# 特殊車両通行制度について



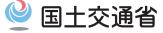
# 令和4年11月

大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会

[事務局]関東地方整備局 道路部 交通対策課



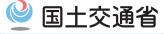




# 【目次】

- 1. 趣旨·目的
- 2. 道路の老朽化の現状
- 3. 特殊車両通行制度の概要
- 4. 違反の取締等
- 5. 荷主の皆様へのお願い

# 1. 趣旨·目的



### 背景

● 近年、<mark>道路の老朽化対策が喫緊の課題</mark>となっており、道路利用者の安全な 通行を確保するため、適切な道路の維持管理が求められています。

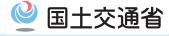
### 現状

- ドライバー不足や物流の効率化のため、車両の大型化(≒重量化)が進み、重量を違法に超過した一部の大型車両により、老朽化した道路が更なるダメージを受けています。
- 一方、大型車両の重量オーバーは、運送事業者だけの問題ではなく、荷主の 行為に起因している例も少なからず存在しています。

### 取組み状況とお願い

- 大型車両の適正かつ安全な走行実現のため、<u>平成28年1月29日</u>に<u>一都三</u>県(東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県)の<u>関係団体</u>により、『大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会』を設立して、大型車両の走行に関係する荷主及び運送事業者の各業界団体を対象に、広報・啓発活動を継続的に実施しています。
- この活動の一環として、大型車両を走行させるためのルールや現状について、運送事業者だけではなく、荷主の方々にもご理解頂きたいことを本資料にまとめております。

# (参考)大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会



喫緊の課題となっている道路の老朽化対策には、重量を違法に超過した大型車両に対する取り組みが肝要です。また、重量を違法に超過した車両は安全性も担保されておらず、重大事故に繋がる危険性も高まります。

そこで、関東地方整備局は大型車両に関する情報共有や効果的な取組を行うことを目的として、「大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会」を平成28年1月29日に設立しました。

#### 構成メンバー

### 道路管理者

国 国土交通省 関東地方整備局 道路部

千葉県 県土整備部 東京都 建設局 道路管理部 神奈川県 県土整備局 道路部 埼玉県 県土整備部 千葉市 建設局 土木部 川崎市 建設緑政局 道路管理部 横浜市 道路局 道路部 相模原市 都市建設局 土木部

さいたま市 建設局 土木部

高速会

東日本高速道路株式会社 関東支社 管理事業部 中日本高速道路株式会社 東京支社 保全·サービ ス事業部 中日本高速道路株式会社 八王子支社 高速道路事業部 首都高速道路株式会社 保全·交通部



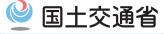
#### 関係企業団体

- 一般社団法人 千葉県トラック協会
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 埼玉県トラック協会
- 一般社団法人 全国クレーン建設業協会 千葉支部
- 一般社団法人 全国クレーン建設業協会 東京支部
- 一般社団法人 全国クレーン建設業協会 神奈川支部 埼玉クレーン協会

#### 関係行政機関

警視庁 交通部 千葉県警察本部 交通部 神奈川県警察本部 交通部 埼玉県警察本部 交通部 国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 国土交通省 関東運輸局 自動車監査指導部 国土交通省 関東運輸局 自動車技術安全部

# 2. 道路の老朽化の現状



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、 2021年度末現在25%、10年後は54%、20年後には74%まで急増 する見込み。

# 建設後50年以上の橋⇒20年後(2041年)は7割以上に

#### 関東地方整備局管内の建設後50年以上の橋梁数と割合 建設後50年以上の橋梁 ※橋長2m以上対象(R4年3月31日現在) 建設後50年未満の橋梁 ※建設年不明橋梁157橋除く 863橋. 1087橋 26% 1,490橋. 25% 46% 1,767橋 2.394橋 54% 74% 【現在】(2021年度末) 【10年後】(2031年度末) 【20年後】(2041年度末)

#### 関東地方整備局管内の橋梁、トンネルの点検結果(R2年度実施)

施設名	点検 実施数	判定区分				
加設石		I	Ш	III	IV	
橋梁	636	237 (37%)	287 (45%)	104 (17%)	8 (1%)	
トンネル	9	0 (0%)	4 (44%)	5 (56%)	0 (0%)	

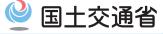
#### R2年度末時点における直近5年間(H28~R2)判定区分と建設経過年度 (橋梁) ※国土交通省管理



■Ⅰ:健全 □Ⅱ:予防保全段階 □Ⅲ:早期措置段階 ■Ⅳ:緊急措置段階

※点検を実施した施設のうち、R3年3月末時点で診断中の施設を除く。 【出典】道路メンテナンス年報(R3.8)より

# 2. 道路の老朽化の現状



# ▲重量オーバーの大型車両は、道路構造物への影響が甚大(劣化を早める)

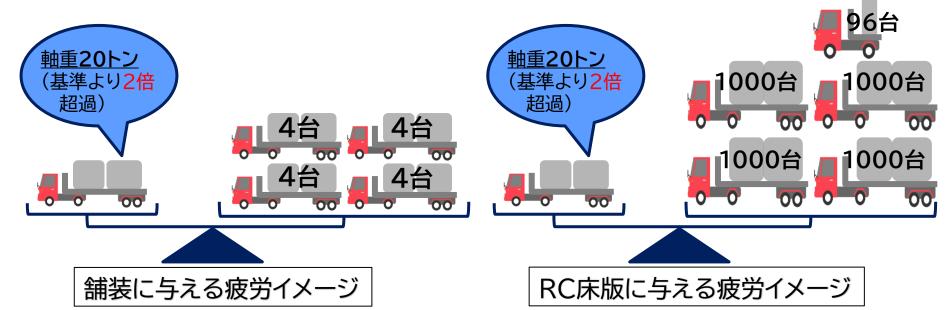
### 例)軸重10トンの基準に対して、軸重20トン(+10トン)の大型車両が1台走行した場合

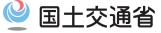
▶舗装の場合:4乗

▶RC床版の場合:12乗

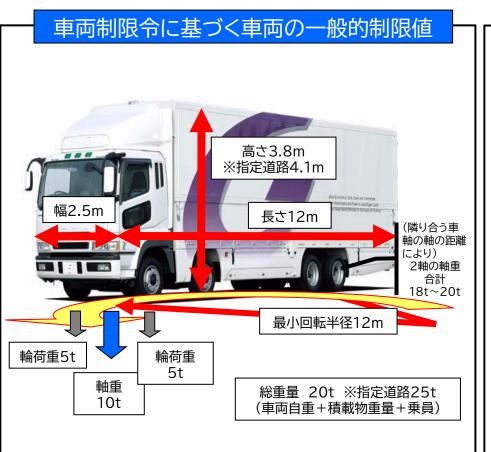
- ▶舗装に与える影響は、16台分
- ▶RC床版に与える影響は、4,096台分

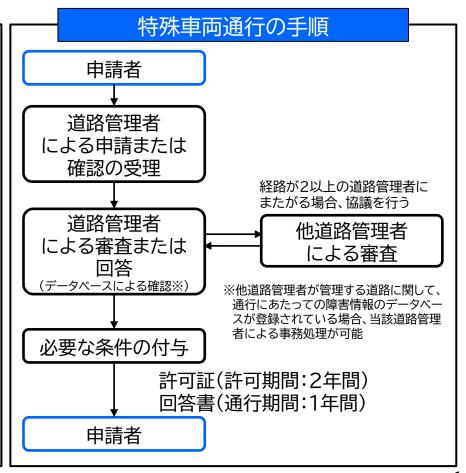
軸重を基準の2倍超過した車両は たった1回の走行で、左記の台数が走 行した疲労を与えている

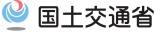




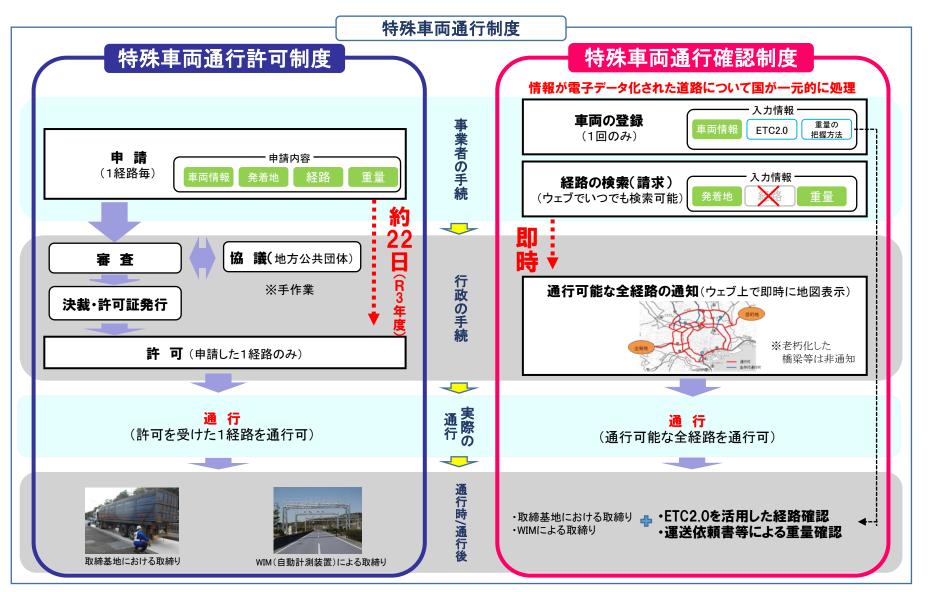
- 道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう造られており、この規格を超える車両は、原則として通行できません。(道路法第47条第2項)
- 車両の構造や積載貨物が特殊である場合に限り、道路の構造を保全し、又は交通の 危険の防止に必要な条件を附して通行が可能となります。

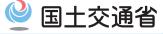






特殊車両通行制度には、従来からの「特殊車両通行許可制度」と、令和4年4月1日より施行された「特殊車両通行確認制度」の2種類があります。

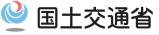




### ○通行条件とは

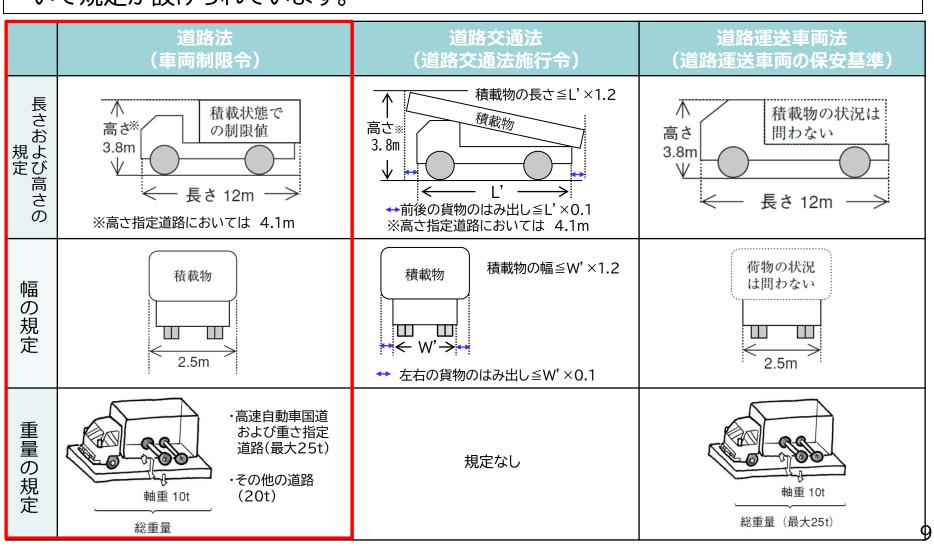
審査の結果、道路管理者が通行することがやむを得ないと認めるときには、通行に必要な条件を附して許可します。この条件を通行条件といいます。通行条件には次のようなものがあります。

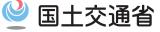
重量に関する条件			寸法に関する条件	
Α	特別な条件を付さない。	А	特別な条件を付さない。	
В	橋梁、高架の道路その他これらに類する構造の道路 (以下「橋梁等」という。)を通行するときは、 <mark>徐行</mark> をす ること。	В	屈曲部、交差点、幅員狭小部又は上空障害箇所を通 行するときは、 <mark>徐行</mark> をすること。	
С	C条件の付された橋梁等については、以下を条件とする。 ① <u>徐行</u> をすること。 ②他の車両との距離を確保することによって、通行する車線の一の径間を同時に通行する他の車両がない状態で通行すること。 ③②のため、許可車両の後方に1台の誘導車を配置し通行すること。	C     屈曲部     幅員狭小部     上空障害箇所	C条件の付された屈曲部、幅員狭小部又は上空障害 箇所については、以下を条件とする。 ① <mark>徐行</mark> をすること。 ②対向車等との衝突、接触その他の <u>事故の危険を生じさせない状態で通行</u> すること。 ③②のため、許可車両の <u>前方に1台の誘導車を配置</u> し、その連絡又は合図を受けて通行すること。	
D	D条件の付された橋梁等については、以下を条件とする。 ①Cの各条件 ②隣接車線の前方(隣接車線が同一方向の車線である場合は後方)を十分に確認し、他の車両が隣接車線を通行しようとしているときは橋梁等への進入を控えることなどによって、可能な限り、 <mark>隣接車線における一の径間</mark> を同時に通行する他の車両がない状態で通行すること(すれ違い、追越し等によってやむを得ず他の車両が一の径間を通行することとなるときは一時停止すること。)。	<b>C</b> 交差点	C条件の付された交差点を左折又は右折するときは、 以下を条件とする。 ①徐行をすること。 ②対向車等との衝突、接触その他の <u>事故の危険を生じさせない状態で通行</u> すること。 ③②のため、許可車両の <u>前方に1台の誘導車を配置</u> し、その連絡又は合図を受けて、 <u>誘導車に続いて</u> 左折又は右折すること。	



○道路法の他に、道路交通法、道路運送車両の保安基準(省令)においても車両諸元 についての制限があります。

○これらの法令では、それぞれの目的に応じて、車両の幅、長さ、高さ、重量などについて規定が設けられています。





#### 道路も車両も大切なパートナー



積

る

さ ら

<u>さ</u>

は

違い

ます

### 適正重量を守って通行しましょう

#### 道路運送車両法

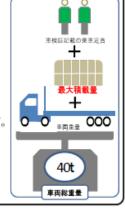
~車 両を守るためのルール~

#### 『積める重さ』=

- ◆最大積載量は、車両が安全に走行するために 積載できる荷物の限度重量です。
- ◆過積載運行は、制動力の低下やバランスを 崩しやすくなり重大事故の原因になる可能性があります。

#### 車両総重量=車両重量+乗車定員の重量+最大積載量

(これらの数値は車検証に記載されています。)



### ~道 路を守るためのルール~

#### 特殊車両通行許可による重量(\*គ総重量)

◆許可重量は、橋などの道路構造物への影響等を考えて、道路管理者が許可 した限度重量です。(許可重量は許可証に記載されています。)

通行経路によっては最大積載量の荷物を積むことが出来ません。



### 荷主のみなさん! 無理なお願いしていませんか?



### あなたが想像する以上に違法な重量超過車両は道路を傷めます。



車軸それぞれにかかる 重量を「軸重」といいます。 ※総重量とは別に「軸重」にも

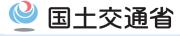
大型車1台が軸重10トンの基準よりも2トン 超過した場合、橋に与える影響は、軸重10トン 車の約9台分に相当し、わずかな重量オーバーで あっても道路へのダメージが大きくなります。



# 道路を末永く安全にご利用いただくために 適切な積載へのご理解とご協力をお願いします



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

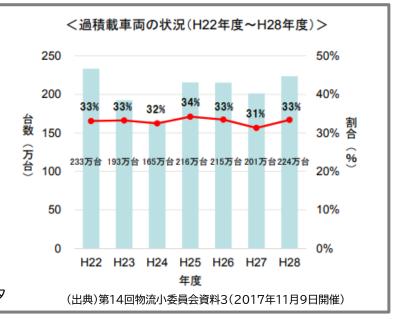


### 違法に通行する大型車両の取締りの徹底

### 背景

- 通行する特殊車両の約3割が重量超過 となっている。
- この重量超過車両の走行は、橋梁や舗装の寿命を縮めるなど、道路に悪影響を及ぼす他、時には重大な事故を引き起こし、社会経済活動に多大な影響を与えている。

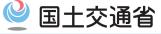
※ 過積載車両台数は、自動重量計測装置(直轄国道39カ所)による計測データ



# 違反車両の指導取締り体制の強化が必要



現地取締り及び車両重量自動計測装置を活用した指導取締りの 強化により、事業者への法令遵守の意識の向上を促すとともに 道路構造の保全及び交通の危険防止を図っている。



### ○取締基地における現地取締

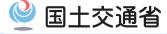
道路脇に設置された取締基地において、重量・ 寸法・高さの計測、及び許可証の確認等を実施 し、違反車両に対しては、「指導警告書」又は 「措置命令書」を発出し、是正を求めています。



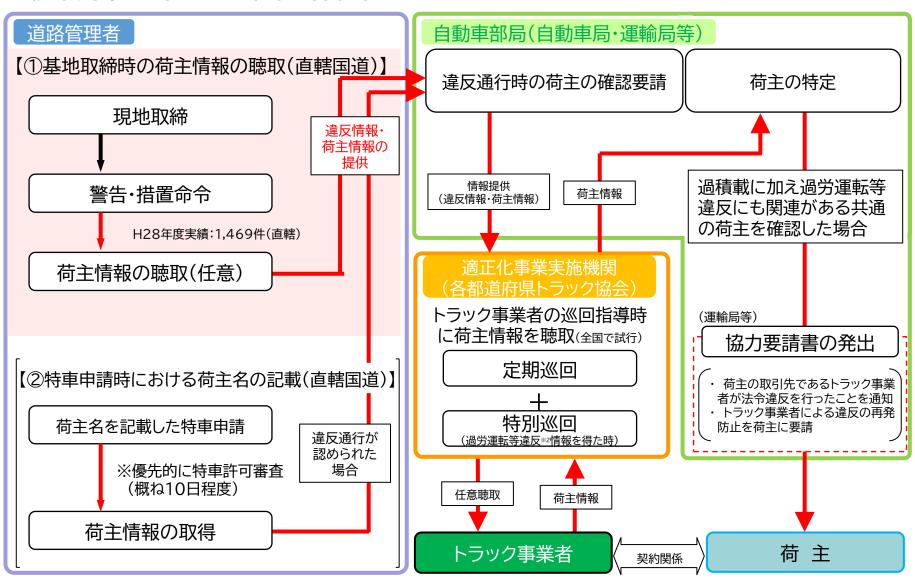
#### ○車両重量自動計測装置(WIM)による取締

車両重量自動計測装置で計測したデータと特殊車両通行許可データをオンラインで照合し、計測結果に基づき、違反走行を繰り返す事業者に対して指導警告書の発出、対面による是正指導を行っています。

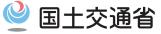




# 過積載車両の荷主対策(全体像)



- ※1 赤字箇所は、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



### 改正貨物自動車運送事業法(荷主対策の深度化:令和元年7月施行)

# 荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令順守を 進められるようにするための改正が行われました

#### 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、その旨を公開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

- ●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等には、「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



荷主の都合による長時間の 荷待ち時間が恒常的に発生

⇒過労運転防止義務違反 を招くおそれ



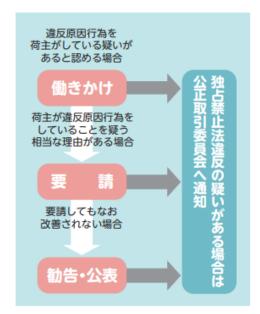
適切な運行では間に合わない 到着時間の指定

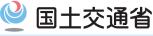
⇒最高速度違反を招く おそれ



積込み直前に 貨物量を増やすよう指示

⇒過積載運行を招くおそれ





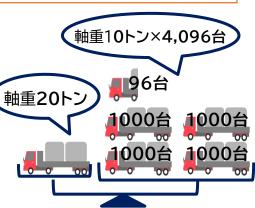
# 荷主の皆様へのお願い

# 特殊車両の走行には通行手続きが必要です!

一部の重量オーバーの車両が道路の劣化を早めています! 一定の大きさ・重さを超える車両(特殊車両)での通行には、 特殊車両通行許可制度による「通行許可」または特殊車両 通行確認制度による「回答書」が必要になります。

#### <u>◇コンクリート床版への</u> 影響の試算

橋梁のコンクリート床版の劣化への影響度は、重量(軸重)の約12乗に比例



◇橋梁の路面に穴が開いた 事例





軸重10トンの車両約4,000 台分の疲労が蓄積されること になります 重量オーバーの車が通行したため、床版(車両を直接支える部材)に穴が開いてしまった事例です。



# 国土交通省からの4つのお願い





#### 適正な依頼時期にご協力を

請負人は依頼を受けてから通行許可等の取得までに 一定の時間を要するため、注文者は余裕を持った依頼や 輸送計画の策定にご配慮願います。



#### 荷主にも責任があります

▶ 請負人に法令違反があれば、注文者にも責任が及ぶ 場合があります。(荷主勧告制度)



#### 適正な費用負担が必要です

通行条件によって誘導車を配置する場合は、注文者は 請負人に対して適正な費用の支払いが必要です。



#### 請負人側のリスクにご理解を

法令違反があれば、請負人に対し、ペナルティ(罰則)が科せられる場合があります。

※注文者:元請、直近上位の下請など 請負人:下請、運送事業者など