

福崎君の ワカバの蔭から

福崎 かずたろう

第3回 渋滞について考える

道路情報は朝のニュースで必須のものとなった。当然それを必要とする人間が多いからである。数年前、津本君の車で滋賀へいったとき、ラジオで大阪の道路情報をやっているのを聞いて、何か他人事のように思えたものだ。が、今の私はそれどころではない、道路情報なしでは生きていけない。

私は通勤に車を使っている。なんといっても私の場合、半分フリーターなので一日のうちで何か所かに離れた所への移動を行うこともある。こういった場合は、たいへん車の便利さを痛感する。と、その反面、渋滞に巻き込まれたときの怖さもまたたいへん痛感している。先に進めるめどがたたない、以後の予定が全くトコロテン式に繰り下げられていく……。

1 渋滞の理論

さてドライバーの敵・渋滞はいかにして発生するのか？ 少々考えてみたい。自然渋滞、事故、工事、そして二次渋滞、さらに小規模なものとしては割り込み・駐車車両によるもの。原因として、この5つが考えられる。

1つめの自然渋滞は、車社会に乗り切れていない対応し切れていない、都会の道路が、絶対的飽和状態である現実からして、いたしかたなし。車ほど便利で手軽な乗り物を、多くの人間が利用しないわけがない。渋滞で電車より時間がかかろうが利用するという事は、それだけ車が便利のことを言い表している。利用者も朝晩の自然渋滞は覚悟の上であるだろう。しゃあない！

2つめの事故は、事故車や救急車やパトカーなどの緊急自動車、そして現場検証が道路を占めるため、その辺りがジョウロの口のように狭くなり、走行車は空いている車道に束ねられる。これがスムーズな走行を妨げ渋滞の原因となる。後で述べるが車線が2分の1になると、その場の通行量はそれ以下となる

のだ。そして「事故」の場合はおもしろいことに（当事者にとっては、また巻き込まれた側を取っては、おもしろくも何ともねえけど）、反対側の車線も軽い渋滞となる。ドライバーが事故を見るためわざわざスピードを落とすためである。これをわき見渋滞・事故見渋滞という。

とにかく事故が原因となる渋滞は、一番突発的で直前まで原因が分からないために困る。まあ、多くは同じドライバーの起こした事故が原因となるわけだから、しゃあないでんな、と思いつつもやはり腹が立つ。安全運転せえよ！

3つめは工事によるもの。共同溝工事のように慢性的に道路を塞いでいるものから、ペイントの塗り替えなどのゲリラ的なものまで、様々。慢性的なものはドライバーも大方承知しているので他の道を利用するなどして、あまり混乱はない。その例として、先冬の阪神高速環状線の1ヶ月にわたる部分閉鎖とか、新御堂筋の淀川大橋の車線規制などがあったが、このような大規模レベルになると、事前ピーアールが徹底していて、なんの混乱もなかった（というより皆さん利用を控えたためにガラガラだった）。逆に困るのはゲリラ型ですな。

「おかしいこの道がこの時間にこんなに混むわけがないのに・・・」と思って運転していると前方に工事車両が、というパターンが多い。前述の事故と良く似ていますね。こういう場合の「この先300M先工事」なんて標識はなんの役にも立たない。その標識を目にするころには既に渋滞の渦中でイライラ状態にあることが多い。工事は夜にせえ、ばっきゃろー！ と言ってもしゃあないか。

次に二次渋滞について。これは他の道路の渋滞のために起こる渋滞のことを指す。具体的な例としては、阪神高速空港線が事故で渋滞すると、その側道である大阪池田線が渋滞する。まあ、これは当り前として、大回避路として使われるため、新御堂筋まで渋滞する、といったぐあいのものである。あのなあ。

最後に割り込み、駐車車両による小渋滞。意外に思われるかも知れないが、道路といったものは常に一定の幅を持っているのではない。流れている車線というのは膨らんだり閉じたりしている（この表現は実際に道路を走ってもらわないことには分かりにくいかも知れないが・・・）。右折車がいる、歩行車がいる、駐車車両がある、工事がある、e t c・・・。といった具合いで、思うように走れる車線はド真ん中の1車線だけ、いやそれさえも今から述べる、割り込みによって妨害されるのだ。

安定した車線を求めて、多くの車は真ん中の車線を走る、それでも道路が一時的にでも広がると、空いている車線求めて一部の車は滑り込む。再び道路が

閉じる。滑り込んだ車は先が塞がるため、元の車線へと割り込む、さはさせじと車間を詰めるメインルートの車、それでも強引に割り込む。その瞬間、割り込んだ車は2つの車線を塞いだ格好となる。ただでさえ飽和状態にある都心の道路の通行量をさらに少なくしている。ドライバー全体にとって自殺行為だ。しかし現実には、こういった事が茶飯事に行なわれている。そのため、都会の車の流れはギクシャクと、ちょっと走っては信号でも無いのに止まり、また走りまた止まり・・・となる。まともに走っているものにとってはたまりませんぜ。

2 渋滞の予想

それではドライバーの敵・渋滞を予想することについて考えてみよう。ドライブ前のある程度の予想がたてば、以後の予定もゆっくりしたものに変更できるであろうし、そうなれば心にもゆとりができようものだ。それにあらかじめ分かっている渋滞というものは、あまり苦にならないものだ。

まず最初にあらかじめ分かっている渋滞について。先の例でいくと自然渋滞や大規模な工事による渋滞がこれにあてはまる。

朝夕の通勤の自然渋滞を予想するためには（いやこれに限らないのだが）、**データを取る**ことを勧める。私は現在週に3日は中央環状線（府道2号線）を使って守口へ通勤しているのだが、常に出発時刻と到着時刻そして種々のデータをノートにメモしている。ぶしょうな私がこのようなことをしていると聞くと、多くの人がたいへん驚くのだが、まあそれだけ有効であると私自身が考えていると理解していただけたらと思う。

データが集まってくると（到着時刻）－（出発時刻）の値により、目的地までの大まかな所用時間が推定できる。さらに天候・日付・曜日・道路状況・他の道路の渋滞状況も一緒にメモしているので、平均的な所用時刻からこれらの諸要因による誤差を足し込めばよい。

ひとつひとつ説明していくと、まず到着時刻は、大阪市内に朝なら九時前つくような時刻がいちばん込むようだ。千里から大阪へ向かう新御堂筋なら、朝の7時半頃に出発するのがいちばん時間がかかる。天気に関しては、一般的に天候は悪いほど時間はかかる、ドライバーがスピードを落とすこと、および天候が悪いとやはり車の数が増えることによるものと思われる。日付に関しては大阪でよく言われる五・十日（ごとび）という奴である。問屋の支払いがこの日に集中するためという。実際、日本橋や松屋町、船場のあたりの渋滞は凄さまじい。あと月始めより月末の方が込むようだ。曜日は木曜日から土

曜日の昼過ぎまで、特に木金の朝夕はよく込む。他の道路の渋滞状況というのは、さきに述べた二次渋滞というやつで、これは後の突発的な渋滞のところで述べる。慢性的な工事や大規模な工事の場所を通るのに必要な時間は、おおむね一定であるので、予想はつきやすい。何度か通ってデータを取れば、めどがつくと思う。大阪だと、171号線の小野原周辺の共同溝工事とか、福島あたりの阪神電鉄の高架工事など、慢性的なものにはなっているが、ドライバー自身が事情を知っているため、迂回して、さほどの渋滞にはなっていない。

次に突発的な渋滞について。事故による渋滞や二次渋滞、そしてゲリラ工事などがこれにあてはまる。はっきりいって予想は、慢性的な渋滞に比べると、難しいですよ。

事故による渋滞は直前にならないと分からない（まあ、直前ならいいんだけど）ので、たいへん困る。予想としては、普段より道路が混んでいたり早めに渋滞するようなら注意したほうがよいだろう。ゲリラ的な工事もこれに同じ。

二次渋滞は例をあげると、中央環状線の場合、名神高速の上り（京都方面行き）の事故などの影響をモロに受ける。名神を走ってきたドライバーが事故の情報を知ると、吹田インターで降り、中央環状線を使って守口まで走り、国道1号線に入るためである。その時の吹田インターは、悲惨！千里インターから渋滞するんだもんな～。

とにかく突発渋滞に対しては、こまめに道路情報を聞くことですねえ。NHKテレビは7時27分と57分だとか、KBS京都は8時30分過ぎだとか。ラジオ局が情報提供を受けている、日本道路情報センターに直接聞ければいいんですけどねえ。聞けないのかなあ？

最後に街中の小規模な渋滞について。これはもう、経験しかないですな。どこらあたりに駐車車両が多いのか、どこらあたりの交差点は右折車が多くレーンが詰まるのか、どこは歩行車が多くて左折できないのか。自分にとって必要な情報を走りながら常に察知して、更新していく努力も必要だと思いますよ。はい。

おっとお、紙面が尽きてしまったあ。今回はここまで。次回は渋滞の緩和について書いてみましょう。