

道路整備の“ビジョン”を徹底的に議論すべし

京都大学 教授 藤井 聡

道路を巡る政局とビジョン

1980年から90年代にかけ、貿易赤字を抱える米国からの内需拡大の圧力の下、日本政府の公共事業関係費は増加した。それに加えて、バブル経済崩壊に伴う経済不況に対する雇用創出、経済効果のためのカンフル剤としての公共事業が求められ、公共事業関係費は90年代後半に向けて大きく増加した。バブル崩壊後の不況下で多くの企業が経営不振にあえぐ中、大きな官需に支えられた建設業界はひとり、活況を呈する。さらには、急激に拡大した公共事業によって、「無駄」と人々から言われるような公共事業も年々累積していった。こうした背景から、公共事業は、国民から大きな“反感”を買うようになってしまった。

そうした“反感”を敏感に察知した当時の小泉首相は、構造改革にそった一連の施策により、2002年から公共事業関係費にシーリングをかけ、年率で数%ずつ削減されることとなった。

そんな中で、2008年には道路関係予算も一般財源に組み入れられ、ガソリン税収の多寡に関わらず事業費を大幅に削減することが可能な制度環境が整えられた。そして実際に、2009年に誕生した「コンクリートから人へ」のスローガンを掲げる民主党政権下においては、大幅に道

路関係予算が削減されることとなった。

このように振り返れば、公共事業、そして昨今ではとりわけ道路事業の予算は、その「必要性」についての議論に基づくものでは全くなかったのだ、ということが分かる。それよりはむしろ、「アメリカからの圧力」「景気対策」「構造改革」「コンクリートから人へ」といった、ほぼ純粋に政局的な要因のみによって上下してきた様子が伺える。

言うまでもなく、「国家予算」というものは、国会の最重要課題の一つである以上、政局的要因に影響を受けることそれ自体が問題であるとは、早計に断ずることはできない。

しかしながら、それぞれの出費項目の予算額が、その出費項目の「必要性」に影響を一切受けない、というような事態は、不合理以外の何ものでもないと断ぜねばならない。そうした硬直化は、国家的な思考停止以外の何ものでもない。

ただし、道路事業、とりわけ、その中でも大きな予算を必要とする“道路整備”の必要性を論ずるには、どういう道路整備が必要とされているのか、という明確なビジョンがなければならぬ。もし、そのビジョンを我々が明確に持たないのならば、道路整備の必要性を論ずる資格などない。そうであるなら、「政局」に

翻弄されて予算が上限する様子を、ただただ指をくわえて見ていけばいいのだ。

失われたヴィジョン

そしてもし仮に、道路整備についての明確なヴィジョンがあるのなら、我々はそのヴィジョンを国民に問い、それを国民全体で共有しなければならぬ。

そもそも、道路整備に多大な影響を及ぼした田中角栄の日本列島改造論には、明確なヴィジョンがあった。

日本列島を高速交通網で結び、地方の工業化を促進し、農村を残しながらも、過疎と過密や、公害の問題を同時に解決する。そうすることで、地方の貧困の問題をなくし、「先進国並みの豊かさを国民全体で共有する——」、それこそが田中角栄が提示したヴィジョンであった。そしてこのヴィジョンの下、20世紀後半に様々な政治や行政が展開され、道路整備が進められた。

しかし、80年代のバブル時代、そしてその直後に訪れた90年代のバブル崩壊以後の不況の時代に、このヴィジョンは国民の中で急速に色あせていった。

それは、バブル経済真っ盛りの80年代、国民は皆、それなりに「先進国並みの豊かさ」を享受したからである。

夢は叶わぬものであるからこそ夢なのであり、人間に活力を与え得るものとなる。

ところが、夢は一旦叶えられれば、それが力を持つことは、もう二度とない。

こうした流れの中、80年代のバブル景気の豊かさを経験して以降、田中角栄の「日本列島改造論」のヴィジョンは、国民の中で一気に色あせていった。

そのバブルが崩壊してから20年。残念ながら我々は、田中角栄が提示したヴィジョンに変わる新しいヴィジョンを持ちえないまま、2010年を迎えてしまった。

そして、“建設”についてのヴィジョンを失った国民は、“建設”というものについてただただ“反感”のみを抱くようになってしまった。

我々は、この“反感”こそが、昨今の公共事業、そして、道路建設を巡る様々な“逆風”の直接的な原因なのだという事を認識しなければならない。

もし仮に、国民の中に公共事業に対する反感がなければ、国民の気分や風潮を国政に反映するという点に専心した小泉首相が、公共事業関係費を大幅に削減しようとする事はなかったに違いない。もし仮に、国民の中にそういう反感がなければ、世論の中にある雑多な意見を拾い集めて маниフェスト なるものを作り出した民主党が、“コンクリートから人へ”のスローガンを叫ぶことはなかったに違いない。

そうである以上、昨今の公共事業、そして、道路事業を巡る様々な逆風の問題を跳ね返すために求められているのは、“建設についてのヴィジョンの明確化”なのであり、そのヴィジョンの国民との“共有化”なのである。

そうしたヴィジョンの明確化と共有化ができてはじめて、公共事業を、国民と一体となって進めていくことができるのである。

我々は角栄以降、そうしたヴィジョンという水準におけるこうした努力を怠ってきたのだ。今なすべきことは、その非を認め、猛省すると共に、道路建設のヴィジョンについての思想的な次元における議論を徹底的に始めることなのである。

道路建設のヴィジョンの確立に向けて

では、バブル崩壊、失われた10年、そしてリーマンショックを経験した我々は、道路建設についてどういうヴィジョンを持ち得るのか。この点について、ここで試論を加えてみたい。

筆者は、主として国家レベルでは「生存」、都市レベルでは「文化」という言葉が重要となるのではないかと感じている。

まず「文化」についてであるが、日本はかつて、小泉八雲やシーボルトといった外国人が皆感嘆せざるを得ないような良質な“まちなみ”をもっていた。しかし、近代化とモータリゼーションの流れの中で、そうした文化遺産が蕩尽とうじんされつつある。そして、この文化遺産を保守するために様々なインフラ整備が必要とされているのである。

第一に、それぞれの都市への自動車の流入を食い止めるための環状道路やバイパスの整備が不可欠である。

第二に、その都市の周りに大規模なフリンジパーキングを整備しなければならない。

第三に、そのフリンジパーキングと都心とを結ぶ良質な大量輸送機関、例えば、地下鉄や鉄道、あるいはLRTやBRTを整備する必要がある。

第四に、都心部のまちなみの風景を大きく劣化させている電柱を地中化する。

第五に、都心部の道路空間を自動車のみでなく、歩道やLRTなどとシェアをするように再配分する。

第六に、こうして歩行者に開放された歩行空間を、石畳などの伝統的景観を形成するようなもので舗装する。

第七に、こうして魅力が高まった都心に人を

呼び込むために、公的コミュニケーション（すなわち、モビリティ・マネジメント）を、地域住民を対象に徹底的に展開する。

こうした公共投資を行えば、都心から自動車が一掃されると共に、人が再び溢れることとなるだろう。今、人が都心から離れているのは、こうした一体的かつ大規模な投資が行われていなかったからだ。もちろん、こうした公共投資は、それぞれのまちについて数千億から数兆円規模の予算が必要であろう。しかし、都市の魅力が向上すれば、仮に建設国債を発行したとしても、将来世代に増加するであろう税収で回収できる見込みは十分にある。こうした未来に対する投資があって初めて、我々の未来は切り開かれるのだ。

一方で、今の日本は高度成長期、バブル期のような“前途洋々たる自信”を持っているようには思えない。将来に対してえも言えぬ先行き不安を抱えているように思える。そして、このままでは、日本は没落するのではないかという予期を抱いている節すら感じられる。こうした今こそ、その不安を払拭してみせることが、重要なヴィジョンとなりうるのではないだろうか。この視点に立ったときに重要となる言葉が「生存」である。

第一に、例えば首都直下型地震や東海・南海・東南海地震によって、これから数十年の間に合計で200兆円規模の経済損失を被る可能性が指摘されている。そうなれば、日本は経済的に破たんし、世界史の中で没落していく他なくなるかもしれない。しかし、既存の道路施設と橋の耐震強化を図り、交通寸断にも強い交通のリダンダンシーを確保するための代替ルート建設を急ぐことで、「巨大地震が来ても、我々は生存できるのだ」というメッセージを発すること

ができるのではなからうか。

第二に、高度成長期に数万と造られた橋梁がこれから一気に高齢化、老朽化する。この問題を放置すれば、早晩、あちこちで橋が「バタバタと落ちる」ことは避けられない。しかし、この“今そこにある危機”の存在を徹底的に国民に知らしめると同時に、橋の補修・更新のための予算を、例えば年間1兆円規模で用意して徹底的にメンテナンスを行うことを通じて、「我々のインフラは大丈夫なのだ」とのメッセージを発することができるだろう。

第三に、世界経済はこれからますます不安定化し、リーマンショック級、あるいはそれ以上の世界的不況の波にさらされる危険性を持っている。その対策のためにも、地域経済、国家経済の基礎体力を向上せしめる基本的な道路網整備を、空港・港湾整備と一体的に進めていくことは急務である。しかし、そうした危機において国民が一番恐れているのは、所得が減少し、雇用が失われることである。この不安を払拭するためにも、“内需”の創出は不可欠である。そうである以上、これまでに述べてきた、数兆円、数十兆円にも上る巨大地震対策、橋梁補修、都市の文化水準の向上のための各種の公共投資を「都市と国家のために欠くべからざる不可欠な投資」として、道路行政が社会に“提供”することは、不況対策として極めて重大な意味を持つ。

もちろん、我々はその時、“雇用を創出できるのなら事業の内容やコストなど何だって構わないのだ”というような態度は絶対に慎まねばならない。公共投資の内容を吟味し、徹底的な

コスト縮減を図った上で、道路政策と財政政策とを真の意味で統一するような国家プロジェクトを推進するのである。そうすれば我々は、「わが国は、大規模な世界不況の中でも、国民の雇用と所得を守ることができるのだ」というメッセージを力強く発することができるだろう。そのためにも、不況が訪れた時にすぐに供出できる、実施すべき道路政策メニューを“危機対策”として常時準備し、逐次改訂しておくことが必要であろう。

このように、これから危惧される巨大地震やリーマンショック級の新たな経済危機にあっても力強く「生存」し続けることを目途とした道路政策が、国家レベルにおいて求められているのである。その一方で、都市レベルにおいては、その都市の魅力を向上せしめ、都市生活者の幸福に寄与する、「文化」を守り育むための道路整備を中心とした公共投資が求められているのである。

国家レベルにおける「生存」、都市レベルにおける「文化」——、これはあくまでも筆者の一試論にしか過ぎない。しかし、こうしたヴィジョンを国民と共有できるなら、それは必ずや政局を動かし、政治を動かし、様々な制度や組織を変えることとなるだろう。こうしたヴィジョンによって社会が大きくうねりをもって突き動かされる——、これこそが我々が住むこの現実世界（あるいは娑婆）の動学的実相なのである。そうであればこそ、今こそ現実主義者たろうとする者は皆、思想的次元におけるヴィジョンを徹底的に議論しなければならないのである。