
上海のモーター商会と近代日本のピアノ製造

井上さつき 愛知県立芸術大学音楽学部教授 (音楽学)

筆者は2018年11月3日から5日にかけて、万博学会(旧「万国博覧会と人間の歴史」研究会)のメンバーとして上海を訪問し、11月5日、上海社会科学院中国学研究所が主催する国際学術研究会「海外における中国問題の研究」の席上、表記の題で短い発表を行った(日本語による発表、中国語の同時通訳つき。中国語の題は「上海市的莫德利商会与近代日本的钢琴制造」)。本稿はその発表原稿に基づき、若干の加筆修正を行ったものである¹。

1. はじめに

19世紀の万国博覧会は楽器製造のコンクールの場で、なかでも花形のピアノについては国内外の数多くのメーカーが出品し、優劣を競いました。1860年以降、ピアノは手工業から工場生産へと移り、ドイツとアメリカで技術革新が進みますが、万博はその流れを決定づけたのです。日本の楽器メーカー、ヤマハ²は、やまはとらくす山葉寅楠(1851-1916)が1887年に作った会社ですが、ヤマハが最初に作っていたリード・オルガンからピアノ製造に本格的に参入する際にも、アメリカのセントルイス万国博覧会(1904)などの博覧会での受賞³は大きな推進力になりました。私は万博とピアノの発展について研究していますが、今回は、日本よりも早く、19世紀半ばからピアノを作っていた上海のモーター商会に焦点を当て、モーター商会と近代日本のピアノ製造との関係について考えてみます。

2. 上海のモーター商会

中国では日本よりも早くピアノが導入され、楽器の生産も行われていました。この国で最初にピアノビジネスを始めたのが上海のモーター商会です。イギリスの商社で、創立は1850年前後とされています(Ku 2015, 72)。当初はピアノの販売と修理・調律などのメンテナンスと、その他の楽器の販売を行い、完

成品のピアノはイギリスから輸入していました。その後、1870年頃にはイギリスから部品を輸入し、現地で組み立てるようになりました。当初はイギリス人の職工を使っていましたが、すぐに中国人を多数雇うようになりました。

モートリー商会を始めたシデナム・モートリー Sydenham Moutrie はロンドンの名門ピアノメーカー、ブロードウッド社で長い経験を持っていました (*The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette*, Apr. 26, 1895)。モートリー商会は、1890年、神戸と横浜に支店を開設し、日本に進出しました⁴。それから1901年に撤退するまで、11年間、日本で楽器ビジネスを行っていました (横浜市歴史博物館・横浜市開港資料館 2004, 14)。当初、経営者は、上海の S. モートリーと香港のウォルター・G・ロビンソン Walter G. Robinson で、モートリー・ロビンソン商会という名前でした。ビジネスの内容は、ピアノ・オルガン・楽器・楽譜の輸入と販売でした。その後、1893年に香港のロビンソンが経営から離れて、モートリー商会となり、横浜が本拠地になりました。

3. 日本の状況

モートリー商会が日本に進出した1890年、日本では洋楽器はどのような状況だったかといえば、小学校で唱歌 (音楽) 教育が普及し始め、リード・オルガンとヴァイオリンが日本人の手でさかんに作られ始めたところでした。輸入品は値段が高く、低価格の国産楽器が待ち望まれていたのです。当時、各種の輸入楽器を扱っていたのは、横浜のドーリング商会 Doering Co. です。ドーリング商会の繁盛ぶりを目にしたモートリーたちは洋楽器市場としての日本の将来性に着目し、進出してきたのです。

モートリー商会はこのドーリング商会と共に、日本国内の輸入ピアノの販売を二分するようになりました。

この頃、日本でオルガンを作っていた代表的な人物が、横浜のドーリング商会で修行した西川虎吉 (1850-1920) と、浜松の山葉寅楠です。この二人は1890年に開かれた第3回内国勸業博覧会でオルガンとピアノを出品し、順位を争いました。

内国勸業博覧会は万博を日本向けにアレンジし、国内規模に縮小して開催されたものです。明治政府は欧米から技術を取り入れて、急ピッチで工業化を推

進しようとしたのですが、そこで採用されたのが博覧会事業でした。

1890年に開かれた第3回内国勸業博覧会は日本の洋楽器製造業にとって画期的なイベントとなり、オルガン部門では16人が出品しましたが、その中で、先行していた西川を押さえて最高位の2等賞を得たのは山葉寅楠でした。

一方、ピアノ部門では西川が最高位の2等賞、山葉が3等賞を得ました。実は、山葉寅楠が出品したピアノは、外側だけが山葉製で、内部一式の部品は上海のモートリー商会から、同社の神戸支店を通じて輸入したものでした。これは、ライバルの西川がピアノを出品すると聞いて、あわてて作った楽器だったのです。西川のピアノにしても、主要部品の多くは外国からの輸入品でした。博覧会の審査報告では「外形は西洋の上等品に引けを取らないが、実際の使用においては西洋の中等品よりも劣る」と批判されています（第三回内国勸業博覧会事務局 1891, 82-84）。日本のメーカーは、リード・オルガンはすぐに作れるようになりましたが、ピアノの壁は高かったのです。

4. モートリー商会

国産品がこうした状況だったので、当時の日本で輸入ピアノは需要がありました。モートリー商会もその見込みがあったからこそ、日本に支社を作ったのでしょう。

さらにモートリー商会は1896年に横浜（居留地61番）にピアノ工房を作り、中国人技術者の責任者を置き、ピアノの現地生産を始めています。日本でのピアノの需要が着実に高まっていたことがわかります。

実は、モートリー商会は当時、本拠地の上海でピアノ製造をするようになっていました。完成品を輸入するよりも、どうしても中国で調達できないものほかは、現地の安い労働力を使って作った方が、はるかに安く生産できるからです。上海の英字新聞 *The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette* の記事から見る限り、そうしたピアノ生産を始めたのは1895年頃だったようです。日本で工房を開く少し前のことでした。

興味深いのは、上海のモートリー商会のピアノ工房では、日本からピアノ用の木材を輸入していたことです。モートリーは日本でピアノの響板、サウンドボードに適した木材を見つけたのです（*The North-China Herald and Supreme*

Court & Consular Gazette, April 26, 1895)。記事には詳しく書かれていませんが、それは、北海道産の天塩松^{てしお}だったはずで、ピアノの響板は音を響かせる木の薄い板で、幅約5センチ、厚さ約1センチの薄板をはぎ合わせて作られます。ピアノの響板は「ピアノの生命」ともいわれるほど重要で、ピアノの個性を決めるものです。

1900年1月、ヤマハは簡素なアップライトピアノを完成させます。主要部品の金属フレームやアクション、鍵盤など、多くの部分は輸入品を使っているのですが、これは響板が日本製だったことから、国産ピアノ第1号とされています。

5. 日本のピアノ製造

こうして、1900年を境に、日本では、山葉や西川によってしだいにピアノ製造が行われるようになっていきました。注目したいのは、最初からピアノ製造がうまくいったわけではなく、オルガンで稼いだお金をピアノ開発に回していたということです。オルガンに関してはどんどん改良が進み、1892年に、ヤマハの楽器は初輸出となるリード・オルガン78台を海外へ送り出しています。送り先は東南アジアで、これもモトリー商会を通じてのことでした。

研究者の大野木吉兵衛によれば、この輸出は輸出そのものを発展させ飛躍させるための戦略ではなく、それとひきかえに、新しいピアノや中古のピアノを購入し、製作研究のための材料にすることが山葉寅楠の目的だったといえます。

モトリー商会が横浜にピアノ工房を作った1896年には、浜松のヤマハの工場ではすでに年間1,400台から1,500台ものリード・オルガンが作られるようになっていました。そして、1899年、山葉寅楠はアメリカを訪れ、ピアノやリード・オルガンの工場を視察し、材料を買い付け、帰国後、ピアノ製造に本格的に取り組むこととなります。興味深いのは、山葉寅楠がアメリカの楽器工場を視察した際、「特に変わったところはない」と日記に記していることです。日本の工場はアメリカ式の機械を取り入れて最新式になっていました。

6. モトリー商会の撤退

1900年に出されたモトリー商会の広告によれば、店ではイギリスのメー

カー、カラード・アンド・カラード社のアップライトピアノやドイツのローゼンクランツのアップライトピアノとグランドピアノを販売していました。また、ヨーロッパ式の工房でピアノの修理を行っているとあります。

当時、モートリー商会の横浜の支店長はチャールズ・スウェイツ Charles Thwaites という人物でしたが、1901年、モートリー商会はスウェイツに横浜支店の営業権を譲り渡します。

おそらく、その理由は、日本の楽器メーカーが急速に力をつけてきたので、商売のうまみがなくなってきたからだと考えられます。モートリー商会が日本に進出していた11年の間に状況は大きく変化し、日本は楽器の輸入国から輸出国へと変わろうとしていました⁵。

1904年、ヤマハのリード・オルガンの生産はすでに7,000台から8,000台にまで成長していました。この頃、ヤマハは上海、天津などに支店を設けるだけでなく、朝鮮やヨーロッパ、オーストラリア向けの輸出も試み、オルガンの年間輸出台数は500台に達していたといえます。

山葉寅楠は財閥の後押しのもとで販路の拡張を進めていき、1908年には大連に支店を設置します。大野木によれば、山葉寅楠は上海に楽器工場を建設する計画も立てており、モートリー商会で技術を習得した中国人が、競って合弁を申し出たといえます（大野木 1977, 310）。ただし、第一次世界大戦が始まり、山葉寅楠自身の健康が悪化したことも手伝って、この計画が実ることはありませんでした。

7. スウェイツ商会と華僑のピアノ製造

さて、横浜でモートリー商会を受け継いで設立されたスウェイツ商会は、その後も順調に業績を伸ばし、ピアノ・オルガンの輸入販売や、自社ブランドのピアノ製造を行っていました。そのピアノの工房の主任だったのが、浙江省出身の周筱生^{しゅうせい}です。彼は上海のモートリー商会で十数年にわたって技術を磨いたのち、スウェイツ商会に招かれて部下2名とともに日本にやってきました（横浜市歴史博物館・横浜開港資料館 2004, 30）。彼は後に独立して周興華洋琴専製所を開き、親子二代にわたって、横浜でピアノを作りました。これは「周ピアノ」として知られていますが、工場は1945年の横浜大空襲で焼失し、周ピ

アノは終わりました。横浜にはもうひとつ、周筱生の甥にあたる李兄弟が興した「李兄弟ピアノ製作所」もありましたが、こちらも1945年横浜大空襲でピアノ工場が焼失し、その後、復興はなりませんでした。

以上のように、近代日本のピアノ製造の歴史は、山葉寅楠のピアノづくりにおいても、横浜のピアノ製造においても、上海のモーター商会と少なからぬ関係があったことがわかります。当時のピアノ製造を東アジアという観点から再検討することが必要とされています。ご清聴ありがとうございました。

注

¹ 拙著（井上 2020）中でモーター商会についても触れたが、割愛した部分もある。

² 1897年から1987年までの社名は日本楽器製造株式会社。

³ ヤマハのグランドピアノA1号とオルガンは共に名誉銀牌を受賞した。

⁴ 神戸居留地18番、横浜居留地59番 (Meiji-Portrait)

⁵ 1899年の関税改正により、楽器類（楽器及同附属品）に対する輸入税は、それまでの3倍に引き上げられ、従価税率15パーセントとなった（井上 2022, 59）。

参考文献

Ku, Lianli. 2015. "China—Piano Industry", *The Piano, An Encyclopedia*, 2nd ed., edited by Robert Palmieri. New York: Routledge.

The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette

Meiji-Portraits [ウェブサイト] <http://meiji-portraits.de/index.html> (2022年1月10日閲覧)

井上さつき 2020 『ピアノの近代史—技術革新、世界市場、日本の発展』 東京：中央公論新社

井上さつき 2022 「楽器と関税—1920年代日本のピアノ輸入税引上げをめぐる」『音楽と越境—8つの視点が拓く音楽研究の地平』（共著、監修）、森本頼子（編）、58-86 東京：音楽之友社

大野木吉兵衛 1977 「浜松における洋楽器産業」『遠州産業文化史』297-358

浜松：浜松史蹟調査委員会顕彰会

第三回内国勸業博覧会事務局 1891 『第三回内国勸業博覧会審査報告』第五
部 東京：第三回内国勸業博覧会事務局

横浜市歴史博物館・横浜開港資料館（編）2004 『製造元祖横浜風琴洋琴もの
がたり』 横浜：横浜市歴史博物館