ETC2.0による簡素化制度と特殊車両について

「大型車誘導区間での経路選択自由な走行」と「許可更新時の手続簡素化」を柱とする ETC2.0簡素化制度が施行され、ETC2.0そのものに高速料金の割引などもあることから導入を検討されている事業者様のお話も耳にいたします。

制度上ETC2.0簡素化制度では今のところ対象車両を車両幅2.5m以下、高さ4.1m以下、長さ17m以下、車両総重量44 t まで、としており、諸元から鑑みるにバラ積の特例8車種(国際海上コンテナを含む)を想定しているようです。また経路についても「大型車誘導区間内で完結していること」が条件であるため、大型車誘導区間に面した発着地のみのルート配送等でなければ簡素化制度に該当する申請にはならないようです。(ETC2.0を装着・登録していても通常の申請として取り扱われます。)

また、割引についてもサポートデスクに問い合わせしたところ、「ETC2.0簡素化制度の適用がない車両は、ETC2.0割引を受ける事ができません」という回答があり、今のところは簡素化制度の適用を受けることができる申請(車両、経路)でなければ、メリットがない制度になっております。

平成29年3月まで大手運送事業者を対象として「ETC2.0を利用した車両運行管理支援サービの社会実験を国交省主導で行っております。その結果が公表されるのはまだ先の話にはなりますが、その結果を見たうえで導入を検討されるのも一つの手段かと思います。

(行政書士寺澤 公彦)

事故防止と安全は車両管理の基本から!

昔から煩く言われたのは「空気圧」と「グリスアップ」と「洗車」です。僕も若い頃は「マジでうぜぇ」と思ったものです(シミジミ)が乗れば乗るほど、この三つは納得できるのです。空気圧が低いとバーストするし、グリスアップをやらないとトラニオンの寿命が短くなる。洗車をやらなければ塩化カルシュウムでシャーシはボロボロになる。とにかく未来の経費がフルスイング増える訳です。

けど、もうそんな事を教えてくれる人は少なくなりました。 まずトレーラーの構造を知らないドライバーが世代の中心 になってしまった。

でも整備や車体を綺麗にしない、そして自分が乗っている物を理解しないって事は「事故」に繋がると思ってる訳です。

トレーラーを大事にしない→汚くなっても気にならない→ぶつけても関係ない→廻りを気にしなくなる運転になる→事故を起こす。

といったニューヨークの地下鉄が荒れていた理由と似てます。はい。理解できなかったらスルーして下さい。まぁ汚い所には何も良い事はおきないって事を回りくどく、むしろ文字数を稼ぐ為に書いた訳です。でも、書いてる内容は本気で思ってます。

トレーラーは構造的に不安定な乗り物だと思っています。

トレーラーの神様は用心深く真面目なドライバーには結構優しいもんだと感じてます。

トレーラーの神様、昔流行ったトイレの神様くらいと思って頂ければ幸いです。

(株式会社風間運輸 風間 等)

編集後記 昨年の12月に一般社団法人適正安全輸送協会として登記が完了してスタートしま したが、まだまだ慣れないことばかりで会員の皆様に役立つ情報や方策を提供するまでに至っ ておりませんで誠に申し訳なく思っております。

このニュースは皆様に役立つ情報を提供させていただくと同時に皆様が現場で困っていることなどについての問題提起やご意見をいただく場にして行きたいと考えておりますので何卒ご協力をいただけますようお願い申し上げます。 (事務局より)

特殊車両に関する理解を深め安全な輸送を実現するために!

新潟県新潟市中央区上所上2丁目12番2号 ロイヤルパーレス上所203 一般社団法人適正安全輸送協会

2016年5月 第1号

一般社団法人関東適正安全輸送協会との意見交換会を開催!

2月27日(土)、一般社団法人関東適正安全輸送協会の皆さんと意見交換会を行うことができました。

関東適正安全輸送協会さんは、一昨年関東地域の重量物を専門に輸送する運送会社さん が集まって「**荷主と協力して過積載防止に取組むことを目的**」に日本で初めて一般社団 法人関東適正安全輸送を設立されました。

意見交換会は、会場の錦糸町駅前の東武ホテルで関東適正安全輸送協会から理事長の小島勝弘さん(小島運送(株)代表取締役)、事務局長の木田正伸さん(長島運輸(株)代表取締役)他2名の理事の方、新潟で設立した一般社団法人適正安全輸送協会からは理事7名と神奈川県の会員で(株)ヤマトミの山口修平さんの8名が参加して午後4時から約2時間にわたって行われ現場で抱える共通の問題について意見交換を行いました。



意見交換会は、自己紹介もそこそこに現場で 抱える具体的な問題や事例についての熱のこも った話が始まり予定の1時間を大幅に超過して 2時間近くになりました。

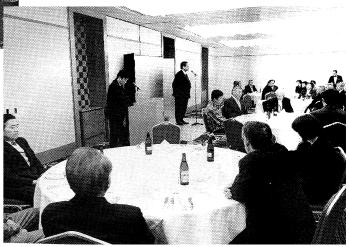
関東適正安全輸送協会さんは設立後の活動の中で荷主の理解が進んだこと、分解輸送の実施、誘導車の配置等適正な輸送が大きく進展したがまだまだ問題が山積とのことでした。

今後は、両協会で共通の問題や課題について取り組みを行うことを確認しました。

関東適正安全輸送協会さんは当日新年会を予 定されており意見交換会後我々8名も参加をさ せていただきました。

一般社団法人関東適正安全輸送協会さんは会員の皆さん30名ほど参加されました。

開会にあたり吉原理事、閉会前には小林理事が 我々適正安全輸送協会を代表して意見交換が出 来たことの意義と今後の共通の取り組みについ て訴え挨拶をさせていただきました。

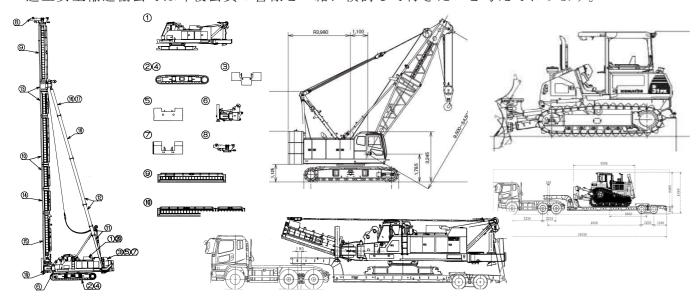


規制改革ホットラインへ意見・提案を!

【環境や技術変化に対応した規制改革をタイムリーかつ着実に進めるため、広く国民や企業等からの提案を受け付ける「規制改革ホットライン」を設置しております。皆様からの御提案をお待ちしております。】という内閣府の呼び掛けに対して昨年の10月新潟適正安全輸送会議として『通行許可の条件の弾力的運用』、『通行許可の審査期間の短縮』について意見、提案を提出しましたが、残念ながら規制改革会議の議論に取り上げられませんでした。しかし、当社団法人の理事である仙名が提案した「自動車の封印の廃止」については3月15日の規制改革会議の議題として取り上げられました。諦めないで提案や意見を出し続けることが必要ではと考えます。今後関東適正安全輸送協会さんとの共同提案を考えています。

分解・組立・輸送に係わる費用を考える

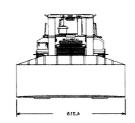
特殊車両に対する規制が厳しくなる中でルールを遵守するためには輸送に対する対価だけでは なく分解作業、組立作業、積載作業、降載作業等に対する正当な対価並びに作業に必須であるク レーンや通行許可等の費用をきちんと積算することが益々重要になると考えます。一般社団法人 適正安全輸送協会では今後会員の皆様と一緒に検討して行きたいと考えております。



【**積算するための具体例】(**今後は会員の皆さんが保有されている機械について検討して見たいと考えています。)

分解明細

機種: TRACK TYPE TRACKTOR 型式: CAT D9R



<u>۲</u>	ラックorトレー	クレーン				
アイテム	積載能力	台数	許容能力	台数		
20	35 ton	1台	100 ton	1 台		
123 456	32 ton	1 台	25 ton	1 台		
			高所作業車			
			1 (1		

7	重量	寸法(mm)		数量	分解	分解作業		組立作業		積載作業		降載作業			
7174	部品名称	(kg)	幅	長さ	高さ	(個)	工数	クレーン (ton)	工数	クレーン (ton)	工数	クレーン (ton)	工数	クレーン (ton)	備考
	キャブ	810	1,450	1,800	1,640	1	11	25	14		3	25	3	25	
2	ロップス	800	2,000	800	1, 220	1	8	25	10	25	3	25	3	25	
3	リッパ	6, 500	1, 460	2, 380	1, 900	1	11	25	14		8	25	8		
4	ブレード	5,000	4, 320	1, 350	1, 940	1	15	25	20	25	3	25	3	25	
		2, 200	320	3, 850	710	2	20	25	26		3	25	3	25	
6	その他	2, 000				一式	6	25	8	25	2	25	2	25	
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13	L														
14															
15	本体残	33,440	(2.740	4, 850	2, 900						10	100	10	100	
	合計	50,750					71		92		32		32		
												Y- ** ~ **	位件時間	. 1 1	

保安基準緩和の難しさと今後について

昨年の5月1日より道路運送車両法の保安基準の一部が改正されワンデフトラクタの駆動 軸重が11.5 t に引き上げられると同時に特例8車種のトレーラの総重量が28.0 t から36.0 t に引き上げられ従来の「バラ積み緩和」がなくなりました。

しかしながら単体物に限定された重量物を輸送する「重セミ」の基準緩和については次の様 な点で大変厳しくなっていると感じております

- ①3月から重セミの基準緩和の申請の際に積載物の長さ・幅・高さが確認できる写真の添付 が求められるようになってきました。(従来はカタログの写しを添付)
- ②今までは重セミの総重量が50.0 t を超える場合のみ道路管理者及び公安委員会に照会をし ておりましたが最近では50.0t以下についても照会をするようになりました。
- ③継続緩和の際の「道路法に基づく通行許可の取得の確認」、「道路交通法に基づく制限外積 載許可の取得の確認」が今まで以上に厳密に求められるようになってきました。

(行政書士仙名 栄)

会員のためのセミナー・講習会の開催

助成金を通じて企業の成長を サポート致します!

日々忙しい企業経営者の方々から「どの情報を 信じてよいのか」、「自社にはどんな助成金が該当 するのか」と言ったご質問を毎日受ける様になり ました。ご存知の様に助成金とは企業側から申 請をしなければ、本来受け取る権利があっても受 給することはできません。

可能な助成金について詳しく説明いたします。

講師

- 仙名和巳
- ·仙名社会保険労務 士事務所所長
- 運送業関連の社労
- 士として就業規則や

賃金規定等の作成や労務管理に全般に関す る相談も多数経験。

助成金以外のことでもご相談ください。

【開催日】 平成28年6月21日(火

【開催時間】13時30分から16時30分

場】新潟グランドホテル

【参加料】当社団法人会員 3,000円 当社団法人会員外 5,000円

※詳細は別紙申込書を参照してください

こんな助成金も!(5月4日日経新聞記事より)

退社から翌日出社まで

規則明記で助成金



、来年度か

☆今後は、中小企業においてもワーク・ライフ・ バラスンへの取り組みが求められます。

運行管理者試験に合格する ためのセミナー!

平成27年8月23日に行われた運行管理者試験 では、32,699人が受験し、合格者7,402人で合格 率22.6%。28年3月では28,520人中合格者は8.5 ▶82人で合格率29.1%でした。

合格率60%以上というのは昔の話であり現在は 一定程度学習をしないと合格できないという

時代になってきています。

講師

·今田早百合

- ·行政書士今田早百合事務所 所長(32年の実績)
- 特殊車両等の運輸関係の許

認可業務が専門。特に運行管理者試験に合 格するためのセミナーは試験制度になった 第1回目から実施されています。

【開催日】 平成28年7月30日(土)

【開催時間】9時30分から16時30分

場】新潟物流センター2階

【参加料】当社団法人会員 3,000円

当社団法人会員外 5.000円

※詳細は別紙申込書を参照してください。



- ■安全のための企業特に運 行管理者の役割と責任が 大きくなってきています。
- ■運行管理者試験は基礎講 習受講すれば誰でも受験 することが出来ます。
- ■運送会社だけではなく自 家用車を保有する会社で も車両管理と同時に運行 管理も重要です。
- ■タクシーでは昨年10月か ら運転手の登録制度が始 まりました。



■1月の軽井沢で でのバスの事故 以来安全に関す る管理責任が益 々重くなってきて います。

4月12日朝日新聞 の記事より