

クリティカル・サイクリング事始め

赤松正行

概要

批評的な自転車乗りって何？と奇妙に思うのは当然。一年ほど前に初めて紡がれた言葉に過ぎない。ただ、自転車はあまりにも魅力的で、かつ、ある種の行動規範に繋がっている。これは何かあるに違いない。そう思って拙い発表を学内で行ったのが2016年春。今年はクリティカル・サイクリングを探求します、と。そして、この表明を面白がった人たちと一緒に、身体と知性のライドが始まった。学生や教員だけでなく、学校および地域の関係者も参加。週末や早朝のサイクリングを中心に議論、調査、制作が重ねられる。書籍や映像などの資料収集、国内外への調査旅行、試作的な作品の展覧、宣言文を含む論考と叙述といった活動から、その有るべき姿を浮かび上がらせようとしてきた。

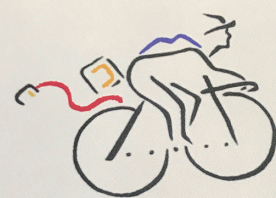
図1 クリティカル・サイクリングの初出ツイート



予兆

個人的には根っからのサイクリストではないが、少なからず予兆があった。1961年、マックス・マッシューズらによる世界最初のコンピュータ歌唱として「Bicycle Built for Two」が歌われる。1980年、iPhoneはおろかMacを開発する以前にスティーブ・ジョブスは、コンピュータを知性の自転車と呼ぶ。1983年、テクノポップの元祖クラフトワークが、それまでの重工業や先端技術ではなく自転車をモチーフにしたシングル「Tour de France」をリリース。1997年、マックス・マッシューズの名を冠するプログラミング環境MaxのためにCycling '74社が設立される。そして2007年、モバイルの時代を告げるiPhoneが発売され、ほとんど卒業生らがサイクリング用アプリを開発。こじつけっぽいけど、これまでの活動の端々に自転車が出立現れていた。

図3 自転車に乗る女学生を描いた明治時代の引札（出典：国立国会図書館）



APPLE WHEELS FOR THE MIND

図2 Appleのキャンペーン「Wheels for the mind」(マウスパッド)

愉快

クリティカル・サイクリング宣言にも記したように、まず何よりも自転車は楽しい。初めて自転車に乗った時、それは無上の喜びだったはず。それは感覚と身体を潜在意識下で統合し、凝り固まった頭在意識を解放する。ペダルと車輪の回転で突き進む愉快さと、ハンドリングと重心移動でカーブを切る爽快さ。やがては脳内報酬系にエンドルフィンも滲み出す。さらに自転車は常に個人の自由の象徴でもある。少年少女は、これでもこいでも行けると確信する。そもそも車輪は古代に発明されながら、自転車は市民革命と産業革命を経なければ登場しない。柳田國男は明治大正期の老人の嘆きをこう記す「村に自転車が入ってきてから、若い者がとかく出あるいて困る」と。まさしく自転車は意識と自由の翼、風になるとはこのことだ。

簡潔

紛れもなく自転車はそれ自体が技術と産業の産物だ。単純な機械に見える自転車は、機械工学のほぼすべての要素を含んでいる。いやむしろ技術の粋を集めて単純化したと言うべきだろう。同様に自転車に乗る我々も簡潔化する。運転技術の体得は他の乗り物と変わらないが、自らの肉体が動力であるのが自転車だ。そこで我が身体と自転車を最適化する。その代表は軽量化と空力特性の向上だろう。ただし、生身の身体の限界もあれば、快適さの希求もある。かくして人と機械がせめぎ合いながら、融合する。電動アシスト・ママチャリからメカニカル・ドーピングまで二律背反の均衡点を目指す。これは自動運転のように奉仕する機械、つまり贅沢なインフレ機械とは決定的に異なる。



図4 フレームに隠されるモーター（出典：Vivax Drive社）

発見

ひとたび自転車を意識的に捉えれば、それは見事に発見的アプローチに繋がる。自転車が人と社会を映す鏡となり、未来を照射する。この点において自転車は批評性を持ったツール、そしてメディアに成り得る。しかもそれは後成的に立ち現れる。このことは「自転車の車輪」にも現れている。これはキネティック・アート、ひいてはインタラクティブ・アートの原点だが、デュシャンは気晴らしに作ったに過ぎないと言う。同じように、自転車に乗るようになって新しい発見があったと聞くことも多い。だから私たちは愉快地に簡潔に、ただただ自転車に乗れば良い。自転車によって周囲を走査し、世界を俯瞰するわけだ。一方で、都市施策や観光振興のように意識的に自転車が活用されることも増えてきた。



図5 マルセル・デュシャン「自転車の車輪」（出典：MoMa）

都市

サイクル・レボリューションを宣言するロンドンは問いかける「想像してみよう、道路や鉄道での混雑をなくし、騒音をなくし、汚染と疾病をなくすものを我々は発明できるだろうか」と。そう、今や都市問題は自転車が解決するのだ。テムズ川沿いの一等地では、自動車よりも自転車レーンが幅広く、何本ものサイクル・スーパーハイウェイが郊外へと続いている。都市型自転車シェアリングの代表バリのVélib'は、30,000台近くの自転車と2,000箇所近くの駐輪場を擁する。世界一の自転車都市を目指すコペンハーゲンでは全交通手段の50%を自転車にした。自転車への公共投資の対費用効果は20倍にも達するとの研究報告もある。このように都市の活力と魅力は、自転車によって計り得る。全米でもっとも住みたい街ポートランドは、自転車都市としても有名だ。



図6 ポートランドの自転車シェアリング・システム「BIKETOWN」



図7 しまなみ海道

観光

欧米とは異なり、大胆な都市改造に踏み切れない日本では、それでも文化や観光に自転車結びついた。まず漫画「弱虫ペダル」が腐女子と中二病を起爆剤とする現在の自転車ブームを引き起こす。その上でサードウェーブ系などシャレオツ文化の一端を担う自転車が広く認知されたわけだ。また、旧来の意味では観光資源に乏しい「しまなみ海道」(尾道～今治)や「ビワイチ」(琵琶湖)が、サイクリングの聖地として絶大な人気を得ている。必要条件は風光明媚な土地と走りやすい道路なので、各地で2匹目のドジョウが狙われている。さらには京都や奈良のような伝統的な観光地ですら、自転車による巡回の多様化を図っている。サイクル・カルチャーとサイクル・ツーリズムは分かり易い自転車の魅力だろう。

移動

原点に戻って自転車は移動手段、つまりモビリティであり移動性だ。これを延長すれば、スマートフォンなどのモバイル・テクノロジーに繋がる。だが、スマートフォンは小さなコンピュータに過ぎない。歩きスマホはできるが、走りスマホはできない。移動体コンピューティングは根本的に視覚依存性から脱却するだろう。同様に、アレクサンダー・カルダーのモービルに始まる移動体アートは、如何にしてギャラリーからロードへ進化するのだろうか。自転車は楽しいと宣言したように、それはすぐに自己充足しかねない。自転車に乗りながら論文を書きたくないし、壮大精緻な「芸術」はライドに不要だ。AR(拡張現実)との親和性は高いかもしれないが、それとて未知数だ。

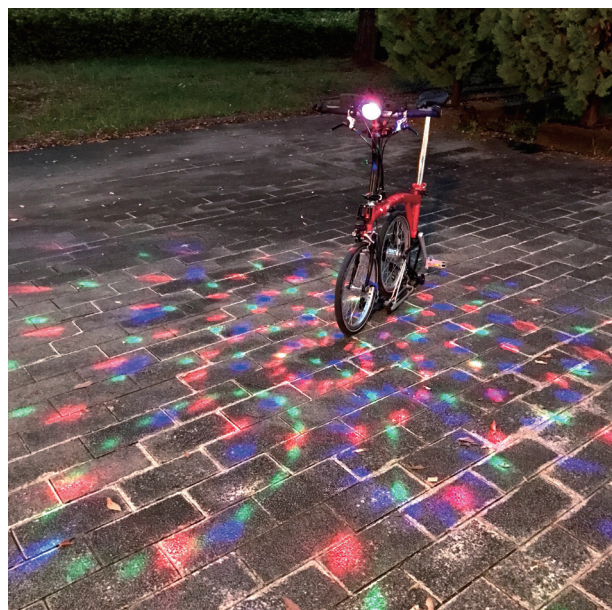


図8 自転車ライト式情報環境「Starry Ride Prototype 1」

始動

以上のようにしてクリティカル・サイクリングを巡る思索と実践を始めて数ヶ月が経過。幸いにして、多くの賛同と知己を得ることができた。今もちろん同好の士を歓迎する。まずは自転車で走るだけで良い。IAMASが位置する西濃地域の素晴らしさに驚くだろう。ただし、順風満帆ではない。荒唐無稽な試みに終わる危惧が常にあったのは、自転車がいまよりも一般的で人気があるからだ。古き皮袋に新しき酒を盛れるだろうか、ある種の不安がつきまとう。ただ、それだけに初学者としての謙虚さを持って取り組むことができる。これが宣言の結びでもある。「愛する者よ、自転車に乗り、共に世界を再起動しよう！」



図9 西濃地域のサイクリング・ロード