

## 豊岡演劇祭におけるモビリティ・ディレクション手法の検討

—演劇祭を起点に考える交通と舞台芸術の「あいだ」—

野津直樹

### A Consideration of Mobility Direction Methods on Toyooka Theater Festivals: Contemplation of Relationship between Traffic and Performing Arts

NOZU Naoki

#### Abstract

Since the Toyooka Theatre Festival (TTF) features a variety of performing arts performances simultaneously around the wide area of Tajima (Hyogo Prefecture, Japan), one of the main issues is audience traffic between venues. In this research note, the traffic issues on the TTF 2022 became clear based on a consideration of some mobility experiments conducted in past TTFs, as well as TTF 2021, which was cancelled due to the COVID-19. This note also aimed to start a consideration of the possibility to update the mobility for the local citizen's daily life through TTFs' experiments.

**Key words:** Mobility Direction, Theater Festival, Art Festival

(2022年3月4日受付, 2022年6月1日受理, 2022年9月30日発行)

#### はじめに

豊岡演劇祭は、兵庫県豊岡市および周辺市町の広範囲で同時多発的に多様な舞台芸術作品を発表するフェスティバルである。過去に「プレ開催」と位置づけた2019年9月の「第0回豊岡演劇祭」、2020年9月の「豊岡演劇祭2020」、2021年9月の「豊岡演劇祭2021」の計3回が企画された。しかし、直近の豊岡演劇祭2021は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で中止を余儀なくされたため、他2回が実施に至っている。

また、文化庁が文化観光推進法に基づき2021年5月に認定した「豊岡市地域計画」では、「2019年から実施している豊岡演劇祭は市内の文化資源と演劇を掛け合わせた新しいツーリズムの可能性を予見するものであり、演劇祭を地域活性化のプラッ

トフォームとして様々な実証実験を行う」とされており、豊岡演劇祭が舞台芸術作品を発表するフェスティバルであるだけでなく、観光客来訪のトリガーとなり、さらには地域課題解決のプラットフォームとして企業と協業したまちづくりを実践する場であることが示されている。

例えば、開催地が広範にわたる豊岡演劇祭では、会場間の参加者輸送が主要課題の一つに挙げられている(図1)。本稿では、過去の豊岡演劇祭で実施されたモビリティ施策とそこから得た示唆、また新型コロナウイルスの影響で中止となった豊岡演劇祭2021に向けて検討していたモビリティ施策の検討を基に、次回開催に向けた課題の洗い出し、アップデートの方向性、施策を演劇祭後に社会実装する可能性について考察する。

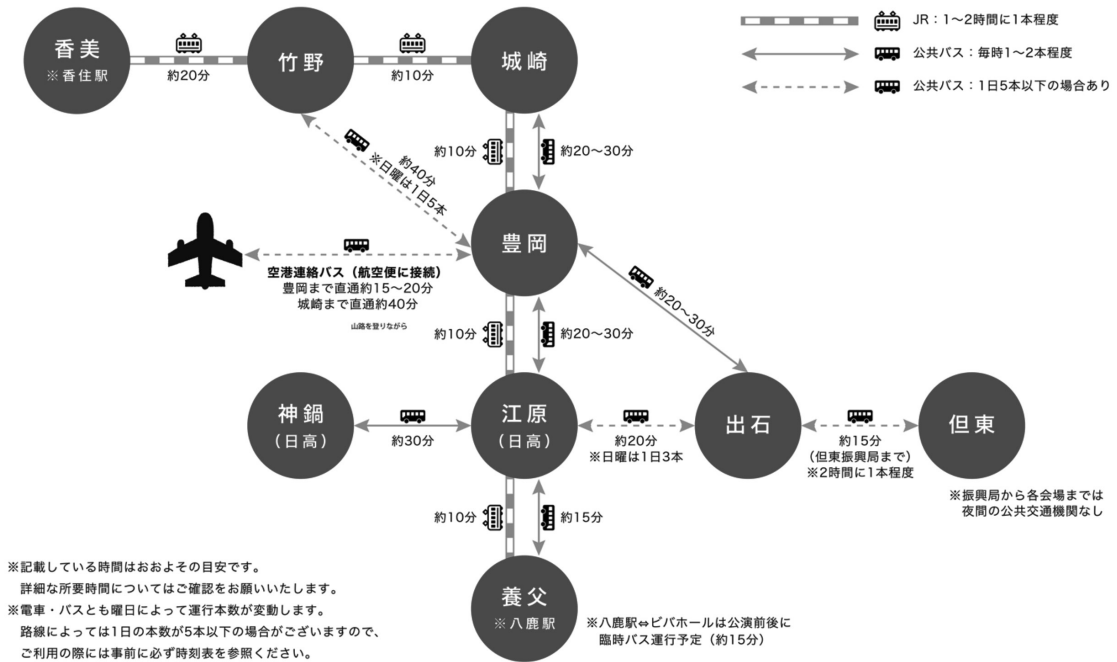


図1 豊岡演劇祭2021 会場間の交通概念図

(豊岡演劇祭実行委員会作成)

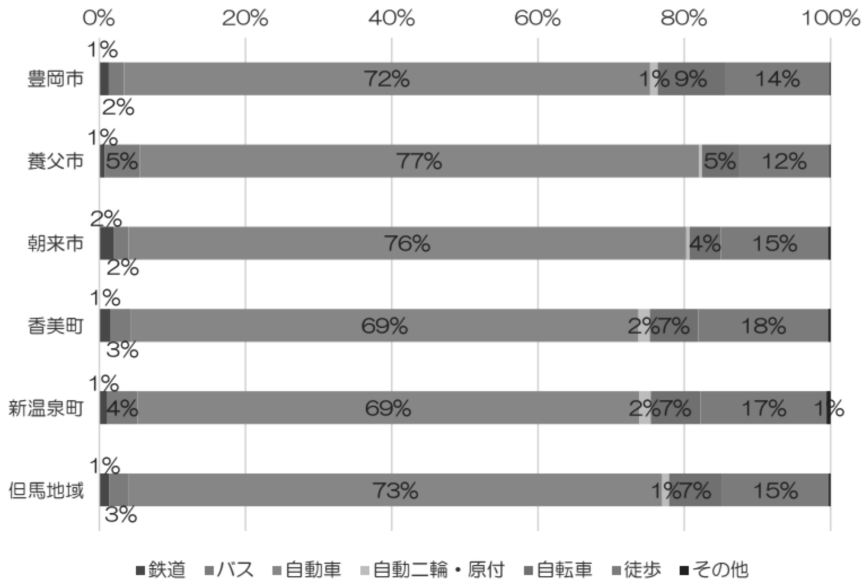
## 地域公共交通の現状と豊岡演劇祭のモビリティ課題

第5回近畿圏パーソントリップ調査(2010年)によると、豊岡市をはじめ、周辺市町を含む但馬地域ではいずれも公共交通(鉄道およびバス)の分担率が約3~6%と低く、生活交通は過度に自動車に依存する傾向にある(図2)。少々古い調査ではあるが、10年に一度実施されるパーソントリップ調査の結果として公表されたデータとしては最新のもので、現在と比較しても大幅な交通事情の変化は無いと考えられる。

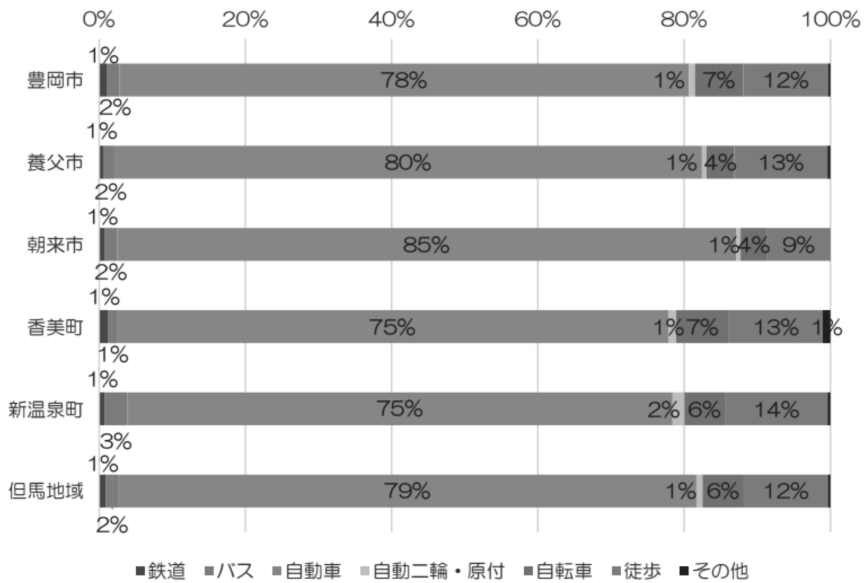
路線バスの主な利用者は自動車を運転しない高齢者や高校生で、一日の運行本数は都市部に比べると少ない(図3)。例えば、本学教育研究棟の目の前にある全但バス「芸術文化観光専門職大学」停留所には豊岡病院行が10本(土休日は4本)、但馬空港行が3本(土休日は2本)停車する。運行ダイヤも通院や通学への利便性が重視されており、観光客や観劇者にとって、行動パターンと合致し利用しやすい状況であるとは言い難い(図4)。

演劇やダンス等の舞台芸術作品の上演を芸術サービスとして捉えると、芸術サービスはサービスとして基本的な4つの特性(小宮路, 2010)である「無形性」(物理的実体がなく触知不可能)・「変動性」(時間・時刻によって変化し、いつでも同一のものになるとは限らない)・「消滅性」(物理的に貯蔵できない)・「同時性」(生産とデリバリー、消費が同時になされ三者が不可分)を揃えている。このことは、実は地域公共交通をはじめとするモビリティサービスについても同様である(高原・栗野, 2021)。

一方で、芸術サービスとモビリティサービスで性質が異なるのは、芸術サービスとしての舞台芸術作品が主に本源的需要であることに対して、モビリティサービスは本源的需要から派生して生じる需要(派生需要)がほとんどである(高原・栗野, 2021)という点である。そのため、芸術サービスとモビリティサービスを一貫した芸術文化観光サービスとして成立させるためには両者の時間変動の条件をすり合わせる事が不可欠であるが、派生需要であるモビリティサービス側を既存の運行スケジュール



(a) 平日の自治体別交通手段分担率



(b) 休日の自治体別交通手段分担率

図2 兵庫県但馬地域の自治体別交通手段分担率 (兵庫県作成)



図3 豊岡市の交通弱者の移動を支える公共交通の例（全但バス）



図4 全但バス「芸術文化観光専門職大学」バス停（南行のりば）

ルに固定することは容易ではない。次章以降で、具体的にどのような取組が検討・実施され、どのような課題が見えてきたのかを整理する。

### 第0回豊岡演劇祭(2019)のモビリティ・サービス

豊岡演劇祭は2020年が第1回の開催となったが、2019年9月6日(金)～8日(日)に「プレ開催」と位置付けた「第0回豊岡演劇祭」を開催している。会場は、兵庫県豊岡市内の城崎国際アートセンターと出石永楽館の2箇所、参加者の本源的需要としての観劇需要を満たすモビリティサービスの派生需要のパターンは限られているため、全但バス株式会社(以下、「全但バス」)の運行による既存の「路

線バス」と公演時刻に合わせて臨時増発運行する「会場間バス」の2種類を軸に臨時サービスが構成された(図5)。また、観劇前後に派生する観光需要を満たすために、一般財団法人トヨタ・モビリティ基金(以下、「トヨタ・モビリティ基金」)および兵庫トヨタ自動車株式会社(以下、「兵庫トヨタ」)の協力を得て、超小型電気自動車「コムス」の無料貸出サービスや、地域住民・ファミリー向けの無料循環送迎サービスが試行された(図6,7)。

第0回では比較的需要が予測しやすく、前述の既存の地域公共交通を補完する各種サービスが試行されたにも関わらず、参加者アンケートではサービス改善要望が多く寄せられ、全てのサービス改善要望カテゴリのうち交通に関する要望が首位(総コ

各会場へのアクセス(公共交通機関をご利用の場合)

会場間バス 路線バス 鉄道 航空機

9/6(金)

航空機利用	但馬空港(着)	但馬空港(発)	城崎温泉(着)		城崎国際アートセンター
	17:35	17:55	18:34	(タクシー) → 約5分	青年団 19:00~20:45頃 (※アフターワークあり)
鉄道利用	【特急このとり19号】 【特急きのさき9号】 大塚発14:11 京都発14:25		16:50	(徒歩) → 約25分	
	【特急このとり15号】 【特急はしたで7号】 大塚発15:11 京都発15:25		18:00		

会場間バス 及び 路線バス について

- 【2演目セット券をお持ちの方は「無料」でご乗車いただけます。(降車時にリストバンドまたはリストバンド引換証を運転手にご提示ください。)  
※ このページに記載のバスに限ります(但馬空港からの連絡バスは有料となります。)
- 【2演目セット券をお持ちでない方もご乗車いただけますが、通常の運賃が必要です。

9/7(土)

航空機利用	但馬空港(着)	但馬空港(発)	城崎温泉(着)	城崎温泉(発)	城崎国際アートセンター(着)	城崎国際アートセンター(発)	城崎温泉(着)	豊岡駅(着)	豊岡駅(発)	出石(着)		出石(発)	豊岡駅(発)	城崎温泉(着)	城崎国際アートセンター(着)	
	9:30	9:50	10:29		(タクシー) → 約5分	(タクシー) → 約5分	15:36	15:53	16:10	16:40		(徒歩) → 約1分	21:00	21:25	21:45	21:50
鉄道利用	【特急このとり19号】 【特急きのさき9号】 大塚発8:12 京都発8:38		10:58		(徒歩) → 約25分	(徒歩) → 約25分	16:13	16:25	16:48	17:25		19:00~20:00頃				
	【特急このとり9号】 【特急はしたで7号】 大塚発10:33 京都発10:44		11:52				17:36	18:03	18:16	18:45		19:00~20:00頃				
			12:28	12:35	12:41	17:40	17:45	18:05	18:05	18:30						

9/8(日)

航空機利用	但馬空港(着)	但馬空港(発)	豊岡駅(着)		出石(着)		出石(発)	豊岡駅(発)	城崎温泉(着)	城崎国際アートセンター(着)	城崎国際アートセンター(発)	城崎温泉(着)	
	9:30	9:50	10:05		10:30		12:50	13:20	13:43	13:49	15:00~16:45頃	17:00	17:06
							13:40	14:10	14:33	14:39	17:10~17:40頃	18:00	18:06
							14:00	14:25	14:45	14:50	18:00~18:10頃		

図5 第0回豊岡演劇祭 各会場へのアクセス (第0回豊岡演劇祭ホームページより引用)

超小型電気自動車「コムス」で移動してみませんか?

2019 9/6 (Fri) 9/8 (Sun)

利用時間 10:00 - 17:00

利用料金 無料

利用条件  
・日本国民で運転免許証を所持している方  
・携帯電話を所持されている方  
※外国人の方は、親戚や知人の同意が必要となります。

貸出場所 豊岡市内4箇所にて貸出を行っています。

①城崎温泉「リストインフォメーション」  
02020 ②豊岡駅前 0796-22-0111  
③豊岡駅前 0796-22-0111 ④豊岡駅前 0796-22-0111

貸出場所 豊岡市内4箇所にて貸出を行っています。

①城崎温泉「リストインフォメーション」  
02020 ②豊岡駅前 0796-22-0111  
③豊岡駅前 0796-22-0111 ④豊岡駅前 0796-22-0111

図6 超小型電気自動車「コムス」の無料貸出サービス (第0回豊岡演劇祭ホームページより引用)

HYOGO TOYOTA mobility

地域住民・ファミリー向け地場回遊サービス

演劇祭期間中 毎日無料で循環運行を実施!

地域の皆様がよく気軽に演劇祭に参加できることを目指し、兵庫トヨタ自動車(株)が、出石・兵庫トヨタ豊岡店・歴史博物館・城崎マリンワールドの5箇所を運行するサービス(無料)を行います。

9.6 (金) → 9.8 (日)

【利用時間】 10:00 - 19:00

【利用料金】 無料

ご利用方法  
各日、7台のエスティマが運行しています。下記スケジュール表を参照の上、乗車をご希望される場所へ必ず事前に電話予約が必要です。お断りさせていただきます。(お断りできない場合、乗車後の乗降が分かつことでお断りさせていただきます。また、ご乗降された乗降で乗降の場合がございますが、ご乗降いただけますと幸いです。)

リアルタイムで居場所を確認できます!

乗降予約は専用スマートフォンアプリにて確認できます。独自ドライバーの専用電話番号と、電話番号が発表されます。事前に確認していただきます。

公式HP: <https://www.toyotakaryu.com/toyotaku>

図7 地域住民・ファミリー向けの無料循環送迎サービス (第0回豊岡演劇祭ホームページより引用)

メント281人中75人)という結果が出た(図8)。

交通に関するサービス要望の内訳をさらに分類すると、会場間移動に関する要望が過半数となったが、具体的なコメントを読み込むと、臨時運行の会場間バスが無い公演間では「路線バスの本数が少なく移動が不便だった」という不満が寄せられ、会場間バスを臨時運行した公演間では「バス時刻を公演時刻に合わせすぎて余白が無く、周辺を観光する余裕が無かった」という不満が寄せられた(表1)。この相反する要望に同時に応えることこそが、芸術

サービスから派生するモビリティサービスを適切に成立させる難しさだといえる。

本アンケートの結果を踏まえると、不便に対する不満に留まらず、便利にし過ぎてしまうことへの不満にも応え、芸術文化観光サービスとしての総合的な体験価値を高めるために、今後の豊岡演劇祭のモビリティデザインには「便利ー不便」の軸と「益ー害」の軸を同一視せず独立したものと考える「不便益」の概念(川上、2017)を導入し、「楽だけど楽しくない」サービスよりも「楽ではないけど楽しい」

## 豊岡演劇祭の充実に向けて～サービスの希望～

29

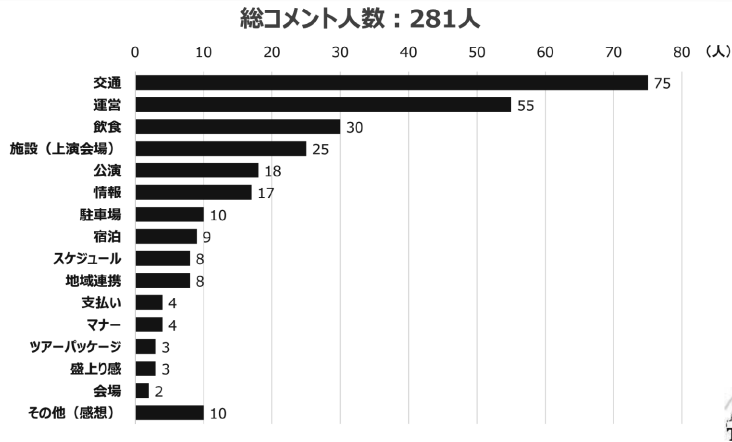


図8 第0回豊岡演劇祭 アンケート集計結果

(豊岡市ホームページ 第0回豊岡演劇祭開催報告より引用)

表1 交通に関するサービス要望の内訳

大項目	件数	詳細	件数	サービス要望
交通	75	会場間移動	41	移動バスの時間設定にもっと余裕があればよかった。 乗り捨て可能なシェアリングサービスがあるとよい。自転車も気軽に使いたい。 会場間の移動がバスで1時間は少しキツイ バスの本数が少ない。移動が不便だったのでもう少し移動しやすくしてほしい。 巡回バス コムや巡回サービスの充実 全ての公演に臨時バスを増やしてほしい 受付開始時間にバスが会場に到着しないのが気になった(整理番号順自由席の場合) 会場が遠い場合、移動・食事の時間にもう少し余裕が欲しい。もっと色々なお店に立ち寄りたてたいと思う。 友人は多くのプログラムを観たい。私達は観光と半々。バス移動となりましたが、待ち合わせの時バスや公共の便が少なくて不便だった バス乗り場をHPで地図で教えてもらえるとありがたい バスのサイネージは、行先や駐車場所、到着時間がわからないと意味がないと思う。尚、スマホアプリでリアルタイムに見れば便利。 駅から会場までのシャトルバスがあればよい。今回そのようなものがあるのであれば、よりわかり易くしてほしい タクシーの充実。 出石への交通、空港への交通 城崎駅前から劇場まで、二輪を含めて交通規制を実施したら安全に歩いて回遊できる 大阪や神戸などのアクセスしやすい所からダイレクトに会場に行ける便があれば良い 大阪から出石へのアクセス手段があるとうい
			12	市内交通
			10	移動(駅→会場)
			5	アクセス
			4	公共交通機関
			4	公共交通機関

(豊岡市作成)

サービスの成立を見据えることが有効ではないかと考えられる。

## 豊岡演劇祭 2020 のモビリティ・サービス

豊岡演劇祭 2020 は初の本格的開催となった豊岡演劇祭で、会期は2020年9月9日(水)～22日(火)の14日間になり、公演はメインプログラムとフリンジプログラムの2種類で構成され、会場も豊岡市内の5つのエリア(竹野・城崎・豊岡・江原(日高)・神鍋(日高))に広がることで、前年の「プレ開催」と比較すると開催規模が大きく拡大した(図9)。会期中にいくつかのモビリティ施策が実施されたが、その中でも本稿では「神鍋・日高エリアにおけるオンデマンド交通の実験運行」について触れたい(表2, 図10)。

高原・栗野(2021)によると、モビリティサービスは経路とスケジュールの自由度によって分類できる(表3)。経路とスケジュールの双方とも自由度が高いのは自家用モビリティによるサービス(典型的には自動車や自転車の運転)である。自らモビリティを所有することで、いつでも出発可能で混雑の

少ない経路を選べる反面、サービスの需要人数が少なくなりモビリティ一台あたりの乗客数が限られるという問題がある。経路とスケジュールの双方とも自由度が低いのは、電車、バスなど非自家用モビリティによるサービスである。一台のモビリティの乗客数を大きくすることができる一方で、利用者は運行スケジュールに合わせる必要があり、出発したいときに出発できない。

自家用モビリティと非自家用モビリティは長所と短所とが正反対になる。とりわけ豊岡市のように自動車の交通分担率が高い社会では両者の自由度の差が大きいと、双方の中間に位置するモビリティシェアやサービスシェアによるサービスが果たしうる役割は大きいと考えられる。

そこで豊岡演劇祭 2020 では、トヨタ・モビリティ基金の支援の下、多くのプログラム公演・フリンジ公演が実施され、徒歩で回れない広範囲に観光資源が点在する神鍋・江原エリアで期間限定のオンデマンド交通の実験実験が行われた。

運行日時は、演劇祭期間中の土日祝(最終日を除く)5日間の9時半～21時半で、乗降は神鍋エリアの各フリンジ会場・宿泊施設・飲食施設・全但バ

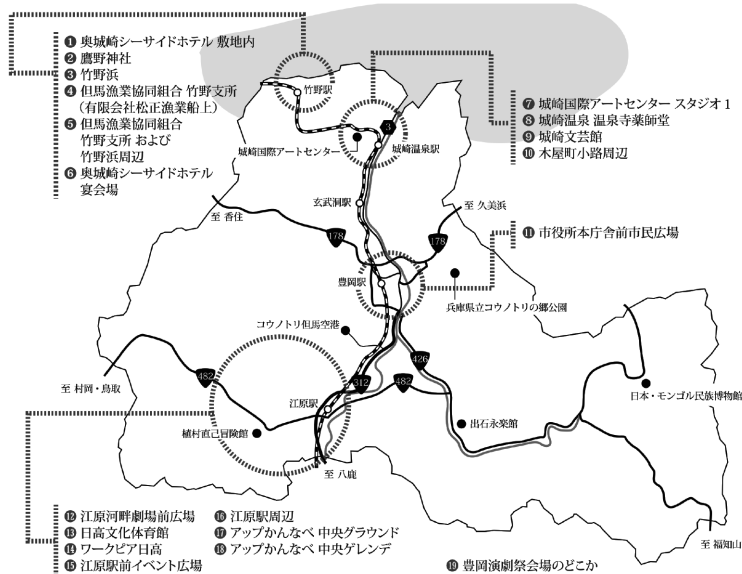


図9 豊岡演劇祭 2020 フリンジ会場マップ

(豊岡演劇祭 2020 当日配布パンフレットより引用)

表2 豊岡演劇祭2020 モビリティ施策一覧

## 豊岡演劇祭2020 モビリティ施策一覧

1. 神鍋・日高エリアにおけるオンデマンド交通の実験運行
2. 超小型モビリティ「コムス」1wayレンタルの試験導入
3. NAVITIME Travelとの連携による「旅のしおり」提供
4. 演劇祭期間中の公共交通のアップデート
  - (1) 全但バスのお得な豊岡市内バス乗車券を発売
  - (2) 城崎国際アートセンター前に臨時バス停を設置
  - (3) 但馬空港連絡バスを城崎国際アートセンター前まで延伸
  - (4) 特急バスの市内利用を開放（城崎・豊岡⇄江原エリア）
  - (5) JR城崎温泉駅と竹野エリアをつなぐ臨時バスを運行
  - (6) JR豊岡駅・江原駅と湯村温泉をつなぐ臨時バスを運行
  - (7) JR豊岡駅・江原河畔劇場と鳥取をつなぐ臨時バスを運行
  - (8) JR城崎温泉駅前「手ぶら観光サービス」を実施
5. kintoneを活用した駐車場満空情報の見える化
6. モビリティ横断型の発車時刻デジタルサイネージ設置実験
7. BLEデバイスを用いたスマートチェックインによる観光行動分析

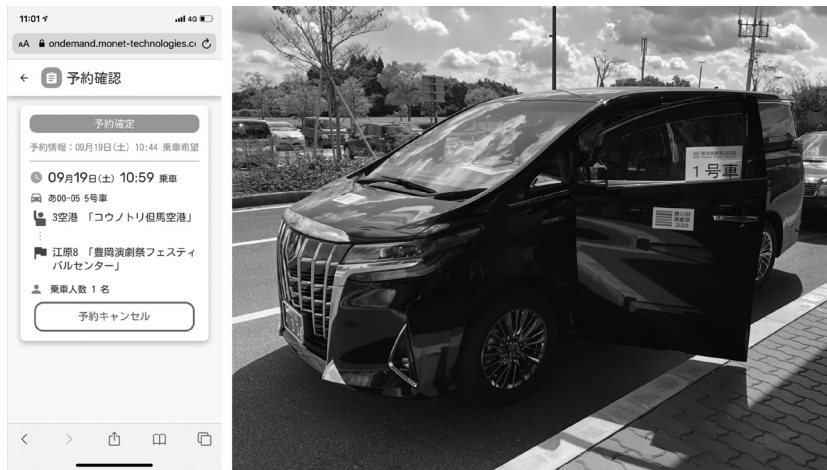


図10 神鍋・日高エリアにおけるオンデマンド交通の実験運行

表3 モビリティサービスの経路とスケジュールによる特徴

		スケジュールの自由度		
		低	中	高
経路の自由度	低	非自家用モビリティによるサービス ←		
	中	← モビリティシェアやサービスシェアによるサービス		
	高	← 自家用モビリティサービス		

(高原・栗野, 2021)



ス各バス停付近、江原エリアのJR江原駅・江原河畔劇場・各フリンジ会場に加え、コウノトリ但馬空港で行えるようにした。予約はスマートフォンサイトまたは電話で行え、乗車前日から直前まで受付、乗車運賃は1人1回500円とした。

利便性の高いモビリティサービスとすることで、演劇祭参加者の体験価値向上を目的とするだけでなく、当初は地域住民の生活の足としてオンデマンド交通が機能するかも確認したいと考えていた。しかし、2020年は新型コロナウイルスが急速に広がり、豊岡演劇祭2020の運営にも大きな影響を及ぼした。2020年9月時点では兵庫県但馬地域内で新型コロナウイルスの感染者が未だ確認されていなかったこともあり、演劇祭自体はかろうじて開催できたものの、京阪神や首都圏の大都市部から豊岡市内へ観光客を呼び込むための積極的な広報は避けられ、演劇祭参加者に対しても本来演劇祭の主要な目的の一つである周辺観光資源への回遊を促進することができなかった。オンデマンド交通も、車両定員上は1台に同時に最大8名乗車可能な設計としていたものの、「三密」を避けるために1台の最大乗車人数を半分の4名までと制限したため、サービスシェアを実施することによるスケールメリットも出しにくくなっていた。結果的に、実証実験期間の5日間で56名・86件(のべ94名、平均乗車人数約1.09人/件)の利用を受け付けたが、演劇祭終了後に実証実験を継続できる収支には達しなかった。

オンデマンド交通等のサービスシェアは、高原・栗野(2021)も指摘するように次世代モビリティの自動走行が可能になった場合には新たな市場が開けるだろう。しかし、現状のオンデマンド交通は他人が運転するモビリティサービスであり、スケジュールと経路の自由が制限されるだけでなく、人件費コストも大きく掛かるため万能ではない。現状ではスケジュールと経路の自由度を上げれば上げるほど人件費コストが高むサービス構造となっているため、持続可能なサービスとするためには地域内で完全に自由な移動を保証するのではなく、地域住民向けであればある程度まとまった需要のある経路や時間に絞って運行し、演劇祭参加者向けであ

ば、例えば公演プログラムと組み合わせて需要自体を喚起していく必要がある。

演劇祭における持続可能なモビリティシェアによるサービスの可能性としては、自家用モビリティで会場間を移動する地域住民の参加者に、スケジュールと経路を同じくする観光客の参加者が同乗するライドシェアのサービスも考えられる。今後、豊岡演劇祭のモビリティサービスとして導入を目指すには、同乗者間での新型コロナウイルスの感染拡大リスクや、道路運送法第4条違反となる(いわゆる「白タク」)リスクを排除しながら、同乗者の十分な安全を確保できる仕組みを検討していく必要があると考えられる。

## 豊岡演劇祭2021(中止)で検討したモビリティ・サービス

豊岡演劇祭2021は前年に続き、2021年9月9日(木)～20日(月)の12日間、会場は前年の豊岡市内5つのエリア(竹野・城崎・豊岡・江原(日高)・神鍋(日高)からさらに出石・但東・養父市・香美町の4つのエリアが加わることによって、より広範な地域でプログラム上演が予定されることとなった。

しかし、新型コロナウイルス感染症対策として2021年8月20日(金)から9月12日(日)にかけて(のちに9月30日(木)まで延長)、但馬地域を含む兵庫県全域に緊急事態宣言が発出されることとなり、豊岡演劇祭実行委員会は「大きな声を発しない演劇公演での感染拡大の可能性は低いとされているものの、人流の抑制を強く要請されている中で、県境を越えた移動を伴う全国規模の演劇祭を自治体主体で開催することは困難である」として豊岡演劇祭2021の中止を決定した。

そのため、豊岡演劇祭2021において実現したモビリティ・サービスは存在しないが、本章では2021年9月の開催に向けて導入を準備・計画していた二つのモビリティについて紹介する。

一つ目は、株式会社EXx(エックスと読む。以下、「EXx」)が開発した電動キックボードサービス「ema」である(図11)。電動キックボードは、城崎地区の観光交通の以下の課題を試みるべく、EXx・豊

岡市・芸術文化観光専門職大学（以下、「CAT」）の三者が連携協定を締結し、城崎温泉駅前を中心に豊岡市内にモビリティシェアサービスとしての電動キックボードを約10台配置する計画を立てた。

とりわけ演劇祭期間中のモビリティ・サービスとしては、城崎国際アートセンターとJR城崎温泉駅との間を気軽に往来でき、スケジュールと経路の自由度が高く、相互に乗り捨てもできるモビリティシェアの実験として実施することで城崎地区の観光交通の課題解決を試みた（表4）。しかし、豊岡演劇祭2021が中止となったため、演劇祭のモビリティとして導入するとどのような効果があるかを実証することはできなかった。

一方で、豊岡演劇祭2021をきっかけに導入の議論が始まった「ema」ではあるが、結果的に2021年

8月～11月の期間において、城崎地区での実証実験を実施することになった（城崎国際アートセンターでの貸出・乗捨サービスは見送り）。演劇祭が地域活性化のプラットフォームとして実証実験を実施するきっかけとなった事例とは言えるだろう。

二つ目は、川崎重工株式会社（以下、「川崎重工」）が開発した電動三輪モビリティ「noslisu（ノスリス）」である。こちらは、川崎重工とCAT地域リサーチ&イノベーションセンターの第1号プロジェクトとして、但馬地域のモビリティ・サービスに関する社会課題を解決するために川崎重工からCATに貸し出された（図12）。ノスリスは演劇祭期間中に豊岡地区で貸出を実施し、駐車場の場所や駐車台数が限られる豊岡市中心部における豊岡演劇祭参加者の回遊促進を図ることを企画していたが、これ



図11 城崎温泉街を走る電動キックボード「ema」（豊岡市撮影）

表4 城崎地区の観光交通の課題

	顕在化している課題
(1)	城崎温泉は、温泉街が東端の城崎温泉駅から西端の城崎国際アートセンターまで約2kmと東西に長く、徒歩で20～30分程度を要する。そのため、特に豊岡演劇祭をはじめとするイベント開催時に利用できる観光客向けの二次交通が不足していると考えられている。
(2)	温泉街の周辺道路は狭隘で、中心部は駐車場の場所や駐車台数も限られているため、周辺店舗等への立ち寄りを促進するためには、自動車に頼らないコンパクトな移動手段が求められている。
(3)	城崎温泉中心部からの二次交通の不足により、特に公共交通で来訪した訪問客の滞在時間が短く限られており、玄武洞や竹野浜をはじめとした市内周辺観光地への周遊が十分に促されていないと考えられている。
(4)	JR城崎温泉駅前では既にレンタサイクルのサービスがあるものの、温泉街は東から西に向けて緩い上り勾配が続くため、動力の無い自転車は観光客にとって十分な利便性を確保していると言い難いケースが存在する。また、城崎温泉では温泉街全体を一つの大きな旅館と見立てて宿泊客が浴衣姿で「そぞろ歩き」をする文化があるが、浴衣姿では自転車に跨ることが難しいという課題が存在する。

（筆者作成）



図12 電動アシスト三輪車 noslisu (芸術文化観光専門職大学にて撮影)

も豊岡演劇祭2021の中止により実現されることは無かった(当該期間中、CATに貸し出されたノリスは兵庫県朝来市内のゲストハウスで貸出運用された)。

いずれも豊岡演劇祭2021のモビリティ・サービスとしては実現しなかったが、豊岡演劇祭2021では前年と異なり、準備初期から開催にあたってCOVID-19の影響を受けるであろうことが予想できたため、前年のオンデマンド交通の振り返りから、導入しても「三密」空間を生み出さないオープンエアで一人乗りのモビリティシェアに重点を置いた実証実験にしようと考えた経緯がある。

また、Illich(1974)は「交通(トラフィック)」を人間の代謝エネルギーを使用し時速15マイル以下で移動する「自律的移動(トランジット)」(典型的には自転車)と、他のエネルギー源に依存して時速15マイルを超える高速で移動する「他律的な運輸(トランスポート)」に区別する必要性を説き、他律的な運輸である乗物の常用者は「自分が急速力で運ばれていくときに車外を流れていくじかに触れることのない風景を活動範囲と思い込む」と指摘している。このIllichの主張と、第0回豊岡演劇祭で城崎と出石を一直線に結ぶ会場間バスの利用者から「観光をする余裕が無かった」というフィードバックがあったこととの間には重なる部分がある。そのため、これまでトランスポートに偏っていた豊岡演劇祭のモビリティ施策を、今後はトランジットに

も展開していくことが重要であると考えられる。自律的移動が芸術文化観光体験にもたらす価値の実装は、2022年以降の豊岡演劇祭でも継続して検討すべき課題である。

## おわりに

豊岡演劇祭2021は開催されなかったが、連動・連携を予定していたいくつかのパフォーミングアーツ上演企画は、COVID-19の感染状況が落ち着いた後日に単独で実施された。その中でも地域のモビリティインフラを本源的な需要に昇華させた芸術作品として、以下の二つを事例に挙げる。

一つ目は、西日本旅客鉄道株式会社(以下、「JR西日本」)の観光列車「うみやまむすび」とスイッチ総研のコラボレーションによる城崎発演劇列車『絶景!!日本海!山陰本線ローカル駅スイッチ』(主催:西日本旅客鉄道株式会社、株式会社JR西日本コミュニケーションズ 他、後援:豊岡演劇祭実行委員会)である。これは、スイッチ総研が山陰本線のローカル駅にいくつもの小さな演劇を仕掛け、参加した列車の乗客が但馬ならではの食事と風景を楽しみながら駅ごとに観劇をする周遊型のツアーである。運行区間は城崎温泉駅〜久谷駅で、2022年2月16日にJR西日本の長谷川一明社長が記者会見で「具体的な経営状況を地元と共有し、地域にとって最適な交通手段が何なのかを議論していく必

要がある」と述べた区間と重なっている。当該区間は普通運賃が片道590円、往復1,180円でも利用が少なく、今後廃線・バス転換も取り沙汰されかねない区間ながら、この城崎発演劇列車は1人7,000円以上に価格設定しても即日全席完売となった。これこそが派生需要と本源的需要の差であり、芸術文化観光サービスが地域社会に生み出すことのできる価値のひとつと言えるだろう。

二つ目は、全但バス主催のバスツアー『豊岡 OmniBUS ~ユメとウツツをめぐる旅~』である(図13)。これはバス車内が劇場となり、参加者は、バスの車窓から豊岡市内の風景を眺めながら、アーティストの清水美帆と写真家の鈴木竜一朗によるラジオ番組収録に立ち会いつつ、バスが停まると観光資源に立ち寄る2時間20分のツアーで、モビリティの本源的需要と派生需要の双方をハイブリッドに兼ね備えたパフォーミングアーツと言える。このような演劇バスは、線路ではなく道路を走行する分、演劇列車よりもスケジュールと経路設定の自由度が高いため、今後は演劇祭と組み合わせることで地域公共交通の利便性が低い地域に会場設定しやすくなる可能性がある。参加者はツアーバスで移動することによって、次の会場へ向かう派生需要を叶えつつ芸術文化観光体験をするという本源

的需要も満たすことができるため、「移動が長くて不便だった」という第0回や2020での参加者フィードバックを改善する端緒にできると考えられる。

芸術と交通の「あいだ」についてはこれまでに篠原(1992)が詳細に論じている。哲学分野ではコミュニケーションを交通と訳す場合があり(柄谷、1994)、篠原が論じる「芸術の交通論」における交通も基本的にはコミュニケーションを指しているが、トラフィックの交通に対してもコミュニケーションの交通論を適用することができる(篠原、2018)。篠原は想定する4つの交通様態「単交通」「双交通」「反交通」「異交通」のうち、芸術の世界でもっとも大切なものとして、相互の異質性を保持しながら、さらなる異質性が生成する「異交通」の様態を挙げている。今後の豊岡演劇祭におけるモビリティ・ディレクションの方向性としては、会場間の移動利便性を高めるだけではなく、移動そのものを本源的需要に変えて体験価値を高めるためのモビリティと舞台芸術の関係性を模索することが重要である。その関係性を篠原が論じる「あいだ」哲学で表現すると、舞台芸術の存在がモビリティのあり方を変容させ、モビリティの存在が新しい舞台芸術作品を創り出すという「異交通」の関係性づくりが肝要ということになる。演劇祭をきっかけに構



図13 『豊岡 OmniBUS ~ユメとウツツをめぐる旅~』(全但バスホームページより引用)

築された芸術と交通との「異交通」の関係性は、演劇祭会期終了後にも、地域の日常的なモビリティの中にレガシーとして残せる可能性があるため、地域課題の解決という視点から見ても重要である。よって今後は、コミュニケーションデザインを重視することによるモビリティの改善についても研究の課題としたい。

#### 謝辞

これまで2020・2021と2回の豊岡演劇祭を準備する中で、演劇祭会期中のモビリティについてのみならず、演劇祭を通じて豊岡市のモビリティのあるべき姿について幾度となく議論し、ともに施策検討、準備を進めてきた豊岡演劇祭実行委員会の皆様と、様々なアイデアを積極的に取り入れ短期間で実現して下さった全但バス株式会社の皆様に謝意を表する。

#### 文献

- Illich, Ivan. (1974) *Energy and equity*, London: Calder & Boyars. (大久保直幹 (訳) (1979) 『エネルギーと公正』晶文社.)
- 柄谷行人 (1994) 『探求Ⅱ』講談社.
- 川上浩司 (2017) 『ごめんなさい、もしあなたがちょっとでも行き詰まりを感じているなら、不便をとり入れてみてはどうですか? ~不便益という発想しごとのわ』インプレス
- 小宮路雅博 (2010) 「サービスの諸特性とサービス取引の諸課題」『成城・経済研究』第187号, pp.149-178.
- 篠原資明 (1992) 『トランスエステティークー 芸術の交通論一』岩波書店.
- 篠原資明 (2018) 『あいだ哲学者は語る — どんな問いにも交通論一』見洋書房.
- 高原勇・栗野盛光 (2021) 『次世代モビリティの経済学』日経BP・日本経済新聞出版本部.

#### 付記

- [[https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka\\_gyosei/bunkakanko/pdf/93093801\\_18.pdf](https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/bunkakanko/pdf/93093801_18.pdf)] (2022年3月4日閲覧) 文化観光推進法に基づく「豊岡市地域計画」
- [[https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20201110\\_siry02-1.pdf](https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20201110_siry02-1.pdf)] (2022年3月4日閲覧) 兵庫県 第1回但馬地域公共交通活性化協議会【資料2-1】但馬地域概況\_データ集
- [<https://toyooka-theaterfestival.tumblr.com/>] (2022年3月4日閲覧) 第0回豊岡演劇祭ホームページ (公式アーカイブ)
- [[https://www.city.toyooka.lg.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_](https://www.city.toyooka.lg.jp/_res/projects/default_project/_)

- [page\\_/001/008/790/5soukaisiryoku.pdf](#)] (2022年3月4日閲覧) 第0回豊岡演劇祭開催報告
- [<https://toyooka-theaterfestival.jp/2020/index.html>] (2022年3月4日閲覧) 豊岡演劇祭2020ホームページ (公式アーカイブ)
- [<https://toyooka-theaterfestival.jp/>] (2022年3月4日閲覧) 豊岡演劇祭2021ホームページ
- [<https://toyooka-theaterfestival.jp/program-event/626/>] (2022年3月4日閲覧) 豊岡演劇祭2021ホームページ『絶景!! 日本海! 山陰本線ローカル駅スイッチ』
- [<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20220216/k10013487611000.html>] (2022年3月4日閲覧) 2022.02.16「JR西日本 地方路線30線区の収支公表へ“今後”の議論加速向け」(日本放送協会)
- [<https://www.zentanbus.co.jp/information/30307/>] (2022年3月4日閲覧) 全但バスホームページ「豊岡OmniBUS〜ユメとウツツをめぐる旅〜」