Life on Board Ⅱ-13号計画

Photo : KAMEMURA Fumihiko

Life on Board Ⅱ-13号計画

BOAT PEOPLE Association

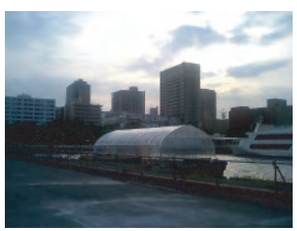
Life on Board Ⅱ-13 号計画は、退役後の艀（はしけ）を人の集う空間に転用し、山下埠頭を起点に今後数年にわたって東京湾内の各地を漂流していこうとするプロジェクトである。

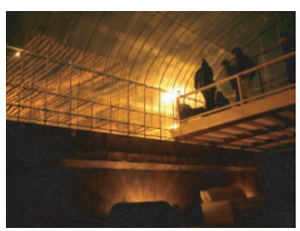
かつては水上輸送の要であった、しかしコンテナ船が主流となった現在はその役目を終え、多くは廃棄処分を待っている艀ーーそれはまさに近代化の遺産であるーーを、我々は新たな公共性を紡ぐ空間／身体装置として価値転換する。ここで使用するのは、東京・潮見で約 30 年間ゴミ運搬用として使われていた尾竹型 13 号と呼ばれる小型艀で、積載量 90t、全長 21m、船倉面積 70 平方メートル。横浜トリエンナーレ会場に係留された 13 号は、作品であると同時に会場の一部としても機能し、水上ラウンジ、休憩所、ミーティングプレイスなどとして利用される。

この 13 号は、陸上のあらゆる空間に比して不完全で不安定な空間である。人の集うことのできる空間ではあるが、建築ではなく、また完全な船でもない。海のうねりで絶えず揺らぎ、地球をとりまく天体の重力がそのグランドレベル＝潮位を上下させる。安定した陸上の生活から移動してくると、まずはその揺れに眩暈を催すかもしれない。だが、ひとたびそのリズムに身を委ねるなら、水上で起きるコミュニケーションに僅かなずれと、そこから眺め直す都市生活に別のアングルを見ることができるだろう。

そしてまたこの「計画」は、次なる停泊地を求めて都市水面を漂っていく「計画なき計画」でもある。我々は、会期中を通じて 13 号の可能性を追求するとともに、この「計画」に関わるあらゆる交渉をここで行う。終了後の 13 号がどのような姿に変貌を遂げていくか、それは我々にもまだわからない。

Life on Board Ⅱ-13 号計画とは、陸地に寄生しつつ都市生活にこれまでにない別のバランスをもたらす、ひとつの触媒、物語、予測できないサーベイなのである。





Life on Board Ⅱ-13 号計画／ BOAT PEOPLE Association ／ 2005 年

協賛：帝蚕運輸株式会社

協力：横浜はしけ運送事業協同組合　有限会社丸安　株式会社梅屋幸

L.O.B. Ⅱ-13 号は、横浜トリエンナーレ 2005 会場に係留／展示されています。

横浜トリエンナーレ 2005

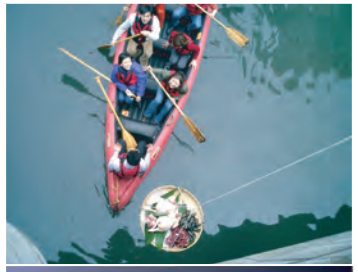
会　期　：2005 年 9 月 28 日（水）～12 月 18 日（日）

開場時間：午前 10 時～午後 6 時

（金曜日は午後 9 時まで。入場は閉場の 1 時間前まで）

会　場　：横浜市山下ふ頭 3 号、4 号上屋（山下公園先）ほか

入場料　：大人 1800 円／大学生・専門学校生 1300 円／高校生 700 円



左：Canal Cruising Map: CHUO-CHIYODA(2005)
右：Floating CAFE!! @Bank ART Studio NYK ／芝浦ポンツーン／TOKYO E-Boating Party（2005）

都市の水上経験をつくる

BOAT PEOPLE Association は、アート、建築、都市計画、地域交流などの分野で活動するメンバーによって構成されるグループ。現在のボード･メンバーは、坂倉杏介、井出玄一、山崎博史、藤田雄三、岩本唯史の５名。このボード・メンバーを中心に、プロジェクトごとに様々な分野からアソシエイト・メンバーが集まり、知恵と体力と技術を提供しあって進めています。その全体が、BOAT PEOPLE というアソシエイションです。

テーマは、都市に新しい「水上経験」をつくること。おもに産業を支える基盤として優先的に利用されてきた都市部の水辺ですが、今後は都市の生活を彩る資源としても期待されています。そのためには、ハード的な整備とともに、水辺の使い方というソフトウェアを拡張していくことが必要だと考えています。様々な形で都市水面に触れる機会をつくり、使い方の方法論を広く共有していくこと。それは時にアートとしての問いかけにもなり、また時には地域の人々とのワークショップや、建築デザインの提案という形にもなります。

こうしたアソシエイションが形成されてきた遠因は、かつて井出が仲間とともに東京湾で（こっそり）経営していた水上バー「L.O.B.」。それを発端に徐々に有志が集まりはじめ、2004 年、品川区・港区を対象とした「Canal Cruising Map」の制作を期に、正式に結成されました。これまで数々の企画航海、BankART Studio NYK でのイベント、手漕ぎボートで運河をめぐる E-Boating Party など、水上経験の様々な形を模索しています。

Life on Board Ⅱ-13号計画の経緯

BOAT PEOPLE Association

Process
of Life on Board Ⅱ-13

横浜トリエンナーレへの参加をきっかけに動きだし、トリエンナーレの終了後も止まることができずに漂流していく運命にあるのが、Life on Board Ⅱ-13 号計画だ。ここでこれまでの経緯を振り返る。2005 年 11 月現在、次なる停泊地は絶賛捜索中。

Life on Board 116 号

いわゆる初代 L.O.B.。山下埠頭で行われる横浜トリエンナーレで、艀を使ったことができないか。キュレーターからの打診で L.O.B.2 号のプロジェクトがはじまる。

係留申請

7 月に入り、本格的な係留の調整。事務局の絶大なる協力により、比較的スムースに進むも、調整先は埠頭センター、はしけ組合、近隣各事業者、港湾局、海上保安庁、国道交通省など多方面に。たっぷり 1ヶ月半以上かかる。

現地調査

山下埠頭の艀は巨大。自分たちで作り込むには手に余る、ということで東京でベースとなる艀を探すことに。

曳航

ようやく係留許可の目処がたち、いよいよ 13 号の曳航。8 月の強烈な陽射しに妬かれながら。

横浜が見えた！

一風かわった作品搬入風景

?

2006 年、L.O.B. Ⅱ-13 号はどこでどのような場所になっていくのだろう？

企画会議

春から企画を開始。以降毎週のように集まり議論を繰り返す。それはどんな空間か、トリエンナーレ以降はどうなるのか。議論は最初から漂流し、最終的にも漂流していくことに。

13 号を発見

潮見の清掃業者が小型艀の処分を検討しているというので見学に。13 号との出会い。

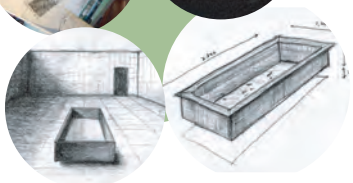
Life on Board Ⅱ-13号計画

制作

台風を避けるため新山下に係留し、制作開始。たくさんのボランティアスタッフの方々にサポートしてもらいながら、毎週末ごとに作業。ビニールハウスの建設と砂利の運び込みは、特にハードワークだった。

設計

13 号の実測を経て設計も本格化。屋根の構造が最も難しい課題に。



墨屋宏明

シンクタンク勤務　システムアナリスト
横浜トリエンナーレ 2001,2005　ボランティアスタッフ

夏の海のシーズンになると、僕の地元の葉山の一色海岸には海小屋ができる。仕事が早く終われば、この季節は寄り道もせず、ビーチサンダルに履き替え、夜の海の家に行く。真っ暗な砂浜につくとそこには、薄明かりの中、海の家がまだやっていてビーチで生演奏が聞ける。休日の朝には、朝食サービスなんかもあり、犬の散歩、ジョギングを終えた地元の人が、朝からのんびり海を眺めながら食事をしている。昨年から海小屋は朝のヨガや太極拳のワークショップも始めたようだ。
葉山の海小屋は夏に生活の中に完全に溶け込んで秋になるとやはりあたりまえのように解体される。
今年の秋、もうひとつの海小屋に出会った、山下埠頭に停泊する鉄の艀ＬＯＢ13 号。ポートピープルと一緒に、夏の日差しが残る山下埠頭でビニールハウスを組んだとき、海の家ができる感覚と同じものを感じた。
この鉄の海の家ＬＯＢ13 号が、トリエンナーレの会場を出発し、あなたの家のすぐ近くの水辺にある日現れ、あるときは、古本カフェあるときは、バー、ライブハウスになり、最先端の現代アートを運んでサーカスのようにまたどこかの水辺へ消えていったら。その期間中、そこに住んでいるビジネスマンはきっと毎日仕事を早く終えて、ＬＯＢ13 号の新しい変化に富むサロンの中で、新たなビジネスプランが生まれるかもしれない。

坂倉 杏介

慶應義塾大学
現代美術、空間実践

岸壁から Life on Board Ⅱ-13 号を眺める。その鉄の塊がうねりに揺すられる様を見るのは、事物を対象として捉える、足場を持った揺るぎない視線だ。
だが、ひとたび艀の内部に移動するなら、それは途端に心許ないものに変わる。身体が揺れと同期していくにつれ、それまで対象だったものは環境に溶け拡がる。外部から眺めた時には対象との距離を定めてくれた足場と事物の輪郭線はもはや消失し、そば立つ波は見えず、ただ遠景が揺らぐのみ。揺れているのは、あちらかこちらか。リアリティの重力が下がり、常識が岸壁から剥がれはじめる。科学、言語、精神、社会といった無限定に広がり得ると感じるものにさえ、この艀から眺めるような外部が存在するのではあるまいか。ならば我々の常識とはなんと根拠の薄弱なことだろう。しかし他方、それを外から見る視点を持たない以上、この内部こそがやはり全体なのだ。従って当面の必要は、内部にありながら、どうにかそこに別のバランスを持ち込むこと。改めてデッキへ上り、海を眺める。陸と水との境界面に位置せざるを得ないこの装置は、さらに、ここではないどこかへと志向する動きを孕む空間である。現実社会の一部を構成しながら、計画なき計画という空白が都市を漂う時、そこに流れ込むものは、どんな種類であれ創造的な何かに他ならない。
Life on Board Ⅱ-13 号とは、世界と世界の外側との関係を指し示す装置であるとともに、世界の内部を漂流していく空間だ。視点と地点の絶えざる移動は、現代の都市生活で麻痺しかかった五感とコミュニケーション形式を、幾ばくかは健全に保ってくれるだろう。陸と水を分かつのではなく、境界を不可分にしていくことが水辺の文化だとするなら、それを紡いでいくのにこれほどふさわしい空間装置はない。

井出 玄一

NPO 法人地域交流センター研究員
地域プロジェクトコーディネーター

はじめてバージ船というものに関わったのは、2000 年から 2002 年まで、東京の芝浦運河で水上バーをやっていた時でした。
当時のぼくは、渋谷や原宿といった東京の街がどんどん幼稚化しているような気がし、一方で天王洲やお台場といった商業色に強く染まったウォーターフロントの大規模開発にも全く興味が持てませんでした。東京のどこかに、大人が楽しめる、地に足が付いている新しい場所を探したいと思い、日々オートバイでさまよい歩いていました。そんな時通りかかったのが、倉庫街のはずれに船が浮かんでいる芝浦の運河でした。本当にユニークな場所でした。そこに繋がれていた艀舟（バージ船）を見て、その怪しさ、素材感、空間の強烈さに魅了されました。早速船の所有者に掛け合い、バージを一隻貸してもらい水上バーが実現しました。そのバーの名前が Life On Board です。
今回横浜トリエンナーレでは、奇しくもアート作品として実現した L.O.B.II-13 号は、ぼくにとっていろいろな意味で、初代 L.O.B. を考え直すきっかけになっています。初代 L.O.B. は口コミで広がったうわさが人を呼び、週末はかなりの賑わいを見せていました。せまい船内には人が溢れていましたが、肩を並べていた人々は自然と隣のテーブルの人と会話を始めるのでした。それはある意味で不思議な光景でした。都市に欠如していると言われている、ごく普通の「コミュニケーション」が、この怪しげな船内では可能になるのです。いわば「コミュニケーションツール」としての船であり、「水上経験」の可能性というものを強く感じました。これは都心の店舗や公共施設ではめったに味わえない感覚でした。
そんなことを考えながら、他のメンバーからのいろいろな影響を受けつつ、ぼくと BOAT PEOPLE は漂流しています。行き先はおぼろげながら見えてきた、かもしれません。

山崎 博史

鹿島建設（株）建築設計本部に在籍
一級建築士、２級小型船舶操縦士

L.O.B の水辺活性化の可能性

移動可能なこと。耐荷重性に優れること。リサイクルであること。BARGE Conversion は計り知れない可能性を感じさせます。アムスやセーヌに出来て、東京で出来ないはずはありません。LOB は安価に水際の実験的な試みを提供するツールなのです。ちょっとした法規制の調整や住人意識の変換で、即日実行可能なのです。

■東京都運河ルネッサンス構想の一環として

Case Study1：八潮京浜運河緑道公園の使われていない水上バス乗場、ポンツーンを利用して係留。運河沿いの公園に東屋や海の家的キオスクとして設置。カフェ・LIVE・ギャラリーなど、多様な展開が可能。防災機能を併用した施設にすれば、移動可能な防災拠点となる。

Case Study2：芝浦アイランドの船溜まりを整理し、艀を数隻係留、BARGE village を形成。

屋台村のごとく、水上に賑わいと競争を自然発生的に作り出し、新しい街と既存の街とのコミュニケーションエリア、キャナルカルチャーの情報発信基地となる。移動可能なため、店舗の入れ替えは一晩で可能。また、新マンションの共用ラウンジとしての利用も可能では？

■横浜市ナショナルアートパーク構想の一環として

Case Study3：横浜 Bank Art studio NYK 前の運河に係留。水上スペースを提供。期間限定で係留するも良し。

Case Study4：横浜象の鼻地区に数隻係留。

BARGE village を形成し、横浜港湾カルチャーを発信。アートを主体とした、海の家的プログラムを導入し、自然発生的な展開を誘導する。

藤田 雄三

都市プランナー

昨年実施した運河マップの調査を通して、水際が手摺りや倉庫に囲まれ日常的な利用には敷居の高い境界となってしまっていることを再認識した。逆にこのような境界を取り払うことで有効に使えそうな水際も多く存在していることも発見した。一方、周辺の倉庫街には生活や文化のインフラが十分にないまま、新しいマンションの住民が大量に流入し始めている。運河を含めこうした水際を人々が使いこなすことが「まち」の将来、あるいは私達個人の生活に大きく影響する。

バージ船を改装した L.O.B Ⅱ はこうした水際を使いこなす一つのツールであり生活空間となりえる。しかしこれらの係留された継続的に利用可能なものを「水上空間」と定義するなら、「水上空間」は限られたエリアの限られた条件でしか成立しないのが現状である。

どんな形であれ L.O.B Ⅱ を水際に係留することは「水上空間」を広く展開する上でのトリガーとなる。

こうした「水上空間」を僕らがあえて「浮動産」と提唱しているのは、単に社会実験や公共空間として実現させるだけでは生活に根付く利用が制約されてしまうことへのアンチテーゼでもある。より積極的に社会・経済システムに位置付け、多様な人々のモチベーションが水際で容易に展開されれば、都市生活を豊かに変える力となる。

今回、L.O.B Ⅱ はなるべく簡易に、そしてほぼセルフビルドにより改装した。これは「浮動産」をハードとして仮設的に実現させることが可能であり、バージ船がリノベーションに対し非常にフレキシブルでローコストに成立する「浮動産」のプラットフォームであることを意味する。そう、「浮動産」は移動可能であり、置かれる場所により変幻可能な環境適応型の空間なのである。

まずは作品である「水上空間」L.O.B. Ⅱ を「浮動産」に生まれ変わらせましょう。

岩本 唯史

建築家

日本の河川や港湾はなぜこんなに私達の生活から遠ざかってしまったのでしょうか？

私が生活する東京都中央区には、亀島川という都市河川があります。都心部に近接していることに加えて構造的に堤防が低く水が他の河川に比べて近いように感じられ、運河としてつくられた歴史をそのまま感じさせる河川です。しかしながら、このような特異な河川においても人々の活動が感じられない他の河川と同じ状態になっています。それはなぜなのか？

それは水辺が私達のものではなく、他のだれかのものであるように感じられてしまうからではないかと私は考えました。水辺を歩いても、都市の裏側を隠密行動しているように感じられ、例えて言うのであれば、学校の裏庭で先生の目を気にしながらデートをしている生徒の気分とでもいいましょうか。

このようになってしまった原因にはたくさんの複合的な要素が考えられます。歴史的な背景、機能的な問題、産業的な背景、水害への不安、意識の問題、汚染の問題などなど。これらの問題はそれぞれに解決しなければならないのかもしれない。しかし、それをも簡単に超越してしまえるような水辺の使い方はないのでしょうか？

　横浜トリエンナーレに出展した、この建築でも船でもない物体（LOB Ⅱ-13）にはそのポテンシャルがあると考えています。しかし、これをアートイベントの形をとらずに、都市のなかに水辺の有効利用の起爆剤として実際に稼動させるためにはまだまだ多くのハードルがあるのも事実です。

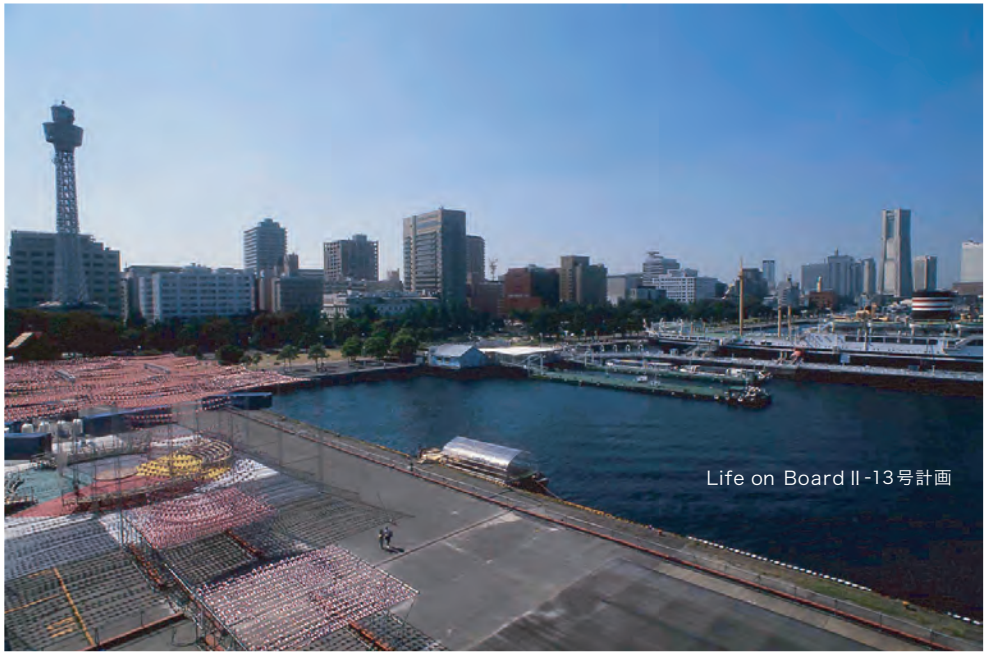
カフェや映画館、劇場や水上温泉、カヌー乗り場、レストラン、ホテル、店舗、ギャラリー、体育館。水上にあることでウキウキするような用途の数々。これらが近い将来、東京湾のあらゆる場所でできるようにしたいと思っています。そして、都市の多くの部分が水辺を意識せざるを得ないようになるのではないでしょうか。かつての東京湾がそうであったように。

Symposium on Board

水上シンポジウム

都市の浮動産「L.O.B. Ⅱ-13号」、ポスト・トリエンナーレのシナリオ

2005年11月27日(日)
13：30〜18：00
横浜トリエンナーレ 2005 BOAT PEOPLE Association 展示内



「L.O.B. Ⅱ-13号」は、都市の浮動産。トリエンナーレ終了後も東京湾内を移動しながら、その土地の文脈に応じて様々に形を変える、水辺文化と地域コミュニティのプラットフォーム。都市の水上経験を生み出してきたBOAT PEOPLEAssociationが提案する、新しい水上装置のひとつだ。

近年、都市の水際をめぐる状況は目まぐるしく動いている。湾岸地区の住宅開発で水の近くに住む人の数はますます増え、これまでは産業、運輸、防災のインフラとして利用されてきた都市水面でも規制緩和の動きが進んでいる。しかし実際は、行政が旗を振るだけでは物事は動かず、企業や地域の努力だけでも多様な利用は進まない。多様なアクティビティが流入するには、法規制や利用者の意識などのハードルがまだまだ高いのが現状だ。

さて、こうした状況のなか「L.O.B. Ⅱ-13号」は、水際のアクティビティをどのように切り拓くことができるのか。従来は海水浴場のサービス施設だった海の家が、地域生活に根ざしたコミュニティスペースとしてその意味を本質的に書き換えはじめているように、「L.O.B. Ⅱ-13号」が都市における水辺の生活シーンを書き換えていくことが可能だろうか。そしてそれはどのような形になるだろうか。港湾行政、デヴェロッパー、海の家やマリンレジャー、アートプロジェクト、様々な視点から、その意義と方法論を考える。

Time Schedule

プロジェクト紹介　13：30〜14：30

「Life on Board Ⅱ-13号計画」の経緯　BOAT PEOPLE Association

パネルディスカッション　14：30〜16：30

都市の浮動産「L.O.B. Ⅱ-13号」、ポスト・トリエンナーレのシナリオ

●パネリスト

田久保雅己	マリンジャーナリスト会議代表、KAZI編集長、（株）舵社常務取締役
難波　喬司	国土交通省関東地方整備局空港港湾部長
光冨　正敏	東京都港湾局東京港防災事務所長
平生　進一	三菱地所（株）住宅開発事業部商品企画部長
芹沢　高志	P3 art and environment、横浜トリエンナーレキュレーター
村野　義哉	海小屋MANAオーナー

●モデレーター

井出　玄一	BOAT PEOPLE Association

BAR ＋ LIVE ＋ PAINTING　17：00〜18：00

パネルディスカッション終了後は、懇親会を兼ねたBARタイム。
KAZZさん、師岡貴文さんによるライブ＋ライブペインティングも！

BOAT PEOPLE Association
http://boatpeople.inter-c.org/13.html