

令和2年12月1日

衆議院議員 伊佐 進一 殿

「特殊車両通行許可における通行条件の見直し」に関する陳情書

陳情者

氏名 一般社団法人誘導車協会 代表理事 倉本 佳英

〒651-2213

兵庫県神戸市西区押部谷町福住 579 番地の 18

外 16 社名

株式会社 LEAD	代表取締役	倉本 佳英
株式会社中津物流	取締役	八木 哲也
株式会社セイショウ	代表取締役	高田 誠
アドレックス四国株式会社	代表取締役	太田 将彰
株式会社 TRUSTNERO	代表取締役	小椋 弘志
株式会社サクセスパートナー	代表取締役	伊佐治 靖
有限会社港栄商事	代表取締役	野中 健太郎
Assist	代表	合澤 高男
株式会社 RSL	代表取締役	本多 将稀
株式会社 IJM	代表取締役	伊藤 健太郎
株式会社アクト	代表取締役	服部 順子
株式会社 ALOE EXPRESS	代表取締役	佐藤 治
アロハカーゴ	代表	坪井 浩
株式会社 OSG	代表取締役	小澤 浩和
株式会社先導社	代表取締役	北村 弘太郎
合同会社北誘	代表者	清水 薫

「特殊車両通行許可における通行条件の見直し」に関する陳情書

陳情要旨

今回の「通行条件の見直し」に対しては人材不足及び合理化ばかりが重視され、運行の安全に対しては安全の確保に支障がない限りでの合理化とありますが、実際に現場で誘導している私達から見ると一般車両に対しての注意喚起能力の低下により、重大事故を引き起こす原因に繋がると考えます。近年、特殊車両の誘導車の大半は誘導車事業者に委託されておりトラックを所有する自社で誘導する会社はごく一部です。今回の見直しの大元は製品の輸送をしている運送会社からではなく、クレーン事業者等の製品の輸送ではない事業者からの要望だと思われまます。また、クレーン車等の車両には未だに誘導車を付けずに走行している事業者が多く、法を守らない人達から出た要望だとすると非常に迷惑です。製品を輸送している一般的な運送会社からは「クレーンと一緒にされると困る」「誘導車は前後に必要なだ、一台になると安全性も半分になって困る」「前後に誘導車を配置するのに荷主がお金を払わなくなる」等の苦情が多く寄せられており、現在、誘導車を正しく配置している運送会社は迷惑しています。

また、コロナウイルスによる経済的な影響も受けており、誘導車事業者から仕事が減ってしまい失業するのではと心配する声も出てきております。

通行条件の見直しに対して誘導車を生業とする事業者の要望を取りまとめましたので陳情書を提出いたします。

詳細については、以下のとおりです。

陳情の理由

1 (改正の背景に対して)

- (1) 近年、特殊車両の誘導車は運送事業者の自社誘導車ではなく、その大半を誘導車事業者が賄っており、トラック業者が言う人材不足には当てはまらないと思います。
- (2) 生産性の向上とありますが、トレーラーでの輸送は大変危険です。今年の特車の重大事故も多く発生しております。特に、固縛が緩み荷台から橋梁が滑り落ちて国道を封鎖する事故や、交差点での横転事故などが多く発生しております。生産性の向上も大事ですが、国民の安全を第一とし、万全の輸送環境対策に重視して頂きたい。
- (3) 誘導車を経験した若い労働者が輸送に興味を持ち、誘導車からトラックに転職してくきっかけにもなっています。誘導車の依頼件数も確実に伸びており、安全に対し貢献していると感じています。
- (4) 誘導車乗務員は労働者側から見ても新しい仕事として注目されています。人材不足と言うのなら誘導車を業として国に認めて頂き、トラック業界の人材不足に対応できる体制を構築すれば、コロナウイルスの影響で仕事を無くされた方々の再雇用につながります。この度の見直しにおいては人材不足を理由に、誘導車を1台とすると、私達の会社経営にも影響があり、誘導事業者が倒産するお漏れもありますので早期撤回して頂きたい。

2 (改正の概要に対して)

- (1) 重量 C.D 条件に付いては「後方に1台」寸法 C 条件は「前方に1台」とありますが、基本後を走る誘導車に交差点では前に移動し、前後に入れ替わるのは1車線の公道では道路交通法に背く可能性があり、また事故を誘発する原因になり誘導員自体が危険にさらされることから断固反対します。
- (2) 誘導車の軽減を検討するのであれば、50年近く誘導車の配置条件を無視して運行する海上コンテナ輸送やタンク車・クレーン車・幅 2.5m及び連結全長 16.5m以下の車両など、何十年も国交省が問題を放置している車両から改正して下さい。これだけ放置しているのですから海コンの誘導車配置条件はすでに時効が成立しているものと思われます。現状で誰一人誘導車を配置していないのですから B 条件としてあげるほうが生産性の向上に繋がります。法律を守っていない事業者に対しては何も対策せずに放置しておいて、安全に対して適正に取り組んでいる運送業者に対しては誘導車を減らせと不安を煽るのは全くおもって理解できません。こちらこそ見直しをして下さい。
- (3) C 条件の幅 2.5m以上の車両は原則、積載がある場合は誘導車を前後に配置とし、積載物を降ろした後は B 条件として誘導車配置の条件は無とし、各現場の状況により配置を選択できる努力義務として下さい。空車時は視界性や制動距離も上がり、また重量も軽くなるので誘導車の必要性はなくなります。C 条件幅 2.5m以上の車両は、積載時を C 条件として前後に誘導車を配置とし、空車では B 条件として下さい。
- (4) D 条件の幅 3m以上の車両に対しては前後に誘導車配置として条件を付け、空車回送に対しては誘導車を前後に誘導車配置を条件として昼間(9時~16時まで)の回送を可能として下さい。生産性の向上を考えるのであれば建前ではなく役立つ見直しをお願いします。 ※警察は D 条件トレーラーの昼間待機(都心では待機する場所がない)での道路使用許可は発行してくれません。停車していると駐車違反として扱われます。行政の二重制限で迷惑しています

3 (罰則の強化)

- (1) 誘導車配置条件は道路法が基ですが、違反事業者が非常に多いのが現状です。理由としては罰則が軽すぎる事が原因です。国民が条件違反車両を見つけた場合には警察に通報し、特車運転手は道路交通法でも条件違反として、反則切符を切れるように取り扱って下さい。

以上を陳情の理由として、「特殊車両通行許可における通行条件の見直し」に関して改正の概要を再度見直して頂きたいです。