

大型車両を取り巻く課題への対応（案）



＜第9回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会＞

令和元年7月5日（金）

<目 次>

1. 大型車両に関する最近の動き
2. 具体的な取組内容
3. 関東地域の課題の再確認

1. 大型車両に関する最近の動き

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。

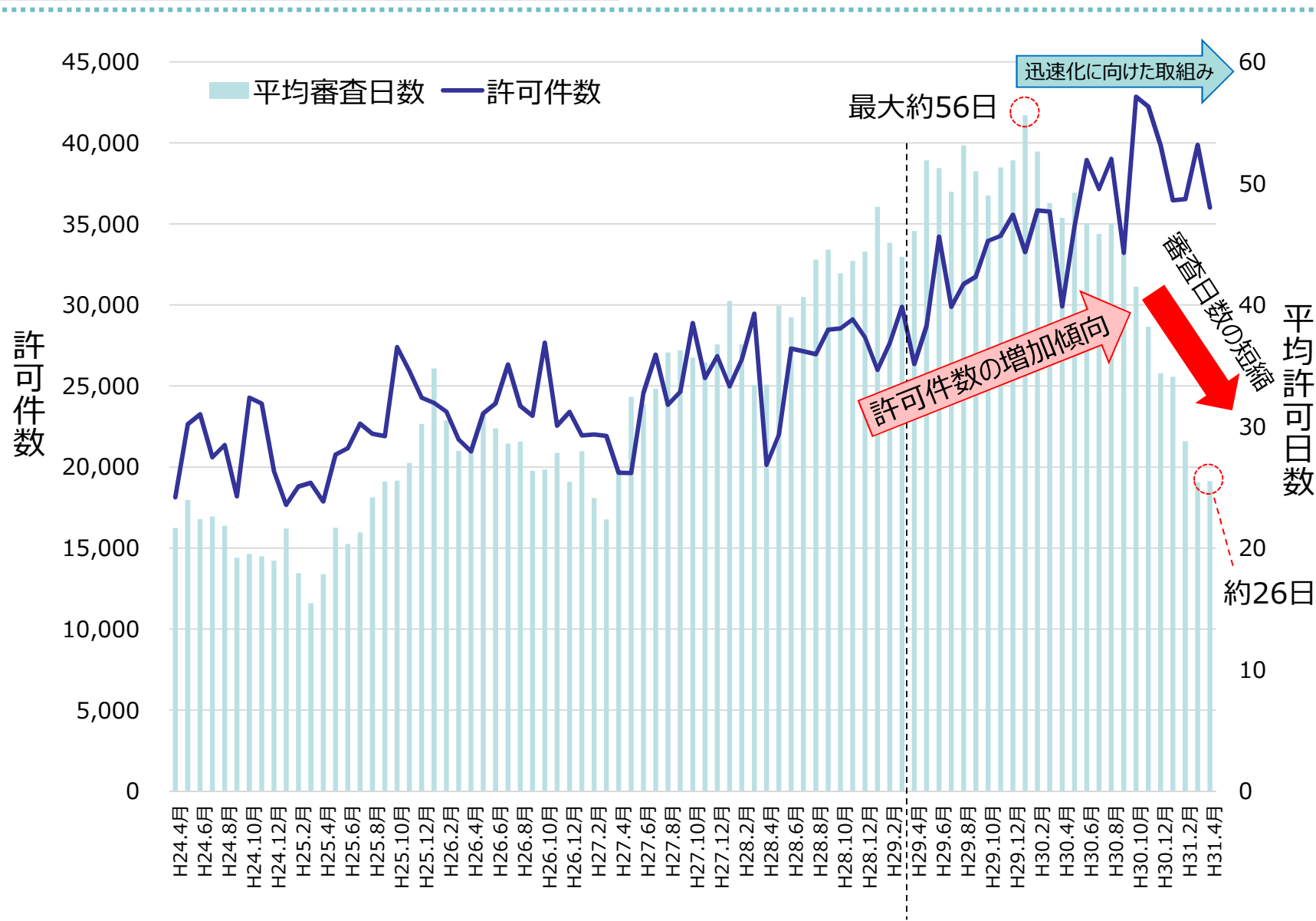
No.	課 題	取 組	時期(参考)
①	特殊車両通行許可 審査日数の長期化	①－ 1 特車通行許可の審査日数の推移	2012/4～
		①－ 2 迅速化に向けたこれまでの主な取組	2017/4～
		①－ 3 許可期間の延長	2019/4～
		①－ 4 電子データの整備計画	2017/4～
②	特殊車両通行許可 基準・運用の緩和	②－ 1 重要物流道路制度の創設	2019/5～
		②－ 2 車両長の緩和（ダブル連結トラック運用）	2019/1～
		②－ 3 特殊車両通行許可基準（車両幅）の改訂	2019/1～
		②－ 4 特殊車両通行許可基準（はみ出し）の緩和	2019/1～
		②－ 5 特車ゴールド制度の運用改善	2019/3～
③	許可経路が限定的	③－ 1 ETC2.0経路データの活用	2018/8～
④	悪質な重量超過車両 の走行	④－ 1 悪質な重量制限違反者への告発	2016/2～
		④－ 2 大口・多頻度割引停止措置見直し	2017/4～
		④－ 3 荷主勧告制度の運用改善	2018/7～
		④－ 4 重量物輸送に係る基準の見直し	2017/7～
		④－ 5 過積載車両の荷主対策	2019/4～

2. 具体的な取組内容

出典:令和元年6月27日物流小委員会資料

①－1 特車通行許可の審査日数の推移

審査日数の長期化に対する取組



2. 具体的な取組内容

※平成31年2月6日物流小委員会資料

①－2 迅速化に向けたこれまでの主な取組

審査日数の長期化に対する取組

① 自動審査が可能となる電子データの整備

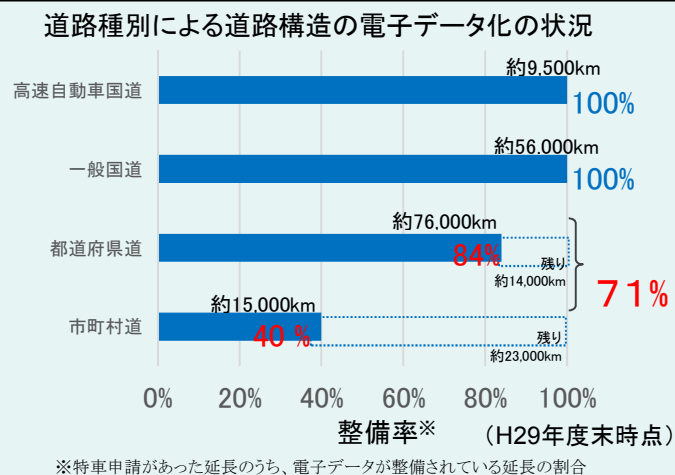
- 年間の申請10件超の地方道8,000kmについて、国による電子道路情報データの代行整備などにより3年間（H29～H31）で集中整備

電子データの整備計画

H29：約3,000km

H30：約2,000km

H31：約3,000km



② 審査内容の簡素化

- 自動審査に最低限必要な申請項目について、記載内容と許可基準との整合性を確認することとし、その他の項目は記載の有無のみを確認する簡素化を実施（H30.1）
事前審査項目数：133項目→7項目

③ 関係機関への働きかけ

- 地方整備局単位で都道府県などが参画する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の提供などを実施（H30年度～）

2. 具体的な取組内容

①－3 許可期間の延長

審査日数の長期化に対する取組

区 分	許可期間	
	優良事業者	その他
寸法又は重量が一定の基準（別表参照）に掲げる数値のいずれかを超える緒元の車両（道路運送法による一般旅客自動車運送事業の用に供する車両を除く）	2年以内	1年以内
上記以外の車両	4年以内	2年以内

特殊車両通行許可について、事業者における許可の申請の事務負担の軽減と許可事務の迅速化を図るため、**平成31年4月1日より当面の間、一定の要件を満たす優良事業者**の車両について、許可の**有効期間**を、これまでの最大2年から**4年間**（超重量・超寸法車両はこれまでの最大1年間から**2年間**）へと延長します。

対象となる優良事業者の車両の条件は、以下のとおりです。（以下の要件をすべて満たす事業者が対象）

- ① **業務支援用ETC2.0車載器を搭載し、登録を受けた車両であること**
－登録は申請支援システムより行うことができます。
- ② **違反履歴のない事業者の車両であること**
－当面の間、過去2年以内に違反（過積載による警告等）の履歴が存在しないことが必要です。
- ③ **Gマーク認定事業所に所属する車両であること。**

平成31年4月1日以降、以上の要件を満たす全ての車両の許可が対象となります。

既に、これまでの2年間又は1年間以内の有効期間で許可を受けている車両については、新たに登録の手続きが必要となります。

（詳細は、以下のURLを参照下さい。 URL：<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>）

2. 具体的な取組内容

出典：平成31年2月6日物流小委員会資料

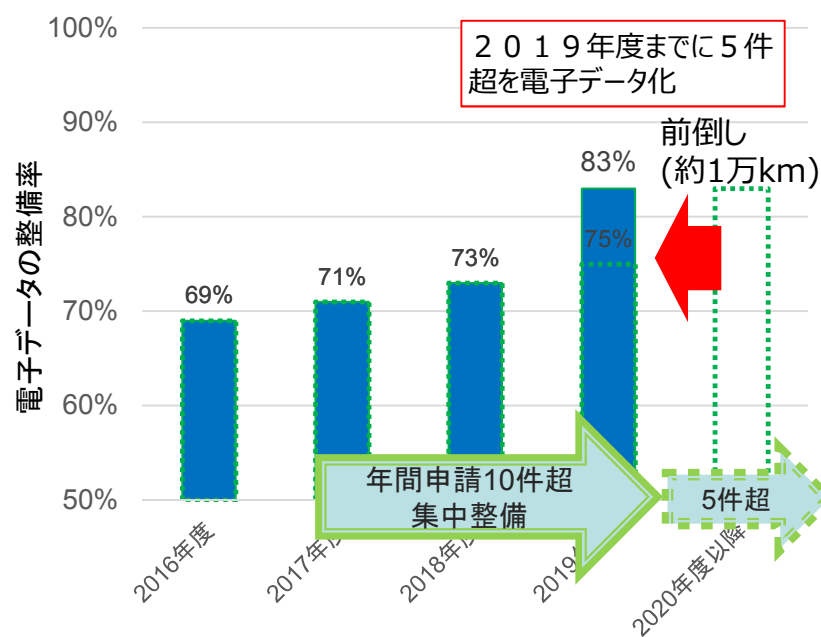
①－4 電子データの整備計画

審査日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件超の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までにデータ化を完了

地方道における電子データの整備率※



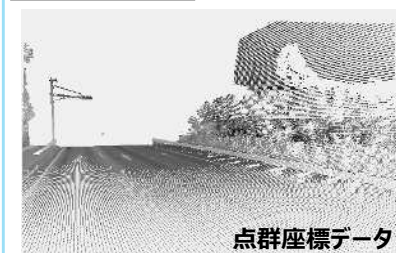
※特車申請があった延長のうち、電子データが整備されている延長の割合

センシング装置による計測

GNSS、レーザースキャナ、カメラなどの機器を搭載し、走行しながら3次元の道路の形状・データを高精度で効率的に取得

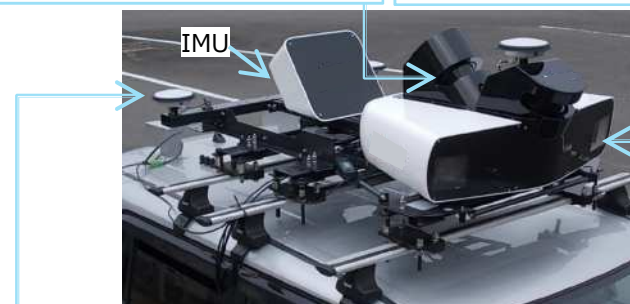
レーザースキャナ

物体に照射したレーザ光の反射波により座標点群データの取得が可能



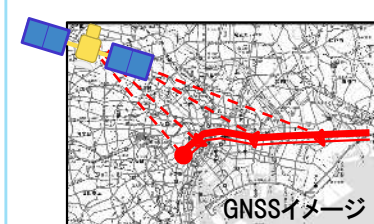
カメラ

取得した画像により地物等を判別し、点群データに地物情報を付加



GNSS (Global Navigation Satellite System(s)) (汎地球測位航法衛星システム)

衛星を用いた測位システムの総称で、継続的な位置取得により経路の把握が可能



2. 具体的な取組内容

出典：平成31年4月1日道路局記者発表資料

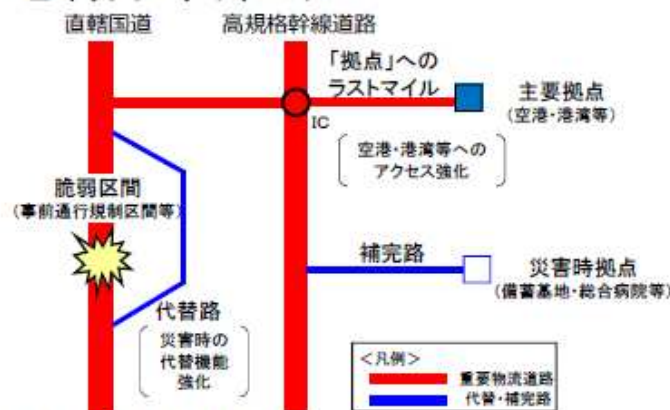
②－1 重要物流道路制度の創設

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。

■ 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)
 - ・ 災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行
- 【重要物流道路】
- 【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

<今回の指定 約35,000km>

高規格幹線道路や直轄国道、都市高速道路の供用中区間 [約30,500km]

「拠点」へのラストマイル (地方管理道路の供用中区間) [約4,500km]

新たな広域道路交通計画※1の中から事業中・計画中を含めて指定予定

※1 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

出典：平成31年1月29日道路局記者発表資料

②－2 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29年10月からのダブル連結トラック（車両長25m）の実験走行を踏まえ
平成31年1月29日より新東名を中心に本格導入

2. 具体的な取組内容

出典：平成31年1月29日道路局記者発表資料

②－2 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

- 実験結果を踏まえ、安全な通行等の観点から必要な条件を付した上で、特殊車両通行許可に関する長さの上限を21mから25mに緩和
- なお、今後の取組として、ダブル連結トラックの利用促進に向け、高速道路SA・PAでの優先駐車マスの整備や、物流事業者のニーズを踏まえた対象路線の拡充等を実施

①車両の長さの上限値の緩和

項目	改正内容
車両の長さ(フルトレーラ)	一定の条件※を満たす場合に限り25m(現行21m)

※ 新東名区間(海老名～豊田東)が主な経路とする車両で、ETC2.0を装着しているものであること

②通行に当たっての条件

項目	内 容
I 車両の技術要件	アンチロックブレーキシステム、車線逸脱警報装置などの車両安全技術に関する16装備(ETC2.0を含む)
II 運転者	①大型自動車免許5年以上保有及び牽引免許5年以上保有 ②直近5年以上の大型自動車運転業務への従事 ③2時間以上の訓練の受講 または、優良な運転手(最低12時間の訓練かつ直近3年無事故・無違反)に限り、大型免許3年以上、牽引免許1年以上、大型自動車運転業務の直近3年以上従事
III 積荷	危険物貨物、動物等は不可
IV その他	①追越、縦列走行の禁止 ②故障時等における板状及び点灯式の両方の機材の使用

2. 具体的な取組内容

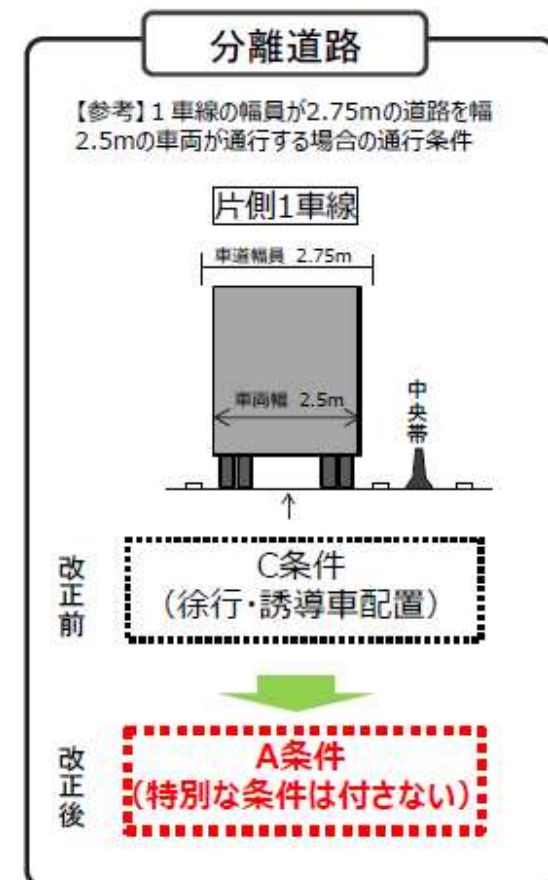
②－3 特殊車両通行許可基準（車両幅）の改訂

特殊車両許可基準・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

出典：平成31年1月29日道路局記者発表資料

②－4 特殊車両通行許可基準（はみ出し）の緩和

特殊車両許可基準・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
 連結全長 18.0m まで ※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) 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 ※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	 ①はみ出した状態における車両長 18.0m 以下 ②リアオーバーハング 2.4m 以上 3.8m 未満は 最大 18m 1.9m 以上 2.4m 未満は 最大 17.5m ③はみ出し長さ 1.0m 以下 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未満の車両にあつては18m 1.9m以上2.4m未満の車両にあつては17.5m

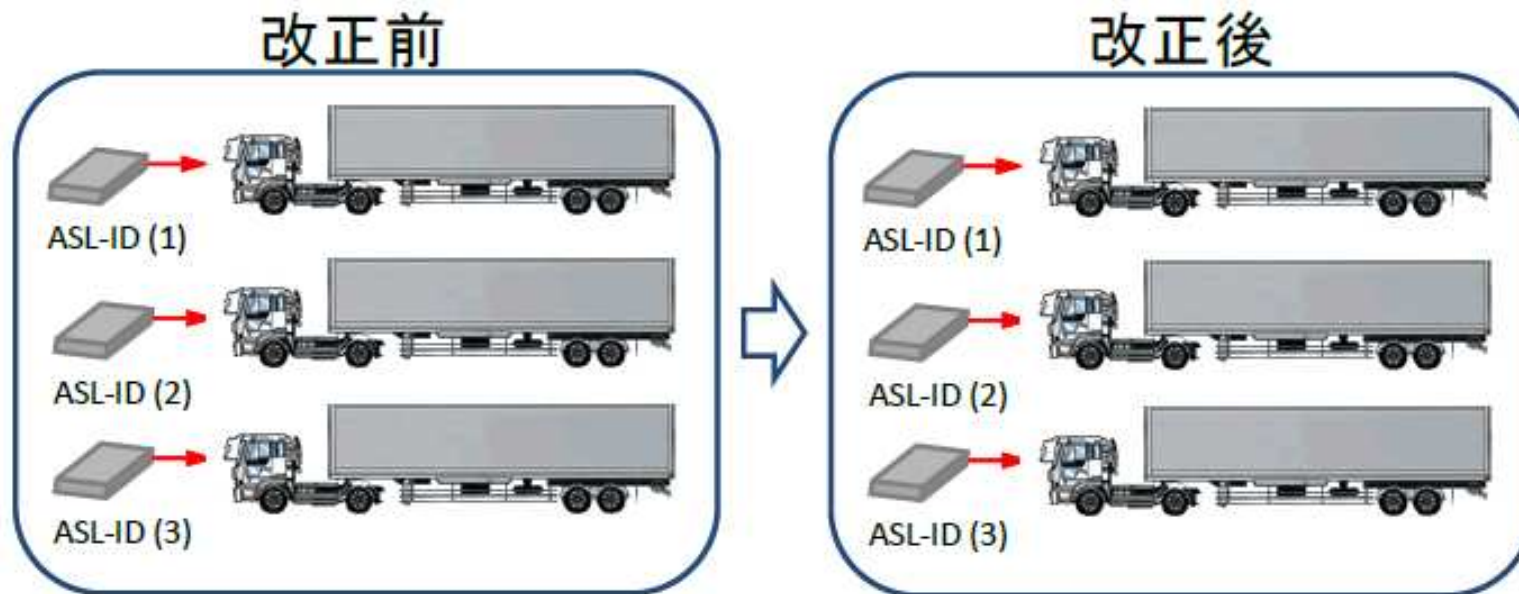
平成31年1月29日より基準を緩和

2. 具体的な取組内容

②－5 特殊ゴールド制度の運用改善

特車許可基準・運用改善の取組

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）



✗ 簡素化制度では複数の車両の包括申請は不可

○ 簡素化制度で許可申請可能

2. 具体的な取組内容

③ - 1 ETC2.0経路データの活用

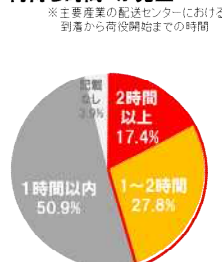
ETC2.0車両運行管理支援サービス

(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)

- 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



商主届先実態調査報告書
(日本経路トラック連盟)より

サービスイメージと期待する効果

物流事業者等

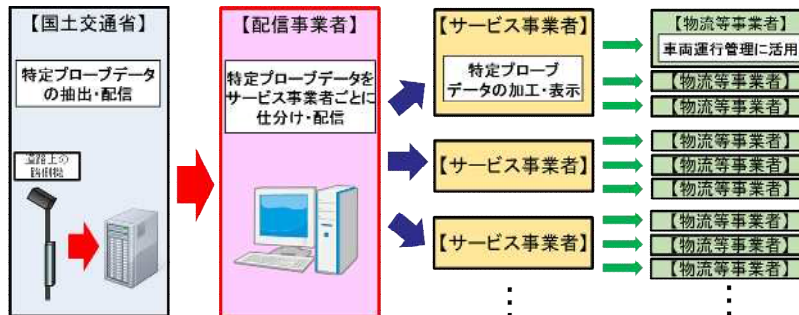
リアルタイムな位置情報で正確な到着時刻を予測
 ⇒ 荷待ち時間を短縮

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

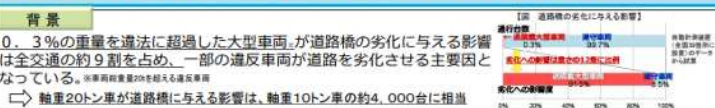
実験結果、多くの事業者が本サービスを有益と評価
H30年8月～本格運用開始

2. 具体的な取組内容

④－1 悪質な重量違反者の告発

■ H27.2～ 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

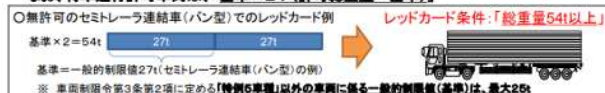


基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に厳罰化⇒現地取締りで違反を確認した場合は告発(レッドカード)。

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續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+(許容総重量-基準)」



※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、常態的に違反が行われていることが確認された場合には、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

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

④－2 大口・多頻度割引停止措置見直し

■ H29.4～ 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

違反種別(※)	点数	平成29年4月1日から 違反種別(※)	点数
指導警告	—	指導警告	3点
措置命令A	3点～15点	措置命令A	5点
措置命令B又はC	5点～15点	措置命令B又はC	15点
即時告発相当	15点～30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

違反点数	措置内容	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及び警告	30点	講習会等による指導
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)	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。

(出典) 中日本高速道路(株)HP

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

④－3 荷主勧告制度の運用改善

■ H29.7～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。

荷主勧告制度の運用の改善

国土交通省



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

④－4 重量物輸送に係る基準の見直し

■ H29.7～重量物輸送に係る基準緩和の見直し

【課題】

- 単体物に係る基準緩和トレーラ車両で、バラ積み輸送や特車通行許可未取得等により、重大事故が発生させる事案あり。
- 公平な競争環境が確保されず、法令を遵守する事業者に強い不満が発生。

重量物輸送に係る基準緩和の見直し

国土交通省
【機密性2】



継続緩和認定の延長
悪質な違反行為に対する指導・処分強化

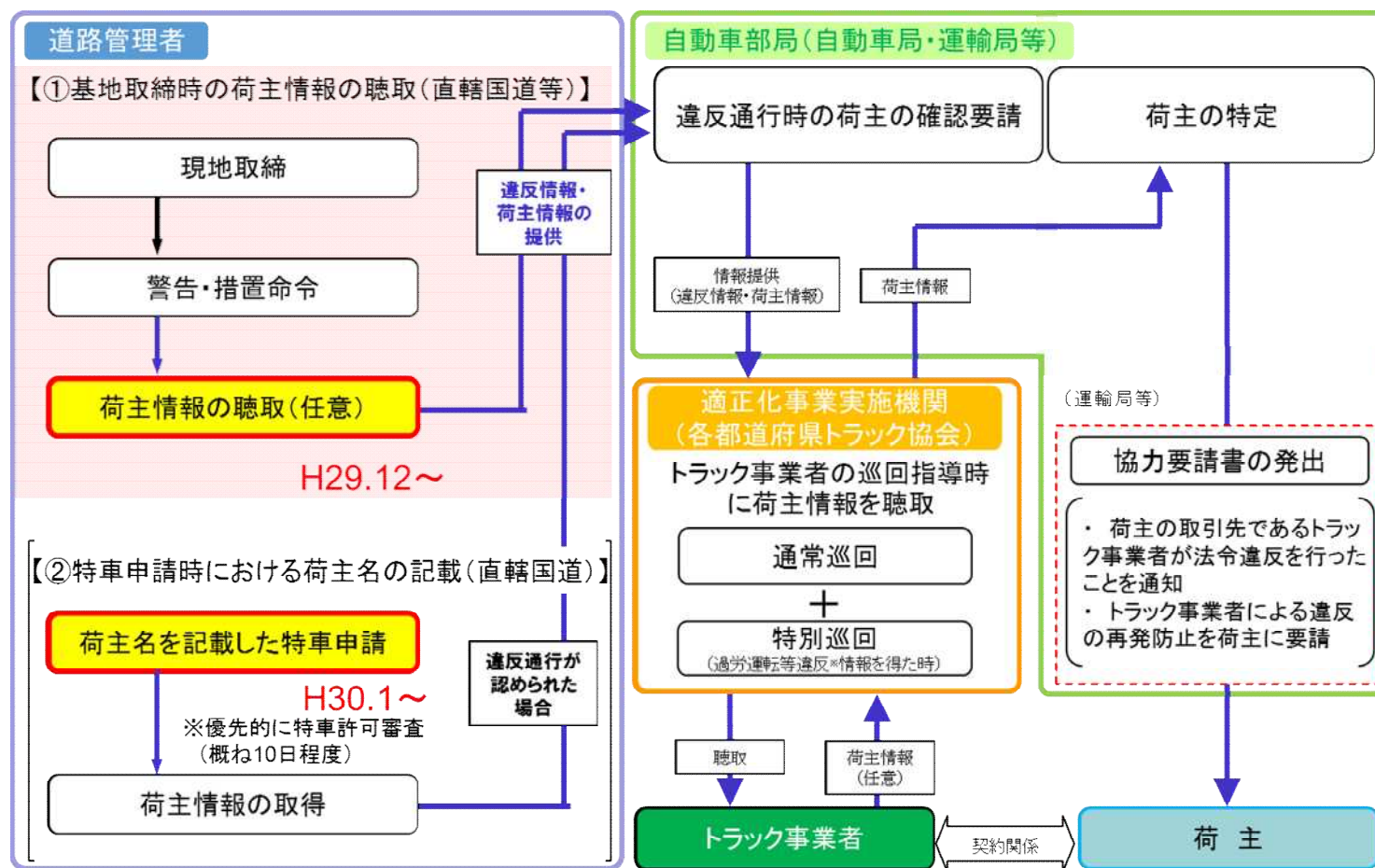
2. 具体的な取組内容

出典:令和元年6月27日物流小委員会資料

④－5 過積載車両の荷主対策

悪質な重量違反車両への取組

- H29.12～基地取締時の荷主情報の聴取（直轄国道で試行）
- H30.1～特車申請時における荷主名の記載（直轄国道で試行）
- H31.4～本格運用開始



3. 関東地域の課題の再確認

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。

対策を実施又は継続的に実施する課題			
広報 対応	取締 対応	迅速化 対応	課 題
1-①			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		荷主対策
		4-①	特車申請の許可期間短縮

3. 関東地域の課題の再確認

(1) 今年度実施する特車制度周知の課題への対応（案）を以下に示す。

課 題		
広報対応	1-①	特車制度の周知



課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報対応	社会一般	- ラジオ（NACK5）、ラジオクラウドCMによる広報活動、及び連絡協議会委員等が実施する既存イベントへ参画し、チラシ配布の実施 - 特車総合ツイッターでの広報実施及びラジオ広報に対するWebアンケート調査
	運送事業者	- 連絡協議会委員（関係企業団体）が発行するメルマガ、機関誌等への寄稿 - 連絡協議会ホームページへの閲覧誘導の検討
	荷 主	重量違反等の多い業界に対して説明会を開催、また、荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等への寄稿

3. 関東地域の課題の再確認

(2) 今年度実施する非加盟事業者の課題への対応（案）を以下に示す。

課 題			
広報 対応	取締 対応	1-②	協会等非加盟事業者に対する広報手段



課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報 対応	協会等非加盟 事業者	- ラジオCMによる広報、及び整備管理者研修資料へのチラシ掲載 - 車両制限令違反の現地取締時に引込車両ドライバーに対してチラシを配布、また違反講習会時に講習者に対してチラシを配布

3. 関東地域の課題の再確認

(3) 今年度実施する違反車両の交通安全の課題への対応（案）を以下に示す。

課 題		
広報対応	2-①	違反車両の交通安全対策



課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報対応	荷主・運送事業者 及び大型車ドライバー	警察や全日本トラック協会が実施する大型車両の交通事故防止対策運動等に対して、連絡協議会委員（警察及び運送事業者関連等）による大型車両の交通安全対策の取組内容の検討 事業用貨物自動車の死亡事故件数 出典：（公社）全日本トラック協会 ※）大型車の死亡事故の割合は全国の事業用車両事故件数の56.7%

3. 関東地域の課題の再確認

(4) 今年度実施する荷主対策の課題への対応（案）を以下に示す。

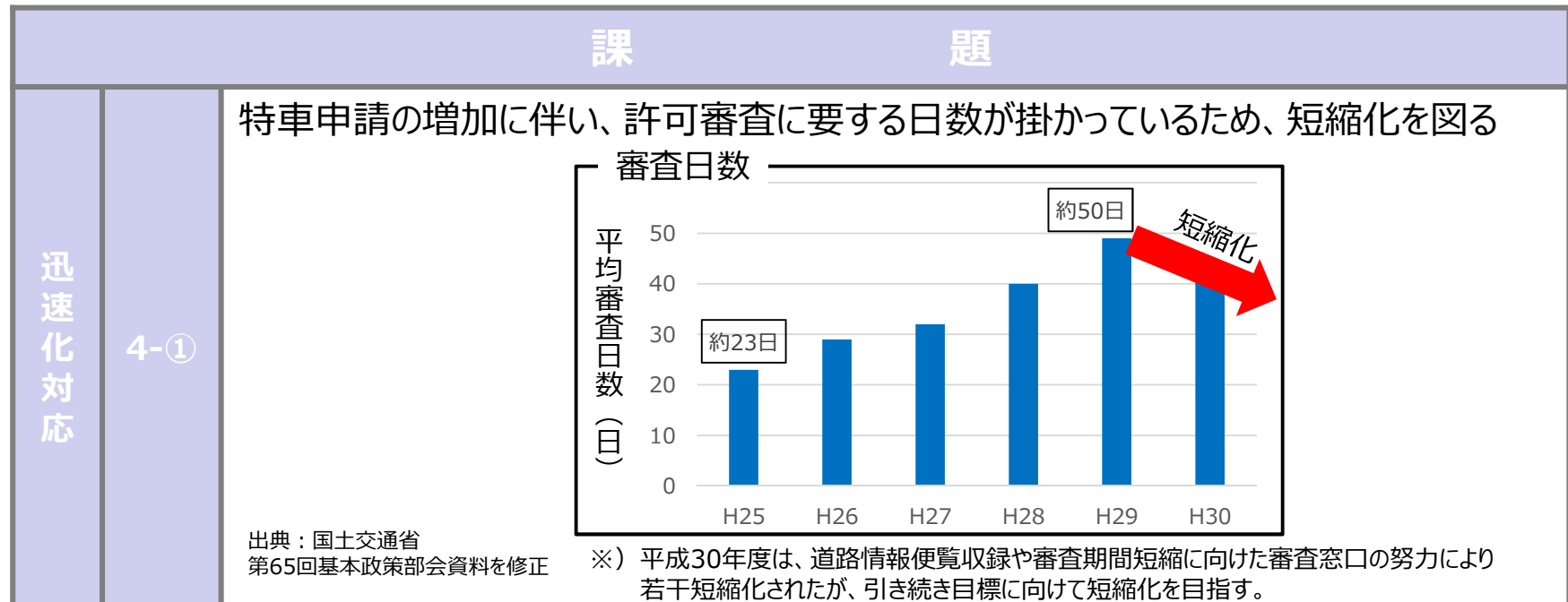
課 題			
広報 対応	取締 対応	3-①	荷主対策



課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報 対応	荷 主	荷主に対して対面での説明会の開催、また、荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等への寄稿
取締 対応	荷 主	- 車両制限令違反の現地取締時に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 - 特車申請時に申請書への荷主名記載の協力依頼

3. 関東地域の課題の再確認

(5) 今年度実施する特車申請の許可期間短縮の課題への対応（案）を以下に示す。



課題への対応（案）		
迅速化対応	対象者	取組内容
	道路管理者 及び申請者	平成29年度に通行許可迅速化検討部会を立ち上げ、迅速化の課題に対する意見交換を実施してきたが、今年度は、申請者の申請書不備による差し戻し削減や審査状況の改善等について意見交換を実施予定
	道路管理者	個別協議の期間短縮に向けた意見交換