

特殊車両通行許可制度の遵守による 戦略的維持管理について

国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部公物管理課
管理専門官 石井 充
国土交通省北海道開発局建設部建設行政課
開発専門職 米川 高広

道路管理事務等担当職員による論稿紹介（第2回）

このコーナーでは、道路管理等の事務に従事する職員の方々から募集した論稿を掲載します。

今回は第2回の掲載として、国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部公物管理課管理専門官の石井充氏、国土交通省北海道開発局建設部建設行政課開発専門職の米川高広氏により「特殊車両通行許可制度の遵守による戦略的維持管理について」を掲載致します。皆様の実務の参考となれば幸いです。

国土交通省道路局総務課道路政策企画室では、道路管理等の事務に従事している方、過去にされていた方、道路管理事務に興味のある方等より広く論稿を募集しております。

募集テーマは、一例として、現場の道路管理（占用、区域決定事務、交通管理、高架下利用、パトロール、地下埋設物の管理等）に関する取組み・アイデア、道路を巡る紛争（訴訟・示談）に関する考察・取組み、業務遂行上の工夫（モチベーション、チームワーク等）の考察、道路事業に関連する事務に関する取組み（広報、啓発、補助金等）、新たな政策提案、法制度提案、道路行政における民間活用に関する取組、道路の歴史に関する研究など広く募集しております。

募集に関するお問い合わせは道路政策企画室高鍋（03 - 5253 - 8111 内線 37132）までお気軽にお尋ねください。提出いただいた論稿については簡単な審査の上、このコーナーに掲載を予定しています。

ある程度まとまった段階で発表の場などを設けることも検討中です。

なお、掲載内容の問合せは、道路行政セミナー問合せ窓口までお願いします。

（一財）道路新産業開発機構 TEL:03 - 5843 - 2911、Mail:RAseminar@hido.or.jp

1. はじめに

我が国の道路は、高度経済成長期に集中的に整備されたため、道路構造物の老朽化が急速に進行している。特に橋梁については、20年後（2031年）には築後50年を経過する橋梁が半数を超えることとなる。近年の厳しい国家財政事情の中で、より安全な道路を確保するためにも、長寿命化対策が求められているところである。

橋梁等の道路構造物の劣化を早める一因として、重量制限を超過した違反車両の通行があげられる。道路管理者は、このような違反車両を排除し、適正な道路利用がなされるように努めていかなければならない。

本論は、北海道開発局の中でも特殊車両通行許可申請が多い室蘭開発建設部において、特殊車両を取り巻く情勢及び道路の適正利用に向けた各種取組みを明らかにし、特殊車両通行許可制度の遵守による戦略的維持管理について考察するものである。

2. 北海道の道路状況と管理体制

(1) 管理延長

北海道には、約 900km の高規格幹線道路と約 89,000km の一般道路があり、このうち北海道開発局は、高規格幹線道路の一部及び一般国道 48 路線の全区間、約 7,000km を管理している。(表-1)

表-1 全国の道路延長

道路種別	道路延長 (Km)				
	全国 (A)	北海道 (B)	B/A (%)	開発局所管 (C)	C/A (%)
高規格幹線道路	9,855	910	9.2	279	2.8
高速自動車国道	7,895	632	8	8	0.1
一般国道の自動車専用道路	1,203	205	17	197	16.4
一般国道	54,790	6,630	12.1	6,630	12.1
都道府県道	129,377	11,762	9.1		
主要地方道	57,877	4,521	7.8		
一般都道府県道	71,500	7,240	10.1		
市町村道	1,016,058	70,887	7		
一般道計	1,200,225	89,279	7.4	6,630	0.6

(注)1 全国の道路実延長については、道路統計年報2010(H21.4.1現在)による。
 その他については、道路現況調査(H22.4.1現在)による。

2 一般国道の延長は、一般国道の自動車専用道路を含んでいる。

(2) 管理体制

一般国道の管理は、「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号) 第 13 条第 1 項の規定に基づき、「一般国道の指定区間を指定する政令」(昭和 33 年 6 月 2 日政令第 164 号) による「指定区間」については国土交通大臣が行い、その他の区間については都道府県が行うこととされている。

北海道の一般国道は、都府県とは異なり全区間が「指定区間」とされており、その管理は国土交通大臣の権限委任を受けた北海道開発局長が行っている。

北海道における一般国道の管理体制は、国土交通省の地方支分部局として札幌市に設置された北海道開発局、道内各地に設置された 10 箇所の開発建設部と 34 箇所の事務所により組織されている。(図-1)



図-1 北海道における一般国道の管理体制

3. 特殊車両通行許可制度について

(1) 特殊車両通行許可制度とは

道路の構造は、ある一定の規格の車両が安全・円滑に通行することができるように設計されており、この規格を超える車両の通行は、道路の構造又は交通に支障を及ぼす恐れがある。このため、幅、重さ、高さ、長さ及び最小回転半径が政令で定める最高限度(以下、「一般的制限値」という。)(表-2)を超える車両は、道路を通行させてはならない(道路法第 47 条第 2 項)。

表-2 一般的制限値

車両の諸元		一般的制限値
幅		2.5m
長さ		12m
高さ		3.8m (高さ指定道路は4.1m)
重さ	総重量	20t (重さ指定道路は25t)
	軸重	10t
	隣接荷重	18t~20t (隣り合う車軸の軸距による)
	輪荷重	5t
最小回転半径		12m

しかしながら、実際の社会・経済活動に伴い、やむを得ず一般的制限値を超える車両を通行させる必要が生じることがある。このような場合に車両の構造又は車両に積載する貨物の特殊性を審査し、必要上やむを得ないと道路管理者が認める場合に限って、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件(表-3)を付して、一般的制限値を超える車両の通行を許可することができる(道路法第 47 条の 2 第 1 項)。この制度を「特殊車両通行許可制度」という。

表－3 通行条件

	重量についての条件	寸法についての条件
A	徐行等の特別な条件を付さない	徐行等の特別な条件を付さない
B	徐行及び連行禁止を条件とする	徐行を条件とする
C	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする	徐行及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする
D	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置し、かつ2車線内に他者が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする。道路管理者が別途指示する場合はその条件も付加する。	

(2) 特殊車両とは

特殊車両とは、車両が荷物を積載した状態で一般的制限値を一つでも超える車両が該当する。(図－2)



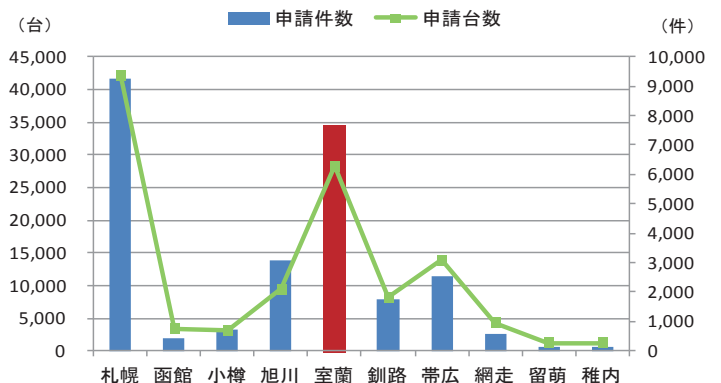
図－2 代表的な特殊車両

4. 特殊車両の通行実態及び道路に与える影響

(1) 室蘭開発建設部における特殊車両通行許可の実態

申請件数については、札幌開発建設部に次いで多く、全道の開発建設部の約 1/4 を占めている。(図－3)

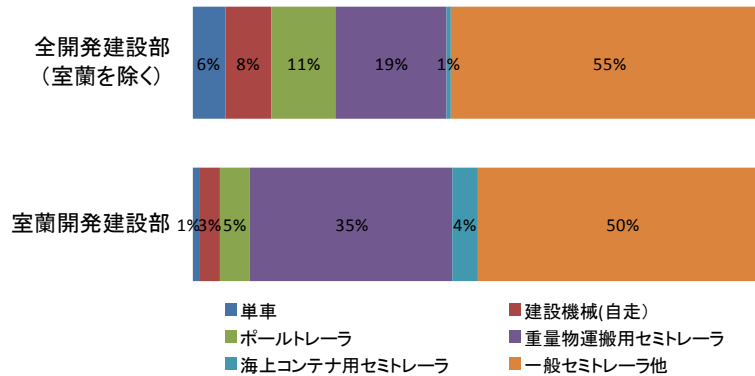
車種別では、一般雑貨を運ぶ際に用いられるバン型に代表される一般セミトレーラと、建設機械等の重量物を運ぶ際に用いられる重量物運搬用セミトレーラが突出しており、全体の 85% を占める。全道の開発建設部における車種別の申請割合と比較して、重量物運搬用セミトレーラの占める割合が高い。(図－4) また、海上コンテナセミトレーラは全道の開発建設部の申請件数のうち室蘭開発建設部が約 3/4 を占めている。



図－3 開発建設部別の申請件数 (H21～24)

このことは、国際拠点港を抱える室蘭市・苫小牧市を中心に鉄鋼、石油製品関連企業が集積し、道内最大の重化学工業地帯が形成されていること。また、そこから出荷される製品の運搬に重量物運搬用セ

ミトレーラが多く用いられることや、道内の大手重機会社が室蘭開発建設部管内に多くあるといった地域性が影響している。



図－4 全道の開発建設部と室蘭開発建設部の特殊車両通行許可申請における車種別内訳

(2) 室蘭開発建設部管内及び周辺の大規模交通量

室蘭開発建設部は、北海道開発局が所管する一般国道 48 路線・実延長 6,675km のうち 11 路線・実延長 688km（実延長比 10.3%）を所管している。国土交通省が、平成 22 年に実施した交通量調査「道路交通センサス」のうち大型車における交通量が日 2,000 台以上の地点を以下に示す。（図－5）

その結果、室蘭開発建設部管内にある特定重要港湾である室蘭港、苫小牧港と札幌都市圏を結ぶ一般国道 36 号を中心とした路線の大規模交通量が多く、道内の物流の中心的役割を担っていることがうかがえる。また、旭川方面へ抜ける一般国道 234 号の大規模交通量も多いことも確認できる。



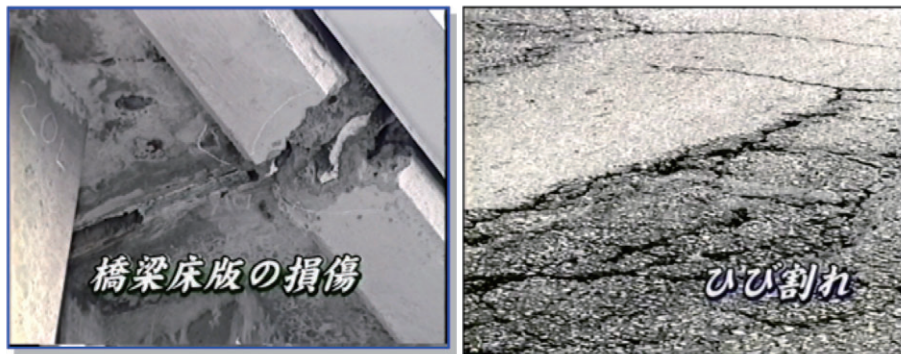
図－5 H22 センサス：24 時間大型交通（2,000 台 / 日以上）

(3) 重量超過車両が道路に与える影響

a) 道路構造物に与える影響

重量制限を超過した違反車両が道路に与える影響は非常に大きく、橋梁への負担は、特殊車両 1 台が軸重 10t の基準よりも 2t 超過した場合、舗装に対しては約 2 台分、床版に対しては約 9 台分の疲労が蓄積されることになる。重量車両の通行による道路構造物への疲労の蓄積が、橋梁をはじめとした道路構造物の損傷の主な要因であり、重量制限を超過した違反車両が、道路構造物の劣化を早めて

いるといえる。(写真－1)



写真－1 特殊車両が道路に及ぼす影響

b) 事故による社会的影響

重量等の制限を超えた特殊車両は、事故発生時には死亡事故などの重大事故につながりやすく、また、散乱した大量の積荷や車両の撤去作業のため、長時間の通行規制を余儀なくされるなど社会経済活動に多大な影響を与える。

室蘭開発建設部管内で平成24年6月に発生した事故を写真－2に示した。一般国道274号日勝峠は曲線障害が多く、車両の寸法によっては通行できないこともあるため、そのような申請があった場合は、一般国道38号狩勝峠若しくは一般国道236号天馬街道へ迂回をお願いしているところである。当該車両は、無許可及び過積状態で一般国道274号を通行し横転したもので、通行規制（通行止め）数時間を余儀なくされたものである。

仮に許可申請を行い通行条件の遵守をしていれば、事故を未然に回避することができた可能性が極めて高い事案であり、交通安全上の観点からも特殊車両通行許可制度の遵守が必要である。



写真－2 一般国道274号における事故事例（平成24年6月）

5. 特殊車両通行許可制度の遵守に向けての取組み

(1) 特殊車両の通行に関する指導取締要領の改正

国土交通省では平成25年1月30日に特殊車両取締りに係る通達「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発96号道路局長通達）別添2「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の内容を改正した。主な改正内容は、繰り返し特殊車両を違法に通行させた者又は車両重量計測装置の計測結果によって繰り返し特殊車両を違法に通行させたことが確認され警告を受けた者を、開発建設部に呼び出して対面では正指導を行うこととされ、是正指導を繰り返し受けたにもかかわらず、是正に応じない場合は、弁明の機会を付与したうえで、その事業者名及び是正指導内容等を公表することとされ

た。併せて行政処分の細部取扱を定めた本省課長通達「道路法第 47 条の 3 に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」「道路法第 47 条の 3 に係る行政処分等の発出基準について」が整備され、違反内容に応じた措置が明確化された。(表－ 4)

表－ 4 車両諸元の程度と措置内容の一例

	制限値	許可の有無	措置内容		
			警告	措置命令（徐行等）	措置命令（軽減・通行中止）
幅	2.5 m	無許可車両	2.5 m 超過 3.0 m 以下	3.0 m 超過 3.25 m 以下	3.25m 超過
		許可車両	許可幅超過 3.0 m 以下	許可幅超過かつ 3.0 m 超過 3.25 m 以下	許可幅超過かつ 3.25 m 超過
高さ	3.8 m [4.1 m]	無許可車両	3.8 m 超過 4.1 m 以下 [4.1 m 超過 4.3 m 以下]	4.1 m 超過 4.3 m 以下 [4.3 m 超過 4.5 m 以下]	4.3 m 超過 [4.5 m 超過]
		許可車両	許可高さ超過 4.1 m 以下 [許可高さ超過 4.3 m 以下]	許可高さ超過かつ 4.1 m 超過 4.3 m 以下 [許可高さ超過かつ 4.3 m 超過 4.5 m 以下]	許可高さ超過かつ 4.3 m 超過 [許可高さ超過かつ 4.5 m 超過]

(2) 室蘭開発建設部における指導・取締りの強化

a) 取締基地における取締り

室蘭開発建設部では国道沿いに設置された特殊車両取締基地において取締りを実施している。(写真－ 3)

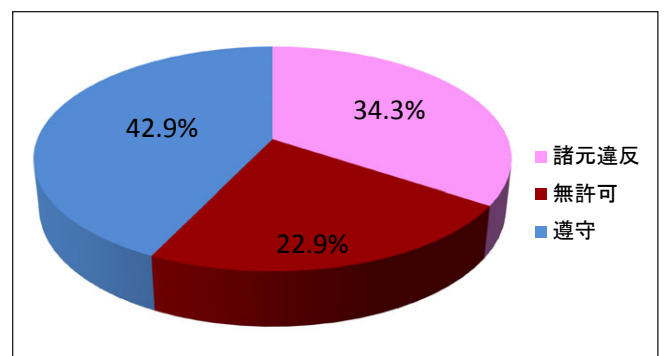


写真－ 3 取締基地における取締り模様

道路局長通達の改正を受け、平成 25 年度からは取締り回数を増やし強化を図った。北海道開発局全体でも取締り回数を前年度に比べ約 2 倍に増やしている。さらに高速自動車道と並行する路線において NEXCO 東日本と同時に取締りを行う事で、効率的な違反車両の補捉に努めた。

平成 24・25 年の取締り結果は、諸元違反と無許可通行が 57% を占めており、法令遵守で通行している車両は 43% であった。(図－ 6)

また、前記本省課長通達に基づき、行政指導にあたる警告を 12 件発出、行政処分にあたる措置命令（徐行）を 3 件発出した。



図－ 6 室蘭開発建設部の取締基地における違反状況

b) 車両重量自動計測装置による取締り

車両重量自動計測装置の計測結果により、特殊車両を繰り返し違法に通行させた者に対し、是正指導を行った。平成 25 年 12 月時点で、運送事業者 34 社に対し指導を行ったところ、是正指導を受けた会社が、無許可車両に対する許可申請を提出するなど目に見える形での効果があった。

一方で是正指導を受けた運送事業者からは、法令遵守のためには運送事業者のみならず、荷主側の特殊車両通行許可制度に対する理解が不可欠であることから、荷主への指導、啓発が必要である旨の意見や、雪道におけるスリップ防止のため荷物の前積みによる軸重超過に理解を求める意見が多く出された。

(3) 特殊車両通行許可制度の啓発活動

全国的にも違反車両が多い要因の一つとして、特殊車両通行許可制度の認知不足があげられる。前記道路局長通達改正により特殊車両に対する取締りが強化されたこともあり、室蘭開発建設部においても積極的な啓発活動に努めた。現地取締基地で行う特殊車両取締時には、必ず報道機関に対しての投げ込みを行い、毎回の取締りに対して地方新聞を中心に記事として掲載され、一定の効果はあったものと思われる。また、全道の国道に設置されている道路情報板に特殊車両通行許可制度啓発にかかる情報を掲載し啓発を図った。(写真－4)

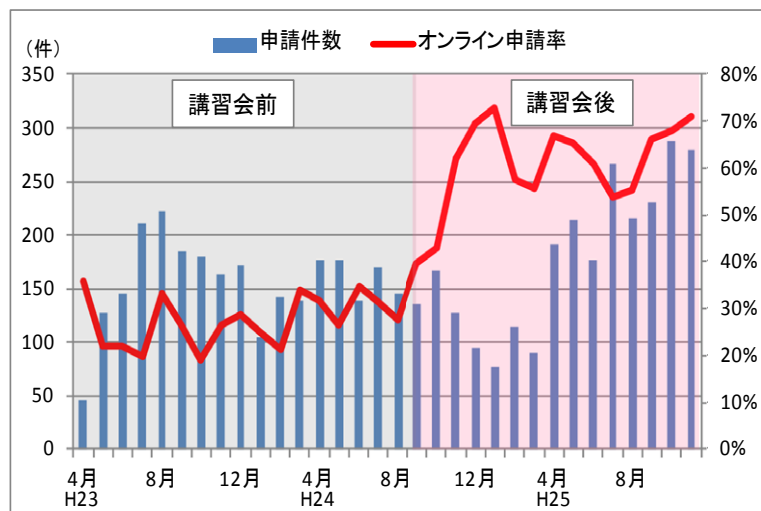


写真－4 道路情報板による啓発活動

(4) 講習会の実施

室蘭開発建設部では、平成 24 年度から管内の運送事業者を対象に、特殊車両通行許可制度の概要やオンライン申請方法について講習会を行っている。

平成 24 年 9 月に開催した講習会では講習会実施後のオンライン申請率の平均が実施前に比べ 30%以上増加した。(図－7)



図－7 室蘭開発建設部における申請件数及びオンライン申請率の推移

オンライン申請は、申請から許可証の交付までを全てインターネット上で行えるため、申請者が申請窓口へ出向く手間が省けるなどのメリットがあるほか、入力内容の自動チェック機能が作用するため、審査を行う道路管理者側にも審査項目の簡素化が図れるといったメリットがある。

また、入力内容に不備があった場合はエラーメッセージが表示され、申請者による修正が行われるため、申請後の手戻りが減るといった効果も相まって審査期間の短縮に繋がった。(図-8)

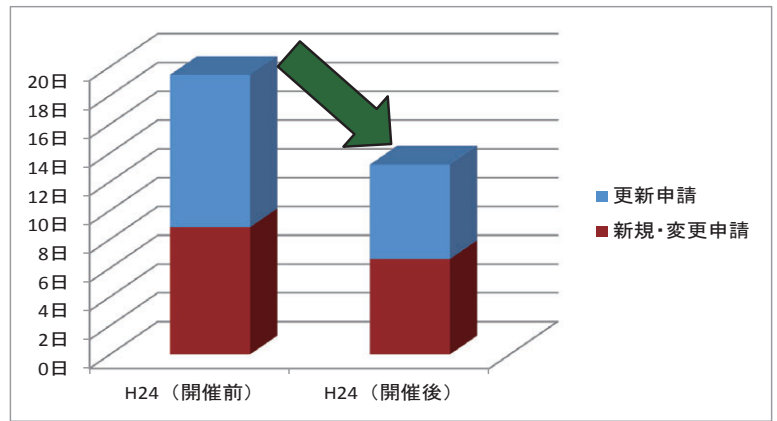


図-8 審査処理期間の推移

また、参加者を対象にアンケート調査を行ったところ、主に申請内容の簡素化や、審査期間の一層の短縮などといった要望があった。(図-9)

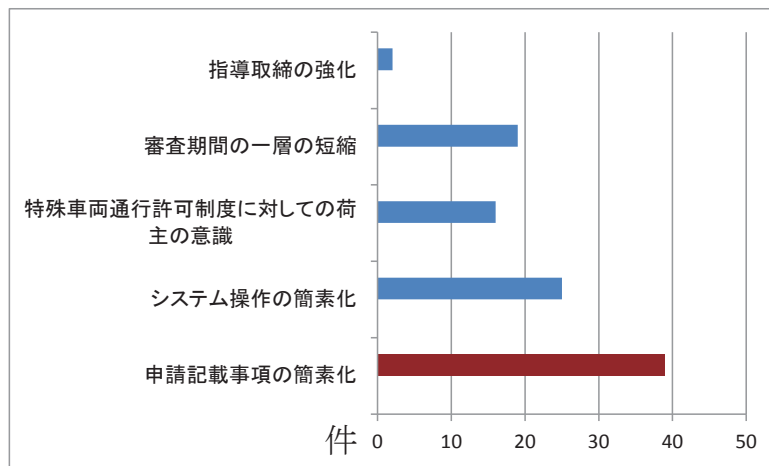


図-9 講習会におけるアンケート調査結果

6. 取組みの成果と戦略的維持管理

特殊車両通行許可制度の遵守に向けての取組みを強化した平成25年4月から平成26年1月末時点での申請件数は前年同時期に比べ59%増加しており(図-10)、室蘭開発建設部で行ってきた各種取組みは一定の効果が発揮されているものと評価できる。

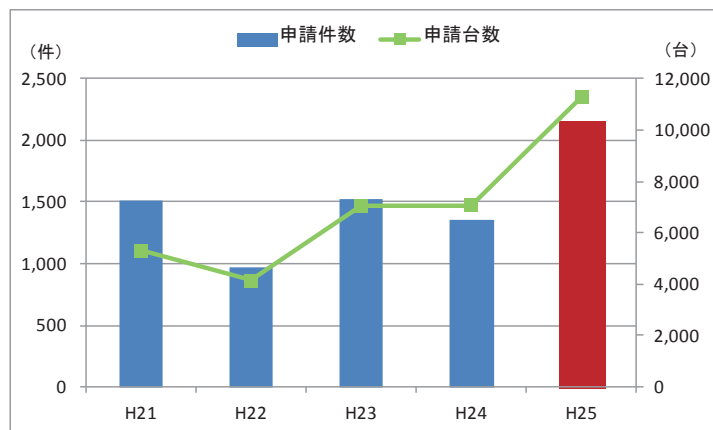


図-10 室蘭開発建設部における4月～1月期の許可申請件数及び申請台数

今後も啓発活動、講習会などを通じて特殊車両通行許可制度の啓発を継続して行い、特殊車両の通行には特殊車両通行許可制度の遵守が必要であることを広く周知していくことが必要である。

取締りについても広報活動を積極的に行う事で、多くの車両に対しての抑止効果が期待できることから、効果的な広報活動を行いながら取締りを継続していく必要がある。

また、オンライン申請率を上げることで、審査期間が短縮されることから、講習会を継続して行っていくなど、オンライン申請の更なる普及に努め許可のスピード化を図り、申請しやすい環境を整備していく必要がある。

特殊車両通行許可制度の遵守に向けた啓発活動、取締り強化、申請しやすい環境の整備により、申請件数の更なる増加が期待できる。これらの取組に連動して、重量制限を超過した違反車両の通行が減ることが期待でき、橋梁をはじめとした道路構造物の長寿命化に寄与することが戦略的維持管理の方策のひとつとして有効なものと考察するところである。

7. おわりに

国の道路は、高度経済成長期において「つくる」ことに重点が置かれてきたが、今後は完成した道路を有効に「賢く使う」時代である。

道路の長寿命化を図るためにも、特殊車両の道路適正利用を促進する仕組みを構築し、事業者等への周知活動、指導取締の強化など関係機関と連携をとりながら、限られた予算の中でより安全な道路を確保していくことが道路管理者の使命であると考えるところである。