



トラック運転手 長野潤一さん

65年、愛媛県生まれ、千葉県・九十九里浜（山武市）育ち。慶大経済学部卒。目黒区内の運送会社に勤務しながら、自動車専門誌やトラック業界紙にエッセーやコラムを執筆している。品川区在住。

運転して思う 高速休日千円も 無料化も疑問

09 政権選択
私言いたい

百貨店に輸入製品を卸す会社に勤めていたころ、湾岸地区の倉庫でよく大型トラックを見かけ、「運転してみたい」と思ったのが、ドライバーになったきっかけです。当時はパブル末期で、高速道路も事故や渋滞が多く、何とかして物流のありようを変えなければと思いました。

地方を運転していて痛感する

のは、日本中どこも同じ風景だといふことです。商店街は閑散としているのに、どんな田舎にもコンビニがあり、バイパス沿いは量販店やチェーン店が目立ちます。国際競争や効率を突き詰め、価格競争だけに目が向いた結果、地方の中小企業や商店は排除され、雇用も犠牲になりました。

与野党の高速料金政策は、環境問題の流れに逆行する思いつきで、鉄道やフェリーのごとも考えていません。政府は乗用車の「休日一律千円」を始めましたが、旅館などの「ハイシーズンの料金」にならざるは、平日は無料、休日は有料という方が理にかなっているのではないのでしょうか。平日に観光地を訪れる人が増えれば、経済効果も出るはずですよ。

す。新規路線建設の原資も確保しなければならぬので、高速料金は現状の半額程度、現在の深夜料金と同じぐらいが理想的だと思えます。

運送業は、小泉政権時代の規制緩和で参入が一層進みました。運送会社は4万社から6万社余りに増え、運賃の低下は止まりません。業界は賃金水準が

低下し、「日給月給制」も多く不安定です。昔は「トラック野郎」にあこがれた若者も多かったけれど、今は40代でも「若手」で、将来は外国人ドライバーも増えるでしょう。若者が働きなくなるような環境づくりが必要です。

日本の物流は、トラック輸送への依存度が高い異常な状態です。毎晩眠気をこらえて、7、8時間かけて東京―大阪間を走る必要があるでしょうか。貨物列車専用線を敷設し、トラックの荷台を鉄道に積み替えて輸送する方式にすればいいと思えます。鉄道はトラックの10分の1程度しかエネルギーを消費しないと言われています。

選挙の結果、どんな政権になっても、業界の将来を見据えたビジョンを示してほしいです。

(聞き手・村山恵二)

上下4車線の高速道は、24時間の通行台数が10万台を超すと渋滞が発生すると言われています。東名の岡崎付近や東名阪道の四日市付近は渋滞が慢性化し、物流のネックとなっています。民主党の公約通り原則無料化されれば、いま一般道を使っているトラックもなだれ込みま