

道路の横断に限る特殊車両 通行許可の特例について

国土交通省 道路局 道路交通管理課

1. はじめに

特殊車両通行許可制度は、道路法第47条の2に規定されている制度で、車両制限令に定める一般的制限値を超える車両について道路管理者の許可を得て「特殊車両」として通行できることとしているものです。

本制度の運用に際して、各道路管理者においては、関係通達に基づいた算定方法により個々の車両の申請に対して現地の道路の許可限度値を算定し、許可の可否や通行条件を判定しているところですが、今般、本制度に関して構造改革特別区域において実施されている特例措置を一部全国展開することとなりましたので、この経緯などについてご紹介します。

2. 特殊車両通行許可制度とは

本セミナーにおいてはこれまでも何度かご紹介させて頂いていますが、馴染みの薄い方もいらっしゃると思いますので、改めて本制度の概要を述べさせて頂きます。

道路は、一定の規格（大きさ・重さ）の車両が安全かつ円滑に通行できるように造られており、この規格を超える車両は道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から「通行させてはならない」とされています（道路法第47条第2項）。ただし、現実の社会・経済活動においては、前述の規格（すなわち、車両制限令で定める最高限度）を超える車両をやむを得ず通行させる必要が生じることがあります。この場合、このような車両の通行をすべて禁止してしまえば、社会・経済活動を支える最も基礎的な施設である道路の効用を十分に活かしきれず、かえって公益を損なうことにもなりかねません。このため、道路構造物と道路を通行する車両との間に調和をもたせる制度として、特殊車両通行許可制度が設けられています。（道路法第47条の2第1項）

これは、車両制限令で定める最高限度を超える車両について、通行させようとする者の申請に基づいて、



車両制限令（政令）に定められた車両の一般的制限値

車両の諸元	一般的制限値	
幅	2.5メートル	
長さ	12.0トン	
高さ	3.8メートル (高さ指定道路は4.1メートル)	
重さ	総重量 20.0トン (重さ指定道路は25.0トン)	
	軸重	10.0トン
	隣接軸重※	隣り合う車軸の軸距が1.8メートル未満 18.0トン 隣り合う車軸の軸距が1.8メートル以上 20.0トン
	輪荷重	5.0トン
最小回転半径	12.0メートル	

※ただし、隣り合う車軸の軸距が1.3メートル以上、かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5トン以下の時は19トン

道路管理者が車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと判断するものについて、通行条件を附して通行を認めることとしているものです。

3. 構造改革特別区域とは

「構造改革特別区域」（以下「特区」という。）は、小泉内閣当時に規制緩和政策として導入されたものです。平成 15 年度に施行された構造改革特別区域法第 1 条に、「地方公共団体の自発性を最大限に尊重した構造改革特別区域を設定し（中略）経済社会の構造改革を推進するとともに地域の活性化を図り、もって国民生活の向上及び国民経済の発展に寄与する」と規定されているように、この特区制度は二つの大きな目標をもっています。すなわち、①構造改革の成功事例を示すことにより、全国的な構造改革へと波及させ、我が国全体の経済の活性化を実現すること ②地域の特性に応じた産業の集積や新規産業の創出等により、地域の活性化につなげること です。

内閣官房地域活性化統合事務局の中にある内閣府構造改革特区担当室（以下、「特区室」）においては、毎年、本制度に基づいて、広く国民より規制の特例措置の提案を受け付けており、いわゆる「あじさい提案」「もみじ提案」として、それぞれ 6 月と 11 月に提案募集期間を設けています。ただし最近では、特区制度の重要性に鑑み、臨時の提案受付なども行われているようです。

手続きの流れとしては、国民より提案された規制緩和要望について、該当する規制を所管する省庁（規制所管省庁）及び内閣官房が検討を行い、一部地域において実施できると考えられるものについて規制の特例措置を設定します。その後、当該規制の特例措置の実施を希望する地方公共団体は、特区計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることで、特区として成立することになります。

4. 重量物輸送効率化事業について

話は戻りますが、そもそも、道路管理者が特殊車両通行許可の可否や通行条件を決定する際には、統一的な技術的審査方法が定められています。昭和 53 年 12 月 1 日付け建設省道路局道路交通管理課長、企画課長通達「特殊車両通行許可限度算定要領について」によれば、個々の車両に対応した現地の道路の通行条件別の許可限度重量を一定の数式に基づいて算定し、許可を行うこととなっています。また、平成 6 年 9 月 8 日付け建設省道路局道路交通管理課長通達「バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」によれば、バン型、タンク型、コンテナ用等の荷台に外包性のあるセミトレーラ及びフルトレーラについて、分割可能な貨物であっても車両総重量に関して最大 44 トンまで許可できることとされています。

特殊車両通行許可制度の特例措置として、特区の第 1 次提案（平成 14 年度）を受けて成立した重量物輸送効率化事業（特例措置番号 1205（1214））は、一定の要件を満たす車両について、このような統一的な方法に拠らない、すなわち総重量の上限なしに通行許可を行うこと



概要 一定の要件を満たせば、総重量が許可限度重量（44t）を超えていても、特殊車両通行許可をするとともに保安基準の特例も適用する。

一定の要件

- 橋、高架等を含まない経路を通行すること。
- 軸重 10t を守ること。
- 道路管理者と協定等を締結し、補修等の費用負担を事業者が保証すること。

ができる特例措置であり、ここでいう一定の要件とは以下のとおりです。

- ① 橋、高架等を含まない経路を通行すること
- ② 軸重が車両制限令に定める一般的制限値を超えない車両であること
- ③ 道路を適切に管理するための費用負担等の措置が、特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体の責任において確実に実施されると関係道路管理者が判断すること

③については解説が必要かもしれませんが、例えば、この特例措置適用車両の通行により、道路管理者が通常業務として実施する舗装の維持、修繕その他の管理を超える措置が必要となった場合には、当該超過分に係る費用を、特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体（特例措置適用車両を通行させる事業者）に負担してもらうこと等であり、事前に、その旨の協定を道路管理者と交わしておくといった運用が考えられます。

また、この特例措置は、道路法上の特殊車両通行許可制度の特例であると同時に道路運送車両の保安基準（省令）の特例でもあり、地方運輸局は、上記①～③の特殊車両通行許可を受けることが確実にあることを道路管理者により確認された車両について、車両総重量にかかる保安基準の緩和措置を行うことができます。

5. 重量物輸送効率化事業の活用実績

ところで、特区制度の原則としては、前記3.のとおり「構造改革の成功事例を示すことにより、全国的な構造改革へと波及させ、我が国全体の経済の活性化を実現すること」であり、特区で特段の問題が発生していないと判断された場合にはこれを全国展開することとなっています。この全国展開に関する評価を行う機関として、構造改革特別区域推進本部に有識者からなる評価・調査委員会が設置されています。

基本的に、毎年度、特区室及び規制所管省庁は特区地域に対して特例措置の実施状況に関するアンケート調査を行い、特区における効果や弊害について、評価・調査委員会による審議・評価を受けます。

重量物輸送効率化事業の適用特区としては、現在四地区が認定されており、認定順で、①港湾物流特区（北海道小樽市、石狩市）、②ひゅうが環境・リサイクル・国際物流特区（宮崎県日向市）、③広域連携物流特区（茨城県、栃木県）、④港湾物流特区（岩手県釜石市）となっています。

これまで数回にわたって評価・調査委員会による審議を経てきた本特例措置ですが、特区のうち上記①～③においては、地域への企業進出が進まなかったり、事業者が本特例措置事業を取りやめるなど運行実績が極めて少ないもので、全国展開に向けた評価には適さないものでした。しかし平成19年度に認定された④釜石地区において、特例措置適用車両が事業者所有の敷地内を走行し、道路法の道路に関しては二箇所の横断があるという形態について運行実績が蓄積されることとなり、当該箇所の道路管理者による調査でも、道路上に特段の弊害が生じていないことが確認されました。

これを受け、平成22年3月25日構造改革特別区域推進本部決定「構造改革特別区域において講じられた規制の特例措置の評価に係る評価・調査委員会の意見に関する今後の政府の対応方針」において、「特例措置対象車両が公道を横断する場合に限り、特区における規制の特例措置の内容のとおり、全国展開を行うこと。」とされたところです。

6. 道路の横断に限る特殊車両通行許可の特例

以上の経緯から、国土交通省においては、重量物輸送効率化事業の一部全国展開（道路の横断に限る特

特殊車両通行許可の特例)を予定していますが、その概要は以下の通りです。

(1) 特殊車両通行許可関係

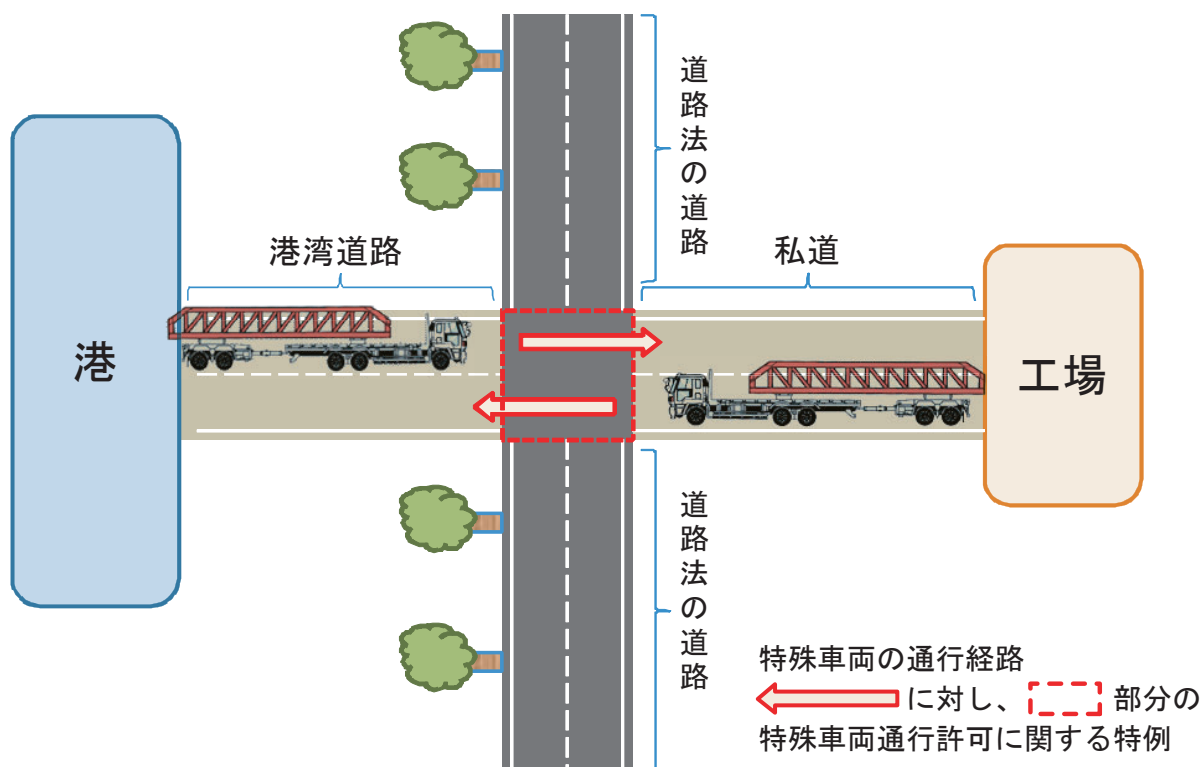
下記①～⑦の要件を全て満足することが確認できた場合、道路管理者は車両の総重量について上限を設けず許可することができることとします。

- ① 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路を含まない経路を通行すること。
- ② 軸重及び隣り合う車軸に係る軸重の合計が車両制限令（昭和36年7月17日政令第265号）第3条第1項に規定する値を超えていないこと。
- ③ 申請主体と道路管理者が協定を締結すること等により、費用の負担等の道路を適切に管理するための措置が、申請主体の責任において確実に実施されること。
- ④ 通行経路が道路法の道路に関して横断に限ること。
- ⑤ 定期的に、輸送に係る走行記録を道路管理者へ提出すること。
- ⑥ 定期的に、道路管理者は路面状況をモニタリングすること。
- ⑦ 例えば、信号機のない交差点においては警告表示板の設置や誘導員を配置する等、交通事故防止等交通安全への配慮がなされていること。

(2) 保安基準の緩和認定関係

特殊車両通行許可等により、通行できることが确实であることを道路管理者等により確認された分割可能な貨物を輸送する車両は、道路運送車両の保安基準（昭和26年7月28日運輸省令第67号）第4条に規定する車両総重量を緩和する際の上限を設けず、緩和できることとします。

全国展開に際しては所要の通達を発出することとしており、近日中に、行政手続法上の意見公募手続き（パブリックコメント）に付す予定です。

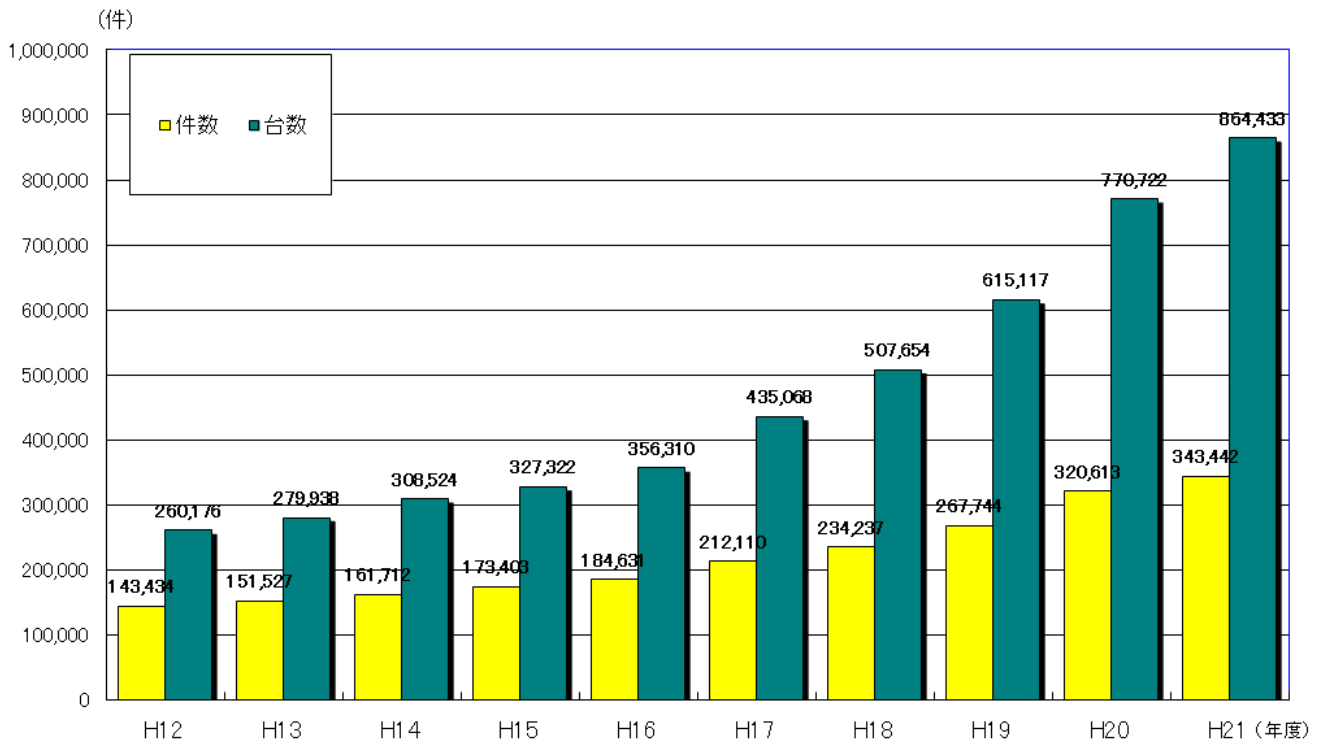


【イメージ図 「道路法の道路に関して横断」の例】

7. おわりに

今回の重量物輸送効率化事業の一部全国展開（道路の横断に限る特殊車両通行許可の特例）の件も含め、特殊車両通行許可制度の運用に関しては、従前より社会・経済情勢の変化やニーズに対応するため逐次見直しを行ってきました。ただし依然として、申請者の方々などから様々な要望を受けているのも事実です。一方、今後道路構造物の高齢化が進展する中で、大型車両の通行経路、時間、方法を制限することで道路への負荷軽減を図る本許可制度の適切な運用もその重要性を増しています。

引き続き、国土交通省として本許可制度の適切な運用に努めていくとともに、読者の皆様にも本許可制度への一層のご理解・ご協力をお願いしまして、本稿を終えることとします。



【特殊車両通行許可件数・台数の推移】