

## 需要の創造 / 決意の計画

東京工業大学 藤井 聡

### 将来の想像に基づく意思決定

我々の生活の中で、重大な意思決定をするとき、我々は将来を“想像”する。

「このクルマを買えば自分の生活はどうなるだろう、あのクルマを買えばどうだろう」「あの家を買えば生活はどうなるだろう、あのマンションを借りればどうなるだろう」

そして、意思決定の重要性が増せばますますほど、我々は将来をより注意深く“想像”する様になる。

「この会社に勤めれば自分の将来はどうなるだろう、あの会社に勤めればどうなるだろう」

「この人と結婚すれば自分の将来はどうなるだろう、あの人と結婚すればどうなるだろう」

こうした想像の過程で、我々は様々な情報を集めるかも知れない。そのために、いろいろな情報ソースをあたったりするかも知れない。周りに、思い悩んでいる事柄についてとても詳しい人、あるいは、経験をたくさん積んだ人がいれば、その人に相談するかも知れない。

こうして我々は未来をあの手この手で想像し、いろいろと注意深く思いめぐね、最終的に、決断を下す。恐らくは、誰しもが、こうしたプロセスで意思決定をした経験を持つ事だろう。事実、こういった意思決定のプロセス、すなわち、

- 1) 将来を想像し
- 2) それに基づいて選択肢を評価し
- 3) 最終的に意思決定を下す

というプロセスは、選択を専門的に研究対象としてきた認知心理学において、我々が日常的に頻繁に用いる方略であることは古くから確認されている事実である。

### 想像と現実

次に、決断を下した後のことを考えてみよう。特定のクルマを買い、特定の家を買い、特定の職場に就職し、特定の配偶者と結婚をし、生活を始めた後のことを考えてみよう。

おそらくは、誰しもが、

「想像と現実が違う」

という印象を持った経験があるのではないだろうか。もちろん、毎日くり返しているような選択、例えば、朝の通勤電車がどれくらい混んでいるとか、いつもの店で火曜日に行けば特定の品物が入荷されているところだ、とかいうことについてはおおよそ想像と現実は同じであろう。しかしながら、今まで一度も経験したことが無いような内容についての決断に関して、例えば、上記の様な就職や結婚などといった決断に関して、“想像”と“現実”が乖離しない事など、はたしてあり得るのだろうか。就職前の学生にとって経験した事の無い社会人とは如何なるものなのかについて、結婚をしたことの無い未婚の男女にとって結婚生活とは如何なるものなのかについて、的確に想像できる事などあり得るのだろうか。

かくして、より重大な意思決定であればあるほど、事前の予想と、決断の後に眼前に現れる現実との間に、大きな乖離が生じるリスクは避け難いものとなるのである<sup>注1</sup>。

### 想像より悪い現実

さて、現実と想像との間に乖離があることについては、おおよその人々に共通であったとして

も、その乖離に対してどのような印象を持つかについては、人それぞれであろう。

ここで、現実が想像以上に良いものであった場合、それは、それで問題は無い。例えば、結婚した相手が想像以上に相性の良い人であったとしたら、おそらくは、彼/彼女は、自らの意思決定、そして、その意思決定を導いた“想像”を後悔し、恨むことは無いだろう。

その一方で、現実が想像以上に悪いものであった場合はどうだろう。クルマを買ったもの思った以上に加速が良くなかったり、結婚したものの思った以上に相性が悪かったりした場合、我々はどのように考えるだろうか。

この時、我々は、少なからず、“だまされた”という印象を持つかも知れない。

「もっと加速が良いクルマだと思ったのに、そして、もっと相性の良い配偶者の様に思えたのに——。」

そして、こういう印象は、自らの想像が、誰か他の人によって形成された場合に、より強いものとなるだろう。

「あそこにもこう書いてあった——。あの人がこういったんだ——」。

そして、さらに、その情報ソースに対する信頼がある一定水準であった場合、だまされたとの印象はより強いものになるだろう。

「信頼性があるあの雑誌だから信用したのに——。信頼しているあの人だから信用したのに——」

今、世論と呼ばれるものが、交通需要予測に対して突きつけている問題は、**まさにこの問題**なのである。

将来の想像としての交通需要予測を行い、その想像に基づく決断としての交通施設建設を行った。しかしながら、想像した交通需要は、現実の交通需要よりも少なかった。そして、人々は、「その過大な交通需要予測は、さも正当性を持つものだ、という顔をして公表されたものだったのに——」との印象を持った。かくして、今、“世論”は、交通計画に対して“だまされた”と声を高らかに叫んでいるのである。

#### 怒りの本質

過去の交通需要予測に非があるとするならば、それは、誤った需要予測をしたというところにあるのではないだろう。冒頭でも、われわれの日常生活を引き合いにして述べたように、想像と現実が乖離するリスクは避けられないのであり、かつ、その乖離は、意思決定の重大さとともに大きなものとなり得るからである。しかも、交通基盤整備に伴う交通需要予測が対象とする期間は、そこのコンビニエンスストアやファーストフードの集客需要予測が対象とする期間よりも遙かに長い。2年や3年後の経済の動向も分からぬのに、30年、50年、ひいては、100年、200年の未来の人口の状況や経済の状況、そしてそれに基づいた交通需要を正確に予測することなど、理性的な人ならば誰も、はじめからあきらめた方が良いと考えるのではなからうか。おそらくは、交通需要予測と現実とが乖離することそれ自体に、世論が“だまされた”と叫んでいるのではない。

それよりはむしろ、過去の交通需要予測の非は、「交通需要予測が、さも正当性を持つものだ、という顔をして公表されたものだったのに——」という点にあるのではないか。そして、その過大な交通需要予測の背後に“悪意”を想像させる余地を残したところに、過去の交通需要予測

の非があるのではないだろうか。すなわち、人々に、「公共事業を進めて、土木業界が儲けるために過大予測をやったのではないか——」「公共事業を増やして、官僚の天下り先を確保するために過大予測をやったのではないか——」という想像を許したところに、過去の交通需要予測の非があるのではないだろうか。

人は、何らかの過失がある場合、その過失の存在そのものに対して怒りを抱くのではない。その過失の背後にある“意図”に対して猛烈な怒りを抱く。棒で殴られたとしても、知らずに棒が当たってしまったのと、わざと殴りかかってきたのでは、仮に痛みが同じであったとしても、我々の怒りは全く異なったものであることは、古くから社会心理学で知られる基本的な事実である。

#### 「完全予測不可能」の宣言

今後の交通需要予測のあり方を考える上で、少なくとも上記の反省は、最低限、踏まえなければならない。人々が何に対して怒りを表明しているのかを冷静に把握しなければならない。それを踏まえるなら、まず第一に、将来を完全に予測することなど出来ない、ということ声を高らかに宣言すること、いわば「完全予測不可能」の宣言、をすることが必要なのではないだろうか。

もしも就職先を相談した友人に「この職業なら間違いなくあなたにぴったりだ」とアドバイスされたにも関わらず、その忠告が全然的はずれだったら、だまされたと思うかも知れない。結婚相手を相談した占い師が「間違いなく、あの人ならあなたは幸せになります」と言ったにもかかわらず、ひどい結婚生活だったのなら、その占い師を恨むかも知れない。しかしながら、「どの就職先（結婚相手）が良いかどうかは、人それぞれで断言はもちろんできませんが、私の意見としては少なくとも、この職業（結婚相手）が良いかも知れないと思います」という忠告ならば、仮にその忠告が的はずれであったとしても、その忠告者を恨む傾向は随分と小さくなることだろう。

#### 「創造決意」の宣言

しかしながら、完全予測不可能宣言をただけでは、社会はどうにもならない。仮にとある友人があなたを信頼して相談に来たのに、「先の事なんて何にも分からないから、適当に決めてしまえばよい」なる無責任な態度を表明すれば、もう二度とその友人はあなたのところには来ないだろう。それ故、完全予測不可能宣言をするならば、加えて次のような宣言をすることが不可欠である。すなわち、

「未来を予想するもの、自分の存在とは無関係に種々の環境的要因によって決まっていくもの、と捉えるのではなく、未来を、自ら決意し、創造していくもの、自らの意志の力によって変化するもの、と捉える」、

と宣言すること、いわば、「創造決意」の宣言が不可欠なのである。

この宣言に基づけば、我々の選択は、冒頭で述べたように「1) 将来を想像し、2) それに基づいて選択肢を評価し、3) 最終的に意思決定を下す」という受動的なスタイルではなくなる。選択は、

- 1) 選択肢ごとに自らの生き方（あるいは、社会のあり方）を想像し、
  - 2) いずれの生き方（あるいは、社会のあり方）を選択するのかという観点から意志決定を下し、
  - 3) その後の生き方（あるいは、社会のあり方）をその意志決定に基づいて創造していく、
- という能動的スタイルに転換すべきとなる。一般に、前者のスタイルは、意思決定の帰結に基づ

いて選択することから“帰結主義”と呼ばれ、後者のスタイルは、帰結が受動的に存在するのではなく将来を主体的に創造していくという前提で選択することから“非帰結主義”と言われる (Parfit, 1984; 図1参照)。もしもこの後者のスタイル、すなわち、非帰結主義に基づいて意思決定をするのなら、我々の選択はAかBかという局所的なものでは無くなる。もはやいずれの選択も、我々の生き方(社会のあり方)全てに関わるものとなるのであり、過去から未来にわたる全ての時間軸の中で自分はいかに生きるべきか(社会とはどうあるべきか)についての自己の理想像(社会の理想像)に基づいて織りなされるべきものとなる。我々が日々の生活の中で、帰結主義的な選択方略だけでなく、こうした非帰結主義的な選択方略を採用していることもまた、選択を対象とした認知心理学研究の重要な知見の一つである。選択を表す言葉として、意思決定と意志決定の二つが用いられてきたのは偶然ではない。人間は未来を予想し、想像し、意思を決定する能力だけでなく、未来を決意し、意志を決定し、創造していく能力を併せ持つのである。

|       | 帰結主義的 計画 | 非帰結主義的 計画 |              |
|-------|----------|-----------|--------------|
| 未来    | 予測 するもの  | 創造するもの    | 「完全予測不可能」の宣言 |
| 必要なもの | より正確な予測  | より強い決意    | 「創造決意」の宣言    |

図1 二つの計画の基本的な考え方

#### 決意としての交通計画

さて、就職や結婚に悩む友人が、あなたのところに訪れたとしよう。この時、もしあなたが、完全予測不可能と創造決意の宣言をし、未来は自ら創造するものとの世界観を持つに至ったとするなら、おそらく、あなたは次のようなアドバイスを送ることとなるだろう。

「残念ながら、あなたがどのような人生を歩むのか、私には分かりません。しかしながら、少なくとも私の“知識”と“経験”に基づくなら、Aという職場(配偶者)はA<sup>#</sup>という生き方に、Bという職場(配偶者)はB<sup>#</sup>という生き方にそれぞれ対応しているのでは無いかと思えるのです。だからこそ、もしも職場(配偶者)として仮にAを選択するとするのなら、あなたはそれに対応したA<sup>#</sup>という人間になるべく決意をし、そのための努力を重ねていくことが必要なのではないでしょうか。ただし、もしもあなたの将来においてAを選択したのにA<sup>#</sup>という人間になれなかったとするのなら、それはあなたの決意の量が少なかったということなのではないでしょうか。そうならないためにも、AにしるBにしる、あなたは覚悟を持って決意し、その上で、最大限の努力を重ねなくてはならないのです」

交通計画も、かくあるべきではなかったか。未来は受動的に想像するものではない。主体的に決意し、創造していくものである。この決意という言葉が意味するものこそ、交通、都市、そして国土の“計画”の本質に他ならない。橋をかけると決意したのなら、その橋に対応した街を創り、学校を創り、産業を発展させ、それを支えるエネルギー供給を装備していかなくてはならない。橋を造るか否かという選択は、橋を造るか否かだけの短期的、局所的な選択では決してない。その地域の過去の歴史全てを踏まえた上での未来のあり方全体の選択であるべきであり、国土全体を踏まえた上での当該地域のあり方の選択であるべきなのである。

ここにおいて需要予測は、天気予報の様に、あるいはさながら占いの様に未来を予測するもの

などでは無く、決意した計画内容が破天荒な非現実的なものなのか、それとも実現可能性が十分にあり得る合理的なものなのかを専門的見地から見定めるものとして(すなわち、専門的な“知識”と“経験”に基づいてAが如何なるA<sup>#</sup>に、BがいかなるB<sup>#</sup>とつながり得るのかを見定めるものとして)、重大な役割を担うこととなるだろう。もしも、その橋の実際の需要が予測値よりも小さかったとするなら、自らの需要予測を反省する前に、あるいは、自らの選択を反省してそれを反古にする前に、その選択の時点ではいかなる理想が議論され、いかなる決意がなされたのかを再度問い直してみることが先決ではないだろうか。その上で、その理想に向けた自らの努力が少なかったことを反省することこそが、まず第一に求められるものなのではないだろうか。

もしも、その努力半ばでアウトカム評価なる政策効果の確認が一定期間毎に求められるとするのなら、未だ努力半ばであることを、その努力の果てにいかなる理想像を決意しているかを、そして、その理想像は専門的見地から見て十分に達成可能であることを、説得力ある形で国民に対して語りかけるべきである。そして、その理想像にむけた努力を、一部の交通計画者だけではなく、全ての行政機関と国民と共に重ねていくべきであることを呼びかけ、現実実現していくことが必要なのである。

こうした努力を、これまでの交通計画が行ってきたのだろうか。もしも自問した上で、そうではないと思えるのなら、理想的な計画を進めるべく、重大な決意をもって交通計画に臨むことこそが、今、強く求められているのではないだろうか。そこにおいて忘れてならないのは、もしもその理想が実現できなかったとするなら、それは如何なる場合においても、その理想を選択した時における決意の量が足らなかったに過ぎないということである。その覚悟なくして、理想的な計画を現実のものとするなど、あり得ようはずがない。

## 注

- [1] もちろん、本稿の後に述べる非帰結主義的な立場に立ち、覚悟と決断をもって意志決定に臨む者にとっては、想像と現実とが乖離することなどあり得ない。彼にとって未来とは、志をもって創造していくものに他ならないからである。彼/彼女にとっては、事の重大さは、必要とされる決意の量に比例するものに過ぎない。しかしながら、ここで例示しているような“あれかこれか”と思わくし、将来の想像に基づいて意思決定を行うものにとっては、想像と現実とは必ずしも一致しない。なぜなら、彼/彼女にとっては、将来は完全に自らの意志とは無縁に、自然や他人の手の内にあるものに過ぎないからである。それ故、彼/彼女にとっては、決意と志の者にとっては決意の量をもたらした事の重大さは、想像と現実の乖離を引き起こす元凶として立ち現れることとなるのである。

## 参考文献

- Parfit, D.: *Reasons and Persons*, Oxford University Press, 1984. (森村進(訳): 理由と人格 - 非人格性の倫理へ -, 勁草書房, 1998)