

議事2) 大型車両を取り巻く課題への対応(案)

<第15回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会>

令和4年8月4日(木)

<目次>

1. 大型車両に関する近年の動き
2. 具体的な取組内容
3. 関東地域の課題と今年度の対策方針
4. 情報共有

1. 大型車両に関する近年の動き

大型車両に関する全体的な課題の状況と、それに対応する取組の現状について整理した。

No.	課題	取組	時期(参考)
①	特殊車両通行許可 審査日数の長期化	①-1 迅速化に向けたこれまでの主な取組(制度関係)	2019/4~
		①-2 迅速化に向けたこれまでの主な取組(デジタル化関係)	2017/4~
		①-3 自治体申請システム	2020/6~
		①-4 特殊車両通行確認制度	2022/4~
		①-5 特殊車両通行許可オンライン申請システム((独)日本高速道路保有・債務返済機構)	2022/4~
②	特殊車両通行許可 基準・運用の緩和	②-1 重要物流道路制度の創設	2019/5~
		②-2 国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間	2019/7~
		②-3 車両長の緩和(ダブル連結トラック運用)	2019/1~
		②-4 特殊車両通行許可基準(車両幅)の改定	2019/1~
		②-5 特殊車両通行許可基準(はみ出し)の緩和	2019/1~
		②-6 特車ゴールド制度の運用改善	2019/3~
		②-7 通行時間帯(夜間)指定条件の合理化について	2019/6~
		②-8 誘導車の配置条件の合理化について	2021/3~
③	悪質な重量超過 車両の走行	③-1 悪質な重量制限違反者への告発	2016/2~
		③-2 大口・多頻度割引停止措置見直し	2017/4~
		③-3 荷主勧告制度の運用改善	2018/7~
		③-4 重量物輸送に係る基準の見直し	2022/4~
		③-5 過積載車両の荷主対策	2019/4~

1. 大型車両に関する近年の動き

許可件数及び審査日数の推移の現状

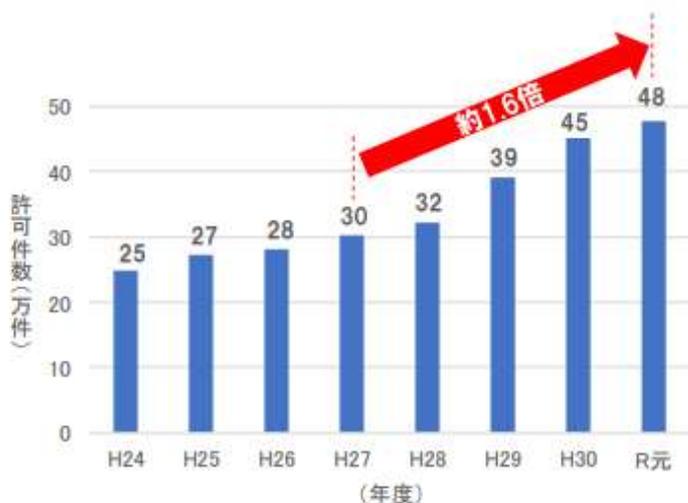
- 車両の大型化や法令遵守の取組等により、特殊車両通行許可件数は増加傾向が続き、直近5年で約1.6倍に増加。
- 審査件数の増加に比例してH30年度をピークに審査日数が長期化したが、直近ではピーク時の半分程度まで短縮されたものの、1ヶ月弱の日数を要している。

特殊車両通行許可件数、審査日数の推移(道路利活用における生産性) 国土交通省

1-3 ICT等を活用した特車通行許可の迅速化

- 特殊車両通行許可件数については、ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、許可件数が増加
- 審査件数の増加に伴い、審査日数が長期化する中、迅速化の取組により一定程度短縮したが、更なる短縮は困難な状況

■ 許可件数の推移



■ 審査日数の推移



2. 具体的な取組内容

①—1 迅速化に向けたこれまでの主な取組(制度関係)

審査口数の長期化に対する取組

① 許可の有効期間の延長

- 優良事業者を対象に、当面の間、許可の有効期間を最大2年間から最大4年間に延長。(H31.4～)



② 変更申請における審査の簡素化

- 新たな目的地を追加する場合、許可を受けている区間の審査を省略。(R1.6～)
- 車両の諸元を超えない車両を追加する場合、審査を簡素化し、優先的に処理。(R1.7～)

③ 重要物流道路における特車許可不要区間の導入

- 重要物流道路のうち、道路管理者が道路の構造上の観点から支障がないと認めて指定した区間において、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行について、許可を不要とする措置を導入。(R1.7～)



④ 地方公共団体への支援

- 地方整備局単位で都道府県等とプロジェクトチームを設置し、審査や便覧収録に活用可能なツール等を提供。(H30.5～)
- 審査に時間を要している地方公共団体に対し個別支援。(H31.3～)



▲自治体に対する審査の研修
(プロジェクトチーム)

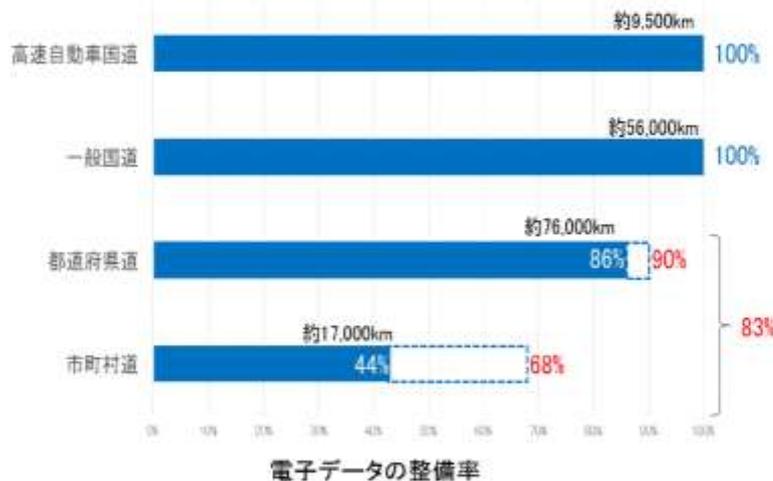
2. 具体的な取組内容

①ー2 迅速化に向けたこれまでの主な取組(デジタル化関係)

審査口数の長期化に対する取組

電子データの整備計画

- 現在、約7割に留まっている地方道(都道府県道・市町村道)の電子データ化を促進。
- 年間申請件数5件以上の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までに電子データ化を完了。



▲道路種別による電子データ化の2018年度末の整備率及び2019年度の整備予定



※ 特車申請があった延長のうち、電子データが整備されている延長の割合

▲地方道における電子データの整備率※

2. 具体的な取組内容

①ー2 迅速化に向けたこれまでの主な取組(デジタル化関係)

審査日数の長期化に対する取組

センシング技術を活用した電子データ化

○ センシング技術により、電子化が遅れている地方道等の情報を効率的に収集し、自動審査システムへ収録することで、審査を迅速化。

センシング装置による計測



3次元データの収集

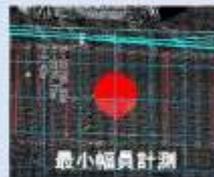


自動審査システム



抽出

便覧収録支援ツール(開発中)



- 各地方整備局毎にセンシング機器を導入済み
- 今年度までに地方道約4,000km分を取得予定
- 今後、効率的な便覧収録のためのツールの開発状況も踏まえ、追加を検討

活用

道路管理、自動運転等

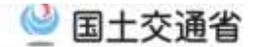
2. 具体的な取組内容

①-3 自治体申請システム

開始日:令和2年6月8日～

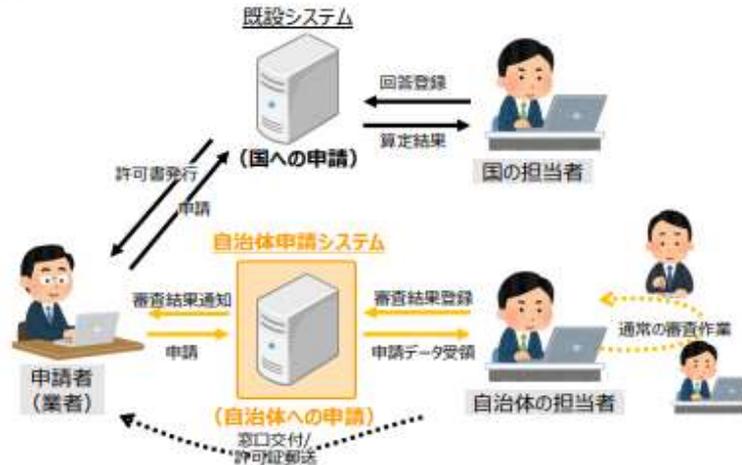
審査日数の長期化に対する取組

自治体申請システムの概要



○「自治体申請システム」は自治体に対してオンラインで特車通行許可申請を行うシステムです
※国への申請は従来の受付システムをご利用ください

■ システムイメージ



■ 申請者側システム

下記URLより申請者側システムにログインすることができます。

https://www.tokusya2.ktr.mlit.go.jp/jichitai_sinsei/
初回ご利用時は上記URLにアクセス後、新規ユーザー登録を行い、「ユーザーのIDとログインパスワード」を取得してください。

申請者側システムのご利用方法は、「特殊車両通行許可申請におけるオンライン申請のPRサイト」より操作マニュアルをご覧ください。

<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>

【システムに関するお問い合わせ先】令和3年4月1日より変更となりました

株式会社日立製作所 特車連絡窓口

✉ hitachi-online-ml-2020.sf@hitachi.com

※お問い合わせ窓口はメールのみとなります

※他システムの窓口も兼ねておりますので、
「自治体申請システム 申請者側」とお伝えください

■ 制度に関するお問い合わせは以下にお願いします

国土交通省 道路局 道路交通管理課
車両通行対策室

☎ 03-5253-8483 (平日 10:00～17:00)

2. 具体的な取組内容

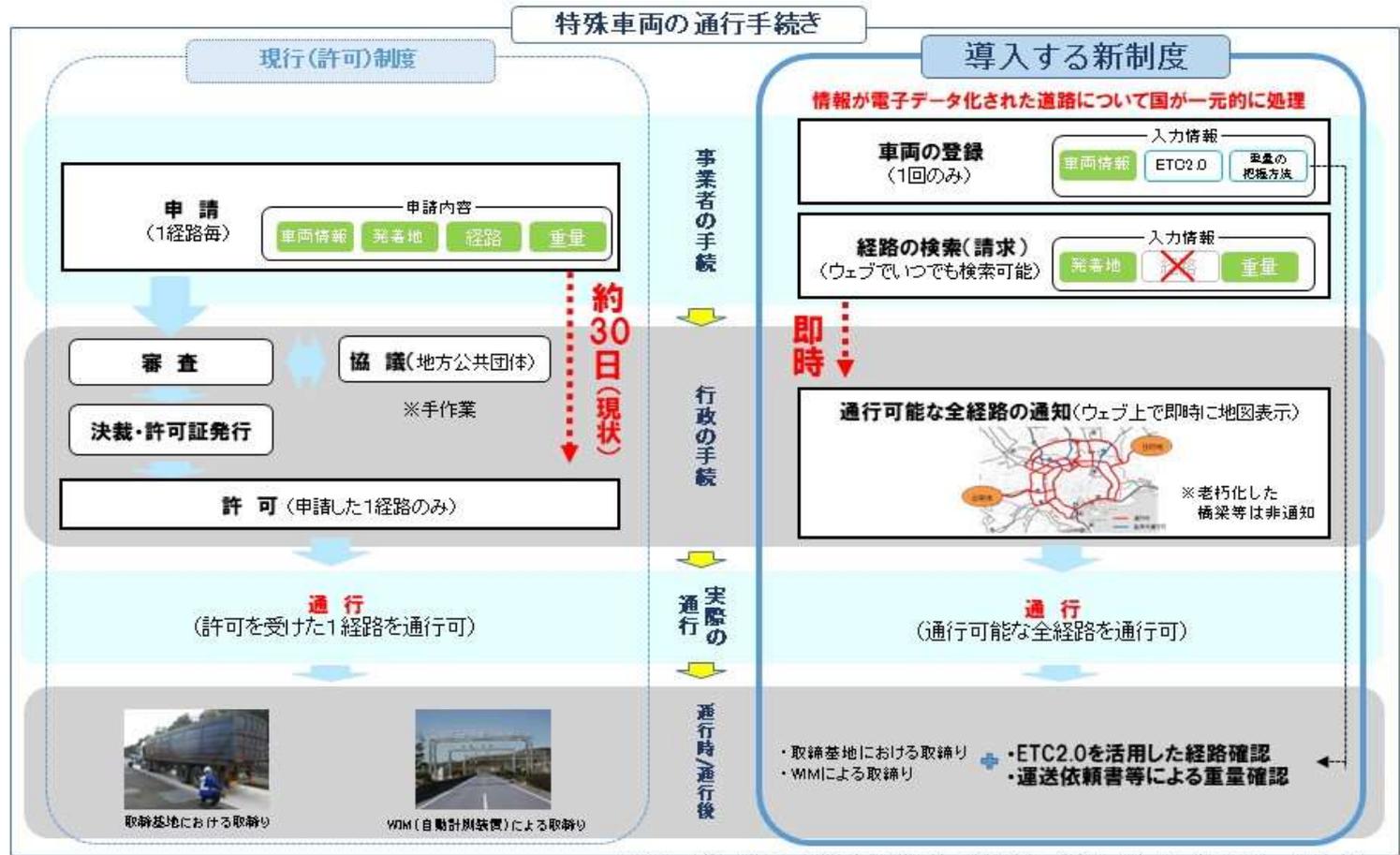
①-4 特殊車両通行確認制度

施行:令和4年4月1日

物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設

デジタル化の推進による新たな特殊車両通行制度の導入

道路法等の一部を改正する法律(令和2年法律第31号)により創設
(公布:令和2年5月27日、施工:令和4年4月1日)



※国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人で行わせることが可能

審査日数の長期化に対する取組

2. 具体的な取組内容

①ー5 特殊車両通行許可オンライン申請システム((独)日本高速道路保有・債務返済機構)

審査日数の長期化に対する取組

開始日:令和4年4月1日～

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 (略称) 高速道路機構
Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency (JEHDRA)

令和4年3月7日

特殊車両通行許可のオンライン申請運用を開始します

～令和4年4月1日から受付開始～

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、「高速道路機構」という。)は、道路整備特別措置法の規定により、本来の道路管理者である国土交通大臣や地方公共団体の長に代わって、高速道路^{※1}の特殊車両通行許可制度の手続き事務を実施しています。

このたび、令和4年4月1日から、特殊車両通行許可のオンライン申請運用を開始しますのでお知らせします。

オンラインでの申請が可能になることにより、

- ・職場や自宅等から24時間申請が可能
- ・窓口への申請書類の郵送が不要
- ・手続き期間(申請から許可証受け取りまで)が短縮

など申請者の利便性が向上します。

また、許可証は電子発行されますので、ダウンロードしたタブレット端末を活用すれば、運行する車両への許可証の常備が簡便になります。

高速道路機構は、引き続き、特殊車両通行許可申請手続きの効率化に取り組んでいきます。

※1 東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社が管理する高速道路が対象となります。

オンライン申請について

1. 申請受付開始
令和4年4月1日午前9時から
2. 対象者
高速道路の特殊車両通行許可を申請する方
3. 申請方法
「特殊車両通行許可オンライン申請システム」の申請サイト URL
<https://tokusya-shinsei.jehdra.go.jp/OnlineApplication/>
高速道路機構のホームページ (<https://www.jehdra.go.jp/>) からアクセスしていただけます。

特殊車両通行許可制度のオンライン申請について

「特殊車両通行許可オンライン申請システム」の申請サイトURL

<https://tokusya-shinsei.jehdra.go.jp/OnlineApplication/>

ログイン画面(イメージ)

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構
特殊車両通行許可オンライン申請システム ログイン

ヘルプ

メールアドレス:
パスワード:

[登録済みの方はこちら](#)
[パスワードを忘れた方はこちら](#)

パスワードを5回連続で間違えると、パスワードがロック解除から、1時間ログイン不可となりますのでご注意ください。

重要なお知らせ
○ 令和4年4月1日 特殊車両通行許可オンライン申請システム、ダウンロード開始のお知らせ
○ 令和4年4月1日 特殊車両通行許可オンライン申請システム、操作マニュアル印刷開始のお知らせ
○ 令和4年4月1日 特殊車両通行許可オンライン申請システム、お問い合わせ窓口の受付開始のお知らせ

メンテナンス情報

申請方法や申請手順等を説明した「操作マニュアル」をご覧ください。

このシステムはMicrosoft Edge(Chromium)で閲覧操作を推奨しています。
Copyright © Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency. All rights reserved. [操作マニュアル](#) [お問い合わせ](#) [プライバシーポリシー](#)

※4月1日から運用開始となります。しばらくお待ちください。

※「操作マニュアル」は、高速道路機構のホームページ (<https://www.jehdra.go.jp/>) からダウンロードいただけます。

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency

2. 具体的な取組内容

②-1 重要物流道路制度の創設

指定日:平成31年4月1日

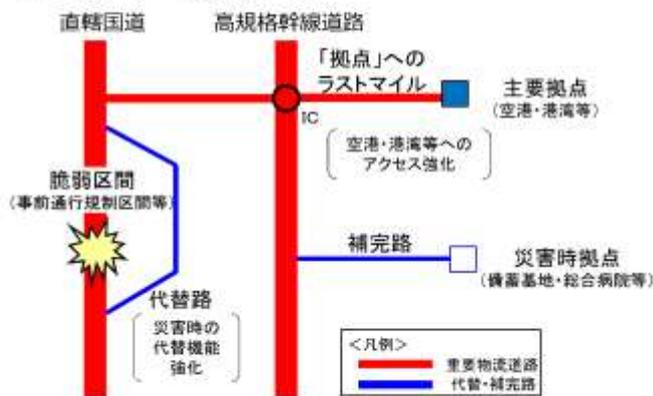
特車許可基準・運用改善の取組

重要物流道路の供用中区間の指定について

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として 計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
- まずは、供用中区間を指定※し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

※指定する期日：2019年4月1日

■ ネットワークのイメージ



■ 指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応) 【重要物流道路】
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 【重要物流道路及び代替・補完路】



■ 今回の指定内容

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



※1 重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図 <http://www.mlit.go.jp/road/sj/saku/butsuryu/maps/index.html>

※2 地方ブロック単位で策定(各都道府県単位で策定するビジョン・計画とも調整)

② 代替・補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

2. 具体的な取組内容

②-2 国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間

運用開始: 令和元年7月31日

国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間について(概要)

概要

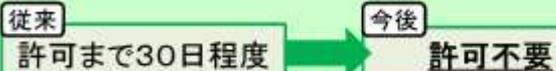
- 平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつある。
- このため、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げることにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする。

指定延長(予定)

重要物流道路(約3万5千km)のうち	
・高速道路	約12,200km
・直轄国道	約15,000km
・地方管理道路 (拠点へのラストマイル等)	約2,800km
合計	約30,000km

効果

- 当該区間の通行にあたり特車許可は不要



国際海上コンテナ車(40ft背高)が機動的に通行できる道路ネットワークの構築

運用開始日について

- 各道路管理者における指定の後、**令和元年7月31日**に運用を開始。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値の引き上げ>

	高速自動車国道・その他		国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間
総重量(t)	20	重要物流道路 (道路構造等の観点から支障のない区間)	44 ※2
車高(m)	3.8		4.1 ※3
車長(m)	12		16.5
	高さ指定道路25※1		
	高さ指定道路4.1		

※1 車両長さ及び軸距に応じた制限あり

※2 車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり
このほか、軸重(11.5t)、軸荷重(5.75t)の制限あり

※3 現行の規定(高さ指定道路)により指定

<要件>

- ① 国際海上コンテナを運搬するものであることを**証明する書類の携行**
- ② **ETC2.0**車載器の搭載及び登録 等

特車許可基準・運用改善の取組

2. 具体的な取組内容

②-3 車両長の緩和(ダブル連結トラック運用)

特車許可基準・運用改善の取組

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)



平成31年1月29日より
新東名を中心に本格導入



令和元年8月8日~
東北から九州まで対象路線を拡充

2. 具体的な取組内容

②-4 特殊車両通行許可基準(車両幅)の改定

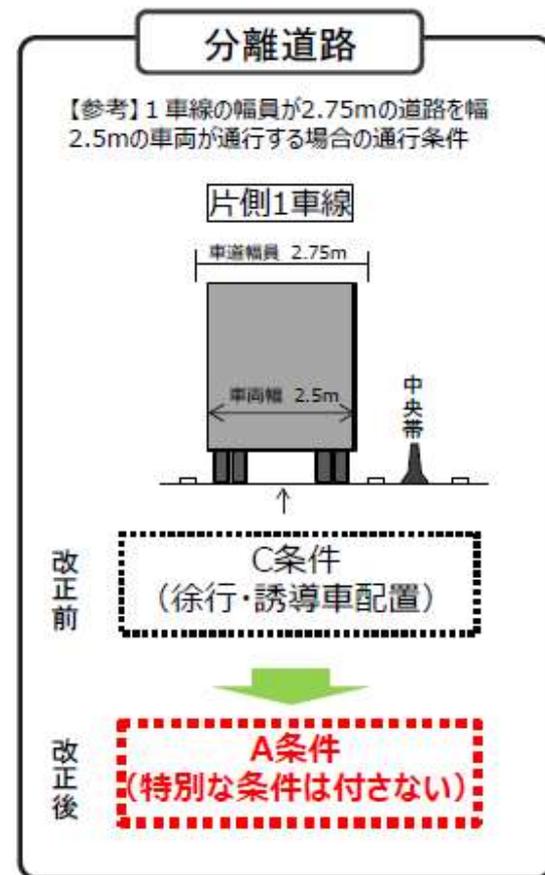
改正:平成31年1月

〈特車許可基準・運用改善の取組〉

○片側1車線の分離道路の構造を通行する場合、同じ車道幅員の非分離道路と同等の通行条件となるよう基準が改正されました。

■改正内容

通行条件	許可車両の幅の限度		
	分離道路		非分離道路
	現行(片側2車線)	新設(片側1車線)	
A	車道幅員-3.0m	車道幅員-0.25m	$\frac{\text{車道幅員}-0.5\text{m}}{2}$
B	車道幅員-1.0m	—	$\frac{\text{車道幅員}}{2}$
C	車道幅員	車道幅員	車道幅員



2. 具体的な取組内容

②-5 特殊車両通行許可基準(はみ出し)の緩和

改正:平成31年1月29日

〈特車許可基準・運用改善の取組〉

- 積載物(自動車)をはみ出して運搬するなど自動車運搬用車両の特性を踏まえ、生産性の向上や働き方改革に資するよう、これまでのコンテナ運搬用車両等を想定した基準に加え、自動車運搬用車両を対象とする新たな基準を設定

現行の規定	【新設】自動車運搬用車両の規定
 <p>連結全長18.0mまで</p> <p>※リアオーバーハングとは (後軸の旋回中心から車両後端まで)</p> <p>特例8車種のセミトレーラ連結車 17m 被けん引車のリアオーバーハングが 3.2mから3.8mまでの車両にあつては17.5m 3.8mから4.2mまでの車両にあつては18m</p> <p>※特例8車種 ①バン型、②タンク型、③幌枠型、④コンテナ用 ⑤自動車運搬用、⑥あおり型、⑦スタンション型、⑧船底型</p>	 <p>①はみ出した状態における車両長18.0m以下</p> <p>②リアオーバーハング 2.4m以上3.8m未滿は最大18m 1.9m以上2.4m未滿は最大17.5m</p> <p>③はみ出し長さ 1.0m以下</p> <p>積載物をはみ出して積載する場合にあつては、積載物のはみ出し長さが1.0m以内の場合、 リアオーバーハング(積載物含む)が 2.4m以上3.8m未滿の車両にあつては18m 1.9m以上2.4m未滿の車両にあつては17.5m</p>

平成31年1月29日より基準を緩和

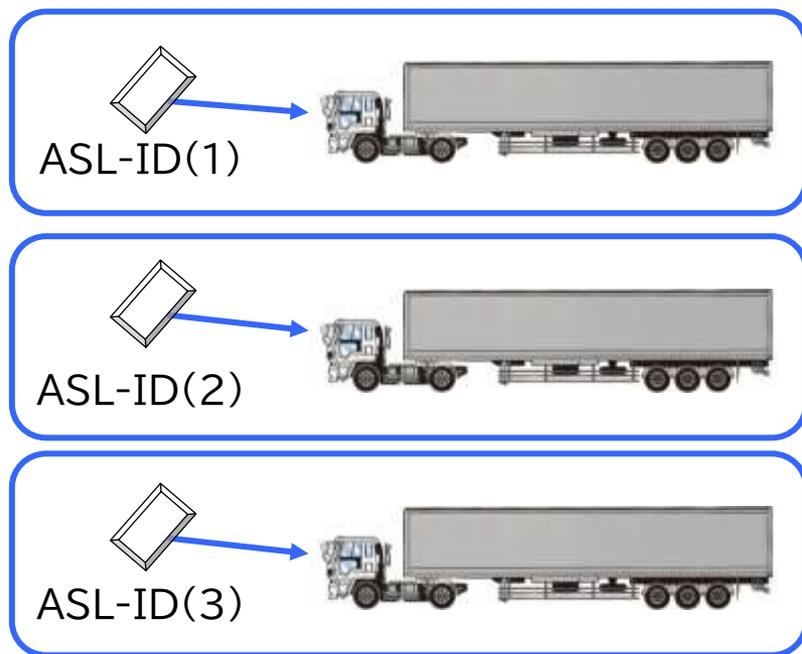
2. 具体的な取組内容

②-6 特車ゴールド制度の運用改善

改正:平成31年3月25日

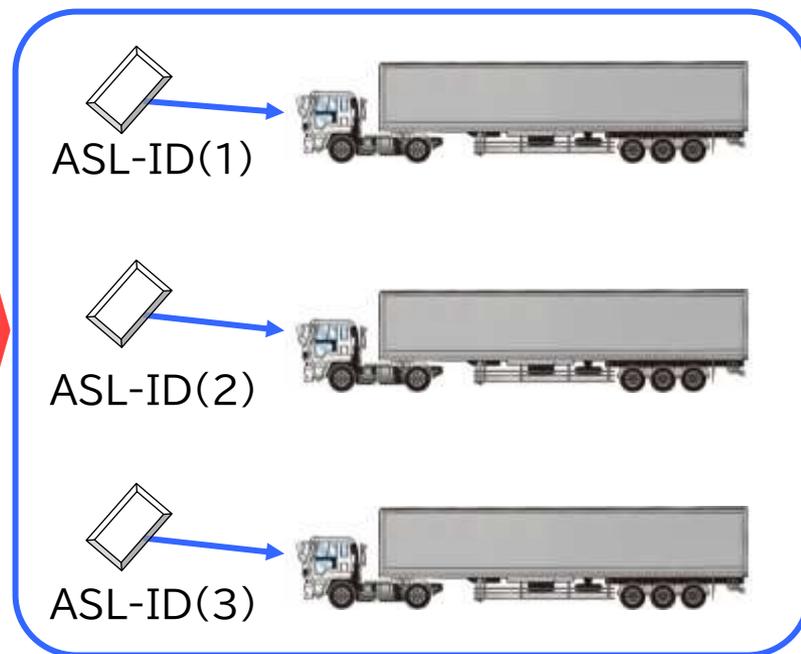
従来は、複数台のトラックをまとめた申請ができませんでしたが、今回の改正(平成31年3月25日)により包括申請が可能となりました。
(「車種」、「荷物」、「通行期間」が同一の場合)

改正前



改正前は1台毎の申請が必要
(×包括申請不可)

改正後



○改正後は包括申請が可能

2. 具体的な取組内容

②一7 通行時間帯(夜間)指定条件の合理化について

改正:令和元年6月21日

令和元年6月21日(金)より、通行条件により通行時間帯が夜間に制限される区間は、これまでの全経路から、原則として、特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定されます。

具体的な区間は、許可証に添付されるC・D条件箇所一覧に記載されています。

また、すでにお持ちの許可証についても、C・D条件箇所一覧が付されている場合には、同様の取扱いとなります。

なお、今後、通行時間帯(夜間)指定条件が付される場合の条件書は、下記の通り表示されるようになります。

※申請者の皆様におかれましては、許可証・条件書と同じく、特殊車両の走行時に『C・D条件箇所一覧』の携行をお願い致します。

<条件書への記載例>

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。
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。
〔申請経路全路線〕
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。
〔別紙「C・D条件箇所一覧」の区間又は箇所〕
5. 次の区間を通行する時間は、21時から6時までとする。
(別紙「C・D条件箇所一覧」に通行時間帯が記載されている区間又は箇所)

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。

2. 具体的な取組内容

②-8 誘導車の配置条件の合理化について

改正:令和3年3月29日

国土交通省

特殊車両の誘導車の配置条件の合理化について

物流業界における人手不足の解消や生産性の向上を後押しするため、特殊車両の運転者と講習を受講した誘導車の運転者の緊密な連携を前提に、道路の構造の保全や交通の安全の確保を図りつつ、通行条件を合理化。

見直しの主な内容

○誘導車の配置

《現行》

	通行条件の内容
橋梁等 (重量C・D条件)	前後2台の誘導車を配置
交差点、トンネル等 (寸法C条件)	前後2台の誘導車を配置

※誘導車の具体的な役割は不明確。

	通行条件の内容
橋梁等 (重量C・D条件)	後1台の誘導車を配置 (D条件の場合、すれ違い等の際、一時停止)
交差点、トンネル等 (寸法C条件)	前1台の誘導車を配置

ガイドラインを策定し、誘導車の役割や誘導方法、特殊車両の通行方法等を明確化

→ これまで2台に期待されていた役割を1台で果たすことが可能に

○誘導車の運転者

《現行》

運転者 誰でも可

運転者 ガイドラインに基づく講習※受講者に限定

※国交省がオンライン上で提供等

特殊車両の適切かつ合理的な誘導に向けて
～特殊車両の通行条件の合理化～

誘導車を適切に配置しましょう！

※ 特殊車両の通行時に誘導車の配置条件が付されたにもかかわらず、誘導車を配置していない場合は、通行条件違反となります。

令和3年3月29日以後、
①誘導車の運転には講習が必要となり、②特殊車両の前後に必要であった誘導車の配置が、基本的に前方又は後方の1台にのみならず、

また、特殊車両の運転者の役割も明確化しましたので、誘導車と連携し、安全な通行をお願いします。

国土交通省

■特殊車両を運転するドライバーの方へ！

- 通行条件の見直しにより、特殊車両の通行方法も明確化しました。
- 特に、条件の付いた橋梁等に進入する際には、自ら前方の他の車両との距離を十分に確保する等して、同一区間内を他の車両と同時に通行しないことが必要です。

■誘導車を他の事業者に外注する方へ！

- 通行が終了するまでの間、以下の方法等により、誘導車の運転者の受講終了を必要に応じて確認できるようにして下さい。
- 受講終了書の写しを事前に提出させ、捺印しておくこと。
- 誘導車の運転者が、本人の受講終了書を実行していることを確認しておくこと。

※他種特等において確認できない場合は、通行条件違反となります。

国土交通省

■誘導車を運転するドライバーの方へ

★誘導車を運転する前に、国土交通省が無償で提供するオンライン講習等の受講が必要です。

オンライン講習は、令和2年12月25日から開始されます！

(国土交通省が定める講習一覧)
URL: <https://www.mlit.go.jp/mad/tourism/hotplan/kohsu/>

国土交通省

（特車許可基準・運用改善の取組）

2. 具体的な取組内容

③-1 悪質な重量違反者の告発

施行:平成27年2月23日

■悪質な重量制限違反者への即時告発

(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



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

※ 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

基準の2倍以上の重量超過の違反が現地取締りで確認された場合は、告発(レッドカード)に。

※H27年~R3年3月までに全国の高速道路における即時告発件数は52件発生。

悪質な重量違反車両への取組

2. 具体的な取組内容

③一2 大口・多頻度割引停止措置見直し

開始:平成29年4月1日

■高速道路等における大口・多頻度割引停止措置等の見直し

II. 平成29年4月からの見直しのポイント

① 違反点数等の見直し

(1)【点数区分】措置命令等の発出基準に応じて違反点数区分を見直します

現行

違反種別(※)	点数
指導警告	—
措置命令A	3点～15点
措置命令B又はC	5点～15点
即時告発相当	15点～30点

平成29年4月1日から

違反種別(※)	点数
指導警告	3点
措置命令A	5点
措置命令B又はC	15点
即時告発相当	30点

※ 『即時告発相当』とは、措置命令B又はC相当の違反のうち重量が基準の2倍以上の違反を指します。

※ 平成29年4月より『即時告発』を実施した場合は、告発の結果(起訴、不起訴)に関わらず、一部割引停止の措置を実施します。

② 累積期間の見直し

(1)違反点数の累積期間を3か月(現行)から2年間(平成29年4月1日～)に拡大します

(2)違反点数の累積に応じて「割引停止措置」や「利用停止措置」を実施

現行

違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導及び警告
上記に定める警告期間内に30点以上	一部割引停止又は一部利用停止(1年以内の期間を定めて設定)

平成29年4月1日から

累積違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導
60点	一部割引停止(1か月)
90点	一部割引停止(2か月)
120点	一部利用停止(1か月)
150点	一部利用停止(2か月)

※ 平成29年4月より即時告発を行った場合は、累積違反点数にかかわらず、「一部割引停止(1か月以上)」を適用します。

道路構造物へ与える影響が大きい重量超過車両の違反に対する措置をより厳しく見直し

2. 具体的な取組内容

③-3 荷主勧告制度の運用改善

運用開始:平成29年7月1日

悪質な重量違反車両への取組

■荷主勧告制度の運用改善

【課題】

- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であったため、荷主関与の有無について判断が困難。
- 行政処分が前提となっていたため時間を要し荷主へ早期の働きかけも困難。



荷主勧告の発動基準等を明確化、法令違反情報を基に迅速に協力要請へ

2. 具体的な取組内容

③-3 荷主勧告制度の運用改善

施行:令和元年7月1日

■荷主に対する国土交通大臣による働きかけ等の規定の新設

【課題】

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要がある。

悪質な重量違反車両への取組

改正事項 令和元年7月1日から施行

① **荷主の配慮義務が新設されました**
●荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② **荷主への勧告制度が拡充されました**
●荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
●荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ **違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います** (令和5年度末までの期限措置)
●国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
●荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
●トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※違反原因行為の例

運送事業者の業務上の負担 荷主の都合による長時間の荷役も増える傾向に ⇒過労による安全運転を阻害するおそれ	詳細な搬送時刻の設定 適切な運行では間に合わない搬送時刻の設定 ⇒急ぎ運転を促すおそれ	運送事業者と異なるような保険 積み込み直前に積荷を積み直すような取組 ⇒運転を促すおそれ
---	---	--

違反原因行為を疑っている疑いがあると認められる場合
働きかけ → 独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知
要請 → 確認してもなお改善されない場合
勧告・公表

荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めるための取組を一層推進

2. 具体的な取組内容

③-4 重量物輸送に係る基準の見直し

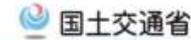
施行:令和4年4月1日

■基準緩和の期限延長

【課題】

- ドライバー不足が深刻な問題となっており、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しく、管理部門の負担軽減を望む声も高まるなど、働き方改革の推進など官民あわせて課題解決に向けた取り組みが必要

「基準緩和と自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正について ～基準緩和の期限の見直し、申請提出書面等が一部簡素化されます～

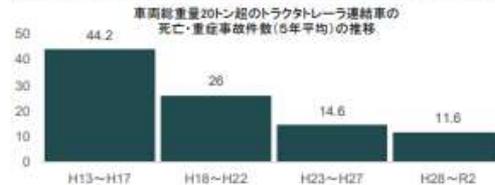


トラック運送事業にあつては、ドライバー不足、現場の要員確保が深刻な問題となっており、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しくもあり、管理部門の負担※軽減を望む声も高まるなど、働き方改革の推進等官民あわせて課題解決に向けた取り組みが必要となっています。

このため、基準緩和と自動車の重大事故の発生状況を踏まえ、申請提出書面の簡素化、継続緩和の期限の延長等申請者の利便性向上のため、基準緩和と自動車の認定要領について(依命通達)の一部改正をします。

- ※ 長大又は超重量貨物を輸送するトレーラの運行に当たっては事前に車両の寸法や重量にかかる道路運送車両の保安基準の緩和認定が必要
- ※ 認定を受けた者は、認定に付された基準緩和の「期限」、「条件」、当該自動車の運行に必要な安全・環境上の「制限」を遵守する必要
- ※ 期限満了日以降も当該車両を維持して運行する場合は、緩和の「継続認定」を受ける必要

基準緩和と自動車の事故実態を踏まえ、緩和の期限を延長



●安全性優良事業所認定(Gマーク)を受けた貨物運送事業所が申請する継続緩和について、**期限を無期限化**。

※ 安全性優良事業所認定の返納や取り消しとなった場合、遅滞なく新規緩和の申請が必要。

●その他の継続緩和も、**期限を現行の2年から4年に延長**。

	現行	改正
要件を満足する自動車	新規: 2年 初回の継続: 3年 2回目以降: 4年	新規: 2年 継続: 無期限
その他の自動車	新規: 2年 継続: 2年	新規: 2年 継続: 4年

<条件>
Gマーク認定事業所が継続緩和を申請する自動車で、前回の基準緩和認定日から継続緩和申請日までの間に重大事故や基準緩和自動車の行政処分等がない場合。

申請提出書面の一部簡素化、変更申請を届出制に変更

- 各種様式を見直し、集約化・簡素化
 - ・誓約書、宣誓書を申請書に集約
 - ・添付書面の削減



- 変更申請を届出制に変更し即日対応とする
これまで変更申請として扱っていた名称や使用の本拠の位置の変更等について、届出制とすることで審査期間の大幅な短縮により申請者の利便性向上を図る。



基準緩和認定の期限延長、申請書面の簡素化管理部門の負担軽減

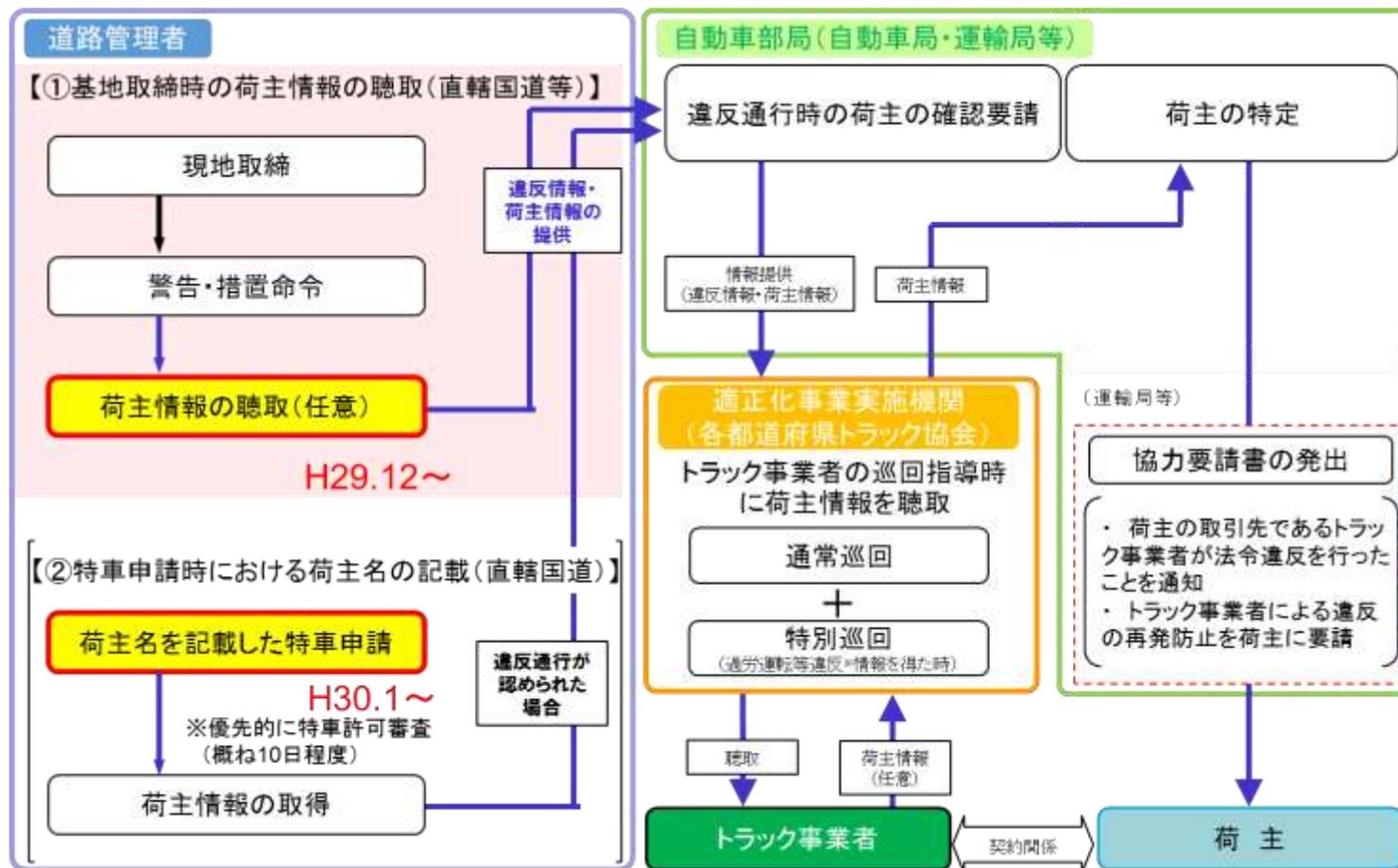
悪質な重量違反車両への取組

2. 具体的な取組内容

③—5 過積載車両の荷主対策

悪質な重量違反車両への取組

- 平成29年12月～基地取締時の荷主情報の聴取(直轄国道で試行)
- 平成30年1月～特車申請時における荷主名の記載(直轄国道で試行)
- 平成31年4月～基地取締時の荷主情報聴取(本格導入)



※ 乗務時間等告示違反

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針

関東地域における大型車通行の適正化に関する課題の再確認と、その対策について整理した。

継続的に対策を実施する必要がある課題			
広報 対応	取締 対応	迅速化 対応	課 題
1-①			社会一般を含めた特車制度の周知
1-②			協会等非加盟事業者に対する広報手段
2-①			違反車両の交通安全対策
3-①	3-①		荷主の法令遵守に向けた対策
		4-①	特車申請の許可期間短縮

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針

課題	
広報対応	1-① 社会一般も含めた特車制度の周知 (社会一般の認知度は例年4割程度に留まっているため継続的な周知が必要。) 

	対象者	継続的な実施内容	新規・拡大実施内容
広報対応	社会一般	① 若い世代に対しても関心を持たせることができたラジオCM(複数局)による広報 ② コロナ禍の感染状況を踏まえて連絡協議会委員主催のイベントへの参画を検討 ③ 特車総合ツイッターによる継続的な情報提供 ④ 連絡協議会委員によるポスター・チラシの一斉掲示(高速道路SA/PAのデジタルサイネージでの掲載)	⑦ 連絡協議会HP(アクセス数が多かった特車制度ページ)に子供向けの特車車両図鑑を作成して掲載(イベントが実施できた場合は、会場で配布)
	荷主・発注者	上記①、③、④を継続実施	⑧ 工事安全協議会を通じての工事現場等でのポスターの展開(都県・政令市及び高速道路会社への拡大)
	運送事業者(協会加盟社)	⑤ 連絡協議会委員(関係企業団体)が発行するメルマガ、機関紙等への寄稿 ⑥ クレーンオペレーターアンケート調査 上記①、④を継続実施	⑧ 工事安全協議会を通じての工事現場等でのポスターの展開(都県・政令市及び高速道路会社への拡大) ⑨ 特車ハンドブックの改訂

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針

課題	
広報対応	<p>1-② 協会等非加盟事業者に対する広報 (協会等に加盟していない事業者(白ナンバー)等については、直接的な広報手段がないことから、接点が生じる可能性のある場面で随時広報を発信していくことが必要)</p>



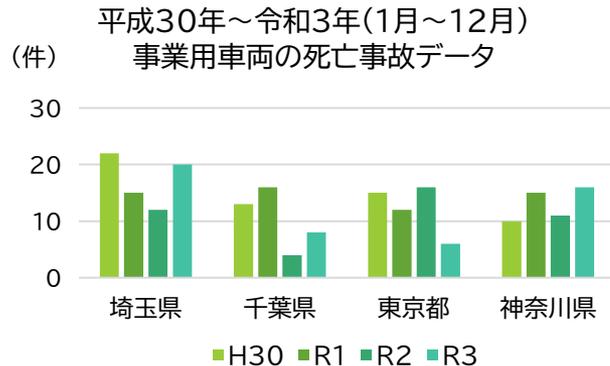
	対象者	継続的な実施内容	新規・拡大実施内容
広報対応	運送事業者 (協会非加盟社)	① 運行管理者等指導講習及び整備管理者研修資料にチラシを掲載	② 特殊車両の製造メーカー(クレーンメーカー国内大手2社)を通じて購入者へのチラシを配布(エリアを千葉県に拡大)

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針

		課	題
広 報 対 応	2-①	違反車両の交通安全対策 ※H30年9月に千葉県内で重量オーバーの特殊車両(無許可)による死亡事故発生	
			



		対象者	継続的な実施内容	新規・拡大実施内容
広 報 対 応		運送事業者	① 警察署窓口でのチラシ設置及び来庁舎者に対するのチラシ配布 ② 取締・高速道路会社による違反講習会、交通安全キャンペーン及び現地取締時でのチラシ配布	⇒対象者に向けて特車制度の遵守すべき具体的な内容を記載した新たなポスター・チラシ作成を検討



出典：(公社)全日本トラック協会
「2020年/2019年/2018年1～12月の交通事故統計分析結果～発生地別～」

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針

課題		
広報対応	取締対応	3-① 荷主の法令遵守に向けた対策 (特車制度の遵守は運送事業者の努力のみでは実現できないことから荷主の協力・理解が必要)



	対象者	継続的な実施内容	新規・拡大実施内容
広報対応	荷主・発注者	① 民間の土木・建築工事の発注者やクレーンを使用する建設業界に対して継続的に啓発活動を実施 ② 荷主のメルマガ・機関紙・HP等へ継続的にチラシ等の掲載、及びチラシ、ポスターの配布	④ 「建築資材・機械」、「鋼材等」以外の品目を取扱う1都3県の建設業協会へにアンケート調査を実施 ⇒対象者に向けて特車制度の遵守すべき具体的な内容を記載した新たなポスター・チラシ作成を検討
取締対応	運送事業者を介した荷主対策	③ 平成28年度に設置した「首都圏大規模同時合同取締作業部会」による合同取締時においても、車両制限令違反のドライバーに対して積載貨物及び荷主名聴取の協力を依頼	

3. 関東地域の課題と今年度の対策方針



	対象者	継続的な実施内容	新規・拡大実施内容
迅速化対応	道路管理者 及び 申請者	① 平成29年度に設置した「通行許可迅速化検討部会」において、特車通行確認制度の利用促進及び審査期間短縮に向けた意見交換	④ 新制度(確認制度)運用開始後の動向・変化調査
	道路管理者	② 上記部会において個別協議期間の短縮や審査内容の統一化等への意見交換	
	トラックWG	③ 令和元年に設置した「迅速化(トラック)WG」において審査期間短縮等に向けた意見交換	

4. 情報共有

特殊車両通行ハンドブック2020

特殊車両通行許可限度算定要領の一部改正に伴い、通行条件や誘導車の配置条件等が一部変更となったため、2021年2月版としてハンドブックを更新し、連絡協議会ホームページにて公開していますので、ご活用ください。

なお、今年度、特殊車両通行確認制度に関する内容を追加する予定としています。

【連絡協議会ホームページ】



【URL】

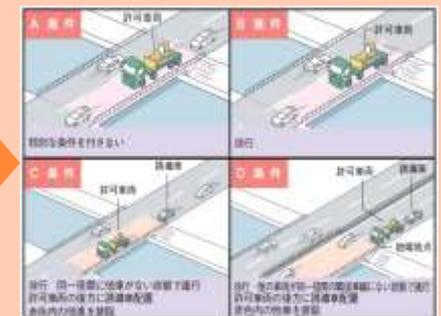
https://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000088.html

【更新箇所の例】

通行条件の変更



【更新前】

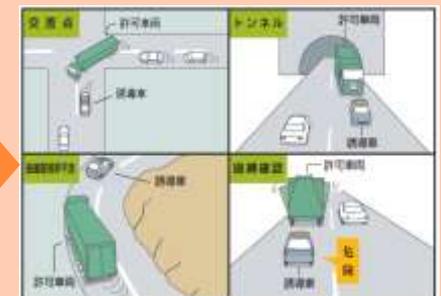


【更新後】

誘導車の配置条件変更



【更新前】



【更新後】