



新年明けまして おめでとうございます!

皆様におかれましては輝かしい新年をお迎えのこととお喜び申し上げます。
また、旧年中は、多大なるご尽力をいただき、誠にありがとうございました。
本年も、更なるサービスの向上に努めて参りますので、
より一層のご支援、お引立てを賜りますようお願い申し上げます。
皆様のご健康とご多幸をお祈りし、新年のご挨拶とさせていただきます。

2024年はどんな年?

2024年の干支は「甲辰（きのえ・たつ）」です。

「甲辰」は、「春の日差しが、あまなく成長を助く年」と言われています。日差しが大地すべてのものに平等に降り注ぎ、急速な成長と変化を誘う年になりそうです。すべてのものに平等に降り注ぐということは、これまで陰になっていた部分にも日が当たり、報われ、大きな成長を遂げるといったことが期待できます。逆に、自分にとって隠しておきたい部分にも日が当たることで、大きな変化が起きる可能性もあるので注意が必要な年でもあるそうです。



卒業論文発表会

長いようで短かった大学院生活もうすぐ終わりです。先日、一橋大学千代田キャンパスにて、卒業論文の発表会を行いました。この発表会では、教授2名が、発表内容やプレゼンテーションを評価します。ちなみに私はプレゼンテーション終了後に、プレゼンテーションが評価対象であることを知りました…笑

卒業論文のテーマは「運送事業者」の高収益化

プレゼンテーションではまず低収益体質に陥っている運送事業者の実情を解説し、低収益体質に陥っている原因を「業界構造」と「商慣行」という二つの側面で分析しました。また、「低収益体質を打破するには物流プラットフォームが重要」という仮説のもと、実際の物流プラットフォームの事例（『DoCoMAP』、『WebKIT』、『ハコベル』）を紹介しました。

発表会は上々の出来

評価者である教授からは非常に興味深かったとのご意見をいただきました。また、身近な存在でありながらあまり知られていない運送業界の実情を、各方面で活躍されている在校生に周知できたのではないかと考えています。

言ってみれば物流とは水のような存在かもしれません。普段は当たり前前に接しているため、その大切さを認識していませんが、いざなくなってみると日常生活に重大な支障をき



プレゼンをする筆者

たす大切なものです。

卒業論文は1月末に完成予定

私が大学生のときは、卒業論文がありませんでした。そのため今回、人生ではじめて卒業論文を書いたのですが、とても良い経験になったと思います。普段は好き勝手に話している私ですが、資料を集め、分析し、自己の見解を加えるという過程で、運送業界のことをより深く知ることができました。

卒業論文は1月末を目途に完成予定です。乞うご期待!!!

土木計画学研究発表会の パネルディスカッションに参加

先日、第68回土木計画学研究発表会におけるパネルディスカッションにパネラーとして参加いたしました。

パネルディスカッションの参加者と話題提供

- 渡邊 望 (国土交通省)
「特殊車両通行制度の概要と各種取組」
- 殿村 英彦 (センコー株)
「特殊車両運行までの道のり」
- 鈴木 裕一 (株建設技術研究所)
「特車システムを用いた審査の現状と課題」
- 田村 晃慈 (兵庫県)
「特殊車両を取り巻く諸課題」
- 佐久間 翔一 (佐久間行政法務事務所)
「行政書士からみた特殊車両を取り巻く諸課題」



パネルディスカッションの様子

特殊車両通行制度が 学会のテーマに

きっかけは立命館大学特任教授 島田孝司 先生 (以下、島田先生) から弊所へご連絡を頂いたことです。島田先生は国交省から依頼を受け、特殊車両通行制度について研究をされているということでした。ついに特殊車両通行制度も学会に取り上げられるテーマになったのだと嬉しく感じました。

特殊車両通行制度は道路構造との関わりから議論されるもので、土木計画学会で扱われることになるそうです。これまで特殊車両は、発表のテーマとして扱われることがありませんでしたが、現在、土木計画学会において特殊車両に関わる発表が増えています (図1)。

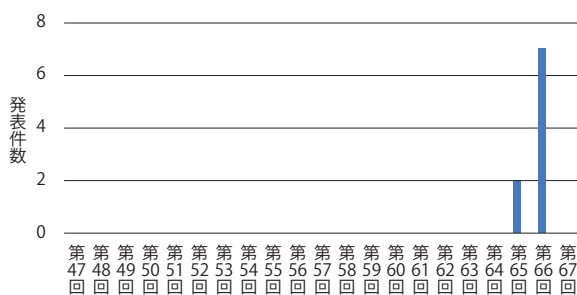
パネルディスカッションで 伝えたこと

今回の研究発表会では、スペシャルセッション (各ステークホルダーのパネルディスカッション) として、特殊車両制度の各スペシャリストとの意見交換を行いました。

私のパートでは当面の課題として「収録道路の拡充」、先々の課題として「道路情報便覧への通行実績反映」を挙げさせていただきました。

「収録道路の拡充」が実現すれば、

図1 土木計画学会における特殊車両に関わる発表の件数



出所：第68回 土木計画学研究発表会「特殊車両を取り巻く諸課題」

利用者側では迅速な許可証の取得、審査側では手間の削減というメリットがあります。しかし、収録道路の拡充を行うだけでは十分ではありません。なぜならば、収録道路上でも「個別審査箇所」になってしまえば結局は道路管理者による審査が必要になってしまうからです。この課題を解決するひとつの方法が「道路情報便覧への通行実績反映」となります。

重量等で「個別審査箇所」となった区間において、審査の結果、許可が行われた際に、即時道路情報便覧に反映することで、審査の迅速化、省人化が達成できるという点をお伝えしました。

正直者が得をする制度にするために

また、会場では、無許可で特殊車両を運行させている事業者の存在も話題になりました。具体的には、新規規格車 (いわゆる増トン車) の無許可運行が例に挙がりました。

公共事業の現場や、コンプライアンスを重視するゼネコンが関わる現場では、運送事業者に対して新規規格車の許可取得を厳しく要請している場合があります。そこでは運送事業者は適正に許可取得を行っています。しかし、民間事業の現場やコンプライアンス意識が欠ける建設会社に関わる現場では、許可取得が適正に行われていない場合もみられます。

個人的には、特殊車両通行制度を正直者が損をする制度にしてはいけなと考えています。もし、国が運送事業者に新規規格車の許可取得を求めるのであれば、無許可の運送事業者を厳しく取り締まるべきです。そうでなければ適正事業を営む運送事業者が損をすることになってしまうためです。新規規格車の許可証の有無を取り締まる有効な施策がないのであれば、そもそも新規規格車に特殊車両通行許可を求めないのも一つの案ではないでしょうか。

適正事業者が発展し、悪質な事業者が淘汰されていく社会の実現を特殊車両通行制度は実現するべきです。