された。二輪車に乗る技術がなくても乗れるし、安定感があり乗ったままの姿勢で自由に停止できること

図10 自転車の図（「横浜開港見聞誌」後編・中）¹³⁾図11 「ジャパンパンチ」に描かれたワグマンのペン画¹⁴⁾

から、様々なものが作られた^{11, 12)}。フランスでは、車輪の数に限らず「VEROCYPEDE」と呼ばれていたようである。現代の自転車史においても 19 世紀後半においては、自転車は二輪の物には限定されず、三輪、四輪の自転車が二輪の車と対等に取り扱われている¹²⁾。

2.2.2 日本における自転車の開発

自転車が日本に伝来したのは幕末である。輸入されたものの記録としては、1867 年の玉蘭齋貞秀の「横浜開港見聞誌」後編・中に掲載されている「自輪車の図」¹³⁾ (図 10) および 1869 年 1 月 1 日付け (明治元年 11 月 9 日 (旧暦)) のジャパンパンチに掲載されたワグマンのペン画^{14), 15)} (図 11) の 2 点がある。いずれも 3 輪の自転車である。

図 10 の自輪車は前輪には紐が巻き付けてあり、後輪には座席がクランクで繋がっている。座位で腰を上下させ、紐を手で引く力によって駆動するものと思われる。紐を引くことによって前進すると説明されているがその機構は不明である。

「自転車」としての最も古い記録は竹内寅次郎が「自転車」の製造・販売許可を申請した時の東京府文書中に確認できる。彼は、三輪の「自転車」製造・販売の出願にあたってその用途について「宿駅之往還ニハ人馬ノ労ヲ助ケ・・・」と貨客運送用にあてる趣旨を述べている。同年 5 月 12 日の伺い文書には、「近頃、外国人右様之車ニ乗、府ヲ歩行候趣ニ付、・・・」とあり、このことから、東京市中に外国人が乗る三輪車が実在していたことが確認できる。許可に当たって担当係官の検査評は、熟練者でないと車輪を回転させることができない点、特に便利なものとは思えないというものであった¹⁰⁾。

明治初期から、明治 20 年前後にかけて、貸自転車は全国主要都市で流行した。この寅次郎の自転車の購入目的の大半は貸し自転車であったという。

明治 10 年に横浜元町の石川孫右衛門は貸自転車屋を始めたが、その際、一台につき銀 16 枚で 16 台注文し、一時間 25 銭で貸し出したといわれている。主に生糸商人や丁稚・番頭などが、国もとへの土産話や用事のために借りることが多く、高い賃料でも繁盛したという¹⁶⁾。1876 (明治 9) 年 3 月 9 日付「花の都女新聞」紙上には、「下谷広小路の山本という水茶屋にて三輪の自転車を貸しますが、広小路を一返乗回す賃は 1 銭 5 厘だともうします」とある。1879 年 (明治 12 年) 1 月の「芸術業誌」第 31 号には、「神田佐久間町秋葉ヶ原へ、三ツ車の自転車を 5 両程持出し、10 分ばかりの時間を 2 銭で貸すといふので、宿下がりの丁稚や往来の丁壮が競て乗り回し、僅かの間に意外の利益を得ました。」とある¹⁶⁾。

大正 15 年の「明治奇聞 (1) - (6)」宮武外骨は次のように記している¹⁷⁾。「今は全国に行はれて、山間僻地の

童幼でも知らぬ者はない自転車、これが我国へ初めて舶来したのは明治 3 年頃であった、此時代の自転車は其構造が大いに異なっている、明治 3 年版孟齋芳虎の錦絵には下の如く図してあって、木造のものらしい、実用でなく遊戯用であったので、これも一時の流行に過ぎず、明治 10 年頃には絶無と成ったようである。実用物として現在の如き鉄製 2 輪車が舶来したのは、明治 14 年頃である、・・・」

明治初期における自転車の存在は実用的なものではなく、物好きが時間借りをして楽しむような娯楽的な存在であった。

2.3 車いすの発展史からの視点

「手漕ぎ三輪」は、明治初期に車輻による移動が初めて解放された事情を考えると、我が国において独自に車いすとして発展したものであるよりは、西洋から伝えられたものと考えられる。このような観点から 19 世紀における西洋の車いすを The Wheelchair Book¹⁸⁾を手がかりに眺めてみる。

19 世紀における車いすの歴史はバースチェアによって占められると Kamenetz は述べている¹⁸⁾。バースチェアとは、18 世紀末からイギリスの温泉保養地であるバースにおいて製造、運用されていた乗り物で、図 12 に示すように、大径の後車輪対と小径の前車輪よりなる三輪車で、後部より人が押し、前輪で乗客が舵取りを行う仕組みであった。バースチェアはバースの保養客用の賃貸の乗り物として使われていたようであり、障害者専用ではなかったようであるが、保養のために滞在した障害者が最大の顧客であったようである。この乗り物は障害者のための特別な製品とは考えられないので、ここでの判断基準に従って、車いすとしては扱わない。

19 世紀中葉より、車いす技術は発展しつつあった自転車技術の影響の下にスポーク付きの車輪、ゴムタイヤな

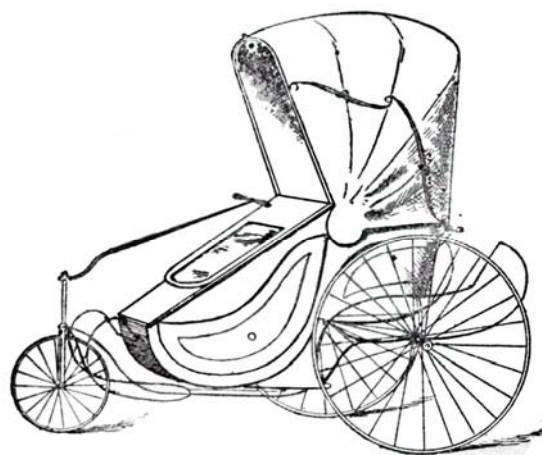


図 12 バースチェア¹⁸⁾

どを取り入れていった。しかし、英語の用語としての wheelchair は 20 世紀にはいるまでは一般的には用いられるには至らず、bath chair、invalid chair、cripple machine 等が用いられていたようである。なお、bath chair は現在でも車いすの意味で使われているようで、小学館の「プログレッシブ英和中辞典」¹⁹⁾にも見出し語に収録されている。

19 世紀後半になると、病院における患者の搬送、障害者の移動のための車いすが医療用具のカタログに掲載されるようになる。掲載された車いすはほとんどが三輪車であり、単独輪は前方のものも後方のももある。また、大径の車輪にハンドリムを取り付け、自走を可能としたものも出現している¹⁸⁾。

このような三輪車いすが幕末から明治初期に我が国に伝えられた可能性は否定できないが、これらは介助用であるか、それともハンドリムによる自走式であったと考えられるので、「手漕ぎ三輪」に見る構造の物とは異なっている。この意味から、「手漕ぎ三輪」が車いすとして我が国に伝えられたものに由来する可能性はないと判断できる。

2.4 「手漕ぎ三輪」の作動機構

錦絵に描かれた「手漕ぎ三輪」のうち、図 5a に示した芳虎の「東京日本橋風景」所載のものがその構造をもっとも明確に描いている。これによると、足はペダルに固定されており、ペダルは後輪に往復運動を伝えられるようになっている。手駆動の部分は、往復運動をリンクによって後輪に伝えるようになっている。「手漕ぎ三輪」の実際の構造については、画家が十分な観察に基づいて描いた物とは限らないため、機構が明瞭でない物が多い。そこで、西洋の自転車を手がかりとした。

自転車史をさらに調べてみると、「手漕ぎ三輪」はラントン型を手本にしてつくられたとする記述を見いだした²⁰⁾。ラントン型とは特派員兼画家として 1861 年に来日したチャールズ・ワグマンのペン画¹⁴⁾ (図 11) に描かれているものでもある。

この自転車について、斉藤は 1869 年にロンドンで発行された「THE VEROCIPEDE, ITS HISTORY AND HOW TO USE IT」という本にイギリス人ジョセフ・グッドマンが 1864 年 1 月にフランスで特許を取得した際

の図面 (図 13) を紹介している²⁰⁾。

これによると、手駆動のリンクは足踏み機構に結合されており、ハンドルを引くことによって足の駆動力を補う構造であると考えられる。なお、ラントン型には、いくつかの異なったバージョンが存在しており、図 13 と図 1 との相違点は、先に述べたように画家の観察が不十分であったためか、日本の職人の技倆の問題か、手本としたラントン型のバージョンの違いによるものかは不明である。

2.5 「手漕ぎ三輪」は車いすであろうか

以上まとめると、明治初期における自転車の存在は実用的なものではなく、物好きが時間借りをして楽しむような娯楽的な存在であった。また、「手漕ぎ三輪」は実は「足漕ぎ」であって、手は足の駆動力の補助として用いられたものである。また、道路の整備状況を考えると、当時の自転車や荷車が「がたくり」「三泣き」とも称されたほど乗り心地が悪く、手足ともに健全な成人であっても、その駆動のためにはかなりの労力を要したと推測できる。

そうだとすれば、脊髄損傷はもとより、片麻痺などの障害者がこの乗り物を屋外で駆動したとはとうてい考えられない。すなわち、「手漕ぎ三輪」は障害者のために設計された車いすではなく、また、車いすとしての用途にも適しておらず、障害者の移動手段を主たる目的とした車いすとして設計、製作された乗り物とは考え難く、ここで想定した車いすとしての判断基準を満足するとは考えられない。

また、大正 10 年頃の廻転自在車が最初の国産車いすであるとされているが、聖路加病院にアメリカから輸入された車いすを見本として製作されたとされている。「手漕ぎ三輪」は明治 10 年頃までは貸し自転車として使われていたことから考えて、その 50 年後に車いすを製作するに当たって、輸入品を見本とせざるを得なかったことを意味する。「手漕ぎ三輪」が車いすとして使われていたならば、何らかの伝承が反映されてしかるべきであるにもかかわらず、そのような形跡はうかがえない。このように、「手漕ぎ三輪」を我が国における車いす技術の歴史の上に位置づけるには無理がある。

3. 「遊びの車」

「手漕ぎ三輪」の調査の過程で、同時期の錦絵のなかに興味深い乗物を見つけた。明治 4 年 8 月の四代国政による「迫能車之賑」²¹⁾ (図 14) には後ろから人が車を押している 3 輪のバギー的な乗物が描かれている。(図 15a) この乗物には三代広重の「流行車尽くし廻り雙録」に「スモル遊びの車」と名付けられているところから「遊びの車」と呼ぶことにする。

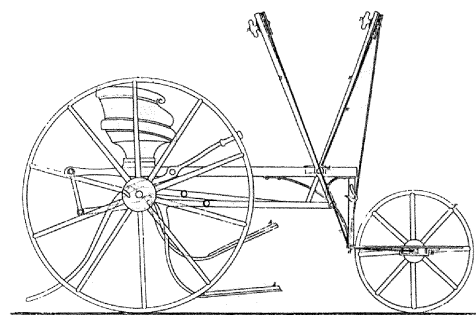


図 13 「ザ・ラントン」の側面図⁸⁾

3.1 錦絵における「遊びの車」

3.1.1 迫能車之賑

「迫能車之賑」は明治4年8月に四代国政によって描かれた錦絵である。四代国政(1848-1920)は三代豊国の門下。1858年三代豊国の門に入り、梅堂国政、号を一寿斎と称した。明治22年三代国貞、号は香朝楼となり、24年以後、豊斎と号した²⁾。

図15aには若い女が乗り手に洋傘を差し向けつつ三輪車を押している様子が描かれている。乗り手は口に紅をさし、飾りのない髪型、赤い帯を締め、羽織を着ている様子から、おそらくは年配の婦人であろうと思われる。左手には真っ赤な扇を広げ、乗物を楽しんでいる様子である。

3.1.2 「流行車つくし」

これと似た乗り物が国政筆とある「流行車つくし」²¹⁾に描かれている。(図15b)若い男が三輪車を押している。乗り手は被布を着た若い女性である。右手にパラソルをさし、乗物を楽しんでいる様子である。

3.2 「遊びの車」の意味するところ

「遊びの車」は形式だけから見ると三輪の介助用車いすと解釈することも出来る。実際、これらの形状は図12

のバースチェアに似ている。また、西洋において19世紀後半の車いすがほとんど三輪車であったことを考えると、三輪の車いすが伝えられ、模倣して製作した可能性を完全に否定するのも困難である。

この問題に解決の方向のための示唆を与えたのが河鍋暁斎(1831-1889)の戯画²²⁾である。河鍋暁斎は建築家ジョサイア・コンドルも弟子入りした画家であるが、河鍋暁斎の戯画に「遊びの車」が描かれている(図16)。「踊るネコ」という題名のこの絵には、三輪車に乗ったタヌキが描かれている。日の丸扇を持ち、傲然と構えるタヌキ



図16 河鍋暁斎「踊るネコ」²²⁾



図14 四代国政「迫能車之賑」²¹⁾



(a) 「迫能車之賑」 (b) 「流行車つくし」

図15 「遊びの車」の例²¹⁾

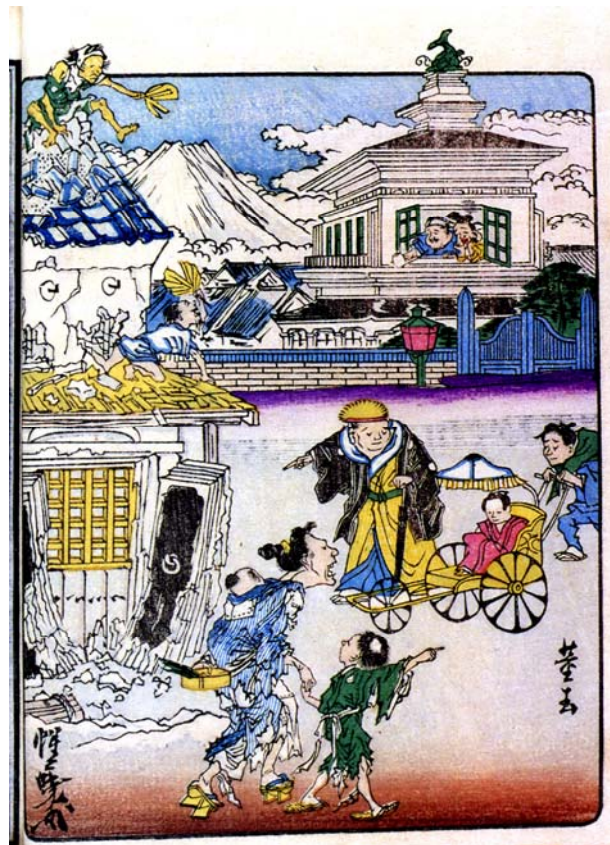


図17 河鍋暁斎 「成功者と失敗者」²²⁾

が乗った三輪車をサルが後ろから押し、ウサギが引っ張っている。この狸の態度は、障害に悩む障害者のそれではなく、社会的な強者としてのそれである。

暁斎はまた、明治9年に出版された「連邦・商律」というアメリカの商法の翻訳本に「成功者と失敗者」という口絵を描いている²²⁾。(図17) 暁斎が左の破産した一家を、弟子の董玉が右上の栄える家を描いている。商業によって栄えるものと破産したものとを対比的に描いている図である。「富めるもの」の乗る乗物として日除けつきの三輪車が描かれている。

この絵の中で「遊びの車」は富める者を象徴するものとして描かれている。乗物自身が珍しかったという明治初期の時代背景に即して考えると、「遊びの車」はバギーあるいは介助用車いす的に使われたというよりは、ステータスシンボリックな乗物だったと一般には理解されていたと考えるのが妥当であろう。

4. おわりに

「手漕ぎ三輪」は障害者も利用したのではないだろうか、という高橋の示唆が十分な考察をされないまま、この明治の「手漕ぎ三輪」は車いす的に利用された、あるいは障害者用の車いすであると定説化されつつある。それを検討する為に、開化系の錦絵の中に描かれた「手漕ぎ三輪」について調査した結果として、以下の点を結論とする。

- ・ 「手漕ぎ三輪」は車いすではなくもともと「自轉車」と表記されていたものである。時代背景、機構、用途から見て、障害者が利用したとは考えにくい。
- ・ 錦絵にはバギー的な乗物も描かれているが、これも実用性よりもステータスシンボリックな乗物だったと考える方が妥当であろう。

謝辞

本研究にあたって、貴重な史料の撮影許可を頂いたマスプロ美術館端山館長、木村様、又、浮世絵の掲載許可を頂いた国文学研究資料館、アドバイスを頂いた武蔵野美術大学美術史研究室玉蟲教授、美術資料図書館小野寺様に謝意を表します。

引用文献

- 1) 高橋義信：車いすの歴史、日本生活支援工学会誌 2(2)、7-16、2002。

- 2) 吉田漱：浮世絵の基礎知識、雄山閣、1987
- 3) 大川嗣雄、伊藤利之、田中理、飯島浩：車いす、医学書院、1987
- 4) WHO:ICF 国際生活機能分類—国際障害分類改定版、厚生労働省・社会援護局障害保健福祉部、2002
- 5) 自転車産業振興協会編：自転車実用便覧第3版、自転車産業振興協会、1977
- 6) 神奈川県立博物館：集大成横浜浮世絵、有隣堂、1979
- 7) 三留紗衣：三代広重—その画業と人物像、文化学研究、日本女子大学文化学会、2001
- 8) 国文学研究資料館所蔵
- 9) 端山孝：浮世絵で見る幕末明治文明開化、講談社、1980
- 10) 斎藤俊彦：寅次郎が自転車の命名者、自転車、23、6-10、日本自転車史研究会、1985
- 11) 斎藤俊彦：くるまたちの社会史、中央公論社、1997
- 12) ドラゴスラフ・アンドリッチ（古市昭代訳）：自転車の歴史、ベースボールマガジン社、1992
- 13) 玉蘭斎貞秀：横浜開港見聞誌、名著刊行会、184・201、1967
- 14) ワーグマン：ワーグマン日本素描集、岩波書店、68、1987
- 15) 真船高年：ジャパン・パンチの自転車、自轉車、38、6-11、日本自転車史研究会、1988
- 16) 佐野裕二：自転車の文化史、総合出版、1985
- 17) 宮武外骨：明治奇聞(3)、11、半狂堂、1925
- 18) Herman L.Kamenetz：THE WHEELCHAIR BOOK、Charles C Thomas、1969
- 19) 小西友七、安井稔、国広哲弥編：小学館英和中辞典、小学館、1980
- 20) 斎藤俊彦：日本における自転車の製造・販売の始め—(竹内)寅次郎の業績について、交通史研究、13、1、1985
- 21) マスプロ美術館所蔵
- 22) 吉田漱：暁斎の戯画、東京書籍、1992

著者紹介



山内閑子 (Nodoka Yamauchi)

2001 年武蔵野美術大学造形学部建築学科卒業、2003 年早稲田大学大学院修士課程理工学研究科建築学専攻修了、武蔵野美術大学大学院博士[後期]課程在学中。

(日本生活支援工学会学生会員)