

国民に対する象牙の塔の住人の姿勢

編集委員会副委員長

竹内健蔵

TAKEUCHI, Kenzo

東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授

学者あるいは(特に大学に在籍する)研究者に対する世の中の人々のイメージというのはどのようなものであろうか。「学者先生」という言葉に若干侮蔑の意味が込められていることからわかるように、「世間知らず」、「象牙の塔(本物の象牙はかなり価値が高くなったがこちらの象牙はかなり安っぽくなった)に籠もっている人」、「高尚に見える、なにやら難しげな(だが、本当はくだらないものかもしれない)言葉を弄ぶ人」というようなイメージがあるのではないだろうか。要するに、学者には世の中あるいは現実の世界から遊離した人々というイメージがある。

数年前になるが、私の勤務先の大学の学生に「どんなことを交通問題として感じるか。」というアンケートをとったことがある。それこそいろいろな問題が指摘されたが、いくつか代表的なものを拾ってみると、次のようなものがあった。

「バスは時刻表が存在するにもかかわらず、定時運行できなかった場合でも遅延証明書が発行されないのはなぜか。」、「バスの料金が深夜になると2倍になるのはなぜか。」、「なぜ必要のない場所に飛行場や高速道路が作られてしまうのか。」、「バスはなぜ一定料金で乗れるものと、距離によって料金が増えていくものがあるのか。」、「なぜメロやJRで直通運転をしているのか。もうけはどこへ行くのか。」、「どうして自動車と自転車が事故起こした場合、自動車の責任の方が重いのか。」

アンケート回答者は1年生であり、まだ経済学の基本ができていない段階なので、彼女達はかなり一般人の人々と同じ感性で交通問題を見ているものと思われる。さて、これらの質問に対して交通経済学者はどうやって明快に答えてきたのであり、国民を納得させることをしてきたのであろうか。こうした質問が投げかけられているということは、少なくとも現時点で、交通経済学者はこうした国民の疑問に適確には答えていないのであるまいか。

学者の国民に対する姿勢についてはいろいろな考え方があろうが、たとえば以下の3つが考えられる。すなわち、①問題の解決策を直接的に示すという姿勢、②問題の解決に向けた考え方のみを示すという姿勢、③直接的な問題解決には役立たない(いや永遠に役立たないかもしれない)が、長期的には役立つことを研究する(したがって、今何かを示すことはしない)姿勢、の3つである。

①においては、その解決策に至る途中経過は詳細には示されない。困っている問題に対してとにかく処方箋が出される。こうした姿勢はすこぶる国民に評判が良い。なぜならば、国民が面倒臭いことを考えなくても、目の前の問題を解決してくれる(かもしれない)方法がたやすく提示されるからである。しかし、学者や研究者にもいろいろあり、何の根拠もなく思いつきや感情で(その段階ですでに学者でも研究者でもないのだが)提言するような人もいるので、これらの解決策は玉石混濁であることが多い。最近の単行本や新書のタイトルを見ればわか

るように、こうしたタイプの解決策の提示は枚挙にいとまがない。

②においては、結論を考えることが国民に任せられる。問題解決のための考え方のみが示され、この場合、そこからどのように判断するかは国民次第ということになる。これはあまり国民に受けが良くない。というのは、考えることが億劫で面倒臭い国民の場合には、そんなことよりも結論だけを知りたいということが多くあるからである。したがって、②のタイプの本よりも①のタイプの本の方がよく売れる。

③は国民のイメージに合致した姿勢であろう。私が大学院生時代に凝った「超混雑において、社会的限界費用曲線は反転するか否か。」という研究(いまは決着がついている)などは、社会的限界費用曲線が反転しようがしまいが、国民には全く何の役にも立たない。確かにこうしたタイプの研究で結論が得られれば、それは将来的には問題解決に大きく役立つ可能性はある。しかし、国民からみれば、それははなはだ迂遠なことで、つまらないことに没頭している、などと見なされる。

①は世間からもてはやされるし、本も売ればベストセラー、という可能性もあるから、こうした姿勢に専念する学者先生は多くいる。また、③も典型的な「象牙の塔」タイプで、これが好きで学者先生になった人も多くいるであろう。問題は、②がなかなか主流派にならないというところにある。

それは②が実は一番難しいからに他ならない。生活に追われることに忙しくて、できればややこしいことは考えたくない多くの国民に考えてもらって自ら解決策を見つけてもらおうというのであるから、その苦労は並大抵ではない。その苦労を減らすために、「小難しい数式は一切使わずに」とか「難解な用語を避けて」というような売り文句で、こうしたタイプの本を国民に読んでもらおう、と執筆者はいろいろ工夫するが、それらの多くは未だに徒労に帰しているようである。①も③も学者や研究者からの供給量は多分にある。いま、学者や研究者が国民になすべき1つの重要な貢献は、考え方を国民に理解してもらい、国民自らが感情ではなく、論理的に結論を出せることができるように助力することではないか。

少なくとも交通経済学は交通問題の緩和・解決に役立たないと意味がない。「源氏物語における格助詞『に』の使い方」、「17世紀のブランデンブルグにおけるビールの醸造方法」(こうした分野を研究されている研究者は実際におられるそうであるが、こうした場で引用する失礼をひらお許し願いたい)という研究テーマを見て、経済学者の中には「(学術的価値は別として)なんと役立たないことを。」と思う人がいるかもしれない。しかし、それと全く同じ「役立たない」感を交通経済学者が国民から持たれているとすれば、経済学領域の隅の隅で生きている筆者としては心中穏やかではない。