

國府理さんのこと

小吹 隆文(アートライター)

私が國府理さんの作品と初めて出会ったのは、1994年に京都のアートスペース虹で行われた彼の個展である。その前に、1991年の『tabula rasa』(京都市四条ギャラリー)と1992年の『アート・ナウ'92』(兵庫県立近代美術館)でも作品を見ているはずだが、記憶が定かではない。

アートスペース虹の個展で國府さんが出品したのは、一人乗りの電気自動車だった。《KOKUFUMOBIL》と題した乗り物シリーズの一つである。芸術作品というよりもプロダクトと呼んだ方がしっくりくる出来栄で、「個人でこれだけものが作れるのか」と驚いた記憶がある。國府さんも気が乗っていたのか、画廊前の公道で少しだけ実走を披露してくれた。軽快に走るその姿を見て再び目を丸くした。

次に印象深いのは、2007年に大阪成蹊大学芸術学部ギャラリーで行われた個展だ。この展覧会では、それまでの國府さんの仕事を概観することができた。中にはヘルメットの後頭部にファンを装着して歩行をアシストする装置など、ナンセンスなものもあった。当時私はパナマレンコという海外の作家を知ったばかりで、その科学技術と詩情が融合した世界に魅せられていたのだが、國府さんにも同種のロマンを感じていたように思う。

また、國府さんが「HAAS PROJECT」という、ソーラーカーによるアメリカ大陸横断プロジェクト(1999年)に参加した時のことも印象深い。それが芸術表現か否かではなく、彼の行動が芸術家の自由な精神を体現しているように思えたからだ。また、このプロジェクトは日々インターネットで進捗を発信しており、前年にパソコンを購入したばかりの私は興味津々で彼らの行動をフォローした。時代の変わり目をひしひしと感じる経験だった。

その後も私は、機会があるごとに彼の作品を見続けた。軽自動車の車内を冷蔵庫や熱帯雨林に変えてしまう作品、軽トラックのCO2排出量を可視化した作品、ひっくり返した自動車の底部に苔を植えた作品など、どれも印象深い。そして、2008年の『大阪・アート・カレイドスコープ2008』で発表した立体作品《ROBO Whale》辺りから、彼の作風は明確に方向転換したように思う。それは、潜在していたエコロジー志向の前面化、無邪気な少年の夢の追求から科学技術の負の側面を凝視することである。

ところで私は、芸術家の政治的メッセージや世を憂う発言に若干の不信感を抱いている。若い頃はそういうのが格好いい、勇気があると思っていたが、大人になり年齢を重ねるに連れ、実際の行動や負担を伴わずに外野で一時的に騒いでいる人が多いことに気付いたからだ。「芸術家は炭鉱のカナリヤなのです」。なんて都合のいい言葉だろう。私はカナリヤではなく、一度コミットした問題に対し責任を持って関わる人を信用する。

國府さんのキャリアは、まさに態度表明そのものであったと思う。2000年代後半になると彼の名は関西以外でも知れ渡るようになり、遠方の展覧会などフォローできない機会が増えたのが残念である。それでも関西での個展や、『六甲ミーツ・アート 芸術散歩2010』『同2013』『あいちトリエンナーレ2013』などで彼の作品を見ることができた。中でも、2012年に発表した《水中エンジン》は、東日本大震災後に起きた福島第一原発の事故に言及した作品であり、同年に国内で発表されたあらゆる作品の中でも特に重要なものではないか。また、2013年に西宮市大谷記念美術館で行われた個展の際は、遂に彼の仕事が美術館で評価される時代が来たと、長年のウォッチャーとして喜んだ次第である。

不幸な事故により、國府理さんのキャリアは未完となってしまった。本当に残念でならない。とはいえ、彼が蒔いた種は確実に日本のアートフィールドに着床していると思う。後に続く世代からどんな芽が出て花が咲くか、期待をしつつ気長に待ちたい。