

地下鉄に アートを

- ニューヨーク MTA の 試み -

社会研究部門 吉本 光宏
(芸術文化プロジェクト担当)

ニューヨークの地下鉄を利用したことのある方なら、駅の構内で、一度は楽器の演奏やパフォーマンスに出くわしたことがあるだろう。ときには2～3人が、地下鉄の車両の中で、突然、美しいアカペラを歌い出して、ご褒美にその日の生活費を獲得するといった、たくましいホームレスに遭遇することもめずらしくない。これほど多種多様なアートをわずか1ドル50セントの地下鉄料金だけで体験できるというのも、ニューヨークならではのことである。

以前は危険地帯の代名詞のように言われていたニューヨークの地下鉄も、現ジュリアーニ市長の「安全でクリーンな都市に」という政策が功を奏し、今では、深夜や一部のエリアを除いて、安全かつポピュラーな交通手段になっている。名物だった落書きだらけの車体も、日本製車両の導入で、今ではとんと見かけなくなってしまった。

1. Art for Transit (A f T)

ところで、地下鉄の構内で演奏やパフォーマンスをおこなうアーティストの中に、「公式」と「非公式」の区別があるのをご存知だろうか。「Music Under New York (MUNY)」と書かれ

た黒とオレンジ色の横幕が「公式」の目印である。

地下鉄の中でこのMUNYをはじめとした「公式」文化事業を実施しているのは、ニューヨーク州が1965年に設立したMTA (The Metropolitan Transportation Authority) である。MTAはニューヨーク市内のバス・地下鉄、郊外と都心を結ぶロング・アイランド鉄道やメトロ・ノース鉄道、さらにはマンハッタン島にかかる橋やトンネルなど、ニューヨーク市を中心とした大都市圏の公共交通機関を統括している一大組織。そのMTAが、Arts for Transit (A f T) というプログラムのもとで、様々な文化事業を実施しており、MUNYはそのひとつというわけである。

MTAが文化事業を始めたのは、82年にニューヨーク市が公共施設の建設コストの1%を芸術作品の設置に振り向けるという「パーセント・フォー・アート条例」を制定したのがきっかけ。当時、老朽化が著しく、犯罪の巣窟とも呼ばれていたニューヨークの地下鉄を再生させるため、MTAは同年、インフラの再整備、車両の購入及びリニューアル、そして駅構内の環境改善を柱とする5ヶ年のリニューアル・プロジェクトを実施に移し、同時に市の「パーセント・フォー・アート条例」と同様の制度を導入したのである。85年には、広報セクションにA f Tの専門部署が設けら

MUNYのトレードマーク、
オレンジと黒のフラッグを背
に演奏をするジャズ・ミュー
ジシャンたち
(グランド・セントラル駅)

©MTA Art for Transit



れ、「公共交通機関による公共交通のための文化事業」が本格的に実施されるようになった。

このA f Tの基本理念 (Mission) は、「地下鉄や通勤電車の駅構内で美術やパフォーマンスを提供することによって市民の公共交通の利用を促進すること」である。つまりMTAは、アートを持ち込むことによって、それまで殺伐としていた駅構内の環境を人間的なものに改善し、安全性や防犯性を高めることを大きな目的としている。同時に、アーティストにチャンスを与えることによって、ニューヨークの多様な芸術活動の振興を図ることが念頭に置かれている点も見逃せない。

現在、MTAがA f Tの中で実施しているプログラムは図表 - 1 に整理したとおり。MUNYのようなパフォーマンス・アーツだけではなく、美術作品の発注・設置、写真作品やオリジナル・ポスターの掲示、さらには、詩を紹介するプログラムなど、幅広い事業が実施されている。

以前はこれらの他にも、毎年数カ所の駅を選定してMTAが5,000ドルのグラントを支給し、駅周辺の芸術団体や青少年団体が中心となって、壁画や彫刻の設置、建築仕上げのリニューアル等をおこなう「クリエイティブ・ステーション・プログラム」、あるいは、MTAが駅構内の展示スペース (NY市内5区に1ヶ所ずつ設置) を芸術機関に提供し、展覧会を開催する「エグジビション・センター」といった事業もA f Tの一環としておこなわれていた。

2. パーマネント・アート・プロジェクト

これら各種プログラムの中で、現在MTAがもっとも力を入れているのが、89年に始まったパーマネント・アートのプロジェクト。わが国でも公共空間に美術作品を設置するパブリック・アートのプロジェクトは各地で実施されるようになったが、それを地下鉄や通勤電車の駅で展開しようというのがこの事業である。

ニューヨークの地下鉄が初めて建設されたのは1900年初頭。その時も最初に着工された49ヶ所の駅に文化的な要素を取り込もうと、設計事務所Heins and LaFargの提案によって、陶製の飾り板や銘板、モザイクなどが地下鉄構内の壁面装飾として取り入れられた。そのデザインは、駅周辺の環境やランドマークをあしらったもので、今でも数多くの駅で当時の「芸術作品」を確認することができる。ニューヨークの地下鉄は、100年も前から芸術的な要素をまもっていたというわけだ。

現在も陶器を使った美術作品が設置されるケースがあるが、その場合、駅周辺の歴史や文化を反映した作品を提案するアーティストが多いのは、実はこうしたニューヨークの地下鉄の歴史に根ざしたものである。

図表 - 1 Arts for Transitのプログラム

プログラム名	内容
パーマネント・アート (1989年)	M T A の運営する地下鉄や通勤電車の駅構内に彫刻等の作品を設置するプロジェクト。89年に最初の作品が設置されてから98年までに約70ヶ所に作品が設置され、現在も60件以上が進行中。彫刻だけでなく、陶製のモザイクタイルによる壁画、手すりや柵、建築の建具や造作も芸術作品の対象となる。
テンポラリー・アート	
フォト・ライトボックス (1988年)	ライトボックスを駅に設置し、写真家の作品を展示。作品は6ヶ月ごとに入れ替えられる。88年以降、3駅で各6～7個のライトボックスが設置されていたが、グランド・セントラル駅の大改修では、20ケースが新設された。
トランジット・ポスターズ (1991年)	アーティストのオリジナルポスターを駅の構内に展示。50名の中から審査会の選出した7名のアーティストがプロポーザルを提出し、4名の案を採用。97年までは各駅周辺の環境がテーマだったが、現在は交通がテーマ。
Music Under New York (1985年)	85年にジェネラル・エレクトリック財団の75,000ドルの助成金によってスタート。現在の「会場」は26ヶ所で、最大で1日3回の演奏会やパフォーマンスがおこなわれる。現在の登録アーティスト（グループ含む）は約75人（団体）で、音楽専門家によるオーディションによって選ばれている。
その他特別プログラム	
ポエトリー・イン・モーション (1992年)	車内広告にT.S.EliotやJoseph Brodskyなどの詩を掲載するプロジェクト。毎月2種類作成し、地下鉄のモザイクタイルをモチーフにしたビジュアル・イメージを使って、車内広告自体も作品となるよう配慮。
スチューデント・カー・カード (1986年)	N Y市の文化部、教育委員会等と共同で、毎年4月、N Y市内の公立学校の生徒6,000名の作品を、車内広告用スペースに1ヶ月間掲示。専門家の審査によって賞が与えられ、受賞作品は[42丁目/6番街駅]構内に展示される。

資料) M T A 提供資料より作成 (括弧内の数字は、当該事業が開始された年)

ひとつの駅に一人の作家が選ばれ、その駅空間にあったオリジナルの作品を製作・設置するというのが基本で、ユニークなのはそのアーティストの選定方法と具体的な作品の制作プロセスである。設置場所や作品の内容・素材によって、作品の設置までに要する期間はまちまちで、6ヶ月から長いものでは5年にも及ぶものがあるという。アーティストの選出プロセスはおおよそつぎのとおり。

1. 作品設置駅のコミュニティに対する説明会：
M T A によるプロジェクトの説明に加え、コミュニティからの参加者は、選考委員会のメンバー候補（芸術分野の専門家や芸術家など）やアーティストの候補者を推薦できる。
2. 選考委員会の設置：M T A の代表やA f T の諮問委員、アーティストや美術評論家などに加え、作品設置駅の周辺地域の市民代表によって構成。市民代表は委員会で意見を述べ

ることはできるが、作家選考の投票権はない。

3. 作家候補の選出：選考委員からの推薦やニューヨーク市文化部のアーティスト・ファイル¹などから、当該プロジェクトにふさわしいと思われる作家を40～50名選出。
4. 第1回選考委員会：スライド・プレゼンテーションと委員会での議論に基づき、40～50名の中から最終候補者（Finalist）4名を選出。
5. プロポーザルの作成：プロジェクトの概要や選出された場合の遂行意志などを確認したうえで、最終候補者にプロポーザル作成を依頼。
6. 第2回選考委員会：アーティストによるプロポーザルの説明、質疑応答、ならびに委員会での議論に基づき、アーティストを最終選出。
その後、アーティストとプロジェクトの内容に関して詳細を詰めたうえで契約が結ばれ、作品の製作と設置がおこなわれる。

このプロセスの中で興味深いのは、作品の設置されるコミュニティが、作家の選考プロセスに深く関与していることである。市民に投票権は与えられないものの、地元の事情に通じた芸術専門家を選考委員に推薦したり、2度の委員会での議論をとおして、結果的に地元市民の要望などが反映されるようになっている。アーティストが具体的な作品のプランを検討する際にも、地元市民とディスカッションを重ねたり、周辺地域の歴史や文化的背景をリサーチするなど、その駅ならではの作品を創造すること、そしてその作品がコミュニティに愛され、受け入れられるように工夫されているのである。

3.運営、予算

現在のA f Tの運営体制は、1名のディレクターと7名のスタッフの計8名。また、A f Tプログラムに対して様々な助言をおこなう諮問委員会も設けられている。

A f Tの予算は「パーセント・フォー・アート」制度と同様、建設や改修費用の一定割合がアートに振り向けられるしくみになっている。MTAの場合は、建築や設備の建設・改修工事費のうち、2,000万ドルまではその1%が、2,000万ドル以上の部分についてはその0.5%がA f Tの予算にあてられるⁱⁱ。したがって予算規模は年度ごとの工事額に左右されるが、92年度以降の予算は図表-2に示したとおりで、この9年間で約620万ドル(約7.5億円)がA f Tに投入されている。

「アートは鉄とコンクリートの地下洞窟を人間精神のキャンバスに生まれ変わらせ、公共交通機関のイメージを改善することができる。アートは野蛮な行為を減らし、同時にコミュニティの誇りを生み出せる……。」とは、ニューヨーク市の

図表 - 2 A 年間予算

年度	US \$	(万円)
1992	778,000	9,336
1993	921,000	11,052
1994	1,109,527	13,314
1995	932,000	11,184
1996	341,000	4,092
1997	577,704	6,932
1998	1,060,739	12,729
1999	458,000	5,496
合計	6,177,970	74,136

資料) MTA提供資料より作成

地下鉄・バス公団(MTA傘下の交通機関のひとつ)の社長、Alan Kiepper氏の言葉である。

わが国の地下鉄は、幸いなことにニューヨークのような危険地帯ではなく、老朽化もさほど進んでいないため、環境改善の必要は小さいかもしれない。が、朝夕の通勤ラッシュのストレス削減や殺伐とした空間のアメニティ向上という点で、A f Tから学ぶべきこともあるだろう。

ニューヨークに行くチャンスのない方、あるいはニューヨークの地下鉄はやっぱり怖くて、とおっしゃる向きには、MTAのホームページⁱⁱⁱに、A f Tのプログラムの一環として、美術館よろしく作品のツアー・ガイドが用意されているので、一度クリックしてみてください。

*本レポートの執筆に際しては、Ms. Heather Ho (Arts Administration Program, Columbia University) に情報や資料収集の面で協力していただいた。

ⁱ ニューヨーク市の実施するパブリック・アート・プロジェクトの候補者として登録したアーティストの資料(作品のスライドも含まれている)

ⁱⁱ ただし、エスカレータ、料金設備、バリアフリー化のための工事費については、計算の対象から除かれる。

ⁱⁱⁱ <http://www.mta.nyc.ny.us/mta/aft/aftsplsh.htm>

- ・ 本レポート記載のデータは各種の情報源から入手、加工したものです。その正確性と完全性を保障するものではありません。
- ・ 本レポート内容について、将来見解を変更することもありえます。
- ・ 本レポートは情報提供が目的であり、記載の意見や予測は、契約の締結や解約を勧誘するものではありません。なお、ニッセイ基礎研究所に対する書面による同意なしに本レポートを複写、引用、配布することを禁じます。