

移動の必要性が低減された社会
—E・カレンバックのエコトピア物語を読み直す—
A Society with Less Need for Mobility: Rereading Ernest Callenbach's *Ecotopia*
and *Ecotopia Emerging*

金 基成*
KIM Kiseong

抄録

人新世を生きる人類は、今や移動に関する思考においても生態学的転回を成し遂げなければならない。生態学的転回のコアは、生態学的安定状態の実現にある。こういった視座から見たときに、人間の移動という行為はどのように再考され、再定義されるべきなのか。本稿では、放任でも抑圧でもない中庸的な観点から解決の糸口を探りたい。それは、移動の必要性そのものを減らした社会への移行であろう。しかし、全面的移行の成功例はまだ現れていない。そこで本稿では、生態学的安定状態に突入した社会の姿を描いたアーネスト・カレンバックのエコトピア物語の中から、移動という行為の生態学的転回に向けた手がかりを探ってみたい。エコトピア物語に鑿められている独創的なアイデアと実用的なヒントを浮き彫りにし、新しい移動のあり方に関する議論の材料として提示したい。

キーワード: 人新世、持続可能性、移動、エコトピア、環境政治

Keywords: Anthropocene, Sustainability, Mobility, Ecotopia, Environmental Politics

* 山梨大学 大学院総合研究部 / kskim@yamanashi.ac.jp

1. はじめに—問題の所在—

ホモ・モビリクスとしての人間は未知の空間を移動しながら生きていける存在である。狩猟採集民は食べ物を求めて、遊牧民は牧草地を求めて移動することで生存することができた。大航海の時代には、大洋を渡って資源や商品、奴隷や兵士が大量に移動した。産業革命を前後して得られた個人というアイデンティティの中には移動の自由も含まれるようになった。移動の手段は自動車や列車、蒸気船、そして飛行機へと変化していったが、それでも移動は国境によって制限されていた。

戦後には、このような制限さえも経済成長の障害と見なされるようになった。経済は、国家という単位を超え、単一世界経済圏の実現を目指して動き始めた。交易は、国際貿易の枠組みを超え、単一化された地球経済の中での自由貿易を目指し始めた。資本はより安い費用、より低い環境規制を求めて国境を越えて移動し始めた。「空っぽの世界」と思われていた地球は、増え続ける人口と物と廃棄物と汚染物質で、いつの間にか「いっぱいの世界」になっていた。^[1]

いっぱいの世界で生きる人類は、産業公害、資源枯渇、環境破壊といった問題を抱えるようになった。多くの人々が生物学的生存の可能性について憂慮し始め、生態学的な維持可能性は重要な政治イシューとなった。移動や輸送の社会的費用と生態学的帰結について懸念する声が高まった。交通手段を動かす化石燃料は有限な資源であるうえ、大気汚染や地球温暖化の主犯でもあると分かったからである。かくして、移動に関する思考や行為に対しても、それを再考しようとする動きが広がるようになった。

人間の行為が生態系の生命維持システムそのものを乱すようになった昨今の時代を、人々は自省の念を込めて人新世と呼ぶようになった。人新世を生きる人類は単なるホモ・モビリクスではなく、移動における正義について熟慮できるホモ・ポリティクスに生まれ変わらなければならない。それだけではない。人類は人の移動と生態学的維持可能性の関係について自省できるホモ・エコロジクスとしての徳性をも身につける必要がある。^[2]

本稿では、移動におけるこのようなエコロジー的転回のビジョンと手がかりを、アーネスト・カレンバック (Ernest Callenbach 1929-2012) のエコトピア物語を読み直すことで探ってみたい。移動に伴う社会的費用と生態学的代価までを心配せざるを得なくなった時代において、エコトピア物語は移動の必要性そのものが低減された社会の可能性を我々に描き示してくれているからである。

2. エコトピア物語—事実に根ざしたフィクション—

本稿で言う「エコトピア物語」とは、1975年に出版された *Ecotopia: The Notebooks and Reports of William Weston* (TCE: 1-173)、および、1981年に出版された *Ecotopia Emerging* (TCE: 175-525) の総称である。前者は、アメリカのカリフォルニア州の北部、オレゴン州、

ワシントン州が生態学的「安定状態」(stable-state)での生存を目指して米連邦から分離独立する形で生まれた国、「エコトピア」に関する近未来小説である。後者は、このエコトピアという国が分離独立に至った政治変動の過程を描いた、内容的には前者の前編に当たる小説である。2021年にはこれら2冊の小説の合本として *The Complete Ecotopia* (TCEと表記)が出版された。本稿ではこの合本版を分析の対象とする。本題に入る前に、ここではまず物語の展開順に沿って各巻のストーリーを要約すると同時に、エコトピア物語を分析対象として取り上げる意義について触れておきたい。

(1) エコトピアの出現

エコトピアが分離独立する前のアメリカ社会は、エネルギー・環境問題に加え、経済危機や海外での非公式な戦争まで重なり、疲弊する一方であった。エネルギー価格が高騰し、中東地域への軍事介入で財政圧迫は日増しに深刻化していった。金持ちはより金持ちになったが、中産階級は崩壊し始め、貧困層の生活はより困難になった。国際競争力の強化と経済成長という名目で環境規制は大幅に緩和され、環境政策は後退した。水質汚染、大気汚染、農薬、化学物質、原発事故などによる生存への脅威も増大していった。このようなディストピア的な状況に、政府はやるべきことをせず、機能不全に陥っていた。良心的な技術者たちは、既存のシステムではこれらの問題を解決できないと感じていた。多くの人々が、明日はもっと悪くなるかもしれない、という不安の中で生きていた。

一方で、北西部では新たな文明の芽が芽生えつつあった。天才女子高生科学者ルー・スウィフトは、効率に優れた太陽電池の開発に成功し、一般公開に至った。女性上院議員ヴェラ・オールウェンが率いるサバイバリスト党は、「自分たちが持っている資源だけで安定的に自立して生きる社会」(TCE:344)を実現するための活動を展開し始めた。ここに、公害、環境、反核、労働、ジェンダーなどの社会運動に携わっている活動家たちや熾烈な競争社会の中で疲弊した様々な背景の人々が、サバイバリスト党の周辺に結集した。彼らは生態学的に安定した状態で共生できる社会を実現すべく、自分でできることを実践し始めた。サバイバリスト党は、これらすべてを繋げ、政治的に組織する役割を果たしていた。あるジャーナリストはサバイバリスト党を、エコトピアを夢見る夢想家の集まりに過ぎないと揶揄したが、サバイバリスト党の人々はエコトピアという言葉こそ自分たちの理想国家の名前として最も相応しい言葉だと考え、むしろ積極的に使い始めた。

そんな中、サバイバリスト党はルーの太陽光電池を党のプロジェクトとして採用し、自分でできる発電というキャンペーンを大々的に展開した。この過程で、ルーの地元ポリナスの住民は電力会社の送電網から離れることを決意するが、電力会社と郡政府はこれを認めず復帰を命令した。この決定は住民の反感を買い、ポリナスはついに郡からの独立を宣言するに至った。ポリナス独立宣言をきっかけに、エコトピア地域と呼ばれていた北西部地域では、米連邦からの分離独立を求める動きが加速し始めた。サバイバリスト党は地方議会で無視できない勢力に成長しており、北西部のエコトピア地域はとうとう連邦離脱を決行する。

連邦政府は軍隊を動員して分離独立を阻止しようとしたが、南米と中東の緊迫した情勢に足を引っ張られた。サバイバリスト党の過激派が東部の大都市に小型核地雷を仕掛けたという噂も飛び交っていた。小規模な武力衝突がなかったわけではないが、エトピアを米国にとっての重大な脅威ではないと判断した連邦政府は、分離独立を黙認するに至った。

かくしてエトピア地域は、「地球の維持可能な資源だけで、安定状態の中で生きる」(TCE: 241) ことを決心した人々の国となった。独立後、エトピアの人々は、「質素に、お互いに協力しながら、この美しい地球が許す範囲内で、そして、あの愛すべき太陽から得られるエネルギーに頼って生きる」ことを目指し、新しい国づくりに励んだ (TCE: 241)。エトピアとの国交が断絶されたアメリカでは、エトピアに関する根拠のない噂だけが出回っていた。

(2) 生態学的に安定した状態の国

分離独立から約 20 年後、アメリカ大手新聞社の記者ウィリアム・ウェストンは、アメリカ人としては初めてエトピアを訪れることになった。公式的な目的は取材だったが、エトピア政府の高官に会ってアメリカとの再統合の可能性を探るという非公式の任務も兼ねていた。約 7 週間にわたり、ウェストンは拡張された家族のような雰囲気共同生活グループで過ごしながらか^[3]、未知の国エトピアについて一つ一つ学んでいく。

彼の送稿記事や日記によれば、分離独立後、エトピア政府は主要な公共政策に生態学的安定状態という上位目標を積極的に組み入れた。生態学的安定状態とは、簡単に言えば、「自分の持っている資源だけで安定的かつ自立的に生活できる」状態を意味する (TCE: 344)。

^[4] この目標を達成するために、独立直後の新政府は、生活のあらゆる面で「統合システム」(integrated system) を構築した (TCE: 128-129)。例えば、家庭の浴槽から出る排水は屋外の腐敗槽でメタンガスを発生させ、そのガスは浴槽の水を温める熱源になる。腐敗槽から出る排水は透明できれいな状態に浄化されたため、庭の散水用に使われる。タンク内の沈殿物は数年おきに回収され肥料となる。建材として使われるプラスチックさえも植物原料で作られ、使用後は分解されて畑に肥料として撒かれる。その肥料が植物を育て、その植物から再びプラスチックが作られる。こうした「リサイクルが無限に繰り返されることこそが、エトピア人が宗教的な熱意を持って語る安定状態の統合システム」なのである (TCE: 80-81)。

この安定状態を達成するために、新政府は人口減少政策をも推し進めた。避妊キャンペーン、中絶の合法化などを通じて人口増加に歯止めをかけ、経済の徹底的な地方分権化を通じて過密問題の解消に取り組んだ。とりわけ有効だったのは、ミニシティと呼ばれる小規模でコンパクトな田園都市の網を構築し、税制や経済の分権化を推進するという政策だった。ミニシティを結ぶ鉄道網が整備されるにつれて、かつて大都市が占めていた土地は公園や森になった。こうした政策が功を奏し、分離独立後 15 年の間にエトピアの人口は 1500 万人から 1400 万人に減った (TCE: 65-66)。それでもサバイバリスト党の急進派論客は、人口

をさらに減らすべきだと考えている。彼らは、スペインが新大陸に足を踏み入れる前の100万人足らずの人口が大陸のあちこちに散らばり、ミニシティを中心に田園に分散して暮らすようになれば、生活環境も一層良くなるはずだと信じている (TCE: 67)。

何よりも、エトピアの生態学的安定状態は、資源処理量を生態学的許容範囲内に縮小することによって維持されていた。エトピア人は、「地域生態系にさえも害を与えない、無限に使用できるエネルギー源」を好み (TCE: 107)、「需要地域の周辺に必要なエネルギーを作り出す技術」に最も興味を持っている (TCE: 106)。そのため、エトピア人が使用する電気は太陽光、風力、水力、地熱、潮流などの再生可能エネルギーによって生産される。飛行場ほどの大きさを持つ太陽光発電施設は、いくつかのミニシティからなる近隣地域の電力需要をすべて賄うことができる (TCE: 108)。それに、エトピア人は、生態学的に健全でないものは持たない、使わないという習慣が身についていた。ベルトのバックルでさえ動物の骨や木で作る (TCE: 23)。工業製品は、生産と消費の過程で発生する処理量を減らすことができるように設計されている。製品の構造と機能は一般人でも自分で修理できるようにシンプルで、リサイクルが可能で、小型・軽量で、エネルギー効率が高いものでなければならない (TCE: 44)。

生産と消費についての基本的な考え方がこうであるため、国民総生産という尺度からすればエトピアの経済は「持続可能な縮小」(sustainable shrinkage)の経済である。縮小経済を目指すことで、エトピア人は「この小さな地球で合理的に文明化された方法で生存しよう」と努力する^[5]。だからといって、エトピアの人々の生活の質が悪いというわけではない。総生産に関する統計には反映されないが、エトピア人は家庭菜園や都市農園で野菜を直接栽培しているため、アメリカ人よりもはるかに豊かで健康的な食生活を享受している (TCE: 27, 30)。所得格差がないわけではないが、アメリカと比べたらほとんどないと言えるほど是正されている (TCE: 96)。労働者の地位も被雇用者から経営パートナーに変わっており、アメリカの経営幹部の如く、利益の分配、株式購入の権利、税金対策、退職プランなどの条件を企業側との交渉で決める (TCE: 95)。エトピアでは意図しない失業はほとんど起こらないが、仮に失業者になったとしても、再就職に必要な準備期間中には生活が保障される (TCE: 98)。医療福祉も充実しているため、お金がないとか病院がなくて医療サービスを受けられないということは、エトピアでは考えられない (TCE: 149)。エトピアの経済は社会主義経済なのかと訊くウェストンに、政府のある高官は、それは「社会主義経済ではなく、アメリカと同じように混合経済」であり、「生態学的な面を政治的に配慮しているため、その混合の割合はアメリカとは全く違う」と説明してくれた (TCE: 93-94)。

一方で、生態学的安定状態への移行過程で、エトピア人は必要以上の物質的な豊かさと、それによって得られる偽の満足感というものを失った。しかし、彼らは不幸ではない。エトピア人は他人に干渉することも多いが、拡張された家族のような関係の中で、お互いをよく世話し、楽しく付き合うことに多くの時間を費やす^[6]。彼らは週に20時間しか仕事をしないが (TCE: 164)、それさえも時間に追われながらするのではなく、のんびりと楽しみな

がらすものだと考えている (TCE: 70-71)。彼らはテレビで時間をつぶす大多数のアメリカ人とは異なり、幼い頃から狩猟、釣り、キャンピングなどの野外活動を楽しみ (TCE:38)、プロとアマチュアの区別が意味をなさないほど芸術活動にも熱心である (TCE:138)。

約 6 週間の集中調査を終えたウェストンは、この新しい国の行方について推測することは難しいと感じつつも、「生物学的な面では成功している」と認める。エコトピアの「土地は丹念に耕され」、「食べ物は豊富で無公害の健康食品ばかり」であり、「生活のすべてのシステムは安定状態に基づいて運営」されていた。「エコトピアの人々が健康でおおむね幸せであることは疑う余地がない」と結論づけたウェストンは (TCE: 156)、アメリカへの帰国を断念し、エコトピアでエコトピア人として生きることを決意する。

(3) 急進的環境言説で紡ぎ出された近未来の事例

カレンバックのエコトピア物語は、日本語を含む 9 カ国語に翻訳され^[7]、ドイツ緑の党の結成を始め、多くの国の市民運動に影響を与えた。とりわけ *Ecotopia Emerging* は多くの大学で都市計画や環境学分野の必読書として活用されてきている。というのも、彼が創造したエコトピアという世界は現実離れのサイエンス・ファンタジーの世界でも、道徳的ユートピアの世界でもなかったからである (TCE: ix-x)。エコトピア人はアメリカ人と同じ世界を、ただ生態学や生物学的な基準に一層忠実になって生きているだけであった。また、*Ecotopia* で描かれている安定状態に関わる技術も、全く現実味のないものではなかった。だからなのか、エコトピア物語を読んでいると、地球上のどこかに存在していてもおかしくない、ちょっと変わった国の民族誌、あるいは、どこかの先進自治体の都市ビジョンを読んでいるかのような気分させられる。

経済史家サミュエルズ (Samuels, 2003: 204) は、経済理論とユートピア小説はどちらも抽象的なアイデアを合理的に再構成するという点で共通していると述べた。この点からすれば、ユートピア小説は「社会経済構造を批判的に再考し、インスピレーションを得るための貴重な資料」であるだけでなく、「想像力を刺激する源泉」であり、「未来の視点から現在の生活を省察するために不可欠な」ツールでもある (Mair et al., 2020: 2)。実際カレンバックは 2004 年版 *Ecotopia* の後書きで、エコトピア物語を生態学的安定状態に突入した国に関する「政治小説」(politics fiction) と位置づけている (TCE: 528)。生態学的安定状態を第一の目標として掲げている国が出現することになったら、その姿はカレンバックのエコトピアによく似ていよう。

もう一つ注目すべきは、エコトピア物語には急進的な環境言説の要素が網羅されているという点である^[8]。1970 年代初頭に成長の限界 (Meadows et al. 1972) が時代のキーワードとなって以来、地球の有限性と許容範囲における限界という認識は、急進的環境言説における礎石のような要素であり続けている (Dobson, 2007: 53)。エコトピア物語は、まさにこの生態学的許容範囲内で営まれる生活様式を生き生きとした筆致で描いている。ドライゼク (Dryzek, 2022: 14-17) はラディカルな環境言説のもう一つの基準を想像力に富んだ

(imaginative) 社会像の提示に求めているが、エコトピア物語はこの点でも急進的である。エコトピア人は、人間は生態系の支配者ではなく、良き管理者でなければならないという脱人間中心主義のアイデンティティ (TCE: 215, 424) を身につけている。彼らの社会は分水界を中心に生活空間が形成される生態地域主義的社会であり (TCE: 520)、高度に分権化され水平的につながっている小規模のコミュニティを重視しているという点はソーシャル・エコロジー思想を連想させる (TCE: 65-66)。また、エコトピアは日常生活ではもちろん政治世界においても女性性が男性性をリードするエコ・フェミニズムの社会でもあり (TCE: 87)、生態学的に「謙虚な生き方こそが正義であるばかりか美学的にも美しい」という倫理が政治的正しさとなっている世界でもある (TCE: 333-335)。

このような観点から、本稿ではエコトピア物語を「事実に根ざしたフィクション」 (Lohmann, 2018: 185-186) と見なす。生態学的安定状態という最も急進的段階に突入した社会における移動のあり方について考察するうえで、エコトピア物語はとっておきの近未来的事例と言える。

3. 移動に関するパラダイムシフト

エコトピア物語には、人新世の危機を生きる私たちが念頭に置くべき移動に関する新しい思考と実用的なヒントが随所に鑲められている。その全体像を浮かび上がらせる前に、まず、生態学的安定状態という上位目標の下で、エコトピア人の移動に関する思考がどのように再構築されていたかについて簡単に触れておきたい。

(1) 分離独立以前のディストピア的状况

エコトピア人にとって、分離独立以前の移動に関わる生活はディストピア的な記憶の一部として残っている。飛行機から見下ろすと、「目に見える人間の活動は車の移動だけ」で (TCE: 259)、「経済全体の生産能力の 80 パーセント以上」と「一年の収入の 4 分の 1 を車に注ぎ込む」という現実 (TCE: 260)、異様なものと思えなかった。仕事とテレビを見る時間を除けば、「車に乗ることこそこの国に住む人々が起きている時間に行う最も規則的で慣れ親しんだ活動」であった。しかし、彼らの車は、「毎時数ガロンのガソリンを飲み込み、それを膨大な量の空気と混ぜて、その汚れた空気を延々と続く発がん性のおならのように」吐き出していた (TCE: 260)。

エコトピア地域の人々は、自分たちが「自動車中毒」 (TCE: 336) であり、「車に乗って走りたいという欲望が膨大な量の石油を消費させ」ているという事実と (TCE: 237)、絶えずそのような「自己破壊的な行動に没頭している」自分たちの姿に気づき始めた (TCE: 341)。安価な石油が過去のものとなったことで、ますます多くの人々が職場の近くに住める方法を考え始めた (TCE: 247)。一方で、ポートランドのようなところでは、都心に「無車地帯」を設ける社会実験が行われ、都心の真ん中に建てられたショッピング・センターでは「無料

バス」が運行を始めた。自転車に乗る人が増えたことで、「駐輪スペースを提供する店」も増え始めた (TCE: 282)。

自動車による事故、環境破壊、経済的圧迫が健康と福祉を大いに阻害しているという認識がエコトピア地域に広がるようになり^[9]、「自動車を所有し利用することは、道徳的、政治的問題」となった (TCE: 395)。このような中、自動車を課す特別税が違憲判決を受けることになり、サバイバリスト党とその支持者たちは、「すべての問題を自分たちの手で解決しなければならない」と確信するようになる (TCE: 50)。党内部からは多くの党員が連邦離脱の意思を露骨に表明し始めた (TCE: 418-419)。

(2) ミニシティを中心としたコンパクトな土地利用

分離独立後新政府は、輸送をできるだけ「必要としない」ように (TCE: 248)、そして「多くの場所を移動する必要がない」ように (TCE: 446)、土地利用の仕方を全面的に改めることを政策の方向性と位置づけた。最も決定的かつ目覚ましい成果は、大都市を解体し、ミニシティと呼ばれる小規模でコンパクトな田園都市の網を全国的に広げたことであった。^[10]

ミニシティには真ん中に駅があり、それを取り囲む形でダウンタウンが形成されている。街にはそれほど高くない中世都市風の建物が並んでおり、至る所に小さな公園や森がある (TCE: 27)。住民のほとんどは3、4階建ての建物に住んでいて、そこにはアパートだけでなく、保育園、レストラン、オフィス、店舗なども入居している (TCE: 16)。ミニシティのあちこちにはコア・ストアという店があり、日用品や食料品などを売っている。町のはずれには農場、果樹園、学校があり、牧歌的な風景が広がっている。ここで生産された農産物は、コンテナ・ターミナルに運ばれ、そこから地下のベルトコンベヤーで市内の各店舗や工場に運ばれる (TCE: 27)。

ミニシティの町は「首飾りのように」鉄道でつながっている (TCE:30)。鉄道網が整備されるにつれて、独立前の自動車中心の交通インフラは電車、自転車、そして歩行者のためのインフラに置き換えられた。既存の高速道路建設事業公団の職員は解雇されずに、海岸、湖岸、河岸を再生する事業に投入させられた (TCE: 91)。景観を害する高速道路は撤去され、土手、公園、船着き場、その他娯楽用の施設が作られた。こうした事業と併せて、自転車専用道路やミニバス路線を整備する事業、堤防を補修する事業も行われた。かつて大都市が占めていた空間の多くは、森や田園として生まれ変わった (TCE: 248)。

ミニシティは住民が日常を共に分かち合えるほどの小規模の近所関係からなっていた。住民は徒歩や自転車で近くの小さな広場や公園に出かけ、互いに交流しながらコミュニティの問題についても話し合う。鉄道が隣接町を星座のように繋げているおかげで、ミニシティの住民は田園生活を楽しむことができ、田園地帯に住んでいる住民はダウンタウンに来て都市生活がもたらす恩恵を享受することができる (TCE: 249)。このようなミニシティは、「従来の都市とは比較にならないほどエネルギー効率が低い」だけでなく、「より民主的」であり、「住むのにはるかに快適」でもある (TCE: 249)。

(3) 生態地域主義的な地産地消の経済

エトピアの行政区域は統治の効率性ではなく「生態地域主義的基準」(bioregional criteria)に基づいて再分割された。ほとんどの場合、川や湖のような分水界が地域を区分する基準となっている。それは普通の郡よりはかなり大きい、州よりは小さい規模であった(TCE: 520)。ミニシティは地域の生態系という海に浮かぶ島々のように造成されていたため、住民の基本的ニーズは自給自足に近い地産地消の経済によって満たされている。こうした特徴も移動の必要性を減らすことに貢献している。

エトピア人は、分離独立の前から「肉や油脂の輸入から脱却する必要がある」という問題意識を持っていた。彼らは「都市近郊に野菜を栽培する地域をつくる必要がある」と感じ、都心部に住んでいても「カボチャやトマトや豆を育てる場所を発見する」ことに熱心であった(TCE: 370)。余った卵は隣人のヤギのミルクや他の食品と物々交換された。彼らはこのような実践が「環境をさらに改善する結果をもたらす」だけでなく、「彼らの生活を豊かに」してくれると期待していた(TCE: 269)。エトピア人に言わせれば、「マサチューセッツ州で消費されるブロッコリーをカリフォルニア州で栽培し、それを再び東部へ輸送するために高価な石油代を払う」ということは、馬鹿げた話でしかなかった(TCE: 325)。^[11]

それだけではない。生態学的配慮に欠けている製品や、どこかアジアの労働搾取工場で作られた製品などは締め出されているため、エトピア人の多くは自家製の服を着ており、そうすることを美德と考えている(TCE: 97)。建築材料もほとんど手近にある岩石、レンガ、木材であり、石油から作られる塗料は使わず、家はツタや木立で覆われている(TCE: 11)。エトピア人は木材に特別な愛着を持っていて、新政府は一人当たりの木材量を倍増させるために木材の輸出を禁止した(TCE: 60)。それゆえ、使われている木材は国産で、そのほとんどは生産地の近隣地域で消費される。木造建物を建てたい人は、使った木材を再生産するに十分な程度の植林活動や森林の手入れ活動に参加しなければならない(TCE: 54)。

だからといって、エトピアが国際貿易の必要性を全く否定しているわけではない。エトピアで生産された電気自動車は一部輸出されており、電気モーターの製作に必要な金属は輸入に頼っている(TCE: 28)。天然ゴムはベトナムやインドネシアから輸入されており、生分解性プラスチックやその製造機械は輸出されてもいる。世界各地から書籍、レコード、ビデオも輸入され、文化交流も活発である(TCE: 84-85)。ただ、生態学的な安定状態に突入したエトピアにおいて、貿易ありきという考え方はもはや説得力を失っており、非合理的で非効率的なものと思われる。生態地域主義的な地産地消の経済が定着するにつれて、基本的ニーズを満たすために遠距離輸送に依存する必要はなくなったからである。

4. エトピア人の日常の中の移動

これまで見てきたように、エトピアの移動に関する政策は、生態学的安定状態という上

位目標に統合されている。移動に関するインフラもこの目的に合わせて再構築され、日常的な移動の姿も分離独立前とは全く異なるものになった。ウェストンの取材記録には移動に関わる事柄も丹念に書かれているが、その変貌ぶりは彼にとってはまさに革命的なものであった。

(1) 磁気浮揚推進列車が主役の遠距離移動

入国の日、エコトピアとの国境に近い町でウェストンはタクシーを手配して国境検問所まで行った。内燃機関を乗せた車は排気ガス規制のためにエコトピア領土に入ることができないが、彼は特別な訪問者でもあり、ちょうど風がエコトピアからアメリカの方向に吹いていたので、最寄りの駅までそのままタクシーで移動することが許された。駅から首都サンフランシスコまでは磁気浮揚推進列車で移動した。大気汚染と騒音問題のためにエコトピアの領空を横断する飛行は禁止されていたからである。^[12]

時速 360 キロで走る磁気浮揚式列車の内部はとてもユニークだった。シートの代わりに床の上にカーペットが敷いてあり、膝の高さぐらいの仕切りで分けてあった。乗客たちは革のクッションの上に寝そべっていて、独立後に合法化されたマリファナを隣の乗客たちと回し飲みをしたり、森や溪谷の風景を楽しんだりしていた。仲良くなったエコトピア人乗客の話によれば、分離独立直後、シアトルのボーイング社はまだ飛行機の生産だけを考えていたようだ。ところが、国際市場での競争は激しく、新政府も生態学的安定状態という理念に基づいて鉄道網の整備を計画していたため、ボーイング社は方針を変え、磁気浮揚式列車の生産に乗り出したと言う。こうした転換には莫大なコストがかかったが、1 マイルあたりの社会的費用は飛行機よりもはるかに安かった。かくして遠距離移動は磁気浮揚式高速列車が担うことになったのである。^[13]

(2) 人と環境にやさしい近距離移動手段

列車を降りてサンフランシスコのダウンタウンに入ったウェストンは、アメリカ人が記憶しているかつてのサンフランシスコとは全く違う田園都市風の景観に驚く。二車線に縮小された道路の上を、再生可能エネルギーで作った電気で走るタクシーやミニバス、小型貨物車がゆっくり走っていた。かつて道路だったスペースは、自転車専用道路や公園、売店などになっていたし、地下の暗渠に流れ込んでいた小川も再生され、市街地のあちこちを流れていた。内燃機関の騒音が消えた街は異様な静寂に包まれていて、聞こえてくるのは自転車の走る音、子供たちの遊ぶ音、鳥の鳴く音くらいだった。そのような街を多くの人がのんびりと歩いていた。^[14]

ウェストンは、道端に何百台もの白塗りの自転車が放置されているのを見て不思議に思った。通りすがりの人に訊いたところ、それらは誰でも自由に使える自転車であり、目的地付近に停めておけば、夜勤部隊と呼ばれる人たちが翌朝までに元の場所に戻してくれる仕組みだと説明してくれた。盗難のリスクもあるが、こうする方がタクシーやミニバスを増や

すより経済的だという説明も返ってきた。^[15]

二車線道路沿いのあちこちには円錐形屋根のパビリオンが点在していたが、それはミニバスの発着所だった。電気駆動で走るミニバスは、サンフランシスコのシンボルだった路面電車に似ており、運転手はおらず、路面に敷設されたワイヤーに接続される電気装置によって操縦されていた。15秒ほどの停車時間で乗客が素早く乗り降りできるように、車底は低く設計されていた。ミニバスは時速10マイル（約16km）程度の速度でゆっくり走るが、5分おきでやってくる。驚いたことに、運賃は無料だった。乗客に訊いたら、運賃を徴収するために運転手を雇うと、料金で賄いきれないくらいの費用がかかるからだと答えた。^[16]

エコトピアでの生活でわかったことだが、エコトピアの人々はだいたい最寄りの駅まで歩いて5分くらいの距離に住む。隣町までは電車で5分くらいかかり、駅からまた5分ほど歩けば目的地に到着する（TCE: 30）。分離独立当初、ダウンタウンは自家用車が入れない「無車地帯」に指定されたが、ミニバス路線が拡張されるにつれて、無車地帯は都市部の全域に及ぶようになった（TCE: 26）。

ウェストンが観察したところでは、エコトピア人はとにかくたくさん歩く。「どこへ行っても歩いて行き、食料品などの重い荷物を入れたバッグを手に持ったり背負ったりして長時間歩くのが普通」である。そのためか、アメリカではどこにでも見られるような「肥満症の無気力そうな人はいない」（TCE: 37）。彼らはまた自転車好きでもある。自転車を「病気を予防する交通手段」と呼んでいる医者もいるそうだ。健康のためにも、医療費節約という観点からも、そしてエネルギー節約という観点からも、「自転車は人間が作った移動手段の中で最も効率的な手段」であり、「美学的にも美しいもの」とされている（TCE: 84）。

(3) 移動の必要性を減らした生活

前述した地産地消の経済システムのおかげで、エコトピア人は牛乳を買うために遠くの大市場まで車で移動する必要はない。ほとんどの食料品や必需品は、街のあちこちにあるコア・ストアで購入できるからだ。そこで販売しているものは、ほとんどが規格品で、アメリカと比べて価格が2割以上も安く、簡素でありながら魅力的なものばかりだった。エコトピアの人々はコア・ストアでパンや豆類、お米や果物などを買う。肉やその他の農作物は近所の農場コミュニティや独立店舗で購入する。もちろん、ほとんどの商品は地元で生産されたものである。こうした風景も、移動や輸送の必要性を減らしたエコトピアならではの姿であった。^[17]

ウェストンがさらに驚いたのは、エコトピア人は遠距離出張の代わりに映像電話という機器を使っていることだった（TCE: 41）。テレビ回線は、出演者と視聴者の双方向コミュニケーションのために全国に敷設されていたが、この回線網を映像電話での会議に利用しているわけである。このアイデアは、分離独立の過程で具体化されたもので、「人々が仕事やビジネスのためにあちこち移動する必要性を減らす」のに役立っている（TCE: 266）。

出版物販売の仕方もウェストンの関心を引いた。新聞や通俗的な本は街頭のキヨスクや

町の図書館に設置された電送端末機で購入できる。印刷インクは、永久に消えないインクと数週間ほどで消えるインクの中で選ぶことができ、印刷用紙をもう一度使うことができる。専門的な書物はエコトピア国内の隅々まで設置されている特定電送端末機で購入することができる（TCE: 115）。こうした技術も輸送の必要性と量を減らす効果をもたらしているに違いない。

エコトピア人の移動に関する感性もずいぶん変わっている。アメリカ人が追求する「スピードと自由への衝動」は、エコトピア人にとってはあまり重要なことではない。ウェストンが出会ったエコトピアのある若者は、「アメリカの道路は渋滞のせいでスピードを出したくても出せないのが現状ではないか」と反問するほどだった（TCE: 29）。要するに、エコトピア人はアメリカ人とは「まったく異なる新しい人間として生まれ変わり」、「活気ある街で昼も夜も安全に歩くことの楽しさ」に再び目覚め（TCE: 445）、「人と物の移動の必要性をできるだけ減らした生活」（TCE: 248, 446）の良さをはっきりと悟った人々であった。

5. おわりに—ディストピアとユートピアの間—

今まで見てきた通り、エコトピアは無駄な移動を省いた社会であり、移動したいという欲望に振り回される必要のない社会でもあった。このような転換の背景には、生態学的安定状態を最優先し、生活のあらゆる面をその目標に合わせて再構築しようとする思考の転換があった。だからといって、エコトピアは移動そのものを悪魔化したり、抑圧したりする社会ではなかった。エコトピアは、生態学的安定状態という観点から移動の効率性を極限まで追求するという、実用的で中庸的なビジョンを実現した社会であった。それは、移動の量的規模が生態学的許容範囲内に縮小された社会であると同時に、不便を感じずに生活できる社会でもあった。

移動の必要性が低減された社会の中で、エコトピアの人々は果たして幸せだろうか。この問いに対して、ウェストンはおおむねそうだと答える。「異なる生活様式にはどちらにも利害得失がある」ため、「エコトピアの人々がアメリカ人よりも幸せであるとは一概には言えない」（TCE: 150）としながらも、「エコトピアの人々が健康で概して幸せな生活を営んでいることは間違いない」（TCE: 156）と結論づけている。「エコトピアの空気と水はどこへ行っても水晶のようにきれい」であり、「生活に関わるすべてのシステムは安定状態の基盤の上で営まれている」（TCE: 156）。エコトピアが成し遂げたこのような成功は、移動の必要性を減らす方向に思考や政策を転換したからこそ成し遂げられたものでもあった。

エコトピア物語は、問題は技術ではないことを示唆している。問題は、出現しつつある新しい文明の兆しに気づき、それらを結集していく政治的意志なのである。移動低減型の国エコトピアを支えている技術は、エコトピア人がまだアメリカ人だった時代にも存在していたものである。それらの技術は1970年代から現在に至る現実の世界においても常に存在し続けていたものでもあるが、未だに主流を占めるまでには至っていないものである^[18]。カ

レンバックが創造したエコトピアは、こうした技術の片鱗を集めて、繋ぎ合わせることで誕生した社会である。このように考えてみると、エコトピア物語という政治小説は単なるフィクションではなく、実現可能性の高い現実的なシナリオとして感じられる。

エコトピアのミニシティは、ブラジルのクリチバ、フランスのストラスブール、ドイツのフライブルクなどが目指しているサステイナブル・シティの姿と重なる。しかし、地球上のどこにも、エコトピアのように生態学的安定状態の統合システムへの移行を全面的に成し遂げた国はまだ存在しない。前向きに捉えるならば、1970年代という時代背景から生まれたエコトピアは、2020年代半ばの今日においても依然として一つのモデルとなり得る。移動についても同じことが言える。過剰な移動を、まるで余分な脂肪を減らすように取り除いた社会が実際にどこかで現れるとしたら、その社会の姿はエコトピアによく似ていよう。

急進的環境言説の観点から移動に関する思考について検討するにあたり、本稿ではすべての言説を分析対象とすることはできなかった。その一方で、生態学的安定状態という目標こそ最も急進的な環境言説の礎のようなものであることも事実である。この点で、エコトピア物語は急進的環境言説のビジョンを忠実に描き出している作品と言える。移動という観点からエコトピア物語を読み直すことで、人新世における移動のあり方についての議論がさらに活発化することを望む次第である。

付記：本研究は、JSPS 科研費（18K11751）による研究成果の一部である。

- [1] Daly and Farley (2011: 17-18) を参照。「空っぽの世界 (empty world) からいっぱいの世界 (full world) へと劣化しつつある地球」というメタファーは、エコロジー経済学の根幹をなす考え方である。
- [2] ホモ・ポリティクスやホモ・エコロジクスという概念の意味については、Faber (2002: 323-333) および Becker (2006: 17-23) を参照。ちなみに、ドライゼク (Dryzek, 1996: 27-40) は、ホモ・エコロジクスという用語を、生態学的に啓蒙された前衛的主体という意味で使用することには批判的である。それと異なるアイデンティティを完全に排除することは非現実的な欲望に近いからである。本稿では、この用語を、生態学的危機の時代を生きる人類にとって必要な、もう一つの属性を意味する用語として使いたい。
- [3] エコトピア人の「家族」という言葉は、5-20人からなる親密な関係の同居グループを意味する。こうした「家族」は必ずしも血縁関係で構成されるわけではない。家族のメンバーは家事や育児を平等に分担するが、子供については母親の決定権が強く、やや母系社会的な面もある (TCE: 67-68)。分離独立後、エコトピアではこうした新しい形の家族が急速に核家族に取って代わった。ウェストンは、マスコミ関係者からなるこうした生活共同体でエコトピア流の家族生活を体験する (TCE: 70)。
- [4] カレンバックの安定状態という概念は、エコロジー経済学の基本概念である定常状態

(steady-state) と相通じる概念である。エコロジー経済学は定常状態の経済に関する経済学でもあり、それは、エネルギーおよび資源の処理量を生態学的な許容範囲を超えないように縮小・維持しながら生活の質の向上を図る経済である (Daly and Farley, 2011: 55-56)。

- [5] 晩年のカレンバックは持続可能な開発という概念を言葉遊びに過ぎないと批判し、その代わりに持続可能な縮小という表現を使っている。Callenbach (2016) を参照。
- [6] カレンバックは 1976 年 11 月に放送されたラジオ番組で、エトピア人の特徴について述べている。Callenbach (1976) を参照。
- [7] 日本語翻訳版はそれぞれ『エトピア・レポート』（創元推理文庫, 1981）と『エトピア国の出現—アメリカから独立した緑の国—』（ダイヤモンド社, 1986）というタイトルで出版された。1992 年にはほんの木出版社から『緑の国エトピア（上巻）—エトピア国の出現—』および『緑の国エトピア（下巻）—エトピア・レポート—』という形で改訂版が出版された。残念ながら上巻は原著 *Ecotopia Emerging* の全訳版ではない。
- [8] ここで言う急進的という修飾語は必ずしも左派的という意味ではなく、生態学的安定状態への指向性を基準とした用語である。実際カレンバックは、保守主義でも、無政府主義でも、社会主義でも、急進的というカテゴリーは成立し得ると考えていた。Callenbach (1982) のインタビューを参照。
- [9] 自動車社会に対する嫌悪は、昔も今も急進的な環境言説における特徴的要素である。1970 年代の日本でも、経済学者宇沢弘文によって自動車の社会的費用に対する批判がなされ (宇沢, 1974)、熱い議論を巻き起こした。
- [10] ミニシティのアイデアは、低密度の都市開発の広がりを抑え、田園地帯を保護するという戦略として支持されてきたコンパクトシティ (compact city) という概念の形で、今なお生きている。極端な提案としては、25 万人が幅 2 マイル (約 1.6km)、高さ 8 層の先細りの円筒型の建物に住み、水平方向と垂直方向の目的地間の移動距離は非常に短く、エネルギー消費は最小限に抑えられるといった構想 (Dantzig and Saaty, 1973) もある。コンパクトシティの概念については、Roo (2019: 4) を参照。
- [11] このような描写はエコロジー経済学の理論と相通じるところがある。例えば、アメリカとデンマークは相手国のバタークッキーを輸入しているが、そのクッキーは北大西洋上のどこかで互いにすれ違う。エコロジー経済学の観点からすれば、こうした自由貿易は生態学的にも経済的にも非合理的で非効率的でもあり、むしろレシピを交換した方がいいかもしれない (Daly and Farley, 2011: 378)。
- [12] 入国シーンの詳細は、TCE: 7-8 を参照。
- [13] 磁気浮揚式列車については、TCE: 9-10 を参照。
- [14] 都心の情景については、TCE: 13-16 を参照。
- [15] 白塗りの自転車については、TCE: 15 を参照。

- [16] ミニバスについては、TCE: 13-14 を参照。
- [17] コア・ストアについては、TCE: 100 を参照。
- [18] ただし、新型コロナ・パンデミックの影響でウェブ会議やオンライン講義が定着し、それに関連する機材の需要が爆発的に増加したことは、本稿の問題意識からすれば予想外の例外的な成果だった。エコトピアの出版年度から数えると約半世紀かかったことになる。

◆引用文献

- 宇沢弘文 (1974) 『自動車の社会的費用』 岩波書店。
- Becker, Christian. 2006. "The Human Actor in Ecological Economics: Philosophical Approach and Research Perspectives." *Ecological Economics* 60 (1): 17-23.
- Callenbach, Ernest, 1976. "On Ecotopia: Ernest Callenbach." New Dimensions Radio (Hosted by Ray Couture). 3 Nov.
- . 1982. "Ecotopia Revisited." New Dimensions Radio (Hosted by Michael Toms). 2 May.
- . 2004. "Author's Afterword." *Ecotopia: 40th Anniversary Epistle Edition*. Heyday. 169-172.
- . 2016. "Sustainable Shrinkage: Envisioning a Smaller, Stronger Economy." *Solutions: For a Sustainable and Desirable Future*. <https://thesolutionsjournal.com/sustainable-shrinkage-envisioning-a-smaller-stronger-economy>.
- . 2021. *The Complete Ecotopia*. Heyday.
- Daly, E. Herman and Joshua Farley. 2011. *Ecological Economics: Principles and Applications*. Second Edition. Island.
- Dantzig, G. B. and T. L. Saaty. 1973. *Compact City: A Plan for a Liveable Urban Environment*. Freeman.
- Dobson, Andrew. 2007. *Green Political Thought*. Fourth Edition. Routledge.
- Dryzek, John S. 1996. "Foundations for Environmental Political Economy: The Search for Homo Ecologicus?" *New Political Economy* 1: 27-40.
- . 2022. *The Politics of the Earth: Environmental Discourses*. Fourth Edition. Oxford University Press.
- Faber, Malte, Thomas Petersen, and Johannes Schiller. 2002. "Homo Oeconomicus and Homo Politicus in Ecological Economics." *Ecological Economics* 40: 323-324.
- Lohmann, Roger Ivar. 2018. "Fiction in Fact: Ernest Callenbach's Ecotopia and the Creation of a Green Culture with Anthropological Ingredients." *Anthropology*

and Humanism 43 (2): 178-195.

- Mair, Simon, Angela Druckman, and Tim Jackson. 2020. "A Tales of Two Utopias: Work in a Post-Growth World." *Ecological Economics* 173: 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2020.106653>.
- Meadows, Donella H, et al. 1972. *The Limits to Growth: A Report for THE CLUB OF ROME's Project on the Predicament of Mankind*. Universe Books.
- M'Gonigle, and R. Michael. 1999. "Ecological Economics and Political Ecology: Towards a necessary Synthesis." *Ecological Economics* 28: 11-26.
- Roo, Gert de and Donald Miller (Eds.). 2019. *Compact Cities and Sustainable Urban Development: A Critical Assessment of Policies and Plans from an International Perspective*. Reissued Edition. Routledge.
- Samuels, W. 2003. "Utopian Economics." Samuels, W., J. Biddle, and J. Davis (Eds.). *A Companion to the History of Economic Thought*. Blackwell Publishing. 201-214.