

## ローマ帝国に学ぶ日本のインフラ政策

太田誠一\*            大宅映子\*\*  
 河村たかし\*\*\*      中村英夫\*\*\*\*  
 中条 潮\*\*\*\*\* (司会)

標題のテーマのもと、インフラ政策に一家言ある論客の方々による座談会を実施した。ローマ帝国の政策から得られた教訓をヒントに、公私のありかた、日本の社会資本整備、交通の軍事的な要素、交通による世界のオープン化など、日本のインフラ政策と対比させながら活発な議論が交わされた。

### Lessons from the Roman Empire for Japanese Infrastructure Policy

Seiichi OTA\*            Eiko OYA\*\*  
 Takashi KAWAMURA\*\*\*      Hideo NAKAMURA\*\*\*\*  
 Ushio CHUJO\*\*\*\*\*

A colloquium on this theme was held, in which participants offering diverse critical perspectives on the issue of infrastructure policy. The infrastructure of the Roman Empire was used as an object lesson and cue for guiding the discussion, which dealt actively with a range of issues including the division of the private and public spheres, the military/logistical aspects of transportation and transportation as a means of creating an “open” world, as compared with Japanese approaches toward infrastructure policy.

#### 1. ローマの道が我々に投げかけるもの

**中条 (司会)** 皆さん、お忙しいところをお集まりいただきありがとうございます。今日は塩野七生さんの『すべての道はローマに通ず ローマ人の物語 X』をもとにして、わが国のハードの社会資本整備、特に道路、交通についてご議論いただきたいと思い

ます。ふだんからこの方面について活発にご発言されていらっしゃる方ばかりですので、談論風発となると大いに期待しております。

本文だけで250頁ほどの、たいへん読みごたえのある本ですが、まず率直な読後の感想からうかがいたいと思います。中村教授はいかがでしたか。

**中村** 私は一昨年は道路族とか抵抗派とか土建教授

\* 中村学園大学客員教授・元行革担当大臣  
 Visiting Professor, Nakamura Gakuen University  
 Former Minister of Administrative Reform  
 \*\* 評論家  
 Commentator  
 \*\*\* 衆議院議員  
 Representative

\*\*\*\* 武蔵工業大学学長  
 President, Musashi Institute of Technology  
 \*\*\*\*\* 慶應義塾大学商学部教授  
 Professor, Faculty of Business and Commerce,  
 Keio University  
 (五十音順)  
 2004年7月1日実施



とか呼ばれていました。大学で確かに土木工学を専攻してきました。けれども、私自身は道路族でもなければ、なんでもかんでも道路建設を進めればいなんて思っている人間ではなくて、ただ、必要なものはつくるべきだし、不必要なものはつくるべきではないと思っているだけの人間です。

ローマ帝国に関しては、私は以前から関心があって、いろんなものを読んだり、実際に訪ねたりしてきました。「世界の道はローマに通ず」という言葉はほとんどの日本人は知っているのですが、誰もが興味をもてるような形で書かれたものは今までほとんどなかった。それを塩野さんがローマ人の物語のシリーズの中で作家の眼と文章でとてもわかりやすくまとめて下さったのは、私の仕事から見ても大変ありがたいと思っております。

**中条** ありがとうございます。それでは、次にお二人の政治家から感想をお聞かせいただけます。太田さん、いかがですか。

**太田** 私は2003年の11月まで自民党の行革本部長を2年、その前には行革本部の事務局長というのを2年やっておりました。いわゆる行革の特殊法人改革基本法というものを3年前の6月に議員立法で出して、その法律に基づいて167の特殊法人の整理合理化をやるということで、みんなタガをはめたわけです。そのうちの一つが道路4公団でした。中村先生、大宅先生には大変ご心労をかけました。

小泉さんの直轄になったので私は直接関われなくなったのですが、重要な柱の一つでありましたので、今回、塩野さんのこの本もたいへん興味深く読みま

した。この中で道路が、ともかく帝国の統治の重要な手段になったということは、きわめて大切な指摘だと思います。もし現代に置き換えれば、ローマ帝国はいつてみれば世界政府みたいなものだから、今の感覚で言うとそれはもう地球全体を覆うような構想だったと思います。民族の全然違うものを全部まとめて一つの帝国にしちゃったわけですから。だから、我々がそれから学ぶときには、要は今ならばこの話は世界全体を包み込む話だという観点から見なければいけないと思います。

**中条** 確かにそういう視点も必要ですね。河村さんはどのような感想をお持ちですか。

**河村** 私は議員になる前、中小企業を経営してきて、リサイクルの仕事ですがさまざま競争の中でやってきた。今のこの日本を官僚政治のせいにする意見が多いですが、それは実は根本的に間違っていて、職業化した議員の方が悪いと思います。特に地方議員の職業化は諸悪の根源。それを言う人は誰もいません。言う選挙の損になるから、あらゆる政治勢力は言わないのですが、そこら辺を中心に考えております。

この本の中に、道路も利用料システムにしたかったんだけど、いろんなものが通るから壁をつくれなかったのでできなかったのではないかということが書いてありました。わが国の道路行政といえまあ高速道路の話になるんですが、民主党は無料化だと言っていますけれども、僕は反対です。例えば、利用料システムを広く入れて、そのかわり東名高速と中央道を分けて利用料を競争させて、東名高速な

ら東名高速で東京 - 静岡、静岡 - 名古屋、名古屋 - 神戸と分けて、それぞれの利用料を競争させるといような発想が全くない。国会議員の頭には競争というのはないですね。自民党にも民主党にもそういう構想はありません。こういう、官がやらないと公共性というのは実現できないという幻想を打ち破れということだと思います。でない公共性の部分は独占であるということから一歩も抜け出せない。こんな日本の惨状をなんとかせにやいかんという問題意識にさいなまれているというのが現状です。

**中条** 確かに公と私のあり方をどうするかということ塩野さんの本はかなり問いかけてくれるものだと思います。では大宅さん、お願いいたします。

**大宅** 私は大学を出て小さな会社へ入って、それから結婚してちょっと家にいましたけれども、また自分で小さな会社をつくりました。何をやっていかというと、その頃はなんでもかんでも数字で表されていて、例えば一人当たりのGDPとか。もう全部数字でした。しかし数字じゃない部分に本当は私たちの幸せみたいなものがあるんじゃないかと。そんなことを研究するのは男の人はやっつけられないだろうけれども、私は基本的には主婦だからできる。例えば季節感だとか、夕日を見て美しいだとか、友だちとお茶を飲んで楽しいとかというようなことは、どこをどう集めてもGDPの中には出てこないわけです。そのうちテレビの話が来て、それから審議会という話が来ました。

最初に入ったのは税調で、そのときにわかったのは、日本の男社会はしがらみだらけで、男の人たちは個人の立場で物を言わない、全部、組織でしか物を言わない。しかしそうやっている間は、組織にまでしか豊かさは届かない。本当に一人ひとりに豊かさが届くためには個人がしっかりと個人としての意見を言わない限りは、世の中は動かない。でも、男の人たちはみんな組織を背負って出てきていて、組織から蹴り出されちゃったら、食っていけないというのがあつたわけです。その男の人たちがちょっとでいいから軸足を個人に移してもらえたら、世の中は変わるのになと思いつながら、私は風穴を開ける役と思って税調をやっていました。

で、道路の話で、小泉さんも私には常識の線やってくださいとおっしゃった。私は組織人ではない個人の立場でいつも物を言っているつもりです。もう一つは地球規模の立場でというのがあつたんですが、その二つを自分のスタンスにしています。

これを読んで、先ほどおっしゃった公と私の話ですが、公と私という以上は、「私」がしっかりといていないとだめなのですが、日本の場合は本当にその個人が確立されてないんです。個じゃなくてほとんどが組織の声で、利権を持っている少数の組織、既得権を持っている少数の組織の大声によって、大多数の個人は声を上げないというのが現状です。個人がしっかりとるしかないというのが、すべて私の結論なのです。

## 2. 「公」のありかた、「私」のありかた

**中条** さて、塩野さんはこの本の中で、ローマ人のインフラを、「人間が人間らしく生活を送るためには必要な事業」と定義しています。その政策担当の仕事というのは、国民一人ひとりである「私」が各人各様の夢やゆとりを持てるようにするために必要となる基盤を公の責任で整えることであるとしています。ここは多分、どなたもご異論のないところだと思つたのですが、その「基盤となる部分」とはどこまでを指すのかというのが議論になるかと思つた。

ローマ帝国では道路というものが非常に重要な基盤の一つであつたわけですが、日本の現代と照らし合わせてこの考え方は妥当かどうか。道路政策というのは、いわば発展途上の国であつたから必要であつたものなのか。

**中村** 社会の活動の基盤にあるのは民間すなわち私であるのは明らかであり、公共はそれだけではカバーできない分野を担うことになるのです。私は社会資本インフラストラクチャーについて学生に教えるときは、いつも公衆便所を例にして教えます。公衆便所というのは公共のインフラの最も典型的なもの。それぞれの人間が自分のトイレを持って歩くわけにいかないし、あちこちにつくっておくわけにもいかない。だから、大勢の人が行き来する所に、みんなでお金を出し合つてつくつて、それをだれもが使えるようにしておくことが得策だと考えるのです。そうしたときに、こうして公衆便所というのは公共により設置され、人々に利用されるわけだ。

公共の事業というのは本来、そういうものであつて、理屈でも実際でも、みんな、すなわち公共でやつた方がはるかに効果的だというものを作るわけです。それが警察であつたりあるいは道路であつたり、いろんな事業であるのです。だから、公がいいのか私がいいのかというのは、どっちがみんなにと

って得かということと考えれば明らかになる話が、圧倒的に多いんじゃないでしょうか。

**中条** まさにそのとおりで、公でやるべきものは公でやり、私でやるべきものは私でやるということなのですが、それは、時代、経済の発展状態、人々の考え方だとか、そういうものによって変わってくるでしょう。ローマ帝国では、道路については「公」、特に国が整備をすべき範囲のものであると考えていた。しかし、教育だとか医療に関しては、キリスト教時代までは「私」の部分をかなり重要視している社会であった。今の日本において、どこまでを「公」で、どこまでを「私」でやっていくかを学ぶときには、一つの手がかりになるのかなと思います。

**大宅** 基盤と書いてありますよね。最低限と考えると、やはり日本の場合、最低限を越えたから問題になったんだと思うんですね。違いますか。最低限、人間が動くためのものと。

**太田** ここで言っているのは、要するにそのもとで各人各位が夢やゆとりを持てるようにするための基盤と言っている。人々がそれぞれ夢を描けるような基盤ですね。

**大宅** 一人でも何か望んだら、全部やらせてあげなきゃいけないという話じゃないですよ。わりとそこまで来ちゃったというのが今の日本の問題点かもしれない。

**太田** 道路をつくる、ということはそれだけにとどまらなくて、道路のネットワークができることによって、ビジネスチャンスがいろいろ生まれるわけでしょう。遠くの場所を短時間で結ぶことができる。さらに現代に置き換えてみれば、道路だけでなくインターネットの効果とか、そんなことを言っているんじゃないかと思います。だから、私はこの視野で言うならば、直ちに地球全体の話だろうと。日本だったらアッピア街道のような骨格的な幹線道路というのは、どこまでつくればよかったのか。今でも多過ぎるのか、大事なところが抜けているのか。九州なんかを見れば、東九州はないわけですからやはり抜けているように思うわけです。一方では余分なところに、余分な道路をつくったなという感じがしないでもない。本来、こういうネットワークをつくるとき骨格を考えるのは誰か、一人の政治家の仕事だと思うんです。政治家が国民経済全体、それから歴史とか人の心とかを全部考えて、そう判断して、こういう骨格でいきましょうということで、政治家ないしは政治家の視野を持った人が大胆に判断して

やるべきだったと思います。今はそうじゃなくて、末端の人が勝手に思いついたことをやっているという感じがしてならない。

**大宅** 政治家が判断したから、四国に三つも橋を架けたんでしょう。

**太田** いや、そういう政治家じゃない。要するに、この都市のローマにいたような政治家が考えることであって、それぞれその地域の利益代表みたいな人が考えることじゃないと。

**中条** アッピア街道をつくったアッピウスさんはなぜそういう道路をつくって、日本の政治家はなぜそういう道路がつかないんですか。

**太田** 主導権がないからでしょうね。そういう全体の国土政策を政治家が考えることはなかったからです。

**河村** 民間の話が出ましたが、それでは、例えば寿司屋とか、食堂とかレストランとかは民営ですけれども、あれも重大な公共サービスです。そうですね。あれがもしいかんようになつたら大変ですよ、山奥で道路がどの言いますが、飯が食えんようになつたら大変です。だから、寿司屋と同じで、たとえ公共のものといっても、利用料システムが取れるものは、やはりローマでもそれはそれで取ろうとしたと。

**中条** 当時のローマは借金をして道路をつくるというやり方ができなかった、だから無駄な道路ができなかったという考え方がありますね。しかし、借金をして社会資本を整備していくというのは、経済学的には正しく運用すれば非常に有効なやり方です。今の世代の人だけが将来の社会資本のコストを負担するというよりも、何世代にもわたって使うものは何世代もの人々が負担をするべき。だから、借金をして社会資本を整備して、その費用は後の世代の人も負担するというのは理にかなったやり方ではあるわけです。ただし、そのやり方をとると、一方でモラルハザードが起こって、どんどん金を借りちゃって、国債をいっぱい出しちゃって、将来のことはあまり考えないでつくり過ぎてしまうということが起こる。だから、そういう点ではローマというのは非常に堅実だったと言えるかもしれないですね。

**太田** これは純粋に公共財であるというふうに思えば、やはり税金というか、フローで時間をかけてつくっていくものだと思います。なのに、道路である程度もうけることだとか利用者負担させてしまおうという発想で建設を急ぐから、政府保証で資金を調



達して道路整備しましょうということになって、日本道路公団など、道路のいわゆる特殊法人がごそごそできちゃったと。その結果、金になりそうなところから始めるから東海道メガロポリスに集中しちゃったのです。そこから辺が国全体を隅から隅まで有効に国道を使わなくちゃいけないという、国全体を見る政治家の視野からの考え方でできなかつた。利用者負担を取れるところにばかり集中しなければ、もっと早い時期に骨格的な、先ほど言ったこのアッピア街道に相当するものももっと早くできていたと思います。

**河村** 太田さんからすればやはりアッピア街道みたいなものをつくれなかったり、東海道メガロポリスだけではなしに、もっと九州の方なり、そういうところが論点になるわけか。

**太田** 鹿児島から稚内まで、ダアーツとね。

**河村** そういうふうにやれなかったということが問題だということか。

**太田** そうです。

**中条** だけど、ローマの道路も最初はやはりアッピアから始めて、もともとのローマの非常に狭いテリトリーのところの幹線道路をつくり、それからだんだん辺境に至っていったわけです。やはりそこはその有効性みたいなものを考えていたのでは。

**太田** 東名から始めても、名神から始めてもいいんです。いいんだけども、その先の骨格を、背骨をつくるということをややはり考えるべきだったのじゃないかなと。

**中村** いや、そもそもローマの道路の話を昨今の道路の民営化とか、道路をどこまでつくるかという話に結びつけようとするのは無理があるんですよ(笑)。

例えばさっきから話されている経済の成熟度なんて、全く違うわけでしょう。それから人口規模も面積も全く違う。それからあのときは貴族とか奴隷という厳然とした身分制度があるわけです。何よりも大きなのは、考えているタイムスパンが全然違うのです。ローマ帝国の初めというのは紀元前8世紀とか9世紀とかそんな時代です。アッピア街道というのは僕の記憶だとB.C 312年です。ローマ帝国は西と東とに分かれて、そのあと、ゲルマンに滅ぼされたのが4世紀です。だから、長く見れば千何百年、短く見ても数百年、800年くらいですか。800年というと、日本の800年前は鎌倉時代です。その間、古くにできたのもずっと機能している。その社会と今の日本を、しかもこの複雑な経済状況の中で比べるとというのは、僕は非常に無理があると思う。

しかし、そこには何か参考になることがあるだろう。それは何かというと、我々はローマ帝国とかローマ社会というと、ある一時期に存在した社会のように思うけど、そうじゃなくて、現在のヨーロッパ社会というのもローマ社会の延長線上にあるのです。だから、ローマ帝国が滅亡してその社会がなくなったわけじゃなくて、それを滅ぼしたゲルマン民族というのはローマ文明の完全な虜になってしまった。だから、神聖ローマ帝国もあつたし、ナポレオンなどもローマ帝国の再興を夢見るわけだし、現代のEUというのでもささしくそうした歴史を継いでいるのです。さらに日本だって、僕らの生活はその文明の影響下にあるといえます。結局、ギリシア、ローマから来て、それがずっと続いている。そうした偉大な文明をあれだけ続けさせたというのは、やはりそこにそれなりの経済があつたし、安全・パックス・ロマーナがあつたし、それらを続けることを可能にするベースとしてインフラがあつたということです。そういう意味でなら、ローマ帝国の道路と現代の我国とのかかわりを僕は納得するのです。長期、さらには、きわめて超長期的にもインフラの整備というのは文明全体に大きな影響を与えるということでしょう。短期的に金を取るとか取らないとか、そんなことで整備をやる、やめるの話じゃない。

**大宅** 2800年くらいに、今の日本のことを、誰か塩野七生さんみたいな人が書いてすばらしいと言うかもしれない(笑)。

### 3. 「ローマの道」は総合的・世界的な交通ネットワーク

**中条** 塩野さんは「インフラは膨大な経費をかけて多くの人々が参加し、長い歳月を要して実現されるものであるだけに、ハードな分野の成果で終わらずに、ソフトな分野、つまり人々の精神の分野にまで影響をもたらさずにはおかない」と言っています。まさに中村教授が先ほど、おっしゃったことなわけです。このためインフラがどう整備されるかは、その民族のこれからの進む道まで決めてしまう。こういう視点から見たときに、日本の社会資本整備というのは一体どうだったのか。一体、日本の基本的なシステムというのはローマとどう違うのかということをご議論いただきたい。そして、これからはどうなっていくのだろうか。

**太田** そのローマ帝国の時代の視野で言うと、馬車が走る道路があるということ以外、交通手段は非常に限られていたと思います。船はあったんですが、今の視野で言うと、交通手段を全部、視野に入れなくちゃいけないと思います。航空も海運も新幹線も含めて総合交通として見なくちゃいけないと思います。グローバルな視点で見ていく必要がある。日本が今、個人金融資産が1,300兆という話があるんだけどもいずれにしても一時期金はたまったわけです。たまった金というのは、本来は国際貿易でもうけた金なんだから、もっとほかの国に還元しなくちゃいけなかった。日本が考えるインフラというのは、やはり日本の国内にとどまらないと思うのです。例えばロシアのインフラにもっと協力しておくべきだったんじゃないかと。

**中条** 私も同じような考えです。つまり日本の社会資本整備ということを考えるときに、日本の国の中のことだけで考えていないかということです。ローマが考えていたことというのはイタリア半島の小さな地域のことではなくて、まさに先ほどおっしゃった世界全体だったわけです。例えばアジアの地域のインフラ整備というものに対して日本がどういう形で対応していくか、そういうことはきちんと考えているのかどうか。日本の国土計画ということを考えた場合に、ほぼ日本国内だけで対象が議論されてしまっている。そうじゃなくて、アジアだとかの地域の港湾だとか、あるいは内陸の施設だとか、そういったものを視野に入れた考え方が必要ではないか。

**中村** それは大事なことだと思うのです。ただ、誤解してはいけないのは、ローマ人が帝国のあちこちの植民地につくったインフラというのは、ローマ人だけでつくったわけではないのです。ローマ人はそ



大宅映子氏

の技術とか制度とかをそこへ持ち込んだけど、工事にたずさわったのは現地の人々、現地の労働力です。現地の人というのは、大半はローマ人の奴隷であるし、それを指揮したのはローマ人の兵士なのです。だから、これは日本の税金で行うODAというのと一緒の話じゃない。日本の技術とか制度を使ってもらえるものは使ってもらう。そういうふうなのをうまく用いる。例えば鉄道の民営化のノウハウなんていうのを、それぞれの国の鉄道に伝えるとか、そういうことでなら、僕はよくわかる。そうじゃなくて、日本人の税金で集めた資金を持って行って、ODAで鉄道線路をつくるとか道路をつくるとかということと言うならば、これは少し話が違うと思います。

**中条** おっしゃるようにそのローマの道路というのは軍団兵が技術を持っていて、その技術でつくったわけです。ただし、維持管理は地元がコストを負担した。日本の国内で言えば地域が負担をしていくということにもなるし、もっと広い世界的視点で言えば、その地域の人々、その土地の人々がそのコストを負担していくべきですね。ただし、それに対して必要な技術、システムをローマは広めていったということが非常に重要なところだと思います。

それと同時に考えなきゃいけないことは、ローマ帝国の道路に対応するものとしては、何を私たちは考えていったらいいのだろうかということ、ぜひ議論をしていただきたいのです。

**太田** だから、それは総合なんです。今はみんな空港をつくるときに、ハブ空港とか何とか言っているけれども、日本国内にたくさんハブ空港なんかつくるより、新幹線のネットワークと直結すればいい。それが本当のハブだと私は思います。総合交通的に



言えば、道路はそのうちの一つ、空港と道路と新幹線というネットワークをグローバルに張っていくと。それは、やはり日本と隣接したところであって、今おっしゃるように何も慈善事業としてやる必要はないわけです。ちゃんと長期的にリターンがあるようなかっとうでやっていけばいいんだと思います。

**中村** おっしゃるように、ハブ空港なんてその最たるものですね。例えば九州7県8空港、ジェット機が飛べる空港をたくさんつくってそれでハブ空港をつくるというのはあり得ない。結局全部を不便にしている。しかし、たとえ国交省がそれではいけないと言っても中央官庁にそれを集中させる能力はないのです。その能力を持つのはというと、学者であり、マスコミです。そういうことの無駄さをちゃんと理屈でもってはっきりさせる能力を持つのは学者とマスコミです。そして決断するのは、政治家です。ところが、学者も政治家も近いとこしか見てない。例えばオランダは九州と面積が同じで、人口が同じで、GNPも同じだということだけれども、スキポールという大空港があり、ロッテルダムにユーロポートという大港湾があって、それであとはもうほとんどなきに等しい小さい空港や港なのです。でもそれで十分なわけ。

**大宅** 先日体験したのですが、全日空とルフトハンザの共通運行便でシュツットガルトに行こうと思って、フランクフルトまで飛んで、フランクフルトからシュツットガルトの搭乗券というのもくれた。もう頭から飛行機だと思っていたら、なんと新幹線だった。ゲートが「T」の何番と書いてあって、これはtrainだったわけです。

**中村** ドイツは今も新幹線をあちこちにつくろうと

している。その最大の目的はというと、空の交通を減らすことと、アウトパーンの交通の減らすことなのです。決して地域の発展とかじゃないのです。今おっしゃったシュツットガルトというのはバーデンヴェルテンベルクという人口1,000万以上、面積3万平方キロほどの大きな州です。しかし実質、シュツットガルトという大空港しかない。日本であの大きさの州だったら、どれだけたくさんの空港をつくっているか。

**大宅** unnecessary道路はつくらないというんだけど、地元の人は必要だと言うわけですよ。その必要・不必要をみんなにわかるような状況をつくって、委員会はちゃんと優先順位をやったんですよ。でもめちゃくちゃになっちゃった(笑)。

**太田** 地元の人というのは、実は国民じゃないんですよ(笑)。

**大宅** でも、国民というとみんな自分のことだと思うのよ。そこが問題なの。

**太田** それは受益者なのであって、国民というのはタックスペアの方のことなんだから。塩野さんがこの本で言うように、膨大な経費をかけ、多くの人が参加したと。そのときに、民主主義の社会なんだから、コンセンサスがあったらば、全体のコンセンサスに従ってもらわなくちゃいけないのに、全体のコンセンサスとは別にいわゆるエゴを主張する人たちがいつまでたっても甘やかしているから、できない。だから、地域住民の受け取る方の人のことはあまり考える必要はないわけです。タックスで集めたものをどれだけ有効に使うかと。国土全体を隅から隅まで有効に使うというのは大事なのです。

**中条** 中村教授がおっしゃった、「誰が考えてもそんなのわかり切っているじゃないの」ということができないのはなぜかという、そこが一番問題のところですよ。

**大宅** だって、一人でも反対したら橋はつくらない、道路はつくらないという人たちがずっとやってきたわけですから。

#### 4. 軍事的要素が欠けている日本のインフラ整備

**中条** ローマ帝国の道路は帝国の運営の基盤であったわけですが、これは当然、軍事的な要素というものを大きく持っていた。ローマの軍団をいかに有効に効率的に使うかという点に置かれていたわけですが、日本の社会資本整備ということを考えてときに、国防という要素はほとんど考えられていな

いように私は思うわけです。その辺について、もしご意見があれば。

**大宅** だって、国防なんて発想はないんだから、やるわけじゃないじゃない。攻められたら、みんな手をあげて死ぬんでしょ。逃げるという人が圧倒的に多い。どこへ逃げるのか知らないけれども。世界中の人はみんないい人、周りはみんないい人という前提で、その上に我々の安全と生存を保持すると決意したと憲法に書いてあるんだもの。

**中村** ローマ帝国のことを言えば、周りはゲルマンとかケルトとかいわゆる野蛮人に取り囲まれていたわけでしょう。それから属領の中だって、いつか反乱したいと思っているのがいっぱいいたわけです。そういう社会と今の日本の社会とは全然違うし、それからローマの体制と皆さん一言で言われるけど、ローマの体制といたって、独裁制もあったし、共和制もあったし、帝政もあり、五賢帝なんて言われる賢い帝が支配したときもあるし、いろんな体制で試行錯誤の中です。そういう中で平和もかなり長い期間であった。だけど、パックス・ローマなんていう平和の中でも、領土内はそんな状況だから常に国防ということをおぼえていない。一方、我々の平和と言ったって、たかだかこの何十年です。だけど、その間にもう国防とか安全だとかをかなり忘れてしまっている。

ローマ帝国までいなくても、アメリカだってアメリカのインターステートというのはもとの名前はインターステート・ディフェンス・ハイウェイネットワークでしょ。ディフェンスという言葉がちゃんとついているわけで、それを1943年に始めている。インターステート・ネットワークによって東部にある軍需工場ができたものをサンディエゴの軍港などまで運んでくるというのは、対日戦争上、ものすごく大きな意味を持っていたのです。

**河村** 街の中には防衛道路だとか何とか、結構あるよね。戦争中以前までは日本も結構あったんでしょ。戦後は一切なしですから。

**中条** それに、日本はシェルターはぜんぜんつくりませんね(笑)。

**太田** ヨーロッパに行くと、農業政策でいわゆる所得保証的に、直接保証でここに住んでいなさいと。ここに住んで、ここで農業をやっていなさいというのがあるわけです。聞いてみると、それは全部、国境地帯で農業をやって、そこに人が住んでいることが大事だと。簡単に侵略されないというようなこと



中村英夫氏

がある。だから、国土の隅から隅までちゃんと短時間に移動できるようにしておくというのも安全保障だし、例えば北海道から沖縄まで隅々までちゃんと人が住んでいるというのも安全保障なんだと。住んでもらうために道路や交通機関を整備しておくというのは、それは要するに税金を投入してもいい話だと思います。

**中村** 私は日本で考えるときには、国防よりもっとはるかに大事なのは防災だと思っているんです。ポンペイなんかへ行くと日本のことばかり考えてしまう。ヴェスビオス火山の噴火であんなになってしまうわけでしょう。日本というのは火山はもちろん地震もあれば高潮も津波もあるわけで、例えば三陸海岸のリアス式の海岸のあるところでは、チリで地震が起きた結果、十数メートルの高さの津波が来たのです。ところが現在の道路というのはみんな海岸の近くを通っているから、大きな津波が来ればいっぺんにアウトになる。そういった意味で、defenseでなくてdisaster prevention highwayというのは、私たちが考えなければいけない非常に大事なテーマだと思っています。

**中条** 今は道路だとか空港も重要なのもかもしれないけども、やはり情報施設じゃないのかと。ローマ帝国の道路の重要な役割というのは、塩野さんは一つは軍事的に、二つはそれをいろんな人が使うからというのです。本来の道路の使い方です。三つ目がその情報伝達システムであったと。そこに国営の郵便制度を設けて、駅伝を用意して、これでもって情報伝達がきちんとできたんだということを書いている。まさにその当時は情報の伝達は道路を使って馬車だったわけですがけれども、今はさまざまな情報伝



達システムがあるわけですから、情報システムをグローバルにいか整備していくかということがかなり重要な意味を持つてくると思いますが、どうでしょうか。

**中村** ローマの道路というと、埋もれてしまったものも潰してしまっただけで、ローマ帝国が滅亡するとともに全くなってしまったわけではない。ルイ王朝やナポレオンが復興した道路もあれば、ムーソリーニやヒトラーがそれを近代化して再興しようとしたこともあった。今おっしゃるように道路は人や物を運ぶだけでなく情報を運ぶ。それはつまり技術を、文化を運ぶわけです。だから、あるときはルネッサンスの芸術を運んだこともあるし、モーツァルトやゲーテを運んだし、産業革命の技術を運んだこともある。そうした文明が広まりそれがずっと現代でも続いていて、今もヨーロッパはあのように世界の中心になっているのです。

だから、そういった意味で、文化や技術をかかえた情報を運ぶ機能というのは短期的な影響だけでなく、その影響はきわめて長期にわたって効いてくる。それがローマの道の我々への教訓だと思うのです。

##### 5. 世界のオープン化をもたらしたローマの道路

**中条** ところで、ローマ帝国の道路というのはローマ帝国の統治政策の象徴なわけですが、道路ネットワークを占領地の住民も公平に使わせるようにした。これが結局、オープンな市場経済を活性化させて、帝国の経済発展にこれが非常に寄与したと。要するに征服したところの人をどんどんローマ化した。いわゆる同化政策です。そこを占領地として扱うのではなくて、そこの人にもローマ市民権を与えという形で帝国の版図を広げていったわけです。ですから、植民地出身の皇帝が出てくるというようなことも当然起こった。塩野さんはローマの繁栄の原点はこのローマ建国以来、オープン化政策をずっととってきたことだということは、随所で書いている。これに比べて、日本はどうでしょうか。要するに、その役割を担ったのが、ローマの場合には道路であって、その道路は誰でも通れる。もちろん軍用としての重要な地位はあるわけですが、そこを商売をする人も通れるし、誰でも通れるという形でそれがオープン化の上に非常に貢献していると。それに対して、例えば今の日本において空港はオープン化されてい

るのだろうか、港湾はオープン化されているのだろうか。あるいは日本の国全体がオープン化されているのだろうか。

**太田** 日本はかつて韓国を植民地にし、サハリンなども植民地にして、あまり好ましい関係を築けなかったという歴史がありますよね。例えばいま現在、朝鮮半島と日本、シベリアと日本をトンネルでつないで、いわば地続きにすることが可能なら、侵略とか何とかじゃなくて、オープン化することができるのだろうか。

**河村** オープン化というけど、同化政策じゃないかと受け取られかねない。

**太田** だから、現在じゃそんなことは通らないから、そこはうまく共同市場みたいな話で、要するに経済統合を図っていくと。それがひいてはお互いの国の安全保障になっていくという話だと思います。

**河村** そういう面では、日本は国内においては完全にそうだったよね。

**太田** オープン化というのはそういうことじゃないですか。

**中条** もちろん軍事的な侵略は、これはもうどう考えても無理な話なので、そうではなくて、経済的な統合、もっとオープン化を進めていくということになりますね。その点は、どうなのでしょう。

**河村** ローマはそういうつもりはあったのかな。

**太田** どうでしょうね。当時、みんなの顔を立てながらいろいろやってみたら、うまく統治できたわけですよ。経済統合というのは政治統合の手段になったわけだ。その先兵たるのが道路だったわけだ。

**河村** オープン化ね。そう美しいものですか、オープン化というのは。

**中条** 外国の人もどんどん日本へ来る。こちらもどんどん出ていくと。

**太田** それは例えばまた飛行機の話で申しわけないけど、国土交通省がやっていることは何かおかしいんだな。サハリンのユジノサハリンスクに行く飛行機は、函館から出ているんです。札幌からはない。札幌から出すか羽田から出せばいいのに、絶対そういうことをしないわけ。誰かの顔を立てて、そこで路線を限定しているわけです。だから、交流が活発になりえない。

**中条** まさにそういうことだね。

**河村** 中条さんとしては、アメリカ一辺倒じゃなくて、アジアとの一つの安全保障も仲よくしていくことになれば、やはり日韓でちゃんとトンネルでも掘

れと、こういう雰囲気ですか。

**中条** 別に今やトンネルじゃなくてもいいと思うんです。もうこれは情報システムでいいと思うんです。人にしろなんにしろ、なんで日本はそんなに外国人を入れないか。例えば電力だって韓国で発電した安いものを日本に持ってこられないかと。

**大宅** 電力は無理ですよ。

**中条** いや、例えばイギリスとフランスの間は送っているわけですから、送電技術が改善されれば電力だけじゃなくて、いろんなものをもっと持ってこられないのかな。

**中村** そうなってくるとね、言葉が問題になってくると思うのです。ローマ帝国内は全部、書き言葉はラテン語なんです。もちろんしゃべっている言葉はそれぞれの言葉があるけど、少なくとも書き言葉は全部ラテン語。ところが、アジアを見てみると、東アジアだけでも中国は中国、韓国は韓国、日本は日本。全く通用しない。せめて書く文字ぐらい共通になってほしい。そういうことの実現が大事なのですが、現実にはハングルを見てもわかるように逆の方向にある。それもなしでは、地域全域の情報化だ何とかなんて言ったって、情報なんて通ずるわけがない。

**河村** しかし、言霊ですからね、これはやはり分けておかなきゃいかんと思うけどな。

**中村** でもベトナムはやりましたよ。ベトナムはかつては漢字国ですよ。だけど完全にローマ字にしましょう。だから一斉に漢字や仮名、ハングル文字を全部捨ててみんなローマ字にすると。それくらいのことを政治家は考えなきゃいけないんだ。自分の選挙区のことばかり考えてないで。

**河村** それは大先生に悪いけど、反対だな。名古屋言葉を大事にする人間からすると、ローマでも、下手したらラテン語がずっと行き渡った時代というのは衰退していく時代ではなかったですか。

**中条** いや、それはどうやってやったかということ、その征服した地域の人間をローマに連れてきて勉強させたんです。人質とかじゃなくて留学をさせたわけです、ローマの金で。そういう人がラテン語を勉強して、自分の地方に戻って、そのラテン語をもって行政をするから、上の方はみんなラテン語が通用するという話です。だから、それは占領したからそういうことができたわけで、今はそんなことはできない。中村教授は何か言語を一つに統一しろとおっしゃるんだけれども、私はデファクトに使われる言



中条  
潮氏

語というのができてくるんだろうと思う。

**河村** まあ、あり得てもいいけれども、しかし、言葉を統一したときは、大体、戦争へ行くときですよ。

**中村** 言葉を統一しろなんて、僕は一言も言っていない。書き文字を同じ字にした方がいいと。

## 6. 旅行者用の地図に表れる実用性

**中条** 読者の中には技術的な方もいらっしゃるの、ローマの道路構造を少し。本にも書かれている道路構造についての工夫、これはかなり技術的で具体的な話になりますが、どのように評価されますでしょうか。中村教授にご意見をいただきたいのですが。

**中村** 道路構造の前に僕はローマ人のきわめて実用を重視する姿勢に注目したいのです。例えば地図づくりでもマイルストーンでもすごいと思います。ギリシア人というのはきわめて科学的な民族で、地球は丸いと。ローマ人は地球なんて丸かろうが平面だろうが、そんなことはどうでもよいというので、駅の順番だけは正しい地図をつくるのです。ちょうど地下鉄の社内の路線図のようなものです。そこでは大事なのは霞ヶ関駅の次は銀座駅で銀座駅の次は東京駅だと。それを間違えたら、大変なことになるというわけで、彼らのつくった地図といわれているものにポイティングアの地図という有名な地図がありますが、駅の名前の順番だけを重視する。だから、それを見たら目的地へ間違いなく行ける。

そして、それだけじゃやはり困るので、道路には必ず1マイルごとにマイルストーンを置いているんです。そこには、ローマから何キロ、ローマまで何キロ、どこどこまで何キロと。さらに、どの皇帝がつくさせたのかとか誰が寄付してつくったとか、と

いったことが記された立派なマイルストーンが置かれていました。

**太田** それは国土を管理するということで。

**中村** いや、旅行者の立場からです。普通の地図は、あれは専門的にはトポグラフィカルな地図というのです。ところが順番だけあっていればいいという地図は、トポロジカルな地図というのです。トポロジー（位相）が合っていればいいと。それで我々は十分旅行できるわけです。

**中条** この本の中にも地図の一例が載っていますが、どこで飯が食えるかとか（笑）、どこに宿があるかという、そういうことはきちんと示してあるわけです。

**中村** そのかわり、地中海なんて川みたいに書いてあるでしょう。彼らにとっては地中海というのは瀬戸内海なのです。

**中条** そうですね。地中海はラテン語ではローマ帝国では「我等の海」ですからね（笑）。

**河村** 先ほどちょっと、何か寄付でとか言われたけれども、ローマは全部税金ですか。

**中条** いや、それは管理はもちろん公です。ただし中村教授がおっしゃったように、維持修繕は地元がやる。その担当官がちゃんといると。で、つくるのは軍です。

**中村** 軍と言っても、年がら年中戦争しているわけじゃなくて、800年のうちに戦争は1回あるか2回あるかというオーダーですから、日本の自衛隊だってそうだけれど、普通の兵隊は一生のうちに1回も戦争に遭わないというのが普通です。だから、その間に何をしているのかということ、訓練だけしているのじゃなくて、道普請をしたりしたのです。

**河村** そうすると、今の完全に分離された公務員という感じではないかわけた。農業をやりながら、一緒にやるとか。

**大宅** 消防団とか、そんな感じでしょうね。

**中村** イギリスでは、地主たちは国王から、おまえの土地に道路をつくってもいいというコンセッション（特許）をとったのです。地主といっても、広い土地ですから。それで、その道路から利用料金を取っていいということになるんです。そして、アメリカでは、最初のころは道路なんて連邦政府がするようなものじゃなく、もっと末端の仕事だとされていました。道路は要るわけだから何とか造らなければならない。そこで、道路を個人でつくって、その利用者より料金を取ってよしいとした。だけどそれ

だけじゃペイしないので、道路の両側に片側1マイルずつの土地は道路を建設した人のものになるというふうなうまみをつけてつくらせる。そんなさまざまな手法が現代の道路づくりの制度につながっている。

**中条** ローマは道路は国が整備をする。ただ国のお金がないので、維持修繕は貴族をはじめそれを使う人にきちんとやってもらおうと。一方、水道は、つくるのは国がつくれます。それで、広場だとかみんなが使う部分まではただで供給する。けれども自分の家に持ってくる場合には料金を取りました。公衆浴場は皇帝が金を出すんです。あれは皇帝の大衆に対するお恵みなんです。

**河村** 管の太さで料金が違う。

**中条** そうですね。で、医療・教育になると、これはもう完全に民間です。医療・教育が公的な形になったのは、キリスト教が入ってきてすべての人を平等にということを始めたら、それまではもう誰でも医療をやってもよしい。誰でも教育をしてもいいという制度でした。これは基本的にカエサルが始めたわけですけれども、そのかわり若干優遇して、医療をやるんだったら、ローマ市民権を与えます。そうすると、ローマ市民権をもらえるからということでギリシアあたりからいい医者がみんな来るわけです。

だから、まさに冒頭で中村教授がおっしゃったことですが、時代時代に応じてそれぞれ環境は変わってくるわけで、その中でいかにうまく効率的にシステムを供給していくかということをよくわかっていたんだらうなと思います。

## 7. 「ローマの道」の現代への連続性

**中条** そろそろ時間がまいりましたので、最後に皆さんにとりあえず締め言葉を、一言ずついただいて終わりにさせていただきたいと思います。今度は大宅さんからお願いします。

**大宅** ローマという大きなものをモデルにして、話がいいろいろ広がってしまったのでどういうまとめをしたらいいのかわかりませんが、私はさっき中村先生がおっしゃった必要・不必要みたいな話、それから国民一人ひとりということ、みんな自分だと思ふのです。だけど、本当に大多数の国民のためになるという、それは人数なのか、質なのかというのはまた問題だと思ふのですが、その線引きができてない。みんなが納得いくような基準、

優先順位を決めるとか、採算が取れる・取れないとかというときの採算を、ただの収入と支出だけにするのか、もっと違う、数字にならない部分も加えていくのかという、それもみんなが納得するようなものをつくって、これから先、いろんな政治的判断をするときに、こういう物差しですとはっきりさせるのが必要じゃないかという気がしています。

民営化推進委員会の途中で何度も中村先生がこの「すべての道はローマに通ずる」という言葉をおっしゃったわけです。私たちは道路が要らないと言っているわけじゃないという話をずっとした。それはコンセンサスだと思っていたんですが、私と猪瀬さんが残って出した結果に反対の人たちは、道をつくれるようになったからけしからんと言っています。でも、民営化推進委員会というのは道をつくるなどという話でやったはずではないんです。どういうのならつくれるか、どういふのはつくらないかという、その先のところにつなげなくちゃいけない。**中条** 必要な道をつくる。必要でない道はつくらないということですね。

**大宅** はい、そういうことです。今、何か反対の人たちはみんな民営化案では道路がどんどんつくれちゃうから、いけないとおっしゃる方が多いので、それは違うんじゃないかという気がします。

**河村** 最近で言うと、要するにみんなで商売をやりたくなる国をつくらにゃいかんけど、みんなで公務員になりたくなる国になってしまったということで(笑)。この本のテーマで言えば、今の医療だとか教育もやはり金儲けで、俺はこれで一儲けしてやるというようなことでサプライされた経済学で、根源はここなんだけれども、それでやれるんでしょうね、やはり。本当に思いますよ。だけどそれを阻んでいるのが職業議員だと思います。職業議員というのは自分の仕事を増やすことが、商売で言えば売上を増やすことと同じで、これは税金なり社会保障費なり郵便貯金を増やすこと、公的資金を増やすことになるので、今、ローマのようなみんな、俺が一発やってやるという国をつくるには、やはり地方議員ボランティア化など、議員の民営化という大パラドックスが必要な時代に来たのではないかと。だけど、これは悪いですけどもマーケットメカニズムがないですから、議会はつぶれませんので、自分でやらにゃいかんけど、それは自分で自分をボランティア化するということは基本的にできませんので、大変な重病人を抱えたのではないかと。だから、ボンボン

政治が日本を滅ぼすというか、国破れて議員ありと、印象はこういう感じですね(笑)。

**太田** 私は冒頭申し上げましたように特殊法人の改革の最初のスタートのフレームワークをつくって、道路自体は我々の手を離れたところで進んだのですが、その途中でこれは総合交通ということはどういうことなのかということを引きちんと見せなくちゃいけないということで、実際に調査をしたんです。日本全体で都市圏というのが100個ぐらいあるんですが、その100カ所のパーソントリップ調査を、新幹線と有料道路と空港についてやった。そして、その結果は一昨年の夏頃に出たんだけれども、それは、三大都市圏と地方というところは適切ではなくて、九州・中国・四国・東北・北海道は、それぞれの中核都市圏を中心とする広域圏を確立しているということ。日本の交通の現状や骨格が相当わかってきた。改善案もでてきた。縦割り行政を改め、広域圏間あるいは広域圏毎に総合判断してゆくべきと。それをきちんとプレスにリリースしたんだけれども、これが書かないんだ。情報伝達が健全に機能していればこそ、ローマの時代と同じように政治家は政治家らしい判断ができると思う。より幅広い選択肢を示したが、メディアを通じては国民に伝わらなかった。**中村** ローマ帝国のこと見ると、ぜひ今のヨーロッパとの連続性の上で見たいと思います。ローマ帝国というのは決して邪馬台国じゃない。そういう連続性というのはいろんなところで感ずるのだけれども、“もの”として一番如実に感じるのがローマの道であり、廃虚が残っているローマの都市です。今のヨーロッパ文明というのは、まさしくローマ帝国の文明の上に重なり合っていると。

もう一つはローマの道などを実際に見てほしい。今はローマだっただこだっただ勢の日本人は簡単に行くのです。私が学生によく言うのは、ローマへ行ったらグッチの本店に行くばかりじゃなくて、タクシーに乗ってすぐ行けるから、アッピア街道だって水道橋だって行って、自分の眼で見たい。特に、この国際交通安全学会の学会誌というのは道路交通が専門の人が読むのだから、ぜひそういう人には見てきてほしい。話に出たアッピア街道だけじゃなくて、いろんなところの街道を見ると、ローマ帝国時代にすでに立派な歩道ができています。横断歩道もある。そういうふうなものを、ぜひ自分で見てきてほしいと思うのです。

**中条** 私も一つだけ言いたいのは、最後に中村教授

がおっしゃったことと同じですが、ローマ帝国は長い間、社会資本の維持をきちりとやってきたということで、最初につくったのはもちろん国ですが、そのあとの維持をきちんとやってきた。これは本当に大事な話だけれども、意外と見過ごされている話で、アメリカも一時それを怠ったがために、道路が荒廃したということがありました。ですから、道路だけではなくて社会資本というのはつくればいいというものではないということです。そのところは皆さんに考えてほしいと思います。

私はグッチに行って買い物するのが目的でもいいから、とりあえずローマに行けと若い人に言います(笑)。ローマに行ったらついでにそこで水道橋を見て、あれはなんだろうと思って歴史に興味を持てるようになればいい。

**河村** 今は道路はコンクリートですか。

**中村** 石舗装のままですが、タクシーを雇えば、走れますよ。

**中条** 部分的にそういうのを残してあるところもあるわけです。もちろん元の用地だけ使って、きちんとした近代的な舗装にしているところもあります。それがイタリアだけじゃないところがすごいですよね。イギリスにあったり、フランスにもあったり。

**中村** ロンドンだって、パリだって、ケルンだって、みんなローマ人がつくった都市だから。

**大宅** またランスも中心ですよ。あの石畳の道がまだ本当に残っているんですよ。すごい不便だろうと思うけど(笑)。

**中条** そんな大ローマ帝国のことを大胆にも取り上げてしまったうかつさを、今ごろ私は後悔をしているところです(笑)。みなさんどうもありがとうございました。