

# 特車制度が道路を守る ～道路の寿命を縮める超重量車両～

翠昭博<sup>1</sup>・下畑謙人<sup>2</sup>

<sup>1</sup>道路部 交通対策課（〒460-8514 名古屋市中区三の丸2-5-1）

<sup>2</sup>道路部 交通対策課（〒460-8514 名古屋市中区三の丸2-5-1）

特殊車両通行許可違反は依然多く、中部地方整備局管内でも取締りにより計測した車両のうち約8割が違反車両であった。その中には、公共工事に起因する違反も確認されており、中部地方整備局発注工事による違反も平成26、27年度の2年間で6件確認された。違反を防ぐには、受注者の確認だけではなく、発注者の指導・監督が不可欠である。しかしながら、特殊車両通行許可制度について理解している職員は、ごく僅かなのが現状である。

本稿では、監督職員が指導・監督するために着目すべきポイントを、実際に発生した違反事例を交えて紹介する。

キーワード：特殊車両通行許可制度、メンテナンス、道路橋、車両制限令

## 1. はじめに

### （1）特殊車両通行許可制度

道路法においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度を政令で定めている。この政令を車両制限令といい、車両制限令で定められた最高限度（以下、一般的制限値という）を一つでも超える車両は、道路を通行させてはならないとされている。

しかしながら、一般的制限値を超過する車両は、主に運送業に使用されており、経済活動において大きな役割を担っている。そのため道路法では、車両の構造が特殊、または貨物が特殊である場合に限り、道路管理者の許可を得て道路を通行することができるとされている。これを特殊車両通行許可と呼ぶ。道路管理者は、特殊車両が通行する通行経路、通行時間等について、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して許可証を交付している。

また、道路管理者は、違法な特殊車両の取締りを実施しており、違反が現認されれば通行中止や積載物の軽減措置といった措置命令や違反の程度によっては即時告発を実施している。



図-1 特殊車両の取締り

これらの特殊車両に係る通行マネジメントを特殊車両通行許可制度（以下、特車制度という）といい、これまでも道路管理者は特車制度により道路の適正利用を図ってきた。

### （2）大型車通行適正化方針

平成24年12月2日、中央自動車道上り線笹子トンネルにおいて天井版のコンクリート版が落下し、走行中の車両が複数台巻き込まれた。9名の尊い命が失われたこの事故をきっかけに道路のメンテナンスを取り巻く環境は大きく変わった。

「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ—」という見出しとともに「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」が平成26年4月の社会資本整備審議

会にて示された。この提言により、「道路メンテナンス会議」が設立され、平成26年7月に施行された「維持修繕に関する省令・告示」に基づき、道路橋・トンネル等は5年に1回の近接目視による点検を実施することとなったのは周知のとおりである。メンテナンスに関して道路管理者の責務を定めた一方で、道路利用者、とりわけ大型車両の適正利用に関する方針である「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（以下、大型車通行適正化方針という）」が示された。以上のことから、より一層の道路の適正利用が推進されることとなり、そのツールとして、特車制度が注目を浴びている。

### （3）特車制度による予防保全

道路橋への劣化の影響は、重さの12乗に比例するとされている。そのため、軸重の一般的制限値10トンの2倍の軸重20トン車1台の走行は、軸重10トン車の4,000台分のダメージを与えるとされる。

全国に39箇所設置されている自動重量計測装置のデータからの試算によると、通行車両のうち違法に重量を超過した大型車両の通行は僅か0.3%であるものの、その僅か0.3%の違法車両が道路橋に与える影響は、全体の約9割を占めるという。

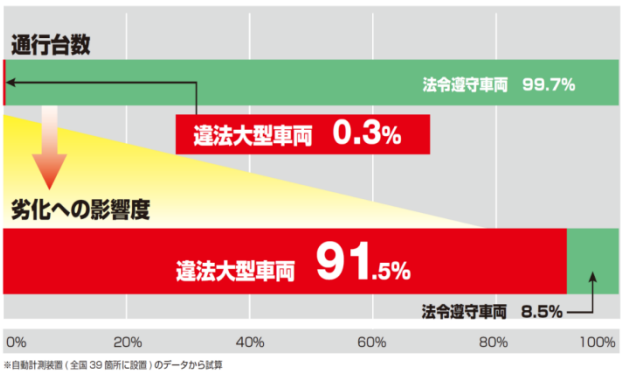


図-2 違法大型車両が橋梁の劣化に与える影響度

維持管理に係る予算が限られる中、道路管理者が必死にメンテナンスを実施しても、利用者に適正に利用してもらえなければ、道路は壊されていく一方である。

特車制度は、まさに予防保全の一つであり、道路橋の長寿命化に不可欠なものである。

## 2. 中部地方整備局管内における現状

大型車通行適正化方針では、適正利用者に対する許可手続きの簡素化と悪質違反者に対する厳罰化の2本立ての取組により大型車両の通行適正化を図ることとしている。悪質違反者に対する厳罰化の取組の一つとして、取締りの徹底が示されている。

中部地方整備局管内においては、平成27年度は、平成26年度比1.5倍の取締り回数を目指しており、結果1.2倍

である65回の取締りを実施した。平成26、27年度の2年間で436台の車両を計測し、約8割である355台の車両の違反を現認した。

次に違反車両の積荷について着目する。平成24年度から26年度に取締りをした違反車両のうち、最も多いのは空荷の車両である。次いで、海上コンテナ、鉄鋼関係、建設業関係であった。（図-3）ここで注目すべきは、鉄鋼業、建設業という公共事業を担う業種の違反車両が多いということである。事実、平成26、27年度において、中部地方整備局発注の工事用車両において6件もの違反が確認されている。（表-1）

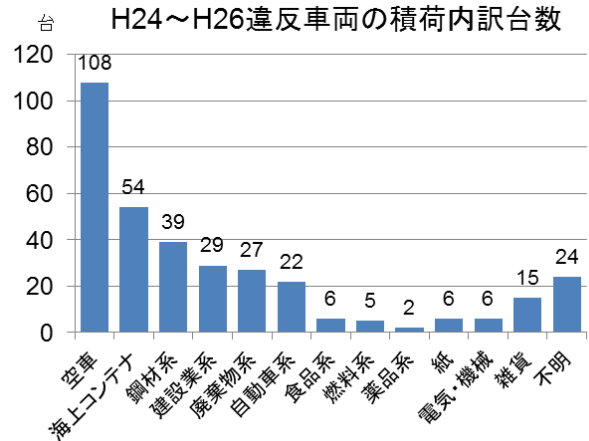


図-3 平成24～26年度 違反車両の積荷内訳

| 番号 | 日時        | 現認場所   | 取締・事故  | 運搬物      | 総重量  | 違反            |
|----|-----------|--------|--------|----------|------|---------------|
| ①  | H26.6.26  | 国道1号   | 取締り    | 杭打ち機     | 88トン | 重量違反          |
| ②  | H26.10.25 | 市道     | 事故     | バックホウ    | 42トン | 重量違反          |
| ③  | H27.1.14  | 国道42号  | 事故(死亡) | クレーン     | 71トン | 重量違反<br>無許可   |
| ④  | H27.4.30  | 町道     | 事故     | クレーン(自走) | -    | 無許可<br>(期限切れ) |
| ⑤  | H27.10.14 | 国道23号  | 取締り    | セグメント    | 45トン | 重量違反          |
| ⑥  | H28.3.24  | 国道151号 | 事故     | クレーン     | 76トン | 重量違反<br>無許可   |

表-1 平成26、27年度における違反案件

## 3. 直轄工事からの違反ゼロに向けて

### （1）受注者の責務

平成27年度国土交通省土木工事共通仕様書1-1-1-32交通安全管理12. 通行許可において、「受注者は、建設機械、資材等の運搬にあたり、車両制限令第3条における一般的制限値を越える車両を通行させるときは、道路法第47条の2に基づく通行許可を得ていることを確認しなければならない。」と受注者の責務を定めている。しかしながら、表-1の違反内容を確認すると、許可証を携帯していたものの許可期間が過ぎてしまったもの、許可されていない経路での走行、許可値以上の積載物を積んだ走行等が確認された。これらの違反は、受注者が特車制度を理解していれば防げたものと考えられ、受注者の確認不足、及び下請け企業への指導不足と言わざるを得な

い。

中部地方整備局道路部では、違反発覚の都度、事務連絡を発出し、再発防止を指導してきたところである。また、これらの違反を受けて、中部地方整備局企画部技術管理課長発出の事務連絡により、追加特記仕様書に「1. 受注者は、建設機械、資材の運搬にあたり、道路法第47条第1項、車両制限令第3条における一般的制限値をこえる車両を通行させようとする場合は、運搬資機材毎に運搬計画（車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量、資材の積載限度数量、通行経路、許可証の有効期限等の確認方法と確認頻度）を作成し、施工計画書に記載しなければならない。2. 受注者は、運搬計画どおり運行していることを確認しなければならない。また確認を行った資料については、整理保管するとともに、監督職員または検査職員の要求があった場合は速やかに提示しなければならない。」と記載され、より詳細に受注者の確認義務を明確にしたところである。

#### （2）発注者の役割

共通仕様書や特記仕様書で明記されていても、必ずしも履行がされるとは限らない。そこで重要となるのが、発注者の指導及び監督である。発注者が常に目を光らせることにより、受注者の意識もより一層高まり、また二重のチェック体制となることで違反の発生を未然に防ぐことができる。そのため、発注者自ら特車制度について理解する必要がある。しかしながら、中部地方整備局の全職員が特車制度について十分理解しているとはいえず、特殊車両業務に携わる者またはその経験者しか意識していないのが現状である。

次項では、中部地方整備局の職員が現場にて指導及び監督をするために必要な知識及び着目すべき点を提示し、中部地方整備局発注工事からの違反車両、特に特車制度を理解していないが為に発生する「無意識の違反」を減らすことを目的とする。

### 4. 特車制度の基本事項

#### （1）特殊車両とは

特車制度を理解する上で、第一に知る必要があるのが特殊車両とはどのような車であるのかということである。冒頭でも記述のとおり、積載状態で一般的制限値をどれか一つでも超える車両は、道路を通行させてはならないとされている。しかしながら、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ない場合に限り、特殊車両通行許可を得て道路を通行することができる。

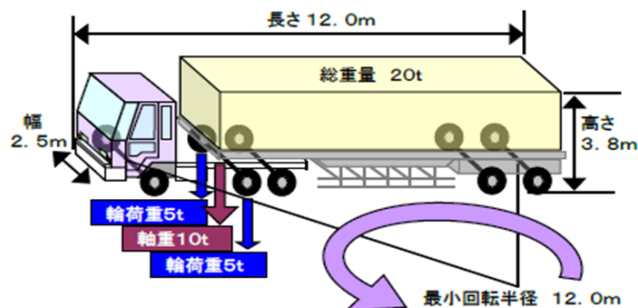


図-4 一般的制限値

#### （2）特殊車両通行許可条件

特殊車両通行許可においては、通行させたい車両が通行させたい経路を通行するにあたり道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止する観点から問題がないか審査をする。審査項目は、寸法と重量に大別され、寸法に関しては、幅員、高さ、交差点折進、曲線について各審査し、重量に関しては、橋梁への影響の観点から審査を行う。審査した結果、図-5のような通行条件が付与され、通行許可が下りる。

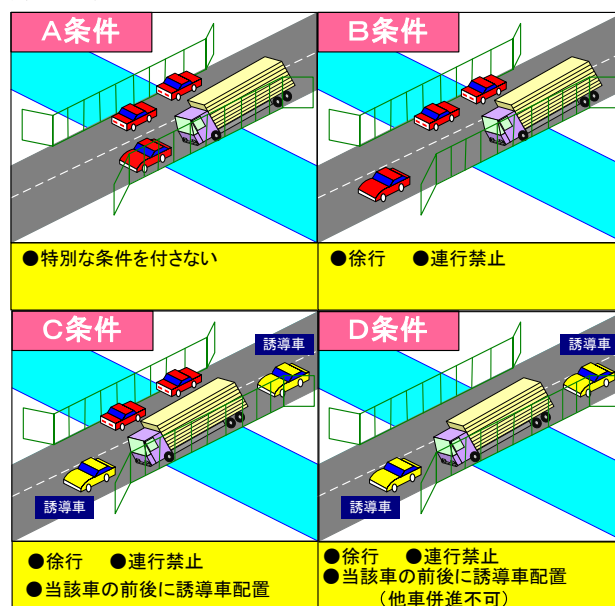


図-5 通行条件一覧

また、図-5の他、交通状況等により通行時間が指定される場合がある。

特殊車両通行許可には、その許可によって通行が可能な車両、車両の寸法・重量の限度値、経路、通行時間帯、そして通行条件が指定されている。一般的制限値を超過した車両が特殊車両通行許可を得ずして通行した場合、いうまでもなく違反となる。また、特殊車両通行許可に指定された条件等を犯して道路を通行した場合も同様である。

#### （3）道路法と道路運送車両法の関係

特殊車両の取締りに関して、違反者から度々聞かされ

る勘違いがある。「車両の最大積載量以内であれば、道路を自由に通行できる」という事である。最大積載量は、道路運送車両法により車両自体の安全性の確保という観点から定められている。一方で、特殊車両通行許可は、既述のとおり道路の構造の保全、又は交通の危険を防止する観点から道路法により定められている。つまり、積める重さと運べる重さは異なるということであり、車両の最大積載量以内であっても、特殊車両通行許可を得ていない場合は、道路法違反になる可能性があるということを覚えてほしい。

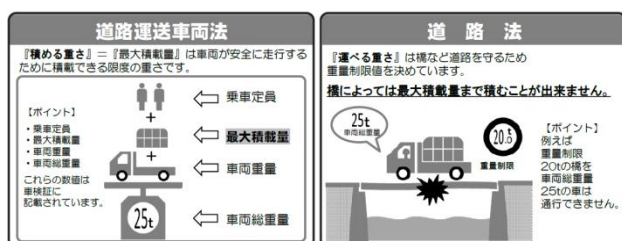


図-6 道路法と道路運送車両法の違い

## 5. 施工時の確認ポイント

### (1) 確認するためのツール

特殊車両通行許可を取得して、特殊車両を通行させようとするものは、特殊車両通行許可証、車両内訳表、条件書、経路表を通行時に携帯しなければならない。

#### a) 特殊車両通行許可証

特殊車両通行許可証には、申請者や許可された車両の基本情報が記載されている。申請者名、申請者住所、車両諸元、許可有効期限、許可者等が記載される。

#### b) 車両内訳表

特殊車両通行許可では、車両の台数が2台以上の申請が可能であり、そのような申請を包括申請と呼ぶ。包括申請には車両内訳表に許可された車両の車両番号が記載されている。車両内訳表に記載のない車両は、許可の対象外であり、通行が現認されれば無許可扱いとなる。

#### c) 条件書

条件書には、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための条件（図-5）が記載されている。誘導車の有無や通行時間帯の指定が条件書に記載されている。

#### d) 経路表

経路表は、当該許可により通行が可能な経路が表示されている。経路表に記載の無い区間の通行は無許可扱いとなる。経路表は、通過する交差点やインターチェンジなどの交点を入力することで作成される。また1の申請により複数の経路を申請することができる。

### (2) 工事着手前の確認徹底

受注者は、「3. 直轄工事からの違反ゼロに向けて」でも記載したとおり、施工計画書に運搬資機材毎に運行計画（車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量、資材の積載限度数量、通行経路、許可証の有効期限等の確認方法と確認頻度）を作成し、記載しなければならない。監督職員は、施工計画書が提出されたら、運搬計画の記載の有無をまず確認し、記載がない場合には記載の必要がないか受注者に確認する。また、資機材の漏れがないか確認をする必要がある。杭打ち機やクレーン等の建設機械、及び鋼材が使用される工事の場合は、まず特殊車両通行許可が必要なものとして考えるべきである。クレーン等の自走可能な建設機械についても特殊車両通行許可の対象となる場合があるため受注者に確認させるとよい。

#### a) 車両情報

車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量などの車両情報については、特殊車両通行許可証、及び車両内訳書にて確認する。確認頻度としては、新たな資材、機材の運搬が始まる時、また新たな運送事業者が現場に入場する際に確認を行う。

#### b) 資材の積載限度数量

特殊車両は、本来分割できない貨物を運搬するものであり、分割可能な貨物を運搬する場合は、一般的制限値を越えない範囲で運搬しなければならない。しかし、道路運送車両の保安基準の緩和の認定を受けたバン型等の連結車においては、分割可能な貨物いわゆるバラ積み貨物の運搬が認められている。バラ積みが認められている連結車については、総重量44トンを上限として、特殊車両通行許可を取得することができる。積載限度数量とは、同一の資機材をバラ積みで運搬する際の総重量に該当する資機材の個数のことをいう。積載限度数量については、特殊車両通行許可証等では確認することができないので、重量違反を防ぐ上で重要なチェックポイントである。例えば、地元調整の結果、夜間を避けて施工（運搬）しなければならない場合、特殊車両通行許可においては、積載重量を減らして申請することで夜間条件が付されないようにすることができる。このときに、車両の車検証に記載された最大積載量より少ない重量で申請したものの、実際の運搬では最大積載量まで積んで運搬してしまうことがある。実際に、表-1⑤の違反は、夜間通行条件が出ないように運搬するセグメントの個数を調整して特殊車両通行許可を取得していたものの、実際の運搬の際には、車両の最大積載量までセグメントを積んで通行していた。結果として、許可重量を超過して通行するという違反があった。コンクリート製品等同一の資材を運搬する場合は、どれだけの資材の数量を想定して許可を取得したのかを確認し、また現場では運搬伝票により確認するよう監督職員は受注者に指導する。

#### c) 通行経路

通行経路については、許可証の経路に出発地から目的

地まで確実に経路が網羅されているか経路表にて確認するよう受注者に指導する。一般的に、幹線道路は経路として含まれているものの、幹線道路から目的地までの経路、主に一般県道や市町村道が経路表に含まれていないことがある。実際、表-1⑥の違反では、工事現場に進入する直前の補助国道及び町道までは経路に含まれておらず、その場所で事故が発生した。通行経路についても、新たな資機材の運搬、新たな運送事業者の入場がある際には、経路表により確認する。

#### d) 有効期限

特殊車両通行許可は、2年以内の許可期間が与えられる。基本的には、最大の2年間で許可期間として申請することが多いため、単年度予算の工事であれば許可期間を失効することは無いはずである。しかし、トンネルや橋梁など国債による通常より長い工期の工事については、特殊車両通行許可が失効する前に更新をするように受注者に指導する。また、単年度の工事であっても、改築工事等を実施している箇所では、地元の業者が前回工事で使用した許可証をそのまま利用する場合がある。実際、表-1④の違反は、他の工事の許可証を流用しており、着工時点では、許可証の期限を確認していたものの、工期延期したために有効期限を過ぎてしまったものである。そのため最初に特殊車両通行許可を確認する際に、有効期限の確認をし、更新申請の手続きの有無について予め意識させておくとよい。また、工期延期などを行った際についても、有効期限の確認をすることが望ましい。

また、有効期限の確認に限らず、建設機械の運搬については、隣接する工事の許可証を流用するケースもある。流用することは問題はないものの、経路に加えて車両内訳表により車両番号、特殊車両通行許可証により車両諸元等の車両情報に誤りがないか確認が必要となる。

施工計画書を受領した際に、上記の確認をし、受注者の施工中の確認体制の徹底を図ることは、「無意識の違反」の根絶につながる。また、施工中においては、監督

職員は、受注者任せにするのではなく、現場では、簡単なチェックや聞き取りにより受注者に確認するだけでも大きな効果がある。例えば、「あの車両は許可を取っているのか」、「重そうだけど、許可重量範囲内か」など聞くだけでもよい。常に監督職員として把握しているという姿勢を見せることが重要である。

## 5. おわりに

一般的に、特車制度の徹底を図る上で、運送事業者に対しての指導徹底だけでは限界があり、事態の抜本的な改善にはならない。運送事業者は、荷主から仕事を受注する立場であり、多少の無理を聞かなければいけない場面もある。実際、取締りにおいて違反した運送事業者からの話では、違反と知りながらも、その旨を荷主に伝えたところで他者に仕事を回されることになり、やむを得ず受注しているという話も少なくない。そのため、特車制度の徹底においては、荷主の適正な仕事の発注が不可欠であり、荷主などの是正が特車制度における今後の課題である。

我々発注者は、広義では「荷主」である。その認識を持ち、発注段階から無理な運行計画を実施させない観点で設計することが重要である。表-1で紹介した違反案件はたまたま事故または取締りにより発覚した案件であり、氷山の一角であるということを認識する必要がある。新たな道路を作り、道路の管理をしている一方で、実は道路へのダメージを与えている一因にならないよう、職員一人一人のますますの意識向上が今求められている。

## 参考文献

- 1) 株式会社ぎょうせい：最新車両制限令実務の手引き 第4次改訂版、2014.