

資料1 平成29年度活動報告

- (1) 街頭 P R 等
- (2) 講習会等
- (3) 広報媒体の活用
- (4) 現地取締りの実施状況
- (5) 公共事業違反ゼロ P T の取り組み
- (6) 活動の効果検証

月	行事
4	
5	
6	
7	
8	・道の駅における街頭広報（1日 伊賀市、三重県警、中部地整 ほか）（10日 静岡県、県道路公社、中部地整 ほか）
9	・ネックスプラザ夏休みフェスティバルでの広報（3日～6日 名古屋高速道路公社）
10	・トラックと交通安全環境フェアにおける広報（1日 愛知県トラック協会・中部地方整備局） ・街頭広報（17日 静岡県トラック協会、ネクスコ中日本、静岡県警）（18日 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、静岡財務事務所）
11	・ネックスプラザ秋フェスティバルでの広報（3日～6日 名古屋高速道路公社） ・車両制限令チラシ配付（ネクスコ中日本）
12	・街頭広報（静岡県トラック協会） ・車両制限令チラシ配付（13日14箇所）（ネクスコ中日本）
1	
2	
3	

街頭広報：28回

講習会等

月	行事
4	・車限令講習会(18日:安城トラック事業協同組合)中日本高速
5	
6	・運行管理者講習会における啓発(通年)中部運輸局 ・講習会(18日:岐阜県トラック協会会員事業者 38名)岐阜県トラック協会・中部地方整備局 ・車限令講習会(15日:富田トラック事業協同組合 22日: 中信トラック事業協同組合)中日本高速
7	・講習会(20日:三重県トラック協会鈴鹿支部 26名)三重県トラック協会 ・車限令講習会(7日:三重県トラック協会 26日:桑名トラック事業協同組合)中日本高速
8	・職員向け講習会(3日:名古屋市職員)名古屋市・中部地方整備局
9	・荷主向け説明会(13日:プレストレストコンクリート建設業協会中部支部13名)中部運輸局・中部地方整備局 ・車限令講習会(21日:愛知県貨物運送協同組合連合会 27日:富田トラック事業協同組合)中日本高速
10	・講習会(27日:富田トラック事業協同組合 22名)三重県トラック協会 ・車限令講習会(東三河キット利用事業協同組合+愛知県トラック協会東三河支部)中日本高速
11	・講習会(9日:愛知県トラック協会 重量鉄鋼部会・海コン部会 101名)愛知県トラック協会・中部地方整備局 ・車限令講習会(6日:飯伊トラック事業協同組合 7日:愛知県貨物輸送協同組合 13日:日本貨物運送協同組合連合会 16日:岐阜流通事業協同組合)(中日本高速) ・道路工事の適正な実施講習会(30日:名古屋建設事業サービス財団)名古屋市・中部地方整備局
12	・講習会(静岡県トラック協会会員事業者)静岡県トラック協会
1	・警察官向け説明(15日:愛知県警察官)愛知県警察・中部地方整備局
2	・講習会(6日:下伊那トラック協会)中部地方整備局
3	・講習会(22日:日本クレーン建設業協会中部支部)中部地方整備局

講習会 22回

運行管理者講習における啓発(通年)

月	行事
4	・HPによる重量違反防止啓発広報(中日本高速道路)
5	・会報誌への啓発記事掲載(名古屋商工会議所) ・会員企業への啓発チラシ送付(三重県トラック協会)
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	・新聞広告出稿(16日:一般紙4紙)中部地方整備局
1	・メールマガジンによる広報(9日:1,000件送付)中部経済連合会
2	・過積載防止連絡会を通じたチラシ送付(2,600部)中部地方整備局
3	・新聞広告出稿(㊦旬:専門紙3紙)中部地方整備局

お知らせ

Information

チェンバースカード保有者限定!! 優待でお得に買物しませんか?

●松坂屋・丸栄で利用できる平成29年度版「お買物優待券」ができました!!

☆優待内容 定価の5%割引
(現金支払、お買物優待券提示、お買物対象金額に条件あり、一部除外品あり)

【お渡し場所】
地下2層および各支部窓口
※チェンバースカードのご提示をお願いします。

●三越の「現金優待カード」を使って、お得にお買物!!

☆優待内容 定価の5%割引

【お渡し場所】
名古屋三越栄店1階 ライオン口案内所免状カウンター、名古屋三越栄店5階7階 得意様サービスセンター
※チェンバースカードを提示し所定の手続きにて「現金優待カード」をお受け取りください。
チェンバースカードとは商工会議所の会員だけが保有することのできるクレジットカードです。
会社の経費決済に利用すれば経理事務が省力化できます。

◆各百貨店でご利用条件などが異なりますので、HPにてご確認ください。
http://www.nagoya-ccl.or.jp/fukuri/card_yutai.html

お問い合わせ先 名古屋商工会議所 中小企業・会員支援部 会員サービスグループ
TEL:052-223-5635

荷主のみならず! 無理なお願いをいませんか?

「積める重さ」と「積んで通行できる重さ」は違います!

基準を超えて車両を通行させようとする場合には、道路管理者から「特殊車両通行許可」を受ける必要があります。

「積める重さ」とは車両が安全に通行するために搭載できる最大の重さ(最大積載量)のことです。

「積んで通行できる重さ」とは道路の構造や、交通の状況等を踏まえて定められた車両制限値となります。

※積載などの構造値によっては最大積載量を超えて通行することができません。

詳しくは、

お問い合わせ先 大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
中部地方整備局 道路部交通対策課(事務局) TEL:052-953-8178

名古屋 Business Hot Press vol.88 平成二十九年六月一日 印刷発行 発行元:名古屋商工会議所
創刊:平成二十二年三月一日 印刷発行 毎月一回(日曜日)発行 創刊:名古屋商工会議所
TEL:052-223-5613

名古屋商工会議所会報誌面

道路の劣化を防ぐため基準を超える車両の走行には許可が必要です

車両に「積める重さ」と道路を「通れる重さ」は違います

道路運送車両法
～車両を守るためのルール～
車両に「積める重さ」を規定

「積める重さ」は、車両が安全に走行するために搭載できる最大の重さです。

乗車定員
最大積載量
車両重量
車両総重量

この限りの重さは厳格に搭載されています。

道路法(車両制限令)
～道路を守るためのルール～
道路を「通れる重さ」を規定

「通れる重さ」は、橋などの道路を守るため重量制限値を定めています。

橋によっては最大積載量まで積んで走ることができません。

25t 車両総重量

この限は、20tを超える重さの車は通行できません。

道路交通法
～交通の安全と円滑を守るためのルール～
道路における危険防止のために過積載を防ぐための決まりがあります。

特殊車両通行許可制度について詳しくは
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>
(上のQRコードからアクセスできます)

中部経済連合会メールマガジン・新聞広告広報文

4

現地取締の実施状況(平成29年度 中部地方整備局による現地取締り結果)

◇ 取締実績

県名	実施数	計測数	取締り内容内訳(台)					軽減措置車両の積荷
			違反台数	警告	徐行	夜間通行	軽減措置	
愛知	13	33	31	25	1	2	3	鉄屑
岐阜	20	58	41	31	4		6	鉄屑、鉄骨、建設機械
三重	27	66	32	26	2		4	鉄屑、コイル
静岡	3	4	3	3				
長野	8	22	21	21				
合計	71	183	128	106	7	2	13	

◇ 軽減措置事例



建設機械先端部を取り外すよう措置命令を発出(減載重量約4トン 所要時間約1時間30分)

公共事業違反ゼロPTの取り組み

◇ PTメンバー

中日本高速道路(株)東京支社、同名古屋支社、名古屋高速道路公社
愛知県、岐阜県、三重県、静岡県
名古屋市、静岡市、浜松市
国土交通省中部地方整備局道路部交通対策課

◇ 開催状況

開催日	検討事項
平成29年12月12日	・ 契約書面への大型車適正通行関係事項記載推進 ・ 公共事業関係者へのアンケート実施
平成30年3月1日	・ 契約書面への大型車適正通行関係事項記載状況確認 ・ 公共事業関係者へのアンケート実施結果報告 ・ アンケート結果に基づく取り組みの検討

(5) 公共事業違反ゼロPT開催結果(契約書面への大型車適正通行に関する記載状況)

機関名	取り組み前		取り組み後
	許可取得義務	通行状況確認	通行状況確認
中日本高速道路(株) 東京支社	有	打合せ簿に記載し確認	通行状況確認を仕様書に記載するよう調整中
中日本高速道路(株) 名古屋支社		打合せ簿に記載し確認	通行状況確認を仕様書に記載するよう調整中
名古屋高速道路公社		無	通行状況確認義務記載について発注担当課と打合せ中 今後特記仕様記載を検討
愛知県		無	通行状況確認義務記載について次年度から実施予定 (4月から実施の方向)
岐阜県		無	通行状況確認義務を平成30年1月から実施 (市町・業界団体へ周知済み)
三重県		有	既存取り組みを継続実施
静岡県		無	共通仕様書に資材ごとの運搬計画記載を規定予定 (次回共通仕様書改正において実施)
名古屋市		無	通行状況確認義務記載を調整中
静岡市		無	共通仕様書に資材ごとの運搬計画記載を規定
浜松市		無	通行状況確認義務記載を調整中
中部地方整備局		有	既存取り組みを継続実施

(5) 公共事業違反ゼロPT開催結果（アンケートの実施）

- 1月上旬より、公共工事の受注者および発注者別の大型車両通行適正化に係るアンケートを実施。

発注者

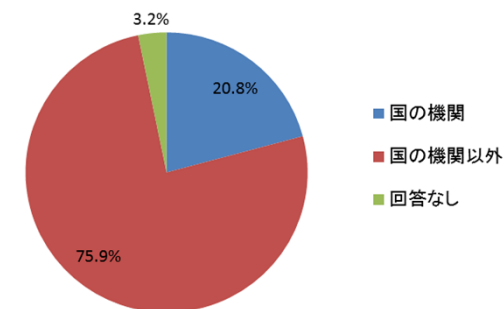
国・県・政令市への工事関係者

…【回答数】216

質問内容

- 公共工事における特殊車両通行の運用に係る仕様書等への記載状況について
- 公共工事における特殊車両の運用に係る積算項目について
- 公共工事における特殊車両の運行に係る確認・検査等の実施状況について

回答者の内約1/5は国の機関



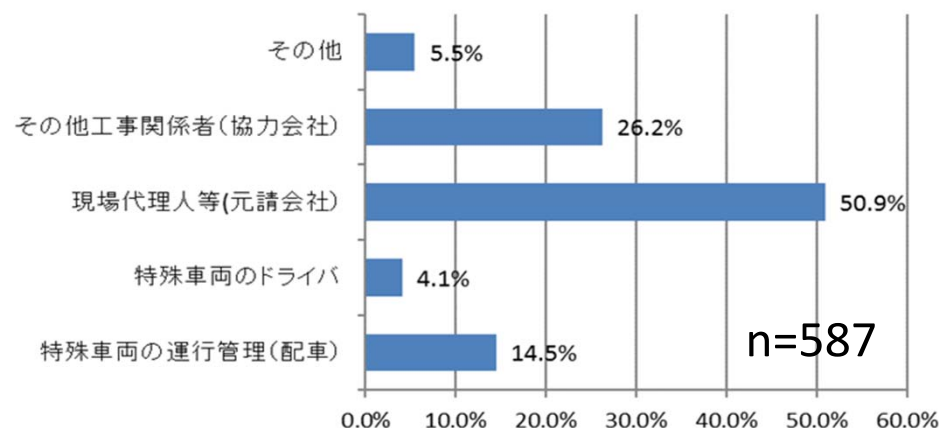
受注者

上記発注者から工事の受注者に配布、受注者の協力会社も対象

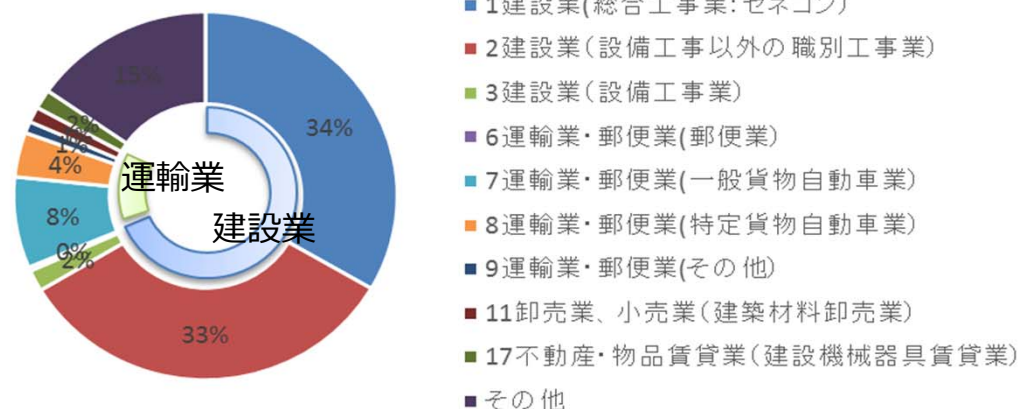
…【回答数】587

質問内容

- 特殊車両通行許可申請に係る法令等や罰則に係る認識状況について
- 違反が発生する要因（重量・通行条件）について



回答者の約半数は元請会社
(複数回答有)



回答者の約7割は建設業

(1)アンケート結果(発注者)

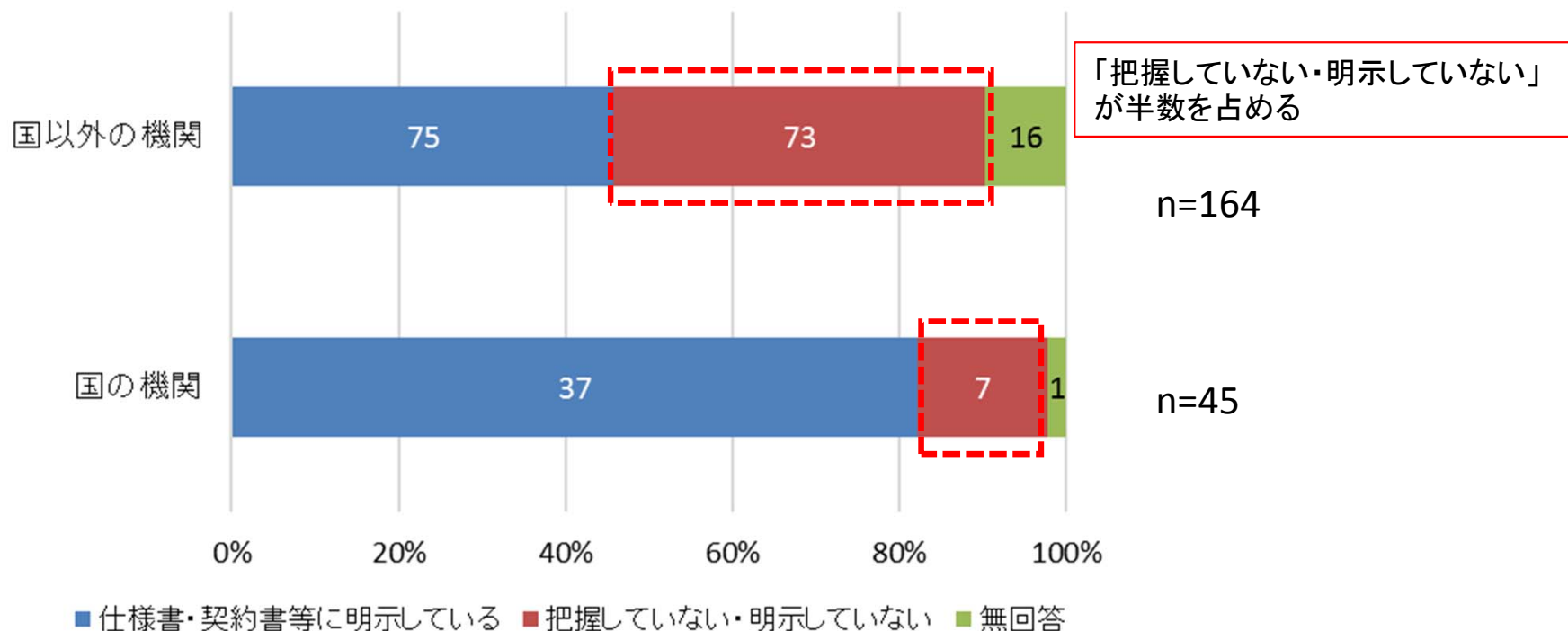
調査目的

各発注機関における発注時の書類への記載状況および担当者の当該事項への認識状況を把握すること

Q:回答者所属における工事に係る契約書類等に特殊車両通行許可証取得に係る事項を明示していますか（複数回答可）

結果 (発注者全体)

仕様書に、「特殊車両通行許可に係る事項を明示していない」もしくは「把握していない」との回答が回答者の半数以上



課題



- ❑ **全機関の仕様書に記載されているにもかかわらず、明示されていることを把握していないもしくは、明示がないと認識している担当者が存在し、国以外の機関では半数を占めている。**
- **すべての発注者が仕様書への明示を認識し、特殊車両通行許可制度に関する知識を身につける必要がある。**

(1) アンケート結果(発注者)

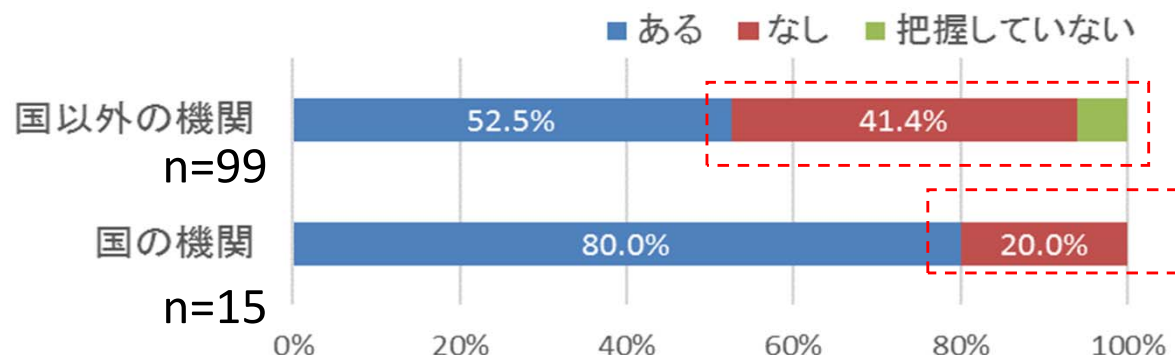
調査目的

発注担当における特殊車両の運行に係る積算の実施状況を把握すること

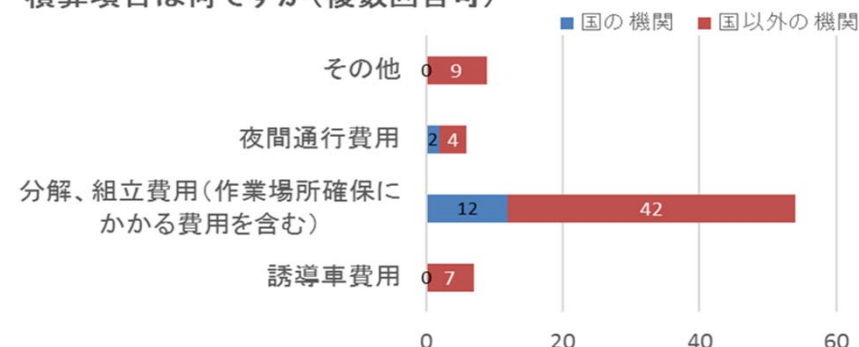
Q:回答者所属では工事発注前の積算段階で建設機械の分割輸送に係る車両台数や夜間走行、誘導車の費用を積算したことがありますか

結果 (工事発注担当)

- 国の機関で約2割、国の機関以外で約4割が工事発注における積算時に分割輸送の積算をしたことがない
- 分解組立費用は積算している回答者が多いが、夜間走行・誘導車については少ない



「ある」と回答された方にお聞きます。
積算項目は何ですか(複数回答可)



課題

- 分割輸送の積算をしたことがない担当者が一定数存在している
- 許可条件遵守にかかる費用の積算をしたことがない担当者が多く存在している
- 許可条件は契約後に特殊車両通行許可を受けた後でなくては判明しない
- 工事で使用する建設機械に応じて**何が必要かその費用が確実に積算されているかを確認**する必要がある



(1) アンケート結果(発注者)

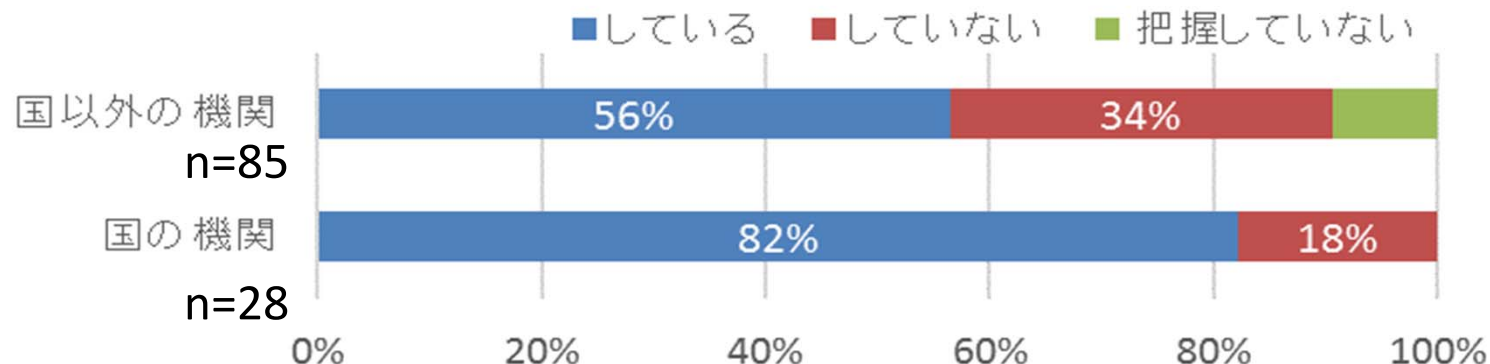
調査目的

工事担当者の特殊車両の通行許可申請手続き等の必要性や重要性の認識状況を把握するとともに、施工計画への記載の指示の実施状況を把握すること

Q:工事発注後の受注業者からの施工計画において、特殊車両の通行許可申請に係る手続きやその審査期間、建設機械の運搬計画等を記載するように指示していますか

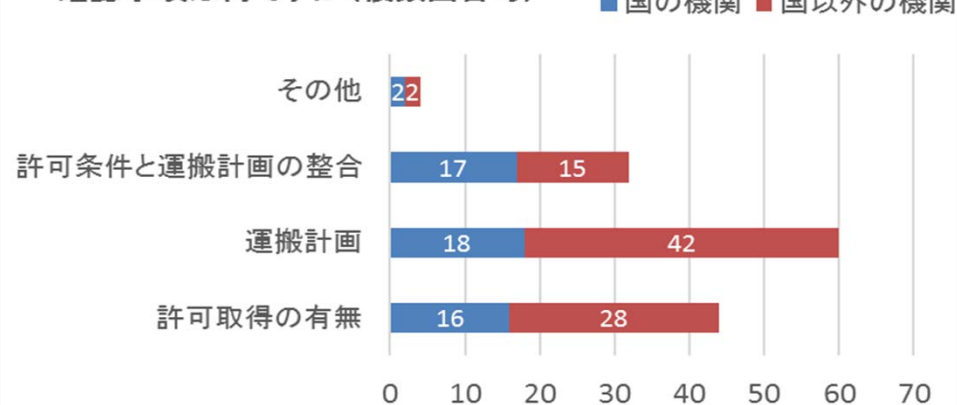
結果 (工事監督担当)

施工計画への通行許可申請に係る記載指示をしていない理由は、契約上求めていないといった点や指示すべき事項が分からないといった回答があった



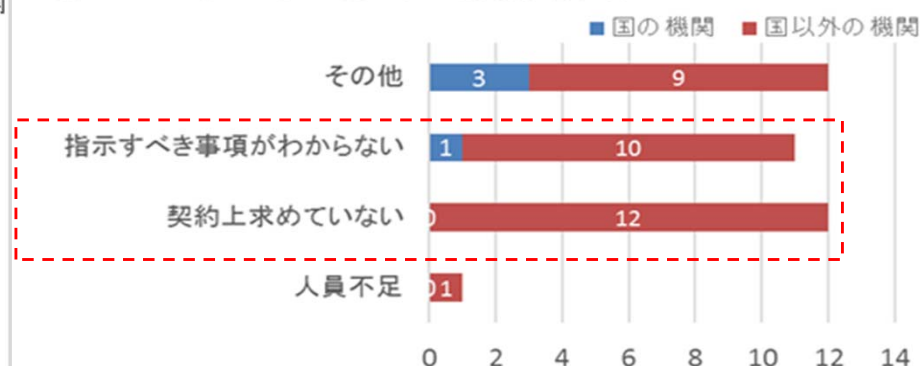
「している」と回答された方にお聞きします。

確認事項は何ですか(複数回答可)



「していない」と回答された方にお聞きします。

指示していない理由は何ですか(複数回答可)

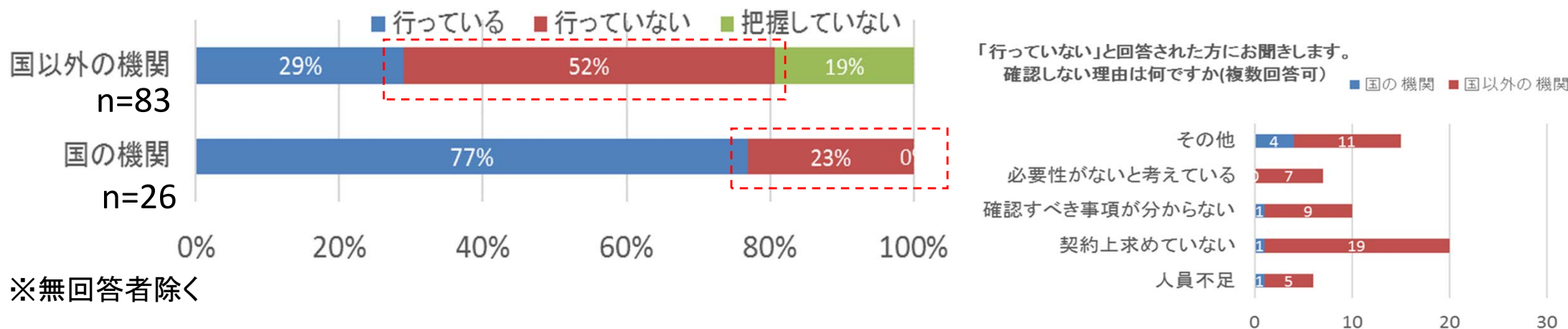


(1)アンケート結果(発注者)

調査目的 工事担当者の特殊車両の通行許可申請手続き等の必要性や重要性の認識状況を把握するとともに、施工期間中の確認の実施状況を把握すること

Q:施工期間中に施工業者に対して特殊車両が適切に運行されているか確認を行っていますか

- 結果**
(工事監督担当)
- 国の機関で約2割、国の機関以外で約半数が施工期間中の特車の適正運用の確認を行っていない
 - 確認していない理由は、「契約上求めているない」や「確認すべき事項が分からない」といった回答であった



⇒「行っている」回答者の確認事項は許可証の有無や許可条件、運搬経路等の確認を行っており、確認方法は書面や口頭の回答者もあるが、写真やタコグラフの写し等を求めている回答者も複数確認された。

- 課題**
- 必要性がないと考えていたり、契約上求めているないことを理由に工事における大型車の適正通行の確認を受注者に求めている
 - 仕様書に記載されていることや適正通行の必要性を認識する必要がある
 - 指示すべき事項が分からない職員が一定数存在している
 - 工事現場におけるチェックポイントを容易に確認できる仕組みが必要である



(1)アンケート結果(発注者)

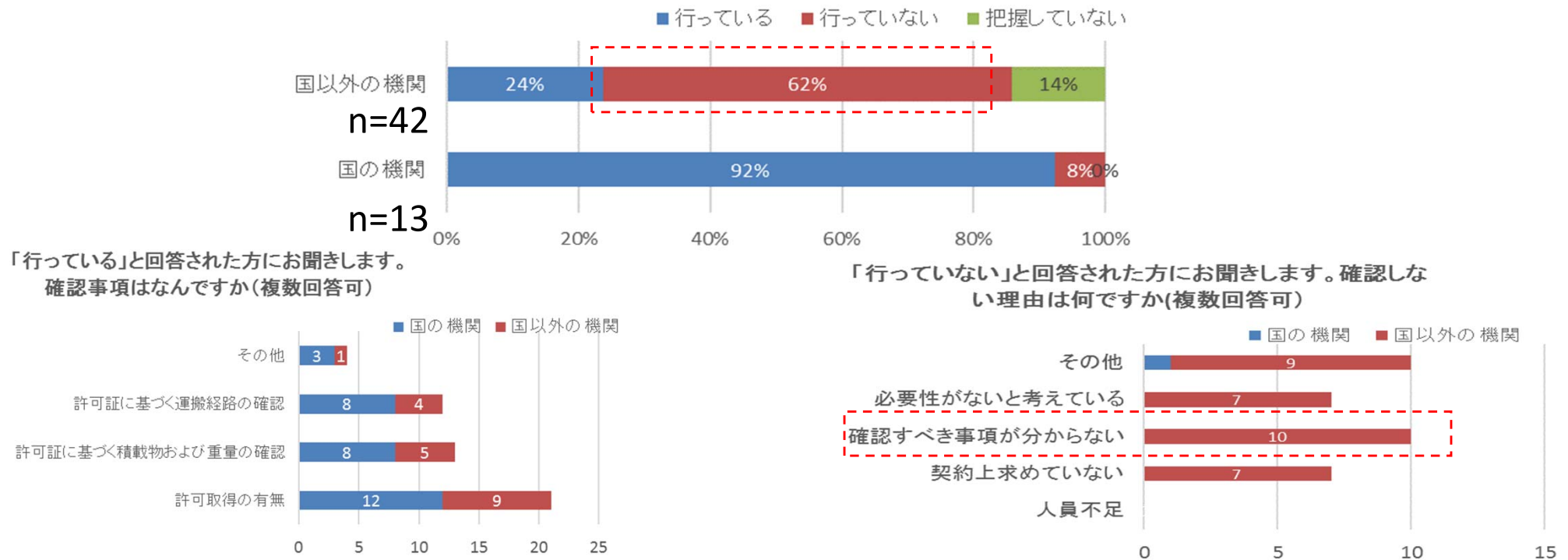
調査目的

検査担当者の特殊車両の通行許可申請手続き等の必要性や重要性の認識状況を把握すること

Q:検査時に検査員から施工業者に特殊車両が適切に通行されているか確認を行っていますか

結果 (工事検査担当)

- 国では1割未満、国以外では約6割が特車の適正運用の確認を検査時に行っていない
- 確認内容は許可取得の有無の実施が一番多い
- 確認を行っていない理由は確認すべき事項が分からないといった内容が多い



課題 □ 必要性がないと考えていたり、契約上求めていないことを理由に工事における大型車の適正通行の確認を受注者に求めていない

➤ **仕様書に記載されていることや適正通行の必要性を認識**する必要がある

□ 確認すべき事項が分からない職員が一定数存在している

➤ **検査時のチェックポイントを容易に確認**できる仕組みが必要である



(2)アンケート結果(受注者)

調査目的

受注者の特殊車両通行許可制度に関する認識状況を把握すること

Q:道路法に基づく通行許可申請についての問

結果(受注者)

- 特殊車両の通行許可に係る法令の認知度は9割程度

道路法に基づく通行許可申請について

■ 知っている

■ 聞いたことはあるが内容は知らない

■ 知らない

■ 回答なし

通行が許可された場合でも、通行条件(誘導車の設置や夜間走行等)が付される場合があることを知っていますか

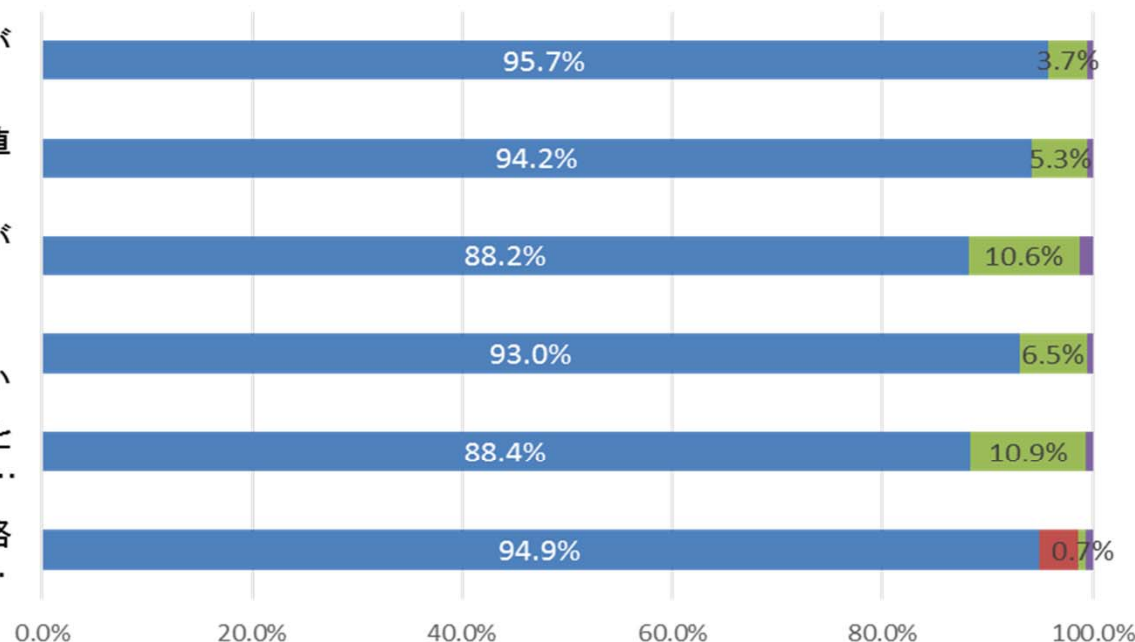
運ぶことができる重さ(道路を走行可能な重さ)が走行する道路の上限値を超える場合に分割(もしくは減價)して輸送しなければならにことを…

運ぶことができる重さ(道路を走行可能な重さ)は道路によって上限値が異なるのを知っていますか

通行許可申請の手続きに時間がかかることを知っていますか

車検証上の車両総重量(車両に積むことができる重さ)に係る制限値と運ぶことができる重さ(道路を走行可能な重さ)の制限値は異なること…

法令で定められた重さ・大きさを超える車両は通行許可を得てから道路を走行しなければならないことを知っていますか(特殊車両通行許可…



n=587

課題



□ 通行許可申請について知らない方が一定数存在している。

(2)アンケート結果(受注者)

調査目的

受注者の大型車の通行と道路の劣化に関する認識状況を把握すること

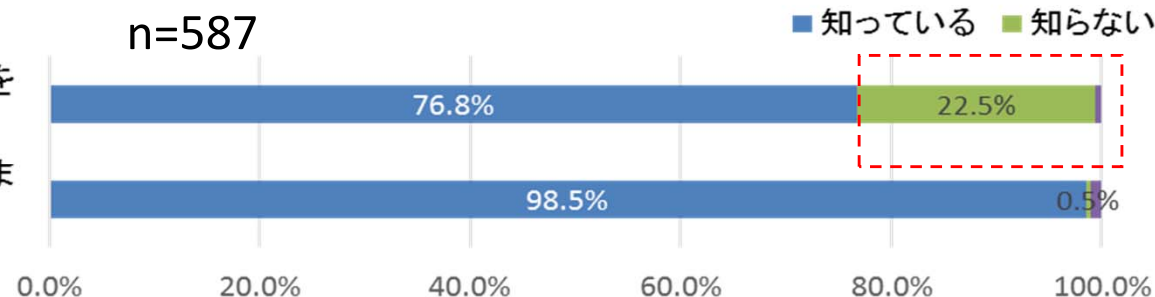
Q:道路の劣化についての問

結果(受注者)

- 道路への劣化に影響を与えるのは軸重であることを知らない回答者が2割程度

道路の劣化について

道路の劣化に直接影響のあるのは、総重量より軸重ということを知っていましたか。
車両の重量超過が道路の劣化に影響をあたえることを知っていますか。



調査目的

受注者の特殊車両通行許可制度(罰則)に関する認識状況を把握すること

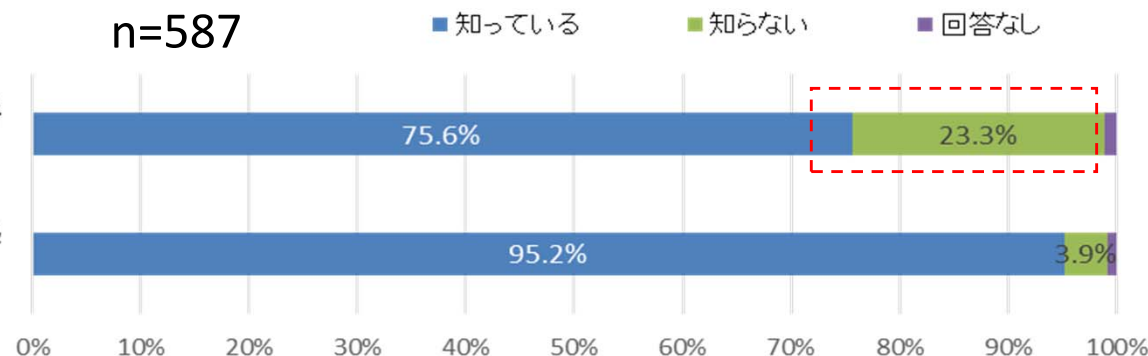
Q:違反に関する罰則についての問

結果(受注者)

- 荷主も社名公表の対象となる場合があることについて知らない回答者が2割以上

違反に関する罰則について

運送事業者が違反(無許可走行・許可条件違反等)をすると違反内容と併せて荷主の会社名が公表される場合があることを知っていますか
→元請の立場の回答者に「知らない」方が多かった。
違反(無許可走行・許可条件違反)した運送事業者(運転手含む)は行政処分、刑事処罰の対象となることを知っていますか。



課題



- 重量の重い車両が道路の劣化させる要因について、理解されていない可能性がある。
- 荷主にも違反によるリスクがあることについて元請会社の認識が低いため、元請が協力会社に対して主体的な管理・指導を行っていない可能性がある。

(2)アンケート結果(受注者)

調査目的

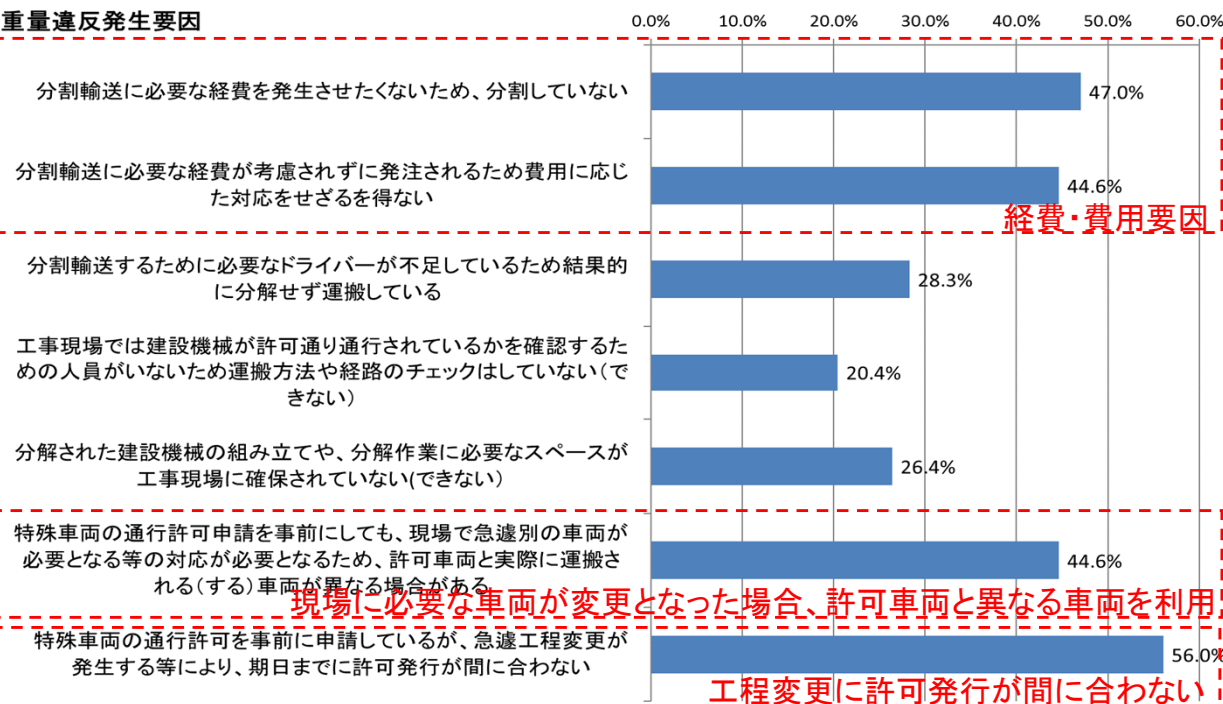
重量違反の発生の背景を把握すること

Q:重量違反が発生する要因として想定される内容を選択してください(複数回答)

結果 (受注者)

- 半数以上が、工程変更等により許可申請が間に合わない場合を違反要因と回答
- 経費・費用が要因との回答が4割超
- 現場で必要となる車両が変更となる場合に無許可車両が運搬される(する)等の回答が4割超

①重量違反発生要因



【左記以外の回答者の回答が2割未満の選択肢は以下】

- 分解された建設機械を運搬するために必要な運搬車両が足りない
- 分解された建設機械を組み立てるために必要な機械が用意されていない(できない)
- 分解された建設機械を組み立てるための作業時間が確保されていない(できない)
- 違反は把握しているが、運行管理者(経営者)が通行許可を取得していない
- 許可経路を運行管理者(経営者)から聞かされていない
- 荷主(施工業者等)が分割輸送を嫌がるため自発的に分解せずに運んでいる
- 荷主(施工業者等)との付き合い上、納期や納品場所の要望に応えるため無許可や申請していない経路で建設機械を調達せざるを得ない
- 特殊車両の露工許可申請は建設機械魚油者にまかせているため違反状況は把握できていない

n=587

国の積算では、運搬等にかかる費用が率計上となっていて、何が計上されているかわかりにくい

課題

- 発注者や元請会社からの発注額が特殊車両の適正運行を行うための費用に見合っていない可能性がある。
- 発注者や元請会社が工程変更により特殊車両の許可が間に合わないことを認識していない(かつ協力会社が申し出していない)可能性がある。
- 法令遵守のために許可発行待ちにより待機時間が長くなると経費がかかるため、違反が起きる構造になっている可能性がある。

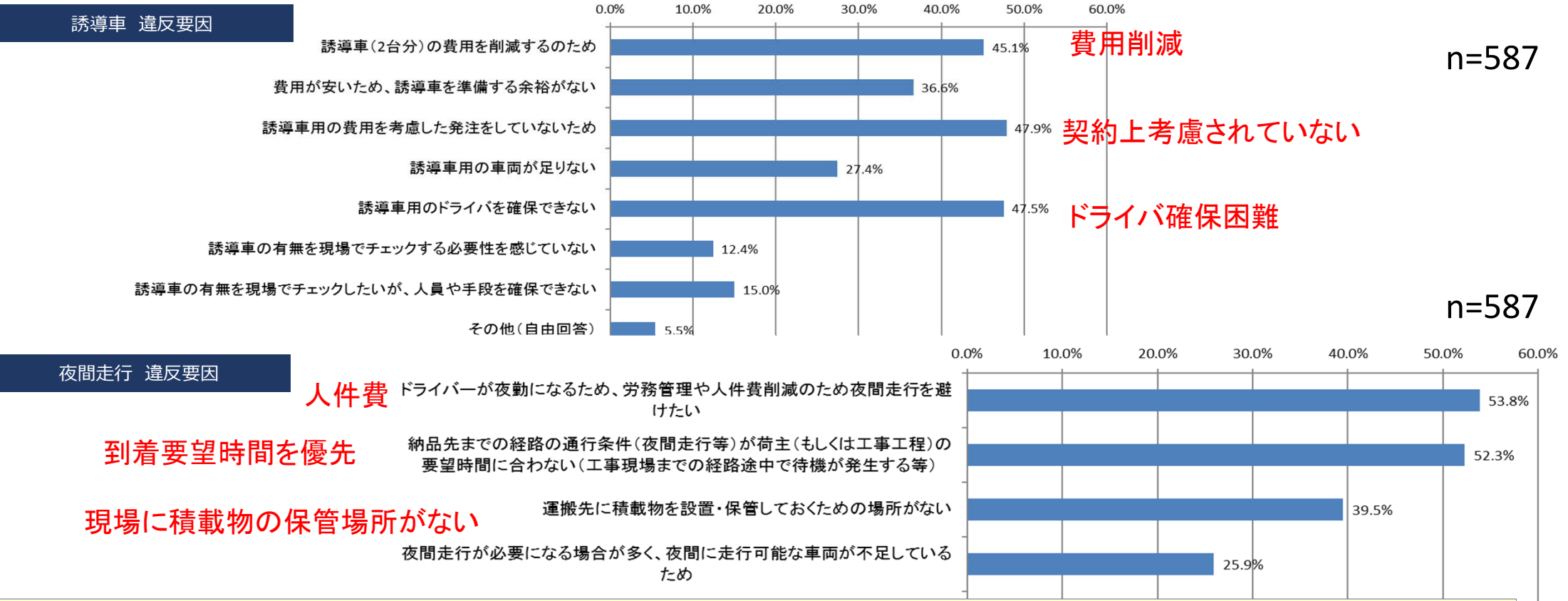


(2)アンケート結果(受注者)

調査目的 通行条件（誘導車・夜間走行）違反の発生の背景を把握すること

Q:通行条件違反が発生する要因として想定される内容を選択してください（複数回答）

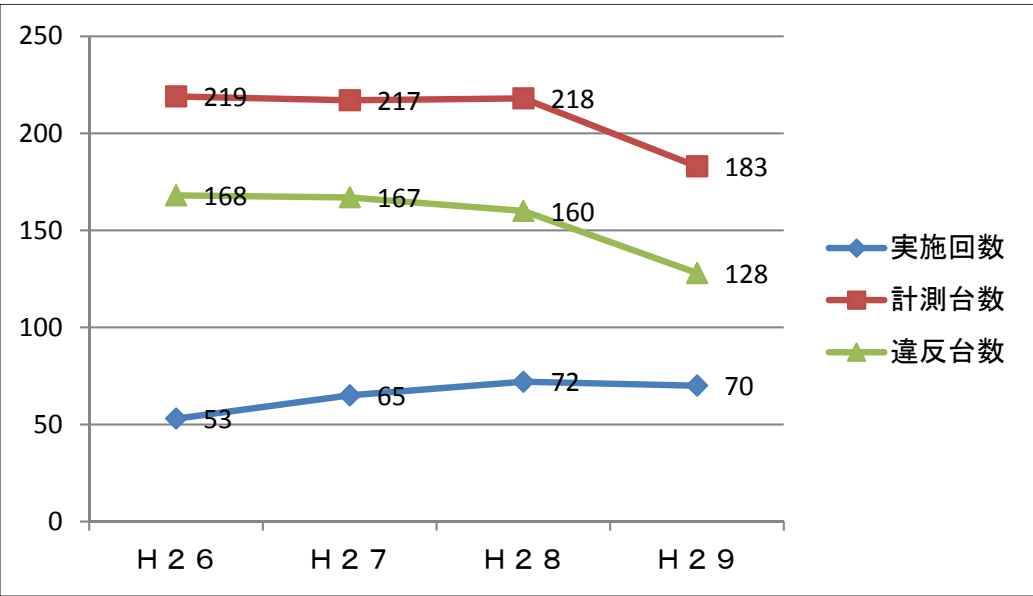
- 結果 (受注者)
- 誘導車に係る違反は、費用削減やドライバの確保が困難とされたものが4割を超えた。
 - 夜間走行に係る違反は、夜勤による人件費削減や、工事における荷主の要望時間を優先する場合は半数超で、積載物の保管場所がないという回答も約4割であった。



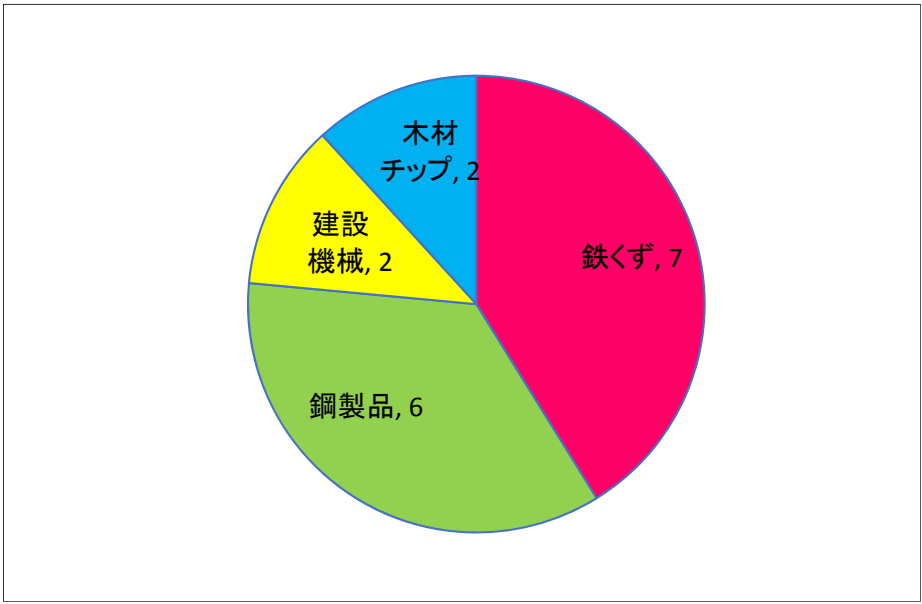
- 課題
- 必要なヤードが現場に確保されていない可能性がある。
 - 夜間走行の場合、夜間の人件費や、機器費用が必要となるため利益が得にくい構造になっている可能性がある。
 - 建設機械の夜間走行が法令に基づく対応であることが住民に説明されていない可能性がある。



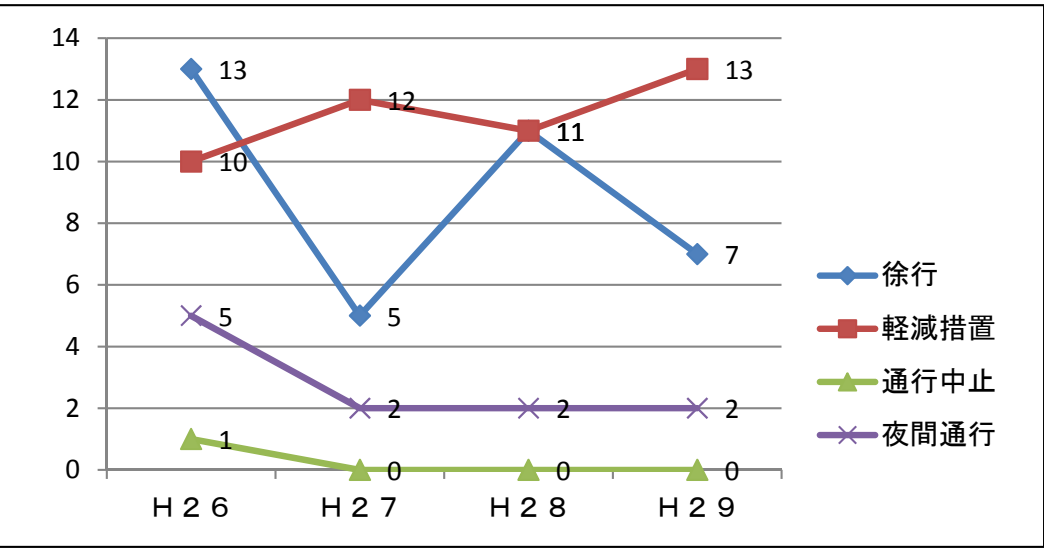
○ 現地取締り回数と違反台数等の推移



○ 措置命令車両の積荷



○ 措置命令件数の推移



・計測台数(引き込み台数)並びに計測台数に占める違反車両の割合が減少

・措置命令対象車両に顕著な増減は見られない

・鉄鋼関係の違反が大半。建設機械による違反も未だ発生

資料2 平成30年度活動方針(案)

(1) 広報計画

- ・各委員の取り組み計画
- ・街頭PR、講習会の継続推進
- ・広報媒体の活用

(2) 現地取締りの推進

(3) 適正通行遵守に向けた取り組み

- ・公共事業違反ゼロPTにおける取り組み
- ・好事例の共有による適正通行の促進

(1) 広報計画（各委員の取り組み計画）

	街頭PR	講習会等	広報媒体活用			
3月			・適正重量遵守に係る荷主業界向け 啓発チラシ(別添)の配布(静岡県トラック協会)			
4月	・春の交通安全運動に合わせた県警高速隊との合同啓発活動 (名古屋高速道路公社) ・SA・PAにて車限令違反防止のチラシ配布(春の全国交通安全運動) 中日本高速道路	・特殊車両通行許可申請審査業務研修(愛知県) ・運行管理者講習における広報(中部運輸局) ・TV会議システムを利用した「特殊車両通行許可制度講習会」 (岐阜県トラック協会)	・ホームページへの掲載 及び情報板等への掲出(名古屋高速道路公社) ・チラシの配付(岐阜県) 各土木事務所、各農林事務所経由で、工事受注者へ 建設業協会を通じて各業者へ 各種会議資料として			
5月	・コンテナツイストロック街頭取締り(愛知県トラック協会)					
6月						
7月	・夏の交通安全県民運動に合わせた県警高速隊との合同啓発活動、 ネックスプラザフェスティバル(名古屋高速道路公社) ・SA・PAにて車限令違反防止のチラシ配布(交通安全キャンペーン) (中日本高速道路)					
8月	・道路ふれあい月間に特車に関するリーフレットを特車の通行許可の申請 に来庁した方へ窓口で配布(名古屋市)	・TV会議システムを利用した「特殊車両通行許可制度講習会」 (岐阜県トラック協会)				
9月	・秋の交通安全運動に合わせた県警高速隊との合同啓発活動 (名古屋高速道路公社) ・SA・PAにて車限令違反防止のチラシ配布(秋の全国交通安全運動) 中日本高速道路	・特車講習会(愛知県トラック協会)				
10月	・ネックスプラザフェスティバル(名古屋高速道路公社) ・トラックと交通安全環境フェア(愛知県トラック協会)					
11月	・コンテナツイストロック街頭取締り(愛知県トラック協会)	・トレーラ講習会(愛知県トラック協会)				
12月	・年末の交通安全運動に合わせた県警高速隊との合同啓発活動 (名古屋高速道路公社) ・SA・PAにて車限令違反防止のチラシ配布(交通安全キャンペーン) (中日本高速道路)	・TV会議システムを利用した「特殊車両通行許可制度講習会」 (岐阜県トラック協会)				
1月						
2月						
3月						・電光掲示板による 過積載防止の掲示(静岡市)

街頭PR・講習会の継続推進

◇ 施策浸透率の向上・違反率の減少等、これまでの取り組みに一定の成果が認められている。

⇒ 既存取り組みを継続推進

～平成29年度の取り組み事例～

○ 道の駅における広報



H29. 8. 1 道の駅「いが」

○ 講習会の実施



H29. 6. 19 岐阜県トラック協会

広報ツールの作成・活用

◇ 違反理由の認識は顕著な増減なし

⇒ 大型車の通行適正化は、運送事業者だけの問題ではなく、社会全体で考えなくてはいけないことの広報既存取り組みの継続推進

Webバナー

→ 各委員のHPにバナーを表示し、協議会HPへのアクセスを促す。



- ・ マイクロバナー（国際標準）
88px × 31px: 検索エンジン等で利用されているサイズ



- ・ ローカルバナー
200px × 40px: 日本で独自に普及しているサイズ



- ・ ハーフバナー
234px × 60px: 日本で使用率高い

(1) 広報計画 (広報媒体の活用)

SNS・その他媒体用ツール

道路の劣化を防ぐため 基準を超える車両の走行には許可が必要です

車両に「**積める重さ**」と道路を「**通れる重さ**」は違います

道路運送車両法
～車両を守るためのルール～
車両に「**積める重さ**」を規定
「積める重さ」＝「最大積載量」は、車両が安全に走行するために積載できる限度の重さです。

道路法(車両制限令)
～道路を守るためのルール～
道路を「**通れる重さ**」を規定
「通れる重さ」は橋などの道路を守るため重量制限値を決めています。

橋によっては最大積載量まで積んで走ることができません

この橋は、20tを超える重さの車は通行できません。

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
事務局：国土交通省 中部地方整備局 TEL052-953-8166

道路の劣化を防ぐため 基準を超える車両の走行には許可が必要です

道路法(車両制限令)
～道路を守るためのルール～
道路を「**通れる重さ**」を規定
「通れる重さ」は橋などの道路を守るため重量制限値を決めています。

橋によっては最大積載量まで積んで走ることができません

25t 車両総重量

重量制限 20t

この橋は、20tを超える重さの車は通行できません。

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
事務局：国土交通省 中部地方整備局 TEL052-953-8166

道路の劣化を防ぐため 基準を超える車両の走行には許可が必要です

車両に「**積める重さ**」

道路運送車両法
～車両を守るためのルール～
車両に「**積める重さ**」を規定
「積める重さ」＝「最大積載量」は、車両が安全に走行するために積載できる限度の重さです。

道路を「通れる重さ」

道路法(車両制限令)
～道路を守るためのルール～
道路を「**通れる重さ**」を規定
「通れる重さ」は橋などの道路を守るため重量制限値を決めています。

橋によっては最大積載量まで積んで走ることができません

25t 車両総重量

重量制限 20t

この橋は、20tを超える重さの車は通行できません。

特殊車両通行許可制度について詳しくは
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>
(上のアドレスからアクセスできます)

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
事務局：国土交通省 中部地方整備局 TEL052-953-8166

新聞広告

道路の劣化を防ぐため基準を超える車両の走行には許可が必要です

車両に「**積める重さ**」と道路を「**通れる重さ**」は違います

道路運送車両法
～車両を守るためのルール～
車両に「**積める重さ**」を規定
「積める重さ」＝「最大積載量」は、車両が安全に走行するために積載できる限度の重さです。

道路法(車両制限令)
～道路を守るためのルール～
道路を「**通れる重さ**」を規定
「通れる重さ」は橋などの道路を守るため重量制限値を決めています。

橋によっては最大積載量まで積んで走ることができません

25t 車両総重量

重量制限 20t

この橋は、20tを超える重さの車は通行できません。

道路交通法
～交通の安全と円滑を守るためのルール～
道路における危険を防止するために過積載を防ぐための決まりがあります。

特殊車両通行許可制度について詳しくは
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>
(上のアドレスからアクセスできます)

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
事務局：国土交通省 中部地方整備局 TEL052-953-8166

(1) 広報計画 (広報媒体の活用)

広報資料案 (チラシ)

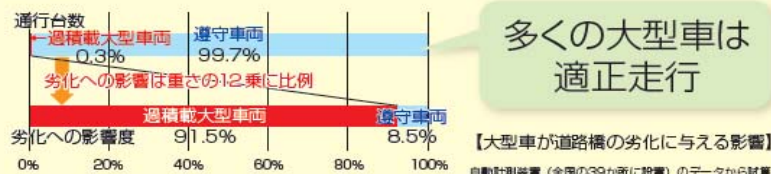
元請・荷主を意識したチラシの作成・活用

元請・荷主を意識したタイトル

荷主の皆さん 無理な依頼をしませんか？

遵守者を考慮

ごく一部の大型車両の
法令違反が道路を傷めています



道路法（車両制限令）

～道路を守るためのルール～

道路を「通れる重さ」を規定

「通れる重さ」は橋などの道路を守るため
重量制限値を決めています。

荷主もリスクがあることを表示

違反をすると運送事業者や運転手のみならず、
荷主も会社名が公表される場合があります。

無理な積載はしない・させない

「ちょっとくらい・・・」が実は
道路に大きなダメージを与えてしまいます

重量車両は通行申請が必要！

大型車両による道路の劣化への影響を防ぐために
基準を超える車両の走行には事前申請が必要です
工事工程や工事内容の変更も想定して早めに手続きをしましょう。
急な工程変更により通行申請が間に合わない場合には発注者に申し出ましょう

道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路
を通行する車両の大きさや重さの最高限度を次のとおり定め
ています。

車幅：2.5m 車長：12m 車高：3.8m
総重量：20t 軸重：10t 輪荷重：5t

隣接軸重：
隣り合う車軸の軸距が1.8メートル未満の場合18t
隣り合う車軸の軸距が1.8メートル以上の場合20t

走行には夜間走行や誘導車の設置といった条件が付される場合があります

分解・組立用 ヤードも必要！ 分割輸送が原則です！

建設機械の運搬は道路法の一般的制限値を超えないようにアーム等を分解する必要があります。
分割が不可能など、やむをえず一般的制限値を超えて運搬する場合は特殊車両通行許可が必要となり
ます。特に建設機械は分割輸送しなければ、軸重の上限値を大幅に超過し、道路に重大なダメージ
を与える可能性があります。加えて、重量超過によりブレーキが効きにくくなるなど重大な交通
事故の要因にもなります。

	ブルドーザー	バックホウ	クローラクレーン	トラッククレーン
特許申請なく 運搬可能 (道路幅員20m未満)	●全機重量：10t未満 3t～9t級 ●車幅：2.5m以下	●全機重量：10t未満 山積み：0.28m以下 平積み：0.21m以下 ●車幅：2.5m以下	●全機重量：10t未満 吊り能力：0.49～9t ●車幅：2.5m以下	
特許申請で 運搬可能 (道路幅員20m未満)	●全機重量：10t～約14t未満 11t～15t級の一部 ●車幅：2.5m以下	●全機重量：10t～14t未満 山積み：0.5m以下 平積み：0.45m以下 ●車幅：2.5m以下	●全機重量：10t～約14t未満 吊り能力：4.9～16t ●車幅：2.5m以下	
特許申請 が必要 【道路幅員20m以上】	●全機重量：14t～20t 車高：1.5m～2.1m 山積み：0.5m～1.1m 平積み：0.45m～0.7m ●車幅：2.5m級	●全機重量：14t以上 山積み：0.5m～1.1m 平積み：0.45m～0.7m ●車幅：2.5m級		●全機重量28t以下 吊り能力：20t～90t
特許申請 が必要 【道路幅員20m以上】	●全機重量：20t以上 車高：2.1m級 山積み：1.9m級 ●車幅：2.5m級	●全機重量：22t以上 山積み：1m～2.1m 平積み：0.7m～1.5m ●車幅：2.5m級	●全機重量：14t以上 ①のローラクレーン 吊り能力：16t以上 ②クローラクレーン (油圧ロープ式・巻揚ロープ式) (クローラクレーン) ●全機重量20t以上	●全機重量28t以上 吊り能力：90t以上 ※運転位置と操作席が別になって いる車両（トラッククレーン） は必ず分解が必要
分解例				

夜間走行や誘導車が
必要となる場合がある
こと

工事の工程や内
容の変更を想定
した申請を行う
必要があること

道路への劣化は総
重量より軸重が影響
を与えること

分解・組立が必要となることを
表示

(2) 現地取締りの推進

① 既存取り組みの継続推進

- ◇ 取締における違反率の低下等により、これまでの取り組みに一定の成果が認められる一方、未だ違反車両は存在している。

➤ 現在実施している現地取締りの継続的推進

② 効果的な取締りによる取締り効果の向上

- ◇ 効果的な取締りにより、取締り効果の向上を図る必要がある

➤ 新年度早期に関係機関と調整を実施し、これまで一部で実施していた、一斉・連携取締りを管内全域で推進

種別	長所	短所
一斉・合同 取締り	・ 高い広報効果(報道されやすい) ・ 高い波及効果	・ 遊撃的な実施が困難 ・ 違反実態に即さない可能性
個別取締り	・ 遊撃的な実施が可能 ・ 違反実態に即した取締りが可能	・ 広報効果が限定(報道されにくい) ・ 波及効果が限定

①工事現場における点検実施

- PTの各機関において特殊車両を使用する工事の抜き打ち調査を実施。

【参考】平成29年度 中部地方整備局における点検結果

□ 概要

中部地方整備局管内道路関係13事務所に対し、特殊車両を使用している工事を対象に各主任監督員一名につき一件以上、特殊車両の通行が適正に行われているかについて確認を実施。

□ 点検方法

書面又は現場確認により、抜き打ちで実施。

特殊車両通行許可書及び施工計画と実際の通行状況が適切かを確認。

□ 点検数

87箇所

□ 確認結果

不適切事例なし

- 今後、中部地方整備局の他部署の工事について対象を拡大することを検討。

③アンケート結果を受けての取り組み(発注者向け)

- ❑ 発注者（＝荷主）であることを意識し、大型車の通行申請には時間がかかるため、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への周知・広報を実施
- ❑ 発注担当・現場監督・検査担当 に対し各業務に応じた特殊車両の通行許可申請にかかる説明を実施

発注担当 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があることを踏まえ、以下を実施。 **(教育資料の作成)**

- 各機関において、重建設機械の分解組立、輸送に関する積算について適正な積算がされているか確認
- 発注担当に対し、特殊車両の運搬に必要な費用やその積算について説明

現場監督 建設機械等の通行許可申請の必要性や、夜間走行や誘導車が必要となることを
踏まえ、以下を実施。 **(教育資料の作成)**

- 現場監督による工程の変更や工事の内容を考慮した通行許可申請の取得を施工計画に反映することを受注者に対する指導の徹底
- 現場監督に対し、建設機械の分解・組立用の場所や、夜間走行のため、現場における積載物置き場等を考慮した工程管理
- 現場監督が周辺住民への工事前の周知・協議の際に、夜間工事がNGという意見があった場合でも、法令上大型車の夜間走行が必要となる場合があることを認識

検査担当 建設機械等の通行許可申請の必要性や、運用状況を確認する必要があることを
踏まえ、以下を実施。 **(教育資料の作成)**

- 検査時に特殊車両通行許可に係る運用状況の確認を徹底

- ⇒ 各機関の建設機械等、特殊車両に関係する経費が適切に積算されているかを確認し、受発注者ともに適正な積算を呼びかける。
- ⇒ 簡単に持ち出せるよう許可書の確認方法や重建設機械の分解方法などを解説したハンドブックを作成し、実施すべき事項を把握しやすいようにする。

③アンケートを受けての取り組み(発注者向け)の具体例

○教育資料の作成

現場に持ち運び確認できるようハンドブックを想定

※下記のチェック項目は、代表的な事例として複数車両を1申請で行う「包括申請」の様式となっています。申請内容により、申請書、条件書、通行経路表等が変わりますので実際の内容は協力会社等と調整して下さい。

様式第二

特殊車両通行 許可 申請書 (新規)

平成26年9月20日

通行開始年月日 平成26年9月25日

通行終了年月日 平成28年9月24日

車種区分 一般セミトレーラ (スタンション型)

車間番号等 車名及び型式

静岡県 1001 線 25台

静岡県 1306 線 31台

不明

事業者 株式会社 〇〇〇〇

代表者名 〇〇〇〇 TEL 〇〇〇〇

担当者名 〇〇〇〇 TEL 〇〇〇〇

事業区分 区域

積載貨物

品名 〇〇〇〇

幅 〇〇〇 cm

高さ 〇〇 m

長さ 〇〇 m

※積載貨物欄に数値が記載された場合は数値に相連が無いが確認して下さい。

※トラクタとトレーラの組み合わせが複数の場合、合成値で記載されていますが最終申請はこれらの数値で審査、許可されています。

←許可書のチェックポイントや確認方法を解説

	総重量	最遠軸距	最小隣接軸距	隣接軸重	長さ
車両諸元	38490 kg	1198 cm	130 cm	15180 kg	1567 cm
	幅	高さ	最小回転半径	最大軸重	最大輪荷重
	250 cm	370 cm	950 cm		

※数値の把握

通行区分	片道	通行経路数	1 経路
更新又は変更経緯			
申請内容	年 月 日	許可番号	車両台数
新規時	-	-	-
前回	-	-	-

※当該申請に付された条件です。
記載された内容をすべて遵守するよう協力会社への
依頼をお願いします。
デジタルタコグラフ等で確認してください。 ※通

国部整(車) 第 号
許可年月日 平成26年9月26日
道路管理者 中部地方整備局長
印

条件書

徐行とは道交法で「車両等が直ちに停止することが
できるような速度」と定義されています。

※通行方法等の確認

1. 通行経路のうち、次の区間の橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路（以下「橋梁等」という。）を通行するときは、徐行及び進行禁止とすること。
〔申請経路全路線 但し、経路に高速自動車国道が含まれる場合には高速自動車国道を除く 〕

2. 屈曲部、交差点、幅員狭小又は上空障害箇所を通行するときは徐行すること。

なお、次の区間の屈曲部、交差点、幅員狭小又は上空障害箇所については、道路中央（道路標識等による車道中央線が設けられていないときはその道路の中心とする）を越えては通行ができません。

識等による車道中央線に設けられているときはその道路中央とする。)を越えなければ通行できない場合があるので、その箇所の通行に当たって他の交通安全を確保するための誘導措置(誘導車又は誘導員による誘導並びに、後述の信号、標識、その他のもの)

(申請経路全路線 但し、経路に高速自動車国道が含まれる場合には高速自動車国道を除く

3. 通行経路のうち、次の区間については左側端から数えて一番目の車両通行帯（登坂車線が設けられている区間にあつては登坂車線）を通行すること。

(申請經路全路線)

4. 通行経路のうち、次の区間については、許可車両の前後に誘導車を配置して通行すること。
〔申請経路全路線 但し、経路に高速自動車国道が含まれる場合には高速自動車国道を除く〕

5. 通行時間は、0時から24時までとする。 ※通行時間帯の確認

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1039-1043.

また、交通混雑が予想される市街地等を通行する場合は、当該区間の交通混雑を避けて通行すること。

6. 通行経路の一部で通行が禁止又は制限されることがあるが、そのような場合には、現地の標識又は道路管理者の指示に従ふこと。

7. その他

〔車両の組合せは、トラクタまたはトレーラの自動車検査証に記載されている組合せに限る〕

	ブルドーザー	バックホウ	クローラークレーン	トラッククレーン
特等申請なく運搬可能 (道路幅員20m未満)	●全機体重量：10t未満 3t～9t級 ●車幅：2.5m以下	●全機体重量：10t未満 山積み：0.23m以下 平積み：0.21m以下 ●車幅：2.5m以下	●全機体重量：10t未満 吊り能力：0.49～8t ●車幅：2.5m以下	●全機体重量：10t未満 吊り能力：0.49～8t ●車幅：2.5m以下
新規吊運で運搬可能 (道路幅員20m未満) (道路幅員20m未満)	●全機体重量：10t～約14t未満 11t～15t級の一部 ●車幅：2.5m以下	●全機体重量：10t～14t未満 山積み：0.5m以下 平積み：0.45m以下 ●車幅：2.5m以下	●全機体重量：10t～約14t未満 吊り能力：4.9～16t ●車幅：2.5m以下	●全機体重量28t以下 吊り能力：20t～80t
分割不要	●全機体重量：14t～20t 新造：15t級の一部～21t級 成材：15t級の一部～19t級 ●車幅：2.5m級	●全機体重量：14t以上 山積み：0.5m～1m [*] 平積み：0.45m [*] ～0.7m [*] ●車幅：2.5m級	—	●全機体重量28t以上 吊り能力：80t以上
特等申請が必要 【道路幅員20m未満】	●全機体重量：20t以上 新造：21t級 成材：19t級 ●車幅：2.5m級	●全機体重量：22.1t以上 山積み：1m [*] ～2.1m [*] 平積み：0.7m [*] ～1.5m [*] ●車幅：2.5m級	●全機体重量：14t以上 ①クローラークレーン 吊り能力：16t以上 ②カムシチェル （ロープス、巻揚ロープ式） 平積み：0.8m以上 （クローラークレーン上） ●全機体重量20t以上	●全機体重量28t以上 吊り能力：80t以上 ※運転席と操作席別になって いる場合（トラッククレーン） は必ず分割が必要
分割例	①ブレードを分割 ②ブレード、キャブ、操縦室を分割 ③ブレード、キャブ、リッパ、後部を分割	①リットを分割 ②ブーム、カウンタウエイトを本体と分割	①カウンタウエイト、本体、ブームを分割 ②カウンタウエイト、本体、ブームを分割 ③カウンタウエイト、本体、ブーム、ジャッキを分割	①カウンタウエイト、本体、ブームを分割 ②カウンタウエイト、本体、ブームを分割 ③カウンタウエイト、本体、ブーム、ジャッキを分割

↑ 重建設機械の分解方法や使用クレーン、
輸送時に必要となる車両などの例を記載
※これらにかかる費用が計上されており、適正
に実施する必要があることも周知。



↑特車通行許可が必要となる建設機械の紹介

③アンケート結果を受けての取り組み案(受注者向け)

特に元請・荷主を意識した啓発活動の実施

大型車の通行申請にかかる工程管理や運送事業者等への運搬業務の発注時に元請側の認識率の向上や、対応が必要となることを踏まえ、以下に係る**周知・啓発活動を行う**

- 運送事業者の違反により荷主側にもリスクがあること
(広報資料配布)
- 工程や工事内容の変更を想定した許可申請を行うことが必要であること（許可申請に影響のある工程変更等の必要が生じた場合には、発注者に対して許可申請に影響があることを申し出る必要があること）
(広報資料配布、発注者に対する教育資料)
- 施工計画の立案時に夜間走行を前提とした工事ヤードを設ける必要があること
(広報資料配布、発注者に対する教育資料)
- 元請が分解・組立や夜間走行や誘導車についての積算内容を理解した上で、その費用を考慮して協力事業者へ発注する必要があること
(講習会等における啓発)

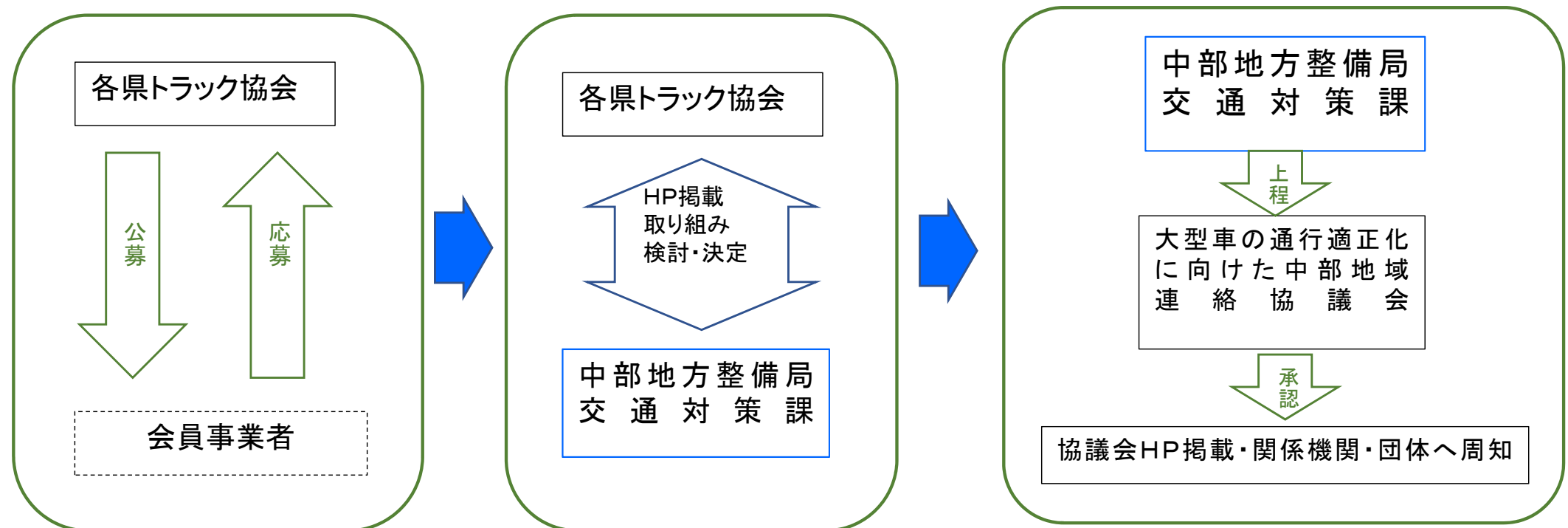
⇒ 元請事業者が自社へのリスクを認識し、適正に対応することにより、協力会社への管理・指導が徹底され業界全体の意識向上につなげる

好事例の共有による適正通行の促進

◇ 目的

運送事業者による大型車の適正通行に向けた取組の好事例を収集し、関係者間で共有することにより、当該企業価値の向上と、業界全体における大型車適正通行の促進を図る。

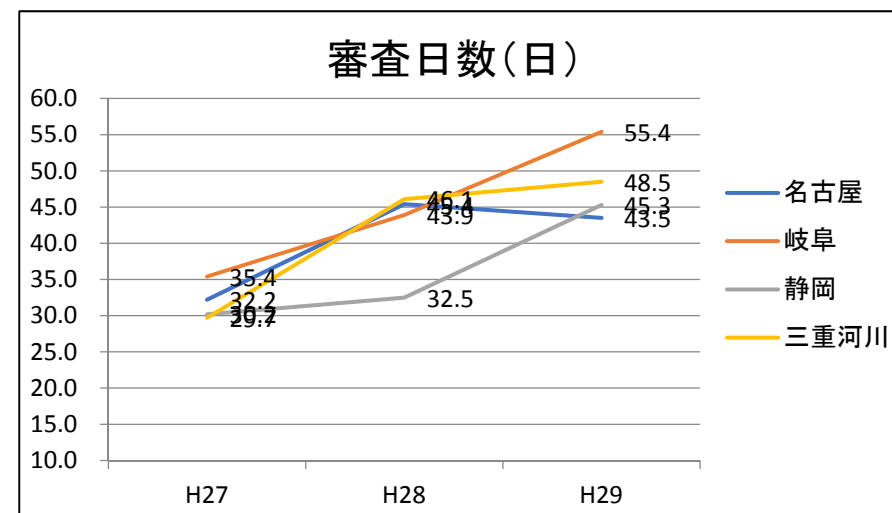
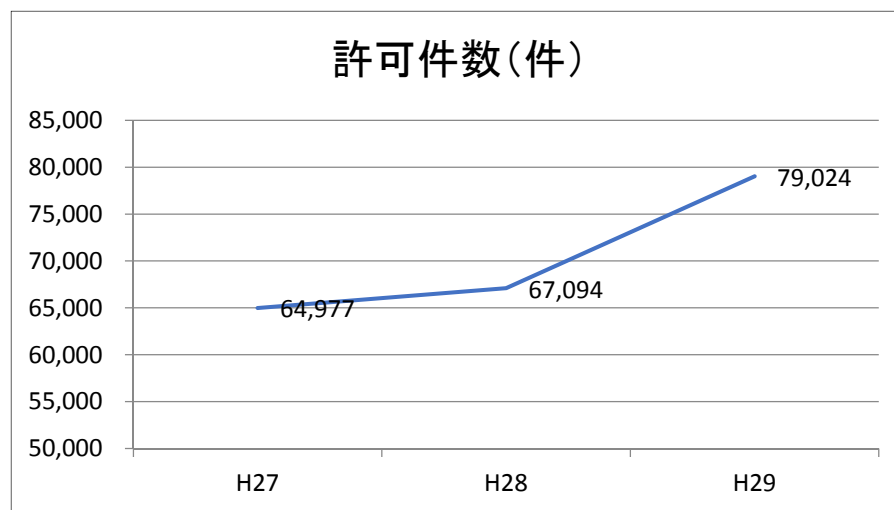
◇ 実施スキーム



資料3 話題提供

- 特殊車両通行許可申請先の集約
- 第65回基本政策部会(平成30年2月5日)資料

◇ 中部地方整備局管内事務所における許可件数と審査日数の推移 ※ 各年度2月末数



➡ 申請件数の大幅な増加に伴い審査日数も増加

◇ 審査期間短縮に向けた取り組み

高山、多治見、飯田、浜松におけるオンライン窓口の廃止
※ 平成30年5月を予定

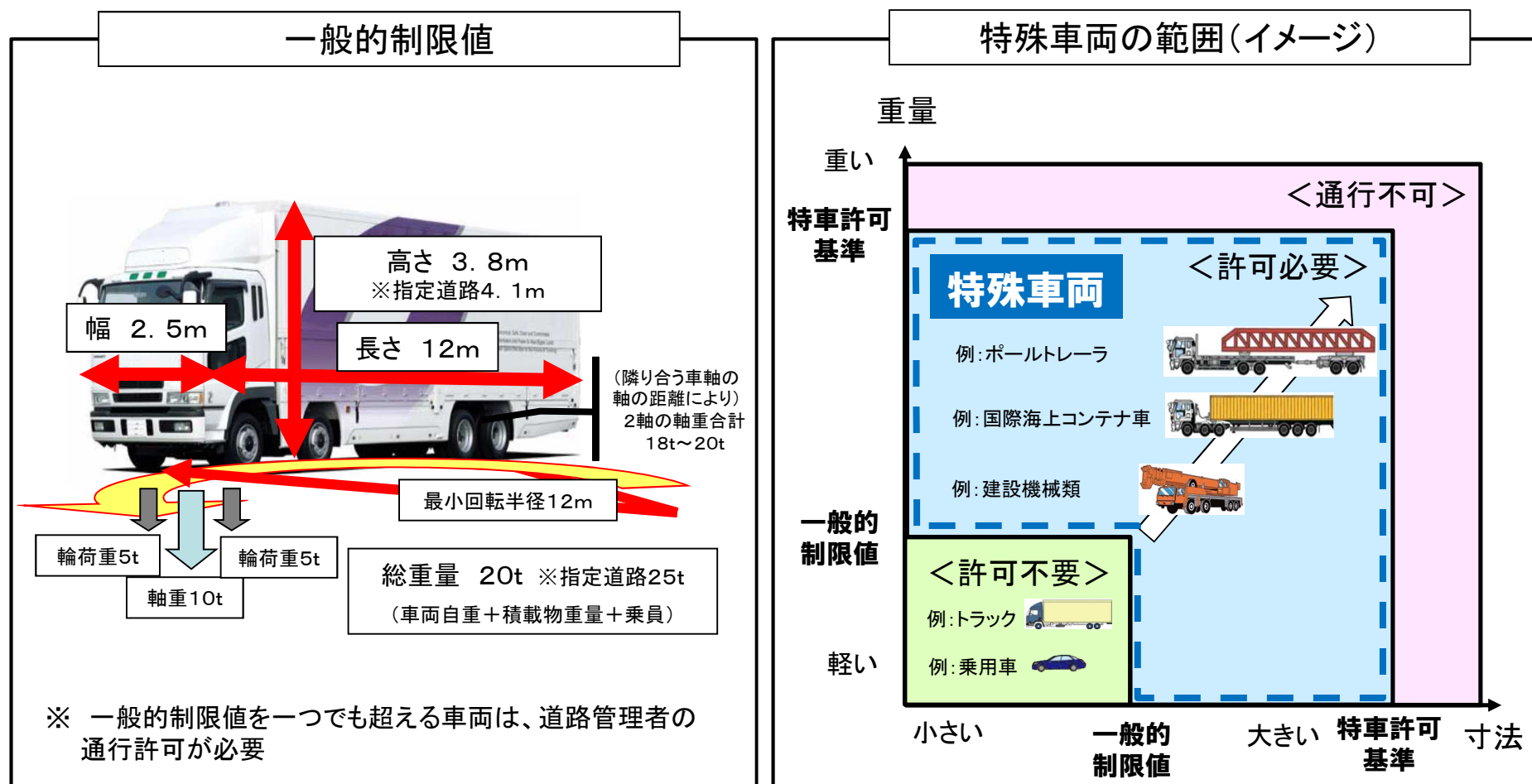
➡ 審査事務の効率化による審査期間の短縮が見込まれる

特車通行許可制度の改善について(案)

1. 特車通行許可制度の課題と今後の方向性
2. 特車通行許可制度の今後のイメージ
3. 当面の主な取組について
 - (1) 電子データを活用した自動審査システムの強化
 - (2) 審査内容の簡素化・許可期間の延長
 - (3) 基準の緩和
 - (4) 許可経路の自由度の向上
 - (5) 過積載車両の荷主対策
4. 特車通行許可制度の今後の主な課題

特車通行許可制度の概要

- 一定の重量・寸法（一般的制限値）を超える車両が道路を通行する場合、トラック事業者は道路管理者に特車通行許可を受ける必要
- 道路管理者は、道路と車両の物理的関係を審査し、道路の構造の保全及び交通の危険の防止上、必要な条件を付して通行許可



ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展
＜特車通行許可件数が1.4倍に増加(H25:約26万件→H29:約37万件)＞

主な課題

[生産性]

- ① 増加する件数に審査が追いつかず、平均審査日数が約2倍に増加、1ヶ月以上を要しており、急な輸送需要に対応できない。
- ② 諸外国と比較しても基準が厳しく硬直化しているため、生産性の高い新車両や新技術の活用が進まない。
- ③ 許可経路が限定されているため、交通状況にあわせた柔軟な輸送が出来ない。

[過積載]

- ④ 道路管理者が人手中心に過積載の取締りを行っているが、過積載が高い水準(約3割)で推移。荷主責任を求めている。
(許可に時間がかかるため、許可を待てずに過積載等の要因にもなっているとの声)

今後の方向性(案)

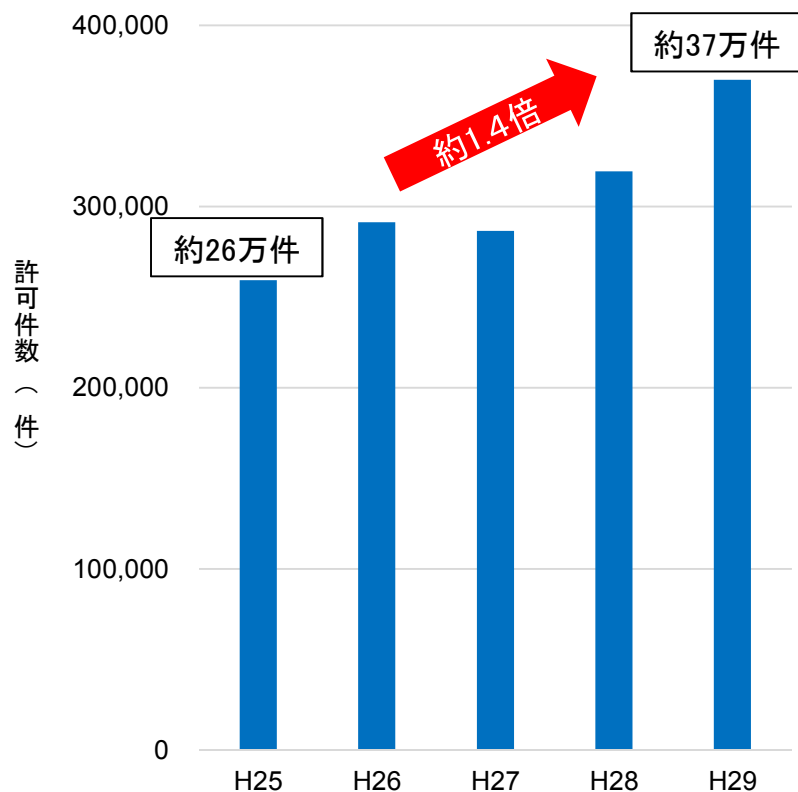
ICTの進展

「入口重視(事前審査)」から、許可後の「**ICTによる走行確認を重視**」する枠組みに転換

（参考）特車通行許可に関する主な現状データ

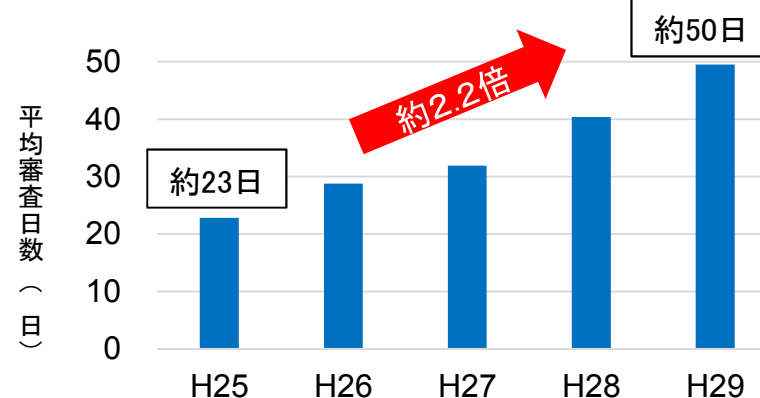
許可件数

ドライバー不足による車両の大型化の進展等に伴い、特車通行許可件数は、5年で約1.4倍に増加



審査日数

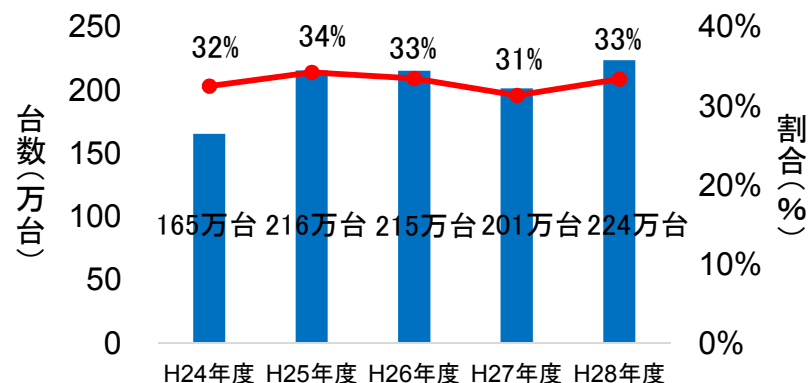
平均審査日数は、5年で約2倍に増加



※ 件数の増加に伴い、審査する通行経路数や協議先の自治体数も増大

過積載

過積載は高い水準（約3割）で推移

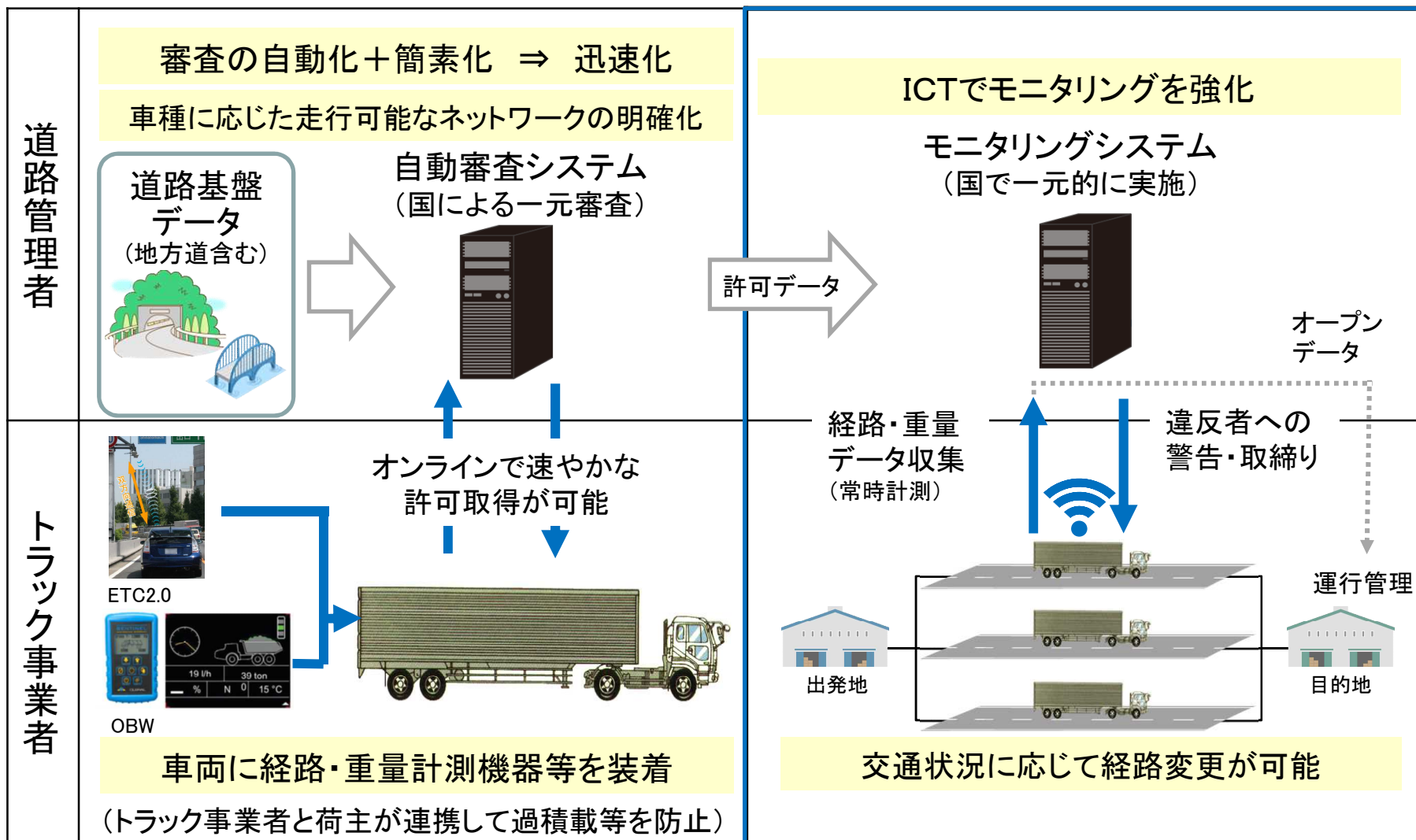


特車通行許可制度の今後のイメージ(案)

事前審査

許可

走行時 [重視]

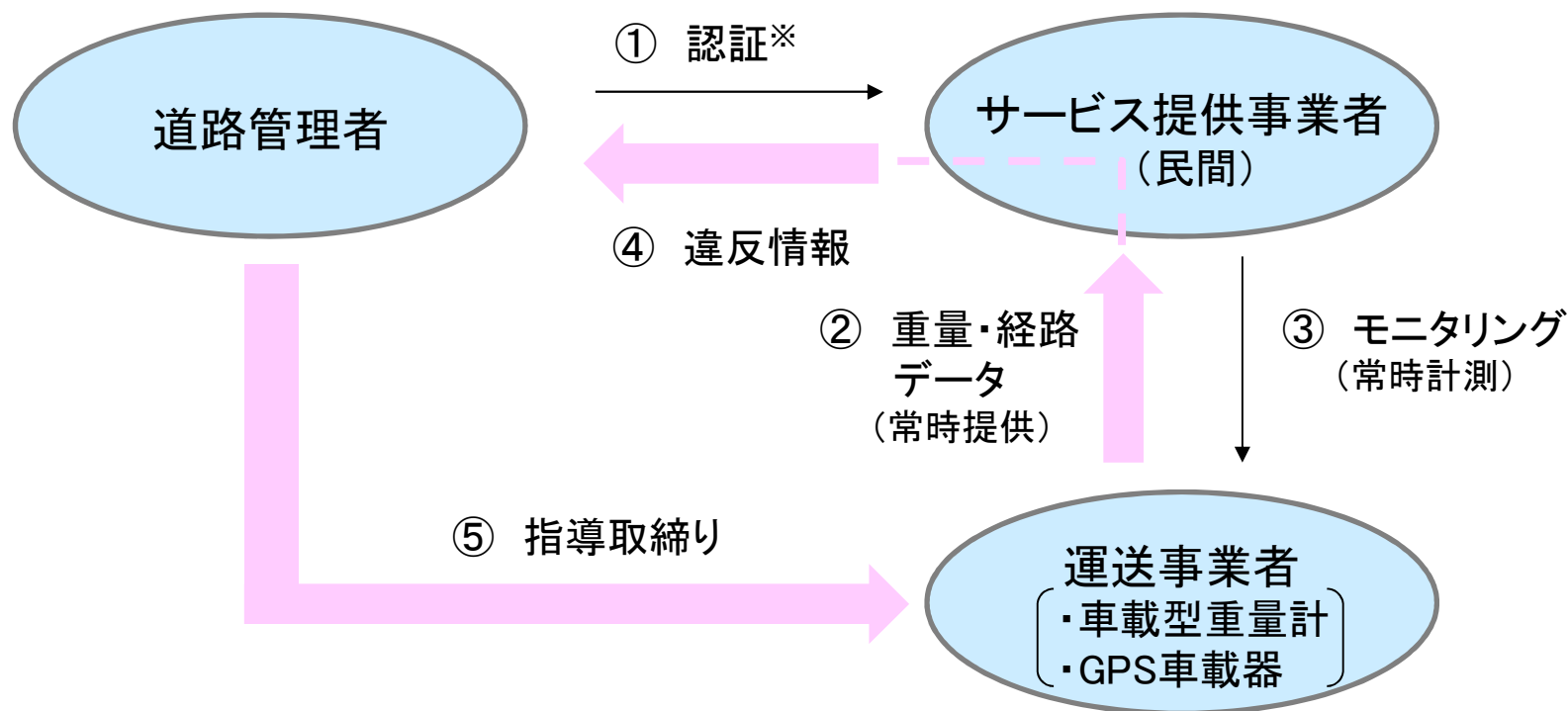


生産性や安全性を向上する新車両、新技術の積極的な活用が可能となる仕組み

(参考) オーストラリアにおけるモニタリングシステム

- 道路管理者は、モニタリングサービスを提供する民間サービス提供事業者を認証
- 運送事業者は、重量緩和制度(軸重合計値: 20t⇒22.5t)を利用する際にはサービス事業者と契約(Intelligent Access Program: IAP)し、車載型重量計やGPS車載器を装着のうえ、重量・経路データをサービス事業者に常時提供し、違反通行が確認された場合はサービス提供事業者が道路管理者に報告

IAPの枠組み



※ 道路管理者は、外部機関(TCA: Transport Certification Australia)を通じて認証

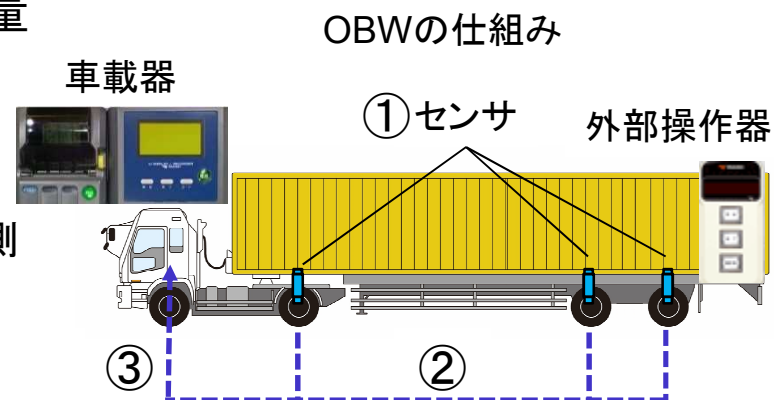
契約車両数 約4,000台(2016年10月現在)

概要

- ・車載型荷重計測システム(OBW)は、車両の重量を測定できる装置

- ・OBWによる重量計測の仕組みは、以下のとおり

- ①車軸に装着されたセンサにより、車軸のひずみを計測
- ②センサーから車載器にひずみデータを送付
- ③車載器でデータ処理を行い、重量を算出



【軸重の計測精度及び価格】

ロードセルタイプ: 誤差±1%、€8,000～ 空気圧タイプ: 誤差±3～5%、€600～

(出典: Rapp Trans AG(2013) "Study on heavy vehicle on-board weighing final report")

(参考)

- ・EUでは、加盟国に対し2021年5月までに、WIMやOBWといった自動重量計測機を用いた過積載車両の検知体制を導入するよう要請

⇒

新車(トラクタ)の約半数は、OBWを装着(2015年時点)

我が国に導入する場合の課題

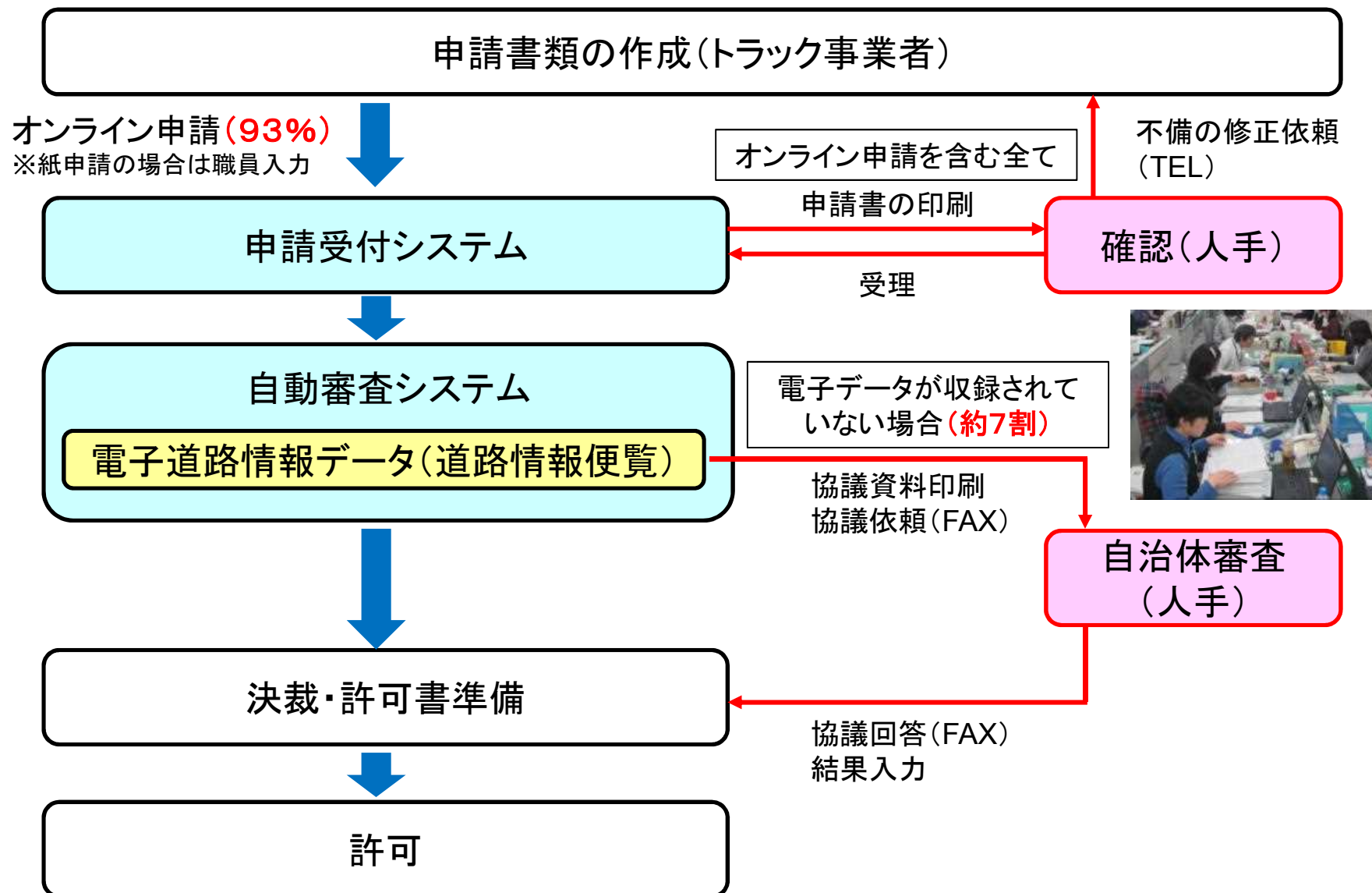
- ・ 諸外国では、OBWはエアサスペンション※とセットで装着されることが一般的であり、サスペンション形式が異なる我が国では、異なる形式のOBWが必要

※ 圧縮空気の弾力性を利用して、振動や衝撃をソフトに吸収する装置

当面の主な取組について(案)

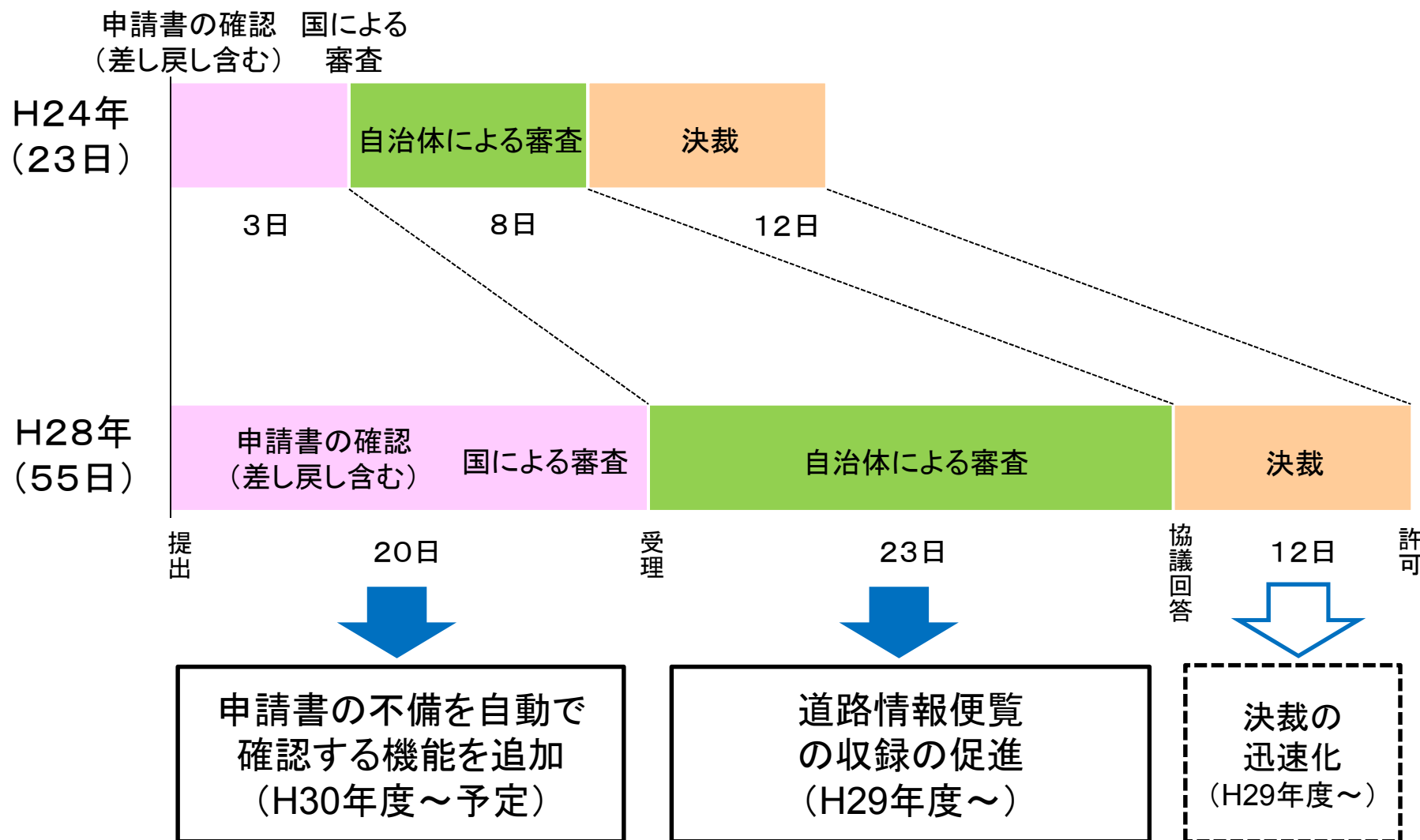
	主な課題	当面の主な取組	実施状況
①	審査日数の大幅な増加	(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化	H29.4～実施中
		(2) 審査内容の簡素化 許可期間の延長(現行2年)	H30.1～ 緊急対策として重点実施
②	基準が厳しく硬直化	(3) 基準の緩和 ・ 一般的制限値の緩和 (国際海上コンテナ車(40ft背高)への対応) ・ 特車許可基準の緩和 (ダブル連結トラック実験)	新たな重要物流道路制度で対応予定 H28.11～実験中 (H30年度本格導入予定)
③	許可経路が限定	(4) 許可経路の自由度の向上 ・ 大型車誘導区間内の経路選択が可能 (特車ゴールド制度) ・ ETC2.0経路データのトラック事業者による活用 (ETC2.0車両運行管理支援サービス)	H28.1～実施中 (H30年度から段階的に改善を実施) H28.2～実験中 (H30年度本格導入予定)
④	過積載	(5) 過積載車両の荷主対策	H29.12～試行中 (H30年度に本格導入予定)

○ 人手による確認作業が未だ大きなウエイトを占めている状況



審査日数の内訳(自治体審査ありの場合)

○ 審査日数の短縮にむけて、人を中心の作業を早期に自動化を図る



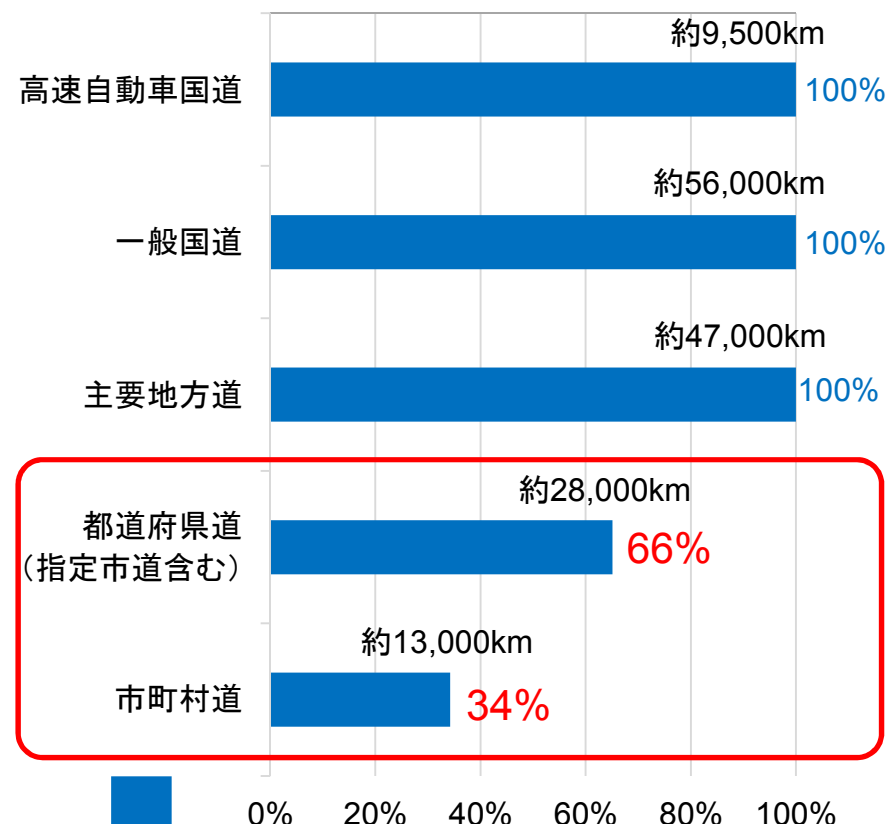
※ 各年の10月第1週(10月1日～10月7日)に許可した案件の平均審査日数

(1)電子データを活用した自動審査システムの強化

道路情報便覧の内容

障害箇所	区分
狭小幅員	狭小幅員延長、全幅員、狭小幅員(方向別)、分離/非分離区分(対向車線への物理的なはみ出しの可否)
交差点部	交差点名称、交差点形状(折進方向の形状)、障害区分(折進時の対向車線にはみ出しの可否)、分類値および交通規制(車両ごとの車両寸法の分類)
曲線部	幅員(方向別)、全幅員、曲線半径、曲線部障害延長、分離/非分離区分(対向車線への物理的なはみ出しの可否)
上空障害	上空障害延長、制限標識、上空分離/非分離区分(単方向または双方向)、空間高と車道端までの幅員(車道幅ごとの空間高)
通行規制	期間、時間帯、規制理由、規制根拠、規制区分(通行止め、片側通行の有無)、規制条件(全車通行止め、大型車通行止め等)
橋梁	幅員(方向別)、全幅員、橋梁進入区分、橋長、制限重量、適用示方書、橋格、竣工年次、橋梁分類(橋梁の構造形式や使用材料等)、主桁補正係数(許可限度重量を算定するための係数)、床板補正係数(許可限度重量を算定するための係数)

道路情報便覧の収録状況



※ H29.3時点の整備割合

申請件数が多い路線から順に、道路情報便覧への収録を3年間で重点実施(H29年度～H31年度)

(1)電子データを活用した自動審査システムの強化

電子データの整備計画

多

申請件数

少

申請件数が概ね
10件超の路線
(約8,000km)

① 特車申請件数の多い地方道について、順次、国が道路情報便覧を作成

(3カ年で電子道路情報データを集中整備:約8,000km)

H29年度 約2,000km
H30年度 約3,000km
H31年度 約3,000km



収録を完了

都道府県道 66%⇒72%
市町村道 34%⇒49%

申請件数が概ね
10件以下の路線
(約32,000km)

② その他の地方道について、道路情報便覧が整備されるまでの措置として、当該道路での特車許可実績をDB化し、自動審査を代替※

※ 過去に許可実績のある重量・寸法以下の車両が通行する場合、個別の技術的審査を省略

H29.8より、過去5年間の許可実績を用いて、自治体による審査件数の多い車種(海上コンテナ・バン型)から実施中。

③ 将来的には、車両搭載センシング技術等の電子データを活用して、国が道路情報便覧を作成

H30年度からデータ収集開始

個別の要素技術の組合せ



道路管理用車両への搭載

③で継続的に道路情報データを更新

(2) 審査内容の簡素化・許可期間の延長

審査内容の簡素化

○ 人手による審査作業については、自動確認までは審査内容を簡素化

申請書類	申請項目	項目数
申請書 【基本情報】	申請年月日、通行開始年月日、通行終了年月日、郵便番号、会社名、代表者名、住所、電話番号、担当者名、事業区分、 申請車種 、車両番号等、車名及び型式、 積載貨物 、軸種数、 最も重い(大きい)車両の諸元 、通行経路数、更新又は変更経緯	38
車両内訳書 【自動車検査証の情報】	トラクタ軸数、トレーラ軸数、車名、型式、車両番号	7
車両の諸元に関する説明書 【個々の車両自体の諸元】	申請区分(新規/更新/変更)、事業区分、対象車両、新規開発車両の基本通行条件、車両台数(トラクタ)、車両台数(トレーラ)、車両型式(トラクタ)、車両型式(トレーラ)、代表車両番号(トラクタ)、代表車両番号(トレーラ)、総重量(車両)、総重量(積載貨物)、総重量(車両+積載貨物)、連結時の車両のみの諸元、トラクタのみの車両諸元、トレーラのみの車両諸元	83
通行経路表 【通行経路情報】	路線名 、交差点名、 通行区分(片道/往復) 、 出発地住所 、 目的地住所	5

※ **赤字下線箇所**は、自動審査に最低限必要な申請項目

- 自動審査に最低限必要な申請項目については、記載内容と許可基準との整合性を確認
- その他の申請項目については、記載の有無のみを確認(H30.1から実施)

許可期間の延長

- 事業者の負担軽減とともに、審査作業の負担軽減(総量削減)を図るため、許可期間を延長。
- 当面の間、基本は3年とし、優良事業者は4年とすることを検討(H30年度内に導入予定)

⇒ **申請件数が3割程度削減される見込み**

- 審査期間の短縮に向け、道路局、各地方整備局に、緊急対策チーム及び対策会議を設置し、対策の速やかな実行及びフォローアップを行う。

【道路局】

「**特車許可緊急対策会議**」: 制度の改善、関係者調査、ベストプラクティスの共有、フォローアップ等

メンバー 道路局道路交通管理課・企画課
地方整備局道路調査官等

開 催 H30.1～(以降、月1回程度開催)

【地方整備局等】

「**地方ブロック対策会議**」: 現場の課題の抽出、対策の実行 等

メンバー 地方整備局道路調査官、担当課長
事務所長(特車許可担当事務所)

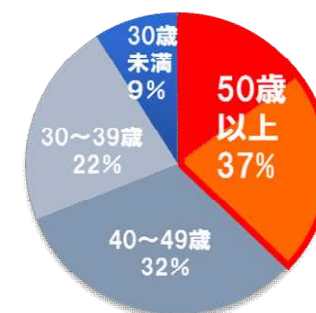
開 催 H30.2～予定(以降、月1回程度開催)

(3)基準の緩和(ダブル連結トラック実験:概要)

現状:トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)



- 民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進
- 実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討



現在 通常の大型トラック



約12m

今後 ダブル連結トラック:1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



25mダブル連結トラック

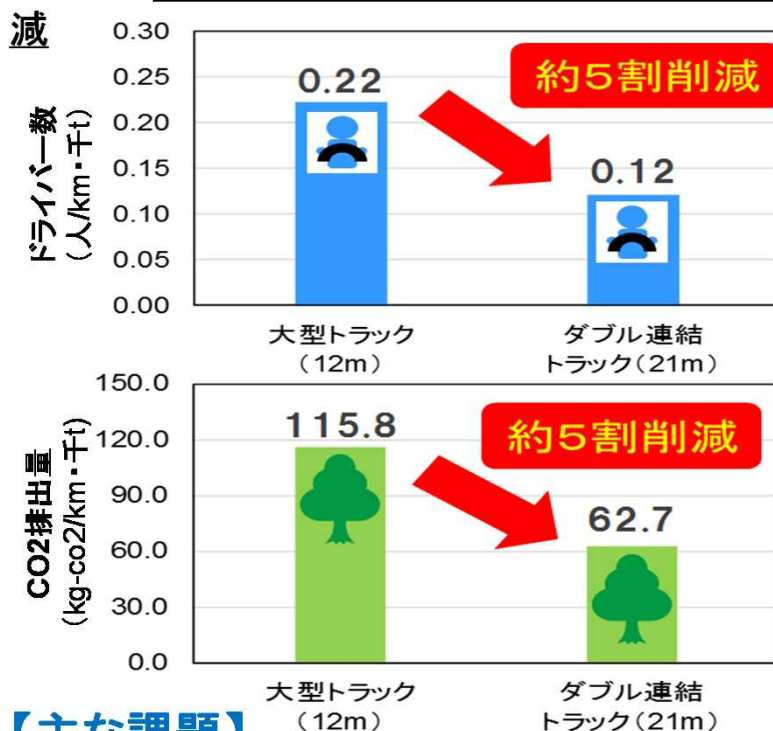
新東名高速道路を中心とするフィールドで実験中 (H28.10~)、H30年度に本格導入予定

(3)基準の緩和(ダブル連結トラック:実験状況)

21mトラック(H28.11～、3社最大9台)

【主な効果】

同じ重量を輸送する場合、通常の大型トラック等
に比べ、**ドライバー数、CO2排出量とも約5割削減**



【主な課題】

走行性の課題は確認されなかったが、SAPAでの
駐車マスの不足により、時間帯によってはダブル
連結トラックの駐車が制限された

25mトラック(H29.10～、2社3台)

新開発された車両を用いて、21mトラックと
同様に効果や課題を検証中



(実験参加要件:ETC2.0、OBW等の装着)

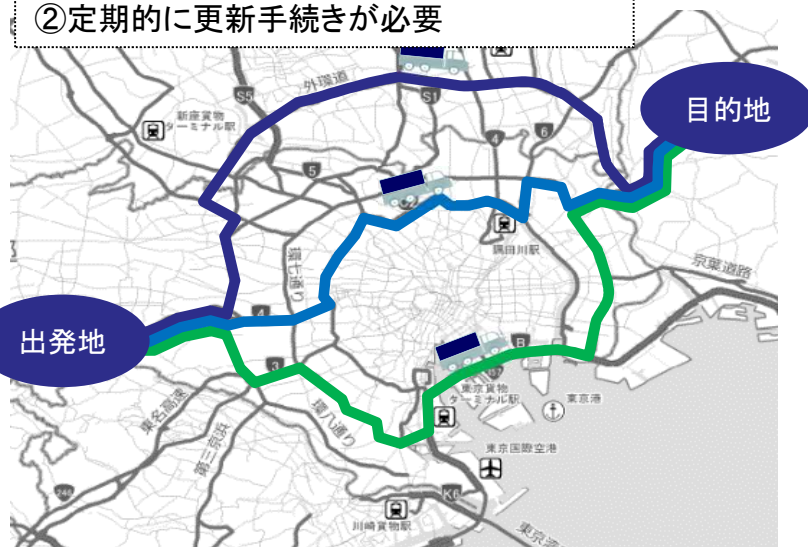
(4)許可経路の自由度の向上(特車ゴールド制度:概要)

- ETC2.0車載器を装着した特殊車両が大型車誘導区間を走行する場合、通行経路は自由に選択を可能するとともに、法に違反した通行が無い事業者については、許可更新時の手続きを従来に比べて簡素化する制度を導入(H28.1)。

通常許可

許可された個別の経路のみ通行可能
(一本一本の経路毎に許可が必要)

- ①一本一本の経路毎に許可が必要
- ②定期的に更新手続きが必要

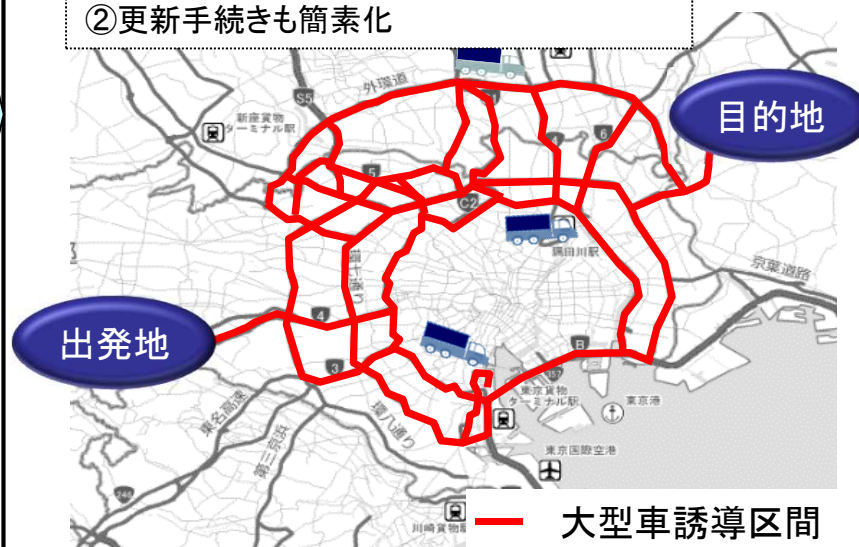


特車ゴールド許可

国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、
輸送経路は自由に選択可能

⇒ 渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化

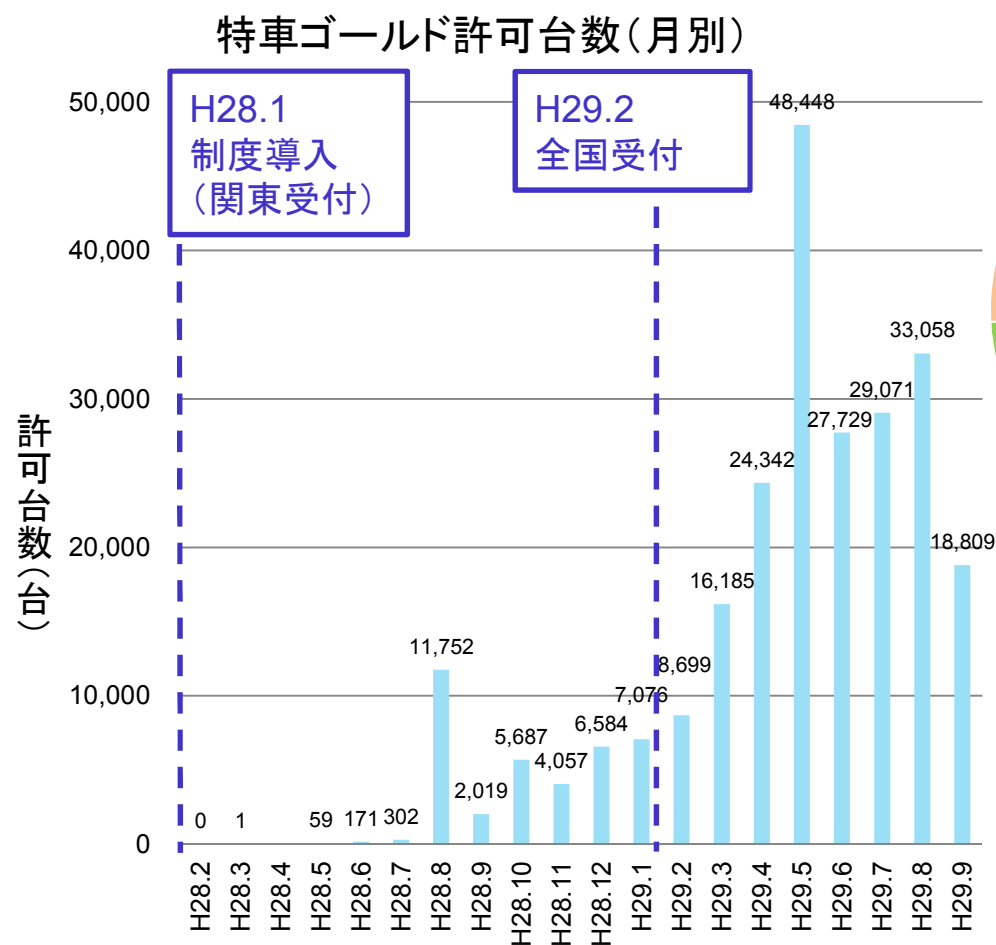
- ①1つの許可で複数の経路を通行可能
- ②更新手続きも簡素化



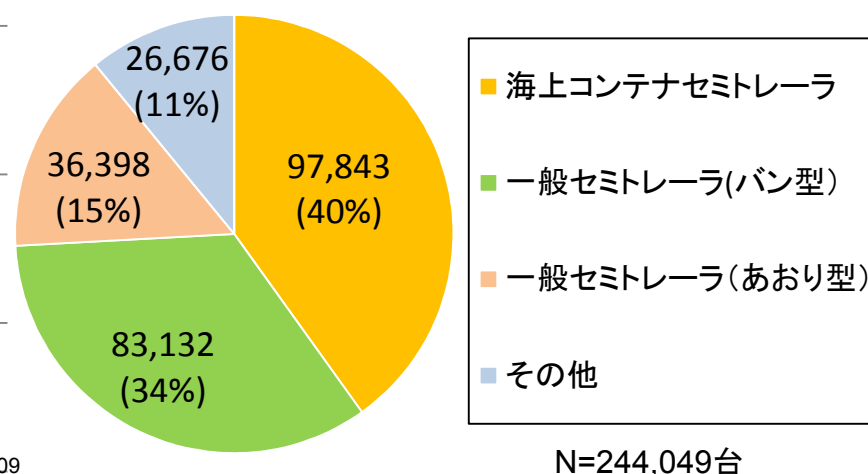
※ 特殊車両とは、車両の構造又は積載する貨物が特殊であり、かつ車両の諸元(車両総重量、幅、長さ、高さ)のいずれかが車両制限令第3条に定める最高限度(一般的制限値)を超える車両である。

(4) 許可経路の自由度の向上(特車ゴールド制度:利用状況)

- 全国受付後の許可台数は約20万台、月平均で2.5万台を超えている。
- 許可台数(累計)は、「海上コンテナセミトレーラ」と「一般セミトレーラ(バン型)」で約4分の3を占める。



特車ゴールド許可台数(累計)



海上コンテナセミトレーラの走行状況

※ 特殊車両通行許可データ(国土交通省)をもとに作成

	主な課題	対応の方向性
1	包括申請※ができない。 (ETC2.0車載器ごとに特車申請する仕組みとするため)	包括申請を対象とすることを検討 (平成30年目途に実施)
2	許可書類が膨大であり、紙面での携行が不便である。 ※ 許可証に加えて、付属書類(大型車誘導区間の経路図、算定調書)の携行が必要	電子媒体での許可書類の携行を可能とすることを検討 (平成30年目途に実施)
3	ETC2.0による車両の通行経路確認について、自動でサンプル抽出できていない。	ETC2.0データから自動でサンプル抽出を行い、効率的に車両の通行経路を確認する手法を検討
4	大型車誘導区間以外の区間は経路選択ができないため、制度のメリットを実感しにくい。	ラストマイルを中心に大型車誘導区間を充実することを検討

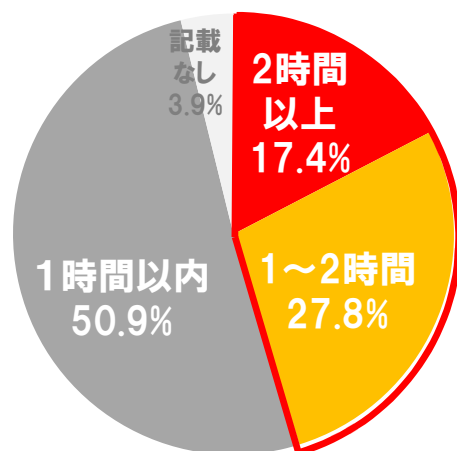
※ 1つの申請で複数のトラック・トラクタをまとめた特車通行許可申請

- 運行管理の効率化やドライバーの安全確保等を目的として、ETC2.0で収集されるデータを事業者へ提供する社会実験を実施(H28.2～、物流事業者等20者・車両約1,000台が参加)
- 多くの事業者が本サービスが有益と評価し、今後も継続的に利用したいと回答

荷待ち時間の現状

約半数で1時間以上の荷待ち時間※が発生

※主要産業の配送センターにおける到着から荷役開始までの時間



荷主庭先実態調査報告書
(日本路線トラック連盟)より

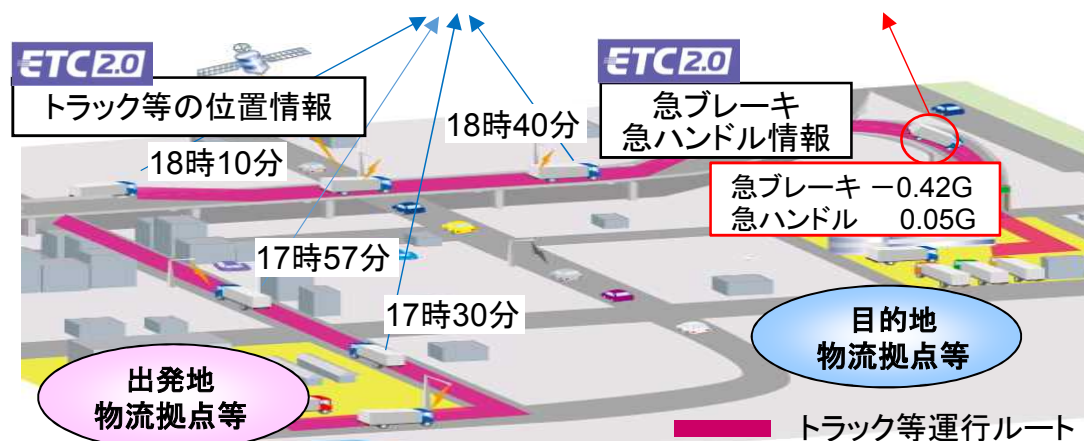
サービスイメージと期待する効果

物流事業者等

リアルタイムな位置情報で
正確な到着時刻を予測
⇒ 荷待ち時間を短縮

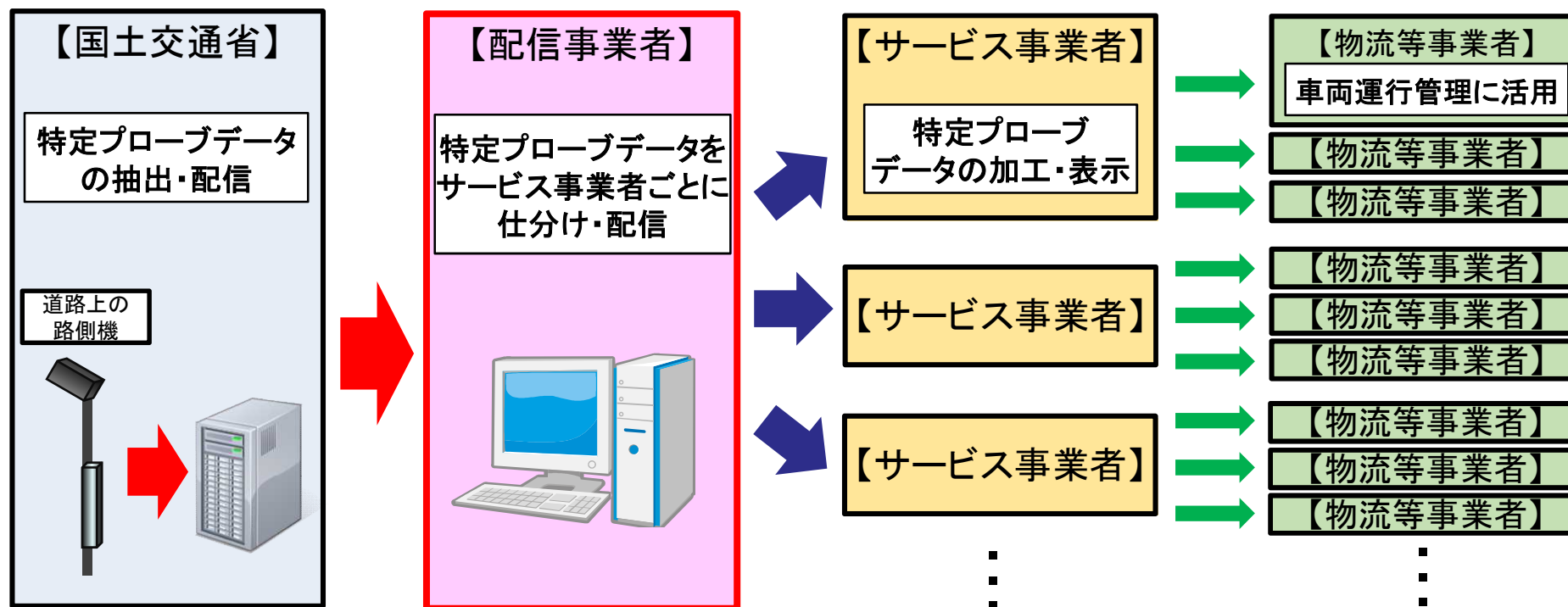


急ブレーキ情報等により
運転の危険箇所を
ピンポイントで特定
⇒ ドライバーの安全確保



(4)許可経路の自由度の向上(ETC2.0車両運行管理支援サービス)

- 社会実験を踏まえ、平成30年度からETC2.0車両運行管理支援サービスを本格導入
- 特定プローブデータをサービス事業者ごとに仕分けして配信する事業者を公募するとともに、セキュリティの観点から特定プローブデータの取扱いを定め、使用目的を限定



■ 特定プローブデータの取扱い

- ・特定プローブデータは、当該車両が関係するサービス事業者、物流事業者にのみ提供
- ・各事業者は特定プローブデータを車両運行管理以外の目的には使用しない。

※特定プローブデータ

事業者等の申請により、車載器のIDを用いて車両を特定して抽出したプローブデータ

(5)過積載車両の荷主対策(過積載への荷主の関与)

- 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調査を実施(H28.8～H28.9)
- 約15%が荷主から過積載等の車両制限令違反を強要されたとの回答

<アンケート内容(抜粋)>

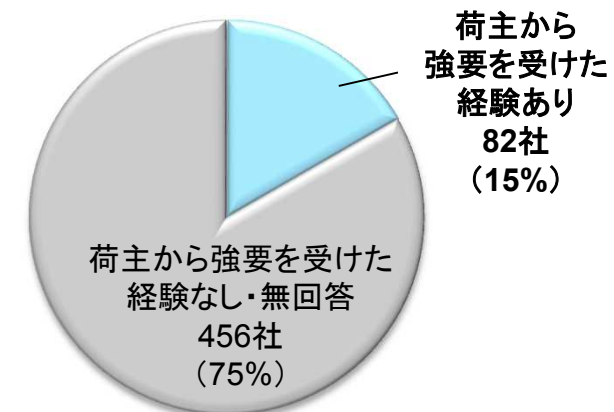
【荷主に関する質問】

問) 荷主から車両制限令違反を強要されるようなことはありますか。

- ① 強要されることがよくある
- ② ときどき強要される
- ③ ほとんど強要されたことはないがたまにある
- ④ 強要されたことはない
- ⑤ 回答できない

<アンケート結果>

約15%が荷主から過積載等を強要されたとの回答

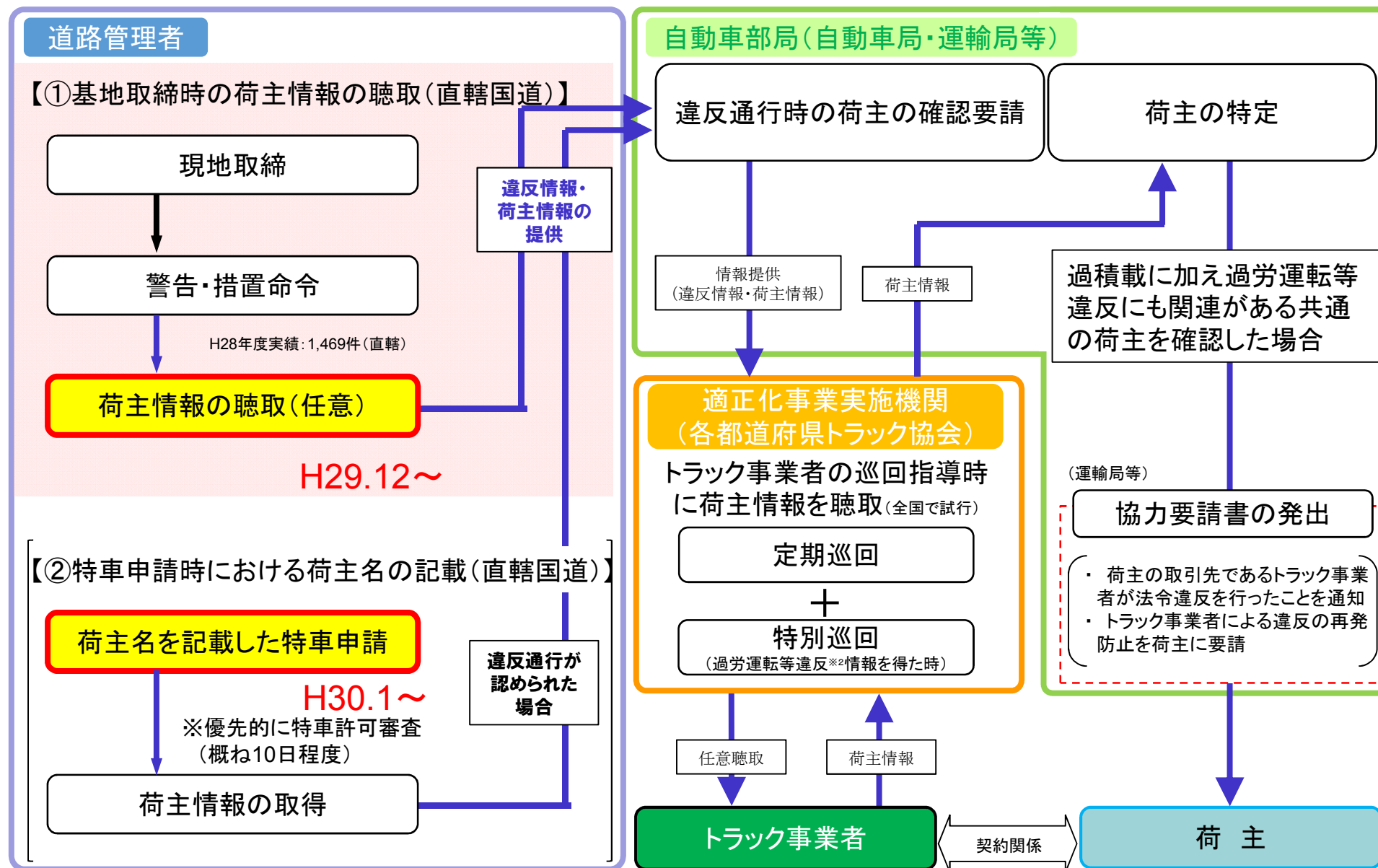


<参考> 回答の内訳

No	荷主からの強要	回答件数	構成比
①	強要されることがよくある	7	1.3%
②	ときどき強要される	16	3.0%
③	ほとんど強要されたことはないがたまにある	59	11.0%
④	強要されたことはない	403	74.9%
⑤	回答できない	19	3.5%
-	無回答	34	6.3%
合計		538	

※ (公社)全日本トラック協会アンケート調査

(5) 過積載車両の荷主対策(概要)



※1 青時箇所は、今回の試行に伴い、道路管理者による情報の取得又は自動車部局による情報の活用が強化されるプロセスである。

※2 乗務時間等告示違反

(5)過積載車両の荷主対策(今後のスケジュール)

年度	基地取締り時の荷主情報の聴取 (直轄国道等)	特車申請時における荷主名の記載 (直轄国道)
H29年度	12月12日(火)～ ① 試行開始 ※ 全ての地方整備局等	1月16日(火)～ ① 試行開始 ※ 北海道開発局
H30年度	② 結果とりまとめ・検証 ＜検証内容＞ ・ 荷主名の聴取状況 ・ 過積載の多い荷主の業種 ・ 自動車部局での荷主情報の活用状況 ③ 本格導入	② 地域拡大 ※ 全ての地方整備局等 ③ 結果とりまとめ・検証 ＜検証内容＞ ・ 荷主名の記載状況 ・ 荷主名を記載した事業者の過積載の有無 ・ 事業者へのインセンティブ(優先的審査)の妥当性 ④ 本格導入

特車通行許可制度の今後の主な課題

1 制度運営の更なる効率化

- ・ 確実かつ速やかな審査やモニタリングのためのアウトソーシングの検討
(官民の役割分担、継続的なシステム改善のためのビジネスモデル等)
- ・ ICTによるモニタリング技術の開発
(ETC2.0とOBWの接続、路上での簡易な重量計測装置等)

2 災害時・異常気象時の安定的な輸送の確保

- ・ 災害や異常気象に応じた適切な通行方法の検討
(大雪時の通行制限によるスタック防止、災害時の通行制限緩和による物資輸送等)

3 自動運転への対応

- ・ トラック隊列走行の特車通行許可制度における取扱いの検討
(電子連結の扱い、隊列走行による道路構造物への影響(連結数、車間距離)等)

4 過積載車両の撲滅

- ・ WIMやOBWを活用した行政指導や指導取締の基準の検討
(計測精度を踏まえた基準、重量に応じたきめ細かな基準等)
- ・ 過積載を事前防止する車両側技術の開発
(過積載車両はエンジン停止等)

5 国際競争力の強化

- ・ 特車通行許可の相互認証の検討

6 その他

- ・ モニタリングデータの交通調査等への活用、オープン化