

トラックを運転しはじめて23年になる。大学を出てサラリーマンを3年やったが、どことなく物足りなさを感じていた。出荷作業の応援で、倉庫に向かう地下鉄の駅の長い階段を上ると、目の前の湾岸道路にはたくさんの大型トラックが走っていた。「これも経験として有りだな」と思った。もともとクルマが好きだったし、ドライバーは当時、高給だった。少しやったら辞めるつもりだった。ところが、日本中を走り回れるトラックの魅力に引き込まれていった。

阪神淡路大震災

3年経ち、東京～四国間の長距離定期便を運転していた時、阪神淡路大震災が起きた。阪神地区に集中していた日本の大動脈が全て分断。迂回した日本海側や丹波山中の国道はひどく渋滞した。通常片道10時間のところが20時間もかかった。その後も2年間くらいは中国道・宝塚で毎朝16kmの工事渋滞に遭い、1日の運転時間は12～14時間ともなった。積み降ろし時間も合わせると、睡眠時間はだいたい3時間しか取れない。寝不足でまた誰かが事故を起こす。そういう悪循環が続いた。「日本の物流はといったこんなことでいいんだろうか」という問題意識

を持ち、文章を書くようになった。

史上最大の渋滞

長距離トラックの運転というのは、長い高速道路を等速直線運動で坦々と走る、といった穏やかなものではない。速度差のある大量のトラックが高速道路上でひしめき合い、絶えず抜きつ抜かれつを繰り返している。

平成初期、特に交通量の多い東京～大阪間は東名～名神（基本4車線）の1ルートしかなかった。今日預かった荷物を、日本全国1,000km以内なら翌日配達するという、宅配便のサービスが社会的に重要なシステムとして定着し、各社はスピードを競った。トラックの交通量は増加し、かなりの頻度で事故渋滞や通行止が発生していた。

そんな中、史上最大の渋滞を経験した。平成7年12月25日クリスマスの夜、関ヶ原から琵琶湖南岸にかけて大雪が降り、名神高速では大規模な立ち往生が発生した。先がもう詰まっているのに、年末商戦の商品や歳暮を積んだトラックがどんどん高速道路に入って来て、26日には西に向かう渋滞は愛知県の東名・音羽蒲郡インターまで延びていた。記録には「27日に名神・泰荘PA～東名・赤塚PA

で154kmの渋滞」とあるが、実際には、26日時点で京都南～音羽蒲郡の200km以上が通行不能となり、立ち往生の解消には3日を要した。

平成20年代になってやっと新名神、新東名（基本6車線）が開通し、国土軸はダブルネットワーク化された。高速道路はかつての縦貫道から、全国津々浦々まで行き渡るネットワークへと変容し、高速道路、一般道ともに渋滞は減少しつつある。しかし、もっと大所高所から見れば、日本の物流はトラックに偏り過ぎている。トラック物流というのは、多くのドライバーの労働力を必要とし、エネルギー効率も悪い。大型トラック1日1台当りドラム缶約1本の軽油が必要だ。旅客輸送に例えれば、新幹線や在来線を使わず、高速バスの大量投入でやり繰り返しているようなものである。国策として貨物鉄道の利用比率を高めるモデルシフトを進めるべきであろう。だが、旅客ダイヤの合間を縫っている現状では増便が難しい。貨物専用線の新設といった思い切った発想も必要だ。

東日本大震災

平成23年に東日本大震災が発生し、東北地方への物流

がストップした。阪神淡路大震災の時とは違い、高速道路は突貫工事により、地震の翌日には何とか通行可能になった。しかし、交通量は通常の1/10に激減し、東北中が物資不足に陥った。高速道路が緊急交通路に指定されたため、トラック事業者は様子見状態になり、省庁間でも情報が錯綜していた。自衛隊、ボランティア団体、個人などが細々と物資を運んだ。生活必需品は通常に近い形で運ばねばならなかったのだ。私が救援物資を何度か運んだ際には、助手席に積めるだけの食糧を買って持って行った。どこで不足しているか分からなかったからだ。大災害時には道路の復旧だけでなく、国は物流量の監視を行うべきだ。

残念ながら、我々はまだ非常時に渋滞を起こさないという行動規範を確立できていない。電車が止まると、一斉に車を出してしまうといった、パニック的行動を取ってしまう。休日渋滞に関しても、休日を分散して取るなどの社会的変革が必要だろう。

渋滞の削減は、これまで道路のハード面を中心に力が注がれてきた。しかしこれからは、人々の行動の研究や、ビッグデータの活用、自動車の運転制御など、ソフト面からのアプローチも併せて行うべきであろう。

特集

渋滞を知る

MESSAGE

トラック人生と渋滞



長野潤一
NAGANO Junichi

プロフィール

1965年愛媛県生まれ、千葉県在住。トラックドライバー、フリーライター。阪神淡路大震災の経験を通し物流問題に関心。運送会社に勤務しながら物流・道路交通問題の原稿を執筆。輸送経済新聞、雑誌「ベストカー」(講談社ビーズ)に連載。

平成7年12月のクリスマス寒波による史上最大約200kmの渋滞。物流をにやう大型トラックが目立つ。名神高速上り線から見た、現在の一宮ジャンクション360キロポスト付近 (12月26日13時46分 筆者撮影)