資料２

報告2）
大型車両を取り巻く課題への対応状況

＜第23回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会＞

令和8年7月24日(金)

＜目 次＞

1. 大型車両に関する近年の状況

2. 大型車両に関する課題への取組内容

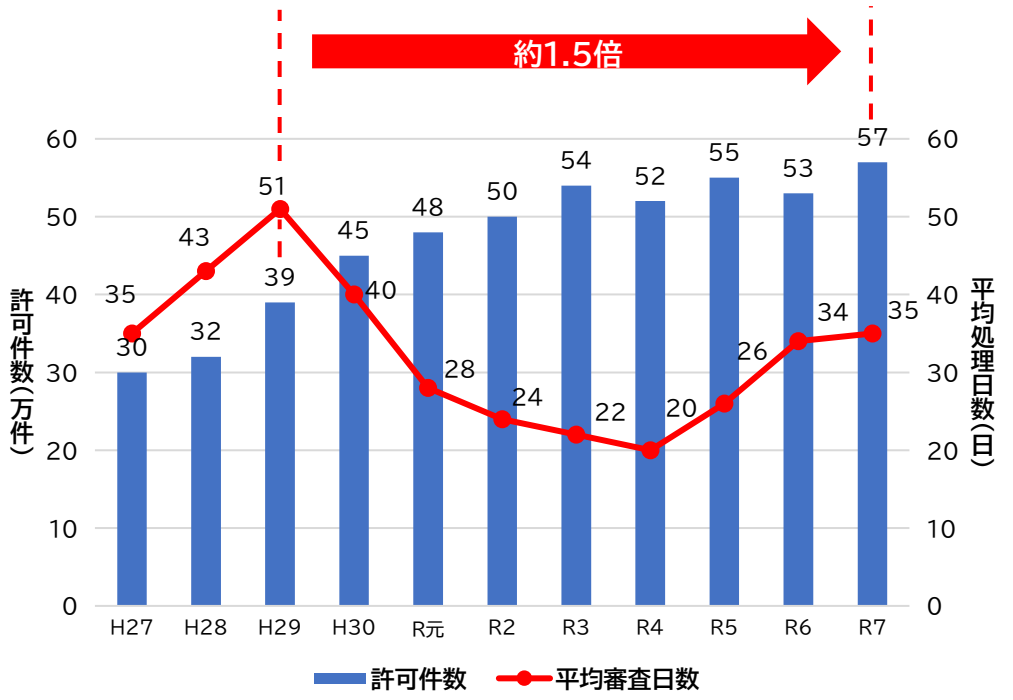
3. 特殊車両通行ハンドブックについて

1. 大型車両に関する近年の状況

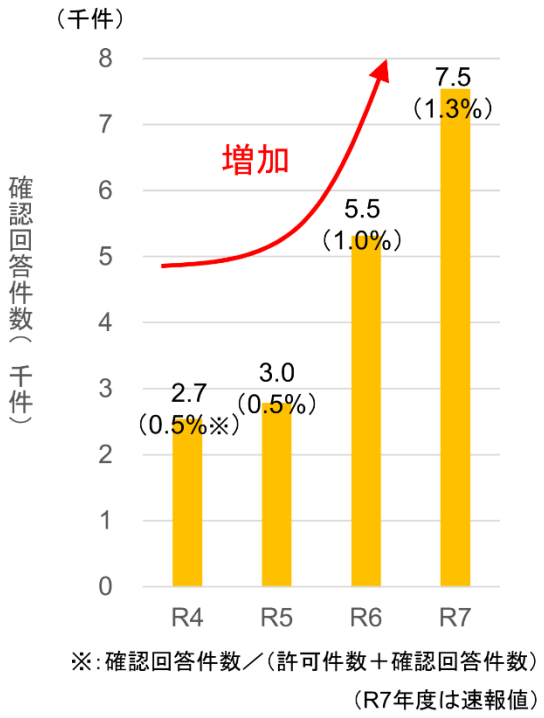
許可件数及び平均審査日数の推移

- 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、H29年度とR7年度の比較で約1.5倍に増加。
- 審査件数の増加に比例して審査日数が長期化し、H29年度にはピークに達した。その後迅速化が進んだが、近年長期化の傾向にあり、R7年度は1ヶ月以上の日数を要している。
- 確認制度の回答数は増加傾向にあるが、許可制度と比較して利用状況は低調である。

許可件数・審査日数の推移（年度）



確認制度回答数（年度）



※：確認回答件数／（許可件数＋確認回答件数）

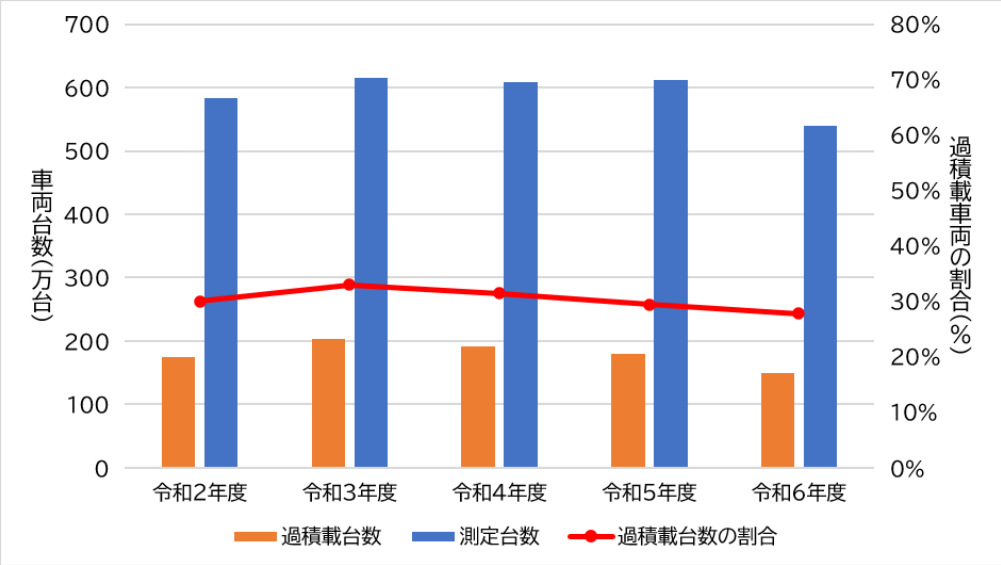
（R7年度は速報値）

出典：令和8年4月16日 第89回基本政策部会資料

1. 大型車両に関する近年の状況

重量違反車両の状況(直轄国道)等

- 重量違反車両は依然として後を絶たない状況である。
- 直轄国道では、取締回数よりも違反件数の方が多いことから、常に違反車両が通行している状況と考えられる。



※直轄国道に設置された自動重量計測装置による道路法等違反計測データ
※自動重量計測装置の故障による影響等を考慮し、補間した値としている。

自動重量計測装置による取締りにおける
重量違反車両の状況(直轄国道)

		直轄国道	高速道路会社(6社)
取締り回数(回)		636	8,240
引込台数(台)		1,948	12,594
違反件数(件)		691	2,348
	警告	629	574
	措置命令	62	1,774

現地取締りの実績(令和6年度)

出典:道路データブック2025

2. 大型車両に関する課題への取組内容

大型車両に関する全体的な課題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～
		②－9 通行時間帯条件の緩和(試行)	2024/4～
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　重量違反車両の荷主対策	2019/4～
		③－6　自動軸重計を活用した指導取締り　((独)日本高速道路保有・債務返済機構)	2023/4～

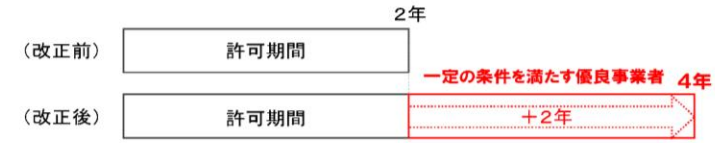
2. 大型車両に関する課題への取組内容

①ー1　迅速化に向けたこれまでの主な取組（制度関係）

～審査日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）

出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

①ー2　道路情報の電子化（エリア拡大）

～審査日数の長期化に対する取組～

○特殊車両通行制度について、道路情報の電子化の推進等により手続き期間を短縮し、利便性向上を図る。
○平成30年度以降に利用された道路を重点的な電子化対象（約5万km）として設定し、令和8年度までに電子化の概成を目指す。
○これまでに約3．5万kmの電子化が完了し、令和8年度までに1．5万キロ以上の電子化を目指す。

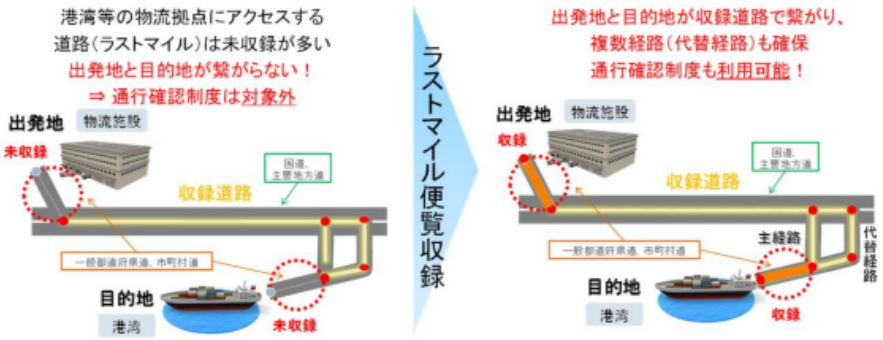
【道路情報の電子化】

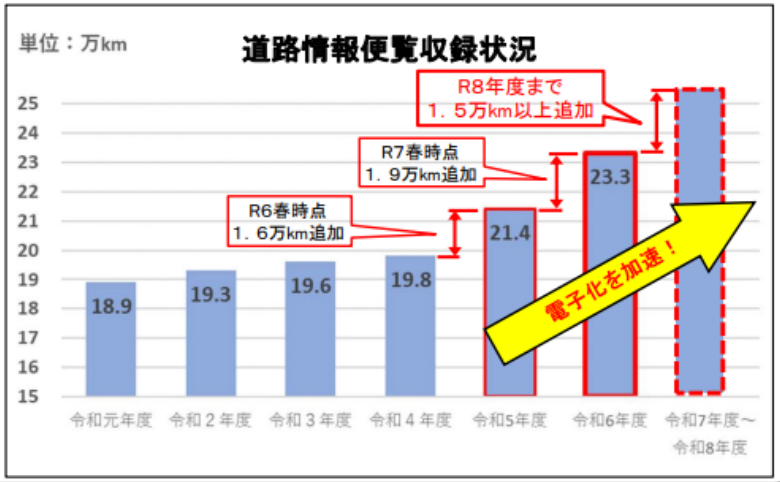
＜対応状況＞

・道路情報の電子化を加速中。
　ラストマイルを中心に、平成30年度以降に利用された道路を重点的な電子化対象（約5万km）として設定し、令和8年度までに電子化の概成を目指す。
・例年は約2～3千kmの収録であったが、令和6年春には1．6万km、令和7年春には1．9万kmと、累計で約3．5万キロの収録が完了。
・利用者向けに対象路線の見える化マップを公表。

＜今後の予定＞

・令和8年度までに1．5万キロ以上の電子化を目指す。





※道路情報の電子化
　特殊車両の通行審査には、経路上の障害情報（橋梁の重量制限、トンネル等の上空障害、狭小幅員、曲線、交差点折進など）が必要であり、各道路管理者が保有するこれらの情報を電子的に一元化したデータベースの「道路情報便覧」に収録することにより、審査の自動化や迅速化が可能となる。

出典：令和7年6月13日 第2回2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

①ー3　自治体申請システム

令和2年6月8日から運用開始

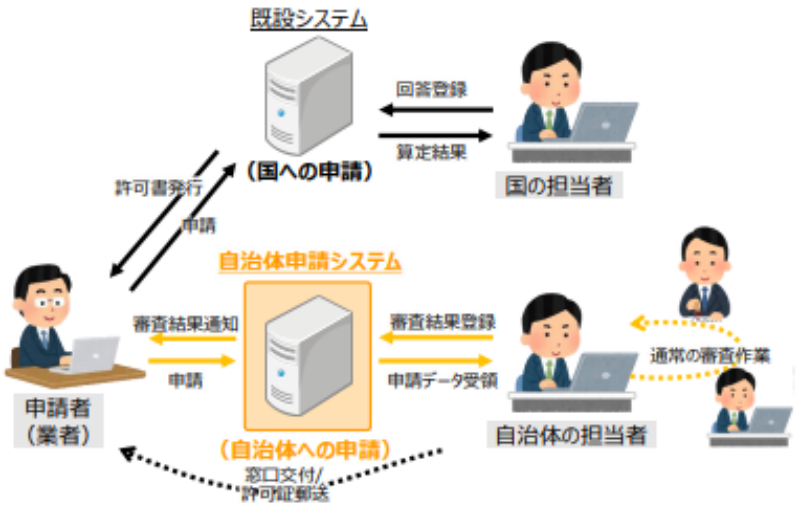
～審査日数の長期化に対する取組～

自治体申請システムの概要

国土交通省

○「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）

出典：特車PRサイト

2. 大型車両に関する課題への取組内容

①－4　特殊車両通行確認制度

令和4年4月1日から運用開始

～審査日数の長期化に対する取組～

特殊車両通行許可制度

手数料

－

申　請（1経路毎）　申請内容：車両情報／発着地／経路／重量

約34日（R6年度）

200円（1年～4年有効）

審　査 ⇔ **協　議**（地方公共団体）

※手作業

許　可（申請した1経路のみ）



現地取締り



WIM（自動計測装置）による取締り

事業者の手続

行政の手続

通行時／通行後

特殊車両通行確認制度（R4.4.1～）

情報が電子データ化された道路について国が一元的に処理

手数料

5,000円／台（5年有効）

車両の登録（1回のみ）　入力情報：車両情報／ETC2.0／重量の保存方法

－

経路の検索（ウェブで検索可能）　入力情報：発着地／経路（×）／重量

即時

通行可能経路を回答（ウェブで即時に地図表示）

①2地点双方向2経路検索



②都道府県検索



①600円
②400円（1年有効）

・現地取締り
・WIMによる取締り

＋

・ETC2.0を活用した経路確認
・運送依頼書等による重量確認

※令和7年3月24日より、ダブル連結トラックの回答書発行機能が追加されました。

出典：令和7年11月7日 第86回基本政策部会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

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～

令和4年4月1日から運用開始

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/）からもアクセスしていただけます。



出典：(独)日本高速道路保有・債務返済機構ホームページ

2. 大型車両に関する課題への取組内容

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～

○ 物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進。

＜重要物流道路指定の効果＞

（物流を取り巻く課題）
物流は、生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務。

2018年道路法改正により、重要物流道路制度を創設

○ 道路構造の基準を国際海上コンテナ車対応に引上げ
○ 構造上支障のない区間は、国際海上コンテナ車の特車許可不要
○ 地方自治体事業は個別補助制度も活用して支援



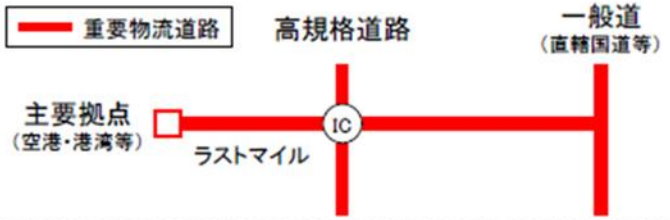
（参考）道路構造の基準

	自専道等	一般道		重要物流道路
長さ	16.5m	12m		16.5m
幅	2.5m	2.5m		2.5m
高さ	3.8m	3.8m		4.1m
前端オーバハング	1.3m	1.5m		1.3m
軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m		前軸距 4m 後軸距 9m
後端オーバハング	2.2m	4m		2.2m
最小回転半径	12m	12m		12m

重要物流道路に指定

※「自専道等」は第1種、第2種、第3種第1級、第4種第1級の道路で、「一般道」はそれ以外の道路。

＜ネットワークのイメージ＞



＜指定状況（2024.4.1）＞

候補路線　380路線
（対象：高規格道路）

↓ 優先区間の検討等

計画区間　95区間
（対象：高規格道路）

↓ 概略ルート・構造の検討
都市計画・環境アセスメント等

事業区間　約2,800km
（対象：全ての道路）

↓ 用地買収・工事等

供用区間　約36,000km
（対象：全ての道路）

出典：令和6年7月9日第24回物流小委員会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

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

～特車許可基準・運用改善の取組～

運用開始:令和元年7月31日

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

令和元年7月以降、順次指定

重要物流道路(約36，000km)のうち

・高規格道路	約13，000km
・直轄国道	約15，200km
・地方管理道路(拠点へのラストマイル等)	約3，200km
合計	約31，500km

※令和6年7月時点

効果

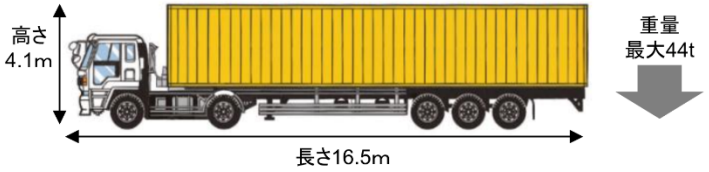
○当該区間の通行にあたり特車許可は不要

従来:許可まで30日程度 → 運用開始後:**許可不要**

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

＜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
総重量(t)	20 重さ指定道路25※1
車高(m)	3．8 高さ指定道路4．1
車長(m)	12

※1 車両長及び軸距に応じた制限あり

（道路構造等の観点から支障のない区間）重要物流道路

	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)	44 ※2
車高(m)	4．1※3
車長(m)	16．5

※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)、輪荷重(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

27

出典:令和7年11月7日 第86回基本政策部会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

②ー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～

○深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化を図るため、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」の利用を促進。

：令和6年9月以前走行区間
：令和6年9月拡充区間
拡充前：約5,140km
拡充後：約6,330km





※ネットワーク図は2024年4月1日時点
※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
※首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を図示していない

＜ダブル連結トラックの運行状況＞

・申請者数19社、許可件数689件（のべ）（R7年3月末時点）※
・ダブル連結トラック優先駐車マス:357台（R7年3月末時点）

※特殊車両通行手続について、令和7年3月から即時の通行を可能とする「確認制度」に対応

【ダブル連結トラックの休憩環境の整備】
＜優先駐車マスの整備（整備事例：淡路SA（上り））＞



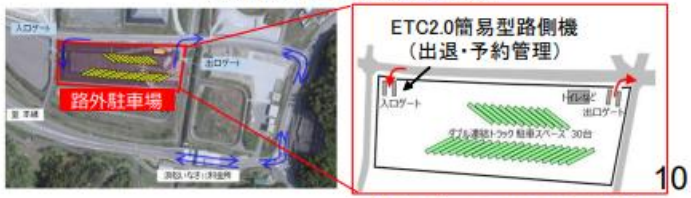


＜路内駐車場（足柄SA、静岡SA、土山SA）＞



○運用開始
・令和3年4月：足柄SA(上り)
・令和3年7月：静岡SA(上下)
・令和3年10月：土山SA(上下)
・令和6年3月：那須高原SA（上り）
※豊橋PA（下り）については、平成31年4月から駐車予約システムを運用
（令和3年5月から深夜時間帯の一部有料化の実験中）

＜浜松いなさIC路外駐車場＞



・令和3年4月から運用開始

出典：令和7年6月13日 第2回2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

②ー4　特殊車両通行許可基準（車両幅）の改定

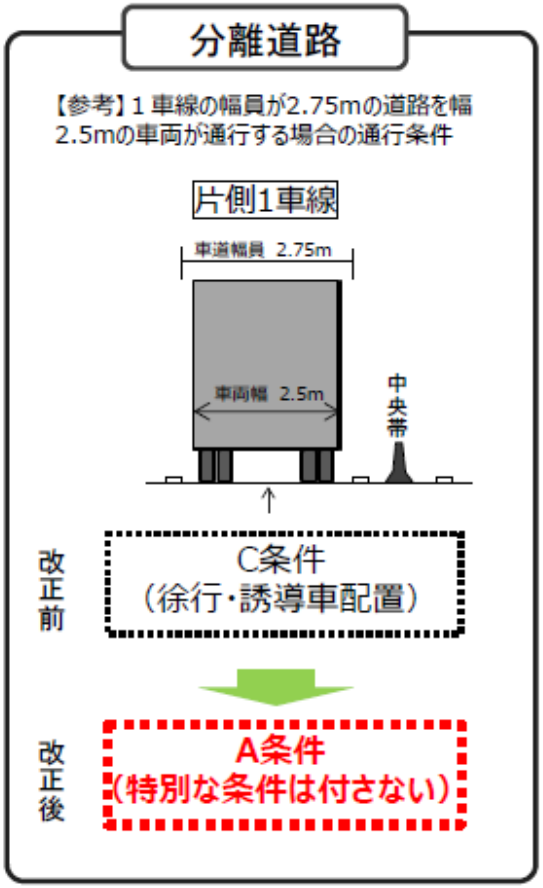
改正：平成31年1月

～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



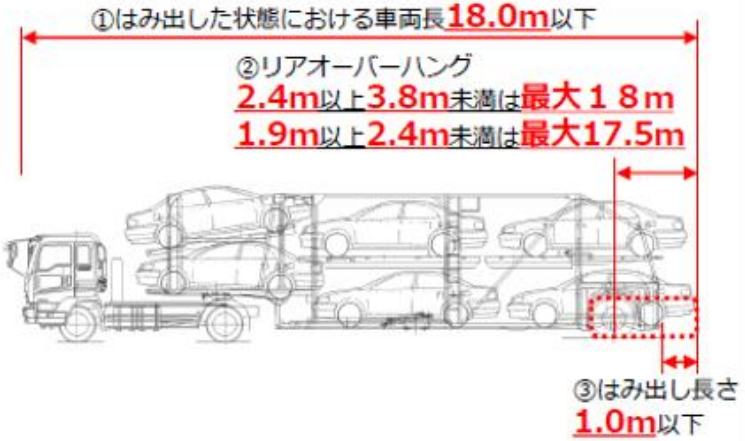
2. 大型車両に関する課題への取組内容

②ー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
	
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までの車両にあっては17．5m 3.8mから4.2mまでの車両にあっては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	積載物をはみ出して積載する場合にあたっては、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未満の車両にあっては18m 1．9m以上2．4m未満の車両にあっては17．5m

平成31年1月29日より基準を緩和

2. 大型車両に関する課題への取組内容

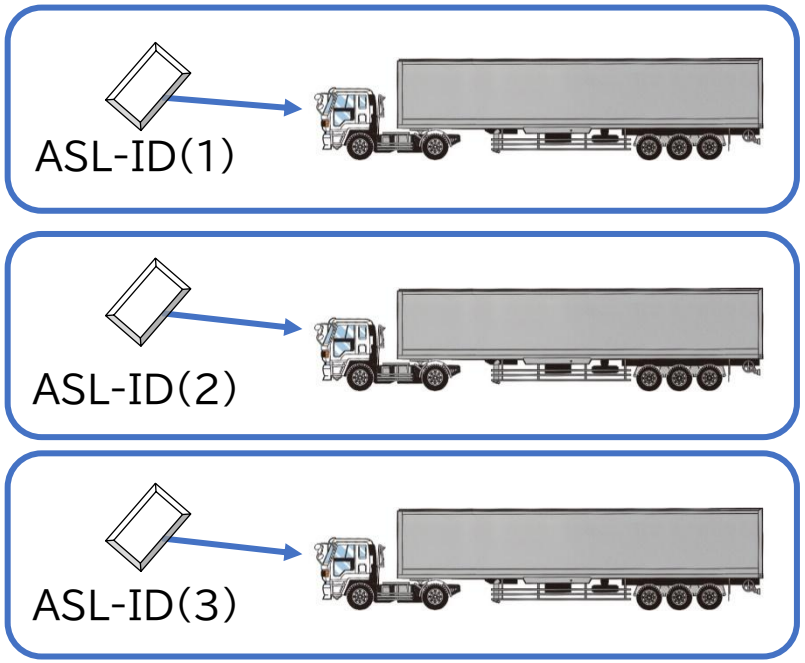
②ー6　特車ゴールド制度の運用改善

改正：平成31年3月25日

～特車許可基準・運用改善の取組～

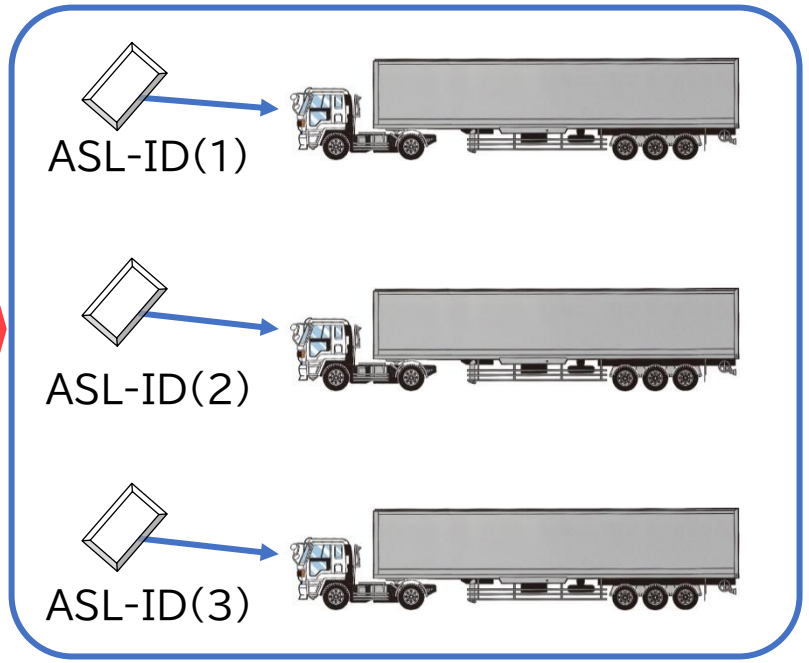
従来は、複数台のトラクタをまとめた申請ができませんでしたが、今回の改正（平成31年3月25日）により包括申請が可能となりました。
（「車種」、「荷物」、「通行期間」が同一の場合）

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. 大型車両に関する課題への取組内容

②ー7　通行時間帯(夜間)指定条件の合理化について

～特車許可基準・運用改善の取組～

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. 大型車両に関する課題への取組内容

②－8　誘導車の配置条件の合理化について

～特車許可基準・運用改善の取組～

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》

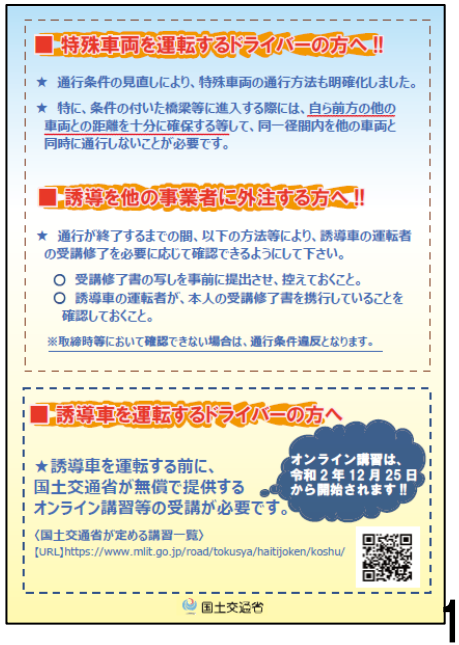
運転者	誰でも可

→

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





2. 大型車両に関する課題への取組内容

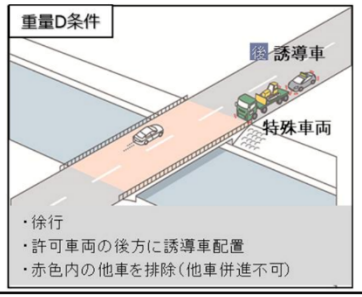
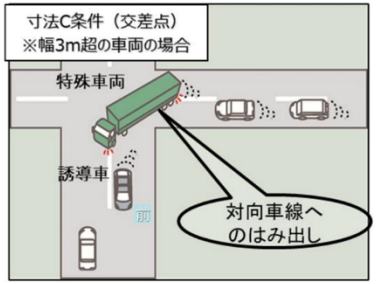
②ー9 通行時間帯条件の緩和について

試行開始：令和6年4月8日

～特車許可基準・運用改善の取組～

○ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を検討し、
令和6年4月8日より限定的な条件で緩和の試行を開始。

＜夜間通行条件の緩和試行の概要＞

	重量D条件	寸法C条件かつ幅3m超
夜間通行条件が付される場合		
緩和試行内容	・当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所を対象に前後1時間を拡大し、20～7時に通行可能とする	・重セミを対象に、車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映 ⇒寸法C条件が付される車両が減少する
実施状況	・約1．5万箇所（橋梁）を対象に緩和	・約4．5万箇所（折進）を対象に緩和 ※上記に加え、約4．2万箇所で個別審査不要となっている。

緩和適用状況※

重量D条件の緩和適用状況	重量D条件が付された件数		緩和適用の件数	
	台数	橋梁数	台数	橋梁数
許可制度	28,859	45,191	653（2.3%）	5,506（12.2%）

寸法C条件の緩和適用状況	交差点又は丁字路で寸法Bが付された件数		緩和適用の件数	
	台数	折進数	台数	折進数
許可制度	1,039	974	12（1.2%）	3（0.3%）

※対象期間：令和6年4月8日～令和7年1月末。対象期間の許可全430,903件（寸法は重セミかつ幅3m超で緩和対象となる諸元の許可全6,709件）の許可データから集計
※台数（トラクタ）は車両番号、橋梁数は障害番号、交差点数は交差点番号の内、重複を除いた件数をカウント

＜検証事項等＞

○緩和試行時間帯における周辺交通等への影響有無の検証
○事業者へのヒアリング等により、実際の走行を踏まえた効果検証
（実際の運行経路や通行時間帯の変化、運転者の拘束時間への影響等）

28

出典：令和7年11月7日 第86回基本政策部会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

③－1　悪質な重量違反者の告発

施行：平成27年2月23日

～悪質な重量違反車両への取組～

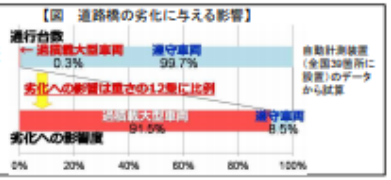
■悪質な重量制限違反者への即時告発

（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(ﾚｯﾄﾞｶｰﾄﾞ)

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



レッドカード条件：「総重量54t以上」

※　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倍に達しない場合にあっても、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にあっては、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。

※H27年1月～R7年3月末時点の全国の高速道路における即時告発件数の実績は63件。
（道路データブック2025より）

2. 大型車両に関する課題への取組内容

③−2 大口・多頻度割引停止措置見直し

開始：平成29年4月1日

～悪質な重量違反車両への取組～

■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

（出典）中日本高速道路㈱HP

2. 大型車両に関する課題への取組内容

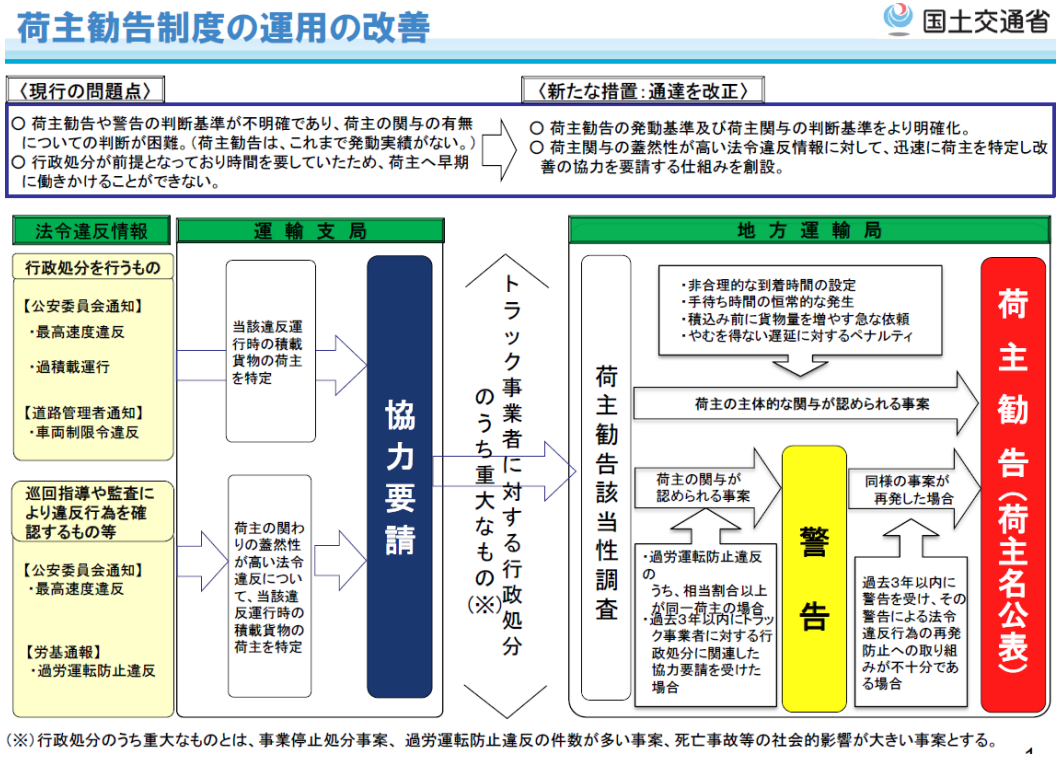
③ー3 荷主勧告制度の運用改善

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

③ー3 荷主勧告制度の運用改善

施行：令和元年7月1日

～悪質な重量違反車両への取組～

■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。

■ 改正事項　令和元年７月１日から施行

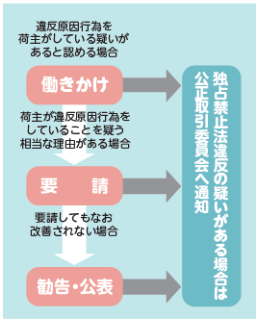
①荷主の配慮義務が新設されました
●荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

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年度末までの時限措置）
●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. 大型車両に関する課題への取組内容

③−4 重量物輸送に係る基準の見直し

施行：平成29年7月3日

～悪質な重量違反車両への取組～

■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、重大事故を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。



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. 大型車両に関する課題への取組内容

③ー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

～悪質な重量違反車両への取組～

■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げて課題解決に向けた取り組みが必要

「基準緩和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　国土交通省

～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っては、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げ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

基準緩和自動車の事故実態を踏まえ、緩和の期限を延長

車両総重量20トン超のトラクタトレーラ連結車の死亡・重症事故件数（5年平均）の推移



●**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**。

基準緩和の期限の改正

	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：**4年**
その他の自動車	新　規：2年 継　続：2年	新　規：2年 継　続：**4年**

＜要件＞
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。



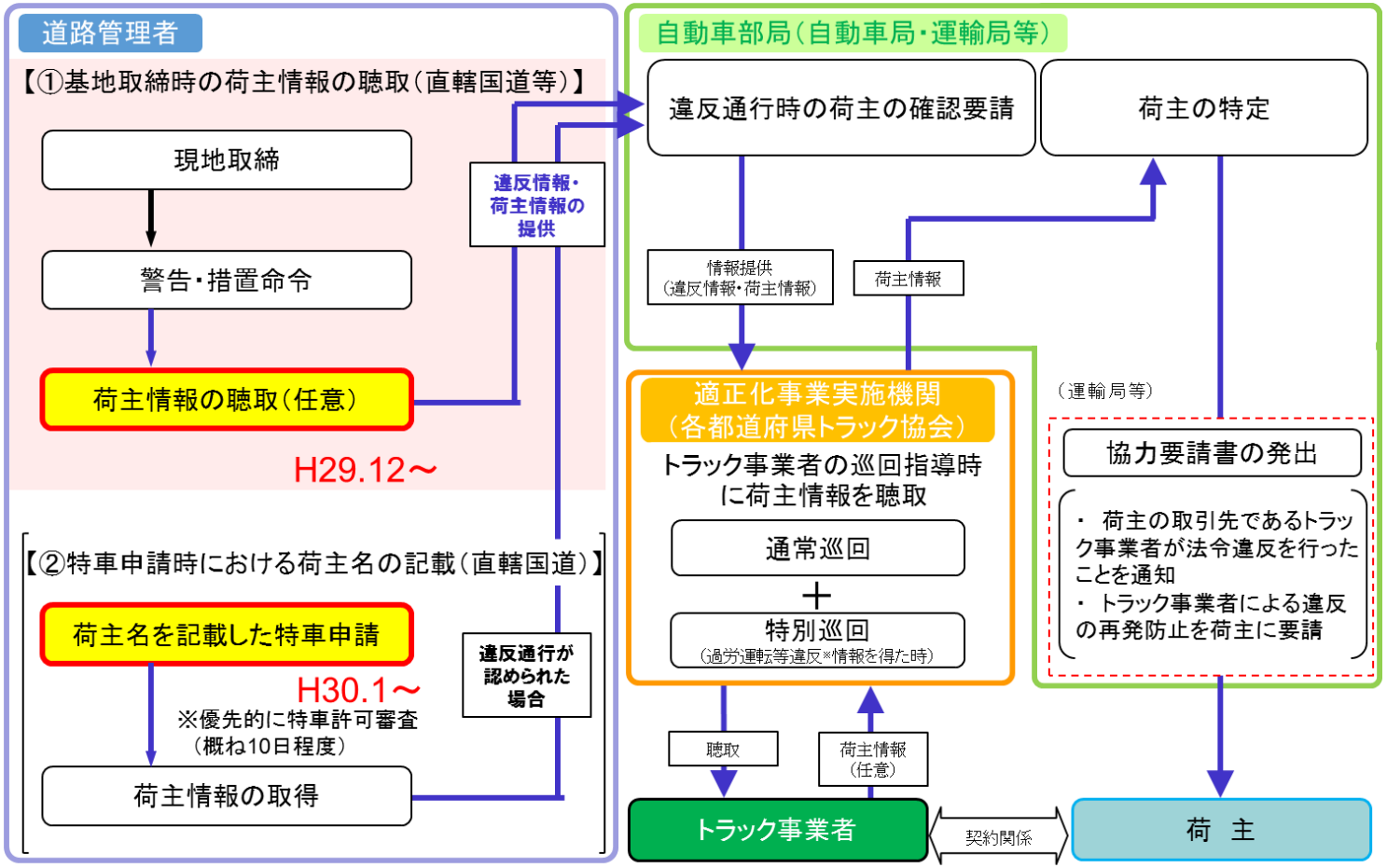
基準緩和認定の期限延長、申請書面の簡素化管理部門の負担軽減

2. 大型車両に関する課題への取組内容

③−5　重量違反車両の荷主対策

～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

出典：令和元年2月6日第18回物流小委員会資料

2. 大型車両に関する課題への取組内容

③−6　自動軸重計を活用した指導取締り

開始：令和5年4月1日～

～悪質な重量違反車両への取組～

従来の料金所等での指導取締りとあわせて、(独)高速道路保有・債務返済機構による自動軸重計を用いた指導取締りが開始されました。

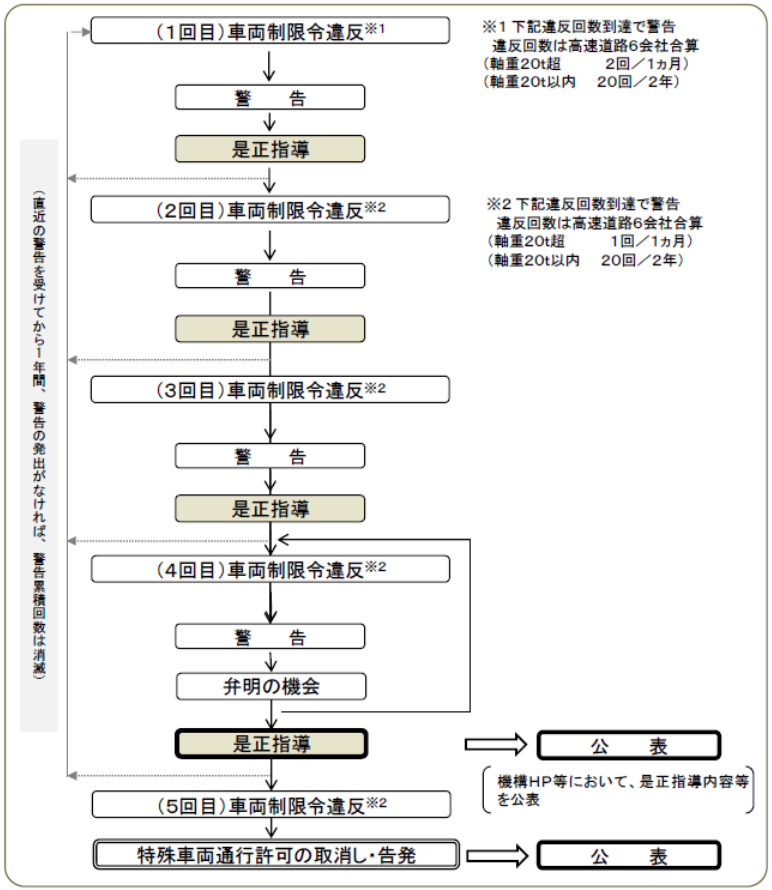
【対象道路】
東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社が管理する高速道路

【取組内容】

- 令和5年4月1日以降に、自動軸重計により高速道路等を通行した違反車両の実態の把握
- 違反を繰り返す事業者に対する警告及び是正指導
- 警告及び是正指導を繰り返し受けたうえで更に違反走行をした事業者に対する、是正指導内容等の公表、特殊車両通行許可の取消し、告発等

自動軸重計を活用した指導取締り

○令和5年4月より運用開始



出典：(独)日本高速道路保有・債務返済機構ホームページ

3. 特殊車両通行ハンドブックについて

特殊車両通行ハンドブック

制度改正への対応及び内容整備等として、特殊車両通行ハンドブック2025.4月版に改訂し、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。

連絡協議会HP



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

更新箇所の例

【表紙】



【特殊車両通行確認制度】

