

## 小林清親展図録

監修 酒井忠康(神奈川県立近代美術館副館長)

企画・編集 佐藤道信(東京国立文化財研究所)  
山梨絵美子(東京国立文化財研究所)

発行 読売新聞社

デザイン 巽 計介

制作 集巧社

©1991 読売新聞社

# 清親の目で見た明治・東京の都市景観

ヘンリー・スミス

小林清親が「東京名所図」のシリーズを描いた明治の9年から14年当時の東京は、容易に美しい絵にはならない状態であった。ひとつには、幕府の崩壊によって広大な旧幕府地が廃墟と化しており、一方では西洋風の建物が都市のあちこちに建てられ、周囲と比較してとびぬけて大きい不格好なそれらの建物が都市風景の中で全く奇異に映っていたからである。交通機関も同様で、江戸時代の歩行を中心とした古い流れは、舗装されていない通りにそぐわない車輪の乗物が導入されて完全に掻き乱されてしまった。明治前半期の不格好で風情のない東京の姿は、今日残っている写真や、当時日本を訪れた外国人達の見聞記にはっきりと記録されている。

しかし、だからといって明治の東京には美しい景色、面白い景色が無かったというわけではない。清親の「東京名所図」の多くが示すように、古き江戸の多くははずいぶんそのまま無傷で残っており、昔からの名所はおおた近代化の影響を受けていなかった。そして、都市の中で最も急激に変化している部分でさえ、目新しさと、新旧の刺激的な並存をみせて視覚的に非常に面白いものとなっていた。明治の東京は、全体として見れば容易に美しい絵とはならなかったとしても、個々には美しい所もあり、衝撃的な作品の生まれる可能性は多々あった。

当時の錦絵作家の多くは、版元や一般の人々の要求にこたえて、もっぱら都市風景の全く新しい要素に焦点を絞っている。一般に、彼らは1点の作品の中にできるだけ多く新しい西洋風の要素をつめこもうとした。これらの「文明開化錦絵」の大部分は三枚続で細部まで細々と描かれ、「赤絵」という名をつけられるほど鮮やかな色で刷られた。この形は錦絵というメディアそのものが衰退し始める明治20年代まで人気を保った。

「文明開化」の光景をこのように描いた作品が、長く人気を保ったこと自体、画中の世界が明治・東京の日常的な姿といかにかき離れていたかを暗示している。これらの錦絵は都市のあるべき姿を見せたのであって、あるがままを描いたのではない。それらは、東京のどこにでも西洋風の建物が建ち、どの通りにも新しい乗物が走っているかのように描かれている。特に馬車は開化錦絵に不可欠であったようである。加えて、これらの新奇なものは全て肯定的に、美しくカラフルに親しみやすく表されている。つまり絵の中にはいつも、現実にあったのとは違う状態で表されたのである。これらはファンタジーの絵だったのである。

清親による明治・東京の景観はそのような錦絵とは異なっていた。それが現実に体験する都市と同じではなかったのは言うまでもない。広重同様、清親は都市の裏通りを描かず、より開かれた公共の場、端的に言えば伝統的な名所に焦点を絞った。しかし彼は、都市景観の中の新しいものを認めない反動主義者であったわけではない。明治9(1876)年1月、松本平吉から出版された三枚続のうち二組の作例に見られるように、彼の最初期の作品は一般的な「赤絵」の形を踏襲している。これは、清親が「赤絵」を修得していたことの証である。もっとも、先にあげた二作例のうち「東京五大橋之一両国真景」(No.128)の水に映る影や「東京江戸橋之真景」に登場する漫画的な顔などには、後の清親を思わせる兆がすでに認められる。

しかし、同じく明治9年8月に始めた一連の作品で、清親は当時の明治・東京の姿に対して以前とは全く異なった概念を打ち出した。初めに出版された作品に英文の題名がつけられていることから考えて、すでにしばしば指摘されているように、このシリーズは外国人を対象に想定して始められたものであろう。日本人以外の人々を引きつけようとして、清親が新奇なものばかりでなく、昔のまま変わらずに残っているものを描こうとしたとしても不自然ではない。

しかし、最初の5点が出版された後は、英文の題名がつけられなくなっており、主に日本人向けに描かれたことを明らかに示している。日本人以外の人々を何とか引きつけようとして懸命に模索するうちに、清親は、多分、当時の日本人に非常に好まれる形式にはからずも行き当たったのであったろう。それから5年間このシリーズを続ける中で、清親は明治の風景画について、明瞭で一貫性のある考えを展開させていった。そして、それは全く独自でユニークな魅力を持っていた。この風景画はどのような性格を持っていたのか。そして、最終的に、それは明治・東京について何を語ってくれるのであろうか。

「東京名所図」の過半数は江戸時代と全く変わらない都市の姿を描きとどめているが、ここでは、清親が明治の新しい風俗・習慣を表す方法に注目して、この一連の作品を分析してみたい。それにあたって、「都市景観」の中には建物、街路、自然環境などだけでなく、人間とその衣服も含まれることをいっておきたい。このような分析に際しては、様々なタイプの新しい風俗・習慣を注意深く区分けすることが必要である。なぜなら、ある種の風俗・習慣は他より

も早く浸透してありふれたものとなり、もはや新しくなくなってしまうからである。同時代に流行した三枚続の「赤絵」との比較をしながら、様々な風俗・習慣が清親の作品にどのように表されているか見てみよう。

〈衣装〉 西洋風の衣装が「赤絵」に不可欠の特色であったのに対し、清親の描く東京にはそれがほとんど登場しない。洋装の女性は、明治10(1877)年の内国勸業博覧会でのガス燈の「イルミネーション」(No.6)を描いた非常に数少ない異国的な情景の中に、ただ一人登場するだけである。完全に西洋風の服装をした男性は、「イルミネーション」以外では、やはり初期の作品である「愛宕山の図」(No.15)に一人登場するにすぎない。このほかに、男性が西洋風の帽子をかぶっている作品が5点ほどあるが、これらは新味を示す記号として目立つものではない。また、洋傘を描きこんだ作品も5点ほど探し当てることができるが、帽子と同様に、そのような品物はもはや特に「文明開化」の感を伝えていないように思われる。

〈人力車〉 「東京名所図」の計93点の作品の中で、20点に人力車が登場している。そのうちいくつかは目をこらさなくてはならないほど小さいものだが、多くの場合、この明治・東京の新しい乗物が中心となる重要な位置をしめている。清親の描く人力車には、いつも見慣れた、親しい感じを抱かされるが、一方で清親はそれを構図上の工夫に役立てている。端的に言えば、清親にとって人力車はすでに異国的ではなく、全く抒情的に描かれ得るものだったのである。おそらく人力車が日本人の発明した乗物であったため特に異国的とも考えられなかったからであろう。それ以上に、明治10年代には人力車の数があまりにも多く、すでに日常的なものと化していたためかもしれない。

〈電線〉 初めは電信、後には電話と送電のために用いられた電柱と電線ほど近代日本の都市景観の問題の中で熱心に議論されてきたものはない。英国の建築批評家J・M・リチャーズ(Richards)は、1960年代の東京の景観に多いワイヤースケープ特有の感じを表すためにwirescape(電線風景)という熟語を新しく作りさえしている。しかし、清親の作品は、日本人自身にとってこれらの電柱や電線は都市景観の中で違和感がなく、美しくさえあるものとしてごく早い時期からとらえられていたことを示している。電柱や電線は「東京名所図」全体の約1割に現れ、たいがい構図上重要な役目をはたしている。

〈ガス燈〉 前田愛氏が清親の東京風景画に関する傑出

した論評の中で指摘したようにガス燈は、この画家が光の効果を他に先がけて独自にとらえたことの謎に説明を与えてくれるかもしれない。清親の作品が「光線画」と呼ばれてきたということを考えるとますますそう思われる。前田氏は「逆説的な言い方になるが、ガス燈のまばゆい光に衝撃を受けた清親があらためて発見したのは、(中略)文明の界域を押しつつんでいる江戸空間の陰翳であり、闇の深さであった。」と述べている。言い換えれば、清親は文明開化の主要なシンボルのひとつによって、江戸の闇という最も変わらないものを表現できたのである。

考えてみると、文明開化の象徴であった前述の人力車、電線、ガス燈はすべて、清親の東京風景を自然と化したものとするのにやや逆説的效果を持ち、江戸がまだ続いているという感じをつくり出しているように思われる。前述の三つのものはいずれも江戸時代には存在しなかったが、広重の作品を彷彿させる抒情的な風景に溶けこみ、そのためにこれらの「新しい」物たちが昔からあったかのように見えてしまう。

しかし、清親は文明開化を表すものを常にこれらと同じように描いたわけではない。たとえば、馬車は「赤絵」の三枚続の作品では必ず描かれるべき肯定的イメージであるのに対して、清親の「東京名所図」には2回しか登場しない。1点は「東京名所図」の最初の作品である「東京銀座街日報社」(No.1)で、これが唯一「赤絵」の精神を踏襲している。残るひとつは「本町通夜雪」(No.38)で、雪の降りしきる闇から突進してくる馬車は人をおびやかす怪物のように見え、その明かりは恐ろしい目玉のようでさえある。ここには人力車とはほとんど正反対の見方が認められ同じように新しい交通機関を清親は全く違ったふうにとらえていたことがうかがえる。基本的に、両者の大きさとスピードが対照的に異なるためであろう。馬車は江戸のような都市には大きすぎ、速すぎるのだ。

開化の浮世絵のモチーフで中心を占める西洋風の建物の表現でも清親は他と異なった特色を示している。大抵どの作品でも、洋館は不格好で大きさも色も周囲を圧している。「新橋ステーション」(No.81)の駅舎は夜の闇に亡霊のようなシルエットを見せ、「虎乃門夕景」(No.58)に描かれた工部大学校の煉瓦建ての「生徒館」は他の世界から来たように見える。「海運橋」(No.14)の第一国立銀行の和洋折衷様式という、より快い様式でさえも前田愛氏が明晰な分析を加えたように、前景の人物に挑戦しているかのようであ

(注3)  
る。

同様に、清親の「東京名所図」の中で、明治国家の富国強兵策に関連する作品は、ある種のよそよそしさと不安をただよわせる。「二重橋前乗馬兵」(No.5)の兵士、「品川海上眺望図」(No.22)「川崎月海」(No.91)の洋船、そして「隅田川中洲水雷火」(No.72)の魚雷実験などがその例である。後世の人々がこれらにむしろ古風で風変わりな魅力を感じることはもちろんあろうが、清親の意図は全く違うものではなかったかとも思われる。それらは何となく街にはそぐわない趣をたたえている。

そして最後に、「五本松雨月」(No.52)の小名木川に浮かぶ蒸気船と「高輪牛町隴月景」(No.35)の東京・横浜間を走った汽車には、蒸気機関が東京風景に与えた影響を清親がどのように描いたかが示され、ここにも、この画家の一面がうかがえる。これらの二作品は「東京名所図」全体の中で蒸気機関が描かれたただふたつの例だが、新橋駅と同様、光を表す明るい斑点が暗いシルエットの中に点々と描かれ、無気味さがかもし出されている。蒸気船には人気がなく、汽車の車内の人々は亡霊のような影となっている。上空には、雲を押して月が輝こうとしている。ここに見られる「近代」はよそよそしく、ぞっとさせられるようである。

洋風画として描かれた「東京名所図」の東京風景と、その3年後に出版された「武蔵百景」の非常に異なる街の感じを比較すると、さらに多くのことが言えるであろう。「武蔵百景」では広重の「名所江戸百景」の意識的な見立てが行われ、清親の描き方は様式化され懐古的になっている。洋風のものはほとんど登場せず、登場しても背景に押しやられている。鉄橋と人力車の描かれた「鉄砲洲高橋佃島遠景」(No.120)は唯一の例外である。以前には頻繁に登場し、ごく自然に画中に存在していた人力車、電柱、ガス灯という三つの特徴的モチーフが、ぱったりと描かれなくなった。作品の様式、特に奇抜な構図は様々な意味で近代的ではあるが、描かれている都市の風景は大体において伝統的である。

「武蔵百景」には一貫してこの姿勢が認められるが、例外的に、以前には描かれていなかった工場の煙突が、このシリーズのうち3点の作品に登場して来ている。シリーズ全体の中でこのモチーフが登場している割合は、「東京名所図」にガス灯の登場する割合とほぼ等しい。そのうちの2点、「江戸見坂」(No.106)と「大川端百本くい」(No.126)で

は、工場が遠い背景に描かれている。その小ささが視覚的衝撃をやわらげると同時に、工場がもはや明治の新しい都市景観の一部として認められ、見慣れたものになっていることを示している。わずか2、3年の間に明らかに状況が変わったのである。

しかしながら工場が描かれている3番目の作例は、このように工場がありふれたものとなってしまったことに対する清親の皮肉な感情をうかがわせる。この作品、「目くろいゑんひう蔵」(No.123)は、広重の「目黒爺々が茶屋」の見立てとなっており、広重の描いた茶屋が目黒火薬製造所に換えられている。火薬製造所の煙突からは灰色の煙が空にたなびき、富士の姿を横切って漂ってゆく。上空には白い雲が煙と呼応する形で流れている。このように工場の煙が自然と同等となっているというのは皮肉なことである。一方で清親は、すでに工場が都市の新しい「自然」の一部になってしまっていると言っているかのようだ。しかし、当時であれば誰も見ただけのことに違いない広重によるもとの作品を知る者は、見立てに含まれた皮肉を感じ取らずにいられない。新しい「自然」は古い自然ではない。東京はもはや江戸ではなかったのである。

(コロンビア大学教授、山梨絵美子訳)

注1.「清親の光と闇」(『都市景空のなかの文学』 筑摩書房 1982年) 118-124頁

注2. 前掲書 122頁

注3.「開化のパノラマ」、前掲書 96-117頁

# Meiji Tokyo as Seen by Kiyochika

Henry D. Smith II

Meiji Tokyo at the time Kiyochika depicted it in his famous series of Tokyo landscapes (1876-81) did not easily become a beautiful picture. On the one hand, the collapse of the old regime had left large areas of the former daimyo lands in ruins, with wide barren spaces and crumbling mansions. At the same time, western-style buildings were being erected here and there in an urban landscape with which they were completely at odds, appearing as awkward and isolated hulks. In transportation as well, the old pedestrian pace of Edo was totally upset by the introduction of wheeled vehicles, which fit awkwardly into the existing unpaved streets. The generally homely and awkward appearance of early Meiji Tokyo is fully documented in surviving photographs and in the testimony of Westerners who visited at the time.

This is by no means to say that Meiji Tokyo had no views of beauty or interest. Indeed, as the majority of Kiyochika's landscapes show, most of old Edo survived intact, and the beauty of the traditional scenic spots was for the most part unaffected by the beginnings of modern change. Moreover, even the most rapidly changing parts of the city were of great visual interest precisely because of their novelty, and the provocative juxtapositions of new and old that they provided. Even if Meiji Tokyo as a whole did not easily become a beautiful picture, the possibilities of isolated beauty and striking composition were numerous.

Most woodblock print artists of the time, in response to the demands of their publishers and their popular audience, chose to focus almost entirely on those elements of the urban landscape that were wholly new. In general, they tried to crowd as many new Western elements into a single picture as possible. The great majority of these "civilization and enlightenment" (*bunmei kaika*) prints were triptychs, which enabled a high density of pictorial detail, and were printed in the bright colors that earned them the name "red pictures" (*aka-e*). This genre remained popular until the woodblock medium itself began to decline in the late 1880s.

The long-lasting popularity of such "civilization and enlightenment" views of the capital is in itself an indication of how divorced they were from the everyday appearance of Meiji Tokyo: these prints showed the city as it *should* be, not as it was. It showed a Tokyo that had Western-style buildings everywhere one turned, and new forms of transportation running along every street. In particular, the horse carriage seemed to be absolutely indispensable to such prints. In addition, all these novelties were shown in the best possible light, as beautiful and colorful and accessible. In short, they were shown precisely in those ways that they did not appear in reality. They were fantasy pictures.

The cityscape of Meiji Tokyo shown by Kiyochika

was different. Of course, it was not the city as one would experience it in reality. As with Hiroshige, Kiyochika showed nothing of the back streets of the city, focusing on the more open and public areas—in short, on the conventional "famous places" (*meisho*). And yet he was no reactionary, refusing to acknowledge what was new on the cityscape. It is important to remember that his earliest prints were works in precisely the popular "red picture" genre, two triptychs published by Matsuki Heikichi in January 1876. This proves that he had mastered this idiom—although these two works do show signs of the future Kiyochika, as in the reflections on the water in "View of Ryōgoku, One of the Five Great Bridges of Tokyo" (No.128) and the caricature-like faces in "View of Edo Bridge in Tokyo".

But in the series that began in August of the same year of 1876, Kiyochika began offering a wholly different conception of what Meiji Tokyo at the time looked like. The series probably began, it has often been suggested, with a foreign audience in mind, which would explain the English-language titles that accompanied the first ones issued. It would make sense that in trying to appeal to non-Japanese, Kiyochika would want to show not only what was new, but also what remained unchanged.

After the first five, however, later prints in the series dropped the English titles, making it clear that the primary audience was Japanese. In the process of striving to appeal to non-Japanese, Kiyochika had, perhaps unwittingly, hit upon a formula that was of special attraction to the Japanese of that time. As the series continued over the next five years, it is clear that Kiyochika had evolved a clear and coherent conception of the Meiji landscape that was wholly original and of unique appeal. What was the nature of this landscape, and what in the end does it tell us about Meiji Tokyo?

I would like to offer a brief analysis of the Tokyo series in terms of the way in which Kiyochika depicted the new customs of Meiji—while remembering that in over half of the series, he showed a city that was wholly unchanged from Edo. Here I should insist that the concept of the "cityscape" not be limited to buildings, streets, and the natural environment, but should also include people and their dress. In making such an analysis, it is clear that one must make careful distinctions among different types of "new customs," since some became much more quickly naturalized (and hence no longer "new") than others. Let us see how these different types appear in Kiyochika's prints, keeping in mind the comparison with the popular "red picture" triptychs of the time.

*Dress.* While western dress was an inevitable feature of the "red pictures," it appears rarely in Kiyochika's Tokyo. Only a single woman appears in Western

dress, in the very rare and exotic view of the gaslight "Illumination" at the First Domestic Industrial Exposition in 1877 (No.6). A man appears in full Western dress in only one other view ("View of Mt. Atago," No. 15), also early in the series. Other than this, men may be seen wearing Western-style hats in about five more prints, but these scarcely stand out as signs of the new. So also one may detect Western-style umbrellas in about five views, but as with the hats, one has the sense that such items no longer carry any special sense of "civilization and enlightenment."

*Jinrikisha.* Out of the total of 93 prints in the Tokyo landscape series, I count 20 with jinrikisha. Some are very small, to be sure, but in many, this new vehicle of Meiji Tokyo assumes central importance. One senses always a feeling of intimacy and familiarity in Kiyochika's depictions of the jinrikisha, which he found to be a useful compositional device. In short, the jinrikisha for Kiyochika was no longer exotic, but could be expressed in wholly lyrical ways. Perhaps this is because it was a vehicle of Japanese invention, and hence never considered especially foreign. More likely, it is because there were so many of them by the late 1870s that it was already naturalized.

*Telegraph wires.* No issue has raised more passions in debates about the quality of the modern Japanese cityscape than exposed posts and wires, first for telegraph, later for telephone and electricity. One foreign observer, the British architectural critic J. M. Richards, even coined the term "wirescape" to describe the dominant sense of the Tokyo landscape in the 1960s. Kiyochika's views, however, show that from a very early point, these posts and wires could be seen by the Japanese themselves as wholly natural to the cityscape, and even beautiful. They appear in about ten per cent of the Tokyo landscapes, and generally serve as an important compositional device.

*Gas lights.* As the literary scholar Maeda Ai pointed out in one of the finest essays ever written about Kiyochika's Tokyo landscapes ("The Light and Darkness of Kiyochika," in *Literature in Urban Space*, Chikuma shobō, 1982), gaslight may be the explanation for the riddle of the artist's unique preoccupation with the effects of light, so much that his prints are said to have been called "light ray pictures" (*kōsenga*). Maeda proposed that, "it may seem a paradoxical way to put it, but what Kiyochika discovered anew under the influence of the brightness of gaslight was precisely the profound darkness and deep shadows of Edo space that enveloped the domain of 'civilization'." In other words, it was by way of one of the leading symbols of "civilization and enlightenment" that Kiyochika was able to express what had changed the least, the darkness of Edo.

In thinking about it, it seems that perhaps these three aforementioned tokens of "civilization"—jinrikisha, telegraph wires, and gas lights—all serve the somewhat paradoxical function of "naturalizing" the Tokyo landscape in Kiyochika's prints, and creating a sense of continuity with Edo. Although none existed in Edo, all are incorporated into a lyrical sense of the landscape that owes much to Hiroshige and that hence makes these "new" items seem as though they had always been there.

This is not the case, however, with other aspects of Meiji "civilization" in Kiyochika's prints. The horse carriage, for example, which seems such an inevitable and positive image in almost all "red picture" triptychs, appears only twice in Kiyochika's series. The first is in "Nitsu-pou-shiya of Gin-za in To-kei" (No.1), the first print in the whole series and the only one that really shares the "red picture" spirit. The only other appearance is in "Snowy Evening on Honchō Street" (No.38), in which the horse carriage seems a terrifying monster, its lanterns like threatening eyes, charging out of the snowy darkness. It is an almost completely opposite conception from the jinrikisha, and shows that these two equally new modes of transportation were conceived by Kiyochika in wholly different ways. This reflects a basic contrast in scale and speed: the horse carriage was too big and too fast for a city like Edo.

Also revealing is Kiyochika's treatment of the new Western-style buildings that were so central to "civilization and enlightenment" prints. In almost every case, such buildings seem awkward and often threatening in their size and color. The station building in "Shinbashi Station" (No.81) appears as a ghostly nighttime silhouette, while the brick buildings of the Imperial College of Engineering in "Evening View of Toranomon" (No.58) seem to be from another world. Even the more pleasing form of the eclectic First National Bank in "Kaiun Bridge" (No.14) seems to offer a challenge to the foreground figure, in ways provocatively analyzed by Maeda Ai ("The Panorama of Enlightenment," *op. cit.*).

Similarly, the various prints in Kiyochika's Tokyo landscapes that relate to the "wealthy nation, strong military" (*fukoku kyōhei*) policy of the Meiji state convey a sense of distance and apprehension. Such are the officer in "Mounted Soldier at Nijūbashi Bridge" (No.5), the western ships in "Seascape at Shinagawa" (No.22) and "Moonlit Sea at Kawasaki" (No.91), and the explosive demonstration in "Torpedo on Sandbar in the Sumida River" (No.72). Of course, later generations might find these rather quaint and charming, but I wonder if Kiyochika's intentions were not quite different. Somehow, they do not belong to the city.

And finally, it is revealing to see how Kiyochika shows the impact of steam power on the Tokyo land-

scape, in the steamboat on the Onagigawa Canal in "Moon on a Rainy Night at Gohonmatsu" (No.52) and the train on the Tokyo-Yokohama line in "View of Takanawa Ushimachi Under a Shrouded Moon" (No. 35). In both of these, which are the only depictions of steam power in the entire series, we see dark silhouettes with bright patches of light (much as in "Shinbashi Station") that create an eerie effect. No human life can be seen on the steamboat, while the figures inside the train are only ghostly shadows. Above, the moon struggles to break through a cloudy sky. The "modern" that we see here seems distant, even frightening.

It is most revealing to compare the Tokyo landscape seen in the western-style series of 1876-81 with the very different sense of the city in *One Hundred Views of Musashi* (Musashi hyakkei) three years later (1884-85). In this series, Kiyochika's approach is mannered and nostalgic, as he consciously alludes to Hiroshige's *One Hundred Famous Views of Edo* (Meisho Edo hyakkei) of 1856-59. Here almost all Western elements have disappeared or been relegated to the background—with the single exception of "Takahashi Bridge at Teppōzu with Distant View of Tsukudajima" (No.120). Gone in particular are the three features that were most familiar and most naturally depicted by Kiyochika before: jinrikisha, telegraph poles, and gas lights. The style of the prints, and particularly the witty compositions, seem in many ways modern, but the actual landscape of the city is in fact largely traditional.

There is one major exception to this rule, however, in the appearance of factory smokestacks, which were absent in the earlier series but here appear in three prints—about the same proportion as those showing gaslight before. In two cases, these factories are distant background scenes ("Edomizaka Hill" (No.106) and "Hundred Stakes on the Sumida River" (No.126)). Their very smallness reduces the visual impact, and at the same time suggests that factories were now a familiar and accepted part of the new cityscape of Meiji. This had clearly not been the case just a few years before.

The third depiction of a factory, however, hints that Kiyochika viewed this naturalization of the factory with a sense of irony. This is "Meguro Arsenal" (No. 123), which is a parody of Hiroshige's "Grandpa's Teahouse, Meguro." Here, Hiroshige's teahouse has been replaced by the buildings of a naval gunpowder factory, from whose smokestack puffs of gray smoke float through the sky, drifting across the face of Mt. Fuji. Above, the white clouds of nature pass in an echoing pattern. But there is irony in this equivalence of the factory smoke with nature. On the one hand, Kiyochika seems to be saying that factories are indeed now a new kind of "nature" in the city. And yet for those

who know the Hiroshige original (as all viewers of the time would have), the irony of the parody is inescapable: the new "nature" is not the old nature. Tokyo was no longer Edo.

(Professor of Japanese History Columbia University)