

車限令違反 厳罰化

大口割引停止を懸念

全ト協 & 日貨、緩和要望

高速道路を通行する大型貨物自動車などの車両制限令違反に対する厳罰化が、4月からスタートした。

車両総重量、軸重、車高、幅、長さが規制値をオーバーしたり、特殊車両通行許可証の運行経路違反、許可証不携帯などが発覚すると、指導警告、措置命令を受ける。これらの処分に基づく累積違反点数が2年間で一定数値を超えると、利用協同組合や傘下組合員はETC（自動料金収受システム）コーポレートカードの割引停止や使用停止となる仕組みに変わった。このため、大口・多頻度割引を利用しているトラック事業者や利用協組にとっては、大きな脅威となっている。



全ト協の坂本会長（左から2人目）と日貨協連の吉野会長（その右）、中川才助副会長（右端）が国交省の石川道路局長に要望書を提出

4月以降、車両総重量に限らず、高さ、幅の超過値の多少にかかわらず、全て処分されるようになった。

協組によっては利用規程を改定し、一定の累積点数をオーバーすると利用停止や脱退を勧告する制度を定めたところもある。自社の累積点数が増え、連帯責任による協組への賠償責任を懸念し、重量物輸送など違反となりやすい組合員が脱退するケースもみられた。

実際に処分を受けるのは組合員であるため、当初、協組は組合員から報告が無ければ全体の累積点数を把握できなかった。その後、協組に情報

が届けられるようになった。車限令の順守が最優先であることに変わりはないが、いつ割引や利用が停止されるか、関係者の不安は払しょくされていない。

こうした状況を踏まえ、全日本トラック協会（坂本克己会長）と日本貨物運送協同組合連合会（吉野雅山会長）は6日、国土交通省の石川雄一道路局長に連名の要望書を提出。違反者への措置の適正化、特車許可の迅速化・簡素化、荷主への制度の周知徹底などを訴えた。

これら業界の声も受け、国交省は14日、来年度末にも一部車種で特車許可を不要にする、と明らかにした。総重量40ト以下の40トハイキューブ（背高）国際海上コンテナトレーラ限定だが、同車種は申請数が最も多い。陳情を続けてきた業界にとって、大きな前進となった。

しかし、課題は依然山積している。これから国交省とどういった話し合いになるか、交渉は緒に就いたばかりだ。

（北原秀紀）