



## 事務所 TOPIC

### 特殊車両通行許可制度の現状把握を目的に 関東地方整備局職員が来所

10月に関東地方整備局職員が来所され、特殊車両通行許可制度の現状把握を目的とした意見聴取が行われました。主な聴取内容は①無許可事業者の実態について、②特殊車両通行確認制度の普及について、③取り締まり方法についてでした。



関東地方整備局  
職員



佐久間



いまだに無許可で運行している運送事業者がいます。どのような運送事業者だと思いますか。



まず前提として、運送事業者が特車許可を取得するモチベーションは①高速道路の大口多頻度割引の利用、②荷主からの強い要請の2つです。逆にいうと無許可事業者はそもそも高速道路を使用する頻度が少なく、荷主の特車許可に対する意識が低いのではないのでしょうか。



特殊車両通行確認制度の利用者は全体の1～2%に留まり、普及が図れていません。原因はどこにあるのでしょうか。



特車確認制度が普及していない理由は①費用面、②利便性の2つにあると考えています。特車確認制度は特車許可制度と比べると、運送事業者にとって大きな費用負担が発生します。また、個別審査や未収録路線を含む経路は対象外ですので、重量物を運ぶ運送事業者、未収録道路に関しても適正に許可を取得しようとする運送事業者にとっては利便性が低いと感じます。正直、特車ゴールドが優秀すぎるという点も特車確認制度が普及しない理由かもしれません。



無許可の運送事業者をなくすためにはどのような取り締まりをすればいいのでしょうか。



取り締まり方法として自動軸重計（動荷重）の精度には問題があると感じます。弊所のお客様が自動軸重計の計測結果に基づいて警告書を発出されましたが、明らかにあり得ない数値でした。検出された最大軸重は16t後半であり、弊所でシミュレーションを行った結果、51t程度の積載をしていたこととなります。当日の出荷伝票および運転日報（GPS情報）を確認しましたが、出荷伝票の積載量以上である可能性は皆無です。自動軸重計の導入には反対ではありませんが、実際に道路を傷める運行をしていない運送事業者に対して、ブレーキの踏み方を理由に取り締まりを行うのは間違っていると思います。

無許可事業者の撲滅については、運送事業者への取り締まりをいくら強化しても達成は難しいと考えています。むしろ取り締まるべきは荷主ではないのでしょうか。荷主に対して、特車許可を適正に取得している運送事業者を利用することを義務付けることは有効かもしれません。そうすれば、荷主は特車許可の取得を運送事業者に対して強く求め、荷主が許可取得状況を管理する文化が形成されていきます。

また、特車許可の取得を荷主に義

務付けることによって特車許可取得にかかる費用を荷主に転嫁しやすくなります。多くの運送事業者が特車許可取得費用を荷主に転嫁できていません。弊所のお客様の中にも国道事務所の手数料に加え、私たち行政書士に対して毎月何十万円もの負担をしている運送事業者がいらっしゃいます。運賃の収受が十分ではない中で手数料および行政書士費用を自社で吸収するのは難しいでしょう。

## 佐久間の私見!

特車許可業界の課題は、許可取得にかかる費用（国道事務所手数料、行政書士報酬）を誰が負担するのか明確になっていないことです。高速料金等は実費として荷主に請求することができる旨のガイドラインが出ていますが、特車許可取得にかかる費用は例示にも挙げられていません。高速料金等が実費にできるのであれば、特車許可取得にかかる費用も運行に必要な実費として荷主に対して請求できるはずです。

少々アグレッシブな意見かもしれませんが、荷主が運送事業者に対して特車許可を取得させる義務を課することで、特車無許可運行は格段に減るのではないかと考えます。実際に弊所のお客様の中にも荷主企業はいらっしゃいます。そのお客様はコンプライアンス上の観点から、利用する運送事業者の特車許可の管理までもしたいという考え方で弊所サービスをご利用いただいています。荷主企業の特車許可に関する理解が求められます。



# トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充 「Gメン調査員」の新設で監視体制を強化

令和5年7月に発足した「トラックGメン」は「トラック・物流Gメン」に改組し、新たに倉庫業者からの情報収集も行います。体制の拡充も図られ、各都道府県のトラック協会に「Gメン調査員」が新設されました。トラック協会職員が任命される「Gメン調査員」とは具体的にどのような業務を担い、どのように運用されるのか、某トラック協会適正化事業部部長に直接お話を伺いました。



## より多くの運送事業者に プッシュ型アプローチ

今回の体制拡充で、現行の調査員に加え、本省・地方運輸局等の物流担当部署から29名、都道府県のトラック協会の「Gメン調査員」166名を追加して、総勢360名規模で行うことになります。

「Gメン調査員」はトラック協会適正化事業部職員が任命されます。新設の背景には、旧来のトラックGメン体制では情報収集に限界があったことがあるそうです。より多くの運送事業者に対して、プッシュ型のアプローチをするべく活動します。具体的な業務は以下の4つです。

- ①巡回指導時の運送事業者からの情報収集
- ②電話・訪問等による運送事業者からの情報収集
- ③運送事業者事業所の現地調査

④荷主・元請運送事業者に対する周知・協力要請

③、④については基本的には都道府県運輸支局と業務の進め方等のすり合わせをしながら、連携して行います。また、着荷主・発荷主数が多い東京、愛知、大阪トラック協会が先行して今年度より開始し、令和7年度より他の都道府県トラック協会でも業務を拡大していく方向です。

## どんなことでも気軽に相談を

今回、実際に「Gメン調査員」が使用するヒアリングシートを見せていただきました。「長い荷待ち時間」、「異常気象時の運送指示」等案件ごとに分かれており、各ヒアリングシートの最後に「運輸支局への報告 要・否」という項目がありました。当該判断は「Gメン調査委員、運送事業者のどちらが行うのか」という質問をしたところ、回答は運送

事業者とのことです。

では、どのような場面で「否」を選択するのでしょうか。例えば、荷主の業務を引き受けている運送事業者が1社であった場合、トラックGメンからの監査が入ると違反状態を告発した運送事業者が特定されてしまいます。最悪の場合、荷主から取引を打ち切られるリスクもあります。そのような事態を避けるため、報告の要否を運送事業者の選択にゆだねているとのことです。

インタビューを受けてくださった適正化事業部部長は「秘密は厳守するので安心してほしい。運輸支局への報告までは要しないが、話だけは聞いてほしいというレベルでも構わないので気軽に相談してほしい」とおっしゃっていました。



## 土木計画学研究発表会に参加 「物流プラットフォーム」をテーマに発表

土木計画学会 スマート物流小委員会のメンバーとして発表の機会をいただきました。会場は岡山大学だったのですが、とにかく広い！途中で迷子になりながらも会場に着き、無事に発表することができました。発表のテーマは「物流プラット

フォーム」です。今年卒業した一橋大学大学院での卒業レポートのテーマです。元々は特殊車両通行許可制度を扱っている学会でしたので、メンバーに加えていただきましたが、テーマはスマート物流に移り、プラットフォームビジネスについて発表させていただきました。会場に集まっていた聴講の方々には土木計画学を専門とする教授や学生たちでしたので、身構えておりましたが、楽しく発表することができました。

スマート物流小委員会にて委員長を務めるのは京都大学ビジネススクールの山田忠史教授です。アカデ



佐久間の発表の様子

ミックな分野をいかにして持続可能なビジネスに仕組化していくのが重要であると発表されていました。2024年問題の対策として、国は運送事業者と荷主との関係というソフト面にメスを入れ始めました。私は物流インフラの再構築というハード面でのテーマで今後も勉強を続けていきたいと考えております。



入口の看板

岡山大学中央図書館