

特車申請、許可まで長期化

オリンピックが影響？

申請から許可まで期間が長期化している「特車申請」。特殊車両を使用する運送事業者にとっては悩みのタネだが、オリンピック関連の工事の影響はあるのだろうか。「昨年に比べて今年は混雑している」という声が多い中、「オリンピックではなく、景気がよくなったのではないか」という意見もある。今回は関東圏の地方自治体を中心に「申請から許可までの期間」と「オリンピックの影響」について話を聞いた。

(小西克弥)

3か月かかる自治体も

まず、オリンピックは言えないが、千葉とクの影響もあるかもしれない。東京間だと3か月かかるかもしれないが、具体的な道路管理道路課では「いまは混雑していない」といって、許可が出るまでに3か月はかかる。時期なものかどうかはわからないが、やはり今年は混雑している。オリンピック関連工事の影響についてはわからない」としている。

埼玉県(県土整備部土木課)では「経路や車種にもよるが、最短で2週間、2、3か月かかるものもある。現在申請が増えており、オリンピックの影響もあるかもしれない」と説明。

千葉県(道路環境課)では「いろいろな条件の違いがあるので一概に



建設中の国立競技場

神奈川県(横浜質土)としている。

本事務所許可認可指導課)では、「県としての標準処理期間は30日。これは県の中だけを通行する場合で、他の管轄する道路を通行する場合はもっとかかるが、2、3か月になることは少ない。今年が多いが、オリンピックというより景気がよくなっているだけではないか」と指摘。

制度は機能していない

「許可なしで運搬」か「運搬を断念」か

関東圏に限らず「特車通行許可制度は機能していない」と指摘するのは、行政書士・法人特車システムの新富和伸行政書士。運搬が決まり、すぐに申請を行っても、運搬の日までに許可が下りないのであれば、最初から無許可で走ると同じという声も聞かれるという。

千葉県(維持管理課)では、「2、3か月。混雑しており、少なからずオリンピックの影響もあるかもしれないが、明確にはわからない」と説明。さいたま市(南部建設事務所土木管理課)では「大変混雑している中で、2か月。オリンピックの影響についてはわからないが、昨年あたりから増えてきた。今後発注の工事にもかかわらず、資材などを搬入

る」と指摘。「オリンピックは、佐久間行政書士事務所の佐久間翔一行政書士。「道路便覧に収めると違ってしまう」とはあった」というのは大阪府(管理道路課)。「東京までの経路だと2か月以上かかることもある。大阪市内だけでも4週間。協議が必要なのは、協議が決定権がないので、場所によって異なる」としている。

「車両の諸元データを入れて申請するのであれば、収録道路の場合はあらかじめ許可していれば協議が少なく済むが、あまりにも未収録の道路が多すぎる。未収録の道路を減らさなくてはならない。同じルートを行き来しているのに、ナンバーが変わったばかりで、許可までの時間が長くなるというのはいらない。全体的に協議を少なくする方向に動いてほしい」と話している。

荷主勧告制度 運用強化図る

国交省

国交省は12日から、過積載車両の荷主対策の試行を順次開始する。平成30年度内の本格導入に向けて、収集した荷主情報を活用し、荷主勧告制度の運用強化を図る。

荷主情報は「基地（現地）取り締まり時の違反者からの荷主情報の聴取」と、北海道開発局（全ての地方整備局も順次）が受付先となる「特殊車両通行許可申請時における荷主情報の記載」の2つの取り組みから収集する。

（三村秀寿）

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、納車されても新車の状態で運行できないと話す。

車両運行ままならない訴え

特車通行許可申請 審査期間長く… 乗換え「間に合わず」

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、車通理解を得たが、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、トラクタなどは新車価格が約200万円アップし、シャーシも約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うえ、例えは

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、乗換え車両と運行内容が同じであることが、既存の通行許可証を新たに乗り換えに使用す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ト協海コン部

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る」と語り、この制度に関しては、特に

トレラを運行させる運送会社にとっては死活的問題。ただ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の環境を考えていく必要があるようだ。(佐藤弘行)

