

## 2トンの車なのに無免許運転?

# 認識不足で監査受ける

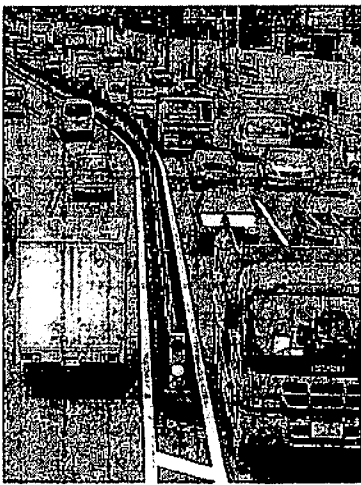
千葉県の事業者は予期しなかった違反で、運輸支局の呼び出し監査を受けた。「認識が低かった」と嘆く同社長だが、気付いてからでは後の祭り。結局、車両停止処分は避けられない状況だ。国土省の監査体制が強化され、もはや知らなかったでは済まされない。免許制度が変更されて2年が経過したが、今後、同社と同様の事態が発生するケースが予想され、十分な注意が必要だ。

(高田直樹)

## 総重量で引っかかる

千葉県の事業者は、がらなかつたという。30歳代のドライバーが違反を犯したという報告を受けた。違反内容は無免許運転だ。

驚いた同社長は当初、「開いた口がふさがらなかつた」という。しかし、警察の説明で自身の認識の甘さを思い知らされたという。そのドライバーが運転していたのは2トンの普通免許でも2トンの車まで運転できる(理解していた。それだけに



(写真と本文は関係ありません)

なぜ無免許なのが理解できなかった。しかし、確かに無免許運転という重大な違反を犯していたのだ。

現行の免許制度でも、普通免許を取得すれば2トンの車は運転できる。しかし、積載量が2トンの車も総重量は5トン未満に限られる。同社が、そのドライバーに運転させていたトラックは、積載量は2トンであったが総重量は5トンを超えていた。

思いもよらなかつた同社長は、「無免許運転」という悪質な違反で公安委員会から国土省へ通報があり、同社は呼び出し監査を受けた。同社は、グリーン経営やGマーク取得など、管理を徹底しており、他の違反がなく、今回の呼び出し監査では、無免許運転でありながら車両停止処分だけ済んだ。

最悪な処分を免れた同社長は、安堵の表情を浮かべるものの、「まさか無免許運転だとは」と振り返る。同様のケースは今後は増える。施行から2年しか経ておらず、現行の制度で免許を取得したドライバーはまだまだ少ない。むしろ、4トンの車まで運転できる、それ

以前の免許を持つ人が方が圧倒的に多い。同社長も、現行の制度で免許を取得するドライバーの存在が、これまでほとんどなかっただけに、現行で2トンの車を運転できないケースがあるという意識すらなかつた。「法律で決まったのだから仕方ない」としながらも、「本当に分かりにくい」と、現行制度に納得いかない様子だ。

今後、現行制度で免許を取得する若者が増えている。同社と同様の事態が発生する可能性があるだけに、事業者は十分な注意をする必要がある。

# 時代に合わぬ通行許可 無意味な規制は廃止を

神戸のある海コン輸送業者が、「神戸市兵庫区平野町周辺の一部道路は、通行許可が取得できる道路であるにもかかわらず、はみ出し禁止区間が設けられている道路区間で、どうしてもカーブで海コントラレーラ40フィートはセンターラインをオーバーして走行してしまう」と道路管理者に相談。危険であるのに、なぜ通行許可を認めるのかと疑問を投げかけると、同道路や国道以外の自治体が管理する道路のほとんどはC条件での通行許可であり、条件をクリアしての通行許可であった。（佐藤弘行）

行政によると、京阪「指定道路」に指定され  
神戸区の国が直轄管理している路線は国道1  
号・2号・24号・43号  
している国道で

などの直轄国道のみ通行する場合、C条件以上は出ないが、他道路（一般県道や市町村道など）に右左折する場合は交差点折進によって「C条件」となる場合があると説明。

## 問題となる

### C条件とは

C条件とはいったいどういった条件なのか。C条件とは、徐行、運行禁止および当該車両の前後に誘導車を配置することが条件。詳しく言うと当該車両が重いか、または当該橋梁などの耐荷力が低い時、当該車両を通行させるには、橋梁の同一径間内に当該車両のみを通行させる必要がある。このため、当該車線上から他の車を排除し、徐行し、運行しないで行き通すため、当該車両の前後に誘導車を配置するものとされている。

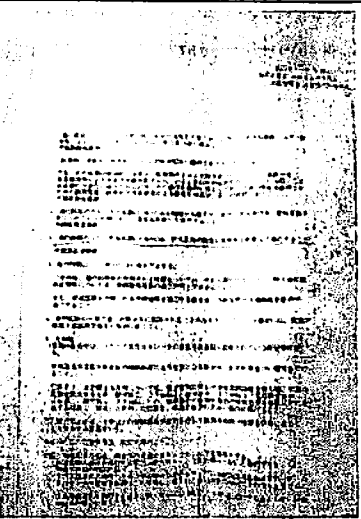
ある海コン業者の通

行許可にはC条件が記載されており、海コン輸送業者にしては寝耳に水の条件付きの通行許可であったのだ。同条件の必要性を説明された海コン業者は昭和40年から海コン輸送業界で海コン輸送を行ってきたが、C条件などの条件が必要で通行許可が認められていることは初めて聞いた。

海コンはISO規格で、世界各国で認められた大きさ、重量で輸送されており、海コン輸送業者が勝手に重量を削減したり、コンテナを小さくしたりということはできない貨物である。C条件の前後に誘導車を配置しての走行が必要であれば、毎日500台もの海コントラレーラが阪神間でも走行・運行できない。また、適正に運行させることになれば、誘導車だけでも1000台を超え、もし誘導車を配置できない業者に ついては、国道で待機して荷主が国道まで別の車両をチャーターして積み替えるなどを行わないと輸送出来な

いのだ。  
神戸だけでなく、阪神地区の国道以外の道路を走行しなくなれば、コンテナはISO規格に認められたコンテナとは言えない。さらに通行許可のC条件を遂行すれば輸送コストは現在の倍以上かかるとともに、それだけの車両・労働力が必要となる。

その結果、一般消費者に対してコスト負担が増加するため、通行許可のC条件は時代見直しを行い時代のニーズに合った対応を行うべきと業界関係者は語っていた。



内容が詳細に書かれた条件書