

編集委員会委員

佐藤馨一 | SATO, Keiichi

北海道大学大学院工学研究科教授

「すべての道はローマへ通ずる」という格言ほど、古代ローマ帝国の本質を言い表したものはない。塩野七生氏は「ローマ人の物語」の中で、「広大なローマ帝国を囲む長い防衛線のすべてを30万程度の兵力で守れたのは、大勢の兵士や重い兵器の敏速な移動を目的として敷設された、ローマ式の街道網が完備していたからである」と述べている。続いて、「ローマ人は、橋すらも街道の延長と考えていた。石で完全舗装された街道を来て木製の橋を渡るなどという考えは、ローマ人には無縁であった。道路が舗装されていれば橋も舗装されていることを当然とした」と記している。

アッピア街道は紀元前312年に建設が始められ、ローマからプリンディジまで延長540km、幅8mの全線が石造道路であった。建設から2300年もたった今でもアッピア街道は健在であり、周辺住民の自動車が自由に走行している。

中国では日干しレンガの「万里の長城」が延々と建設され、ローマでは石造道路が帝国内にくまなく張りめぐらされた。万里の長城もローマ街道も皇帝が莫大な経費を投じて造った施設、すなわち公共財であった。しかし万里の長城が無駄の象徴のように言われるのに対し、ローマ街道は2000年後でも活用されている。この差は建設された施設が民間にも開放されていたか、否かによると言えよう。「万里の長城」を貫く通路は軍事目的のみに用いられた。一方、ローマ街道は広く民間の利用が認められ、しかもその使用料はタダであった。

ローマ皇帝の責務の第一は「安全と食」の保証にあり、平和を維持し、経済を活性化するためにローマ街道の整備が最重要視された。続いてローマ街道に付随する運河工事や港湾工事、小麦を貯蔵する倉庫建設や上下水道、公衆浴場、競技場などが建設されたのである。

ローマ帝国は、現代の国家と比べて税率の低かったことが知られている。この理由を塩野氏は宮沢喜一氏にたずね、「社会福祉費の違いでしょう」という回答を得ている。ローマは医療と教育を民活にゆだねることにより、社会福祉費が国家財政を圧迫するまでに至らなかったと指摘している。わが国の財政再建が叫ばれる今日、道路や港湾を建設する公共事業が諸悪の根源のごとく指弾されている。しかし医療費や社会福祉費の抜本的改革を回避し、社会資本の整備抑制によって財政再建を図ろうとすることは、経済の活力を奪い、亡国の道を歩むこと

になる。

中西輝政氏は「国まさに滅びんとす」の著書において、「いまの日本の社会は、解決不能な問題はあたかも存在しないように振る舞い、どんな問題でも細かなデータを駆使し、システムや政策選択の課題に転換している」と批判している。さらに明治以来の悪しき行動文化である「遅く気づき、拙速に行動すること、抵抗勢力に対する戦略論なしに「構造改革」を進める愚かしさも糾弾している。

道路関係四公団民営化推進委員会の設立とその答申は、まさに「拙速な行動の見本」である。国鉄の場合とは異なり、高速道路建設の債務は順調に返済されており、プール制というわが国独自の所得再配分の知恵を軽蔑し、できるだけ早く債務を返済し、民営化することの必然性は理解できない。

江戸時代から確執が続いてきた南部藩と津軽藩の城下町、盛岡と弘前とを結ぶ東北自動車道が完成して20年になる。今や両都市の人的交流はきわめて盛んになり、お互いの文化を理解し、連帯感が培われ、青森県、岩手県、秋田県が合併する機運さえ生れている。高速道路は県民の意識を変え、新しい文化、生活圏を創造しつつある。

わが国の歴史をひもとくと、交通網の整備を積極的に行なった時代には活力が満ちあふれていた。大和朝廷は官道を整備し、徳川幕府は街道網を、明治政府は鉄道網を、そして太平洋戦争後の現政府は高速道路を整備してきた。

クニの意味を持つ「或」に囲壁を付けたものが國、すなわち首府および国家の意味となり、土偏を付けたものが「域」、すなわち地域の意味となる。中西氏は、文化というものは何よりも「形」が大切で、内実がいかに変わろうとも、形だけでも残しておくことが歴史の連続性として大切である、と述べている。

また、「文明の生命を維持するものは何か」という問に対して、自分たちの伝統、価値観、ある場合には神話を含めて、その「文明の核心」となる部分はどんな危機においても、また繁栄のなかでも絶対に放棄しないことだ、と強調している。國の囲壁は、この「文明の核心」を守るために存在しているのである。

運輸政策研究所所長の中村英夫先生が、道路関係四公団民営化推進委員会において「わが國の文明の核心：交通網の整備」を守るために孤軍奮闘されてきたことに対し、日本国民の一人として心から敬意を表する次第です。