

各高速道路会社では車両制限令に基づいて軸重違反の取り締まりを強化しているが、一部の運送会社では軸重違反などが重なり、大口・多頻度割引停止を恐れて、加入している共同購入からの脱退などが発生し、割引が得られず、高速道路通行に混迷する運送会社も存在しているようだ。

また、一部で軸重違反取り締まりだけでなく、特殊車両通行許可証の確認などの取り締まりを行うところもある。申請しても通行許可が間に合わず、運送会社の中には見切り発車してしまい、違反を確認されて減点点数が大幅に加算されることもあるという。

大阪府堺市で海上コンテナ輸送や鋼材、雑貨などトレーラ輸送を手掛ける関西菱木物流の古川吉雄会長も現在、車両の乗り換えによる特車通行許可申請が認められるのが遅いことから、納車されても新車状態で運行できないと話す。

特車通行許可申請 審査期間長く… 乗換え「間に合わず」

車両運行ままならない訴え

は、特車通行許可が必要なのは認識している。しかし、古い車両を処分して、新たな車両を登録し特車通行許可を申請しても、すぐには認められず、約3か月程度要する。ドライバーを休ませる訳にもいかず、乗納車後すぐに運行させていた。これにより、海コン輸送の際、自動軸重取締機で軸重違反となった。道路会社が必要書類を持参して海コン輸送であることを説明し、軸重違反になるのは国際コンテナ輸送であることから理解を得たが、特車通行許可証の証明が出来ず、違反が確認され、今までに何度となく通行許可違反などで違反点数を加算されている」と説明。

さらに同会長は、トラックなどは新車価格が約200万円アップし、シャシーも約60万円の値上げ、さらに燃料価格も4か月でリッター当たり約20円の値上げ、人件費も人材不足から高騰。全てにおいて経費が上昇している中で、海コン輸送の運賃は、いまだに昭和

58年のタリフを用いており、大阪市南港から東大阪市までの海コン輸送もトレーラを用いても2万円に満たないという。

こんな状況下で、新車の車両が納車されても特車通行許可が認められないため、例えば

50台の乗り換えを行った場合、年間で約500万円もの赤字に陥ることになる。経費増加で苦しむ中で、新車の特車通行許可が認められないまま数か月も運行できなければ運送会社は成り立たないと指摘した。

「新車の通行証」簡素化を

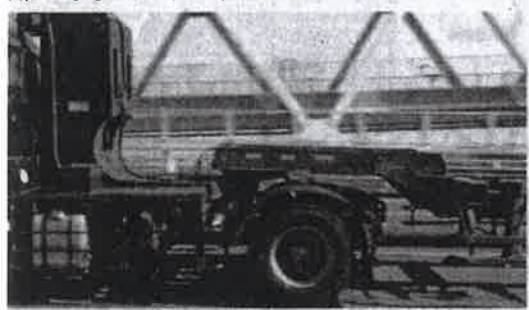
古川会長は、この現状を打開するため「特車の通行許可証」に関しては、新車の場合、乗り換え車両と運行内容が同じであることから、既存の通行許可証を新たに乗り換えで通行証が有効に使えるような簡素化を行うなどして、もらわないと、われわれトレーラなどを運行させる運送会社ならびにドライバーは、経営や生活が成り立たない。阪神港海上コンテナ協会会長で大阪協海コン部

会の山口与嗣雄部会長も今月、国交省で担当官と面談し、車両制限令の高速道路での減点制度の廃止を強く訴えたと語っており、この制度に関しては、特に

トレーラを運行させる運送会社にとっては死活問題。たぐいに業界全体で活動して違反点数加算を廃止すべきである」と強く求めている。

高速道路の通行に関して

同社では、車両の修繕費・燃費向上などから短期間で車両の買い替え・乗り換えを行っており、新車への乗り換えが頻繁に行われている。古川会長によれば「新車のトレーラクターなどには新車価格



は業界でも常に話題となり、協会をはじめ各団体でも車限令での違反点数加算での大口・多頻度割引停止に関して活動している。ドライバーの労働時間短縮にもつながるため、国や行政が運送会社やドライバーの環境を考えていく必要があるようだ。(佐藤弘行)