

問題解決へ取組む構え

海コン輸送の軸重違反判断問題

【阪神】海コン輸送における高速道路での軸重違反判断問題について、大ト協海コン部会長で阪神港海コン協会会長である山口与嗣雄会長に話を聞いた。

山口会長は「海上コンテナ輸送は国際船舶・港湾保安法（ソールス条約）によって船舶の安全確保からコンテナの積載量まで規制され、コンテナについて

も、コンテナ自身の重さを含めて35トと定められている」とし、「今回、大ト協海コン部会ならびに阪神港海コン協会会員事業者で、軸重

15・5トが阪神高速湾岸線岸和田北で自動計測器で計測され、同会員事業者の積載内容については35トに満たないと計量票で証明されている。荷物の重量も26ト程度、コンテナの重量も8ト程度でソールス条約で定め

られている重量」と話す。

「我々海コン事業者はコンテナ荷物の中身に対しては積み込みや、積み付け、コンテナを空けることも出来ない。積み込み後は封印されている状態で、荷物の重量に関して、我々には全く対応も対策もできないことを理解されている」と語る。

「海コン輸送では荷主の判断だけでなく、民間の計量確認、さらにコンテナターミナルでの重量確認がなされる。船

に積み込む場合も重量の大きい物から積載してバランスよく積み込まれるため、違反重量であれば積み込み時のテナーで避けられ、荷主に返還される。片荷コンテナについては重量用の低床トレーラでコンテナが横転しないための配慮も行われている」とし、「これだけ厳重に注意を払っているため、過

積載になることはほとんどない。あるとすれば、トレーラの特殊な構造で、急ブレーキや片荷によって、軸重が大きく変

化して一点に荷重がかかることで軸重違反してしまうケース」と説明する。

「過積載取り締まりは有人かつ全軸を停止した状態で計測し、全ての軸重を計算して積載重量を算出するため、極端に1点の軸重がオーバーすることはほとんどなく、トレーラの特徴と自動計測器による計測で極端な軸重オーバーが計測される」という。

また、「仮にこうした状態が続けば海コン輸送業者も阪神高速を避けて一般道路並びに国道2号、43号を通行することが増える」と予想される。環境対策や、働き方改革での労働時間短縮、さらには輸送の生産性向上なども望めない状況に陥る。しかし、高速会社側は同問題に対しては関係が無いと説明する」と憤りを見せる。



問題点を指摘する山口会長