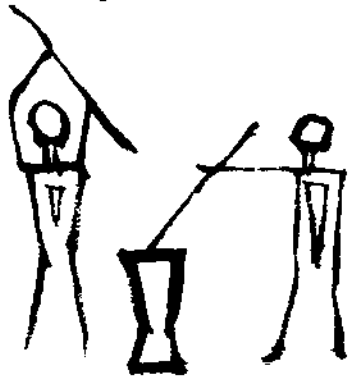


展 望

道路マネジメントに

求められるもの

～アメリカ同時多発テロ事件より～



家 田 仁

先日9月11日朝の“America under Attack”の際、筆者は偶然にもアメリカ東海岸に居合わせた。第1機目がワールドトレードセンターに突入したのが8:45am。仕事に外出しようとした間際の9:00前後にはその映像がテレビ各局で放送され、その後引き続き、約1時間の間に発生した一連の悪夢のような光景が、画面にリアルタイムで報道された。9:30には、ブッシュ大統領のコメントが発表され、これが事実上の国家非常事態宣言となって、全国空港閉鎖など、数々の緊急措置がなされた。

筆者が滞在していたのは、攻撃されたニューヨークとワシントンのちょうど中間に位置するフィラデルフィアであった。独立記念堂などといった合衆国創設時の出緒ある建築物なども多い町なので、テロリズムの対象となりうるという判断からか、早くも10:00過ぎには都心部の警戒体制が敷かれ、観光名所などを含めた公共施設などへの立ち入り規制や、厳しい交通規制が開始された。学校なども休校となり、フィラデルフィアの都心も一時期は大渋滞となった。ホテルのロビーには、宿泊者が集まり、今やコマーシャルが省略されたテレビ放送を食い入るように見つめた。当日夕刻に放映された大統領の声明には、ホテルの宿泊者から大きな拍手があがった。

ワシントンやニューヨークの陸上交通規制は、さらに厳しいものであった。筆者たちは、

レンタカーでニューヨークへ移動する予定であった。しかし、マンハッタン島へ渡る橋梁やトンネルでは一般車の通行が数日間にわたって閉鎖されたため、攻撃当日の夕方から運転再開された鉄道で移動した。発生3日目に訪れたニューヨークのダウタウンでは、ワールドトレードセンター付近の数キロ四方のエリアが封鎖され、地下鉄駅も閉鎖されて、車はもちろんのこと一般歩行者の進入も禁止され、各所の交通閉鎖線には、武装した警官や兵隊が配置され、IDチェックによる極めて厳格な規制が行われていた。

空港や道路などでは大混乱や渋滞が生じたが、そうした不便に対して利用者の不平や不満が高じるといったようなことが意外にも少なく、国民は実に爾々と規制や指示に従っていた。また、各都市が厳戒態勢に置かれたこともあってか、筆者が密かに懸念していた緊急事態に便乗した暴動や略奪なども全く見られなかった。むしろ、献血や義援金、重労働の復旧作業ボランティアが大々的に行われた。

当日の夕刻からは、生存者の無事を願って、神に祈りを捧げる集会が宗派を超え、毎晩のように全国で催された。多くの場所に弔意を表す「半旗」の星条旗が掲揚され、現地では、大勢集まった市民らが、道ばたで1ドルで売られる星条旗の小旗を振り、緊急活動の作業員を“Thank you!”と叫んで労った。このように非常時となると極めて強い“unity”を示す合衆



いへだひとし 東京大学大学院工学系研究科教授、工学博士

1955年生まれ。1978年東京大学工学部土木工学科卒業。同年日本国有鉄道入社、1984年東京大学助手、1986年助教授、1995年より現職。途中、西ドイツ航空宇宙研究所客員研究員、フィリピン大学交通研究センター客員教授に派遣。専門は、交通や都市の計画・政策・工学。

国民の特長がいかに発揮された。

“America under Attack”のもたらした死者・行方不明者は、現時点で5,000人以上に及んでいる。わが国が95年に経験した阪神大震災の被害規模と、地下鉄サリン事件の邪悪さを併せ持ちながら、武力行使による報復措置など、今後の展開によってははるかにこれらを上回る、ショッキングな事態となった。

報道上、今回の事件と同様に合衆国に加えられた攻撃の初めてのものとして、本来一般市民を対象とするテロリズムとは意味の異なる「真珠湾奇襲攻撃」がしばしば取り上げられた。これは、われわれ日本人は愉快ではいられないし、合衆国独特の「独善性」にはいささか辟易とさせられる面がないでもない。しかしそれでも、かれらの緊急対応には学ぶべきところが少なくない。それらをいくつか挙げてみよう。

まず第一は、大統領、州知事、市長に各種分野の権限を集中することによって、強力な緊急措置を極めて迅速に発動することである。第二は、大統領などのリーダーが国民のプライドを発揚し、国民に強い精神的連帯を求めると呼びかけをすかさず発することである。こうした精神的連帯感の発揚が、緊急活動や復旧復興活動の実施に極めて重要であることは言うまでもない。このような権限上及び精神上の強いリーダーシップは、阪神大震災の際に自衛隊一つ動員する責任感すら持たなかった当時の村山内閣におけるそれとは大きな違いが感じられた。第三は、国民の精神的連帯のために、宗教界が少なからぬ貢献をすることである。

一般的な意味での危機管理に加えて、道路の管理に限定しても参考とすべき点が少なくない。交通などをはじめとして各種の規制が極めて強力になおかつ広域にわたって迅速に発動され、それが厳格に実行されることである。この点も、阪神大震災の際に交通規制の執行力が疑問視されたことと比較すると大きな違いである。こうした強力な規制によって、緊急活動車両や復旧物資輸送が確保されるわけであるが、実はこうした強力な規制は、道路網が十分なネットワークを形成し、代替経路の構成が比較的容易であることに支えられていることは改めて言うまでもない。

災害や犯罪に対してロバストな道路網の必要性は、何かが起こった際には皆がそろって強調するが、一旦喉元を過ぎてしまうと、「発生頻度が低い」、「利用者数が少ない」、「無駄だ」などの理由から、その重要性が看過されがちである。危機管理面から見た道路の必要性は、もっと重視すべきである。

また、非常時に強力に実効性のある交通規制や交通管理を実現するためには、ハードである道路が潜在的にもつ能力は、ソフトとしての交通管理が十全であってはじめて十分に発揮される。この点を平常時からより強く認識することが必要である。道路管理者としても、単なる施設の整備と管理を超えて、この点により強い関心を持つべきである。そのためには、道路の施設管理サイドと警察による交通管理サイドの相互チェック機能をビルトインすることなども必要であろう。