

スローモビリティを活用した アート観光が育む創造性の涵養効果

人見 訓嘉¹・土井 健司²・猪井 博登³

¹正会員 大阪大学大学院研究生 工学研究科地球総合工学専攻 (〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)
E-mail: hitomi.kuniyoshi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

²正会員 大阪大学大学院教授 工学研究科地球総合工学専攻 (〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)
E-mail: doi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

³正会員 大阪大学大学院助教 工学研究科地球総合工学専攻 (〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)
E-mail: inoi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

近年、地域づくりと密接した観光の形態としてスローツーリズムや芸術鑑賞に焦点を当てたアートツーリズムが注目されている。この両者に関わるものとして、国内においては2010年よりトリエンナーレ形式で「瀬戸内国際芸術祭」が開催され、一つの成功事例を生み出している。これは瀬戸内海に浮かぶ島々を舞台とするものであり、アクセス手段は船に限定される。訪れた観光客は船に乗って会場となる島々へ渡る。このようなスタイルの芸術祭は、全国的に見ても極めて特殊なケースである。本研究では、船というスローモビリティの活用が来訪者に対してどのような環境を提供し、心理面および行動面での変化をもたらしたかを調査分析した。着眼点は、「創造性」およびそれを育む「主体性」や「寛容性」である。スローモビリティを活用した観光が地域にもたらす創造性涵養効果を検証し、観光科学への新しい視点を提供するものである。

Key Words : *tourism, creative city, creativity, slow mobility, ferry*

1. はじめに

如何に効率よく目的地を巡るかに主眼を置くファストツーリズムとは対極的な概念として、1990年代よりスローツーリズムの動きが拡がりつつある。その概念は必ずしも明確ではないが、「個人や小グループを中心に、地域の人々や自然とのふれあいなど、ゆっくりとした時間を過ごす滞在型の旅行形態」¹⁾などの定義がなされている。また、スローツーリズムを推進するSloth ClubはReconnecting/Cultural trip/Ecological/Fair trade/Changes youなどのマニフェストを掲げ、従来のツーリズムとの差別化を行っている。「Reconnecting」とは人と自然との繋がりへの再構築、「Cultural trip」とは多様性に富んだローカルな文化の体験、「Ecological」とは自動車や航空に頼らない移動、「Fair trade」とは持続可能な環境、経済、社会への貢献を指し、最後の言葉「Changes you」とは参加・体験を通じた人生の再発見や変革を意味する。

また、近年ではアートを巡る観光が脚光を浴びている。「横浜トリエンナーレ」や新潟の「大地の芸術祭」などはその一例である。本研究は、上記のスロー

ツーリズムとアートツーリズムの両者に跨る新たな観光の試みとしての「瀬戸内国際芸術祭」に注目し、島々を結ぶ船などのスローモビリティを活用した観光体験が旅行者の心理、行動に及ぼした影響を検証することを目的としている。

なお、瀬戸内国際芸術祭は、地域づくり型観光としての意義も備えている。香川県高松市は、芸術祭の開催と歩調を合わせて2013年11月に「創造都市推進ビジョン」を策定している。これは、産業、ものづくり、観光、文化・スポーツ、国際交流などに関する施策の一体運営により、都市ブランドイメージの向上を図りながら、「瀬戸の都・高松」の魅力を全世界に発信していくための総合的かつ基本的な指針である。

スローツーリズムと創造都市づくりの共通点は「Reconnecting」であろう。その実現のためには人、知識、モノ、サービス、カネ、時間、そして自然という要素の結びつきが再構築されなければならない。

本稿はスローツーリズム・マニフェストの言葉を援用しながら、瀬戸内国際芸術祭における「Reconnecting」、「Cultural trip」、「Ecological」な観光体験が、如何に



図-1 瀬戸内国際芸術祭の舞台となった島々と航路³⁾

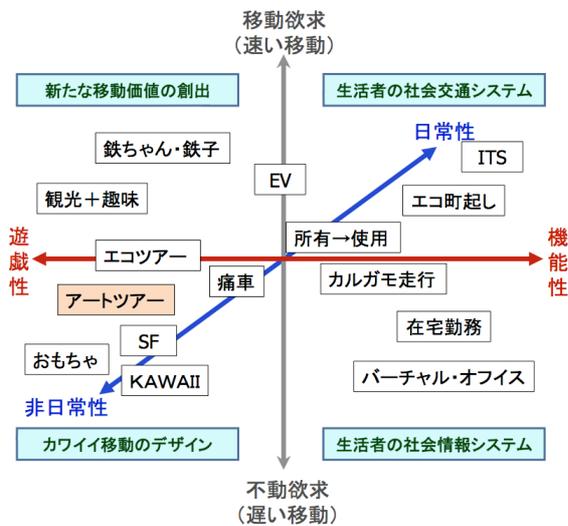


図-2 移動の価値に基づくモビリティマップ

”Changes You”へと結実しうるのかについて考察を試みるものである。その際の着眼点は、観光体験を介した「主体性」と「寛容性」、それらが育む「創造性」である。

2. 既往研究と本研究の位置づけ

スローツーリズムの概念展開については既に序章で述べたが、もう一つのキーワードである「創造都市」は1980年代にオーストラリアにおいて提唱された⁴⁾概念である。しかし、それには一義的な定義があるわけではなく、時代によって多様である⁵⁾。これは、創造都市の本質は、プロセスにあることを意味する。しかし、多様なプロセスを経て生まれた創造都市を大きく見ると、ピーターホールは「技術革新都市」「文化知的都市」「文化的でありさらに技術的な都市」「技術的であり組織的な都市」の4つに分類できるとしている⁶⁾。

国内においても、人口が減少していく時代において、なお都市の競争力を高めようと、創造都市を目指す事例が見られる。佐々木によると、「創造都市とは、人間の創造活動の自由な発揮に基づいて、文化と産業における創造性に富み、同時に、脱大量生産の革新的で柔軟な都市経済システムを備えた都市である」⁷⁾としている。リチャード・フロリダは、創造都市における「経済成長の3つのT」として、技術 (technology)、才能 (talent)、寛容性 (tolerance) を挙げている⁸⁾。また、「才能がある人々が寄り集まると、イノベーションや経済成長に大きな効果をもたらす」⁹⁾としている。

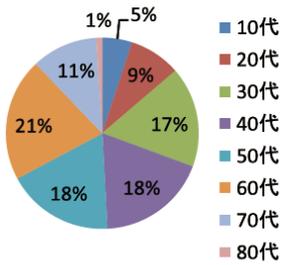
「瀬戸内国際芸術祭」は、いわゆるアートツアーである。芸術祭の舞台の一つとなった直島を対象とした研究によると、フंक・カロリンら¹⁰⁾は「直島を訪れる観光客は旅行全体や普段の生活でもアートに強い関心を持つ人、アートとともに自然を楽しむ人、訪れた相手とゆっくり島を歩き回りたい人など様々」であるとしている。また、北口らの「空間価値の啓発装置としてのアートの可能性に関する研究」¹¹⁾では、その可能性を、来訪者による新たな風景価値の認識、新たな視座の導入による既存風景の活性化、自然環境のもつ風韻の再認識、対象の意味探究の誘発の4つを指摘している。アートツアーは多様な人を呼び込み、アートそのものにも意味があることは認められているが、彼らの行動や意識の変化から創造性の変容に着目し、人・知識・モノ・サービス・カネ、そして時間という要素の結びつきの再構成に言及した研究は見あたらない。

なお、図2はモビリティマップ上におけるアートツーリズムの位置づけを示すものであり、機能性～遊戯性、日常性～非日常性、移動欲求 (速い移動)～不動欲求 (遅い移動) を軸として描いたものである。

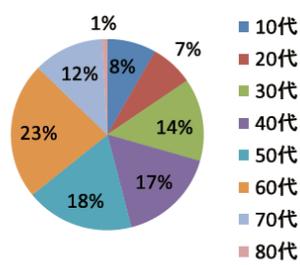
3. 調査の概要

筆者らは、芸術祭終了後の2013年12月に、芸術祭と創造都市との関係性に着目したアンケート調査を、開催地・香川県に暮らす人々を対象に実施した。調査に際しては、高松市役所 (産業振興課、地域政策課)、高松市コミュニティ協議会、四国運輸局、四国地方整備局、四国経済産業局、香川県庁 (交通政策課)、四国旅客鉄道 (株)、高松大学、香川大学の協力を賜った。この調査については、10代から80代までの877名から回答を得た。全回答者のうち、芸術祭 (2010年および2013年春夏秋のいずれか) に参加・来場した人は472名と53.8%であった。回答者の年齢構成概要は、図3、4のとおりである。

全回答者の年齢構成



参加者の年齢構成



会期別の参加者数(被験者数)

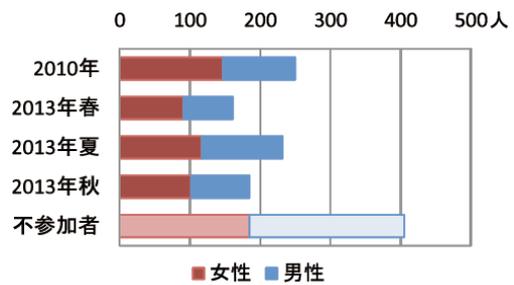
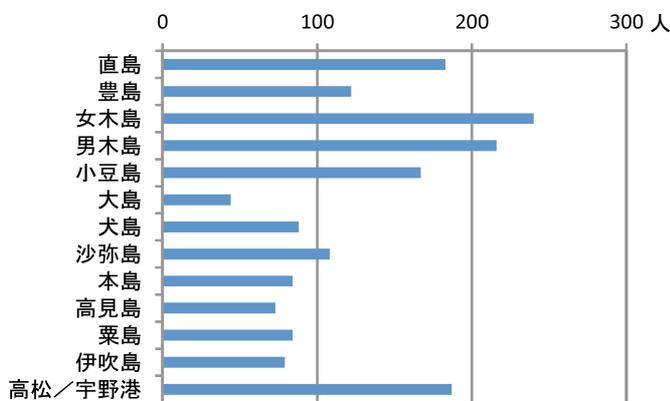


図-3 回答者の年齢構成と会期別の参加者数

図-4 会期別の参加者数

参加者(回答者)の来場地構成



最も印象に残った来場地

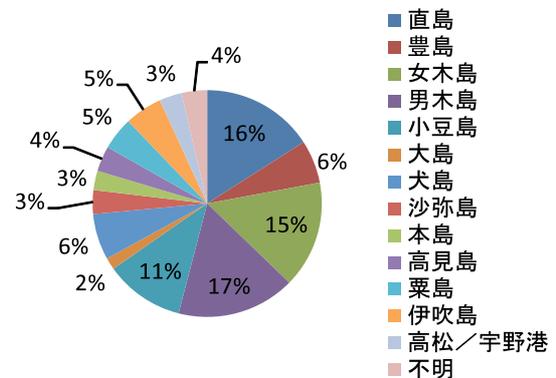
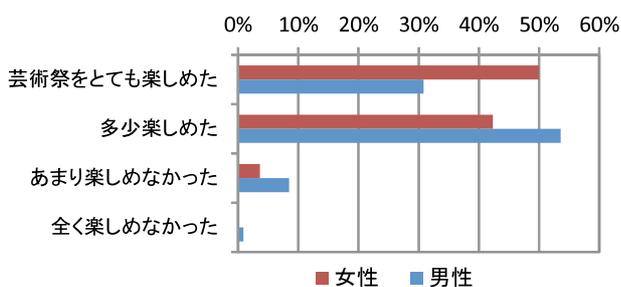


図-5 参加者(回答者)の来場地の構成と印象度

芸術祭への評価(楽しさ)



現代アートへの興味

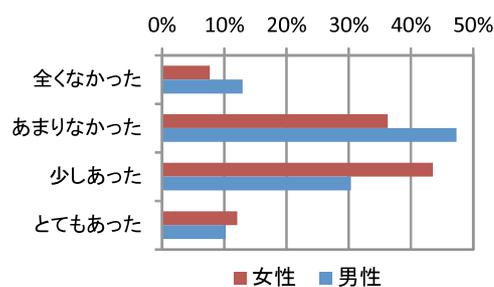


図-6 参加者(回答者)の芸術祭への評価と元々の現代アートへの興味

なお、瀬戸内国際芸術祭の実行委員会が行った来場者アンケートによると、県内からの来場者は来場者総数の36.1%、特に今回新たに会場となった中・西讃の5島では5割以上を占めており、今回の芸術祭では2010年時点よりも県内からのより積極的な参加がみられたことが報じられている。

調査の検証の視点として、芸術祭という創造的な活動にふれ、日常とは異なる時間を過ごすことによる意識や行動の変化に注目した。

次に、参加者が芸術祭中に訪れた場所(来場地)を島別に示したものが図5である。ここでは来場頻度は考慮しておらず、場所毎の来場経験を全参加者472名で集計している。また、最も印象に残った場所を尋ねた結果も併せて示す。さらに、芸術祭の来場者がほぼ必ず乗ったフェリーについても調査を行った。来場者の意識調査にとどまらず、四国運輸局の協力を賜り、四国運輸局管轄の主要なフェリー航路(会社)の経営状況についても調査した。都市の

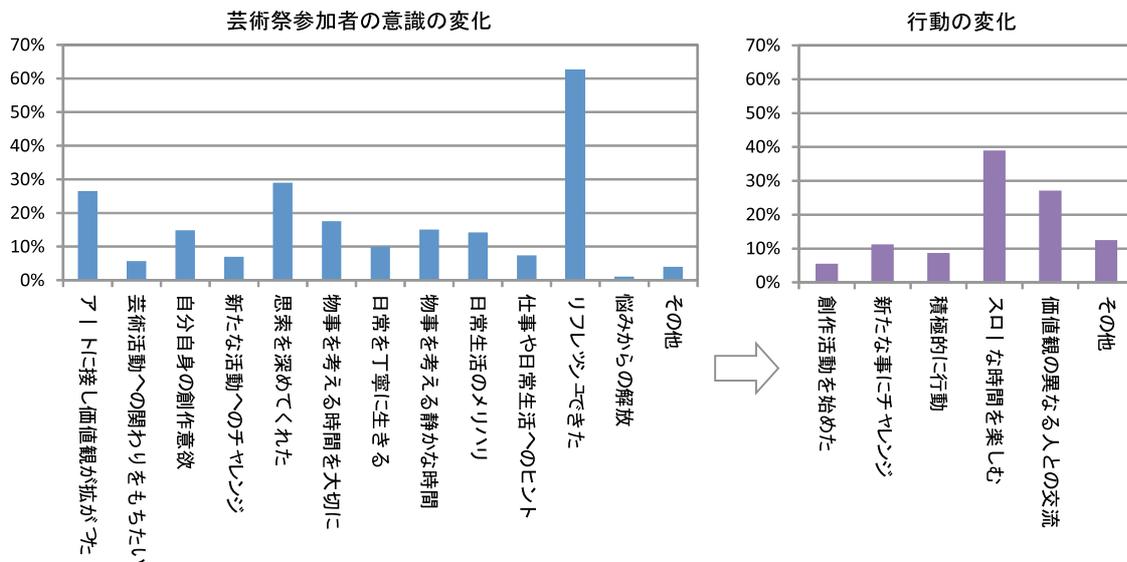


図-7 芸術祭参加者の意識と行動の変化

創造性を涵養するうえで、スローモビリティの意義を明確にし、フェリー航路（会社）の競争力をいかに高めることができるかを検討する。

4. 調査の分析結果

(1) 芸術祭の参加者が感じ取ったもの

アンケート結果によると、図6に示すように参加したと回答した472人のうち418人（参加者の88.6%）が芸術祭を「とても楽しめた」または「多少楽しめた」と回答している。しかし「そもそも現代アートに興味がありましたか」という質問に対し、「とてもあった」との回答は11.2%に過ぎない。大多数が、興味は「少しあった」「あまりなかった」人である。では、楽しめた理由は何だろうか。もっとも多いのが「島内の風景と芸術の調和」（46.8%）。次いで「島内のゆっくりとした時間の流れと現代アートの調和」「人のやさしさやおもてなし」となり「作品自体のすばらしさ」（20.1%）をいずれも上回る。同じ割合（20.1%）の回答として「芸術と海の風景の調和」「船で移動するゆっくりとした時間の流れと芸術の調和」も挙げられる。また、島々を舞台とすることで必ず利用しなくてはならなかった船について質問した。「島に渡る船での移動時間も楽しめた」（18.4%）。さらに、「島に渡ってからの移動時間も楽しめた」（10.4%）となっている。

(2) 参加者の意識の変化

それでは、芸術祭を通して日常生活や行動にどのような意識の変化があったのだろうか。もっとも多いのは、非日常の刺激に接することによる「リフレッシュできた」という回答で、参加者の6割を超える（図7左）。次いで「ゆっくりとした時間の流れが自分の思索を深めてくれた」（29.0%）、「ア

ートに接することにより、自分の価値観が広がった」（26.5%）と続く。なお、これらの数字は複数回答可での間に関する回答の割合である。

(3) 行動の変化

次に、芸術祭への参加によって生じた意識変化がどのような行動変化をもたらしたかを問うた（図7右参照）。なお、アンケート調査時点は芸術祭終了後の1か月～2か月後であり、行動変化は一定の定着をみているものと考えられる。調査の結果、1)参加者の4割近くの39.0%が「時間の使い方を工夫して、スロウな時間も楽しむようになった」と回答し、2) 27.1%の人が「価値観や立場の異なる人との出会いや交流の機会を楽しむようになった」と答えた。また、3)「小さなことであっても、新たなことにチャレンジし始めた」および「これまでよりも積極的に行動できるようになった」との回答は、それぞれ11.2%、8.7%を占める。なお、4)「創作活動を始めた」と回答した人も5.5%ほど見られる。

以上の数字から、芸術祭への参加経験が参加者の意識のみならず行動にも無視できない影響を及ぼしており、特にスローネスを重視した時間の使い方の工夫や異なる価値観を受け入れる寛容性の醸成などの効果が顕著に読み取れる。

なお、行動変化の有無と芸術祭での移動時間に関する印象（評価）および芸術祭を楽しめた理由の要因別評価との関係を分析したものが図8である。スローネスや寛容性の醸成には、芸術祭での移動時間に関する評価や、海・島の風景と芸術との調和、船旅や島内移動でのゆったりとした時間の流れと芸術の調和などの印象が強く影響していることが読み取れる。こうした体験要因が、芸術祭自体の「楽しさ」を増進するとともに、一定の時間を経てもなお行動の変化（“Changes you”）をもたらした誘因になったものと考えられる。

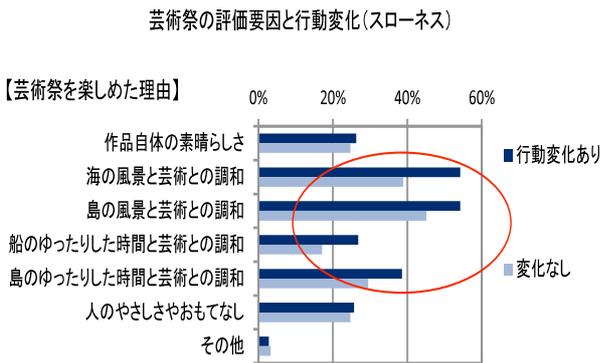
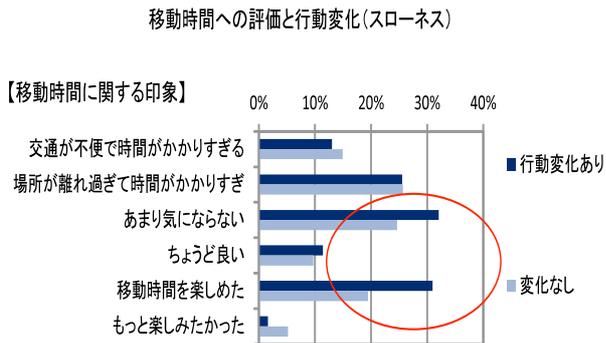


図-8 行動変化に影響を及ぼしたと考えられる体験要因

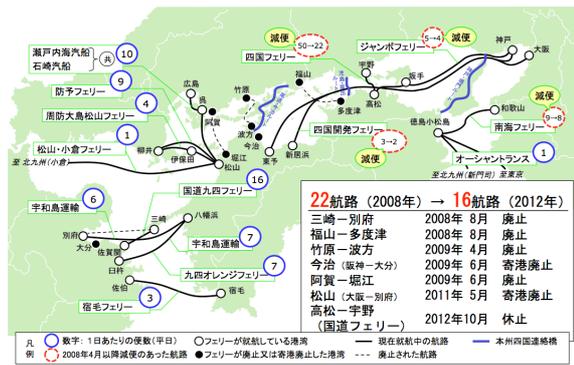


図-9 フェリー航路の廃止・減便



図-10 四国運輸局管轄の主要なフェリー航路

(4) スローモビリティとしてのフェリー輸送の現状

瀬戸内国際芸術祭において、観光客の足としてフェリーは大いに活用されたが、日常的な通勤・通学および業務目的での利用は低迷を続けている。図9に示す通り、四国発着のフェリー航路は廃止・減便が相次いでいる。四国の海上出入貨物トン数の約5割を占めるフェリー輸送においては、わずか5年(2008年～2012年)の間におよそ3割の航路が廃止となり、今後もさらなる廃止・減便が懸念されている状況にある¹²⁾。その理由は、2008年10月の普通車土日昼間5割引、中型車以上の深夜5割引の導入などが考えられる。

次に、図10に示す主な5つの航路について、その航路(会社)の経営状況を見てみる。(以下、文中の①から⑤は、図中の番号に合致する)。

①高松・宇野間は、国道フェリーと四国フェリーの2社がフェリーを運行している。いずれも自動車航送(国道59%、四国95%)が収益の大半を占めるが、2社ともに2005年度に年度収支が赤字に転落(四国は2010および2012年度を除き赤字)。本州・四国連絡道路との競合を主な理由として、航路収益は厳しい。時間的優位性のある高松地区から岡山玉野地区以東から姫路以西向けの貨物をどう取り込むかが課題である。

②東予・新居浜・神戸・大阪を結ぶ四国開発フェリ

一は、自動車航送(76%)が収益の大半を占める。しかし、瀬戸大橋や明石・大鳴門橋との競合により、航路収益は厳しい。2005年度からは、2010年度を除き、収支は赤字に転じている。地域柄、機械、金属、化学製品のシャーシ輸送が多く、モーダルシフトを優先している。

③松山・宇品を結ぶ石崎汽船は、旅客運賃(78%)が収益の大半を占める黒字航路である。しかし、年々収支比率は低下している。西瀬戸自動車道との競合もあり、航送車両をどう増やすかが課題である。

④八幡浜・別府を結ぶ宇和島運輸は、自動車航送(72%)が収益の大半を占める黒字航路である。しかし、収支比率は高くない。

⑤八幡浜と臼杵を結ぶ航路には、宇和島運輸と九四オレンジフェリーが走り、自動車航送(宇和島86%、オレンジ88%)が収益の大半を占める。2社とも赤字である。いずれも、2005年度から単年度収支の赤字が続いている。

主要5航路の特徴として、1)四国と本州、九州を結ぶ航路は、2005年度の高料金の割引後から、松山・宇品、八幡浜・臼杵を除き赤字に転落している。2)競合航路(高松・宇野、八幡浜・臼杵)は赤字。3)高松・宇野、東予・大阪航路は、本州・四国連絡道路と

の棲み分けが必要である¹³⁾。

四国運輸局管轄の主な航路についてはいずれも経営状況は厳しいことが明らかになった。しかし、土井らの研究¹⁴⁾¹⁵⁾により、フェリーの社会・経済的価値は認められている。例えば、「フェリーがもたらす物流コスト削減額は年間約 400 億円に相当すると試算され」、
「フェリー存廃が及ぼす生産規模は 1.7 兆円にのぼるものと試算」している。さらに、「観光客の足」としての価値や、「安全・安心をもたらす社会基盤としての価値」「本四間交通の完全遮断の抑制」といった様々な価値を認めるに至っている。また、人流・物流の側面からは、「地域の生活の足」としての役割にとどまらず、「物流に於ける環境負担の低減」「物流に於ける安全」「国際海運コンテナの効率的な輸送」「大型・重量製品の出荷」「大規模災害時のフェリーの緊急輸送機能」を評価している。

5. おわりに

芸術祭の参加者に対する行動と意識の変化をもとにすると、現代アートが船などによるゆっくりとした移動速度（スローネス）や瀬戸内海・島の風景と調和したことにより、参加者の意識を寛容にし、物事に主体的に取り組もうという意識を高めたことがうかがえる。これは、人・知識（アート）・モノ・サービス・時間および自然という要素の結びつきが再構成されたことによる、創造的環境の実現例または、創造性を刺激する観光の事例と見ることができのではないだろうか。

この実現に特に重要な役割を果たすのは、時間という要素である。知識経営の生みの親として知られる野中は「知識創造とは暗黙知と形式知の往還運動である」¹⁶⁾と述べている。主体的・身体的な知（暗黙知）と客観的・理性的な知（形式知）を行ったり来たり（往還）するには、一定の時間が必要である。

「知の方法」について 18 世紀にさかのぼると、ゲーテが同様のことを主張している¹⁷⁾。ゲーテは、それまでガリレオやデカルト、ニュートン、ダーウィンによって合理的で客観的で科学的な方法論だと考えられていた「知の方法」と異なるものを探究した。つまり、客観的認知（観察し、現実の経験や直感を受け容れ、経験に基づき現象を掘り下げてゆくために対象から離れること）を超越した「参加型の知の技法」である。言い換えれば客観的な知と主観的な知の共生であり、一方に偏った、例えば真に客観的な知というものには存在しないと主張している。暗黙知と形式知の往還運動があってこそ、創造が為されるということである。そ

して、注目すべきは、その運動には一定の時間が必要であるということである。これは、今回の調査結果によると、スローモビリティを活用した観光そのものである。そこにはスローモビリティとしての船の存在に光が当たる。芸術祭の参加者が、船に乗って、その緩やかなスピードとともに瀬戸内海の風景を楽しみ、思索を深めたことは、その好例である。島内のバス、自転車、マイクロ EV なども然りである。また、それらの風景と調和するように置かれた現代アートが参加者の価値観を広げ、意識を寛容にしたことも同様である。主体的な行動の変化の背景には、寛容性の高まりによりおそらく自己肯定感も高められたものと考えられる。観光とはつまり、身体性の延長にある想像性や創造性を鼓舞する営みである。

「瀬戸内国際芸術祭」は、近年、注目されている「着地型観光」の一つである。着地型観光とは、観光客や旅行者を受け入れる地域が持つ独自の観光資源を生かして企画されるツアーである。フェリーは、着地型観光において、地域の人により活用が計画されることで、一層その利用価値を高められるのではないかと考えられる。その際のポイントは、モビリティの階層性である。拠点間の移動は速く、地域内の移動はゆっくりと、そうした場所に即したスピード感（sense of speed）を重視したモビリティの階層性が、今日のクルマ依存社会には決定的に欠けている。

参考文献

- 1) Nicky Gardner: A manifesto for slow travel, Hidden Europe 25, 2009. <http://www.hiddeneurope.co.uk/>
- 2) 国土交通省中国運輸局：中国地方におけるスローツーリズム振興のあり方に関する調査調査報告書【概要版】、2009～2010。
- 3) 瀬戸内国際芸術祭実行委員会： <http://setouchi-artfest.jp/access/islands>
- 4) Tara Byrne： The creative city and cultural policy： opportunity or challenge?, 2012.
- 5) Arunava Sarkar： Morphological approach towards socio-spatial design of “Creative City”, 2005.
- 6) Gert-Jan Hospers： Creative Cities in Europe urban Competitiveness in the Knowledge Economy, 2003.
- 7) 佐々木雅幸：創造都市への挑戦，pp40-41，岩波書店，2001。
- 8) リチャード・フロリダ：クリエイティブ資本論，pp.313-315，ダイヤモンド社，2008。
- 9) リチャード・フロリダ：クリエイティブ都市論，pp.115，ダイヤモンド社，2013。
- 10) フンク カロリン・大塚寛子・帳楠：アート・ツーリズムにもとづく発展の可能性と課題- 直島の事例から，2013。
- 11) 北口直人・岡田昌彰：空間価値の啓発装置としてのアートの可能性に関する研究，景観・デザイン研究

講演集, No.3 December 2007.

- 12) 四国運輸局：フェリー利用者の減少，フェリー航路の廃止・減便，資料，2013.
- 13) 四国運輸局：四国運輸局管轄主要航路（会社）の経営状況，資料，2013.
- 14) 土井健司，紀伊雅敦，池田直太，中尾健良，林秀和：フェリーの存続状況と人流・物流から見た社会的意義，2010.
- 15) 土井健司，紀伊雅敦，池田直太，中尾健良，清谷康平：フェリー航路の社会・経済的価値に関する総合的考察，2011.
- 16) 野中郁次郎，竹内弘高，梅本勝博：知識創造企業，pp.83-109，東洋経済新報社，2000.
- 17) Alistair Faud-Luke：Reflection, Consciousness, Progress: Creatively Slow Designing the Present, 2007.

(2014.4.25 受付)

A STUDY ON CREATIVITY ENHANCEMENT THROUGH ART TOURISM SUPPORTED BY SLOW MOBILITY

Kuniyoshi HITOMI, Kenji DOI, and Hiroto INOI