

現在におけるサステイナブル・モビリティ論の一類型

—大気汚染的レジャー目的ツーリズム手段の徹底的削減論—

大橋 昭一

I. 序—問題の所在

サステイナブル・モビリティ (sustainable mobility : 持続可能な移動性) は, サステイナビリティ (sustainability : sustainable development : 持続可能な発展 (または開発)) の1つの領域に関する用語であるが, それが広く知られるようになったのは, 少なくともヨーロッパでみると, 一般的には, 1992年のEU委員会 (The Commission of the European Union) の文書, いわゆる『グリーンペーパー (Green Paper)』 (文献E) で公的に使用されたことを契機とする (H2, p.285)。

本稿は, それに基づいて, この問題に対し理論的体系的な考察を試みている, ノルウェーの著名な論者, ヘオイヤー (Høyer, K. G.) の, 主として1999年の論考 (文献H1) について, サステイナビリティ論を中心にレビューし, その主張の特徴を明らかにして, 今日世界的に最大の問題であるサステイナビリティについて論議を深めることを課題とする。

ここで取り上げるヘオイヤーの所論は, 結論を先にしていえば, 今日交通手段のなかで, 少なくともレジャー享受目的ツーリズムにおけるマイカーと航空機による移動, すなわちこれら2者によるツーリズム行為は, サステイナビリティの遂行・促進のためにはこれを最小限にとどめ, ツーリズムでも公共的な大量交通手段である鉄道とバスを主として利用したものにすべきことを強く主張するものである。

これには, 確かに北欧を基盤にしたものという一種の特殊性が感じられるが, それにしても, サステイナビリティのためにはこうした強い倫理的主張が提起されるべき状況にあることを改めて感じさせられるものである。サステイナブルなモビリティを含むツーリズムについては, 近年, 世界的に広範な論議が展開されているが (B3, p.6), ヘオイヤーの所論はその原点の1つをなすものとみられる。

なお, サステイナブル・モビリティをテーマにした研究は, 世界的には主として自動車メーカー関係, 例えば「持続可能な発展のための世界経済人会議 (World Business Council for Sustainable Development : WBCSD)」を中心に, 自動車工学技術者などにおいて技術的工学的研究が推進されているが (文献W1参照), 本稿で論じるものは, それらとは問題意識が異なる。ア

メリカ・バージニア大学のボレー (Boley, B. B.) は、『サステイナブル・ツーリズム：トラベルをすることと、しないことのいずれの方がよいか』という論考 (文献B2) を発表しているが、これがまさに本稿の問題意識である。

なお、参考文献は末尾に一括して記載し、典拠個所は文献記号により本文中で示した。

II. ヘオイヤーの問題意識

1. 前提的な理論的テーゼ

ヘオイヤーは、サステイナブル・モビリティという用語について、EUの前記文書などではいわばスローガンのように提示されているだけであるから、何よりもその根拠づけとなる理論的検討が必要であるとし、一言でいえば、「サステイナブル・モビリティとは何か」を解明することを課題とし、まず、次のようないくつかの前提的な理論的テーゼを提示している (H1, p.1)。ただしそのなかには、1987年のブルントラント委員会 (World Commission on Environment and Development: WCED) の報告書 (文献W2) で指摘されているものも含まれている。

第1に、サステイナブル・モビリティは、サステイナビリティとモビリティとの2つの概念に立脚するものであるから、この2つの概念の検討から始めることを必要とする。ただしこの場合、モビリティは (例えば人間の社会的組織内での位置移動などを含み) 多様な概念であるから、ヘオイヤーとしては、これを交通・輸送 (transportation) に絞って論じるものとするとともに、モビリティには、さしあたりまず、人間自体のそれ (person mobility) と物のそれ (goods mobility: 後述の資源関連のものを含む) とが区別されるものとする (H1, p.15)。

第2に、この問題は、当然のことながら、規範的な内容 (normative intentionality) を含むものであるから、サステイナブル・モビリティ論はそうした性格のものであるとする。例えばEUの前記『グリーンペーパー』の基礎となったヨーロッパ経済委員会 (Economic Commission for Europe: ECE) のベルゲン会議の『声明文 (Bergen Declaration)』では、サステイナビリティには、環境に対しても人間価値の変化、および行動と消費のパターンにおける変化 (例えば交通・輸送の欲求の低下) が必要とされている (H1, p.2)。

しかしこのような変化は、ヘオイヤーによれば、技術的工学的な研究や進歩などの次元における取り組みでは充分になされえないものであり、究極的にはモビリティ欲求の低減という倫理的問題にまで行き着くものである。この点についてヘオイヤーは、「人間行動は一般的には倫理的に中立のものではない。同様に人間行動は、環境に対しても中立的なものではない」と述べている (H1, p.5)。

第3にヘオイヤーは、こうした環境はじめ事物や人間の変化、すなわち行動の分析にあたり、それらを原理的にはエネルギーの発露・転換・移転としてとらえようとする (H1, p.104)。これはモビリティの分析上有用な方法とみられるが、ヘオイヤーは「仕事をするキャパシティをな

すものはエネルギーである」と規定し、それには“エネルギー保存の法則”と“エントロピーの法則”とがあるとす。

この場合、物事や事柄ではエントロピーにより質の低下が生じるから、エントロピーは質の低下の尺度になるが、ヘオイヤーは「これと逆の場合は、“ネガティブなエントロピー”であり、“ネグエントロピー (negentropy)”といわれるものであるが、直接的にはこれが質を測る尺度である」とす。

そのうえで、近年物理学で、資源の質とエネルギーとの両者を包括する概念として提起されている“エクセルギー (exergy)” (文献W5) に注目し、「それはネグエントロピーと密接に関連するもので、端的にはエネルギーの質 (energy quality) を示すものである」と規定する (H1, p.107)。例えば農・漁業などで自然環境とは異なる、人工的に改良された方法がとられると、エクセルギーは高いものとなることがある。というよりは、通常では、エネルギーは不変でも、エクセルギーの向上を目指して技術的な改良や進歩がなされる。われわれの生存にはエクセルギーの向上が不可欠であると考えられる。

然るに、例えば自然産品では移動により、すなわちモビリティの向上により、一般的にはエクセルギーは低下する。このことは近年、例えば販売経路の伸長により、自然産品では最終消費段階にいたるまでにおいて製品質の悪化が進行し、そうしたものの廃棄率が高まっているところにはっきり示されている。故にサステイナビリティの観点からは、特に自然産品などの生産物については、最終消費点にいたるまでの「トータルな産業活動についてのエクセルギー効率 (exergy efficiency) の向上が不可欠である」とヘオイヤーは力説する (H1, p.107)。

第4に、一口にいわれる環境問題といっても、少なくとも1970年代と1990年代とは意味が異なる。1970年代では一般的には、人間が利用できる資源には限りがあるということが、すなわち、自然から取り出せる資源は有限であり、このまま推移すれば資源はいずれ枯渇してしまう、ということが主たるテーマであった (resource limits)。ところが1990年代になると (それ以降を含む)、様相が変わり、一般的にはゴミや排気ガスなど人間活動の残余物・随伴物を自然に戻すことによる自然環境の悪化の方が重大な事柄として登場してきた。

このことは、別言すれば、自然のこうした物の受容・吸収 (recipient) の能力には限界があることを意味する。1970年代の考え方と1990年代のそれとは、とにかく自然には限界があるとする点では軌を同じくするが、1970年代は自然から引き出しうるものには限界があるところに力点があったのに対し、1990年代には自然の受容力には限界があるというところに力点が移っている (H1, p.24)。

自然の受容力について、1990年代以前でも問題とならなかったのではない。しかし当時は、それは結局ローカルで処理される、あるいは処理されるもの (local recipient) であった。しかしそれが、今やグローバルな問題となり、グローバルレベルにおける環境問題という意味・様相をもつものとなった。

こうした変化が起きたのは、いうまでもなく経済活動の力点が変わってきたためである。これが第5点である。すなわち、経済活動の重点がそれまでは物を作ること、つまり生産活動そのものにあったのに対し、今や生産物そのものに移り、その消費の仕方に移行したのである。これは、これまでの生産過程重視の活動により生産力が向上し、経済先進国をみると、消費対象物が質的に多様化・高度化し、かつ量的に大量化して、マーケティングなどの販売促進活動が盛んになり、消費過程は物に溢れるような状況になったことに基く。その結果例えば“まだ食べられる食品の大量投棄”が日常茶飯事となった。

さらに看過されてならないことは、こうしたゴミ・残余物・余剰物には、当然ながら、それらの製品に含まれる質的に高度な物質が含有されていることである。ところがこれらの高度な物質は個々の自然環境では異質 (alien) であったり、有害 (harmful) であったりすることがある。このことは、それらの物がそのままゴミとして排出され、時にはゴミ処理において問題を惹き起こすことがあるところにはっきり示されている。

家庭排水でも有害物が排出されることがないではない。ヘオイヤーはこのことを鋭く指摘し、環境汚染問題をみると、今や重点が生産過程から消費過程にシフトされており、「家庭は、小規模の化学工場とっていいものと化している。…1990年代における環境インパクトの源泉は、以前よりもはるかに多くがバックヤード (家庭排水) にある」と書いている (H1, p.29)。

これに応じて、公害など環境影響要因の発生の仕方を見ると、旧来ではそれは特定の少ない個所から集中的に発生するもの (point sources) であったが、今や極めて多くの所から少しずつ発生するという拡散的なもの (diffuse sources) となっている (H1, p.28)。これが第6点である。前者ではとにかく発生源を比較的容易に特定できるから、その防御策も講じやすい一面があったが、後者では防御策も大規模で多面的なものとなり、実行は必ずしも容易でない一面がある。

このことは、少なくとも社会全般的にみると、環境影響要因の投入から、その影響が現れ、必要な対策がとられるまでの時間が長く、その過程も複雑なものとなっていることを意味する。これが第7点であるが、これをヘオイヤーは、「フィードバック・ループの長期化 (long feedback loop)」と名づけ、旧来のそれが一般的には「短期 (short)」であったのとは異なったものになっていると特徴づけている (H1, p.291)。

従ってこのことは、環境保全上では不確実性 (uncertainty) が高まっていることを意味し、発生後の対策よりも、発生前の予防措置 (precautionary act) が重要性をもつものとなっている。これが第8点である。これはサステナビリティに関しては、すでに1987年ブルントラント委員会報告書 (文献W2) で指摘されているものであるが、ヘオイヤーはその意義を改めて強調し、これは環境問題の取り組みの仕方が、1990年代以降では、それ以前とくらべて、質的に変わっていることを、すなわち事後対応的なものから、事前予防的なものになっていることを、端的に示すものであると力説している (H1, p.30)。

以上のうえにたつてヘオイヤーは、主題であるサステナブル・モビリティについて、まず

その問題の所在が次のところにあると論じている。これが第9点である。まずモビリティについては、最大限発揮可能な最高限界と、実際に実行されているものとの両者を含む規定が必要とし、次のように定義されうるものとする(H1, p.14)。すなわち、「モビリティとは移動(movement)の全潜在能力(the potential)と、実際に行われている移動の量(the volume)との両者を示すものである。それには人関連的なもの、物関連的なもの、および、資源関連的なものがある。また、個別レベルで、すなわち個々の人や物品のレベルで論議対象となる場合もあるし、それを超えて部門(sector)ごとに、さらには社会全体(societal)レベルで対象となる場合もある」。

このうえにたつてヘオイヤーは、社会全体のサステイナビリティの観点からみると、近年でも“ポスト産業社会(post-industrial society)”といわれるものへの移行以後では、モビリティに特段の高揚がみられることが極めて特徴的であると強調する。そしてそれは、時代風潮の影響のもとに、一方ではマイカーによる自動車外出が著増しているとともに、他方では物品の生産過程・流通過程ではジャスト・イン・タイム主義の徹底により、物品移動において質的量的な大変革が起きているところに起因するとする。

この点についてヘオイヤーは、「この問題はまさに社会全体的なモビリティの多量化によって惹き起こされているものであって、それは、例えばエネルギー効率の向上などによって解決されるものではない。モビリティそのものを縮減させることによるのみ解決されうるものであり、このことが今日におけるサステイナブル・モビリティ概念の土台をなすものである」と宣している(H1, p.71)。

このうえでヘオイヤーは、この場合の変化は今や単に“なすべきもの(should)”ではなく、“なさなければならないもの(must)”と位置づけられるべきものであり、具体的にいえば、鉄道やバスなど公共交通の拡大・推進が必須のものとなっていることを示すものと力説している。

2. 現代の交通・輸送システムのあり方

以上のうえにたつてヘオイヤーは、サステイナブル・モビリティの視点から現代の交通・輸送システムのあり方は、総括的には次の10点にまとめられるとしている(H1, p.170:カッコ内は大橋のもの、以下同様)。

- ①マイカー的交通の量は、世界の富裕部分では、実体上(substantially)において縮減されなくてはならない(must)。このことは都会エリアの内外を問わず等しく必要である。原理的にいえばサステイナビリティを将来でも完遂するためには、マイカー的交通の余地は全くない。このことは世界的に妥当することである。
- ②航空輸送の量は、実体上において縮減されなくてはならない。これは世界的にみた場合、富裕国内部だけではなく、これらの国同士の間でも等しく妥当することである。原理的にいえばサステイナビリティを将来でも完遂するためには、ツーリズムにおける航空機利用の余地は全くない。このことは世界的に妥当することである。

- ③トラック輸送の量は、世界の富裕部分では、実体上において縮減されなくてはならない。このことは都会エリアの内外を問わず等しく必要である。
- ④これらの縮減は、世界の富裕部分では、モビリティ・レベルの低下、モビリティ・パターンの変化を起こすはずのものである。このことは人的モビリティと物的モビリティの双方に、かつ個人レベルと社会全体レベルの双方に妥当する。
- ⑤しかし逆に、世界の貧しい部分のモビリティ・レベルについては、それを向上させるよう、それに必要な環境スペースの量を実体上において確保する必要がある。このことは人的モビリティと物的モビリティの双方に、かつ個人レベルと社会全体レベルの双方に妥当する。
- ⑥富裕諸国では現在のモビリティ・レベルは高いものとなっているが、これに対しては、代替となる再生エネルギーの開発を行い、これ以上高いものとしてはならない。このことは、範囲的には地方的か世界的かを問わない。将来における交通・輸送システムにおいてこのような代替的なエネルギーを実体的土台とする場合には、モビリティ・レベルの低下が前提とされる必要がある。
- ⑦ただしマイカー、航空輸送、トラック輸送の量が低い場合でも、(例えば条件のいかんにより)モビリティ・レベルは高い場合がありうる。このことは、世界の富裕部分にも貧しい部分にも等しく妥当する。
- ⑧以上の、モビリティの持続可能なレベルの問題において直接前提となっているそれぞれのモビリティ・レベルは、平均的にいえば、世界の富裕諸国でも一般的には20年前にはじめて到達されたものである。(しかし富裕諸国でも20年前の当時ではこうしたモビリティを享受できた人は実際には多くなく)これら諸国でも、実質上多くの人が現にこのようなモビリティの段階に達しつつあるのは、まさに今日においてであり、モビリティを社会全体の問題として考える場合には、(この点を十分に斟酌し)問題の意味を低めて論じる必要がある。
- ⑨人的モビリティについてこうした持続可能なレベルを維持できる土台となるものは、都会エリアの内外を問わず、バスや様々な軌道交通機関など公共輸送機関である。このことは、世界の富裕部分にも貧しい部分にも等しく妥当する。
- ⑩モビリティの平均レベルをたとえ低下させることが困難な場合でも、モビリティのパターンを変え、実質上モビリティ・レベルを低下させうる場合がある。例えば基礎的運輸システムを実体上変化させることによってである。

以上は、ヘイヤーによると、持続可能なモビリティの考えから生まれる当然の帰結であるが、このうえにたつて、ヘイヤーがそもそも持続可能なモビリティについてどのように考えているかについて、まとめて考察する。

Ⅲ. サステイナビリティの概念について

1. サステイナビリティの概念の規定

サステイナビリティとは何かについては、一般的には、既述で一言したブルントラント委員会の1987年報告書で提起されたところの（W2, pp.16,42）、将来世代における欲求充足上で障害にならないような形で、現在世代の人の欲求充足のための発展を行うこと、という定義がよく知られている（詳しくはΩ1,157頁以下）。その後における理論展開により、サステイナビリティとは何かについて、現在では、少なくとも40ほどの異なった定義があるといわれるほど多様なものとなっており、ヘオイヤーのみるところ、一般に認められる普遍妥当な理解は確立されていない（H1, pp.8,140）。

この点についてヘオイヤーは、これまでのこれらの理解や解釈には「何よりもまず第一に、共通した誤解がある」という（H1, p.141）。かれは続いて、「旧来では、通常、環境の保護といわれてきたものが、今日では、サステイナビリティといわれている（だけ）のことである場合が多いが、しかし事柄は、このように単純なものではない」と述べ、次のような例を挙げている。

すなわち、例えばノルウェー議会に提出された環境省の1992年の法案をみると、サステイナビリティといえるものとして、“下水汚物と産業廃棄物の浄化方法の改善”と“過去の環境悪化行為の救済行為”が掲げられている。しかしヘオイヤーは「これらの事柄はサステイナビリティとなら関係のないもの」と宣し、「環境保護となるものは、どのようなものでも社会的利益（social benefit）になるものであるが、しかしそのなかでサステイナビリティの原理に合致しているものは、特定タイプのものだけである。このように厳密な限定をすることによってのみ、サステイナビリティの真の推進に役立つものが明確になる。近年ではサステイナビリティという言葉を使用するに際しルーズさがあることが目立っているが、それはこのような誤解・混同の故である」と論じている（H1, p.141）。

このうえにたつてヘオイヤーはさらに、サステイナビリティという語の一般的用法には、大別すると、相対主義（relativism）と普遍主義（universality）との2方向があることを指摘している（H1, p.142）。相対主義は、サステイナビリティを常に特定の利害関係者もしくは文化的社会的状況のいかに関連づけて考えるもので、サステイナビリティには一定の普遍的原理などはないとするものである。逆に普遍主義は常に一定の普遍的原理があり、それが状況のいかに問わず妥当すると考えるものである。

これに対してヘオイヤーは、「サステイナビリティの最良のアプローチは、この両極端の中間的なところにある」とし、具体的にはサステイナビリティは、中心点においてコアとなる普遍的原理（universal characteristics）があるが、それが個々の政策などにおいて操作的なものとなるときには多様に解釈されるもの（different interpretations）になると理解されるべきものであ

るというのである。すなわちヘオイヤーによると、サステナビリティは単なる1つの用語ではなく、あくまでも1つの概念 (concept) であって、それは「1つの終わりのなき社会的過程 (an unfinished social process) をなす」と理解されるものである (H1, p.142)。

2. サステナビリティの概念の内容

では、そうしたサステナビリティは、少なくとも普遍的な中心的なものでは、具体的にどのようなものをいうのか。それはヘオイヤーによると、3つのレベルから成る (H1, p.143ff)。すなわち①特段レベル (extra prima), ②1段目レベル (prima), ③2段目レベル (secunda) である。ただしこのなかで、特段レベルと1段目レベルとはサステナビリティの根幹をなし、「メジャー (major) 要素」と位置づけられるものである。

特段レベルであるのは、次の2者である。実はこれは、1987年ブルントラント委員会報告書の主旨をなぞったもので (W2, p.42)、ヘオイヤーによると、同報告書が“sustainable development”として提起しているものは、要するにこの2要素 (two key elements) であり (H1, p.141)、かつ、ヘオイヤーがいうサステナビリティとは、最も厳密には、この2要素だけをいうものである。

- ①生態学的 (ecological) サステナビリティ、
- ②人間の基礎的ニーズの充足 (satisfaction of basic needs: 人間サステナビリティ (human sustainability) ともいわれる (H1, p.130))。

1段目レベルであるのは、次の6者である。

- ①自然の内在的価値 (nature's intrinsic value),
- ②長期的様相 (long-term aspect),
- ③便益と負担とのグローバル的に公平な分配 (fair distribution of benefits and burdens globally),
- ④便益と負担との期限のない公平な分配 (fair distribution of benefits and burdens over time),
- ⑤原因志向的な環境の保護 (causal-oriented protection of the environment)
- ⑥公開的参加 (public participation)。

2段目レベルは、特段レベルと1段目レベルとから演繹されるもので、多種多様であるが、ヘオイヤーによると例示的には以下のようなものがある。

- ①富裕国におけるある一日の全エネルギー消費量の縮減,
- ②温室効果ガス、特に二酸化炭素排出量の縮減,
- ③富裕国におけるある一日における非再生エネルギーと物的資源の消費量の縮減,
- ④再生可能エネルギー・物的資源のある一日における消費の増加,
- ⑤大気汚染レベルを生態系上許与できる範囲にすること,
- ⑥自然資源を効果的に利用できる技術発展を優先的に行うこと。

上記の諸項目のなかで特段レベルと1段目レベルのものについて、ヘオイヤーは次のように

コメントしている。

まず、生態学的サステイナビリティでは、遺伝学などの進歩により、少なくともこれまでのものとは変わったものが生まれることがあり、これをどのように評価するかが問題となることがある。こうしたことは生態学的サステイナビリティ上好ましくないという意見もあるが、ヘオイヤーとしては、そうしたものを含めたサステイナビリティの遂行・実現が今日の課題であるとしている（H1, p.145）。

ただし経済学などで主張されているような、人間により創り出されたもので、自然のものを代替するという考えは、これに入らないとし、そうした方策は、2段階レベルで提起されている「非再生エネルギー・物的資源の消費量の縮減、および、再生可能エネルギー・資源の消費量の増加」の問題として論じられるべきものとしている（H1, p.147）。

次に、「人間の基礎的ニーズの充足」における「基礎的ニーズ」には、「肉体的保持（physical health）」と「自律的人間性確保（autonomy）」とが含まれるが、こうした「人間の基礎的ニーズの充足（人間サステイナビリティ）」と「生態学的サステイナビリティ」とは競合することがありうる。ヘオイヤーはこうした場合、「人間の基礎的ニーズの充足（人間サステイナビリティ）」の優先が原則であるとしている。かれによれば「人間の基礎的ニーズの充足を犠牲にして、生態学的サステイナビリティを最大に展開することは、この事柄における本来の目的ではない」と述べるとともに、ただしその際人間人口の増加について然るべき抑制策がとられることが望ましいとしている（H1, p.145）。

こうした点を総括してヘオイヤーは、特段レベルの2者、すなわち「生態学的サステイナビリティ」と「人間の基礎的ニーズの充足、すなわち人間サステイナビリティ」について次のように規定している。すなわちこの両者はサステイナビリティの「土台にある根本的な前提条件をなすものであるが、しかし両者には違いがある。というのは、『生態学的サステイナビリティ』の維持は、否定的に限定するオブリゲーション（a negative defining obligation）という意味のものであるが、これに対し、『人間の基礎的ニーズの充足』のための『根本的な発展・開発（the fundamental development）』は、肯定的に発展を進めるオブリゲーション（a positively developing obligation）という意味のものであるからである」と論じている（H1, p.145）。

ただしここで対象となっているのは、あくまでも「人間の基礎的ニーズ」であって、それが充足されないと、人間として生きることが不可能になるものである。これ以外の「非基礎的ニーズ」、すなわち人間としての生存上なしで済ませるようなものでは、サステイナビリティの観点から縮減が求められる。

この点をさらに展開して、サステイナビリティについて当初からあった論争、すなわち、“サステイナビリティ”つまり“持続的発展”では、重点が“持続性”にあるとするものと、“発展性”にありとするものとの間であった論争に関連していえば（この論争についてはR, pp.369-370; Ω2,231頁以下参照）、ヘオイヤーは、少なくともここでは、基本的には後者の立場にたつものと

みられる。

以上のうえにたつてヘオイヤーは、サステイナブル・ツーリズムについて論じている。次にそれを管見する。

IV. サステイナブル・ツーリズムについて

ヘオイヤーのサステイナブル・ツーリズム論で特に注目されるべきところは、次の2点である。第1点は、これまでの通常のツーリズム理論では、モビリティ、すなわちツーリズムに関連した交通・輸送の問題にほとんど触れてこなかったところに一般的特色があると、ヘオイヤーが宣していることである。

例えばこれまでのツーリズム理論で代表的と考えられるバトラー (Butler, R. W.) の有名な「ツーリズム地ライフサイクル論 (tourism area lifecycle)」(文献B4, 詳しくはΩ2, 第9章) では、ツーリズム地の栄枯盛衰は、専ら当該ツーリズム地に対するツーリズム客需要によって決まるとされ、例えば当該ツーリズム地に関連したモビリティ問題はほとんど無視されている。ヘオイヤーは、「従来の(主たる)ツーリズム理論の試みでは交通・輸送に関連した問題は、その分析フレームワークから排除されてきた。……(これまでは)サステイナブル・モビリティの概念に視点をおいた分析はなかったが、このことは、驚くことではない」と述べている (H1, p.186)。

しかしこの点は、本稿筆者のみるところ、ヘオイヤーの批判は必ずしも正鵠を射たものとは言えないのではないか。例えばこれまでのツーリズム理論のなかでもかなりの重みをもち、良く知られたものである、すでに1990年レイパー (Leiper, N.) により体系的に提起された「ツーリズム・システム論」(文献L, 詳しくはΩ2, 116-119頁) は、“ツーリズム出発地→往路交通過程→ツーリズム目的地→帰路交通過程→帰着地”を1つのシステムとしてとらえるものである。また、例えば2012年刊のロビンソン (Robinson, P.) 編の『*Tourism : The Key Concepts*』では“mobility”は1項目として取り上げられている (文献W3)。

これらからいっても、ツーリズムにおけるモビリティ問題は、実際分析の程度についての深淺は別にして、これまでにかなりの程度取り上げられてきたものであり、これらを見捨てることはできないと思料する(本稿筆者のものとしてはΩ2, 200-221頁をみられたい)。ヘオイヤーの批判は、これまでの研究ではそれが不充分であったことを指摘するにとどまるものとするのが相当と思われる。

第2点は、ヘオイヤーの所論のなかで前提とされているところの、サステイナブル・ツーリズムでは、少なくともレジャー的なツーリズム用交通について、マイカー利用 (automobility) と航空機利用 (aeromobility) は最大限に取り止め、鉄道やバスなど公共輸送機関を利用すべきであるとされている点にかかわるものである。ヘオイヤーは各種の交通手段を列挙的に検討したうえで、(現時点では)「サステイナブル・モビリティとは、こうした点からみれば、鉄道・バ

スにより交通を行うことを意味するといっているものであり、交通形態上は、主として『マイカー・航空機パターン』から『バス・鉄道パターン』に移行することをいうものである」と書いている（H2, pp.290-291）。

これは、本稿既述のヘオイヤーのサステイナブル・モビリティ論から生まれる当然の帰結であり、本稿筆者のみるところ、多分に1987年ブルントラント委員会報告書（W2）の基本的趣旨ならびに北欧の事情を反映したものであるが、少なくとも近年における自動車普及の質的量的な進歩・拡大、航空輸送における格安航空便の進展・普及などの実状からすれば、こうしたヘオイヤーの主張は、時代の動きに即したのではなく、今日的妥当性に欠けるものと思料する。

今日必要とされるものは、まさにこうした自動車の普及、航空輸送の進展に立脚した、そうしたものを利用したサステイナブルなモビリティ論であり、ツーリズム論であると考えられる。生産技術上、とりわけ経営・管理技術上の進歩、つまり生産力の向上から生まれているこうした自動車交通・航空輸送上のメリットを生かして発展させ、そして環境保全と両立したモビリティ、すなわちサステイナブル・モビリティを確立することこそが現在の課題であると思料する。

これに対してヘオイヤーは、ここで問題である今日の消費過程、そしてツーリズム過程におけるサステイナビリティに関する課題では、技術的に対応することは、不可能とは言わないまでも、所詮適合力がないというのが、その考え方である。というのは、既述のように、こうした今日の環境問題では、発生源が拡散し、原因→結果のループ過程が長期・複雑化し、かつ事後対応的ではなく、事前予防的措置を必要とするものとなっているためである。

ヘオイヤーはこの点について、「旧来の環境政策における技術的対応（technical fix approach）の全くの核心は、産出物（output）のコントロールにあったが、（現在必要なものは）投入物（input）のコントロールに核心をおくものであり、そしてそれに照応した原因探究的なものであるが、それは、旧来の産出物志向的アプローチでは枠外にあったものであり、（一言でいえば）技術的対応には限界がある」という見解にたつものであると結んでいる（H1, p.186）。

故にヘオイヤーとしては、現在全地球規模で課題となっている地球温暖化の問題などにおいては、技術的対応には所詮限界があるから、サステイナブル・ツーリズムではさしあたり一般観光客においてマイカーや航空機の利用を自粛し、鉄道やバスを利用することが唯一の方策であるというのである。このようなヘオイヤーの主張は、時代の動きに訴える実に真摯なものと考えられるが、他方では産業革命時の「機械打ちこわし運動（Luddite movement）」を想起させるものがあるという感を否めない。

V. 結— 2要素説と3要素説について

以上において、ヘオイヤーのサステイナビリティ論の概要を考察し、それぞれの個所で本稿筆者の見解を提示してきた。最後になお、サステイナビリティ論の基本的な点にかかわって、

結論的な特色をやや広い観点から指摘しておきたい。

既述のように、サステナビリティには様々な規定があり、ヘオイヤーは40種もあると指摘している。そのうえで中核をなすものとして、すなわち特段レベルのものとして、「生態学的サステナビリティ」と「人間サステナビリティ (人間の基礎的ニーズの充足)」との2者を挙げている。この2要素説は、既述のように、1987年ブルントラント委員会報告書 (W2) の主旨に則したものとされている。

ところが、この1987年ブルントラント委員会報告書をみると、実はその委員長ブルントラント自身は同報告書序文で、貧困 (人間サステナビリティ) と環境悪化 (生態学的サステナビリティ) とは地球上における機会と資源の浪費を意味するものであるとしたうえで、「現在必要とされるものは、経済成長の新しい時代 (a new era of economic growth) なのである。ただしそれは、同時にかつ力強い形において社会的サステナビリティと環境的サステナビリティでもあるところの経済成長である」と書いている (W2, p.7)。ここでは経済的要素を最終的要因とした3要素説がはっきり提示されている。

同報告書のこうした点は、早速、1992年リオデジャネイロで開催された国連のいわゆる地球サミット、すなわち「国連・環境開発会議 (Conference on Environment and Development : UNCED)」において、「生態系の発展、社会的な発展、経済的な発展」という3要素的ガイドラインとして提示され (U1, p.1)、これがその後「トリプル・ボトムライン (triple bottom line)」として広く知られるものとなった (B1, p.2)。

トリプル・ボトムラインは、通常、「経済的ボトムライン→社会的ボトムライン→生態系的ボトムライン」という枠組みをなすもので (D, p.2)、ビジネス界等では歓迎されるものとなっている。その後の動きをみると、例えば、国連を含む全世界的なサステナブル・ツーリズム論の実際的拠り所となった文書、すなわち、国連環境計画 (United Nations Environment Programme : UNEP) と世界観光機関 (World Tourism Organization : UNWTO) との2005年の共同文書『*Making Tourism More Sustainable : A Guide for Policy Makers*』では、“sustainable development” は明白に次の3者を柱 (pillars) にするものと定義されている (以下の掲載順は共同文書通り)。すなわち “economic sustainability”, “social sustainability”, “environmental sustainability” である (U2, p.9)。

さらに直近のものをみると、2012年リオデジャネイロで開催された「国連・持続可能な開発会議 [リオ+20] (United Nations Conference on Sustainable Development [RIO+20])」で採択された文書『*The Future We Want*』では、“sustainable development” は (以下の掲載順はこの文書通り)、“economic growth”, “social development”, “environmental protection” の3者を内容とするものと規定されている (U3, p.1)。

それ故現在では、一般的にはこれが通例的定義で、サステナビリティとはこの3者を、しかもこの順序でいうものであるとされる場合が多い (例えばW4)。こうしたトリプル・ボトムラ

イン的3要素説に対して、ヘオイヤーの所論は、2要素説を改めて提起したものという特徴をもつ。

ヘオイヤーはこの点について、1987年ブルントラント委員会報告書(W2)が2要素説にたつことは「この用語のこれまでの論議過程において引用されることが実に稀であった。このことは少々驚かされることである」と書いている(HI, p.141)。このうえにたつて、同じくノルウェーのアール(Aall, C.)は、「トリプル・ボトムライン説はもともと、サステイナビリティ論の本来のものである2要素概念のものが、3要素概念に拡張(expansion)されたものである。……(この点に関して)ヘオイヤーは、もともとの2要素論とその後の3要素論とは両立しないし、補足し合うというようなものでもないことを明確に指摘したものである」と論じている(A, p.2571)。

ところでこの場合、物事の様相を決める根本的要素は(1つであるという考え方を別にすると)、さしあたり2つか3つかについて原理的に論究してきたことで知られる代表的分野に、記号論(semiotics)がある。本稿結論における論議を深めるためにここでその内容を管見しておきたい(この点について詳しくは拙稿Ω3~6)。記号論の論説は多岐にわたるが、代表的所論は、本稿結論の問題意識からすると、基本的には次の2者に大別されることが注目される。すなわち、2要素説にたつソシュール(de Saussure, F.)とグレマス(Greimas, A. J.), および3要素説にたつパース(Peirce, C. S.)である。

ソシュール説では、記号現象は次の2要素から成る。すなわち①「signifier」(通常は「記号表現」と訳される:実際には「記号」そのものをさす)と、②「signified」(記号の受け手が記号で表象するもの:通常は「記号内容」と訳される)との2要素である。

グレマス説は物事を2者対立的なものの2重的構造である「ホモロゲーション」(homologation)という形において究極的には2者矛盾的な形態で提示しようとするもので、ソシュール説とは全く別次元ではあるが、根幹においては2要素説にたつものである。

これに対しパース説は3要素説にたつ。すなわちパースによれば、記号現象はあくまでも、次の3要素から成る。①当該記号がとにかく意味するものである「representamen」(通常は「代表項」と訳される)、②記号が示す实在のものである「object」、③当該記号の受け手が当該記号により表象するものである「interpretant」(通常は「解釈項」と訳される:実際にはソシュールのいう「記号内容」に相当する)、である。

パース説の立場からは、2要素説は、19世紀的社会の、単純な「客体—主体」という2者対抗性に留まるものであって、20世紀的社会の複雑性を解明できるものではないという批判がなされている。20世紀的社会は「現実そのもの—代表物—解釈物」という3要素ではじめて、すなわち客体と主体がどのようなものとして認識されるかという観点(要素)も入れてはじめて、解明できるものとされるのである(端的にはK, pp.80-81)。

この点は、端的には例えば、近年において文系学問・理系学問を併せた諸個別学問の統合形態の確立を目指す方法論を樹立すべく精力的に動いている、世界的に周知のフランスのニコレ

スク (Nicolescu, B.) が、そうした統合的枠組みでは、パースのいう3要素説にたつことが必要としているところによく示されている (例えば文献N; 詳しくはΩ7)。

しかしこの点について、本稿筆者としては、2要素説も3要素説もその一方だけですべての場面が解明されるという普遍的妥当性をもつものではなく、事柄のその時々条件や局面に応じてそのいずれかが妥当すると考えるべきものと思料する。例えば幾何学において、1つの線は2点で決まるのに対し、1つの面の決定には3点が必要となるのと同様である。

では、2要素説にたつヘオイヤーは、経済的要素・経済的側面についてどのように考えているのか。この点についてヘオイヤーは、前記で一言したアールによると、ツーリズム企業の経済的(営利追求)活動が経済的サステナビリティといわれうるような場合でも、そうした経済的側面は、根本ではツーリズムのサステナビリティに関係がないものである、という見解であった (A, p.2563)。

これらの点からみてもサステナビリティについて、要するに、ヘオイヤー自身はあくまでも「自然についてのサステナビリティ、すなわち生態学的サステナビリティ」と、「人間についてのサステナビリティ、すなわち人間の基礎的ニーズの充足」との2要素説にたつものであり、そうした世界観にたつものであると解される。

[参照文献]

- A : Aall, C. (2014), Sustainable Tourism in Practice : Promoting or Perverting the Quest for a Sustainable Development, *Sustainability*, No.6, pp.2562-2583.
- B1 : Baumgartner, C. (2008), What Is Sustainable Tourism? retrieved January 20, 2016, from: http://www.nfi.at/documents/NachhaltigerTourismus_EN.pdf
- B2 : Boley, B. B., Sustainable Tourism : Is It Better to Travel or not to Travel, retrieved January 20, 2016, from: <http://www.besteducationnetwork.org/?module=file&act>
- B3 : Buik, L., Darweesh, D., Eberle, D. and Madelz, P. (2009), Ineffective Sustainable Tourism : Is Government Leadership Sufficient to Initiate Collaboration amongst Stakeholders Leading to Effective Sustainable Tourism? RSM Erasmus University.
- B4 : Butler, R. W. (1980), The Concept of the Tourism Area Cycle of Evolution, *Canadian Geographer*, Vol.24, pp.5-12.
- D : Dwyer, L. and Faux, J. (2010), Understanding the Sustainable Development of Tourism : Triple Bottom Line of Tourism Organizations to Support Sustainable Development, retrieved January 20, 2016, from: <http://www.goodfellowpublishers.com/academic-publishing.php?promoCode=&orderID=&content=story&storyID=2324>
- E : EUCOM (1992), *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment: A Community Strategy for Sustainable Mobility*, Brussels.
- H1 : Høyer, K. G. (1999), *Sustainable Mobility : the Concept and its Implications*, Sogndal: Western Norway Research Institute.
- H2 : Høyer, K. G. (2004), From Sustainable Mobility to Sustainable Tourism, in: Pineda, F. D., Brebbia, C. A. and Migica, M. (eds.), *Sustainable Tourism*, WIT Press, pp.285-294.
- K : Kockelman, P. (2006), A Semiotic Ontology of the Commodity, *Journal of Linguistic Anthropology*, Vol.16,

- pp. 76-102.
- L** : Leiper, N. (1990), Tourist Attraction Systems, *Annals of Tourism Research*, Vol.17, pp.367-384.
- N** : Nicolescu, B. (2010), Methodology of Transdisciplinarity—Levels of Reality, Logic of the Included Middle and Complexity, *Transdisciplinary Journal of Engineering & Science*, Vol.1, pp.19-38.
- R** : Robinson, J. (2004), Squaring the Circle? Some Thoughts on the Idea of Sustainable Development, *Ecological Development*, Vol.48, pp.369-384.
- U1** : UN (1992), *The Rio Declaration on Environment and Development: The Earth Summit and Agenda 21*, retrieved January 20, 2016, from: <http://www.unesco.org/education/nfsuneso/pdf/Rio.pdf>
- U2** : UNEP and UNWTO (2005), *Making Tourism More Sustainable : A Guide for Policy Makers*, UNEP/UNWTO.
- U3** : United Nations Conference on Sustainable Development (RIO+20), *The Future We Want*, UN, retrieved January 20, 2016, from: http://www.un.org/disabilities/documents/rio20_outcome_document_complete.pdf
- W1** : WBCSD (2004), *The Sustainable Mobility Project : Executive Summary 2004* (日本語版「持続可能なモビリティ・プロジェクト」Executive Summary 2004), retrieved January 20, 2016, from: <http://www.wbcsd.org>.
- W2** : WCED (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development : Our Common Future*, retrieved January 20, 2016, from: <http://www.un-documenbts.net/our-common-future.pdf>
- W3** : Wergin, C. (2012), Mobility, Robinson, P. (ed.), *Tourism : The Key Concepts*, London: Routledge, pp.134-136.
- W4** : World Tourism Organization Network (2016), Sustainable Development of Tourism : Definition of Sustainable Tourism ; reference in: UNEP and UNWTO (2005), *Making Tourism More Sustainable : A Guide for Policy Makers*, UNEP/UNWTO, pp.11-12, retrieved January 10, 2016, from: <http://sdt.unwto.org/content/aout-us-5>
- W5** : Wundstra, N., Exergy : The Quality of Energy, retrieved January 20, 2016, from: http://www.tbm.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/TBM/Onderzoek/Onderzoeksport/xergy_the_quality_of_energy.pdf
- Ω1** : 大橋昭一/渡辺朗 (2001) 『サービスと観光の経営学』 同文館
- Ω2** : 大橋昭一 (2010) 『観光の思想と理論』 文眞堂
- Ω3** : 大橋昭一 (2015a) 「経済理論の記号論的展開過程——構造主義的（伝統的）な記号論を中心に」『和歌山大学・経済理論』 381号, 83-102頁
- Ω4** : 大橋昭一 (2015b) 「ブランド理論の記号論的展開過程——近年における記号論立脚のブランド理論の特色」『関西大学・商学論集』 60巻 2号, 59-79頁
- Ω5** : 大橋昭一 (2015c) 「記号論的転回の進展過程——記号論立脚のトランスモダン論の提起を目指して」『和歌山大学・経済理論』 382号, 83-96頁
- Ω6** : 大橋昭一 (2015d) 「商業・マーケティング領域についての記号論的分析の形成過程——その特色はどこにあるか」『関西大学・商学論集』 60巻 3号, 81-99頁.
- Ω7** : 大橋昭一 (2016b) 「トランスディシプリナリティ論の進展過程——トランスディシプリナリ研究の生成——」『和歌山大学・観光学』 15号, 15-22頁