

L A - 3 1
駐在員事務所報告
国 際 部

同時テロが米国セキュリティと経済システムに及ぼす影響
ー輸送システムを中心にー

日 本 政 策 投 資 銀 行
ロスアンジェルス駐在員事務所
2 0 0 1 年 1 0 月

同時テロが米国セキュリティと経済システムに及ぼす影響
ー輸送システムを中心にー

要旨

1. 本年9月11日に起こった米国同時テロは、世界に衝撃を与えた。テロの恐怖は、日常生活のあらゆる面でのセキュリティに関し注意を向ける契機となった。全米で空港、地下鉄、原子力発電所、ダム、パイプライン、高層ビル等への監視が強化された。また、セキュリティ管理は格段に厳しくなり、連邦政府も対策を打ち出している。
2. カリフォルニア州は、9/11 アタックの直接の標的ではなかったが、テロの影響は甚大である。セキュリティが極度に重視され、日常生活や経済活動は大きく制約を受けている。ロスアンジェルス地区を概観してみると、市庁舎や高層ビルの前面道路あるいは市街地近くに立地する石油精製工場の進入道路には、トラック等によるアタックを警戒し、コンクリートブロックを連ねたバリケードが築かれている。

ロスアンジェルス国際空港（LAX）は、駐車場が中央ターミナルに集中しているなどの構造的な問題を抱えまたかつてテロの標的となったこともあり、D Cのナショナル空港と並び全米で最も厳しい警戒体制が採られている。世界一の取扱い高を誇るロスアンジェルス港・ロングビーチ港は、入港船のチェックが格段に厳しくなっているが、夥しい数の大型トラックがテロの道具と化すのではないかという不安が、周辺に住宅や石油精製工場等が存在していることとも相俟って、拭い切れない。

加州は観光収入のウェイトが高いが、旅行関連産業の落ち込みは深刻である。特に入場客が激減しているディズニーランドが立地するアナハイム市は、第2テーマパークである「カリフォルニア・アドベンチャー」建設、コンベンションセンター大規模拡張工事等の大型投資の立ち上り時期に重なったため、深刻な財政危機に陥っている。
3. ブッシュ政権は、テロの直接の場となった空港内や航空機内でのセキュリティに関して、緊急安全対策を講じるとともに、厳格な恒久対策を講じようとしている。空港では、搭乗者や乗務員の身元確認の徹底、持ち込み荷物のスクリーニングの徹底、搭乗者以外の進入禁止等の対策に加え、セキュリティ検査を連邦政府の業務とするべきか否かについて議論が行われている。航空機内では、コックピットを厳重にすることや私服兵を同乗させること、緊急時の地上からの遠隔操作の研究、等の対策が打ち出されている。パイロットの武器携帯については検討中である。
4. 同時テロは、経済面においても大きな影響を及ぼしている。輸送システムに対し、安全面やセキュリティ面で大きな懸念を誘発した。特に航空機輸送については、テロに直接関わっ

たことから、利用者は恐怖心を抱くこととなった。また、厳しいセキュリティ管理が導入され搭乗手続き等に長時間を要することとなり、その面での不便さも利用客離れを助長している。これが、旅行・観光需要やビジネス利用の減退を招いている。エアライン各社やホテル、旅行会社、テーマパーク等に深刻な打撃を与えており、大規模なレイオフを引き起こしている。

マクロ的にも、株価や企業収益にのみならず、雇用や消費、サービス支出にマイナスの影響を及ぼしており、米国経済リセッション入りは確実な状況となった。

5. 物流面でも大きな影響が出ている。特に航空貨物は、事件直後の滞留貨物処理が、大きな問題となった。その後も、エアライン各社がスケジュールを2割程度削減したこと、貨物輸送の多くを占める旅客機利用について制約が大きくなること、から輸送能力は大幅に縮小している。また、セキュリティ管理の徹底により空港輸送のメリットであるスピードに支障が出てきている。こうしたなかで、航空輸送のメリットは減じてきている。

このため、トラック輸送がエアの代替手段として注目されてきているが、一方、この面でも暗雲が立ち込めてきている。国境での貨物・ドライバーチェックが厳しくなり従来に比べ長い時間を要している。テロ関係者が危険物輸送の運転免許を所持していたことが判明する一方、商業用運転免許について、売買が行われていたりその発行過程が不適切であった事実が明らかとなっている。このため、ハイウェイにおいてドライバーの身元確認が厳しく行われるようになり、トラック輸送についても滞るようになることが懸念されてきている。

テロの影響による経済活動の低迷は、心理的な面だけではなく、物流システム面からも影響を受ける。同システムが制約を受けて物の流れが滞れば、経済活動はシュリンクする、あるいは、経済システムの効率性が阻害されコストが高くなる。

6. 今回の同時テロは、特にその影響が長期にわたる場合、冷戦後の資本主義経済の（アメリカの）繁栄を支えたシステムを見直す契機となる可能性がある。即ち、規制緩和の推進、在庫をできるだけ持たないジャストインタイムシステム、世界中で最適な経済システムを構築する所謂グローバリゼーション化、等に対して再考を迫ることもありうる。その場合、世界経済がシュリンクすることになる。

現在、アメリカで見直し中のセキュリティシステムの中には、国際標準となるものもある。また、経済活動の自由化とセキュリティ確保との調和、官民の役割分担の問題、地域がある産業に過度に特化することのリスク等について、改めて検討する機会を提供するものである。

日本政策投資銀行 ロスアンジェルス事務所 山家 公雄

目 次

はじめに	1
第1章. 同時テロはカリフォルニア州にも大きなインパクト	
1.LAにおけるテロへの恐怖	2
2.ロスアンジェルス国際空港のセキュリティの強化	4
3.ローカル空港の大きなダメージ	6
4.港湾地区の懸念	7
5.アナハイムの憂鬱	7
第2章. 急ピッチで進む空港・航空機安産対策	
1.テロ後の緊急セキュリティ対策	10
2.航空輸送セキュリティ対策の本格的検討	12
3.セキュリティ計画を巡る論点	13
【空港での保安検査を誰が行うか】【スカイ・マーシャル制度】	
【コックピットドアの強化】【パイロットの武装化】	
第3章. 同時テロの経済活動への影響ー物流を中心にー	
1.同時テロの経済活動への影響	16
【輸送関連産業（人流）への影響】【航空保険に係るコストの高騰】	
【旅行業界等への影響】【マクロ経済指標の悪化】	
【自動車産業への影響】	
2.同時テロの物流(システム)への影響	19
【物流インフラの再開状況】	
【航空貨物輸送】	
【トラック輸送への期待と不安】	
【規制緩和とセキュリティの関係】	
第4章. 冷戦後のパラダイムへの影響（終わりに代えて）	22

はじめに

本年9月11日に起こった米国同時テロは、世界に衝撃を与えた。テロの恐怖は、日常生活のあらゆる面でのセキュリティに関し、注意を向ける契機となった。空港、地下鉄、原子力発電所、ダム、送電線、パイプライン等への監視がにわかに強化された。また、セキュリティ管理は格段に厳しくなり、連邦政府も対策を打ちし始めている。

本稿は、同時テロの米国に及ぼしている影響について、日常の風景、経済活動、セキュリティを確保するために措置され議論されていること等を、紹介するものである。主として輸送手段に焦点を当てている。

まず、同時テロの影響が実際にどのような形で米国に影響を及ぼしているかを、ロスアンジェルス地区を例に、記述する。次に、今次テロ行動の手段として利用された航空機・空港のセキュリティ対策について、その緊急措置や恒久対策について、その議論動向を含め、紹介する。航空輸送については、経済活動にも大きな影響を及ぼすともに安全性確保が大きな課題としてクローズアップされることとなった。

また、テロの経済活動に及ぼした(しうる)影響について、物流への影響を中心に、マクロ経済、自動車産業等にも言及しながら、論じている。最後に、今次テロにより、特にその影響が長期化するような場合、冷戦終了後の世界経済の発展を支えてきた様々なシステム、例えば規制緩和、グローバリゼーション、ジャストインタイムシステム、等に対する影響についての考察を試みている。

なお、当レポートは10月10日時点迄の状況を前提としている。

第1章. 同時テロはカリフォルニア州にも大きなインパクト

9月11日同時テロは、カリフォルニア州にも大きなインパクトを与えている。ちょっとした事象について、テロではないかと過剰反応する事態が、再三にわたり生じた。政府関連施設、高層ビル、化学工場等では、トラック等の侵入に備えて大型のコンクリートブロックを連ねた堅固なバリケードが敷かれている。ロスアンジェルス国際空港（LAX）は、近時テロの標的となったこともあり、DCのナショナル空港と並び称されるほどの厳しい警戒態勢にある。LA地区は、面的開発の点で必ずしも計画的に整備されてきた訳ではなく、物流地区、工業地区、住宅地区が、混ぜんとしている面がある。人口の急増に伴いかつての工場地区を取り囲む形で住宅・商業地区が広がっている。テロが輸送手段を利用して石油精製工場等に突入したら、という不安が付きまとう。カリフォルニア州は、全米でも観光産業の占める割合が高い。旅行客の激減は、こうした産業や地域を直撃する。

以下、南カリフォルニアに焦点を当てて、テロが与えている影響を具体的に紹介する。

1. LAにおけるテロへの恐怖

今回(9月11日)の同時テロは東岸で起きたが、西岸に位置するロスアンジェルス（LA）でもテロへの恐怖は大きく、厳格な警戒体制が敷かれている（資料1参照）。ロスアンジェルス国際空港（LAX）は全米でも屈指の厳しいセキュリティ管理が実施されている。ロスアンジェルス港、ロングビーチ港も沿岸警備船の数が増加した。テロ直後はダウンタウンの高層ビルでは退去指示が出された。アフガン攻撃が開始されてからはダウンタウン一部の道路が封鎖され検問が行われるようになった。

LA市ダウンタウンに林立する高層ビルの中でも、最も高いビルはライブラリータワーである。米国で最も高いビルはシカゴのシアータワーであるが（このビルも警戒が物々しい）、シアーズビル以西では、最高層のビルである。映画「インディペンデンスデイ」で宇宙船に最初にあたる役割を演じている。当ビルの1階は目の前の道路と段差がなく、トラックによるアタックを警戒して、道路沿いに長いブロックが敷かれている。

また、10月13日には、トーレンス市（LA市の郊外都市）内に立地するエッソ・モービル石油精製工場の地域住民感謝ディ（オープンハウス）があった。毎年行われているイベントで、プラントツアーが目玉企画となっているが、今年は危険であるとの理由で、ツアーは中止になった。筆者もツアーを目当てに参加したが、残念であった。道路進入口は、やはりコンクリートブロックで囲われてあった（資料4参照）。

また、交通機関の中では、小さくとも不審な出来事がテロと結びつけて捉えられ、大規模な騒動となる。9月26日夕刻に、地下鉄レッドラインで化学テロが起きたのではないかと大騒ぎになり、数時間ストップし、また駅近くの道路も封鎖された。数人が車内で目の痛みなどを訴えたことが発端であるが、検査結果は問題はなかった。車内に放置された食品が折からの高温で有毒ガスを発したのではないかとされている。

LAX 空港を発った旅客機が離陸後短時間で戻ってくる事態が連続して起こった。9 月 27 日、機内でイラン人男性がトイレの中で喫煙したのをフライトアシスタントにとがめられた際、アメリカの悪口を言い、危険人物ということで急遽 LAX に戻った。また 9 月 29 日、アラブ系の客が騒いだことからその家族とともに強制的に降ろされている。

2. ロスアンジェルス国際空港のセキュリティの強化（資料 2、3 参照）

ロスアンジェルス国際空港（LAX）はテロ後、全米で最もセキュリティが厳しい空港の一つとなった。再開が最も遅れたキャピトルヒルに近いレーガン・ナショナル空港と、双璧をなしている。LAX は現時点（10/10）でも、自家用車による、ターミナルへの乗り入れは禁止されている。乗り入れが許可されているのは、シャトルバス、タクシー、公共バス、身体障害者が乗っている車に限定されている。自家用車は、ターミナルより 300 フィート以上離れたパーキングに止めてそこから移動することになる。300 フィート要件は、空港が再開された際に連邦航空局（FAA）が定めた新セキュリティ遵守項目の一つである。

乗客や持込み荷物のセキュリティチェックは、格段に厳しくなった。国内便でも、出発時刻の 2 時間前までには空港に到着していなければならない。10 月 5 日には、デービス・カリフォルニア州知事の要請により州兵（National Guard）が、LAX とサンフランシスコ国際空港（S F 空港）においてセキュリティチェックを開始した。連邦政府は、連邦政府自身が主要な空港を監視することを決定したが、その準備には 4～6 ヶ月を要する。その間を州兵に代行してもらおうとして、各州に要請したものである。デービス知事は、いち早く受け入れを表明し、他州に先駆けて州兵の配置を決めた。まず LAX と SF 空港に配置したが、随時、他の 29 の空港において州兵が監視業務に就く予定である。配置される州兵は 1000 人にのぼる。

このように、LAX は、厳しいセキュリティチェックが課されている。国内でも 1～2 を争う厳しい規制により、多数の空港関連労働者がレイオフを余儀なくされており、その生活をおびやかされている。具体的には駐車場、売店、レストラン、貨物周りの作業員等が収入の道を閉ざされている。自家用車乗り入れ解禁等を求める大規模なデモも行われた。LAX を運営しているロスアンジェルス市のエージェンシーも財政的に苦境に陥り始めている。債券格付け会社のムーディーズは、LAX をワシントン D.C. のレーガン・ナショナル空港と並んで、要注意先に指定した。

こうした事態をうけてハーン LA 市長は、自家用車の乗り入れ解禁を要請する動きにでたが、LAX の運営主体である委員会は連邦航空局（FAA）等とも協議したものの、解禁は時期尚との結論となった。連邦機関は特別な情報を握っている、との憶測も流れた。

それではどうして LAX は他の空港よりも厳しい安全管理を求められるのであろうか。大きく 2 つの理由が挙げられている。1 つは、テロの標的になった“前科”があること、他は空港のもつセキュリティ上の脆弱さである。

(資料2) ロスアンジェルス国際空港再開を示す連絡文書

LOS ANGELES INTERNATIONAL AIRPORT IS OPEN

PLEASE DO NOT COME TO THE AIRPORT WITHOUT CONFIRMING YOUR FLIGHT WITH THE AIRLINES

Due to heightened security measures, private vehicles continue to be prohibited in the Central Terminal Area (CTA). Note: Private vehicles with handicapped placard and/or license plate will be allowed into the Central Terminal Area. Metered parking in the Central Terminal Area is open to vehicles with a handicapped placard and/or license plate. All travelers are urged to avoid driving to the airport or being driven to the airport in private vehicles. Please utilize the numerous public transportation services available. These include:

- Metro Green Line to the Aviation Station with free shuttle service to and from LAX
- Door-to-door shuttle vans
- Rental cars shuttles and hotel courtesy vehicles
- Taxis, public buses and limousines
- Van Nuys Flyaway buses

All departing passengers may be dropped off at a Special Drop Off Location (9011 Airport Boulevard, which is north of the intersection of Airport Boulevard and Arbor Vitae Street). Additionally, departing passengers may park in any of the private parking lots that surround the airport. LAX also operates remote Parking Lot C (96th Street and Sepulveda Boulevard) which can handle all parking needs. Accommodations are available for travelers with disabilities.

Arriving passengers should be met at Parking Lot B (111th Street and La Cienega). Arriving passengers may also utilize commercial ground transportation which is available in the CTA (this includes door-to-door shuttle vans, taxis, limousines, rental car and hotel and parking lot courtesy vehicles). Additionally, buses will be available to shuttle passengers to all LAX remote parking lots.

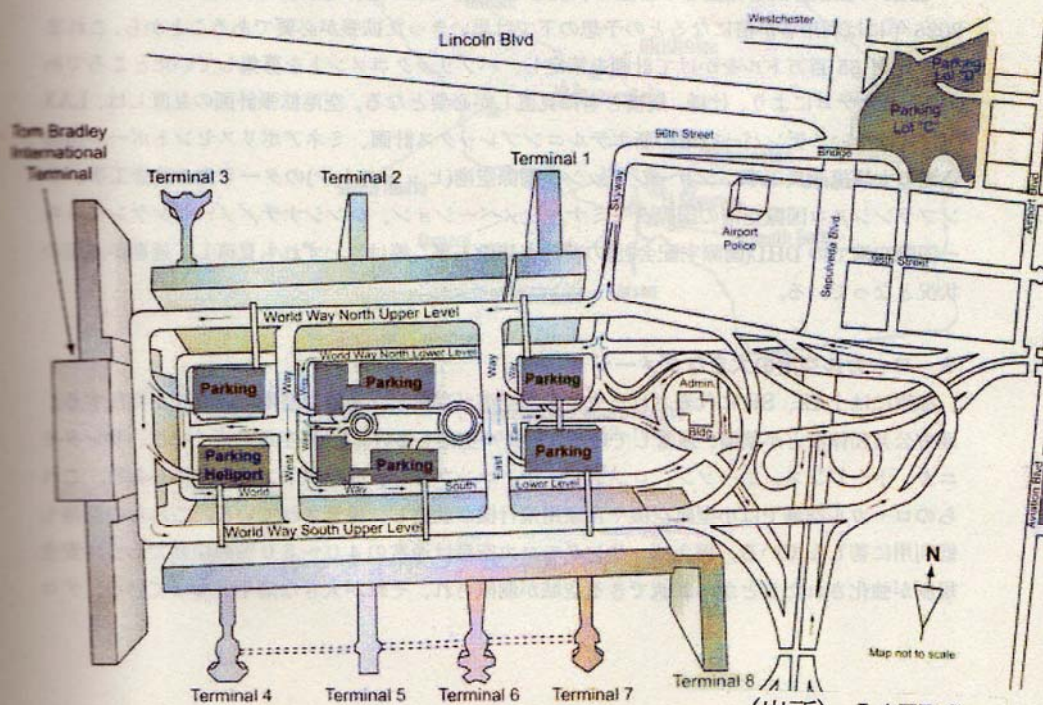
Please check with the airlines to make sure your flight is operating before coming to the airport. Do not come to the airport without confirming your flight.

Please also be advised that the following operational measures will be in effect until further notice:

- No curbside baggage check-in
- Only ticketed passengers will be allowed beyond terminal security checkpoints
- Passengers should have photo ID and a ticket confirmation (i.e. passengers with ticketless travel will not be allowed beyond screening); ticket confirmations can be picked up at the airline ticket counters
- For more information click here [ADVICE FOR TRAVELERS USING LAX](#)

(出所) LAX ホームページ

(資料3) ロスアンジェルス国際空港の平面図



LAX は 99 年 12 月に、即ちミレニアムのタイミングにテロに狙われた。幸いにも未然に発覚し、事無きを得たが、大きな衝撃を与えることとなった。アルジェリア国籍の男性がカナダからワシントン州のアンジェルス港に入ったところで、税関のチェックにより車に爆弾を積んでいることが発覚し逮捕された。その後の取調べで LAX が標的だったことが明らかとなった。なお、この男性はこの 4 月に有罪が確定したが、オサマビンラディン氏と関係があることも判明している。

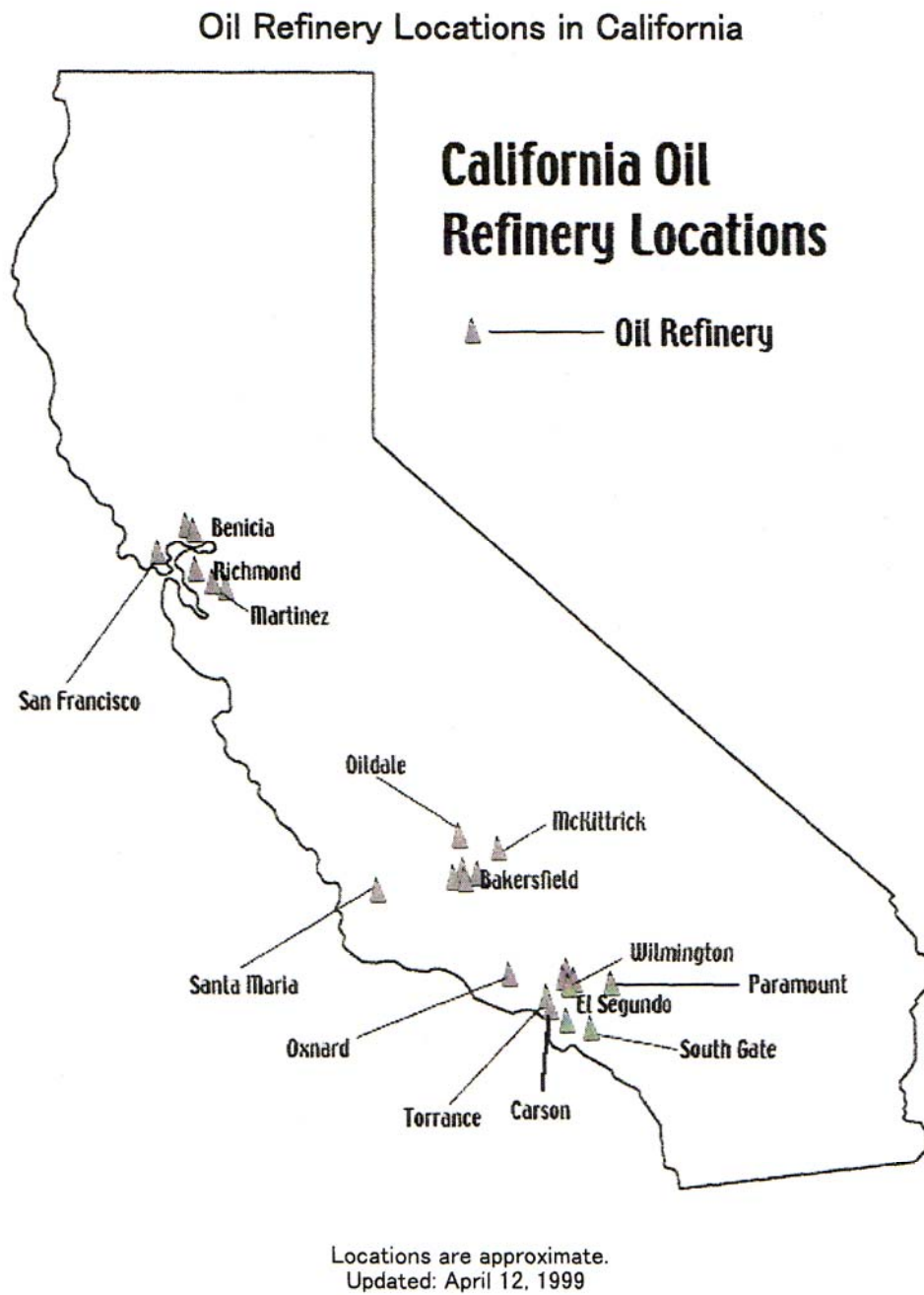
LAX は、セキュリティ上問題を抱えている。まず人口密集地を後背地にもつ。1 日に 10 万人が訪れる世界で 3 番目にビジーな空港であるが、その割に小さい。FAA の規制は、ターミナルより 300 フィート以内では自家用車の乗り入れを制限するなどであったが、LAX の場合は 300 フィート以内の駐車場が多い（セントラルターミナル駐車場が 1/2 を占める）、利用客数が多い割にターミナルが狭いなどの特徴がある。従って有事の際は、被害が大きく、交通渋滞が著しくなる、ことが予想される。

LAX の拡張計画も見直しが必至の状況となった。LAX は、建設後 40 年経っていること、2025 年には利用客が倍になるとの予想の下では思いきった拡張が必要であることから、これまで 6 年と 65 百万ドルをかけて計画を策定し、パブリックコメントを募集していたところであった。今次テロにより、仕様、規模ともに見直しが必要となる。空港拡張計画の見直しは、LAX だけではない。デンバー空港の新ホテルコンプレックス計画、ミネアポリスセントポール国際空港の大規模改良工事、ジョージブッシュ国際空港(ヒューストン)のターミナル改修工事、サンフランシスコ国際空港の国際ターミナルリノベーション、シンシナチ／ノーザンケンタッキー国際空港での DHL(国際宅配会社)の荷捌き建設工事、等は、いずれも見直し、延期が必至の状況となっている。

3. ローカル空港の大きなダメージ

加州には LAX、SF に代表される大型国際空港が存在し、主要な空港だけで 31 存在する。地方公共団体などが整備、運営しているローカル空港も多い。LAX 空港の近くには、サンタモニカ、トーレンス、ホーソン、ロングビーチ、コンプトン、フラートン等の空港がある。これらのローカル空港では小型航空機や自家用飛行機が就航し、保管されている。これらの空港も低利用に苦しんでいる。例えば、サンタモニカ空港は通常の 40～50% の稼働である。安全規制が強化されたことから就航できる空域が制限され、それが大きな痛手となっている。テロ発生直後は、LA 地区は広い地域にわたり飛行禁止となった。その後緩和されたものの、LAX より 25 マイル以内の空域や発電所、石油精製工場、化学工場、ダムの上空やその周辺は飛行できない。このような制限により、ローカル空港も非常に厳しい状況に追い込まれている。

(資料4) カリフォルニア州に立地する石油精製工場



(出所) カリフォルニアエネルギー委員会

4. 湾岸地区の懸念

湾岸地区の安全上の懸念も大きい。LA 地区は、ロスアンジェルス(LA)港、ロングビーチ(LB)港という合わせると世界一の取扱い高を誇る巨大港を抱えている。しかしながら、セキュリティという観点からは2つの大きな懸念があり、不安が広がっている。まず、湾岸地区やその後背地に大規模な石油精製工場や化学工場が立地している（資料4参照）。LA 地区は人口が広範囲にわたり密集している。前述した LAX の周辺のみならず、LA、LB 湾の周囲にも住居が密集している。人口密集地域の中に危険物を取扱う大規模工場が存在する。テロのターゲットとなった場合の影響は大きい。地域住民の不安は大きく、環境を推進する NGO 等の動きも活発になっている。工場移転を求める声も強まっている。

また、運送事業者に対する不安も徐々に増してきている。両港ではおびただしい数のトラックが湾岸地区や周辺の地域を走っている。実際に運送している者は、トラックを所有し自ら運転も行う独立者（オーナーオペレーター）が多い。また、ドライバーズライセンスは基本的に資格案件をクリアすれば取得できる。個々人のヒストリーが追求されることはあまりなかった。特に好景気が長い間続きドライバー不足が深刻となったことも、その傾向を助長した。トラック運送事業者は、こうしたオーナーオペレーターをリース契約で雇う訳であるが、その参入は、安全要件と保険要件をクリアするだけでよく、誰でも簡単に参入できる。同時テロ実行犯の関係者とみられる者が危険物道路貨物運送のライセンスを所持していたこともあり、この不安は高まっている。湾岸から臨港地区の鉄道貨物ターミナルまでの運送あるいは工場や物流センターへの輸送を、こうしたドライバーが行っている。ドライバーの出自に対し不安を持つ向きが多くなっている。

5. アナハイムの憂鬱

債券格付け会社である S&P 社は、観光関係では3者のボンドに関し要注意先とした。ハワイ州、ワシントン DC コンベンションセンター、そしてアナハイム市である。アナハイム市はロスアンジェルス郡の南東方向に位置するオレンジ郡の主要都市で、ディズニーランドが所在することで有名である。最近では、ディズニーランド第2テーマパークを建設した全米でも屈指の大規模コンベンションセンターを抱え、増勢の顕著な地域として名を売っていた。そのアナハイムが窮地に陥っている。ディズニーランドは、アメリカの象徴の一つとしてテロの標的になりうるとの懸念を持たれ、入場客が激減している。

同市は労働力の15%が観光関連に従事しているが、これは全米でも観光のウェイトが高い加州平均値の倍の水準である。従って、観光業界の不振は地域全体の不振と直結することになる。また、アナハイム市の財政状態も懸念がもたれており、これも格付け会社の評価に負の影響を及ぼしている。最近大型投資が相次いで実施されたが、投資回収負担が重い立上りの時期にテロショックが直撃する形となった。ディズニーランドの第2テーマパーク「カリフォルニア・アドベンチャー」がオープンしたのは約1年前である。当施設への期待は大きく、大規模なショッピング施設、宿泊施設等が同時に整備された。この投資負担は官民合わせて42億ドルにも上る。「カリフォルニア・アドベンチャー」は、テロ前においても集客に苦勞していた。一日当たり19千人の入客を期待していたものの、4,500人程度で低迷していた。今回のテロ以降2

つのテナントが撤退した。コンベンションセンターについても、大規模な拡張工事を行い、収容規模的には全米で8番目の水準を誇っている。テロアタック後、少なくとも7つの大規模な会議がキャンセルされ、35,000人の参加予定者が消えることとなった。関連施設への波及も含めれば9億ドルが失われたとの試算もある。観光関連施設の供給過剰とテロショックによる需要急減とがダブルで効くこととなった。

加州ではサンフランシスコ（SF）とアナハイムのホテル稼働率の落ち込みが特に大きい。両者はテロ後の利用率が42%と昨年比1/2の水準となっている。ちなみにLAは1/3低下の53%である。この間、両市はコンベンションのキャンセルが相次いだ。SFの場合は、テロ前の時点でもドットコムバブルの崩壊で既に痛手を受けていた。

なお、S&Pが要注意先にリストアップした他の2地区について簡単に解説する。ハワイは観光の州であり、税収の46%は宿泊税と売上税である。観光客の激減が州経済を直撃している。特に日本人客の戻りが遅い。この時点では米国本土からの客は7～8割方回復しているが日本人は5割程度に留まっている。ワシントンコンベンションセンターは、レーガン・ナショナル空港閉鎖の影響が大きい。ハワイに限らず、一般に日本客の戻りは遅い。LA地区でも日経の旅行業社は、キャンセルとエアラインからの手数料削減とで、悲鳴を上げている。

このように、観光に過度に依存した経済システムは、テロなどの非常事態が発生したとき非常に脆弱である、ことを示してしまった。

第2章 急ピッチで進む空港・航空機安全対策

今次テロは、航空機が戦闘機として利用された。民間航空機が貿易センタービルに激突する瞬間やビルが崩壊する瞬間が、まるで映画のシーンのように、繰り返し放映された。この初期体験の影響は大きく、空港や航空機に対する安全性への関心（懸念）が高まった。また、航空機のみならず、輸送手段全般にこの懸念は広がった。輸送手段にかかる安全対策が大きな政策課題となり、米国政府のみならず、世界中で見直しの議論が起きている（起きてこよう）。

当章では、実際にテロに利用されまた最も影響が大きい航空旅客輸送に焦点を当てて、米国が安全対策上採った措置、議論されている事項、について紹介する。

ブッシュ政権は、テロの直接の場となった、空港や航空機内でのセキュリティに関して、緊急に特別対策を講じてきている。空港では、搭乗者や乗務員の身元確認の徹底、持ち込み荷物のスクリーニングの徹底、搭乗者以外の進入禁止、連邦政府軍による空港の守衛等の対策に加え、セキュリティ業務を連邦政府職員がやるべきかどうかについて議論されている。航空機内では、連邦私服兵の同乗、コックピット厳重化の早期対応、緊急時の地上からの遠隔操作の研究、等の対策が打出されているほか、パイロットの武器携帯について議論が行われている。

以下、米国政府がテロ後矢継ぎ早に打ち出した施策を紹介していく。主な動きを整理したのが図表1である。

1. テロ直後の緊急セキュリティ対策

9月11日午前(東部時間9時前)に同時テロが勃発した。テロ発生後、まず実施されたのは空港の閉鎖であり、航空運行の全面停止である。全ての飛行中の航空機は、閉鎖されていない空港に着陸し地上待機するように指示が出された。例えば、米国西岸地区の空港を目指してい

図表1. 空港・航空機セキュリティを巡る動き

月・日	出来事
9月11日	同時テロ発生。航空運航全面停止、全航空機に地上待機命令。
12日	空港の一部再開。足止め旅客機の目的地への輸送開始。
13日	FAA、新セキュリティ遵守を要件に運航開始認める。
〃	貨物航空企業について、国内・外国への運航は許可。
14日	外国航空会社の取り扱いについてはっきりせず混乱が生じる。
〃	FAA、荷主の身元が確認できる貨物について、旅客機による輸送を認める。
16日	ミネタ運輸長官、航空機・空港セキュリティ問題対策チームを任命。
19日	FAA、Federal Air Marshal をweb で募集。
27日	ブッシュ大統領、航空セキュリティ計画の概要を発表。
10月1日	ブッシュ大統領、4日より、最も厳しいセキュリティ措置の下で、ナショナル空港の段階的再開を発表。

た国際線エアラインは、カナダのバンクーバー空港に着陸するよう、指示が出された。JAL や ANA を含む航空機は、相次ぎ同空港に着陸し、同港は、さながら航空機の駐車場のような観を呈した。

12 日には空港の一部が再開された。緊急運航停止命令により足止めされている旅客機を目的地へ送り届ける必要性が迫られていた。空港、航空機の厳格なセキュリティチェックを実施、チェックイン・カウンター以外でのチェックインは禁止、旅客荷物の詳しい検査、搭乗口付近への入場も旅客に制限、無差別の身分チェック、等の安全性の確認を条件に空港が再開された

13 日には、連邦航空局 (FAA) は、新セキュリティ遵守を要件に運航開始を認めた。新セキュリティ遵守項目を例示するに、以下の通り。この項目は、連邦運輸省(DOT)、FAA、大手航空会社との話し合いで決定されたものである。

- ・旅客搭乗前後における航空機の徹底検査
- ・チェックイン・カウンター以外でのチェックイン(ゲートカウンターでのチェックイン；カーブサイド・チェックイン)の禁止
- ・空港外(ホテル、レンタカー等)のフライト・チェックインは廃止
- ・身分チェックの抜き打ち実施
- ・プラスチックナイフを含む全てのナイフは持込み禁止(従来は4インチ以下は可能)
- ・鋏、剃刀など全カッター類の持込みが禁止(チェックイン荷物での持ち込みは可)
- ・機内では(空港内レストラン、スタンドでも)、プラスチック製のナイフ、フォークを使用
- ・全米の空港管理者は、FAA承認のセキュリティ・プランを用意する必要
- ・セキュリティ・プランには、タクシーウェイ、滑走路へのアクセスを盛り込む
- ・空港周辺にフェンスを設置
- ・空港警察(Law Enforcement Official)に対しセキュリティ違反に対処する権限(Respond to Security Violations)を与える
- ・ターミナルから300フィート以内における駐車禁止
- ・爆発の危険を回避するため、旅客機による貨物および郵便輸送の禁止

これらの項目は、緊急避難的なものも含まれており、その後、状況に応じ緩和されたものもある。いずれにしても、外国キャリアを含む各航空会社や空港管理者は、運航を再開するためにこれらの要件を満たすべく奔走することとなった。

航空貨物については、貨物航空企業は、13日に、国内および外国への運航は許可されたが、この時点では海外からのフライトは認められなかった。FAAは、15日に旅客機の貨物輸送開始を認めた。但し、フォワーダーを通じたもので荷主の身元がしっかりしている貨物に限定された。

2. 航空輸送セキュリティ対策の本格的検討

テロ後、航空関連のセキュリティに関する本格的な検討が、各方面で行われた。政府は、ミネタ運輸長官や連邦航空局（FAA）を中心として、検討が行われている。同長官や FAA は、議会公聴会等の場で、主要な事項について折りに触れ考え方を述べている。9月16日に「航空機・空港セキュリティ問題対策チーム」を創設しメンバーを任命した。同チームは、具体的なセキュリティ対策について検討するものである。この間、連邦議会でも、精力的に議論が行われた。下院では、14日、Aviation Security Enhancement Act of 2001 (H.R. 2895)を提出している。また上院でも、21日に、Aviation Security Act (S. 1447)を提案している。

9月27日には、ブッシュ大統領が、シカゴ空港において「航空セキュリティ計画の概要」を発表した。概要については、**図表2**を参照されたい。当計画をベースに、議会と調整が行われ、また具体的な施策が実施されていくことになる。

図表2. ブッシュ大統領が9/27に発表した新セキュリティ計画

項目	解説
①空港での保安検査を行う民間会社に対する FAA の監督強化。	・連邦政府が、旅客・貨物に係る安全検査を監督。 ・全米共通のより厳格でより優れた監督基準を策定。 ・所管する連邦機関が創設されるまでは時間を要することから、その間州知事に州兵 (National Guard) の招集を要請。
②連邦航空保安官 (Federal Air Marshal) の大幅増員。	・現在 30 人。
③コックピットドアの改良。	・具体案を早急に作成。
④セキュリティ向上のための新技術に補助金	・パイロットが客室状況を把握できるようコックピット内にビデオモニターを設置、 ・トランスポンダーのスイッチを切られないようにする、等
⑤技術開発への取り組み強化	・困難な状況にある航空機の運航を管制官が引き取り遠隔操作で着陸させる技術、等

10月入り後、ミネタ長官が指名し検討を依頼していた「航空機・空港セキュリティ対応チーム」の勧告案がマスコミ等によりリークされた。9月27日の新セキュリティ政策に比べ、より具体的な施策を提案している。**図表3**は、その抜粋を整理したものである。

10月2日、ブッシュ大統領は、ワシントン DC の表玄関であるレーガンナショナル空港を段階的に再開することを発表した。同空港はテロ以来閉鎖されてきたが、DC の経済的な疲弊、同港をハブ空港とする US エアーの窮状、アメリカ社会全体への活気付けの必要性等を背景に、最大限のセキュリティ措置とともに段階的に再開することを決定した。

図表 3. セキュリティ対応チームの勧告案（抜粋）

項目	解説
連邦運輸省内にセキュリティを監督する新機関を創設	・法令、セキュリティ、諜報等の情報を統合、 ・空港セキュリティ検査、検査員のバックグラウンドチェック、旅客の ID チェック等を監督
コックピットドアの補強	・早期に実施
機内持ち込み手荷物の制限	・バッグ 1 個とブリーフケース等の小さな荷物に限定、
新セキュリティ訓練の実施	・6 ヶ月以内。対象者は、パイロット、フライトアテンダント、その他乗務員。
旅客のバックグラウンドチェックの強化	・合意した旅客には個人情報が入った National Travel Card を発行。 ・カード所持者は荷物検査なしにチェックポイント通過が可能に。
フライトアテンダントの旅客への集中	・離陸前の飲み物配布を廃止
機内での不振客行動抑制	・コックピットドアやトイレ付近での徘徊を禁止 ・客室間を仕切るカーテンを開けておく。

このセキュリティ措置の中には、今後全米でスタンダードとなりうるものも含まれており、注目されている。図表 4 は、その概要を示したものである。

3. セキュリティ計画を巡る論点

ここで、特に議論になっているセキュリティ措置について、各方面の考え方を紹介してみよう。

【空港での保安検査を誰が行うか】

目下の最大の争点は、空港でのセキュリティ検査を誰が行うのがいいのか、という点である。

現状、空港セキュリティ業務は、航空会社および空港管理者が担っているが、実際の監視業務は民間会社に委託している。民間会社は約 100 社存在し、約 18 千人の民間従業員が保安検査を実施している。F A A の 9 8 年の報告によると、保安検査の人件費は 5 億ドル/年で、訓練と設備費を含めると 10 億ドルを要する、とされている。

ブッシュ政権は、「連邦政府が、旅客・貨物に係るセキュリティ検査を監督し、実際のチェックは民間会社に委託する、」との方針である。連邦政府は、全米共通のより厳格なより優れた監督基準を策定する。所管する連邦機関が創設されるまでは時間を要することから、その間、州知事に州兵(National Guard)の招集を要請したところである。

連邦直営化に慎重は理由は、コストがかかることである。増強後の 28 千人のセキュリティ

図表 4. レーガンナショナル空港再開の手順（10/2 発表）

項目	解説
第 1 段階 シャトル及びハブ連絡運航 (約 3 週間)	・最も厳しいセキュリティ措置をナショナル空港および全ての相手空港で実施。 ・商業航空に限定。 ・6 社の航空会社により運航される 8 つのハブ空港へのフライトが対象 (ラガーディア、ボストン、アトランタ、ピッツバーグ、シカゴ、ダラス、ミネアポリス、ニューアーク)。 ・一日当たり約 1 9 0 フライト (テロ以前の 792 フライトの 24%)
第 2 段階 ハブ連絡運航拡大 (30~45 日)	・第一段階の各空港へのフライト数は 9/11 以前のレベルに。 ・1 0 空港への直行フライトが追加 (具体空港は後に決定)。 ・9/11 以前ダイヤでの運航を前提とすると一日当たり約 450 フライトとなる (テロ前の 57%)。
セキュリティ措置の拡大 連邦航空庁、国防省、財務省 秘密検察局、航空管理者、航空 会社等により様々な方法でセ キュリティが強化される。	(セキュリティ強化策の例示) ・連邦航空保安官(Federal Air Marshal)の搭乗。 ・機内持込みはバッグ 1 個およびハンドバッグ等の個人所持物 1 個に限定。 ・ゲートで随時手による旅客検査(hand-wanding)を実施。 ・搭乗時に ID チェックと搭乗券の照合を実施。 ・相手航空からナショナル空港への出発は、安全確保が行われたゲートからのみ。 ・警察官と警察犬によるパトロールの強化。 ・運航エリアに進入する車両と職員に対する監視強化。

要員を連邦政府職員で行えば、年間 18 億ドルのコストかかる、と試算している。また、民間委託の方が、期待通りに仕事をしない検査職員を容易に解雇できる、としている。但し、議会等の反対に配慮したのか、10 月 3 日にミネタ運輸長官は、「実施 18 ヶ月後に、民間会社の職員のパフォーマンスを評価する。連邦政府が策定した厳格なセキュリティ基準を満たさなかった、と長官および DOT 監察総監により判断された空港については、連邦政府職員による保安検査に移行する」との代替案を説明した。

一方、議会は、連邦政府自らがセキュリティ検査を行うべきである、という考えである。上院の法案では、保安検査(screening)業務は連邦政府が行う、即ち、F A A 自身が保安職員について雇用、訓練、試験に責任を持つ、とされている。ここにきて、ブッシュ大統領がセキュリティ計画案を発表してからは、主要 140 空港の保安検査職員は連邦政府職員で、他の小規模空港は州や地方の法執行官が行うべき、としている。下院も基本的に連邦職員が自ら実施すべきという立場である。連邦税関の審査官や連邦移民帰化局の入国管理官と類似の仕事であり、同等の給与が支給されるべき、との認識である。連邦直営化によるコスト上昇は、上乗せ料金で回収すればいい、との考え方をする有力議員が多い。

【スカイ・マーシャル制度】

スカイ・マーシャル制は、私服で武装した連邦の軍人を安全性確保のために民間機に同乗させるものである。テロ直後の12日には、運輸長官が無期限で民間機に搭乗させることを確約しており、新セキュリティ計画でもその強化・拡充が盛り込まれている。ナショナル空港再開の際のセキュリティ施策でも具体的に盛り込まれた。F A Aは、9月19日よりW e bにてFederal Air Marshal の募集を開始したが、申し込みが殺到している。

スカイ・マーシャル制度は、1970年、キューバ人によるハイジャックを防止する目的で制定された。その後休眠状態となっていたが、1985年のレバノンテロリストによるTWA機乗っ取り事件を機に、復活・強化された。ニュージャージー州アトランティックシティに訓練所がある。現状30名程度の陣容であり、平均年齢36歳、大卒90%以上、軍隊出身44%となっている。最近では殆ど実施されていなかった。

F A Aによれば、テロ防止スペシャリスト育成にはコストかかる一方で、その効果を測定することは難しいとしている。また、基幹路線に適用される場合の年間予算は5億ドルで、全フライトの場合は10億ドルかかる、とする試算もある。

【コックピットドアの強化】

今回のテロでは、操縦室に犯人が乱入しパイロットを殺害し(とみられている)、自ら操縦したものであるが、まさに従来は考えられない事態である。従来、コックピットは、パイロットのプライバシー保護が目的で設計されていた。新セキュリティ計画においても、具体案を早急に作成することとされている。航空パイロット協会も、従来のスタンスを変えて、強化には賛成している。パイロットの食事やトイレの問題もあり、具体的な設計までには時間がかかりそうである。

【パイロットの武装化】

従来、否定的だったパイロット協会は、180度態度を変え、ハンドガン所持を提案した。コックピット防御のためにパイロットが重要な役割を果たすべきとしている。また、航空機業界と職員の議論の中で、ドアの後ろにネット装置を設置する、スタンガン所持する、コーヒーパーナーをつけっぱなしにしておく、等の提案も出された。

これに対し、ブッシュ政権は否定的なニュアンスを示している。F A Aは、身体を回転しての銃使用は困難ではないか、片方のパイロットが武器を所持したくない場合の実効性は疑問ではないか等、技術的な問題を指摘している。また、銃を持ちたがるパイロットは怒りやすいという調査もありパイロットとしての適性を問題にする向きもある。

第3章 同時テロの経済活動への影響－物流を中心に－

1. 同時テロの経済活動への影響

【輸送関連産業（人流）への影響】

同時テロは、輸送システムに対し、安全面やセキュリティ面で大きな懸念を誘発した。特に、航空機輸送については、ハイジャックされテロに直接関わったことから、利用者に恐怖心を植え付けることとなった。また、厳しいセキュリティ管理が導入され搭乗手続き等に長時間を要することとなり、その面での不便さも利用客離れを助長している。この点が、さらに旅行・観光需要やビジネス面でも大きな影響を与えている。以下、もう少し詳しく見ていこう。

同時テロの影響を最も受けたのが、航空産業である。テロによる空港閉鎖、航空運航全面停止など直接の影響の他、安全面での懸念から再開後も利用客が激減した。こうした中で、航空会社は、思い切ったリストラ策を、相次いで発表した。米国のエアライン合計で、運航スケジュール(便数)は約2割削減され、職員のレイオフも約10万人に上る（図表5参照）。主要エアラインの9月の平均搭乗率をみると、便数減を織り込んだ数字でも大幅に下がった。例えば、アメリカン航空は59.6%(前年同月69.8%)、コンチネンタル航空は61.4%(同72.4%)となった。

図表5. 米航空会社大手の削減状況

	人員削減：千人 (削減率)	便数削減：%
アメリカン	20 (16%)	20
ユナイテッド	20 (20%)	20
デルタ	13 (16%)	15
ノースウエスト	10 (n.a.)	n.a.
コンチネンタル	12 (21%)	n.a.
サウスウエスト	— (—)	—
US エアウェイズ	11 (1/4)	n.a.
アメリカウエスト	2 (n.a.)	n.a.
ミッドウェイ	1,700人 (倒産)	

【航空保険に係るコストの高騰】

航空機利用の急減とエアライン各社の窮状をみて、ブッシュ政権は、景気全般に悪影響を及ぼすものと強く懸念した。アメリカ国民に対し、通常の生活の戻ろうと呼び掛けるとともに、セキュリティ対策や航空会社への救済策を打ち出した。

航空会社救援法（Air Transportation Safety and System Stabilization Act）は、9月21日に下院を通過した後、22日にブッシュ大統領が署名し発効した。その概要は以下の通りである。

- ・ 100億ドルの政府借入れ保証、

- ・ 運航禁止措置による直接損害等の補償として 50 億ドルの助成、
- ・ テロ後保険料が増加した分の補填、一定額以上の第 3 者損害に対する政府の支払保証、
- ・ 11/15 までの税金支払期限の 02/1/15 への延長、
- ・ 遺族の損害責任の限定(保険による責任限度額以上の責任を負わない)、
- ・ 航空会社が安全・セキュリティ向上のため実施する措置に対して政府は 30 億ドル拠出、

航空保険の取扱いは、大きな焦点となった。主要航空会社は、9 月 20 日、突然保険会社から、現行の戦争保険に対する補償を 9 月 25 日でキャンセルするとの通知を受取った。新たな契約内容として通告されたものは、戦争等による第 3 者損害賠償範囲を 20 億から 5 千万ドルまで引下げるとするものであった。その後の交渉で 10 億ドルまでカバレッジが引き上げられたが、保険料は大幅に増加した。アメリカのみならず各国とも、増加分の一部を政府が負担する方針を打ち出している。

【旅行業界等への影響】

旅行業にも影響が大きく及んだ。全米自動車協会カリフォルニア支部は、アメリカ国内旅行の予約件数は 60%減少と発表した。ホテル業界も極度の利用不足に呻吟している。9 月第 3 土曜日の客室利用率について前年と比較してみると、全米では 51.7%←77.3%、ワシントン DC は 43.5%←80.7%、ニューヨークは 51.7%←91.8%となっている。シェラトンおよびウェスティンホテルを経営するスターウッド・ホテルズアンドリゾーツは、9 月中の予約の 83%がキャンセルとなり利用率が一時 30%前後まで落ち込んだ。全従業員の 23%にあたる 12,000 人を削減すると発表している。マリオット・インターナショナルは、テロによりマンハッタンのホテル 2 軒を失ったが、アメリカ国内の客室単価は 9 月の後半 2 週間で半分の水準に下がった、としている。大手会計事務所であるアーンスト・アンド・ヤングは、2001 年の客室稼働率は 60.5%となる、との見通しを発表した。これは、湾岸戦争以来 10 年振りの低水準である。

【マクロ経済指標の悪化】

同時テロは、マクロ経済面においても大きな影響を及ぼしている。テロ発生後、株価や企業収益にのみならず消費やサービス支出にマイナスの影響を及ぼしてきており、米国経済のリセッション入りを懸念する声が大勢を占めるようになっていく。

雇用環境は急速に悪化している。前述のように、航空各社は 10 万人を削減する。ニューヨーク市では 11 万人の雇用が喪失した、との試算がある。航空機メーカーのボーイングがあおりを食う形で 3 万人削減を発表した。この他、旅行業、ホテル、金融、IT 関連と、多方面にわたり人員削減が実施される。年初来 9 月までの人員削減数は 137 万人にも上るが、これは過去最悪の数字である。9 月第 4 週の失業保険申請件数は 53 万件を記録したが、これは 9 年振りの高水準である。9 月の失業率は 4.9%と高騰した 8 月横ばいとなったが、テロの影響は統計上 10 月以降に現れることになる。レイオフの影響で今後徐々に失業率は上昇し、来年の前半には 6%台に乗せるとの予想も登場してきている。筆者がみている範囲では、最高で 6.5%を予想するエコノミストもいる。

民間設備投資は本年第 2 四半期で▲14.6%と 21 年振りの大幅減を記録しており、同期の輸

出も▲12%と大きく落ち込んだ。GDPの約7割を占める消費は、これまで持ち堪えてきていたが、テロによる社会不安の影響を受けやすく厳しい状況になってきている。各種消費者景況感調査でもその傾向が出てきている。消費の大きな項目である自動車については、色々な見方があり、項を改めて解説する。

こうした中で、景気のリセッション入りは確実な情勢となってきた。米国GDPは、第2四半期+0.3%と、既に93年第1四半期以来の低水準に落ち込んでいる。第3、4四半期はマイナスとなる見込みで、年明け以降回復するかどうか焦点であった。ここにきて次第に2002年第1四半期はマイナスなるとの見方が支配的になってきている。因みに、リセッション入りの定義は、2期続けてマイナス成長となる状況である。

【自動車産業への影響】

テロの米国自動車産業への影響について、世界が注目している。自動車産業は、消費支出の中心をなし、またその裾野も広い。米国ビッグ3は、9月20日から10月末までの間、自動車ローン金利を一部ゼロパーセントにすることに踏み切ったが、景気を維持する上での頼みの綱である消費の落ち込みを避けるべく、ブッシュ大統領がビッグ3に要請したと言われている。

自動車については、テロ後、強気、弱気、様々な予想が飛びかった。まずの弱気の見方は次のようなものである。エアラインスケジュール削減等により、ビジネス需要や旅行需要が低下し、一般的に人流が滞る。リセッション入りにより購買意欲が減退する。エアラインの縮小や旅行需要の減退はレンタカー利用の減少を招く、等である。一方、強気の見方は以下のような論拠による。

- ・ 航空機輸送からの移行
- ・ 危機発生時の移動手段として再評価を受け、いざというときに故障しないように新車への買い替え需要が発生する
- ・ ビッグ3の自動車ローンゼロパーセント金利導入に代表されるメーカー各社の販促競争により、需要が喚起される

このような強気、弱気の見通しが錯そうする中で、販売台数統計の発表が待たれた。9月の販売台数は微妙な数字となった。

全体としては約1割減である（ビッグ3計で8.7%減）。この限りではマイナスの影響が強かったと言える。但し、より細かくみると明るい面も散見されるのである。まず最終週は盛り返している。テロ発生直後自宅に待機するなど経済活動が全体的に停滞したがその後は回復してきている、と解釈しうる。また、全ての面でマイナスとなっているのではなく、メーカーにより車種によりバラツキがあり、その解釈如何によっては暗いとばかりとは言い切れない面がある。

GMは▲2.8%とマイナス幅が小さい。自動車ローン金利ゼロを旗印に、テロ後に急激に高揚している愛国心に便乗した感もある“Keep America Rolling”運動が功を奏しているのかもしれない。7ヶ月連続でプラスを記録してきたトヨタは▲4.2%となったが、主力のカムリがモデルチェンジの時期で期末月の9月は買い控えられたとの指摘がなされている。▲2.8%と一人負けの感があるクライスラーは、再建計画が固まりきれてない点が消費者離れを助

長しているようである。BMW とヒュンダイはプラスとなった（それぞれ＋8.8%、50.2%）。最近ヒュンダイは大幅増を記録しているが、低価格の割には品質が悪くない、との評判が徐々に定着してきている。乗用車に比べてトラックは好調である（GM＋10.2%、トヨタ＋13.4%）が、航空機輸送に代替できるのはトラックだけであり、代替輸送需要の期待もあるのではなかろうか。

以上のように、値段面でのインセンティブや車種戦略によっては需要を喚起できる可能性があるとも言えよう。

なお、レンタカー業界にとっては、テロは全体としてネガティブに働くことになるだろう。レンタカー業界全体としてはエアー離れに努めているところであるが、まだ拠点の55%は空港エリアに立地しており、航空機離れの影響は大きい。この観点からは、自動車メーカーに及ぶ影響の度合いは異なってくる。メーカーによりレンタカー向けの販売シェアにかなり差がある。即ち、GM、フォードはレンタカー向けが約3割と高いウェイトを占めるが、一方でトヨタは1割強、ニッサンは7～8%、三菱で2～3%、ホンダはゼロと低くなっている。

2. 同時テロの物流(システム)への影響

同時テロは、物流面でも航空貨物や国境を経由するトラック輸送を中心に大きな影響が出た。

【物流インフラの再開状況】

まず、テロ発生直後の各インフラの(再開)状況を見てみよう。

港湾関係は、東の玄関であるロサンゼルス港、ロングビーチ港は、テロ当日の夕方である9月11日18時に再開された。テロ当地であるニューヨーク港は、13日にオープンとなったが、入港船のチェックや輸出コンテナのゲートチェックが厳しく行われた。乗務員のチェック、特にアラブ人が含まれている場合は時間がかかったようである。アラブ国籍の船は入港できなかったとの情報もある。また NY 港は、やはり 13 日から本船荷役やターミナルでの搬出入が再開されたが、周辺道路の渋滞は著しいものがあつた。NY 税関は、本館が閉鎖となったが、申告は電子帳票により行うことは可能であつた。

鉄道ターミナルは、12 日からオープンした。但し、ターミナルよりピックアップされたシャーシの回収が難しく、このために滞る局面もあつた。空港は、東部時間9月13日11時に再開されたが、発着便数は大幅に減少した。このように、港湾、鉄道ターミナル、空港の順に再開されていった。概して、空港以外は、インフラ面では経済活動に大きな影響を及ぼさなかったといえる。

【航空貨物輸送】

支障が出たのは、航空貨物輸送である。まず、キャパシティが大幅に減少した。エアライン各社は、旅客輸送スケジュールを2割程度削減する方針を打ち出した。アメリカでは、多くの航空貨物が旅客機で輸送されていた（LAX の場合 55%）。スケジュールが密でフライト数が多いことから、機敏でスケジュールが計算できる輸送手段として重宝されていたのである。また、セキュリティの観点から、旅客機に持ち込める貨物の範囲は著しく制限された。この結果、旅

客機は、航空貨物を運ぶ輸送手段として大きな制約を受けることになった。

航空貨物輸送のメリットは、スピードと定時性にある。少量の高級品を短時間で輸送するのに適している。多少運賃は高くても、メリットを感じてもらえる貨物は数多く存在する。飛行機の運航が狂い貨物が滞留したり、事前のセキュリティチェックが厳しくなりその分時間がかかったりすると、持ち味であるスピードが犠牲になる。

テロ後の空港閉鎖による航空貨物の滞りは、代替輸送手段への駆け込みや経済活動そのものの停滞を招いたが、旅客機の使用困難等構造的な面もあり、技術面やシステム面での改善が進まない場合は、暫く航空貨物輸送が停滞する可能性がある。

ロスアンジェルス国際空港（LAX）は、FedEx のハブポートであるメンフィスに次いで、全米で 2 番目の航空貨物取扱高を誇っている。大消費地を抱えるだけに、生鮮食品や青果花卉等の取扱量が特に多い。それだけに、今回のテロ時の滞留による影響は大きく、食品が腐った例も発生した。

なお、テロ後一時急騰した原油価格は、その後低下している。その大きな要因として、航空機の燃料であるジェット燃料の消費量が大幅に減少する、と予想されていることが挙げられている。

【トラック輸送への期待と不安】

航空貨物輸送の代替手段となりうるのは、トラック輸送である。スピーディで多品種少量輸送に適しているという点で似ているからである。実際、テロ後空港が閉鎖され、航空貨物の身動きが取れないとき、トラック輸送に切り替え急場をしのいだケースが多い。

しかしながら、頼みの綱のトラック輸送も必ずしも万全ではない、不安な点もある、ことが判明した。テロ後、国境を通過するトラック輸送に関し荷物やドライバーに対する検査が格段に厳しくなり、大渋滞を招いた。カナダやメキシコの国境では 4～6 時間待ちとなり、約束の時間までに届けられない事態が続出した。国境を超えて生産販売体制を構築し効率性を追求した所謂グローバルゼーションや世界的なジャストインタイムシステムが一時的にせよ麻痺してしまった。米国内のいくつかの自動車工場が部品等が届かず操業一時停止に追い込まれた。

また、ボーダーだけでなく国内においても、危険物輸送を中心に荷物の中身やドライバー自身の身元調査に関する監視が強まった。今後、運送事業そのものについても参入要件が厳しくなる可能性は否定できまい。

危険物輸送ライセンス問題が注目されている。これまでもこの点に関しては何回か指摘があったが、テロとの関連で一躍注目されるようになった。テロ関係容疑者の中に、危険物運送の運転免許を所持している者がいたのである。トラック運転免許が簡単に取得できることが問題点として急浮上してきた。特に、危険物輸送にかかる免許について、焦点があたってきている。

商業用運転免許は、現行の制度では資格要件を備えていればよい。筆記や実地の試験に合格し、一定の資格を有していれば免許証が交付される。身元調査といっても過去の運転違反歴が問われる程度で、木目細かいチェックは行われていない。特に、長年に亘る好景気を背景としてドライバー不足の状態が続き、とにかく免許を持っていれば重宝がられたのである。ライセンスが売買されたり、また、陸運局の職員が、賄賂と引き換えにライセンス発行に便宜を図っ

たりした例が、何度となく指摘された。

米国特有のトラック輸送システムも問題を複雑にしている。米国では、オーナーオペレーターリーシングシステムが行き渡っている。オーナーオペレーターは、陸運産業の中で小規模で独立したビジネスマンである。彼らは、トラックを所有し、多くの場合そのトラックをトラック運送事業会社にリースし、自身はリース先と契約しオペレートすることが多い。比較的手軽にビジネスを始められることから、移民が少なくないと言われる。輸送力を弾力的に提供するという重要な役割を果たしているが、一方で、キャリアチェックは、数が多いだけに難しい。

このように、あらゆる可能性を前提に警戒体制を敷いている中で、危険物輸送の運転手に対する取り締まりは厳しくなった。例え、テロとの関係はなくとも(現実的には殆ど稀であろう)、叩けば埃の出る運転手は少なくない様である。特に、正式な手続きを取らずに米国に移住している人(所謂不法移民)、購入した免許で運転している人等である。どんな理由であれ不審に思われた場合、取り締まりには時間を要する。米国では、後続がどんなに続いていようが検査官はマイペースで納得の行くまで取り調べる場合が多い。検問のところで交通渋滞が発生することになる。こうした結果、ハイウェイを使う輸送にも支障をきたすことになるのではないかと懸念が生じている(実際に発生している)。

【規制緩和とセキュリティの関係】

このように、あらゆる輸送手段が、従来に比べ滞る、縮小することになれば、その面から、経済活動が制約を受けることも予想される。

アメリカの規制緩和は、1970年代の後半に航空産業から始まった。その後、鉄道、トラックと輸送関連が続いた。運輸産業は比較的早い時期に自由化された。自由化の主たる要素は、参入と料金である。自由化により、参入に関しては免許制から許可制へ、価格に関しては認可制から届出制へ、基本的に移行することになる。免許制の特徴は、需給要件が存在することであり、供給過剰にならない事の説明責任は参入者側にあった。許可制の特徴は、資格要件を備えていれば誰でも参入できることにある。トラック輸送を例にとると、80年の規制緩和で実質的に自由化された後、94年改正で、参入については、安全性規準遵守義務と損害賠償保険支払能力具備義務の2要件のみとなった。

キーワードは、入口を広くするが(競争を促すが)規則に違反した場合の罰則を厳しくする、というものである。その為には、取締官の人数が増えることになりがそれは仕方がない、と認識された。

しかし、テロ等を想定した場合は、違反してしまってからでは、何かが起きてしまってからでは遅く、「参入は緩く罰則は厳しく」とする考え方とシャープに対立することが生じうる。どうしても、入口の段階で厳しい身元チェックが必要とならざるをえないであろう。セキュリティの考え方が強まると、従来の規制緩和を支えた大原則が崩れる可能性もあり得よう。

第4章 冷戦後のパラダイムへの影響（終わりに代えて）

今回の同時テロの影響は、特にその影響が長期にわたる場合、冷戦後の資本主義経済の（アメリカの）繁栄を支えたシステムの見直しを迫るものとなる可能性がある。即ち、規制緩和の推進、在庫をできるだけ持たないジャストインタイムシステム、世界中で最適な経済システムを構築する所謂グローバリゼーション化、等に対して見直しを迫る可能性がある。

規制緩和については、輸送事業の参入規制について前述したように、「参入を原則自由に認めて競争を促進し、安全性規準等で違反した場合は厳しい罰則等で臨み、結果として不適当な事業者には退散してもらう、」という仕組みを構築してきた。この仕組みは、確信的にテロを狙うものが存在するとの前提にたつと、見直さざるをえないのではないか。空港のセキュリティチェックを連邦政府自身が行うべきか否かの議論は、その象徴とも言えよう。

I Tは、この10年間アメリカの好景気を支えた立役者であるが、情報・通信の自由化をその基盤としている。A T & Tを解体し通信事業者の数を増やし、競争促進策を採れたのも、冷戦終了が背景としてある。テロが長期化し、サイバーテロの危険が身近に感じられる様になるなか、自由化の前提が崩れて来ているのではないかと、との不安も過ぎる。航空機を使用した後炭疽菌と郵便システムを利用したテロが起こったが、現在米国で懸念され盛んに議論されているのはサイバーテロである。

ジャストインタイムシステム（JIT）は、在庫を出来るだけ少なくし生産・輸送・販売効率を上げるシステムとして、日本から世界に広がったものである。I T技術やグローバリゼーションの進展とも相俟って、効率性追求の代名詞ともなった。今次テロで輸送システムが滞った際、一部の工場が生産停止に追い込まれた。JITは、在庫ゼロを目指すという単純なものでは、必ずしもない。その時々状況に応じて、いかに効率的に生産・輸送・販売体制を構築するか、ということである。その意味では、経済活動を遂行していく上で基本となる考え方である（もっとも誰でも実行できるというものではないが）。テロが長期化した場合でも、広い意味でのJITの精神でもって体制を整備していく、ということであろう。

グローバリゼーションは、後戻り出来ないし、また後戻りしてはいけないものであろう。ただ、テロの影響を受けやすい国家や地域、あるいは有事の際に輸送等が滞りやすい地域は敬遠されるであろう。また、最近の、グローバリゼーションに対して世界的に批判が拡大していることの意味を受けとめる必要があるだろう。それぞれの地域や伝統とより調和した経済活動が求められることになるだろう。拡大主義の限界に留意し、持続可能なシステムがより重要な意味をもつようになろう。

現在、アメリカで見直し中のセキュリティシステムの中には、国際標準となるものもあろう。また、経済活動の自由化とセキュリティ確保との調和、官民の役割分担の問題、地域がある産業に過度に特化することのリスク等について、改めて検討する機会を提供するものである。

日本政策投資銀行 ロスアンジェルス事務所 山家 公雄