

通行許可はあっても軸重違反を指摘される。そんな矛盾に悩む特殊車両輸送の現場の心境を逆なでするかのような制度が5月下旬に国交省で審議された。

「重要物流道路」。長さ

「困っているのはこちらだ」

40以上の背高（9・6以上）コンテナによる効率的な物流形態を重視。車両制限令に定められた「一般的制限値」を、「40以上の背高」が通行許可なく走行できるよう、引き上げるといふものだ。具体的

区間を走行できる、という制度だ。また、実際に走行した経路を事後に確認できるよう、位置情報を蓄積し双方向通信が可能な「ETC2・0」の装着も、許可なし通行の要件とした。

フル積載状態の海コンを無許可で通行できる。しかし実態は、そう浮かれた話ではない。違反、ことに軸重違反が自動計測装置によって捕捉されてしまうケースには、「取り締まりの対象

のめり状態の車両の軸重などという不可抗力までも違反の対象とされては、その信用も揺らぐ。重要物流道路は、その民間の信用を行政機関としても最大限尊重しようという話かと思いきや、根本は変わらない。

である（審議会資料）」という。海コン輸送は、自身の確認や積み替えができない特殊輸送で、荷主からの特許を信用すること成り立つシステムだ。しかし、走行中の前

神戸市内の別の海コン輸送業者は、「二度と違反しないよう誓約書を書け」とNECCOから言われたが、こんな環境の中のように違反しないようにできるのかと反論した。上司が出てきて『困りましたね』と云っていたが、困っているのはこちらだ」

「三者の関係をもう一度、見直さなければ」。近畿地方にある協同組合幹部は、高速道路割引事業を巡って、組合員と組合、それに高速道路会社の窓口になっっている別の協同組合との3者関係についてこう話す。

きっかけは車限令違反の罰則強化によ

三者の関係見直しを

る、割引制度の停止などに対応するためだった。道路会社の窓口である、いわば上部組織に当たる協同組合に対し、この組合は、組合員が一方の不祥事を起こした場合の連帯保証義務を負うのではないかと考えるからだ。

組合幹部は、「連帯保証関係を明記し」と話す。（西口訓生）

た書面はないはずだが、3社の関係を見直すと、そうとしか取れない状況」と話している。上部団体に当たる組合幹部も基本的に同様の考え方だ。組合幹部は、「三社の関係を書いたものを残しておく必要があるかどうか、今後検討したい」と話す。（西口訓生）

違反点数を誤通知

西日本高速など3社「再発防止に努力」

西日本、東日本、結果、当該違反が「再発防止に努力」

中日本の高速道路会社3社は12日、車両制限令違反に係る違反点数の誤通知が発生したと公表。

西日本高速道路関西支社で平成29年10月～今年1月にかけて、京都市の会社が所属する事業協同組合に対して違反点数の通知を計4回実施。同支社が今年2月に、過去發送分の違反点数を確認した

同名他社のものとの取り違えや誤った点数の通知が発生した

同組合に誤通知であることや、発生原因などを説明し、謝罪した。原因は、違反点数集計時の確認・チェック不足や集計ミスで、違反事象の同名他社のものとの取り違えや誤った点数の通知が発生した

同支社が同社および同組合に誤通知を実施した結果、同名他社に誤って通知した事案はなかったが、誤った点数の通知または違反点数の通知漏れという事象が新たに15件判明。15件について、3社は「新たなチェック体制を構築するなど再発防止に努める」としている。

（中野秀一）