

# 現在におけるツーリズム収容能力の諸論調

## —サステイナブル・ツーリズム論の進展の1局面—

大橋 昭一

### I. まえがき—問題の経緯

ツーリズムの収容能力 (carrying capacity) は、近年では2006年にフィンランドのサーリネン (Jarkko Saarinen) がサステイナブル・ツーリズムに関する理論的源泉の、少なくとも重大な1つとして提起して以来 (文献S1, 詳しくはΩ3参照), サステイナブル・ツーリズム論にとって必須の論題となってきた。

そうしたなか、2015年のT.V.シン (T.V.Singh) の編著『ツーリズム研究における諸課題』 (文献S3) においても、第9章「収容能力の概念において悪い所はどこか」というテーマのもとに、まずバックレー (Ralf Buckley) が基調的論文を書き、S.シン (Sagar Singh), ブラザーズ (Gene Brothers), マッカッサー (Simon McArthur) が寄稿論文を寄せている。ここには現在におけるこの問題についての基本的な考え方が提示されていると考えられる。本稿はこれらの諸論文をレビューし、現時点におけるツーリズム収容能力についての見解を考察するものである。

まず最初にバックレーの所論 (文献B4) を取り上げる。バックレーは2012年に (文献B3), サステイナブル・ツーリズムには①人口 (population), ②平和 (peace), ③繁栄 (prosperity), ④公害 (pollution), ⑤保護 (protection) の根本前提的5項目があることを提議していることでつとに有名である。2015年T.V.シン編著におけるバックレーの論考は、単に「ツーリズム収容能力の概念」 (文献B4) と題するだけのものであるが、上記の根本前提的5項目論を補完するものといえる。

その特徴的内容を前書き的に一言でいえば、サステイナブル・ツーリズムは、一般的には、経済的、社会的、環境的の3要素により決まるとされているものであるが、バックレーは、この3要素説にたつ場合、これら3要素は性質が異なるものであるから、収容能力もこれら3要素別々に考えられる必要があることを主張するものである。

### II. バックレーの「経済、社会、環境の3要素別収容能力論」

この論考においてバックレーの出発点になっているのは、次のことである。すなわち収容能

力という考え方はもともと農業・牧畜業で生まれたものである。一定の土地で収容できる牧畜数などをいうもので、これがツーリズムにも応用された。そこでツーリズム収容能力については、これまで「一定時期において当該ツーリズム地が受け容れできる観光客数」と規定され、「ツーリズム地における社会的、経済的、環境的効果は、観光客数に依存する」ことをいうものであった。

しかし、こうしたものの「算定に基づく実行 (implementation) は実に難しく、……こうした収容能力について、“事実をベースにした測定 (evidence-based measurement)” はなされてこなかった。さらに加えて、ツーリズム研究者たちの収容能力概念をみると、社会的、経済的、環境的な収容能力をいう場合にも、社会的、経済的、環境的のそれぞれの要素について論者により異なった内容の概念が使用されている場合もあった」。故にバックレーによると、ツーリズム用語としてこれを再定義することが必要である。しかしそれは次の3点のために容易ではない。

すなわち第1に、環境という概念にかかわるものであるが、環境概念は、歴史的にみると実に多様な状況のもとで展開されてきたものであることである。第2に、収容能力方策の実行にかかわるものであるが、収容能力概念はもともと、人ごみの少ないマネジメントが比較的容易な場所を前提としたものである。しかし今や多くのツーリズムではそうしたものではない、マネジメントが難しい所が前提となっていることである。第3に、(収容能力のもともとの対象である牧畜などでは単位物あたりの例えば環境に対する) インパクト等は、原理的にはすべての単位について同一と考えられるものであるが、ツーリズムの場合にはそういうことはいえない。つまり、観光客の場合には一人ひとりにより異なる。故にツーリズムでは多様なマネジメントが必要になる。

このうえにたってバックレーは、収容能力については、測定基準について、社会的なもの、経済的なもの、環境的なもの3者について別々に考えることが必要と強く主張し、次のように提議している (B4, p.271ff)。もっともこうした3要素は別々なものとしてとらえられるべきことは、少なくとも2004年のUNWTOの文書においてすでに提起されている (W2, p.33)。

第1に経済的収容能力は、現在では要するに、収益性が基準になるから、「観光客の支払額は、それぞれの者が得た成果 (ツーリズム提供者側からいえばコスト) に照応したものであり、それは受容客数に反比例して上下するものである。……従って経済的収容能力は、ツーリズム事業者ごとにいえば、経済的に最も有利な顧客数で決まる。一般的には最高限は、純収益最大すなわち『顧客数×顧客一人あたりの支払額-各種コスト』の点である。

第2に社会的収容能力は、端的には、「観光客同士、または観光客と地元民との接触の度合いにより決まるから、ツーリズム用施設の状況いかん、例えば道路や交通手段、ホテルなど宿泊施設、ツーリズム目的物 (観光資源) のあり方によりきまる。

第3に環境的 (生態学的) 収容能力は、原理的には、「(関連地域を含む) 当該ツーリズム地域に

おけるエコシステムについて、目に見えないところの、すなわち可逆不可能な変化を惹き起こすような変化を生むことのないようなツーリスト数で示される」とする。もしそれが当初においてインパクト・ゼロと措定されるならば、常にインパクト・ゼロになるが、実際にはパラメーターのいかんなどにより異なるものとなると、バックレーは認めている（B4, p.272）。

以上のうえにたってバックレーは、結論的に次のように述べている（B4, p.273）。「収容能力マネジメントは、どのような形のものであれ、実際にはかなり広く実践されている。ところがこれに反し、ツーリズム収容能力測定の理論はかなり未発達である。収容能力という概念は、ツーリズムの実際のマネジメントで使用されるものとなるためには、相当なる進歩が必要である。…これまでに例えば、“リクリエーション的収容能力（recreational capacity）”といった概念が提起されてきた（B4, p.269）。しかしそれについても数量的方法を提示することはほとんどなされては来なかったが、これは屋外ツーリズムでは収容能力マネジメントの土台になりうるものである。つまり、収容能力概念は、たとえそれが量的数値で示されないものであっても、考え方において有効であることは否定されないのである」（B4, p.273）。

ここに収容能力問題についてのバックレーの主張が集約的に示されている。バックレーの所論は以上とし、次に、2015年T.V.シン編著同章における第2の寄稿論文である、インドの人類学的ツーリズム論者として名高いS.シンの論考を取り上げる。同論考のタイトルは「収容能力理論におけるねじれ—サステイナブル・ツーリズムの定式化に向けて—」（文献S2）である。その特徴的内容は、前書的に一言で示すと、前記バックレーの所論とは反対に、サステイナブル・ツーリズムでは、たとえそれに多くの要素があっても、それらを統合した統一的な定式化をすることが可能であるとして、そうした統合的な統一的な定式を提示しているところにある。

その際S.シンは、ツーリズム論では名高いバトラー（Butler, R.）のツーリズム地ライフサイクル論（文献B5）を援用し、現在におけるサステイナブル・ツーリズムの1つのフレームワークとして、ツーリズム収容能力の統合的な定式化を試みている。

### Ⅲ. S.シンの「サステイナブル・ツーリズム収容能力の統一的定式論」

S.シンの論考でまず注目されることは、収容能力概念の生成史について、バックレーとは異なった説を提示していることである。S.シンは「ハーデスチイ（Hardesty, D.L.:文献H2）によると、収容能力の概念は、最初1840年に植物学においてリービク（Liebig, J.）によって植物の成長を抑制することになる『最低限の要因に関する法則』として提起されたが、それが1911年生態学論者、シェルフォード（Shelford, V.）により、生態の『耐性の法則（Law of Tolerance）』として改めて提示されたものである」と説明している（cited in S2, p.275）。

これに基づき地理学では、すでに1958年“土地の品質階級（classes）に基づく人口の収容能力”についての精査が行われている。バックレーが挙げている“リクリエーション的収容能力”は

1980年代終り頃には知られており、遅くとも1991年には世界観光機関 (UNWTO) の顧問であったインスキープ (Inskoop, E.:文献I) によって取り上げられている。これらで課題となってきたものは、S.シンによると、一定地域全体におけるすべての要因・要素について潜在的収容能力を含めた“最大限の収容能力”すなわち“マクシムム量 (maximum)”であった。

ちなみに近年でも、2017年にローマン (Lohmann, G.) / ネット (Netto, A.P.) の編・著書『ツーリズム理論—概念・モデル・システム』(文献L) のように、厳密には自然 (nature) についてであり、かつ、デイリー (Dailey, G.C.) / エールリヒ (Ehrlich, P.R.) に依拠してではあるが、収容能力は「特定の種 (species) が一定領域で一定期間にわたり生存できる最大数 (maximum population size)」として定義されている例もあるといわれる (L, p.137)。

実は、この点、すなわち収容能力は“最大量 (maximum)”をいうのか、あるいは“最適量 (optimum)”をいうのかは、自明のものとはなっていない。例えば世界観光機関でこの問題に触れた1984年の文書 (文献W1) をみると、収容能力精査では、一方では「飽和量を含まない最適量を目指す」とされている所もあれば、「新しいツーリズム地域では最大量を目指す」とされている所もあり (cited in S2, p.274)、指導原理上では統一されたものとはなっていない。

こうした事情をふまえてS.シンは、収容能力の問題については、それは要するに、どのような地域が対象になるかによって、すなわち当該ツーリズム地がどのような発展段階にあるかによって、問題の様相が異なると解すべきものであり、ここにこの問題の出発点があると考えべきものであるとするのである。

そこでまず、ツーリズム地の発展段階をどのように理解するかが問題となる。ツーリズム論においてこの問題を解明した最も有力なものは、周知のように、バトラーが提起したツーリズム地ライフサイクル論であるが、これは、一言でいえば、ツーリズム地は、ツーリズム事業の発展・開発の活動によって、開拓期→(市場に知られる) 登場期→成長期→成熟期→停滞期→維持または衰退または回生 (再成長) の諸段階を経過するというものである (これについて詳しくはΩ2参照)。

これに即して考えると、成熟期までと、それ以後とでは、ツーリズム地としての最適量は変わることがありうる。すなわち成熟期までは最大量がそれであっても、成熟期以降は必ずしも最大量が最適量になるとは限らない。最適量と最大量との間にはこうした関係もある。またこの場合、こうしたツーリズム地のサステイナビリティ的な成長・発展の過程には、発展にとってポジティブな部分や側面もあれば、反対にネガティブな矯正が必要な部分や側面もあると考えられる。故にその過程は、S.シンによると、ごく簡単には図1のように示される (S2, p.278)。

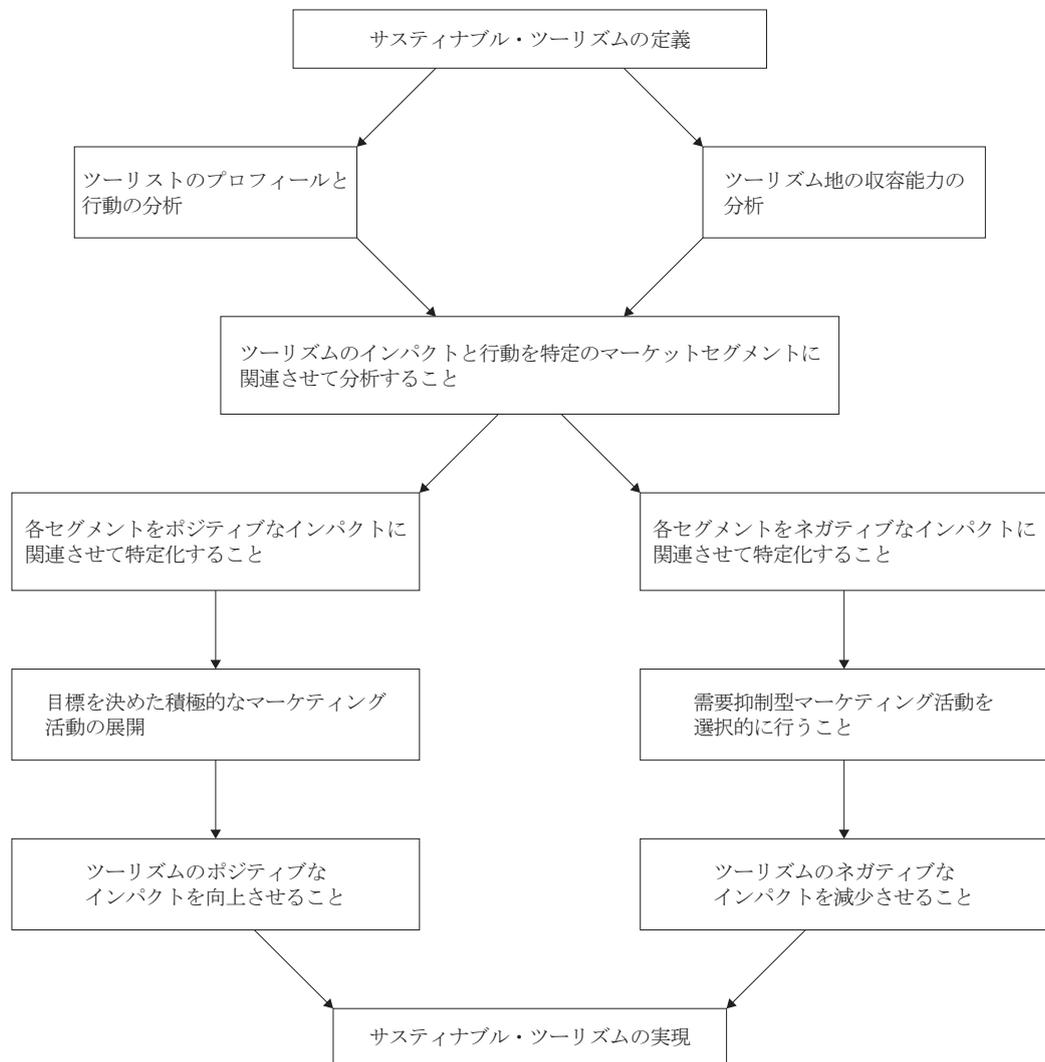


図1: サステイナブル・ツーリズム化過程の単純化モデル（出所：S2, p.278）

この過程において、なんらかの形で、社会的な、特に政治的な方法で、受け入れ観光客数を抑制する方策が採られるような場合がある。これは“社会的政治的受容度 (social-political acceptability)” の決定もしくは修正とっていいものであるが、この場合受容度は、当該観光地地域の発展段階が高ければ大きくなり、反対に当該地域の（知覚された）最大収容能力が小さければ受容度は大きくなる。故に受容度は、S.シンによると、定式的には次のように示される。

$$\text{社会的政治的受容度} = \frac{\text{当該地域のツーリズム発展段階}}{\text{当該地域のツーリズム発展段階において知覚された最大収容能力}}$$

この場合、このツーリズム受容度は、別言すれば、その時点における当該ツーリズム地の(実際上の)収容能力を示すものと考えられるから、“実現可能な収容能力 (realizable carrying capacity: 以下RCCTと略記もする)” は、これに照応した形で、ただし当該ツーリズム地の“運営・管理の機能・能力 (managerial function and capacity)”をも考慮に入れて、これを示すと、次のように措定される。

すなわち、ツーリズム収容能力は、当該ツーリズム地域の発展段階が、上記のツーリズム地発展過程において成長段階にあり、かつ、“運営・管理の機能・能力”が大であればあるほど、“実現可能な収容能力 (RCCT)”は大きい。逆に、当該ツーリズム地の“知覚される最大収容能力”の側からすると、それが小であればあるほど、“サステイナブル・ツーリズム・マネジメント (sustainable tourism management: 以下STMとも略記)”は大きいという反比例の関係にある。それ故これは、S.シンによると、次のような形で定式化される。

$$\text{RCCT} = \frac{\text{「当該地域のツーリズム発展段階」} \times \text{「運営・管理の機能・能力」}}{\text{「知覚された最大収容能力」}} \dots\dots\dots (1)$$

そしてこれは、換言すれば、当該時点におけるSTMと等しいと考えられるものである。すなわち、

$$\text{RCCT} = \text{STM} \dots\dots\dots (2)$$

これに(1)を代入すると、“実現可能な収容能力 (RCCT)”および“サステイナブル・ツーリズム・マネジメント (STM)”は、基本定式的には次のように表わされる (S2, pp.278-280)。

$$\text{RCCT} = \frac{\text{「当該地域のツーリズム発展段階」} \times \text{「運営・管理の機能・能力」}}{\text{「知覚された最大収容能力」}} = \text{STM} \dots\dots\dots (3)$$

ただしこれには、マーケティング活動を考慮に入れる必要がある。それが適正に行われる場合には、それ相当にサステイナブル・ツーリズム・マネジメントは高まると考えられる。しかもマーケティング活動は乗数的なものと考えられるから、“マーケティング活動を考慮したサステイナブル・ツーリズム・マネジメント (以下STMMとも略記)”は、次のように示される。

$$STMM=STM \times \text{マーケティング} = RCCT \times \text{マーケティング} \dots \dots \dots (4)$$

故に、

$$STMM = \frac{\text{「当該地域のツーリズム発展段階」} \times \text{「運営・管理の機能・能力」}}{\text{「知覚された最大収容能力」}} \times \text{マーケティング} \dots \dots (4')$$

以上の場合、それぞれの項目を内容的に示すと、例えば次のようになる。まず、“運営・管理の機能・能力”は主として次の要因から成る。すなわち、

- ①資源 (resources) と設備 (facilities) の量 (略記号Q: 以下同様),
- ②それらの耐性 (T),
- ③来訪ツーリスト数 (N),
- ④ツーリストの行動タイプ (U),
- ⑤来訪ツーリスト用の設備のデザインと管理 (DM),
- ⑥来訪ツーリスト・管理者・住民の動機・態度・行動 (MAB),
- ⑦その他の要因 (K)。

これらの要因は、全体として一種の関数関係の形で“運営・管理の機能・能力”を形成するものであるから、ウェスターン (Western, D., cited in S2, p.277) がすでに1986年に提示した定式化にもとづくと、次のように定式化される。

$$\text{運営・管理の機能・能力} = f(Q, T, N, U, DM, MAB, K)$$

同様に、“当該地域のツーリズム発展段階”は、いずれかの発展段階にあると考えられるから、(ツーリズム発展段階には6段階あるとする場合) 次のように示される。

$$\text{当該地域のツーリズム発展段階} = D_{i=1-6}$$

また“知覚された最大収容能力”は次の要因から成るものと考えられる。すなわち、

- ①物的もしくはサイトの能力 (physical or site capacity : P1),
- ②インフラストラクチャ能力 (infrastructural capacity : I),
- ③社会的収容能力 (social carrying capacity : S),
- ④文化的収容能力 (cultural carrying capacity : C),
- ⑤生態学的収容能力 (ecological carrying capacity : E1),
- ⑥経済的収容能力 (economic carrying capacity : E2),

- ⑦知覚的収容能力 (perceptual carrying capacity : P2),  
 ⑧ツーリズムやホスピタリティ, ホスピタリティ事業体の就業者の就業能力 (working capacity of employees of tourism and hospitality/hospitality related forms : W)。

“知覚された最大収容能力” はこれら要因の関数的存在であるから, それは次のように示される。

$$\text{知覚された最大収容能力} = k (P1, I, S, C, E1, E2, P2, W)$$

さらにマーケティングは, 例えば“マーケティングの4P”のように, 4つの選択肢あるいは因子があるとすると, 次のように示される。

$$\text{マーケティング} = m (P_i=1, 2, 3, 4)$$

以上を(4')式に代入すると, 次のようになる (S2, p.280)。

$$\text{STMM} = \frac{D_{i=1-6} \times f (Q, T, N, U, DM, MAB, K)}{k (P1, I, S, C, E1, E2, P2, W)} \times m (P_i=1, 2, 3, 4) \dots\dots\dots (5)$$

これ((5)式)が最終的にS.シンが提示する「マーケティングを含んだサステイナブル・ツーリズム・マネジメント」, つまり「マーケティングを含んだ実現可能な収容能力」の定式であり (S2, p.280), それは, サステイナブル・ツーリズム・マネジメントの観点にたつて, 関係あるすべての要因を統合した, 統一的な定式である。

以上のうえにたつてS.シンは, 結論的に, サステイナブル・ツーリズム・マネジメントは「運営者・ツーリスト・住民の態度や行動のいかに現われるところの, 動機 (motivation) と, その土台となっている知識 (knowledge) のいかに左右されるものである。……故にたとえ((4') (5)式で分母の『知覚された最大収容能力』が不変で, ライフサイクル上の発展段階が進み, いわゆる運営・管理の範囲が拡大しても, 上記で挙げた『運営・管理の機能・能力』が来訪ツーリスト数の増加に対応できるものである限り, 当該ツーリズム地は持続されたものとして存続するであろう」と提議している (S2, p.280)。さらにこの場合本稿筆者としては, マーケティング努力が大きな要因になることが注目されるべきであると考ええる。

さらにS.シンは, 上記の“運営・管理の機能・能力”に“住民の動機・態度・行動”が含まれることに関連し, このようにすると「ツーリズムにより起きる収容能力に対する影響度が正確に計測されないのではないかという批判がありうるが, ここで論じている計算は, 正確には, ツーリズムもしくはツーリズム・システムを対象にしたものであって, 単にツーリストだけを

対象にしたものではない。ツーリズムについて論じる場合には、ツーリストではないツーリズム関係者も含まれることは通例的なことである。収容能力についても、単なる“ツーリスト収容能力”ではなく、あくまでも“ツーリズム収容能力”が問題である」と論じている（S2, pp.280-281）。

S.シンの所論は以上とし、次に、2015年T.V.シン編著同章における第3の寄稿論文である、ノースカロライナ州立大学のブラザーズの論考を取り上げる。同論考のタイトルは「ツーリズムにおける公共的なものの悲劇：収容能力の1つの要件」（文献B2）である。その特徴的内容は、前書き的に一言で示すと、ツーリズム収容能力は、本来、公共なものの維持を中心にした概念で示されるべきものである。ところが実際にはツーリズムは、私企業による利潤獲得の手段と化し、公共的存在である環境もその手段になっている。ここに公共なものの悲劇がある。こうした悲劇をなくすために、ツーリズムについては、私企業投資家（investors）たちではなくて、公共なものに関係するステークホルダー（stakeholder：利害関係者）たちによる協議・運営の体制の樹立を図るべきである、というところにある。なお、ブラザーズの所論では学説史的立場をとり、他論者の所説からの引用・参照を基礎にして、自説を構成しているところが多い。

#### IV. ブラザーズの「ツーリズムにおける公共性重視の主張」

まずブラザーズは、ツーリズム収容能力とは、1つの動的システムのもとにおける特定時点の“望ましい状態（desired state）”であり、それは、提起されている発展（開発を含む。以下同様）を“予め定められた望ましい状態”と比較するところに意義があるものとする。故に「対応（response）の仕方が問題となるものである」。その場合それは、（ツーリズム施設の）所有者（proprietor）や営業部門のみに志向したものでは不可であり、ツーリズムの真の計画化と発展に志向したものであるべきである。…ところが、これまでのツーリズム発展策は、圧倒的に多くが収益追求志向のビジネス部門のもとにあるものであった。

しかしブラザーズによると、収容能力において何よりも問題となるものは、本来、コミュニティという最小単位においてツーリズムのために公共的資源（public resources）がどのように使用されるかにかかわるものである。故に、ツーリズム発展についての私企業基盤のものは、否定的な状況をもたらすものであり、避けられるべきものである。こうしたこともあり、これまでのところでは「ツーリズムを企業単位の1つの産業とみる場合には、ツーリズム論はもてはやされたものであったが、その収容能力の問題をコミュニティ基盤のものとして考察する場合には、全く不評のものであった」（B2, pp.281-282）。

そしてブラザーズは、これは要するに、公共資源を私的収益のために利用するもので、公共資源の搾取（exploitation：収奪）とよぶべきものであると宣している。ただしこうした視点を初めて提起したのは、ブラザーズによると、ハーディン（Hardin, G.：文献H1）であった。ハーデ

インは、現在社会ではこの搾取による便益は、私的な個人や組織の個別的な所有物になるが、不便益 (dis-benefit) はコミュニティ・レベルで共有されるものになると論じている。さらにブルックス (Brooks, D.: 文献B1) は、投資家すなわち株主 (shareholder) に志向するだけで、コミュニティメンバーであるステークホルダーに志向しない企業は、常に公共物を搾取しているものであると主張している (cited in B2, p.283)。

このうえにたってブラザーズは、発展には、コミュニティ基盤のものと、企業基盤・利潤志向的なものがあるが、ツーリズム収容能力は、少なくとも今日のような利潤志向的企業体制のもとでは、「ツーリスト数で決まるというようなものではなく、要するに、ツーリズム関連企業の総体 (aggregation of tourism enterprises) により決まる」と考えるべきであるとしている (B2, p.283)。

ただしこうした状況認識のもとでは、ツーリズム収容能力としては、実際にはブラザーズは、自らも参加してグリーンウッド (Greenwood, J.B.) を中心に提起された“プリムソル標 (Plimsoll: 吃水線) 説”が有効と提起している。これは、簡単にいえば、「推進力 (driving force) — 状態 (state) — 対応 (response) : DSR」の関係を土台とするもので、それぞれのインジケーター (DSRインジケーター) は次のように定義されるものである (B2, p.286)。

- ①推進力インジケーター：人間の活動・過程 (process) ・パターンのうちで、サステイナブル・ディベロップメントにインパクトを与えるもの、
- ②状態インジケーター：ある一定時点における発展の状態もしくは特定の局面 (質的なものまたは量的なもの)、
- ③対応インジケーター：状態のレベル・インジケーターにおける変化に対応した政策オプションやその他の対応を示すもの。

これは、ミドモアー (Midmore, P.) / ウィテーカー (Whittaker, J.) (文献M2) によると、要するに、ある組織 (それに類したものを含む) が、進展しつつ自己組織性を維持する、当該組織のエンティティ能力をいうところの、当該組織の安定性 (stability) をいうものである。船でいえば、大揺れになった場合、積み荷の積載場所変更 (通常の組織では方針変更や市場対応側面の変更) などにより船の安定性を取り戻すことをいう。

この場合、吃水線は適正収容能力量を示す。ブラザーズによると、ツーリズムの場合には適正量は、前述の“予め定められた望ましい状態”をいうものであって、「それ故吃水線フレームワークは、前記のDSRインジケーターの相互作用関係を示す構造的等式モデル (a structural equation model) を示すもの」と規定される (B2, p.287)。すなわち、「ツーリズムの吃水線モデルは、ツーリズム地が望ましいコースをたどる過程をモニターできる、唯一の再評価手段である」というのである (B2, p.287)。

結局、ブラザーズによると、ツーリズムの収容能力とは、ある特定時点における収容可能なツーリスト数をいうものであるが、これは、船に譬えれば、吃水線までの量をいうものである。

それ以上載せると、船全体の安全性が損なわれる。吃水線以上の場所は、船の安全性を担保するもので、公共性を示すものである。ツーリズム地でも、この吃水線以上のツーリストの受け容れ、つまり公共なものへの侵害・搾取は許されない。というよりは、もともとツーリズム地の存在は、この公共なものの存在を不可欠な前提とし、ツーリズム事業はそれを利用（搾取・収奪）して成り立っているものではないか、というのである。

ブラザーズによると、ツーリズムではツーリストの利己主義的な欲求やツーリズム企業の利潤追求のために吃水線以上の収容がなされている所が多いが、ブラザーズは、そうしたことは止め、ツーリスト収容数についての決定・判断は、ツーリズム企業ではなくて、ステークホルダーによってなされるべきものであると宣し、結びの言葉としている（B2, p.283）。

ブラザーズの所論は以上とし、次に、2015年T.V.シン編著同章における第4の寄稿論文である、ツーリズムコンサルタント、マッカッサーの論考を取り上げる。同論考のタイトルは「収容能力が最後の手段になるのは、何故か」（文献M1）である。その結論的主張を一言でいえば、ツーリズム収容能力は、当該ツーリズム地の最適とするのが相当、というものである。ところでこの問題は、既述のように、世界観光機関（UNWTO）の文書でも最適と最大量とが並列的に提示されているものであり、ローマン／ネットの編・著書では、最大量とされているものである。マッカッサーの所論は、これらに対し最適が可という主張を提起しているものである。

## V. マッカッサーの「最適収容能力論」

マッカッサーの所論は、収容能力の考えでは、これまでのところ、実践上でもほとんど有効性がないもので終わっているというテーゼから出発する。結論を先にいえば、その所論の主旨は「主要な方法として収容能力に依存することは、もともと、良い考えではない（not a good idea）」というところにある（M1, p.288）。

肝心の収容能力の実行（implementation）の面をみると、マッカッサーの調査研究によると、収容能力規定があるとなっている所をみても、大多数の所では、それが実際には活用されていない状態、つまり、忘れたままの状態か、不要なものとされたままか、精々政治的圧力に対応するだけのものとなっている（M1, p.289）。

マッカッサーによると、「収容能力の考え方について、ツーリズム担当者のなかには、これは『銀の匙』とっていいぐらい有用なものと誤解している（misinterpret）者」がかなりある。……こうした者の考え方をみると、例えばツーリズム管理上では、収容能力のみから目的を設定し、そしてモニタリングすればいいという考えが共通してみられる。しかしこうした考え方は、航空機の飛行プランでいえば、当該航空機の性能だけからこれを策定するようなものである。それで飛行はできるが、目的地まで順調に飛行できる保証はない。

ツーリズム地の場合こうした意味・レベルにおける運営プランとして、理論的に可能性なモデルとして、一般的には次の5者がある (M1, p.291)。ちなみにこれらの5者は、いずれも前記のローマン／ネットの編・著書でも、ツーリスト数に関連した自然の限界 (limits of nature) についてのモデルとして挙げられている (L, p.133)。かなり周知のものである。

- ①受容できる変化の限界 (を明らかにするもの) (Limits of acceptable change : LAC),
- ②ツーリスト・インパクトの管理モデル (Visitor impact management model : VIMM),
- ③ツーリストの活動の管理プログラム (Visitor activity management programme : VAMP),
- ④ツーリストの経験と資源の保護モデル (Visitor experience and resource protection model : VERP),
- ⑤ツーリズムの最適化管理モデル (Tourism optimization management model : TOMM)

しかしマッカッサーによると、これらの5者は、あくまでも理論的理想的モデルをいうものであって、そのままの形で現実に可能なもの、または実際に実行可能というものではない。というのは、「これらのモデルは、関係者すべてが独自の考え方をもっていることを前提としており、このことを考慮すると、これらのモデルは、必ずしも、無前提的に広く適用され実行されうるとは限らないからである」(M1, p.292)。これは、これらのモデルについての実行上の制約 (constraints) といっているものであるが、こうした制約は次の3つの理由から生まれる。これらはツーリズムの実際の管理上において考慮が必要な問題とみることができる。

- ①それぞれのモデルについて周知の度合いが異なること,
- ②それぞれのモデルを展開し実行するのに必要な資源が、すべての関係者において等しく十分に所有されているとは限らないこと。
- ③データを収集し蓄積するシステムが、当該モデルの実践上では不十分であることがありうること。

以上のうえにたつてマッカッサーは、上記の①～⑤の方策のうちで、通例的に適用されるべきものとして推挙できるのは、⑤の「ツーリズムの最適化管理モデル (TOMM)」だけであると宣し、その理由として次の2点を挙げている (M1, p.294)。

第1に最適化管理モデルは、ステークホルダーたちの理解と支持を得るために最高の適性があることである。ステークホルダーのなかには、サステイナブルなディベロップメントやツーリズムの行き方に対し、疑問の念をもつものがある。特にいわゆる保護領域の設定には異論がある場合があるが、これらの者も、支持しうるものであるからである。

第2に最適化管理モデルは、適応的な (adaptive) 考え方をとるものであるから、必要な場合にはステークホルダーの対応にも適応性がとられるからである。もとよりこうしたステークホルダーへの対応が正当とされる場合においてである。

ところでこの場合、内容的には最適化管理モデルは、要するに次の5つの項目から成るものである。①インジケーター、②ベンチマーク、③受容範囲、④モニターリング、⑤報告制度。このモデルは、最近ではオーストラリアのいくつかの個所で適用された例があるが、これをふ

まえてまとめると、報告制度を除いた、マッカッサーの提示する4項目は表1のようなものである。

表1：最適化管理モデルの実際的内容

最適化条件	インジケータ	ベンチマーク	受容範囲	モニターリング方法
ツーリスト経験—ツーリストは当該地域の自然と親しみ、住民と接触するために来訪するものである。	例えば水辺ツーリズム地では次の数。セイリング、スノーケリング、ダイビング、野生動物観察、ハイキング等。	どの項目も（総数の）60%	どの項目も（総数の）60～80%	4半期ごとの実態調査

出所：M1, p.297.

最後にマッカッサーは、収容能力の考え方は、ツーリズム／ツーリストの管理で1つの役割を演じることができるものである。ただしそれは、それ相当なモデルで表わされるものであること、および、有用な管理目的とされていること、ならびに、有効なモニターリングが必要であることを要件とするものであると規定し、「非数量的な (unaccountable) 管理ツールは、管理ツールの全然ないものよりもっと悪いことがある」と述べ、結びの言葉としている (M1, p.300)。

## VI. あとがき—ツーリズム業経営の特色によせて

以上本稿では、サステイナブル・ツーリズムの1つの理論源泉にかかわって、2015年T.V.シン編著第9章の諸論考をレビューしてきた。編者T.V.シンは第9章「あとがき (concluding remarks)」において、ツーリズムでは結局、ツーリズム商品が根本的にはツーリストの経験という無形なものであることもあって、ツーリズム業ではツーリスト数の多少に極めて敏感となる。このため収容能力の問題がツーリズム研究の大きな課題となるが、T.V.シンは、モニターリング等が正常に行われれば、最終的な収容能力の決定は、必ずしも重要な問題ではなくなると締めくくっている (S3, p.302)。

本稿筆者としては、ツーリズム業の収容能力については、個別企業的には、その中核部分が固定資産であることが看過されてはならないと考える。このため、次のような問題が生じる。例えば通常の流動資産である商品の場合には、ある日売れ残った物は翌日に繰り越して販売できるが、これに対しホテル等の主力商品である宿泊用室（以下ルーム商品という）ではこうした繰り越しはできない。

すなわち、ホテル等の場合、ある日売れ残ったルーム商品がある場合でも、翌日の販売可能なルーム商品は、当該ホテル本来の所有であるルーム数だけで、不変である。つまり前日売れ残ったルーム商品は、翌日に繰り越して翌日販売すればいいということにはならぬ。前日売れ残ったものは、その日を限りに消滅してしまう。繰り越しはできない。翌日には、翌日の

もののみが販売されるのである。この点は、バス、鉄道、航空機等にも妥当する。例えば往路で空席であった分を繰り越して、復路の客席数をその分だけ増加させることはできない（詳しくはΩ1）。この点は、過去において、航空機産業において空席を少しでもなくすよう、割引価格で売り出し、競争を激化させ、結果、多くの著名大企業の崩壊を招いた事件でよく知られているものである。

こうした点を考えると、理論的にはこうした業務では最大収容数の達成が、最適旅客数となる。ツーリズム業では収容能力についてこうした業種の多いことが充分斟酌されなくてはならない。

#### 〔参考文献〕

- B1: Brooks, D. (2001), The Ongoing Tragedy of the Commons, *The Social Science Journal*, Vol.38, pp.611-616.
- B2: Brothers, G. (2015), Tragedy of the Tourism Commons : A Need for Carrying Capacities, in : Singh, T.V. (ed.), *Challenges in Tourism Research*, Bristol: Channel View Publications, pp.281-288.
- B3: Buckley, R. (2012), Sustainable Tourism : Research and Reality, *Annals of Tourism Research*, Vol.39, pp.528-546.
- B4: Buckley, R. (2015), Tourism Capacity Concepts, in: Singh, T.V. (ed.), *Challenges in Tourism Research*, Bristol: Channel View Publications, pp.268-273.
- B5: Butler, R. (1980), The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution, Implications for Management of Resources, *Canadian Geographer*, Vol.14, pp.5-12.
- H1: Hardin, G. (1968), The Tragedy of the Commons, *Science*, Vol.162, pp.1242-1248.
- H2: Hardesty, D.J. (1977), *Ecological Anthropology*, New York : John Wiley.
- I: Inskeep, E. (1991), *Tourism Planning : An Integrated and Sustainable Development Approach*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- L: Lohmann, G. and Netto, A.P. (2017), *Tourism Theory : Concepts, Models and Systems*, Wallingford, CABI.
- M1: McArthur, S. (2015), Why Carrying Capacity Should be a Last Resort, in: Singh, T.V. (ed.), *Challenges in Tourism Research*, Bristol: Channel View Publications, pp.288-300.
- M2: Midmore, P. and Whittaker, T. (2000), Economics for Sustainable Rural Systems, *Ecological Economics*, Vol.35, pp. 173-189.
- S1: Saarinen, J. (2006), Traditions of Sustainability in Tourism Studies, *Annals of Tourism Research*, Vol.33, pp.1121-1140.
- S2: Singh, S. (2015), A Twist in the Tale of Carrying Capacity : Towards a Formula for Sustainable Tourism, in : Singh, T.V. (ed.), *Challenges in Tourism Research*, Bristol: Channel View Publications, pp 273-281.
- S3: Singh, T.V. (ed.) (2015), *Challenges in Tourism Research*, Bristol: Channel View Publications.
- W1: World Tourism Organization (1984), Tourism Carrying Capacity, *Industry and Environment*, Vol, 7, pp.30-36.
- W2: World Tourism Organization (2004), *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destination : A Guidebook*, Madrid: World Tourism Organization.
- Ω1: 大橋昭一／渡辺朗 (2001) 『サービスと観光の経営学』同文館, 11-12頁
- Ω2: 大橋昭一 (2010) 「観光地ライフサイクル論をめぐって」大橋昭一 『観光の思想と理論』文眞堂, 第9

- 章
- Ω3: 大橋昭一（2017）「サステイナブル・ツーリズム原理論の展開過程」『和歌山大学・観光学』17号, 1-11  
頁