

特殊車両の通行許可に関する最新事情

池田武司*

重量が基準を超過する重量違反車両は、道路構造に多大な悪影響を及ぼす。自動重量計測装置（WIM）等により取り締まりを行っているものの、ここ3年で重量違反車両が約3割も増加していることが課題となっている。一方、就業者の約4割が50歳以上であるなど、物流分野の労働者確保は極めて厳しく、将来の物流サービスを持続的に確保するために、物流効率化を図ることも喫緊の課題である。

こうした状況を踏まえ、最新のIT技術を用いながら、違反者には取り締まりを強化する一方、適正利用者に対する簡素化や、基準見直しの取り組みを進めている。本稿では、これらの最新状況について報告する。

Latest Development on the Issue of Passage Permits for Special Vehicles

Takeshi IKEDA*

Vehicles that exceed weight limits have a major adverse affect on road structures, and are therefore picked up using automatic measuring systems such as WIM (Weigh in Motion). However, we have seen an approximately 30% increase over the past 3 years in vehicles in violation of weight limits. Meanwhile, the logistics industry, where workers aged 50 or higher make up approximately 40% of the workforce, is facing a serious labor shortage. As such, achieving greater efficiency in logistics operations is critical for ensuring sustainable logistics services moving forward.

Given these conditions, steps are being taken to apply the latest information technologies to strengthen efforts to police violations, simplify the process for non-violators, and rewrite various standards. In this paper, the author reports on the latest developments of these actions.

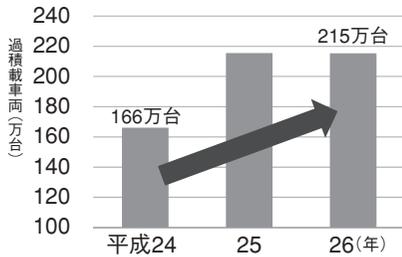
1. はじめに

道路は、寸法や重さの制限値（以下、「一般的制限値」とする）以内の車両が安全・円滑に通行できるように設計されており、この制限値を超える車両は、道路構造や交通に支障を及ぼす恐れがあることから、道路の通行が原則として禁止されている。一方、実

際の社会・経済活動においては、この制限値を超える車両の通行が必要となることがある。このため、道路管理者が審査し、通行条件を付して、道路の通行を許可できる制度（特殊車両通行許可制度、以下「特車制度」とする）が設けられている。

一般的制限値あるいは許可重量を超える車両に対しては、現地における取り締まりや自動計測装置により、行政指導や処分を行っている。しかし、違反車両が一定程度存在し、撲滅されるには至っていない。国が管理する国道39カ所に設置した自動重量計測装置（WIM=Weigh in motion）のデータによると、平成24（2012）年から26（2014）年にかけて、重量が基準を超過する過積載車両が約3割も増加し

*国土交通省道路局道路交通管理課車両通行対策室企画専門官
Senior Deputy Director, Vehicle Traffic Management
Office, Road Traffic Control Division, Road Bureau, Ministry
of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
原稿受付日 2016年2月4日
掲載決定日 2016年3月4日



注) 直轄国道39カ所の計測データ

Fig. 1 過積載車両の計測数

ている (Fig. 1)。

違反車両が道路の劣化に与える影響は極めて大きく、国が実施した荷重試験による研究成果¹⁾を基にした試算では、0.3%の過積載車両が道路橋に与えるダメージは全交通の約9割と見積もられている²⁾。道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、道路の劣化への影響が大きい大型車両の通行適正化が重要である。

一方、物流分野の労働者確保は極めて厳しく、また例えば貨物自動車運送事業者では就業者の約4割が50歳以上であるなど、今後とも労働力確保が厳しい状況が続くことが見込まれている³⁾。将来の物流サービスを持続的に確保するために、物流効率化を図ることも喫緊の課題であり、特殊車両の観点からは、許可手続きの簡素化や、車両の大型化への対応が重要である。

こうした状況を踏まえ、国土交通省ならびに全国の道路管理者においては、最新のIT技術も用いながら、違反者には取り締まりを強化する一方、適正利用者に対する簡素化や、許可基準の見直しの取り組みを進めている。本稿では、これらの最新の取り組み状況について報告する。

2. 特車制度の概要

最新の取り組みを報告するに先立ち、ここでは特車制度の概要⁴⁾を説明する。

2-1 申請、審査および許可

道路法および車両制限令により、Fig. 2に示す一般の制限値を超える車両については、道路の通行を原則として禁止されている。一方で、このような車両であっても、車両の構造や積載する貨物が特殊である車両(以下、「特殊車両」とする。例をFig. 3に示す)の場合、道路橋に与える影響、および交差点における道路附属物や他交通への接触有無等の観点

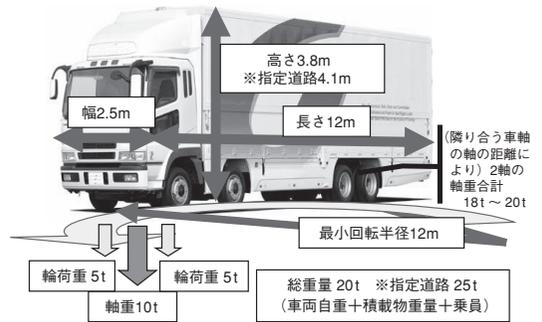


Fig. 2 車両制限令に基づく車両の一般的制限値

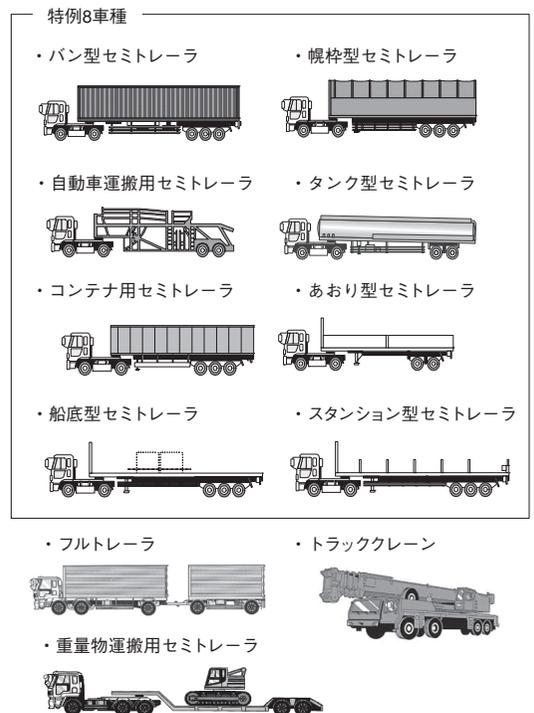


Fig. 3 特殊車両の例

で道路管理者が審査を行った上で、通行を許可することができる。この際、道路の構造を保全し、または交通の危険の防止のために、必要な条件を付すことがある。

通行許可までの手順をFig. 4に示す。まず申請者が道路管理者に申請を行う。経路が2以上の道路管理者にまたがる場合は、1道路管理者が代表して申請を受け付けることとなっており、全体の約8割が国の機関に対する申請である (Fig. 5)。

なお、国の機関に対して申請を行う場合はオンライン申請システムを利用することが可能であり、そ

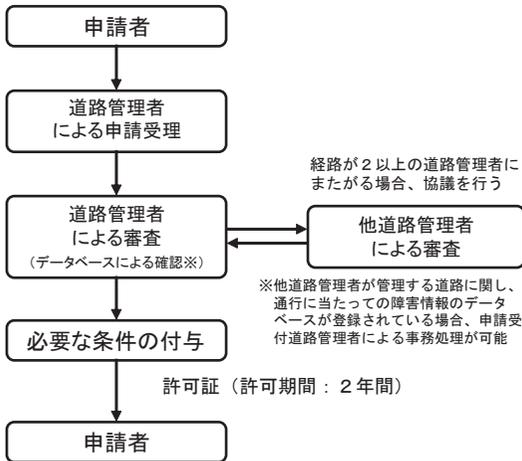


Fig. 4 特殊車両通行許可の手順

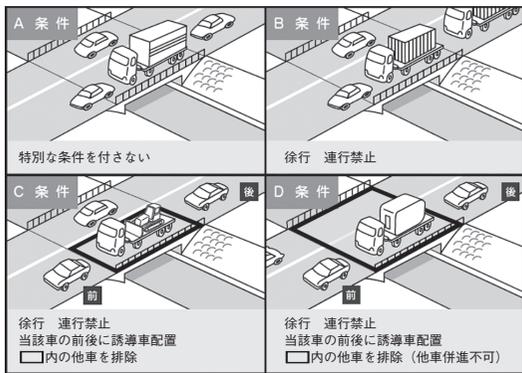


Fig. 6 許可条件の例

の利用率は約9割となっている。

道路管理者による審査は、「特殊車両通行許可限度算定要領⁴⁾」に基づいて、道路構造と申請情報を照合することによって行う。国が審査を行う場合は、審査システムを用いて、自動的に審査を行うことができる。このために、道路構造に関するデータベース(道路情報便覧)を整備している。審査を行った上で、徐行や夜間通行、連行禁止等の必要な条件(Fig. 6)を付与した上で、許可証を発行する。許可期間は最大2年間である。

こうした特車申請の件数は、年間約36万件に達しており、近年車両の大型化に伴って、大幅に増加している(Fig. 7)。なお、1件の申請で複数台数の申請も可能であることから、実際の延べ許可車両台数はさらに多いものとなっている。

2-2 違反取り締まり

道路管理者は、道路法に基づいて、一般的制限値や許可限度を超える違反者に対して、道路構造の保

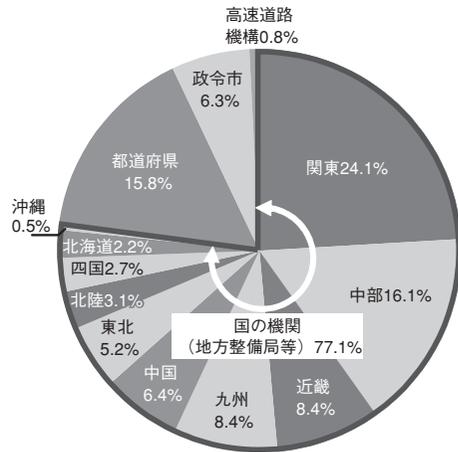


Fig. 5 申請先別の内訳 (平成26年)

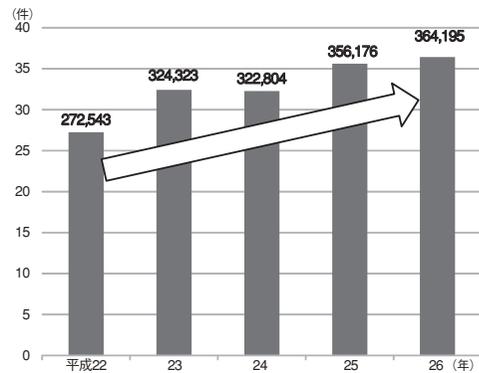


Fig. 7 特車申請件数の推移

全または危険防止のため必要な措置を命ずることができ。このため、取締基地での取り締まりや、自動重量計測装置による取り締まりを行っている。

取締基地での取り締まり(Fig. 8)は、沿道に設置した取締基地に車両を引き込み、重量・寸法を計測するもので、違反者には貨物の分割等の重量・寸法の軽減などの措置命令や警告(行政指導・処分)を実施している。

自動重量計測装置による取り締まり(Fig. 9)は、道路本線上に設置した計測装置により、一般的制限値を超える車両の重量やナンバー画像をセンターに送信し、特車許可情報と照合して違反を判定するもので、違反者には後日、警告書を発出し、呼び出して是正指導を行っている。

3. 適正利用者への簡素化と違反者の厳罰化

国民の財産である道路を極めて大きく傷める重量超過の悪質な違反者には厳罰化を、適正に道路を利



Fig. 8 取締基地での取り締まり状況

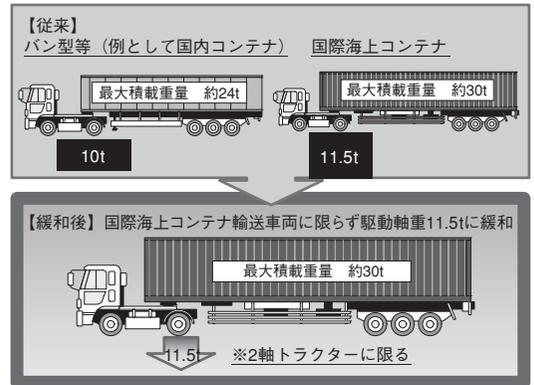


Fig. 10 駆動軸重の緩和

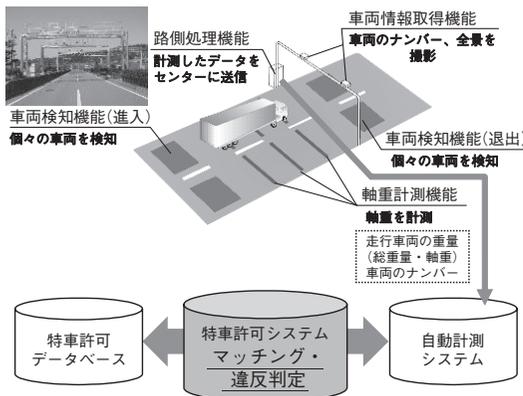


Fig. 9 自動重量計測装置 (WIM) での取り締まり

用して物流を支える方にはより使いやすくといった、メリハリの利いた取り組みを進めるため、道路の老朽化対策に向けた「大型車両の通行の適正化方針²⁾」を平成26(2014)年に作成し、下記のような取り組みを進めている。

3-1 適正利用者への基準緩和・簡素化

1) セミトレーラの許可基準見直し⁵⁾

平成27(2015)年6月より、エアサスペンションを装着する場合等に限り、従来国際海上コンテナ車両に限って緩和されていた駆動軸重(11.5t [通常は10t以内])をバン型等セミトレーラ連結車(2軸トラクターに限る特例8車種 (Fig. 3))にも同等に適用する基準緩和を行った (Fig. 10)。

また、国際海上コンテナ輸送にかかる動向から、従来の40ftコンテナより約1.5m長い45ftコンテナを陸上輸送する需要が生じた。従来セミトレーラ連結車の許可基準における全長は17mまでであったが、45ftコンテナに対応するためには、17mを超える車両の組み合わせとなることから、特区制度を活用し

た特例措置を実施し、検証の結果、特段の弊害が生じていないこと、および全長が17~18mの車両について、リアオーバーハング等が一定の条件を満たす場合には、従来と同等の通行条件での通行許可を行っても安全性が担保されることが確認された。これを踏まえ、平成27(2015)年6月より、海上コンテナ輸送車両を含む特例8車種について、一定の条件の下で、車両全長を17m→18mにする基準緩和を行った (Fig. 11)。

2) 長大フルトレーラの許可基準見直し⁶⁾

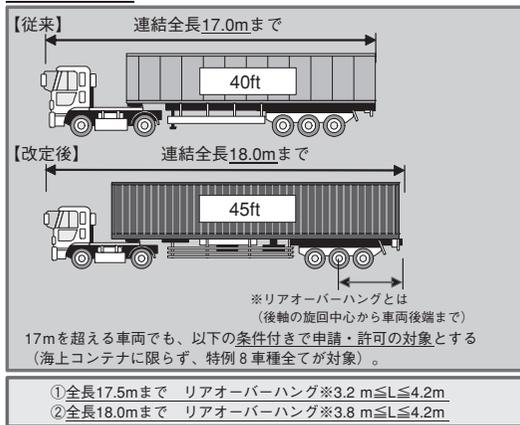
フルトレーラ (Fig. 12) については、従来許可基準における全長は19mまでであったが、特区制度を活用した特例措置を実施し、検証の結果、特段の弊害が生じていないことが確認できたことから、平成25(2013)年11月より、19m→21mにする基準緩和を行った。

3) 大型車誘導区間における一元的許可⁷⁾

平成25(2013)年の道路法の改正等により、適正な道路利用を促進するため、一般的制限値を超える車両の通行を誘導すべき道路を、「大型車誘導区間」として国で指定できることとなり、平成26(2014)年10月より運用を開始した (Fig. 13)。

一定の大型車両に係る特殊車両の通行許可について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を通常20日程度→3日程度に短縮することにより、当該区間への大型車両の通行を誘導している。この一元的な審査を行えるようにするために、2-1節で述べた道路構造に関するデータベースに、自治体等が管理する道路についても収録することとし、大型車誘導区間としての指定に同意した自治体が必要な情報を

■全長の緩和



■審査条件の緩和

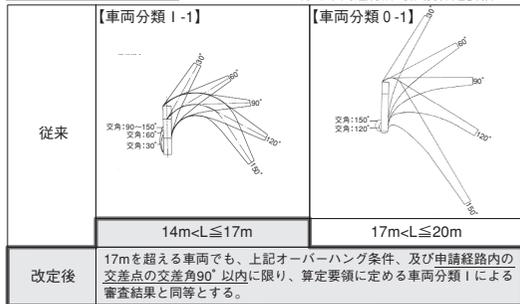


Fig. 11 45ftコンテナ輸送に対応した基準緩和



Fig. 12 緩和により走行可能となった21m車両

国に提供することを法で義務付けている。

大型車誘導区間は、高速道路や直轄国道については、沿道環境に配慮すべき区間等を除いて原則指定されている他、自治体が管理する道路の中で空港や港湾、鉄道貨物駅等主要な交通拠点へのアクセスルート等が指定されている。今後の追加指定により、区間のいっそうの充実を図っていく。

3-2 悪質な重量超過違反者への厳罰化

1) 取り締まりの徹底

並行する高速道路と一般道路において、近隣で同時に取り締まる一斉取り締まりを、引き続き実施している。

2) 違反者に対する指導等の強化^(8),9)

違反取り締まりの規定を変更し、平成25(2013)年



Fig. 13 大型車誘導区間 (イメージ)

基地取り締まり

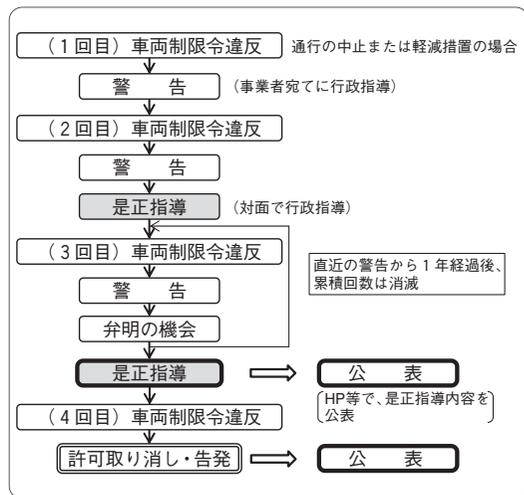


Fig. 14 行政指導の流れ (直轄国道:基地取り締まり)

3月より、従来の現地における警告と、事業者宛てに警告書を郵送する措置に加え、事業者を国道事務所呼び出して対面で是正指導を行う措置を開始した。また、従来、重大事故を発生させた場合等にとどまっていた違反者の告発について、違反を複数繰り返す常習的な違反者に対しても実施する措置を開始した (Fig. 14, Fig. 15)。

さらに、基準の2倍以上の重量超過等、悪質な違反者については即時告発(レッドカード)を行う措置を平成27(2015)年2月より開始した (Fig. 16)。

3) 関係機関との連携体制の構築

警察庁、全日本トラック協会等による連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動等を実施している。

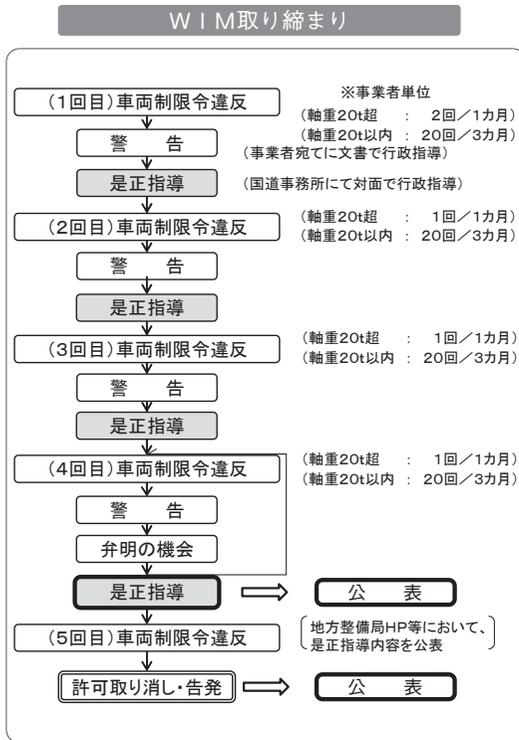


Fig. 15 行政指導の流れ (直轄国道:WIM)



平成27 (2015) 年6月3日NEXCO東日本公表資料より

違反場所・内容

①東関東自動車道下り線宮野木本線料金所 (NEXCO東日本)

	車両総重量	車幅
①当該車両の実測値	82.05t	3.19m
②車両制限令の一般的制限値	25.00t	2.50m
③超過値【①-②】	57.05t	0.69m

②第二神明道路上り線石西本線料金所 (NEXCO西日本)

	車両総重量	車幅	車長
①当該車両の実測値	53.35t	2.99m	14.60m
②車両制限令の一般的制限値	25.00t	2.50m	12.00m
③超過値【①-②】	28.35t	0.49m	2.60m

Fig. 16 悪質な重量超過違反者への即時告発例

4. ITを活用した「賢い物流管理」

大型車の適正通行を促進するために、3章で述べた通り簡素化と厳罰化のメリハリを利かせた取り組みをこれまでも実施してきたが、1章で述べたように、過積載車両が約3割も増加していることや、深刻なドライバー不足が進行していることから、さらにメリハリを利かせた取り組みを進める必要がある。

こうした情勢の下、社会資本整備審議会・交通政策審議会の答申³⁾を踏まえ、本格的な導入が開始されたETC2.0や、自動重量計測装置 (WIM) といったITを活用した「賢い物流管理」の取り組みを開始した。

ETC2.0とは、これまでのETCと比べて、大量の情報の送受信が可能となるとともに、インターチェンジの出入り情報だけでなく、経路情報の把握も可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策にもさまざまなメリットをもたらすシステムである。

4-1 特車通行許可の簡素化 (特車ゴールド)

2-1節で述べた通り、特車許可申請はオンライン申請システムで行うことが可能となっており、紙

による申請と比較すると、要する労力は低減されているものの、車両の諸元や経路を入力する必要もあり、なお一定の労力を要する。

また、ネットワーク化された道路においては、複数の経路を選択する可能性があるが、現行制度においては、出発地と目的地の組み合わせが同一であっても、経路一本一本別々の申請を行う必要がある。

同一発着地点の経路申請の実績を見ると、8割以上が複数経路で申請を行っている (Fig. 17)。その平均値は9経路となっており、21経路以上の申請となっている場合も1割を超えて存在する。申請者にとっては、これら複数の経路それぞれに申請を行う必要がある上、発着地や車両が異なる場合はさらに大量の申請を行う必要がある。

Fig. 18の例では、出発地から目的地まで、3本の経路を選択したい場合、3経路それぞれの申請を必要とする。また、これら3経路以外の経路については、通行許可を得ていないため、通行できない。

このように、経路ごとの申請を要するのは、それぞれの経路ごとに審査を行う必要があること、また、道路の保全や特殊車両の取り締まりなど、道路管理を行うために、特殊車両の通行経路を把握する必要

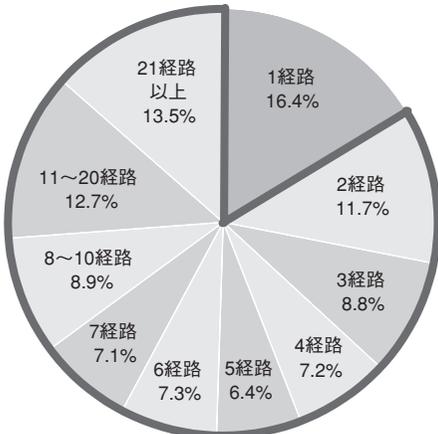


Fig. 17 同一発着地点の経路申請実績
(平成25年：セミトレーラ)

があるためである。

これに対し、ETC2.0の車載器を装着した車両については、通行した経路を把握することが可能なことから、全ての経路の申請をすることなく、道路管理に必要な特殊車両の通行経路情報を得ることが可能となる。また、3-1節で述べた大型車誘導区間においては、自治体等が管理する区間を含めて、国が一元的に許可を行うことが可能であり、複数経路の審査を容易に行うことが可能である。

こうした新しい技術や仕組みを活用し、平成28(2016)年1月25日より、ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度を開始した¹⁰⁾。

本制度においては、ETC2.0を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録された車両については、一つの申請で、申請された経路以外でも全国的大型車誘導区間全ての経路に関する審査・許可を行う。これにより、利用者は、渋滞や事故を避けた効率的な輸送経路を選択可能となり、物流効率化への効果が期待される。

Fig. 18の例では、三つの申請を要したが、特車ゴールドにおいては、一つの申請に簡素化される。加えて、Fig. 19に示すようにネットワーク化された大型車誘導区間の経路を、状況に応じて選択することが可能となる。

また、特車ゴールド制度においては、2年ごとに行う必要のある更新の手続きを自動化する取り組みも行う。この際、Fig. 20に示すように輸送経路の確認を行うことで、違反状況に応じて更新自動化を不可とする措置も併せて行うことで、法令順守のイン



Fig. 18 従来の申請による通行可能経路

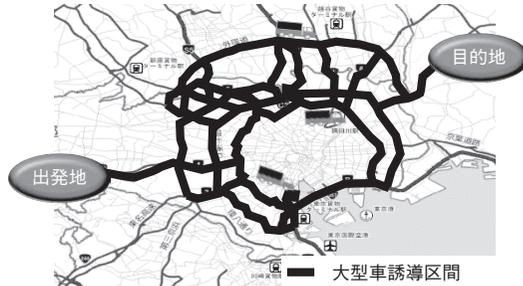


Fig. 19 特車ゴールドにおける通行可能経路

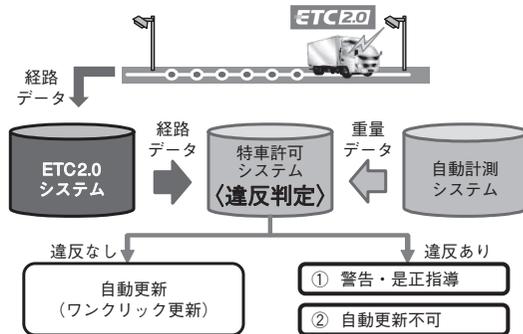


Fig. 20 特車ゴールドにおける輸送経路の確認

センティブとなることが期待される。

4-2 WIMによる過積載取り締まりの強化

1章で述べた通り、最近では過積載車両が約3割も増加している状況にあり、道路を劣化させる悪質な重量超過車両を撲滅するための取り組みを強化する必要がある。

2-2節で述べた通り、取り締まりにおいては取締基地における取り締まりと自動重量計測装置(WIM)による取り締まりを行っている。このうち、取締基地における取り締まりは、Table 1に示す通り、7~9人の班編成で行っているところであるが、全国での取り締まり回数は571回(車両計量所1カ所当たり年平均5回程度)、引き込み(計測)台数は2,853台、軽減や通行禁止等の措置命令に至るケー

スは40台となっている。

これに対し、自動重量計測装置による取り締まりについては、Table 2に示す通り、計測車両数としては643万台と基地取り締まりと比較して圧倒的に多く、そのさらなる有効活用が効率的な取り締まりのために重要であると考えられる。

自動重量計測装置による取り締まりでは、Fig. 15で示した通り複数の違反を重ねた悪質な違反者に対し、警告や是正指導を行うこととしており、事業者単位で、軸重が20tを超える場合は1カ月間で2回以上、軸重が10～20tの場合は3カ月間で20回以上

Table 1 直轄国道における基地取り締まりの状況 (平成26年度)

班編成		7～9人	
取り締まり実施回数		571回 (車両計量所1カ所当たり 年平均5回程度)	
引き込み(計測)台数		2,853台	
行政指導等の状況	警告	1,284台	
	徐行	70台	
	軽減・通行禁止	1回目	40台
		2回目	1台
		3回目	0

Table 2 直轄国道におけるWIM取り締まりの状況 (平成26年度)

設置状況		39カ所
計測車両数		643万台
違反車両数		215万台
行政措置	是正指導(1回目)	117社
	是正指導(2回目)	10社
	是正指導(3回目)	1社

違反を重ねた場合に警告と是正指導(イエローカード)を行う。是正指導が4回に至った場合に公表、さらに5回に至った場合に許可取り消し・告発(レッドカード)に至る。

さらに取り締まりを強化するために、Fig. 21のように、違反状況(重さ、違反回数)に応じてきめ細

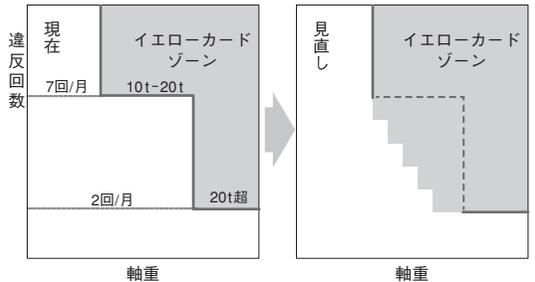


Fig. 21 イエローカードの見直しの方向性

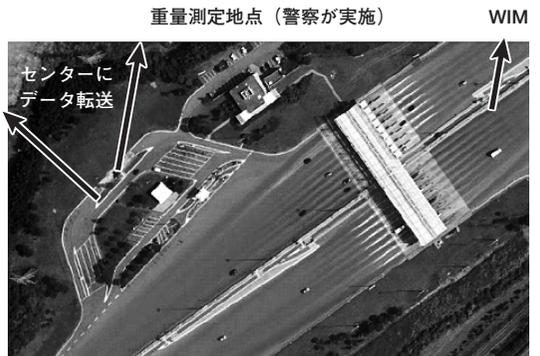


Fig. 22 フランスにおけるWIM取り締まり箇所

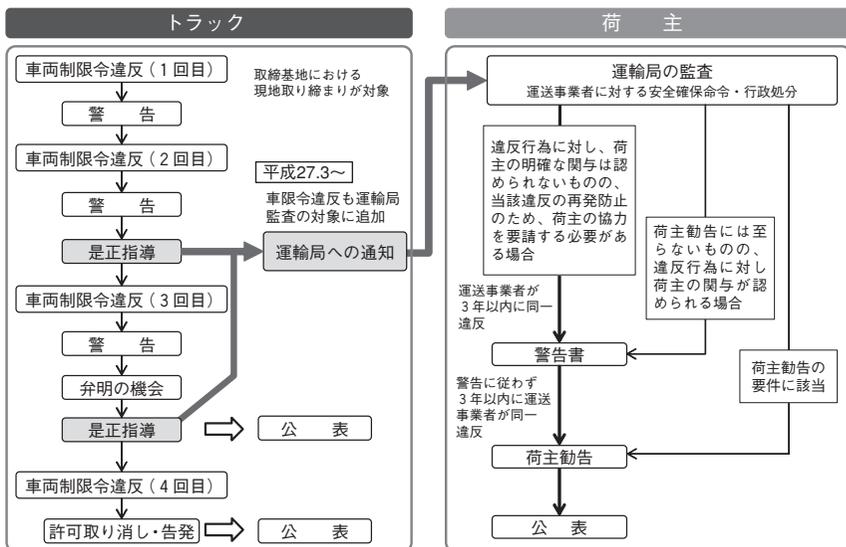


Fig. 23 荷主に対する現行の制度

かくイエローカード（警告・是正指導）を実施するなど、取り締まり基準の見直しの検討を実施していく予定である。

なお、英国やフランス、ドイツ、スイス等の海外においても、WIMを活用した取り締まりの取り組みが進められているが、**Fig. 22**のように取締基地の手前にWIMを配置し、取り締まりに引き込む車両を選定するなど、基地取り締まりの効率化のためにWIMを活用している。こうした例も参考に、WIM情報を活用した基地取り締まりの実施など、さらなる基地取締強化の検討を行う予定である。

さらに、過積載が荷主からの要求や非効率な商慣習が大きな要因となっている状況を踏まえ、トラック事業者だけではなく荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていく取り組みを併せて実施する必要がある²⁾。**Fig. 23**に示す通り、現行でも、違反があった場合に荷主に対する要請等の措置が行えるが、さらに、取り締まり時の違反者への荷主情報の聴取や、荷主も関与した特車通行許可など、違反に係る荷主、運送元に関する情報を活用した幅広い取り組みを検討する予定である。

5. おわりに

わが国が直面する二つの危機、すなわちドライバー不足の深刻化に伴う物流サービスの低下と、道路の老朽化の危機に際して、特車制度は両者に関係する制度であり、この制度の適正な運用やETC2.0等のITの活用を通じて、物流効率化と悪質な違反の撲滅に向けた取り組みを同時に進める必要がある。

引き続き本稿で示したさまざまな取り組みについて鋭意進めるとともに、最新の技術動向や社会情勢を踏まえて、さらなる施策の検討も進めていきたいと考えている。

参考文献

- 1) 国土技術政策総合研究所他「道路橋床版の疲労耐久性評価に関する研究」『国土技術政策総合研究所資料』第472号、2008年8月
- 2) 国土交通省道路局「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」2014年5月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000420.html
- 3) 社会資本整備審議会・交通政策審議会「今後の物流政策の基本的な方向性等について（答申）」2015年12月
- 4) 道路交通管理研究会編『最新車両制限令実務の手引き』ぎょうせい、2014年4月
- 5) 記者発表資料「車両の大型化に対応した許可基準の見直し等に関する関係省令等の整備について」2015年3月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000497.html
- 6) 記者発表資料「分割可能な貨物を輸送する車両の長さに係る規定等の見直しについて」2013年11月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000383.html
- 7) 記者発表資料「大型車誘導区間の指定について」2014年10月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000445.html
- 8) 記者発表資料「「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正及び同改正に係る意見募集の結果について」2013年1月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000326.html
- 9) 記者発表資料「「車両の通行の制限について」等の一部改正について」2015年1月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000467.html
- 10) 記者発表資料「ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度開始について」2016年1月
▶http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000612.html