



## エジプトに ITC(知的交通制御)?

竹内郁雄 (早稲田大学)

前回は以下のように閉じた、というか閉じなかった(?)。「さすがにこれでは大学に相応しくない。最近有線のADSLを引く工事が構内で始まった。しかし、…」ところが、この「…」が悠久の歴史のピラミッドのミニ版のように長い。なので、これを執筆している時点ではその結果をまだ見極められていない。

そこで、今回はナイルの流れではなく、エジプトの車の流れについて書こう。エジプトの交通事情については、すでにこのコラムの紙幅の10倍以上の文章を日記のような形で書き溜めた。それを清水義範の『国語入試問題必勝法』にならって10文字以内で要約すれば「日本人は運転不可能」ということになる。歩行者の視点なら「日本人は横断不可能」が正解かもしれない。

10文字以内という制約がなければ、E-JUSTに長期滞在して機材の調達・運用に粉骨砕身されている松下慶寿先生の独白が的を射ている。いわく「中国、東南アジアを含め、世界30カ国以上で運転したことがあるが、エジプトだけは恐くて運転する気が起らない」。それほど恐いのである。

研究者としてはこの恐さを「技術的な言葉で」的確に表現する必要がある。体育学的に言うなら動体視力・解像度(?)は5cmが要求される。つまり、走りながら、車と車が5cmに接近しても、先に行くべきときは先に行かなければならない。地図感覚のないエジプト人は運転しながらやたらと道を聞きまくる<sup>☆1</sup>。聞かれたほうもちゃんと真面目に答える。これが並走している車同士で日常茶飯時なのだ。日本人でも停車していれば5cmの車両感覚はある

うが、それが走りながらなのだ。

統計学的には、街を走っているクルマの約80%は傷だらけである。私は前に述べたように毎日片道60kmをミニバスに乗せられて通勤するのだが、大小の事故目撃率(事故を目撃した日の比率)は25%を上回ると思う。それでいて年間交通事故死者は6,000人だという。トラフィック理論というのかどうか分からないが、車線は無意味である。日本的にいうなら片側3車線の道路は実質2車線から5車線(最悪の場合6車線)の走り方がなされる。横幅4mほどの大量の木材を積んだトラックも走っている。というわけで、渋滞が始まるとスクラップ置場に並んだ夥しい車の残骸のような様態になり、5cmの車両感覚でみんな先に出たがる。音響学的には、ともかくクラクションが鳴りまくりである。聞くとところによると、教習所の座学で最も重要なのはクラクションの鳴らし方、というかクラクションによるコミュニケーション法だとか。なので、夜中になっても街中がうるさい。

カイロにしろ、アレキにしろ、公共交通機関が未成熟なので、車の台数の伸びが半端ではない。路上駐車は当然で、カバーがかかっているクルマもある。二重駐車もふつうである。主要道路にはほとんど信号がなく、元イギリス植民地であっただけに、ロータリー方式である(しかし、右側通行)。ロータリー方式は、交通量がある程度までは交差点信号方式よりスループットが高いが、それを超えると極端に悪くなるようだ。

交通整理は警官の仕事である。革命直後は警官が減っていて、とても恐かったが、いまは交差点(またはロータリー)に2~3人の警官が立っている。しかし、2012年になって、急速に信号機が増えた。私が2度目に訪れた2012年2月末には、信号

<sup>☆1</sup> アルモーン・アブドラー: 地図が読めないアラブ人、道を聞けない日本人、小学館(2010)。

機はほとんど守られていなかったが、滞在している4カ月の間に徐々に守られるようになってきた感がある。「やればできるじゃない!」。信号機には黄色がないが、一部は赤・青の残り時間表示になっている。なお、大きな交差点には信号機があっても警官が立っているのがふつうである。

日常化している大渋滞対策として、IT じゃなくて ITC (Intelligent Traffic Control) が良い研究対象となる。E-JUST にこれをテーマの1つにしている Ahmed El-Mahdy 先生がいる。信号機に従う習慣が徐々についてきているものの、30年以上前のクルマが大量に走っているエジプトでどのように知的制御をするのか、いまいち不思議感があるのだが、なにかしなければいけない。今年4月、El-Mahdy 先生に付き合い、数人でファンドの交渉にエジプト国立交通研究所に出かけた。

アレキの交通事情はひどいが、カイロの交通事情はもっとひどい。なにしろ人口2,000万人以上と聞いてびびる。市内鉄道は日本の援助で作られた地下鉄1本のみ。だから慢性渋滞である。高速道路は環状のものが1つ。その「高速道路」をなんと老人がボロなチャリに乗ってノンビリ走っていたりする。川を渡るところでは一部歩道もあった。中央分離帯は幅50cm ちょっとはあっただろうか。そこによく人が座っている。横に小さな子どもを寝させているようなオバサンもいる。渋滞で動かないクルマにティッシュや飲物を売っているのだ。つまり「高速道路」でそれがビジネスになる程度の渋滞なのである。

交通研究所は、やたらと船舶関係のモニユメントが多いところだった。エジプトの交通はナイルとその支流を利用した水路で発展してきたのだろう。そこが一番大きな建物に入る。目的地は7階らしい。エレベータは、奥行きは浅いが幅約40mの広い玄関ロビーの両側にそれぞれ2基ある。要するに7階に行けばいいのだからと、適当にボタンを押そうとしたら、いや、それではなくあれ、とか、7階か、じゃ、あっちのほうがいいとか、いろんなことをそこにいた人に言われる。どうも4階で降りてそこから階段だとか? 要するにドラクエの塔のような不思議な建物らしい。その「攻略」に一番適してい

るとかいうエレベータに乗った。すると、いきなり天井のパネルが落ちてきて、間一髪で私の頭を強打するところだった。

このエレベータはだめだということで、ロビーの反対側のエレベータまで行って乗る。すると、いや、これはだめだ、やはり元に戻ろう。なにがなんだか分からず、また、天井パネルが落ちてしまったエレベータに乗る。パネルはそこにいた元気そうなお兄さんが手で支えてくれて、なんとか4階まで。そこから7階までは階段を上がる。うーむ、これだったら、最初から階段を上ればよかった。時間的には圧倒的に得だった。実際、帰りは全部階段を降りた。

都市交通もしかりだが、それをとりしきる研究所のビル内交通もこうだったのだ。

所長室に入ればばらくして、Khaled Abbas 所長がやってきた。内務省に出かけるので、20分しか時間がないと言う。えっ、アレキに朝8時に集合して、(ここでは省略したが) なんだかんだを経て5時間半後にやっと目的の人に出会えて、たったの20分?

所長は英語もアラビア語も機関銃のようなスピードで話す人で、結果としてはファンド提案の渡りをつける手はずを相互理解したというレベルに終わったが、それでも20分のはずが小1時間の会談になった。というか、会談前にお願ひしたお茶などが出てきたのがそれくらいの時間だった。

本題が終わったあと、途中から同行した E-JUST のシニアアドバイザーの市村禎二郎先生が「革命前と革命後で交通に関してなにか変わったか?」という質問をした。所長の答えは「それは私がここの所長になったことだ」。いや、一本参った。彼はムバラク時代の10年以上はヨーロッパにいて、やっと国内に戻ったのだった。

いずれにせよ、E-JUST のネット事情と同様、エジプトの交通事情の抜本的改善にはまだまだ相当の時間がかかると見た。

(2012年7月6日受付)

竹内郁雄 (正会員) nue@nue.org

1971年東京大学大学院修了、以降、NTT 研究所、電気通信大学、東京大学を経て現職。東京大学名誉教授。エジプト日本科学技術大学の立ち上げに参加中。未踏 IT 人材・発掘育成事業統括プロジェクトマネージャ。