

「無駄な道路」という議論の構造

～くにづくりに向けた「意志」と「知力」の欠如～

京都大学 藤井 聡

「無駄なもの」とは何か

道路行政を巡るさまざまな議論の中で、しばしば「無駄な道路」という言い方がなされている。ここに「無駄」とは、「役に立たないこと。益のないこと。」(広辞苑)を言う言葉であり、したがって「無駄な道路」とは「役に立たない道路、益のない道路」を意味している。そしてその典型例として、「ほとんど交通量がなく、“野生動物(例えば熊)くらいしか利用していない””と言われる様な道路がしばしば取り上げられる。

しかし、「役に立つ」とか「益がある」という判断は、よくよく考えてみると難しい。

例えば、大人の中から見れば子供のおもちゃは、いずれもがらくたのような「無駄」なものにしか見えない。しかし、子供はそれを通して、ものの手触りや物理的な構造、ものの片付け方、さらには友人との社会的交換のあり方等、現実の社会の中で生きていくために「必要」なあらゆる要素を効率的に学び取っている。

一方、「役に立つもの」として子供に押しつけられる様々な「お勉強」は、大人が直接的に子供に要求する(例えば、“お受験”に合格する等の)目的に対しては確かに「役に立つ」ものではあるが、現実社会で生きていく上で「必要」な複雑な物理的社会的な知識を学ぶ上では全くもって「無駄」なものである。勉強ばかりしては、常識も体力も身に付かず、挨拶一つろくにできない子供になってしまう。

つまり、子供のおもちゃですら、簡単に「無駄なものだ」と断ずることは必ずしもできないのである。

そしてそもそも「遊び」という言葉自体、無駄という言葉のおもしろさを教えてくれる。遊びは一見無駄なものの代名詞の様に見えるが、長い目で見た時に、その遊びこそが重要な意味を持っていることは多い。例えば、よく言われる例が、「ハンドルの遊び」である。これは、クルマを運転する時に、差数センチ程度ハンドルを動かしても自動車の方向に影響を及ぼさない、そういう一定の範囲を指す言葉である。こういった「遊び」は、クルマを運転するにあたっては直接役にも立たない「無駄」なものであるが、これがなければ危なくて仕方がない。特に高速走行の時にハンドルの遊びが一切無ければ、ちょっとした手の動きが大事故に繋がってしまう。つまり、ハンドルの遊びは、運転するという直截な目的のためには「無駄」であっても、安全な運行というより大きな目的のためには「必要」なものなのである。

「単純な単一の目的」を考えた時初めて、「無駄」と言われる

こう考えると、我々が口にする「無駄」という言葉は、「特定の、単純な目的にとって役に立たないもの」に対して使われているのだということが分かる。例えば、「あいつを雇って無駄だった」という上司がいることは容易に想像できるが、彼は、その人間の存在そのものを無駄だといっているのではなく(例えば、「この子は無駄だ」と言う様な親はほとんどいない)、ただ単に、その会社の利益に資するかどうかという「単一の単純な基準」でもってして評価しているのである。あるいは「このテレビを買ったけど無駄だったね」という言葉にしても、「テレビを見る」という「単一の目的」のためだけにテレビが存在しているという事が想定されている。

この様に考えると、「無駄な道路」という言葉の前提が明らかになる。すなわち、人々が「道路は無駄だ」という時にはいずれも、道路というものを、テレビや鉛筆の様に「単純な単一の目的にしか使わない道具」と暗黙裏に想定しているのである。

ここで例えば、次のような状況（というよりはむしろ“現状”）を考えてみよう。

まず、人々が、自動車でどこかに行きたい、あるいは、トラックでモノを運びたいと考えている時、人々は無駄をいわず「道路があればいいのに」と考える。そして、思い通りの道路ができたなら、その道路をして「これは必要な道路だ」という事となる。それはさながら、ものを書きたいから鉛筆がほしい、テレビが見たいからテレビがほしい、という時にそれらを与えられれば、「これこそ必要なものだったのだ」と認識する事と同様である。

ところが、想像したことも無いような道路が突然できあがったら、多くの人々は「こんな道路、無駄なのじゃないか？」と考えることとなる。さらには、この道路を使う他の人がいることについても想像できない様な時、我々は、「こんな道路、無駄じゃないか」ということとなる。それはさながら、家の中で誰も欲しいと考えていなかった鉛筆やテレビを買ってしまったような状況である。こういう時に人々は、「無駄な道路だ」と口にしているのである。

つまり、人々が無駄な道路という言葉の口にする時、人々は道路というものを、さながら鉛筆やテレビの様な、「現状の我々の移動ニーズを満たす」という単純で単一の目的のためだけの「単純な道具」と見なしているのである。

道路の「可能性」

しかし、道路が一旦できあがれば、「現状の我々の移動ニーズを満たす」という単純で単一の用途にも、様々な新たな用途が生まれてくる「可能性」がある

第一に、新しい道路によって、様々な「ニーズ」が掘り起こされるという可能性が考えられる。多くの人々が、「あの道路があるなら、そこに行ってみよう」と考え、いわゆる「潜在需要」が発生するかもしれない。

第二に、新しい道路によって、人口分布が変化するという可能性が考えられる。「あの道路ができたのなら、あそこに住んでもいいかもしれない」と考え、人口の流入が生ずるかもしれない。

第三に、新しい道路によって、企業立地が誘発するという可能性が考えられる。「あの道路ができたのなら、工場をあそこに立地してもいいかもしれない」という期待が生まれ、実際に企業立地が進むかもしれない。

第四に、地震や津波などの災害等のいざという時には、復興・復旧路として活用できる「可能性」も考えられる。

第五に、単純で単一な目的として先に述べた「現状の我々の移動ニーズを満たす」という機能を道路が果たすだけで、様々な副次的な効果が生まれる点も申し添える必要があるだろう。例えば、「早く移動できる」ために、地元産業の輸出・移出が便利になり、地域産業の活性化の可能性が考えられるし、それを起因として、地域産業への投資が増強される可能性も考えられる。そして、地域産業が活性化すれば、さらに人口流入が進む「可能性」も考えられるし、それによってさらに地域産業の活力が増進する「可能性」も考えられる。

そして最後に、とりわけ高速道路をはじめとする幹線道路の最大の「可能性」として、様々な街や村を「繋ぐ」ことによる無限とも言える「可能性」が考えられる。ある街Aとある街Bをつなげば、ある街A

の人々は、街 B と繋がっている様々な他の街とも「繋がる」ことができる。同様に、街 B の人々にとっては街 A に繋がっていた様々な他の街とも「繋がる」ことができる。「繋がる」ことのメリットには計り知れないものがある。そもそも、街には人間が住んでいるのであり、街と街との交流は人間の交流である。我々の社会は、一重に人間が交流することで生まれる様々なものごとを全ての基本としている。どんなビジネスも、経済も、交友も、教育も文化も歴史も伝統も、そして、究極的には人間そのものすら、全て人間と人間の交流によってはじめて生まれるものである。無論、こうした交流の全てを道路でまかなう必要などさらさらない。しかし、道路でもその交流をまかない得る「可能性」が存在していることもまたは間違いないのである。

道路計画の根本にある、「可能性」に賭ける意志

このように、「道路」には、ただ単に、「現状の我々の移動ニーズを満たす」という単純で単一な用途以外に、実に様々な用途に役立ちうる「可能性」が秘められているのである。

だからこそ、歴史上の全ての一定の国力を持ち得た国々は、そうした「可能性」にかけ、様々な街と街を繋ぐための道路を造り続けてきたのである。現代で言うならイギリスにしるフランスにしるアメリカにしる、主要な先進諸国は都市と都市とを結ぶ密度の高い高速道路を整備してきている。そして古くは、ローマ帝国は、その国土を拡大する度に道路を整備していったのであり、それが、ローマ帝国の強大な国力を保持する全ての基礎となったことは有名な史実である。あるいは、日本の江戸時代においても五街道をはじめとした道路の整備があつてはじめて江戸と地域との本格的交流が生まれ、各藩の独自性を保ちながらも、日本の統一的発展が可能となったのである。

指摘するまでもなく、こうした道路は、採算や便益がどれだけ得られるかといったことについての確たる確証があつて計画決定されたのでは決してない。そもそも先進諸国の高速道路計画にしても、その大半が先端的な計量経済学的手法が提案される遙か前に決定され、その整備が進められてきたものであるし、古代の日本やローマにおいて、そんな計量的方法が存在していたはずもない。こうした道路はいずれも、その国の当時の人々が、ただただその国の発展を願い、その発展に寄与するであろう上述の様々な「可能性」に賭けたために整備されたのである。

それにも関わらず、現代の我が国では、「無駄な道路」という言葉が繰り返し言われ続けるようになってしまった。

このことはすなわち、我々が道路に関する様々な「可能性」についての思考を停止し、それを具現化するための意志や努力を放棄しつつあるのだ、ということの証左に他ならない。つまり我々は、道路によって新たな需要が掘り起こされるであろうことや、人口や企業立地が刺激され、それを通じて経済が活性化されるであろうことや、そして何より、街と街とが「繋がる」ことによる様々な計り知れぬ可能性を鑑み、それを具現化するために努力を重ねることが無くなりつつあるのである。

なぜ、我々はそうした様々な可能性を鑑みること、そしてそれを具現化する努力を為す傾向を衰弱させてしまったのであろうか。

道路計画と、「まちづくり」「くにづくり」に賭ける意志

ここで、その点についての考えるために、次のような一つの例を考えてみよう。

我々の多くは、世帯を持ち、子供が生まれ、ある程度の年齢に達した時に“家”をたてようとする。無論、食費も教育費も、娯楽費も必要であり、収入は限られているところであるが、多くの人々がやりくり

して借金をしてでも“家”を持つとする。

我々はなぜ、家を持つとするのか。

まさかそれによって「採算」を考えているわけではないし、「便益」を定量的に計算しているわけではない。言うまでもなく、それは「家」を持つことによる様々な「可能性」を、当の本人が信じているからに他ならない。

例えばその家があることによって家族の“団らん”が豊かになる「可能性」があるかもしれないし、それが子供達の人格形成に効果的に機能する「可能性」があるかもしれない。そこに家を持ち、定住することで地域社会と一体化し、暮らしがより豊かになる「可能性」があるかもしれないし、子供が幾つになっても皆が心の拠り所とする唯一の場所となる「可能性」があるかもしれない——。我々はこうした可能性について思いを巡らし、家を持つことを「決断」するのである。

しかしもし、自分の家庭を上手に育てていこうというやる気が一切無かったら、どうであろうか。子供の教育についても、家族の団らんについても、ずっと仲良く夫婦を続けていくことについても、自信もやる気もないとしたら、彼は家を持つと決断するであろうか。

言うまでもなく、彼はそんな決断はしない。将来に得られるかもしれない様々な望ましい「可能性」を、彼はほとんど信じてはいないからである。

そんな時、友人や親戚から、「家を持てば、いろんな可能性が広がるんだから、是非、家を持ってはどうだろう、君の収入だったら十分に買えるはずだから」と強く進められた時、彼はきつこう言うのでは無かるか。

「家なんていらぬ。そんなもの何の役にも立ちほしぬ。単なる“無駄”になるだけぢやないか。」この例え話は、次の様な事を暗示している。

第一に、家にせよ道路にせよ“インフラ”を整備すれば様々な“可能性”が開けることがあったとしても、その可能性を花開かせるかどうかは、それらを具現化するための努力をなそうとする「意志の力」に依存しているのだ、ということである。

そして第二に、そうした「意志」無き人間にとっては、そうしたインフラはことごとく「無駄なもの」と見なされることとなる、ということである。

——すなわち、「道路が無駄である」という言葉は、それは、その道路を通じて、村や街、地域や国を、時間をかけてより善きものにしようとする「意志」の力の欠落や衰微を暗黙裏に表している可能性が考えられるのである。

そうである以上、我々は、道路が無駄だと軽々しく口にする前に、まちづくり、地域づくり、国づくりにとって、我々は如何にその道路を活用し得るのかを問う精神を、忘れてはならないのではなかるか。その道路が無駄かどうかを決めるのは、他の誰でもない、その道路に関わる全ての人々なのである。とりわけそれが国幹道であるなら、全ての個人と法人と行政を含めた国民全体が、どういう国にしようとするのかを考える「意志の力」の強さに応じて、その道路は無駄にでも必要なものにでもなるのだということ、我々は知らねばならないのである。

そして、もしもこうした視座から眺めた上でもやはり、著しく些細な「可能性」しか見いだせぬような道路があったとするなら、その時初めて我々は、その道路が無駄なのではないかという議論を始めることが正当化されるであろう。そうしたまちづくり、国づくりに対する「意志」もなければ、種々の可能性に思いを馳せる「知力」も無いような者がかまびすしく論じたてる「無駄な道路、真に必要な道路」の論議に費やされる空疎な時間ほど、「無駄」と言い得るものはなかる。