

『東京マラソン 2007』における行政の意義

民間危機管理再生機構

大平 哲士

今回、行政側が主催した『東京マラソン 2007』の意義は、「帰宅行動者の誘導訓練と統計的データ収集」という側面も兼ね備えている。大都市で開催される市民参加型のマラソンというのは、必ず別の側面も併せ持つ。なぜなら、同時にリスクも発生するからである。特にテロが頻発する近年ではこのような注目イベントは格好の標的になりやすい。よって、主催する行政にはリスクに見合うリターンが必要なのである。大都市で行われる市民参加型マラソンのリターンは危機管理体制の確認と訓練、及びデータ収集にある。

実際、都心部の幹線道路を長時間にわたり東西南北に封鎖することは市民参加型マラソンというイベント以外に、あらゆる方面からの理解を得ることは難しいだろう。この手のイベントは必ず不利益を被るほうが多くなるので、世論のうねりを作ることが重要である。市民参加型ということが大儀となり、反対運動を抑制しながら、ビジネスチャンスも創出しなければならない。3万人のランナーを気分よく走らせるために、都民の移動の自由が制限され、機会と時間の損失が生まれるからである。確かに都の対人口比率で見ると参加者はごく僅かかもしれないが、それに伴う費用対効果は計り知れない。

その中であらゆる層の市民が参加し、42.195kmを集団移動することに意義がある。例えば、高齢者や障害者などの要援護者はもとより、コースから外れる者やゴールできない者、東京の地理に不案内な者、仮装する者などの数やタイムまでが貴重な統計的データとなる。この際に気象条件などの環境は厳しければ厳しいほど良い。また中央防災会議は帰宅行動者の軽減を模索しており、「むやみに移動を開始しない」という基本原則を周知・徹底を図ることを重要と考えており、まさに数万人規模のランナーが号砲と共に同時にスタートする市民マラソンはこの基本原則を体現するものである。

また、わざわざ東京国際マラソンのコースから新たにルートを変更したことにも意味がある。コースを鳥瞰的に見ると、丸の内を基点として十字になっていることが分かる。都庁をスタート地点として有明をゴールに東西を結び、南北の浅草と品川を結んだことには意義がある。当然のことながら、危機管理上、霞ヶ関や永田町はルートから外されている。このルート設定は災害時などの千葉、神奈川、埼玉在住の帰宅困難者の帰宅支援的誘導と、倒壊や延焼などの被害が比較的少ないとされる都心部への流入者対策、及び有明の基幹的広域防

災拠点への誘導を見据えた行政側の訓練とデータ収集的側面を持っていたことが窺える。コース上の殆どは地区内残留地区にあたる。市民マラソンは計測用 RC チップにより全てのランナーの動きを把握する実証試験の場といえる。これにより前もって残留地区内の企業などに配っておけば、災害時の帰宅行動者の動きが把握できる。また、折り返し地点が設けられたことも、突然の道路寸断にも対処できるように想定されたものと考えられる。また沿道のセブンイレブンのトイレも利用可能とされた。警視庁の設定した迂回路は災害時には緊急車両や緊急輸送専用ルートになるだろう。行政や治安、救援機関が今回のマラソンにより都心部の封鎖手順や配置を確認でき、実働訓練できたことは危機管理上、非常に有意義である。また、市民参加者や都民にしても、マラソンを通じて疑似体験できたことは非常に幸運である。

例えば、中央防災会議の「首都直下型地震の被害想定」では、都心部の東京 23 区における帰宅困難者は最大で約 350 万人と予測している。帰宅困難者の定義は帰宅距離 20 km 以上の人は全て帰宅困難とされる。首都直下地震対策専門調査会の試算を参考に、帰宅可能とされる帰宅距離 20 km 以下も合わせると、帰宅行動者は最大約 790 万人に膨らむ。今回のマラソン参加者が約 3 万人（10km 約 5000 人、42.195km 約 25000 人）とすると統計学に基づき、視聴率や支持率などのように反映させればよい。42.195 km を 7 時間弱で約 95% 以上の完走率があるならば、逆に帰宅行動者の中の約 40 万人は何らかの問題が発生することになる。さらに、その中で何らかの異常が出た人がいるならば、臨時病床数をどれだけ確保する必要があるか算出できる。また、3 万人に対し、トイレが 600 基で足りたとすれば、対人比 2% のトイレ確保率でよいことになり、約 790 万人の帰宅困難者が発生するとすれば、約 16 万基のトイレを確保すればよい。給食ポイントも 20 km を過ぎてから 5 km 間隔に用意されており、消費率を調べれば、帰宅困難者に向けた効率のいい重点的配給ポイントを割り出せる。今回の東京マラソンでは全国規模の約 12700 名にもなる即席ボランティアによる組織的な共助体制を確立したことも大きい。今後、被災時に帰宅困難者を組織的な即席ボランティアとして活用することに道筋を立てた。そして移動手段として、地下鉄を最大限活用していたことにも行政の意識が窺える。地下鉄は有事の際にも緊急対策要員や資機材の緊急輸送手段としての活用が見込まれている。

このように災害などが発生した際に、東京マラソン 2007 の成功は行政などの迅速な管理体制を構築することに寄与する。緊急時における政経の中心地である首都機能の継続性確保や秩序の維持、若しくは混乱からの回復は最重要課題である。中央防災会議の『首都直下地震対策専門調査会報告』にも「対策の基本的な方向」の中に「国民運動の展開」に言及している。市民に対する娯楽的要素を盛り込みながら行政が主導して、このような施策を講ずることは行政の

成熟を意味する評価できる取り組みである。

注) 危機管理上の視点から見たものであり、本来の開催意義とは異なります。

参考資料：東京マラソン 2007 公式ホームページ	「東京マラソンコース図」
	「交通規制のお知らせ（警視庁）」
	「東京マラソン 2007 参加のご案内」
中央防災会議首都直下地震対策専門調査会	「首都直下地震対策専門調査会報告 H17.7」
	「首都直下地震の被害想定」
東京都ホームページ	「避難場所及び避難道路概略図（平成 14 年度改定）」
	「避難場所と避難圏域（区部）」

今後、更新されることがあります。2007 年 2 月 22 日現在