

「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」について

＜第1回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会＞

平成28年1月29日（金）

<目次>

1. 道路の老朽化の現状
2. 違反車両による社会的影響
3. 適正化方針の概要
4. 適正化方針の運用状況

1. 道路の老朽化の現状

1. 道路の老朽化の現状

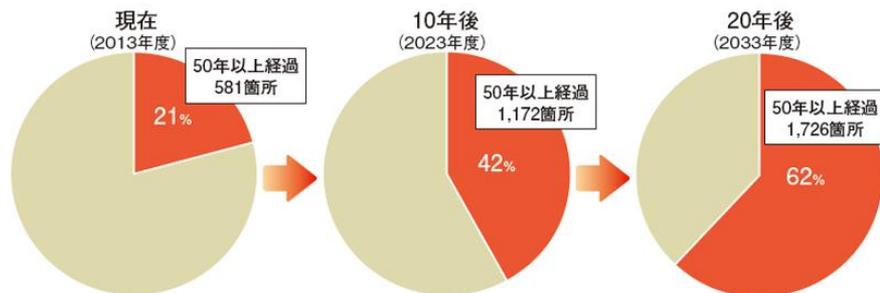
1) 老朽化の現状

関東地方整備局管内の橋梁のうち建設後50年を超える橋梁は、2013年度現在で21%、10年後は42%、20年後には62%まで急増する見込み。

建設年度別の橋梁箇所数の分布

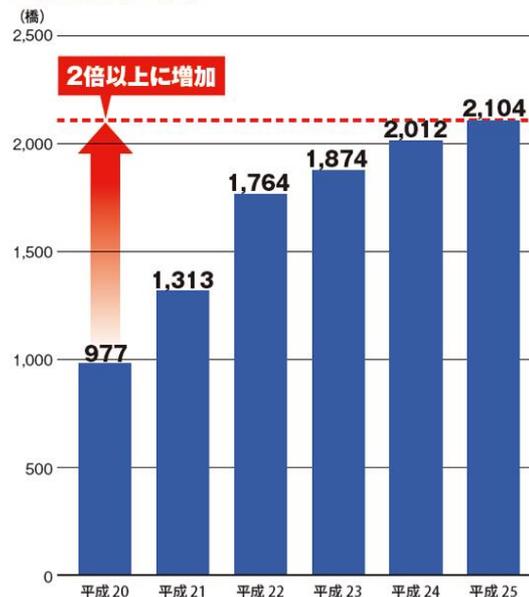


関東地方整備局管内の橋梁
(橋長2m以上対象、2013年4月時点)



地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

地方公共団体管理橋梁(2m以上)の通行規制等の推移



*メインケーブルの破損、主桁の腐食やコンクリート押部の剥離により、通行規制を通行規制を実施している事例

国土交通省道路局調べ（平成25年4月）
※東日本大震災の被災地域は一部含まず
都道府県・政令市は、地方道路公社含む 出典：社会資本整備審議会道路分科会[第4回基本政策部会]資料5

1. 道路の老朽化の現状

2) 老朽化の事例 (直轄国道)

■主に大型車などの重交通の繰り返し荷重による疲労が原因で、床版に重大な損傷が発生

■位置図

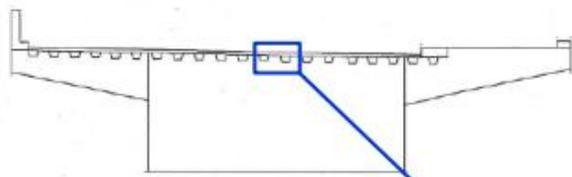


■全景写真

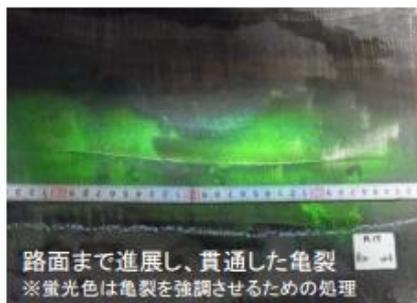


■概要

施設名：荒川河口橋（あらかわがこうきょう）
路線：国道357号
位置：東京都江戸川区臨海町～江東区新木場
橋種：7径間（2+3+2）鋼床版箱桁橋
橋長：840.05m
幅員：14.9m（車道部幅員 11.5m）
竣工：1996年（築18年）
交通量：52,053台/日



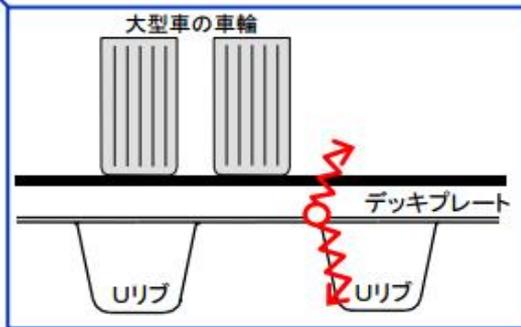
断面図



路面まで進展し、貫通した亀裂
※蛍光色は亀裂を強調させるための処理



橋桁の内部へ進展した亀裂
※亀裂からの漏水跡は、路面より浸入



○ デッキプレートとUリブの溶接部

〰 亀裂の発生方向

■修繕履歴

- 2005年(H17)：デッキプレート貫通亀裂の補修。
- 2008年(H20)：橋桁内部の詳細調査を実施。応急処置を29箇所実施。
- 2010年(H22)：デッキプレート貫通亀裂を4箇所補修。応急処置を16箇所実施。
- 2012年(H24)：デッキプレート貫通亀裂を6箇所補修。応急処置を438箇所実施。橋桁内部の亀裂を58箇所補修。
- 2013年(H25)：デッキプレート貫通亀裂の調査を実施。剛性の高い舗装への打換えを実施。

1. 道路の老朽化の現状

3) 老朽化の事例 (市道)

■主に経年劣化が原因で損傷が発生

■位置図



■全景写真



■概要

施設名：市道田名441号線 花ヶ谷戸橋（はながやとばし）
（国道129号を跨ぐ橋梁）

位置：神奈川県相模原市中央区

橋種：PCポステンテ形ラーメン橋

橋長：33.6m（3径間）

幅員：5.0m（車道部幅員4.0m）

竣工：1976年（築37年）

■修繕・点検履歴

2010年(H22)：橋梁点検（初回点検）

2010年(H22)：断面修復、剥落防止

2011年(H23)：橋梁長寿命化修繕計画策定

2013年(H25)：高欄補修

（次回点検：H28）



地覆の損傷

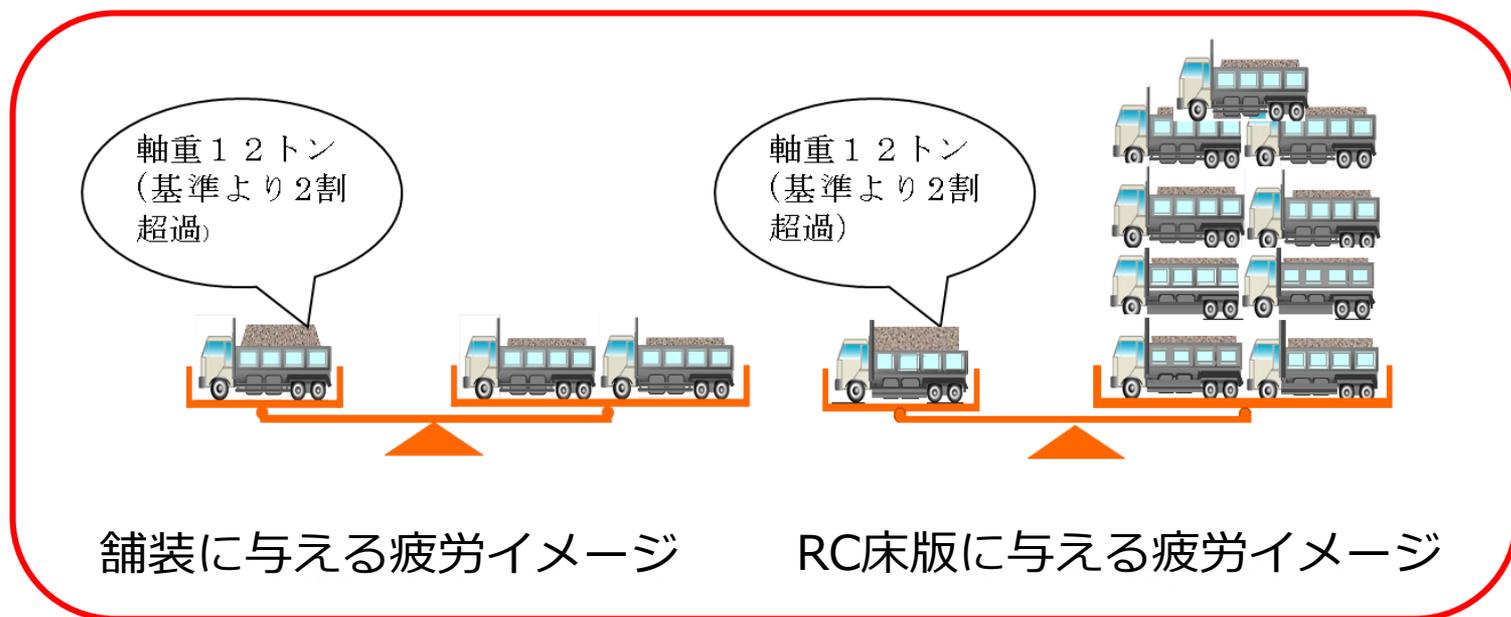


地覆の損傷

1. 道路の老朽化の現状

4) 重量違反車両が道路に及ぼす影響

- 車両の重量による道路構造物の疲労に及ぼす影響は、舗装で4乗RC床版で12乗といわれています。
- 仮に、大型車両1台が、軸重10トンの基準よりも2トン超過した場合は、舗装に対しては約2台分、RC床版に対しては約9台分の疲労が蓄積されることとなります。



車軸にかかる重さ（軸重）がたった2割の超過でも9倍のダメージ発生

2. 違反車両による社会的影響

2. 違反車両による社会的影響

1) 大型車両による事故統計

- 公益社団法人全日本トラック協会の発表によると、平成26年の死亡事故件数は全国で330件。事故発生地別では東京都26件、千葉県18件、神奈川県17件であり、この1都2県で全国の死亡事故件数の約2割を占めている。
- なお、車両区分別（大型/中型/普通）では、例年大型車両の割合が約6割を占めている。



大型車両の事故は死亡事故に繋がりやすい



※さらに、特車制度を違反した車両は安全性が担保されていないため

違反した大型車両の事故は死亡事故の確率が更に高まる



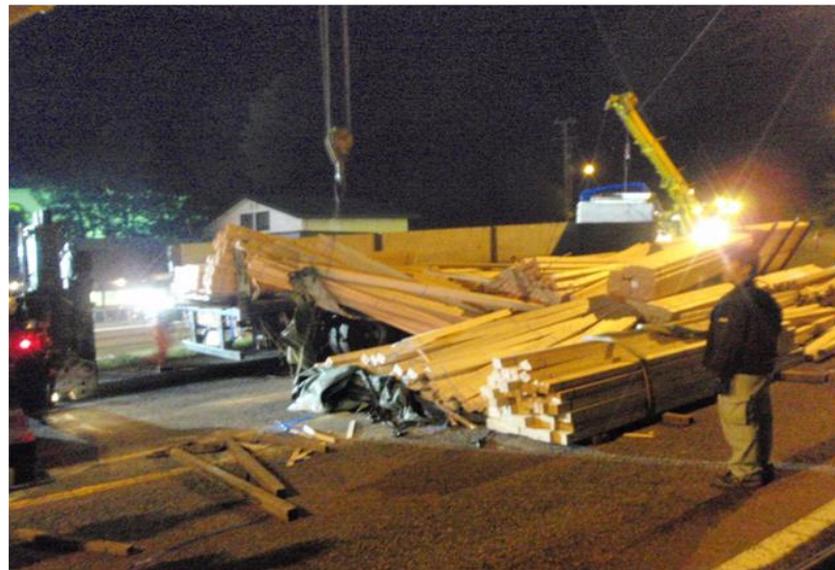
2. 違反車両による社会的影響

2) 特殊車両の事故事例①

発生日:平成23年10月

場所 :国道20号

○セミトレーラが横転し車両からの
オイル漏れ、積載貨物が路上に散
乱



2. 違反車両による社会的影響

2) 特殊車両の事故事例②

発生日:平成25年11月

場所 :国道17号(千代田区)

○JR高架下が高さ制限3.9mの
箇所を、背高海上コンテナ
(高さ4.1m)が、第3走行車線
を走行中に制限バーに接触



2. 違反車両による社会的影響

2) 特殊車両の事故事例③

発生日：平成27年1月

場所：国道4号BP（小山市）

○海上コンテナ車（無許可）が市道へ入るためバックしていたところ、後方から走行してきたセミトレーラが衝突



2. 違反車両による社会的影響

2) 特殊車両の事故事例④

発生日：平成27年12月

場所：首都高速道路 中央環状線
(小菅JCT分流付近)

○海上コンテナ用セミトレーラ
(無許可/長さの違反)がスピード
超過のためバランスを崩して右
図のように横転し、破損した施
設等が高架下の一般道等に落下
した

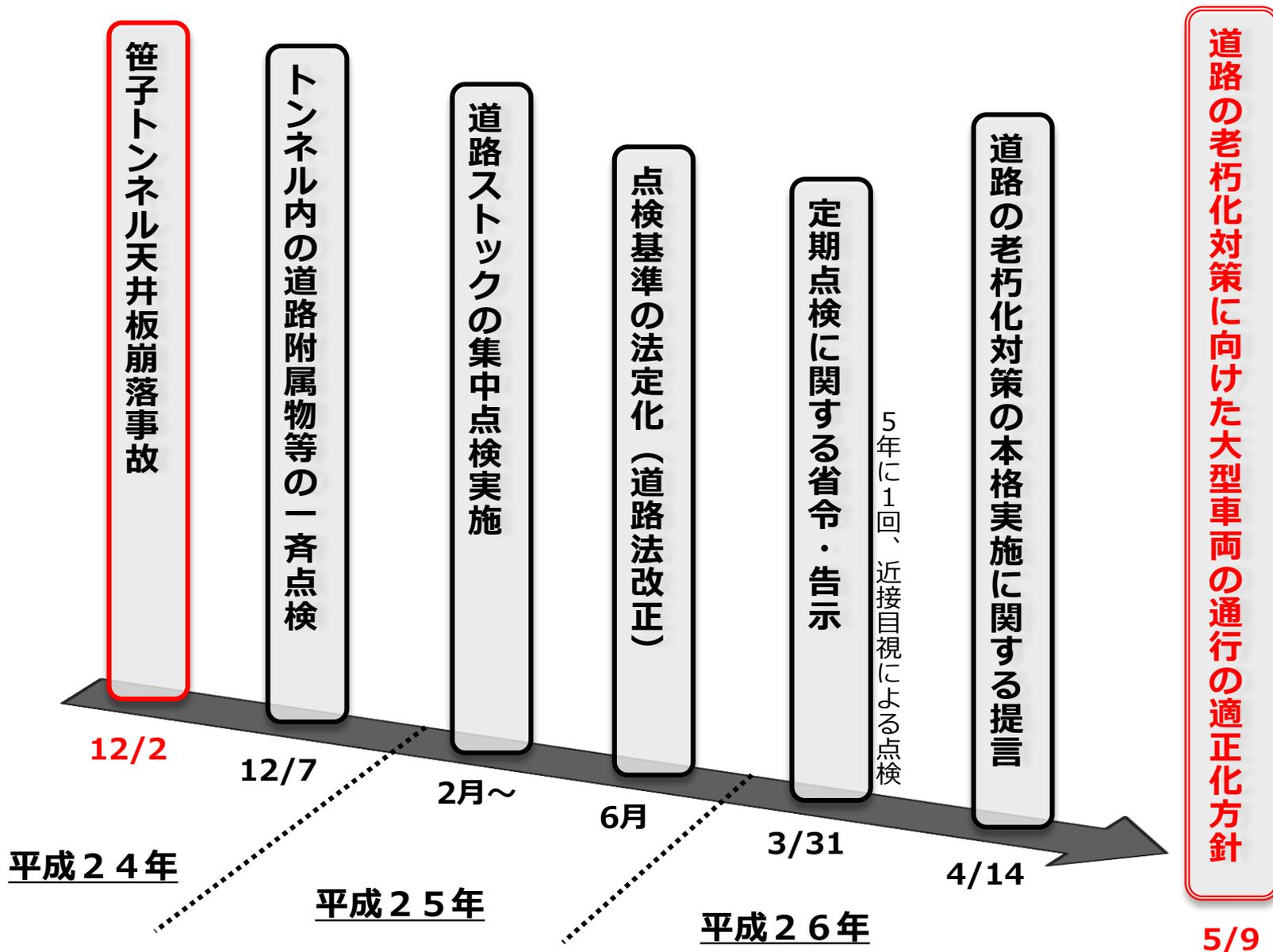
⇒運転手は死亡、高架下の一般道
を走行していた車両の運転手が
軽傷を負った



3. 適正化方針の概要

3. 適正化方針の概要

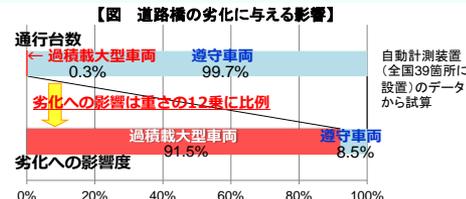
1) 道路の老朽化対策に関する取り組みの概略



3. 適正化方針の概要

背景

1. **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。
➡ 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
2. 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 **(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】**
- ② **(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】**
- ③ **(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】**
- ④ 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】**
- ⑤ 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】**
- ⑥ **(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】**
 ② ITS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 **(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 **(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】**
 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 **(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】**
- ④ 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

4. 適正化方針の運用状況

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント①）

(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】



平成27年6月施行

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 国土交通省

○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



【緩和後】国際海上コンテナ輸送車両に限らず駆動軸重11.5tに緩和



■ 緩和対象車両（特例8車種）

- ・バン型セミトレーラ
 - ・タンク型セミトレーラ
 - ・幌枠型セミトレーラ
 - ・コンテナ用セミトレーラ
 - ・自動車運搬用セミトレーラ
 - ・あおり型セミトレーラ
 - ・スタンション型セミトレーラ
 - ・船底型セミトレーラ
-

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント②）

(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

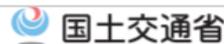
- ・45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和

【H26年度中に実施】



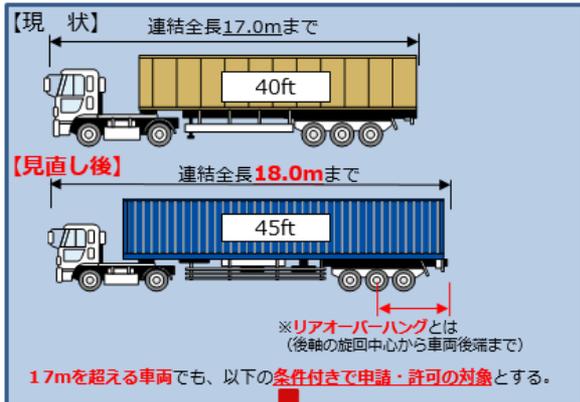
平成27年6月施行

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

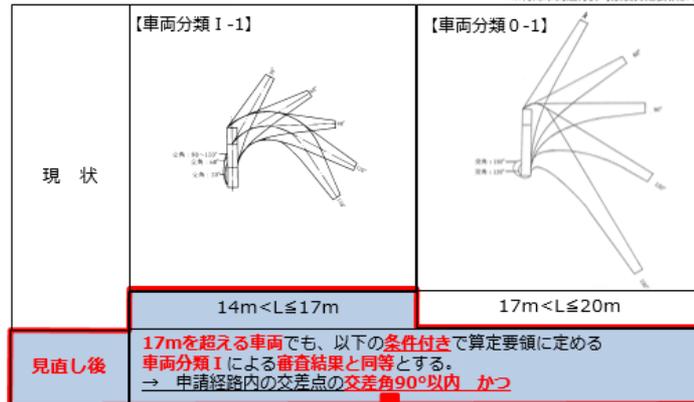


- 従来の40フィートコンテナより長い45フィートコンテナ（+約1.5m）の需要があり、45フィートコンテナに対応するためには、車両長が17mを超える車両が一部存在
- そのため、45フィートコンテナを積載する車両を始めバン型等のセミトレーラ連結車（特例8車種）の車両長の制限を緩和（17m→18m）※ただし、リアオーバーハングに条件あり
- また、通行許可の審査をする際にも、リアオーバーハングや交差点の交差角を考慮の上、審査条件を緩和

■全長の緩和（海上コンテナ輸送車両の例）



■審査条件の緩和



①全長17.5mまで リアオーバーハング※ 3.2m ≤ L ≤ 4.2m
②全長18.0mまで リアオーバーハング※ 3.8m ≤ L ≤ 4.2m

■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
- ・バン型セミトレーラ
 - ・幌枠型セミトレーラ
 - ・自動車運搬用セミトレーラ
 - ・スタンション型セミトレーラ
 - ・タンク型セミトレーラ
 - ・コンテナ用セミトレーラ
 - ・あおり型セミトレーラ
 - ・船底型セミトレーラ

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント③）

(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】
- 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】



大型車両の通行を誘導すべき道路の区間の指定
平成26年10月27日運用開始

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）	2,720 km
<small>※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</small>	
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	→	今後
20日程度		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。

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント③）

(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】
- 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】



平成26年10月27日運用開始

平成28年度から順次追加

物流拠点に直結する **大型車誘導区間のラスト1マイルの追加**

大型車誘導区間

○道路の老朽化への対応として「大型車誘導区間」を指定
(これまでに高速道路、直轄国道等を指定:約34200km、走行カバー率約8割)

○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、許可までの期間を短縮

通常20日程度
→ 3日程度

ラスト1マイルの課題

○誘導区間から物流拠点までのラスト1マイルが繋がっていない。

例:広島港(国際拠点港湾)

■ 大型車誘導区間
■ 臨港地区

申請経路数
■ 申請なし ~100件
■ 100~500件
■ 500件~

誘導区間以外の路線

↓ **ラスト1マイルを追加し、より効率的に大型車を誘導**

(DATA) 発着施設の割合

施設	割合
港湾	16.7%
空港	0.2%
鉄道貨物駅	2.3%
流通業務団地	0.9%
トラックターミナル	0.2%
中央卸売市場	0.5%
保税地域	3.7%
特定流通業務施設	0.9%
工業団地	9.1%
その他	65.6%

(重複する場合はより上の類型に含まれるものとして整理)

追加施設の方針

①国際競争力強化のため
国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを選定・追加

今回実施(平成27年度内)

②物流効率化や環境保全等の観点から、更なるラスト1マイルを検討・追加(重要港湾、工業団地、トラックターミナル等)
※道路管理者、地方自治体、トラック事業者等からなる協議会等で検討

平成28年度から順次追加

4. 適正化方針の運用状況

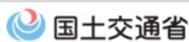
1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント④）

(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】
- 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】



平成27年4月～段階的に実施中



特殊車両通行許可申請に係る審査体制の集約化を開始します

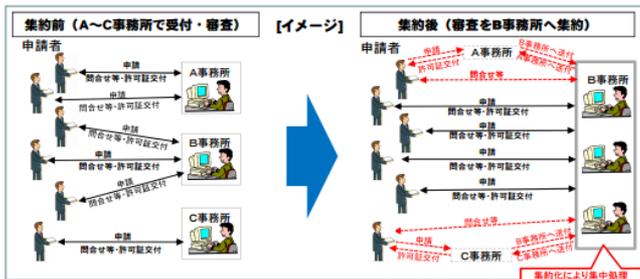
特殊車両通行許可申請の審査を効率的且つ集中的に処理し、審査等に要する期間を短縮するため、国道事務所における**審査体制の集約化（※）を平成27年度から段階的に実施**します。

（平成27年度の集約化対象事務所は次ページのとおりに）

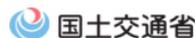
（※）H26.5.9報道発表「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」3.(3)④【国土交通省HP】http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000420.html

【集約化の概要】

これまで個々の窓口事務所で行っていた申請の審査作業を、集約先の事務所で一括して集中的に実施。これに伴い、従前と較べて以下の点が変わります。



- 特車申請に係る相談対応、申請内容の確認や補正のお知らせは、原則全て集約先事務所でを行います。
- オンライン申請**については、一部の事務所において受付も集約するため提出先選択ができなくなります（次ページ参照）。
- 更新及び変更申請については、集約先事務所へ提出願います。
- 紙・FDでの申請**については、これまで持参していた事務所に引き続き提出できますが、集約先事務所との書類往復に時間を要するため、できる限り、オンライン申請を利用されるようお願いいたします。
- 許可証の受け取りは、これまで通り申請書を提出頂いた事務所となります。
- 平成27年4月1日から開始予定です。



特殊車両通行許可申請に係る審査体制の集約化を開始します

平成27年度の集約化対象事務所

※記載の無い事務所は27年度集約化の対象外
※下線の事務所は27年度からオンライン申請の受付を廃止(更新・変更は集約先事務所へ)

- 北海道開発局（建設部建設行政課）**
10開発建設部（札幌・小樽・函館・旭川・室蘭・釧路・帯広・網走・留萌・稚内） → 札幌開発建設部
- 東北地方整備局（道路部交通対策課）**
青森河川国道事務所・岩手河川国道事務所 → 秋田河川国道事務所
秋田河川国道事務所・湯沢河川国道事務所
能代河川国道事務所 ※湯沢・能代はH26集約化試行中
- 関東地方整備局（道路部交通対策課）**
大宮国道事務所・北首都国道事務所 → 大宮国道事務所
- 中部地方整備局（道路部交通対策課）**
①静岡国道事務所・沼津河川国道事務所 → ①静岡国道事務所
②岐阜国道事務所・高山国道事務所 → ②岐阜国道事務所
飯田国道事務所
- 近畿地方整備局（道路部交通対策課）**
大阪国道事務所・京都国道事務所
福知山河川国道事務所・豊岡河川国道事務所 → 大阪国道事務所
姫路河川国道事務所・和歌山河川国道事務所
- 中国地方整備局（道路部交通対策課）**
広島国道事務所・岡山国道事務所 → 広島国道事務所
福山河川国道事務所・山口河川国道事務所
- 四国地方整備局（道路部道路管理課）**
香川河川国道事務所・大洲河川国道事務所 → 香川河川国道事務所

窓口の集約についてのお問い合わせは・・・

各集約化対象事務所 及び 当該本局の担当課までお問い合わせください。

オンライン申請についてのお問い合わせは・・・

特車運用事務局（関東地方整備局道路部交通対策課内）

電話:048-601-3223 ホームページ:<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント⑤）

(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】

平成27年11月25日～12月24日
意見公募（パブコメ）



平成28年1月25日開始

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

Press Release

ETC2.0

平成28年1月22日
国土交通省道路局

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

国土交通省では、道路を賢く使う取組の1つとして、ITを活用した賢い物流管理を推進しています。

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」の制度を平成28年1月25日(月)13:00より開始します(別紙参照)。

ETC2.0を活用した本制度の導入により、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となり、物流効率化への効果が期待されます。

なお、昨年11月25日から12月24日までの間に実施しました、本件に係るパブリックコメントの結果、適正利用者について更なる簡素化を求める声など、31件のご意見が寄せられました。皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

<お問い合わせ先>
国土交通省 道路局 道路交通管理課 車両通行対策室 池田、中野
TEL : 03-5253-8483 (内線 37432、37436) FAX : 03-5253-1617

国土交通省 ETC2.0 別紙

ETC2.0装着車への特殊車両許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度開始について

平成28年1月25日(月)13:00より開始

業務支援用ETC2.0車載器を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録いただいた車両は、大型車誘導区間における経路選択を可能とする許可を行います。そのため、大型車誘導区間内であれば渋滞や事故、災害等による通行障害発生時の迂回ができ、輸送を効率化できます。また、許可更新時の手続きを自動化し、手続きが従来に比べ簡素化されます。

【現行】	【特車ゴールド】
申請・許可された経路のみ通行可能 (一本一本の経路毎の大量な申請が必要)	大型車誘導区間を走行する場合、経路選択可能 (複数経路を1つの申請に簡素化)

ご利用にあたっての注意事項

- ◆ 対象車両
大型車誘導区間申請に適合する車両^{※1}、かつ業務支援用ETC2.0車載器^{※2}を装着した車両
※1 車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年9月25日建設省令第28号)第7条の車両諸元等に適合する車両
※2 特殊用途用GPS付き発話型車載器
- ◆ ご利用方法
制度を利用される際は、特殊車両通行許可オンライン申請システムで下記の手続きを行ってください。
①車両の利用登録(初回のみ)
利用規約等に同意し、車両番号や車載器に関する情報を入力して登録を行ってください。
②特殊車両の通行許可申請
従来通り通行許可申請を行ってください。①の登録車両で、大型車誘導区間を経路に含む申請については、簡素化制度の利用確認メッセージが自動的に表示されます。
- ◆ 更新手続きの自動化・違反の場合の取扱
更新時には申請書を自動作成し、電子メールで申請者に送付します。電子メールの指示に従って更新に同意(ワンクリック)していただくだけで、更新申請ができます。
ただし、法に違反した通行(例えば重量や経路の違反)が確認され、通知を行った場合は、自動更新を不可とします。
※現地取締りや自動重量計測、ETC2.0を用いて違反の状況を把握します

詳しくは、オンライン申請Webページの「ETC2.0装着車への特殊車両通行許可簡素化制度」
http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/tokusyagold_or.html をご確認ください。

4. 適正化方針の運用状況

1) 適正利用者に対する措置（緩和のポイント⑤）

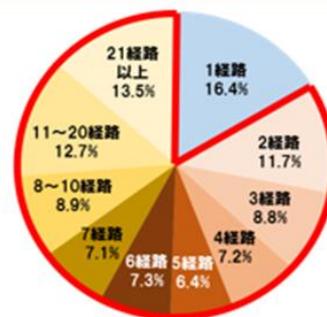
渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となる

ETC2.0装着車への特車通行許可の簡素化

現在 申請した個別の輸送経路のみ通行可能



(DATA)同一発着地点の経路申請状況



8割以上が複数経路で申請
(平均9経路)

※H25特車許可の実績(セミトレーラ)

ETC2.0装着車

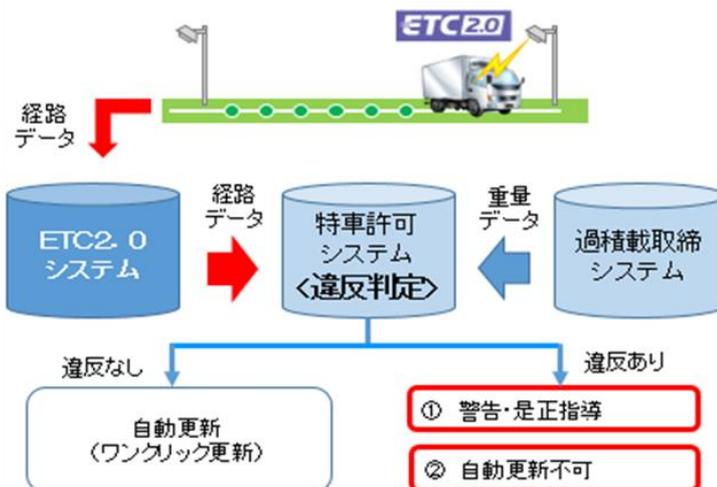
国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能

⇒ 渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化



今回実施(パブリックコメント→導入)

輸送経路の確認



4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント①）

(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】

平成27年度から
新型WIM順次増設

過積載への監視の目を強化する WIMの増設とイエローカードの見直し

WIMの概要 自動重量計測装置

基準を超える走行車両の重量、車両を特定するためのナンバーを常時測定し、センターへ送信。
センターにおいて特車許可DBとマッチングして違反を判定。
H2010より運用開始(現在40箇所(直轄国道))

路側処理機能
計測したデータをセンターに送信

車両検知機能(進入)
個々の車両を検知

車両検知機能(退出)
個々の車両を検知

車重計測機能
軸重を計測

車両情報取得機能
車両のナンバー、全車を撮影



計測精度の向上(新技術)

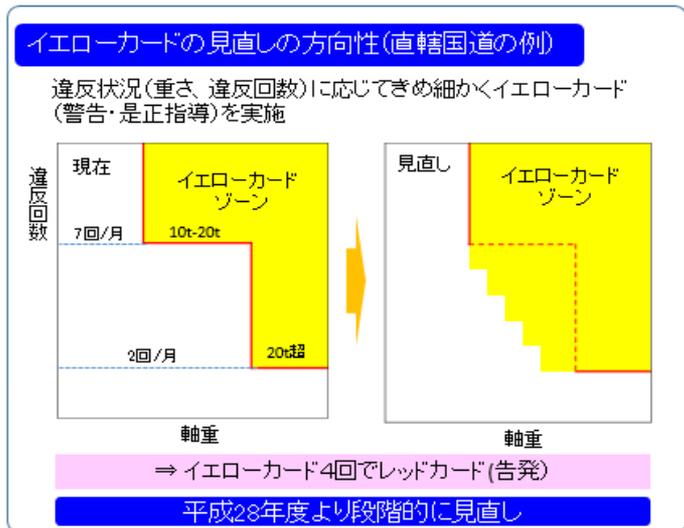
これまで **±20%** ビエソ方式

↓ 新技術

±5% ベンディングプレート方式

国総研での実証実験

新技術を活用したWIMを今年度より順次増設



4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント②）

(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】
- 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】

⇒ 平成27年2月23日運用開始

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

通行台数	割合
超過大型車両	0.3%
遵守車両	99.7%

劣化への影響は重さの12乗に比例

劣化への影響度	割合
超過大型車両	94.5%
遵守車両	0.5%

自動計測装置(全国30箇所)に設置)のデータから試算

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: 基準×2=54t (27t + 27t) ⇒ レッドカード条件:「総重量54t以上」

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(国管理道路の場合)

※ なお、車両総重量が基準の2倍に達しない場合であっても、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であっても、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

4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント②）

◆レッドカードの事例（基準の2倍以上の重量違反車両の告発）

道路法第47条第2項違反者（重量超過車両）の告発について
～ 新たな実施方針に基づいた、東日本高速道路初の告発事案 ～

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（神奈川県横浜市西区、理事長：勢山廣直）（以下、「高速道路機構」という。）と東日本高速道路㈱（以下、「NEXCO東日本」という。）関東支社（埼玉県さいたま市大宮区、支社長：横山正則）は、本下記のとおり連名で千葉県警察本部交通部高速道路交通警察隊に告発を行いましたので、お知らせします。

平成27年4月14日に、東関東自動車道下り線宮野木本線料金所（千葉県千葉市花見川区）において、道路法第47条第2項に違反して、大型トレーラーを通行させた運転手を同法第104条第1号、その雇用主である重機運輸機工株式会社（千葉県浦安市、代表者：中川孝則）を同法第107条に該当するものとして、千葉県警察に告発しました。

今回の違反は、車両制限令で定められた一般的制限値25トンを超えて大きく超過する車両総重量82.05トンで大型トレーラーを通行させていたことから、極めて悪質な違反であると考えております。※違反概要については別添参照。

また、今回告発した運送会社は、これまでも道路法違反が多く確認されていたため、高速道路機構及びNEXCO東日本では、再三にわたり改善指導を行ってまいりましたが、改善がみられず、違反行為が行われていたものです。

これまでは、違反で重大交通事故が発生させた者や指導にも関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、今年1月に国土交通省から、車両総重量が基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に対しては、その違反の事実をもって告発を行う実施方針が打ち出されたことに伴い、高速道路機構及びNEXCO東日本を含む高速道路6会社においては、この方針に基づき、高速道路における悪質違反者への厳罰化を図っているところです。

本件は、この方針に基づき告発を行う最初の適用事案になります。

高速道路機構及びNEXCO東日本は、今後とも関係機関と連携を回り、道路法違反車両に対しては厳正に行政措置を行い、安全で円滑な交通の確保に努めてまいりたいと考えています。

以上

（出典）平成27年6月3日NEXCO東日本プレスリリース

全国の告発事例（基準の2倍）

【平成27年12月現在】

- H27.6.3 NEXCO東日本 超過値57.05 t
- H27.6.3 NEXCO西日本 超過値28.35 t
- H27.7.29 NEXCO中日本 超過値25.75 t
- H27.8.7 NEXCO西日本 超過値30.20 t
- H27.9.30 NEXCO中日本 超過値33.30 t
- H27.9.30 NEXCO西日本 超過値26.00 t
- H27.9.30 NEXCO東日本 超過値25.70 t
- H27.10.9 NEXCO西日本 超過値41.80 t
- H27.10.9 NEXCO東日本 超過値30.35 t
- H27.10.27 NEXCO東日本 超過値44.05 t

※日付は記者発表日

4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント③）

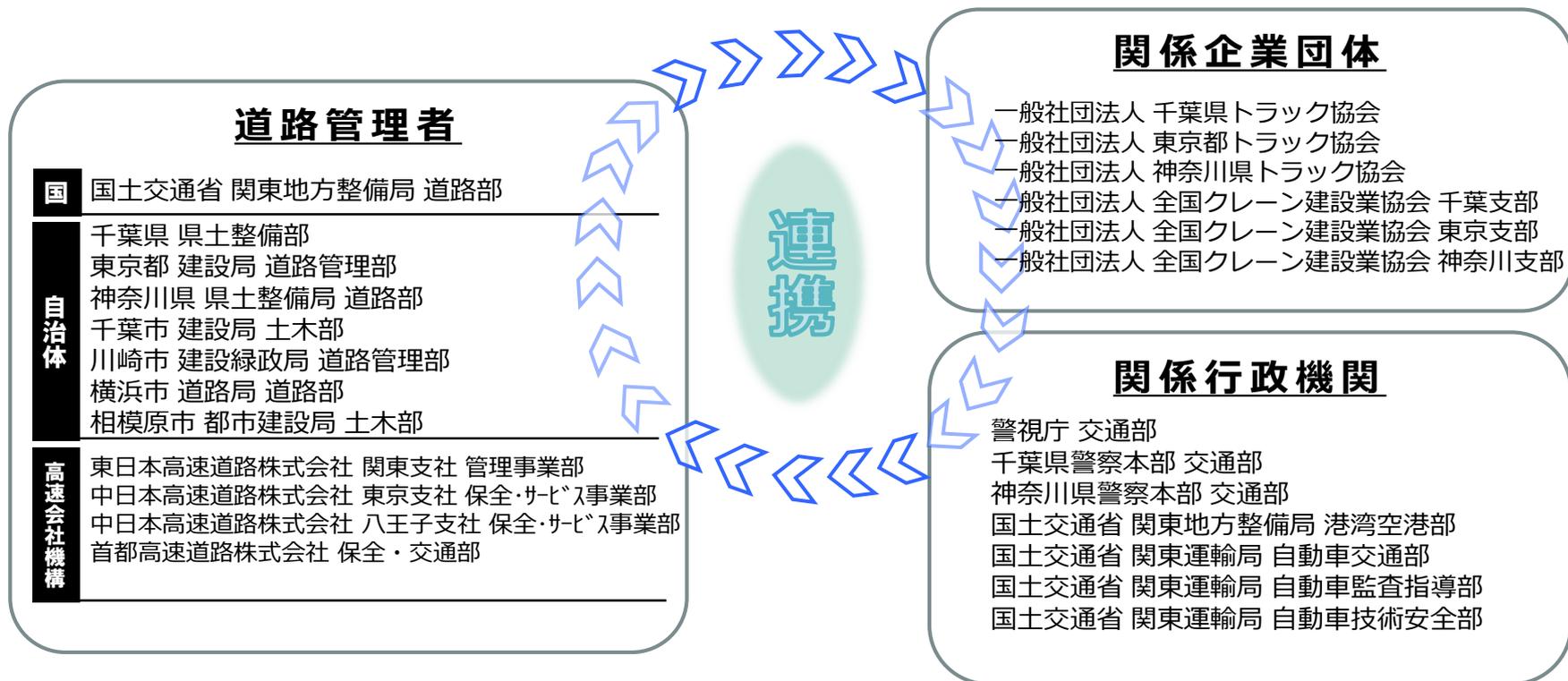
(3) 関係機関との連携体制の構築

- 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】

平成27年1月27日全国の地方初、中部地域連絡協議会設立



平成28年1月29日
大型車通行適正化に向けた
関東地域連絡協議会設立



(順不同)

4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント④）

(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】

⇒ 平成28年度から順次実施

道路管理者間で連携を高めて
過積載を取り締まる

道路管理者ネットワークの構築

特車基準等の現状

(1) 特車基準(車両幅員の例) 【高速会社⇔高速会社】

	高速国道等		一般有料	
	4車線	2車線	4車線	2車線
東日本高速	北海道支社	3.3m	3.3m	
	東北支社	3.3m	3.0m	3.5m 3.25m
	関東支社	3.0m	3.0~3.5m	3.0m
	新潟支社	3.3m	3.0m	-
中日本・西日本	3.0m	2.5~3.5m	3.0~3.25m	

(2) 大口多頻度割引の取扱い 【高速会社⇔高速会社】

	東・中・西日本	首都・阪神・本四
<違反を重ねた場合> ①大口・多頻度割引の停止 (1ヶ月間)	○	×
<①の停止期間中に、 違反を重ねた場合> ②ETCコーポレートカードの 利用停止	○	×

(3) WIMの取扱い 【直轄国道⇔高速会社】

	警告・是正指導等
直轄国道	軸重20t超: 2回/月 軸重20t以下: 20回/3ヶ月 是正指導を繰り返した場合、公表、告発
首都高速	軸重12t超: 3回/12ヶ月 違反が多い場合、講習会等

道路管理者ネットワーク

基準の統一化、情報の共有化等により各道路管理者が連携して過積載の取締りを強化



主な取組

- ① 特車基準等の統一化
- ② 違反情報を共有化
→ 他の管理者分も含めた累積回数で警告・指導
- ③ 基地取締り時のWIM情報の活用
- ④ 基地取締りの強化

平成28年度より順次実施

※会社間で異なる特車基準の統一化は、物流効率化の観点で前倒しでの実施を検討

4. 適正化方針の運用状況

2) 違反者に対する措置（強化のポイント④）

荷主にも責任を持たせる

トラックと荷主情報のマッチング

