

イキシビジョン・コンサヴァターの意義

大原 秀之

2004年4月15日より7月4日まで東京・上野の東京都美術館においてウィーン美術史美術館蔵「栄光のオランダ・フランドル絵画展」と題する展覧会が開催された。

出品作品全58点の油彩画はすべてオーストリア・ウィーンのウィーン美術史美術館より空輸されてきた。16・7世紀の最高傑作ばかりの作品には、ルーベンス、ファン・ダイク、レンブラント等々、さらにその中にはヨハネス・フェルメール・ファン・デルフトの「画家のアトリエ（絵画芸術）」が含まれており、この作品はもちろん日本初公開であった。このフェルメールの作品はウィーン美術史美術館の数多くのコレクションの中でも珠玉の作品と言われていて、この作品を見るためだけにウィーンまでやって来る人がいるほどの作品であるため、その管理もかなり厳重であった。

東京都美術館における展覧会の後、二会場目として神戸市立博物館に移動して7月17日より10月11日まで開催されたのであるが、この展覧会に出品されている58点の作品を何事もなく無事にウィーン美術史美術館に返却するまでの作品の保存管理を筆者が「イキシビジョン・コンサヴァター」として担った。

この展覧会における「イキシビジョン・コンサヴァター」の目を通して、イキシビジョン・コンサヴァターの意義を考察してみる。

1) イキシビジョン・コンサヴァターとは

イキシビジョン・コンサヴァターとは美術館等で開催される展覧会の出品作品をその展覧会の期間中責任を持って管理するコンサヴァター（保存修復家）の仕事のことである。

近年、日本国内において非常に多くの展覧会が各都道府県の美術館や博物館において開催されている。これら公立の美術館・博物館以外にも私立の美術館をはじめ百貨店内の美術館においても展覧会は開催されており、さらに画廊における展覧会をも加えれば、いったい年間で幾つくらいの展覧会が開催されているのか。

しかし、これらすべての展覧会にイキシビジョン・コンサヴァターが付く訳ではない。

国内外の美術館やコレクターから貴重な作品を数多く借りてきて開催される美術展の場合にはしばしば保存修復の専門家がイキシビジョン・コンサヴァターとして付き、そのほとんどは、海外から作品を借りてくる場合は、作品が日本に到着した時から作品が日本を離れる時まで、また国内の場合は所有者の手を離れた時から所有者の手元に作品が戻るまでの期間の全責任を負うことになる。

2) 何故イキシビジョン・コンサヴァターが必要なのか

貴重な作品を多数預かる展覧会において、その間にもし何かが作品に起こったならばこれは大変なことになる。勿論作品を借りる側としては最大の管理体制は取るものの、とは言え万が一は常に付きまとう。そのため大きな美術展の場合には日本側として一人のイクシビジョン・コンサヴァターを置き、その万が一に備えるのである。

3) 美術作品の受けるプレッシャー

国内の美術館やコレクターから作品を借りてきて開催される美術展の場合にも危険性を伴っているが、海外から作品を借りてきて開催される美術展の危険性はさらに強い。また複数の美術館で開催される美術展の場合、単一の美術館だけで開催されるよりもまたリスクは大きい。それは作品の移動が多いこと、そして次に作品にとっての環境の変化が多いからである。

つまり、美術作品は移動と環境の変化に対し非常に敏感に反応するのである。

作品移動に使用される最新の美術品専用車は空調(温度湿度)はもちろん一定に保たれている。

しかもその車両はエアーサスペンションが装備されている。しかし振動がゼロになるわけでない。空輸に使用される航空機内での振動は特に離着陸時にはかなりのものである。さらに加えて、航空機内での空調と気圧の変化も考えなければならない。

作品にとって「移動」は相当大きなプレッシャーがかかるのである。

4) 「栄光のオランダ・フランドル絵画展」における作品移動

今回の「栄光のオランダ・フランドル絵画展」の場合、作品がどのような経路をたどって日本の美術館まで到着したかを記してみると、借り受けた 58 作品はウィーン美術史美術館において美術館の作品管理の専門家とウィーン美術輸送会社の専門家の手によって嚴重に梱包され、一点一点特製の木箱に納められる。その後美術品輸送の専用車に載せてウィーン空港まで陸送された。

税関手続きの後、旅客機またはカーゴに乗せられ空路で十時間以上の旅をして成田空港に到着する。それらの作品は一つの航空機にまとめて載せるようなことはしない。それは借り受ける作品には借用期間保険がかけられており、その保険金の評価額は各々の作品によって違うが、今回のように非常に評価額が高く、しかもフェルメール作品は中でも断トツに評価額は高い。そのため作品を評価額の合計が平均化するように仕分けして、三便の航空機で日にちをずらして空輸したのである。しかも各航空機にはそれぞれウィーン美術史美術館の保存修復の専門家が同乗しているのである。それぞれの航空機が成田空港に到着したならば、すぐに航空機から作品は出されそこで待っていた日本の美術品輸送会社の大型美術品専用車に乗せられ東京の美術品輸送会社の倉庫に運ばれ、収納される。翌日作品は再び美術品専用車に載せられ、東京都美術館へと輸送されたのである。

5) 作品の開梱

美術品専用車によって美術館に搬入された作品はすぐに美術館の収蔵庫へと運ばれる。

美術品輸送会社のベテラン社員によって木箱は一つ一つ台車に乗せられ小さな物でも必ず二人

以上の人間によって静々と運ばれる。この時もちろんウィーン美術史美術館のコンサヴァターもその場に立ち会う。そして日本側のコンサヴァターもイキシビジョン・コンサヴァターとして立ち会う。

美術館の収蔵庫の温度は $22^{\circ}\text{C} \pm 1^{\circ}\text{C}$ 、湿度は 55% に設定してある。この設定温度湿度はだいたい世界共通である。(シンガポールの国立保存修復センターにおいては湿度のみ 65% に設定されていた。これは当地の平均湿度が非常に高いためにあえて高めに設定されていた) 収蔵庫に収納された木箱に入った作品は 24 時間収蔵庫に収めたままにする。所謂シーズニングと言われるのであるが、この 24 時間のなかで作品は気圧も含めて日本(東京)の気候に慣らされるのである。

6) 作品点検のための木箱の開梱

収蔵庫で 24 時間以上置かれてシーズニングを終えた段階で、いよいよ 58 点の作品を一つ一つ検査していく。

美術品輸送会社の専門家の手により小さな作品が収納されている木箱の場合は箱を横に寝かして、電気ドリルを使ってゆっくりとビスを一本一本抜いていく。すべてのビスを抜き終わると木箱の蓋を何人かで持ち上げ、ひっくり返すよう平に木箱の横に置く。蓋が取られた木箱の中には透明ビニールシートによって梱包された作品が更に四隅をぴったりとポリウレタンの覆いで保護されている。ゆっくりと木箱の外に取り出された作品は、事前に準備された薄い布団で覆われた机の上に載せられ、作品を覆っているビニールを取り去る。その際、梱包に使用したビニールシートの中を丹念に検査する。それは、輸送中に何らかの理由により絵具層が剥落を起こしたとしてもビニールシートの中にこの絵具層の剥落片は残るからである。油彩画作品だけではない。作品に装着されている額縁にも同様なことが言える。もしも額縁の一部に剥落を起こしても、やはりビニールシートの中に残るため、丹念に作品を取り去ったビニールシート上に残るどんなに小さなものでも見逃してはならない。

梱包を解かれた作品は別に用意された点検台の上に絵画面を上にして置かれる。大きな作品が収納されている木箱の場合は箱を横に寝かさず、立てたままの状態ですぐ蓋を取り外す。そして作品は立てたまま(垂直の状態)でビニールシートを解かれ、立てたままの状態ですぐ作品の点検を行う。

立てたままで行う理由は大きな作品を横に寝かすと自重によってキャンバスが弛み、絵具層の剥離を起こす原因となるからである。いずれにせよ作品を移動するには、作品に触れる者は必ず白い綿手袋を装着しなければならない。それは多くの額縁の表面に金箔が使用されているからである。もし金地の額縁を素手で触ろうものならば、人間の汗で接触した部分はその後酸化して色が変わってしまうからである。

7) 作品の点検作業

そのように慎重に梱包を解かれた作品はいよいよコンサヴァターの手と目によって慎重にそして隈なく点検される。点検に使用されるライトは太陽光に近い発色をするアトリエライトを使用することが多い。しかも真上からライトを当てるのではなく、やや斜め横からの光が好ましい。

しかしさらに小型のハンディーランプを使用して画面を横からの光を当てて見ることにより、

細かい絵具層の剥離が影になって映るため、このランプはコンサヴァターにとって非常に有力な小道具となる。

すべての作品はウィーンの美術館を出発する前に状態を細かく点検されている。その時点で作成された調書と見比べながら、ウィーンのコンサヴァターは点検を進めていく。同時に日本側のコンサヴァターは独自に調書を取っていく。そこにウィーンの美術館のコンサヴァターが見落としている箇所を記入していく。作品上に見られる傷は非常に小さいものがほとんどである。

そのためいくら優秀なコンサヴァターの目でも見落としは必ずあるものである。もし見落としのまま展覧会が始まり、その後この傷を発見したとすれば、ややもするとその傷は日本に来てから発生した傷となり得るのである。

作品点検時の要点は以下のことである。

1. 全体を見て大きな傷の有無をチェックする。
2. キャンバスの弛みがないかをチェックする。
3. ガラスの入った額の場合、作品の最下部を注意して見る。もし輸送中に絵具層に剥落があったなら、その剥落片は必ず下部にあるからである。
4. 絵具層の亀裂部を注意深く点検し、剥離を起こしてないことをチェックする。
5. 額に作品がしっかりと固定されていることをチェックする。
6. 裏面に貼られているラベルをチェックする。(このラベルは展覧会記録であったり、過去の所有者のラベルであったりするため非常に貴重な資料である。)
7. バックパネルの有無をチェックする。
8. 額縁の損傷状態をチェックする。

以上の事柄を互いに念入りとチェックしたあと、貸し手側と借り手側のコンサヴァターが互いに調書にサインをする。



写真1 フェルメール「画家のアトリエ（絵画芸術）」の点検



写真2 フェルメール「画家のアトリエ（絵画芸術）」の裏面の点検



写真3 作品の点検中の筆者

8) 作品の応急処置

互いに作品を点検して、もし何かしらの傷を発見したならば、そしてその傷の応急処置が可能ならば、緊急修復が行われる。

特に額縁については一番傷がつきやすく、これも応急処置による修復が行われるのだが、応急処置の前には必ず写真撮影が行われる。

これらの応急処置は点検の場所で行なわれることがほとんどであるが、額縁の緊急修などは展示室に作品が掛けられてから行うこともある。



写真4 額の応急修復



写真5 展示室で額縁の応急修復（補彩）をするシャーファー女史

9) 作品の展示

このように全ての作品を一点一点検査したあと、作品は展示室の壁に掛けられるのである。

作品をどの場所に展示するかは、美術館の学芸員の仕事であるのだが、展示室の温度、湿度、更に作品を照らすライトの照度もやはりコンサヴァターの監視下で行なわれなければならない。

今回のように油彩画ばかりの展覧会であれば照度は150から200ルクスにすることができるのだが、展示作品の中に紙を支持体とした作品（デッサン、水彩画、版画、等）が含まれていると、保存上照度を50ルクスまで落として展示しなければならないのである。

10) 展覧会会期中の作品管理

作品点検はウィーンのコンサヴァターと日本側のコンサヴァターである筆者とで行ったわけだが、展覧会が始まればウィーンのコンサヴァターは帰国してしまう。そのため、もし展覧会会期中に作品に異変があった時には筆者が美術館に駆けつけて状態を確認し、すぐにウィーン的美術館に連絡をとる。症状により筆者が期間中に応急処置を施すか、または次に彼らが来日する時まで待って応急処置をするかを決定するのだが、この展覧会においては幸いにも会期中の応急修復の必要はなかった。

11) 東京から神戸へ

東京都美術館における展覧会は2004年7月4日に終わり、続いて7月17日より神戸市立博物

館で開催されたのだが、この期に合わせて再びウィーンからコンサヴァターが来日した。東京会場での閉会后、筆者と共に 58 点の油彩画の点検が行なわれ、美術品輸送の専門家により梱包され美術品専用車で神戸へと輸送された。

神戸到着後、美術館内に搬入された作品は木箱の中に入れてまま 24 時間のシーズニングが行なわれ、翌日から再び作品の点検が行なわれた。わずか 10 日の間に 2 回もの点検を行うことになったのだが、これは 3 ヶ月間の展覧会そして梅雨時期の作品移動を考えれば絶対に必要なことである。

この点検時にも何点かの作品及び額縁はコンサヴァターの手によって応急処置が取られた。

1 2) 作品の帰国

神戸市立博物館での展覧会は 10 月 11 日に幕を閉じた。いよいよ最終点検である。そして半年間の日本における埃を払われた作品は再び嚴重に梱包され、成田空港より 3 便に分けてウィーンに帰ったのである。

ウィーン到着後、ウィーンのコンサヴァターの手により再び点検され、「作品に変化なし」の報告を受けて、その時点で筆者の「イキシビジョン・コンサヴァター」の仕事は完了した。

1 3) 終わりに

「イキシビジョン・コンサヴァター」は作品を貸す側と借りる側の間に信頼感を植えつけるものである。どんなに貴重な作品を預かっていても安心して展覧会を開催出来るためにはこの役割は大きい。ただ単に修復が上手いコンサヴァターでは勤まらない。語学の問題もあるが、貸す側の人たちにもよく知られているコンサヴァターが条件になってくる。現在、日本において「イキシビジョン・コンサヴァター」を行えるコンサヴァター（修復家）は数多くのコンサヴァターの中でわずか数人である。しかし今後展覧会の数も増えてくるものと思われる。さらには美術作品の保険評価額の高騰、テロリズムの横行、地震の発生、等々を考えると益々「イキシビジョン・コンサヴァター」の重要性は増す。いまだ教育機関における「イキシビジョン・コンサヴァター」の育成は行なわれていない。そろそろ「イキシビジョン・コンサヴァター」の育成時期に来ているのかもしれない。しかしながら「イキシビジョン・コンサヴァター」は人間対作品と同時に人間対人間の仕事であり、相手に「信頼感」と「安心感」を与えるべきものである故、技術教育よりも人間教育がはるかに重視されるであろう。