

新重量規制 運送業に重荷

高速道厳格化

「ルール変更は死活問題」

神戸港などを拠点に、船に積み海上コンテナを陸送する運送会社が、高速道路の重量規制強化に悲鳴を上げている。重量の重いコンテナ運搬用トレーラーが道路を傷める要因となっており、高速道路会社が違反の多い会社に対する割引サービスをやめることを決め、割引停止も相次いでいるからだ。人手不足などに苦しむ運送会社の経営を圧迫し始めている。(真崎公美)



阪神高速湾岸線を走るトレーラー(本文と写真は直接関係ありません。写真は一部加工しています)

■割引停止

「ルール変更は納得できないし、死活問題だ」。阪神高速道路を日常的に利用する運送会社の社長は憤りを隠さない。

昨年7月、同社のトレーラーの1台が阪神高速のICで重量規制を超過し違反点数を科された。同社は車両を40台保有。違反が続いて割引を停止されると月150万円のコスト増につながるため、阪神高速道路会社と異議を申し立てたが受け入れられなかったという。

阪神高速など高速道路6社によると、重量規制のルール変更が始まった昨年度の割引停止は12件と前年度から倍増した。重量規制に関わる制度の仕組みはこうだ。

6社は道路をよく利用す

る全国約8400の企業・企業グループに、最大で通行料金を5割安くするサービスを行う一方、重量超過などを犯した利用者に違反点数を科し、違反を繰り返して点数が一定以上に達すると割引を停止している。

重量は料金所に設置した装置などで量るが、総重量以外に、左右のタイヤをつなぐ車軸にかかる重さにも規制がある。バランスが崩れていると道路も傷みやすいためだ。従来、車軸の重さの軽微な違反に対しては指導するだけにとどめていたが、昨年4月からは違反点数を課すことにした。

■道路補修

背景にあるのは、高速道路の損傷だ。国内の主な高速道路は1964年の東京五輪までに整備されたが、物流の激増などで傷みは激しい。6社は2014年度から順次、大規模な改修を進めているが、費用は総額4兆円が見込まれている。高速道路会社は「重量超過によるダメージは大きい」

(阪神高速)として運送会社にも負担を求めている。ただ、運送業界の反発は大きい。海外から船で運ばれるコンテナは輸送の間の盗難を防ぐため、厳重に封印され、運送会社は中身がわからずに陸送しており、内部で荷物が片寄っていたり走行中に動いたりすると、車軸にかかる重さが規制を超過することがあり、「不可抗力」(業界関係者)の面もあるからだ。

重量規制の旗振り役の国も国内外の荷主に、片寄りが生じないよう啓発しているが、欧米など海外の荷主の協力を得られているとは言い難い。

昨年の神戸港のコンテナ取扱個数は前年比4・4%増の292・4万個と、1995年の阪神大震災前の水準を上回り、過去最多だった。割引停止が増えれば陸送費用に跳ね返り、港湾関連産業の比重が大きい地域経済に影響が出る可能性もある。

東京海洋大の渡辺豊教授(物流工学)は「国は海外への適切な荷造りの啓発、道路への負担が少ない新型トレーラーの購入補助などを行うべきだ」と指摘する。