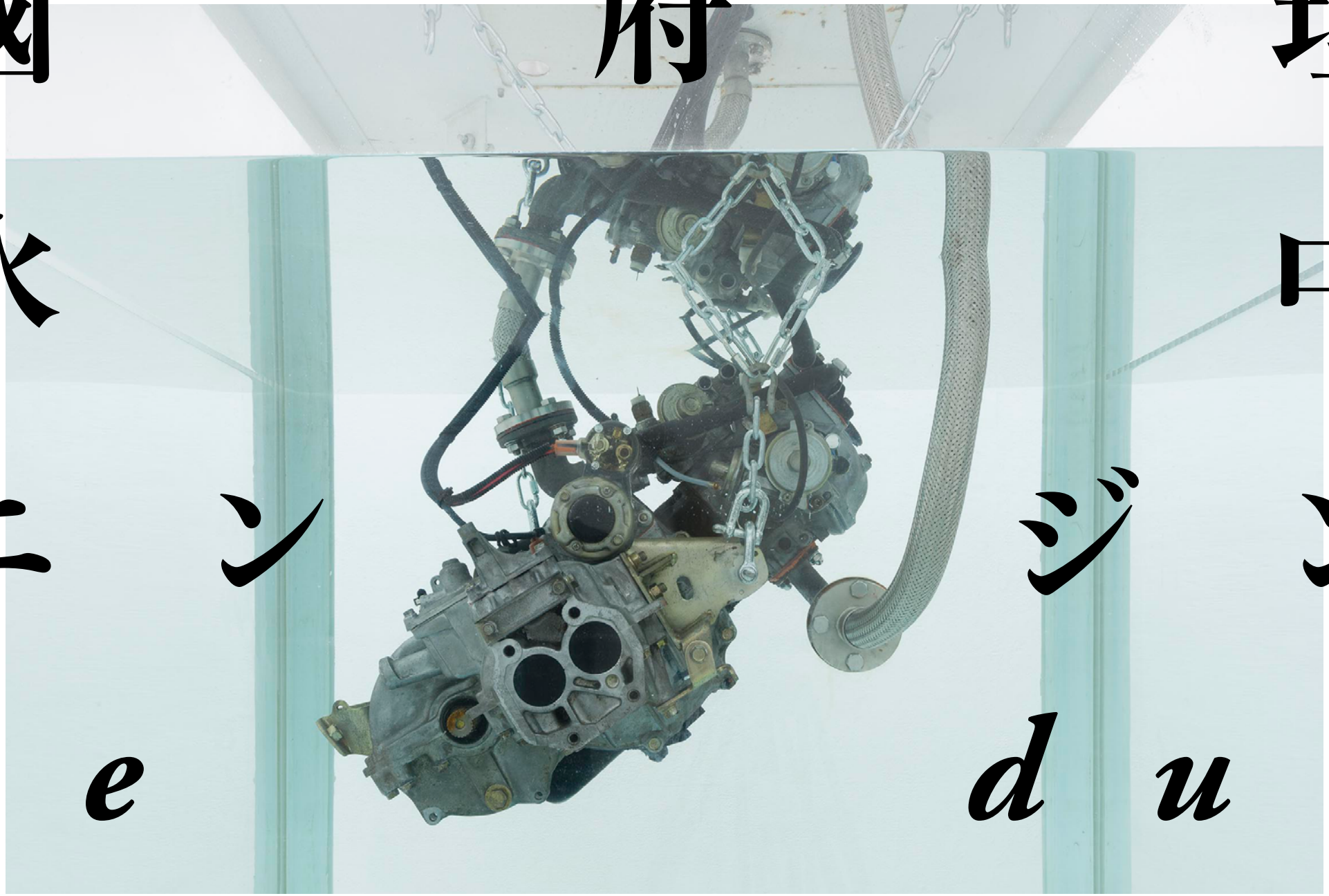
國府理 水中エンジン

re dux



國府理「水中エンジン」再制作プロジェクト

concept

これはエンジン＝心臓の蘇生を行うプロジェクトである

これは原発の廃炉作業のようなプロジェクトである

これは愛と絶望のactivation
そのものをアーカイヴ化するプロジェクトである

＊ つまり、これは完結したある作品の再現を目指すものではなく、複数の問いを含む未完のシステムを再び起動するプロジェクトである。

＊ 國府作品に対する正しい解釈は、このような複雑な追憶・追悼行為によってなされるべきだと考える。

＊ この再起動と追悼＝アーカイヴ化の複合的実践をキュレーションと呼ぶ。

國府理「水中エンジン」再制作プロジェクト

「水中エンジン」は、國府が愛用していた軽トラックのエンジンを水中に沈め、稼働させるという作品です。エンジン音とともに熱および排気が発生し、水槽内の対流が可視化されると同時に展示空間の外まで敷設されたマフラーから排気ガスが排出されます。この作品は國府作品の特徴である「可動性」、「乗り物性」、「自然と人工のコントラスト」、「エネルギー循環の可視化」などが含まれていながらも、彼の作品においてはその「暗さ」において異質な光を放っています。

この作品の成立は2012年であり、言うまでもなくそれは現在まで続く「震災後」という時間が始まった時でもあります。國府自身も原子力発電所が単なる「巨大な湯沸かし器」であることに衝撃を受け本作を制作したと語っています。この衝撃を國府は隠していません。この作品は明らかに原子力発電所と同じ構造を持っています。しかし國府は、それを何か別のものに変えようとしていた。別のシステムへの可能性を模索していた。「水中エンジン」は、震災後の日本の状況を反映した芸術作品の中でも白眉であると言えます。しかし結果として、この作品は非常に「脆い」ものとなりました。壊れやすい。メンテナンスが必要である。完成していないのではないかとすら思える。

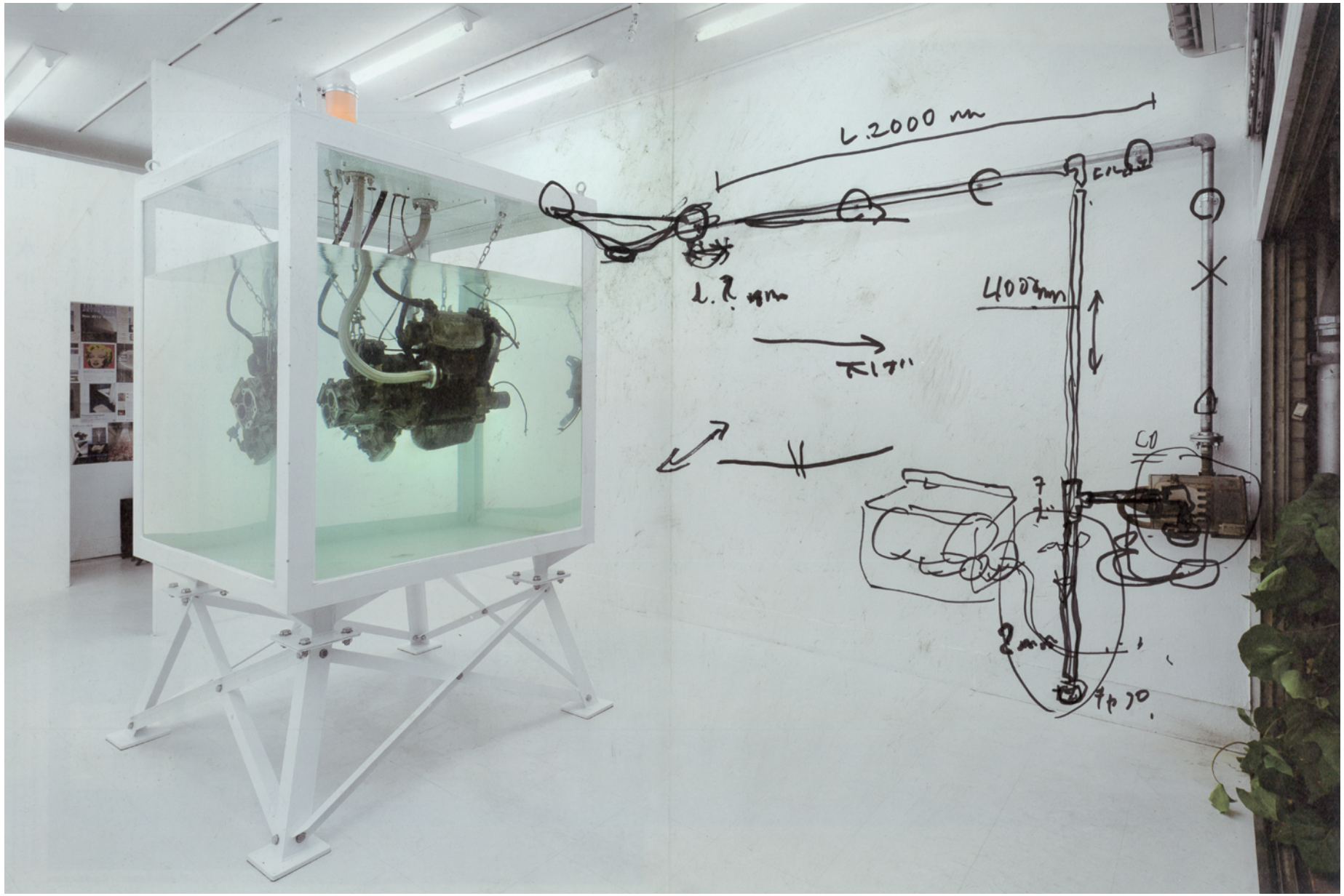
通常、再制作とは作家の意図を踏まえ、作品を忠実に再現するものです。しかし本企画は、それに多くの困難・不可能性を抱えている。作動する保証はなく、あるいはその危険性から展覧会場での作動が許可されない可能性があります。再制作は、この作品の「脆い」状態を再現するものです。再現された「脆さ」は、アートの現状なのかもしれない。この社会の状態そのものなのかもしれない。私たちはそもそも原子燃料サイクルが完成しないことを既に知っています。この社会システムが決して完結したものではなく、極めて脆いことも。

「水中エンジン」は、そのような時代にあって作品とはいかなる形態をもちうるのか、もってしまうのか、を端的に示しているはずです。

遠藤 水城

プロジェクトにおける諸問題

- 部品がほとんど残っていない。完全な再現は不可能。
- 誰がどこまでの改変を許容し、それでもなお國府の「水中エンジン」であると言い得る根拠はどこにあるのか。
- 漏電、浸水、部品の劣化など頻繁なメンテナンスが必要だった。
  →そもそも未完成作だった可能性
- 國府自身が展示会場でメンテナンスを施しつづけていた。
  →その行為自体が作品に組み込まれている可能性。スタジオ/展示空間の未分化性。
- 作家がケアし続けるという「作品」のありかたまで、再現する必要があるか。
  →もはや「作品」ではなく、一つの手のかかるシステムではないのか。



國府理《水中エンジン》2012年、アートスペース虹の展示風景（撮影:Tomas Svab）の画像を印刷した「國府理 水中エンジン redux」展（2017 年）のフライヤーに、再制作の展示のための配管プランを描き加えたもの



「國府理 水中エンジン redux」（後期展）、2017 年、アートスペース虹の展示風景
撮影:Tomas Svab

目次 *クリックで該当ページへ移動します

002　ステートメント

007　はじめに

008　オリジナル／再制作の展示歴

012　再制作の作業記録

015　「國府理 水中エンジン redux」展　トーク記録

- 017　talk1:椹木野衣×遠藤水城
- 024　talk2:水中エンジン再制作の技術について
- 032　talk3:浅田彰×遠藤水城
- 039　talk4:遠藤水城、プロジェクトの全貌を語る

042　論考　白石晃一　國府理「水中エンジン」再制作にあたっての技術仕様書

058　國府理によるオリジナル《水中エンジン》（2012）発表時のステートメント

061　國府理による《水中エンジン》のドローイングについて

はじめに

國府理「水中エンジン」再制作プロジェクトについて

國府理（1970–2014、京都市立芸術大学美術研究科彫刻専攻修了）による作品《水中エンジン》（2012）のコンセプトを再生させるプロジェクトとして、國府が急逝した2年後に発足。企画はインディペンデント・キュレーターの遠藤水城。國府の存命中に同作品の展示に友人として携わったアーティストの白石晃一、京都市立芸術大学 芸術資源研究センター研究員の高嶋慈、アートメディエーターのはがみちこが参加した。

《水中エンジン》は國府の創作上においても、「震災後のアート」という位相においても重要な作品だが、オリジナルに使用されたエンジンは廃棄されていたため、國府の急逝後、展示は困難になっていた。再制作プロジェクトのメンバーは、國府の遺族や関係者、エンジン専門のエンジニアへのヒアリングとともに、國府作品についての議論を重ねながら、2016年12月から2017年7月の約半年間にかけて2台のエンジンの再制作を行なった。水槽およびフレームは現存するオリジナルを使用し、エンジンはオリジナルと同じ型番の550cc軽トラックのエンジン「SUBARU サンバー EK23型 KT1」を用いた。再制作されたエンジンは、オリジナルが発表された京都のアートスペース虹での「國府理 水中エンジン redux」展にて展示され、水中稼働を行なった。

作家の不在、設計図や操作マニュアルが残されていないこと、水中稼働の負荷によるエンジンの損傷といった何重もの「不在」の状況下で行なわれたこの再制作プロジェクトは、失われた作品を再び蘇らせる意義とともに、作品の「同一性」の根拠、動態的・非永続的な作品の「保存修復」「再制作」「保管」のあり方、アーカイヴの構築をめぐる広範な問いを投げかけるものである。

本書の構成

本書は、「平成美術：うたかたと瓦礫（デブリ）1989-2019」展（京都市京セラ美術館、2021年）の展示の一部として、本プロジェクトの詳細なドキュメントを編集したものである。オリジナル／再制作の展示歴、稼働の動画記録、再制作の作業記録、「國府理 水中エンジン redux」展のトークシリーズの採録、國府によるドローイング、そして再制作作業を担当した白石晃一による技術面の論考で構成される。白石による論考は、安定稼動という目的と安全性確保の観点から再制作で行なったさまざまな「改変」を、「國府自身が展示中に施し続けていたメンテナンスの延長線上」にあるものとして捉えており、本再制作をどう位置づけるかという問いに対して技術面から応答している。併せて、対となる2つのステートメント―遠藤水城による再制作プロジェクトのステートメント、國府理によるオリジナル発表時のステートメント―を再掲し、《水中エンジン》という作品およびその「再制作」の試みが、現代社会とアートの双方へ投げかけ続ける問いを読者と共有する契機としたい。

目次へ戻る

オリジナル／再制作の展示歴

國府は生前、《水中エンジン》を個展で2回展示している。國府理「水中エンジン」展（アートスペース虹、2012年）と「國府理　未来のいえ」展（西宮市大谷記念美術館、2013年）である。再制作での調査過程において、この2回の展示では、エンジン自体の交換や浄水装置の追加などパーツの差分があったことが判明した。これを踏まえて、再制作プロジェクトでは、便宜上、2012年にアートスペース虹で展示されたエンジンを「1号機」、2013年に西宮市大谷記念美術館で展示されたエンジンを「2号機」と位置付けている。

一方、本プロジェクトにおいても計2台のエンジンを再制作したため、再制作1台目を「3号機」、再制作2台目を「4号機」と呼称する。1〜4号機の展示風景を比較すると、一見よく似た外見のなかに、オリジナル2台の差異、そしてオリジナルからの「改変」とその理由が浮かび上がってくる。それは、動態的かつ壊れやすい作品の「同一性」や「保存」への問いとともに、「何をもって《水中エンジン》とするのか」―美的造形性、稼働性、その安定性、一方で「完全安定稼働の実現」はオリジナルのもっていた科学技術への本質的な批評性を去勢化してしまうのではないかという問い―を、多角的に放射する。

國府理　略歴

1970年 …… 京都府生まれ
1993年 …… 京都市立芸術大学 美術学部彫刻科卒業
1993年– …… ソーラーカーによるアートプロジェクト「Solar Power Lab.」に参加
1994年– …… 「KOKUFUMOBIL」シリーズを発表
1995年 …… 京都市立芸術大学 美術研究科彫刻専攻修了
1997–2001年 …… 自転車メーカーの企業に勤務し、部品開発に携わる
1999年 …… ソーラーカーによるアメリカ大陸横断旅行「HAAS project」に参加
2008年 …… 京都造形芸術大学（現・京都芸術大学）ULTRA FACTORYの立ち上げに携わる
2014年 …… 国際芸術センター青森での個展「相対温室」の作品調整中に不慮の事故で逝去

オリジナル　エンジン1号機

2012年

5月22日～6月3日
國府理「水中エンジン」展（アートスペース虹、京都）

國府は会期中、来場者の前で稼働を試みたが、浸水やパーツの劣化といったアクシデントに見舞われ、オイルで汚れた水の入れ替えなど、さまざまなメンテナンスを施し続けていた。エンジンは展示後に廃棄。
稼働の記録動画　https://www.youtube.com/watch?v=G8sK8raBGOA



1

オリジナル　エンジン2号機

2013年

6月22日～7月28日
「國府理　未来のいえ」展（西宮市大谷記念美術館、兵庫）

イベント「ワーキング・サタデー」として、会期中の毎週土曜日、《水中エンジン》を含む展示作品の点検、調整、試運転などを國府が行なった。2号機では、水中稼働に不必要なパーツの除去や浸水対策の改善に加え、1号機よりも長期の展示期間を考慮し、水槽内の水を濾過するための浄水装置が付け加えられた。2号機も展示後に廃棄。



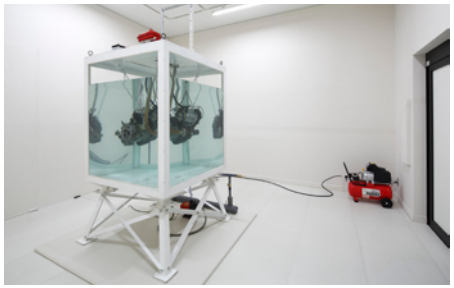
2

再制作　エンジン3号機

2017年

4月8日～6月18日
「裏声で歌へ」展（小山市立車屋美術館、栃木）

遠藤水城企画のグループ展に出品。告知された計34回の稼働予定日に、毎回約5分間、水中稼働を行なった。序盤は不調に見舞われたが、中盤以降はほぼ安定状態で稼働を続け、2ヶ月以上にわたる会期を無事に乗り切った。長期間の展示と安全性確保の点から、オリジナルには無かった要素として、圧縮した空気を送り込んで浸水した水をエンジン外に強制排出する「エアコンプレッサー」が取り付けられた（床に置かれた赤い装置）。また、水圧によるアクリルの膨張が確認されたため、安全性確保と作品保護の観点から、4月18日以降は水の量を減らし、水位をオリジナルの状態よりも約10～15cm下げた状態で展示した。



3

7月4日～16日
「國府理 水中エンジン redux」展（前期）（アートスペース虹、京都）

エンジン3号機は2ヶ月以上の水没と稼働の負荷により損傷が激しいため、水槽には沈めず、門型から吊るして展示。國府が自宅の庭に埋めたエンジンを14年後に掘り出し、機能を失った姿を晒すように吊り下げた《地中時間》（1993-2007）との連続性を可視化する意図とともに、「損傷・劣化したエンジン」の痛ましい姿そのものを提示した。併せて、1～3号機それぞれの稼働の記録映像も展示した。



4

目次へ戻る

再制作　エンジン4号機

2017年

7月18日～30日
「國府理 水中エンジン redux」展（後期）（アートスペース虹、京都）

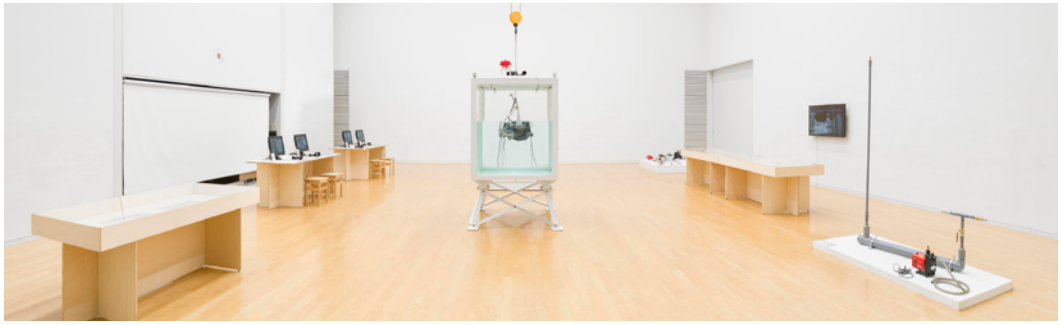
新たにもう１台再制作したエンジン４号機を、オリジナルが発表されたアートスペース虹にて展示し、会期中の計７日間、数回にわたり約５分間の稼働を行なった。オリジナルの状態にできるだけ近づけるため、３号機に追加されたエアコンプレッサーは除去された。一方、稼働の「安全性」と「安定性」には細心の注意を払い、排気管から伸びた壁際のマフラーにアクリル製の密閉容器をかぶせて一酸化炭素が室内に漏れるのを防ぎ、送風機を用いて室外への強制排気を行なった。また、水槽の水位の下方設定も、３号機を引き継いでいる。



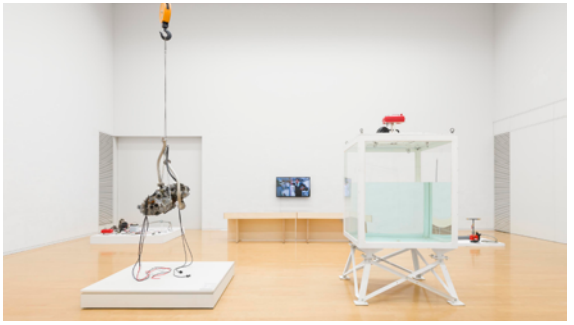
5

11月21日～29日
シンポジウム「過去の現在の未来2
キュレーションとコンサベーション　その原理と倫理」（兵庫県立美術館）

シンポジウムの関連展示として、再制作のドキュメントとともに展示。資料展という位置づけのため、水を張ったオリジナルの水槽と再制作のエンジン４号機を別々に分けて展示した。配置には視覚のトリックを仕掛け、水槽と天井から吊ったエンジンが一直線上に重なる真正面の視点から見ると、あたかも水槽の中にエンジンが浸かっているかのように見える。



6



7

2021年

1月23日～4月11日
「平成美術：うたかたと瓦礫（デブリ） 1989-2019」展（京都市京セラ美術館）

本展では、①展示室内でのエンジン稼働と水の持ち込み不可、および②アクリル水槽の保存の観点から、作品の完全な再現展示ができない。その代わりに、オリジナルと再制作の両方が展示されたアートスペース虹の空間サイズを忠実に再現し、水中稼働時の「エンジン音」を流すことで、さまざまな「不在」―オリジナルのエンジン、國府自身、水槽内の水、そして閉廊したアートスペース虹―を想起させることを試みた。併せて、國府によるオリジナル発表時のステートメントやドローイングを展示した。

画像：
1, 2, 4～7　撮影:Tomas Svab
3　撮影:木奥恵三

目次へ戻る



展示風景「平成美術：うたかたと瓦礫 1989-2019」　京都市京セラ美術館／平成美術展実行委員会、2021年　撮影:木奥惠三

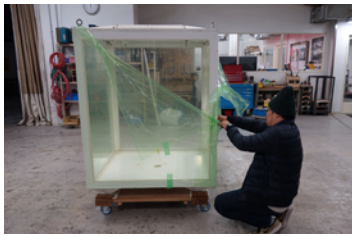
再制作の作業記録

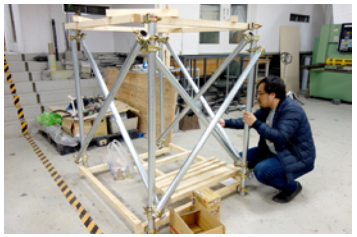
2016.10〜12　準備期間　（エンジンの型番の特定、水中での運転方法の調査、中古のエンジン探し、國府のスタジオからの水槽の運び出し、欠品や修理部分の調査）

2016.12〜2017.3　エンジン3号機の再制作　京都造形芸術大学（現・京都芸術大学）ULTRA FACTORYにて

2016.12.26 - 2017.2.6

・水槽の搬入
・中古エンジンの開梱
・大気中での作業用の冶具フレームの制作

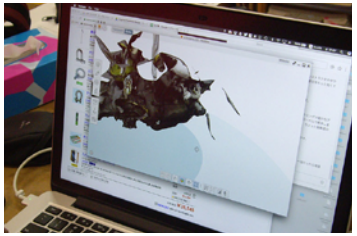


2017.2.6 - 8

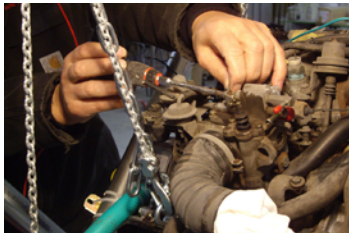
・記録写真や映像など資料の調査、
　現物との照合
・除去する不要パーツの判断
・エンジンの3Dモデル化

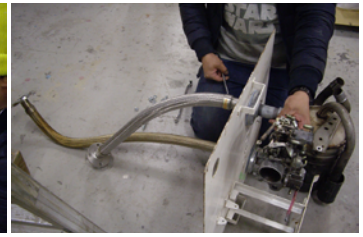


2017.2.8 - 3.27

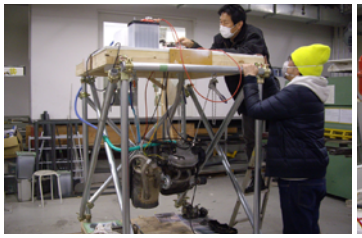
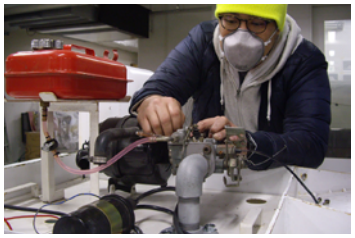
・追加パーツの取り付け、加工





2017.2.18 - 3.23

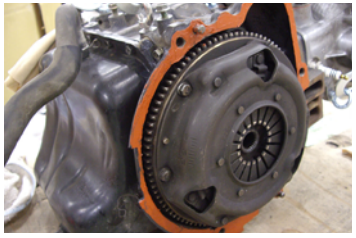
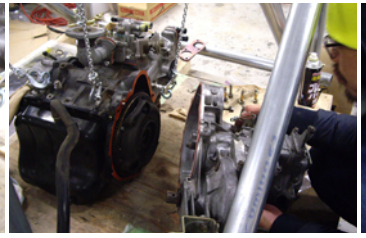
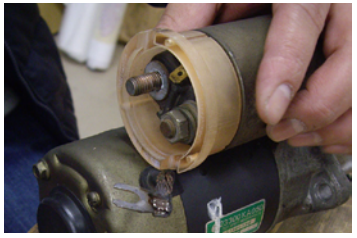
・大気中でのエンジンのアイドリングテスト

2017.3.6 - 22

・シーリング作業

水中でエンジンを稼働させるための要となるのが、浸水箇所を徹底的に密閉するシーリング作業である。エンジンユニットの中心である内燃機関は気密性が高いが、付属する電気系統の部品は大気中での使用が前提のため、そのままでは浸水や漏電が起こるので対策が必須だ。特に、エンジンを始動させるための電動機「セルモーター」では、蓋の部分に、3Dプリンタで出力したパーツを用いて密閉度を高めた。パーツどうしの隙間には、金属製もしくは紙製のガスケット（密閉用のシール材）を挟み、補助的に液状ガスケット（赤色）を塗った。高熱になる部分には、シリコンの液状ガスケットを用いた。

2017.3.23

・水槽へのエンジン移設



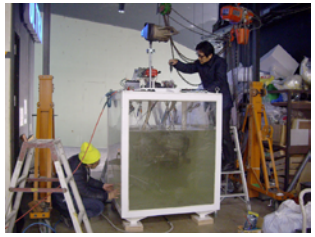

2017.3.26 - 30

・リークチェック：
エンジン内部に圧縮した空気を送り、
水中に泡が出てしまう穴や隙間がないかをチェック

・再シーリング作業：
リークチェックで見つかった穴や隙間に再度シーリングを施す

↓

・水中でのエンジン動作テスト

目次へ戻る

再制作は、この作品の「脆い」状態を再現するものです。

再現された「脆さ」は、アートの現状なのかもしれない。

この社会の状態そのものなのかもしれない。

（遠藤水城）

talk session

「國府理　水中エンジン　redux」展
トーク記録

「國府理　水中エンジン　redux」前期展　配布テキスト

遠藤水城

國府理の《水中エンジン》が最初に発表された会場は、ここアートスペース虹でした（國府理「水中エンジン」展、2012年5月22日〜6月3日）。次に展示されたのは2013年に西宮市大谷記念美術館にて開催された大規模な個展内においてです（「國府理 未来のいえ」展、2013年6月22日〜7月28日）。オリジナルの《水中エンジン》が公開されたのはこの二つの機会に限定されています。水槽内でスバルサンバーの剥き出しのエンジンを稼働させるというシンプルな、美しさすら湛える着想は、実際技術的には極めて困難であり、いずれの展覧会においてもエンジンは安定的に稼働せず、作家自身が頻繁にメンテナンスに訪れていました。従って《水中エンジン》は、全く動いていない彫刻的な状態、作家が作業中というワークインプログレスの状況、あるいは作家自らが稼働させてみせてくれるというパフォーマティヴな時間、という三つの鑑賞体験のパターンを持っています。



昨年発足した水中エンジン再制作プロジェクトは、《水中エンジン》の再現を目指しましたが、いったい何を再現するのか、という点において模索の連続でした。ひとまず、かなり近づいたであろうと考えられたものを、本年春に小山市立車屋美術館にて展示しました（「裏声で歌へ」展、2017年4月8日〜6月18日）。会期中は35日間、あらかじめ決められた時間に5 分間稼働し、また会期途中での故障・完全停止も想定されたため、「稼働予定であっても実際に稼働しない可能性がありますので予めご了承ください。なお、時間が経つほど調整が難しくなるため、会期が早いほど稼働の可能性は高くなります」という情報が告知されていました（結局、会期最終日までなんとか稼働を続けました）。本展会期前半（この展示です）で展示されるのは二ヶ月余りの使用に耐えた、そのエンジンになります。
ところで國府は、ここアートスペース虹の展示で使用したエンジンを廃棄せざるを得ず（展示映像内に撤収の模様が収められていますが、そこではエンジン内部から噴出した白い粘着物による無残な光景が確認されるはずです）、新たなエンジンを西宮での展示に使用しています。私たち再制作チームはそれぞれのエンジンを1号機、2号機と捉え、車屋美術館での展示に使用した、現在吊るされているエンジンを3号機と呼んでいます。そして本展会期後半では4号機を投入します。《水中エンジン》の作品らしい姿はその折に皆様にお届けする予定です。是非ご覧になってください。

余談になりますが、國府はアートスペース虹での展示に際して、web 広報用のイメージとして、彼の過去作品の画像を使用しています。それは2007年に発表された《地中時間》という作品です。この事実は、國府が《地中時間》と《水中エンジン》に共通性を見出していたことを示唆しています。 エンジンを14 年間地中に埋め、それを掘り出して展示した。 これが《地中時間》の概要です。人工物が自然へと還っていく、有用性が無用性に転化する、そういったコンセプトをまずは読み解くことができるでしょう。しかし、作品の異様な外観は、そのようなコンセプトを超えて迫ってきます。実際、《地中時間》は、乗り物の「乗り物性」を拡張させる、あるいは別の有用性へと転化させる一連の作品群にも、自然と機械の新たな有機的関係性を模索した一連の作品群にも属さない、奇妙なものです。そもそもあれほど乗り物を愛し、くわえて「技術」に対して純粋だった國府が何年間もエンジンを不毛な状態に置き、それを掘り起こし、吊るし上げ、晒すように展示したという事実は何を表しているのでしょうか。
本展で展示されているエンジンは、いわば「水中時間」とでも呼べるものです。《地中時間》と《水中エンジン》を結ぶ線分を引いてみること、あるいはその延長線を想起すること。本展はそのように構想されました。

（画像）「國府理 水中エンジン redux」（前期展）、2017 年、アートスペース虹の展示風景　撮影:Tomas Svab

目次へ戻る

talk : 1

椹木野衣×遠藤水城

日　時：2017年7月8日
19:00-20:30

会　場：良恩寺

1 「國府理 水中エンジン redux」展：再現できない反復

遠藤　本日は、アートスペース虹で開催されている「國府理 水中エンジン redux」展の関連イベントとして、批評家の椹木野衣さんをゲストにお招きしてトークを行います。椹木さんよろしくお願いします。

椹木　よろしくお願いします。

遠藤　まず、この再制作プロジェクトの成り立ちについて僕の方からお話します。プロジェクトを始めようとしたきっかけを語る前に、大前提として述べておくことがあります。僕自身は生前の國府理さんと特別に親しい間柄だったわけではなかったということです。國府さんがどのような作品を作っているのかということは知っていましたが、あるとき、國府さんが亡くなられた後に刊行された『KOKUFUBOOK—國府理作品集』（2016年、青幻舎）という本を手にとって、亡くなってしまった事実やどういった作家だったのかということをじっと考えていました。そのときに、《水中エンジン》という作品になぜか惹かれたんです。國府さんの生前に、この作品が動いているところを僕は見たことがなかったので、これはわがままですが、「動いているところを見たいな。もう一回作品としてこれを見ることができないかな」と思いました。そんな折、小山市立車屋美術館で展覧会の企画を引き受けまして、《水中エンジン》を組み込んだグループ展を着想しました。そのときは、作品はどこかに残されていて、出品したいといったら借りられるものだと楽観的に考えていたのですが、國府さんのご遺族やアートスペース虹のオーナーの熊谷寿美子さん、西宮市大谷記念美術館学芸員（当時）の池上司さんに話をうかがうと、水槽のフレーム部分——このフレームもそもそもは《相対温室》という國府さんの最後の作品の一部に使われていたもので、《水中エンジン》の一部ともいえないのですが——と天板の部品が残っている以外、エンジンを含め、ほとんど何も残っていないことがわかりました。この時点で諦めていれば話は簡単でしたが、もう一度これを作品として蘇らせたいと考えたんです。そこで、残されていたものは少なかったにせよ、再制作のためのチームを結成しました。しかし、エンジニアや車に詳しい方からすれば、水中でエンジンを動かすなんてそもそも無理だということが前提で、技術的に非常に難しい作品だということがわかりました。現在、アートスペース虹でも、（作品を）メンテナンスする國府さんの映像が展示されていますが、実際、技術的に難しい作品だったようです。《水中エンジン》は國府さんがいないと動かず、しかも壊れやすかったので、國府さんが壊れては直し壊れては直しすることで動いていたのです。また、彼は非常にサービス精神が旺盛だったそうで、お客さんが来たら何とか動かして見せたいけれど、すぐ壊れるので、そのたびに補修していたようです。こうなると、再制作したものをポンと置くだけで《水中エンジン》といえるのだろうか、國府さんの存在も込みで作品だったのではないか、壊れたら直すということも織り込み済みだったのではないかという疑問が出てきました。

これはみなさんに問いを開いておきたいのですが、そもそも、何をもって《水中エンジン》と呼ぶのか、何をもって作品が再現あるいは再制作されたといえるのかということは、僕ら再制作チームにはなかなか決められません。例えば、白石さんが担当された技術面でいえば、ビス1本あるいは白いペンキを塗るか塗らないかのレベルで作品になるか、ならないかという問題が発生します。こういう変更を加えたら《水中エンジン》ではないのかもしれないという問題は、すごく小さなレベルから発生します。そもそも部品が大幅に違う、エンジン自体も國府さんが準備したエンジンを使っているわけでもありません。例えば、僕らは安全対策を重要視したので、オリジナルにはなかった一酸化炭素検知器やエアコンプレッサーをつけました。そのため、見かけは《水中エンジン》だとしても、これを國府さんの《水中エンジン》と呼べるのかという問題が出てきます。でも、僕はこの問い自体に意義があるのではないかと思うんです。それは國府さん自身が作品の概念をどう考えていたかという問題にもつながりますし、あるいは僕らが作品という単位をどのように享受しているかという問題にもつながります。つまり作品体験はどのように成立するのか、ということです。例えば、ゴッホの《ひまわり》でも、ニューヨークの美術館で見るのとアムステルダムの美術館で見るのとでは、照明や隣の作品との関係、あるいは見る側の体調によっても見え方は違うでしょう。そう考えると、作品体験の一回性というものはどうしても発生してしまう。國府さんの《水中エンジン》をアートスペース虹や西宮市大谷記念美術館で見たというその体験は一回限りですが、なんとかそれを反復できる条件を考えたい。それは國府作品を完全に再現したという反復ではなく、むしろ國府作品を再現できなかったという反復の方が、作品の解釈に近づくのではないかという考え方です。

通常、美術館を起点に考えるならば、作品の恒久性と不動性が、見る人の多様な解釈を生むということになります。でも、僕の考え方としては、仮に十年後でも百年後でも、「國府さんの《水中エンジン》をもう一回作ろう」という人がいたとして、おそらくそれは《水中エンジン》ではないでしょう。だけど、《水中エンジン》ではない

目次へ戻る

ものを作ろうとする意志の総体が作品の解釈になりうるのではないかと、そして國府さんの作品がそれを求めているような気がしました。僕のような美術館の外にいるキュレーターとして、こうした美術館的ではないキュラトリアルの判断をしようと思ったわけです。

2 未来への投企 —— 語りの誘発

2-1 美術と語り

遠藤 椹木さんには、まず今回の展示の感想をいただきましょうか。

椹木 僕も國府さんとつながりがあったわけではまったくないんです。作品を見たことは少なくとも一回はあって、それも《水中エンジン》ではなく、神戸ビエンナーレの時にたまたま見ただけです。批評家として國府さんの作品を意識してみるようになったのは、青森での不幸な出来事があってからなんです。そのきっかけは、中止になった国際芸術センター青森の個展の一部を東京のギャラリーにもってきて見せるという展覧会*1[図1]のトークに呼ばれたことでした。なぜ僕が選ばれたのかわからなかったのですが、とにかくその展覧会に行くことになって、國府さんがしようとしていたことはなんだったのだろうかと意識するようになったんです。彼がもし生きていたら、こういうふうに考えていないかもしれないとも思うけれど、逆にいうと、関わりのなかった人間が彼の残した仕事に関わる機会をいかに作っていけるかが重要で、今回の再制作プロジェクトの一つの役割なのかなと考えています。本人は亡くなっているので再制作ではないとか、亡くなった作家の作品を有志が再現することがはたして再現なのかどうかとか、それについてどう捉えればよいのかということはもちろん重要ではある。だけど、それ自体は答えが出るものではないし、考え方は多様であってよいし、それは結局きっかけでしかなくて、必要以上に深入りするのもよくないという気もしています。

今日、僕はせっかく京都に来るのだから、京都国立近代美術館で開催されているマルセル・デュシャンの特集展示*2を見に行きました。デュシャンの《泉》と呼ばれているあの作品が1917年に発表されてから2017年でちょうど100年ですが、100年にわたって、便器ですよ、その便器についていろいろな人がいろいろな形で語っているけど、結論は全然出ていない。オリジナルは存在していない。レプリカはあるけれど、そのレプリカについての解釈も常に書き換えられている。(京都国立近代美術館の) 特集展示も5人のキュレーターがそれぞれの解釈を出していますが、それぞれ角度が違っていて、重なるところもあるし、重ならないところもある。それを思い出したんです。

デュシャンも亡くなっていますが、時間が経っているから、我々は特に後ろめたさを感じることもなく、多くを語るわけだけれども、國府さんは亡くなってまだ間もないし、特別な思いをおもちの方もいらっしゃると思うので、彼のことをまったく知らず、ほとんど作品も見ていない人間がこうして語ることに僕自身後ろめたさはあります。ただ、基本的に美術というのは100年、200年という歴史的スパンで解釈されるものなので、國府さんの作品が美術史的に語り継がれていくためには、ここにいない未来の人たちにバトンを渡していく役割を僕らがやらなければならないと思うのです。

そもそも現代美術は、作者が不在になった時、どれだけ多様な解釈が交わされるきっかけをもち得ているかが重要なんです。もちろん、今回再現された作品でさえないかもしれない美術資料をどのように保管していくのかというモノ的な次元の問題もありますが、作品が実体として美術館に収蔵されているかどうかよりも、語りをどうやって誘発していくのかということの方が焦点なのだと思います。

2-2 展示と語り：表現としてのモノへの介入

遠藤 あくまで一解釈、一意見として聞いていただければいいのですが、(《水中エンジン》を) 知れば知るほど惹かれていったのは、壊れやすいものをずっと直すということを引き受けていた部分なんです。普通だと作品が完成したら、美術館やギャラリーに配送するだけで済むじゃないですか。(國府作品の場合) 何回も何回も壊れて直し続けているという状態が展示空間内で展開されている、と。作品自体に完結からはみ出すようなところがある。終わらないエンジニアリングというか、継続してしまう創作意欲に対応した技術の発展のさせ方がそこにはあって。國府さんの作品一つひとつをしっかり解釈していくことも重要だと思うのですが、作るべきものを作っていく、作らざるを得ない、直さざるを得ないことを継続する姿勢の方を解釈したかったのです。



[図1] 國府理展「オマージュ　相対温室」会場風景、2016年
撮影:豊永政史　提供:公益財団法人ギャラリーエークワッド

椹木 (ただ) 國府さんについて我々がこれからも考え続けていくためには、國府さんの話だけをしていても多分ダメだと思うんです。もう少し時間のスケールを大きくとって、この作品が今の時代にとって、あるいは今後どういう意味をもっていくのかをあぶり出す方がいいんじゃないかと思います。美術の問題というのは常に更新されていくので、今、作品がどういう美術的な環境のなかにあるのかを考える必要があると思います。そこで、最近よく言われることで、作品をどうやって後代に伝えていくかというときに、僕は語りが今後すごく重要になってくると思うんです。だけど、依然として美術館を中心にした博物館法的な考えでいえば、モノを残すという形になる。このモノを残すという美術館的な考えを現代美

*1
國府理展「オマージュ　相対温室」(Gallery A4、2016年)。国際芸術センター青森で展示された《相対温室》を東京のギャラリーで再現展示した。

*2
「キュレトリアル・スタディズ12: 泉／Fountain 1917-2017」展

目次へ戻る

術に当てはめることは、ある段階で難しくなると思うし、すでに難しくなってきています。というのも、プロジェクトベースの作品が急激に増えていますが、結局これはモノではなく記録の集積なので、記録をとった人の主観が必ず入っているし、実態を伴わないまま記録や記憶や意見が交わされるので、そういったものをどれだけ集めても一つのモノにはならないわけです。今後長期的には、展示よりも、それ自体ではバラバラになってしまうものを束ねて、語りを誘発する場を作っていくことの方が重要になってくると思います。プロジェクトベースになればなるほど、技術が更新されればされるほどそうなっていく面があると思います。日本で特に盛んなメディアアートは、プロジェクトベースであることが多いし、常に新しい技術とその技術者とともにあるので作品を残せないんですよ。（こういったものの展示は）やはりすごく無理があると思います。例えば、ナムジュン・パイクの《ロボット家族》はブラウン管テレビを使っています。石の彫刻だったらそのまま何百年も残せるけれど、ブラウン管は内部の回路がどんどん劣化していくので、美術館でモノとして展示することを考えた時には、従来のような形では残せない。つまり、故障して部品を交換したら、オリジナルではなくなるじゃないですか。そんなものにはみんな魅力を感じられないので、語られないまま、どんどん不良債権化していくだけだと思います。

こうした問題と國府さんの作品に関して、僕自身共通点があるかなと思うのは三上晴子さんの作品です。三上さんは90年代以降――それ以前はメディアアートという言葉もなかったんですが――日本のメディアアートを代表する美術家として、NTTインターコミュニケーション・センター[ICC]や山口情報芸術センター[YCAM]などで発表するようになった方で、美術館での評価や認知度はメディアアーティストとしての方が高いです。2015年にお亡くなりになって、回顧的な企画をICCなどでやろうとしても、作品がないか、エンジニアリングに多くを負いすぎていて再現できないんです。では、どうやって三上晴子という美術家の仕事を、語りが生じる場に投げ込んでいくのかを考えたとき、まったく別のアプローチが必要だと思いました。それで、三上さんがメディアアーティストとして認知される以前の、80年代後半に取り組んでいた作品を呼び戻すことで、それ以降の作品との関連を考えることはできないかと思ったんです。さきほどの話と矛盾しますが、メディアアート以降の作品はモノとして残っていないから語りを誘発するにも場が作れない。そこで、彼女がメディアアーティストとしてのアイデンティティを絞り込むために破棄していた、メディアアート以前の作品を見つけたいと思ったんですが、見つからず諦めかけていました。そしたら、美術家の山川冬樹さんが「三上さんの作品ありますよ」と。

実は、山川さんが三上さんと多摩美術大学の助手をやっていた時代に、三上さんが山川さんのところへ「山川くん、これ捨てといて」と言って、でっかいダンボールをいっぱい持ってきたそうです。捨てるにしてもものすごい量で、中を見たら《Information Weapon》という90年頃の代表作もあり、捨てるにも捨てられず自宅の押入れにしまっていて、それが見つかったんです。この《Information Weapon》は、大陸間弾道ミサイルのような彫刻がジャンクになって、コンピュータの基盤の上で発光するのを、昆虫のように空間に散りばめたインスタレーションです。僕には、美術館に寄贈して、モノとして残すのがよいとは思えませんでした。博物館学的には意味があっても、もう光らないし、語りを誘発できないので、語りを誘発する形に作り変えないといけないと思ったんです。この介入は僕にとっては一つの批評で、それはキュレーションともちょっと違う、表現に近いものです。これについてはさまざまな意見があると思いますが、僕はその方が語りを誘発できると思って介入しました。

僕は三上さんがこの作品を発表した当時、批判していました。というのも、コンピュータの基盤にライトが仕込まれてただ発光するだけで、機能しているわけではありません。冷戦下の当時において原子力戦争を想起させるけれど、あくまで演劇的な演出だったからです。これを本当に危険なものにしなければいけないと思いました。そこで、どうしたかというと、「Don't Follow the Wind」という、Chim↑Pomの発案で、年間被曝線量が50mSvを超えることが明らかな福島県の帰還困難区域で開催する国際展[*3]に僕と山川さんも関わっているので、この作品を高線量地帯に持って行って展示しました。この作品だったもの――「ゴミとして捨ててくれ」と言った時点で、彼女の作品への権利を放棄したとみなしたわけです――は今も実際に展示されており、それは刻々と被曝していて実際に危険なものになりつつあります。作品を本当の放射性廃棄物にすることで、帰還困難区域から持ち出せなくしてしまう。でも、作品をモノとして残すよりも、語りを誘発するきっかけを作ることが批評家としての役割だと思ったので、そうしました。

このことと、遠藤さんがキュレーターとして《水中エンジン》に介入して、作品ではなく、作品資料という形で、ある過去の記録として場を作っていくことの間に何か繋がりがあるのではないかと思いました。

2-3　記録と語り：過去へむかうモノ、未来へむかう語り

遠藤　作品がどんどん非実体化している美術界の流れからすると、作品の非実体化と資料や記録を残すことがセットになっていて、あざといなと思うことがあります。博物館的な秩序に入るのを見越して、プロジェクト型ですと言いつつ記録だけはちゃんと残すようなものに対しては、若干の違和感を覚えることがあるんです。

その点からすると國府作品の記録のなさは異常なほどですが、であるからこそ作品がより純粋にパフォーマティブなんです。あらかじめ何かを見越したパフォーマンスではなく、単に稼働させた、稼働してしまった、という。そのやり方が、いじましく思うんです。センチメンタルな話ですが、そのいじましさを共有する心の連鎖みたいな方法が作品の解釈にありえるのではないか。

椹木　作品としての実体がなく、プロジェクトであるがゆえに記録の重要性が増して、美術館もそれを収蔵するようになることを見越して、写真であれ映像であれ、そつなく記録をとっていく傾向は確かにあって、それがちょっとあざといというのはわかります。僕も「Don't Follow the Wind」というプロジェクト型の試みに加わって、記録だけはたくさん残そうと思っていました。

*3
「Don't Follow the Wind」展：東京電力福島第一原子力発電所事故によって帰還困難区域内と指定された地域を会場に、2015年3月11日より開催されている「見に行くことができない展覧会」。国内外12組の作家が参加。



［図2］
國府理《地中時間》(1993 - 2007)
撮影:豊永政史

でも何年も経てば、資料や記録がたまっていくだろうと思っていたら、ほとんど残ってないんです。なぜかというと、コンピュータがクラッシュしたり、バックアップを取っていなかったり、あるいはSDカードごとなくなったり。そこまでそつがよくないんです。それで、今僕らがやっていることは時間が経てば経つほど、撮れば撮るほど失われていくことがわかったんです。しかも、時間が経てばメディアも更新されていくので、多分そんなにうまくいかないというのが実感としてあります。プロジェクトベースだから記録したものが保存されていく、というのは教科書的な理解であって、現実には簡単じゃない。《水中エンジン》も、國府さんは確かにいろいろなものを残していなかったけれど、こうしてプロジェクトが新たに立ち上がると、ブログとか記録がたくさん残っていくけど、これがきちんと伝わっていくかというとわからないですよ。

遠藤　椹木さんのおっしゃるように、語りの誘発の連鎖みたいなものを信じて投げるしかないと思います。椹木さんは批評的な語りの誘発という言い方をされましたが、僕は、学芸員資格もない、美術館の外にいるキュレーターとしての気持ちがあります。そのとき、美術館の収蔵庫は過去を志向するけれど、僕は未来に投げていく美術館を考えるんです。未来に投げるというのは、モノに回帰していく、記録が完璧に蓄積されていくことではなくて、モノの断片が不連続につながっていったり、言葉の断片が変な形を作りながら未来に投げ出されたり、というような仮想の美術館を想定しています。未来のディレクションしかない、収蔵庫もない美術館。完全な語義矛盾です。だから「このプロジェクトはこれが決定版です、これが再解釈です」と言って美術館に戻していくのではなく、未来に投げていきたいんです。先ほど椹木さんのお話を補足すると、再帰的な資料性っていうのはコンセプチュアルアートの定義だと思うんです。コンセプチュアルアートは、資料を伴うことで美術館に再帰的に戻ってくる一つのシステムです。でも、國府さんは明らかにコンセプチュアルアーティストではありません。ある創造意欲をもって作り続けてしまったという、こういう芸術家像を、美術館に再帰的に戻っていくコンセプチュアルアートの体制とは違うものとして、未来に向けて考えていくことはできないかという気持ちです。

椹木　遠藤さんは体系立った資料や記録ではなく、資料の断片が再編成されて、未来へと投げられていくことが語りを誘発するとおっしゃいましたが、確かにそうだろうと思います。東日本大震災以降、東北の被災地に行ってわかったのは、大津波で街が丸ごとさらわれてしまったところほど、資料が流されてしまっているので、何も残らないんです。一番被害がひどいところが一番歴史の空白地になってしまうという矛盾が生じるんです。けれど、そういう記録が残されていない場所で、かつて起こったことがかろうじて残っているケースがいくつかあります。それは結局、口伝によるものです。モノや字ではなく、民話や説話になって語られていたんです。僕のいう語りは、人から人へ話しかけることで、その人の頭の中で何かが誘発されて、何かが残って、それがまた別の人に話したくなるようなもので、もしかしたら未来まで届くかもしれない。その過程で伝言ゲーム的な変換が起こることは考えなくてはならない問題だけど、何百年も残っていたりします。それはコンセプチュアルアートとも、今の美術館の収蔵や調査・研究とも違うものです。可能性という言い方はしたくないけれど、今の美術とは違う形の何かがそこにあるのではないかと思います。

2-4　《地中時間》—《水中エンジン》：技術を追究することの「破れ」

椹木　今回のアートスペース虹の前期展では、2007年に発表された《地中時間》[図2]という、震災前の國府作品との繋がりが示唆されていますね。この《地中時間》という作品は、自動車のエンジンを1993年に地中に埋めて、14年後の2007年に掘り起こしたものです。作品の発表は震災よりも前だったにもかかわらず、《水中エンジン》を発表したときに、ギャラリーのウェブサイトで《地中時間》の画像[図3]が使われていたんです。つまり《水中エンジン》を理解するうえで、導線として提供してくれたんです。一方は地中で、他方は水中だけど、両方ともエンジンで、水中で役割を全うした3号機は、



［図3］國府理《地中時間》(1993 - 2007)

かつての作品同様に吊られている。東日本大震災や福島第一原発事故の有無にかかわらず、國府さんのなかに強いモチベーションがあったんじゃないかと想起させるものですね。

遠藤　《地中時間》のエンジンを0号機と呼べるかもしれません。國府さんの一般的な理解として、乗り物をモチーフにしてその機能を転換した作品の系統と、人工的な仕組みや機構と自然、植物、気候が循環したり相互影響し合ったりする、わりと大掛かりでエコロジカルともいいうるような作品の二つの系統があると思います。ただ、これらの系統におさまらない作品が要所要所に入ってくるんです。最初に調査に取り組んだのが《水中エンジン》で、後から作品集をパラパラ見ていて「これも（二つの系統と）違うな」と思ったのが《地中時間》でした。実際に調べると、《水中エンジン》がアートスペース虹で展示されたときに、ギャラリーの展覧会告知に《地中時間》の画像が使われていました。

では、なぜエンジンを埋めたのか。面白く動く、ちゃんと走る、ではない。エネルギーが転換されるという発想でもない。エンジニアリングを志向する作家が、エンジンを埋めるという発想をするのはかなり特異だと思われます。そこに作品構成上の矛盾というか、一つの系統からあぶれてしまっている感覚があります。《水中エンジン》

目次へ戻る

にも同じような感覚があります。《水中エンジン》の前後では國府さんのいつものシリーズに戻ったなという感じがあるんですが。《地中時間》と《水中エンジン》をある特異点として考えるならば、凡庸な言い方かもしれませんが、純粋に技術を追求することに対する「破れ」みたいなものがあると思います。この感覚で一つの系統をポジティブに形成できないだろうか、と。「相対温室」展では、技術的な「破れ」を、ものすごくポジティブに展開していた部分とものすごくネガティブに展開していた部分が両立してしまっていた印象を受けました。「破れ」自体はネガティブなんですけど、それをネガティブにしない方向性を考えたいんです。

椹木　それに関連していうと、今回のトークシリーズ第3回のゲストの浅田彰さんがディレクションした『事故の博物館』という番組[*4]があって、これはポール・ヴィリリオの「事故の博物館」という考え方に基づいて作られたものです。1989年がどういう時代かというと、1986年にスペースシャトル空中爆発事故、そしてソ連のチェルノブイリ原子力発電所爆発事故など、「事故」が浮上した時代です。ヴィリリオは「技術の発展とは新たな事故の発明でもある」といいます。例えば、鉄道がなければ鉄道の脱線事故はなかったし、飛行機がなければ飛行機の墜落事故はなかった、原子力発電所がなければ核が拡散するようなことはなかった。未知の事故は消すことが絶対にできないのに、それをないことにしたのが原子力発電所の「安全神話」です。技術に関われば関わるほど、必ず事故が起きるし、それがますます不測のものになることは実感するはずです。國府さんもこれだけ技術に関わっていた人で、システムをどうやって円滑に運営していくかということに多大な努力を費やす過程で、うまくいかないことがあることも、内燃機関がもつ不測の事態としての事故みたいなものが創作のなかに出てくる場合があることも、常に肌身に染みていたと思うんです。不具合が出てこない方がおかしな話だから。それが極端な形、事故のような形で地中に埋めたり、絶対にやってはいけないはずなのに水中でエンジンを稼働させたりする。当然不具合は出てくるわけだけれど、それをどこかで余地として残さないといけないという気持ちがあったんじゃないかなと思うんです。だから《地中時間》は唐突ではあるけど、他の作品にとってイレギュラーなものではなく対だったと思うし、原子力発電所事故を経て《水中エンジン》を着想したときに、その導入として《地中時間》が出たというのは、近代の美術の宿命としての不具合とか事故を意識せざるを得なかった。それ自体を主題にしたら元も子もないし、意識的ではなかったかもしれないけど、どこかのタイミングで彼の身体から染み出すように結実して、地中であったり水中であったり、技術を稼働することが極限的に難しい環境の中での作品化、あるいは作品なのかどうかというところを常に意識していたんじゃないかと思います。

3 問いの共有

3-1　同一性

来場者1　今回の再制作では、水槽はオリジナルのものを使い、エンジンはオリジナルと同じ車種の同型のものを用いたということですが、作品の同一性についてはどうお考えですか？

椹木　それに関しては、「水中でエンジンを稼働する」というコンセプトにおいては同一性が保たれていますが、水中でできるだけ安定して稼働させるために、チームの方々が工夫をして、本来はないものがいろいろ付け加えられているので、作品としての同一性は保たれていません。そもそも水も違うし、エンジンも同じ車種の違うエンジンだし。

来場者1　コンセプト、意図が大事なようですが、水中で作動させるのが意図だとすれば、意図的同一性は保たれているということになるのではないでしょうか。

椹木　コンセプチュアルアートでは意図が極めて重視されていますが、《水中エンジン》の場合は意図だけでなくて実際に動かさなければなりません。実際に水の中で動かすと生じる物質的なトラブルも含めての作品なので、そういう意味では意図的同一性が保たれているからといって、國府さんの作品としての同一性が保たれているということにはならないと思います。

来場者1　でもエンジニアとしては作動してなんぼですから、機能的な同一性が保たれていれば。

椹木　國府さんはエンジニアではなくて、美術家なわけです。作家の意図は、技術者の「水の中でも動くエンジンを作りたい」という意図とは違って、表現なわけです。例えば、赤いエアコンプレッサーが作品のある空間の中に置かれることは、自分の作品に相応しくないと判断する可能性があるということです。美術家にとっては展示空間が表現の場ですから、本来ないはずのもの、しかも赤い色のものがあると、すごく目立ちますよね。これが付け加えられている時点で同一性は保たれていないということになると思うんです。

遠藤　國府さんの作品では、エンジニア的な発想と美学的な判断が混ざっていたと思いますが、その混合具合を推し量るすべはありません。僕らの判断はむしろエンジニアに寄っていて、是が非でもなるべく動いているところを多くの人に見てもらいたいというところに集約したので、作品の外観は損なわれています。動くのであれば多少作品の形が変わっても仕方ない。なぜならそこを損なうと動かないかもしれないからです。エンジニア的な、動かすという目的を選択したんです。

椹木　今回の再制作の場合は、遠藤さんのおっしゃるように、水中でエンジンを稼働させるということが非常に重要視されているので、こういう形にしたら稼働しないからちょっと格好悪いけどそうせざるを得なかったという部分と、動く限りではこういう形にしたいんだというのがすごく微妙にせめぎあっていますよね。我々がそれを決着していいのかはわかりませんが、今回は水中で動かすというエンジニアリング的な側面を重視しているので、美学的造形の判断はある程度譲歩しているということです。

遠藤　作品の本質がどこにあるのか。これは、「作品の条件は何なのか」ということをみなさんに問うプロジェクトなんです。

椹木　この問題は、國府さんだけの問題ではなく、作品

*4
1989年3月21日放送、NHK

目次へ戻る

を構成する技術が多様で複雑になってきているなか、再現性とか同一性をどこで担保するのかという、すごく大きな議論の対象だと思うんです。ダムタイプの古橋悌二さんの《LOVERS ── 永遠の恋人たち》（1994）という、かなり前のスライドプロジェクションの作品をどうやって再現するのかという事例[*5]も出てきています。國府さんに限らず、この問題はどんどん一般化していくんじゃないかと思います。

再制作の問題は、東京の板橋区立美術館が再制作をテーマにした展覧会[*6]を90年代にやっています。それは、美術史的には写真で知られているけど、現物は遺失したものを美術館企画で「再現」するというもので、いくつかの戦後美術の代表作が再現されました。それを「再制作」と考えるか「再現」と捉えるか、あるいは作家が存命で同意の上で再現した場合、作家の「作品」とみなすのか、作家が存命であってもオリジナルではないのだから「資料」とみなすべきか、かなり議論がありました。作家の存命中に「再制作」だと言うのと、作品を理解するための「資料である」と言うのでは、市場での販売価格とか後々の研究的価値がまったく変わってしまうので、そこは曖昧にできないんです。

3-2　有機性

来場者2 私は國府さんのファンの一人としてお話を聞かせていただきました。彼は自分で何でもつくれるアーティストで、人柄にもすごく魅力を感じていたので、心優しい彼の人柄が感じられる再現であれば、忠実さとか、安定性に失敗した作品でもいいんじゃないかと思います。

遠藤　僕も椹木さんも生前それほど親しくなかったので、人柄について語るにはまったく不適格な二人なんですが、今のご発言をうけて非常に感じるのは、関わりのなかった僕ですら、このプロジェクトを進めるなかで、非常に純粋な國府さんの「痕跡」のようなものに触れることが多かったということです。ご遺族やご友人、当時関わった方々が、國府さんの創造のモチベーションの純粋さみたいなものに巻き込まれたり、惹かれていたりする。そういう純粋な創作の共同体を僕も感じることができました。國府さんという人のあり方、作品やその制作のあり方がそういったトーンを帯びていたんだなと僕は感じました。例えば、水中でエンジンを動かす方に舵を大きくきったとき、白石さんの目がすごいキラキラしてたんです。あれだけ打ち込んだ國府さんしか知らないことを追体験できることに対して、技術者である白石さんがやる気を見せている。それを見て、國府理という作家の作家性や作品のスタイルの問題に留めるのではなく、制作することと、それをみんなに見せて共有することが有機的につながっていくようなもの、作品だけに固執するのではなくて、一つの運動体を再構成することの方に面白みを感じるようになりました。それを、なるべくみなさんと共有できればいいなということです。椹木さんがおっしゃった語りの連鎖というものに近いことを、試みているのだと思います。

3-3　当事者性

来場者3 このプロジェクトは語りのきっかけとして素晴らしいと思います。この企画がなければ作品を見なかったし、この場にもいなかったので。そういう語ることの重要性をふまえたうえで、先ほどのお話にもありましたが、生前に國府さんとは関わりがなかったお二人が國府さんの作品についてこうして語ることの意味をおうかがいしたいです。

椹木　少し話がずれますが、さきほど僕が「Don't Follow the Wind」という展覧会に関わっているという話をしましたが、僕が被災者じゃないので、帰還困難区域で展覧会をやることの当事者性はどこにあるのか、被災者に寄り添うことなくそういうことをやっていいのかという批判をずいぶん受けました。さっきも言ったように國府さんについて語ることも、どこか後ろめたさがあるのですが、それだけではいけないと思って語っています。しかし、当事者性というのは、事故にあったか、被災したか、故人と知り合いだったかという二項対立で切り分けられるものではなくて、事後的に作り出していくものです。遠藤さんは、《水中エンジン》にキュレーターとして介入することで、もともと國府さんと極めて近い場所にいた人よりもより深い関係を築いていくかもしれない。

ある時点で当事者性があったかなかったかというふうに考えると、永遠にその溝は埋まりませんが、そこに橋をかけていくこともできるし、より当事者になっていくこともできるんです。さっき僕が批判を受けたと話しましたが、じゃあどうして展示が実現可能になったのかというと、帰還困難区域内にご自宅があって、今は避難しているけれど帰ることもできない人たちと知り合って、「展覧会をやりたいので、限られた年間帰宅枠のうちのいくつかを僕らのプロジェクトのために提供してもらえないか」という話をしたんです。多くの場合はわけがわからないとすごく怒られるんですが、なかには一緒にやっていってもいいと言ってくれる方もいる。それは何の契約も金銭も絡まない、単なる信頼関係ですが、これを継続するのが一番難しくて、でも常により深い関係になっていくんです。それは当事者かそうでないか、そこに住んでいたか住んでいなかったかということとは別のレベルの話で、そうした関係を作っていくことが重要だと思っています。

この《水中エンジン》の企画も同じで、まさしくいま「このプロジェクトがなければここにいなかった」とおっしゃった通り、ここにいなければこういう問いを共有することもなかったわけです。こうしたことは、「本人を知っている人どうしや深く関わった人だけに語る権利があって、そういう人たちの意見が常に正解である一方、距離がある人は永遠に埋められない距離を保って語るしかない」と言うことよりも、はるかに作品や表現や作家にとって意味のあることだと思います。

*5
京都市立芸術大学 芸術資源研究センターを中心に、せんだいメディアテーク、ダムタイプオフィス、国立国際美術館などと連携して、古橋悌二《LOVERS―永遠の恋人たち》（1994）の修復・保存を行なった。平成 27 年度メディア芸術連携促進事業 連携共同事業「タイムベースト・メディアを用いた美術作品の修復／保存に関するモデル事業」として実施。

*6
「再制作と引用」展（板橋区立美術館、1993年）

目次へ戻る



「國府理 水中エンジン redux」（前期展）
2017 年
アートスペース虹の展示風景
撮影:Tomas Svab

talk : 2

水中エンジン再制作の技術について

話し手：白石晃一、松本章（エンジニア）　聞き手：高嶋慈、はがみちこ

日　時：2017年7月15日
19:00-20:30

会　場：東山アーティスツ・
プレイスメント・
サービス（HAPS）

1 エンジンを水に沈めるということ

高嶋　本日は「國府理 水中エンジン redux」展の関連イベントとして、「水中エンジン再制作の技術について」と題してお話しします。今回の再制作の作業を担われたお二人に、再制作の過程でどのような困難があったのか、どのように國府さんの考え方などを再発見されていったのかについて、技術面から掘り下げていきたいと思います。

まず登壇者をご紹介します。作家の白石晃一さんは、生前の國府さんとも関わりの深かった方で、今回の再制作をご担当されました。もうお一人がエンジニアの松本章さんです。松本さんは自動車がご専門で、今回「水中でエンジンを動かす」という試みに際して、多くの技術的なアドバイスとご協力をいただきました。私は京都市立芸術大学芸術資源研究センターの研究員です。國府さんが京都市立芸術大学の出身ということもあり、今回の再制作の記録やアーカイヴに関わっています。もう一人の聞き手が、今回マネジメントをご担当されたアートメディエーターのはがみちこさんです。

まず白石さんに、《水中エンジン》と國府さんとの関わりについてお話しいただきます。

白石　2012年に國府さんがアートスペース虹で展示されたとき、作品の搬入の一週間前くらいに呼ばれました。「ちょっと大掛かりな、水の中にエンジンを沈めて動かすという作品を作っているから手伝いに来てくれないか」と言われて、ご自宅に行って、搬入までの一週間ほど作業を手伝いました。みなさんご存知のとおり、そもそもエンジンって水につけちゃいけないですよね。エンジンにはゴミを排出するための穴やガソリンと空気を供給するためのパーツ、それを排出するパーツなど、水が入ってきてはいけない部分がありますが、國府さんはそれを水につけたいというのです。國府さんは、そういう部分を塞ぐために、シリコンを使ってシーリングを一人で頑張ってやっていました。國府さんは車を使った作品も多く制作していたので、エンジンに対する造詣が深い方でしたが、それでもかなり困難だったようで、アートスペース虹での展示のときにも数回エンジンが止まってしまったり、パーツを交換したり、ということが起きていたようです。今回のプロジェクトを始めるにあたって、当時を知る関係者の方にヒアリングを重ねるなかで、エンジンを始動するためのセルモーターが潰れてしまったとか、会期末にエンジンオイルが噴出してたいへんなことになったとか、いろいろなトラブルのお話を聞くことができました。そういうトラブルを抱えながらも、2週間の会期の間、國府さんはメンテナンスを続けて、最後まで《水中エンジン》は動いていました。國府さんがセルモーターを回して、水中でエンジンが動いているパフォーマティブな状態と、水槽の中で静止した彫刻的な魅力をもった形態、そして國府さんとしてはアクシデントだったかもしれないけど、メンテナンスしている自分とエンジン、この3形態がダイナミックに展開されていたと思います。会場のみなさんのなかにも、生前に彼の作品を見られたことがあったり、お知り合いだった方がいらっしゃれば、いろいろお話をおうかがいできれば嬉しく思います。

高嶋　白石さんがオリジナルの搬入に関わられたとき、作品は完成した状態でしたか？それとも、まだかなり試行錯誤が残っていましたか？

白石　結構残っていましたね。一週間後に本当に水に沈められるのかなという状況ではありました。とはいえ、國府さんはスケジュールぎりぎりまでする方だったので、いつも通りだなという感じではありましたけど。

水中でエンジンを動かすということ自体たいへんな作業です。それが一人ではなかなかできなかったみたいで、水槽の中にエンジンを入れたのは僕がいたときが多分初めてでした。初めて水槽に移して動いたときに、「なんや、動くやん」ってテンションが上がって、子どもみたいなことを言ってるなというのが非常に印象的でした。そのときは一発目だったので素直に動きましたが、そこから展示会期中にかなり苦労したことは、僕らも今回展示してみて非常に実感しました。

高嶋　その「なんや、動くやん」というのは、実際に水の中につけた状態でということですよね。

白石　そうです。おそらく、國府さんの想像していたビジョンというのは自分のできる技術のハードルのギリギリのところを狙っていると思います。スケジュール的にも、技術的にも。他の人が作ろうと思っても実現できなさそうな、困難なところを狙っている。この作品についても、今回僕が松本さんに「水の中にエンジンを沈めて動かしたい」と相談したら、「理論上はできる」けど、やってみた人がいないからやってみないとわからない、と。そこを含んだ「なんや、できるやん」という発言だったのかなと思っています。自分の仮説が立証されたわけです。自分の技術で、自分が考えているビジョンを実現できそうだと。制作現場に立った人でないと感じえない感動を共有できて、僕もちょっとテンションが上がりました。

目次へ戻る

2 再制作に関わった動機：エンジンへの感性

高嶋　今回、國府さんがいない状態で、一から再制作されたわけですが、再制作に参加された動機についてお聞かせください。

白石　まず、遠藤さんから再制作したいと声をかけられました。國府さんが制作していたときに関わっていたというのもありますが、《水中エンジン》は個人的にも気になっていました。発表したタイミングとか、ステートメントにもあるように原発問題を想起させることとかも含めて。でも、作品が他の人たちの目に触れるのが難しい状況になっていたので、それじゃあ作ってみようか、というのが最大の動機だったと思います。これは再制作し終わったことも含めて感じることですが、原子力発電所の冷却装置は、國府さんがステートメントで書いているように、水でジャバジャバと冷やしているわけです。エンジンも構造は同じで、それを水中に沈めると。ただ原子力発電所の状況を模倣するだけだったら、問題を矮小化しているだけじゃないかと思っていましたが、この作品のコアになる部分は常にメンテナンスが必要だということだと思います。これは本人から聞いたわけではありませんが、（発表当時）会期中にメンテナンスし続けた國府さんの存在自体が作品の非常に重要な一要素だったのだろうと思います。作り上げたものは、できた瞬間から壊れていくので、メンテナンスが必要ですが、そういったものづくりに関する倫理観みたいなものを強く訴えかけていたような気がします。僕ももものを作る立場にいるので、そこはすごく共感できて、再制作の大きなモチベーションになったと思います。

高嶋　ありがとうございます。松本さんにも今回関わられた動機や、芸術に関わられてどういう感想をおもちになったかお聞きしたいです。

松本　そうですね。まず、京都造形芸術大学のULTRA FACTORYにエンジンがポンと置かれた状態を見たとき、そのエンジンが昔のキャブレター仕様の古いエンジンで、すごく懐かしさを感じました。私は40年くらい車関係の仕事をしていますが、最初の頃に修理していた車のエンジン（キャブレター仕様）だったものですから。それで「このエンジンを何に使うの？」とかいろいろ聞いていると、水中に入れるという話が出てきて、修理している人間からすると、そんな無茶なことをやるのかと驚きました。でも、（國府さんの展示の）動画を見せていただいて、すごく発想が変わりました。私は水がかかって壊れる部品を一生懸命に修理する側の人間だったので、水につけるためにはどうしたらいいのかとか、一つひとつのパーツの構造を考えながら、ここのパーツには蓋をしないといけないかなとか、水に浸かっている間はどうしたらいいかなとか、そういう考え方が逆のパターンの発想だったので、すごく新鮮な感じがしました。

エンジンが水の中で動いている動画を見たときは、人間的というか、可愛い感じがしましたね。本当に地球にとって人間が生産性のない無駄なことをしている感じもして、そういうメカニカルなパーツが一生懸命動いているのを見ると手をかけてやりたいなと。電子パーツだとプログラムだけで問題なく動きますが、古いエンジンの場合は空気とガソリンの混合とか、いろいろなパーツを調整しないと回りません。今はコンピュータが信号を拾って調整するので、人間が手をかけることもないのですが、今回の場合は音や振動、匂いを感知しながら、各パーツを調整していかなくてはならないというマニアックな部分に興味を引かれました。

白石　エンジンに愛情をもった松本さんがいてくれたことで、その感性をこの再制作プロジェクトに入れてくれたと思います。僕もエンジンはそんなに識別できるわけではなくて、バイクのエンジンもSUBARUの軽トラのエンジンも同じ感じに見えてしまいます。でも今回再制作してみてわかったのは、國府さんが、ものすごくいろいろエンジンを見ていて、詳しかったり、すごく愛情をもって使っていたということです。僕が一人でやっていたら、もっとドライになってしまって重要な部分が抜け落ちちゃうかなという気がします。松本さんの話を聞いていると、僕も（エンジンを）よく見るようになって、なるほどと感動できるんです。話を聞かないとわからないことがたくさんあって、松本さんがいてくれたことで、このプロジェクト全体のエンジンに対する感性が非常に上がったと思います。

3 人間が介在できるエンジン：有機的な技術へ

はが　國府さんが使われていたエンジンはSUBARUのサンバーという軽トラのもので、國府さんご自身の愛車だということですが、どういう特徴をもったエンジンですか？

松本　これは二気筒の単純なエンジンですが、かなりコンパクトで機能的にシンプルですね。

はが　どうしてこの車を好んでおられたかという理由はおわかりになりますか？

松本　多分、アナログというかコンピュータが一切入っていないところだと思います。エンジンにガソリンを送って回すのをメカニカルにやっているところが、多分気に入られたんじゃないかなと。

白石　メンテナンスしやすかったりしますか？

松本　そうですね。逆にプログラムされていると、どこかの信号が止まってしまえば、全部変えないといけませんが、これはどこかが調子悪かったら原因を考えて、排気ガスを見ながら調整するとか、振動を見ながらここを変えたほうがいいかなというように、人間が手を出せる部分が十分残っています。

はが　SUBARUのサンバーは今でも人気があって、マニアがいるような車種だということですが、國府さんがどういう基準で車を選んでおられたか、エンジニアとして感じられた部分があれば教えていただけますか。

松本　サンバーっていうのはよく街で見る赤帽のトラックなどが使っています。何十万キロ走っても潰れない。耐久性はかなり高いんです。コストパフォーマンスはかなりよい車で、この子なら多分水の中でも元気に回ってくれるかなというところで採用されたのかなと思います。

はが　なるほど。

高嶋　先ほど「水の中のエンジンは手がかかるけれども可愛い」という話を聞いて、國府さんの《水中エンジン》





上から:
［図1］記録資料との照合・検証作業
［図2］ディストリビューターの加工

を2012年に見たときに非常に有機的な印象を受けたことを思い出しました。培養液の中に心臓が浸かっていて、チューブをつないで電気ショックを与えたりして、なんとか心臓を動かそうとしている。あるいは、羊水の中に奇形の胎児が浸かっているような。非常にアナログな仕組みのエンジンで、全て機械的なフィードバックで動いているというお話を聞いて、科学技術が非人間的な方向に進んでいって、その一例が原発事故だと思いますが、そうしたどんどん非人間化していった技術をもう一度人間の方に戻すというか、もう一度有機的なものとして引き戻して捉えられないかと感じました。

白石　そうですね。テクノロジーと一般生活者の乖離っていうのが問題になっているので、ブラックボックスをなくしていく動きが増えてきてはいると思います。フィジカルとデジタルの融合が起きる時代なのかなという感じがしています。

4　《水中エンジン》のメンテナンス

4-1　アクシデントとしてのメンテナンス：作家不在の問題

白石　國府さんは生前、《水中エンジン》を2回展示していますが、作品中で彼という作家の存在が担っていた部分が大きいんです。今回はただでさえ再制作の上、作家も不在であるため、「エンジンを水につけられる状態にして動かすだけだと、國府さんが見せたいと思っていたオリジナルの世界観に到達できていない」というジレンマをずっと抱えながらやっていました。再制作したものに対して、國府理の作品といえるのかどうか、かなり疑問はあります。エンジンもオリジナルではないので、これは本当に作品といえるのか、今後議論を重ねていきながら考えていく必要があるのかなと思います。

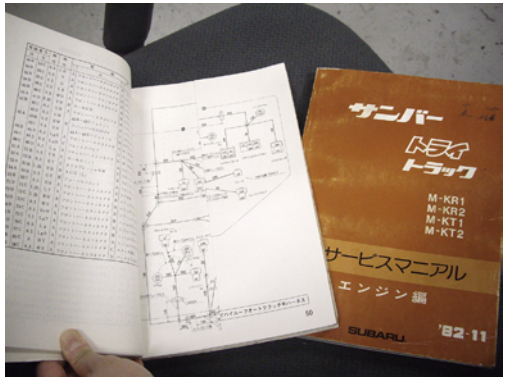
今回、國府さんが制作したときには残っていなかった資料がたくさんできたんですよね。それらの資料を元に制作方法をアップデートしました。國府さん自身もアートスペース虹で発表したときの作品と、西宮市大谷記念美術館で発表したときの作品では形態もエンジンも違っているし、アップデートしています。その辺りの差異なども映像を見ながら結構細かく検証しています[図1]。

再制作にあたって、國府さん不在の問題を考え始めるとなかなか前に進まないので、「まずは水に入れて動かすということに主眼を置いて、完全に動くことを目標にやってほしい」と遠藤さんから言われて進めていきました。4月から2か月間、栃木の車屋美術館で《水中エンジン》を展示しましたが、國府さんがやっていなかった部分、装備していなかった部分をかなり追加しています。例えば、國府さんは水槽の中に入ってメンテナンスしていたとうかがいましたが、僕はできる限り外側からメンテナンスできるように模索しました。そこで、エアコンプレッサーを付けて、圧縮した空気をエンジンのミッションと呼ばれるギアの部分に入れて、内圧をあげることで浸水を押し出す機構を作っています。また、ディストリビューターという点火タイミングを計る機械がありますが、そこも水が入るとまずいので、チェックができてかつ湿度が抜けるチューブを付けています[図2]。こうしたいくつかの変更点を重ねて、車屋美術館では2、3日に1度くらいの稼働だったのですが、2か月間完走することができました。

高嶋　先ほど「今回の作品が國府作品といえるかどうか言い切れない」とおっしゃっていましたが、具体的にそれは技術的な部分でしょうか？

白石　技術的なところではありません。技術的なところでいえば、國府さんがやろうとしていた「水の中でエンジンを動かす」ということは実現できたと思うので。それを実現した後に、國府さんが動かしたりメンテナンスしたりしていたことが重要だと個人的には思います。特にメンテナンスの部分です。メンテナンスって実はアクシデントなんです。そのアクシデント＝失敗を僕らが作品の中に組み込もうとしてもできないじゃないですか。失敗を「織り込み済み」で作ってしまったら、それは失敗ではなくて成功になるので。車屋美術館の展示では、僕は京都に住んでいるので、現地のエンジニアの方にご協力をお願いして2、3日に1度、動かしてもらい、毎回映像を撮って送ってもらいました。途中1か月くらい経ったときにエンジンが動かないという危機が起きました。結局、バッテリーの電圧が低下したということで、バッテリーを変えたらエンジンが動いたという連絡がきて「やりましたねー」と返事したのですが、実際に映像を見てみると、なかなかシリアスな状況が映っていました。その映像を見たときが、車屋美術館でやった展示のなかで、國府さんが作っていた《水中エンジン》に一番近づけた日、一番完成に近かったなと思います。このアクリルの水槽——オリジナルが残っているのはこの水槽だけですが——もアクリルが経年劣化を起こしている可能性がありました。初めは國府さんが発表されたときの水位で水を入れていましたが、（水圧による）アクリルの膨張がかなりあって、大きいひずみが出てきていると報告があったので、エンジンがひたひたになるくらいまで水位を低下させて展示しています。

実際に作っているとなかなか客観性をもって見ることが難しいですが、今回は物理的な距離もあって、定点映像が毎回ビデオレターのように送られてくるし、客観的に見れて面白かったですね。映像は再制作プロジェクトのウェブサイト[*1]でも公開しているのですが、初めから順番に見ていくと、音が変わっていったりしてエンジンがヒーヒーいうさまが見られます。本当によく2か月もってくれたなと思いますね。

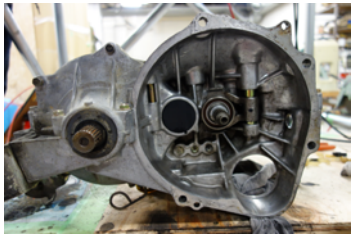


［図3］SUBARU サンバーのユーザーマニュアル

*1
https://engineinthewater.tumblr.com/

目次へ戻る





上から:
［図4］シーリング作業
［図5］クラッチハウジングの内側

4-2　情報のアーカイヴ：作品としてのメンテナンス

白石　お見せしている画像はエンジンのユーザーマニュアルです[図3]。これは1999年の古いエンジンなので、ユーザーマニュアルが残っていません。SUBARUに問い合わせても、アーカイヴをデジタル化する際、ある時期以前のものは全部捨てたと言われてしまって、出てこないんです。松本さんに相談して、知り合いのディーラーから出してもらいました。

松本　倉庫をかなり探してもらったら、やっぱり残っているところがありました。これがないと、どこでどういう線がつながっているとか、どの部品を取ったらいいのかわからない。この頃の部品は生産自体が終わっているので、手に入らないものがありましたが、コネをこねくり回して（笑）、直接メーカーに問い合わせて何個かキープできたのでよかったです。

高嶋　今、デジタル化以前の紙媒体のものがすべて廃棄されてしまって、デジタルアーカイヴとして残っていないという話がありました。（《水中エンジン》には）そのどこをもってオリジナルというのかという非常に答えを出すのが難しい問いがあります。そもそもオリジナル自体、アートスペース虹で2週間展示してエンジンがボロボロになったので、西宮での展示では新たに同型の別のエンジンを導入していて、エンジン自体を展示のたびに新たに作り直す必要があります。水槽も一見堅固にみえますが、アクリルの経年劣化や、水圧が非常にかかるのでそれに耐えられなくなって、どんどん膨張して傷みが出てくるという問題もあって、水槽自体の永続性も見た目ほど確かではない。オリジナルにどこまで近づけられるのか、あるいは差異があるのかという問題もあるのですが、それとは別に、今回の再制作の意義として、その過程で配電図や設計図のレベルで、つまり物理的な面だけでなく、情報のレベルでアーカイヴを構築できたことがあると思います。再び水中でエンジンを動かすことを実現できたことに加えて、もう一つ別の次元でアーカイヴを構築できたということ、また稼働している状態を映像と資料で残せたということが大きな成果ではないかなと思っています。



［図6］《水中エンジン》をメンテナンス中の國府理

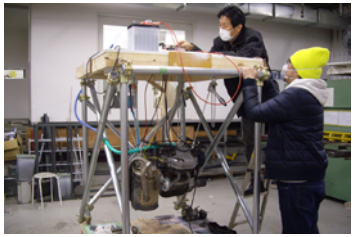
白石　それは本当に大きいと思います。制作している間にアーカイヴを残すってすごく難しい作業なので、それをこの再制作プロジェクトで丁寧にできたのは非常に有意義だったと思います。國府さんの作品のように、美術館に収蔵されづらい作品を作る作家の場合、特に自分で意識的にアーカイヴを残していかないとなかなかアートヒストリーに残っていかない。今回のプロジェクトでいえば、メンテナンスをするというのも仕様に載っけた方がいいんじゃないかなと。

来週には、もう一台制作したエンジン（4号機）がアートスペース虹に展示されるので、細かいディテールも見てもらえたら嬉しいです。國府さんが展示されていたときもそうでしたが、何かアクシデントが起きないと、水が入って漏れているとかここの調子が悪いとかがわかりづらいんです。例えば、シーリングの作業[図4]も、ここに泡が出ている、穴が空いているので水槽から引き上げてシリコンを塗ってというのを繰り返していると、ビジュアル的には手垢が残ってしまいます。綺麗に仕上がり切らないというか。でも國府さんもそんな感じで、手でぬりぬりしながらやっていたなと。今回はエンジンの内側も開けてコーキング*2をしています[図5]。開けてみると結構面白いんです。リバースエンジニアリング、できあがったものを分解して学習するという工学の学習方法がありますが、本当にそれを時間をかけてやった感じです。ガソリンエンジンって、できてから110年くらいしか歴史がないのですが、110年でよくぞここまでやったなっていうくらい複雑な機構がこの中には入っていますね。

松本　國府さんが制作された時の写真が残っていますよね[図6]。これをみると、今回突き当たったのと同じところ、キャブレターの調整とかディストリビューターの水が入るところがやっぱり課題ですね。結構苦労されていて、こってり山盛りシーリングされているのが見受けられます。あとキャブレターも調整がうまくいかないから針金をジグザグ曲げながらいろいろ調整されたのが見受けられます。そういう苦戦が感じられたので、今回白石さん

*2
気密性や防水性を上げるために、施工の際にできた隙間をパテなどの目地材で充填すること。

目次へ戻る


[図7] 大気中でのエンジンアイドリングテスト

がコテコテに塗った跡が残ったというのはいいんじゃないですかね、味があって。

高嶋　今回の再制作では、國府さんが図面や資料、設計書を残していなかったということもあって、過去2回の展示の記録写真や映像をかなり参照されました。パーツレベルだけではなく、この部分のシーリングとか、キャブレターのここをいじるとか、もっとミクロなレベルでも参照されたのでしょうか。

白石　そうですね、こちらである程度仮説を立てた上で、写真や映像を見ました。でも作品写真として撮ったものには、ディテールを追い切れるほどクローズアップした写真って少ないのです。なので雰囲気程度にしか参考にできないのが正直なところです。

高嶋　あと、（アートスペース虹で最初に展示したエンジンでは）ギアの部分をなぜ切らなかったのかも話題になっていましたね。

白石　なぜかは結局わからなかったのですが、西宮で展示したエンジンの写真を見ると、なくなっていますよね。だから、アートスペース虹でやったときには時間がなかったんだろうな、と。虹と西宮の展示では微妙に細部が違ったり、通す穴が違ったり、いろいろ差異はあります。今回のビジュアル的な部分の判断基準は、西宮の展示の方が時系列的に後なので、そちらの方が完成に近いだろうということで、西宮バージョンに限りなく近く寄せました。

あと、やっぱり錆がすごく進行します。水の中で暖まって、しかも水を抜いたり出したりすると酸素も混ざるので。だから一般的な美術作品よりも劣化の速度が非常に速くて、それも含めてメンテナンスがどうしても必要になってくる作品だと思います。メンテナンスを作品の一部として取り込んでいかなければ成立しない作品かなと思います。

はが　今回の再制作を通して、そうしたメンテナンスや、エンジンが変わっていく容態も含めて作品として捉えるという作品解釈が出てきたと思います。

白石　そうですね。個人的には、すごくそう思います。メンテナンスが必要でやっていることも、作品の重要な要素なんじゃないかな、と。

5 繊細なエンジン：技術的なアップデート

高嶋　再制作の記録映像があるので、見ていただきたいと思います。

白石　最初から水の中に入れるのは怖いので、まずは空気中で動かしました[図7]。実際に（中古のエンジンを）買ってきて動くかどうかもわからないので。

松本　転がっていただけのエンジンが動いただけで感動しましたよね。

白石　感動しましたね！　一昨日も水に入れてテストしようと思ったら全く動かない。そんな危機的な状態を迎えて、昨日やっと動きました。これが明後日に搬入されます。

高嶋　作業を横で見ていて非常に難しいなと思ったのが、大気中では動いたのに、水に浸けたら動かないっていう問題と、動かない原因自体がわからないというもう一つ別の問題です。原因がわかったらすぐに対処ができるけれど、かなり悩まれていましたよね。なんで動かないんだろうって。

白石　そうですね。本当に見えないんですよ、エンジンの中って。結果を見てそれでどう対処するかを考えるしかなくて。例えば、その一つがスパークプラグです。プラグを抜いてみて、燃料の燃焼の状態を見たり、あとは音もすごく重要なので、音を聞いてあそこが壊れてるんじゃないか、あれが悪いんじゃないかと想像したりします。それで目星をつけた上で開けてみて、調整するという感じで。結構見落としがちな部分もいっぱいあって。僕がエンジンを扱い慣れてないというのもありますが。一昨日の動かなかった原因は、たんにネジが緩みすぎていただけっていうアホみたいな理由でした。ネジをキュッと締めたらかかりました。本当にすごく繊細なことですよね。ガソリンの混合比だったり、ちょっとでも状態が違うとすぐ不具合が出てしまう。その工程を完璧にやっていかないといけないので、エンジンを作品に使うというのはハードルの高いことだなと思います。

（明後日搬入予定の）4号機では、3Dプリンターを使ったり[図8]、結構いろいろやっています。UV硬化樹脂を使っていたり、UVネジを紫外線で固めていたりとか。そういう細かい部分で、國府さんがやっていなかったことを追加しています。シリコンでメチメチと固めていたところを3Dプリントで出したパーツを組み合わせてシーリングするとか、技術的なアップデートはやりましたね。


[図8] 3Dプリントパーツ（オレンジ色部分）でモールドされたセルモーター

6 問いの共有

6-1　手で直すことの喜び

来場者1　松本さんはこのプロジェクトに関わる前は、國府さんのことはご存知なかったんですか。

松本　全くお会いしたことはありません。ただ半年ほど再制作に携わって、試行錯誤されていたところが物で伝わってくる感覚はありました。なんとなく当時お会いしていたら話があったかなという気がします。私もメカニカルなことをやっていますが、植物も自然も大好きですし。《水中エンジン》では、今人間がやっていることがどういうことなのかを伝えたかったのかなと個人的には捉えています。無意味に燃料を燃やして、熱を出して、水を汚して、最終的にエンジンは止まってしまうと思い

目次へ戻る

ます。錆びて水中が茶色くなりますが、30年後には腐敗したものも沈んで、水はまた綺麗になって透明度のある環境に戻るんじゃないかなという感じがしました。お会いして話を聞きたかったなと思います。

白石　今の松本さんのお話に繋がるかなと思いますが、アナログのエンジンはエネルギーを動力に変換する効率が2、3割程度で、あとの7、8割は熱として外に放出されることに國府さんは関心をもって《水中エンジン》を着想されたようです。水中の空気が泡になっていくとか、対流が生まれていくとか、熱の発生が無駄になることなく、物質を変化させていくところを見るために《水中エンジン》を作ったとご自身でも言及されています。そういう部分がエンジニアとしては、可愛いやつなんだけどちょっと歯がゆいような部分なのかなと。

松本　そうですね。当時のエンジンは今のエンジンと違ってセンサーがそんなに付いていません。ですから、赤ちゃんみたいに、音や振動の不調でどこが悪いのか訴えているので、それをこちらが聞いてやる。この音ならこっちの方が悪いのかなとか、今こういう状態ならもうちょっと空気を欲しがってるんじゃないかなとか、逆に空気を欲しがってるけどどこか詰まってるなとか。最終的にセンサーが付いてきたのも、排気ガスを綺麗にしたいとか燃費を伸ばしたいという技術から進んできたので、間違いでは決してないと思います。ただふと振り返ったときに、私は芸術とかはわかりませんが、ああいうメカニカルなものに好奇心を抱いてしまうというか、特に私なんかは手を汚しながら物を直していくので、返ってきた音が変わっているのに感動を感じたりするところがあります。

白石　今の話を続けると、サブシステムって絶対に必要だと思います。効率を考えると、電気自動車はこの先どんどん出てくると思います。でも、非常事態が起きて発電しないといけないときに、ガソリンエンジンが必要になる日もくると思うんですね。先ほどの松本さんの、音を聞いて物を直していく技術は、今のサイクルでいったら失われていく技術だと思いますが、これが絶対に必要になるときがくると思うんです。あった方が絶対に良い。芸術がそういう仕組みを担うとはちょっと思えないんですが、社会から忘れ去られていくものを保管していくシステムは社会全体としてもっているべきだと思っています。

高嶋　松本さんがおっしゃった、自分の手を汚しながら直していくことは、もちろん手のかかるめんどうくさい部分もあるけど喜びもあると思います。《水中エンジン》がスムーズに動かなくて、メンテナンスやいろいろな調整が必要で、修理を施しながら動かし続けていくしかないというのは、技術を用いる人間の宿命だけれども、そこに喜びがあるということを國府さんは提示したかったんじゃないか。そのことを、再制作に関わる中で再確認することができました。メンテナンスをバックヤードでお客さんに見せないでやる作家も多いと思いますが、生前の展示のとき、あえて國府さんはメンテナンスも会場でやった。自分が機械と取り組んでいる姿を見せたということは、単に技術的な問題だけではなくて、物と向き合って自分の手で修理する喜びをお客さんと分かち合いたい、そういう國府さんの思いを今回再確認することができたと思います。

6-2　危険性の制御

来場者2　直す喜びとか作る喜びの話が出ましたが、その反面、やっぱり《水中エンジン》に含まれている脅威というか危険性は捨てちゃいけないと思っています。車屋美術館の展示も見に行ったのですが、《水中エンジン》が稼働する時間に、会場内のお客さんに対して危険性がありますと説明する紙が配られていました。お客さんにとっても危険をもたらすかもしれない部分があるし、それをメンテナンスしたり作ったりすることについても、國府さんの事故があったことも考えると非常に危険なことだと思います。みなさんはその危険性や脅威の部分に対してどのようにお考えなのかお聞きしたいと思います。

白石　非常にいい質問というか、我々も常に考えているところです。今回作品を再制作するにあたって絶対に事故を起こしてはいけないと。それはどんな形であっても、もちろんいつだって事故は起こしちゃいけないと思いますが。再制作している間に何か事故が起きてしまえば、國府さんの作家としての名前も傷つけてしまうし、かなり注意してやっています。その対策としてアラーム（一酸化炭素検知器）をつけたり、注意喚起したりしていますが、この作品に関して危険性を完璧に排除することは多分できません。そうなると、みなさんは映像で見るとかVRで体験するといったことになるのかなと。でも、あくまで個人的な考えですけれど、作品が目の前にあるという状態はかなり重要で、映像とは全然違う体験があると思っています。それは危険性と紙一重ではあるのですが、匂いや音の伝わり方、体感的なものがあるので、やはりこの再制作においては物を実際作って、みなさんに見ていただきたいという思いでやりました。明後日搬入ですが、今回も事故のないように2週間稼働させていきたいと考えています。

はが　エンジン4号機に関しては、車屋美術館の3号機と同じように安全性を最重視しています。一方で、ご指摘いただいた脅威の部分、危険性を内包している部分が作品の批評性とも密接に関わってくると認識しています。車屋美術館での展示では、できる限り危険性をコントロール下におく配慮をしたつもりです。そのなかで、予定調和的に、平和に動く《水中エンジン》というのもある瞬間では実現できていたように思います。そのときに、オリジナルが内包していた批評性がそこに宿っていたかどうかは、再制作してみての疑問でもありました。

白石　コントロールしようとはしていますが、コントロール下には置けていないですよね。「コントロールできていない」という意識を当事者がもつことがとても大事だと思います。いかにコントロールしようとしても何らかのアクシデントは起きてしまいます。それが実際起きてしまって、國府さんは亡くなってしまったわけで、そこを僕らは肝に命じておくべきだと思っています。制御したつもりが制御できていないというのが一番危ないので、いつもしっかりと見つめながらやっていきたいと思っています。

目次へ戻る



國府理《水中エンジン》
2012-13年
西宮市大谷記念美術館の展示風景
撮影:Tomas Svab

冷やし続けなければ暴走してしまうエネルギーの存在、

そして最先端と言われた科学技術で稼動させていたシステムを

止めるものが唯一まったく私たちに身近な普通の水であるという事実、

そして汚染された水を貯蔵するタンクが為すすべなく増えていく光景。

それらのすべてが、

そこから作り出されていたエネルギーの上に暮らしている

私たちの日常感覚に与えた影響は計り知れない。

（p058　國府理によるオリジナル《水中エンジン》発表時のステートメントより）

talk : 3

浅田彰×遠藤水城

日　時：2017年7月22日
19:00-20:30

会　場：京都芸術センター

1 中断された夢のリメイク

遠藤　今日はゲストに批評家の浅田彰さんをお招きして、議論を深めていければと思っています。

浅田　僕は「KOKUFUMOBIL」シリーズ*1[図1]の頃から國府理さんの作品に興味をもっていて、持続的ではないものの断続的にフォローしていたし、展覧会の場で何度か話したこともある。握手をするとき、彼の手が油で汚れた労働者の手なので、自分の生白い手を恥じたものです。

2012年にアートスペース虹で《水中エンジン》が最初に展示されたときも見に行きましたが、排気ガスが漏れていて大変だというので、國府さんがギャラリーの人たちと一緒にドアを全部開け放って換気しているところでした。「一酸化炭素は怖いから気をつけて」と言わずもがなのことを言ったのを覚えています。2013年の西宮市大谷記念美術館での個展であらためて《水中エンジン》が展示されたときは、排気システムがちゃんとできていて、「完成形になったんだな」と安心したんですね。それだけに、翌2014年に国際芸術センター青森の個展の準備中に國府さんが一酸化炭素中毒で倒れて亡くなったのはショックでした。その個展には行きそびれたのだけれど、2016年に東京のGallery A[4]での「國府理展　オマージュ　相対温室」でそのときの大規模な作品が復元展示されたのを見ると、これが実に素晴らしくて、オリジナルを見逃したことを残念に思うと同時に、かくも可能性に満ちたアーティストを喪ったことを惜しんでも惜しみきれない気持ちを新たにしました。

この東京でのオマージュ展も、今回の遠藤水城さんが中心になったプロジェクトも、國府さんの遺志を継いでその夢を何とかリメイクしたいとみんなが思っている、それは彼の「人徳」によるのかもしれませんね。

遠藤　僕自身は國府さんと生前特段に親しかったわけではありません。この再制作プロジェクトを進めるなかで、資料を集めたりインタビューしたりしてわかったのは、國府さんは、とても人徳が厚く、彼と仕事ができたことを誇りに思っている方が非常に多かった、ということです。これは、ちょっと他の作家と比べてみても尋常じゃない。國府さんを中心としたコミュニティがあって、みなさん口をそろえて言うのは、彼の制作にかける純粋さや情熱についてです。とにかく「つくる」のが好きで、その姿勢がアーティスト仲間だけでなく、ギャラリーの方たちや批評家やキュレーターなど周囲の人たちを巻き込んでいったんだと、プロジェクトを進めるなかで理解しました。

2 モダン・アートの否定性を超えて

浅田　國府さんのパーソナリティの話にとどめないためにも、美術史的な前提を確認しておくと、マッド・エンジニアがつくった何の役にも立たない機械の面白さがアートとして評価される場合がありますね。例えば、アルフレッド・ジャリの言うパタフィジック*2な機械。あるいは、その延長上にあるマルセル・デュシャンの作品をパラダイムとしてミシェル・カルージュの名付けた「独身者の機械」。

しかし、國府さんは、その種の不毛さをアーティスティックに押し出すアーティストではなかった。むしろ不思議なくらい否定性がなくて、まっすぐに、悪く言うと子どもみたいにナイーヴに、ユートピアのための機械をつくるのに夢中だった。少し上の世代のヤノベケンジさんだと、巨大なロボットが火を吹いたり、テスラ・コイルが放電したり、破壊的なことを平気でやってしまう（それが独特のユーモアを感じさせもするのだけれど）。対して國府さんは、破壊的なスペクタクルには興味がない。たとえば近代化（モダニゼーション）の象徴としての自動車が資源を浪費し環境を汚染しているとすれば、廃車になった自動車をひっくり返して緑の大地にできないか。さらには再生可能エネルギーだけで動くヴィークルができないか。そういうことを、プラグマティックなエンジニアに先駆けて、アーティストとして実験してみようとする。そこにはモダン・アートのもっていた否定性が不思議なくらい欠けているんですね。モダン・アートの文脈ではあまりにナイーヴにも見えるんで、僕は「もうちょっとアイロニーのトゲがないとアートにならないんじゃない？」と言ったこともあるんですが、むしろ徹底してアイロニーがないところが新しい時代を感じさせるのだと言うべきかもしれま



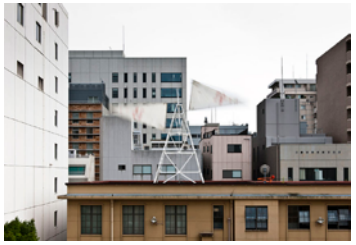
[図1] 國府理《KOKUFUMOBIL》(1994)　撮影:豊永政史

*1
「KOKUFUMOBIL」
1994年の初個展「KOKUFUMOBIL」（アートスペース虹）のタイトルとなり、その後2000年代前半にかけて制作された作品群に通底するマニュファクチュアイズム。戦後ドイツで少量生産されていた超小型自動車「FULDAMOBIL」(1950-69)から引用した造語。ユニークな乗り物が個人レベルで製造されていた時代への憧憬とともに、実際の可動性や構造的強度を兼ね備えた空想世界の乗り物を制作し、自らもその世界に生きる機械工職人としてブランディングした。サーフボードに車輪とスクリューが付いた《KOKUFUMOBIL》をはじめ、芝刈り機のエンジンでプロペラを回す風力自転車、電動の三輪自動車など。想像力で自由に走りだし、「ここではない何処か」へ連れて行ってくれる夢のような乗り物は、アートファン以外にも人気を博した。

*2
Pataphysics:フランスの作家アルフレッド・ジャリの造語で、形而上学の領域を超えたところにあるものを研究するために使われる哲学のこと。現代科学の理論・方法のパロディ、ナンセンス（Nonsense）な言い回しで表されることが多い。

目次へ戻る





［図2、3］國府理《風の庭》(2012)
撮影:表恒匡

せん。

遠藤　僕も正直にしゃべらないといけないと思うんですが、現代美術のキュレーターの多くは、否定性、批評性、反省性、コンセプチュアリズムが現代美術の要件になっている世界に身を置いているので、國府さんの作品の大部分をきちんと見ていなかったと思うんです。

浅田　モダン・アートというのは既成のアートの否定から始まる。前衛というのは破壊の前衛だったわけです。1970年大阪万博は敗戦後の復興と近代化の果てに「人類の進歩と調和」を謳っていたけれど、岡本太郎は前近代の土偶を巨大化したような《太陽の塔》で「進歩と調和」をぶち破ってみせた、それこそがアートの役割だったわけでしょう。その万博会場が壊されて、磯崎新のつくった巨大ロボットが無用の長物と化して立ち尽くし、その背後に《太陽の塔》だけが屹立しているのを見て育ったヤノベケンジも、やはりその延長上にいると言っていいでしょう。

ところが、その後に、否定性を感じさせない人たち、夢を実現するため熱心にモノ作りに励む人たちが出てきた。國府さんはその典型だし、國府さんを尊敬していたという名和晃平さんなんかもそうです。新しい素材や新しい技術に取り組んで、少しでもいいものを作ろう、と。率直に言って「こんな素直な人たちばかりで大丈夫なのか」（笑）と思ったし、本人たちにもそう言ったことがある。しかし、それはモダン・アートの前提にとらわれていたからじゃなかったのか。

モダン・アートはどちらかというと文化系なので、「練習して速く走れるようになったからって何だ、全然走れないこと――走ることの否定が面白いんだ」と。でも國府さんは、走らない車を作りたいんじゃない。別の形で走らせたいんですよ。

遠藤　ふりかえると、ほとんどの作品が動く。エンジン、駆動部をもっている。ガソリン、あるいは植物や水を使う。成長がある。これは、はっきりいえば完全に美術館に入れることを忘れているんです。アーティストが（作品を）美術館に入れることを一つの目的として措定するなら、そうはならないはずです。國府さんには、キュレーターに評価してもらって美術館に入れてもらおうという発想がなかったと想定しないと、ここまで作品の形状が継続しません。

浅田　プラグマティックなエンジニアではないけれども、自動車に取って代わるものができて、それが空を飛べたり水面を走れたりしたら素敵じゃないかと、本気で夢想していたんじゃないか。その実験途上の産物をたまたま美術館で展示してくれるのなら結構だ、だけど、決してアートのためにやるわけじゃなく、アートをめぐる言語ゲームにもまったく興味がない。そういうところが潔かったと思います。

僕が最後に國府さんに会ったのは、この京都芸術センターなんですよ。屋上の風車で発電して、その電気の光で室内の植物の生育を促すという作品[*3][図2,3]だったけれど、ビルの谷間で風がこないからなかなかうまくいかないと言っていた。大失敗ではあるけれど、それは構想が大きいからです。都市全体、文明全体を再生可能エネルギーだけで動くユートピアにつくり替えるという構想の一環としてやっているので、たまたま美術館やアート・センターの一角を借りているけれど、アートのためにやっているのではなかった。いや、彼にとってはそれこそが狭義のモダン・アートを超えた新しいアートだったのかもしれません。

3 未来志向型の技術の共同体：物質と格闘するアルティザン

遠藤　徹底した肯定性みたいなものに僕は気づいていなかったので、技術的な共同体を見ずに、コンセプトやテーマを見て「ナイーヴやわ」「ひねりがないな」と思っていたと、一旦は告白します（笑）。しかし、國府さんが亡くなって《相対温室》をじっと見たとき、考えが大きく変わったんです。《相対温室》は間違いなく最高傑作だと思うんですが、そのピュアさが全面開花したとき、言葉がつむげないような領域に入っていく。これは美術館の中も外も使っていて――外を使うという構想は実現しなかったんですけれども――、つまり、内外がつながっています。展示室のカーブに合わせたとはいえるけれど、サイトスペシフィックなものを考えてやったわけでもない。ワークインプログレスの側面がありますが、「僕がやっていることを見てください」とは言っていない。彫刻として鑑賞可能ですが、そうするには空間が狭すぎ、また要素が多すぎる。つまり、鑑賞のフレームや美術的なカテゴリーを完全に考えていない。そのことが、かなり高らかに表明された形態をしている。これは特異なことだと思い、認識をほぼ180度改めました。

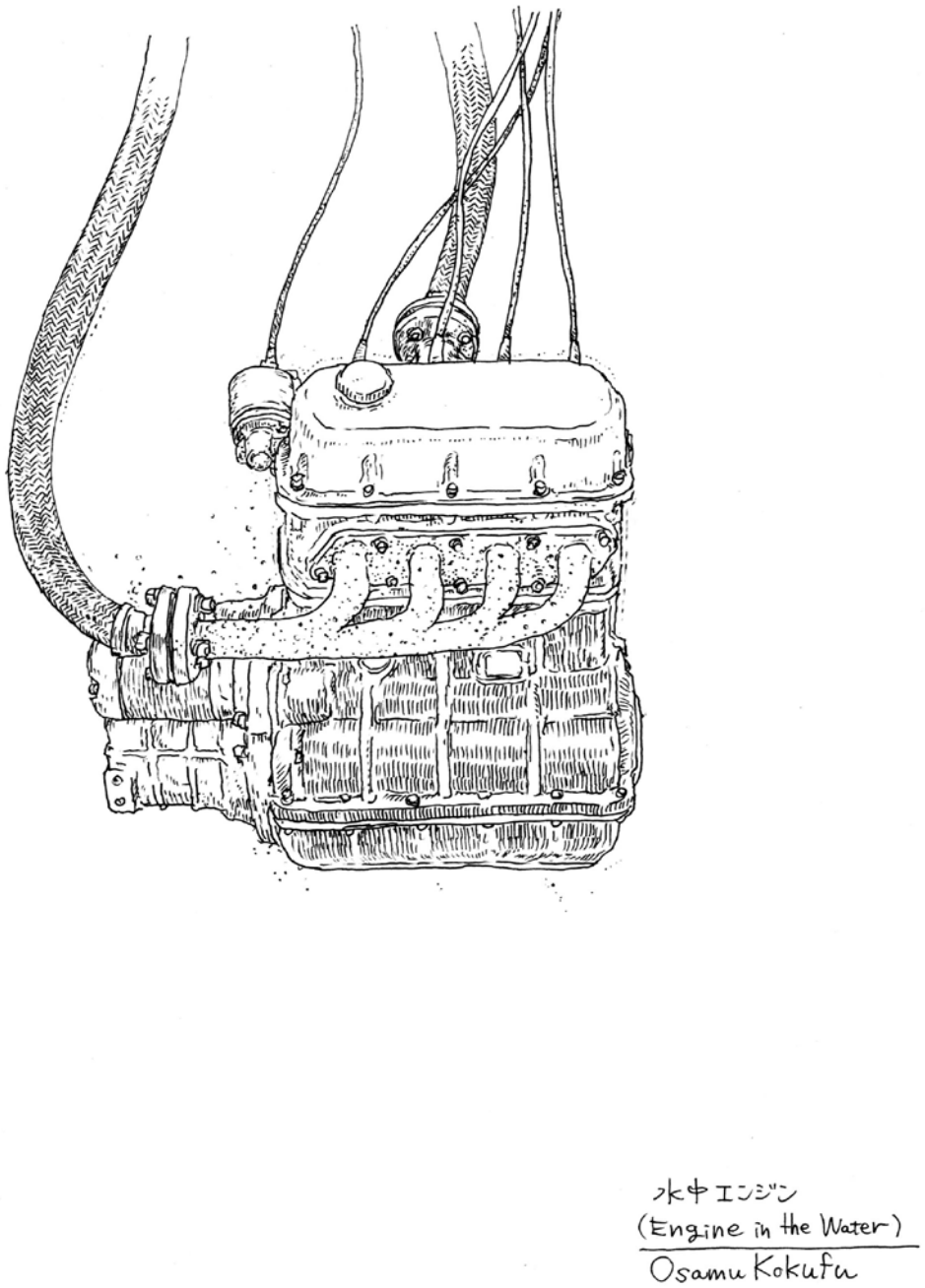
浅田　最初にふれた東京のGallery A[4]での没後の再制作展示はよかったですね。アート作品を見せるというより、一つのエネルギーや物質の流れのモデルを見せるという感じ。ある意味で美しく見えるのだけれど、それは副次的効果に過ぎない。

遠藤　そういうポジティブな力、エネルギーの連鎖をそのまま芸術的に可視化するということに、かなり純粋だった。そういった発想で作り始める作家が少なくなって久しいと思います。美大などで話すことがありますが、最近は制度ありきのアートの現状に慣れすぎていて、それとは違う方法でアートが可能だということを構想することすら難しいような状況になっている。であるがゆえに、自戒をこめて、國府さんのことをよく知ることが必要だと僕は思いました。

浅田　ネット時代の若い人たちは、自分にとって重要なコンセプトにこだわるというより、ネットでウケることをやろうとする傾向が強い。対して、その前の世代の國府さんや名和さんは、情報よりモノにこだわるマテリアリストであり、コンセプト重視のアーティストというより素材としてのマテリアルにこだわるアルティザン（職人）あるいはエンジニアであって、コンピュータなんかも使うにせよ、基本的には手を使ってモノを新しいかたちに作り上げていくことから出発するんですね。われわれの世代だと、アートの出発点は否定で、とりあえず裸になって絵の具でもかぶっとけ、という感じだった（笑）。今は、ネットでウケる小洒落た芸で売ろうとする人が多い。その狭間の時期に、子どもみたいにナイーヴにものづくりに取り組む國府さんのような人たちがいる。偉そうにナイーヴとかいうけれど、振り返ってみればわれわれがモダニズムの悪しき否定性に囚われていたのかもし

*3
「國府理 ここから 何処かへ」展（京都芸術センター、2012年）で発表された《風の庭》。

目次へ戻る



［図4］國府理《「未来のいえ」ドローイング―水中エンジン―》（2013）
紙にインク、29×21cm

れない…。

遠藤　僕は《相対温室》を見て、過去の作品をじっと眺めて、浅田さんがおっしゃる近代的な否定性とは違う批評性、未来志向型の批評性を導入することが必要なのではないかと思い至りました。

國府さんの肯定性、ピュアな部分、未来志向型の技術を中心とした肯定性が、端的に死に至ったということは事実です。その死を英雄的・伝説的に語るということは避けなくてはいけない。だからと言って、もちろんアクシデントであるけれども、しかし単なるアクシデントにすぎないと言い切ることにも、抵抗がありました。そのように考えたときに《地中時間》と《水中エンジン》が浮かび上がってきました。それは國府さんの作品のなかで、唯一ある種の不毛さの領域に踏み入れようとしている作品なのではないか。それを、ただトリッキーなもの、アクシデンタルなものとして捉えるのではなく、國府さんの純粋さ・ポジティブさのなかで抱えざるをえなかったものとして、その要素をしっかり考えたいというのがこのプロジェクトの発端です。

4 エネルギー循環の可視化：再魔術化時代におけるマテリアリズム

遠藤　みなさんにお配りしている資料は、國府さんが2012年に最初の《水中エンジン》を展示したときに配布したテキスト（p058）です。着目すべきは、展示趣旨の2―3行目で、原子力発電所への明確な言及があります。原発も明るい未来と理想のエネルギーであることを信じて作られた技術です。それが破れたことについての、エンジニアとしての國府さんのショックや、事故と自分自身の作品のあり方が重ね合わせられたことも容易に想像でき、それを受けて《水中エンジン》がつくられたということが、僕にとって非常に重要です。

浅田　それは重要なポイントですね。逆にいうと、原発事故後、東京電力がいまやっていることが、悪い意味でパタフィジックなんです。昔のエンジニア、あるいは経営者や官僚であれば、凍土壁なんて問題外で金属板を入

目次へ戻る



［図5］國府理展「オマージュ　相対温室」会場風景、2016年
撮影:豊永政史　提供:公益財団法人ギャラリーエークワッド

れろと言ったに決まっている。しかし、おそらくは本体をつくった鹿島建設の案だからという理由で凍土壁などというSF的な案が採用されてしまい、あげくやっぱり完全には凍らなくて水が流れ続けている（笑）。エンジニアリングの論理や倫理をいちばん徹底しなきゃいけないはずの人たちが、最悪のアーティストみたいに無責任なことをやってしまっているんですね。

國府さんが《水中エンジン》を発表したときにはそこまでの惨状は明らかになっていなかったけれど、真っ当なアーティストとしてはどうしたらいいのかという問題意識は持っていたはずです。下から7行目くらいに「自動車の故障が起きて初めてボンネットフードを開けて中を見るようなものだ」とあります。東京電力にせよ原子力規制委員会にせよ、「絶対安全」という建前ゆえに開けなかったわけですが、複雑な機械は開けて検査し修理する必要があるというのは、エンジニアとして真っ当な認識です。

《水中エンジン》に使われたあのエンジンは、人が中を開けて修理できる最後のエンジンらしいですね。今のエンジンはコンピュータ制御で、壊れたら回路ごと交換するしかない。自分の目で内部のパーツを見、必要なら自分の手で修理するというマテリアリズムとプラグマティズムに替わって、自動制御のブラック・ボックスがうまく動いてくれるだろうという信仰が支配的になった。マックス・ヴェーバーのいう近代の脱魔術化＝合理化が、ポスト近代になって逆に再魔術化に行き着いてしまった。原発事故とその後の対応にそのような退行を見て衝撃を受け、自動車のエンジンという単純なメタファーを通じてそうした問題を考えてみようというのは、事故後の文脈ですごく意味のあることだと思います。

遠藤　僕が最初に見たとき、《地中時間》も《水中エンジン》も、何かとても不穏なものを感じたんです。

浅田　熱をもった水が拡散する流れが見えて、危険な魅力を感じますね。

遠藤　しかし、その不穏さというテイストは、意図されたものではないんですね。《水中エンジン》の残されているドローイングでは、エンジンから泡がシュワシュワ出ている様子が描かれています[図4]。エンジンが熱を発していて、それが水を気化させている、という部分を見てほしかったのが明らかです。熱エネルギーの循環が可視化されている状態にフォーカスをあてている。よくわからない技術が動いているところを見せようとは思っておらず、かなり透明な技術状態、エネルギー循環状態を見せようとする姿勢が、原発に対する批評的なレスポンスだったと考えられます。だから、見た目が不穏で、その不穏な技術について見せたいという思いがあったという見方は、鑑賞の企図を止めるものではないけれど、國府さんのなかにはなかったんだろうなと思います。

浅田　必要なら中を開けて自分の手で修理し組み立て直すという真っ当なマテリアリズムとプラグマティズムですよね。原発事故以後、ありとあらゆるもののブラック・ボックス化とそれに伴う再魔術化がどんどん進んでいるなかにあって、國府さんの遺した仕事が示唆するものは大きいと思います。

遠藤　一般的に、魔術化、ブラック・ボックス化に対して、典型的なリアクションとして、DIYカルチャーとかハッキングがあると思います。でも恐るべきことは、國府さんの作品のなかには、DIY、ハッカー的な感性を見てくださいという要素がない。

浅田　ハッカー的な運動は面白いんだけれど、ややもするとジュリアン・アサンジュのような自己顕示欲が出てきちゃうでしょう？　國府さんにはそれが全然ない。そこが素晴らしいんです。

5　《相対温室》と《水中エンジン》：無中心性とエネルギーのネットワーク

遠藤　話を戻して、《相対温室》*4[図5,6]について、《水中エンジン》と対比的に述べます。《水中エンジン》に関しては、明らかに中心、心臓、エンジンという――國府さんは「源、熱源、核心」という言葉をテキストのなかでは使っていますけれども――コア、核があるんです。この文章では、感慨深いことに、「源という概念が必要なのかということをそもそも考える契機になれば」というのが最後の結びになっています。《相対温室》を見たときにアートにみえなかったという話をしましたけれども、僕が強調したいのは、《相対温室》はどうみても中心がないということです。車なのか、木なのか、フレームなのか、中心もコンセプトも欠いている状態で、エネルギーだけがフラットに循環していく。核がない状態のエネルギー循環をやった結果、造形的にもコンセプチュアルにも中心がなくなり、「はい、こういう世界です」という見たこともない何かになっている印象を受ける。だから僕は、《相対温室》で至ったその到達点と、《水中エンジン》でひたすら核だけを見た経験が表裏一体なのではないかと推測するんです。



［図6］國府理展「オマージュ　相対温室」会場風景、2016年
撮影:豊永政史　提供:公益財団法人ギャラリーエークワッド

浅田　なるほど。エンジンというのは中心であり心臓である。「さまざまな連関によって凝集している核心」というのは正確な表現ですね。ただ、その稠密な核心にエネルギーが送り込まれ、動力に変換されると同時に、排気が出ている。そういうシステム全体をネットワークとして見なきゃいけないということを、強く意識していると思うんです。それは、一見無中心的な温室が、核心的な問題を扱おうとしていることの裏側だと言えるかもしれません。

遠藤　ちなみに《相対温室》で一番奥に見える白いフレームは《水中エンジン》の水槽を転用したものです。なの

*4
《相対温室》
鉄塔に載せられた水槽から樋を伝って水が流れ、その水は木製プランターの土を潤し、パラボラアンテナの皿に溜まっていく。溜まった水は少しずつ下の水路に落ち、ポンプの作動により再び水槽（＝水源）に戻っていく。プランターでは植物の種が芽吹き、パラボラの皿には苔生した石が配置され、盆景をつくり出す。「（水棲生物が飼育される）水槽」「プランター」「盆景」という「自然を人工的に切り取った箱庭的世界（＝温室）」を一つのサイクルのもとに提示することで、見る者は水の循環や生態系へのさまざまな思考を巡らせていく。
なお、本作の「水槽」には、《水中エンジン》の水槽を流用。また、当初発表された国際芸術センター青森では、「森の中にある建築空間」を入れ子構造で縮図化し、建物外部の自然と相対化させることが企図されていた。

目次へ戻る

で、僕らが《水中エンジン》を完全に確定してしまうと、《相対温室》の再制作ができないという問題が発生する。この繋がりも実は面白い。

浅田　エコロジーへの関心の高まりとともに、エコロジーを意識したアート作品もたくさん出てきたけれど、緑や土といったイメージを喚起するだけのものも多いでしょう？　國府さんは、そういうイメージのレヴェルじゃなくエンジニアリングの水準で考えて作品をつくっているから、いわゆるエコロジー・アートに見えないんだけれど、実はエコロジーを考えるのにいちばん重要な物質とエネルギーの循環ということを真正面から取り上げているんだと思います。

遠藤　僕が「《地中時間》―《水中エンジン》―《相対温室》＝一直線説」を唱えたいと思ったのは、「エコロジカルなイメージや、奇想的な乗り物をつくる作家、國府理」という評価が一般的に見受けられたので、それは純粋なクリエイティビティ、飛行機少年みたいなイメージに引っ張られていて、実際に國府さんがもっていた批評性が損なわれるのではないか、という思いがあったからです。

6　問いと語りの共有

6-1　《水中エンジン》再制作の出口：制度に頼らない芸術行為の可能性

来場者1　今回遠藤さんが《水中エンジン》を再制作したのはとてもすばらしいことだと思います。この再制作プロジェクトも終わりつつある段階で、何か一つの出口のようなものが見つかればいいのかなと思います。

遠藤　ひとつは、11月に兵庫県立美術館でシンポジウムが予定されています[*5]。再制作と修復との違い、あるいはいまアートスペース虹で展示している《水中エンジン》が《水中エンジン》なのかどうかなど、再制作において作品の要件をどのように再設定できるのかという話し合いがあります。國府さんの作品を美術館のなかに設定するにはどうしたらいいのかが中心的な議題になるんだと思います。

「オリジナル」というものがあり、そのオリジナル性を担保し、永遠に美術館に残っていくというのは一つの方向だと思うんです。そのように評価されるべきものがたくさんあるし、《水中エンジン》がその一つになることもいいことだとは思います。

しかし一方で、國府さんのほぼすべての代表作は残っていないものが多いんです。それらすべてを美術館に残していくというのはほぼ不可能です。美術館に属さないでキュレーターを名乗っている以上、國府さんの代表作、あるいは國府さんの作品が示すであろうものを、別のやり方で未来に投げることを実践しなければならない。その方法について考えることができる点が、この《水中エンジン》の再制作が、僕にとって非常にやりがいのある点です。大言壮語だと思わずに聞いていただきたいんですけど、多分14年後にもう一回やります。

浅田　なんで14年後？

遠藤　《地中時間》のエンジンが地中に埋まっていた時間が14年だったんです。

プロジェクトを始めた当初は、キュレーターとして、継続性のある未来への渡し方、もっていき方がわかっていなかったんです。アーカイヴを残したり、映像を撮ったりしておけばいいかなって、低い技術力と精度で考えていました。でも、それはおそらく間違っていて。僕が14年後にやると言い張っているあいだに、他の誰かが別の作品を再制作しちゃうかもしれないし、他の人が《水中エンジン》を再制作しちゃうかもしれない、あるいは《水中エンジン》に影響を受けた別の何かが発生するかもしれない。まだうまく測りきれませんが、美術館という近代的な制度に頼らない芸術行為が可能かどうかという問いを追求したいと思っています。

6-2　未来に向かって走るアーティストと消え去る媒介者：現代美術の再帰性

浅田　アーカイヴィングや作品の修復・再制作といった活動は、断たれてしまったアーティストの夢を残していく上で重要であると、建前としてはそう思います。ただ、國府さんも含め、僕が知っていた面白いアーティストたちって、作品を残そうとか、記録を取ろうとか、ぜんぜん思ってない。

遠藤　たしかに。

浅田　建畠哲さんは京都市立芸術大学の学長として芸術資源研究センターをつくるのに尽力されたわけですが、彼が国立国際美術館のキュレーターだったとき、岡本太郎の絵の黒色の部分が一部剥落したので画家本人に「どうしましょう？」と聞いたら、「マジック！」の一言、マジックでガーッと塗って終わりだった、と。本当のアーティストにとって、作品というのはそういうものなんじゃないか。

最近、修復とかアーカイヴィングが盛んに議論されるのは、そういう分野に予算がつきやすくなったせいかもしれないけれど、アートにとっては副次的なことに過ぎないと思うんですよ。僕自身もそうであるように、アートの才能もなければ、アーティストとして一見無根拠なことに一生を賭ける度胸もない人間でも、キュレーターやアーキヴィストならやれそうだし、そうやってアートに関わっているつもりになれる、と。冗談じゃない！　大切なのは作品であり、アーティストであって、アーティストというのはあくまで未来に向かって走るべきなんです。

遠藤　わかりました……。

浅田　作品が面白いから、アーティストにも関心が向けられ、アーカイヴをつくる意味が出てくるわけでしょう？　逆に、いまならアーティストじゃなく誰でも、24時間すべての行動を録画し、ネットでのすべてのやりとりも記録することができる。そんなもの、誰が見ます？　デュシャンならデュシャンが突出したアーティストだからこそそのアーカイヴが意味をもつのであって、どうでもいいような人のアーカイヴなんか作ってどうするんだ、と。ついでに言えば、キュレーターが花形になり、「キュレーターを目指す」などという連中が出てきたことも問題でしょう。アートの主人公はあくまで作品であり、アーティストであって、キュレーターは「消え去る媒介者」として作品やアーティストの陰にさりげなく姿を消すからこそカッコいい。ところが、作品やアーティストを駒のよ

*5
シンポジウム「過去の現在の未来2　キュレーションとコンサベーション　その原理と倫理」（兵庫県立美術館、2017年11月23日）。関連展示として、再制作されたエンジン4号機と水槽を、資料とともに展示した。

うに使い、自分が主役としてしゃしゃり出るキュレーターが現れてきた。遠藤さんはそういう問題をよく認識されているので、遠藤さんへの批判ではないんですが、アート界全体に広がってきたこの種の転倒は大問題だと思いますね。

遠藤　アーティストがアーカイヴについてチクチク言うべきではないということ。ただ作家がいて作品があると。その熱源、核心を、キュレーターは粛々とアーカイヴィングしていく。ところが、コンセプチュアルアート以降の現代美術にはその再帰性、エネルギー循環がすでに組み込まれていて、作品がアーカイヴとして回帰してくる、というよりも、河原温やロバート・スミッソンに顕著ですが、作品自体がアーカイヴとして構想されている。この再帰性が、現代美術を自閉的にしている大きな力だと思います。美術館にしても、ときに、このアーカイヴの権威の方が、作品自体の起爆力よりも大きくなることがあります。要は、僕はこういうサイクルとは違うものを考えたいんです。でも、だからといって、僕は浅田さんのように、ただ作品があるのがいいということをあまり言わなくてもいいのではないかと思うんです。面白いアーティストから必然的に、不可避的に作品が生まれていくというのは大前提です。浅田さんは、小賢しいだけのアーティストが嫌いだ！ということだと思うのですが、まあ、それは放っておいていいのではないか、と。ただ、どうしても、アーカイヴという概念が芸術の制度を作ってしまう。場合によっては本人がそれを作ってしまう。

こういっていいのかわかりませんが、《水中エンジン》の再制作をやっているのは、うまくアーカイヴできないことがわかっているからです。僕が再制作したものが美術館に戻ったら違うんです、正直に言うと（笑）。戻せない領域で國府さんはやっていたから。（再制作をしていて）僕が気持ちいいのは、キュレーターの無力しかみえてこないからです。回帰させられないので。写真とかビデオを集めて回帰させる方法はあるかもしれませんが、國府さんがもっている作品の本質はそこにはない。なので、キュレーションの無為性において健全な気持ちでいられる。

6-3　ピュアでナイーヴな熱源

遠藤　技術班の白石さんは、今日の話をうけて技術論的なこととかありますか？

白石　浅田さんのおっしゃったように、（國府さんは）とにかく作りたかったという衝動は強かったと思います。それは制作時点でもそうだし、発表して、自分でプレゼンテーションしているときの姿勢を見てもそうかなと思います。それがナイーヴなのかな、と。人格的には、そういう方だったと思います。

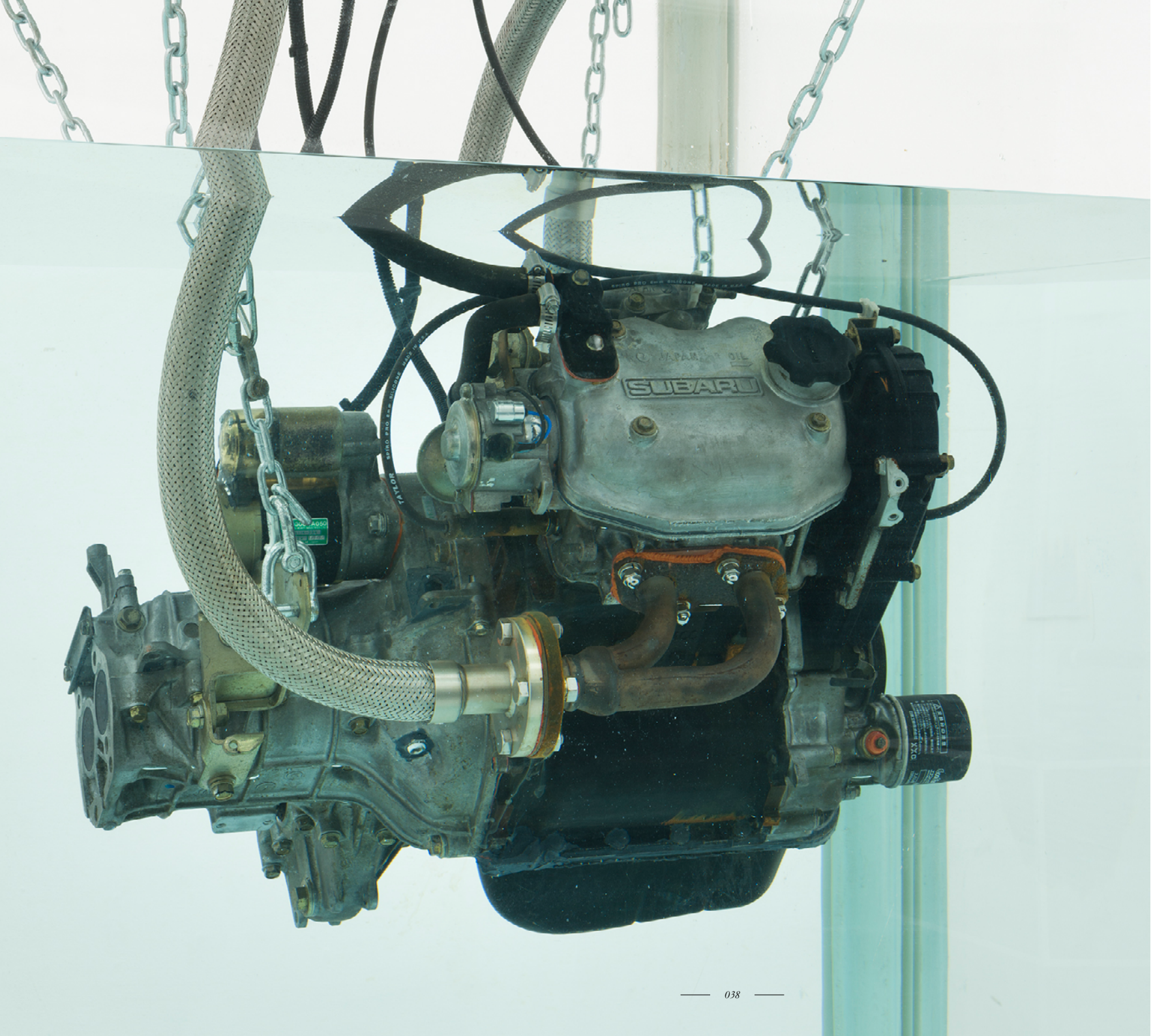
今回の再制作にあたって、（当時の）ビデオとか写真なんかを見ていると、きれいに見せようというよりも、単純にエンジンを水中で動かすことが難しいということはあるにしても、非常に手をかけて、何度もやり直してやっとできたという様子が残っているんです。さすがにそこまでは再現できないので、できるかぎりそれに近づけるようにやりました。その「追体験」をしていくなかで、國府さんはこう思っていたんじゃないかということが、いくつか突出してくる。その感覚というのが、いままさにお二人がおっしゃっていたような、ピュアでナイーヴな感じというもので、それを自分のなかに内在させないと、正直モチベーションがもたないところがありました。憑依というと気持ち悪いですけれど、それを僕は熱源にしながら、今回再制作に取り組んでいったという感じがあります。

6-4　喪の作業、そしてアフターライフの「反復」：唯物論的ユートピア

浅田　2012年の発表時の《水中エンジン》に使われているのは、國府さんが自分で使っていた愛車のエンジンでしたっけ？　そうだとしたら、クルマの死骸から取り出した臓器をリサイクルし、サヴァイヴァルさせているわけですね。予定された生を終えたクルマを廃車にするんじゃなく、シャシーを裏返して緑の大地にするとか、エンジンを水中で動かしてみるとか、いずれも「死んだ機械」に対する「喪の作業」なんですよ。ただ、そこにあるのは、「良い車だったのに」というセンチメンタルな哀惜の念だけではない。むしろ、アフターライフこそが本番だ、近代文明がもしかすると致命的なショックを受けていったん終わったあとのアフターライフこそが大事なんだ、と。

遠藤　費用もかかるので大変ですが、《水中エンジン》は気持ちよく「反復」するに値する作品だと思います。チラシに「再現でも再制作でも修復でもなく、《水中エンジン》が反復している。もちろんオリジナルとは違うかたちで反復している」と書きましたが、國府さんの考えたアフターライフを反復していく営為として捉えています。美術館に入るかたちで反復するのではなく。こう言ってよければですが、國府さんによる喪の作業は、儀式としての反復性を持ちうるのではないか。お盆とか七回忌とか、そういうものとして。僕の気持ちの落としどころはそういうもので、先ほど浅田さんがおっしゃった、常に「謎のモノ・オブジェ」に回帰できるということを、僕は信用できていないです。モノ・オブジェという「ご神体」の周りで発生する儀式の方に、現実をその都度構成する力が宿っているように思えるのです。國府作品をめぐる儀式が、どのように時間と空間を再構成しうるのか。

浅田　エコロジカルなユートピアを構想している人はたくさんいます。半年ほど前に兵庫県立美術館で新宮晋の個展をやっていましたが、彼も風だけで動く風車村みたいなのを考えていて、なかなか面白いんですね。そのうえで言えば、しかし、化石燃料で動くエンジンなどはとりあえず横に置いておいて、風と光と水だけの美しい緑のユートピアを作ろうというのは、甘すぎるんじゃないか。國府さんは、近代工業文明の核心にある自動車やそのエンジンを直接扱い、いわばそれを裏返すことで、本当の意味でポストインダストリアルなユートピアのプロトタイプを唯物論的につくろうとしていた。ポスト印象派が印象派を踏まえた形でしかありえなかったように、ポスト工業社会といっても情報の霞だけ食べて生きていけるわけもなく工業をふまえた形でしかありえませんからね。純粋な緑のユートピアや情報のユートピアに飛躍するんじゃなく、現実の工業社会の廃墟に手を突っ込み、それを唯物論的に作りかえようとした。國府さんの油で汚れた手は、いまもそんな唯物論的ユートピアの方向をわれわれに指し示してくれているような気がします。



「國府理 水中エンジン redux」（後期展）
2017 年
アートスペース虹の展示風景
撮影:Tomas Svab

talk : 4

遠藤水城、プロジェクトの全貌を語る

日　時：2017年7月29日
18:00–18:40

会　場：green&garden

当事者問題を超えるために ——キュレーションのミッション、《水中エンジン》の「水中エンジン性」

「水中エンジン再制作プロジェクト実行委員会」を立ち上げて実行委員長をやっています、遠藤水城です。今回、アートスペース虹での「國府理 水中エンジン redux」展関連企画の連続トークの最終回にあたり、総括的な話をします。これまで椹木野衣さんや浅田彰さんというゲストを迎えてのトーク、白石さん・松本さんによる技術的な面に絞ったトークがありました。まず、最初に言わなければならないことがあります。これは、僕が登壇した椹木さんと浅田さんとのトークにおいても言明されたことです。それは、僕自身は生前の國府理さんととても親しかったわけではないことと、再制作においてはご遺族の意思を最大限尊重してやっているということです。この2点を今日も最初に言わなければならない。それが何を意味するのかというと、「ある程度の当事者性がないと、本来、再制作プロジェクトをやるべきではない」という後ろめたさなんだと思います。この後ろめたさについてもう少し違う角度で話してみる、というのが今日のトークのライトモティーフになると思います。

ところで、収蔵品の「維持」だけではなく、作品の修復というのは、美術館の学芸員の仕事のなかで最も効果が発揮される部分だと思います。学芸員のそういった仕事は、作品を後世に真っ当な形で残す、という目的に向けられている。一般的に「キュレーション」と言うと、「面白いテーマで企画しました」、「キレのある文章を書いています」というイメージが流布していますが、学芸員の本質的な仕事は、そうした日の当たる展示空間ではなくて、収蔵庫内で行われる暗い地味な作業のうちにあります。作品を、作家が死んだ後も、最大限残し、後世に伝えていくミッションがキュレーターにはある。それをためらうべきではないという気持ちが僕のなかにあり、この気持ちが最初に述べた「本人しかできない」とか「親しい人がやる権利を有する」という当事者問題を上回っていました。このプロジェクトの僕のなかでの動機はそういうものになります。ですから、その当事者の方たちの想いを胸に抱いてそれを伝えていこうというミッションなのかというとそうではなくて、作品の意義や重要性を最大限見せることに注力するので、「本人は実はこうしていた」というのは関係ないと思ってしまうところがあります。これが、当事者問題で非常に難しいところです。再制作プロジェクトを進めていくなかで、「実際の國府さんはそうしていなかった」という声を聞くこともあります。重要な指摘ではありますが、國府さんが実際にどうやっていたかは絶対的な判断基準にならなくて、僕たちで判断して良かれと思うことをやってきています。その判断の是非についても今日はオープンに話したいと思っています。

その前にもう少し当事者問題の話をします。國府さんの《水中エンジン》がその造形上、またコンセプト上、原発事故へのリアクションとしてつくられたという事実から始めることで、当事者問題を超えられないだろうか。これは僕が震災以後に感じていた、ある種の息苦しさに対する一つの態度表明でもあります。当事者問題には椹木さんとのトークでも触れましたが、当事者でないから発言できないとか、自分は当事者だと主張する人のなかにある非当事者性を批判するとか、人体に何ミリシーベルトの被害を受けた人は当事者で、それ以下の人は当事者でないとか、そうした当事者／非当事者問題に対して、別の切り口がある。直接的に現実に対して何もできないかもしれませんが、仮説を提示し、理想論を振りかざし、別のモデルを提案したり、極端な形式に走ることも、アートであれば許されると思っています。人を傷つけない限りは。あるいは人の歴史を棄損しない限りは。「実際の國府さんはこうだった」という言葉は、彼が亡くなってまだ日が浅く、その記憶や悲しみを持っている方がたくさんおられることの現れなので、真摯に聞きました。同時に、残酷なのかもしれませんが、それを切断してこちらの方が良いんだという自信があれば、その方向で進めていくことも可能ではないかと考えました。これは一つの態度表明ですので、別の方法ももちろんあると思います。つまり、生前の國府さんと親しかった人にひたすら話を聞き、本人になるべく近い状態で、本人の気持ちを絶対に超えていかない範囲でやっていく方法もあるかと思います。

しかし、少なくとも國府さんの作品の場合、それをやってしまうと再評価するタイミングの機会すらなくなってしまうということがあります。美術館に収蔵された作品は非常に限られています。パーツが残っていないので、彼の作品のほとんどのものが、復元率は非常に低いし、これからも低いままだと考えられます。《水中エンジン》の場合、本人の意思と「実際はこうだった」をなるべく厳密に考えるならば、水槽のフレームが残っているだけなので、それを示すしかないんです。もちろん同じ型番のエンジンを買いましたが、「國府さんはもう少し中古っぽい感じが好きだったはずだよ」という意見が仮にあったとしたら、そのエンジンを僕らは入手できないので、復元は難しいということになります。

目次へ戻る

ということは逆に言うと、この再制作プロジェクトは、アーティストや当事者問題を踏み越えて解釈していくこと、何か新しいものを付け加えてしまうこと、再創造することになると思います。再制作がオリジナルの状態の完全な復元にはならないことは自明である。だから僕らは、《水中エンジン》の「水中エンジン性」とは何かという議論を常にする必要がありました。例えば、《水中エンジン》の「水中エンジン性」として、「動いていた」ということがこのプロジェクトでは非常に重要でした。動かなくていいのであれば、結構楽なんです。エンジンを水中に浮かべれば、彫刻的にはそれで成立します。でも、「動かす」ことを作品の本質と考えた途端に、非常にハードルの高い再制作になります。この技術面に関しては、白石さんと松本さんのトークの回で詳しくお話しいただいたと思います。再制作のスタート時点で明らかだったのは、技術的に非常に難しく、本気で動かす気でやらないと動かないということです。しかも、國府さんがやったであろうことを想像し、目に見えない彼の作業をトレースして、あるいはその作業とは違う方向を試行錯誤しなくてはいけないこともあって、とにかく120%の技術的な粋を尽くさないと動かないと白石さんから言われました。

「動いていなければ《水中エンジン》ではないんだ」という僕らの判断によって、作品の彫刻性を大幅に超えていきます。例えば、3号機を栃木の車屋美術館で展示した時は、エアコンプレッサーを付けないと動きませんでしたし、アートスペース虹でいま展示している4号機も、後から水の抜ける弁が付いていたりします。見て分からない程度に抑える努力はしていますが、「動く」ことが「水中エンジン性」だと言った途端に、形が非常に変わるんです。さらに、僕らは安全管理について責任を取らなくてはいけない立場なので、アートスペース虹で展示している4号機では、國府さんの発表時よりも念を入れて安全対策をしています。マフラーに被せたアクリルの透明なケースは、オリジナルの展示の時にはありませんでした。どうしても一酸化炭素が出てしまい、透明なケースで覆っても一酸化炭素が漏れるので、排気ホースが屋外に伸びていて、強力なファンで吸引しています。その音が外から聞こえてきてしまう。安全対策上、仕方がないんです。さらに、一酸化炭素検知機をこっそり備えていますし、酸素吸引スプレーもすぐに取り出せる位置にある。稼働させることに加え、安全対策をしっかりするという部分においても、大幅にオリジナルを超えている、もしくは損なっています。言い換えるならば、過剰に新しい要素が付け加わって、インスタレーション化している。僕らが考える作品のコアに向かって、例えば「動いている」という作品の状態を見てほしいと思って、中心の形をくっきりさせようとすればするほど、新しい要素がその周囲にどんどん増えてくる、という逆説的な現象がありました。よく復元したね、と褒めて頂くことも多かったですが、僕が知っている限りでは、見た目以上に作品の「かたち」が変質しています。

「水中エンジン」を14年後に反復する――未来に向けたアーカイヴ

さて、僕らは解釈を通した《水中エンジン》を提示せざるを得なかった。もちろん、作品の多様性や解釈の可能性を減じない努力をしたつもりですが、それでもやはり余計な要素や解釈の流れは生まれていて、オリジナルが持っていたポテンシャルを減じている可能性があります。あるいは別の要素が付加されている。

《水中エンジン》には本質的なオリジナルの形があり、最も可能性が凝縮していて、これが後世に伝えるべきものであるから、修復して美術館に収蔵するという考え方が、正統派の学芸員の考え方だと思います。でも僕は邪道派なので（笑）、オリジナルを美術館に入れることに唯一の正統性を認める者ではありません。よく言えば、未来にしか興味がない。

浅田さんとのトークで明らかになり、僕がキュラトリアルな方法論として考えているのは、《水中エンジン》というものがあるならば、過去に遡ってこれがオリジナルですと還元する方法ではなく、未来に向けるものとして作品を再構成するという方法です。美術館の収蔵庫という閉鎖空間の内と外がキューっと反転して、外に向けて、未来に向かって、作品が屋外に投げ出される、開いていく、そういうイメージです。つまり、この社会の未来が美術館になるのではないか、この世界の行く末においてアートがそのままの形で機能するにはどうしたら良いか、というユートピア的な考えに基づいています。そう考えた時に、「《水中エンジン》が反復する」という言い方を僕はあえて採用することにしました。まだ手探りなので、「未来に投げる」と言っても投げ方が全然わかってなくて、きっとやっていくうちに思いつくだろうという感じで始めています。

先日やっと、「14年後にもう一回、再制作プロジェクトをやる」という方針が見えました。今回のアートスペース虹の前期展で、國府さんの《地中時間》という過去の作品を模した展示をしました。この作品は、14年間地中に埋めたエンジンを掘り起こして吊るというものです。この《地中時間》と《水中エンジン》には連続性があります。今回制作した3号機のエンジンはもう使い道がないので、土に埋めて、14年後に掘り起こしたら《地中時間》の再制作ができる。そのタイミングで《水中エンジン》の再制作も、もう一回やるということをこの間思いつきました。おそらく《地中時間》と《水中エンジン》を同時に展示するというものになるはずです。このアイデアを補強してくれたのが、日本政府が定める自動車のオール電化の目標が2030年という情報です。14年後だと2031年なので、もう電気自動車しかない世界になっているらしい。なので、《水中エンジン》の見方も変わってくるだろうと思っています。ここにいらっしゃる方が覚えてくれていたら、その時にみんなで集まって一緒にやりませんか？別に誰が参加してもいいんじゃないでしょうか。そうやって当事者が無限定的に増えて言った方がいいんじゃないかと僕は思います。

話を変えます。國府さんのように、現在時においてしか作品が存在せず、作品が美術館に戻っていかない作家というものが一定数います。彼らの評価を考えなくてはいけないという使命感があります。國府さんの作品には水や植物やガソリンなどの要素が含まれています。現行の美術館システムを認識した上でつくられている作品とは



[図1]
「國府理　未来のいえ」展（西宮市大谷記念美術館、2013年）のフライヤー

到底思えないんです。その時々の展覧会に合わせて、技術的にやりがいがあったり、創作上の意欲が湧き、人に最も伝わるべきものを作ろうと考えているので、自分の作品が美術館に戻っていくという発想がない。がゆえに、戻りようがないんです。これは本末転倒ではなく、そもそも真っ当な考え方です。美術館の存在やマーケットを前提とした現行のアートシステムの方が本末転倒なのです。より厳密に言うならば、可能性の形式としての作品と、美術館の制度的な改変可能性は、ともに展開しなければならない。話を戻します。そうした美術館に収まりにくい作品や作家を評価するにあたり、キュレーターたちがここ2、30年で手に入れた技術がアーカイヴ展です。例えば、国立国際美術館で開催された「THE PLAY」展*1を見ると、彼らが美術館との連続性で制作していないことが分かります。ほとんど場当たり的に形に残らないものを作り、活動を展開している。しかしそれは、アーカイヴ展という技法によって後から再評価できるようになっている（現在、欧米圏で盛んな戦後の前衛運動や文化運動、パフォーマンスベースの作家の再評価などは、この流れにあります）。しかし、僕が率直に思うのは、彼らのよく分からない行動に参加した方が、THE PLAYの鑑賞としては正しいという気がするのです。一緒に川下りしたり、もしかしたら自分も矢印の筏をつくって鴨川を下ってみればいいのかもしれないし、矢印に乗って太平洋横断を試みれば良いのかもしれない。アーカイヴ展をするより、そっちの方がTHE PLAYの鑑賞に関しては正しいと思うんです。

そうであれば、國府さんの作品の総体をどのように未来に向けて投げていくか。どのように共有体験をつくっていくのかが、僕らの課題なんです。國府さんが素晴らしい作家であることをどう伝えるのかは、今ある既存の美術制度に則っていても追いつかないと僕は思うので、このような意見を提案しています。作品の収蔵ないし厳密な再制作によって可能性を結晶体のように残すこととは別の仕方で、可能性を稼働させ続けるアートのあり方があるのではないか、ということです。美術館の外で機能するべきインディペンデント・キュレーターの意義とは、そのような方法にしか宿り得ないと思っています。インディペンデント・キュレーターはハウス・キュレーターの下位概念ではない、ということです。あるいは、「美術史のなかでの位置付けが〜」という文脈主義や、マーケットで販売するという事実に対して高度な言い訳をし続ける、という卑小なアートワールドと関わる理由など、キュレーターにはない。可能性の持続的稼働や、ヴァイブレーションの伝播の側に立ったアートシステムを構想しなければ、浮かばれないアーティストがたくさんいる、という事実から始めなければならないと思います。ここまで、「未来に向けたアーカイヴ」という概念を提案しました。

さて、西宮市大谷記念美術館での個展のフライヤーは《水中エンジン》の画像がメインイメージとして使われています[図1]。非常に重要な作品だと学芸員にみなされていた。《水中エンジン》って、みんなにとってちょっと引っかかる作品だと思うんです。それは國府さんの苦闘のようなものが深く刻まれている作品だからだと思うんです。浅田さんとのトークでも話しましたが、空想の乗り物や、自然と人工性の循環、エコロジカルな作品をつくる國府さんはビジュアル的にイメージしやすい。技術に対して純粋だった彼の人柄からきている部分もあります。ピュアなアーティスト像をイメージしやすい。でも、僕が指摘したいのは、「《地中時間》——《水中エンジン》——《相対温室》」というもう一つのラインです。このラインを作ることで、予定調和的なイメージとは違う國府理像が描かれる。それを僕はポジティブに考えています。もちろん、自然と人工をめぐるエコロジカルなビジョンも悪いものではないと思うのですが、僕が提示するのはどちらかというと少し暗い側面です。その暗い側面というものを出さないと、《相対温室》という最後の作品が評価できないだろうというのが、僕のなかでは大きい。《相対温室》をそれまでの空想の乗り物や「良き自然」の概念を維持した作品群と比べると、収まりが悪いはずです。《相対温室》には圧倒的な多様性があり、善悪を飲み込んだ上で、全体を構成する恐ろしい包括力があります。それが、彫刻でもインスタレーションでもパフォーマンスでもない何かになってしまっている、という点も重要です。そう考えると、危惧すべきは、國府さんの作品画像だけが残って、先ほど言ったアーカイヴの問題に回収されていって、彼のイメージが安易に確定してしまうことです。

すでに《相対温室》は再制作されています*2。僕が思うのは、いろんな人が何度でも試みていいということです。僕が言う「何度でも試みて良い」と言うのは、同じように作れと言っているのではなく、「相対温室的」なものを理解してそれを何度でもやれば良いということです。それは、水中エンジンのプロジェクトと同じく、決定的に損なわれている、あるいは不可避的に増殖してしまう、致命的な問題が顕在化してしまう、そういったものになると思います。それは「技術」が手段であると同時に目的でもある状態、あるいは「技術そのもの」の在り方を物質化しようとした國府作品の最良の「永続化」だとすら思うのです。

*1
「THE PLAY since 1967　まだ見ぬ流れの彼方へ」展（国立国際美術館、2016年）

*2
國府理展「オマージュ　相対温室」（Gallery A^4、2016年）。国際芸術センター青森で展示された《相対温室》を東京のギャラリーで再現展示した。

目次へ戻る

discussion

論考

國府理「水中エンジン」再制作にあたっての技術仕様書

白石晃一

はじめに

この資料は、この先の未来、國府理の《水中エンジン》をもう一度見たいと思った人物のために残す。私もその一人であり、國府が 2012 年にアートスペース虹において初めて《水中エンジン》を発表したとき、および西宮市大谷記念美術館での再展示の設置をサポートした経緯から、國府理「水中エンジン」再制作プロジェクトに参加することになった。

プロジェクトが開始された 2016 年の時点で、《水中エンジン》を構成する要素は、國府の制作した水槽、展示中に撮影された写真と映像の資料、そして國府によるドローイングと展覧会に当てたステートメントが残されているだけであった。2014 年の事故により作家が不在となったうえ、作品の中心部分であるエンジンは喪失し、資料も少なく、二度と見ることができない作品として保存されていたものを私たちプロジェクトチームは掘り起こした。

この再制作という行為が作家自身が望んだものなのかどうか、私にはわからない。私たちのプロジェクトで作られたものが作品の全てを語れるわけではないし、別の解釈やアプローチもありえるだろう。しかし、私たちが思考し選択していった結果は、オリジナルの作品の延長線上のパラレルな存在として、「作品」とも言えない「何か」としてある。そして、この「何か」とともに、掘り起こした本人たちにしか記せない部分があるだろうと考えている。このプロジェクトは、「國府理が《水中エンジン》で問いかけたこと」を 2017 年に私たちが解釈したものであり、國府の思考の延長線上にあるのだ。

《水中エンジン》は、ガソリンで動くエンジンというこれからの社会では姿を消していくであろうものを、作品の核となるパーツとして扱っているため、そのうちアクセスできなくなることは容易に想像できる。これは、技術的な陳腐化のスピードが速いメディアアートの世界でも顕在化してきている問題だ。そして、國府の制作したオリジナル作品を鑑賞した人々の記憶も薄れていく。作品という確かなものがないということは、そこから言説を生み出すことも容易でないだろう。それは残念に思う。

色々なものがないという状況で、私たちが選択できる方法は、國府が試みたであろう過程の追体験しかなかった。それは、國府が行なった制作環境を模倣することであり、「こうであっただろう」と仮想的に作った環境のなかで、わずかな資料をもとに國府の思考をたどる行為であった。終わってみて言えることは、エンジンの構造を解体し、作家が意図したであろう思考を紐解き実現していく行為は不可欠であったということだ。國府が辿った手順とは前後しているかもしれないが、それをひとつひとつ追えたからこそ見つけられる発見も多かった。その一部を、國府が制作のなかで見たかもしれない情景とともに、小さな／大きな変更点の羅列としてできるだけ客観的に技術仕様書（テクニカルライダー）*1 という形式で残そうと思う。

1　作品の概要

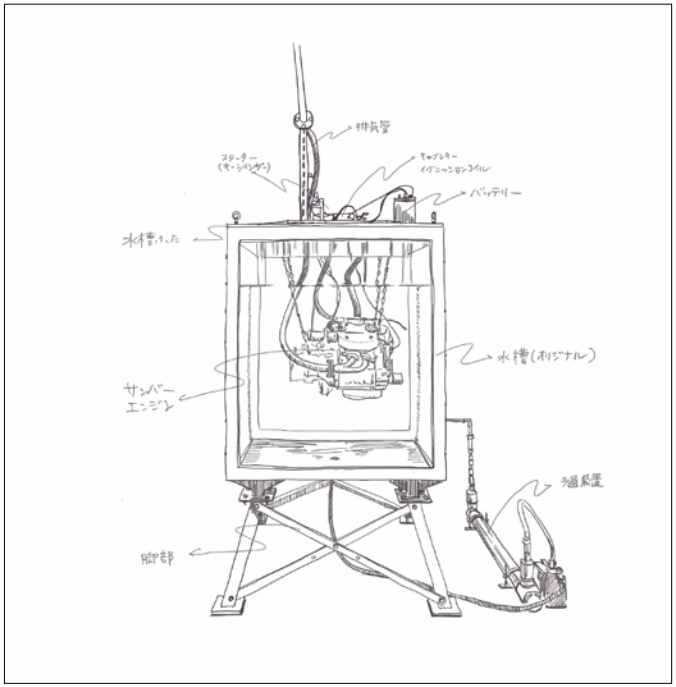
以下は、2012 年にアートスペース虹で開催された個展の際に書かれた國府のステートメントの一部である。

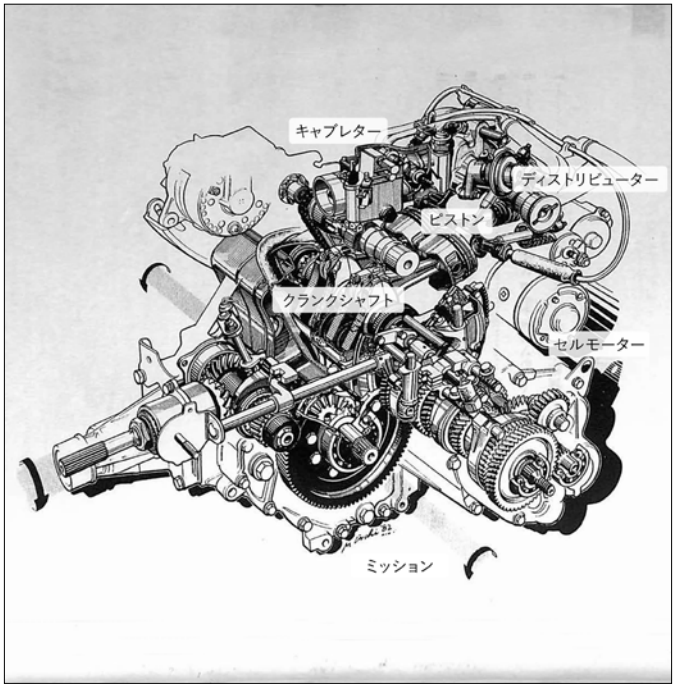
> 展示構成：
>
> 水で満たされた１m四方の立方体アクリル製水槽の中に自動車のエンジンが吊るされている。水中に吊るされたエンジンにはキャブレター（燃焼ガス混合装置）への空気供給パイプ、燃料ホース、排出ガス用ダクトホース、点火電源コード、その他大気開放が必要な部分への導気ホース、各種補器類への電気コード等が接続され、エンジンの稼動に必要な補器類と燃料タンク等は水槽の上部に設置される。排出ガスはダクトホースを通じて展示スペース屋外へ排出される。アクリル製の水槽はステンレス製のフレームと底板によって補強され、高さ 70cm 程度の鉄製の架台に乗せられる。水は約１トン。
>
> 展示中は来場者に応じて適宜エンジンを始動させる。エンジンは水中で稼動し、発生する熱がエンジン周囲の水に対して対流による揺らぎや水蒸気を起こさせる。

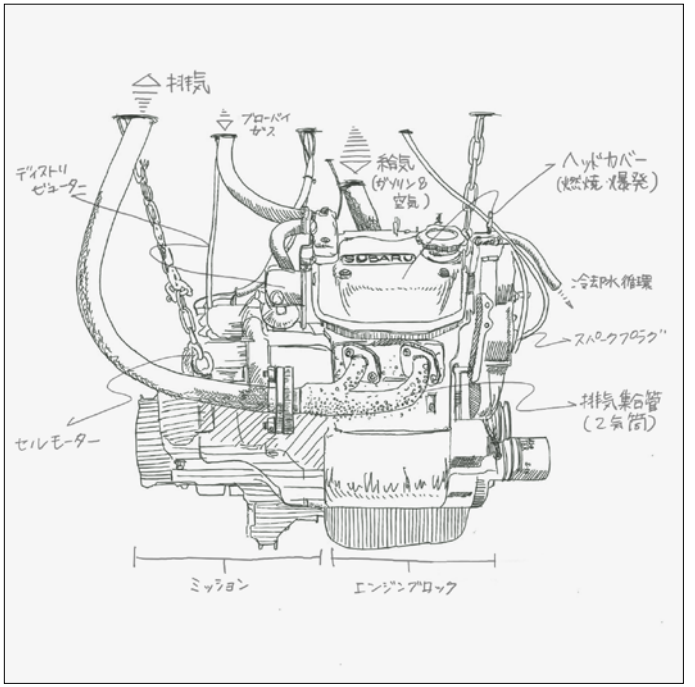
写真・映像資料を見る限り、展示構成は概ねステートメントの通り実現されている。そして会期中の稼働も行なわれていたが、エンジン不調のアクシデントによってメンテナンスを余儀なくされていたようだ。この後、《水中エンジン》は 2013 年に西宮市大谷記念美術館での個展「國府理　未来のいえ」で展示されている。そして、水槽だけは 2014 年に国際芸術センター青森での個展で、遺作となる《相対温室》の一部として流用された。

*1
テクニカルライダーとは、演劇やライブパフォーマンスにおいて、作品を上演するために必要となる条件や技術的な要件、そして作品の概要をまとめた資料。

目次へ戻る







左から:
［図1］《水中エンジン》の作品構成
［図2］ サンバーのエンジン構造図
(出典:サンバーのエンジンユーザーマニュアル)
［図3］ 吸排気のシステム図

2　作品の構成要素

《水中エンジン》の作品構成を、國府が 2013 年に西宮で発表したモデル（エンジン 2 号機）をベースに説明する。作品は大きく 4 つの部分に分かれ、さらに水槽は 3 つの小部品に分けることができる［図 1］。

2-1　エンジン

SUBARU サンバーのモデルチェンジのなかで 3 世代目とされる 550cc トラックのエンジン（EK23 型 4 速マニュアル）である。2017 年時点でオリジナルは喪失していた。エンジンの同定は、國府の家族からのヒアリングで得た情報から、当時國府が乗っていた車両の特徴を踏まえ見当をつけた。

2 気筒並列エンジンで、一般的な車両用のエンジンと同様に、内燃機関部分と一緒にクラッチ部分とミッション（変速機）部分が一体化されており、燃料供給はキャブレター（ガソリンと空気の混合気を作る部品）によるもので、混合気の流量を制御するためのフィードバック回路が機械的に組み込まれている。作品では、不必要なオルタネーター（発電機）や、ミッション部分から出るシフト用のロッド、シャシーに取り付けるためのマウント金具などが取り外されていた。

キャブレターは水槽の上蓋部の中央に開いている点検孔を塞ぐ板の上に配置され、塞ぎ板を貫通して、ステンレス製の蛇腹ホースで水中のエンジンにガソリンを供給する［図 2］。

2-2 水槽

國府が自身で制作を行なった。2017 年時点で現存していたが、複数箇所で錆が発生しており、シーリングに使われているシリコンも劣化が起き、部分的に剥がれている箇所があった。

a. 上蓋部

水槽上部の蓋部分で、前述の混合気を作るキャブレター、セルモーター（始動モーター）を回すためのバッテリー、始動のための「スタートキー」と「イグニッションコイル」、燃料を入れる「ガソリンタンク」、キャブレターに送る空気をフィルタリングする「吸気フィルター」などが配置されている。電装系はそれぞれ適切に配線されている。

目次へ戻る



［図4］　浄水装置
撮影:Tomas Svab

b．水槽部

フレーム部分は 6mm の鉄アングル、パネル部分は 12mm の透明アクリルで制作されている。水槽の外寸は H1500 × W1160 × D1160mm。外側を構成する鉄アングルは接合部分で溶接されている。垂直方向のフレームはアングルが二重になっていて、アクリルを挟み込むために角にボルトを貫通させて締め込む仕様になっており、挟み込まれた後に全ての角をシリコン製のシーリング剤で目止めをしてある。下部中心には水を排出するためのドレンがつけられており、底部下のコックを緩めることで排水される。

c．下脚部

鉄アングルと鉄板で構成されるトラス構造体。脚と水槽部は M16 のボルトで固定され、ブレースは各面２本ずつ設置され、端と中心で M10 のボルトで固定されている。

2-3　排気装置

エンジンの排気集合管からステンレスパイプ、点検孔を通って水槽外部に排気ガスを回す［図3］。その後は展示空間に合わせ、室内の入り口付近もしくは室外に設置されたマフラーまで既製品のガス管などで排気ガスを送り、マフラーを通して排出する。アートスペース虹、西宮市大谷記念美術館での展示は、それぞれの展示空間の違いにより、水槽の外側の構成が変わっている。

2-4 浄水装置

西宮での展示でのみ設置された部品。2017 年時点で部分的にオリジナルが現存。全体が塩ビパイプで構成されている。パイプの片側は水槽下部のドレンに潅水ポンプが接続されており、水槽脇に設置された濾過装置を通って、水槽右側のパイプから水槽へ流れ込み循環する。濾過装置には一般的な水槽水の濾過に使われる、ポリスチレン製のスポンジフィルターと活性炭フィルターが入っていた［図4］。

3　１号機と2号機の相違点

生前國府が制作したエンジン部分は、2012 年にアートスペース虹の個展用に制作されたものと、2013 年に西宮市大谷記念美術館の個展用に制作されたものがそれぞれ存在し、複数の点で違いが見つかっている。２つ制作されたというはっきりした記録は残っていないが、國府の家族とアートスペース虹のオーナーである熊谷寿美子、西宮で國府の展覧会を企画した学芸員の池上司らの証言から、アートスペース虹での展示終了後に何らかの理由で廃棄され、西宮では再制作されていることが概ね確かな事実としてわかっている。筆者はどちらの制作もサポートしていたため、搬入前の状況をみており、おぼろげながら再制作していた姿をみたような記憶がある。
アートスペース虹の展示の最終日に國府自身が長時間エンジンを稼働したとき、何かの弾みでエンジンオイルが噴出するというアクシデントが起こった。このアクシデントは発生直後の動画が残っており、その影響でエンジンの調子が悪くなったということも考えられる。
そもそも、この作品に使用されたエンジンの来歴も、國府自身が日常的に使用し、頻繁にメンテナンスをしていた軽トラックのエンジンである。本人はサンバートラックへの思い入れが強かったということもあり、載せ替え用のエンジンもいくつか保有していたかもしれない。詳細は定かではないが、２つの《水中エンジン》があったということは間違いがなさそうで、ここでは便宜的にアートスペース虹で展示されたものを「1 号機」、西宮で展示されたものを「2 号機」と呼ぶこととする。

残っている写真や映像資料からわかる１号機と２号機の相違点は以下である。

3-1　オルタネーターのマウント金具の有無
3-2　ミッションロッドの有無

どちらも２号機で外されている。どちらも水中稼働には不必要な部分であり、機能的に意味を持たない形状を好んでいなかった國府が、造形的な観点から外したと思われる。

3-3　エンジンの吊り具

エンジンを吊り下げるために使われたシャックルが、１号機と２号機では異なっている。これは作業時間短縮を目的に、１号機では作業場でストックされていたものが使われ、２号機ではそれを改善したものと思われる。

3-4　セルモーター・ディストリビューターのシーリング方法

「セルモーター」とは始動時にエンジンを電力で回すための装置で、スタートキーを回すことでモーターが回り、それがエンジンに伝わり圧縮された混合気ガスに点火する。点火後は爆発の反動で再圧縮が起こるため、圧縮と点火と爆発が持続的に行なわ

目次へ戻る


［図5］　メンテナンス中の國府理

れる。「ディストリビューター」はエンジンの点火タイミングを制御しており、圧縮されたガスに適切なタイミングで火花を飛ばす機構である。
どちらも浸水すると不具合が起きる。セルモーターの場合は電圧の降下や錆つきによりモーターが回らなくなる。ディストリビューターは適切な場所で通電が起こらず、ガスが不発する。
1号機の展示で上記の不具合が複数回起こっており、國府は会期中にメンテナンスを敢行し、シーリングを追加で行なっていたようだ。2号機では浸水の対策を講じて、全体をシリコンで覆う形をとっている。

3-5　浄水装置の有無

2号機は1号機に比べて展示期間が長かったこともあり、追加されたと推測できる。エンジンはほとんどの部品が鉄やアルミニウムなどの金属でできており、そもそも水中に沈められることを想定していないため錆びていく。また、発熱と冷却が繰り返されるという状況や、水の入れ替えで水中／空中と環境が変わることも錆の進行をより早める。タイミングベルトなどの可動部分もわずかながら塵を発生させるし、オイルなども目止めされているとはいえシャフトをつたい徐々に漏れていく。このような状況から水が濁っていき、水の入れ替えがなければ水槽内部が鮮明でなくなる。水の入れ替えは設置場所の水道水圧などにもよるが、1～2時間は必要な大掛かりな作業のため、その手間を少しでも改善しようと考えたのだろう。

國府が上記の変更を2号機で行なっていた事実から、エンジンを安定的に稼動させる目的で改善に取り組んでいたことがうかがえる。これは、以下で述べるように、國府自身が1号機、2号機での展示期間中にメンテナンスを行なっていた態度からも見てとれる。

4　展示中の國府の態度：作品の一部としてのメンテナンス

1号機、2号機どちらの展示も会期中に國府自身が作品のメンテナンスを行なっていた［図5］。特に1号機は、エンジンがうまく稼働しないといったアクシデントを受けて修理を行なっていたようだ。アクシデントの原因がわかる記録は残っていないが、映像記録や関係者へのインタビューから、セルモーターやディストリビューターへの浸水と、エンジンが稼動時に発熱し、その後水中で冷却されることで起きる結露からくる浸水が推測できる。
作品に採用されているエンジンはそもそも、水中に入れる目的で作られたわけではないため、密閉性を必要としない部分では、できる限り水分や塵を排出できるように隙間が空いている。また、可動するシャフトなどから動力を伝えるために、オイルシールなどのゴムで完全に密閉されていない箇所もある。エンジンの扱いに長けている國府は、不具合が起こりそうな原因を完全に排除できないということは当然わかっていたと思われる。そのうえで、この作品を展示することで起きうるアクシデントを作品の一部として受け入れ、自身が修理していくことで乗り切っていけると想定していたのだろう。國府の行動をインタビューなどで得た情報から想像すると、本来は制作現場で起こるべきアクシデントを展示空間で展開する姿は、この作品にとってなくてはならない要素として織り込んでいたように思える。そして、その状況をいかにして観客と共有するかという方向にまなざしが向けられていたのではないだろうか。

5　テクノロジーに対する國府の態度

以下は、2012年にアートスペース虹で開催された個展の際に書かれた國府のステートメントの一部である（p058の再掲より一部抜粋）。

> 私は以前に「拡散するということ」をテーマに《CO_2 Cube》というバルーンに自身所有の自動車の排気ガスを貯蔵する作品を展開したことがあったが、そのバルーンの膨らみ方や一箇所に留めたそのガスの匂いは、拡散することによって認識を曖昧にさせて初めて成立する営みがあることを実感させるものだった。そして今回の原子力発電所での事故について、あたかも人が、自動車の故障が起きて初めてボンネットフードを開けて、そのエンジンユニットの複雑さに気付くというような感覚を想像した。それは人間の臓器に対する認識のように、容姿への関心とは裏腹な、その営みの重要性への認識の希薄さにも似ている。

社会で広く使われる技術は制御と共に進化することが理想だ。しかしこれは理想であって、現実は違う。新たに作られた技術は、完全に制御されているという幻想とともに、再現性のあるもの、安全なものとして社会に浸透していく。技術的進化のスピードと大衆の理解度に乖離があることが実際の問題であるし、國府もその点について言及している。
しかし、完璧に理解することなどできるのだろうか？おそらく國府は《水中エンジン》を通して、「解っていない」ということ、解ろうとすることの意味を確かめていたのではないか？
1号機・2号機はお世辞にも制御下にあったとは言えないだろう。観客は目にした場面によってさまざまな印象を受け取り、切り取られて拡散された記憶によっておぼろ

目次へ戻る

げな全体像を各々が構築している。そこには大きな揺らぎがあり、作品が自律していないからこその一回性が生まれている。
これらすべてが《水中エンジン》という作品とするならば、國府の存在と、彼が会期中に行なったメンテナンスも大きな構成要素となるだろう。「人間がつくった物は壊れる」という残酷だけれど当たり前のことを眼前にさらし、その結果に対して愚直に取り組んでいるだけなのだが、多くのものが不可視化されてそれが普通になってしまった私たちは、ホワイトキューブでブラックボックスの蓋を開いただけのことで驚いてしまう。そこにある大きな危険性を想像しながら。そのさじ加減の塩梅が、國府を作家として特徴付けている一要素と言えるだろう。

6　再制作プロジェクトをすすめるにあたっての態度：安定稼働という目的設定

上述のように、《水中エンジン》のエンジン部分は國府自身によってつくり替えられており、そこに物質としての同一性はない。それは、水中で長期的に稼働することが難しかったという現実的な問題からくる対応でもあるし、展示する場合は常に新たな方法を模索してつくり替えるという態度表明にも思える。
プロジェクトの開始当初、ディレクターである遠藤水城が決定付けた方針は、「安定稼働を目指す。その目的達成のための改変は厭わない」というものだった。この目的設定は、國府の家族にプロジェクトの趣旨を説明した際にも、後押ししてくれた。國府が繰り返し行なっていたメンテナンスという行為の先に目指したであろう「水中での安定的な稼働」という目的を設定した上で、我々はその延長線上に再制作で作られるエンジンを置いたわけだが、この判断は結果として、残された資料からは読み取れない不確定な要素を判断するための基準となり、何より再制作の大きな推進力となった。
しかし、この作品はコンセプチュアルアートではなく、コンセプト（アイデア）を継承すれば作品の同一性が保てるというわけではない。《水中エンジン》は、私たちが当たり前に利用しているエンジンを作品内部に組みこみ、普段は見ることのできない姿を現前させることで、技術と制御の関係について自己言及している。つまり、技術のあり方とそれを制御する人間のあり方が作品の中心だと言え、コンセプトとエンジニアリングが不可分な関係にある。
また、筆者はこのプロジェクトの話を受けた際、裏方としてのエンジニアリングに徹しようと考えていたのだが、「水中での安定稼働」という目的が設定されたことで、「（國府の代わりに）稼動時にどのように振る舞うか」が大きな問題となった。私自身この問いに対して未だに答えが見つかっていないし、そもそも答えなんて見つからないのかもしれない。
この作品を寸分たがわぬ形で残し、保管し、完璧に再現展示することは不可能に思える。しかし、過去２回の展示で國府が展示中の態度として残しているため、「再演」は可能かもしれない。以降では、それを読み解いていこうと思う。

7　現存したもの／喪失したもの

まず、プロジェクト開始時点で現存したもの／喪失したものを整理する。國府の実家の作業場に保管されていたものは以下である。

1. 水槽（上蓋部・水槽部・下脚部）
2. 浄水装置（潅水ポンプ含む）
3. 排気装置（集合管・メタルガスケット）
4. 電装部品（イグニッションコイル・抵抗）
5. ガソリンタンク
6. キャブレター（エンジンブロックへのジョイント含む）
7. 吸気フィルター

一方、2017 年の時点で喪失していたものは以下で、これはプロジェクト開始当初からわかっていたものと、制作時に順次わかってきたものがある。

1. 國府理
2. エンジン
3. 吸排気パイプ（ステンレスホース）
4. マフラー
5. スタートキー
6. バッテリー
7. 排気パイプ（ガス管）
8. 吊り具
9. ホース類
10. シーリング部品
11. ネジ類

7-1　國府理

2014 年 4 月 29 日、青森公立大学の施設「国際芸術センター青森」での個展「相対温室」を開催中に、軽自動車を透明のアクリル板で箱形に覆った作品《Endless Rain》の

目次へ戻る



［図6］　エンジン現物と資料の検証作業

中で倒れているのが発見された。死因は一酸化炭素中毒などによる事故死の可能性が高い。

7-2　エンジン

モデルチェンジにより生産が中止している車種のため、中古市場を調査し購入。実物を見ながら作品における不要部品を外していくなかで、記録画像との照合から、ほぼ間違いなく一致しているという確認が取れている［図6］。その際に参照した特徴的部分は、ヘッドカバーの形状や排気管の配置・形状、取り付け用のボルト穴の位置である。

7-3　吸排気パイプ（ステンレスホース）

ステンレス製のフレキシブルホースで、フランジがついており、ガス管との接続が可能。キャブレターからの吸気とエンジンブロックからの集合管を通じて排気を行なっている。一部は水中に沈められるため、錆対策として材料はステンレスを選択した。

7-4 ～ 6　マフラー・スタートキー・バッテリー

エンジンや吸排気パイプ（ステンレスホース）など作品本体と密接に関わる部分は写真記録にも頻繁に写り込むため、喪失していることがわかっていたが、作品の末端にあるマフラーや水槽の上蓋部の上に乗せられていた電装系部品は、再制作が進むとともに欠落がわかってきた部分だ。電装系部品はエンジンの稼働には必須であるし、マフラーは安全上あることが望ましい。

7-7 ～11　排気パイプ（ガス管）・吊り具・ホース類・シーリング部品・ネジ類

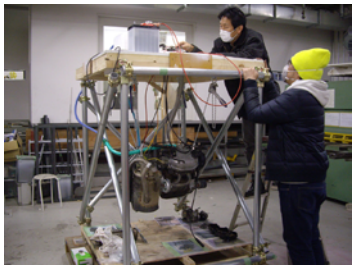
これらは既製品をそのまま利用しているものも多く、國府が他の作品でも流用していたであろうことは容易に想像できるため、《水中エンジン》専用のパーツとしては保管していなかったのであろう。

2 ～ 11 はいずれも、國府の手によって造形的に加工されたものは多くなかったため、新たなパーツとして購入し、水中に沈めるための処置を施す方針で進めた。それぞれのパーツの入手方法にあたっては、以下の表を参照いただきたい。なお、これは2017 年時点でのものであり、今後は、廃盤になったサンバーのパーツの入手自体が不可能になっていくだろう。

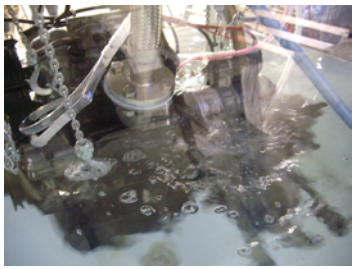
2　エンジン	3 号機：ヤフーオークションでエンジンのみ購入（キャブレターつき）。 4 号機：中古車店からエンジンのみ購入。
3　吸排気パイプ（ステンレスホース）	國府が 1 号機制作時に発注した注文表を受注先が保有していたため、その情報から生産依頼し購入。
4　マフラー	写真記録で形状は判明していたため、その情報から探索。エンジンと同型のサンバーで使われていたものが酷似していたため、ヤフーオークションで購入。國府が使用したものと形状がわずかに違う。
5　スタートキー	写真記録も鮮明なものが残っていなかったため、情報不足で探索が不可能だった。エンジンと同型のサンバーのものをヤフーオークションで購入。形状は大きく違う。
6　バッテリー	資料が乏しいため判別が困難。安全性の理由から軽トラック用の新品を購入。
7　排気パイプ（ガス管）	写真記録から管径を割り出し、ホームセンターおよび専門業者から購入。
8　吊り具（シャックル、鎖）	写真からサイズを割り出し、ほぼ同型のものをホームセンターおよびインターネットサイトから購入。
9　ホース類	類似品をホームセンターなどで購入。
10　シーリング部品	資料が全くないため、安全性を重視し、用途に即したスペックのものを用意。
11　ネジ類	写真からサイズを割り出し、ほぼ同型のものをホームセンターおよびインターネットサイトから購入。

8　エンジンの再制作の大まかな流れ

エンジンを水中に沈める。この行為に対して取るべき対策は非常に単純なもので、エンジン内部に水の侵入を防げばよく、その方法はオリジナルの２機では、徹底的にシーリングするというとても単純な方法が取られている。そのほかにも、水陸両用車など比較的水に近いところで仕事をするエンジンを参考にしたり、そのものを使ったりする方法も考えられ、遠藤もそのような改変が起きることをオプションの一つとして提示していた。しかし、可能な限り現存しているオリジナルパーツを使って《水中エンジン》としての作品の同一性を高めたいという理由から、國府と同様のアプローチで作業を行なうこととした。
そこで、大まかに立てた作業スケジュールが以下である。







上から:
［図7］　大気中アイドリングテスト
［図8］　シーリング作業
［図9］　リークチェック

8-1　現存する水槽の耐久試験

予算上の都合や作品の保管をどう設定するかにもよるが、《水中エンジン》も多くの美術作品と同様に、工業製品ほどの長期の耐久期間を想定していない仕様で制作されている。したがって、作品と鑑賞者の安全確保のために、水槽に展示と同量の水を入れて耐久試験を行なった。

8-2　新規購入エンジンの空中稼働チェック

購入した中古エンジンが動くかどうか、必要パーツの見落としがないかを確認するために行なった［図7］。この時点でエンジン内部の内燃機関に影響がないだろうと考えられる部分は、できる限りオリジナルに近づけるようにしている。このチェックの段階で、1号機と2号機の差分が明らかになった。

8-3　パーツの配置・改変をオリジナルに近づけながらの稼働確認

上述のように、エンジンを少しずつオリジナルと同様の形に近づけながら、作動に影響がないかをチェック。水中稼働時のトラブルシューティングのための検討材料を集めた。

8-4　シーリング

エンジン内部への浸水を防ぐため、穴やパーツどうしの隙間を塞ぐ地道な作業が必須である。シーリング材は、オリジナルに使われていた部品や素材の資料がほとんど残っていないため、現時点で考えられる最善のものを選択している［図8］。

8-5　浸水テスト・水中での稼働試験

水に浸けたエンジンのクラッチハウジング内部へ空気を送り込み、空気が漏れる穴がないかをチェック（リークチェック）しながら行なった［図9］。リークチェックのため、1号機、2号機にはなかったであろう通気孔を設置している。そして、リークが見つかったところを再シーリングする作業を繰り返した。
エンジンの複雑な機構を細部まで理解し、すべての穴を把握してシーリングすることは困難を極めた。自身で設計図を引いたわけではないので、可能な限りエンジンを分解して詳細を把握したつもりでもやはり見落としがあり、その対処は後手に回る。國府が利用していたシリコンシーリング剤を利用したが、硬化に半日以上かかり、追加での充填は剥離の原因になるため、一からやり直したほうが効率の良い場合も多々あった。まさに國府が1号機の展示会場で行なったであろう作業を、制作場所で繰り返し行なっている。

8-6　展示空間での安全性の確保

事前に想定していた項目だが、最終的に想定通りうまくいった部分と、対処的にしか対応できなかった部分とが混ざり合う結果となった。オリジナルの見た目から逸脱した形で展示せざるを得なかったことに対して、忸怩たる思いはあるが、展覧会というものの性質上、何の事前情報もない観客を危険に晒すことはできるはずもなく、またそれを制御下に置く適切な方法を事前に想定することができなかった私の至らない部分でもある。詳しくは次節以下で述べる。

最終的に、エンジンは、小山市立車屋美術館で展示された3号機とアートスペース虹で展示された4号機の2つが作られた。3号機の展示状況を見た際に、再展示には大幅なメンテナンスが必要になることが予想されたが、両者の展示スケジュールが隣接していたため、メンテンスの作業時間の確保が困難な点と、3号機の稼働状況から技術的改善の方針が見えてきたため、判断された。

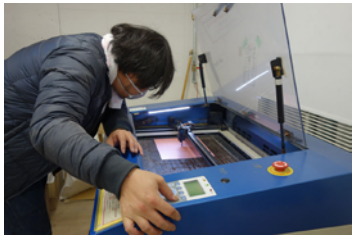
9　パーツの変更点や改良点

安定的な稼動を目指すという方針と安全性確保の観点から、本プロジェクトではさまざまな改変を行なっている。この行為は、國府が展示期間中に継続していたメンテナンスの延長線上にあるものとして捉えており、以下では3号機と4号機の改変部分（オリジナルとの差分）について記す。どこをどう改変するかに関しては、制作を進行する上で少しずつ判断を積み重ね、さまざまな要素が絡み合いながら判断していった。その判断がなされた状況も含めながら書いていく。

9-1　3号機

2017年4月、栃木県の小山市立車屋美術館で、遠藤の企画するグループ展「裏声で歌へ」にて展示された。企画当初からエンジンを展示空間内で稼働させることは話し合われ、その頻度はエンジンの状態と安全性を鑑みながら判断することとなっていた。最終的に、ほぼ隔日で1日数回程度の稼働を、設営時にも協力していただいたエン

目次へ戻る





［図10、11］
レーザー加工機で自作したペーパーガスケット

ジニアの中島恒が担当し、エンジンのスタート、稼働、停止までのパフォーマンスを行なった。会期中計34回の稼働があり、完全に停止することなく完走している。
この成果を得るために、3号機ではオリジナルの2号機から大きく変更が行なわれた部分がいくつかある。3号機のオリジナルとの差分は以下である。

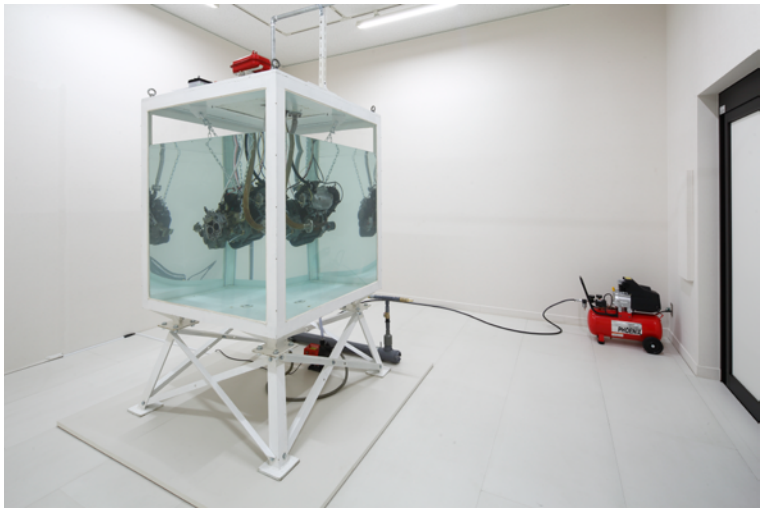
1. シーリング方法
2. エンジン内部（クラッチハウジング）の排水機構の構築
3. ディストリビューターの通気パイプの設置
4. 水槽の水位調整
5. 展示空間に合わせた排気機構の構築と安全対策

9-1-1　シーリング方法

國府が行なっていたシーリング方法は、シリコン製のコーキング材を充填するというものであった。この部分のノウハウは分かっておらず、エンジンの構造を確認しながらの作業が続いた。内燃機関を内包するエンジンブロックは、ガスをピストン内に噴出して圧縮点火するため、そもそも密閉性は高い。この部分は不用意に開けると、燃焼を妨げる可能性があるため、今回の再制作では手をつけておらず、外部から追加工できる接合部分に、ネイルアートで使われる紫外線硬化型の樹脂（ジェルネイル）を塗布した。このジェルネイルはエンジンブロックの他にも、ボルトの固定部分などの細かい隙間にも使用している。
ミッションとクラッチハウジング部分は、エンジンブロックから突出しているピニオンから動力が伝わり稼働する。作品において、ミッションは不要であるが、パーツとして一体化しているクラッチハウジングは、付属したセルモーターから突出しているギアでエンジンを強制的に回し、始動時の点火のきっかけを作っているため、必要だ。その上、クラッチハウジング内部はセルモーターの内部と繋がっているため、浸水するとセルモーターの電圧降下などの原因となり、内部への水の侵入を防がなくてはならない。クラッチハウジングは空間も大きく、粉じんや結露などで出る水分排出のための隙間がエンジンブロックの合わせ目に空いており、その部分のシーリング剤の充填がもっとも苦戦した。
また、金属部品の合わせ目は、ペーパーガスケットという密閉度を上げるためのシール部品が挟まっている。これはほとんどすべての合わせ目に使われているが、既存のものは取り外すと破損してしまうため、新たに自作する必要があり、レーザー加工機を利用した［図10、11］。また密閉性向上のため、液体ガスケットも併用している。

9-1-2　エンジン内部（クラッチハウジング）の排水機構の構築
9-1-3　ディストリビューターの通気パイプの設置

繰り返すが、《水中エンジン》という作品は、國府自身のメンテナンスという行為が作品の一要素をなし、鑑賞体験にも大きな影響を与えている。それはアクシデントによる対処的なものだったのかもしれないが、そうした國府の姿は、ステートメントやコンセプトとなるアイデアの効果もあり、うまく稼働していない作品という印象以上に、技術的な困難に立ち向かう場合に永続的に続くメンテナンスの様相を、リアリティを持って伝えていた。そのような要素を織り込み済みで展示することは、些か興醒めてしまうし、つまらない寸劇にしかならない。そして、國府本人がいないなかで裏方が前面に出て来ることをよしとすることは、私にはできなかった。おそらくこの判断を下せるのは作家自身のみで、それは作家の特権なのだろう。
こうした考えとともに、制作地から遠く離れた栃木での展示のため、私自身の長期滞在が難しい点、そして2ヶ月の展示期間中、現地で協力してくれる中島の仕事量を考慮すると、エンジン内部への浸水のおそれを可能な限り排除する必要があった。そこでいきついた方策が、「クラッチハウジングの排水機構の構築」と「ディストリビューターの通気パイプの設置」である。
クラッチハウジングの排水機構は、クラッチハウジングの下部に、空気を送る通気パ



［図12］國府理《水中エンジン》2012／再制作（水中エンジン再制作実行委員会による・オリジナルからの部品を含む）2017　小山市立車屋美術館での展示風景。撮影：木奥惠三
右奥の床に置かれた赤い装置がエアコンプレッサー。

目次へ戻る



［図13］
加工されたディストリビューター。大気中へ湿気を解放するチューブを追加した。

イプと水を排出する排水パイプを追加し、エアコンプレッサーで圧縮した空気を通気パイプから少しずつ送りながら、クラッチハウジングの内部空気圧を水槽の水圧による浸水を抑えられる程度に上げる仕様になっている。溜まった空気は通気パイプより下に位置する排水パイプを通って外部に排出され、少しでも水が溜まれば自動的に排水される。この機構を設置するため、1、2号機にはなかった要素として、展示空間にエアコンプレッサーを配置することとなった［図12］。
ディストリビューターの通気パイプは、ディストリビューターの内部空間へ外気を取り入れられるようになっており、湿度調整を行なえるように配慮した仕様だ［図13］。

どちらのアイデアも、本プロジェクトのエンジニアリングの協力者である松本章の提案であり、致命的なトラブルが起きる前に対処が可能になり、日常的に点検と保全が行なわれた。実際に、クラッチハウジングの排水機構は十分に機能し、展示期間中に致命的な浸水はおきていない。また、展示期間初期にディストリビューターの内部への水の侵入が確認され、その対処として中島は通気パイプよりも細いパイプを用意し、カテーテルの要領で水分を排出する対処を行なっている。
会期中徐々にエンジンの調子は悪くなってきているように思えたが、これらの対策の甲斐あって、予定していた稼働はスケジュール通りすべて消化された。終了後の内部点検で、わずかだがディストリビューターとクラッチハウジングへの浸水の形跡が見られたが、その原因はエンジンの発熱・冷却の繰り返しで起こる結露なのではないかという結論に至った。また、エンジンオイルの乳化（オイルに水が混ざり起こる）が確認され、オイルの循環系のシーリングの強化が必要ということがわかった。



［図14］　水圧によるアクリル膨張値の計測
L字型の直角定規をアクリル面に当て、膨張による歪みの値を計測。写真は、4号機の展示時のもの。

9-1-4　水槽の水位調整

初期に行なった水槽の耐久試験で水漏れは見つからなかったため、そのまま制作を進行していたが、車屋美術館での展示準備中に、水圧により水槽のシーリングの局所変形とアクリル部分の大きな張り出しが確認されたため、水槽業者にヒアリングを行なった。水量に対してアクリルの厚みが足りないという意見を受けて、内部構造モデルを急遽作成し、当時、豊橋技術科学大学の博士課程に在籍していた瀧内雄二に手計算での構造計算を行なってもらった。その結果、國府が制作した構造ならば、現状の2～3倍程度の変形が起こってもおかしくないということがわかり、接合に使われているシリコンが良い方向に機能しているのだろうということ、そしてアクリルの経年劣化は計算に含まれないので、経過をよく観察し変形が進むようならすぐ対処するべきという分析結果をもらった。この情報をプロジェクトチームと國府の家族、車屋美術館の学芸員である中尾英恵と共有し、打ち合わせを重ねた結果、以下が決められ、展示はこの指示通りに行なわれた。

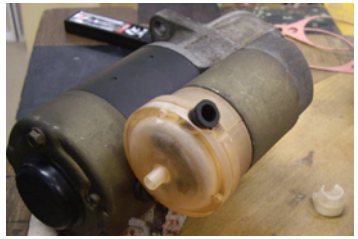
・作品の保全を優先し、水位を下方10cmに設定すること
・定期的な水槽の変形記録を取ること［図14］

展示期間中の経過観察で、水槽の変形は進行しなかったため、さらなる水位調整は行なわれていない。

9-1-5　展示空間に合わせた排気機構の構築と安全対策

エンジンから排出された排気ガスは、ステンレスホースを通り水槽外部へ排出され、ガス管とマフラーを経由して展示室外へ排出される。これは1号機・2号機とも、展示空間に合わせて設計・制作されている。車屋美術館は土蔵を模倣した建築になっており、幸いにして《水中エンジン》の展示室は外へ通じる扉があった。その状況を活かし、エンジンの稼働時には室外にマフラーを出し、稼働していない状態では室内にマフラーをしまえるようになっている。
安全対策として、一酸化炭素警報機を天井に配置し、稼働時の一酸化炭素濃度を測るために、手持ちの計測器を作品上部と展示空間内に2つ配置した。また、「建築物環境衛生管理基準」に則り、空間の一酸化炭素濃度が10ppm以上になった場合、エンジンを停止し、観客、管理者ともに即時室外へ退去するという独自基準を定めた。
稼動時の外の風向きによって展示空間の一酸化炭素濃度が一時的に上がることが設営中にわかったため、マフラーから強制排気する延長ホースを追加で設置し、リスクを

目次へ戻る





上から:
［図16］3Dプリントパーツでモールドされたセルモーター
［図17］4号機では、3号機のシーリングで用いた紫外線硬化型の樹脂（ジェルネイル）と、3Dプリンタパーツが併用された。

極力低下させた。また、展示期間中、マフラーからの排気漏れが起きているかもしれないとの連絡があり、中島に漏れ箇所を調査してもらい、応急措置を取ってもらった。原因としては、マフラー自体の経年劣化とガスの燃焼に伴う水蒸気の発生から、マフラー内部に水分が溜まったことが会期終了後にわかった。

2ヶ月に及ぶ展示を無事終了できたのは、現地でエンジンの稼働を行なってくれた中島と、担当学芸員である中尾の多大なる協力によるところが大きい。中島は乗用車の整備の経験も持ち合わせており、状況を的確に判断し、対策を講じてくれた。そして、もう一つここに記しておきたいこととして、4月21日の稼動時の状況をあげる。15:30頃、中尾から京都にいたプロジェクトチームに「（エンジンが）動かない」と連絡があった。現場は慌ただしそうで詳細がわからないなか、15:50頃、「動きそう」「動いた」との続報が入り、ことなきを得た。
撮影動画を後で見たところ、当日定刻通りに稼働を開始した中島は、スタートキーを回すがエンジンがかからない。その後、数度始動を試みるも、セルモーターが回らなくなってしまう。ここでいったん動画は切れ、後で状況を聞いたところ、中島はセルモーターの回りが悪いことに気づき、バッテリーの電圧の降下を疑う。そこで、自身の車からバッテリーを取り出し、つなぎ直したところ、セルモーターが回るようになり稼働できたそうだ。
ドタバタとしたアクシデントではあるが、バッテリーの変化に気づいた中島が即刻対応したこの一連の出来事こそが、國府が制作した《水中エンジン》の姿にもっとも近づいた瞬間だと思っている。中尾は「どのように終わらせていいかわからなかった」と振り返り、「作品が壊れた」と判断する瞬間の難しさを語っている。

9-2　4号機

アートスペース虹での「國府理 水中エンジン redux」後期展では、4号機が可能な限り1号機の展示になぞらえた形で展示された［図15］。しかし、排気ガスが室内に充満したため、排気装置はオリジナルに沿った形にはならなかった。
4号機のオリジナルとの差分は以下である。

1. シーリング方法
2. 水位調整
3. 排気システムの改善
4. 安全対策

9-2-1　シーリング方法

3号機と大きく変わらないが、3号機でのトライアンドエラーの経験を生かし、不足と考えられる部分はシリコンシーリングだけでなく、3Dプリンタでパーツを作成しはめ込むなどの対策を講じている。
3号機で用いたディストリビューターの通気孔は内部の状態を確認できるという利点はあったが、（浸水が発見されても）採れる対処が少ない一方、ディストリビューターは思いのほか堅牢で少々の浸水（結露）であれば稼働することがわかった。その知見から、パーツのデジタル図面を作図し、それに見合うトラップ構造を持ったキャップやカバーを3Dプリンタで制作した。セルモーターも展示中に致命的な不具合は起きなかったが、同様の方法でリスク回避が図れるため、電極部分のキャップを制作し浸水を防いでいる［図16,17］。できる限りオリジナルの造形性を損なわないよう配慮したが、結果として部分的な変更が起きている。
これらの対策を施した上で、クラッチハウジングに開けた点検孔は、リークチェックでの役目を終えた時点で閉じ、よりオリジナルに近い展示形態で稼働を目指した。この判断は、3号機での経験とシーリングノウハウの確立によるところが大きい。4号機の展示期間中、内部の様子がうかがえないことによる原因不明の故障の心配が常にあったが、蓋を開けてメンテナンスしなくてはいけない状況は生じず、シーリングノウハウの確立に関しては最低限の閾値を超えられたように思う。



［図15］「國府理 水中エンジン redux」（後期展）、2017年、アートスペース虹の展示風景
撮影:Tomas Svab

目次へ戻る



［図18］
アクリルボックスで覆われた4号機のマフラー
「國府理 水中エンジン redux」（後期展）
2017年、アートスペース虹の展示風景
撮影:Tomas Svab

9-2-2　水位調整

3号機の展示状況と同様に、水位はオリジナルの展示状態から10cm程度低く設定された。アクリルの変形に対する定期的な観測も続けられ、大きな値の変化は見られなかった。

9-2-3　排気システムの改善

3号機で起きた、水分がマフラーに溜まるという問題を受けて、水分を取り出せるように排気管にトラップ構造を持たせ、定期的に排水できるように設計した。一定の効果があったが、排気管自体が短いこともあり、排気ガスに混じる水蒸気が結露せずにマフラーまで行ってしまい、3号機ほどではないにせよ、水が溜まる結果となった。もう一つの原因として、内部をばらして確認できていないため、はっきりしたことは言えないが、マフラーを設置する向き（どちらを天面にするか）なども関係していそうだ。
また設営作業中、1号機と同じように室内入り口付近にマフラーを設置して試験運転したところ、一酸化炭素濃度が跳ね上がることがわかった。そこで、マフラー全体をアクリルボックスで覆い、一箇所だけ開けた通気口から、ブロアーを使って排気を強制的に排出する仕組みを追加した［図18］。完全密閉までに複数回の試験運転を繰り返したが、密閉後は室内の一酸化炭素濃度は安定し、われわれが設定した10ppmの基準値を超えることはなくなった。

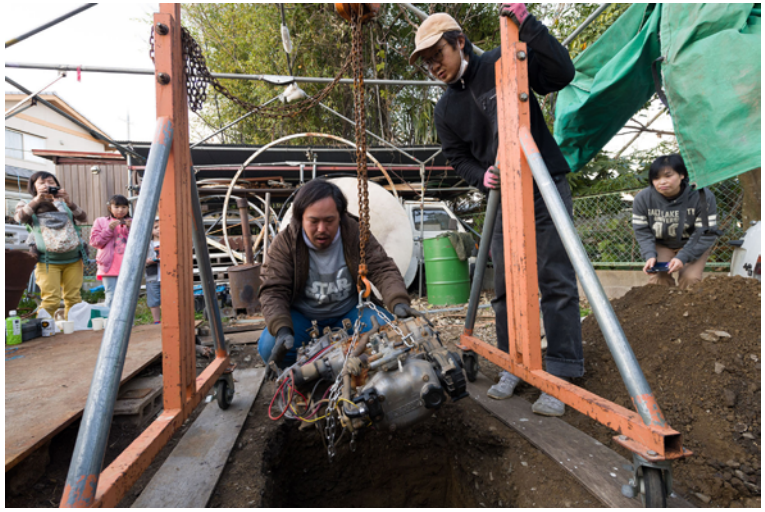
9-2-4　安全対策

3号機と同様に、一酸化炭素警報機と測定器を設置している。基準も同じ10ppmとした。強制排気装置が安定していなかった初期は基準値近くまで上がり、室外に避難することがあったが、数度で安定的に稼働した。

エンジンの稼働は、エンジンの定期的な点検という意味でも、可能な限り何度も、そして長く行なった。多分、國府もあの場にいればそうしただろう。

10　3号機と4号機のその後：14年後の未来

このような流れで、展示は事故もなく比較的安全に進行し、終了した。最後に、再制作されたエンジンはその後どうなったのかを書いておかなくてはいけない。
4号機は、アートスペース虹での展示を終えた後、2017年11月に兵庫県立美術館で行なわれたシンポジウム「過去の現在の未来2 キュレーションとコンサベーション その原理と倫理」で資料として展示され、そのままオリジナルの水槽とともに美術館に預かっていただいている。
一方、3号機は、國府の実家に戻り、國府が水槽を制作して、エンジンをシーリングしていた作業場の庭に埋められた［図19］。國府が制作した《地中時間》になぞらえて、14年後に掘り起こそうと約束を交わしたうえで。それは遊んでいるように見えたかもしれない。
このプロジェクトで私たちは、オリジナルの作品の延長線上にあるパラレルな存在として、「作品」とも言えない「何か」として、2つの「水中エンジン」を作った。そして、最終的に作られた2つの「何か」も在り方を分岐させ、それぞれが並行して存在している。ひとつは美術館という制度のなかに、そしてもうひとつは制度の外に、より身近な生活の営みの一部として残していけたらと。14年後の約束があるというだけだが、國府理と《水中エンジン》をめぐる問いは開かれている。

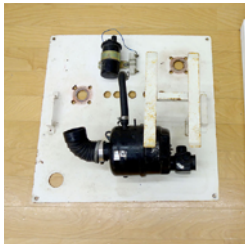


［図19］　地中に埋められるエンジン3号機
撮影:Tomas Svab

目次へ戻る

パーツリスト

オリジナル



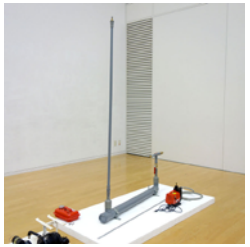
水槽フタ



水槽

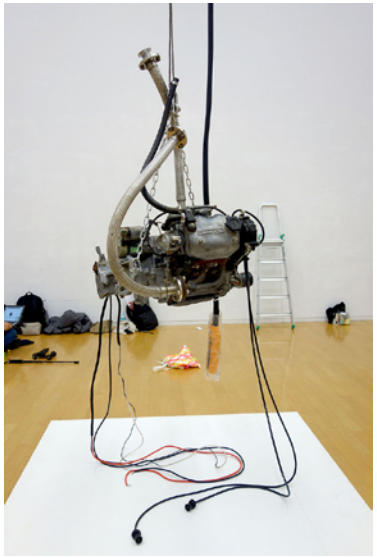


脚部分拡大

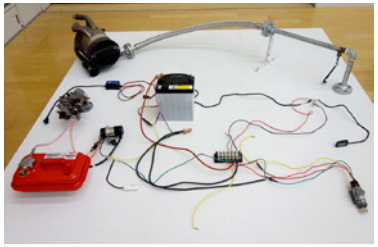


浄水装置、潅水ポンプ
ガソリンタンクは再制作時に購入

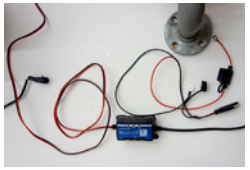
再制作品



エンジン（4号機）



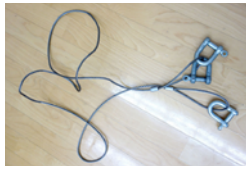
いずれも左から:
（上）
マフラー、排気パイプ
（中）
キャブレター、バッテリー、バッテリーチャージャー
（下）
ガソリンタンク、スターター（キー）、コード類など



バッテリーチャージャー



チェーンブロック、チェーン、
シャックルなど



ワイヤー2本、シャックル
水槽・フタを吊るす時に使用



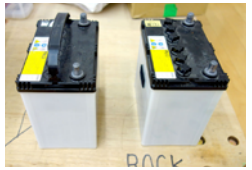
予備ガソリンタンク、
ガソリン廃棄用の棉



各種ボルト、フランジなど
フランジは排気管用



ステンレスフレキシブルホース、
フランジ用ガスケット
Lに曲がっている長い方（上）が
排気用、短い方（下）が吸気用

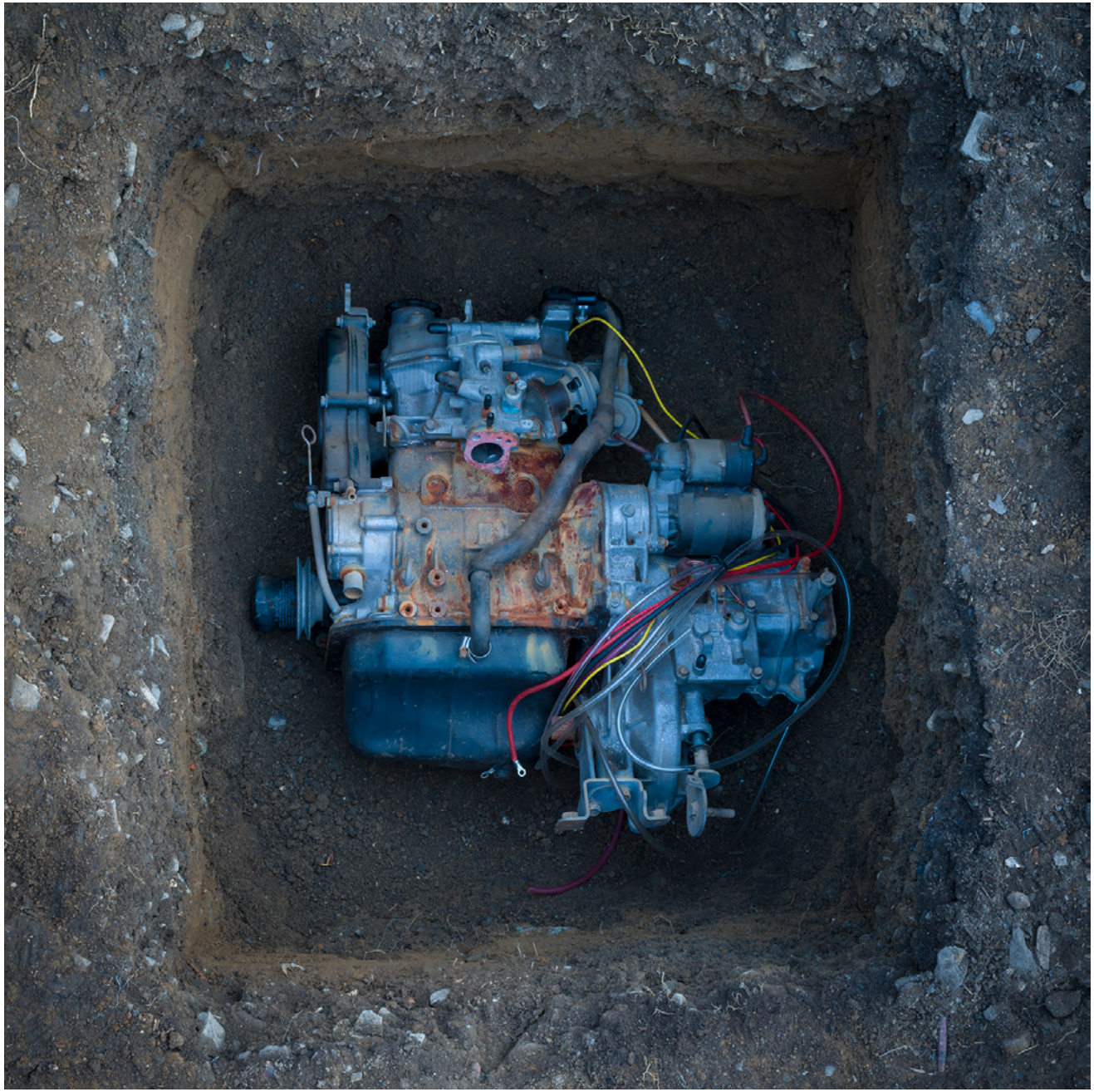


予備バッテリー 計2つ

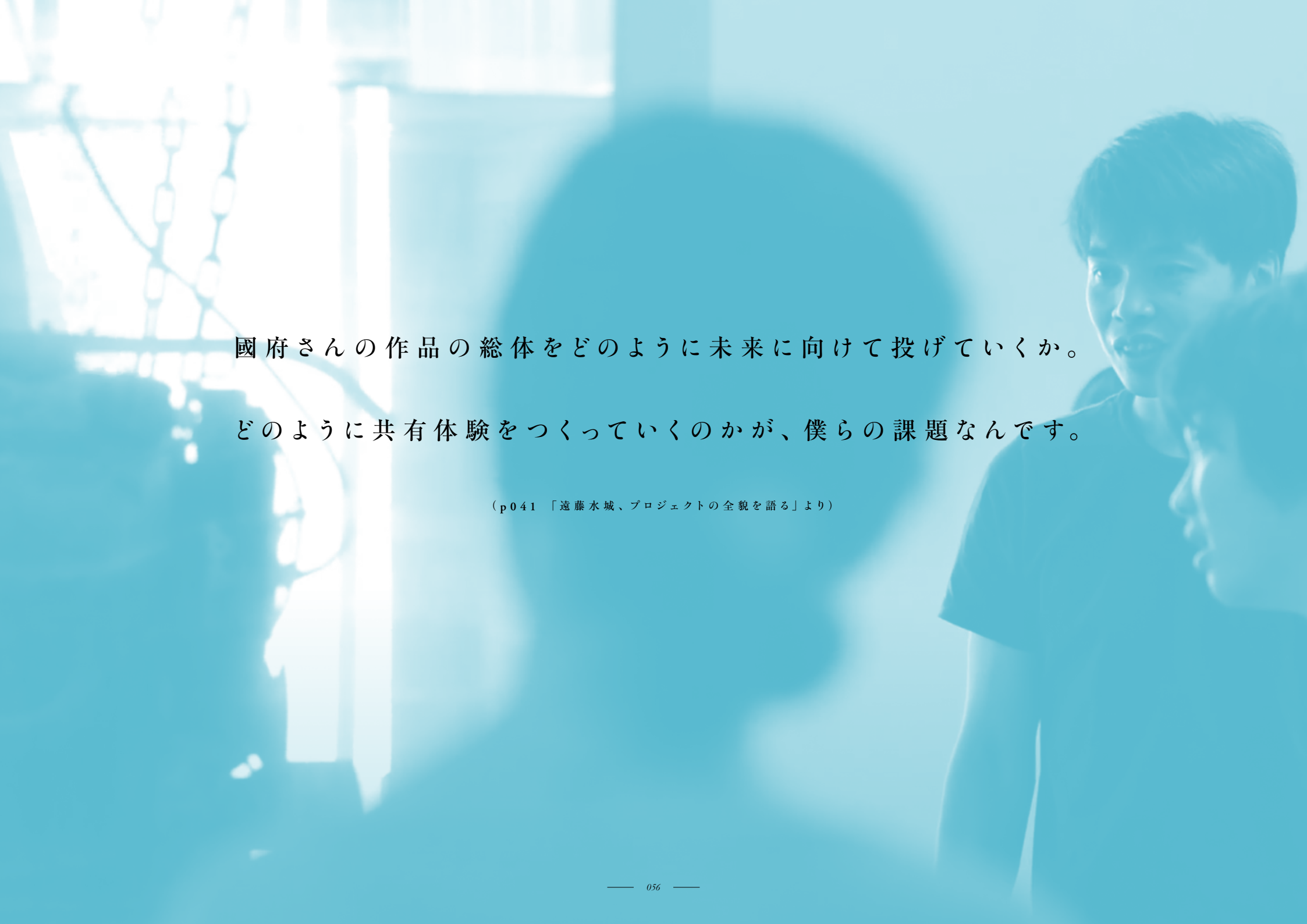


水入れ用ホース

目次へ戻る



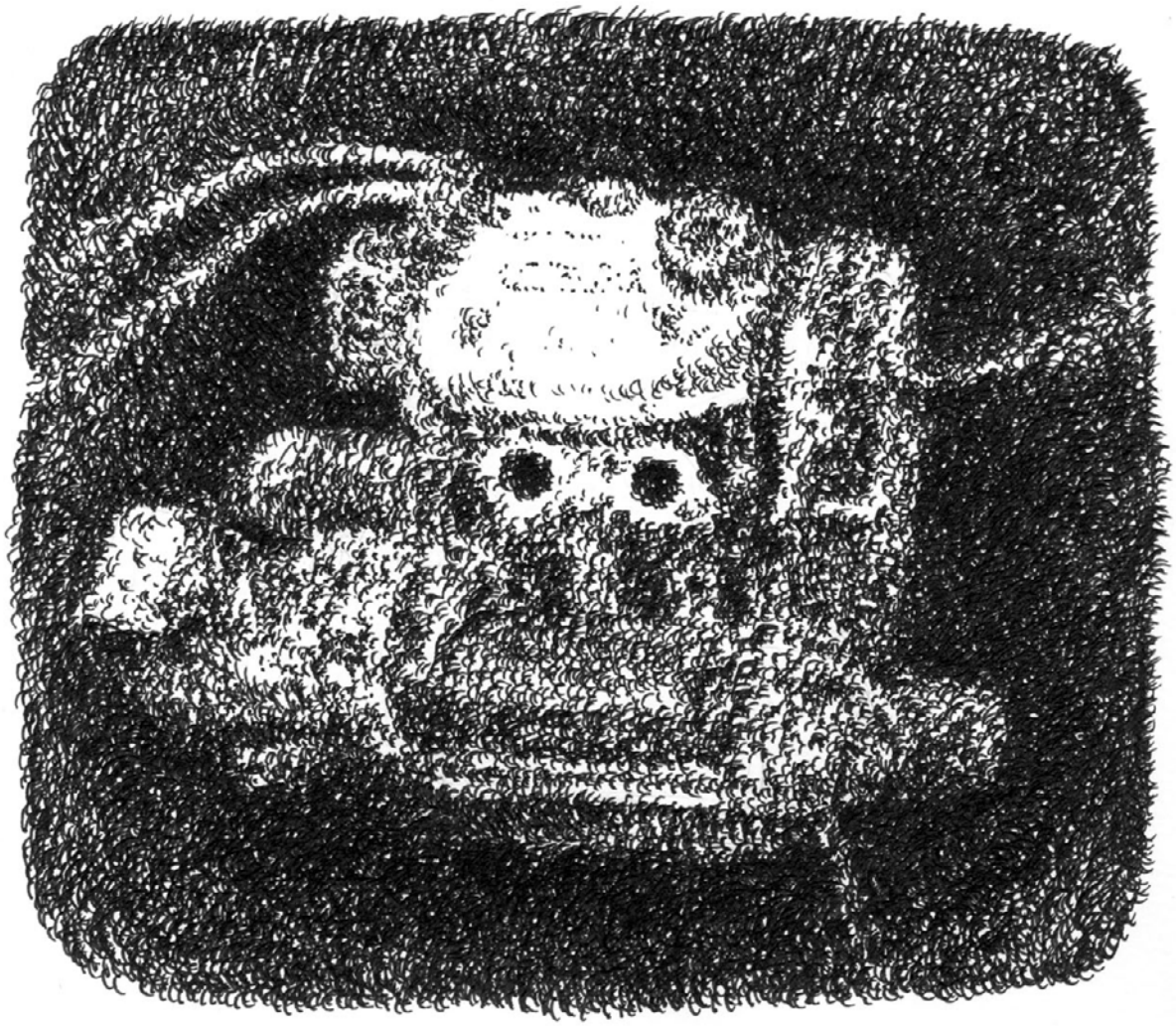
地中に埋められるエンジン3号機
撮影:Tomas Svab



國府さんの作品の総体をどのように未来に向けて投げていくか。

どのように共有体験をつくっていくのかが、僕らの課題なんです。

（p041「遠藤水城、プロジェクトの全貌を語る」より）



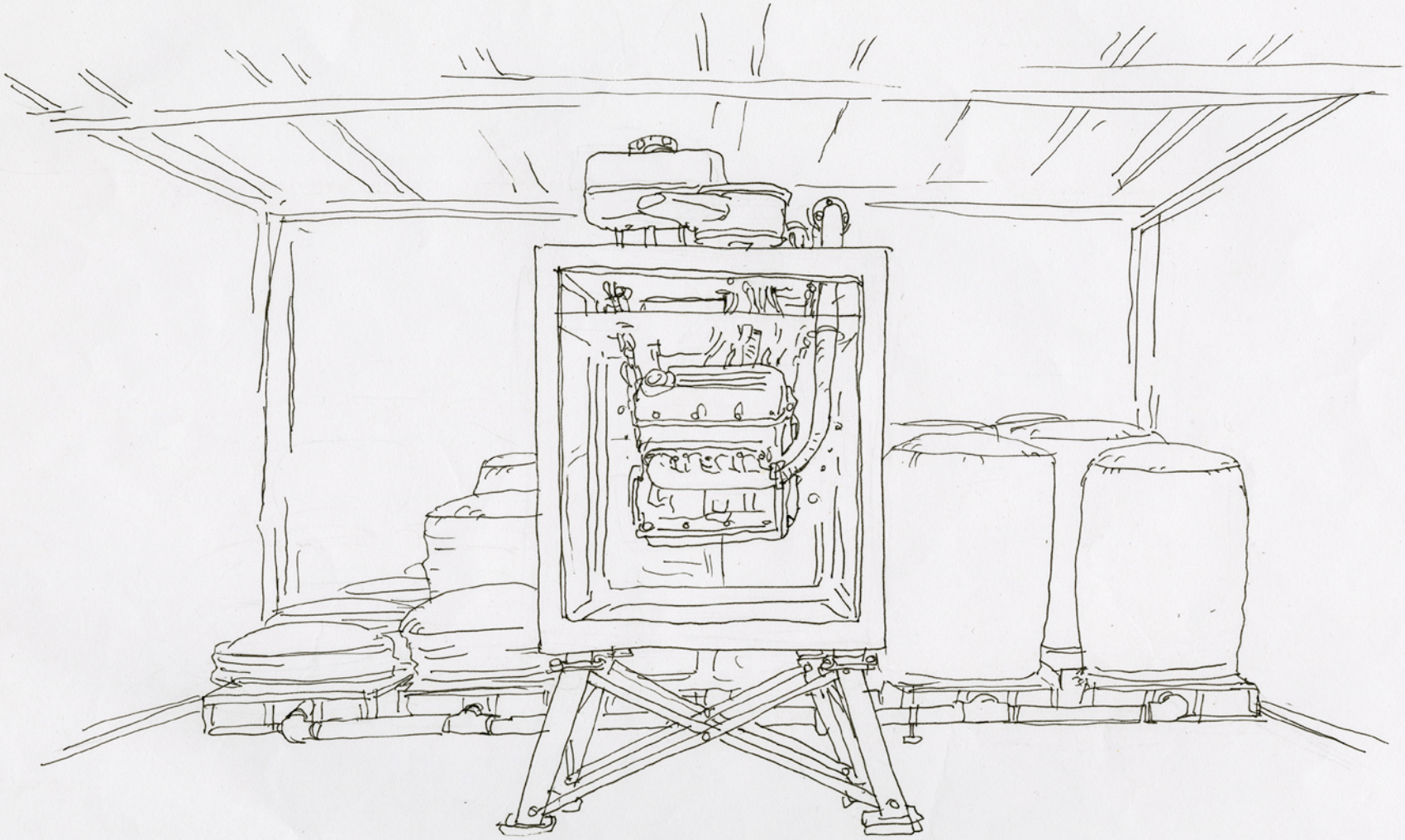
國府理《水中エンジン》ドローイング（2012）
紙にインク、鉛筆　約29×20 cm

國府理によるオリジナル《水中エンジン》（2012）発表時のステートメント

「熱源」（ねつげん）とは、周囲に対し高い温度を持った地点、エネルギーの供給ポイントを指す。英語ではホットスポットと訳されることがある。そしてこの展示プランは、とりもなおさず、先の地震における原子力発電所事故に着想を得たものである。冷やし続けなければ暴走してしまうエネルギーの存在、そして最先端と言われた科学技術で稼動させていたシステムを止めるものが唯一まったく私たちに身近な普通の水であるという事実、そして汚染された水を貯蔵するタンクが為すすべなく増えていく光景。それらのすべてが、そこから作り出されていたエネルギーの上に暮らしている私たちの日常感覚に与えた影響は計り知れない。そこに起こっている事象は社会的な意味においても「熱源」であると言えるのかもしれないが、そこに立ち現れるのは悲しくも文字通りの温度差である。そして事象の深刻さは対流を繰り返して拡散し平均化されていく。

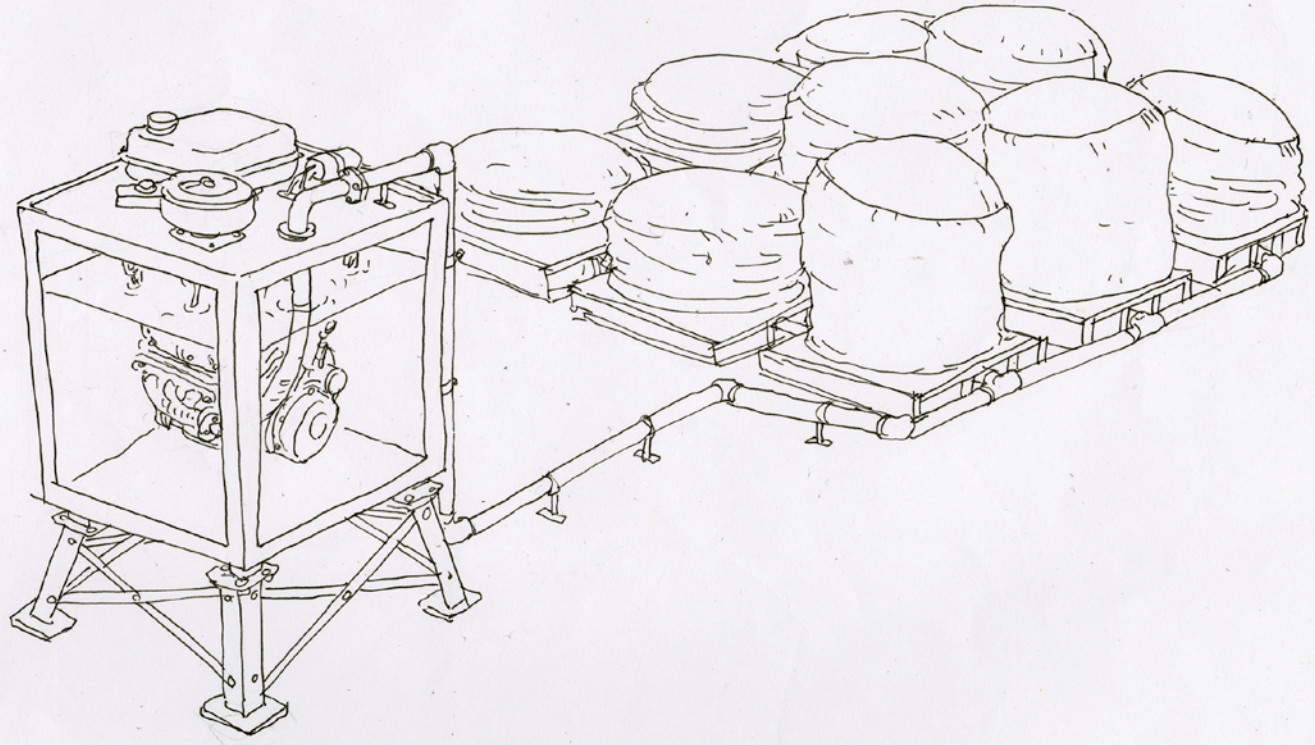
私は以前に「拡散するということ」をテーマに《CO_2 Cube》というバルーンに自身所有の自動車の排気ガスを貯蔵する作品を展開したことがあったが、そのバルーンの膨らみ方や一箇所に留めたそのガスの匂いは、拡散することによって認識を曖昧にさせて初めて成立する営みがあることを実感させるものだった。そして今回の原子力発電所での事故について、あたかも人が、自動車の故障が起きて初めてボンネットフードを開けて、そのエンジンユニットの複雑さに気付くというような感覚を想像した。それは人間の臓器に対する認識のように、容姿への関心とは裏腹な、その営みの重要性への認識の希薄さにも似ている。

私はこの展示において、科学的、工業的なシステムにとどまらず、さまざまな連関によって凝集している核心と呼ぶべきものと、それを源とする拡散の様子を想像するための模式を提示できないかと考えている。そしてまた、凝集と拡散を繰り返す自然界を見るときに「源」という概念が果たして必要なのか、ということを考える契機にもなればと考えている。



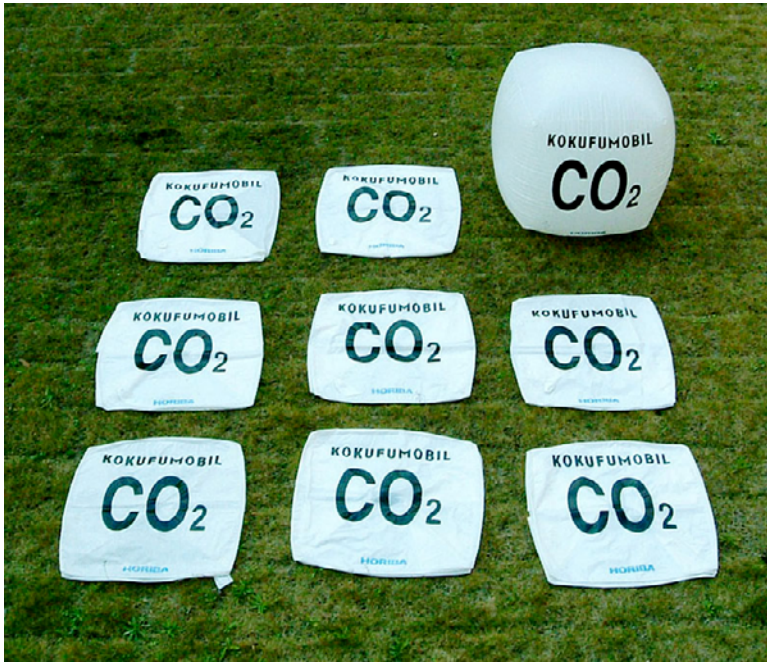
水中エンジン ー 貯蔵
Engine in the Water - Storage
Osamu Kokufu

國府理［水中エンジン―貯蔵］(ca. 2012-ca. 2013)
紙にインク　21×29.7 cm



國府理［水中エンジン―貯蔵］(ca. 2012-ca. 2013)
紙にインク　21×29.7 cm





國府理《CO_2 Cube》(2004)(2点とも)

國府理による《水中エンジン》のドローイングについて

國府理が残した《水中エンジン》に関するドローイングは、計4点が確認されている。1点目は、國府理「水中エンジン」展(アートスペース虹、2012年)にて《水中エンジン》とともに展示され、展覧会案内ハガキにも印刷されたドローイング(p057)。2点目は、「國府理　未来のいえ」展(西宮市大谷記念美術館、2013年)に出品されたドローイング(p034)。《地中時間》(1993-2007)でエンジンが埋められていた地中の闇さえ想起させる暗い背景から、こちらを見つめる2つの「目」のようなパーツが描かれた前者に対し、後者はより細部が具体的に描かれ、「排熱によって発生した泡」がエンジンの微振動のように描き込まれており、対照的である。

そして、残り2点が、前ページおよび前々ページに掲載した［水中エンジン―貯蔵］と題されたドローイングである。この2点では、興味深いことに、水中で稼働するエンジンから排出された排気ガスが、後方のバルーンに溜められて空気の堆積として可視化されていく様子が描かれている。それは、國府がオリジナル発表時のステートメントで述べているように、「汚染された水を貯蔵するタンクが為すすべなく増えていく光景」を連想させる。同時に、軽トラックの荷台に載せたバルーンに排気ガスを貯蔵し、排出量を計測・記録していく作品《CO_2 Cube》(2004)との関連性を示唆する。あり得たかもしれない《水中エンジン》の構想を、原発事故および過去作品との関連性とともに示すものとして重要であるため、掲載した。また、「平成美術：うたかたと瓦礫(デブリ) 1989- 2019」展(京都市京セラ美術館、2021年)にてステートメントとともに展示した。

目次へ戻る

謝辞

國府理「水中エンジン」再制作プロジェクトにご協力を賜りました皆様に深く謝意を表します。

（敬称略）
池上司／石田真也／石原友明／内田彩香／大場美和／表恒匡／加須屋明子／加藤文崇／金井直／
川北英／熊谷寿美子／黒嵜想／黒崎瑞枝／清水千帆／國府愛／國府昭子／國府克冶／國府元／
児玉真人／小林公／小宮太郎／田口かおり／竹本夏絵／鷲恒太郎／田中壮一（京都美術工房）／
田中恒子／堤拓也／Tomas Svab & Saori Svabova／豊永政史／中家寿之／長尾恵那／中尾英恵／
中川裕貴／中島恒／中村史子／中本真生／花田康史／藤崎了一／藤田千彩／藤本悠里子／
松本章／森彩華／守屋友樹／安田渓／ヤノベケンジ／山田卓矢／横山文昭／米村優人

アートコートギャラリー／アートスペース虹／一般財団法人ニッシャ印刷文化振興財団／
小山市立車屋美術館／京都芸術センター／京都市立芸術大学芸術資源研究センター／
京都芸術大学ULTRA FACTORY／公益財団法人ギャラリーエークワッド／
西宮市大谷記念美術館／東山 アーティスツ・プレイスメント・サービス（HAPS）／
兵庫県立美術館

奥付

2021年1月22日発行

発行者　京都市立芸術大学 芸術資源研究センター
〒610－1197
京都市西京区大枝沓掛町13－6
http://www.kcua.ac.jp/arc

編集　高嶋慈

執筆　遠藤水城、國府理、白石晃一、高嶋慈（p007-010、p061）

編集協力　はが みちこ、藤本悠里子、米谷龍幸

デザイン　佐藤薫

© 2021 Kokufu Osamu's Engine in the Water re-creation project

---

表紙　「國府理 水中エンジン redux」（後期展）、2017 年、アートスペース虹の展示風景
撮影：Tomas Svab