

長 崎 大 学

総 合 環 境 研 究

第 16 卷 第 1 号

目 次

学術論文

- 先秦時代における洛陽の文化表象 — 天下の中心を象徴 —
黄 婕・連 清吉 1

学術資料

研究ノート

- EU の環境リーダーシップと EU-ETS の航空業界適用
和達 容子 11

長 崎 大 学 環 境 科 学 部

2013 年 10 月

学 術 論 文

【学術論文】

先秦時代における洛陽の文化表象

— 天下の中心を象徴 —

こう しょう れん せいきち
黄 婕*・連 清吉**

The Cultural representation of Luoyang in the Pre-Qin Period — Symbol of the center of the world —

Jie HUANG, Seikichi REN

Abstract

In the long history of China, Qin has a significant meaning. The time from unrecorded history to B.C. 221 is called the pre-Qin period. One cannot speak of the antiquity of the pre-Qin period in China without touching on the history and culture of the area around Luoyang. The cultural representation of Luoyang as a capitol came to symbolize the center of the world in the pre-Qin period. The author will analyze the causes why Luoyang became the central place of China. The reasons lie in its geography and political interests.

The area around Luoyang is a basin plain, and it is a birthplace of Chinese civilization. Zhou Dynasty built a capital in Luoyang as a center of the world. It is the beginning of the image of Luoyang had been a place which symbolizes advanced civilization and the legitimate dynasty or culture during the Pre-Qin Period.

The influence continued for many centuries and many dynasties established their capital here. Luoyang is always at the core history of China, and it is regarded as a key origin of ancient Chinese civilization. So the cultural representation of Luoyang is not just about a city's history, it also reflects the entire culture of China. Its process should be verified with documentation, and this paper is the first step.

Key Words: Luoyang, Cultural representation, Pre-Qin Period, Center, Symbol

1. はじめに

中国の長い歴史を眺めるとき、紀元前 221 年の秦の中国統一は極めて重要なポイントであり、領土的かつ文化的な統一体という意味での「中国」の始まりになった。秦の統一は画期的な意味を持つので、中国の歴史区分で、遠古から秦によって統一された紀元前 221 年まで、特に春秋戦国時代を先秦時代という。先秦時代の歴史を究明しようとする時、洛陽あたりの地域は

要となる存在であり、その歴史と文化に触れずに中国古代文化の話は語れない。

従来の研究は、先秦時代における洛陽の「天下の中」と扱われる事実を度々言及するが、これを一つの文化現象として焦点を当てるものはない。近年地元の学者は「天下の中心」と洛陽の関係を結び研究が見られたが、単なる一都市の文化史としての位置づけが多く、系統的な深い論証が少ない。¹本稿は地方の都市文化史を超え、中国文化の角度から先秦時代における洛陽の文化表象を究明し、歴史文献に基づく洛陽の「天下の

*長崎大学大学院生産科学研究科環境科学専攻 博士後期課程
**長崎大学大学院水産・環境科学総合研究科

中心」として位置づけられた要因、意味及びその影響について探ろうとするものである。

2. 先秦時代の洛陽

中国の古代文明について、最近の考古の成果で、長江流域にもより古く、黄河文明に劣らない水準をもつ遺跡が発見されたので、中華文明の発生は一元論から多元論へ転換した。しかし、紀元前 2000 年前後に長江流域の文化は急激に衰退し、独自の文化をもつ地域が消滅し、黄河中流域の文化の影響を強く受け始め、後進的な文化と見られる。それは初期王朝の基盤である「中原」（黄河中流域の現在の河南省及びその周辺の地域）を中心に歴史の始まりを描こうとした『史記』の歴史観とも共通している²と指摘されたように、文字のある中国 4000 年の歴史においては、やはり「黄河文明」は中華文明の起りである。

黄河中流域、もう少し地域を限定して言えば、洛陽盆地を中心とする中原地域は、古文明期の中国において、中央部は「中華」（諸夏、華夏）、そして周辺は「四夷」（蛮、夷、戎、狄）とされた。伝説の夏王朝にかかわりを持つ地理空間は、その中心部を河南の洛陽盆地に置きつつ、黄河と淮河と長江それぞれの下流域にまたがる広大な低地を占め、「四夷」で言えば東夷という低地民の住地である。中心部の洛陽盆地は「中原」の核にあたり、南船北馬の交通網のハブをなした。³

2. 1 洛陽という地域名の変遷

洛陽は中国、ひいては世界に最も古い都城の一つである。都市の歴史は、人類の文明の歴史と同じ位長いものがあるとは言え、洛陽のような計画的な建造意図を持ち、建造時代、経緯まできちんとした文字の記録が残された古代都市は極めて稀である。四千年の都市の歴史の中で、全体的に古都洛陽と呼ばれているが、「洛陽」という語が指し示す領域と呼び方は、ずっと固定されたわけではない。現在「洛陽」と呼ばれる地域は、歴史的に見れば、時代や王朝によって、名前と場所はたびたび変化してきたのである。

そもそも、洛陽の名の由来は、洛水の北というその地理的条件にある。日の当たる場所を示す陽の字は、山の場合は南側、川岸ではその北岸をさすが、洛陽は洛水の北の都会という意味に基づき、先秦時代において、前後して斟鄩、西亳、荊鄩、周南、新邑、洛邑、王城、成周、河南などの呼び方がある。

洛陽という名前が最初に使われようになった時期について、明確的な記録がないため、まだ確定できない。一般的に少なくとも戦国時代の紀元前 350 年頃既に「洛陽」という言い方が存在していたとされる。例えば多くの資料に有名な縦横家蘇秦を述べる時、大体「洛陽の出身」に言及される。洛陽盆地の東より南、そして西にかけては、中岳と称される嵩山山系が展開し、盆地の中央を洛河、伊河が流れる。両河川は盆地東部で合流した後、東北に流れて黄河に注ぎ込む。そのような地理的条件は昔から「三川」と呼ばれ、紀元前 249 年、秦は東周を滅ぼし、成周城の旧址に洛陽県を設け、洛陽あたりを「三川郡」と名付けた。これは洛陽という名は初めて正式な行政名として使われた記録である。その後の紀元前 202 年、漢高祖洛陽を都とした記録は、「洛陽」という名がはじめて都として史書に書かれたことである。

漢代では、火徳とする漢王朝に洛のサンズイ偏が忌まれ、「雒陽」に改名された。しかし、土徳とする三国時代の魏により元の「洛陽」に戻された。また、唐代の中間にある女帝則天武後の国の武周(690-705 年)では「神都」と改名されて都となった。これも唐の復活により元の洛陽の名に戻され、現在まで来た。また、洛陽（洛邑あるいは雒陽）という地名の後ろに、別名河南と特別に注釈する史料も少なくない。

図 1 の洛陽付近歴代都城地勢変遷図が示しているように、夏の時代から北宋までの三千年の間、洛陽の都市位置は洛川の畔で東西位置を移動して発展している。隋の煬帝が建てた洛陽城以前はほとんど洛河の北に位置し、隋唐洛陽城から洛河の両岸に跨っているようになった。したがって、古代において洛陽とは洛陽盆地の中心部のことを指し、決められた地域空間より、時代と共に範囲や中心部が変遷する文化地域の称呼となっている。

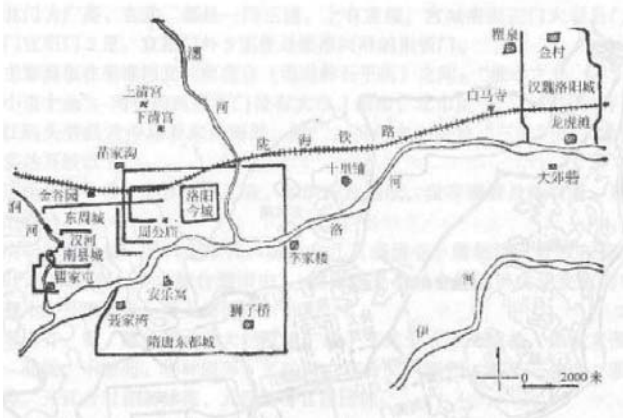


図1：洛陽付近歴代都城地勢変遷図（董鑒泓主編
（2004）『中國城市建設史』中國建築工業出版社 P43）

よって、本稿に扱っている「洛陽」は文化地域の意味の上の概念であり、即ち各王朝によって位置がずれるが、洛陽盆地を中心とする地域空間を言う。

2. 2 洛陽が天下の中心とされる原点—洛邑で成周の造営

西周王朝の時代は、その後の中国史の上で一つのモデルとなり、極めて重要な位置づけをされている。洛陽で成周の造営について、古文献の『逸周書・作雒』、『逸周書・度邑』、『尚書・洛誥』、『尚書・召誥』、『史記・周本紀』など数多くの文献は当時の一大事として記録し、資料として有効であることは言を俟たない。また、出土した西周時代の青銅器の銘文も洛邑、成周のことについて言及しているので、洛邑で成周の存在は全く疑いのない事実と判明できる。

竹内が「成周建設は、単なる偶然性を超えた意味をもつ、積極的な意志的行為である。単なる殷王朝討滅を超えた政治意志、今後自分らがなさねばならぬことへの自覚は、この成周の建設とその後の維持に明確に示されるはずである⁴」と述べたように、成周は西周王朝の実体を知る上で極めて重要な意味を持っている。3000 前年以上前のことなので、具体的な年代数など不明点や論議するところがまだ多く残っているが、「営洛大事、非一時所能（洛陽を営むことは一大事で、短時間でできるものではない）」⁵と言われるように、所在地の選び、具体場所の確定、検証、建設まで複雑なプロセスを経過した。

前述した文献の内容は大きな差がないので、便宜上以下『史記・周本紀第四』を基づいて述べる。まず、洛陽盆地に都を置く構想について、周の創建者は殷と違い、武力より徳で天下を征服しようとしていた。故

に武王は最初に洛陽盆地に着目したのは、武力ではなく徳で天下を統治するのに、最も適切な所だと判断したのである。

洛水の北涯より伊水の北涯に及ぶまでは、居所とするに其の地勢平易にして周囲に険峻の固無き也、斯れ古有夏の居りし所なり、我今南の方三途を望み北の方嶽鄙に望み、又顧みて有河を瞻て、ここにこの雒伊二水の間を瞻るに、是れ亦商邑の天室に遠かること無し、故に周室の都をこの雒邑に営みて、而して後に去り、馬を崑山の南に放し、牛を桃林の丘に放ち、干戈を伏せ、兵士を収め整へ軍旅を積き放ちて、天下に再び兵を用ひざることを示せり。⁶

洛邑の建設を最初に企画したのは武王であったが、実施まで推進したのは武王の子成王であった。西周の初め、武王は伊洛盆地で新都を建設する意図を示し、成王の時に二回の慎重な方位の占いを経て、洛陽は九鼎の居る所と確定できたのである。以下は洛邑造営の過程も明確に記録している。

成王は豊に在りて召公をして再び洛邑に都を営ましめて、武王の意の如くせむとす、三月周公復たたトひて吉なりしかば、之を延びべ視して卒に洛邑に都を営み築きて九鼎を据るたり、曰く、此れ天下の中央にして四方の諸侯より入貢する道里相均しと、乃ち召誥・洛誥を作る、成王既に殷の遺民を洛邑に遷したれば、周公之に王命を告げて、多士・無佚を作れり⁷

即ち、洛陽という場所は占いを通して決めた場所であり、天道に合わせる場所であることを強調していた。古代周王城の復元イメージ図から、中心が意図的に強調され、際だったことが容易に分かる。「ここは天下の中心で、四方からの入貢の道のりが平均している」という洛陽の地に対して下した定義は、先秦時代における洛陽のイメージの原点となる。故に、佐原康夫は『周礼』の記載にある理想とされる天子の都城と洛陽の関係について、周礼が知られるようになった時代背景をもとに、周公の都城（古来からの都城の理想像）が洛陽そのものを指していく過程を明快に論じ、「周公の偉業は後世の洛陽の原点として絶えず振りかえられ、各王朝において洛陽は、首都であるか否かに拘わらず、常に特別な場所であり続けた」⁸と指摘している。

3. 洛陽が天下の中心とされる理由及びその成立

地球が丸いのが常識になっている現代社会において、ある意味でどの場所でも世界の中心となれる。しかし、限られていた古代の認知できる世界において、人為的に中心を決めないといけない。前述した洛陽で成周が営造された当初に、初めて「土中」や「此天下之中」などの言葉を通してある具体的な場所を指した。西周時代の洛陽は最も古い決められた天下の中心であり、このイメージは先秦時代に渡って機能を果たし続けたのである。なぜこの場所が中心とされたのか？先秦時代に洛陽を天下の中心とされる理由及びその成立について考察してみた。

3. 1 地理環境

前述した「我南望三塗，北望嶽鄙，顧魯有河，粵魯雒，伊，母遠天室」の文面から、武王は新しい都を定める時、新都と南側の三塗、北側の嶽鄙及び黄河、洛水、伊水との位置関係が重々考慮したことが分かる。

「此天下之中，四方入貢道裏均」は、諸侯が貢物を献じることや労役を出すのに四方からの道程が等しい地理的な中央位置を提示している。洛陽を「土中（大地の中央という意味）」とされたのも、当時の人が洛陽は中央的な存在であり、四方（国）との地理的な距離は均等し、貢賦が集まってくる中心だと考えていた。即ち洛陽の地が東西南北交通の要路にあったということの意味する。

洛陽盆地は伊洛平原とも称するが、面積は 3600 平方キロであり、周囲を丘陵に囲まれている。東には中岳嵩山に連なる山塊が黄河まで延び、西には肴山に連なる丘陵が展開する。南には万安山が聳え、北には低層台地の防山が黄河の南に屏風のように連なっている。盆地の海拔は 120-190m、丘陵平均海拔は 300m、周辺山地の海拔は 800m 前後である。山地、丘陵と盆地のとの比高はきわめて大きく、この比高をもって周囲の丘陵から清らかな水が盆地に流入している。洛陽盆地に流れ込む水系は、大別して洛河水系と伊河水系、及び両者が合流した後の伊洛水系に分けられる。洛陽はそうした山系と河川と関所によって防御の態勢が組めるという点で、王朝の地となるべき条件を備えていることは多くの先学たちによって十分に認識されている。

久慈大介氏は「西に広がる黄土高原と東に広がる沖積平原地帯との東西の過渡的地帯に位置し、また、アワ・キビを主体的な生業とした北方地域と、稲を主体

的な生業とした南方地域との生態環境上の南北の過渡的地帯であった」と二重の意味（交通と気候）で「過渡的地帯」であったという。⁹さらに稲畑耕一郎も「（夏の）二里头文化は南北ばかりでなく、東の山東の文化と西の陝西、甘粛の先行した文化が衝突する地でもあった」¹⁰と指摘している。実際に、粟と稲の両方が並存している遺跡が、河南省ではいくつかが報告されているので、洛陽盆地は東西南北の異質の生態系にあるので、ここに発する文化も重なり合う中で生まれた独特なものとなる。

環境復元を視野に入れ、洛陽を取り巻く地域というマクロ的な視点で人文・自然環境を探究する考古学者塩沢氏は、「黄河文明はまさにこの地で生まれたと言っても過言ではないが、黄河文明という文言には黄色い大地というイメージが強い。しかし、洛陽について言うならば、緑地も比較的によく、河川には川原石が転がっており、水質も良好で地下水も豊富である。それ故に、中国 3000 年王朝の歴史がこの地において生まれたのである」¹¹と述べている。

戦国時期の文献『周礼』は「土中」と似ていた言葉「地中」について、気候的な条件を提起していた。暑すぎず寒すぎずの適切な気候条件も「中」の条件になる。自然万物は調和し共生できる所こそ、王国を建てる場所だという。古代洛陽の生態環境も極端な気候でなく、南北の重なるところであったため、この条件と一致している。

3. 2 政治的な意図

「中国」と「天下」の概念について、張其賢は古代文献を年代別で考察し、西周初期に「中国」はただ地理的な中央の場所を指し、別に中央は四方より優れているという優越感を持っていなかったが、春秋以降は中国＝周王王畿、中国＝諸夏集団など複数の意味を持ち、漸く中国＝文明という意味も加えられたと論じている¹²。しかし、筆者は西周初期の統治者は新しい都城の立地を選ぶ時に「天下の中心」を繰り返し強調し、さらに新しい言葉「中国」を使うことなどは、最初から政治的な意図を持っていると考えている。

周は商国の西の一小国であったため、商を克滅前後は大体「西土」と自称する。周は「天命を受けた」と称し、王朝を建て支配を始めたので、「西土」から「中国」までの呼び方の変化は明らかに領土拡大の政治志向を示し、中原及び四方に対する統治を強化するためであった。洛陽は西周の東方の経営拠点として作られ

たと指摘した学者も少なくないが、いずれにして、西周は洛陽の中央的な地理位置を有利な地勢として意識し、利用していたことは異議がないであろう。

安部健夫は「天下」という概念は西周時代において、「四方（四国）」という周王朝直轄地および封建諸侯国を合わせて指す語で表れ、周の時代に人格的な天の概念が成立すると、それにあわせて「天下」概念の萌芽が見られる¹³と指摘している。「四方」は「中心」を取り囲み、守備的な存在であることも、成周の都市建設から始めて看取できる。楊寛の考察によると、成周城は『周礼・考工記』に「匠人、国を営むに方九里」と一致する。天然の山川を人工的に連結して作られたものとして、より小さい城の外により大きな郭と連結して都城を形作る構造は、成周から考えられる¹⁴。即ち、城の面積、構造、建設様式や王宮と市場の配置なども記載した都城制度に沿って作られた。この城の所在は天下の中心地、建設内容は礼制に合わせたものであったので、この都市の誕生最初から正統性と正当性が意識的に与えられた。これは安部健夫の「天下概念の萌芽」理論の裏付けになり、後世の王城のモデルにもなる。

春秋時代になると、「中央」が「四方」を凌ぐ感覚は更に強調され、後世まで絶えず影響を与えている。

「中心」は「四方」を凌ぎ、格上と扱われる傾向は、比較的古い文献のなかに、はっきり確認できる例として『呂氏春秋』を挙げることができる。

古の王者は天下の中心を選んで国を建て、国の中心を選んで宮をたて、宮の中心を選んで廟を立つ¹⁵

この文の三つの「中心」、全て中央の意味であり、中心は四方より優位を立つことを強調している。王者は「中」を選ぶ理由は、「中」は「四方」より、唯一且つ核心的な存在である。これの延長的な理解は、「中心」は主導権を握り、「四方」は附属・服従的な地位となると理解してもよからう。『呂氏春秋』の例から見ると、「中央」は「四方」を凌ぐ存在である説は春秋時代になると既に文字になって世の中に伝わり、当時の人々に認められた常識と理解してもいい。従って、その考え方の最初の形成はもっと早く、西周時代に溯ることができる。

西周初期、占いなど天の意識と思わせる一連のプロセスを通して、洛陽を天下の中心と決め、多くの文字や青銅器銘文で「中国」や「土中」を強調し、大に宣伝していた。このことは「天下の中心にいるのは天子である」という哲学の理論的土台にもなり、後ほど

中国の「華夷思想」の形成に大きく寄与したと考えられる。

3. 3 洛陽から「中国」、「天下」へ

「中国」という語ははっきりした国の名前として使われるようになったのは僅か百年ほど前からである。現在まで発見された「中国」に関する最初の文物記録は西周初期の青銅器何尊に刻された銘文であった。122文字の銘文は武王が成周建設の意志を述べ、西周の東都を営むという重大な決定に関するものである。「余其宅兹中国、自之薛（父）民」（天下の中心に都を営み、ここで人民を統治しよう）の句がある。何尊の銘文にでる「中国」は現在洛邑所在の洛陽盆地を指していることはほぼ疑いがないとされ、これは洛陽盆地及び中原地域を明確的に「中国」とされた最古の实物証拠である。¹⁶

また、確かな傍証として、早期の文献に「洛邑」あるいは「成周」を「中国」とする言い方はたびたびある。例えば『逸周書・作雒』に「乃作大邑成周于土中（故に土地の真ん中に大きな城成周を造った）、为天下之大湊（天下の風水の絶好の所である）」；『史記・周本紀』に「此天下之中、四方人貢道里均（ここは天下の真ん中で、四方の国が貢ぐとき、道の距離は均等）」などがある。

成周建設の時間、洛邑、成周、王城の関係などについて、まだ定説にはなっていないが、「中国」と「天下之中」の二つの言葉は明らかに西周初期の洛邑あたり（成周）を指すことについて、学界ではほぼ定説となっている。¹⁷どっちが先に出現したか。また両者の因果関係（「天下の中心」という位置を理由で「中国」と名付けられたか、それとも「中国」なので天下の中心とされたのか）についてまだ論議が残すところである。

『容齋隨筆』という十二世紀の書物に「古代の周の時代、中国の領域は最も狭かった。現在の地理で考えると、呉、越、楚、蜀、閩はみな蛮族の地であり、淮南はやはり蛮族の地であり、秦は戎族の地であり、…洛陽は天下の中心として王の城の所在地であった。……当時中国といえるところはただ晋、衛、齊、魯、宋、鄭、陳、許の国のみで、全体でも宋の時代の天下の五分の一にしか当たらなかった」とする記述が見える。その時の人々のイメージとして、洛陽は相変わらず天下の中心であったが、「中国」は成周よりずっと広くなり、戦国時代の諸国も含めるようになった。

即ち、少なくとも西周初期に限られている一定な期間内に、洛陽（成周・洛邑）＝中国＝天下の中心が成

立することが考えられるが、「中国」という言葉は後程、更に延長的な語義と複雑な内包を有する概念となった。中国というのは、天下の中心とされる洛陽の中心という地理的な便利さで、極狭い場所から放射する車の輻のように四方八方へ広がり出てきた。やがて「天下」という四方、四海などの地上世界だけではなく、至高の神様が支配される宇宙全体を一元的な領域とされていた。

4. 天下の中心としての意味及びその影響

もともと「中」という字の本義について、尾形勇は『説文解字』を基づいて「吹き流しをつけた旗である。商王は有事の際に、旗を立てて士卒を招集した。召集に応じた人々は、旗の周りに集まったので、「中」から中間、中央の意味が派生したのである。」と釈明している。¹⁸



図2：「中」の文字の変遷イメージ

内藤湖南は文化湊合の中心について、「長安の前、洛あるを説く」を強調し、「蓋し武力の強、冀州に在り、唐虞夏商、南面して天下を制するに当たり、食貨の利、豫州に在り、人文乃ち此間醞釀す、而して洛は二州文物の湊合する所の處なればなり」¹⁹と指摘している。即ち、中国の古代の文化が集中するところは、長安にあるのではなく、もとより洛陽にあるという。先秦時代、天下の中心を象徴する洛陽は文明の起しの地と言っても過言ではなからう。

天下の中心には高い文明をもつ「中国」があり、その周辺には未だ文明の恩恵に浴びさない「夷狄」が住んでいる。徳の高い君主が出現すれば、「夷狄」も次第に感化されて「中国」に従属し、「中国」の領域は無限に広がってゆくだろう。²⁰これは中国人がかつて持っていた世界像であった。

4. 1 文明の先進性を強調

司馬遷の『史記』の中に「三河」に関する記載がある。この「三河」は黄河、洛河、伊河であり、明らかに洛陽あたりと指している。

むかし唐堯は河東に都し、殷は河内に都し、周は河南に都せり、夫れ河東、河内、河南の三河の地は天下の中央に在りて対立すること鼎足の如く、

帝王のかはるがはる居を奠めたる所なり、而して国家を組織すると各々数百千年に及へり²¹

それ以外に、

昔三代の君は、皆其の都を黄河洛水の間を奠めたり、故に嵩山を以て中嶽と為し、他の四嶽は各々其の方に在り²²

の記述によって、洛陽盆地の伊洛平原は古代王朝の活動する場所だと明記されている。前文は西周時代の洛陽について紙幅を費やして述べたが、実は現在の洛陽市周辺で、夏王朝時代の都城斟鄩とされた二里头遺跡、殷商王朝時代の都城西亳とされた商城遺跡も発見された。

二里头遺跡は伊河と洛河に挟まれた洛陽平原にあり、夏・商・周の時代区分に関するプロジェクト²³によって今から3600年以上前の中国最古の都一夏都斟鄩と判明されている。これについて、日本の夏王朝研究の第一人者である岡村秀典も、2004年1月17日付けの朝日新聞で、遺跡の規模や出土品などから二里头遺跡が「紀元前1700年ごろの夏王朝の最後の王、桀がいた都の斟尋の跡である可能性が大きい」と結論付けている。²⁴

また、1983年、中国社会科学院は洛陽市から西に約30キロの偃師尸郷沟近辺の考古発掘活動で、商城遺跡を発見し、当時の重大な歴史発見となった。殷王朝後期の都城跡・殷墟よりもさらに古く、殷王朝（前16世紀～前11世紀頃）初期の遺跡と見られる。土壌の分析や『尚書』など記載から、これは商時代早期の都西亳の所在地と確認された²⁵。

二里头遺跡の西北角と洛陽市の東南角は直線距離だと6km程であり、二里头遺跡の北東角と偃師商城の西南角の直線距離は僅か10km程度である。洛陽を中心にするこの比較的狭い地域は中華文明の初期王朝の中心地であったことは言に俟たない。故に、斯波義信は「中国」とはもともと、国の名前ではなく、複数の国を含むゆるい文明圏を指す語であり、「夏・商（殷）・周」の世を経るうちに、この文明の独自性に対する自意識が芽生えた²⁶と主張している。

いずれにしても、中国古代文明の起りの過程において、洛陽という地は絶対的な存在を有することが考えられる。文明の起こりになった理由として、やはりこの地域が「中」と呼ばれるように、中国大陸の東西南北結節点にあり、地域間交流の中心地であったということが考えられる。

先秦時代のかかなり長い期間中、洛陽辺りの地域は確かに先進的な文明を持っていた。従って、川本芳昭は「洛陽は中国の王都の中の王都ともいべき都であり、

「土中」（中国の中心）とも称せられるように、永く「中国」、「中華」の中心と目されてきた都である。中国人は古来その高度な文明を誇り、「未開「野蛮」な周辺の民族や地域を獸偏や虫偏をつけて呼び、強烈な中華意識を抱いてきたが、洛陽はいわばそういう意識の空間的な中心であった²⁷」と指摘している。

4. 2 王権の正当性を強調

「中」という字には豊富な意味を含め、相対的な概念であり、端がなければ、「中」がなし、「四方」がなければ「中」も言えない。「中」は「正」、即ち「正統」を意味しているので、中国の伝統文化は「中」を貴として、「中」を重んずる伝統がある。

漢末の経学者は『尚書正義』巻十五に「天子将欲配天、必宜治居土中、故称周公之言其为大邑成周于土中」と述べ、即ち天子（君王）は天の代わりに世間を治りたいならば、必ず国の真ん中に居るほうがいい。それはなぜ周公が成周という大きな城を国の真ん中にしたと言ったのである。つまり、天の力を借りて王権の正当性を主張していた。宋代の欧陽修も『正統論』に、「夫居天下之正、合天下于一、斯正統矣（天下の中心において、天下を統一することこそは正統である）」という論がある。先秦時代は無論、以降の何千年も、地理的な方位と政治との関係が深く、中心・中央の方位は偏りが無いので、理想的な政治につながると認められていた。

周王朝の第十二代の天子平王は紀元前 770 年に、戦乱により荒廃した鎬京を廃棄し、都を完全に洛邑に移した。遷都後の周朝を東周と呼ばれ、周王朝の諸侯支配力が低下し、相対的に諸侯の力が増大し群雄割拠の様相を呈し、東周王朝の直轄する地方は周王城畿内方六百里の地しかなく、「綱紀が弛緩し道義が頽廢して、諸侯は放恣となり、民衆が生活苦悩む」²⁸と言われる時代であった。しかし、東周王朝は始皇帝による中国統一（紀元前 256 年）まで五百年五十年間も続くことができた。春秋時代の覇者や戦国の強豪が乱立し、東周王朝の勢威は衰えても政権は長く維持できた理由を探ると、洛陽の「天下の中心」の地位はその一因であることが分かる。

楚子（荘王）が陸渾の戎を討ち、ついでに洛水の岸まで行き、周の国境近くで観兵をやって見せた。周の定王は王孫滿を遣わして楚子をねぎらわしめた。この時楚子は周の（王位の印と言われる）鼎の大きさや重さを問うた。王孫は答えて、「その大きさや重さは徳によるものであり、鼎についた

ものではありません。……王の徳が聡明善美ならば、たとえ鼎が小さくても極めて重く、徳が暗愚邪悪ならば、大きくても、極めて軽くなります。天は善美の徳を喜び報いますが、それにも期限があり、我が周においては、成王が鼎を郊廓に安置するに際し、王が何代続くか、年はどれほどであるかを占ったところ、三十世七百年ということで、これは天命です。今、周の徳は既にと衰えましたが、天命のまだ改められぬかぎりは、鼎の重さを他人が問うことはできません。」²⁹

これは歴史上有名な「鼎の軽重を問う」の故事である。覇者の楚荘王は王権の象徴とみなされる九鼎の重さを問いたことは、周の王位を奪おうとする一種の恫喝であった。周の使者が強調している「天の命ずる所なり」は、周王城が「天下の中心」の洛陽を占めていることである。周の国力は衰えたとはいえ、天下の中心を占める政権は天命を有することは当時の常識のような考えであったので、楚荘王は兵を引かざるを得なかった。

歴史は繰り返し、弱くなってきた後漢の政権も同じような現象がみられた。後漢時代において、「なぜ和帝から衰弱した後漢が、1 世紀も維持できたか。天子が洛陽に住んでいたからである。物理的にも、心理的にも、高い城壁に囲まれた。官僚機構のなかにいた。聖俗を維持する、特殊な機構に守られた」と、大室幹雄は『桃源の夢想——古代中国の反劇場都市』の著作に「都市洛陽に守られる天子」という論がある。³⁰これも「天下の中心」の地位は王権の正当性を強調する裏付けになる。

胡阿祥は、政治や地理の面からすると、統一王朝、あるいは分裂時代に統一王朝を目指す王朝は、必ず中原を占め、必ず洛陽を占める理由を論ずる時は、「中原・洛陽がもっている「正統」という特質を重んずるからである」³¹と指摘している。前に述べた古代の「華夷思想」においては、「天」は宇宙万物の主宰者とされ、帝王は天の長男「天子」とされ、天子が行う「道」の倫理性・政治性が天上から観察され、しかるべき罰と恵みが下される。この天と政治の関係は「神権政治」から天命の説、天人合一説へ、と姿はいろいろ変えたが、「天下之中」というポジションは天子の立場を強化する重大な役割があると考えられる。

4. 3 文化の正統性を強調

「天下の中心」の位置も度々「文化の正統」として強調される。洛陽は後漢、魏、西晋まで、政治や文化の首善の区をもって自負していた。しかし、『晋書』卷六十五に「都の洛陽が陥落、中原士人の中に六、七割が長江の南へ避難した」との記載によると、「五胡乱華」の時代に大半以上の貴族や文化人は南へ移動した。即ち百年余りの時間に、洛陽は戦場になってしまい、文化中心ではなくなったのである。それから南北朝の時代において、北朝と南朝が文化の正統性を争う時、必ず頼ったのは洛陽の「天下の中心」の地位であった。

例えば『洛陽伽藍記』に記載された南北士人の文化の差を論争する例があり、それが典型的な例として今の時代でも南北文化の差異を論ずるときよく引用されている。³²南朝士人は「魏朝が盛んでも、やはり五胡という」と自慢したことに対して、北朝士人は「南朝はあくまで長江の左の偏った一隅にすぎない」と強く反論し、南朝の所在は大陸（中原）を離れることを暗示していた。それから南方は湿気や虫が多く、中和ならざる気候を指摘し、言葉も華音（後漢、魏晋の洛陽地域の言葉当時の正統はされている）に閩と楚の方言が混ざり、正統の発音ではなくなったという。つまり、北朝の士人は南朝の位置、気候、言語とも中心と正統から外れていると主張し、自分の文化の正統性を表明した。勿論、このような北朝文化の正統性についてのアピールは洛陽の「天下の中心」のイメージをなくしては成り立たない。

5. 洛陽の「天下の中心」としての影響

先秦時代において、洛陽の地は天下の中心を象徴していた。その後、洛陽以外に一時的に「天下の中心」と言われる場所も出てきたが、その意味と影響は洛陽に及ばない。このイメージは先秦時代以降のかなり長い間に続き、王朝の都を定める時の一要因にもなっている。正史に記載している文句を集め、附表を作成してみた。先秦時代から金までの歴代王朝は都を定める時、政治統治、軍事戦略、経済形勢、文化など要因以外に、洛陽は「天下の中心」としての地位もかなり意識されていたことが分かる。

中国の版図の拡大や変化によって、洛陽は地理的な中心地位を失いつつ、戦争、外敵侵入が原因で、北宋以降、洛陽の文化的な中心地位も失った。其の為、先

秦時代以降、特に近世以来、洛陽は事実上の「天下の中心」より、歴史的意味上の追憶となり、イメージに過ぎない。特に南宋以降、洛陽は中国歴史の中心舞台から降り、「天下の中心」というイメージも次第に薄くなってきた。

しかし、その名残は残っている。例えば、2010年、嵩山少林寺及び登封市の史跡群は「天地の中心」として世界遺産リストに登録された。嵩山は、前文引用した古文のように、洛陽の天下の中心の地位の影響によって、昔から五岳（中国古来の五大名山の総称）の「中岳」と呼ばれている。登封市は昔から洛陽の所轄する地域（1949年から始めて鄭州市に管轄され）であり、その周公測景台は、周公が天地の中心を定める業績を偲ぶ形で723年に設置されたものである。いずれも洛陽と直接関係している。

また、洛陽地域の庶民の日常生活にかつての「天下の中心」の影響が見られる。例えば、当地方言の中に出る頻度が最も高い言葉の一つは「中」という言葉である。「中」は普通の「中央、中心、真ん中」以外、「はい、素晴らしい、許可する、承知する、それでは」など意味として幅広く使われている。これは洛陽、ひいては河南省辺りの中原地域特有な現象であり、洛陽方言の特徴とも言える。現在「中」は当地住民の口癖になることは、長い間に「天下の中心」を象徴する地域ならでは文化現象であり、洛陽の風土から生まれたものと考えられる。

6. 終わりに

先秦時代において、洛陽は天下の中心を象徴するようになっていた。西周初期、洛邑で成周の建設はこのイメージの原点になる。「天下の中心」とされる理由として、地理環境と政治的意図がみられる。先秦時代において、洛陽は中原の核として、中国交通の要路であり、北と南、東と西の文化が重なりあう地であった。夏・殷・周三代がいずれも中原（洛陽盆地）をおさえて覇をとらえたことからわかるように、政治の要は交通と商業を握ることにあり、洛陽こそ国内はおろか遠く他世界に通ずる交通網のセンターに当たっていた。洛陽の地理位置は複合的な文化要素が重なることになり、自然に文化的な中心地にもなった。

これは天、地、人が調和した世界観の表れであり、古代中国の人々は「天下の中心」＝「天命」として理解し、その地の文明の先進性、王権の正当性及び文化の正統性を強調していた。洛陽を「天下の中心」とされるイメージは先秦時代に止まらず、中国の歴史全体に深い意味と影響がある。

表1：歴代王朝に洛陽の「天下の中心」のイメージ		
時代背景	正史の記録	出所
漢 漢高祖は都を洛陽から長安に遷都	「及成王即位，周公相焉，乃營洛邑，以爲此爲天下之中也，諸侯四方納貢職，道裏均矣」	『漢書』 卷 43 婁敬伝
新(前漢末) 王莽は新を建国、洛陽に遷都の予定を表明	「予以二月建寅之節行巡狩之禮……畢北巡狩之禮，即于土中居雒陽之都焉」	『漢書』 卷 99 王莽伝
五胡時代 王彌は洛陽に遷都と進める	「洛陽天下之中，山河四險之固，城池宮室無假營造，可徙平陽都之」	『晋書』 卷 100 王彌伝
東晋 桓温が北関し、洛陽に遷都と提案	「夫先王經始、玄聖宅心、画為九州、制為九服、内中区而内諸夏、誠以晷度自中」	『晋書』 卷 98 桓温伝
北魏 孝文帝は平城から洛陽に遷都	「伊洛中区、均天下所據、陛下制御華夏、輯平九服、蒼生聞此、応當大慶」	『魏書』 卷十九中 任城王元澄王伝
隋 隋煬帝大興城から洛陽に遷都	「然洛邑自古之都，王畿之内，天地之所合，陰陽之所和。」	『隋書』 卷 4 煬帝紀上
唐 唐太宗は洛陽宮を修繕	「朕以洛陽土中，朝貢道均，意欲便民，故使營之」	『資治通鑑』 卷 193 唐紀
武周 武則天は帝位に就くため、洛陽で礼制建築を築く	「夏四月、天枢成」張景岳 (1563-1640) 注：居陰陽升降之中，是爲天樞	『新唐書』 卷 89 則天武皇后伝
北宋 范仲淹は洛陽への遷都と進言	「洛陽險固，而汴爲四戰之地，太平宜居汴，即有事必居洛陽」	『宋史』 卷 314、 范仲淹伝
金 元の侵入で、金は洛陽を中都	「以河南路轉運司為都轉運，視中都，增置官吏」	『金史』 卷 16 本紀第 16

洛陽の文化表象は各時代においてそれぞれの特徴を呈しているが、いずれも決してただ一地域の都市文化の進展と変化ではなく、中国文化の流れの中核的な存在として看取できる。例えば後漢時代の「兩都賦」から、洛陽は礼儀道德の象徴になったことがわかる。³³その後の魏晋南北朝、隋唐、北宋時代においても、洛陽の文化表象はそれぞれ文化の融合、漢文化のアイデンティティ、儒学復興などの一連の変遷を経過していた。各時代の中国文化史の流れは濃縮して洛陽の文化表象に反映しており、詳しく検証する意味があるので、本稿はその第一歩となる。

¹例えば李久昌「天下之中与列朝都洛」（『河南社会科学 2007 年第 4 期』）、王克陵「西周時期“天下之中”的擇定与“王土”勘測」（『人大報刊複印資料（先秦、秦漢史）』1990 年第 5 期）、龔勝生「試論我国“天下之中”的歷史源流」（『華中師範大學學報（哲學社會科學版）』1994 年 1 月）等がある。

²岸本美緒『中国社会の歴史的展開』（東京：放送大学教育振興会、2007 年 4 月）、P24。

³斯波義信、浜口允子『中国の歴史と社会』（東京：放送大学教育振興会、1998 年 3 月）、P23。

⁴竹内康浩「洛陽出土伝世品青銅器研究（一）」（『東洋文化研究所紀要 138』1999 年 12 月）、P364。

⁵皮錫瑞『今文尚書考証』卷十八（北京：中華書局、1989 年 12 月）、P334。

⁶司馬遷『史記』周本紀第四、訳文は武田尾吉『史記国字解第一卷』（早稲田大学出版社、1929 年 10 月）、P139。

⁷同注 6、P142。

⁸佐原康夫「周礼と洛陽」館野和己編『古代都市とその形制』（奈良女子大学 COE プログラム、2007 年 8 月）、P31。

⁹気賀澤保規編『洛陽学国際シンポジウム報告論文集 東アジアにおける洛陽の位置』（東京：汲古書院、2011 年 3 月）、P30。

¹⁰稲畑耕一郎「中国古代文明と黄河」『月刊しにか』（大修館書店、2001 年第 1 号）、P30。

¹¹塩沢祐仁『千年帝都洛陽 その遺跡と人文・自然環境』（東京：雄山閣、2010 年 1 月）、P4。

¹²張其賢「「中国」與「天下」的概念探源」（台北：東吳政治學報 2009 年第 27 期）、P169-256。

¹³安部健夫『中国人の天下観念—政治思想史試論』（『元

代史の研究』東京：創文社、1972年3月）、P425-526。

¹⁴楊寬著、西嶋定生監訳「中国都城の起源と発展」（東京：学生社、1987年11月）、P59。

¹⁵呂不韋『呂氏春秋』審分覽（六）慎勢、訳は楠山春樹『呂氏春秋（中）』（東京：明治書院、1997年5月）、P578。

¹⁶これに関する先行研究が多く、伊藤道治「西周王朝と洛邑」（伊藤氏『中国古代国家の支配構造』中央公論社、1987年10月）、李学勤「成周建設論—「何尊」の銘文」（五井直弘編『中国の古代都市』汲古書院、1995年9月）、葛兆光『宅兹中国』（中華書局、2011年2月）などがある。

¹⁷『最古の中国』（北京：科学出版社、2009年8月）の作者、二里头遺跡考古学者の許広が二里头遺跡は最古の中国の区内に最古の大型都邑であることを指摘、洛陽盆地を中国とされる時代を更に古い夏の時代まで溯れると見ている。

¹⁸尾形勇等『中国の歴史 12』（東京：講談社、2005年11月）、P186。

¹⁹内藤虎次郎『内藤湖南全集』第一巻（東京：筑摩書房、1970年9月）、P22。

²⁰岸本美緒『中国社会の歴史的展開』（東京：放送大学教育振興会、2007年4月）、P15。

²¹司馬遷『史記』貨殖列伝第六十九、訳文は武田尾吉『史記国字解第八巻』（早稲田大学出版社、1929年10月）、P446。

²²司馬遷『史記』封禅書第六、訳文は武田尾吉『史記国字解第二巻』（早稲田大学出版社、1929年10月）、P467。

²³古代の歴史年代の空白を埋めることが目的に、中国の科学技術重点プロジェクトとして、1996年に約200人の学者が参加し、日食や月食の記録をもとに年月日を算定する天文学的手法や、王侯の墓をはじめとする遺跡の調査などの考古学的手法も取り入れて開始した夏商周断代工程のこと。

²⁴横堀克己「姿現した中国最古の王朝の都」『人民中国』（2005年2月号）

<http://www.peoplechina.com.cn/maindoc/html/200502/muci.htm>

²⁵横堀克己「空白が埋められていく中国古代史」『人民中国』（2005年2月号）

<http://www.peoplechina.com.cn/maindoc/html/200502/muci.htm>

²⁶同注1、P22。

²⁷川本芳昭『中国の歴史 5 中華の崩壊と拡大』（東京：講談社、2005年2月）、P20-21。

²⁸高田真治『漢詩大系 詩経』（東京：集英社、1975年6月）、P274。

²⁹『春秋左氏伝』宣公三年、訳文は竹内照夫『春秋左氏伝（上）』（集英社、1974年2月）、P456-457。

³⁰大室幹雄『桃源の夢想—古代中国の反劇場都市』（東京：三省堂、1984年1月）、P10-33。

³¹胡阿祥「天下之中及其正統意義」『文史知識』（2010年11月号）、P21-27。

³²原文は『洛陽伽藍記』巻二、王文進「北魏文士對南朝文化的二種態度」『南朝山水と長城想像』（台北：里仁書局、2008年6月）P369-370、王美秀「空間決定文化」『洛陽伽藍記的文化論述』（台北：里仁書局、2007年1月）P192-194などに引用された。

³³詳しくは拙作「後漢時代における洛陽の文化表象について—「兩都賦」解説を中心に」『汲古』（第61号、汲古書院、平成24年6月）、P71-76。

主な参考文献

安部健夫（1972）『中国人の天下観念—政治思想史試論』創文社

稲畑耕一郎（2001）「中国古代文明と黄河」『月刊しにか第1号』

気賀澤保規編（2011）『洛陽学国際シンポジウム報告論文集 東アジアにおける洛陽の位置』汲古書院

岸本美緒（2007）『中国社会の歴史的展開』放送大学教育振興会

胡阿祥（2010）「天下之中及其正統意義」『文史知識 11月号』竹内康浩（1999年）「洛陽出土伝世品青銅器研究（一）」『東洋文化研究所紀要 138』

武田尾吉（1929）『史記国字解第一巻』早稲田大学出版社

張其賢（2009）「「中国」與「天下」的概念探源」『東吳政治学報第27期』

董鑒泓（2004）『中国城市建設史』中國建築工業出版社

塩沢祐仁（2010）『千年帝都洛陽 その遺跡と人文・自然環境』雄山閣

斯波義信、浜口允子（1998）『中国の歴史と社会』放送大学教育振興会

楊寬著、西嶋定生監訳（1987）『中国都城の起源と発展』学生社

学 術 資 料

【研究ノート】

EU の環境リーダーシップと EU-ETS の航空業界適用

和達容子

EU Environmental Leadership and EU-ETS including aviation activities

Yoko WADACHI

Abstract

European Union has tried to take a leadership in the international environmental policy. It seeks a pro-environment position in international stages not only to solve environmental problems but also to give a normative image of green guardian and to maximize first mover advantage and increase the competitiveness of European industry. EU has various ways to influence the international policy formation, however the inclusion of aviation into the EU-ETS was opposed strongly by the third countries – US, China, Russia, Canada, Japan and etc, because it seemed to invade the sovereignty and distort the competitions in the air traffic market. After the long-heated argument, ICAO decided to begin a serious discussion to take measures to reduce CO₂ emissions from aircrafts by October of 2013 while EU froze the EU-ETS application to international flights to and from EU airports.

Key Words : Environmental Policy, Leadership, EU-ETS, ICAO, CO₂ emission

1. はじめに

近年の EU の課題として、国際社会において一つのアクターになること、すなわち国際社会において一つの勢力として存在感を示すことがあったのは疑いのないところであろう。5 億人市場となった EU は、その市場規模ゆえに世界経済における影響力を増し、国際問題への関与や対外的に EU を代表するポストの新設を行うなど、政治的な発言力へも強い関心を持ってきた¹。EU は、欧州統合が求めた「ヨーロッパの復興」を新たな次元において強化しているようであった。環境政策領域もその例に漏れない。

本稿は、EU が抱く環境リーダーシップへの意欲を踏まえながら、EU 環境政策とその対外的影響力について焦点を当て、特に EU の域内制度である排出量取引制度(EU-ETS) が航空業界へ対象を拡大した際に起きた議論を紹介する。今後予定している EU 環境対外行動の可能性と限界を考察する一助としたい。

2. EU は何故環境リーダーシップをとるのか

EU 環境政策は開始当初から対外行動を重視していたわけではなかった。環境問題を解決するため他の国際機関と協力していくべきことは第1次環境行動計画において明記していたが、EU は多数の環境レジームの一つにすぎないという認識であり、環境政策についても経済活動・貿易に影響を与えるものという点から強い関心を持っていた²。それが 1990 年頃を境に、EU 環境政策は対外的な働きかけを重視するようになる。域内環境ガバナンスに留まらず域外環境ガバナンスに貢献する、国際環境ガバナンスをリードする存在として、自らを位置付けるようになった。1990 年のダブリン欧州理事会では、国際社会において環境リーダーシップをとる決意を謳った『欧州環境宣言』を採択した³。

EU の環境対外行動の積極化の背景には、第1に、環境問題解決の必要性とその認識がある。明確な環境意識を持つ EU 諸機関とそれを支持する EU 市民

の存在が EU 環境行動の源であり、環境問題の解決とエコロジー的価値の追求は EU の使命となり、地球環境の悪化は当該政策の優先順位を押し上げた⁴。環境イシューの性質上、彼らの理想はしばしば域外国の不熱心さによって妨げられるため、周囲にも EU と同じ方向を向くよう働きかけることとなった。

その延長上に、EU は単なる問題解決以上の意義を見出していたと思われる。地球環境の劣化が深刻化し、市民の環境意識も成熟していく中で、世界が抱える問題の解決に貢献することは、EU 公共政策の正当性を人々に印象づけるだけでなく、EU 市民と国際社会の双方が EU の存在を肯定的に評価してくれるであろうことが期待できた。EU は、環境行動を通じ、国際社会における信用や評判・イメージといったものを作り上げることが出来た。環境政策は、目指すべき方向性やあるべき姿を語る「規範的パワーとしての EU」(東野 2010, Whitman 2011) という見方を例証する主要政策領域となっていく。

こうした EU 環境政策の位置付けの変化は、基本条約という最も重要な法において明記された。1992 年のマーストリヒト条約では、「地域的または世界的な環境問題を扱う国際的段階での措置を促進すること」(欧州共同体を設立する条約第 130r 条第 1 項) を EU 環境政策の目的の一つとして加え、国際環境政策に対する EU の主導意欲をより鮮明にした。環境政策の重視、国際環境ガバナンス改善への貢献および国際的リーダーシップ獲得意欲が集約された一文である。2007 年のリスボン条約においては、「地域的または世界的規模の環境問題に対処するための措置、とくに気候変動と闘う措置の促進」(欧州連合機能条約第 191 条第 1 項) とし、特定の問題を取り上げている。

EU 環境対外行動の積極化の背景として考えられるのは、第 3 に、単なる環境問題解決に留まらない、それ以外の実質的利益の獲得である。すぐに思い浮かぶのは経済的利益であろう。

1996 年のアムステルダム条約において新たに加えられた環境統合原則が示すように⁵、環境イシューはあらゆる政策と関連しており、とりわけ経済と環境の密接な関係は持続可能な発展にとって核心的な課題を提示している。馴染みのある表現を使えば「厳格な環境規制が経済活動コストを上げる」や「経済活動の活発化が環境を悪化させる」といった環境 vs. 経済の構図を解消しなければならないという課題である。EU は、経済成長イコール環境悪化

という図式は断ち切らなければならない(decoupling)と度々発言し⁶、環境対策こそが利益になるのだという言説を打ち出し、持続可能な発展や環境対策に対する前向きなイメージの定着に努めてきた。

こうした環境と経済の両立という考え方に則って対外行動が展開される時、いわゆる国際競争力の問題と環境イシューの強いリンケージが考えられる。2001 年の『持続可能な発展戦略』、2002 年の『第 6 次環境行動計画』、2006 年の『第 2 次持続可能な発展戦略』といった一連の文書では、環境対策が組み込まれた経済活動や経済と環境の一体化の重要性を強調し、低炭素社会を実現する新たな試みや技術革新・投資を促した。このような持続可能な発展は、新しい雇用を生み出し、世界が求めている環境配慮は EU 経済のセールスポイントとなり、EU の国際競争力を上げるという立場をとるのである。

上記の文書は比較的抑制的な記述であるが、経済・通商分野から出された文書では、より明確な形で環境イシューと経済戦略との関係が語られてきた。例えば 2011 年の『欧州標準のための戦略ビジョン』。欧州委員会企業・産業 (Enterprise and Industry) 総局から提出された当該文書では、先行者利得 (first mover advantage) という言葉を用いて、国際標準化 (standardization) 作業を制する重要性が改めて強調されていた。

ヨーロッパがイノベーションを主導する新しい分野では、製品であろうとサービスであろうと技術であろうと—例えば電気自動車、セキュリティ、エネルギー効率、スマートグリッドなど—、欧州標準を他に先駆けて創出し、これを国際標準として主張していくことが死活的に重要である。そうすることで先行者利得を最大化し、ヨーロッパ産業の競争力を増強していくことが出来るだろう。

(European Commission 2011b, pp.2-3)。

電気自動車、エネルギー効率、スマートグリッドと来れば、気候変動対策と言い換えることができる。かつて欧州委員会はヨーロッパの正当な目的と合致しない国際標準は受け入れられないと明言し、そこにエコロジー価値が含まれていたことを考えあわせると、EU にとっての国際標準化作業は自らの価値観と国際競争力を高める主戦場と位置付けら

れる。環境対策に役立つ先進的環境技術を EU で確立することは、その標準化をめぐる新しい国際競争の勝利を引き寄せ、ひいてはヨーロッパ産業の競争力強化に結び付くと考えるのである。EU の環境重視を国際競争力の点から懸念する経済界を説得する回答にもなっているだろう。

EU が環境の視点から世界を語る時、常に「世界への貢献」が強調されてきた。EU 環境政策を充実させ、その経験をもとに国際交渉にリーダーシップをとり、途上国には問題解決の援助をして、グローバル環境ガバナンスの改善に貢献する—といった文言に終始してきた。実際、環境政策は長らく問題解決の必要性や規範的価値という点から EU 市民の支持を受けており、環境政策とは一般的にそのようなイメージで捉えられてきている。しかし、その政策にもう一つの実益が盛り込まれるとき、EU 環境政策の正当性はより広く域内から支持されるはずである。

以上のように、EU は環境 이슈と経済 이슈の関係性を認識し、主に 3 つの場面でリーダーシップを追求してきた。国際環境条約の採択に熱心になる場合、域内で先行した厳格な環境規制が国際競争力低下を生じさせないようにするという産業界への配慮が原動力になっていることがあった。WTO や ISO など経済活動に係る国際ルール・規格に自らの思惑を盛り込んでいくことによって⁷、先行者利得を利用した国際競争力強化を目指していた。対外活動を要さずとも、域内環境規制として確立されたものを EU 市場で経済活動する域外企業に対し遵守させることによって、EU 制度を域外へ事実上強制し、その影響力を及ぼすこともあった⁸。EU 市場の大きさは、それ自体が魅力となって多くの企業や国家を引きつけるとともに、市場で活動する者を対象とする EU 環境政策の影響力をも増加させるのである。EU の主導する先進的な環境措置や規格の採択を通じて、経済と表裏一体と認識された環境分野で国際社会をリードすることは、EU にとって理想を語るだけではない意味がある。

加えて、EU 内で環境保護のための制度を確立・普及するまでには域内関係者の労力と時間という多大なコストが支払われており、新たに設立される国際制度の下で既存の EU 制度が引き続き有効なのか、国際制度に従って域内制度を作り換えなければならないのかによって、EU の負担は大きく異なってくる。EU は制度整備に伴う負担の軽減、あるいは

は制度上の先行者利得という点からも、国際制度の確立に強い関心を持っているのである(和達 2011)。

こうして「EU が環境でリーダーシップをとる」ことは、問題に対しいち早く対策を確立し、国際環境レジームに EU のエコロジー的価値観や関連域内制度を薦めるといった基本的対応を定着させた。

3. EU 排出量取引制度の航空業界への適用

EU の環境政策の拡大がその規範的意味ではなく、域外国の経済的利益を脅かす一方的施策として受け取られ、域外国から拒否されることがある。EU の環境改善・保全への強い意気込みにも関わらず、それを実現する手法が域外国との軋轢を生んでいく最近の例として、EU 排出量取引制度 (EU-ETS) の航空業界への適用が挙げられる。

3. 1. EU-ETS の導入と発展

EU は、当初排出量取引の導入に懐疑的であった。一部では当該制度に内在する反道義的要素—二酸化炭素発生源からの削減努力を怠っても金銭で排出枠を購入することが出来る制度と見る—に反発する意見も強かった。しかし、京都議定書によって排出量取引が国際的制度として認められると、さまざま EU 域内で EU-ETS を立ち上げ、気候変動対策の中心として位置づけた⁹。費用対効果の高い排出削減方法を提供するだけでなく、企業が域外国での排出削減プロジェクトに投資する更なるインセンティブを作り出すものと謳ったのである。EU-ETS が成功すれば、当時京都議定書から離脱していた米国へ復帰を促す効果的なアピールになることも期待された。

EU-ETS は以下の 6 つの基本原則に基づいて設計された。当初から世界および他国の排出量取引制度とのつながりを強く意識したシステムであったことは明らかである¹⁰。

第 1 フェーズは 2005 年から開始された。ここでは試行期間としての色彩が強く、無料で割り当てられた排出枠が過剰になる反省があった。2008 年から 12 年までの第 2 フェーズも景気後退の煽りで排出が減り、炭素価格が十分に高くならなかった。一方で、2008 年からアイスランド、ノルウェー、リヒテンシュタインが参加し、2012 年からは航空機からの排出が EU-ETS の対象になった。

- キャップ・アンド・トレード方式である。
- 当初は大規模産業排出者が排出する二酸化炭素を重点対象とする。
- 同制度は段階的に導入され、定期的な見直しと他の排出ガスおよびセクターへ拡大が検討される。
- 排出枠の割り当て計画は、一定期間ごとに決定する。
- 強力な遵守制度を含む。
- 市場は EU を範囲とするが、CDM および JI の利用を通じて世界の他地域でも排出量削減の機会を開拓し、第 3 国の同種の制度とのリンクをもたらす。

航空機に対する措置は、長らく EU 内で検討されてきたもので、2008 年に採択された指令によって導入が決まった¹¹。2012 年から、EU 域内の空港を離発着するすべての航空機へ EU-ETS を適用するものである。2012 年は 2004 年から 2006 年の EU 発着便の二酸化炭素年平均総排出量の 97%、2013 年からは 95%の排出に抑えることを目指すとした。すべての航空会社は 2010 年の実績に基づき排出枠を割り当てられる。割り当ての 85%は無料で割り当てられるが、15%はオークション購入となる。適用除外となるケースもあり、科学調査、救助・消火機、小規模航空会社などが挙げられている。ルールを守らなければ、制裁金の対象となり、悪質な場合は航行禁止などの措置を受けることもあり得る。同様のシステムを有する域外国からの便については、当該措置から免除することがあるとした¹²。

第 3 フェーズは 2013 年から 2020 年の期間となる。ここで大きな改革が行われることとなり、その内容は 2009 年に合意された¹³。主な変更点は、今までの加盟国に代わり EU レベルで単一の排出上限が設定されること、排出枠の 40%以上がオークションとなり徐々にその割合が拡大されること、割り当て分については EU レベルでの排出パフォーマンス・ベンチマークに基づいたルールが適用されること、規制対象として新たなセクターと対象ガスが含まれること、であった。

2013 年にはクロアチアが EU-ETS に参加し、EU-ETS は 27 の EU 加盟国と 4 つの域外国の制度となった¹⁴。電力やエネルギー多消費型産業の 11000 を超える事業所と 30 カ国を行きかうフライトが規制対象となって、EU における温室効果ガス排出の 45%をカバーしている。当初から意識されていた世界の排出量取引の中心となるという目論見は、オーストラリアなど他地域の排出量取引システムともリンクすることによって前進している¹⁵。第 3 フェーズ開始に当たっての改正は、EU-ETS の次なるステージであるとともに、国際社会の気候変動対策

を視野に入れたものであることは疑いのないところである。

3. 2. ICAO と航空機からの二酸化炭素排出規制

民間航空機からの二酸化炭素排出量は全当該排出量の 2%を占めている。今後も航空輸送のさらなる成長が見込まれることから、航空機からの排出規制は気候変動対策および航空業界の課題である。それぞれの国際的な枠組みが問題を認識し始める中、1992 年に気候変動枠組み条約が採択され、1997 年に採択された京都議定書では「附属書 I に掲げる締約国は、国際民間航空機関及び国際海事機関を通じて活動することにより、航空機用及び船舶用の燃料からの温室効果ガス（モントリオール議定書によって規制されているものを除く）の排出の抑制または削減を追求する。」（第 2 条第 2 項）という条文が盛り込まれた¹⁶。

しかし、国際民間航空機関（ICAO）による対策はなかなか進まなかった。ICAO の目的—「国際民間航空が安全に且つ整然と発達するように」「国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて確立されて健全かつ経済的に運営されるように」—にとって気候変動対策は核心的な部分を占めるものではなかった。ICAO の決定は、航空業界内部の公平性や他の運輸形態との関係から、経済性に大きく配慮する必要があった。さらに、気候変動対策としての排出削減措置は、京都議定書における「共通だが差異ある責任」を根拠にした途上国の強い反発を招いた。締約国の非差別的な取り扱いの原則を尊重する民間航空業界のための ICAO と、気候変動レジームを支える気候変動枠組み条約および京都議定書は、相容れない原則を掲げていたのである（田中 2008, 日原 2009）。

それでも、2004 年の ICAO 第 35 回総会において、温暖化対策としての自主的取組み、排ガス課金、排出量取引に関する費用対効果の評価などに取り組むことを決め、排出量取引については、その後タスクフォースが中心となって、締約国が自国の制度に国

際航空を組み込む際のガイダンスが検討されることになった。そこで最大の争点となっていたのが、排出量取引適用の地理的範囲 (geographical scope) である (山口 2007)。自国の排出量取引制度は、国外の運航者に等しく適用されるべきと主張する EU に対し、米国、日本、オーストラリア等は、当該制度は相互に合意された範囲で適用されるべきであるとした。2007 年の第 36 回総会においても、この見解の差が解消されることは無かった¹⁷。

一方、欧州委員会は 2006 年に EU-ETS の航空業界適用を含む指令案を提出、EU は議論の末 2008 年に当該指令を採択し、先陣を切って航空機からの二酸化炭素排出削減を進める姿勢を見せた。と同時に、「その究極の目的は航空機からの排出削減を実現する効果的なグローバルの合意であり、グローバルスキームとの対話は継続していく」ことを強調し¹⁸、国際社会が早期に相当の合意に至ることが望ましいという考えも示していた。しかし、EU-ETS に対する域外国の反応は悪く、米国は拘束力のある排出規制そのものに否定的であり、ICAO での交渉を優先させるべきであるという立場をとっていた。

10 年以上の議論を経ても具体的措置を講じられない ICAO であったが、その後注目すべき前進を見せた。2009 年のハイレベル会合を受け、2010 年 10 月の第 37 回総会において、気候変動に関する決議 A37-19 を採択したのである¹⁹。燃料効率について、世界平均で毎年 2% ずつ改善していくことを決議した。炭素ガス排出削減目標については、グローバル目標として 2020 年以降、純排出量を同レベルに保つこととした。経済的手法に関しては、ガイドラインについて合意し、グローバルなスキームを検討していくことになった。締約国は上記目標などを達成するための行動計画の提出を求められるが、一定基準以下の小規模輸送量の国は、この義務から免れ自主ベースの参加となる。また、途上国による措置を支援する技術・財政支援にも言及した²⁰。

一方、決議では、特定の国や地域が上記排出削減目標で 2020 年以前により大胆なイニシアティブをとることも認められた。「市場ベースの措置 (market-based measures: MBMs) のデザインおよび実行のための原則 (guiding principle)」に EU-ETS と対立する要素はなかった²¹。しかしながら、これは、米国などの ICAO 締約国から求められていた相互合意と関連付けられたものではなく、従来の適用範囲の議論に決着がついたわけではなかった²²。ICAO は、EU-ETS のような市場ベースの手段の重要性について認めな

がら、自らが排出削減に寄与する排出量取引の枠組みを提供することも、強制力を伴う何らかの排出規制を決定することもなかったのである。

会議を終えた欧州委員会運輸担当カラス委員は「この合意は、政治的意思を持ち一つの声で発言するとき我々は意義ある結果を得られることを示している」と語った。同じく欧州委員会気候変動担当のヘデゴー委員は、ICAO が排出上限を設ける必要性について認めたことを歓迎し、「EU が望んでいるものほど野心的な目標ではないが、ICAO は 2020 年以前により野心的な措置をとることを認めている」ことを指摘した²³。

3. 3. 域外国の抵抗と EU の対応

2008 年の EU 指令に関し、米国とカナダの航空会社および業界団体は訴訟を起こした。EU の措置は航空会社に負担を押し付ける一方的な措置であり、当該措置が各国の主権を侵害し、シカゴ協定、京都議定書、特に燃料消費に対する課税の一種であるという点からはオープンスカイ協定違反であるとして英国で訴訟を起こし、そこから先決裁定が求められることによって、欧州司法裁判所が当該措置の違法性に判断を下すこととなった²⁴。

2011 年 12 月 21 日、欧州司法裁判所が下した判決は、国際法上も EU 法上も EU-ETS に問題はないというものであった²⁵。それ以前に法務官 (advocate general) より出された見解も違法性を否定しており²⁶、この結果はある程度予想されたものであった。EU-ETS の措置を支持する欧州委員会気候変動担当総局、欧州議会、環境 NGO 等は、法的保証を得て満足の見解を表明した²⁷。

しかし、その後も域外国の抵抗は収まることなく、中国当局が自国航空会社へ EU-ETS へ応じないよう通達を出したり²⁸、他の国も措置の撤回を求めたり対抗措置をとろうとしていることが伝えられると²⁹、EU 側は、ICAO での解決を望んでいること、EU 措置は法的・環境的正当性があること、EU-ETS による負担はそれほど大きくなく相当の措置が域外国によってとられれば義務の免除もあり得ることを重ねて説明した。しかし、ICAO で適切な措置が取られないのであれば EU-ETS 継続に変わりないことを付け加えることも忘れなかった³⁰。

EU 内では、EU 法の採択によって欧州委員会気候変動総局の方針は EU の決定となっていたが、当該措置に懸念を表明する人々もいた。ヨーロッパの航空業界は ICAO で解決が図られることを望んでいた³¹。

国際航空運送協会（IATA）のタイラー事務局長は「一方的で国境を越えたこのアプローチの意図せざる結果は、これを主権への攻撃だと見なす国家にとって市場を混乱させる以上のことになっている」と語り、ヨーロッパのエアラインにとっても乗り入れ禁止などの厳しい報復措置に直面するおそれがあり、域外エアラインにとっても自国とEU法のはざままで悩ましい状況にあることを懸念した³²。

政治からの注文もあった。2012年4月5日、フランスのフィロン首相はバローゾ欧州委員会委員長への公開書簡において域外国から受けるかもしれない報復措置に懸念を表明した。航空機からの排出削減が重要であることを認めつつも、中国がエアバス機の大量注文をキャンセル若しくは保留とするのではないかというビジネスリーダー達の懸念に言及し、双方が受け入れ可能な解決策を探る努力を求めたのである。同年3月12日には、エアバス社と8つの航空会社がキャメロン首相、フィロン首相、メルケル首相、ラホイ首相に対し、ETS問題が中国やその他域外国との貿易紛争にエスカレートしないよう措置を求めていた³³。

米国もEU-ETS反対のさらなる動きを見せた。2012年7月31日、米国上院通商委員会は米国運輸当局が自国エアラインにEU-ETSを含むEU気候変動規制に従わないよう命じることを許可したのである³⁴。EU側はこの決定を憂慮したが、7月31日・8月1日にワシントンで開催されたEU-ETSに反対する域外17カ国による会合では「EU-ETSには強く反対するが、引き続きICAOでの解決を図る」との結論に落ち着き、事態のエスカレーションは避けられた³⁵。

EU域外国にとってEU-ETSの一方的措置は受け入れがたいことである。しかし、気候変動対策は必要であり、航空機からの排出規制はいずれ取り組まなければいけない課題である。航空行政および航空業界にとってICAOは確固たる枠組みであり、ICAOを無視して各国がバラバラな措置をとり出すことはICAOの恩恵を受けてきた国々にとって望ましいことではない。一方、EUにとって域外国による報復措置は現実のものとなっており、一部のEU加盟国からは「このまま指令を適用して域外に制裁を課す事態となれば、さらに報復が拡大するのではないか。制裁実施は回避した方がよいのではないか。」という意見が出ていた³⁶。

こうしたやり取りが続く2012年11月、欧州委員会気候変動担当ヘデゴー委員は「時計を止める

(stopping the clocks)」ことを発表した。ICAOにおいて航空機からの二酸化炭素排出削減のためのグローバルな解決策が合意されることを期待し、2013年秋の第38回ICAO総会まで非EU加盟国離発着の国際航空へのEU-ETS適用を凍結すると決めたのである。モニタリングと報告の義務も猶予される。ただし、もし2013年秋に合意が成立しなければ、EU-ETSは元のまま適用されることになるとのことであった。

2012年11月9日のICAO理事会では、航空機からの二酸化炭素排出削減について、ハイレベル政策グループを直ちに立ち上げること、市場ベースのメカニズム（Market Based Mechanism）の3つの選択肢を1つに絞ること、グローバルなMBMに合意する必要があると明確な言及があったことに合意した。ヘデゴー委員は、ICAOにおける議論の進展を考慮し、交渉に前向きな雰囲気を作ろうと27加盟国との電話会議で上記の一時中断を勧告したのだった。ヘデゴー委員は、11月12日、今後の交渉進展に強い期待を表明し、「私たちはこの機会の窓、絶好のチャンスを創出した…EUは今後十分に関与し、ICAOのリーダーシップとともに連携して作業していく」と語った³⁷。

ヘデゴー委員の発表は、域外国のEU-ETSに対する激しい反発をなだめ、ICAOでの交渉をより強く促すものであった。域外国は、もはやEU-ETSに隠れて排出削減問題から逃げることはできない。しかし、EUにとって良い結果をもたらすのかどうか不安は残っていた。今後ICAOが実効性ある結論を出すのかどうかは定かでない。また、適用猶予はEUと域外国間のフライトに対してであって、EU域内のフライトはEU-ETSの下で有効とされるだろうとのことであった。もしICAOが2013年秋までに結論を出せないのであれば、欧州委員会の説明によれば猶予期間の遡及効果は無いことから、2012年分のEU域外排出については義務が生じないことになる³⁸。

今回の変更は、域内の公式手続きによって承認されなければならない。欧州議会はこの変更を概ね認めていたが、「寛大になり過ぎるべきではなく、航空市場をできるだけ乱すことのないようにしなければならない」との議員発言があった。そこは欧州地域エアライン協会（European regions airline association: ERA）やIATAが関心を持っていた点であり、彼等は「EU-ETSが全フライトの3分の2だけに適用される」ことを残念に思っていた。また、欧州エアライン

協会 (Association of European Airlines: AEA) は、欧州委員会の発表によって域外国からの報復措置から解放されるであろうことに安堵するコメントを出した³⁹。

EU が先行して航空機への EU-ETS 適用に踏み切ったのには、自らの気候変動対策を前進させる、ICAO の対策を促す、気候変動枠組み条約締約国会議の交渉でイニシアティブをとる、今後の気候変動対策に主導権をとるといった EU 側の意図が込められていたと考えられる。EU は、EU-ETS を使って世界へ問題提議し、航空機からの二酸化炭素排出規制を扱うべき ICAO に圧力を掛け続けた。その過程で度々発した気候変動を止めたいという思いは偽らざるところであり、EU-ETS そのものの目的も露骨な経済戦略とは距離を置くが、域外国による反発は避けられなかった。しかし、ICAO が相当の措置をとるよう決定すれば、世界中の航空会社は共通のルールの下で等しく排出削減しながら活動することになり、世界の気候変動政策は一步前進することになるのである。

4. 結語にかえて

EU の対外環境行動は様々な場に及び、多様なアプローチによってリーダーシップ獲得が試みられてきた。EU-ETS によって航空機からの二酸化炭素排出削減に端緒を開こうとする試みは、EU 独自の制度が域外国およびその航空会社に一方的に効力を及ぼす点で大きな抵抗を生み、EU と域外国間の国際航空への EU-ETS 適用を一時中断して ICAO での話し合いを待つこととなった。問題となる国際的枠組において EU 加盟国の占める割合が高い場合、EU はかなりの影響力を持って国際機関の結論を導くことが期待できるが、ICAO の規模は大きく、米国や中国を始めとする有力国の存在は大きい。今後 ICAO が合意する規制内容が EU の望むようになるかどうか定かではない。しかし、EU が域内政策を先行させ、ICAO への問題提議やグローバルシステムの提唱者の役割を果たしてきたことは確かである。問題解決を迫り、親環境派の面目を保っている。

EU は過去にもこうした試みを繰り返している。京都議定書の下で ICAO 同様温室効果ガスの排出削減を求められた国際海事機関 (IMO) に対して、IMO で相当の措置が合意されないのであれば EU は独自の規制を実行していくと発言していた (Oberthür

2003)。しかし、こうした一方的な措置が EU 産業に相対的な不利を与えるようであれば、EU が単独実行へ踏み出すことは難しい。ICAO に対する EU の働き掛けも厳しい状況下で行われており、EU による国際社会への影響は長期的には認められても、短期的には限定的なものにとどまっている。

ICAO はどうすれば次の一步を踏み出せるのであろうか。かつて Oberthür は 3 つの可能性を挙げていた (Oberthür 2006)。一つは、気候変動レジームからの圧力である。二つ目は、個々の国による国内政策の実行である。より多くの国が確実な政策実行や先進的措置の採用に取り組みれば、ICAO が効果的な行動をとる意思と能力は高まるだろう。3 つ目は、ICAO 自身の学習である。二酸化炭素排出削減が重要課題であり、自らの組織目的と両立することを認識することである。気候変動レジームにおける先進国対途上国の対立が重く押し掛かる今、第 2 点目が試されており、それは EU のリーダーシップが試されているということでもある。

〈注〉

¹ 2009年に発効したリスボン条約により、EUの対外行動をつかさどる欧州対外行動庁（EEAS）が設立された。その指揮を執るEU外務・安全保障政策上級代表や欧州理事会議長はEUを対外的に代表する新しいポストである。

² *Official Journal of the European Communities* C 112, 20.12.1973.

³ *Bulletin Quotidien Europe*, Document, 27.6.1990.

⁴ 当事者も研究者もおおむねこのような見方で共通している（和達 2009, European Commission 2011a and 2008, Jordan 2005, Knill 2007, Wallace 2010）。

⁵ 「環境保護の要請は、第3条に定める共同体の政策および活動の定義と実施の中に、特に持続可能な発展の促進のために取り入れられなければならない」（欧州共同体を設立する条約第6条）

⁶ 第6次環境行動計画には次のような一文がある。The Programme constitutes a framework for the Community's environmental policy during the period of the Programme with the aim of ..., and of achieving a decoupling between environmental pressures and economic growth. (*Official Journal of the European Union*, L 242, 10.9.2002, p.3.)

⁷ 国際経済ルール・規格の形成に関する戦略性については、日本経済の視点から論じられている著作からもその重要性を知ることが出来る（遠藤 2008, 坂村 2005, 奈良 2004, 渡部 2001）。

⁸ 例えば、製品の設計・製造・廃棄に関わるEU法は製造業にとって重大な影響を持つ。ELV指令（2000年）、RoHS指令（2002年）、WEEE指令（2002年）、EuP指令（2005年）、REACH規則（2006年）は、日本企業に少なからず影響を与える（市川 2006）。

⁹ Directive 2003/87/EC.

¹⁰ 欧州委員会『EU排出権取引制度』2005年。

¹¹ Directive 2008/101/EC amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community, *Official Journal of the European Union*, L 8, 13.1.2009.

¹² *Bulletin of the European Union*, 10-2008.

¹³ Directive 2009/29/EC.

¹⁴ クロアチアは、2013年7月より28番目の加盟国となったが、EU-ETSの航空機への適用は2014年まででない。

¹⁵ 指令2003/87/EC第25条は、京都議定書を批准した全ての先進国における排出権取引システムとのリンクに合意している。2004年にはいわゆる”Linking Directive”（Directive 2004/101/EC）が採択された。”Australia and European Commission agree on path way towards fully linking emissions trading systems”, IP/12/916, 28/08/2012.

¹⁶ 国境を行きかう国際航空からの排出削減については、途上国の削減義務との関係から、京都議定書で直接的に規制することは避けられ、国ごとの削減目標の対象外とされた。

¹⁷ 締約国の取引制度に他の締約国の国際航空を適用する場合には、当該締約国同士の相互合意が必要との趣旨の決議（Appendix L to Resolution A36-22）に対し、EU加盟国は留保の立場を表明していた。

¹⁸ “EU leadership in tackling aviation emissions - Side-event on Aviation in the European Union Emissions Trading System by Stavros Dimas”, SPEECH/08/705, 11/12/2008.

¹⁹ 第36回総会以降、「国際航空と気候変動に係るグループ（GIACC）」を設置し、行動プログラム（Programme of Action）の策定が進められた。当該プログラムは、2009年に開催された「国際航空と気候変動に関するハイレベル会合」により承認された（清水 2010, 山口 2011）。

²⁰ *Bulletin Quotidien Europe*, 12.10.2010.

²¹ 決議には、一部締約国から其々の留保が付けられた。

²² “Breakthrough in Climate Change talks at UN Aviation Body”, MEMO/10/482, 9/10/2010.

²³ *Bulletin Quotidien Europe*, 12.10.2010.

²⁴ Court of Justice of the European Union, PRESS RELEASE, no139/11, 21/12/2011.

²⁵ Court of Justice of European Union, “Judgement of the Court of 21 December 2011”, Case C-366/10, 2011.

²⁶ *Bulletin Quotidien Europe*, 7.10.2011.

²⁷ *Bulletin Quotidien Europe*, 22.12.2011.

²⁸ *Bulletin Quotidien Europe*, 7.2.2012.

²⁹ *Bulletin Quotidien Europe*, 23.2.2012.

³⁰ *Bulletin Quotidien Europe*, 21.2.2012.

³¹ *Bulletin Quotidien Europe*, 4.10.2011. 22.12.2011.

³² *Bulletin Quotidien Europe*, 8.2.2012.

³³ *Bulletin Quotidien Europe*, 13.3.2012.

³⁴ *Bulletin Quotidien Europe*, 2.8.2012.

³⁵ 「国際航空分野における温室効果ガス削減に関するワシントン会合」

http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kankyoo/kiko/onshitugasu_1208.html viewed on 4.6.2013. オーストラリア、ブラジル、カナダ、チリ、中国、コロンビア、インド、日本、韓国、メキシコ、ナイジェリア、ロシア、サウジ、シンガポール、南アフリカ、UAE、米国の17カ国が出席した。

³⁶ *Bulletin Quotidien Europe*, 13.9.2012.

³⁷ ”Stopping the clock of ETS and aviation emissions following last week's International Civil Aviation Organisation (ICAO) Council”, MEMO/12/854, 12/11/2012. *Bulletin Quotidien Europe*, 13.11.2012.

³⁸ *Bulletin Quotidien Europe*, 14.11.2012.

³⁹ *Ibid.*

 <主要参考文献・資料>

- 市川芳明（編）（2006）『EuP 指令入門—エコデザインマネジメントの実践に向けて』産業環境管理協会
- 遠藤乾（編）（2008）『グローバル・ガバナンスの最前線』東信堂
- 坂村健（2005）『グローバルスタンダードと国家戦略』NTT 出版
- 清水哲（2010）「ICAO/CAEP の動向—国際航空と気候変動」『航空環境研究』14
- 田中鉄也（2008）「ICAO/CAEP の動向—国際航空分野の地球環境問題に係る動向について」『航空環境研究』12
- 奈良好啓（2004）『国際標準化入門』日本規格協会
- 東野篤子（2010）「「規範のパワー」としての EU をめぐる研究動向についての一考察」森井裕一編『地域統合とグローバル秩序—ヨーロッパと日本・アジア—』信山社
- 日原勝也・岡野まさ子・鈴木真二（2009）「国際民間航空と地球環境問題—ICAO における最近の議論と今後について」『日本航空宇宙学会誌』第 57 巻第 670 号
- 山口勝弘（2011）「ICAO/CAEP の動向—国際航空と気候変動」『航空環境研究』15
- 山口勝弘（2007）「航空分野の地球温暖化問題」『航空環境研究』11
- 渡部福太郎・中北徹（編）（2001）『世界標準の形成と戦略—デジュール・スタンダードの分析』日本国際問題研究所
- 和達容子（2011）「多様性と統合の EU 環境政策—EU・加盟国関係を中心にみた試論—」『法学研究』第 84 巻第 1 号
- 和達容子（2009）「EU 環境政策の政策決定過程と加盟国の役割」『環境情報科学』38-1.
- Abeyratne, Ruwantissa (2002), “ICAO: Some Recent Developments in Aviation and Environmental Protection Regulation” , *Environmental policy and law*, 32(1).
- European Commission (2011a), “Climate Change” , *Special Eurobarometer* 372.
- European Commission (2011b), “A Strategic Vision for European standards: Moving forward to Enhance and Accelerate the Sustainable Growth of the European Economy by 2020” , *COM(2011)311*.
- European Commission (2008), “Attitudes of European citizens towards the environment” , *Special Eurobarometer* 295.
- Jordan, Andrew(ed.) (2005), *Environmental Policy in the EU- Actors, institutions and processes*, Second edition, Earthscan.
- Knull, Christoph and Liefferink, Duncan (2007), *Environmental Politics in the European Union*, Manchester University Press.
- Oberthür, Sebastian (2006), “The Climate Change Regime: Interactions with ICAO, IMO, and the EU Burden-Sharing Agreement” , Oberthür, Sebastian and Gehring, Thomas (eds.), *Institutional Interaction in Global Environmental Governance- Synergy and Conflict among International and EU Policies*, MIT Press.
- Oberthür, Sebastian (2003), “Institutional interaction to address greenhouse gas emissions from international transport: ICAO, IMO and the Kyoto Protocol” , *Climate Policy*, 3.
- Petersen, Malte (2008), “The Legality of the EU’s Stand-Alone Approach to the Climate Impact of Aviation: The Express Role Given to the ICAO by the Kyoto Protocol” , *Review of European Community & International Environmental Law*, 17(2).
- Wallace, Helen, Pollack, Mark A. and Young, Alasdair R.(eds.) (2010), *Policy-Making in the European Union*, Sixth edition, Oxford University Press.
- Whitman, Richard G.(2011), *Normative Power Europe-Empirical and Theoretical Perspective*, Palgrave Macmillan.

○長崎大学環境科学部総合環境研究刊行内規

平成 23 年 2 月 16 日
教 授 会 決 定

(趣旨)

第 1 条 この内規は、『総合環境研究』（以下「紀要」という。）の刊行を円滑にするため、必要な事項を定めるものとする。

(名称)

第 2 条 紀要は、和文では『総合環境研究』、英文では『JOURNAL OF ENVIRONMENTAL STUDIES, NAGASAKI UNIVERSITY』と称する。

(掲載論文)

第 3 条 紀要に掲載することができるものは、学術論文及び学術資料（研究ノート・翻訳・翻刻・目録・図録・年譜・註釈・研究資料等）とし、いずれも未発表のものに限る。

「学術論文」は、環境科学に関する独創的研究の論文で、それ自身独立して価値ある結論あるいは事実を含むものとする。

(紀要の刊行回数)

第 4 条 紀要は、原則として、年 2 回刊行する。

2 各年度における紀要は、同一の「巻 (Volume)」とし、当該年度第 1 回刊行のものを「第 1 号 (No.1)」とし、第 2 回刊行のものを「第 2 号 (No.2)」とする。

(編集)

第 5 条 紀要の編集実務は、編集委員会が行う。

(編集委員会)

第 6 条 編集委員会は、総務委員会委員長が委員長となり、総務委員会委員及び委員長が必要と認めた若干名の委員からなる。

(原稿の採否)

第 7 条 学術論文原稿の採否は、編集委員会が査読者からの査読結果を得て決定する。査読者は、各学術論文について 2 名とし、学部外の専門家を含まなければならない。

2 学術資料原稿の採否は、編集委員会が決定する。

3 受理できないと判断された原稿は、理由を明記して投稿者に返却する。

(投稿資格)

第 8 条 紀要に投稿できる者は、環境科学部の教育研究を担当する長崎大学大学院水産・環境科学総合研究科専任教員（以下「専任教員」という。）及び専任教員の推薦を受け編集委員会が認めた者とする。

(投稿締切日)

第 9 条 原稿は、原則として、次に掲げる日までに編集委員会に提出しなければならない。なお、原稿採択日をもって「受理年月日」とする。

(1) 第 1 号 4 月 30 日

(2) 第 2 号 10 月 31 日

(校正)

第 10 条 校正は、原則として 2 校までとする。

2 校正は、編集委員会を經由して投稿者の責任においてすみやかに行わなければならない。

3 校正は、誤植等の訂正のみに限るものとし、校正時における加筆等は一切認めない。

(経費負担)

第 11 条 紀要刊行に要する経費は、刷り上がり 1 ページにつき千円を各投稿者の負担とし、残額を共通費負担とする。ただし、カラー写真、カラー図表等の実費については、別途投稿者の負担とする。

2 共著の場合の前項にかかわる投稿者負担費用は、共著者で負担する。

3 専任教員の推薦により投稿しようとする者の投稿者負担費用は、推薦者が負担する。

(別刷)

第 12 条 別刷は、実費個人負担で必要部数を投稿者に配布する。

(紀要の配布)

第 13 条 紀要の配布先は別に定める。

(補則)

第 14 条 この内規に定めるもののほか、紀要の刊行に関し必要な事項は、総務委員会において審議し、教授会において決定する。

附 則

この内規は、平成 16 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この内規は、平成 18 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この内規は、平成 19 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この内規は、平成 19 年 7 月 1 日から施行する。

附 則

この内規は、平成 20 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この内規は、平成 23 年 4 月 1 日から施行する。

「総合環境研究」第16巻 第1号

編集委員

西久保裕彦（委員長）

朝倉 宏

仲山 英樹

中村 修

松田 雅子

2013年10月1日発行

発行者 長崎大学環境科学部
「総合環境研究」編集委員会
〒852-8521 長崎市文教町1番14号
電話 095-819-2713
FAX 095-819-2716

印刷所 有限会社合同印刷
〒856-0017 大村市荒瀬町1101-1
電話 0957-55-1919
FAX 0957-55-1955

**JOURNAL OF
ENVIRONMENTAL STUDIES
NAGASAKI UNIVERSITY
Vol.16 No.1**

CONTENTS

The Cultural representation of Luoyang in the Pre-Qin Period
—Symbol of the center of the world—

Jie HUANG, Seikichi REN 1

EU Environmental Leadership and EU-ETS including aviation activities

Yoko WADACHI 11

**FACULTY OF ENVIRONMENTAL STUDIES
NAGASAKI UNIVERSITY
NAGASAKI, JAPAN
OCTOBER 2013**