



Title	過去の未来を呼び戻す「レトロタイプ」
Author(s)	田中, 均
Citation	a+a 美学研究. 2023, 14, p. 30-44
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/103371
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

レトロタイプ

過去の未来を呼び戻す「レトロタイプ」

未来は存在しない

本稿は、デザイン思想において「未来を開く」ことの一つの事例を示すために、美術家アラン・ビュブレックス（一九六一）と哲学者エリー・デューリング（一九七二）との共著『未来は存在しない——レトロタイプ』（二〇一四年）^{『1』}を取り上げる。この著作でデューリングが提唱している「レトロタイプ」という概念、およびビュブレックスのプロジェクトのデューリングによる分析では、過去のデザインにとっての未来を芸術が実現する事例が問題となっている。本稿は、このような事例において、デザインと芸術とがいかなる関係にあるのかを明らかにすることを目指す。

『未来は存在しない』の共著者のうち、ビュブレックスは、工業デザイナーとしてルノーで働いたのちに美術家となった人物であり、ル・コルビュジェの都市計画や、過去の自動車の車体デザインを取り上げた作品などによって知られている^{『2』}。デューリングは、ベルクソン哲学の研究者であるとともに、芸術作品の一つのあり方としての「プロトタイプ」についての議論でも知られている。後述するように、デューリングは『未来は存在しない』において、「プロトタイプ」との対比において「レトロタイプ」を定義している。

『未来は存在しない』は、ビュブレックスの二つの個展をふまえて出版された著作である^{『3』}。しかしこの著作は一般的な展覧会カタログのような構成をとってはならず、デューリングが時間論（第一章）、「レトロフューチャリズム」論（第二章）、そして「レトロタイプ」論（第三章）を展開するテキストと、それに注釈をつけるようにしてビュブレックスが主として自分自身のプロジェクトから選んで配置した図版からなる。

以下本稿では、この著作の時間論と「レトロタイプ」論を取り上げて、その議論の概要を再構成する。そしてそれをふまえた結論として、デザインと芸術の関係について、デューリングの議論とビュブレックスの事例からいかなる示唆を得られるのかについて考察する。なお、『未来は存在しない』の「レトロフューチャリズム」論ではサイバーパンクなどの文化現象について議論しているが、本稿ではビュブレックスの事例に重きを置くため、紙幅の関係で「レトロフューチャリズム」論には立ち入らない^{『4』}。また、デューリングは自身の時間論を「ベルクソン2・0」と呼び（Bubblex et During 2014:1）、ベルクソンの時間論に基づきそれを更新するものとみなしているが、ベルクソンとデューリングの時間論を比較することは本稿の著者の能力を超えるため、本稿ではデューリングの議論を理解するた

めに最低限必要な範囲でベルクソンに言及するにとどめる。

現在の未来と過去の未来

書名が端的に語っているように、デューリングは第一章の時間論で、「未来は存在しない」という命題を提示している。しかし実際のところ、彼が主張しているのはより複雑なことであり、二つの命題のセットから成る。すなわち、「現在の未来は存在しない」という命題と、「過去の未来は存在する」という命題である。この場合、「現在の未来」とは、現在にとつての未来、現時点から見た未来のことであり、「過去の未来」とは、過去にとつての未来、過去の時点から見た未来のことである。

ではなぜ、「現在の未来」は存在しない一方で、「過去の未来」は存在するのだろうか。容易に思いつきうる説明としては、「現在から見た未来はこれから実現することになるので、現時点ではまだ存在しないが、その一方で、過去から見た未来は現在の時点で実現しているので存在するのだ」というものがあるだろう。しかしデューリングは、こうした説明法を否定する。「わたしたちは、未来は存在することになるものだからいまは存在しないと語っているのではないし、わたしたちの現在は未来であつたと言っているのではない」(Bublex et During 2014:8)と彼は述べる。未来とは存在することになる現在であり、過去とはすでに存在した現在であり、過去にとつての未来は現在として存在する、という考え方は、わたしたちの思考の習慣に深く根ざしている。これについてデューリングは、「わたしたちは、現在、つまり今のつねに更新される現勢性(actualité)⁵」が、實在性の究極の尺度を提供すると想定している」(Bublex et During 2014:9)と述べる。しかしこの考え方は、存在と現在という本来は別のカテゴリーを混同しているとデューリングは批判している(Bublex et During 2014:10)。

デューリングはさらに進んで、存在と現在を混同する考え方に付随するものとして、可能性が存在に先立つという考え方を批判している。この考え方は、未来はまず可能性として与えられ、それが時間の経過とともに実現すること

予期されざる生成としての創造

によって、現在において存在するようになるというものである。ここに見いだされるのは、「なにかすでに与えられており、わたしたちの前に完全に広げられており、ただ自分の番を待っているだけの未来という觀念」(Bublex et During 2014:16)である。デューリングはこのような未来のあやまった觀念を、「予期によって目指したり思い描いたりできるような将来(avenir)」(Bublex et During 2014:1)とも呼んでいる。デューリングによれば、未来は可能性として存在に先立って与えられるものではないので、本来思い描いたり目指したりすることのできないものである、ということになる。というのも、彼は未来を、予期されざる生成としての創造として理解しているからである。

デューリングは、未来が予期されざるものであると論じるさいに、ベルクソンが『思考と動くもの』(一九三四年)で行った、「真なるものの廻行的運動」への批判に言及している(Bublex et During 2014:16)。ベルクソンによると、「現在からすると、一九世紀ロマン主義の芽をそれ以前の古典主義者のなかに見つけることはたやすい」。しかし実際のところ、「ルソー、シャトーブリアン、ヴィニー、ヴィクトル・ユーゴーのような作家がいなければ、それ以前の古典主義者におけるロマン主義的な要素は決して気がつかれなかったであろう」。つまり、ロマン主義文学が実現してはじめて、過去の歴史のなかにロマン主義的な要素を見いだそうとする観点が生じ、古典主義文学において可能性としてすでにロマン主義文学が存在したかのように見えてくるのである。「ロマン主義は迴及的に、自分の前身を過去のなかに創り出し、自分の先行者によって自分を説明したのである」(ベルクソン 2013:26f.)。

デューリングは、ベルクソンの議論をふまえて、「可能なものは現実的なものとともに創られる」「同時的なものである」(Bublex et During 2014:16)と指摘する。そして彼は、未来とは「いままさに起きているもの」であり、「物における、ためらい、未決定、創発、創造の次元」(Bublex et During 2014:8)であると述べる。つまり未来とは本質的には予期しえない生成としての創造であり、それは起こってはじめて、未来であつたことがわかるようなものにほかならない。これが、「現在の未来は存在しない」ということの含意である。

未来を、可能なものとしてではなく、予期されざる生成としての創造としてとらえることから、デューリングは「過去の未来は存在する」というもう一つの命題を導き出す。もし過去の未来を過去において可能だったものとして

理解するならば、その意味での過去の未来は、実現することによって現実的なものに転換するか、あるいは実現しないことによって可能性を失うか、いずれにせよ、時間の経過とともににはや可能ではないものになる。しかしデューリングは、「過去の未来はとりかえしのつかない仕方で消滅したのであり、それらを生み出した現在とともに死に絶えたとみなすのは、明らかに不当ではないか」(Bubblex et During 2014:8)と主張して、以下のように述べる。

実現されなかった未来について、それは観念としてしか存在しえなかったと言われる。しかし、あらゆるものが過去の未来の現実的な有効性を証言している。そしてそれがあてはまるのは、過去の未来が形作られたその過去においてだけではなく、まさに現在の核心においてなのである。数多くの活動的な潜在力ないし潜在的な状態の群れとして、過去の未来は現在においてひそかに働きつつづけている (Bubblex et During 2014:18)。

未来を予期されざる生成としての創造とみなすことによって、そのような創造のはたらきが、特定の現在が実現するとともに消滅するのではなく、現在における創造にとつても有効なものとして存続していると考えることが可能になる。このことをふまえると、「過去の未来」とは、過去の時点で描かれた特定の未来のイメージとは次元を異にするものであること、少なくともそうしたイメージによつては汲み尽くされないものであることがわかる。つまり、過去の時点で構想された未来都市の計画や未来の自動車のデザインといった具体的な形態(「仮説的な素描やビジョン」(Bubblex et During 2014:))が「過去の未来」であるというよりもむしろ、当時それらを生み出した創造のはたらきに、本来の「過去の未来」が見いだされるべきなのである^[1]。デューリングはこのような意味での「過去の未来」について複数形で語っており、それらの「過去の未来」は、特定の現在が実現されたか否かによつて序列化されることなく、「群れや雲」(Bubblex et During 2014:24)のように共存して、現在にいたるまで有効であり続けると述べる。これが、「過去の未来は存在する」ということの含意である。

ここまで『未来は存在しない』におけるデューリングの時間論を検討してきた。それをふまえると、デューリングの二つの命題「現在の未来は存在しない」と「過去の未来は存在する」はむしろ、「可能性としての未来は存在せず、創造性としての未来は存続し続ける」と定式化し直すほうが適切であろう。

過去の未来を呼び戻す試み

これまでみてきたように、デューリングは過去の未来が現在にも作用を及ぼし続けていると論じているが、その一方で「過去の未来は潜在的な未来である」(Bubblex et During 2014:22)とも述べている。過去の未来の創造的なはたらきが潜在的な状態を脱して現在において実際に創造を引き起こすためには、現在のわたしたちの行為が必要となる^[2]。デューリングによれば、そもそも未来とは予見されざる生成である以上、目指したり意図したりすることはできないが、それでもわたしたちの作り出す行為を必要とする。

「未来は存在しない」とは実際には実在論的スローガンである。それが私たちに思い出させるのは単に、未来が存在しないならば、それは未来が作り出されねばならないからだとしたことである。すべての未来、この未来にもその他すべての未来にも、これがあてはまる**かのように**みなそう。そして過去の未来を呼び戻そう。必要ならば蘇らせに行こう。目覚めさせ幽霊のようにわたしたちの方に来させよう。それらからなにかを作り出してみるために (Bubblex et During 2014:19)。

過去の未来は現在にいたるまで有効性を保って存続しているが、わたしたちの意識が現在に集中しているためにそのことは忘却されてしまっている。その忘却を乗り越えてすべての未来を同列に扱うことで、過去の未来の創造性をふたたび作動させることをデューリングは提唱している。

「過去の未来を呼び戻す」試みとしてデューリングは、美術家ビュブレックスの一連のプロジェクトを取り上げている。例えば、ビュブレックスは『ヴォワザン計画』(二〇〇四—〇六年) (Plan Voisin, Bubblex et During 2014:19f.) におい

て、ル・コルビュジエがパリの交通問題を解決するために市内中心部に高層ビル群を建設することを提案した都市計画「ヴォワザン計画」（一九二五年）をふまえて、二一世紀のパリ市内に高速道路網をはりめぐらせ、それに沿ってブランドショッパ、ホテル、ナイトクラブを配置することを構想して、その構想に基づいた都市風景の想像図を描いている。デューリングのこれまでの議論をふまえて考えると、ビュブレックスがル・コルビュジエの実現しなかった「ヴォワザン計画」をとりあげて、共通する問題意識からあらためて二一世紀に都市計画を構想することによって行ったことは、過去の時点で描かれた未来のイメージそれ自体というよりもむしろ、そのイメージを生み出した創造の次元としての「過去の未来」を再度活性化させるものだったといえよう。

また、デューリングが言及している別の事例として、『ムニエ・ペロー自動車』（Yotune Meunier-Béraud 2006:12）がある。このプロジェクトでビュブレックスが取り上げているのは、一九五〇年代に職人のポール・ムニエと大工のガブリエル・ペローが考案した、木製の車体の六人乗り自動車である（Colard 2007）。ムニエとペローの木造車は、「職人的（家族的・ヴァナキュラー的）な工法と工業生産の世界の中間にあるアヴァンギャルド作品」（Buhlex et During 2014:20）として自動車の歴史のなかで特異な位置を占めるが、そのあとに続くモデルは現れなかった。しかしビュブレックスの見立てでは、一九八〇年代にミニバンが普及することによって、数十年を隔てて思いがけず後継モデルが見つかったことになる。ビュブレックスは各所で個展を開くたびごとに、別の作品の展示設営のための時間を利用して、このムニエとペローによる木造車を再現しようとした。デューリングの解釈によると、ビュブレックスが目指したのは、ムニエとペローが実現した自動車の精巧なレプリカ（たとえば自動車博物館で展示されるようなもの）ではなく、「模型」にすぎない（これをデューリングは「マケット」とも呼ぶ）。しかも、ビュブレックスによる再現は、別の作品が設営されるまでのあいだという、外から与えられた時間制限のもとで制作されるため、そのつど未完成にとどまる。つまり『ムニエ・ペロー自動車』はいつも未完成であることが意図されているのである。デューリングは、この未完成性が二つの時間を重ね合わせるものだと指摘する。というのも、ムニエとペローの木造車は後継モデルをもたなかったために、自動車の歴史のなかの一つの断絶を示したが、ビュブレックスの『ムニエ・ペロー自動車』はそのつど未完成であることによって、この歴史上の断絶を擬似的に反復していることになるからである。そして、さきに触れたよ

うに、ムニエとペローの木造車が長い中断のあとにミニバンという予想外の後継モデルを見いだしたように、ビュブレックスの『ムニエ・ペロー自動車』も、あえて未完成にとどまることで、なんらかの予想外の仕方で「いつか完成できるかのように私たちに思わせる」（Buhlex et During 2014:20）。ここにデューリングは、過去の未来の創造性を再び作動させるための試みを見いだしているのである。

プロトタイプと「ロマン主義」批判

以上見たように、デューリングはビュブレックスの一連のプロジェクトのうちに、「過去の未来を呼び戻す」試みを見いだしているが、デューリングはこうしたプロジェクトで生み出されるさまざまなイメージや造形物を「レトロタイプ」と呼んでいる。この「レトロタイプ」という名称は一見して明らかのように、「プロトタイプ」という語の接頭辞「プロト」（「最初の」「原始の」という意味）を「レトロ」（「後方へ」「さかのぼって」という意味）に置き換えたものである。また本稿の冒頭で触れたように、「プロトタイプ」とは、デューリングが自身の芸術論を展開するさいのキーワードでもある。そこでここからは、まずデューリングが「プロトタイプ」をどのように規定しているのかを論文「プロトタイプ―芸術作品の新たな身分」に即して概観した上で、『未来は存在しない』における「レトロタイプ」とプロトタイプの関係を整理する。

論文「プロトタイプ」のなかでデューリングは、カントの『判断力批判』とドイツ・ロマン主義から現代に至るまでの芸術観において支配的な「ロマン主義」（と彼が理解するもの）への批判を展開している。彼によれば、「ロマン主義」においては、個々の芸術作品は有限なものともみなされ、その有限性を乗り越える無限なものとして、芸術創造のプロセスや芸術の「理念」のほうがむしろ重視される。しかしこのような「ロマン主義」は、限定を避けるあまり結局のところ生と芸術との混同を引き起こしてしまう。これにたいしてデューリングは、有限な作品とも無限なプロセスや理念とも異なるものとして、「プロトタイプ」を取り上げる。彼は「プロトタイプ」を、「オブジェの論理とプ

プロジェクトの論理を組み合わせる形態」(デューリング 2015a:182)、「予期的」であり「実験的」であるようなオブジェ、
「あるオブジェの最初の現実的なモデル」(デューリング 2015a:183) として規定する。

「…」問題となるのは、「プロセスを」中断することであり、作るべき作品のモデルとなるような何らかのオブジェや装置を通じて、プロジェクトにある一貫性(consistence)を、「可読性を与えることである。この作品は、必ずしも実現されるとは限らない。さらにそれは、ひとたび実現されたとしても、依然として機能しない可能性がある(デューリング 2015a:183) [a]」。

「プロトタイプ」は、作品制作を目指すプロジェクトのなかのそれぞれの段階において、「模型」として具現化される。デューリングは「プロトタイプ」の事例として、とりわけマルセル・デュシャンの制作活動のなかで生み出された多様なオブジェを挙げている。「彼「デュシャン」は、レディ・メイドから《大ガラス》や《与えられたとせよ》に至るまで——空間内のインスタレーションとそのさまざまな再演やコピーという形であれ、あるいは図式^{ダイアグラム}、メモ、線図という形であれ——たえずプロトタイプを作り続けたのだ」(デューリング 2015a:183) と彼は述べる。

プロトタイプとレトロタイプ

デューリングは論文「プロトタイプ」において、以上のような仕方ではプロトタイプを規定しているが、プロトタイプとレトロタイプはどのように関係しているのだろうか。彼は『未来は存在しない』において、二種類のレトロタイプを区別したうえで、それぞれのレトロタイプを、プロトタイプとの関係において規定している。

一つは、「デモンストレーション的性格」をもつレトロタイプである。これまでに触れたビュブレックスのプロジェクトもこの種類のレトロタイプを生み出しているが、デューリングが「デモンストレーション的性格」をもつレ

過去の未来を再活性化する

トロタイプについて解説するさいに挙げている事例は、同じくビュブレックスのプロジェクト《アエロフィアット》(Aerofiat, 1995-97) であり、このプロジェクトではプロトタイプとレトロタイプとの関係が明瞭である。《アエロフィアット》は、自動車の空力付加物(エアロパーツ) について一九三〇年代に行われた研究に注目し、試作されたが実用化されなかったさまざまなデザインを、一九七〇年代の大衆車「フィアット126」に適用して、ドローイング、図面、模型などのしかたで提示したものである。つまり《アエロフィアット》においてビュブレックスは、自動車の歴史のなかの遠く離れた別々の場面をつなぎ合わせ、「ある過去の未来を別の歴史的展開の路線に移動する」ことによって、実現しなかったデザインに「第二の風を当てる」こと、つまりこれまでの議論をふまえると、一九三〇年代に試みられた空力付加物を生み出した「過去の未来」の創造性を再び活性化することを試みたのである (Bublex et During 2014:61)。

一九三〇年代の空力付加物の研究についてわたしたちに残されているのは、試作品の図面や写真、つまり研究プロセスのなかで生み出されたさまざまなプロトタイプである。ゆえにデューリングは、《アエロフィアット》で生み出されたレトロタイプは、「プロトタイプによって始まった具体化の運動に寄り添うことを提案する」ものであると述べる。しかし《アエロフィアット》のレトロタイプは、一九三〇年代のプロトタイプとはことなり、実用を目指した(が実現しなかった)ものではなく、「純粹なプロジェクト」にとどまる (Bublex et During 2014:61)。空力付加物と組み合わせられた「フィアット126」が実際には走れないとしても、それはなんら問題ではない。「プロトタイプは試作品だが、レトロタイプは観念の潜在力を表せばよく、実行する必要はない」(Bublex et During 2014:62)。実用化されることなく、ゆえに失敗したとされるプロトタイプを生み出した「観念の潜在力」を表す、つまり「デモンストレーション」することに、《アエロフィアット》というレトロタイプの意義が存在するのである。このことを言い換えると、プロトタイプは機能を実現するためのデザインの試作品であったが、レトロタイプはデザインとしては失敗したプロトタイプを美術作品に転換することによって、かつてはたらいだ創造性を再生させているのである。このことを指してデューリングは、「成功したプロトタイプと失敗したそれとを均衡させるのがレトロタイプの原理である」(Bublex et During 2014:62) と述べる。こうした均衡は、工業デザイナーとしての経験を持つ美術家ビュブレックスだからこそ可



図1 | ビュブレックス《わびさび実験》2010（シベリア）©Alain Bublex

能になったとも言えるだろう。

第二の種類のレトロタイプは、「実験的でフォーマティブな性格」をもつレトロタイプであり、その事例としてデューリングが挙げているのはビュブレックスの《わびさび実験》(Experience Wabi Sabi, 2008-13)である「図1」。これは、パリからシベリアを経由して東京まで旅をする自動車、過酷な条件のなかでさまざまな修理を経ることによって、空調・パワーウィンドウ・音響システムなどの機能を失い、ただ人間を収容して移動するという目的に特化した機械へと、機能的・形態的に単純化されていく、その過程を記録するプロジェクトである。デューリングは、この《わびさび実験》では、「経験のある種の沈殿物を作る通常の仕方を反転させることによって、レトロタイプがプロトタイプの逆の仕方で機能する」(Bublex et During 2014:64)と述べる。プロトタイプが制作される場合には、未来の経験が予想されたり期待されたりすることによって、いかなる形態や機能が存在するべきかが構想され、それを体現する模型が生みだされるのであって、ゆえにプロトタイプは予期しないし期待された未来の経験を物

質的に凝固させたものといえる。これに対して《わびさび実験》の場合は、プロトタイプにもとづいて生産された自動車、過酷な使用による劣化によって、予想や期待にもとづいて付加された機能や形態を剥ぎ取られ、本来の目的のむき出しの仕方ですす模型に変容するのである。

《わびさび実験》のような「実験的でフォーマティブな性格」をもつレトロタイプにおいて、「過去の未来」はどのようにかわるのか、デューリングは明確に述べていないが、実験という条件のうちに、「過去の未来」がはたらく場を見いだせるのではないかと考えられる。パリから東京へと向かう自動車は、旅のなかの予期されざる地点でトラブルに遭遇し、その場所で利用可能なリソースによって修理されることで、やはり予期されざる形態をとるようになる。こうした偶然的な条件は、未決定と創造の次元という意味での「未来」を作り出すことができる。またこの実験のなかで保存される機能は、人間の収容と移動という、自動車が歴史的に発明されたときにすでに持っていたものとも原始的な機能である。《わびさび実験》を経ることによって、現在使用されている自動車が、いかなれば、自動車の歴史のはじまりの時点で擬似的に接近するための模型となる。そしてこの模型を通じて、自動車の歴史において創造的に作用したさまざまな「過去の未来」が活性化される、そのように考えることができるだろう。

デザインと芸術の相互関係

ここまで、エリー・デューリングが、「現在の未来は存在しない」「過去の未来は存在する」という二つの命題によって、予期されざる生成としての創造に注目していること、そして、過去の都市計画や自動車のデザインの試みを取りあげて、時代の隔たりを越えて新たな模型を作り出すビュブレックスのプロジェクトに、「過去の未来」の創造性の再活性化の事例を見いだしていること、さらにビュブレックスのプロジェクトが生みだす造形物を、プロトタイプと対比してレトロタイプとして規定していることについて概観した。

これまでの検討をふまえたうえで、プロトタイプとレトロタイプとの比較を通じて、デザインと芸術の関係につい

で考察しよう。プロトタイプとレトロタイプはどちらも実験的な模型であるが、論文「プロトタイプ」で論じられた芸術的プロトタイプとレトロタイプの共通点として、あらかじめ設定された目的を表現したり実利的であったりするという意味での「成功」からの逸脱が積極的に評価されるという共通点がある。デューリングは論文「プロトタイプ」で、プロトタイプを作る芸術家の精神を「企業家、エンジニア、オペレーター、研究者」（デューリング 2015a:185）という四つのタイプに分類しているが、このような分類は芸術家を上記の意味での「成功」を目指す主体とみなすことを意味しない。むしろデューリングは、芸術的プロトタイプに共通する美点として、「最も触知可能な仕方での可能性の証拠を示すことができる」（デューリング 2015a:195）ことを挙げる^[a]。これに対して、すでに見たように、ビュブレックスのレトロタイプが取り上げるプロトタイプは、芸術制作というよりもむしろ、都市や自動車のデザインの過程で制作された実験的な造形物であり、そのなかでも実現しなかった、あるいは普及しなかったという意味で「失敗」したプロトタイプである。

このことから、以下のような結論を導くことができる。プロジェクトの過程のなかでプロトタイプを生み出すこと自体はデザインと芸術において共通した営みだが、デザインにおけるプロトタイプは、その後の歴史から見て「成功」したそれと「失敗」したそれとが区別され序列化されることが避けがたい。それに対して、芸術のプロジェクトにおけるプロトタイプとレトロタイプは、あえて「失敗」を積極的に意義づけること（「成功したプロトタイプと失敗したそれとを均衡させる」）によって、未来を開く予期されざる創造性を（再び）活性化させるのである。

田中均（たなか・ひとし）

一九七四年生まれ。大阪大学大学院人文科学研究科准教授。専門は、ドイツ語圏を中心とする近代美学、芸術における「参加」をめぐる諸問題。

文献

- Bublex, Alain et During, Elie (2014) *Le futur n'existe pas: rétrotypes*. Parc Saint-Léger: Éditions B42.
 Bublex, Alain and During, Elie (2014) *The Future Does Not Exist: Rétrotypes*, translated by John Lee, Parc Saint-Léger: Éditions B42.
 Colard, Jean-Max (2007) “Alain Bublex”, *Artforum*, 45 (5), <https://www.artforum.com/print/reviews/200701/alain-bublex-42915> (最終閲覧 二〇二二年三月二八日)

- 武田宙也 (2013) 「ポイエーシスとフラクシスのあいだ——エリー・デューリングのプロトタイプ論」『REPRES18』表象文化論学会^a, <https://repre.org/repre/vol18/note/03/> (最終閲覧 二〇二二年三月二八日)
 デューリング、エリー (2015a) 「プロトタイプ——芸術作品の新たな身分」武田宙也訳『現代思想』四三（一） 一七七—一九九頁。
 —— (2015b) 「レトロ未来」新村一宏訳『表象・メディア研究』五号、一—二九頁。
 ドウルーズ、ジル (2017) 『ベルクソニズム』、檜垣立哉、小林卓也訳、法政大学出版局。
 ベルクソン、アンリ (2012) 『精神のエネルギ』原章二訳、平凡社。
 —— (2013) 『思考と動』原章二訳、平凡社。

註

- *1 原著 (Bublex et During 2014) および英訳 (Bublex and During 2014) を参照した。
 *2 ビュブレックスのプロジェクトから生み出された種々の造形物は、本稿で取り上げる事例を含めて、彼のウェブサイトで閲覧できる (<http://alainbublex.fr/>、最終閲覧 二〇二二年三月二八日)。
 *3 二〇一一年にバルク・サン・レジェ現代アートセンターで開催された、「スポーティな真理はつつましい」展と二〇一二年にVOG（フォンテーヌ市）で開催された「結局決めるのは保険会社だ」展。
 *4 デューリングの「レトロフューチャリズム」論は邦訳されている（デューリング 2015b）。
 *5 ベルクソンは「現勢性」と「潜在性」を対になる用語として用いており、デューリングはこのことをふまえている。「潜在的なもの」の「現勢化」については注7を参照。
 *6 デューリングは、ベルクソンの用語を用いて、「過去の未来」を「いかなる表象やイメージによっても汲み尽くされない「力動的図式」 (Bublex et During 2014:22) と呼んでいる。ベルクソンは「精神のエネルギ」に収録された論考「知的努力」（一九〇二年）のなかで、「力動的図式」を、「イメージそのものよりもイメージを再構成するために必要な指

示を含んでいる」「多数のイメージに展開しうる単純な表象」として規定している（ベルクソン 2012:246）。ベルクソンは、過去の旅行の個々の場面を思い出す際に手がかりとなる旅行全体の印象など、さまざまな事例を挙げている。本稿で後述するように、ビュブレックスは過去の都市計画や車体デザインに由来する造形物（過去のデザインの過程で生まれた「プロトタイプ」）をとりあげて、新たな造形物を芸術として制作する（本文で後述するように、デューリングはこれを「レトロタイプ」と呼ぶ）。デューリングは、過去の「プロトタイプ」が後の「レトロタイプ」を生み出すという関係が、「力動的図式」によるイメージの産出の一種であると考えている。

*7 ーこれは、ベルクソンの用語法をふまえると、「潜在的なもの」を「現勢化する」ということである。ドゥルーズはベルクソンにおける「潜在的なもの」と「可能なもの」との対比について論じるなかで、「潜在的なもの」の「現勢化」が創造性の発現であることを指摘している。

「…」現勢化するにあたって、潜在的なものは除去や限定によってことを進めることはできず、自らに固有の現勢化の線を積極的な行為のなかで創造しなくてはならない「…」その理由は単純である。実在的なものは、それが実現する可能性のもののイメージや類似であるのに対して、現勢的なものは、反対に、それが具現化する潜在的なものに類似してはいないからである。現勢化のプロセスにおいて第一のものは、それは差異である——そこから出発する潜在性と、そこへと到達する現勢性との差異、また、それに従って現勢化がなされる補足的な複数の線のあいだにある差異である。つまり、潜在性に固有なものとは、自らを分化することによって現勢化し、そして、現勢化するためには自らを分化する、すなわち、自身の分化の線を創造することを強いるという仕方存在するのである（ドゥルーズ 2017:109-110）。

*8 ー□内は引用者による補足、□内は引用者による補足である。

*9 ー論文「プロトタイプ」で取り上げられる四つのタイプのうち、最も紙幅を割いて論じられている「オペレーター」タイプの芸術家に関しては「失敗」について言及されていないが、その他のタイプとの関連では言及されている。「企業家」タイプの芸術家、例えばファブリス・イベールの制作するプロトタイプについては、「その見た目は、それを実利的なオブジェと示すが、その機能は一般的に、抽象的だったり不明確なままにとどまっている」（デューリング 2015a:185）と言われる。「エンジニア」タイプの芸術家、例えばバナマレンコの場合には、「失敗が創造プロセスの構成的な次元である」（デューリング 2015a:187）とされる。そして「研究者」タイプの芸術家、例えばデュシャンの場合のプロトタイプは、「そのヒューリスティックなケースにおいて、成果をもたらすことがない研究や、芸術家が仕事の中で直面する袋小路をあかし立てる可能性がある」（デューリング 2015a:192）。この点については武田（二〇一三）も参照した。

