

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化への取組について

道路局 道路交通管理課 車両通行対策室

1 はじめに

道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、道路の劣化に与える影響が大きい大型車両の通行の適正化を図っていくことも併せて極めて重要である。

国等が実施した実験結果によると、軸重 20 トン車が道路橋の劣化に与える影響は、軸重 10 トン車の約 4,000 台に相当する。また、重量を違法に超過した大型車両は、全走行車両のわずか 0.3% でしかないが、道路橋の劣化の約 9 割以上を引き起こしている。

このような状況から、平成 26 年 4 月 14 日に社会資本整備審議会道路分科会が行った「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」では、重量制限を超過する大型車両を通行させる者に対する取締り・指導について一層強化を図るとともに、特殊車両通行許可制度の審査基準の見直しや審査の迅速化等を図ることで、大型車両が適正に通行しやすい環境を整備することとされたところである。更に、これを受けて、国土交通省道路局では、平成 26 年 5 月 9 日に「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」（以下、適正化方針という。）を策定し、国民の財産である道路を極めて大きく傷める重量超過の悪質違反者には厳罰化を、適正に道路

を利用して物流を支える方にはより使いやすくといった、メリハリの効いた取り組みを進めていくこととしたところである。

今回は、この適正化方針に基づいて、今日まで国土交通省において実施してきた大型車両の通行の適正化への取組内容について説明する。

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針

背景

1. **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

2. 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。

基本方針 車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

(1) **バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一**
 ・バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 【H26年度中に実施】

(2) **45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し**
 ・45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 【H26年度中に実施】

(3) **許可までの期間の短縮**
 ①主要道路情報のデータベース化を促進 【継続して実施】
 ②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 【継続して実施】
 ③大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 【H26年度から実施】
 ④通行許可に係る審査体制の集約化 【H27年度から段階的実施に向けて準備】

(4) **適正に利用する者の許可の簡素化**
 ①違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 【H27年度実施に向けて準備】
 ②ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 【H28年度実施に向けて準備】

違反取締りや違反者への指導等の強化

(1) **違法に通行する大型車両の取締りの徹底**
 ①自動計測装置の増設 【H26年度から実施】
 ②コードラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等各道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 【継続して実施】

(2) **違反者に対する指導等の強化**
 ①国道事務所に呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） 【H25年度から実施】
 ②特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 【H26年度から実施】
 ③改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施
 また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 【H26年度から実施】

(3) **関係機関との連携体制の構築**
 ①国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 【H25年度から実施】
 ②国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 【H26年度から実施】
 ③自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 【H26年度から実施】

本方針を実施することによる効果

- ・道路構造物の長寿命化
- ・効率的かつ迅速な物流の実現
- ・交通の危険の防止

【参考① 「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」 平成 26 年 5 月 9 日公表資料より】

2 違反者への取締り・指導等の強化について

道路法第47条第2項に違反して、重量超過等で特殊車両を通行させた違反者に対しては、従来、重大交通事故を発生させた者や道路管理者による指導にも係わらず違反を繰り返す常習違反者等を告発の対象としてきたところである。

今回適正化方針に基づいて、特に基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって告発の対象とすることで、違反者に対する更なる取締り等を強化することとした。そのため、関係通達を改正するにあたり、平成26年11月7日から同年12月7日までパブリックコメントを実施した上で、「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第96号道路局長通達）別添2「道路法第47条の4に係る行政処分等の基準について」等の所要の規定について、平成27年1月23日付で改正を行った。

具体的な改正内容については、道路法第47条第2項の規定に違反して、車両の総重量の最高限度（国管理道路では車種に応じて最大で27トン）の2倍の重量（法第47条の2第1項の規定による許可を受けた車両にあっては、許可を受けた車両の総重量から車両の総重量の最高限度を減じた重量に、車両の総重量の最高限度の2倍の重量を加算した重量）以上の特殊車両を通行させた場合には、告発の対象とすることとし、改正から1ヶ月の周知期間を設けた後、平成27年2月23日から改正後の本制度を運用しているところである。

(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

項目	割合
通行台数 (超過大型車両)	0.3%
通行台数 (遵守車両)	99.7%
劣化への影響度 (超過大型車両)	91.6%
劣化への影響度 (遵守車両)	8.6%

自動計測装置 (全国39箇所) に設置したデータから試算

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

基準×2=54t 27t 27t → **レッドカード条件:「総重量54t以上」**

基準=一般的制限値27t(セミトレーラ連結車(バン型)の例)

※ 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(国管理道路の場合)

※ 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も、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

【参考② 「(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」平成27年1月23日公表資料より】

さらに、適正化方針に基づいた取組の一つとして、自動車局と連携を図り、限度超過車両を繰り返し運行している貨物自動車運送事業者に対する監督強化を図るため、貨物自動車運送事業輸送安全規則について所要の改正が行われたところである。

具体的には、道路法の違反通行を行った貨物自動車運送事業者に対して、その違反者情報を道路管理者

から地方運輸局へ提供することにより、地方運輸局が貨物自動車運送事業法に基づく行政処分を行えることとなる。こちらについては、平成26年12月1日に所要の省令等の規定を改正し、平成27年3月1日より改正後の運用を開始しているところである。

3 車両の大型化に対応した許可基準の見直し等について

このように悪質な違反者に対する厳罰化等の措置を講じてきている一方で、大部分を占める道路の適正な利用者に対しては、物流の効率化や国際競争力の確保の観点から、車両の大型化に対応した特殊車両通行許可制度の基準の見直しも併せて実施してきたところであり、以下の通りその内容を説明したい。

① バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一

これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラ連結車に限り許可していた駆動軸重の制限を、車両の構造が特殊な車両として、特殊車両通行許可の対象となるバン型等のセミトレーラ連結車（2軸トラクタに限る。）すべてに適用し、許可基準を統一することとした。これにより従来、その貨物の特殊性から国際海上コンテナにのみ認められてきた軸重10トンから11.5トンへの許可基準の緩和措置が、バン型等のいわゆる特例8車種のセミトレーラ連結車まで認められることとなる（但し、エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象であり、通行する経路により審査される。）。

これにより、従来は国内コンテナを2軸トラクタで牽引するセミトレーラ連結車の場合には、そのコンテナの最大積載重量は24トン程度までしか認められなかったが、改正制度の適用後は約6トン（30%）程度の積み増しが可能となり、最大積載重量は約30トンまで認められることになり、物流の効率化等に寄与するものである。

バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一について

○国際海上コンテナ輸送車両に限り許可されていた駆動軸重（11.5t【通常は10t以内】）をバン型等セミトレーラ連結車（2軸トラクタに限る特例8車種）にも同等の緩和を実施
※但し、エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

■ 駆動軸重の緩和

【現状】
 バン型等（例として国内コンテナ）
※開封可能
 最大積載重量 約24t
 ↓
 10t

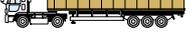
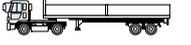
国際海上コンテナ
※開封できない
 最大積載重量 約30t
 ↓
 11.5t

↓

【緩和後】国際海上コンテナ輸送車両に限らず駆動軸重11.5tに緩和

最大積載重量 約30t
 ↓
 11.5t
※2軸トラクタに限る

■ 緩和対象車両（特例8車種）

- ・バン型セミトレーラ 
- ・タンク型セミトレーラ 
- ・幌枠型セミトレーラ 
- ・コンテナ用セミトレーラ 
- ・自動車運搬用セミトレーラ 
- ・あおり型セミトレーラ 
- ・スタンション型セミトレーラ 
- ・船底型セミトレーラ 

【参考③】「バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一について」平成27年3月31日公表資料より

② 45 フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し

車両の長さについては、それが長いほど交差点や曲線部における内輪差が大きくなり、道路に対する所占有幅が大きくなる。そのため、特殊車両通行許可制度においては、その通行する道路と車両との物理的關係から、17メートルを境にその審査基準が厳しくなっているところである。

現在流通しているコンテナの長さは、一般的には20フィート及び40フィートコンテナが主流ではあるが、米国や中国間などの一部地域においては、まだシェアは少ないものの45フィートコンテナが流通している。45フィートコンテナを積載する場合には、40フィートコンテナを輸送する車両よりも単純計算で1.5メートル長さが伸びることとなり、45フィートコンテナを積載する車両の中には実際に17メートルを超える車両も存在していたため、そのような車両は特殊車両通行許可の審査基準が厳しく判断されてきた。

そのため、今回、車両長の許可基準を見直し、45フィートコンテナ積載車を含め、バン型等のセミトレーラ連結車の車両長の制限を18メートルまで延長することにより、45フィートコンテナを利用しやすい環境を作ること、国際競争力の強化及び物流の効率化を図ることとしたところである。なお、45フィートコンテナは、40フィート背高コンテナと比較すると容積で13%多く積載することが可能となり、容積勝ちの貨物を輸送する局面においては、潜在的なニーズがあると見込まれている。

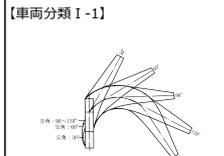
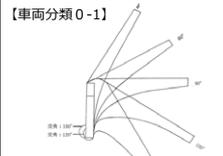
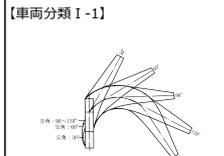
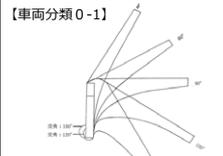
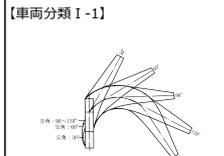
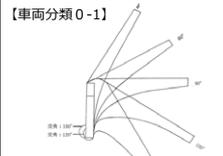
ただし、今回の緩和措置に伴い車両の折進時に大きな影響があるいわゆるリアオーバーハング（後軸の旋回中心から車両の後面までの距離）の長さ等について、一定の条件を付している。交通の安全の確保を図る観点から、通行許可申請の経路における交差点の交差角が概ね90°以下（一般的な十字路や丁字路）であり、かつ車両のリアオーバーハングが3.2～4.2mの場合は全長17.5mまで、3.8～4.2mの場合は全長18mまでの車両が今回の措置の対象となるので、誤解のないよう注意されたい。

45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直しについて

○従来の40フィートコンテナより長い45フィートコンテナ（+約1.5m）の需要があり、45フィートコンテナに対応するためには、車両長が17mを超える車両が一部存在

○そのため、45フィートコンテナを積載する車両を始めバン型等のセミトレーラ連結車（特例8車種）の車両長の制限を緩和（17m→18m）※ただし、リアオーバーハングに条件あり

○また、通行許可の審査をする際にも、リアオーバーハングや交差点の交差角を考慮の上、審査条件を緩和

■ 全長の緩和（海上コンテナ輸送車両の例）	■ 審査条件の緩和								
<p>【現 状】 連結全長17.0mまで</p>  <p>【見直し後】 連結全長18.0mまで</p>  <p>※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）</p> <p>17mを超える車両でも、以下の条件付きで申請・許可の対象とする。</p>	<p style="text-align: right;">※特殊車両通行許可限度算定表より</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">【車両分類 I-1】</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">【車両分類 0-1】</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  <p>現状</p> </td> <td style="text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">14m < L ≤ 17m</td> <td style="text-align: center;">17m < L ≤ 20m</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"> 見直し後 17mを超える車両でも、以下の条件付きで算定要額に定める車両分類 I による審査結果と同等とする。 → 申請経路内の交差点の交差角90°以内 かつ </td> </tr> </table>	【車両分類 I-1】	【車両分類 0-1】	 <p>現状</p>		14m < L ≤ 17m	17m < L ≤ 20m	見直し後 17mを超える車両でも、以下の条件付きで算定要額に定める車両分類 I による審査結果と同等とする。 → 申請経路内の交差点の交差角90°以内 かつ	
【車両分類 I-1】	【車両分類 0-1】								
 <p>現状</p>									
14m < L ≤ 17m	17m < L ≤ 20m								
見直し後 17mを超える車両でも、以下の条件付きで算定要額に定める車両分類 I による審査結果と同等とする。 → 申請経路内の交差点の交差角90°以内 かつ									
①全長17.5mまで リアオーバーハング※ 3.2m ≤ L ≤ 4.2m ②全長18.0mまで リアオーバーハング※ 3.8m ≤ L ≤ 4.2m									

■ 効果（海上コンテナ輸送車両の例）

【見直し後】 連結全長17.0m超～18.0m



※40ftに対し積載容量が約13%アップ

※一部、17mを超える45ftコンテナ積載車両も

■ 緩和対象車両（特例8車種）

※海コンに限らずバン型等セミトレーラ連結車全体を対象

- ・バン型セミトレーラ
- ・幌枠型セミトレーラ
- ・自動車運搬用セミトレーラ
- ・スタンプン型セミトレーラ
- ・タンク型セミトレーラ
- ・コンテナ用セミトレーラ
- ・あおり型セミトレーラ
- ・船底型セミトレーラ

【参考④ 「45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直しについて」 平成27年3月31日公表資料より】

上記で説明した「①バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一」及び「②45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し」については、平成27年3月31日に「道路運送車両の保安

基準及び車両の通行の許可の手続等を定める省令の一部を改正する省令」を公布するとともに、その他所要の改正を行ったところである。改正から2ヶ月の周知期間を設けた後、同年6月1日から改正後の本制度を運用しているところである。

4 おわりに

これまで述べてきたとおり、重量等を違法に超過した車両による道路構造物への影響は大きく、道路構造物の長寿命化のためには、大型車両の通行の適正化を図ることが極めて重要である。

今回説明した取組以外にも、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより、適正な道路利用を促進し、道路の老朽化への対応を進めるため、「大型車誘導区間」を平成26年10月20日に初めて指定し、その通行許可審査を同年10月27日から開始したところである。これにより大型車誘導区間のみの申請については、その審査期間を3日程度（申請に不備が無いことが前提）で許可をしているところである。また、道路を適正に利用する者への許可手続きの簡素化等を目的として、ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用に関しても、平成28年度実施に向けて現在準備を進めているところであり、この適正化方針に沿いながら、引き続き大型車両の通行の適正化に取り組んで参る所存である。