

累積点を懸念 違反現場からの通知漏れ

【中国】高速道路での違反が料金割引の停止、さらには大口・多頻度割引の制度を共同利用する仲間にまで迷惑(連帯責任)による割引停止)を広げる車限令の問題。レッドカードとなる60点に到達しないためには、こまめに累積状況をチェックしておく必要がある。道路各社が2月から始めた「違反現場からの電話連絡」も、危機感を抱くトラック事業者らに素早く加算状況を知らせ、早期の改善に向かわせることを期したものの、この新しい仕組みが逆に高速ユーザーを困惑させる現実もある。

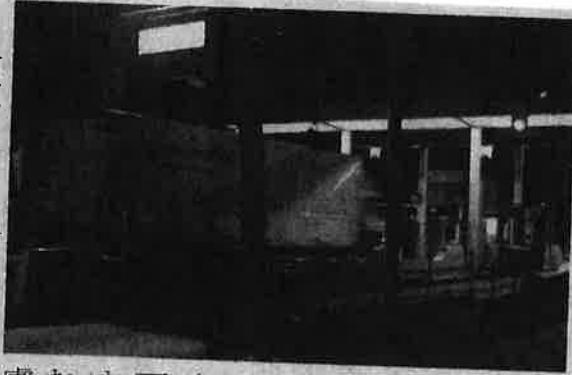
新しい仕組みにユーザーが困惑

違反点数の累積期間が2年間へと一気に延びるなど、昨年4月から始まった「車限令の違反にともなう大口・多頻度割引のペナルティー強化」。中国5県でもすでに割引停止となる60点に到達した事業者が複数出てお

り、組合員の違反行為にともなう最悪の事態(連帯責任による組合全体の割引停止)を避けるため、高速事業を手掛ける協同組合の関係者らは累積点数の早期かつ確実な把握に腐心している。

2月から「取り締まり現場で車限令違反を現認した場合、高速道路会社から違反した運転手が所属する会社に違反の事実と内容、点数を直接、電話で連絡する」という流れに変更。トラック事業者らが迅速に違反を把握し、さらに点数を上積みさせないための情報提供の格好だが、これが逆にトラック事業者や協同関係者らを困惑させている。

広島県のトラック経営者は「道路会社から電話連絡がなかったことで違反の事実を把握できず、予想外に累積点数が膨らんでいた」と憤る。とはいえ、取り



高速のETCブース

一方、高速道路の最大ユーザーであるトラック運送業界はペナルティー強化の経緯や、変更の根拠が不明瞭なことに不快感を示す。そうした事情に配慮してか、道路6社は

道路6社 連携に穴

岡山県の会社社長も「取り締まりの現場から電話で連絡する取り組みは道路6社の連名で発表されていたが、この辺り

では西日本高速しかやっていない感じで、知らないうちに違反点数が増えていく」と、6社連携の穴を指摘。仲間の同業者の事例を持ち出し、「6社で累積点を共有するのなら、違反の連絡体制も同様に扱うべきだ」と不信感を抱く。

こうした指摘に本

四高速は「インターに入った横にある軸重計に引っ張り込む場合と、軸重計が路面に埋まっている場合がある」（広報）としたうえで、前者の計量法で違反が見つければ「運送会社に連絡している」と説明。一方、埋め込み式は「次々

と車が入って来るために（違反車両を）停車させられず、担当者もいないので連絡できない。違反を把握したうえで必ず通知書を出しているが、この場合は罰則点数がたまる」と話し、連絡がないままま…という部分でトラック事業者の訴えを否定。

阪神高速では「6社共通と認識しており、原則として電話連絡しているが、書類（通行認定証など）に不備がある場合や、運転者が急いでいるときは連絡しないケースもあったようだ」（広報）と回答。そのうえで「8月に入ってからはず

べて（電話連絡に）対応しており、今後適切に取り組んでいく」としている。

自動計測で違反が見つかった場合は従来、トラック関係者らも「3〜4か月ほど遅れて違反通知が届く」とタイムラグを承知しているが、この問題が解消されなければ「現場からの電話連絡」の効果は薄い。「本四道路の計量場に引き込まれたケースも会社で電話連絡がなかった」と打ち明ける前

出のトラック事業者の話もあり、累積点をリアルタイムに把握したいと考える関係者を困惑させている。（長尾和仁）

埋込式軸重計、すぐに連絡できず