

メディアの 作る物語

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

ている。結節点を結ぶリンクが一つ切れただけで、ネットワーク全体の路線代替性（リダンダンシーといってもいい）は極端に減少する。逆にリンク交通量が少ないゆえに整備を先送りされてきた路線でも、新たにネットワークに加わると全体のリダンダンシーは急激に拡大する。つまり、交通量の多少に関わらず、一つのリンクはネットワーク全体の路線代替性を高める効用を持っている。

どのリンクであれ、そのリンクを利用することで最も高い利便を受けることができる利用者が必要存在する。数多い全国リンクのなかで、あるリンクの閉鎖理由を構成できるのかと考えるしてみると、この既得権の剥奪は簡単に行えるとも思えない。「なぜ、自分にとって最も利便性の高いこのリンクを切るのか。このリンクができたらからやっとならなくていいのに病院に行くなどということか」といった問いに、「交通量が少ないから」などという理由で説得できるとは考えられない。

この社説は、財源が厳しいことからその節約の手段として、ある道路は廃道にしてリンクを切ってしまうという主張を展開しているのだが、それは実行可能な主張なのだろうか。「多数決の結論です」で押し切ることができる

昭和史や幕末史で有名な歴史家の半藤一利氏は、昭和史の最後にまとめとして昭和の反省を示している。開戦時にはGDPが五倍もあり、自動車生産能力が五〇倍もあった国と戦端を開くこととなってしまったのはなぜかと考えたのである。彼が第一にあげたのが、「国民的熱狂をつくってはいけない」というものだ。「熱狂は理性的なものではなく感情的なものだが、昭和のなかでなんと日本人は熱狂したことか、マスコミに煽られいったん燃え上がってしまった」と、熱狂そのものが権威をもち始める」と言っているが、まさにそのとおりである。

それは今も変わらない。数年前の道路国会と言われた国会議論では、「道路サービスは国民に平等に行き渡ったか」「経済競争している欧米諸国と遜色のないレベルにきたか」などといった道路に関する本質的な議論はほとんどなく、マッサージュチェア議論に終始した。本質的な道路議論ができていないという指摘をしたメディアは皆無で、ある社がマッサージュチェアといえ、ある社は特別会計宿舎を出してくるという有様だった。

これらは、他の会計でも支出されており、かつ法定の範囲内であったが、そんなことはお構いなし、叩きまくるのが正義だといわんばかり国柄だろうか。このように廃道論は方法論の提示やヒントがなければ主張にならないと考える。よくメディアが使うような「丁寧」に説明すれば理解されるはずだ」といった「はず論」ではダメなのだ。何を判断基準として、誰が、どうすれば、といった具体的方法論がなければ、つまり実現可能性を示さなければ主張にすらならないのである。

また、東京の環状道路議論も可能性の検証が十分ではない。首都高の中央環状、外郭環状、圏央道の三本の環状道路があれば、通過交通の都心流入を抑えて都心混雑を減少させ、高度な土地利用が十分でなかった首都圏エリアに民間の投資を促すことができるとしているのは、首都高の都心環状線がキッチンと機能し続けることを前提としているのだ。

都心環状線があっても、ほかに三本の環状道路が必要なほどに、首都圏への経済や交通の集中があるのだ。東京・首都圏の物流がマヒしても経済がどうなってもいいというのなら、都心環状線撤去も成り立つかもしれないが、それではこの国の経済がもたない。わが国の物流は圧倒的に道路が分担しているし、長距離では高速道路が担っている。また、入荷がセリに間に合わなければ積み荷の価値がほとんどなくなる時

の熱狂ぶりだった。その結果、欧米各国との間に、高速道路などの整備スピードに大きな格差が生じ、ネットワークの充実において劣後している状況が生まれたのは、大いに反省すべきことなのだ。

さらに、半藤氏は「最大の危機において日本人は抽象的な観念論を非常に好み、具体的な理性的な方法論をまったく検討しようとしなない」と述べている。昭和というより、われわれ日本人としての自戒はまさにここにあると思うのだ。

以下は、二〇一三年一月二十一日の朝日新聞の社説である。「財源論の前に規律を」と題するもので、「財源論の前に確認しておくべき規律は、ほかにもある。高速道路の新規着工に手を広げないこと。そして既存の道路についても一部は捨てる発想に立つことである。（略）『捨てる思想』は、たとえば首都高の都心環状線だ。外側に東京外環道など三本もの環状線整備が進んでおり、つくり替えは二重投資になりかねない」というものである。

根拠がはっきりしない主張だが、まず「路線を捨てる発想」について検証してみよう。

「すべての道はローマに通ず」といわれるように、ほとんどの道路はネットワークの一部を構成し

間制約が厳しい物流は、信号機のない首都高などの自動車専用道路に依存しているのである。二〇一〇年頃の貨物輸送をトンキロベースで見ると、わが国では自動車が六二%を分担している。これでも、わが国では海岸に沿って都市立地しているから内航水運のシェアが高く、フランスの八一%やドイツの七一%という自動車分担率よりは低くなっている。

一般にメディアは、先のような主張をするために持っているだけではない。「知識」については、このことは知っている必要がある」との謙虚さを欠いたまま書き連ねるから「何の根拠もない主張」となるのだ。

次は二〇一三年十月十四日の産経新聞である。「バラマキ批判もどく吹く風」という自民党の国土強靱化の動きを批判する記事が掲載された。これも実に奇妙な記事で、「バラマキ路線と野党が批判している」とは書いているものの、肝心の野党の批判内容がまったく示されていない。野党は「強靱化施策がこういう理由でバラマキだ」という具体の指摘が全く示せていないから、そもそも「批判」などできていないのである。主張に必要なのは根拠となる具体の事実なのだ、それがなければ空文となっているのである。