

(1) 「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会（仮称）」について (案)

1. 設立趣意

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重量を違法に超過した大型車両の対策が必要とされています。道路を通行する車両の内、道路の構造を守り、かつ交通の危険を防ぐため、一般的な制限を超えた車両（以下、「特殊車両」という）の走行には、道路管理者による「特殊車両通行許可」が必要となっています。

このため、重量を違法に超過した大型車両が、国民の重要な財産である道路をこれ以上痛めることのないよう、大型車両の通行の適正化を図る必要があります。

こうした中、平成26年5月9日に特殊車両の国による一括審査や審査期間の短縮といった緩和と合わせて、違反者への指導強化や厳罰化という緩和と強化の両輪からなる適正化方針を公表し、それに基づき、平成27年2月23日には“基準の2倍以上の重量超過者は即告発”という厳しい運用が開始されることとなっています。

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、関係企業団体等がパートナーとなって連携し、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り組みを開拓することが重要です。

そのため、大型車両の走行に関する知見や情報の交換、取組内容や連携活動の検討等を継続的に行うことを目的に、「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会（仮称）」を設立するものです。

2. 中部地域連絡協議会の取組みについての考え方

1) ステップ1

- ・連絡協議会設置及び持続性ある連携体制の構築
- ・情報及び課題共有、適正化にむけた広報戦略の検討

2) ステップ2

- ・適正化に向けた連携した広報の実施
- ・連携した違反車両の取り締まり実施

3) ステップ3

- ・連絡協議会の各関係者の継続的かつ主体的な取り組みの波及・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

「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会（仮称）」規約（案）

（名称）

第1条 本会議は、「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」（以下、「連絡協議会」という。）と称する。

（目的）

第2条 連絡協議会は、大型車両の運転者及び関係する事業者の適正かつ安全な走行に向け、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、従来とは異なる手法も取り入れながら広報活動を中心とした取り組みを展開するため、大型車両の走行に関する知見や情報の共有や意見交換、取組内容や連携活動の検討等を行うことを目的とする。

（組織）

第3条 連絡協議会は、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、貨物運送事業者及び荷主企業団体等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 連絡協議会には、座長を置く。

3. 座長は、中部地方整備局 道路情報管理官が努め、議事その他の会務を統括する。

（連絡協議会及び活動事項）

第4条 連絡協議会は、目的達成のため次の活動を行う。

（1）大型車両の走行に関する知見や情報（課題含む）の共有や意見交換に關すること

（2）取組内容の検討に關すること

（3）連携活動の検討に關すること

（4）連絡協議会の取組の効果検証と継続的な取組に關すること

（5）その他

（連絡会）

第5条 連絡協議会は、定期的に座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、連絡協議会に委員以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。

（事務局）

第6条 連絡協議会の運営に関する事務は、国土交通省 中部地方整備局 道路部 交通対策課が行うものとする。

（その他）

第7条 この規約に定めるもののほか、連絡協議会の運営に關し必要な事項はその都度協議し、決定する。

（附 則） この規約は、平成27年1月 日から施行する。

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会委員 名簿 (案)
(順不同・敬称略)

○関係企業団体

- ・ 東海商工会議所連合会 (名古屋商工会議所)
　　企画振興部 地域・都市整備グループ長
- ・一般社団法人 中部経済連合会 社会基盤部長
- ・一般社団法人 愛知県トラック協会 専務理事
- ・一般社団法人 岐阜県トラック協会 専務理事
- ・一般社団法人 三重県トラック協会 専務理事

○公安委員会

- ・愛知県警察本部 交通部 交通指導課長
- ・岐阜県警察本部 交通部 交通指導課長
- ・三重県警察本部 交通部 交通部参事官兼交通指導課長

○道路管理者及び関係行政機関

- ・国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路情報管理官 (座長)
- ・国土交通省 中部地方整備局 道路部 交通対策課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 首席自動車監査官
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車技術安全部 技術課長
- ・愛知県 建設部 道路維持課長
- ・岐阜県 県土整備部 道路維持課長
- ・三重県 県土整備部 参事兼道路管理課長
- ・名古屋市 緑政土木局 路政部 道路管理課長
- ・中日本高速道路株式会社 名古屋支社 保全・サービス事業部
　　企画統括チーム チームリーダー
- ・名古屋高速道路公社 管理部 交通課長

・大型車両の通行適正化を含む
道路の老朽化対策の取組経緯

- 笹子トンネル天井板落下事故[H24.12.2]

- トンネル内の道路附属物等の緊急点検実施[H24.12.7] :ジェットファン、照明等

- 道路ストックの集中点検実施[H25.2～] :第三者被害防止の観点から安全性を確認

- 道路法の改正[H25.6] :点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

- 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31] :5年に1回、近接目視による点検

- 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言[H26.4.14]

・重量超過の大型車両を通行させるものに取締り・指導強化(報告徴収・立入検査の実施)
・特車許可審査基準の見直しや審査の迅速化等を図り、適正に通行しやすい環境を整備

- 道路メンテナンス会議 設立[H26.4～]

- 定期点検要領 通知 [H26.6.25]

- 定期点検に関する省令・告示施行
[H26.7.1]

- 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[H26.5.9]

・基準の2倍以上重量超過など悪質な違反者は即告発

- 大型車両に関する改正道路法等の施行 [H26.5.30]

・大型車両の通行許可の迅速化(第47条の3)
・制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化(第72条の2)

(2)適正化方針の状況

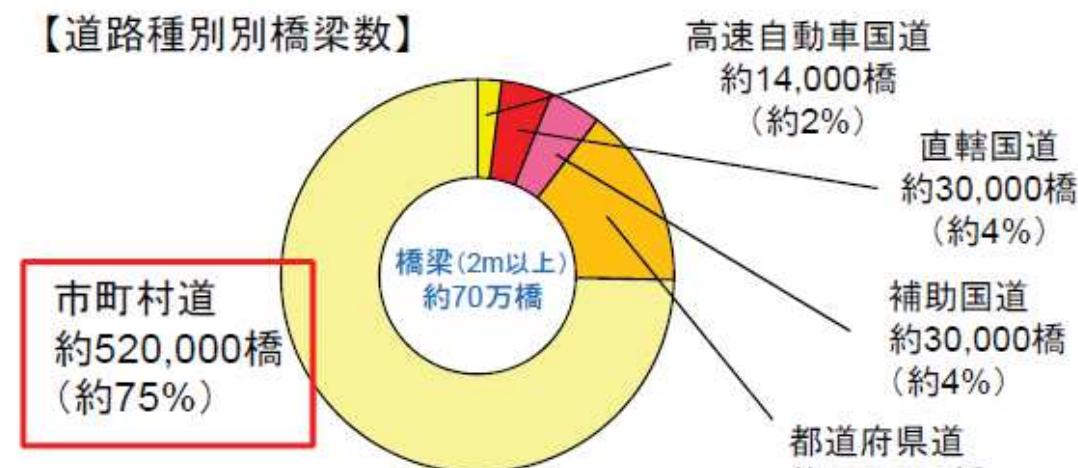
・道路の老朽化の現状・老朽化対策の課題

資料 2-②

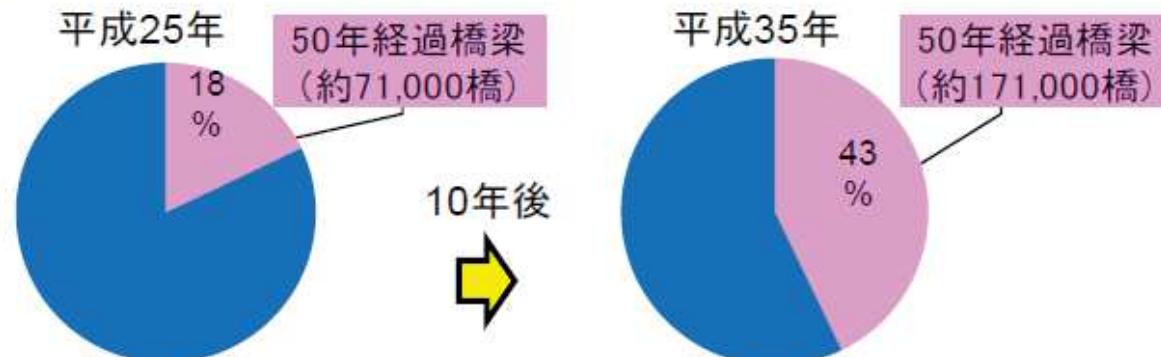
全国約70万橋の橋梁のうち、7割以上となる約50万橋が市町村道にあり、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、10年後には43%と増加

緊急的に整備された箇所や水中部など立地環境の厳しい場所などの一部も構造物で老朽化による変状が顕在化し、地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制が2倍以上に増加

【道路種別別橋梁数】



【50年経過橋梁の割合】

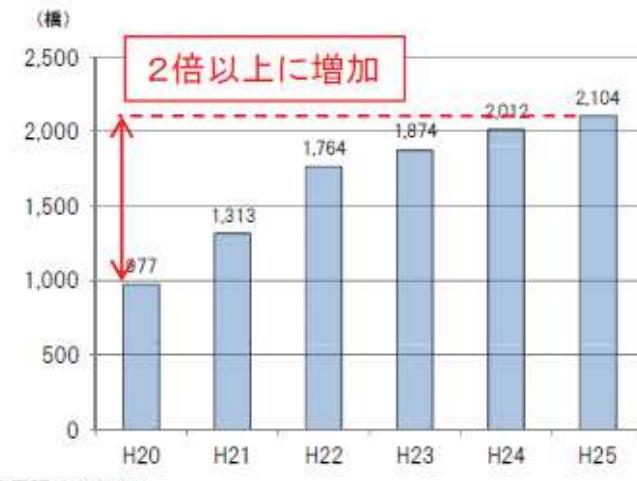


【重大な損傷の事例(橋梁)】



■見晴橋(市道 新山下第8号線)は、37歳で損傷を発見

【地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)】

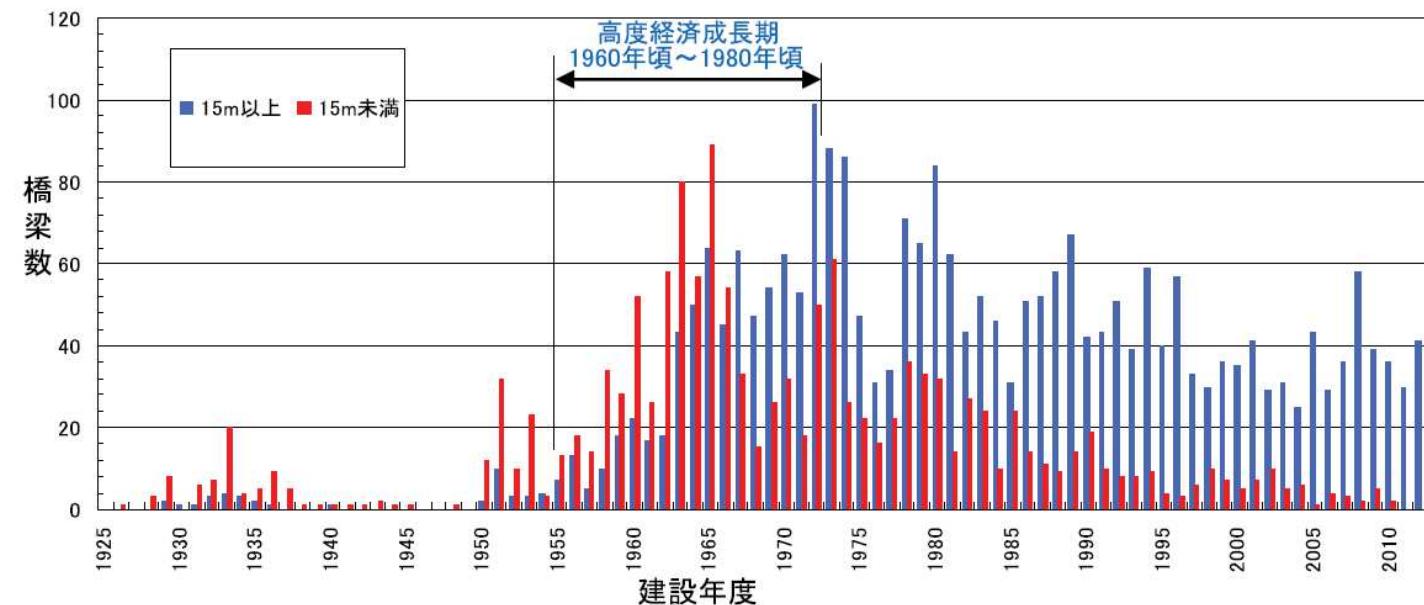


架橋50年以上 いま2割、20年後6割

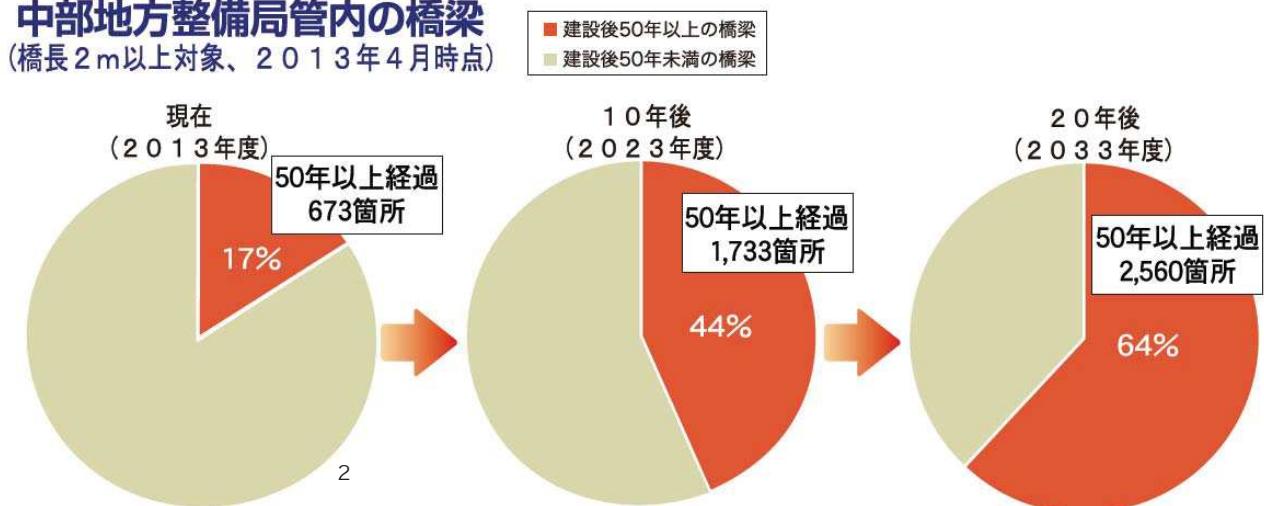
中部地方整備局内で、建設後50年以上を経過した橋は、20年後には64%まで急増



建設年度別の橋梁箇所数の分布



中部地方整備局管内の橋梁
(橋長2m以上対象、2013年4月時点)



約50年前に完成した国道23号 木曽川大橋

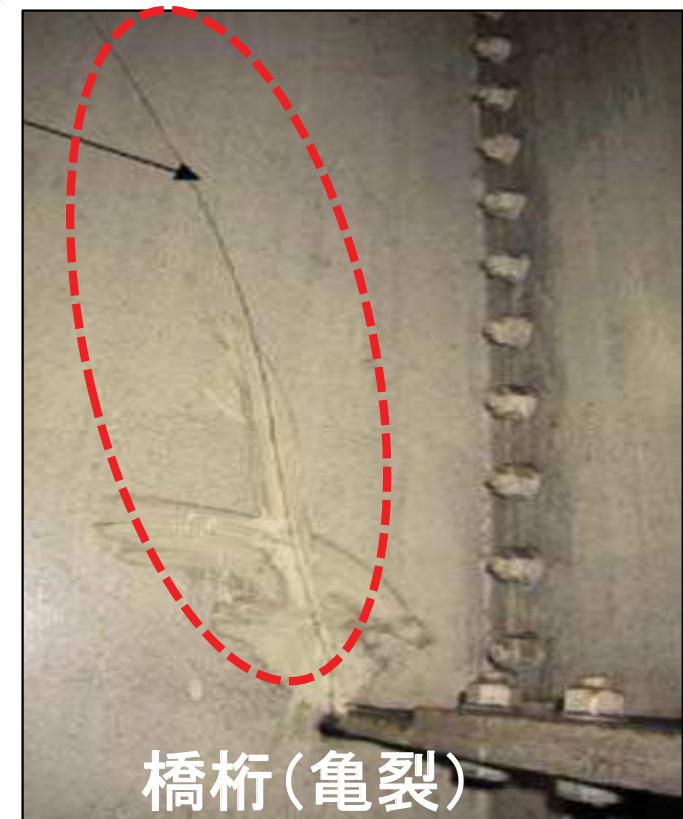
(2)適正化方針の状況

・大型車の道路に与える影響

三重県：国道25号(名阪国道)の事例



ある3日間の記録 重量違反ワースト5
第1位 74.0トン
第2位 68.7トン
第3位 59.5トン
第4位 54.0トン
第5位 52.4トン



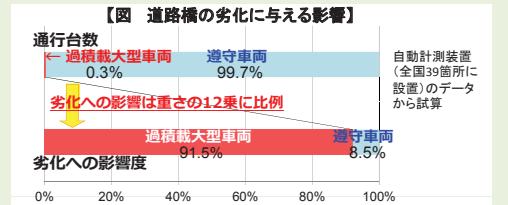
(2) 適正化方針の状況

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

資料2-③

背景

- 0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。※車両総重量20tを超える違反車両
→軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当
- 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。



基本方針

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

(1) バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一

- ・バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 【H26年度中に実施】

※H27年1月16日より意見募集開始

(2) 45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し

- ・45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 【H26年度中に実施】※H27年1月16日より意見募集開始

(3) 許可までの期間の短縮

- ①主要道路情報のデータベース化を促進【継続して実施】

- ②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進【継続して実施】

- ③大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 【H26年度から実施】※H26年10月27日より実施

- ④通行許可に係る審査体制の集約化【H27年度から段階的実施に向けて準備】

(4) 適正に利用する者の許可の簡素化

- ①違反実績のない者に対して許可期間(現行2年)の延長 【H27年度実施に向けて準備】

- ②ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 【H28年度実施に向けて準備】

違反取締りや違反者への指導等の強化

(1) 違法に通行する大型車両の取締りの徹底

- ①自動計測装置の増設【H26年度から実施】

- ②コードンラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等各道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施【継続して実施】

(2) 違反者に対する指導等の強化

- ①国道事務所に呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施(措置命令4回又は是正指導5回で告発)【H25年度から実施】

- ②特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施【H26年度から実施】※H27年2月23日より実施

- ③改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施【H26年度から実施】

(3) 関係機関との連携体制の構築

- ①国土交通省(道路局及び自動車局)、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施【H25年度から実施】

- ②国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示【H26年度から実施】

- ③自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。【H26年度から実施】

本方針を実施することによる効果

・道路構造物の長寿命化

・効率的かつ迅速な物流の実現

・交通の危険の防止

(2) 適正化方針の状況


国土交通省
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

 平成 27 年 1 月 16 日
 道 路 局
 自 動 車 局

**車両の大型化に対応した許可基準の見直し等に関する
意見募集について
～道路の適正な利用者に対して通行許可基準を緩和します～**

道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、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の通行の適正化を図っていくことが重要です。

国等が実施した実験結果によると、軸重 20 トン車が道路橋の劣化に与える影響は、軸重 10 トン車の約 4,000 台に相当します。また、重量を違法に超過した大型車両は、全走行車両のわずか 0.3% でしかありませんが、道路橋の劣化の約 9 割以上を引き起こしています。これらに対応するため、悪質な違反者に対する厳罰化等の措置を講じてきているところです。

一方で、大部分を占める道路の適正な利用者に対しては、物流の効率化や国際競争力の確保の観点から、

- ①国内コンテナ等のセミトレーラの駆動軸重の制限を 10 トンから 11.5 トンに緩和
- ②45 フィートコンテナ等の輸送における車両長の許可基準を見直し、その制限を延長

等の措置を講じることとしており、今般、所要の関係法令等の改正を行うこととしております。

つきましては、広く国民の皆様から、本改正案に対するご意見を別紙の要領で募集します。

<問い合わせ先>

【車両の通行許可の手続、通達案 関係】

道路局 道路交通管理課車両通行対策室 課長補佐 矢野、北潤

代表 : 03-5253-8111 (内線 37436、37432) 直通 : 03-5253-8482 FAX : 03-5253-1617

【道路運送車両の保安基準等関係】

自動車局 技術政策課 課長補佐 池田、係長 川俣

代表 : 03-5253-8111 (内線 42259、42214) 直通 : 03-5253-8590 FAX : 03-5253-1639

【道路法手続省令案 関係】

道路局 路政課 企画専門官 太田

代表 : 03-5253-8111 (内線 37332) 直通 : 03-5253-8480 FAX : 03-5253-1616

※本記者発表資料については、国土交通省ホームページ（アドレス：<http://www.mlit.go.jp>）にも掲載しています。

<意見公募要領>

1. 意見募集対象

車両の大型化に対応した許可基準の見直し等に関する意見募集について
(別紙の事項)

2. 意見送付要領

住所、氏名、職業(会社名又は所属団体名)、電話番号を明記の上、次のいずれかの方法で送付して下さい。

(1) ファクシミリの場合

ファクシミリ番号：03-5253-1617(道路局道路交通管理課)
ファクシミリでのご意見の送付の場合は別添をご参照ください。

(2) 郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
道路局道路交通管理課車両通行対策室 パブリックコメント担当 あて
郵送でのご意見の送付の場合は別添をご参照ください。

(3) 電子メールの場合

電子メールアドレス：道路局道路交通管理課車両通行対策室
(hqt-tokusya-pab@ml.mlit.go.jp)

電子メールでの御意見の送付の場合はテキスト形式として下さい。
※件名には「車両の大型化に対応した許可基準の見直し等について」と
明記して下さい

3. 意見募集期限

平成27年1月16日から平成27年2月14日まで(※必着)

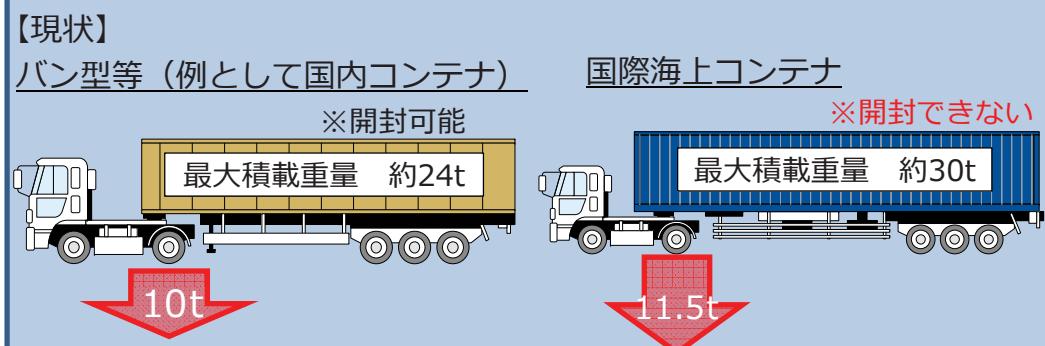
4. 注意事項

頂いた御意見の内容については、住所、電話番号及び電子メールアドレス
を除き公開される可能性があります。(匿名を希望する場合は、意見提出時に
その旨お書き添え願います。)また、電話によるご意見への対応、ご意見に対する個別の対応はいたしかねますので、予めその旨ご了承願います。

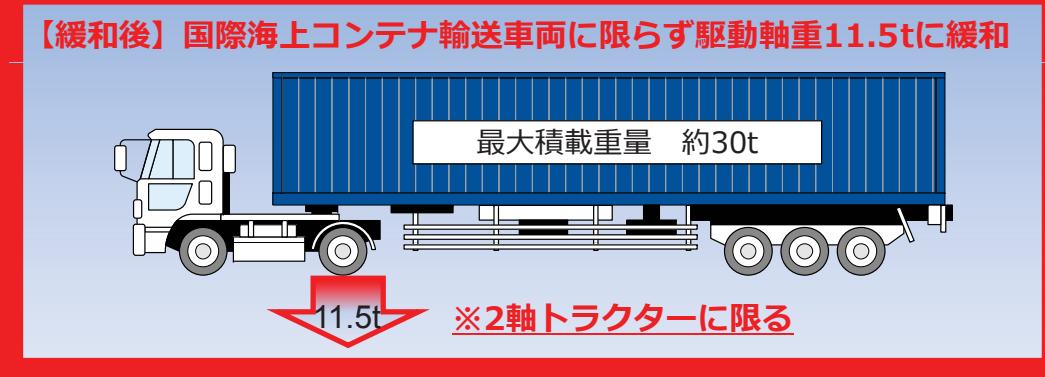
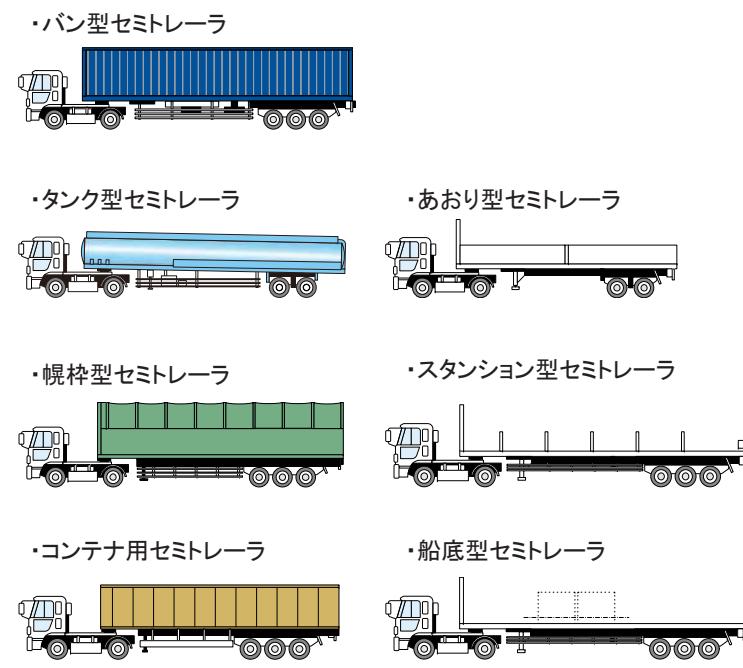
バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一について

- 国際海上コンテナ輸送車両に限り許可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）にも同等の緩和を実施
※但し、エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

■ 駆動軸重の緩和



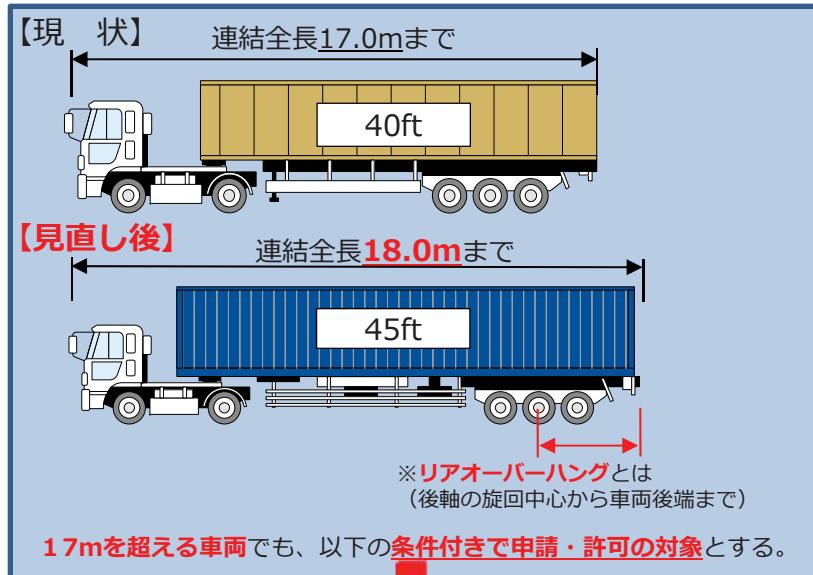
■ 緩和対象車両（特例8車種）



45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直しについて

- 従来の40フィートコンテナより長い45フィートコンテナ (+約1.5m) の需要があり、45フィートコンテナに対応するためには、車両長が17mを超える車両が一部存在
- そのため、45フィートコンテナを積載する車両を始めバン型等のセミトレーラ連結車（特例8車種）の車両長の制限を緩和（17m→18m）※ただし、リアオーバーハングに条件あり
- また、通行許可の審査をする際にも、リアオーバーハングや交差点の交差角を考慮の上、審査条件を緩和

■全長の緩和（海上コンテナ輸送車両の例）



■審査条件の緩和

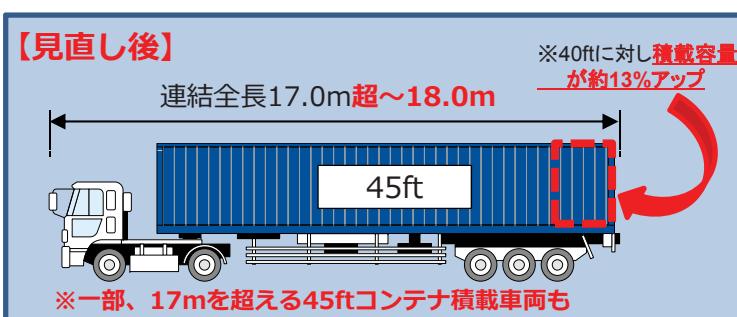
※特殊車両通行許可限度算定要領より

	【車両分類 I -1】	【車両分類 O -1】
現 状		
見直し後	14m<L≤17m	17m<L≤20m

17mを超える車両でも、以下の条件付きで算定要領に定める車両分類Iによる審査結果と同等とする。
→ 申請経路内の交差点の交差角90°以内かつ

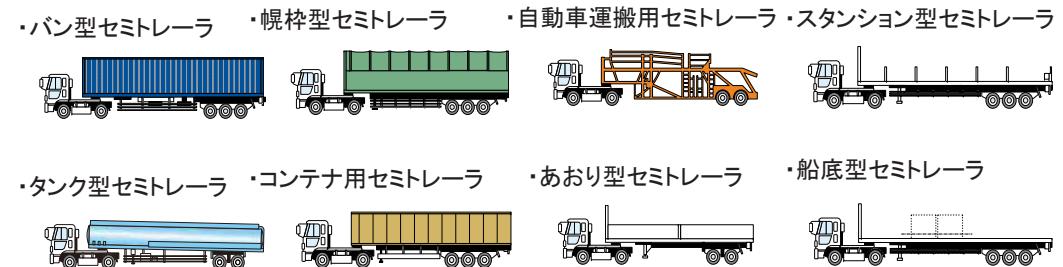
- ①全長17.5mまで リアオーバーハング※ $3.2 \text{ m} \leq L \leq 4.2 \text{ m}$
②全長18.0mまで リアオーバーハング※ $3.8 \text{ m} \leq L \leq 4.2 \text{ m}$

■効果（海上コンテナ輸送車両の例）



■緩和対象車両（特例8車種）

※海コンに限らずバン型等セミトレーラ連結車全体を対象



(2)適正化方針の状況

大型車誘導区間について(概要)

概要

- 道路の老朽化への対応として、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより適正な道路利用を促進するため、道路法等の一部を改正(平成25年6月5日公布、平成26年5月30日施行)。
- 国際海上コンテナ車をはじめとする大型車両に係る「特殊車両の通行許可」について、今後は、あらかじめ指定した「大型車誘導区間」のみを通行する場合、個別の道路管理者への協議が不要となり、国が一元的に審査した上で許可。
(※対象となる車両の範囲については、省令で規定。)

大型車誘導区間の指定

・高速道路(原則全線指定※)	9,660 km
・直轄国道(原則全線指定※)	21,450 km
・地方管理道路(主要港湾・空港・ 鉄道貨物駅を結ぶ道路等を指定) 〔※都心部の区間、バイパス整備後の直轄国道現道の 区間等を除く〕	2,720 km
	合計 33,830 km

…全道路の約3%の指定により、特殊車両の
通行の**約8割**をカバー可能

イメージ



効果

- 国の一元的審査により、許可までの期間を短縮

従来	20日程度	今後	3日程度
----	-------	----	------

(※申請書類に不備がない場合)
- 望ましい経路へ通行を誘導し、道路の保全に寄与

今後について

- 道路ネットワークの整備状況、大型車の通行状況、物流事業者等の意見等を踏まえながら、必要に応じ追加指定を実施し、大型車誘導区間を充実させる。
- その際、道路構造上の支障部分については、その解消を順次図り、より望ましい誘導区間となるよう引き続き努力していく。

(2) 適正化方針の状況

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release



平成 27 年 1 月 23 日
道 路 局

「車両の通行の制限について」等の一部改正について ～重量が基準の 2 倍以上の悪質違反者に対する即時告発の実施～

道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、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重量を違法に超過した大型車両の対策が必要とされています。

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については、軸重 20 トンの車 1 台が 10 トン車の約 4,000 台相当となり、全走行車両のわずか 0.3% の重量を違法に超過した大型車両が、道路橋の劣化の約 9 割以上を引き起こしています。

そのため、これまで違反で重大交通事故を発生させた者や指導にも係わらず違反を繰り返す常習違反者等を対象に告発をしてきましたが、今後は、特に基準の 2 倍以上の重量超過の悪質違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって告発を行うなど、違反者に対する更なる取締り等を強化することとしています。

これらのことから、平成 26 年 1 月 7 日から同年 12 月 7 日までパブリックコメントを実施した上で、所要の通達の規定を別添のとおり改正しましたので、お知らせします。

なお、本改正に先立って行いましたパブリックコメントの結果及び本改正内容につきましては、e-gov のホームページ (<http://www.e-gov.go.jp/index.html>) に公表しています。

<問い合わせ先>

道路局 道路交通管理課 車両通行対策室 課長補佐 矢野

代表 03-5253-8111（内線 37436） 直通 03-5253-8482 FAX 03-5253-1617

※本記者発表資料については、国土交通省ホームページ（アドレス：<http://www.mlit.go.jp>）にも掲載しています。

「車両の通行の制限について」等の一部改正について

改正の概要

1. 「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号道路局長通達）別添2「道路法第47条の4に係る行政処分等の基準について」の内容について、道路法第47条第2項の規定に違反して、車両の総重量の最高限度の2倍の重量（法第47条の2第1項の規定による許可を受けた車両にあっては、許可を受けた車両の総重量から車両の総重量の最高限度を減じた重量に、車両の総重量の最高限度の2倍の重量を加算した重量）以上の特殊車両を通行させた場合には、告発の対象とすることを規定します。
2. 「道路法第47条の4に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」（平成25年1月30日付け国道交発第106号道路交通管理課長通達）の内容について、「車両の総重量の最高限度の2倍」の車両の考え方について規定します。
3. その他所要の改正を行います。

施 行：平成27年2月23日

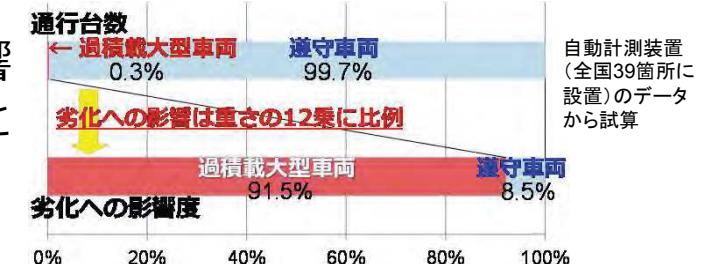
(参考)悪質な重量制限違反者への告発(レッドカード)について

背景

0. 3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。※車両総重量20tを超える違反車両

⇒ 軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当

【図 道路橋の劣化に与える影響】



基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に厳罰化⇒現地取締りで違反を確認した場合は告発(レッドカード)

告発対象者の条件

○車両総重量の一般的制限値（国管理道路は最大27t）を基準とし、下記に該当する場合には、当該総重量違反の事実をもって告発（レッドカード）の対象とします。（基準については、車両制限令第3条並びに^⑨車両の通行の許可の手続き等を定める省令第1条及び第1条の2に掲げる表中のうち該当する総重量による）

◆車両総重量が「基準×2」以上の車両

なお、特車通行許可車両は、「基準×2+(許可総重量-基準)」

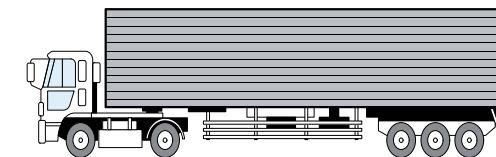
○無許可のセミトレーラ連結車(バン型)でのレッドカード例

$$\text{基準} \times 2 = 54\text{t} \quad 27\text{t} \quad 27\text{t}$$

基準=一般的制限値27t(セミトレーラ連結車(バン型)の例)

※ 車両制限令第3条第2項に定める「特例5車種」以外の車両に係る一般的制限値(基準)は、最大25t

レッドカード条件:「総重量54t以上」



※ なお、車両総重量が基準の2倍に達しない場合にあっても、車両総重量違反が現認された場合には、積載物の軽減措置、通行の中止等を命ずるとともに、是正指導等が行われることがあります。また、常習的に違反が行われていることが確認された場合にあっては、現行通達に基づいて告発の対象になることがあります。

告発による罰則

○道路法102条(無許可)により、100万円以下の罰金等

(2)適正化方針の状況

・特殊車両取締り状況

○中部地方整備局管内 平成25年度実績

県名	取締り結果内訳
愛知	警告書48、 軽減・運行中止7、
三重	警告書12、徐行2、 軽減・運行中止5、
岐阜	警告書31、徐行1、 軽減・運行中止2、
静岡	警告書4、
長野	警告書11、
合計	警告書106、徐行3、 軽減・運行中止14、

6

※軽減とは、違反現場において過積載分を他の車両に積み換えさせることを言う。

※計測台数162台

取締り結果123台 取締り実績76%約8割

○ 現地取締り状況（上：三重県伊賀市内、下：三重県熊野市内）



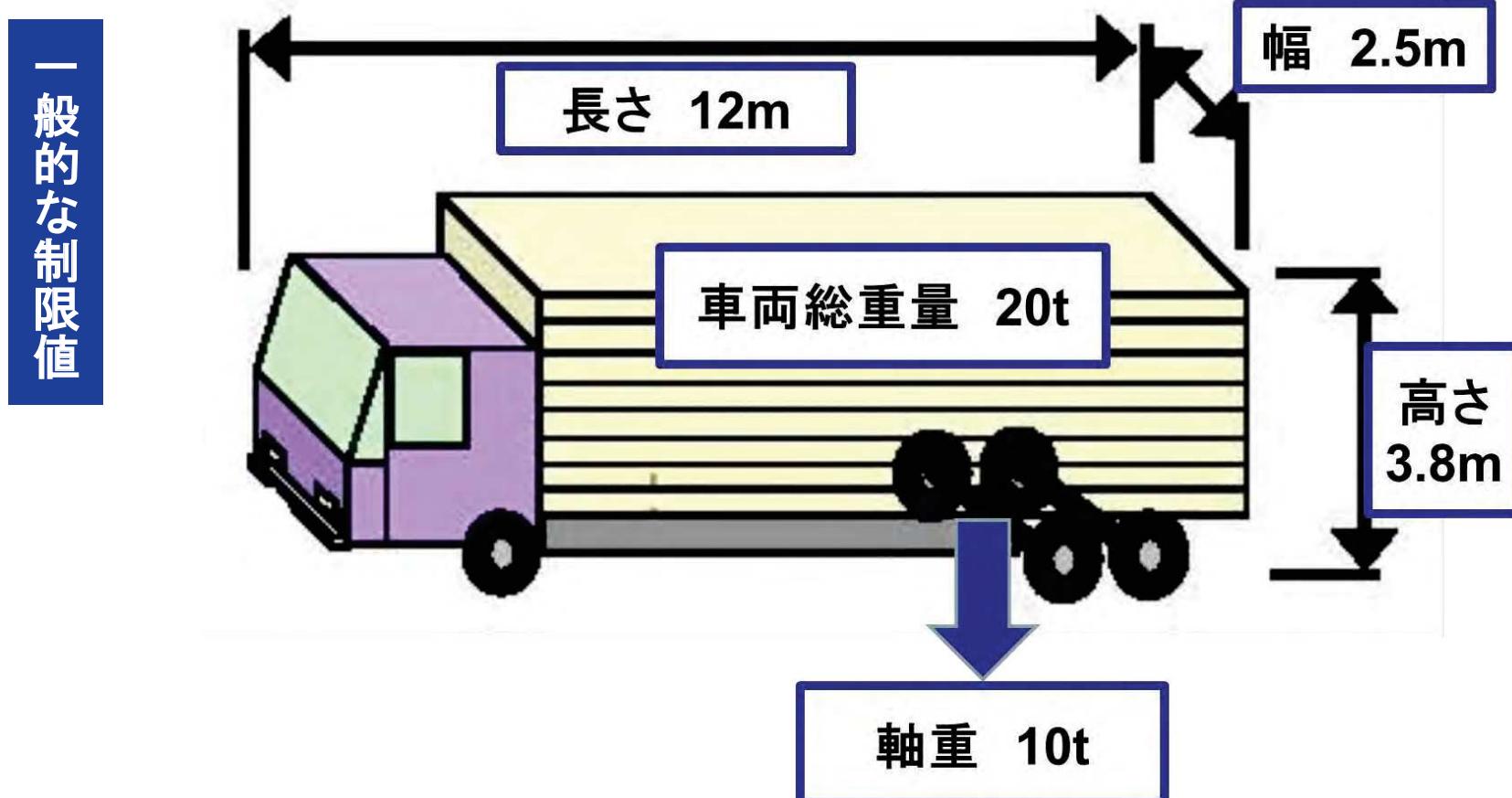
8割も、積載重量違反車が!

(2)適正化方針の状況

・大型車の道路に与える影響

一般的な制限値(大きさ、重さ等)を超える大型車両の通行には、道路管理者の許可が必要。道路の構造物を守り交通の危険を防ぐため、

- ・制限を超える通行がやむをえない場合で、
- ・橋梁などの構造物と通行車両とを照らし合わせた結果、通行が可能な場合に、必要な条件(走行時間帯、誘導車の配置、徐行など)を付して、道路管理者が通行を許可。



軸重 20t : 軸重10tの車両の4000台に相当

(3) 現状の課題と今後の戦略について（案）

大型車両の適正走行を取り巻く課題等を踏まえ、大型車両の適正走行遵守に関する関係者の認知向上・理解促進、国民資産を守るために適正走行や法令遵守が必要かつ重要であるという認識・意識醸成のためには、各対象に適切な広報を官民における関係組織・団体が連携して継続的に実施していくことが必要かつ有効であるとともに、広報効果を検証し改善しながら進めていくなどPDCAを構築することが重要である。

また、連絡協議会の戦略として、各広報対象において有効な広報手段と優先順位等を踏まえ、主な広報媒体を活用した、広報や取締りについて官民が連携した取組を検討するとともに、その効果を検証し、継続的に実施していくこととする。

○課題の整理（案）　※事務局整理（案）、当日ディスカッションで整理

- ・申請許可の迅速化等による制度運用の改善
- ・特車制度の認知度や理解が不十分であり単独組織の取組に限界があり、広報が必要
- ・違反常習者の取締徹底
- ・一方的や一過性な広報では、効果が低いため効果検証が必要

○連絡協議会で実施する今後の取組み（案）

- ・認知～理解への官民連携した広報展開
- ・官民連携した指導取締の実施
- ・PDCAによる継続的な取組み

▼1／27中部連絡協議会設立 ステップ1 ▼ ステップ

▼以降、順次開催 ステップ3

●春の全国交通安全運動 5／11～

中部地域連絡協議会スケジュール