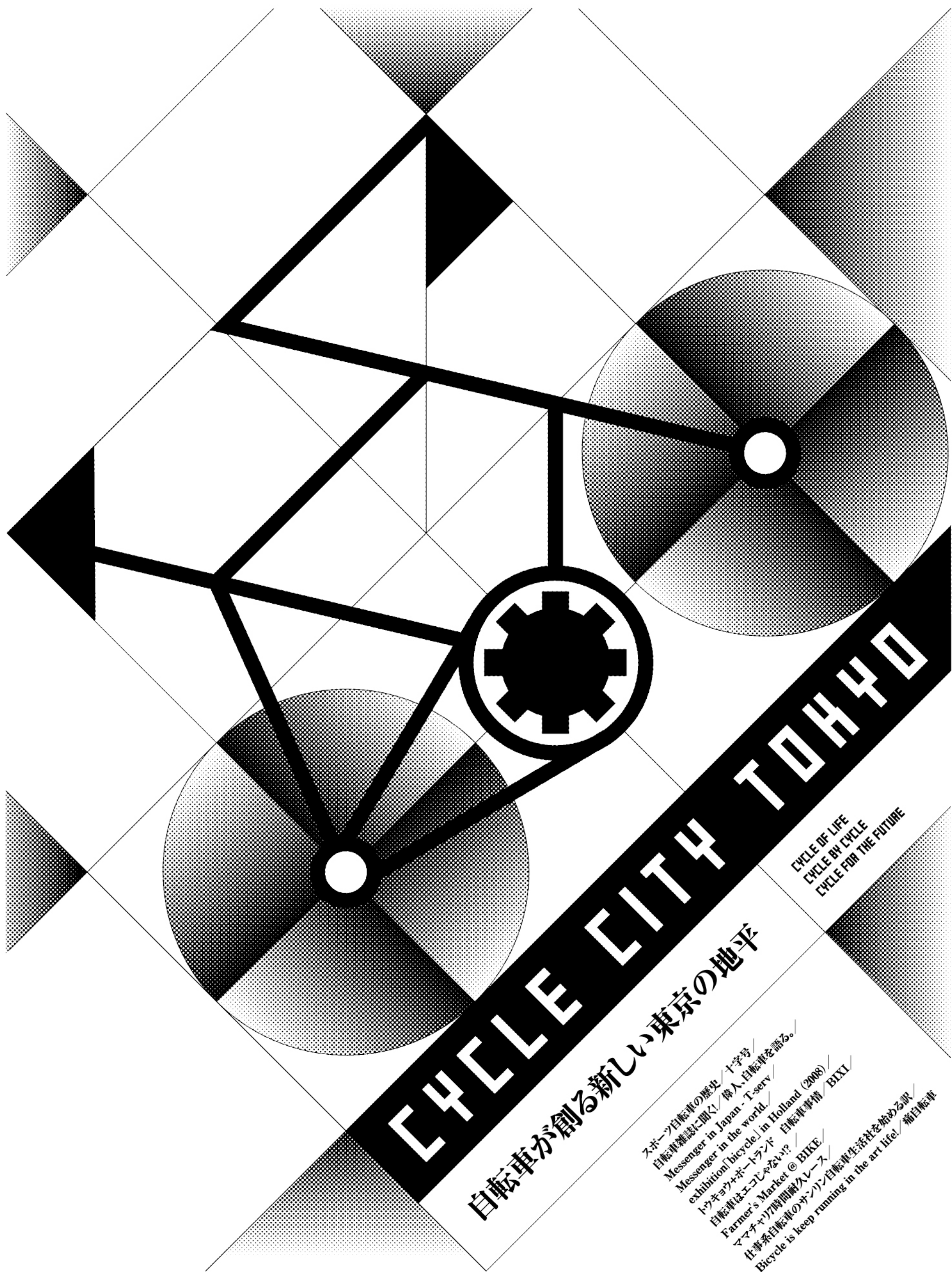






現在、世界では金融不況、地球温暖化、人口爆発、食料危機などが起き、それに伴い経済の潮目も変わったといわれています。

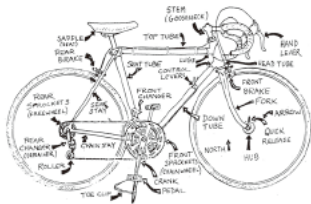
これらは産業革命以降、経済を拡大し消費することが発展の原動力とされるなか、エネルギーを無限に使ってきたことの帰結です。消費エネルギーを抑え、文化のエネルギーと創造の力で世界を変え、人々の生活を考える、本当の人類の英知が必要な時期が来たといえます。

TOKYO DESIGN FLOW ははこのような問題意識のもと、都市の状況や人々のライフスタイルそのものをデザインの対象としてとらえ、それら全てのデザインを覆う傘となり、大きな流れを創り出す運動体となることを目指します。

TOKYO DESIGN FLOW は一つの事象を表すものではありません。

東京を中心にデザインを取り巻く状況を、マンスリーイベント「LAST THURSDAY」をはじめとするリアルイベント、ウェブサイト、紙媒体などを通し情報を発信していきます。

Design & philosophy



モノは流れ、社会は循環する。

生々流転、生きているもの全て、お互いに助け合って、流れる様に生きている。

歴史は30年ごとに小さく循環し、1968年思想が前世紀末に再度注目され、10年かかって現実化されてきた。

68年、政治経済体制の革命のみならずインターネットの始まりや、DJという音楽のジャンルが始まり、サーフボードはショートボードになり、漫画が認知された。

そして現在、2009年、社会は果たしてサイクルゲームの様に大きな革命、いや社会改革と価値観の変化が訪れてきた。

近代の産業は全て原材料を製品化し流通させ使用し、そして破棄してきた。

そのなかで搾取や利益の取り方が入り組んできていた。

商品の生命はここで終わってきた。

しかし今求められているのは第二の資源としてモノを再生し循環させることだ。

それには東洋の叡智により、あるいは文化により新しく価値をもって蘇らせること。

モノのライフサイクルを新たに作ること。上下の関係でなく、流れて循環させる関係を至る所に作ること。再生の渦を起こすこと。

戦後日本は自転車の生産が100万台もあった。

戦前は英国、ドイツと共に世界の自転車産業を牽引してきた。

しかし50年以降、急激に自動車にシフトし、自転車産業から撤退した。

しかし移動の手段としてもライフスタイルとしても自転車は注目されてきた。

ここで僕らは此の自転車に再注目すると共に、此の歴史の循環、デザインや文化のサイクルについてラップさせてみようと思う。

農やライフスタイル、自転車と自動車、周りに在る全てのものを循環させて考えてみようという試みだ。

そうすることに由って違ったものが見えてくる。

どうもー。元気？うんうん、いや意外にこのコーナー続けて！って声が殺到している夢を見たんだよね。夢でそんな殺到しているってことは、やっぱ続けるべきかなー、と思ってさ。今回のpaperのテーマはズバリ「cycle」なわけ。「自転車」や「循環」とかいろいろな角度からこの単語を切り取って行くわけよ。ま、そんな話はさておき、最近どう？忙しい？え？ストーキングされてるって？マジかよ！？ちょっと僕にガツン！と言わせてよ、そいつに。ガツン！って。なんてやつなの？穴田ってやつ！？穴田さんかあ。珍しい名前だねー。え！？名前じゃないって？アナタ？... って、つまり、僕？... ガツン...



MAT.



Cycle City Tokyo

Cycle City Tokyo

自転車が創る新しい東京の地平

人類の歴史において移動手段というものは、その進歩に最も心血が注がれたものの一つである。

現代において一般的に個人が所有できる移動手段のなかで、一番便利なものはおそらく自動車であろう。

しかし今、自動車の売れ行きは伸び悩み、自動車メーカーは軒並み赤字転落、果ては倒産という結果に陥っている。

逆に都市生活において自転車のプレゼンスは増す一方である。そこには環境問題や個人の健康志向といった背景もある。

けれど、自転車の魅力はそれだけではないように思える。本質的に、人間の根源的に惹き付ける何か。

走るよりも早く、自動車よりも俊敏に。風や空気の乾湿を自分の身体で感じる。こげばこぐほど遠くに行ける。

自転車に向き合えば、そこには哲学や思想も生まれる。

都市生活者と自転車の関係性はどんどん広がっていく。

自転車からコミュニティが生まれ、生業が生まれ、そして都市に血が巡っていく。



Night Pedal Cruising

自転車乗るのにコンセプトはいらない

東京の夜をみんなで自転車で走ったら気持ちいいんじゃない？という単純かつ純粋な理由で始まった、「LAST THURSDAY」と同日開催の都心直下型ノンジャンル系お気楽マンスリーグループライド「Night Pedal Cruising」。実際、夜の東京は車も少ないし、夜景は綺麗だし、風も気持ちがいいしサイコーです。去年の8月からスタートして、今年の5月には第10回を迎えたNight Pedal Cruising。今後も東京の夜を自転車で回り続けます。



Cycle City Tokyo



Safety Bicycle

セーフティ
いまの自転車の原型。空気入りタイヤとチェーンが特徴。

近代自転車の系譜

前車輪が大きい「オーディナリー（日本ではダルマ自転車）車」に取って代わり、前ギアと後ギアをチェーンで結ぶ駆動方式を使用し、空気入りタイヤが発明されたことにより出現した「セーフティバイシクル」以降、現代までの自転車の系譜。

日常車

チェーンカバー（黒いやつ）が付いた。ハンドルの下ロップではない。泥よけが付いている。ブレーキも付いている。ハンドルとサドルが同じ高さ。



ライトウェイト

泥よけとドロップハンドル。後ろのギアがない。スポーツ自転車の原型。



運搬車

郵便屋さんがついている自転車。泥よけ、チェーンカバー、後輪に大きなキャリアが付いている。タイヤも太い。後輪にスタンド（自転車立て）が付いている。



実用車

女性用の自転車として作られた。ママチャリの原型。



小径車

図はモルトン自転車。折りたたみができるタイプも。



英国クラブモデル

泥よけとブレーキが付いている。ギアはまだついていない。



多段ギアロードバイク

後ろにギア（ディレーラー）が付いた。ギアのシフトレバーがフレームに付いている。泥よけも無い。ドロップハンドル。ブレーキつき。

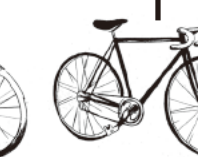


シングルギアピスト

トラックレース用。ブレーキがない。後ろのギアもない。泥よけもない。無駄なものが無い。サドルの高さがハンドルより高く前傾姿勢が取れる。

アルビニズム

山遊び用。タイヤが前の3つにくらべて一番太い。



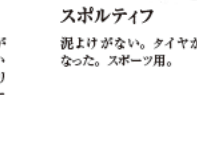
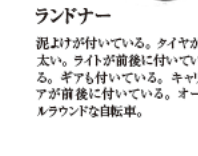
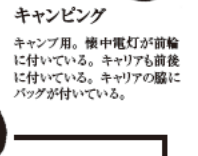
十字号

フレームの形とハンドルの形が特徴的。スタンド付き。



ハイラザー（チョップバー）
アメリカで生まれた。背もたれが付いて前輪が小さい。

マウンテンバイク
山遊び専用自転車。タイヤ極太。ブレーキがディスク。



三輪自転車

前に大きなカゴ。ヨーロッパでは子供も載せる。デンマークのスコット「クリスチャニア」発祥で「クリスチャニアバイク」とも言う。



ママチャリ

ザ・自転車。
日本の自転車の大多数はこれ。



BMX

オフロード用。前のギア（ペダルの付け根の）が小さいです。長距離乗るとかなりしんどい。これもアメリカで生まれた。



ミニスポーツ

タイヤが小さい。ドロップハンドル。ギアが付いている。



クロスバイク

街乗り用。マウンテンバイクとロードバイクの中間。ハンドルがバーハンドル。サドルとハンドルが同じ高さ。タイヤが若干太い。



ロードバイク

長距離ロードレース用。タイヤが細い。サドル位置がハンドルより高い。ドロップハンドル。泥よけなし。



競技用ピスト（トラックレーサー）

フレームがカーボン製でエアロ形状。サドルの位置が置高い。ブレーキが無い。ドロップハンドル。



街乗りピスト

ギアがない。ブレーキが付いている（ココ重要）。泥よけがない。タイヤが極細。サドルの高さがハンドルより高い。ドロップハンドル。



スポーツ自転車の歴史

ピスト乗りは自転車のホモ・サピエンスを体験する。

text: 荒井正 (絹自転車製作所)

人類の共通の祖がホモ・サピエンスだとすれば、近代自転車の共通の祖先は「セーフティ」と言えよう。セーフティ以前の自転車は「オーディナリー（日本ではダルマ自転車）」と呼ばれ、ハイスピードを追求し前車輪を大きくしても、乗る人間の脚の長さが限度で限界があり、またサドルの位置が高くて安定性が悪く、乗りこなすのに大変苦労したようだ。

1879年、イギリスのローソンが前ギアと後ギアをチェーンで結ぶ駆動方式を発明。この方式を利用して1885年にジョン・ケンプ・スタンレーが“ローバー型安全自転車”を発売し、これが“セーフティバイシクル”と呼ばれ、現在の自転車の原型となった。オーディナリーとセーフティは優劣を競い合ったが、安全性、スピード、走行性能など、いずれの面でもオーディナリーは劣り、やがて消滅することになった。

1888年には、アイルランドのジョン・ボイド・ダンロップが空気入りタイヤを発明。これによって自転車の乗り心地とスピード化が格段に向上し、自転車は急速に進歩した。ちなみに、“BICYCLE”の語が商品名として登録されたのは1869年で、この

頃から自転車をバイシクルと呼ぶようになったと考えられている。1900年頃まではフリーのギアがなかったので、自転車は固定ギアだけだった。

20世紀になるとイギリスではサイクリングクラブが多く作られ、クラブランが開催されるようになる。郊外まで出かけ、そこでサドルバック、泥除けやライトを外しタイムトライアルレースを行った。この自転車が「クラブモデル」と呼ばれるようになる。変速機が普及していない頃は、郊外まではフリーギアを使い、タイムトライアルでは固定ギアを使用した。この交換はWコグ（両側にギアを付けられる車輪）を左右入れ替えて行い、今のピストでも使われている。次第にレースとサイクリングの境界線ができ始め、フランスでは多くのサイクリングスタイルが生まれ、専用車が作られた。「スポルティーフ」、「ラウンドナー」、「キャンピング」などが代表的なモデルだ。

自転車で超人的な距離を走る過酷な耐久レースにも人々は熱狂した。特にフランスは国が広大で様々な長距離レースが行われ、ツール・ド・フランスを頂点とするロードレースが広がった。この自転車も当初は

クラブモデルと大差なく、変速機が無いため登り坂になると、自転車から降りてWコグの入れ替えをしていた。その後、機材やサポートの進歩により現在のロードバイクに進歩した。

そして現在、進化した自転車ではなくピストに乗るということは、機能的に大差のない自転車の祖「セーフティ」を体験することなのかも知れない。



「日本発の自転車デザインの変遷」

～ History of Japan design for bikes ～

開催：2009年7月10日（金）～2009年7月26日（日）
※月曜休館（月祝の場合翌休）
時間：11:00～19:00 ※最終日17:00まで
場所：IID GALLERY
主催：絹 自転車製作所
協力：片倉工業株式会社、5LINKS、IID

三菱十字号

text：黒崎輝男



戦後の日本の自転車は三菱十字号から始まった。第二次世界大戦の敗戦により日本は飛行機や軍需産業から完全に撤退せざるを得ない状況になった。三菱重工では零戦や一式陸上攻撃機を設計していた設計技師本庄季郎に、余った使い様のない航空機用のジュラルミンを使って自転車を開発することが命じられた。

ゼロファイターに対してワンボマーといはれる一式陸上攻撃機はそれまでの予備ガソリンタンクを使わず、両翼のなかにガソリンを入れることにより飛躍的に航続距離が伸びて、戦争初期には英国の旗艦（フラッグシップ）Prince of

Walesを撃沈させて、大いに名声を博した。そのとき日本軍は戦争に勝つのではないかという幻想のもと大鑑主義に走り、戦艦大和や武蔵を作ることに向ったようだ。一方連合軍は飛行機が戦艦を撃沈するという事実を目の前にして、航空機主体の戦いに方向を変えた。

ボクの大叔父（祖母の兄）で或る、ボクがキロおじさんと言っていた此の天才科学者は何でも人と違ったことをしないと気が済まない人で今まで流体力学や飛行機を作っていたのに自転車を考え始め、数々の新しい技術考えた。まずフレームの構造を直角にした、十字号とは其処から取られたとおもはれる。しかし三菱はあまりにも大企業であり自転車産業に進出して行くには大きすぎた。その後本庄技師はトヨタ7という車の流体力学や、ボクの為に風を作ってくれたり大学の教授に成ってもハングライダーを作ったり無邪気な航空少年として一生を終えた。

僕らはこういう何でも面白いことをやってやろうという精神でこれからの自転車を包む社会を考えて行きたい。ついでにボクは小学生時代毎週末このキロおじさんと植物採集に行った。2人で新種の八重のキンボウゲを発見したとき子供の様に大叔父さんが喜んだ。今の日本にかけているのはこうした受験勉強におかされてない無邪気な科学少年の力だと思う。これからの社会の為に。

Cycle City Tokyo

自転車雑誌に聞く！

最近の自転車まわりの環境や意識の変化を聞ければ、自転車を見つめ続けている雑誌が一番。ということで、創刊40数年の歴史を持ち、日本で最初の自転車雑誌である『ニューサイクリング』と自転車の楽しみ方にファッションやエンターテインメントの要素を取り入れ独自のポジションを築いている『バイシクルナビ』の二誌に話を聞いてきた。

text:堀江大祐 (Media Surf Communications inc.)



『New Cycling』編集顧問 中堀剛さん

中堀さんと『New Cycling』（以下、NC）の関わり方は？

2001年に今井彬彦さんという元編集長で、その後もNCの編集顧問をされてい

た方が亡くなりまして、その後自転車にあまり強くない方が経営されることになったんです。そこで古株の読者やNCの流儀を知っている人たちの代表として、当時の



『BICYCLE NAVI』編集長 河西啓介さん

どのような経緯で創刊されたのでしょうか？

もともとは車の雑誌で『NAVI』というものがあまして、それは従来の車の性能とかハードの面ではなく、私たちは「ソフトウェアの視点」と言っていたのですけど、楽しみ方や社会的な観点から車を掘り下げたものです。その流れを汲んで2000年の6月に創刊したのが『BICYCLE NAVI』（以下、BN）なんです。この時期はまわりの自動車好きの人たちのなかで、自転車も好きという人たちが実感として増えてきた時期でした。編集部

のなかでやりたい人間が集まってきて作ってみたのですが、意外と思っていた以上に反響があって、それから季刊で出版していくようになりました。当時は今よりも社会派な渋い作りでした。その後、ファッションやエンターテインメントの要素も充実し、見て楽しい、かつ自転車の社会的な側面も取り上げる自転車雑誌として独特のファン層ができてきたように思えます。私は2003年から編集長になって、2006年には季刊から隔月の発行になりました。

読者はどんな方が多いのですか？

読者層としては40代の方が多いですね。私たちが考えている対象読者も30

連載の雰囲気伝えるために私が編集顧問をしているというわけなんです。創刊は1963年1月で、最新号で547号目になります。70年に『CYCLE SPORTS』が創刊するまでは日本唯一の自転車雑誌で、歴史は一番古いことになります。私が関わるようになったのは、70年代の終わりころからでした。

どんな内容になっているのでしょうか？

私たちの世代は旧来の伝統的な日本のサイクリングの最後の世代なんです。次の世代はスポーツサイクリングが主流です。エコやヘルシーということで、大人になって高い自転車を買って、自転車を「バイク」と呼ぶ世代ですね。私たちの世代は昔ながらのサイクリングというか、自転車に乗ったハイキング、自転車旅行が好きな自転車マニアです。私はそれを「定量的」と「定性的」と分けています。「定量的」はタイムや順位で、どれだけ速く走れるかというレースごっこが主流な私たちの次の世代。場所から場所までをどれだけ速く走れるか。「定性的」は私たちの世代で、その場所でどれだけ遊べるかが一番の楽しみ方です。後者がNCの読者になります。どんな自転車に乗られるのですか？

私たちが乗るのはランドナーといって、

いつでもどんな状況でも走れるオールラウンドな小旅行車です。みんなオーダーで、スタイルは70年代で止まっていますが、史上最強のツーリング車を作り続けているんです。ジェット機があるのに今でもプロペラ機をチューンし続けている、というの分かりやすいかもしれません。速く走るのではなく、地図を止まって見ながら、食事その土地土地で美味しいものを食べて、宿泊は旅館でします。本来のサイクリングは峠越えが主流で、行き先によって自転車を変えています。昔と変わったこと言えば、道路が舗装が整備されているので、タイヤがだんだん細くなってきていることでしょうか。ここ数年での読者数に変化はありますか？

最近、読者は増えているようです。スポーツ自転車ではないな、と思った人が興味を持つようです。最新のものとレトロなもの、追いかけるのであればレトロなものの方が選択肢が多いですし、しっとり自転車で旅行するのが大人の趣味としては合っているのだと思います。読者も40代以上の方が多く、街中よりも地方を好み傾向もあるでしょう。これからのNCの方向性は？

「定性的」な趣味の側面が強い本来的なサイクリングは、「自分が行きたいところに行く」ものです。スポーツとしてみて、「定量的」なレースごっこは、タイムや順位など魅力がわかりやすいですが、誰かに教わったもの、誰かがセッティングしたものをなぞっているだけのような面があります。そうではなく最新ニュースとは無縁ですが、自立したサイクル・ツーリストとして自転車を楽しむことができる人がNCを通して増えてくれるいいですね。それと、スポーツサイクルが増えることで、問題も出てきます。批判すべきはしなくてはならないですし、警鐘を鳴らすことも必要です。「自転車界の良識」としての役割も果たしていければと思っています。



New Cycling
1963年1月創刊
月刊
www.new-cycling.co.jp

の文化だと思いますが、歩道を走るママチャリでした。けれど、今では車道を走るスポーツバイシクルをよく見かけますし、ヘルメットを付けている人も普通です。これは存在が認められてきている証拠だと思います。それに、やはり移動手段として、自転車はエコロジーだし、ヘルシーだし、エコノミーで悪いところが見つからない。そういった認識が浸透してきているんでしょう。

これからの自転車社会はどうなっていくと思いますか？

やっぱり自転車のいいところは自由なことです。安全には気をつけなきゃいけないけど、乗り物のなかで一番自由です。でも今後、乗る人が増えて、自転車の台数そのものが増えてきた時に何らかの問題は出てくるでしょうね。これからの課題は交通手段、移動手段として法的にもっと認められ、それに伴ってルールが整備されること。それによって得ることもあれば、捨てることもあると思います。もしか

すると今が一番自転車にとって楽しい時期かもしれませんね。ピストによって若者にも自転車熱が高まったし、ストリートカルチャーとも融合が生まれています。BNでは、ある意味ナンパな企画で、自転車の楽しみを伝えつつ、これから自転車社会が成熟していく次の段階では、社会派とは言わないですが、自転車の存在自体を考え、乗り方自体を問うようなこともしていきたいと考えています。



BICYCLE NAVI
2000年6月創刊
隔月発行
www.bicycle-navi.net

偉人、自転車を語る。

人類が自転車に跨り200年近く。その歴史のなかで、偉人たちが残した自転車についての数々の言葉。

text: 萱原正嗣 (カヤハラマサツグ)



「自転車に乗りながら考えていたんだ（I thought of that while riding my bicycle.）」20世紀最大の物理学者、ア

ルバート・アインシュタインは、かの有名な相対性理論を自転車に乗りながら考えていたという。その彼が、人生と自転車をなぞらえて、こんな言葉を残している。「人生とは自転車に乗るようなものだ。バランスを保つためには、動きつづけなければいけない（Life is like riding a bicycle. To keep your balance you must keep moving.）」。人生を、延々と労苦が絶えない辛いものと表現しているようにも読めなくはないが、見方を変えれば、人生についての希望を語っていると捉えることもできる。「私は天才ではありません。ただ、人より長く一つのことと付き合っただけです（It's not that I'm so smart, it's just that I stay with problems longer.）」。こんな言葉も残している彼は、人生は自らの力で進んでいくもの

はどうにもしんどい、と思う方にピッタリなのが、ウィリアム・ゴールディングというイギリスの作家の言葉だ。「人生という旅は、人が自転車に乗るのと同じだ。動き出すためには自転車に乗らなければならないし、時折止まって自転車から降りて休む必要がある。そして、自転車から降りなければ、いつか倒れてしまう（The journey of life is like a man riding a bicycle. We know he got on the bicycle and started to move. We know that at some point he will stop and get off. We know that if he stops moving and does not get off he will fall off.）」。何事もただひたすら頑張ればいいというものではない。途中で疲労困憊し、ぼったり倒れてしまっは元も子もない。こぐのに疲れたら、自らの意思を持って止まる。そうすればバランスを失って倒れることもない。長くこぎ続けるためにこそ、休息が必要ということだろう。

少し視点を変えて、イギリスの哲学者で作家のアイリス・マードックのこんな言葉を。「自転車は、人類が発明したなかで最も文明的な交通手段だ。その他の交通手段は、悪夢のように日々膨張し続けている。自転車だけが、今も純真さをたたえている（The bicycle is the most civilized conveyance known to man. Other forms of transport grow daily more nightmarish. Only the bicycle remains pure in

heart.）」。「自助論（Self-Help）」のなかで、サムエル・スマイルズは「天は自ら助くるものを助く（Heaven helps those who help themselves.）」と語っている。自助独立、自由の精神を謳ったこの言葉は、多くの人々の心をとらえ、西洋近代文明の普及と発展を後押しした。だが、こと交通手段に限ってみると、何とも皮肉な結果が起きている。自動車の発明以降、人は、いかに楽に、いかに早く、いかに遠くへ行けるか、ということばかりを追求してきた。石油を大量に消費し、排気ガスを撒き散らし、人から運動する機会を奪い、時に人に危害を加える凶器となる……。自動車は、多くの利便性とともに、多くの負の側面をもたらした。そして何より、自らの力で動く、という自助独立を実践するための、最も分かりやすい機会を奪ってしまった。人々は、アクセルを踏むだけで手軽に移動できる利便性を選択した。そして、それと引き換えに、自助努力を放棄した。天に背を向け、天の助けを拒んだというわけだ。現代の環境問題は、そうしたことの結果、と言うと穿った見方が過ぎるかもしれないが、自転車を「最も文明的な交通手段」というマードックの真意はここにあるはずだ。

スヌーピーの生みの親、チャールズ・シュルツがこんなことを語っている。「人生は、10段変速の自転車のようなもの。誰もが、自分もっているものの大半は使っていな

い（Life is like a ten-speed bicycle. Most of us have gears we never use.）」。人間は未開拓の可能性に満ちている。ギアを変えて走ってみると、それまでとは違った風景が見えてくる。それは、一人の人間の生き方に限った話ではない。人類は今、情報化、グローバル化の流れのなかで、トップギアで走り続けている。だが、人類が進むべき道も、速度も、決して一つではない。そんなことを、シュルツの言葉は思い起こさせてくれる。

最後に、『宇宙戦争（The War of the Worlds）』に代表されるSF小説で有名なH.G.ウェルズの言葉を。「自転車に乗った人を見るたび、人類もまだそう捨てたものでもないじゃないかという気になる（Every time I see an adult on a bicycle, I no longer despair for the future of the human race.）」。昨今は、自転車に乗る人が増えている。世界的な不況や温暖化、健康志向など、背景はいろいろあれど、まだまだ人間捨てたものではない。ウェルズも、アインシュタインも、シュルツも、きっとあの世でそう思っているに違いない。

Masatsugu Kayahara
もの吉きの傍ら企画・編集にも携わる。昭和51年生まれ。京都大学法学部卒。IT企業に就職するも8年で脱サラ。現在は環境、農業、仕事(働き方)について筆を執る日々を過ごす。



Cycle City Tokyo

Messenger in Japan
T-serv

もう街中で見かけることが普通になってきた

“メッセンジャー”という存在。

そのカルチャーに関しては、ニューヨークやヨーロッパが

取り上げられることが多いですが、

日本のメッセンジャーについては実はあまり知らないように思います。

そこで日本におけるメッセンジャーのバイオニア「T-serv」に潜入取材。

広報の山岡雄介さんにお話を伺ってきました！

text: 堀江大祐 (Media Surf Communications Inc.)



1日どれくらいのメッセンジャーが動いているのですか？

今の時期ですと、1日大体160人前後が稼働して3000～3300件のオーダーをこなしていきます。一番オーダーが多いのが2、3月末で、大体4000件になります。学生は別ですが、T-servのメッセンジャーはほとんどがフルタイムなんです。年齢で行くと、下は学生の19才から、上は37才までで平均年齢は25、6才でしょうか。もちろん女性のメッセンジャーもいます。

彼らはそれぞれレベルに応じたクラスに分けられていますが、仲間同士の結びつきが強い大きな部活のような集団です。T-servはどのようにして始まったんですか？

20数年前、社長の池谷が半蔵門のPR会社でコピーボーイをしていて、例えば大手町に書類を届ける時に電車でいくと時間がかかる。けれど自転車で行けば大幅に時間が短縮できるということで、自転車ですぐ着いて余った時間はさぼったりしていたみたいですけど(笑)、やっていたうちに「池谷って早いヤツがいる」って噂になっていったそうです。そのうちにデリバリーのニーズが高まってきたことと、日経新聞でニューヨークのメッセンジャーに関する記事を読んだことで、ビジネスにできる、と思うに至ったそうです。1989年にT-servを設立し、はじめは新橋の古い木造建築の一室で、多くても8人くらいでした。僕自身アルバイトの1期生だったんですが、みんなお互いを知っ

てるし、仲も良くてすごく楽しかったですね。当時と今でメッセンジャーを取り巻く環境は変わりましたか？

昔は「自転車で来たの!？」と驚かれることも多かったですね。メッセンジャーというものの認知度も低かった。当時、運送会社の一部門として自転車便はありましたが自転車のメッセンジャーオンリーでやっていたのはT-servが最初だと思います。他に変わったところと言えば、最近ではインテリジェンスビルが増えて、簡単に入っていけなくなりました。正面から入るところのほうが少なくくらいです。1999年に「メッセンジャー」という映画が公開されて、うちでも技術面での協力をしたのですが、それがきっかけでメッセンジャーという存在を認知していただいて、当時は採用の募集がたくさんきました。メッセンジャーから見た東京の街はいかがでしょう。

東京の街は、都会でビル群もあれば、少し道を走ると川や緑があって、それが四季によって風景が変わったり、春には桜が綺麗だったり、走っていてすごく楽しいですね。ニューヨークのようにフラットじゃなく、アップダウンも激しいし、碁盤の目のようではなく、入り組んでいます。だからこそ東京ならではのやり方があるし、そのまま欧米のメッセンジャーカルチャーは適用できないと思うんです。東京だけのスタイルを確立していくのがT-servだと思っています。なので、海外のメッセンジャーがT-servのシステムを見ると自分たちの国のやり方とはシステム面などで違っていて驚くことが多いんです。メッセンジャーの魅力はなんだと思いますか？

基本的にメッセンジャーは自由なんです。朝、朝礼をして、それぞれ出発して、その後は無線で繋がっているだけ。

荷物のピックアップから届け先までのルートも状況によって変わってきます。それにお客さんとのコミュニケーションも任せているので、自由であるが故に責任もしっかり持たなければいけません。自由であることはメッセンジャーの魅力になっていると思います。あとは仲間の存在でしょうね。やっぱり天候によって配達状況が厳しいときもあります。この仕事は好きじゃないとできないし、プロとしてのメッセンジャーに必要な体力や方向感覚はある程度続けていかないと身に付かないものです。いくら会社のシステムがしっかりしているからと言って楽しいことばかりではないです。だからこそ仲間の存在は大きいと思います。本当に人ありきです。それにメッセンジャーだけでなく、コールセンターやデイスパッチャーと呼ばれる配達順や経路をコントロールする頭脳となる部署もあって、彼らは表に出ることは少ないです。なかなか知られることはありませんがそうしたすべてのチームが一丸となって、お客さんの要望に高いクオリティで応えられるようにしています。

これからのT-servが目指すことはなんでしょう？

これからはもっと社会的に認められて、見てくれやスタイルだけでなく、質実剛健というか、T-servが見本だねって言っていただけるようになっていきたいと思っています。社会のなかでの立ち位置とお客さまの要望、両方で満足してもらえるサービスにしていきたいです。そのためにはクレームをもらっているようではダメで、当たり前なことだけど、ルールを守ってやっていくことが重要。お客さんも危険を冒してまで早く持って来いとは絶対に言いません。それがメッセンジャーだけでなく自転車の地位を上げることに繋がると思っています。



コールセンター。注文により、対応するスタッフも変わり、PC上には素早くクライアントの情報が表示される。システム面において効率化がなされている。



デイスパッチャールーム。コールセンターから入ってくる注文を、その時のメッセンジャーの状況を見ながら、最適な配置とルートを考えて振り分けていく。T-servの頭脳。



所属のメッセンジャーにはニックネームがつけられ、それぞれ経験に応じたクラスに分けられている。

Messenger in the world.
自転車を愛し、仲間を愛す

text : 本多貴裕



「どうしてメッセンジャーになったの?」「自転車が好きだからだよ」至極シンプルな回答。だが自転車好きのみんながみんなメッセンジャーをしようと思うわけではない。では一体なぜ? それを知りたければ、世界各地で開かれているメッセンジャーチャンピオンシップに足を運べばよい。そこにはメッセンジャーカルチャーの全てが、まるで荷物を満載したメッセンジャーバッグのように、あるいは日々の鍛錬でたわわに実った脹ら脛のように、文字通りパンパンに詰まっている。

2009年5月28日から6月1日にかけて、ベルリンのテンペルホーフ空港跡地にて14回目となるECMC(ヨーロッパサイクルメッセンジャーチャンピオンシップ)が開催された。ヨーロッパ各地はもとより東京、ニューヨーク、サンフランシスコから千人を超えるメッセンジャーとその仲間が集い、久々の再会を祝福し、自転車パーツの蘊蓄、仕事中に巻き込まれた事故のエピソード、サイクリングウェアやバッグの自慢話に花を咲かせた。もちろんチャンピオンシップの名の通り様々な競技が催され、ヨーロッパで最も優秀なメッセンジャーを競い合ったことも付け加えておこう。

1993年に初めて国際的なメッセンジャーチャンピオンシップであるCMWC(サイクルメッセンジャーワールドチャンピオンシップ)が執り行われたのも同じくベルリンであった。そのヨーロッパ版として派生したECMCは1996年ハンブルグに始

まり、回を重ねるごとに規模を拡大し続けている。「チャンピオンシップに参加するために毎日仕事をするようなもんだ」とはロンドンの古株メッセンジャーの言葉。8年前から毎年ECMCには必ず顔を出しているという彼にチャンピオンシップの醍醐味を聞くと「兄弟だよ、兄弟。ヨーロッパ中の兄弟と一度にハングアウトするなんて最高にクールだろ。こうやってビールを飲んで、リラククスして……」

自分と同じように自転車を愛し、自転車で荷物を運んでいる仲間が地球上のいたるところにいる。彼はそんな仲間のことを「兄弟(ブラザー)」と呼ぶ。単なる「同業他社」にとどまらないこの連帯感こそ、メッセンジャーの魅力の一つであることは間違いない。シンプルな動機、シンプルな仕事だからこそ分り合える兄弟たち。そんな兄弟たちが来る9月、日本に集結する。アジア圏で初となるワールドチャンピオンシップ「CMWC東京」に参加する為に、である。この機会に是非、彼らの体現するメッセンジャーカルチャーを生で体験してほしい。



Takahiro HONDA
オランダはアイントホーフェンにてプロダクトデザインを学ぶ傍ら、アリーキョットやグループライドを企画するなど、自転車コミュニティの活性化に向けて暗躍中。
www.somethingyoufeel.com
www.ehvfxd.net

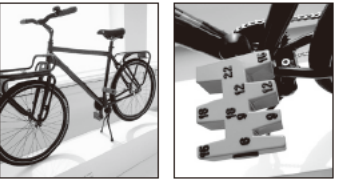
exhibition「bicycle」
in Holland(2008)

text : 草薨洋平(東京ビストル)

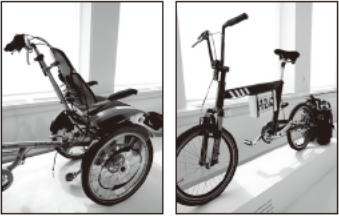
自転車大国オランダ。オランダでは1600万の人間に対して1800万台もの自転車(fiets)が現存しているのだとか。そんなオランダのデザイン都市・アイトホーフェンで開催されていた自転車の展覧会が「bicycle」。昨年「DESIGN HUIS」で開催されたこの展覧会は、77年以来31年振りの自転車展覧会だったそうで、オランダでも非常に珍しかったそうです。メイドインオランダによるホイールのデザインから未来の自転車までご紹介します。



左:会場入り口。1962年に建てられた豪邸をリノベーションして展示場として使っているのだとか。
右:物理学的に最も効率的に漕ぐことができるという自転車。どう乗るの!?



木材を運ぶための自転車。ペダルにそれぞれのサイズの木材を積めるのだとか。



左:車イスと合体できる便利な自転車。これは本当に便利だろうなあ。
右:消防車が入れない狭い路地に入っていける「消防自転車」 後ろに消化器を積んでいます。



バッグやペダルなどの自転車用品から珍しい自転車の数々が展示されました！

Yohei Kusanagi
「東京ビストル」代表。編集者。東京ビストルとして数多くのデザイン製作にも従事している。鈴木宗男をDJ&ラッパーとしてクラブに招き、クラブをつぶした伝説的なクラブイベント「ムネオナイト」の主催者でもある。現在ビートニクと拮抗するニートニク運動を起こすべく、無職団体「ニートニク」を構想中。
http://neetnik.tumblr.com/w

Cycle City Tokyo

トウキョウ + ポートランド 自転車事情

少し前のTDF paperでも書きましたが、「Travel Hard」が僕の今年のテーマなわけですよ。んで、よく黒崎さんと一緒にいろんなところに行かせてもらうわけですが、大好きな都市の一つがアメリカのオレゴン州ポートランド。人々の生活を形成する様々な要素がちょうどいいバランスで成り立っている感じ。虚構っぽさもなく。そこで! タイミングよく来日していたポートランド出身の友人、クリスにインタビューを敢行しました。テーマはもちろん「Cycle」。

生粋の自転車乗りであるクリスに、東京とポートランドの自転車事情などを聞いてみました。

interview & text : MAT. (Media Surf Communications Inc.)

MAT.: 東京とポートランドの自転車シーンの違いはどうか?
Chris: ポートランドは間違いなく「グリーン」だよ。ポートランドはどの方向へ向かってでも1時間以内ぐらいには、海や山へ行けるしね。ポートランドは最近「BIKE FRIENDLY CITY」になってきているよ。

東京はBMXやピストが今は主流かもしれないけども、ポートランドはマウンテンバイク、BMX、ピスト、ロードだとか色んな種類を使い分けている人が多いように感じる。場所によってね。
MAT.: ここ最近で自転車を取り巻く環境はどう変わった?

Chris: 昔から向こうでは自転車に乗る人は多かったけども、最近本当にそれかひとつのライフスタイルとして認知されるようになってきたんじゃないかな。ここ2年くらいで、エコへの関心や、健康への関心の高まり、ガソリン価格の高騰や世界不況などと相まって自然と生活のなかに取り入れ



めている人が増えたと思うよ。
MAT.: Pedalpaloozaについて教えてよ。
Chris: もともとLollapaloozaという音楽イベントがあって、そこからとっているらしい。具体的には、6月の2週間ちよいの間、ポートランドでバイシクルフェスティバルが行われるんだ。この期間中は毎日朝から夜中まで自転車に関係するイベントが、街中のいたるところで行われているわけ。例えば、木曜の11時から農業エリアをみんな自転車で回る「Farming Ride」。12時から「Bike Clinic」で自転車の修理を学んで、13時からは「Bike Seminar」で自転車での節約の仕方を学ぶ、とかね。同じ時間帯でもいくつか別の場所で様々なイベントをしたりもするんだ。面白いのは自分たちでテーマを決めて、グループライドやセ

ミナーなんかをすることができること。ただ、ウェブサイトはそのテーマや場所なんかの詳細を送るだけだね。極端な話、Tokyo Design Flow RideをPedalpalooza期間中にすることも可能なんだよ。参加者さえ集まればね。
MAT.: 参加してみよう?
Chris: 楽しいよ! 今度は自分たちでグループライドをオーガナイズしようと考えているんだよね。僕のまわりでもどんどん自転車にのめり込むやつが増えてきているよ。どんどん大きなムーブメントになればいいよね。

クリス、また風になろうね!



去年、夜のポートランドでクリスたちと共に風になった堀江と僕。

Chris Tang
Portlander/freelancer/networker/cyclist

BIXI

カナダに見る都市型チャリシェアリングの現在

text : greenz.jp編集部



photo by Velo.b

クルマを多数の人で共同利用するカーシェアリングは、スイス・ドイツなど、ヨーロッパを中心に普及が進み、自動車は「所有」から「共有」の時代に移行しつつあるともいわれる。では、自転車はどうだろう? 実は、カーシェアリングの自転車版「バイクシェアリング」が、じわじわと広がつつあるようだ。カナダ・モントリオールでも、2009年4月からバイクシェアリングサービス「BIXI」がスタート。自転車も「共有」の時代へシフトの兆しが見えるような気がする。

「BIXI」の利用方法はとても簡単だ。1. 最寄のステーションに立ち寄り、自動支払機で自転車の利用料を支払う。2. 利用料が支払われると、自転車台のロックが解除され、自転車を使うことができる(最初の30分は無料)。3. 使い終わったら、市内300箇所あるステーションに返却する。ステーションのどこでも返却OK。

また、自転車にはID情報を無線通信する「RFIDタグ」が装着されており、利用者は「BIXI」のウェブサイト上で、空いている自転車をリアルタイムで探することができる。年会費は78カナダドル(約5,800円)、月額では24カナダドル(約1,800円)。モントリオールの1ヶ月パス定期 66.25ドル(約4,900円)と比べても安価だ。

Webでステーションマップを見れたり、



bのマークがステーションの位置。びっしり!

使える自転車の台数を確認できたり、オンラインサービスも充実しているが、ステーションや自転車の設備にも細やかな気配りが見受けられる。設計はモントリオール大学(Universite de Montreal)の産業デザイン学科が担当。耐久性を高くして、長く使えるよう配慮されている。また、ステーションの自動支払機には太陽光パネルがついており、ソーラーパワー 100%で運用している。

また、自転車はオリジナルのデザイン。BIXIのロゴが鮮やかに浮かぶボディ前部には、もちろん荷物置きも装備されており、3段変速ギアがついている。タイヤはアスファルトを走るのに適したもので、側面と後

ろに3箇所のライトや反射板がついていて、安全面もバッチリだ。

こういったバイクシェアリングサービスは、現在ヨーロッパを中心に次々と始まっているいっぽう、日本ではまだまだ馴染みが薄い。道路事情の整備も含めて、安全・快適なサービスが広がっていくことを願う。



greenz.jp
クリエイティブで持続可能な未来を考えるウェブマガジン。アメリカで大反響を受けていた「不都合な真実」について国内でどこよりも速くレポートするなど、国内・海外の旬なエコトピックスを日々アップしている。ニュースサイトの他に、水素自動車コンパート計画や、気軽に飲めるエコ飲み会など、リアル方面でも活躍。
<http://greenz.jp/>

自転車はエコじゃない!?

text : 伊藤洋志(ナリワイ)

私じゃなくてエコポイントがそう言ったのだ。先月、エコポイントと聞いて、どっかの電器屋がはじめたのかと思ったら国の事業だった。分かりにくい役所コトバをやわらかくしたら脳みそまでメルトダウンしちゃったのだろうか。あらら。

しかもエコポイントが貯まるのは、あくまで前のものよりはマシな商品だけであるらしい。つまり以前のものより電力消費の効率が上がりましたよ、というのが対象になるそう。だから、自転車とか箸とか電気を使わない便利なものにはエコポイントはつかない。結局、電気を使うけど、使う量が減ってマシになったからエコらしい。むむ? しかもポイント

ということは、やっぱり高い買い物をしたほうがたまえるのか? 「ええ、そうです。たとえば、液晶テレビがほしいですか?」(誰?)。いやまあ、あればほしいですけど。「でしたら、どっかい液晶テレビ買ったほうがポイントがつくのでございます」。はあ、そうですか。でかいと効率よくても電気使うんじゃない? 「いや、商品券とかいろいろいいものです」。まだ買い物させる気か! ちなみに自転車ってずいぶん「エコ」な品物だと思うんですけどエコポイントつきますよね? 「いや……家電製品じゃないとダメなんです」。はあ、プリウ

ス◎買えば補助金出たのに、なんで自転車がダメなんですか? 「いや、それはですねやっぱり日本を牽引してきたのは自動車産業じゃないですか、麗し伝統産業を保護しよう……」。「君! 何てこと言うんだ!」(突然、偉そうな人)、わわ、ややこしくなってきた。なんだか、嘘っぽいなあ、とりあえずエコポイントがエコじゃなさそうってことは明確にわかりました。電器屋さん、さようなら。あ、電器屋さんは悪くないですね、ごめんなさい。

ということ、エコポイントにとってみれば自転車はエコじゃないのである、やっぱりエコはハイテクじゃないと。

ところで、じつのところ発明されたのはペダル付きの自転車のほうが後、自動車のほうが古いのである。もしかしたら、はじめから自転車のほうがより進化した乗り物だったのかもしれない。1800年代のことである。そこから社会の進み方が、もし自転車のほうに向いていたら……いまとは違う世の中になっていたかもしれない。まあでも、200年の誤差くらいいままらでもなんとかなる……かもしれない。

(おまけ)

似たような話はほかにもあって、たとえばディーゼルエンジン。日本だと、悪いエンジンというイメージがあるかもしれないが、もともとは鍛冶屋が修理できて植物油などで動くことを想定されていたという。なんでそういう方向にシフトせずに、こんなになっちゃったのか……。ちなみに発明者のディーゼルさん、イギリス海峡において行方不明になり歴史か

ら姿を消したそうである。原因は不明である。



「もっとたくさんエコ消費!」(エコポイントちゃん)

Hiroshi Ito
生きた仕事をつくる集団ナリワイ代表 ナリワイハノイ支部をつくることになり、現在世田谷本部の新メンバーを募集中。ナリワイギャラリーの運営やナリワイづくりをやるナリワイズを主観的に探しています。あと、フリーランスの人を集めた組合を作る予定。
<http://nariwai.org/>



Farmer's Market@BIKE

三輪自転車で商売をやってみた。

challenge & text : 田中佑資 (TOKYO DESIGN FLOW)

まず始めに、この右にある記事を読んでみてください。自転車で商売をすると、売れすぎて困ってしまうらしいのです。だから、というわけではありませんが、三輪自転車で商売、やってみました。実際どうなんだと。物は試し。売り物は僕の大好きな野菜たち。名付けて「Farmer's Market @ BIKE」。

売り物が決まり店名も決まったら、次は立地。どこで売るか、これはかなり重要です。ここで三輪自転車のパワーが発揮されますね。自転車で移動できるところなら、どこでもお店になってしまうんですから。

今回は毎月Farmer's Market@GYREをやっている表参道でやることにしました。ここなら有機野菜に興味を持っている人も多い。それに、並木があるのも、自転車で走って、気分が良い (でも坂はちょっと大変)。

6月15日(月)15時。天気は曇り。カゴに野菜をセットして、表参道のGYRE前へやってきました。よし、まずはどこへ行こうかな……。なんて考えていると、早速最初のお客様が! 開始5分! トマトを3つ買い上げです。大事に食べてくださいね。



いきなり自転車で商売したら怪しまれるんじゃないかと思いましたが、意外とそんなことはないんですね。雨も降ってきたし、この調子でがんがん行くぞ! とりあえず、表参道駅の方へ移動。あえて坂をのぼります。

と、良きげな樹を発見! 樹と、自転車と、



野菜。これです。ズバリここです。次の売り場が決まりました。

しばらく声を出しながら野菜を販売します。……しかし、歩道が広すぎるのかあまり相手にされません……。気を引こうとトマトをお手玉してみましたがダメでした。うーん、国連大学のほうに行ってみよかな。あっちにはナチュラルハウスやKINOKUNIYAもあるし、野菜を求めている人も多いはず。



ここで三輪自転車の運転を交代。ところが、交代したIさん、なぜかナチュラル

ハウスの前に自転車を止めてしまいました(笑) いいのか? 大丈夫なのか?

スタッフさんからもジロジロ見られているので、ここでは大人しく、品よく店構え。興味をもってくれた人だけに丁寧に説明していきます。そしたらやっぱり、買ってくれました!

気まずさ限界マックスまでナチュラルハウスの前にいて、そそくさと国連大学の前に移動。ここも空間が開けていて気持ちが良いです。この仕事楽しいなー。何が良いって、好きな物を好きなところに運んで、それで「ありがとう」って言ってもらえるところ。国連大学の前に着いた頃には、残りの野菜も3分の1くらいになっていました。

さあ、ラストスパート! ここは少し声も出して、想いを込めて伝えていきます。「農家さんが一生懸命つくった、美味しい有機野菜を、今日は特別に運んできました!」



結果、無事完売です!! どの誰かもわからない僕の野菜を買ってくださった皆さん、本当にありがとうございました(ピーマンと人参が少し残ってますが、このあと帰り道で売れました)。

想いを伝えるメディアとしての自転車。自分でこぐ。一人ひとりに伝えていく。このオープンさと、無理のない、自由な形。確かにいいです。東京の街に三輪自転車で自分の好きなものをつくり販売していく人が増えたら、……もっと東京のこと、好きになりそう。

仕事系自転車のサンリン自転車生活社を始める訳

自転車で商売をすると売れすぎて困るらしい。なぜか?

text : 三輪ノブヨシ

私が自転車でスイーツを売る若い女性に会ったのは、もう6-7年前だ。吉祥寺の大正通りを、友人に作ってもらった大きめの木箱を自分でペイントした自転車に積んで走っていて、お客さんに呼び止められたところだった。「今日は何焼いたの?」とお客さんが聞く。なんと平和で幸せな感じなのだろう! 「売れすぎて困るでしょう?」と私が聞くと、一日数回お菓子の補充するために家に帰るのだという。「自分で作っているだけなので、そんなに作れないんですけど、大好きなお菓子作りができて、みなさんに喜んでもらえるので、とっても楽しいです」と彼女は言う。まさに小さな幸せを運ぶ少女だ。

彼女のよう自分で作って自分で売るとい、とても基本的で無理のない幸せなやり方は確実に広がっている。吉祥寺のジブリ美術館の前で、手作り玄米ワッフルを売る女性。自分のペースで、自分らしく生きる方法はないかと自転車での販売を始めたという。

もう一人、吉祥寺でブラウニーを売る男性。ミニサイクルに自分で作った看板とのぼりを立て、こんなところで? という場所です。一日分をたった30分で売り切る。「すみません。僕これしか作れないですよ。一人で作ってるんで。自分で作って自分で売りたいんです。他の人に任せたら自分の気持ちが正直にお客さんに伝わらないですから。自分にはこのやり方が一番だと思ってます。自分だけで完結していると、気を使わなくていいんで楽なんです」こうして立ち話をしている、お客さんが次々に来てしまう。その都度丁寧に、売り切れですと頭を下げる。「皆さんに支えられているという実感も



あって、いろんなものを皆さんから逆にいただいている感じです。買えなかったお客さんには申し訳ないんですけど。自分としては充分生活できればよくて、無理して多く売るつもりはないんです」。

自転車でのコミュニケーションを楽しみながら売る。がんばっていることもちゃんと伝わるし、謙虚さも自然に伝わる。そして徐々に支持されてることを自分でも感じられるようになる。そうなればピーターも初めての人も、出会えたらラッキーだと思ってくれて、つい買いたくなってしまふ。そんな移動式のお店を街中に! 自転車で働きたい人と巡り会いながらゆっくりと丁寧に、仕事用の三輪自転車を増やしていきたい。そんな自転車を見たら声を掛けてください。生活がちょっと楽しくなるはずですから。

Nobuyoshi Miwa
立体アーティスト、インテリアデザイナー、自転車デザイナー。早稲田大学法学部卒 AUI 保険会社7年勤務後、足掛け2年間独立。1998年、自己流にて彫刻っぽい家具をデザインし自作自銷開始、その趣味を仕事に現在に至る。華やかな経歴はないが、奇跡的にこれで充分食えてる。最近では自転車メーカーシルクサイクルの自転車のデザインと実際に貨物用の三輪自転車を自ら溶接して作ったりもする。仕事系三輪自転車普及を企む。変わったデザインの自転車のコレクションもあり。

ママチャリ7時間耐久レース

F1レースで有名な富士スピードウェイで年に1回開催されるママチャリ耐久レースが「スーパーママチャリGP」だ。チーム対抗で1周4.5kmのコースを7時間回り続ける過酷なレース。聞いてるだけでお尻が痛くなってきた……。一体誰がこんなレースを考えつき、そして実行してしまったのか? その仕掛人、富士スピードウェイ株式会社ママチャリ実行委員会の藤井穂高さんにお話をうかがった。

text : 清田直博 (Media Surf Communications Inc.)

なぜF1サーキットでママチャリなんですか?

もともと深い理由はないんですが、スタッフで自転車でコースを1周走ったことがあるんですよ。それが面白かったので、イベントとしてやっても面白いかと。富士スピードウェイにはレース目的のライセンスを持っている人しか来ないんですね。だからもっと「サーキットって面白いんだよ」ということを多くの人に知ってもらいたかったんです。自転車だったら若い人からお年寄りまでみんな楽しめるじゃないですか。第1回目のママチャリGPはどうでしたか? 2007年の1月14日に第1回を開催したのですが、申込みが530チーム、当日参加したのが480チームでした。初回はいき

なり雨、結構ひどい雨だったけど、参加者のノリがかなり良くて。「雨でも当然やりますよ」という声が多いので、強行開催しました。反対意見もあったんですけど、参加者の力って大きいんですよ、やりたいう気持ちで想像以上でしたね。反響は?

ある程度予想はしていましたが、想像以上でしたね。テレビ局が6社、雑誌は20数社、新聞4社とラジオが9社来てましたからね。普通のモータースポーツ取材の4倍くらい来ているわけです。自転車ブームの影響もあるのでしょうか? このレースに関してはブーム云々ではないですね。面白そうだから、やってみようぜという、むしろそっちですね。ママチャリ

りって日本の文化なんですよ。どんな参加者が多いんですか?

意外にもスピードウェイに初めて来るような人ばかりで。家族が2割、会社の仲間が1.5割、あとは知り合い同士のチームですね。ここまで参加者の幅が広いとは、私も予想していませんでした。いまのところ4歳から75歳までというデータがありますね。75歳! すごいですね! 1周だけでしたけど、その方は。ただ75歳でのコースを自転車で行くというのはそれなりの体力ですからね。トロフィーを全チームに。一番大切なって終わってからの想い出でなんです。トロフィーが1個あると、あ

の時みんなでがんばったんだって、一生その気持ちを保てるわけじゃないですか。持って帰ってもらうっていうものが必要ですからね。1位から最下位までちゃんと刻印をしますし、同じものは存在しないんです。

年に一度の「スーパーママチャリGP」、次の開催は来年の1月10日。また今年も自転車よりさらに過酷な、子供用三輪車の耐久レース「3輪ワールドGP」を7月に開催! ちょっと変わった体験をしたい自転車乗りのみならず、チャレンジしてみたいかが?

大会告知
スーパーママチャリグランプリ
(第3回 ママチャリ日本グランプリ)
2010年1月10日(日)
@富士スピードウェイレーシングコース
http://www.japan-racing.jp/fsw/09/09mama.htm
3輪ワールドグランプリ(SWGP)第1回記念大会
2009年7月25日(土)
@富士スピードウェイカートコース
http://www.japan-racing.jp/fsw/09/093rin.htm



Cycle City Tokyo

Bicycle is keep running in the art life!

自転車はもはやただの乗り物ではない。

text：大澤萌子（TOKYO DESIGN FLOW）

自転車はもはやただの乗り物ではない。移動手段としてのライフギアであった自転車は、ファッションやアートとして人々の生活に取り入れられ、新しいライフギアとして活躍するようになった。ドイツ人 Baron von Drais が1817年に自転車を最初に発明したとして、人々の生活のなかに浸透し、すでに192年！その間、自転車がモチーフになった作品もたくさん生まれてきた。今ではファッション誌とならんで自転車雑誌が並び、自転車ショップの店員さんたちのファッションまで紹介し、そして自転車自体をアートとして、インテリアとしてもディスプレイされるようになった。様々な時代が過ぎていくなかで、自転車はどんなふうにも人々の生活のなかで走り続けてきたのだろうか。

スヌーピーの生みの親、チャールズ・シュ



Michael Young 「Giant Citystorm」

ルツが残した言葉に「人生は、10段変速の自転車のようなものだ。持っているのに使ったことが無いものが多いこともある」というフレーズがある。どんなにたくさんのモノを持ち合わせていたって、使わなかったら意味がない。でもどうやって使うのか、それを試行錯誤して、ひとつずつ形にしてい

くのだろうか。自転車に乗れるようになるのと

同じように。そして自転車自体も形を変えていく。
どんどんと進化を続け、いまやコンセプト自転車と呼ばれる未来型自転車やデザイナーズ自転車がたくさん生まれてきている。自転車のデザインを手がける代表的なデザイナーに Michael Young があげられる。彼はイギリス出身のデザイナーであり、今は台湾の Giant で自転車のデザインを手がけている。彼のデザインは、例えば woven steel light やソファアーにしてみ

る人が笑顔にするデザインなのだろう。2つのタイヤで動く、昔から形も用途も変わらない乗り物。Giant が誇るテクノロジーとマイケル・ヤングが持つユーモアのあるデザインがブレンドされた新しい自転車はオールドファッションでありながらも、彼らしい、柔らかなラインが印象的だ。



Jean Prouve

もう1人、忘れてはならないのがフランス人デザイナー Jean Prouve である。彼がこの自転車をデザインしたのは第二次世界大戦中で、大きな経済的な動きがあった時代でもあった。彼がデザインした自転車はスチールとアルミニウムでできていて、直線的でとても重厚感のあるデザインである。アール・ヌーヴォーの環境のなかで鉄工芸の技術を習得し、鉄という素材を熟知するようになった彼のものづくりは、全体をデザインする前にまずディテールから描きはじめたという。合理的で無駄の無

い構造フォルムによる家具や建物を多くデザインした彼は、同様に自転車にもその要素が含まれていてすっきりとしたフォルムが特徴的である。

どちらの作品も「風を切って走る」という自転車の本質を、時代を超えてもぶれずに示しているように思える。2つのタイヤと、ペダルとハンドル。この先のように形を変えて私たちの生活の中を走り続けていくのか、楽しみである。きっと乗る自転車によっても感じる風は違うのだろう。

そういえば、Pablo Picasso も彼の作品のなかに自転車を用いている。彼の手にかかれば、自転車のハンドルが牛の角に変わるのだ。



自転車のサドルとハンドルで作られたPablo Picasso 作のオブジェ

痛自転車

痛自転車乗り聞くその歴史

text：清田直博（Media Surf Communications Inc.）

クールジャパンを陰で牽引するオタクの方々が生み出すのは、同人誌や、MAD 動画だけではない。彼らが作り出した自転車とアニメのハイブリッド「痛自転車（痛チャリ）」も注目に値する文化である。

そもそも痛自転車とは、アニメやゲームのキャラで装飾された自転車のことだが、その源流の一つは自転車の車版である痛車。痛車にまだ乗れない中高生達がキャラへの愛を具現化するために、安い材料を使って自力で痛自転車を作り出した。これらが2000年代初頭から姿を見せ始めるが、今のようなディスクホイールを使った装飾スタイルが現れたのが2007年頃だと言われている。ウェブサイト「小雪の日記帳」の管理人であるBAN氏がサイト上で自作の痛自転車（ゲーム「リト

ルバスターズII」能美クドリヤフカ仕様のFELTロードバイク）を発表したのが元祖らしい。当時、ディスクホイールは本気で自転車競技をやっている人しか使わない高価な代物だったが、それにキャラのシートを貼ってしまったという衝撃は相当なものだった。いまでもディスクホイールは新品の安いものでも10万円以上、中古でも3万円はする。この「痛自転車ビッグバン」以降、ディスクホイールにシートを貼るという様式が日本中に広まったのだった。今回は3人の痛自転車乗りが集まっていた

き* BAN氏のサイト「小雪の日記帳」
<http://homepage3.nifty.com/koyuki-diary/>



- プロフィール
①ハンドルネーム（年齢）
②職業
③今日はどちらから？
④痛チャリ歴
⑤痛チャリを作ったきっかけ



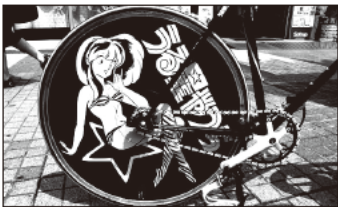
- ①hige 1st sgtさん(37)
②技術職（金属加工）
③川崎
④1年（痛モノづくりは10年以上）
⑤もともとオフロードのダウンヒルをやっていた、ヘルメットを痛化してました。ネットで見たBANさんの作品（前述）に衝撃を受けて。ベース車体はAVEDIOのBACCHUS。



左：マクロスフロンティアのキャラ、「銀河の妖精」シェリル・ノーム。
右：サドルのシート内にもシェリル。



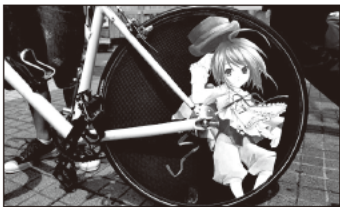
- ①hototoさん(18)
②学生（デザイン）
③川崎
④半年
⑤「クールジャパン+自転車」というコンセプトのもとで、自転車デザインの研究の一環として製作している。うる星やつらのラムちゃんを選んだ理由は幅広い年齢層が認知しているから。
* hototoさんのブログ http://d.hatena.ne.jp/hototo_bike/



ベースはショップオリジナルのピスト。ホイールはヤフオクで。コミックをスキャンしてイラストでデータ作成。



- ①ぞめさん(20)
②バーテンダー
③10ヶ月
④調布
⑤BANさんのサイトを見て衝撃を受ける。去年の夏、コミケへ痛自転車に乗って行こうとプラ版でホイールカバーを作り、クロスバイクを痛自転車化。写真のベース車体はFELTのカーブサイド、好きなアニメはローゼンメイデン。



ローゼンメイデンの蒼星石（そうせいせき）。

自由大学、本格開校。 www.freedom-univ.com

6月に自由大学がプレ開校した。現在3つの講義（100%オーガニックフードを自分で育てる、フリュニモデルで働く、実践的アフィリエイト講座）が開講し、約35名の受講生が自由大学に通っている。自由大学をきっかけに、これまでの生活とは別の新しい世界が生まれ、自由大学に集まった人が繋がり、無限に広がる、何か面白いことがどんどん生まれていく。世の中のハブとして、自由大学がある。7月に本格開校。自由大学の新しい試みとして、講義を広く取り入れるためにレクチャープランニングコンテストが始まった。大学の「校」とも言える講義を様々な方面から募集し、講義企画を発表する場だ。第1回、2回レクチャープランニングコンテストが大盛況に終わり、7月5日(日)には第3回を行う。

7月講義予定（現在受講申込受付中）

情報と社会学部

- 実践的アフィリエイト講座／松本和晃
- デザインシーンの今／倉本仁
- 映画史の旅／平尾始
- 映画を見る・感じる・考える／平尾始

言語と文化学部

- コミュニケーション・ワークショップ／John Moore
- Action English／John Moore

自然と環境学部

- モンゴル武者修行／伊藤洋志（8月開講予定）

食と農業学部

- 100%オーガニックフードを自分で育てる／John Moore
- 今からはじめる農的実践生活のモデル／伊藤洋志（8月開講予定）

生活と仕事学部

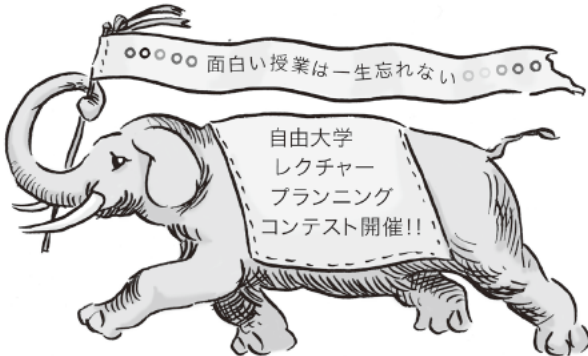
- 文具を《デザイン》する／倉本仁
- ノマド・ワークスタイル／佐々木俊尚
- フリュニモデルで働く／黒崎輝男
- ゲリラ的映像製作／里田剛・松田龍太郎
- 足元から“お洒落”になる／明石優
- 靴磨き職人／長谷川裕也

未来と世界学部

- 旅学／林篤志、ゲスト9名
- 未来の仕事／西村琢、ゲスト4名

宗教と哲学学部

- 神様と神社から見る日本一神道事始め／東條英利



TOKYO DESIGN FLOW SUPPORTER'S LIST

下記店舗にてTOKYO DESIGN FLOW paperを入手できます。

- 表参道・原宿エリア

HIDEAWAY
SMOKE BAR&GRILL Sunshine Studio
Café Studio/MILK café
Loiter/Ucess the lounge
WIRED CAFE 360°
head porter/Burton
GRAVIS/55DSL TOKYO
DEPT/K-SWISS/inhabitant
UNDFTD
STUSSY Harajuku Chapt
Patagonia
AIGLE/The North Face
EASTPAK/Lafuma
TOKYO HIPSTERS CLUB
MIZUNO/QUIKSILVER
- Flagship Store 原宿/element

kinetics/atmos
X-LARGE
VA/SOPH./BLISTER
Rocker & Hooker
GALLERY SOCIAL
FREAKS STORE
Manhattan Portage TOKYO
GREGORY Tokyo Store
ADIDAS ORIGINALS SHOP
HARAJUKU/CARNIVAL
FIG BIKE/W-BASE
- 青山エリア

briffH
Chambres D'hotels HANA
- 渋谷エリア

SPBS
SLOW JAM
SEXON SUPER PEACE
- 代官山エリア

Sign daikanyama
STITCH TOKYO
styles 代官山/FRAMES
UNIT/FIG BIKE
- 六本木エリア

SuperDeluxe
- 三宿エリア

ナリワイ 下馬土間の家
H TOKYO
IID 世田谷ものづくり学校
三宿Web
- 代田橋エリア

Chubby
- 五反田エリア

GOTANDA SONIC
- 浜田山エリア

狸サイクル

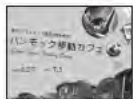
SUPPORTER'S NEWS



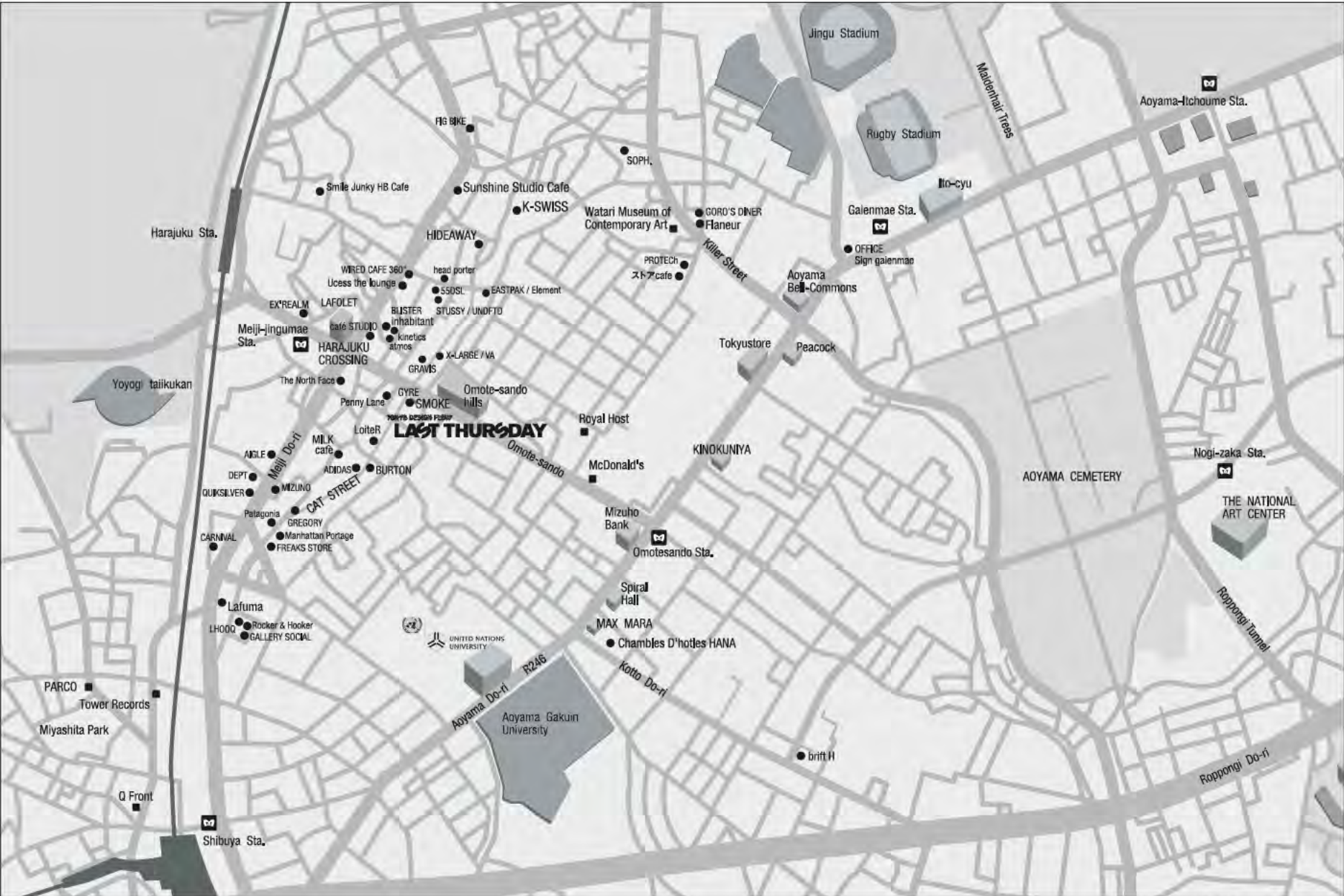
モンゴル武者修行ツアー
現地の文化や雰囲気をものびり体験したい、遊牧民の技を習いたいという人のための限定12人ツアー。9月ツアーが今年最後! <http://www.furowork.net/mongolia/>

ナリワイ

生活と仕事と遊びの一体化をめざしている集団「ナリワイ」、ハノイ支部設立にともない補強メンバーを募集しております。
<http://www.rboard.jp/modules/gnavi/index.php?lid=64&cid=3>



ハンモック移動カフェ in 三鷹天命反転住宅
6/27(土)~7/5(日) @ 三鷹天命反転住宅 参加費1500円~
「ハンモックアドベンチャー コース」「ハンモック・ラバーズ コース」「ハンモック・ラボラトリー」
*詳しくはこちらへ <http://www.architectural-body.com/mitaka/index.html>



●: TOKYO DESIGN FLOW paper 設置店舗

- 配布店舗募集** 我々の考え方に共感し、「TOKYO DESIGN FLOW paper」を応援してくださる店舗様を募集中です。興味のある方は info@tokyodesignflow.com までお問い合わせください。
- ネット販売** 雑誌のオンライン書店「Fujisan.co.jp」にて「TOKYO DESIGN FLOW paper」をお買い求め頂けます。 <http://www.fujisan.co.jp/magazine/1281683108>
- 定期購読のお申し込み** 定期購読をお申し込みいただけます。 info@tokyodesignflow.com に「定期購読」と件名に記入し、お名前、住所、電話番号、部数をご記入の上、お申し込みください。



WE ARE LOOKING FOR...

- TOKYO DESIGN FLOWでは以下のような人との出会いを求めています。
- Situationist**
オリジナルマンスリーイベント「LAST THURSDAY」を中心に、都市に状況を創る現代の革命家。アイデアを街に落とし込んでいきましょう。
- Contributing Writer & Editor**
「TOKYO DESIGN FLOW paper」を中心に、文字の力、文章の力、そして幅広い興味と企画力で人々を動かすWriterとEditor。同時に、それを誌面で表現するDesignerも求めます。
- Web Creator**
TOKYO DESIGN FLOWのウェブサイトを中心に、アイデアとセンスで既存概念を越えていく「Web Creator」。
- Movie Creator**
本格始動を控えるWE-TVを中心に、独創的なコンテンツ、新しい情報の発信者となる「Movie Creator」。自ら求めるメディアの在り方を発案、制作、放送まで。
<http://www.we-tv.tv/>
- ただ、すべてに優先するものは「熱意」のみです。それしかない方も大歓迎です。一緒にやりましょう。
- 詳しくは info@tokyodesignflow.com へお問い合わせ下さい。

LAST THURSDAY 5.28 2009 REPORT

アメニモマケズ、カゼニモマケズ。

text: TOKYO DESIGN FLOW

これまで小雨程度はあったものの奇跡的に天候には恵まれてきたが、梅雨の前に生憎の大雨と強風となってしまった2009年5月28日「LAST THURSDAY」。レギュラーコンテンツのNIGHT PEDAL CRUISINGはいつも通りの開催とまではいかなかったものの、悪天候のなか集まった強者たちで大幅に短縮したコースをまわった。会場ではスウェーデン出身で、日本でもヒットしたコンピレーションアルバム「Nordic Lounge」をリリースしているDJ Jakobからスタート。Jakobのプレイが終盤にかかってきたところで、ライブペインティングもスタート。まずは

キャンパスに描くkazとlucから。二人の描き出すものが少しずつ形を帯びてきた頃に、ガラス面に描くsenseが加わっていく。その間に音楽はDJ NaLへとチェンジ。ライブペインティングのテンションとシンクロし、テンションを上げていく。最後に登場したDJはDJ NaIも足繁く通っていたという「LONDON NITE」主催者、そしてLAST THURSDAYレギュラー大貫憲章氏。いつも流石のプレイで締めていただきありがとうございます。アメニモマケズ、カゼニモマケズ。LAST THURSDAYは続きます。



DJ Jakobよりメッセージ⇒Last Thursdayでのプレイはとても楽しかったよ！ アフリカ音楽とカンボジア音楽のミックスをコンテンポラリーエレクトロとジャズとミックスしたんだ。会場でライブペイントが行われてたのもスゴくよかった！ 僕は東京は大好きで、東京オタクなんだ。もう10回以上訪れているんだ。僕は今スカンジナビアレコードレーベルDNMのレーベルマネージャーとして、またHeartbeats International (www.heartbeats.fm)でも働いています。それとファッションのプロジェクトTHE WHITE SHIRT (www.lusensky.com)も是非チェックしてください！

NEXT LAST THURSDAY >>> 7.30 2009

メディアサーフの鴨志田です。4月に生まれて初めてアキレス腱を切りました。聞いたことがない音を聞きました。夜の世田谷公園で、です。そして約2ヶ月が経った今、そろそろ足をがっちりホールドしてきたギブスを外す時期となりました。解放される瞬間が待ち遠しい。そんなギブス生活最後の記念写真です。みなさんもアキレス腱にはお気をつけください。

鴨志田由貴
(Media Surf Communications Inc.)



AFTER WORDS

テーマを「Cycle」として自転車を取り上げた今号ですが、「社会的な地位」というニュアンスの話をよく耳にしました。自転車はほとんどの家庭にあるし、どこでも見かける、と思うかもしれませんが、それはほとんどママチャリです。乗りやすく、止まりやすく、お手頃価格、そして歩道を走っているのが普通なママチャリ。そんなママチャリ国家・日本だからこそ、その他の自転車は車道を走ると邪魔にされ、歩道を走ると速度のギャップがありすぎて危険。法的には例外を除いて車道を走ることが義務づけられていますが、出来あがってしまった認識のようなものが、それを超越しているようです。ですが、これからママチャリ以外の自転車への関心が高まり、ユーザーが増えることで必ず何らかの変化は必要になるでしょう。でも、難しいこと考えずに、自転車楽しい、という気持ちが社会全体を良い方向に向かわせればいいと思います。そんなことを山手線に乗りながら考えた次第です。

【TOKYO DESIGN FLOW paper】
編集長 堀江大祐

Answers Lee's Choice

渦巻き

text: Alexander Lee Chang

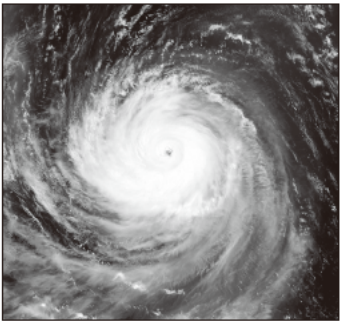
僕はCYCLEっていうよりも、渦巻き(SPIRAL)の方が好き。CYCLEっていうと、もう一度とか、戻ってくるとか、同じことをするという意味もあったり、原点復帰だったりというイメージがある。渦巻きはグルグル回り、CYCLEのようにグルリ

と近いところに戻ってくるのだが、決して同じところには行かない、どんどん大きく、そのCYCLEが大きくなったり、小さくなる。同じことをやって入るけど、何か進化して大きくなる。

友達、仲間と一緒にすると輪も大きくなる。逆にCYCLEをず〜っと続けていくことによって、どんどんCYCLEが速く(小さく)なり、最終的には根本的に作り出すもの、事柄が、進化したものになる気がする。

例えば、RECYCLE。使ったものを再利用する。再利用することによって、環境保全になる。

こういう動きをどんどんしていくことによって、最初っから、環境保全になる商品が



生まれていく。これはなんか、RECYCLEという名のSPIRALな気がする。

僕の身の回りにある渦巻きくんを探してみた。

- ・レコード(針が渦巻きながら、新しい音を拾っていく、決して同じところにはいかない)
- ・蚊取り線香(先からどんどん渦を巻きながら煙を吐き、蚊君を抹殺)
- ・台風(グルグル渦を巻いて強風で吹き飛ばすが、中心は静寂のきれいな空気層)

などなど、沢山あった！

僕は、渦巻きが好き。



アレクサンダー・リー・チャン
1975年サンフランシスコ生まれ。アパレルデザイナー／プロスケーター／アーティスト。幼少期のカリフォルニアにてスケボーと出会う。10代の頃からプロスケーターとして活躍。96年より7年の間、アパレルブランドのディレクターを経て、03年独立し[Chang Co. Ltd.]を設立。04年S/Sよりスタートした[AlexanderLeeChang]ではアーティストとしても活動する彼のDIY精神で凝ったディテールと構築的なフォルムのプロダクトを生み出している。立体作品、コンピューターグラフィックなどが得意。

Love, Smile ...

フルーツという自分のバックグラウンドの存在

text: 成瀬大輔(フタバフルーツ三代目)



幼少期から身の回りには果物が溢れていました。生まれ育った家が商いをやっていたため、「こんにちは」や「ありがと」は三度の食事と同じくらい当たり前の言葉でした。そういった環境があまりに当たり前すぎて、正直「継ぐ」事に前向きでなかった時もありました。20代、自分らしさや自由を探し歩いていた日々、今でもライフワークの一つにしているスノーボードやサーフィンにのめり込み、その世界で生きていこうと真剣に考えていた時期もありました。

しかし、ある時仲間から言われたふとした一言で、目の覚めるような思いをした事を今でも忘れません。「おまえのバックグラウンドは果物だろ」。僕には自分を育ててくれたかけがえのないバックグラウンドがあり、それが今と昔を包んでくれている環境を与えてくれたのだと気づかされました。そのきっかけを与えてくれたのは「仲間」の一言でした。

ところで、日本において果物文化は外国と比較すると、まだまだ成熟しているとは言いがたい気がします。皮をむくのがひと手間だったり、手がべとべとになったり、またお中元やお見舞いといったように贈答品としてのイメージはまだまだ強いように思えます。しかしながら、フルーツには旬があり、季節ごとに楽しめる喜びがあります。目で彩りを楽しみ、鼻で香りを楽しみ、そして口にしてその甘さや酸味を素材のまま楽しめる。本来はもっと身近にあり気軽に楽しめるのがフルーツなのです。家業を「継ぐ」と決めた時、僕はフルーツの楽しみ方をもっとたくさんの人に伝えてみたいと思うようになっていました。そのためにフルーツアドバイザーの資格も取得しました。そして、ふとしたきっかけで通い始めた料理学校で、食を伝えるこ

とに対して同じ目的意識をもった「仲間」たちに出会う事になります。

2008年7月、新島でサーフィンをしている時に会った、現在は南青山のレストランChambres D'hotels HANAのイベントディレクターをつとめるViva氏が同店オープンに際して、最初のイベントとしてパーティーを主催してほしいという依頼から、“Viva La Fruits”がスタートしました。そして今、お陰さまでイベントは11回を重ね、Farmer's Market @ GYREに出店させていただいたり、そこからのつながりでViva La Fruitsで(倅)セガレさんとFiore Soffittaさんとコラボレーションをする事もできました。今さらながら「仲間」の存在の大きさを実感せずにはいられません。そしてフルーツという自分のバックグラウンドの存在を。

だから今、僕は確信しています。それぞれ最高の存在である「仲間」たちの力が一つの目的のもとに合わさった時、時代を動かす大きな渦になる事を。そういう力をMaster Mindといいます。その中心にあるのは「愛・笑顔・感謝、そして勇氣」です。僕はフルーツを通してそれをすべてのボーダーを超えて伝えていこうと進んでいます。僕の尊敬するすべての人々がそうするように。

Love, Smile... Rock on!

Daisuke Naruse 'DaiDai'
1970年東京生まれ。西武新宿線都立家政駅前のフタバ・フルーツ三代目。サーフィンやスノーボードを通じて自然や仲間の大切さを学ぶ。自然の恵みであるフルーツをさまざまな角度からアピールし、フルーツ本来の可変らしさや美味しさを伝えていくべく活動中。道すがら仲間が集まり、クワイティイブチームMEOWを発足。ものづくりからイベント企画まで、想いのまじき動き回る。
www.weblog.meow-mm.com

TDF 的教科見学

レコード製造工場[東洋化成]編

車輪も回るが、レコードも回る。

text: 清田直博(Media Surf Communications Inc.)

CD killed the RECORD FACTORY
.....パグスの名曲が流れて来そうだが、記録メディアの覇権争いは苛烈で今やCDも売れない時代に。しかし、絶滅と言われていたアナログレコードは横浜の鶴見から世界へ向けて今も出荷されている。今回はアジアで唯一レコード製造を行う会社、東洋化成さんの工場を見学してきたぞ。



今回案内して下さった石丸部長。レコード一筋38年。記憶に残っているのは日本で最も売れたレコード「おかげだいやくくん」。当時まさに石丸さんがプレスを担当していた。「2ヶ月で450万枚ですからね。1人で二つのプレス機を使って作業しましたよ。正月も元旦しか休めなかつた、会社に行くのがイヤになっちゃいました(笑)。人間自体がアナログなんだから、アナログの音をぜひ聴いて欲しいですね。

1. カッティング：音を刻み込む作業



カッティングルーム：マスタリング音源がカッティングエンジニアの手により「ラッカー盤」へと刻み込まれる。カッティングは職人の世界。



カッティングマシン：ドイツのノイマン社製。世界に数台しか残っていない。これで音を刻み込む。(写真はラッカー盤が載っていない状態)

2. メッキ：型を作る作業



①ラッカー盤(凹)：カッティングされたラッカー盤。これから凹と凸の繰り返しが行われる。



②銀面ラッカー盤(凹)：①に銀を塗布したもの。型を作る時電気でメッキするために銀を塗付する。厚みは500オングストローム。



③マスター盤(凸)：②を回転メッキ槽に入れてニッケルをメッキ。メッキの層を剥がすことができる。プレス用の型として使えるが、②からは一枚しか出来ず、壊れるとまたカッティングしなきゃなので、次の工程に進みます。



これがメッキ槽。回転しながらニッケルを付着させる。



凸と凹が剥がれる瞬間。ニッケルで包まれた盤を真ん中からベリッとはがす。



④マザー盤(凹)：③をメッキして剥がしたもの。これで音のチェックをし、OKの場合は次の工程に進む。



⑤スタンパー(凸)：④をメッキして剥がしたもの。ここでやっとプレス用の型ができる。

3. プレス：レコードができる



レコードの原料：塩化ビニルに添加剤を混ぜたもの。真ん中が30cm盤、右端が17cm盤。



プレスマシン：⑤のスタンパー(凸)で、紙のレーベル、塩化ビニルのレコード原料を挟み込んでプレス。30秒間で1枚できる。

Rebirth Project

ある日のメディアサーフランチパーティーでのこと。どこかで聞いた声がすると思ったら、俳優・伊勢谷友介さんの声だった。聞くと、俳優活動だけでなく、Rebirth Projectというプロジェクトを、自らが旗振り役になって進めてるという……。面白そう！その話、もう少し詳しく聞かせてください！ということで実現したインタビュー。本邦初公開。

interview&text: 田中佑資(TOKYO DESIGN FLOW) photo: 大城亘 ※右最上部写真以外



Rebirth Project とはどんなプロジェクトなんですか？
色んな矛盾や限界が明らかになってきている今、「人類が地球上に生き残っていくにはどうすればいいか？」という一つの解決策を提案するムラ(Rebirth Village)を作るためのプロジェクトです。こうすれば人間は、豊かに、厳しくも楽しく、みんなが

なが勝つ(犠牲がない)形で生きていける、というようなモデルを作っていきたいな、と考えています。
もちろんそこにいたるまでにはたくさんのステップがあるので、人間の生活を構成する“衣食住”それぞれについて、できることから行動を始めています。モットーは



「借金禁止、挫折禁止！」……だったよね？(メンバーに確認。笑)
実際にどんなプロジェクトが動いてるんですか？

昨年、Rebirth Projectの第一弾、“THE SPIKE SHOW”というプロジェクトを行いました。これは“住”に関するプロジェクトで、木下工務店さんの協力の下、建て替えのために取り壊す家の廃材を、新たな家具へと再生しました。もともと住んでいた家には誰にだって思い入れがあります。だけど、色んな事情で建て替えるなければいけないこともある。だったら、すべて作り替えるんじゃなくて、家の思い出の一部(柱など)を使って、新しい家に置ける家具をつくらいいんじゃないかと考えたんです。これはLeif.designparkと平社直樹という二つのデザインチーム主



導で進めています。
衣食に関してはどうなんでしょうか？
最近“衣”のプロジェクトも動き始めました。新しく“HATCH YOU”というブランドを立ち上げます。テーマは、「遺品からの



写真左から、デザイナーの上野氏(Leif.designpark)、副代表の龜石氏、代表の伊勢谷氏、デザイナーの平社氏

記憶と思い出」。亡くなった方の衣服を提供していただき、それにまつわる思い出を伺い、思い出と共に新しい服としてリバースさせていきます。(最新情報はブログにて! <http://rebirth.heteml.jp/blog/>)
一つのコンセプトのもとに色んな分野のプロフェッショナルが集って、新しい現実を創造していく。これからが楽しみです。
Rebirth Projectというプロジェクトを通じて、僕は初めて「この作品好きだ!」と思える作品づくりを、自分の力で進められている気がしています。これまでは、特に映画のような映像作品に多かったんですが、作品を自分で観て凹んでしまうことも多かったんです。それがRebirth Projectの場合、みんなの想いがリンクして、少しずつ前進していったる実感がある。お金がないところから何かを成し遂げるには、関わる全員が「面白い!」と思えていないと不可能ですから。これから仲間と一緒に、チャレンジを続けていきたいと思っています。



Rebirth Project
私たちが生きるこの時代に、山積みされた問題。私たちはどれほど解決に向かわせる事が出来るのか。1つ1つを見て、大きな問題の裏にはそれ以上の原因もおのずとついてくる。何処から手を付けていいのやら、分からない。それ以上に自分の生活だってままならない。自らも生活し、地球にも前向きな生活をクリエイトしていく。それがRebirth Projectです。
rebirth-project.jp

Yusuke Iseya
Rebirth Project 代表。1976年東京生まれ、98年「ワンダフルライフ」でスクリーンデビュー。近年では「雪に願うこと」(06)、「スキヤキ・ウェスタンジャンゴ」(07)などが公開。08年には第61回カンヌ国際映画祭オープニング作品「ブラインドネス」に出演、ハリウッドデビューを果たした。現在、NHKドラマ「白州次郎」を主演中。今年8月に最終話が放映予定。

sensexperience 2009 taiwan REPORT!

5月12日から6月14日まで、台湾で行われたエキシビジョン“sensexperience 2009 taiwan”。今回、このエキシビジョンを行った美術作家／ライブペインターのsense氏、また、本個展のオーガナイズ／キュレーションを担当したBen Hong氏へのインタビューを敢行。東京と台湾での違いなど、いろいろとインタビューしてみました。

interview & text: MAT. (Media Surf Communications Inc.)

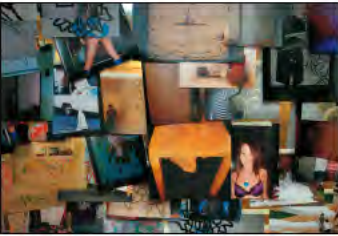


sense 氏インタビュー

MAT. (以下、M): 台湾でエキシビジョンを行ってみたい感想はいかがでしたか？
sense (以下、S): 相変わらずサイコー！人は暖かく親切だし、台湾のアイデンティティを創りだそうとしているように見えるから、この5年間ですごく状況は変わった感じ。それに日本を強く意識しているように感じる。まじめに自分自身の創造に取り組んでいる人も多くなったから、この3～5年でかなり追いついてくると思うよ(笑)。
M: 東京と台湾でのアーバンアートに対する違いは感じましたか？
S: 違いはやっぱり世界各地であると思うけど、日本のファッションシーンをすごく勉

強してるから、アーバンアートのシーンでもファッションシーンでもいろいろ複合的に活動しているアーティストをみんなチェックしてるね。
M: 今回のエキシビジョンのタイトルは「sensexperience」とのことですが、特に今回のエキシビジョンで目指したことはありますか？
S: このタイトルは自分自身の日本での初個展のネーミング。台湾で個展は初だったので、“sensexperience 2009 taiwan”にした。初心の意味も込めて。今回の展示は、ベンから「特にsenseの“仕事”をフューチャーして見せたい」ってかなり難しいテーマで創り込むことになったので、バランスをすごく考えた。商業的に

見せずに仕事にフォーカスする……。最初はいろいろお互いに考え直したりしたけど、僕もベンも決断したら早いからすぐスムーズに動けた。ライブペインティング、ボード作品、公開制作と過去の仕事をプリントしたインスタレーション、過去の仕事で権利が僕のものをリデザインしたプリント作品、それに加えて化粧品会社とのコラボレーションって感じ。ベンのキュレーションとプロデュースも素晴らしかった！知ってたけど(笑)。あと今回もクリスティーのファウンダーションに協力してシャンテカイユというオーガニックの化粧品の会社とコラボレートできたのもよかった。それで寄付もばっちり集められて、また新しい奨学生も作れそうだし、ベンを信じて任せたのが上手くいったんだと思う。台湾で初めて、ストリートファッションのショップで高級化粧品スポンサーのエキシビジョン、というすごくミクスチャーなショーをセッティングしてくれたベンとGIAクルー、PRカンパニーのジュンには本当に感謝です！
M: いつもライブペインティングされていると



きに何を考えていますか？
S: 自分自身であること、そこから描くこと。スピード感と気持ちよさ、道具の具合とか。
M: 今後の予定を教えてくださいませんか？
S: 来月台湾もどるよー(笑)!

Ben Hong 氏インタビュー

M: 今回のエキシビジョンはいかがでしたか？
Ben Hong (以下、B): senseくんのエキシビジョンは、大きな成功を収めたよ。台湾のストリートカルチャーは今盛り上がりつつあるけれど、まだ僕らが学ぶべき可能性や要素はあると思うんだ。今回は台湾の人たちに世界の他のストリートカルチャーではどういったことが起こっているか、というのを提示できたと思うしね。
M: リアクションはどうでした？
B: とてもよかったよ。特にライブペインティングがすごかった。僕の友達が終わった後に近寄ってきて、台北でこんなの今までに見たことないって言ってたよ。与えたインパクトはとにかく大きかったと思う。もつとライブペイントやるべきだね。楽しいし、PEACEだしね。
M: 台湾でのアーバンアートシーンはどうですか？
B: 台湾にも写真家、グラフィティライター、イラストレーターなど、単純にスキルがすごいだけでなく、アイデアロギーも持ち合わせたすばらしいアーティストたちはたくさんいるよ。ただ、彼らが実力を発揮でき、世界へと発信していけるプラットフォームが欠けていると思う。だからGreyone Arsenalがこういったイベントやカルチャーのサポートやプロモートを行っていく必要があると考えているんだ。

M: TOKYO DESIGN FLOW paper に一言！
B: 日本はすばらしいフリーマガジンがたくさんあると思うよ。このまま走り続けて！台北に来る際はいつでもお店に寄ってね。



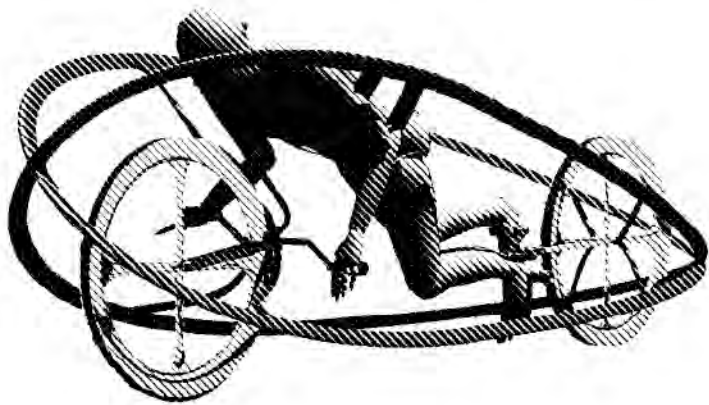
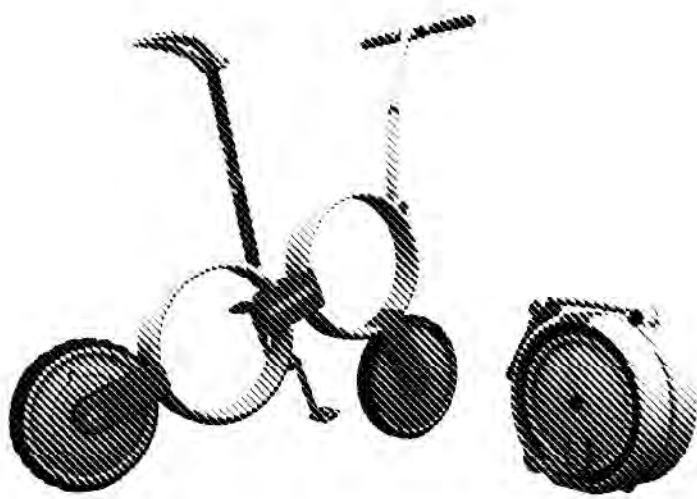
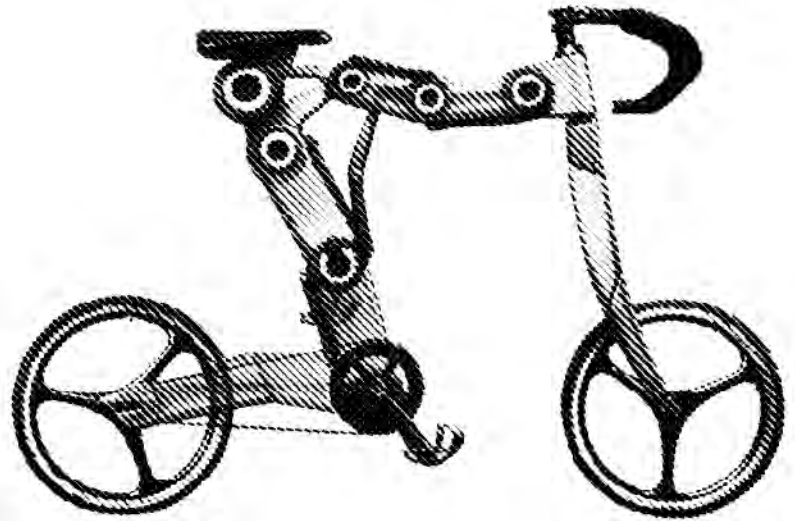
(左)
坂巻善徳 a.k.a. sense
1971年12月生まれ。美術家、音楽家、有限会社senseseeds代表。スノーボードライダー、トラックメーカー、バンドギタリストなどを経て2002年の初個展から美術家としての活動を開始。美術作家、ライブペインターとしての活動を軸に、広告、店舗内壁画、イラストレーション、クロージングデザイン、CDジャケット、プロダクトアートディレクションなど、様々な分野で多数の作品を世界に送り出し続けている。

(右)
Ben Hong 洪裕淵
Proton Electronics での勤務の傍ら、アーバンシーンのカルチャーの紹介や世界中のアーティストの活躍の場となるプラットフォームを提供するDissentのファウンダーとしても活躍。2008年には効なじみたちとストリートアパレルブランドショップとギャラリーを併設したGreyone Arsenalをこれからのストリートカルチャーのために台北にオープンさせる。



未来自転車

BICYCLE IN THE FUTURE



MONTHLY EVENT TOKYO DESIGN FLOW

LAST THURSDAY

ART, FASHION, FOOD, TRAVEL, SPORTS, MUSIC and DESIGN.

www.tokyodesignflow.com