

# 官民一体で取り組む「大型車の通行適正化」

渡辺 絵理子

中部地方整備局 道路部 交通対策課 (〒460-8514名古屋市中区三の丸2-5-1)

道路の老朽化対策が喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、道路の劣化に与える影響が大きい大型車両を適正に通行してもらうための対策が必要とされている。本稿では、社会情勢と共に大型化してきた車両いわゆる特殊車両の通行を適正化していくため、官民一体となって取り組む必要性と今後の展開について考察する。

キーワード：特殊車両,大型車通行の適正化

## 1. はじめに

### (1)背景

高度成長期に一斉に建設された道路構造物が高齢化し、老朽化は進行し続けている。平成26年4月に「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」<sup>1)</sup>において、全国の橋梁の70%を占める市町村が管理する橋梁では、通行止めや車両重量等の通行規制が約2,000箇所及び、その箇所数はこの5年間で2倍と増加し続けているとされている。このことから老朽化対策が喫緊の課題であるが、適切な維持修繕だけではなく、道路の劣化に大きな影響を与える大型車両を適正に通行してもらうための対策が必要とされている。

### (2)道路法改正

山梨県の笹子トンネルで平成24年12月に天井板が崩落し、9人もの尊い命が奪われる事故が発生した。この事故は後に道路管理者の責任問題に発展し、これ以降道路法の改正に大きく影響を与えた。平成25年6月には道路の老朽化対策として道路の予防保全の観点から踏まえた点検の実施についての条文追加、平成26年5月には大型車の通行についても適正に管理していくため、大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を“大型車誘導区間”として国土交通大臣が指定した。

### (3)特殊車両通行許可制度

道路の構造は、ある一定の規格の車両が安全・円滑に通行することができるように設計されており、この規格を超える車両は、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがある。このため、車両の幅、高さ、重量及び最小回転半

径が政令で定める最高限度を超える車両は道路を通行させてはならないと道路法第47条第2項で規定されている。[図-1参照]

この制限値を超えた車両を「特殊車両」といい、道路を通行するためには道路管理者の許可が必要となっている。道路管理者が通行経路、通行時間等、必要な条件を付すことで、特殊車両の通行を許可したときは、許可証を交付している。また、道路管理者は、毎年継続的に制限値を超えた違法な特殊車両に対し、現地取締りを行っている。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り即時告発を実施するなどこれまでも通行の適正化を図ってきたところである。

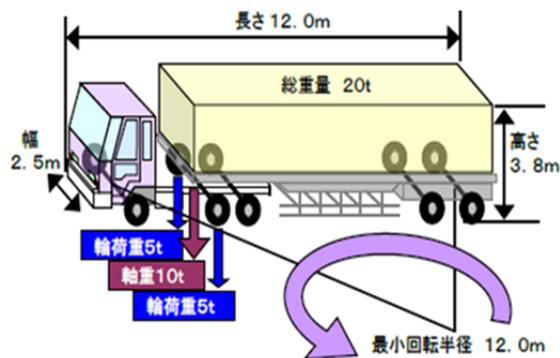


図-1 特殊車両の制限値

### (4)特殊車両が道路橋の劣化に与える影響

国等が実施した実験結果によると、道路橋の劣化に与える影響は、軸重20tの車両は軸重10tの車両の約4,000台相当となり、全走行車両のうち、違法に重量制度を超過

した大型車両の通行は僅か0.3%であるが、その僅かな違法車両が道路橋劣化に9割以上の影響を与えているという結果が得られた。[図-2参照]

この結果から、道路を維持管理していく中で、道路管理者が必死にメンテナンスを実施しても、適正に利用してもらわなければ、道路の劣化は促進される一方であると言える。だからこそ前項で述べた特殊車両通行許可制度により、通行条件を課すことが道路橋の長寿命化に直結し、不可欠なものと言える。

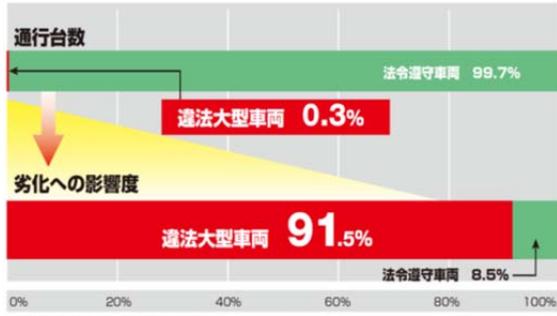


図-2 違法大型車両が橋梁の劣化が与える影響度<sup>2)</sup>

## 2. 中部地方整備局管内における現状

### (1) 現地取締り実績について

道路管理者として、適正利用者に対する許可手続きの簡素化と、ごく一部の悪質違反者に対する厳罰化の2本立ての取組を続けている。厳罰化の取組の一つとして、基準の2倍以上の重量超過車を現地取締りで違反を確認した場合は即告発(レッドカード)することとしている。

中部地方整備局管内における現地取締りの結果を図-3に示す。平成26年から4年間で838台計測し、約7割である624台の違反を現認した。平成29年は僅かながら7割を下回っている。継続的に取締りを行っていくことが重要であると言える。

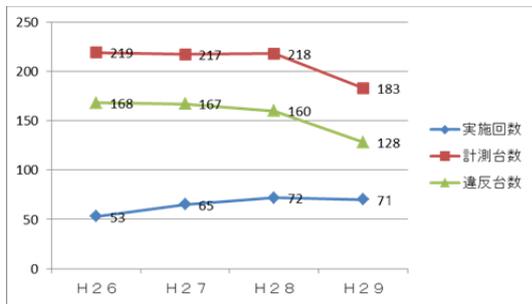


図-3 現地取締り回数と違反台数等の推移  
(中部地方整備局管内)

### (2) 道路の老朽化

全国において、高度成長期以降に整備したインフラが

急速に老朽化し、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速的に高くなる見込みである。

中部地方整備局管理橋梁においても、建設後50年以上を経過した橋は20年後には68%まで急増する見込みである。[図-4参照]

このことを鑑みると特殊車両が道路に与える影響を正しく理解し、適切な道路利用を促進することが必要である。

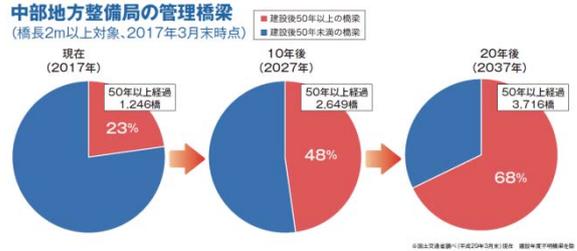


図-4 中部地方整備局管理の橋梁 建設年数

## 3. 大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会の設立

### (1) 大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会設立の背景

前項で述べたように現地取締りの実施や即告発(レッドカード)の導入をしてきたが、なかなか目に見えた効果が得られない。このような状況を踏まえ、大型車両の適正かつ安全な走行のために、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等が連携し、情報の共有や意見交換、従来とは異なる手法も取り入れた広報活動を中心とした取組を展開することが重要である。大型車両の適正通行に関する取組内容や連携活動の検討や意見交換等を継続的に行うため、中部地方整備局が主体となって協議会を設立した。

協議会委員を表-1に記す。許可制度の理解度や道路管理者では知り得ない実情や潜在化した問題を把握するため、警察や荷主である商工会議所や大型車を運行するトラック協会等に参加を求めた。

表-1 協議会 委員

団体名		団体名
関係企業団体	東海商工会議連合会 (名古屋商工会議所)	道路管理者及び関係行政機関
	一般社団法人 中部経済連合会	
	一般社団法人 愛知県トラック協会	
	一般社団法人 岐阜県トラック協会	
	一般社団法人 三重県トラック協会	
	一般社団法人 静岡県トラック協会	
公安委員会	愛知県警察本部 交通部	国土交通省 中部地方整備局
	岐阜県警察本部 交通部	国土交通省 中部運輸局
	三重県警察本部 交通部	愛知県 建設部
	静岡県警察本部 交通部	岐阜県 県土整備部
		三重県 県土整備部
	静岡県 交通基盤部	
	名古屋市 緑政土木局	
	静岡市 建設局	
	浜松市 土木局	
	中日本高速道路株式会社	
	名古屋高速道路公社	

(2)協議会の取組み内容

平成27年1月に設立されて以降、合計10回の協議会が開催された[表-2]

平成28年8月から9月にかけて、全日本トラック協会会員に対して荷主に関するアンケートを行った結果、約15%が荷主の過積載等を強要されたと回答が得られた。違法車両には運送業者だけではなく、依頼主である荷主の関与が大きいことが判明した。協議会員からも、荷主団体にも責任があるなどについて、周知する取組をするべきとの意見もあった。協議会を通し、大型車通行適正化の実現には、荷主の特車許可制度への理解度を深めることが必要不可欠とであることが再認識された。これ以前の広報活動は運送業者に向け、通行条件を遵守するよう訴えた内容であったが、荷主に対し、大型車両が通行条件を守らないことが道路に与える影響を理解してもらい、重量の超過や短期間での依頼を改めるよう訴える内容にしていくこととなった。[図-5、図-6参照]

また、アンケートや講習会を実施している中で、荷主の中には“道路運送車両法”“道路法”の違いを理解していない企業が見受けられた。それぞれ車両に重さ、道路を通れる重さを規定されているが、この二つの違いを理解していないと重量の規定の理解に大きな違いが出てくる。多くは、車検証に示される最大積載量を超えて走行できないことについては理解しているものの、特殊車両通行許可証に示される重量を超えて道路を通行できないことについての認識が低い。そのため、広報掲載イメージには大きく“車両に「積める重さ」と道路を「通れる重さ」は違います”と2つの法令の違いを強調させるものを作成した。配布先としては、トラック協会会員の運輸局を通じて、運行管理者や貨物自動車運送業者等とし、ターゲットを絞った広報を実施した。

表-2 協議会 取組み年表

年月日	取組内容
平成27年1月 (第1回)	・協議会設立
平成27年3月 (第2回)	・春の全国交通安全運動と併せて広報活動・特殊車両現地取締り同時実施を決定
平成27年6月 (第3回)	・各団体が行っている講習会を活用し、会員による出前講座の実施決定
平成27年10月 (第4回)	・静岡県関係団体に対する参画要請を決定
平成28年3月 (第5回)	・荷主へのアプローチとして説明会の実施、荷主に向けた広報活動の実施決定
平成28年6月 (第6回)	・荷主へのアプローチとして荷主に向けたチラシの作成決定 ・インターネットアンケートの実施
平成28年10月 (第7回)	・荷主への広報啓発を継続実施
平成29年3月 (第8回)	・連絡協議会の各関係者の継続的かつ主体的な取組みの波及・促進 ・国民の道路資産を守る活動として広く社会に向けた広報展開
平成29年11月 (第9回)	・公共事業違反ゼロPTの設置を決定
平成30年3月 (第10回)	・広報ツールを活用して広報活動を促進



図-5 荷主に向けた広報用 チラシ



図-6 広告ターゲットの見直し

### (3)官民連携した広報活動内容

平成27年度より実施している主に一般道路利用者等を対象としたインターネットアンケートにおいても、違反はドライバーや運送業者に責任があるとの回答が多い結果であり、荷主となり得る個々の方にも、特殊車両制度や荷主の関与について理解を深めて頂くことも必要である。具体的な活動について、紹介する。チラシの主な配布先を表-3に記す。

表-3 平成29年度 主なチラシ配布先

チラシ内容	配布先			部数計
	講習会イベント等	道路管理者	運輸支局	
荷主向けチラシ (道路も車両も大切なパートナー 適正重量を守って通行しましょう)	17930	250	2600	20780
一般向けチラシ (私たちの暮らしは道路で支えられています)	306	150		456
受注者・発注者向けチラシ (STOP大型車の違法通行)	230	200		430

#### a)運送事業者との連携

「道路ふれあい月間」期間中に協議会メンバーと合同で、道の駅において広報チラシの配布や清掃活動を通して一般の方に向けて広報活動を行っている。

また、自動車検査等のために来庁する運輸支局内において、広報用チラシを配布した。特に保安基準緩和受付に訪れた人がチラシを受け取ったり、特殊車両の許可制度について質問する人が見受けられた。

平成29年10月に豊田スタジアムにて開催された愛知県トラック協会主催の“トラックと交通安全・環境フェア”に特殊車両に関するブースを出展した。主にトラック運転手の方に対し、荷主への理解を深める協議会の活動などの広報実施した。

一般の方に特殊車両の許可制度の存在や特殊車両が道路構造物に与える影響等、少しでも特殊車両の存在に興味を持ってもらうことを目的としてこういった取組みを続けている。

#### b)荷主との連携

一般社団法人中部経済連合会が会員向けに配信しているメールマガジンの一つとして、「国土交通省から大型車通行適正化に向けたお願い」と言った形の内容で、特殊車両の通行適正化について理解を求めた。

さらに、名古屋商工会議所が発行している(発行部数：17,000部)会員向けの広報誌の一部に特殊車両の広告を掲載してもらった。民間の広報誌への掲載は協議会の取組みとして初めてのことである。

### (4)公共事業違反ゼロプロジェクトチーム(PT)設立

#### a)設立の背景

取締り結果から、重量に関する違反のうち、建設系が約7

割を占め、建設業による違反が多いことが分かった。[図-7参照]

建設業の中でも、大型車両を使用しているのは主に大規模な公共事業である。

民間企業への啓発も重要なことではあるが、まずは公共事業から違反をなくしていく必要があるため、国土交通省を含め、各県・政令市・高速道路等の道路管理者によるプロジェクトチーム(PT)を設立した。

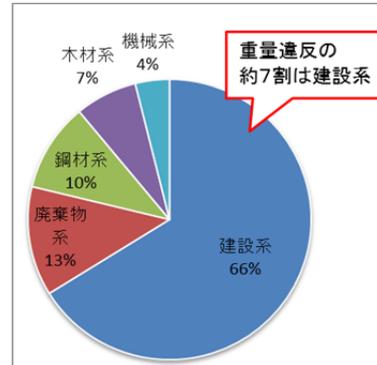


図-7 平成28年度 重量違反による違反車両の内訳 (中部地方整備局管内)

#### b)取組み内容

はじめに、大型車についての現状を把握するため、様々な取組みが行われた。契約書面への大型車両適正通行関係次項記載状況の確認や特殊車両を使用する工事の抜き打ち調査(対象：中部管内87カ所)や発注者・受注者それぞれに向けたアンケート調査等を行った。

契約書面への記載確認の結果、国以外の管理者において、許可取得義務の記載はあるが、通行状況の確認を義務づけしているのはごく僅かであった。抜き打ち調査については、国でしか行っていないが、不適切事例は“なし”という結果となったことから、国は特殊車両の通行許可制度を発注者及び受注者が理解している傾向にあると分かった。

アンケート調査した結果、潜在化していた課題を抽出することが出来た。[表-4]

表-4 アンケート結果(平成29年度実施)

課題	
発注者	施工開始から検査の過程で特車の運用状況の確認を行っていない機関も多い
	工事発注時の積算に建設機械の分解・組立費用を積算しているが、夜間通行費用や誘導車の費用が計上されているかどうか理解していない
受注者	運送事業者の違反により荷主も社名公表等リスクがあることの認知度が低い
	重量違反・夜間走行や誘導車に係る条件違反は、経費削減や契約に誘導車費用が考慮されていない等により発生している可能性がある
	工程や工事内容の変更への対応が間に合わず、又は許可対象車両と異なる車両を輸送する際に重量違反となっている可能性がある
	周辺住民への配慮から夜間走行できないため、通行条件を守れない場合がある

発注者側に関する問題としては、工事発注計画を立てる際に特殊車両について十分に配慮されていないことが分かった。大型車の場合は建設機械の分解・組立費用のみならず、夜間通行費用や誘導車の積算が必要となる場合、適正な金額が計上されているか確認する必要がある。

また、各機関において、申請には時間がかかることを理解してもらい、無理な工程変更や工事内容の変更指示は無許可走行を助長する結果となってしまうことを広報活動していく必要がある。

受注者側に関しての問題としては、特殊車両の運送事業者の違反により、荷主も社名公表等のリスクがあることの認知度が低いことや周辺住民への配慮から夜間通行できない場合もある等が挙げられた。特殊車両許可制度が法令に基づいて行われている事だということを幅広く広報していく必要があると言える。

こういった取組みを続けることで公共事業から違反をなくしていき、民間企業へと波及していくことが期待される。

#### 4. 今後の取組み

アンケート等の実態調査から大型車の通行適正化は運送事業者だけの問題ではなく、社会全体で考えていく必要があることが分かった。これまでの取組の効果を踏まえ、協議会として、今後取り組む内容を述べる。

##### (1) 広報媒体を活用した広報計画

協議会を通じての広報を継続的に実施していくため、協議会HPへのアクセスを促す工夫が必要である。官民それぞれのホームページやツイッター等にバナーを表示し、協議会の存在や特殊車両のことを知ってもらうためリンクを貼り付ける取組みを実施する予定である。[図-8参照]

また、HPは一般の方も閲覧対象のため、特殊車両というものを簡単に理解できるコラムを作成する予定である。



図-8 大型通行適正化 WEBバナー

##### (2) ハンドブックの作成

主にPTにより明らかとなった課題に対応するため、建設工事関係者に向けた特殊車両通行ハンドブックの作成を予定している。荷主の一人である建設工事関係者に狙いを絞り、建設業に携わるものとして、自ら作った道路

を自ら傷めることのないよう特殊車両制度遵守への意識を高め、それぞれが工事発注から完成の過程において、何をしたらよいか確認できるような構成としている。具体的には、建設工事で使用するブルドーザー等の機械で分解が必要となる規格や分解の方法、運搬に必要な車両などをイラスト等に用いて示したり、特殊車両通行許可書の確認のポイントを現場で用いる車両を事例にして示すなど、目で見て分かるような内容を検討している。[表-5、図-9参照]

表-5 ブルドーザー全装備ランク別分解表

全装備重量	輸送車両	取り外し部品				分解形体
		ブレード	リッパ	キャップ	排気管	
10t未満	10tトラック	(○)				①
14～16tクラス	20tセミトレーラー	○				②
18～20tクラス	20tセミトレーラー	○				③
27tクラス	25tセミトレーラー	○		○	○	④
40tクラス	32tセミトレーラー	○	○	○	○	④

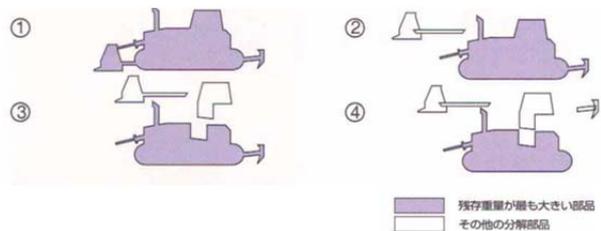


図-9 ブルドーザーの分解形態図

#### 5. おわりに

官民一体となり取組みを行うことで幅広い広報活動が可能となり、潜在化していた課題を抽出することが出来るため、継続的に続けていくことが違反車両の抑止力となり、特殊車両の許可制度についても理解を得られることが期待できる事が分かった。

また、協議会の進め方については、アンケート調査等で道路管理者や荷主である中部経済連合会等両者の意見を直接聞きながら、実態を把握し、実態に合わせた対策や広報計画を立て、効果検証、改善点を把握といったようにP(計画)D(実行)C(評価)A(改善)を今後も実施していくことにより効果的な取組を実施していくことが重要である。

##### 参考文献

- 1) 社会資本整備審議会、道路分科会、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」、平成26年4月14日
- 2) 国土交通省調べ、自動計測装置(全国39箇所)に設置)のデータから試算