

スローツーリズムに関する基礎的研究
——スロー運動との関係性および定義・現状・展望——

Basic Study on Slow Tourism:
Understanding the Relevance to Slow Movement, and its Definition,
Current Situation and Outlook

原 一樹*

要 約

本稿は、今後重要となる旅行形態の1つとして注目されるべきスローツーリズムに関する基礎的研究を行うものである。最初に、近代社会による速度や効率性重視への批判的実践であるスローフード運動やスローシティ運動の概要や状況を踏まえた後、スロー運動の主要契機として時間・空間・経験・倫理という4つの概念に注目し、その内実を考察した。その上で、スロー運動との関わりを念頭に置きつつ、スローツーリズムやスローツーリストに関する定義、日本におけるスローツーリズムの現状に関する理解を深めた。最後に、自然環境への関心や配慮と交通手段の選択、及び、経験の質と倫理という2つの観点からの考察を行い、スローツーリズムの今後の展望や課題を抽出した。前者の観点については、旅行者の価値観や行動基準、環境・交通政策、旅行サービスの提供構造の3点に関わる変化を継続的に観察することが必要である。後者の観点については、「質の高い経験」の含意の理解の上で観光経験を提供する必要性、及び、「モビリティ・ジャスティス」の理論と関連させ、スローツーリズムの倫理的意義を考察する必要性の認識に到達

* 京都外国語大学国際貢献学部教授

した。

Abstract

This paper aims to conduct a basic study on slow tourism which requires attention as an important form of tourism in the future society. At first, the outline and current situation of the slow food movement and slow city movement are examined. These two movements can be considered as the counter-movements for modern society, which excessively values speed and efficiency. Second, the implication of four main elements of slow movement is considered: Time, space, experience, and ethics. Third, this paper deepens the understanding of the definition of slow tourism and slow tourists, and the current scenario of slow tourism in Japan. Finally, the outlook and potential future issues of slow tourism are clarified from two essential perspectives. The first is caring for the natural environment and selecting a means of transportation. The second is the quality of experience and ethics. As for the former perspective, constant observation of changes in three things—the values and behavior standard of tourists, the policy of environment and transportation, and the offering structure of tourism service—are needed. As for the latter, two points are clarified: First, service providers need a deep understanding of “high-quality experiences” before they offer tourism experiences. The second is that we need to consider the ethical meaning of slow tourism in the light of theory of mobility justice.

キーワード : スロー運動、スローフード、スローシティ、スローツーリズム、
モビリティ・ジャスティス

Key words : Slow Movement, Slow Food, Slow City, Slow Tourism, Mobility
Justice

1. はじめに

現在、「スロー（遅さ）」という概念が、理論的・実践的に重要なものとして浮上している。理論的には、近代社会を特徴づける要素として、「速さ」や「効率性」を挙げ、それが人間の幸福には繋がらなかったという点を批判する議論が、様々に提示されている状況がある。例えば Clancy (2018) は、「速さは近代性の核となる価値であった。速さは、効用、生産性、効率性、競争と消費の中核に位置し、それらを全体化することを約束した。速さは良い生活を約束した。生産と再生産に時間をかけなければ、レジャー時間が増えてより幸せになれるという約束があったが、速さと効率性が幸福につながるという約束は実現されていない」(Clancy, 2018, pp.3-4) と述べ、いわば「速さ批判」の言辞を展開している。或いは、Howard (2012) は、「速度の思想家」ヴィリリオを参照し、「速さと情報は人々に<世界の中での方向感覚の根本的な喪失>を経験させている」(Howard, 2012, p.16) と述べ、McGrath & Sharpley (2018) は、「速さは妥当性を失い、焦点は物事を<正しい速さで>行い、個人が遅さに達することができるかという点に移った」(McGrath & Sharpley, 2018, p.59) との認識を示している。

また、速さや効率性とは逆に「スロー（遅さ）」を求める実践が、社会の様々な場で生じつつある点を指摘する議論もある。例えば「モビリティ・ジャスティス（移動に関する正義）」という理論的枠組みを提唱する Sheller (2018) は、スローな近代性、スローなモビリティ、静止・保留状態、待つことへの新たな関心が芽生えつつあるとし、こう述べる。「現代生活の減速を求める様々な社会運動が生じている。・・スローフード、スローシティ、スロートラベル、ステイケーション、歩くことや自転車に乗ることの擁護、<オフグリッドな生活>や<デジタルデトックス>などである」(Sheller, 2018, p.144)。

以上の理論的・実践的状況を踏まえ、本稿では、スロウツーリズムに関す

る基礎的研究を行う。具体的には、本稿前半にて、スローフードやスローシティといった「スロー運動」の概要やその主要契機（時間・空間・経験・倫理）について考察する。その後、本稿後半では、スロー運動との関連性を念頭に置きつつ、スローツーリズムやスローツーリストに関する定義、日本におけるスローツーリズムの現状を検討した後、「自然環境への関心や配慮と交通手段の選択」、及び「経験の質と倫理」という2つの観点に絞り、スローツーリズムの課題と展望について考察する。

2. スロー運動の概要と意義

本節ではまず、「現代生活の減速を求める様々な運動」、即ち「スロー運動」の代表例である、スローフード運動とスローシティ運動について、その概要と意義を考察する。

2.1 スローフード運動

文化を均質化するとされるグローバル化や、高速であること、その象徴としてのファストフードへの対抗運動として、イタリアで1980年代後半に始まったスローフード運動は、世界的にも広がりを見せつつある。日本国内でスローフード運動を拓げることを目指す団体である「Slow Food Nippon」は、スローフードを、「私たちの食とそれを取り巻くシステムをより良いものにするための世界的な草の根運動」であると表現し、「おいしい、きれい、ただしい（Good, Clean, Fair）食べ物を通じての誰もが享受できるように」をスローガンとして、食に関わる様々なプロジェクトを推進している。

Parkins & Craig（2006）は、スローフード運動が、まずは、質の良い食事をゆっくりと楽しむことという人間の基本的快楽を基盤に据えて開始されたと述べた上で、初期のスローフード運動が、「遅さ」を通して、人々に、感覚的快楽、他者との共存、自己への注意深さに開かれることをもたらしたと

言う。次に、これらの哲学的基盤の上で、近年のスローフード運動が、「エコ・ガストロノミー」を標榜する組織へと展開してきたと指摘している。即ち、生物多様性の尊重や持続可能な農業が運動の中心に据えられ、スローフード運動は「快樂とエコロジーの複雑な混合体」となったとパーキンス&クレイグは言う (Parkins&Craig,2006,p.20)。この点は、「Slow Food Nippon」のスローガンに、「ただししい」という語が含まれている点や、日本におけるスロー運動の代表的理論家と言える辻信一が、「食を楽しむ人々にこそ、おいしいものを守り、伝えよう、という心が育つ。長い年月と地域の風土や文化に培われた伝統的な食材や料理や飲み物を守ることにもまたスロー・フーダーたちの目標だ」(辻,2004,pp.48-49)と述べている点にも表れている。更に、「Slow Food Nippon」は、自らのミッションの中に、「地球環境に配慮した農法・漁法の小規模生産者の支援」や、「フードシステム（生産・流通・消費までの食糧供給の流れ）の構築」、「先住民族のエンパワーメント」を含めており、実施しているプロジェクトの3つの大きなカテゴリーとして、「生物多様性の保護」、「消費者と生産者の繋がりを作る」、「深刻な食の問題に対する認知度を上げる」を挙げている。食に関する快樂とエコロジーに関する正義を融合させる形で、スローフード運動は成立している。

観光との関わりでは、スローフード運動が、農家・加工食品生産者・漁師・酒蔵・シェフや活動家など、地域の物語を語る人々と旅行者との直接交流を促進する、新しい旅の形として「スローフード・トラベル」を提示している点が注目される。具体的には、民泊のマッチングサービスである、「Airbnb」の「社会貢献」カテゴリーの中に「スローフード体験」の一覧があり、旅行者が生産者や料理人から、地元の食文化・伝統に関して学ぶことができる。日本語では、体験を企画・開催するホストと、参加するゲストとを繋ぐプラットフォームサービスである「TABICA」とも連携しており、「スローフード」というハッシュタグをつけた体験プログラムのリストが作成されている。

2.2 スローシティ運動

スローフード運動と同じく、イタリアで開始されたスローシティ（イタリア語で Cittaslow）運動は、地域独自の文化・伝統の保護や住み良い街づくりを目指すもので、現在、世界 33 개국 287 都市に広がっており、日本では宮城県気仙沼市と群馬県前橋市が加盟している。スローシティ運動のマニフェスト（Cittaslow Manifesto）によると、スローシティ運動は「古い時代に人々が関心を持つ街、劇場、広場、カフェ、工房、レストランやスピリチュアルな場所を豊かに持つ街、手つかずの風景と魅力的な職人の技を持ち、人々が季節のゆっくりとした流れや、職人が生み出す本物の製品を知ることができる街」の加盟を求めており、スローシティとしての認証基準（7 領域・72 項目）も提示されている。

ただし、スローシティ運動は、古い時代に専ら留まり続けることを志向するものではない点に、留意する必要がある。パーキンス&クレイグは、「グローバル文化における画一化の増殖に対抗し、ローカルレベルでの個性と創造性を強調する」スローシティ憲章が、都市計画、技術、環境、観光、ビジネス、農業、公衆衛生など多様な分野と関わる点を強調している（Parkins&Craig,2006,p.31）。実際、スローシティ運動は、運動の柱として、遅さのポジティブな側面、循環経済、レジリエンス、社会正義、サステナビリティと文化という 5 つの、多面的な理念を掲げている。パーキンス&クレイグは、「スローシティ運動は、静止した文化のプロモーションを目指すのではなく、文化の変容と伝統的生活様式との絶えざる交渉により自己規定する、流動的組織である」と言い、スローシティが電気自動車のバスなど、新技術を積極的に導入する点を指摘する（Parkins&Craig,2006,pp.82-83）。

日本のスローシティの事例について、2003 年に全国初のスローフード都市宣言を行い、2013 年に日本で最初にスローシティに認定された気仙沼市は、「第 2 次気仙沼市総合計画」の中で、「横断的に取り組む重点施策」の 1 つとして「持続可能な社会の構築」を掲げ、「歴史や風土に根差し持続可能

性を重視した、「市民や地域の主体的なまちづくり」を進めるとしている。具体的には、「スローフード・スローシティの推進」という施策に関する主な取り組みを、市民（地場産物の利用の促進等）、事業者（地域固有の風土を活かした都市づくりや特産物の生産・販売、来訪者への伝統食の提供・おもてなし等）、行政（スローシティの認証基準に基づく総合的な施策の推進等）という、3つの主体別に整理し提示している。

もう1例、スローシティ運動発祥の地であるイタリアのオリビエート市の友好都市である前橋市は、「前橋—赤城スローシティ」として、2017年5月にスローシティ国際連盟に加盟した。前橋市は「食や農産物の美味しさや品質の高さ、豊かな自然、歴史文化や伝統を守りながら、健康的で幸せに生活できる住み良い街を作ること」や「赤城南麓のブランド力の向上」を目指すとし、スローシティフェアや市民啓発セミナーの開催、サイクルオアシスの設置、地域固有の資源を活かした体験プログラムの企画・プロモーション等の取り組みを進めている。

以上のように、スローシティ運動は多面的な概念規定や取り組み事例を持ち、スローフード運動と同様に様々な「善」を志向する運動でもあるが、これもスローフード運動と同様に、人間の経験や快樂の尊重が基盤にある点を確認しておきたい。パーキンス&クレイグは、「何より重要なことは、スローシティ運動が、街の快樂を探求すること、街が提供しうるあらゆる楽しみを妨げるかもしれない物理的・文化的障壁の除去を求めることである」（Parkins&Craig,2006,p.31）と言う。スローシティ運動の柱の1つである「遅さのポジティブな側面」については、「全ての生きる者達が、自らの自然のリズムに従う権利を持つことを思い出すことから始めよう」と謳われており、自然の中に生きる身体性が運動の基盤と考えられている点が看取される。また、運動の創始者の1人は、「町を活かすために大切なのは、目に見えないものの価値だ。たとえば、人と人との交流、会話、農家の知恵、職人の技、食文化、信仰・・・そういった目に見えないもの全てだ。それが僕らの

生活の質を変え、満ち足りた時間を保証してくれるんだ」(島村,2013,p.34)と語っており、スローシティ運動が、街並みや建物等の目に見えるもの以上に、人間の精神的な在り方やその発露である、生きている文化を重視する運動であることがわかる。

観光との関わりについては、スローシティ運動の様々なプロジェクトの1つとして、「スローシティ・ツーリズム」が提示されている点が注目される。その内実は、「場所のアイデンティティと精神を損なうターボ付きの観光を拒否し、コミュニティにおける責任ある観光と経験という形式に賛同すること。それにより旅行者は世界のスローシティにおいて<一時的な市民>として歓迎される」と表現されている。「責任ある観光と経験」や「一時的な市民」という言葉にいかなる内実を詰めるかも含め、各スローシティが、自らの街のあるべき観光の姿を構想し、実現することが期待されていると言えるだろう。

2.3 スロー運動の意義を巡る議論

さて、ここまで考察してきたスローフードやスローシティ運動を含む、スロー運動全般については、論者が様々な見解を提出している。例えば、クランシーは、「スロー運動全般は・・・<ライフポリティクス>の一環である。快楽や幸福、道徳や責任に関するオルタナティブな考え方を含む。スローは、良い生活を再考し、速さと近代性との繋がりに反対する故に、再帰的近代化の過程の1部である」(Clancy,2018,pp.63-66)と述べている。或いは、Calzati&Salvo (2018) は、「スローの哲学は、生活の質、倫理的責任、及び様々な社会集団間での連帯の価値に注目する社会を構築する機会を与える」(Calzati&Salvo,2018,p.34)と言う。スロー運動には、個人が自分自身の快楽や幸福を追求する動きであるという印象があり、確かに基盤にはその側面もあるが、スローフードやスローシティ運動の取組みからも見て取れるように、他者への倫理や責任、或いは他の社会との連帯も、その重要な要素とし

ている。スロー運動とは、「新たな」、或いは「別の（オルタナティブな）」快楽や欲望、倫理や責任を生きようとする取組みであると言えるだろう。

スローフードやスローシティ運動を包摂する用語として「スローリビング」という語彙を提出するパーキンス&クレイグは、「スローリビング」が未来を拓く運動である点を強調し、「スローリビングは過去への逃避ではなく、私達が今、そして今後どのように生きるべきかについての現代的議論である」(Parkins & Craig,2006,p.78)と言う。更にパーキンス&クレイグは、スロー運動が、「ノー自動車デー」など、「遅さ」という選択肢を社会的に提供することを求める、多くの集団的意思表示を行ってきた点を指摘し、社会制度の変革を求める側面を持つ点を強調している。「単に個人の次元ではなく、文化的次元で・・・<遅さ>を保護する必要性は、<遅さ>が個人的選択の次元（時間の使い方、食事の準備と消費）ではなく、制度的支援や社会全体の改善を要求することを意味する」とパーキンス&クレイグは述べている（Parkins & Craig,2006,p.59）。スロー運動は、「遅さ」という「別の選択肢」を、社会の様々な場面で用意することを求める政治的運動でもある。

以上、スロー運動の意義を巡る議論を踏まえた上で、スロートーリズムの議論に移る前に、スロー運動の根本に位置すると思われる幾つかの主要契機について考察を深めておきたい。Dickinson&Lumsdon（2010）は、スロートーリズムを論じる著書で、「スロー（遅さ）」を擁護する言説の中で繰り返し現れるテーマや価値として、1) 遅さは質の高い時間に等しい、2) 遅さは与えられるものを楽しむために身体的に減速することに関わる、3) 質の高い経験、4) 意味と関わり合い、5) エコロジー及び多様性と親和性の高さ、の5つを挙げている（Dickinson&Lumsdon,2010,p.4）。この議論をヒントとし、本稿ではスロー運動における主要契機として、時間、空間、経験、倫理、という4つの概念を取り上げ、スロートーリズムに関する考察への接続も念頭に置きつつ、検討する。

3. スロー運動の主要契機としての時間、空間、経験、倫理

3.1 時間について

時間概念については、「スロー」の論者が様々に議論しているが、まずは、辻(2004)が述べるように、「時間の複数性」という事実、即ち、生命や動物の時間、地域や文化によって異なる時間など、様々な時間が事実として存在している点を再認識しておくことは必要である。辻(2004)は「時間も・・本来地域ごとに異なり、多様であったはずだ。人々は地域独自の生活サイクルを持ち、定期市や祭礼や儀式などによって隈どられ、彩られた時間を生きた。そこには地域生態系の成員だけが分け持つ季節の感覚、潮の満ち引きのリズム、花鳥風月の織り成す時の流れがあっただろう」と言う(辻,2004,p.133)。

この「時間の複数性」の事実の上で、先述の通り、「グローバルな時間」の単一性や、近代社会における速さや効率性の重視について、批判的見解が提起されている現状がある。ハワードは、ヴィリリオがかつて、新自由主義的な政府やマスメディア、多国籍企業により駆動される「速さの独裁制」のもとで、歴史が初めて「1つの時間システム」である「グローバルな時間」に統合され、先進国の住民が「時間貧乏」に陥ったと指摘した点を強調している(Howard,2012,p.16)。また、克蘭シーは、「近代性の危機の中」で「スローの勃興」が生じ、「強度を持つ本当の経験に繋がるものとしての時間」が強調されるに至ったとの見解を提示している。(Clancy,2018,p.7)。

では、このような「時間貧乏」から逃れるためにはどうすれば良いか。この点について、Molz(2018)は、「自己、自己の社会的サークル、自己を取り巻く環境と異なるやり方で関わることを可能とする」、「減速(スローダウン)」を行うことが必要であると言う。モルツによれば、「減速」は、「熟慮され選ばれる」ものであり、「<時間の中で>動くために、<時間の外に>出ること」である(Molz,2018,p.22)。これはつまり、減速という行動を通し

て、「グローバルな時間」とは別の時間を生きることを試みることと言えよう。

ただし、モルツをはじめとするスロー運動の論者が言う「減速」とは、現代社会からの完全な脱却や離脱を意味するものではない点に留意しておきたい。パーキンス&クレイグに従えば、様々な「時間文化」と「時間への欲望」の存在は、社会的・環境的・私的・公的な生のシステムの中で、多様性を強化する手段として認識され、調停されるべきものである。「時間の倫理」は、全員に遅さを強制するもの、時計を逆に戻すものではなく、思考し実践することが可能な「オルタナティブな速度」を許すものだとパーキンス&クレイグは言う (Parkins & Craig,2006,p.50)。この、「オルタナティブな速度」に関連して、辻 (2004) は、「自分が急いでいるという思い込み」を取り払い、自動車の代わりに歩いていくこと、飛行機の代わりに帆船で行くこと、ゆっくりと歩き、道端の花の香りを嗅ぐことなどを、環境問題への最も有効な解決策として提唱している (辻,2004,p.20-21)。また、パーキンス&クレイグは、「スローに生きることは・私達が時間を費やす1つ1つの作業について、それらのもたらす快楽、或いは少なくともその目的について考えさせるような、注意深い (mindful) 実践を行うこと」であると言う (Parkins & Craig,2006,p.3)。

以上の諸議論を踏まえると、スロー運動における「時間」に関する考え方の根本にある「スロー」という概念の中には、1) 様々な活動 (移動・食事等) に実際に物理的な時間をかけることと、2) 1つ1つの活動を注意深く行い、快楽や反省を経験すること、という2つの含意が含まれていることがわかる。スロートゥーリズムの実践の中で、この2つの含意がどう組み込まれているか、また、どう組み込まれうるかが重要となる。

3.2 空間について

現代社会における社会空間のあり方を捉える議論には、世界各国の空港内

の空間やショッピングモールにおける空間など、グローバル資本主義を象徴する、「非一場所」と称される均質的空間が広がりつつあるという議論や、グローバル化がもたらす均質化への反動として、逆に個別の土地の歴史や伝統が表現されている空間として、ローカルな空間を再度、肯定的に評価する動きがあるという議論等が存在する (Parkins & Craig,2006,pp.70-73)。この時、スローシティ運動が評価する「古い時代、手つかずの風景、スピリチュアルな場所」等の言葉で表現される空間を、ローカルな空間であると捉える見方は分かり易い。ただし、現代社会において或る空間が完全に閉じられるということは困難であり、グローバルに展開する資本や技術、モノや人間、情報やイメージ等が、閉じられているはずの空間の中にも絶えず侵入してくる事実を忘却することはできない。即ち、現代社会において、純粋にローカルな空間は存在しえず、グローバルな現象とローカルな現象が様々な次元で絡み合って存在しているのが実状である。この絡み合いについては、例えばスローシティ運動が、「古い時代、手つかずの風景、スピリチュアルな場所」の保全を求めつつも、他方で、グローバルな環境危機への対応策とも言える、電気自動車のバスなどの新技術の導入を積極的に進めている事実にも示唆されていると言えるだろう。

では、「グローバル」と「ローカル」が絡み合う中で、スロー運動にとっての空間という契機をどう理解すれば良いだろうか。この点について、パークインズ&クレイグは、「スローリビングは・・・日々の文脈で<スローな空間>へのアクセスを創造することの重要性に関わる。遅さを促進することで、時空間の異種混交性 (heterogeneity) を保存するための闘いでもある」と言う (Parkins & Craig,2006,p.73)。当然のことながら、私達の行動が時間と空間の中で為されることを改めて想起すれば、遅さを求めること、オルタナティブな速度で物事を行う「時間」を求めることとは即ち、「スローな空間」を求めること、オルタナティブな速度で物事を行う「空間」を求めること、に他ならない。都市であれ農山漁村であれ、それぞれの場で、時空間

の異種混交性を求めることが重要となる。スロウツーリズムの議論に繋げるならば、ある地域と別の地域の間を移動する観光という現象において、人々が移動を行う際に通過する空間を異種混交的なものとしていかに構想するかが課題となる。

3.3 経験について

先述のディキンソン&ラムズドン曰く、「スロー」を擁護する言説の中で、「質の高い経験」が頻出するとされるが、ここで言われる「経験」とは何か、考えてみたい。

まず、パーキンス&クレイグによれば、「スローな生活」とは、「注意深く時間を使うこと」によって、日常に「意味や快楽」を与える全ての実践により示される。具体的活動には、料理、散歩、瞑想、ガーデニング、無為の時間を過ごすこと等があるが、共通して現れる言葉は「ケア」、「注意」、「マインドフルネス」であると言う。或いは「意識に関する新たな実践」として、「現在に留まる能力」を学ぶことも重要だとされる。(Parkins & Craig,2006, pp.4-5)。私達が現代の日常生活において、様々な課題を時に同時にこなしつつ(マルチタスク)、更に、将来の複数の課題も念頭において諸活動を行わねばならない状況にあるとすれば、人間の注意力のこの拡散状態と「まだここに無いもの」への配慮を一時的に取り払い、「今・ここ」に意識を据えること、目の前にある対象や、自分が今この瞬間に為している行動にのみ注意を向ける経験が、「現在に留まる」別の時間性を拓くこと、この事実が肯定的に評価される点はわかりやすい。ここでの「質の高い経験」とは、「現在への充足」や「いま従事している活動から意味や快楽を十分に引き出すこと」と表現することができるだろう。

少し別の観点からは、モルツが、「減速」の極みとも言える「静止(stillness)」について、やはり「今・ここ」に注意を向けることと関わるとしつつ、「異なる仕方でも思考し感じる事、異なるやり方で世界に住まうこと」であると

述べ、「公共における行動の権威化され均質化された流れを乱す抵抗」、「当然視される習慣を却下し、新たな可能性を明らかにすること」と表現する点にも留意しておきたい。この観点からは、「質の高い経験」として、遅さや静止を通して「異なる思考の仕方や感じ方」に達することが生じ、それが政治的な含意をも持つものとなる。モルツは、「静止に達することは容易ではなく、時空間の熟慮された編成が必要となる」とも言う（Molz,2018,p.18）。

以上の議論から、スロー運動における経験は「現在」を重視するものだとと言えるが、パーキンス&クレイグが、スローフードにおける食の経験が、長く残る「感覚的記憶」をもたらしうること、現地で食べたものの味が、その日、その時の1回的な食の経験の反復不可能性を感じさせるものとなりうることを肯定的に評価している点に注目しておきたい。即ちこれは、人間がスロー運動において経験する感覚（特に味、触感、香り）に関する記憶を持ち続けることそのものを、価値ある経験として評価するということである。或る感覚的な経験をし、2度と経験できないものとして、その記憶を持ち続けることの豊かさというものがある。そのような記憶を持つ為には、人間は感覚的なものに心を奪われる「静止」の瞬間を持つ必要がある。スローツーリズムの文脈では、スロー運動における「質の高い経験」、即ち、現在への充足、「今・ここ」で行っている活動の意味や快樂の享受、異なる思考の仕方や感じ方への到達、感覚的経験の記憶の獲得等の要素が、いかに観光経験に組み込まれうるかが重要となる。

3.4 倫理について

ディキンソン&ラムズドンが挙げる、「スロー」を擁護する言説に頻出するテーマや価値の中で、「意味と関わり合い」、「エコロジー及び多様性との親和性の高さ」の2つは、特に倫理と関連する。スローフード運動やスローシティ運動が、理念を共有する世界中の街や人々を繋ぐ機能を果たしている点を踏まえると、スロー運動が様々な人々の「関わり合い」を生み出してい

る点は見やすい。また、先述の通り、辻（2004）が生命や動物の時間、地域や文化に特有の時間に言及するように、スロー運動が多様性を肯定的に評価する点も理解しやすい。これらを踏まえた上で、スロー運動とエコロジーとの関係性の問題、「スロー」そのものの位置づけに関する倫理的問題提起の存在について、検討しておきたい。

1点目のスロー運動とエコロジーとの関係性については、人類全体における移動の公平性を求める「モビリティ・ジャスティス（移動に関する正義）」を提唱する理論家シェラーが、「スロー」と「モビリティ・ジャスティス」との関連性を指摘している。シェラーは、「スローさは・・・モビリティ・ジャスティス及びエコロジカルなバランスの1つの形であり、様々な種類の時間性に基づく」（Sheller,2018,p.143）と述べ、歩くこと、自転車、公共交通機関の利用等のスローな移動を望ましいものとする。更に、「サイクリングやウォーキング、公共交通機関は4つのやり方で健康を促進する。それらは運動の機会を与え、致命的な事故を減らし、社会的接触機会を増やし、大気汚染を減少させる」（Sheller,2018,p.77）と、具体的なメリットにも言及する。シェラーの枠組みでは、スローな交通手段による移動は、その主体自身に便益をもたらすのみならず、環境危機への対応や移動の公平性の促進という観点から、倫理的に正しい行為と位置づけられることとなる。

2点目の、「スロー」そのものの位置づけに関する倫理的問題提起については、モルツが、「遅さを選択できるのはエリート階級だけだという見方もある」と述べ、「レジャーとしての誰かのスローさは、効率的な労働や減速を強制される他者に依存しているかもしれない」（Molz,2018,pp.27-28）という疑問を提出するように、スローな移動や実践を行えるのはそもそも誰なのかという問題であり、これもシェラーの「モビリティ・ジャスティス」の議論と深く繋がっている。クランシーはこの問題について、「スローはブルジョワ的で都市の1部のエリートに限定されるという見方もあれば、ライフスタイル運動に属するという言い方もあり、更には反グローバル化運動の1つと見

なす者もいる。この運動をいかに分類するかが、私達はその究極目的をどう考えるかに直接的に影響する」(Clancy,2018,p.3)と述べている。スロー運動の意義や目的をどう評価するかが、筆者を含め、その運動を評価する者の社会的立場や倫理的態度を逆に映し出すことになると言える。

以上の「倫理」に関する議論をスローツーリズムの文脈と繋げると、スローツーリズムとモビリティ・ジャスティスとの関係性をどう捉えるか、また、スローツーリズムを実践できる人間(スローツーリスト)をどう位置付け評価するか、という問題が浮上する。

4. スローツーリズムとスローツーリストの定義

以上、スロー運動の概要や現状、スロー運動の意義を巡る議論、スロー運動の4つの主要契機の内実に関して検討を進めてきた。本稿後半の課題は、ここまで論じてきたスロー運動との関係性を念頭に置き、スローツーリズムの定義や現状を考察し、その課題や展望を探ることである。本節では、現時点で提示されているスローツーリズム及びスローツーリストの定義について整理し、考察する。

4.1 スローツーリズムの定義

スローツーリズムの定義や内実については、様々な議論がある。ディキンソン&ラムズドンは、「スロートラベルは、飛行機や自動車旅行の代替手段を与える枠組みとして出現しつつある。人々は目的地に陸路でよりゆっくりと旅行をし、より長く滞在し、旅行回数を減らす」と述べ、交通手段や旅行形式を強調する(Dickinson&Lumsdon,2010,p.1)。或いは、Heitmann et al. (2011)は、「スローツーリズムは、地域の文化、歴史、環境を尊重し、多様性を讃え、人々を繋ぎ合わせつつ、社会的責任に価値を置く観光である。発見、学習、共有の楽しみを特徴とする」とし、経験のあり方に注目してい

る (Heitmann et al., 2011,p.117)。

最新の研究の1つとしては、EU NEIGHBOURS south (2020)¹⁾が、先行研究を踏まえつつ多角的な検討を行っている。以下、幾つかの論点を整理・抜粋して示すこととする。

まず、EU NEIGHBOURS south (2020)によると、20以上の先行研究を踏まえた結果、スロートーリズムの特徴として8つを挙げることができると言う(表1)。

(表1) スロートーリズムの諸特徴

スロートーリズムの諸特徴	
1)	旅行の概念および旅行中の時間の使い方の変容
2)	マストーリズムの代替物
3)	ローカルなものへの注目
4)	文化的なものへの注目
5)	持続可能性や自然環境への関心
6)	経験の質の変容
7)	真正性
8)	実現可能性と新たなビジネス開発

(EU NEIGHBOURS south,2020,p.10)を翻訳

次に、EU NEIGHBOURS south (2020)によると、観光経験がスロートーリズムであると称されるためには、需要と供給の観点から6つの次元が満たされる必要がある(表2)。

(表2) スロートーリズムの6つの条件

時間	供給の観点からは、ビジネスの時間的次元とアクティビティに関わる地域の組織化(長期的視点での計画、ビジネスと顧客との関係性を良好なものとするための時間、サービスに時間をかけること)。顧客の観点からは「罪から自らを解放」し、「怠惰さを取り戻す権利」。
遅さ	「時は金なり」に対立するものとしての「時間、無為、怠惰」。この哲学は、ゆっくりした移動手段や問題解決、ゆっくりした風景の変化に繋がる。

他者性	実りある交流の機会を創り出す為の、様々な意見・信念・知識・文化を持つ人々の間での交流。特に、ゲストと地域住民、観光ビジネス従事者との交流。
真正性	非人工的で、強く地域の文化や伝統と結びついた経験を創造し提供する能力。標準化・グローバル化された製品やサービスの対立物。
サステナビリティ	地域の環境、経済、社会に対する観光活動の影響。
感情	ゲストを別の人間に変えてしまうような記憶に残る瞬間を創造すること。ゲストが深く関与し満足を得る経験が必要。

(EU NEIGHBOURS south,2020,p.11) を翻訳

更に、EU NEIGHBOURS south (2020) は、スローツーリズムにより新規ビジネスが生まれるとし、発生するアクティビティやサービスとして、以下を提示している (表3)。

(表3) スローツーリズムに関わるアクティビティやサービス

部門	哲学	アクティビティやサービス
交通	フレキシブルでゆっくり。五感を通し旅行者が風景を楽しむ。	ウォーキング、トレッキング、サイクリング、キャンピングカー、船旅、カヌー、気球飛行
レジャー	旅の途上で出会う環境、様々な場所、人々と旅行者が深い関係性を築くための時間を与える。内省、熟考、自己成長の余地を与える。	自然観察、バードウォッチング、文化ツアー、創造経験、学習経験、ウェルネス、内省
宿泊	旅行者が、時間が止まったように感じる施設を目指す。空間とサービスの注意深いデザイン。建造物と装飾の環境への統合。細部の工夫。十分に楽しめるような総合的経験。	小規模家族経営のホテル・B&B、ブティックホテル、田園地方の施設、1棟貸しの建物、キャンプ、エコロッジ
食事・レストラン	地域産品を用いたローカルで伝統的な食の提供。食事が愛情と配慮を持ち準備された事実を旅行者に評価して貰い、味わい経験することに時間をかけて貰う。五感に訴える。	新鮮な野菜、「キロメートル・ゼロ」市場、オーガニックでローカルな食料品店、地域産品の試食、小さな伝統的レストラン、オーガニック・レストラン、星付きレストラン

(EU NEIGHBOURS south,2020,p.14) を翻訳

以上のように、EU NEIGHBOURS south (2020) によって、スロートーリズムの特徴や条件、関係するアクティビティやサービスが様々に提示されている。各項目について個別に考察を深める必要もあるが、スロートーリズムの課題や展望を見通すことを課題とする本稿では立ち入らず、スロートーリズムの定義の核となる要素として、「自然環境への関心や配慮と交通手段の選択」と「経験の質と倫理」の2点に特に注目し、後に考察することとする。

4.2 スロートーリストの定義

スロートーリストの定義を巡る研究はまだ少ないながらも、各論者は様々な点を強調して提示している。例えば、Dickinson&Lumsdon (2010) は、スロートーリストが環境負荷を小さくしようとする点や、「時間がかかること」をコストではなく便益と捉えていると解釈できる点などを強調し (Dickinson &Lumsdon,2010,p.5,p.49)、Calzati&Salvo (2018) はスロートーリストを「責任ある消費者」と見なす (Calzati&Salvo,2018,p.40)。また、Heitmann et al. (2011) は、スロートーリストはブーアスティンの言う「トラベラー」に近いが、マストーリストとしての特徴も持つと指摘している (Heitmann et al., 2011,p.121)。

EU NEIGHBOURS south (2020) は、スロートーリズムのためのパッケージや経験を創造するための基準と条件を整理し、スロートーリストと主流派トーリストを分けて提示している。各項目の内容が、スロートーリストの特徴を描き出しているとも言える (表4)。

(表4) スロートーリズムのためのパッケージや経験を創造するための基準と条件

	スロートーリスト	主流派ツーリスト
目的地までの交通手段	主に列車やバス等の代替的交通手段や、シェアリング、環境に優しい、急がない交通手段を選好。	LCCや個人移動できる乗り物を選好。
目的地における交通手段	公共交通機関や、シェアリング、環境に優しい、急がない交通手段を選好。	速い移動を可能とする乗り物。 例) 個人移動できる乗り物
宿泊	ローカル・小規模で親切な家族ビジネス	メジャーなホテルチェーン
食事	ローカルで伝統的な食事、環境に優しい食事や飲み物	ファストフード、ホテルでの食事、無国籍な料理
旅程	柔軟、或いは決まっていない	プログラムで全て確定
アクティビティ	自然や地域住民との直接的な接触を選好。	媒介者が全てに存在。地域住民との接触は最小限。

(EU NEIGHBOURS south,2020,p.16) を翻訳

EU NEIGHBOURS south (2020) が提示するこの整理は、スロートーリストの持つ心理や行動特性に関する大まかな理解を与えるという点においては有用である。ただし、全項目を満たす観光者のみをスロートーリストと厳密に定義すること自体には大きな意義は無いとも言える。スロートーリストも、或る部分では主流派ツーリストと同じ行動を取ることもある。例えば、交通手段の選択について、スロートーリストを自認する旅行者が、ローカルな地域に根を下ろし、時間をゆっくりと使い、地域住民と交流しつつ長い休暇を楽しむために、カーボンオフセットの付いた長距離航空移動を使用し、大陸を跨ぐ旅行に出かけることも想定できる。全項目を満たす、理想的な、或いは純粋なスロートーリストとして振る舞えるケースは稀であろう。スロートーリストについては、厳密な定義よりも、理念型として人々に共有される姿を規定する方向で探究を深める方が望ましいと考えられる。

5. 日本におけるスロートゥーリズムの現状

前節での定義を巡る議論を踏まえ、本節では、日本においてスロートゥーリズムが置かれている状況はどのようなものか、整理し検討しておきたい。

まず、インターネット上の情報について見ると、多くの場合、スロートゥーリズム、或いはスロートラベルという表現は、ゆっくりと観光地に滞在し自分のペースで旅を楽しむ、という意味合いで使用されており、そのような旅の仕方を推奨する記事などが散見されるのが現状である。コロナ禍を経て、新たな旅の形として提案されているケースもある。²⁾

次に、公的機関による調査報告や政策提言としては、国土交通省や中国運輸局が、瀬戸内海や中国地方を対象にスロートゥーリズムの創出・振興に関する調査を実施した事例がある。また、現在は石川県や長野県、大分県などで、各地の自治体や観光協会等が、「スロートゥーリズム」という語を用いた観光振興に取り組んでいる事例も散見される（いしかわスロートゥーリズム、信州とうみ観光協会、豊の国千年ロマン観光圏など）。

国土交通省の資料（「環境負荷に配慮した瀬戸内海スロートゥーリズム創出調査」・2006年）においては、「スロートゥーリズムの理念」として、1) スローな文化への志向にこたえる旅、2) 個人的で自発的な意志に基づく旅、3) 人々や文化とふれあう旅、の3つが挙げられている。また、環境負荷を低減させる為に、公共交通機関や自転車・徒歩での移動の促進、パークアンドライドの導入、無用な移動が生じるコース設定の回避等を推奨している。日本におけるスロートゥーリズム推進に向けた行政の取組みの先駆的事例と評価されるだろう。

中国運輸局の資料（「中国地方におけるスロートゥーリズム振興のあり方に関する調査報告書」・2009年）では、「スロートゥーリズムとは、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」と定義されている。具体的には、「集客力のあ

る既存資源や宿泊場所・施設など<コアとなる活動拠点>を中心に、地域の様々な観光資源を利用した体験商品から、地域のたたずまいや人情にふれながら旅行者が自分の好みに合った商品を選べる、滞在型のゆったりとした旅行の新たな形態」であるとされる。例えば、温泉地等の「集客力のある既存資源」に滞在しつつ、登山やトレッキング等の「自然の中での体験活動」や、「工房体験（陶芸・織物等）」を、時間をかけて楽しむ、という姿がイメージされていると言える。

地域の観光振興事例の1つである「いしかわスロートーリズム」のホームページは、キャッチコピーとして「時をいただく贅沢」という表現を用い、「山あいの集落で過ごす」、「サイクリングは小さな冒険」、「里山の暮らしを守る人々」等の表題を持つ、現地でのスロートーリズムの滞在記を紹介しており、滞在記に登場する宿や飲食店の予約サイトにもそこから移動できるように作られている。様々な地域資源や人々の暮らし、滞在のあり方が示されており魅力的なサイトだが、現地までの交通手段やアクセスに関する情報は見当たらない。「信州とうみ観光協会」のホームページでは、「体験する」のカテゴリーの1つに「スロートーリズム」が組み込まれ、「歴史薫るまちあるき」という表題のもと、主に神社仏閣を歩いて散策する4つのモデルコースが提示されている。「歩く」という移動手段への注目から「スロートーリズム」という語を使用しているのだろうと推察される。「豊の国千年ロマン観光圏」はホームページ上で「スロートーリズム 時間をはずす旅」と題された電子パンフレットがダウンロード可能となっており、「スパ&デトックス」、「フォト&ドライブ」等のキーワードが付けられた、「スケジュールを組み立てない、詰め込み過ぎない」プランが4つ掲載されている。

以上を踏まえると、日本におけるスロートーリズムの概念については、経験に時間をかけることや経験の質、地域住民との交流への注目はあるものの、自然環境への配慮や交通手段の選択という観点が相対的に希薄であると評価されうる（先述の国土交通省の「瀬戸内海」調査は例外と言える）。こ

の点について、村山&パーカーはこう指摘している。「市町村や県レベルの日本の自治体は<スロートゥーリズム>という新たな用語を利用しようとしているが、彼らがスローの含意や、この形式の観光の実現に求められるものを十分に理解しているようには見えない。・・・スローという言葉が、細かい戦略や具現化のプラン無しに、スローガンとして用いられている」(Murayama & Parker,2012,p.176)。これは、日本の行政部門への批判的見解とも言えるが、他方で村山&パーカーは、「日本の地方ではスロートゥーリズムという言葉が、様々な生産者や観光に関わるアクターの間でのシナジーを生み出す言説的資源や枠組みとして使用されている」(Murayama & Parker,2012,p.180)とも述べており、「スロートゥーリズム」という言葉が、いわば「風呂敷」として、地域の関係者を結び付けるポジティブな機能を果たしている点も指摘している。

自然環境に配慮した旅行への関心の低さは、日本の現代の旅行者についても言える。例えば、日本旅行業協会刊行の『数字が語る旅行業 2022』を見ると、「行ってみたい旅行タイプ」として、温泉旅行(56.8%)、自然観光(49.2%)、グルメ(44.5%)という従来から好まれてきた旅行タイプの人気の根強さが示されているが、他方で、「環境にやさしい旅行」という項目への関心の低さ(1.7%)が際立っている。また、実際の観光行動については、『観光白書』(令和4年度版)によると、日本人の国内旅行市場の変化として、自家用車利用率がコロナ禍において高まっており、ウイルス感染予防や感染不安の心理が、よりローカーボンな移動であるとされる公共交通機関の使用を回避させる傾向性を強めているとも言える。現時点では、日本人の観光行動の選択基準や価値観に関し、環境への配慮やそのための交通機関選択という観点が重要な位置を占めているとは言い難い状況であろう。

他方、日本におけるスロートゥーリズムに関わる現象としては、各地での「街歩き」の活発化や、健康志向に伴うウォーキングの活発化、或いは日本政府もテーマ型観光の推進事業の一つとして政策支援してきたサイクリン

グ(サイクルツーリズム)の取り組みなど、「スローツーリズム」という言葉は使わずとも、スローな旅の様々な形態が存在し実践されているという事実を踏まえ、動向の観察を続ける必要がある。また、歴史的には、村山&パーカーが、「日本においてスロートラベルは長い歴史を持つ」と述べ、前近代の日本人のレジャー活動としての温泉や寺社参拝に加え、「スローなビジネス観光」としての江戸時代の参勤交代など、スローな旅の一連の系譜が日本社会に存在してきた点を指摘している点も、銘記しておきたい(Murayama & Parker,2012,p.170)。

6. スローツーリズムの課題と展望

ここまで本稿では、スロー運動の概要や意義、スローツーリズムやスローツーリストに関する定義、日本におけるスローツーリズムの現状について考察してきた。以下では、ここまでの議論を踏まえつつ、「自然環境への関心や配慮と交通手段の選択」、及び「経験の質と倫理」という2点に絞り、スローツーリズムの課題と展望について検討する。

6.1 自然環境への関心や配慮と交通手段の選択

EU NEIGHBOURS south (2020) が、スローツーリズムの特徴の1つに「持続可能性や自然環境への関心」、スローツーリズムの6つの条件の1つに「サステナビリティ」を挙げているように、自然環境への関心や配慮はスローツーリズムの重要な要素の1つである。

自然環境への関心の1つとしては、EU NEIGHBOURS south (2020) が「スローツーリズムに関わるアクティビティやサービス」として挙げる、「トレッキング、自然観察、バードウォッチング、キャンプ、エコロッジ」等、旅行者自身が自然の中で楽しむというものがある。また、同じくEU NEIGHBOURS south (2020) が挙げるように、スローツーリズムにおける

「食」について、「地域産品を用いたローカルで伝統的な食の提供」や、「味わい経験することに時間をかける」ことが重要であるとされる点、「オーガニックでローカルな食料品店」や「オーガニック・レストラン」が必要であるとされる点は、スロートーリズムとスローフード運動との深い繋がりを示唆している。スロートーリストは食を通して自然環境に関心を持つ存在でもあると言える。

自然環境への配慮については、スロートーリズムと交通手段の選択との関係性が重要となる。この点は、EU NEIGHBOURS south (2020) が、「ゆっくりとした移動手段」や「五感を通して旅行者が風景を楽しめる交通手段」に言及し、スロートーリストの特性として「環境に優しい」交通手段を選択すると規定する点からも明瞭である。この、環境に優しいスローな交通手段の選択という行動については、欧州で、二酸化炭素排出量の多い航空機移動を避け、列車移動を選ぶ旅行者が生じている現象があるが、先述の通り、日本においては旅行に際し、環境に配慮して交通手段を選択するという意識や行動が活発化しているとは未だ言い難い状況にある。交通手段の選択は、先述したスロートーリズムの4つの主要契機の「時間」と「空間」に深く関わり、「環境に優しい」交通手段を選択し、移動に時間をかける旅行者がいかにすれば増加するかという問題、また、「人々が移動を行う際に通過する空間を異種混交的なものとしてどう構想するか」という問題が浮上する。

この難問を本稿で十分に扱う準備は無いが、観光者の行動選択の問題と、交通機関の整備の問題の2側面から多少の考察をしておきたい。観光者の行動選択の問題については、環境配慮行動に関する諸研究を参照しつつ、ディキンソン&ラムズドンが、人々が環境保護の重要性を理解しつつも実際には行動に移さない点を指摘する「態度—行動ギャップ」という議論や、あまりにも航空機や自動車移動がライフスタイルに組み込まれているため、人々が気候変動問題を理解しつつも、代替手段を考えることを回避するという「自己認知理論」を紹介し、人々に環境配慮行動を取らせることの難しさを指摘

している (Dickinson&Lumsdon,2010,pp.50-52)。また、ディキンソン&ラムズドンは、低炭素な旅行行動への3つの障壁として、「航空機移動に代わる交通手段が見えにくい」、「気候変動への影響を抑える休暇の過ごし方に適応することへの拒否感」、「自分の休暇の過ごし方が気候変動に悪影響を与えていることに個人的責任を引き受けることへの躊躇」を挙げている (Dickinson&Lumsdon,2010,p.51)。人々が日常生活においてのみならず、旅行行動においても環境配慮行動をどの程度取るようになるかという問題は、エコ消費やエシカル消費と言われる、現代の消費スタイルに関わる現象の今後の展開とも連動すると考えられる。

他方、ディキンソン&ラムズドンが、各個人の消費が社会的に構造化されている点を重視する「社会的実践理論」にも言及しているように、旅行者個人の消費に関する選択が、「物理的構造、交通インフラ構造、社会的構造、社会的価値観・オンラインでの予約サイト、労働と余暇の構造、有給休暇、学校休暇、航空会社のマイル制度」等の社会的制度の諸構造との関わりの中で行われる点も、十分に理解しておく必要がある (Dickinson&Lumsdon,2010, p.57)。消費行動に関する責任を全て個人の選択に帰することは妥当ではなく、旅行行動に関する各種サービスの提供のされ方や選択肢が、人々の消費に関する選択に影響を与える。ディキンソン&ラムズドンは、「観光に関する埋め込まれた規則と、現在利用可能な旅行構造が、スロートラベルに制限を課しており、構造変化を可能とする政策行動と、スロートラベルの供給について産業側が注目することが必要である」 (Dickinson&Lumsdon,2010, p.63) と述べている。

この社会的実践理論から見ると、スローツーリズムの主要契機である、環境に配慮した交通手段の選択や、異種混交的な移動空間の確保の問題は、旅行者各人が、自動車の代わりに歩いたり自転車を使ったりするという個人的次元を超えて、どのような移動を人々に可能とするかという、交通機関の開発・整備に関する政治的・社会的問題となる。交通機関の開発・整備に関す

る大きな方向性としては、世界的潮流に歩調を合わせ、日本政府や日本企業も、脱炭素化に向けた各種政策・取組みを開始している。例えば国土交通省は、電気自動車の導入、MaaSの実装、グリーンスローモビリティ等の施策³⁾、環境省は、ゼロカーボン・ドライブ⁴⁾、ウォークアブルな都市空間の形成促進、国立公園等における観光拠点・ツアーの脱炭素化等の施策を進めている。航空大手2社（日本航空と全日空）は気候変動対策への成果指標を策定し、省燃費機材やSAF（Sustainable Aviation Fuel）の活用を進めようとしている。全体としては、環境負荷を抑える交通機関の開発・整備が進められつつあると言えるが、これもディキンソン&ラムズドンが、「日常的なグリーン行動を促進する構造の方が、旅行に関するグリーン行動を促進する構造よりも良く設定されている」（Dickinson&Lumsdon,2010,p.52）と述べているように、旅行の各要素（予約・目的地までの移動・宿泊・飲食・体験や交流・目的地内での移動）の全てにおいて、環境配慮行動が取りやすい形で選択肢が構造化されているとは未だ言い難いだろう。今後を見据えるに当たり、消費者である旅行者の価値観や行動基準の変化と共に、環境政策・交通政策や、旅程全体に関わるサービス提供や選択肢の構造変化にも注目し続ける必要がある。

6.2 経験の質と倫理

経験の質と倫理という問題については、先にスロー運動の4つの主要契機を考察した際に、論点を指摘しておいた。即ち、経験の質については、スロー運動における「スロー」概念に含まれる、「様々な活動に物理的時間をかけること」と「各活動を注意深く行い、快楽や反省を経験すること」という2つの意味がいかにスロートーリズムに組み込まれうるかが問題となる。特に、後者の「質の高い経験」については、「現在への充足、今従事している活動の意味や快楽の享受、異なる思考の仕方や感じ方への到達、感覚的経験の記憶の獲得」等の要素が観光経験の中に組み込まれることが肝要とな

る。倫理については、スロツーツリズムと「移動の公平性」を唱える「モビリティ・ジャスティス」との関係性をどう捉えるか、また、スロツーツリズムを実践できる人間（スロツーツリスト）をどう位置付け、評価するかという問題を検討する必要がある。

まず、経験の質に関しては、EU NEIGHBOURS south (2020) によるスロツーツリズムの諸定義や条件にも、「時間をかけること」と「質の高い経験」という「スロー」の2つの意味が組み込まれている点を確認できる。前者については、「サービスに時間をかける」、「旅の途上で出会う環境、様々な場所、人々と旅行者が深い関係性を築くための時間を与える」、「旅行者が、時が止まったように感じる施設を目指す」等の要素が必要とされている。後者については、「様々な意見・信念・知識・文化を持つ人々間での交流」、「強く地域の文化や伝統と結びついた経験を創造し提供する」、「旅行者に内省、熟考、自己成長の余地を与える」、「ゲストを別の人間に変えてしまう記憶に残る瞬間を創造する」、「ゲストが深く関与し満足を得る経験が必要」など、こちらも様々にその必要性が表現されている。

更に、スロツーツリズムにおける「経験の質」については、EU NEIGHBOURS south (2020) が取りまとめた、地域がスロツーツリズムのパッケージや経験を創造するための基準や必要事項も参考となる。「全般・交通・食・アクティビティ・宿泊」の5つに関し多くの項目が示され、より多くの項目をクリアするほど、「スロツーツリズム哲学」を満たす観光形態に近づくと言われる。下記に、本稿に必要な範囲で最低限の必要条件の一部を示す(表5)。

(表5) スロートーリズムのパッケージの最低限の必要条件

部門	必要条件
全般	<ul style="list-style-type: none"> ・15名を上限とする少人数のパッケージツアーか、個人旅行 ・地域ガイドによる案内か、ガイド無し（セルフガイド） ・地域の資源や環境への悪影響の最小化
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・サステナブルな交通手段の利用の促進 ・少なくとも以下のうち1つの交通手段を含む（自転車、電動自転車、セグウェイ、徒歩、電気自動車、その他の環境に優しい交通手段） ・これまであまり旅程に組み込まれていない目的地を含む
食	<ul style="list-style-type: none"> ・提供される食事は地域産品か、地域の生産者由来のもの ・地域の文化と伝統の1部として食事を位置づける ・食材の産地、生産者、代表的料理法、品質が提示される
アクティビティ	<ul style="list-style-type: none"> ・有形無形の自然遺産・文化遺産の保護を目指す ・地域のアイデンティティのより良い理解に繋がる ・自然、文化、ウェルネス、ガストロノミーのうち、複数の領域を活用 ・ガイドやアクティビティの提供者は自然環境や地域コミュニティに対する敬意を払う
宿泊	<ul style="list-style-type: none"> ・地元資本が所有しているか、家族経営の施設 ・農家、民家、コテージ、キャンプ、小規模ホテルなど ・地域生産者との繋がりを持ち、地域産品を日々のメニューに組み込む ・宿泊客に周囲の環境や可能なアクティビティに関する情報を提供するなど、親身で個人向けのサービスを行う

(EU NEIGHBOURS south,2020,Chap.3,pp.3-6) を一部抜粋し翻訳・作成

以上の必要条件に加え、EU NEIGHBOURS south (2020) が、「自己発見、内省、感情、学習」など、旅行者の内面や精神的側面に訴え、良い影響を与えるような経験を提供することを強調している点も、今後の日本におけるスロートーリズムの展開を考えるに当たり、重要かつ必要なヒントになるのではないかと考えられる。EU NEIGHBOURS south (2020) は、「旅行者が自分自身と繋がることに資するような、＜思考を喚起する食事＞や、意義深い経験を与えるパッケージが成功する」と述べている。また、旅行者とホスト側の双方が「創造的アクティビティ」を行うような経験を組み込むことの重要性の指摘も注目に値する (EU NEIGHBOURS south,2020,pp.16-17)。ま

とめると、スロートーリズムにおける「質の高い経験」は、時間をかけて、注意深く観光行動が為されることにより、旅行者の自己のあり方にポジティブな影響を与えるものとして理解され、構想される必要がある。

以上、スロートーリズムがそれぞれの観光の現場において、旅行者に対し豊かな経験をもたらすもの（もたらすことを期待されているもの）である点が理解されたとして、では次に、他者への責任や倫理をどう考えれば良いだろうか。

この点について、ミクロな視点では、スロートーリズムが、目的地の自然や文化への深い理解を促すことや、旅行者と目的地住民の交流を通じた相互理解の深化や創造性の涵養に寄与することにより、倫理的な観光形態であると言える側面もある。他方、先述したシェラーの「モビリティ・ジャスティス」の議論は、マクロな視点で、地球規模での気候変動への喫緊の対応や、人種・民族・性別・国籍・階級等により人類に不平等に配分された「移動する能力」に関する公平性を要求するものであり、自然環境全体や、グローバルな世界の政治・経済構造の中でのスロートーリズムの位置づけを考える必要もある。この問題は安易な結論を許すものではないが、本稿では2点のみ、ポイントを指摘しておきたい。

1点目は、本稿の序盤にも引用した通り、シェラー自身は、環境に配慮した交通手段を使用するスロートーリズムの動きを肯定的に捉えているという点である。ただし、厳密な意味で「スロートーリスト」をどう規定するかという問題については、議論の余地があると考えられる（航空機で長距離国際移動をするスロートーリストの存在を認めるか等）。

2点目は、シェラーの議論によって私達は、観光という現象を、グローバルな政治・経済構造や、自分自身が生活している地域のモビリティ全般の状況から切り離して考察することが許されなくなる、という点である。シェラーは、技術革新による脱炭素化に向けた社会変革のみでは「モビリティ・ジャスティス」は実現できないとし、「キノ・ポリティクス」（移動に関する

政治的闘争)の必要性を主張する。「モビリティ・ジャスティスという概念は、私達が国家と市場との間に・・・市民参加の空間を開くべきであると提案する。モビリティシステムと、インフラストラクチャー環境の全面的変容の為には、モビリティ・ジャスティスを目指すキノ・ポリティクスが必要である」(Sheller,2021,p.115)とシェラーは言う。この議論に従うならば、私達は、スローツーリズムの実践や制度もその中に位置づけられる、より大きな政治・経済構造を認識し、市民としてモビリティ・ジャスティスを求める政治的闘争に参加する必要があることとなる。

以上を踏まえた上で、地球規模で見た場合、スローツーリズムを実践できるほどの時間と資金を持つ人間(スローツーリスト)は、シェラーの言う「キネティック・エリート」(移動に関するエリート)の側に位置づけられうる点にも留意する必要がある。この観点からは、スローツーリストはあくまでも、余裕のある先進国住民による「消費に関わる倫理」の主体に過ぎないとも言える。克蘭シーは、「スローの倫理」は「新自由主義の倫理的価値」、「偽のコスモポリタニズム」であると批判するが⁵(Clancy,2018,pp.69-71)、その点を指摘するのみでは展望が開けないのも事実であろう。スローツーリズムの倫理の問題について、本稿としては、シェラーの挙げる3つのテーゼ、即ち、1) サステナブルでローカーボンな移動と公共交通システムへのアクセスは、闘争の基本的な次元である、2) 政府は、「キネティック・エリート」の過剰なモビリティに制限を加える必要がある、3) モビリティ・ジャスティスを巡る闘争の重要な1側面は、交通計画プロセスと意思決定の民主化であり、コミュニティに基盤を持つ組織の参加が不可欠である(Sheller,2021, pp.122-123)、の3点を踏まえつつ、スローツーリズムの考察を継続する必要性のみを指摘しておきたい。

7. 終わりに

以上、本稿では、研究蓄積がまだ十分とは言い難いスロートーリズムという現象について、スロー運動との関連性を念頭に置きつつ、その定義・現状・展望に関する基礎的な考察をおこなった。現時点での研究蓄積に関する整理を行い、自然環境への関心や配慮と交通手段の選択、及び経験の質と倫理という2つの観点から考察を深められた点が主な成果である。スロートーリズムの持つ可能性や倫理的意義の問題は今後も検討を続けることが肝要である。その際、スロートーリズムやスロートーリストを理想化するのではなく、逆に早々と見切りを付けるのではなく、様々な空間スケール（地球規模、国単位、地域単位での移動の構造や潮流）や、様々な分野（環境政策、交通政策、観光政策、脱炭素化に向けた政府・企業・市民の取組み、消費者の意識や行動の変化）にも目を配り、更には研究者自身の社会的位置にも反省の目を向けつつ、考察を続けることが必要であろう。

注

- 1) 「EU NEIGHBOURS」は、EU が加盟国の東と南に隣接する諸国家との間で進めているパートナーシッププログラムで、環境・政治・経済・メディアや文化等の多面的領域で各種連携事業が展開されている。「EU NEIGHBOURS south」には、アルジェリア、モロッコ、エジプト等の10か国が参加している。(https://euneighbours.eu/en)
- 2) 例えば、「Enjoy Lifestyle Ethical & Minimal」に由来する造語「ELEMENIST」（エシカル&ミニマルなライフスタイルを生きる人）という表題を持つウェブサイトでは、「サステナブルな生き方をガイド」する各種情報を掲載しており、「スロートラベル」は「自分自身の意志によって、見たい場所をゆっくりと巡ったり、現地での体験を大切にしたりする旅行スタイル」として紹介されている。(https://elemenist.com/article/1735)
- 3) 国土交通省によれば、グリーンスローモビリティは、「時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス」を指し、「地域が抱える様々な交通課題の解決や、低炭素型交通の確立」が期待されるものとされる。(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000139.html)
- 4) 環境省によれば、ゼロカーボン・ドライブとは、「太陽光や風力などの再生可能エネルギー

ギーを使って発電した電力（再エネ電力）と電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCV）を活用した、走行時の二酸化炭素排出量がゼロのドライブ」を指す言葉である。（https://www.env.go.jp/air/zero_carbon_drive/）

参考文献

- Calzati,V.& Salvo,P. (2018).Slow tourism: A theoretical framework. In Clancy,M.Ed., *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the “Good Life”* (pp.33-48). London,UK: Routledge.
- Citta Slow. (n.d.).*CITTASLOW MANIFESTO*. Retrieved August 13,2022, from <https://www.cittaslow.org/content/cittaslow-manifesto>.
- Clancy,M.Ed. (2018). *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the “Good Life”*, London,UK:Routledge.
- Dickinson,J., & Lumsdon,L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. London,UK:earthscan.
- EU NEIGHBOURS south(2020). *Research study on Slow Tourism international trends and innovations*. Retrieved August 9, 2022, from <https://www.enicbcmec.eu/sites/default/files/2020-09/CHAPTER%201%20-%20Conceptualization%20%26%20Trends%20on%20Sustainable%20%26%20ST.pdf>.
- Fullagar,S.,&Markwell,K.&Wilson,E.Eds. (2012). *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*. New York, USA: Channell View Publications.
- Heitmann,S.&Robinson,P.&Povey,G. (2011). Slow Food,Slow Cities and Slow Tourism. In Robinson,P.&Heitmann,S.&Dieke,P. (Eds.), *Research Themes for Tourism* (pp.114-127).Cambridge, USA: CAB International.
- Howard,C. (2012). Speeding Up and Slowing Down: Pilgrimage and Slow Travel Through Time.In Fullagar,S.,&Markwell,K.&Wilson,E. (Eds.), *Slow Tourism: Experiences and Mobilities* (pp.11-24). New York, USA: Channell View Publications.
- 石川県 (n.d.).『いしかわスロウツーリズム』最終閲覧日 2022年8月19日,
<https://slow-tourism.jp/>
- 気仙沼市 (2022).『第2次気仙沼市総合計画（後期基本計画）』最終閲覧日 2022年8月13日,
<https://www.kesenuma.miyagi.jp/sec/s019/020/020/020/111/20180222151136.html>
- 国土交通省 (2006).『環境負荷に配慮した瀬戸内海スロウツーリズム創出調査』最終閲覧日 2022年8月13日,
<https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/souhatu/h17seika/3setouchi/3setouchi.html>
- 国土交通省 (2022).『令和4年度版 観光白書』最終閲覧日 2022年8月19日,
<https://www1.mlit.go.jp/statistics/file000008.html>
- 国土交通省中国運輸局 (2009).『中国地方におけるスロウツーリズム振興のあり方に関する

- る調査 調査報告書【概要版】最終閲覧日 2022年8月13日,
<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kankou/slowhoukoku090424.pdf>
- 前橋市 (n.d.).『前橋・赤城スローシティについて』最終閲覧日 2022年8月13日,
<https://www.city.maebashi.gunma.jp/soshiki/bunkasupotsukanko/kankoseisaku/gyomu/5/2/3692.html>
- McGrath,P.&Sharpley,R. (2018). Slow Travel and tourism: new concept or new label? In Clancy,M.Ed., *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the “Good Life”* (pp.49-62). London,UK:Routledge.
- Molz,J.G. (2018). “Travel too fast and you miss all you travel for”: Slower mobilities and the politics of pace. In Clancy,M.Ed., *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the “Good Life”* (pp.15-32). London,UK: Routledge.
- Moore,K. (2012). On the Periphery of Pleasure: Hedonics,Eudaimonics and Slow Travel. In Fullagar,S.,&Markwell,K.&Wilson,E. (Eds.), *Slow Tourism: Experiences and Mobilities* (pp.25-35). New York, USA: Channell View Publications.
- Murayama,M.& Parker,G. (2012). ‘Fast Japan,Slow Japan’: Shifting to Slow Tourism as a Rural Regeneration Tool in Japan. In Fullagar,S.,&Markwell,K.&Wilson,E. (Eds.), *Slow Tourism: Experiences and Mobilities* (pp.170-184). New York, USA: Channell View Publications.
- 日本旅行業協会 (2022).『数字が語る旅行業 2022』最終閲覧日 2022年8月19日,
https://www.jata-net.or.jp/wp/wp-content/uploads/administrator/2022_sujryoko.pdf
- Sheller,M. (2018).*Mobilities Justice : The Politics of Movement in An Age of Extremes*. London,UK: Verso.
- Sheller,M. (2021). *Advanced Introduction to Mobilities*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- 島村菜津 (2013)『スローシティ 世界の均質化と闘うイタリアの小さな町』光文社
- 信州とうみ観光協会 (n.d.).『スローツーリズム』最終閲覧日 2022年8月19日,
<https://tomikan.jp/slowtourism/>
- Slow Food Nippon (n.d.).『スローフードとは』最終閲覧日 2022年8月13日,
<https://slowfood-nippon.jp/>
- 豊の国千年ロマン観光圏 (n.d.).『スローツーリズム 時間をはずす旅』最終閲覧日 2022年8月19日,
<https://www.millennium-roman.jp/slowtourism/>
- 辻信一 (2004)『スロー・イズ・ビューティフル 遅さとしての文化』平凡社