

トレーラの大型化による  
輸送効率化促進ハンドブック  
Handbook



## はじめに

機動性と利便性を兼ね備えたトラック輸送は、国内物流の基幹的役割を担い、わが国の高度な経済活動や豊かな国民生活を物流面で支えています。一方、近年のグローバル化や少子高齢化の進展により、トラック輸送産業や取り巻く環境は大きく変化しています。

物流ニーズが一層高度化、複雑化するなかで、トラック運送業界には、より効率的で質の高い物流サービスが求められ、さらに安全で安定的な輸送サービスの提供が今日の社会的な要請になっています。また、ドライバー不足が深刻化するなかで、優良なドライバーの確保・育成が課題となり、長時間労働をはじめとする労働環境の改善が急務であり、地球温暖化などの環境問題への対応なども引き続き重要テーマとなります。

また、国においても経済の再生と成長を支えるための物流システムの構築を目指しており、ムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現を図ることとしています。（総合物流施策大綱（2013－2017））。さらに、深刻化するドライバー不足に対応して、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン～仕事満足度と効率性の向上に向けて」（平成27年3月）を公表し、事業用トラックの大型化などにより輸送能力を向上させることを目指しているほか、いずれも大型トラック等への車両の代替を支援する施策を積極的に推進しているところです。

一方、わが国の高度経済成長期に建設された道路の老朽化対策も喫緊の課題となっており、道路の維持・修繕をより適切に実施し、かつ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求められています。特に、重量を超過した大型車両による違法な走行は著しく道路に損傷を与えることになり、これらに対応するため、悪質な違反者に対する厳罰化の措置を講じてきています。

他方、貨物輸送においては道路の適正な利用者が大部分であり、それらの事業者に対しては、物流の効率化や国際競争力の確保を図るため、「道路運送車両の保安基準」及び「車両の通行の許可の手続き等を定める省令」の一部を改正する省令が平成27年3月に公布されるとともに、所要の改正が行われました。この省令改正により、車両の大型化を図ることで、輸送の効率化や輸送コストの削減とともに、燃料消費量の削減による環境問題への対応も可能となりました。また、車両のトレーラ化や大型化は、物流現場を支えるトラックドライバー不足への対応にも資するもので、特にトレーラによるリレー輸送の活用は、ドライバーの労働環境改善に大きく役立つものと期待されています。

こうした状況を踏まえ、トレーラ化や大型化を目指すトラック運送事業者の皆様のために、省令改正の内容をハンドブックとしてとりまとめることになりました。なお、本書にはトレーラを運行させるために必要な基礎知識を網羅するとともに、改正された省令の要点をイラストや表を多用してわかりやすく示しています。さらに、あらたな仕組みを活用して車両大型化に取り組む実際の事例紹介とともに、これらの課題等も示しています。（平成28年1月発行）

本改訂版は、このような趣旨で平成28年に作成されたハンドブックが、作成から3年が経過し、この間に改正された関係省令等に合わせ、内容を見直したものであり、これからトレーラ化をはじめ車両の大型化とこれによる輸送効率化を目指す事業者の方々の一助となれば幸いです。

令和元年7月

公益社団法人全日本トラック協会

# 目次

Contents

はじめに

## I. トレーラの大型化による輸送効率化にむけて 1

---

- 1. トレーラの大型化によって期待される効果 . . . . . 1
- 2. トレーラの大型化に対応した関係法令の改正等 . . . . . 2
  - (1) トレーラの歴史 . . . . . 2
  - (2) 省令の一部改正の要点 . . . . . 4

## II. 貨物自動車公道を走行する際に遵守すべき主な法令 7

---

- 1. 遵守すべき主な法令 . . . . . 7
  - (1) 3つの法令と車両諸元 . . . . . 7
- 2. 制限緩和のための特例措置 . . . . . 10
  - (1) 各法令に基づく申請手続き . . . . . 10
  - (2) 特殊な車両 . . . . . 11
  - (3) トレーラ連結車の特例 . . . . . 12

## III. トレーラの大型化に対応した省令の一部改正の内容 13

---

- 1. 改正の概要 . . . . . 13
  - (1) 改正の背景 . . . . . 13
  - (2) 対象となる車両 . . . . . 14
- 2. 改正の内容 . . . . . 15



## IV. トレーラの導入・大型化に向けた考え方 22

---

1. トレーラの大型化のメリット . . . . . 22
2. トレーラの大型化を検討する際の留意点 . . . . . 27

## V. 導入事例の紹介 30

---

## VI. 各種申請について 35

---

1. 特殊車両通行許可申請 . . . . . 35
  - (1) 特殊車両通行許可申請までの流れ . . . . . 35
  - (2) 特殊車両通行許可の申請方法 . . . . . 36
    - \* 特殊車両通行許可に関する基礎知識 . . . . . 41
      - 通行条件について . . . . . 41
      - 重さ指定道路 . . . . . 43
      - 高さ指定道路 . . . . . 43
      - 大型車誘導区間の指定について . . . . . 45
      - 重要物流道路について . . . . . 47
      - 国際海上コンテナ車（40フィート背高）特殊車両通行許可不要区間 . . . . . 50
2. 基準緩和認定申請 . . . . . 53
  - (1) 基準緩和認定までの流れ . . . . . 53
  - (2) 基準緩和認定の申請方法 . . . . . 54
3. 車両登録の事前書面審査制度 . . . . . 56

## VII. 特殊車両通行許可制度における違反と指導取締りについて 57

---

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 . . . . . 57
2. 指導取締りの種類及び行政指導の流れについて . . . . . 58
3. 法令に基づく罰則規定 . . . . . 59
  - (1) 特殊車両通行許可に関する罰則規定 . . . . . 59
  - (2) 行政処分の基準 . . . . . 61



# I. トレーラ的大型化による輸送効率化にむけて

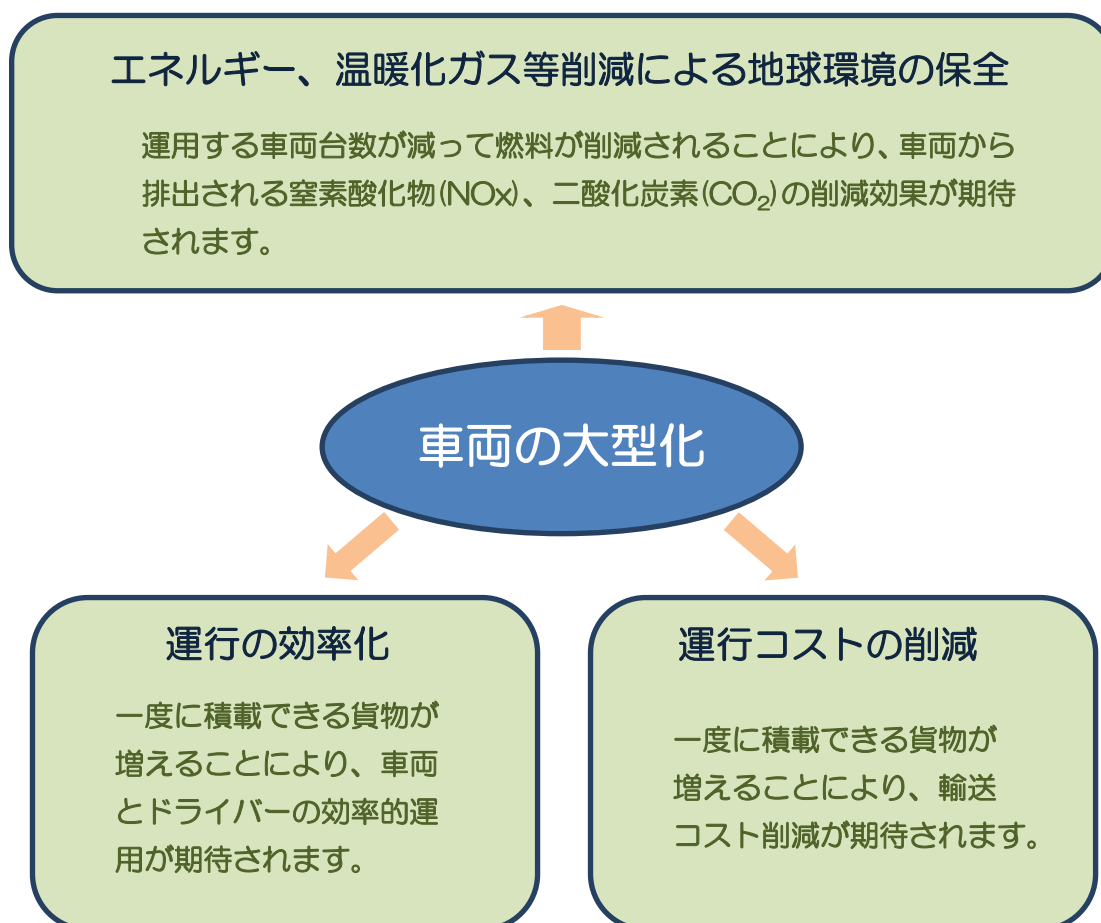
～ バン型等セミトレーラに関する省令の一部改正について ～

物流の効率化や国際競争力の確保の観点から、トレーラにかかわる許可基準の見直し等の措置を講じるため、必要となる関係省令等の改正が平成27年3月に行われ、特定の車種に限って、規制の見直しが行われました。

その後、平成30年3月の道路法改正により、重要物流道路が創設され、国際海上コンテナトレーラの特殊通行許可が不要となるなど、所要の改正が行われています。

## 1. トレーラ的大型化によって期待される効果

車両の大型化により、運行の効率化や運行コストの削減が図れると同時に、環境対策にも効果が期待されています。



## 2. トレーラの大型化に対応した関係法令の改正等

### (1) トレーラの歴史

トレーラは大型輸送や大量輸送に適することから、わが国においても昭和初期頃から一部で導入が試みられました。しかしながら、その後は軍需用品輸送としてさらに有利性が認められつつも、トレーラの本格的な導入が始まったのは戦後であり、さらにその普及については昭和30年代以降となります。また、トレーラに関する車両としての基準等が明確に規定されたのは昭和26年の道路運送車両法で、保安基準においてトラックと同様に一個の自動車としての適用が規定されました。

昭和30年代後半はわが国の経済発展とともにトラック輸送が活発化する時代でもあり、トレーラによる建設資材や重機等の大型輸送をはじめ、バン型セミトレーラによる大量輸送、あるいは国鉄コンテナ運搬用として活用の幅も広がりました。一方、昭和36年には道路法の車両制限令により、トレーラの連結状態での規定が定められました。昭和40年代になると海上コンテナが普及し、海上コンテナ輸送用のトレーラの本格的な利用が始まりました。また、長距離フェリーを活用したトレーラの無人航走や、高速道路網の整備が徐々に進むなかで、急速に増大する輸送ニーズに対応可能なバン型セミトレーラの利用が拡大していきました。

平成時代に入ると、バブル経済終焉とその後の長期にわたる景気低迷のなかで、経済のグローバル化や産業構造の変化が進み、これに対応するためのわが国固有の規制や基準等に係るさまざまな構造変革が進められました。物流分野においては、トラック事業の規制緩和が実施され、事業者間競争は熾烈さを増し、多様化する輸送ニーズへの対応と経営効率向上のため、輸送の効率化が各トラック運送事業者の重要課題となっていきました。

こうしたなかで、国際的に厳しい車両の重量や寸法に関して、欧米からの市場開放施策としての強い要望も加わり、トラック及びトレーラの車両総重量の規制緩和措置が講じられるようになります。平成5年には、軸距と車両全長にあわせて、トレーラの総重量が最大28トンまで緩和され、平成10年にはISO国際海上コンテナのフル積載トレーラの運行が認められるようになりました。また、平成15年には、車両総重量36トンを上限として、トレーラによる分割可能な積載物の輸送が、特例8車種に限り認められることになりました。

さらに、平成26年4月には、国の規制改革会議（貿易・投資等ワーキング・グループ）において、物流効率化と国際競争力確保の観点から、ISO国際海上コンテナトレーラとその他のセミトレーラに係る基準の統一が議論となりました。これを受け、平成27年には、道路老朽化対策の一環として、道路運送車両の保安基準と車両制限令が相次ぎ改正され、バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重が10トンから11.5トンに緩和され、車両総重量及び長さ等の制限についても緩和されることになりました。

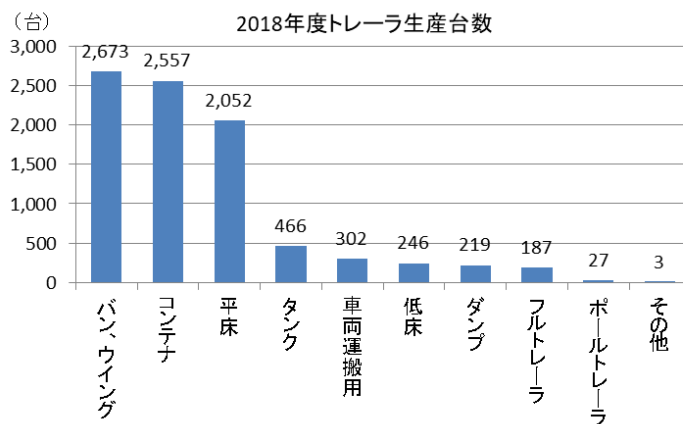
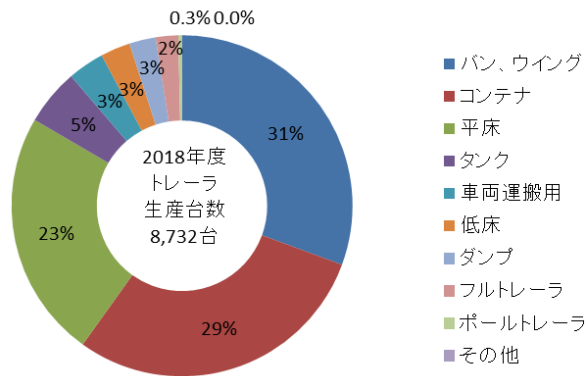
また、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31年4月に重要物流道路として約3万5千kmが指定され、重要物流道路指定区間の内、道路構造等の観点から支障がないと認められた約3万kmについて、ETC2.0車載器の装着及び登録をした国際海上コンテナトレーラ（40フィート背高）の特車通行許可が不要となりました（令和元年7月）。

このように、トレーラ輸送に関しては、積載量の増加による運行コストの低減や、運行と荷役の分離やフェリー等の活用を通じた車両運用の効率化を図るものとし、トレーラ化の推進が図られています。

■トレーラに係る主な安全規制等の経緯

適用時期	道路運送車両の保安基準	車両制限令 等
昭和26(1951)	総重量20t・全長12m・全幅2.5m・全高3.5m・最小回転半径12mを設定 ※連結車でも個別車両の諸元とする	
昭和30(1955)	上記に軸重10t・輪荷重5tを追加 ※連結車でも個別車両の諸元とする	
昭和36(1961)		総重量20t・全長12m・全幅2.5m・全高3.5m・最小回転半径12m・軸重10t・輪荷重5tを規定 ※連結車は連結状態での諸元
昭和46(1971)		車両制限令の改正 ① 特殊車両の通行許可制度の導入 ② 高さの最高限度の引き上げ(3.5mから3.8mに変更) ③ セミトレーラ連結車に係る特例の導入 ・連結車両総重量の最高限度の引き上げ。高速道路34t、その他の道路27t ・高速道路でのセミトレーラ連結車全長を16.5mに引き上げ
昭和47(1972)	車両全高を3.5mから3.8mに変更	
昭和60(1985)		【通達】高さ9フィート6インチの海上コンテナの通行を許可
平成3(1991)10月	ABS(アンチロックブレーキシステム)装置義務付け ※対象：大型トラック・危険物運搬トレーラ	
平成5(1993)11月	総重量：軸距と車両全長に合わせて20t、22t、25tに変更	(左記に同じ)
	セミトレーラは20t、22t、24t、26t、28tに変更	(左記に同じ)
	トレーラ全長：キングピン中心から車両後端部までの長さを12mに変更	
	軸重：隣接軸重(隣り合う軸重の和)の条件に合わせ18t、19t、20tを追加	(左記に同じ)
平成7(1995)9月	ABS(アンチロックブレーキシステム)装置義務付け ※対象：トレーラ全てに拡大	
平成10(1998)4月	国際海上コンテナ(輸出入貨物のISO規格コンテナ)のフル積載走行を許可 ※フル積載重量について 20フィートコンテナは20.32tから24tへ、 40フィートコンテナは24tから30.48tへ見直し	(左記に同じ)
平成10(1998)6月		【通達】指定道路は、A条件の許可限度重量が約4t引き上げられた(例：最遠軸距12mのセミトレーラ連結車の総重量を29.2tから33.6tに引き上げ)
平成11(1999)2月	国際海上コンテナ(輸出入貨物のISO規格コンテナ)の危険物運搬20フィートタンクコンテナのフル積載重量を24tから30.48tに変更	(左記に同じ)
平成15(2003)10月	分割可能な物についても、セミトレーラ総重量36t、連結車両総重量44tを上限に、必要条件を付して通行を許可 ※対象：特例8種類のセミトレーラ	(左記に同じ)
	20フィートの国際海上コンテナ(輸出入貨物のISO規格コンテナ)のフル積載重量を24tから30.48tに変更	(左記に同じ)
平成25(2013)11月	道路管理者からの特殊車両通行許可を受けることが確認されたものについては、車両の長さ最小回転半径を緩和 ※右記③の車両の長さが21.5m以下であること	① フルトレーラ連結車の長さ上限値：19m → 21m ② 条件を満たすセミトレーラ連結車の長さ上限値：17m → 21m ③ 道路法の道路を直進により横断する場合の長さ許可上限値：車両の分類を問わず21.5m
平成27(2015)5月	バン型等セミトレーラ連結車について、トラックの駆動軸重を10tから11.5tに	(左記に同じ)
	特例8車種のセミトレーラの車両総重量を一律36tに	
	特例8車種のセミトレーラの全長(キングピン中心から車両後端部まで)を12mから13mに、それぞれ引き上げ	
		45フィートコンテナ積載車両を始めバン型等セミトレーラ連結車全体を対象に、条件付きで車両長を17mから18mに引き上げ
平成27(2015)6月		平成27(2015)5月の道路運送車両の保安基準の改正に伴う車両通行許可の許可条件の見直し
平成31(2019)1月		自動車運搬用セミトレーラを対象に、リアオーバーハングの見直しにより車両長を17mから18mに引き上げ ダブル連結トラックをはじめとするフルトレーラ連結車の限度を現行の21mから25mに緩和
平成31(2019)4月		平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、約3万5千kmを重要物流道路として指定
令和元(2019)7月		重要物流道路指定区間の内、道路構造等の観点から支障がないと認められた約3万kmについて、ETC2.0車載器の装着及び登録をした国際海上コンテナトレーラ(40フィート背高)の特車通行許可を不要とする措置導入

■トレーラ生産台数（2018年度）



(資料：一般社団法人日本自動車車体工業会より)

(2) 省令の一部改正の要点

①物流のさらなる効率化や国際競争力確保の観点から、平成27年3月に道路運送車両法（道路運送車両の保安基準）と道路法（車両の通行の許可の手続き等を定める省令）の一部が改正されました。その改正内容の要点は以下のとおりです。

- 【1】バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重を10トンから11.5トンへ引き上げ
- 【2】バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの輪荷重を5トンから5.75トンへ引き上げ
- 【3】バン型等セミトレーラの車両総重量の上限を36トンへ引き上げ
- 【4】(上記【1】、【3】より)  
特例8車種のセミトレーラと2軸エアストラクタの連結車両総重量の上限の見直し
- 【5】バン型等セミトレーラの長さ(連結装置から車両後端までの長さ)を12mから13mに引き上げ
- 【6】バン型等セミトレーラ連結車の全長を17mから最大18mに引き上げ

②基準緩和自動車の認定制度について、適切な使用の推進を図るため、平成29年7月に基準緩和自動車の認定要領（依命通達）の一部が改正され、Gマーク認定事業所については、基準緩和の更新申請の有効期間が2年から段階的に延長され、最長4年となりました。

③生産性の向上や働き方改革に資するよう、平成31年1月に特殊車両通行の許可基準が緩和され、自動車運搬用セミトレーラを対象に、リアオーバーハングの見直しにより車両長を17mから18mに引き上げられました。

④省人化の効果や走行の安全性等が確認されたことから、平成31年1月より特殊車両通行の許可基準が緩和され、フルトレーラ連結車の車両長の限度が現行の21mから25mに緩和されました。

⑤通行経路が多い場合や特車ゴールドの許可の場合等には、許可証の分量が膨大となり、多くの保管場所を取られていましたが、平成31年4月から、紙による許可証の代わりにタブレット等での携行でも通行が可能となりました。

⑥セミトレーラで運搬できる建設資材等の運搬方法について、平成31年3月より基準緩和自動車の認定要領（依命通達）の一部が改正されました。

- ・対象 幅広トレーラ（幅の基準緩和を受けて運行するセミトレーラ）を使用
- ・貨物 幅及び長さにおいて2.5メートルを超える分割不可能な幅広貨物（※）
- ・内容 セミトレーラ一般に対する保安基準の規定値である車両総重量28トン（積載物落下防止用のスタンション及び固縛金具を備える車両の構造では36トン）を超えない範囲で荷台と水平な複数積載が認められる。

※幅広貨物：合成床板、建築用パネル、建造用鋼板その他建設資材であって、幅及び長さにおいて2.5メートルを超える分割不可能な貨物をいう。

※既存の基準緩和を受けた28トン超36トンまでの幅広トレーラへの幅広貨物の複数積載には、新たに幅広貨物の基準緩和認定及び車検証の記載変更が必要（28トンまでの車両については車検証への積載物の追加のみで構いません。）。

⑦平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31年4月に重要物流道路として約3万5千kmが指定されました。また、重要物流道路指定区間の内、道路構造等の観点から支障がないと認めた約3万kmについて、ではETC2.0車載器の装着及び登録をした国際海上コンテナ車（40フィート背高）の特車通行許可が不要となりました（令和元年7月）。詳細は、下記URLで確認できます。

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

- ⑧既に許可を受けている車両が新たな経路を設定する場合、令和元年6月より、新たな経路のうち既許可経路と重複する区間は除いて申請することができるようになりました。
- ⑨通行条件により通行時間帯が夜間に制限される区間は全経路が指定されていましたが、令和元年6月より、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した。
- ⑩自動車検査登録が済んでいない特殊車両について、令和元年7月より、事前に特殊車両通行許可申請の審査結果を知ることが可能になりました。
- ⑪特殊車両通行許可申請について、今まで「軽微な変更申請」であった車両ナンバーの変更や、申請者の住所変更に加え、令和元年7月より、単車・トラクタ・トレーラの台数の追加も「軽微な変更申請」として取り扱われるようになりました。これにより、優先審査（5日以内）が行われます。

一部改正の内容詳細については、第三章を参照

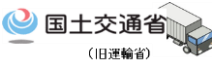


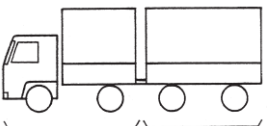
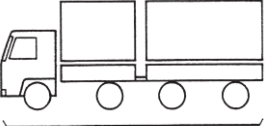
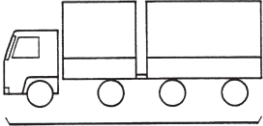
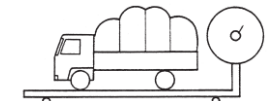
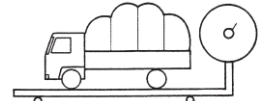
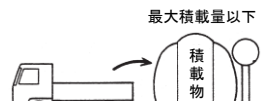
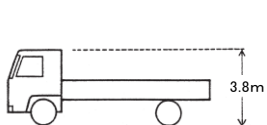
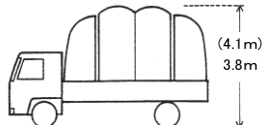
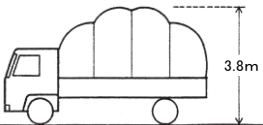
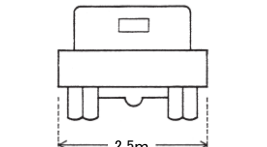
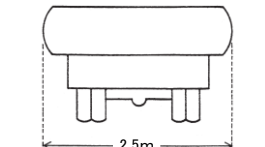
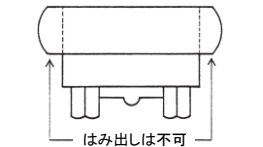
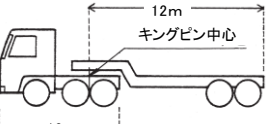
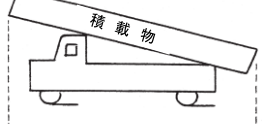



## Ⅱ. 貨物自動車が公道を走行する際に 遵守すべき主な法令

### 1. 遵守すべき主な法令

#### (1) 3つの法令と車両諸元

貨物自動車公道を走行する際に遵守すべき主な法令としては、道路運送車両法、道路法、道路交通法の3つがあり、それぞれ所管と目的が異なります。各法令が規定する車両の大きさ（寸法）および重量の規制について下表の通りまとめました。また、平成27年3月の省令改正によって、バン型等セミトレーラの特例8車種に限って規制の見直しがされています。

法令	1 道路運送車両法 道路運送車両の保安基準	2 道路法 車両制限令 車両の通行の許可の手続き等を定める省令	3 道路交通法 道路交通法施行令
所管	 国土交通省 (旧運輸省)	 国土交通省 (旧建設省)	 警察庁 National Police Agency
目的	車両の安全のための 車両に対する制限	道路の保全のための 通行の制限	交通の安全のための 積載の制限
車両の単位	 1台 1台	 1台	 1台
重量	 最大積載量および定員の状態(自動車、乗員、積載物)で総重量20~25t以下(※1)軸荷重10t以下(※2)軸荷重5t以下。	 運行するときの状態(自動車、定員、積載物)で総重量20t以下、軸荷重10t以下(※2)軸荷重5t以下。	 最大積載量以下 積載物
高さ	 3.8m	 (4.1m) 3.8m ( )は指定道路	 3.8m
幅	 2.5m	 2.5m	 はみ出しは不可
長さ	 12m キングピン中心	 12m 積載物	 Lm 積載物 LX0.1m

( \* 1 ) セミトレーラはキングピン中心から最後軸中心までの距離に応じて最大 28 トンまで ( \* 2 ) 隣接軸重 18~20 トン  
(一般社団法人 日本橋梁建設協会ハンドブックより作成)

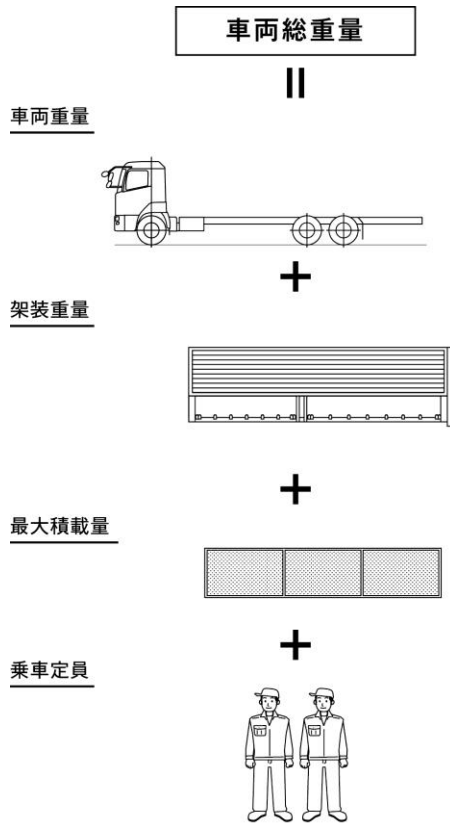


### 用語解説1

法令等理解のために必要な基本的用語を説明しています。

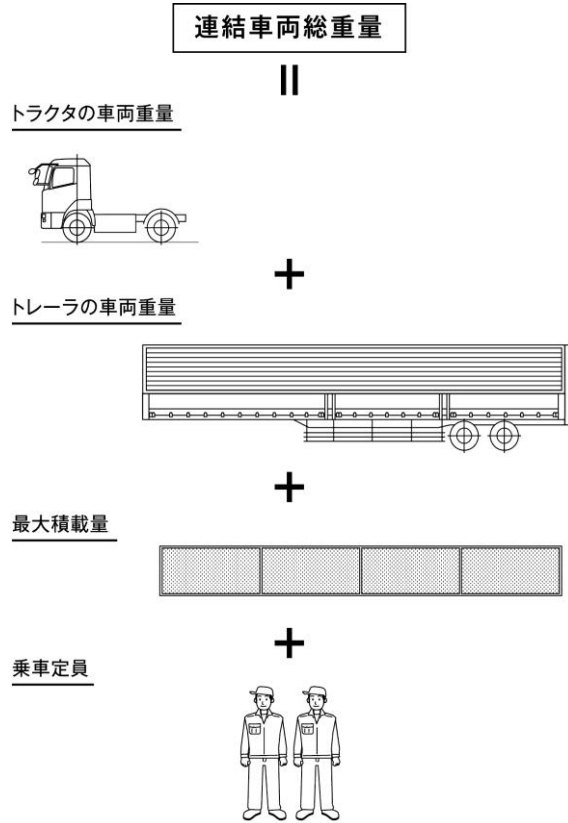
#### ■車両総重量（GVW）：

トラックの車両重量に乗車が許される定員（一人あたり 55 kg で計算）や最大積載量の貨物を積んだ全重量です。



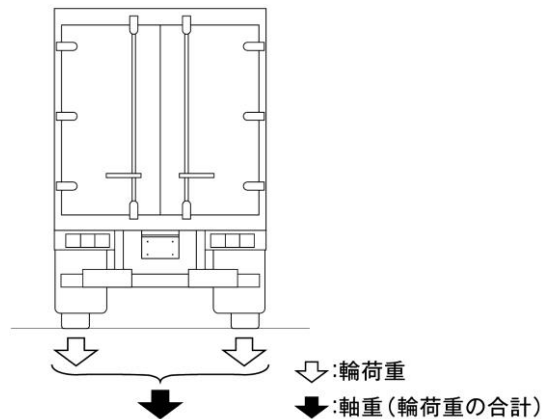
#### ■トレーラの「連結車両総重量」(GCW)：

トラクタの車両重量+トレーラの車両重量+最大積載量+乗車が許される定員（一人あたり 55 kg で計算）の合計です。



■**軸重**： おおのこの車軸にかかる荷重

■**輪荷重**： タイヤひとつにかかる荷重

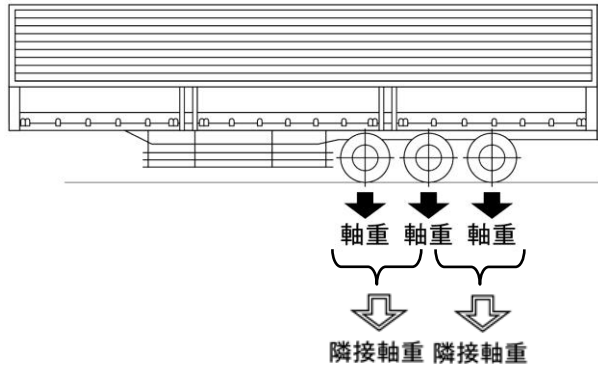


\* 特殊車両通行許可申請の際には、ダブルタイヤは「一輪」として考えます。



## 用語解説2

■隣接軸重：隣り合う軸重の合計のこと。車軸の距離(軸距)によって重さの制限が変わります。



軸距(軸間距離)	制限値
隣り合う車軸の軸距が $\geq 1.8\text{m}$ 未満	18.0t
(隣り合う車軸の軸距が $\geq 1.3\text{m}$ 以上かつ、 隣り合う車軸の軸重が $\geq 9.5\text{t}$ 以下)	(19.0t)
隣り合う車軸の軸距が $\geq 1.8\text{m}$ 以上	20.0t

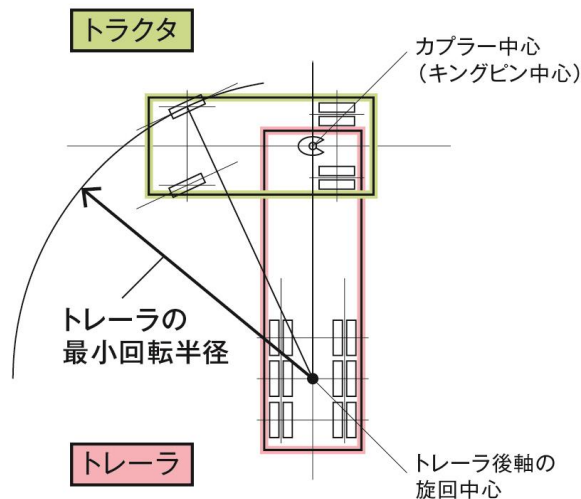
(車両制限令第3条第1項第1号ハ)

上図のように、隣り合う軸重の合計を「隣接軸重」と言います。

■最小回転半径：

### (1) トレーラの最小回転半径

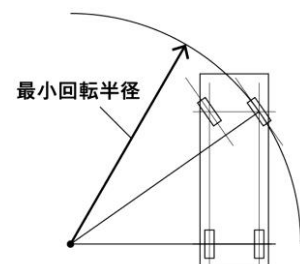
トラクタがトレーラに対し $90^\circ$ に折れ曲がったときに、トラクタの外側前輪が描く円の軌道の中でも最も小さい半径



上図は通行許可申請時の最小回転半径を示します。

### (2) トレーラ以外の最小回転半径

自動車(トラック)が旋回したときに、外側前輪が描く円の軌道の中でも最も小さい半径



## 2. 制限緩和のための特例措置

### (1) 各法令に基づく申請手続き

道路運送車両法、道路法及び道路交通法で規定する制限値を超える車両であっても、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認める時は、その車両を通行させる者の申請に基づいてその車両の通行を許可又は認定できることとなっています。その概要について以下に紹介します。

	道路運送車両法	道路法	道路交通法
車両諸元に関わる関係省令等	【道路運送車両の保安基準】	【車両制限令】	【道路交通法施行令】
所管	国土交通省(旧運輸省)	国土交通省(旧建設省)	警察庁
制限緩和の取扱い	保安基準の緩和	特殊車両の通行許可	制限外の積載及びけん引の許可
担当窓口	地方運輸局長	当該道路管理者	出発地警察署長 (けん引: 公安委員会)
特例概要	道路運送車両の保安基準では、基準値を超える車両については運輸局長の権限で基準の緩和を行うことが出来ることになっている。 (道路運送車両の保安基準第55条第1項)  基準の緩和認定を申請することができる自動車 (1)長大または超重量で分割不可能な単体物品を輸送することができる構造を有する自動車(けん引自動車を除く) (2)特例8車種に該当し、分割可能(バラ積み)輸送物品を確実に積載する構造を有するセミトレーラ (3)上記(1)および(2)をけん引するトラクタ (4)フル積載国際海上コンテナ(20、40フィート)を輸送することができる構造を有するコンテナセミトレーラで、車両総重量の基準を超えて積載し、輸送するセミトレーラ 他 (道路運送車両の保安基準の緩和認定要領第3項より抜粋)	道路法及び車両制限令に規定する制限値を超える車両であっても、道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認める時は当該車両を通行させようとする者の申請により、運転経路又は運転時間の指定等道路の構造の保全又は交通の安全を図るため必要な条件を附して、その車両の通行を許可することが出来るとされている。 (車両制限令第12条)	道路交通法では積載重量等の基準を超えるものについては制限外積載として、出発地の警察署長の許可を得なければならない。 (道路交通法第56条第1項)  他の車両をけん引する場合において、けん引する車両の前端からけん引される車両の後端までの長さが25メートルを超える場合には、制限外けん引として公安委員会の許可を得なければならない。(県をまたがる場合には、それぞれの都道府県公安委員会の許可が必要) (道路交通法第59条第2項)
申請名称	基準緩和認定申請	特殊車両通行許可申請	制限外積載許可申請 制限外けん引許可申請
申請者	・基準緩和の認定を受けようとする自動車の使用者 ・試験自動車である場合には、「試験自動車の製作者」	・車両制限令で定める最高限度を超える車両を通行させようとする者	・運転者 ・会社の業務として車両を運行させようとする法人

車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さおよび車両総重量のいずれかの一般的制限値(P.7を参照)を超えたり、橋、高架の道路、トンネル等で車両総重量、高さのいずれかの制限値を超える車両を「特殊な車両」といい、道路を通行するには「基準緩和の認定申請」や「特殊車両通行許可の申請」「制限外積載許可申請」「制限外けん引許可申請」が必要になります。

申請の詳細は各ページを参照

《特殊車両通行許可申請》 P.35～

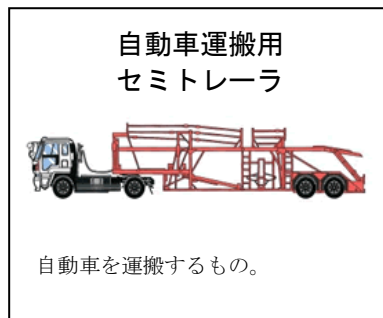
《基準緩和認定申請》 P.53～

## (2) 特殊な車両

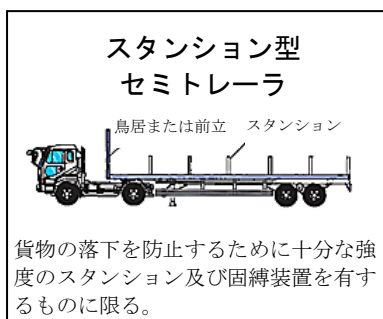
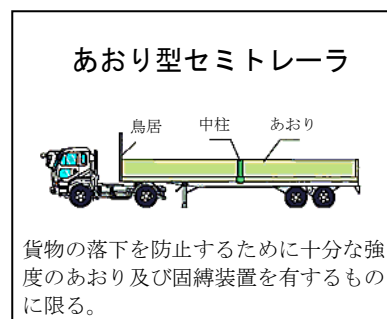
車両の構造が特殊なため一般的制限値のいずれかを超える特殊な車両で、**トレーラ連結車の特例 5 車種**（バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用、自動車運搬用）のほか、**追加 3 車種**（あおり型、スタンション型、船底型）を合わせて「**バン型等セミトレーラ**」（「**特例 8 車種**」）といいます。

### バン型等セミトレーラの種類（特例 8 車種）

#### ●特例 5 車種



#### ●追加 3 車種



\*ダンプトレーラは平成 27 年 5 月より、全て「あおり型」に分類されることになりました

### (3) トレーラ連結車の特例

バン型等セミトレーラ連結車は、通行する道路種別等によって連結車両総重量および長さの特例が設けられています。

#### 1) 連結車両総重量の特例《車両制限令第3条第1項・第2項》

バン型等セミトレーラの内、特例5車種に係わる車両制限令による「連結車両総重量」の一般的制限値の最高限度

道路種別	最遠軸距	総重量の最高限度	備考
高速自動車国道	8m以上9m未満	25トン	首都高速道路、阪神高速道路、その他の都市高速道路および本州四国連絡橋道路は含まれません。
	9m以上10m未満	26トン	
	10m以上11m未満	27トン	
	11m以上12m未満	29トン	
	12m以上13m未満	30トン	
	13m以上14m未満	32トン	
	14m以上15m未満	33トン	
重さ指定道路	8m以上9m未満	25トン	
	9m以上10m未満	26トン	
	10m以上	27トン	
その他の道路	8m以上9m未満	24トン	
	9m以上10m未満	25.5トン	
	10m以上	27トン	

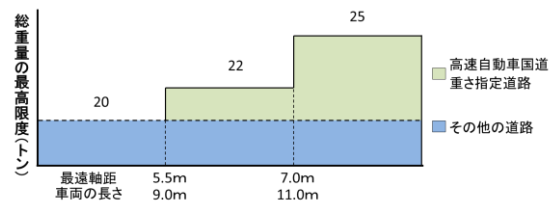
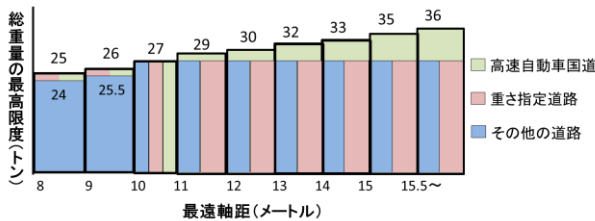


#### 新規格車<sup>(※)</sup>の最高限度

(※)車両の通行の許可の手続き等を定める省令第7条第2号イ(二)に定める自動車

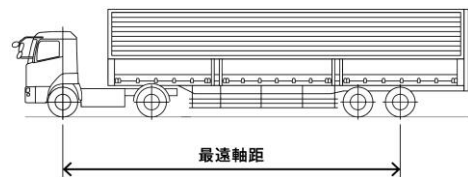
道路種別	最遠軸距	未積載状態の車両の長さ	総重量の最高限度
高速自動車国道 重さ指定道路	5.5m未満		20トン
		9m未満	20トン
	5.5m以上7m未満	9m以上	22トン
		9m未満	20トン
重さ指定道路	7m以上	9m以上11m未満	22トン
		11m以上	25トン
その他の道路			20トン

(車両の通行の許可の手続き等を定める省令第1条の2)



#### 《最遠軸距》

車両制限令では、自動車の最前部の車軸中心から最後の車軸中心までの水平距離をいいます



#### 2) 長さの特例《車両制限令第3条第3項》

セミトレーラ連結車に係わる車両制限令による「長さ」の限度		
道路種別	連結車	長さ
高速自動車国道	セミトレーラ連結車	16.5メートル

(注) この特例は積載貨物が被けん引車の車体の前方または後方にはみ出していないものの長さです。



## Ⅲ. トレーラの大型化に対応した省令の一部改正の内容

### 1. 改正の概要

#### (1) 改正の背景

平成 27 年 3 月の改正では、道路の老朽化対策のために道路の劣化への影響が大きい大型車両の通行の適正化を図るとともに、適正な道路利用者に対しては、物流の効率化や国際競争力確保の観点から、「道路運送車両の保安基準」と「車両の通行の許可の手続き等を定める省令」が改正され、以下の 2 つの制限に関する見直しが行われました。

その後、生産性の向上や働き方改革に資するよう、あるいは平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保すること等のため、継続的に様々な見直しが行われています。

平成 27 年 5 月の改正

保安基準

1. バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重およびトレーラの車両総重量等の重量に関する制限の見直し
2. 45 フィートコンテナをはじめとするバン型等セミトレーラの車両の長さに関する制限の見直し

車両制限令

平成 29 年 7 月の改正

保安基準

3. G マーク認定事業所の基準緩和車両について更新時の許可が 2 年から 3～4 年に延長

平成 31 年 1 月の改正

車両制限令

4. 自動車運搬用セミトレーラを対象に、リアオーバーハングの見直しにより車両長を 17m から 18m に引き上げ
5. ダブル連結トラックをはじめとするフルトレーラ連結車の車両の限度を現行の 21m から 25m に緩和

車両制限令

平成 31 年 4 月の改正

車両制限令

6. 紙による許可証の代わりにタブレット等での携行でも通行が可能
7. 使用中の道路から約 3 万 5 千 km が重要物流道路として指定

車両制限令

令和元年6月の改正

車両制限令

8. 既許可車両については、新たな経路のうち既許可経路と重複する区間は除いて申請が可能

車両制限令

9. 夜間に通行時間帯が制限される区間については、原則、特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定

令和元年7月の改正

車両制限令

10. 自動車検査登録が済んでいない特殊車両について、事前に特殊車両通行許可申請の審査結果を知ることが可能

車両制限令

11. 特殊車両通行許可申請について、単車・トラクタ・トレーラの台数追加も「軽微な変更申請」として優先審査（5日以内）

車両制限令

12. 重量物流道路約3万5千kmの内、道路構造等の観点から支障がないと認めた約3万kmについて、国際海上コンテナ（40フィート背高）の特殊通行許可を不要とする措置導入

## (2) 対象となる車両

### 1) トラクタ

- 国土交通省自動車局が規定する構造要件(エアサス)を満たす2軸トラクタ

(道路運送車両の保安基準細目告示別添 114 の技術基準に適合するトラクタ)

(「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 別添 114」\* <http://www.mlit.go.jp/common/001101847.pdf> 参照のこと)

### 2) トレーラ

- 特例8車種のバン型等セミトレーラ

- ①バン型セミトレーラ
- ②タンク型セミトレーラ
- ③幌枠型セミトレーラ
- ④コンテナ用セミトレーラ
- ⑤自動車運搬用セミトレーラ
- ⑥あおり型セミトレーラ（ダンプ・スクラップ・オープントップバン含む）
- ⑦スタンション型セミトレーラ
- ⑧船底型セミトレーラ



上記条件を満たすトラクタ及びトレーラは、新車だけでなく**使用過程車も対象**です。トラクタの第5輪荷重・対象車両の最大積載量等を変更する場合には、メーカーに適合車両かどうかを確認し、構造変更届出書等を提出して認められれば使用可能となります。詳細はP.21参照。



## 2. 改正の内容

【1】



保安基準

車両制限令  
(施行規則)

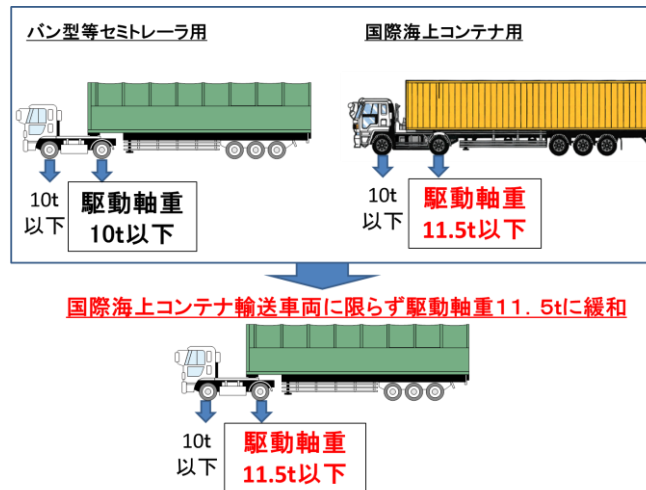
バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重を 10 トンから 11.5 トンへ引き上げ

(車両の通行の許可の手続き等を定める省令第7条第2項(ロ))  
(道路運送車両の保安基準第4条の2))

対象：特例8車種をけん引する2軸エアサストラクタ

(細目告示別添 114 の技術基準に適合するトラクタ)

国際海上コンテナ車両をけん引する場合に限って認められていたトラクタの駆動軸重 11.5 トン(一般には 10 トン)が、バン型等セミトレーラをけん引するトラクタにも適用されるようになりました。



【2】



保安基準

車両制限令  
(施行規則)

バン型等セミトレーラをけん引するトラクタの輪荷重を5トンから5.75トンへ引き上げ

(車両の通行の許可の手続き等を定める省令第7条第2項(二))  
(道路運送車両の保安基準第4条の2第3項))

対象：特例8車種をけん引する2軸エアサストラクタ

(細目告示別添 114 の技術基準に適合するトラクタ)

国際海上コンテナ車両に限り許可されていた輪荷重5.75トン(一般には5トン)が、バン型等セミトレーラ連結車にも適用されました。

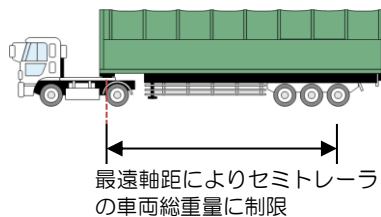


バン型等セミトレーラの車両総重量の上限を 36 トンに引き上げ

(道路運送車両の保安基準第 4 条)

対象：特例 8 車種のセミトレーラ

道路運送車両の保安基準においては、これまでセミトレーラの車両総重量は最遠軸距（連結装置中心から最後軸中心までの距離）により限度が決められていましたが、この度の改正により、バン型等セミトレーラ(特例 8 車種に限定)については、最遠軸距に関係なく一般的制限値が一律 36 トンまでに引き上げられました。



最遠軸距	セミトレーラの車両総重量 (トン)
5m未満	20
5m以上 8m未満	22
7m以上 8m未満	24
8m以上9.5m未満	26
9.5m以上	28



最遠軸距に関係なく特例 8 車種  
セミトレーラの車両総重量は  
一律 36 トン

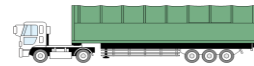


追加 3 車種(あおり型、スタンション型、船底型)の場合は、積載物が落下しないための強度要件を満たす必要があります。

【重量関係の新旧比較表】

従来の重量関係の限度						
		トラクタの駆動軸重		連結車両総重量(GCW)		セミトレーラの車両総重量
		(車両制限令・保安基準)		(車両制限令)	(保安基準)	(保安基準)
基準内セミトレーラ		10トン以下		36トン以下	(10×4=40トン以下)	28トン以下
特例 8 車種 セミトレーラ	2軸トラクタ	10トン以下		(44トン以下)	10×4=40トン以下	約32トン
	3軸トラクタ	10トン以下		44トン以下	(馬力により約50トン)	約36トン
国際海上コンテナ用セミトレーラ		11.5トン以下まで緩和		44トン以下	(11.5×4=46トン以下)	約36トン
改正後の重量関係の限度						
		トラクタの駆動軸重		連結車両総重量(GCW)		セミトレーラの車両総重量
		(車両制限令・保安基準)		(車両制限令)	(保安基準)	(保安基準)
基準内セミトレーラ		10トン以下		36トン以下	(10×4=40トン以下)	28トン以下
特例 8 車種 セミトレーラ (国際海上コンテナ用を含む)	2軸トラクタ	11.5トン以下まで緩和		44トン以下	(11.5×4=46トン以下)	約36トン
	3軸トラクタ	10トン以下		44トン以下	(馬力により約50トン)	

注：セミトレーラの車両総重量＝連結車両総重量(GCW)－トラクタの車両総重量(通常約8トン) (国土交通省資料より)

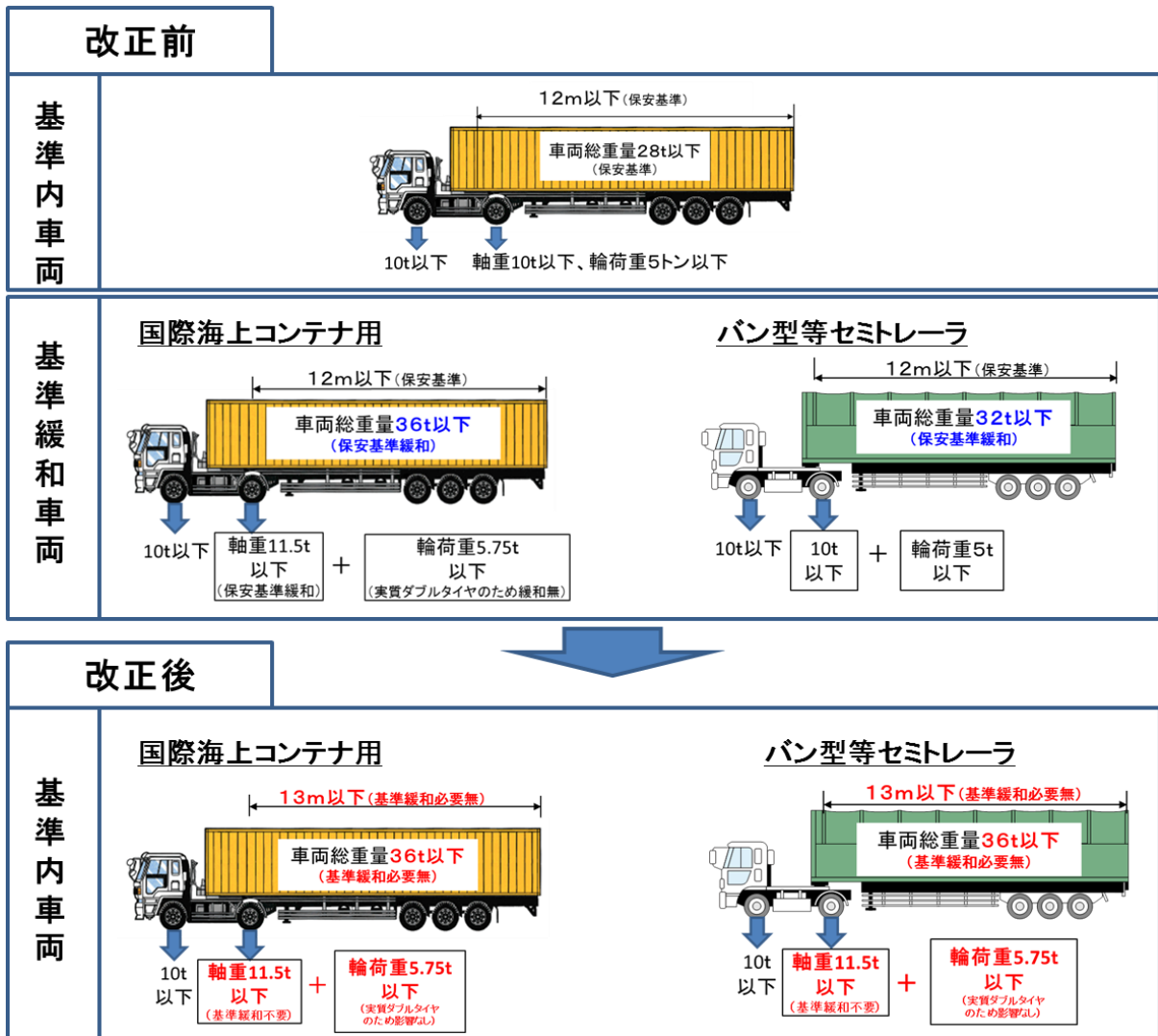


特例8車種のセミトレーラと2軸エアサストラクタの連結車両総重量の上限の見直し

(車両の通行の許可の手續き等を定める省令第7条第2項イ(3))

対象：特例8車種のセミトレーラと2軸エアサストラクタとの連結車両

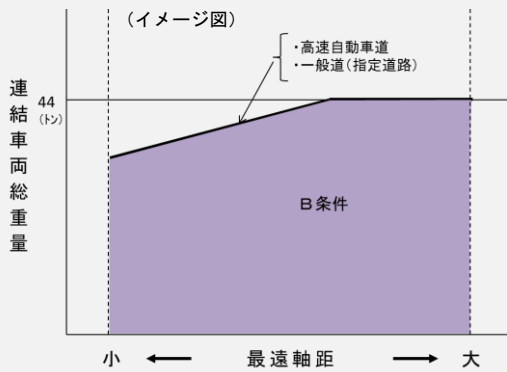
これまで国際海上コンテナに限り連結車両総重量が44トンまで認められていましたが、平成27年の省令改正により、特例8車種のセミトレーラと2軸エアサストラクタでも基準内車両として連結車両総重量の上限を44トンまでにすることができるようになりました。



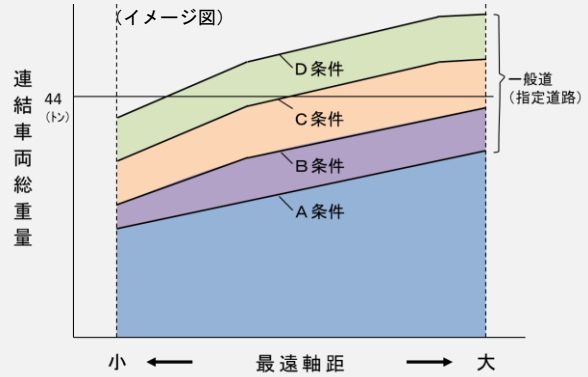
🔍 (参考)

特殊車両通行許可は、平成 27 年の省令改正で特例 8 車種については国際海上コンテナ用セミトレーラ連結車に適用されていた「橋梁照査式」が適用されるようになりました。  
 ※ただし、バン型等のセミトレーラ用 2 軸トラクタの後軸重に関する試験及び判定方法に適合した車両に限ります。  
 ※特例 8 車種以外では従来の「算定要領」が適用されます。

1. 橋梁照査式



2. 算定要領



③B条件の領域内に入らない場合は  
 ①積載量を減する  
 または ②C条件で通行申請する  
 (2. 算定要領イメージ図参照)

\*実積載量はほぼ同じです。

【5】



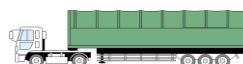
バン型等セミトレーラの長さを 12m から 13m に引き上げ

(道路運送車両の保安基準第 2 条第 1 項)

対象：特例 8 車種のセミトレーラ

これまでセミトレーラの長さ(連結装置中心(キングピン)から当該セミトレーラ後端までの水平距離)は 12m までに制限されていましたが、バン型等セミトレーラ(特例 8 車種)については、13m までに引き上げられました。





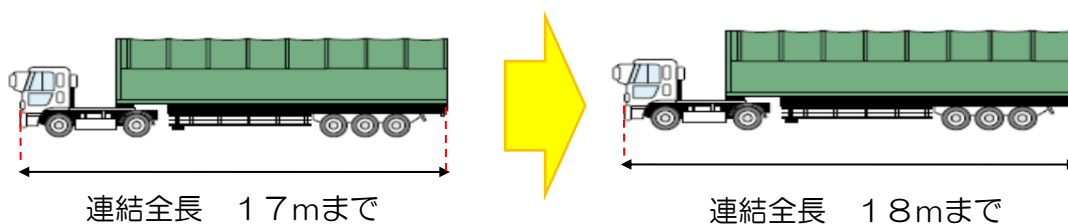
バン型等セミトレーラ連結車の全長を 17m から最大 18m に引き上げ

(車両の通行の許可の手続き等を定める省令第7条第4項(ロ))

対象：特例8車種セミトレーラとトラクタとの連結車両

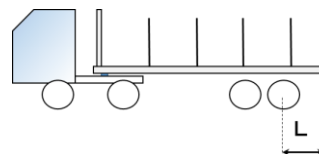
これまで、国際海上コンテナの輸送では、20 フィートコンテナ、40 フィートコンテナの輸送が主流となっていました。40 フィートコンテナより約 1.5m 長い 45 フィートコンテナの需要もあることから、45 フィートコンテナを積載する車両をはじめ、バン型等セミトレーラ連結車（特例8車種）の車両全長について、リアオーバーハング（下図参照）の長さに応じて 17m から最大 18m にすることができるようになりました。

なお、通行許可の審査をする際には、交差点の交差角度などを考慮する必要があり、長さの緩和に際しては、次ページの2つの条件が付加されています。



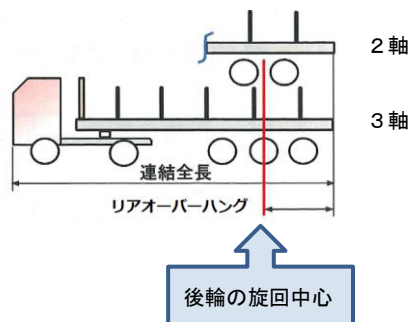
《リアオーバーハング》

リアオーバーハングとは、道路運送車両の保安基準においては、自動車の最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離のことをいいます



一方、車両通行許可に関わるリアオーバーハングは、後輪の旋回中心から車体の後面までの距離をさします

- ① トレーラ 2 軸の場合：2 軸の中央から車両後端まで
- ② トレーラ 3 軸の場合：中央軸から車両後端まで





バン型等セミトレーラ連結車の全長を18mに引き上げる場合には、下記の**条件1**および**条件2**のいずれも満たしている必要があります。

**条件1**：全長に応じてリアオーバーハング（L）の長さに制限があります。

- ①全長 17.5mまで  $3.2\text{m} \leq L \leq 4.2\text{m}$
- ②全長 18.0mまで  $3.8\text{m} \leq L \leq 4.2\text{m}$

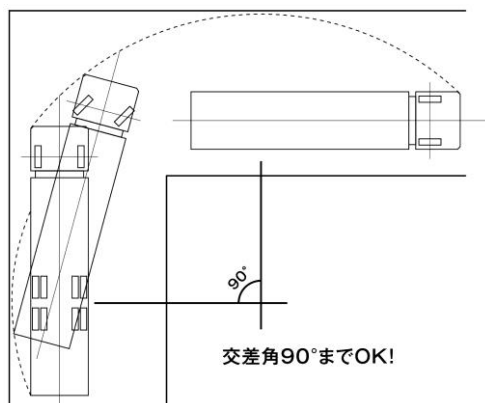
（例）

- 1. 例えば連結全長 17.1mはリアオーバーハングの長さが4.2mまで認められます。
- 2. リアオーバーハングが 3.8m以下( $3.2\text{m} \leq L \leq 3.8\text{m}$ )のトレーラは連結全長が最大 17.5mまでしか認められません。

※自動車運搬トレーラは、積載物をはみ出して積載する場合にあたって、はみ出し長さが1.0m以下の場合、リアオーバーハング（積載物含む）が次のように緩和されています。  
 2.4m以上 3.8m未滿の車両にあつては18m ( $2.4\text{m} \leq \text{リアオーバーハング} \leq 3.8\text{m}$ )  
 1.9m以上 2.4m未滿の車両にあつては17.5m ( $1.9\text{m} \leq \text{リアオーバーハング} \leq 3.8\text{m}$ )



**条件2**：申請経路内の交差点の交差角が90°以内であること。



一般的制限値(P.7を参照)を超える特例8車種のセミトレーラについても、特殊車両通行許可申請が必要です。

特殊車両通行許可の審査基準は緩和されていません（許可できる範囲が拡大されています。）。

特例8車種のセミトレーラで申請した場合、トレーラの軸距やリアオーバーハングの関係があり、交差点での通行条件が厳しくなる場合があります。導入に際しては注意が必要です！

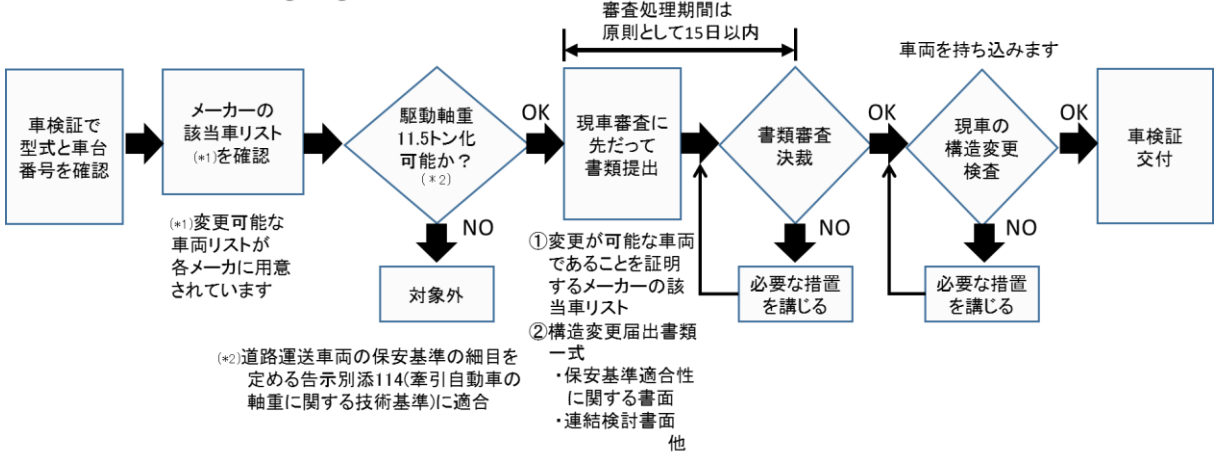
特殊車両通行許可に関する詳細は、 P.35～を参照。

 「使用過程車」(トラクタ・トレーラ)も構造等変更検査手続きにより、新基準での使用が可能です。

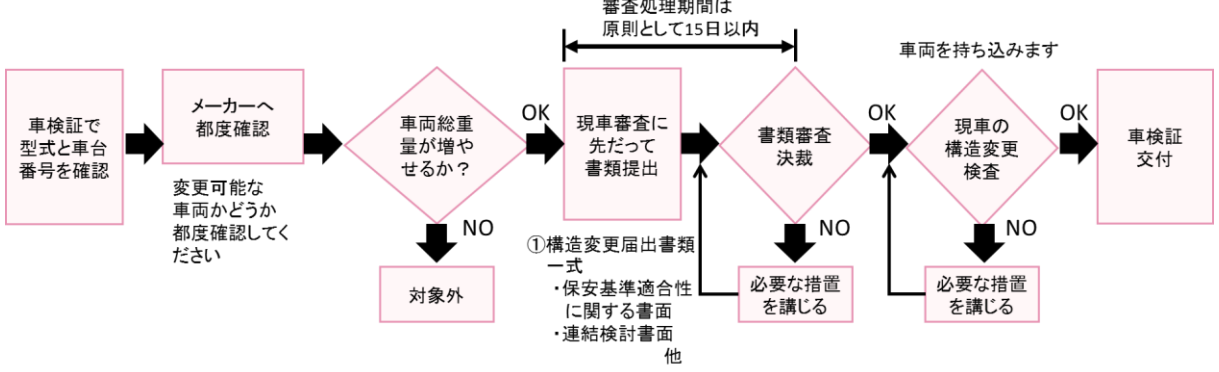
- \* 現在使用中の車両を新基準対応にするかどうかは各社の判断で決められます。
- \* 構造等変更検査を行ってトラクタの駆動軸重を 11.5 トンにする場合には、現在使用中の車両に対して以下の処置が必要となります。
  - ① 必要に応じ、前後のタイヤを駆動軸重 11.5 トンに対応した負荷能力の高いものに履き替える
  - ② 必要に応じ、カプラーオフセット変更移動

## 構造等変更検査手続きの流れ

### 【トラクタ】



### 【トレーラ】





## IV. トレーラの導入・大型化に向けた考え方

道路運送車両法（道路運送車両の保安基準）と道路法（車両の通行の許可の手続き等を定める省令）の一部改正により、車両をさらに大型化できる可能性が生まれ、「輸送の効率化」「運行コストの削減」「ドライバー不足への対応」「道路交通混雑の緩和」「環境対策」の効果が期待されます。一方で、初めてトレーラを導入する場合には、注意すべき点もあります。ここでは、車両の大型化を検討する際に参考となる考え方や留意点を整理します。

### 1. トレーラの大型化のメリット

#### メリット

#### 1. 輸送効率の向上

##### (1) 積載量の増加

トレーラの大型化によって、積載できる重量あるいは容積を増やすことができます。実際に新規格車を導入した各社の事例が第V章に掲載されていますので参考にしてください。

重量増加の具体的事例		
●トラクタ軸数減や車長の短縮等の軽量化で平均積載量が22トンから27トンへ増量	A社の事例	30ページ
●最大積載量を20.1トンから24.2トンへ増量	B社の事例	31ページ
●2Lペットボトルの飲料輸送では重量の関係で大型車18パレットだったところ30パレットまで増量	C社の事例	32ページ

容積増加の具体的事例		
●飲料用パレット（900×1100mm）積載 大型車20枚から新規格トレーラで30枚へ増量	C社の事例	32ページ
●飲料用パレット（900×1100mm）積載 旧規格トレーラ28枚から新規格トレーラで30枚へ増量	D社の事例	33ページ
●13型パレット（1100×1300mm）積載 旧規格トレーラ18枚から新規格トレーラで20枚へ増量		
●標準パレットT11型（1100×1100mm）積載 大型車16枚から新規格トレーラで24枚へ増量	E社の事例	34ページ



## (2) 運行コストの削減

一度に積載できる貨物が増えることにより、運行回数が減少することに伴い、燃料費、人件費、高速料金、その他管理費等の運行コストの削減が期待できます。



### メリット

## 2. 環境対応 CO<sub>2</sub> 排出量の削減=エネルギー使用量の削減

車両の大型化により、運行台数を減らすことができればCO<sub>2</sub> 排出量の削減が見込め、環境保全に貢献できます。また、省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）によって大手荷主にも排出CO<sub>2</sub>の削減が義務づけられており、運送事業者にとっては、車両の大型化によるCO<sub>2</sub> 排出量の削減をアピールすることができます。

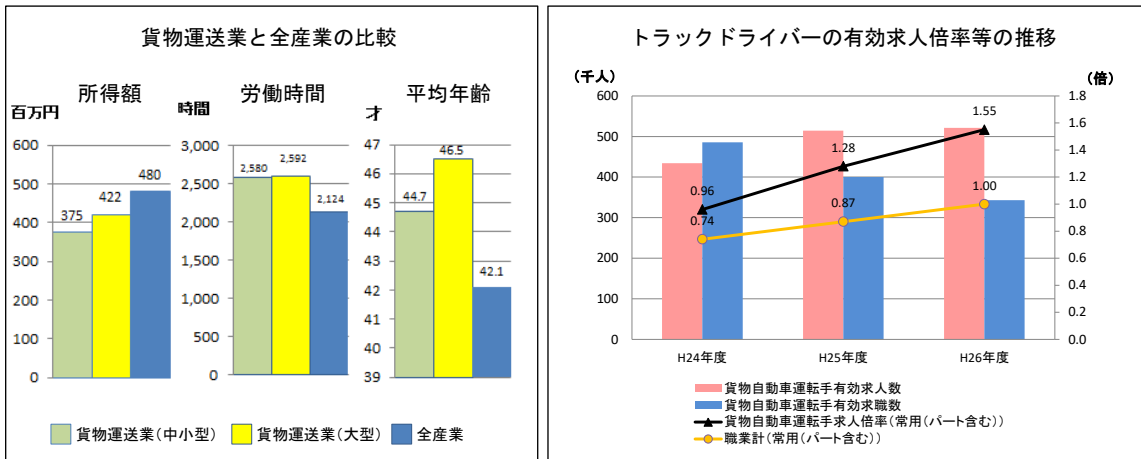
### エネルギーの使用の合理化に関する法律

年間3,000万トンキロ以上の輸送を行う事業主または200台以上のトラックを保有する運送事業者は、エネルギー使用量の報告と共に毎年1%の削減が義務付けられています。また、その他の事業者、運送事業者についても同様の努力義務が課せられています。



### 3. ドライバー不足への対応

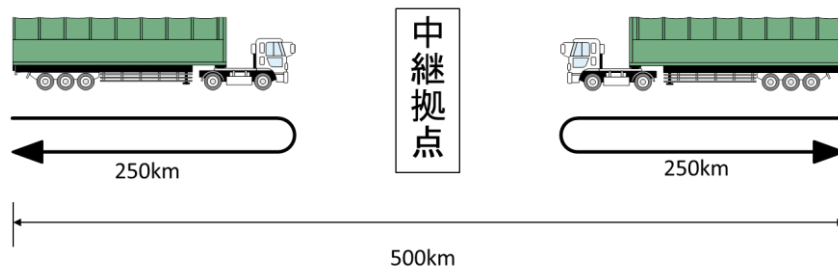
トラックドライバーは他の産業と比べて長時間労働・低賃金となっていること、また就業者は中高年齢層の占める割合が高く、若年就業者の割合が低いことなどを背景に、中長期的にトラックドライバーの人材不足が懸念され、人材確保・育成が差し迫った課題となっています。車両の大型化により運行台数を減らすことができれば、今後より深刻になるドライバー不足への対応にもつながります。



【厚生労働省・国土交通省「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」平成27年5月資料】より作成

また、トレーラ輸送はトラクタと切り離すことが可能で、中継地点でつなぎ直す中継輸送や、トレーラ(貨物)だけフェリーに積み込むフェリー輸送に活用されています。これまで長距離を運転していたドライバーは、中継拠点までの往復運転で済むようになり、拘束時間短縮が図れることや、車両の寝台ではなく、自宅に戻って休息できることなどのメリットがあります。また、事業者にとっても労働環境の改善に役立てることができます。

【中継輸送例】





## 複数の運送事業者間のトレーラの相互使用(インターチェンジ契約)について

トレーラを複数の運送事業者間で相互に使用することができます。その際には、協定書等により下記の内容等を定めておく必要があります。また、事業用自動車の相互使用を協定書等の締結により行う場合には、事業用自動車の数の変更届が必要です(事前届出を要しない)。

### 【協定書の内容】

1	相互使用の対象となるトレーラが配置されることとなる営業所
2	相互使用の対象となるトレーラの当該営業所ごとの車両数
3	相互使用の対象となるトレーラの自動車登録番号 (配置されることとなる営業所を示すこと)
4	相互使用の対象となるトレーラについて、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)及び貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)の規定により点検整備を義務づけられる者
5	相互使用の対象となるトレーラの相互使用関係及び管理関係に関する事項

(一般貨物自動車運送事業の事業計画変更等に関する処理方針について(公示) 平成27年4月一部改正)  
[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/date/sikyoku\\_hp/pdf\\_common\\_riku/truck/hk\\_henko\\_150601.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/date/sikyoku_hp/pdf_common_riku/truck/hk_henko_150601.pdf)

## メリット

### 4. その他のメリット

#### (1) 荷主へのアピール

荷主に対して以下の点をアピールでき、新たなチャンスに繋げることができます。

- ① 積載効率の向上と輸送数量の増加
- ② バリエーション豊富な車種をそろえていることの強み
- ③ CO<sub>2</sub>排出量の削減=エネルギー使用量の削減
- ④ コンプライアンスを遵守する(過積載をしない)適正事業者

#### (2) 新装置搭載トレーラ導入による安全性向上

自動車(バス、トラック及びトレーラ)に備える制動装置について、平成25年8月及び平成26年2月に国連の「制動装置に関わる協定規則(第13号)」を採用し、道路運送車両の保安基準等が改正されました。これにより、トレーラへの車両安定性制御装置搭載の義務化が次ページの日程で施行されています。トレーラはより安全に走行できるようになっています。

《車両安定性制御装置搭載義務化の日程》平成25年8月制定

		2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
トラクタ	新型車	11/1~	→			
	継続生産車					9/1~ →
トレーラ	新型車1)		9/1~	→		
	継続生産車2)				2/1~	→

\*トラクタ：第5輪荷重を有するけん引自動車であって、車両総重量13tを超えるもの  
\*トレーラ：3軸以下のエアサスペンションのみ該当

- |  |
|--|
| 1) 新型車(2015年9月以降にメーカーが国交省に初めて届出するトレーラ)<br>2015年9月からは、3軸以下のエアサステレーラは標準装備<br>2) 継続生産車(現在生産中のトレーラ)<br>2017年2月からは、3軸以下のエアサステレーラは標準装備 |
|--|

### (3) タイヤのリフトアップ機能

トレーラには、3軸車両の2軸をリフトアップする機能を付けることができます。これにより、高速道路料金が特大車区分から大型車区分になり、通行料金を軽減することが可能になります。また、リフトアップすることでタイヤの摩耗が減り交換サイクルを長引かせることができたり、燃費向上も図れるというメリットがあります。(ただし、空車又は空車に近いときだけ使える機能であり、トレーラ側のエアサが必要条件となります。)

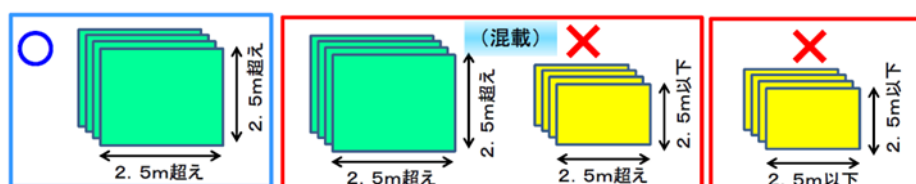
### (4) 建設資材等の運搬方法について

幅広トレーラ（幅の基準緩和を受けて運行するセミトレーラ）を使用し、幅及び長さにおいて2.5メートルを超える分割不可能な幅広貨物（※）を運搬する際は、車両総重量28トン（積載物落下防止用のスタンション及び固縛金具を備える車両の構造では36トン）を超えない範囲で荷台と水平な複数積載が認められています。

なお、既存の基準緩和を受けた28トン超36トンまでの幅広トレーラへの幅広貨物の複数積載には、新たに幅広貨物の基準緩和認定及び車検証の記載変更が必要で（28トンまでの車両については車検証への積載物の追加のみで構いません。）。

※幅広貨物とは合成床板、建築用パネル、建造用鋼板その他建設資材であって、幅及び長さにおいて2.5mを超える分割不可能な貨物をいいます。

幅広トレーラに、一辺が2.5m以下の貨物を複数枚積載する場合、及び一辺が2.5m以下の貨物と幅広貨物とを混載して輸送することは出来ません。



(国土交通省資料より)

## 2. トレーラの大型化を検討する際の留意点

### 留意点 1. 貨物量の確保

トレーラ化にあたっては、定期的かつ定量的に出荷が見込める荷主の選択と獲得が必要です。あわせて、帰り荷の獲得についても視野においておかなければなりません。

### 留意点 2. 収支面の確認

輸送の効率化、環境保全、人手不足対策等を総合的に判断してトレーラの導入を検討する必要があります。車両の大型化にあたっては、安定的な貨物の確保が重要となります。また、安定的な経営を目指す上では荷主と WIN-WIN の関係を構築した上で料金の交渉が前提となってきます。貨物量が増加できる部分を運賃収入にいかんにか反映させるかが課題です。



### 留意点 3. 通行条件の確認

道路運送車両の保安基準改正によってトレーラの大型化は可能になりましたが、一般の制限値（P.7参照）を超える車両を運行させる場合には、車両制限令による特殊車両通行許可申請が必要であることには変わりありません。これまでの省令改正では、通行許可の審査条件は緩和されていませんので、条件つき通行が指示される場合もあり、導入にあたっては十分な注意が必要です。



特殊車両通行許可の詳細は、P.35～参照

## 留意点

### 4. 集配先構内の広さ・駐車スペースなどの確認

トレーラの切り回しには広いスペースが必要となります。集荷・配達先の構内スペースの状況確認をはじめ、自社の駐車スペースの確保も必要です。また、フェリー等を利用する場合、フェリーの駐車スペースも確認してください。

## 留意点

### 5. ドライバーに関する課題

現在、大型免許を持っているドライバーがトレーラを運転するには、けん引免許が必要です。トレーラは車体の仕様によって運転特性や運転感覚が異なるため、免許取得後も継続的な訓練が必要です。トレーラの運転特性の理解とともに、ジャックナイフや横転事故の防止に向けた安全知識の習得も不可欠です。

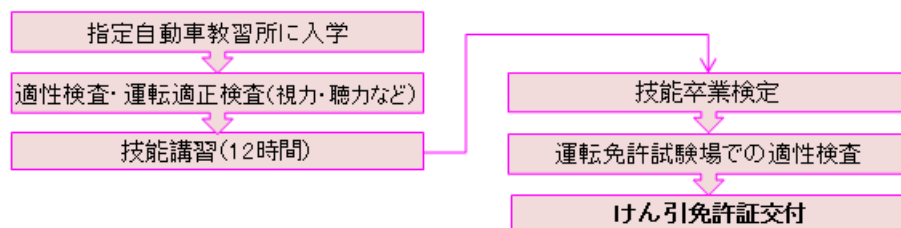


(参考) けん引免許取得について

#### • 取得方法 (下記のいずれか)

- 指定自動車教習所へ通って技能卒業検定に合格する
- 運転免許試験場で技能試験を直接受験する

#### • 指定自動車教習所で取得する場合の流れ



#### • 取得の条件

- **所持免許条件**：普通自動車免許・大型免許・大型特殊免許のいずれかを保有していること
  - **年齢**： 満 18 歳以上
  - **視力**： 両眼で 0.8 以上、片眼それぞれ 0.5 以上、深視力検査での誤差が 2cm 以下であること (眼鏡・コンタクトレンズで矯正可)
  - **聴力**： 10 メートルの距離で 90 デシベルの警告器の音が聞こえること
- ※以下の条件に該当する方は運転免許を取得することができません。
- 法定で定められた病気(精神病等)や、中毒(アルコール・麻薬・覚せい剤等)にかかっている方
  - 交通違反や事故などの行政処分を受け、欠格期間が終了していない方 (欠格期間が終了していれば取得可能)

#### • けん引免許教習料金のめやす 13万円～20万円

(参考) 大型免許教習料金のめやす (普通免許→大型免許の場合)  
規定技能教習時間：30時間  
料 金：35万円～40万円



## キャリア形成促進助成金制度をけん引免許取得に役立てることができます

企業が雇用する労働者を対象に、目標が明確にされた職業訓練の実施、自発的な職業能力開発の支援を行う事業主に対して、訓練等に要した経費及び訓練実施期間中の賃金の一部などを助成する制度です。

助成内容	・Off-JT経費助成	要した費用の45% (訓練時間数に応じて上限有あり)
	・On-JT賃金助成金	一人一時間当たり665円

※一人当たりの賃金助成時間、経費助成額には上限があります。また、1事業所の年間の支給限度額は1,000万円です。なお、助成額、助成率はいずれも中小企業の場合に適用。

詳しくは、厚生労働省のキャリア形成促進助成金ページをご覧ください

[http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html](http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html)

## 留意点 6. 車両の納期

トレーラは基本的に受注生産となるため、発注から納品までに時間を要します。導入を決めたら、ディーラーや車体メーカーに早めに連絡をとりましょう。

## V. 導入事例の紹介

2015年10月調査資料

### 01 A社

東京都千代田区

従業員数： 491名（うちドライバー 140名） 輸送品目：鉄鋼製品、自動車部品、飲料  
小型車両： 0両  
中型車両： 0両  
大型車両： 10両  
トレーラ車両： トラクタ 130両・トレーラ 140両

### 駆動軸重 11.5t対応の2軸トラクタと船底型トレーラを13セット導入

トラクタを3軸から2軸にしたり、トレーラの短縮などで軽量化することで平均積載量を22トンから27トンに増量することができた。今後は現在保有の車両タイプを順次軽量化したり、長さが必要な貨物のためにトレーラを長くするなどして、既存顧客の輸送の効率化を図っていく。

トレーラ	最大積載量	30,000 kg		車両総重量	35,990 kg	
	長さ	1,096 cm	幅	249 cm	高さ	252 cm

#### メリット

- ・積載量向上(プラス23%実現)
- ・輸送の効率化(運行回数の削減など)
- ・軽量化による車両価格の低廉化
- ・シングルデフによるタイヤ本数の削減
- ・トラクタ2軸化による燃費向上(1~2割)
- ・大型車両2台分をトレーラ1台にできる
- ・軽量化を目的とした車長の短縮化による積載量増加

#### 課題・対応策

- ・輸送ロットの集約
- ・帰り荷の確保
- ・通行条件の緩和
- ・けん引免許の取得支援
- ・運転技術の指導教育





従業員数： 44名 (うちドライバー 21名) 輸送品目：農産品・加工食品・日用雑貨  
 小型車両： 3両  
 中型車両： 3両  
 大型車両： 9両  
 トレーラ車両： トラクタ 5両・トレーラ 4両

## 軸重緩和トラクタと冷凍ウイング型トレーラを1台ずつ導入

規制緩和の情報をいち早く入手し、導入の検討を開始。省令改正の施行直後の平成27年7月に駆動軸重11.5tのトラクタを1台導入。ウイング型シャシー最大積載量20.1トンを24.2トンにして主要輸送品目である玉ねぎ輸送のためにフル活用。今後は海産物などの輸送にも事業拡大を図っていく。

トレーラ	最大積載量	24,200 kg		車両総重量	36,000 kg	
	長さ	1,340 cm	幅	249 cm	高さ	379 cm

### メリット

- ・積載量向上(プラス20%)
- ・積載重量増による輸送効率化
- ・トラクタ軸重緩和による登坂能力向上
- ・過積載防止などコンプライアンスへの対応
- ・新規貨物獲得の可能性
- ・台数減による運行管理面での心理的余裕

### 課題・対応策

- ・閑散期や不作時期の収支改善
- ・免許取得費用支援
- ・ドライバーの拘束時間と能率給の改善
- ・冷凍仕様車のため車両価格が高い



(注) トラクタのホイールベースは3,530mmで、一般的なトラクタの3,200mmクラスより長い

従業員数： 385名 (うちドライバー 330名) 輸送品目： 飲料、瓶などのパレット物、石油・軽油  
 小型車両： 0両 セメント・化成品  
 中型車両： 0両  
 大型車両： 160両  
 トレーラ車両： トラクタ 178両・トレーラ 216両

## 飲料用パレット30枚積載可能なウイング型セミトレーラを15台導入

従前から輸送の効率化のためにトレーラ化は進めてきており、すでに新規規格ウイング車15台を導入した。2Lペットボトルの輸送では、重量の関係で大型車では18パレットであったところ、新規規格車では30パレットまで増量することができた。飲料輸送のさらなる生産性向上と顧客への合理化提案は引き続き行っていく。

トレーラ	最大積載量	25,600 kg		車両総重量	35,920 kg	
	長さ	1,426 cm	幅	249 cm	高さ	377 cm

### メリット

- ・積載容積増量による合理化  
(大型トラック比 50%、従来のトレーラ比 25%)
- ・飲料輸送における重量面でのメリット
- ・人員削減、台数削減、CO<sub>2</sub>削減効果
- ・合理化を求める荷主への3PL等を含めた総合的な物流提案の可能性

### 課題・対応策

- ・車両購入資金と駐車場の確保
- ・トレーラ化に伴う構内スペースの確保
- ・総合物流提案ができる営業力強化
- ・安全対策
- ・けん引免許の取得支援



(注) トラクタのホイールベースは3,530mmで、一般的なトラクタの3,200mmクラスより長い

従業員数： 70名 (うちドライバー 60名) 輸送品目： 焼酎・(焼酎用) 空瓶・自動車部品など  
 小型車両： 5両  
 中型車両： 7両  
 大型車両： 46両  
 トレーラ車両： トラクタ 40両・トレーラ 141両(バン型)

## 14メートルウイングシャシー(荷台長 13.6メートル)を10台導入

大分から関西方面へ焼酎を輸送する際に、飲料用パレット数が28パレットから30パレットに増量できた。長距離トレーラ運行では、フェリーを活用してトラックドライバーの労働時間短縮を図ることができ、また、燃料代の節約にもなっている。また、13型パレットであれば13mシャシーのトレーラでは18枚であったところ、今回導入したトレーラでは20枚分を積載できるため、今後飲料以外のパレット貨物の新規獲得も視野に入れている。

トレーラ	最大積載量	26,600 kg		車両総重量	35,930 kg	
	長さ	1,398 cm	幅	249 cm	高さ	379 cm

### メリット

- ・積載パレット枚数の増加(7~11%)
- ・積載量増加分の売上増
- ・ドライバーの拘束時間減少
- ・人手不足への対応
- ・走行台数が減り、CO<sub>2</sub> 排出削減
- ・フェリー活用で燃料代節減
- ・耐用年数の長いトレーラ導入による長期視点での投資効果

### 課題・対応策

- ・顧客の生産・出荷ロット変更
- ・トレーラドライバーの人員確保
- ・けん引免許の取得支援
- ・ドライバーの運転技術訓練



導入車両全景



両端リフトアップ仕様  
(右左折時の安定性向上)



新規格シャシー10台

### 運転感覚 訓練の様子



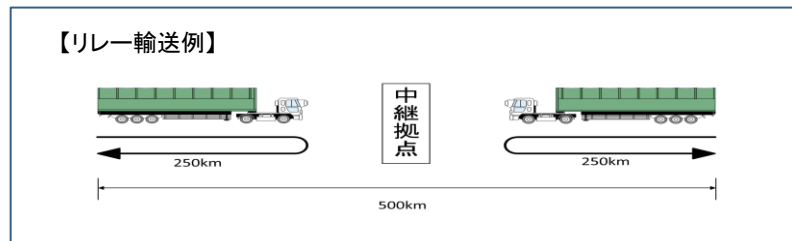
従業員数： 2,250名（グループ合計）  
 小型車両（2t以下）： 65両  
 中型車両（8t以下）： 110両  
 大型車両（10t以上）： 230両  
 トレーラ車両： トラクタ 24両・トレーラ 64両

輸送品目：食品（常温の食品、冷凍食品）、  
 食用油

## 新規格ウイング型2台を導入してリレー輸送に活用(埼玉～三重)

パレット24枚の積載ができるトレーラ製作を計画し、規制緩和の時期を待って導入した。パレットが16枚から24枚の1.5倍積めるようになった。荷主のCO<sub>2</sub>削減対応にも有効。今後は、リレー輸送のシステムを定着させて定期的な運行管理ができる見込みが立てば、大手荷主の貨物獲得にも活用し、台数も増やしていきたい。

トレーラ	最大積載量	20,700 kg		車両総重量	29,090 kg	
	長さ	1,390 cm	幅	249 cm	高さ	379 cm



### メリット

- ・積載パレット増量(50%)
- ・リレー中継に活用
- ・ドライバーの労働時間管理に有効
- ・ドライバーからの定期輸送に対する好評価（日帰り、時間が読める、行き先がわかるなど）
- ・定期ルート運行による安全性確保
- ・新規荷主開拓への活用
- ・荷主の環境対応へ貢献

### 課題・対応策

- ・リレー便双方の安定した貨物量の確保
- ・橋梁での通行制限
- ・未稼働時の転用
- ・集配送時の入構スペースの確保



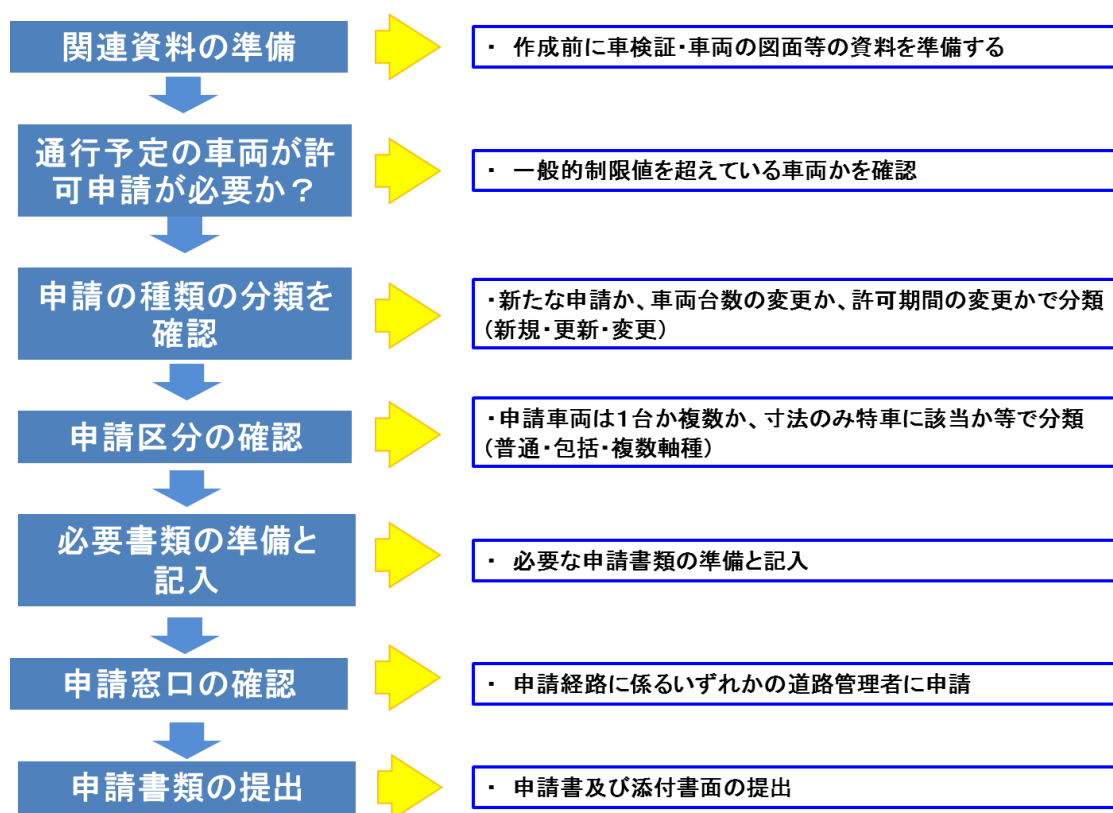
## VI. 各種申請について

車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さおよび総重量のいずれかの一般的制限値を超える場合には、「特殊車両通行許可の申請」や「基準緩和の認定申請」が必要になります。

### 1. 特殊車両通行許可申請

道路は公共の財産であり、車の大型化、重量の増加による道路損傷の防止や道路の保全、交通の危険防止を目的に、当該道路を管理する道路管理者による「特殊車両通行許可」が必要となります。特例 8 車種に関しても従前通り特殊車両通行許可が必要です。

#### (1) 特殊車両通行許可申請までの流れ



(国土交通省：特殊車両通行許可申請書類作成要領

[http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/download/tukokyokasinseisyo\\_20111220.pdf](http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/download/tukokyokasinseisyo_20111220.pdf) より作成)

## (2) 特殊車両通行許可の申請方法

### ①申請先

■国土交通省所管の道路管理担当事務所<一括申請可・オンライン申請可>

国道事務所や河川国道事務所など

■都道府県・指定市<一括申請可かどうかは自治体により異なる>

本庁もしくは道路管理担当事務所

■市区町村<一括申請不可(書類申請のみ)>

本庁等

■各高速道路会社

※例えば、市区町村窓口では当該市区町村道路しか申請できません。  
受け付けできる窓口が異なりますので確認が必要です。

### ②許可申請者

政令(車両制限令)で定める一般的制限値の最高限度を超える車両を通行させようとする者

### ③許可の単位及び期間

特殊車両の許可期間は最短1日から最長2年まで

①路線を定める旅客自動車運送事業車両(路線バス等)・・・2年

②路線を定めない自動車運送事業用車両及び第2種貨物利用運送事業車両  
(事業許可を受けた特殊な車両)

事業許可を受けていない特殊な車両で、通行経路が一定し当該経路を反復継続して通行するもの・・・2年以内

③上記①②のうちで、寸法または重量が一定の基準を超える車両 1年以内

### ④審査の方法

審査の結果、道路管理者が通行することがやむを得ないと認めるときは、通行に必要な条件をつけて許可

### ⑤申請から許可証発行までの期間

行政手続法により定められている標準処理期間

- ・新規及び変更申請 3週間以内
- ・更新申請 2週間以内

\*ただし、1. 申請経路が道路情報便覧に記載の路線で完結している場合 2. 申請車両が超寸法車両および超重量車両でない場合 3. 申請後に、申請経路や諸元などの申請内容の変更がない場合 に限ります。

(参考 URL: [http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000081.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000081.html))

### ⑥違反したとき

道路法により罰金、または懲役の罰則が定められています。

この罰則は、違反した運転手ばかりでなく、荷主・運送会社等も同じように課せられます。

(参考 URL: [http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000059.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000059.html))



## 1) 申請書類の作成方法と提出方法

特殊車両通行許可申請を行う方法には、オンライン申請と特車申請窓口に書類等を提出する書面申請の方法があります。申請書類の作成方法、提出方法は下表のとおりです。

(参考) 国土交通省関東地方整備局ホームページ

申請書類作成方法	申請書類提出方法	インターネット を利用し送信	窓口事務所に持参
パソコンで申請書類と 申請データを作成する	インターネット版申請 支援システム	オンライン申請 ※A	FD申請 (インターネット版)
	CD-ROM版申請システム	—	FD申請 ※B (CD-ROM版)
手書きで申請書類を作成する		—	書面申請

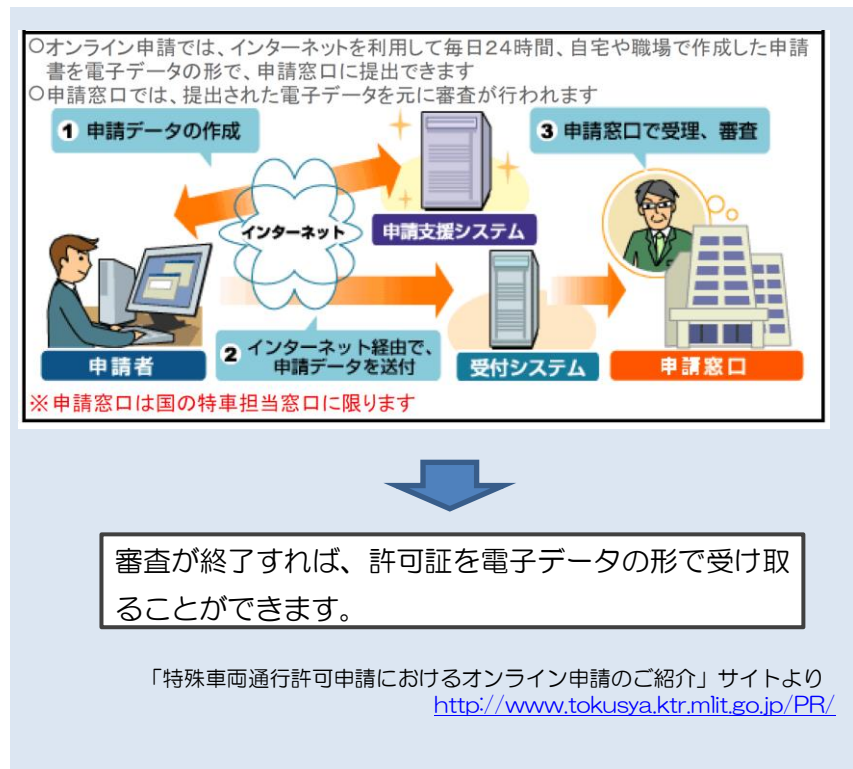
([http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000014.htm](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000014.htm) 参照のこと)

### ※A オンライン申請

オンライン申請とは、自宅やオフィスに設置しているパソコンと行政をインターネットで接続し、手続きを電子的に行う申請方法です。下記のサイトから申請者の ID とパスワードの入力して手軽にオンライン申請を行えるようになっています。オンライン申請に関する詳しい説明も掲載されていますのでご確認ください。

### 【特殊車両通行許可オンライン申請サイト】

<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>



## ■オンライン申請のメリット

事務所や自宅などで、インターネットを利用して、パソコン画面を見ながら申請書の作成や、オンラインでの申請ができます。オンライン申請では、以下の利点があります。

1. 個別審査（※1）がない場合には、許可証発行までの期間が短縮されます。
2. 事務所等の窓口に出向くことなく、職場や自宅で申請手続きが行えます。
3. 申請データを画面の案内に従って作成することができます。  
→手書きで申請書類を作成する必要がありません。  
→2回目以降の申請や、変更・更新申請の申請書作成時には、過去の申請データが利用できるため、申請書作成が簡単にできます。
4. 事前に通行条件を確認できます。  
→申請書作成時に通行条件や個別審査の有無の確認を行うことができます。
5. 申請データが無料で作成できます。→システムの利用料は無料です。
6. 原則、24時間受付（申請書の送信）ができます。  
（但し、日曜日 23:00～月曜日 7:00 及びシステムメンテナンスに伴う停止を除きます。）

（※1）個別審査とは、申請車両の諸元が「特殊車両通行許可限度算定要領」に定められた範囲を超える場合には、個々の道路管理者がさらに精度の高い検討を行うことで許可の可否を決定する方法を採ること

## ■オンライン申請を行うには

ご利用のパソコンに申請に必要なプログラムをインストールする必要があります。各種プログラムは以下の3つの方法で入手できます。

### 1. 最寄りの申請窓口（国の機関の特殊車両許可担当窓口に限る）で受け取る

国の特車申請取扱窓口については、[http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000062.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000062.html)

- 受け取る事が可能なプログラム（いずれも、オフライン用のプログラム）
  - ① 電子申請書作成システム
  - ② 道路情報便覧表示システム
  - ③ 道路情報便覧付図表示システム

### 2. 特殊車両オンライン申請システム紹介ページからプログラムをダウンロードする

URL : <http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/> の「ダウンロード」ページから

- ダウンロードが可能なプログラム（※③～⑤はオフライン用のプログラム）
  - ① 帳票印刷プログラム (TblPrint)
  - ② 自己署名証明書
  - ③ 電子申請書作成システム
  - ④ 道路情報便覧表示システム
  - ⑤ 道路情報便覧付図表示システム

※ 現在は許可証データがpdfファイルとなりましたので、①のダウンロードは不要です。  
ただし、以前の許可証データ（tprファイル）等をご覧になる場合には帳票印刷プログラムが必要となります。

### 3. 郵送

郵送を希望する場合は <http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/> から「様式」をダウンロード・記入の上、**返送先を明記し、CD1枚の時は205円、3枚までは250円分の切手を貼った返送用封筒**を同封して、特車運用事務局宛てに送付してください。  
住所、送付の方法等は上記PRサイトにてご確認ください。

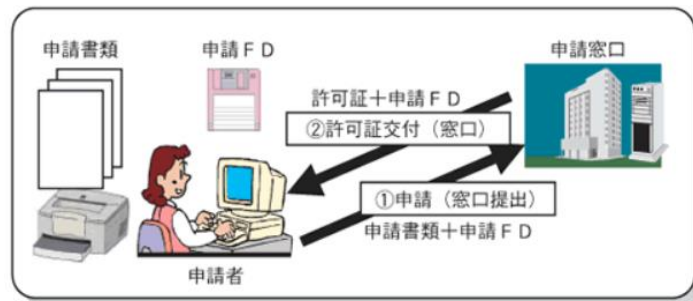
（「平成27年度特殊車両オンライン申請システム説明資料」サイト）

[http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/download/explanatorymaterial\\_201510.pdf](http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/download/explanatorymaterial_201510.pdf)



## ※B CD-ROM を利用した FD 申請

CD-ROM 版を利用して、パソコン画面を見ながら申請書の作成や、フロッピーディスク(FD)への記録ができます。申請は、出力された申請書類と申請情報を記録したフロッピーディスク(申請 FD)を申請窓口に提出します。



(公財)日本道路交通情報センター資料より

## 2) 申請に必要な書類

1	特殊車両通行許可・認定申請書
2	車両内訳書
3	車両諸元に関する説明書
4	通行経路表
5	通行経路図
6	自動車検査証の写し
7	軌跡図(超寸法車両のみ)
8	その他上記以外の書類で道路管理者が必要とするもの

※上記は一般的な必要書類となり、提出先によって異なる場合があります



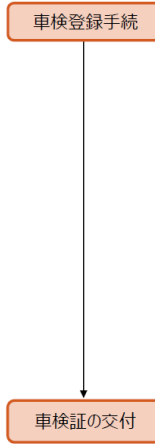
## 新車等の自動車検査登録が済んでいない特殊車両についても国道事務所への通行許可申請が可能です。

新車等の自動車検査登録が済んでいない特殊車両について国道事務所への通行許可申請をする場合、申請時に車検証に代えて車両諸元を確認できる資料を提出してください。

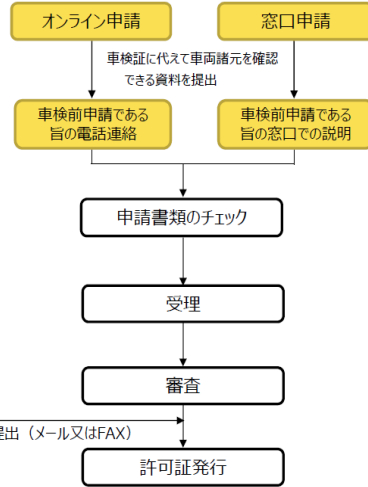
車両諸元を確認できる資料は、メーカーカタログ、実測結果資料、保安基準緩和認定の写し等になります（オンライン申請の場合には、資料をPDFにて提出できます）。

後日、車検証の内容を確認した結果、申請書の諸元と大きく異なる場合は、審査のやり直しとなり、再申請及び再度の手数料納付が必要になりますので注意願います。また、車検証交付前に審査の結果を確認したい場合には、審査が完了していることをシステムで確認してから、申請先の国道事務所へ問合せしてください。

自動車検査登録手続  
(保安基準緩和申請を含む)



特殊車両通行許可申請手続



(国土交通省資料より)

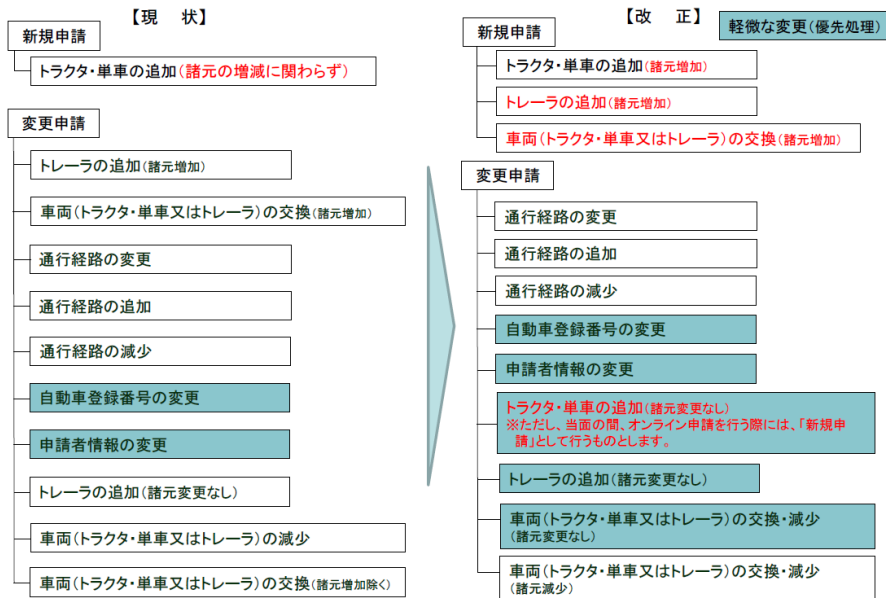


## 「変更申請」のうち一定の内容のもの（単車・トラクタ・トレーラの台数の追加、車両ナンバーの変更や申請者の住所の変更等）について「軽微な変更申請」として優先的に処理されることとなりました。

既に許可を受けた通行経路について、新たに単車・トラクタ・トレーラの台数を追加しようとする申請で、追加後の車両諸元（合成値）が既存の許可値と同一であるものについては、「変更申請」に分類されます。

申請に基づく許可の有効期間の終了日は、既に許可を受けた許可証に記載された有効期間の終了日と同一となります。また、通行条件は、既に受けた許可のものとは異なる場合があります。また、既存の許可の有効期間を延長したものは変更・更新申請ができないため、軽微な変更申請の対象になりません。

既に許可を受けた通行経路について、新たに単車・トラクタ・トレーラの台数を追加しようとする申請で、追加後の車両諸元（合成値）が既存の許可値を超えるもの（道路に与える影響が最大となるもの）については、従来通り、「新規申請」に分類されます。



※なお、「変更申請」に該当する内容の申請を「新規申請」としても行うことも可能です。

(国土交通省資料より)

# 基礎知識

## ■通行条件について

特殊車両通行許可の取得に際して、道路管理者から条件を付される場合があります。その条件には下記に紹介する A～D の条件のほか、道路管理者から夜間の走行に限定されるケースなどもありますので、走行には注意が必要です。

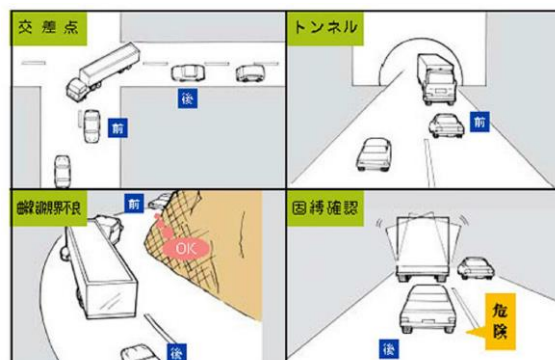
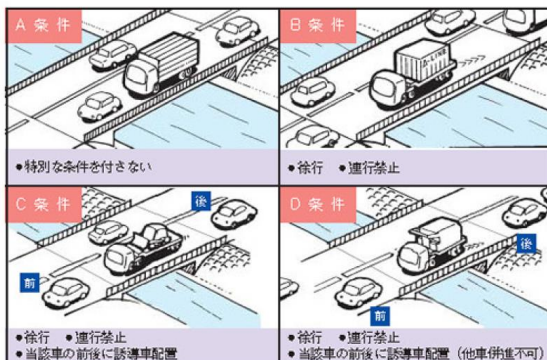
### 【許可車両の寸法及び重量について、特殊車両通行許可の際に付される通行条件の区分】

区分記号	内容	
	重量に関する条件	寸法に関する条件
A	徐行等の特別の条件を付さない。	徐行等の特別の条件を付さない。
B	徐行および連行禁止を条件とする。	徐行を条件とする。
C	徐行、連行禁止およ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。	徐行およ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、連行禁止および当該車両の前後に誘導車を配置し、かつ、2車線内に他車両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、その条件も附加する。	

**注意**

「連行禁止」とは、2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間<sup>※</sup>を渡ることを禁止する措置をいう。

※「同一径間」とは、橋脚中心と橋脚中心の間を指します。



(公財)日本道路交通情報センター資料より

### 【誘導車】

誘導車は、カーブや厳しい交差点部などを通過する際に他の交通安全を確保するための誘導処置や橋梁などの構造物の保全などのために配置するものです。

重量についての条件	車両が重い、または耐荷力が低い橋梁等で車両を通行させる場合には、橋梁の同一径間内にその車両のみを通行させる必要があり、そのために当該車線上から他の車両を排除し、徐行するために当該車両の前後に誘導車を配置します。
寸法についての条件	車両の寸法が大きい、または道路構造の空間寸法が厳しいために、曲線部の通行の際やトンネル等を通行する際に高さの関係で他の車線にはみ出さなければ通行できない等の車両の場合には、交通の危険を防止する観点から、徐行し、かつ当該車両の前後に誘導車を配置します。

### 【誘導車の役割の例】

前	(1) 交差点折進時などのほかの車線を侵すこととなる場合には、他の車両等の安全確保のための措置を講じます。
	(2) 特殊車両の前方の安全確認及び走行速度を遵守するようにします。
後	(1) 橋梁同一径間内のほかの車両を排除します。
	(2) 交差点折進時における他の後方車両の安全確保を行います。
	(3) 後続車両が特殊車両を追い越し、または停止する際の誘導を行います。
	(4) 積載貨物の固縛状態を確認します。

(国土交通省関東地方整備局ホームページより [http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000081.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000081.html))



通行条件により、通行時間帯が夜間に制限される区間は、これまで全経路となっていました。これからは原則として、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。

(令和元年6月開始)

- 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、すでに所持している許可証についても、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。  
※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』の携行が必要です。
- 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。

#### <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。

## ■重さ指定道路（首都高速道路、阪神高速道路、その他都市高速道路および本州四国連絡橋道路など）

重要港湾や物流拠点への大型車の通行ニーズに対応するため、道路整備が進められており、高速自動車国道または道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて道路管理者の指定した道路であり、総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大25トンとする道路のことで（幅、長さ、高さの最高限度は一般的制限値と同じ）。

また、特例5車種のセミトレーラ連結車の場合は、総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大27トンとする道路のことで（幅、長さ、高さの最高限度は一般的制限値と同じ）。

【バン型等セミトレーラの内、特例5車種に係わる車両制限令による「連結車両総重量」の最高限度】

道路種別	最遠軸距	総重量の最高限度
重さ指定道路	8m以上9m未満	25トン
	9m以上10m未満	26トン
	10m以上	27トン

【左記以外のトレーラ連結車に係わる車両制限令による「連結車両総重量」の最高限度】

道路種別	最遠軸距	未積載状態の車両の長さ	総重量の最高限度
高速自動車国道 重さ指定道路	5.5m未満	9m未満	20トン
		9m以上	22トン
	5.5m以上7m未満	9m未満	20トン
		9m以上11m未満	22トン
	7m以上	9m以上11m未満	22トン
		11m以上	25トン

### \*重さ指定道路のネットワーク状況

道路種別	延長
高速自動車国道	約8,900km
一般国道（指定区間）	約22,700km
一般国道（指定区間外）	約15,300km
地方道	約16,000km
合計	約62,900km

（平成29年4月現在）

### 重さ指定道路を示す標識



（公財）日本道路交通情報センター資料より

## ■高さ指定道路

高さ指定道路とは、物流の効率化を目的に道路法（車両制限令）に定める車両の高さ最高限度について、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上、支障がないと認めて指定した道路であり、高さの一般的制限値を3.8mから4.1mに引き上げた道路のことで。

高さ指定道路は、（公社）全日本トラック協会が事務局となっている背高車両委員会に寄せられた道路を毎年国土交通省と警察庁を經由し、各道路管理者及び交通管理者に照会され、追加されています。

### \*高さ指定道路のネットワーク状況

道路種別	延長
高速自動車国道	約8,900km
一般国道（指定区間）	約20,400km
一般国道（指定区間外）	約8,000km
地方道	約12,100km
合計	約49,400km

（平成29年4月現在）

### 高さ指定道路を示す標識



国土交通省関東地方整備局HPより  
[http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000026.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000026.html)





(参考) 首都高速道路の指定道路状況



首都高速道路株式会社(特殊車両担当窓口) 03-5640-4837

<http://www.shutoko.jp/use/restriction/about/>



首都高速道路株式会社 HP より

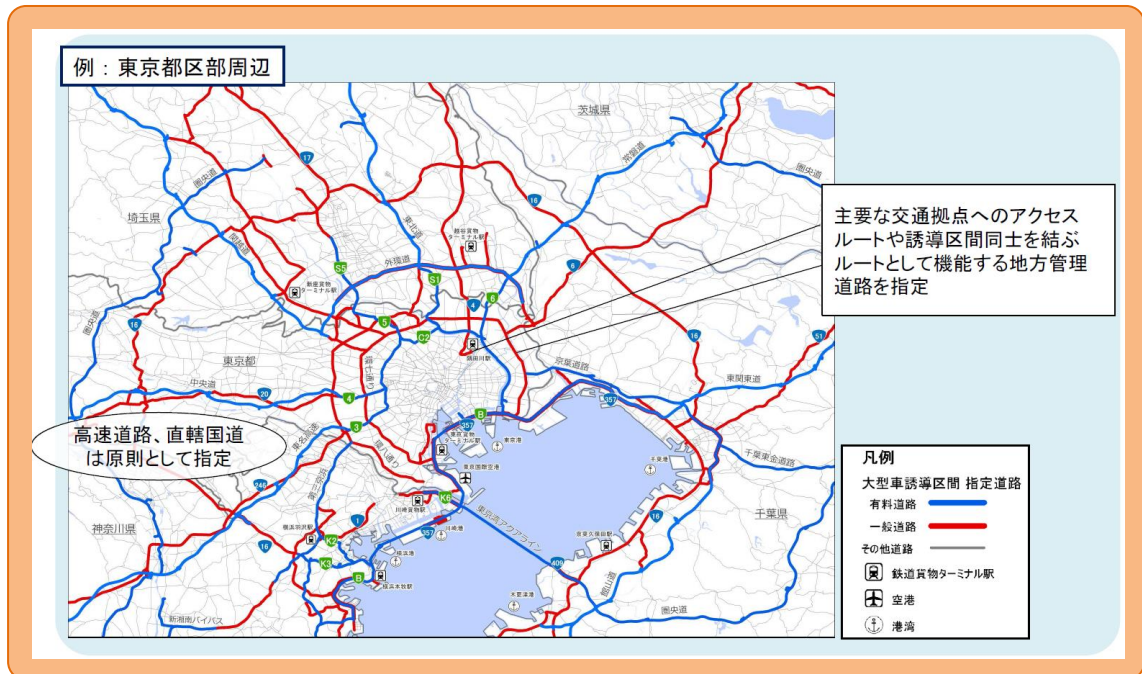
<http://www.shutoko.jp/use/restriction/about/>

## ■大型車誘導区間の指定について

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、平成25年6月に公布された「道路法等の一部を改正する法律」では、国土交通大臣において、大型車両の通行を誘導すべき道路の区間（以下「大型車誘導区間」という）を指定した上で、一定の大型車両に関する通行許可手続を一元的に実施することとなり、平成26年10月に運用が開始され、大型車の通行許可に要する期間の短縮化が図られました。

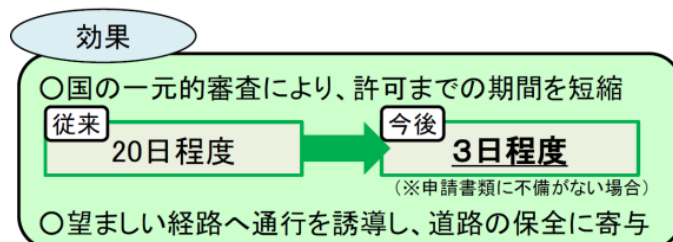
### （1）大型車誘導区間指定道路の考え方

高速道路や直轄国道といった基幹的な道路ネットワークに加え、空港、港湾、鉄道駅等の主要な交通拠点へのアクセスルート等として利用される地方管理道路が指定されています。



### （2）大型車誘導区間指定の導入効果

国際海上コンテナ車をはじめとする大型車両に係る「特殊車両の通行許可」について、あらかじめ指定した「大型車誘導区間」のみを通行する場合、個別の道路管理者への協議が不要となり、国が一元的に審査した上で特殊車両通行が許可されます。



### (3) 大型車誘導区間の審査窓口

大型車誘導区間の審査対象となる申請では、特殊車両通行許可申請を直轄国道事務所へ提出すれば、国が一元的に審査します。通行経路の道路種別の組み合わせにより、受け付けできる窓口が異なりますので確認が必要です。

#### 【直轄国道事務所の場合】

経路の道路種別			大型車誘導区間の 審査対象	その他の申請	
直轄国道	高速自動車 国道	その他の 道路			
含む	含む	含む	受付可	受付可	
含む	含む	含まない	受付可	受付可	
含む	含まない	含まない	受付可	受付可	
含まない	含む	含む	受付可	受付不可	
含まない	含む	含まない	受付可	受付不可	
含まない	含まない	含む	受付不可	受付不可	

・大型車誘導区間に係わる申請はオンライン申請のみとなります。  
 ・誘導区間内での申請であれば国道が含まれていなくても高速道路が含まれていれば申請できます。

#### 【自治体等の場合】

経路の道路種別		大型車誘導区間の 審査対象		その他の申請
その自治体等が 管理する道路	その他の 道路	全ての経路	一部の経路	
含む	含む	受付可	受付可	受付可
含む	含まない	受付可	受付可	受付可
含まない	含む	受付不可	受付不可	受付不可

(平成26年10月現在)

申請事務取扱窓口の詳細については、次の国土交通省関東地方整備局のHPを参照して下さい。 <http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/index00000012.html>

### (4) 許可の基準

大型車誘導区間の許可基準を満たす車両諸元、通行経路については以下のとおりです。

車両諸元							
	新規格車			新規格車以外			
	単車	連結車		単車	連結車		
		追加3車種	特例5車種		セミトレーラー連結車(国際海上コンテナ車を含む) 特例5車種及び追加3車種	フルトレーラー 連結車	ダブルス
幅	2.5m以下						
高さ	3.8m以下			4.1m以下			
長さ	12m以下		12m以下	17m以下 (後軸の旋回中心から車両後端までの距離が 3.2m以上3.8m未満の場合は17.5m以下、 3.8m以上4.2m以下の場合は18m以下)		19m以下	21m以下
最小回転半径	12m以下						
総重量	25t以下	26t以下	39t以下	44t以下			
軸重	10t以下			11.5t以下		10t以下	
隣接軸重	隣り合う車軸に係る軸距が1.8m未満の場合18t以下 1.8m以上の場合20t以下 (隣り合う車軸に係る軸距が1.3m以上であり、当該隣り合う車軸に係る軸重がいずれも9.5t以下の場合19t以下)						
輪荷重	5t以下			5.75t以下		5t以下	

通行経路	
通行経路	大型車誘導区間のみを通行していること

(車両の通行の許可の手続き等を定める省令 第7条)



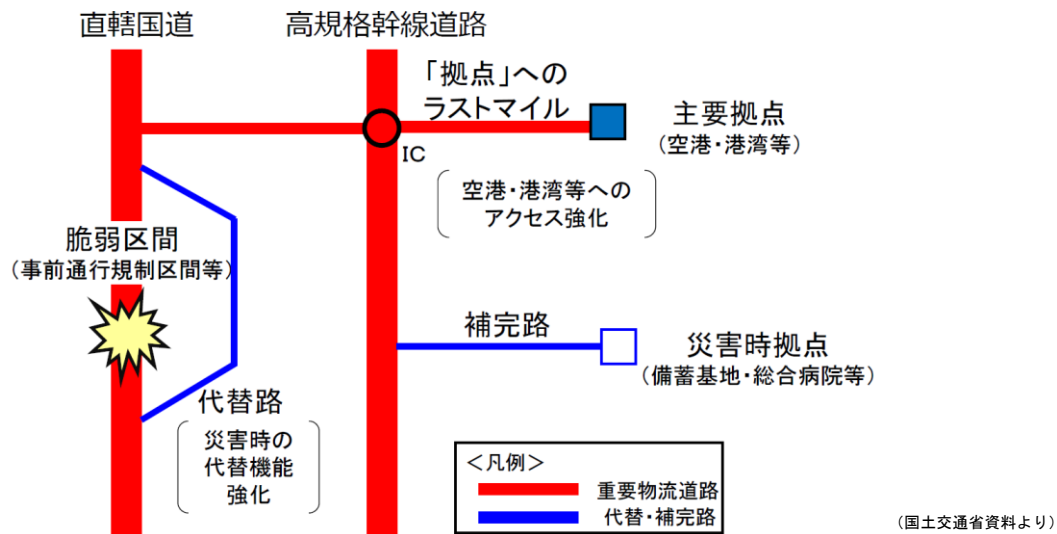
## ■重要物流道路について

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31年4月に重要物流道路が指定されました。

平成31年4月現在、重要物流道路は全国 2,133 路線の区間が指定されています。詳細は下記 URL で確認することができます。

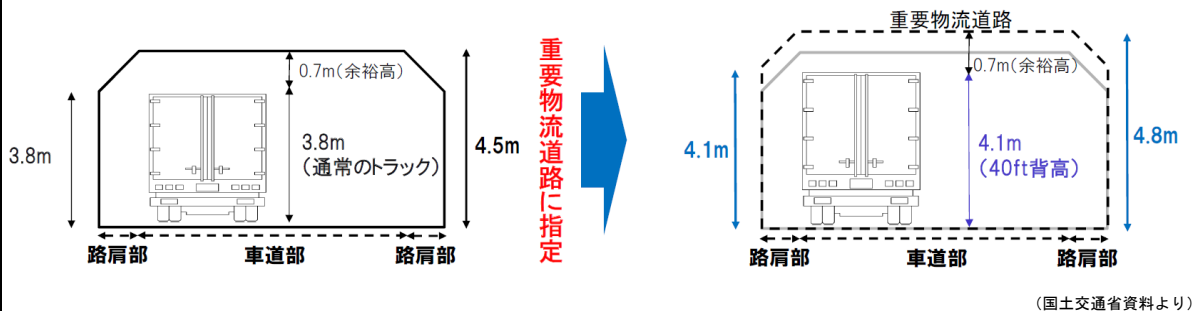
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

### (1) ネットワークのイメージ



### (2) 重要物流道路の構造基準

重要物流道路の新設・改築に適用する道路構造の基準について、国際海上コンテナ車（40フィート背高）が特車許可なく通行可能となる水準まで引き上げされます。



### (3) 重要物流道路の指定による効果

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、下記の要件を満たせば、

- ・国際海上コンテナ車（40フィート背高）の特車通行許可は不要
- ・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）

となります。

ただし、支障がないと認めて指定した区間内でも、交差点における折進禁止や誘導措置の条件が付される箇所があります。また、橋、高架等の構造の道路（高速道路除く）を通行する場合は、原則、徐行及び連行禁止が条件となります

#### <対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



#### <一般的制限値>

	高速自動車 国道	その他
車幅(m)	2.5	
車高(m)	3.8 高さ指定 4.1※1	3.8 高さ指定 4.1
車長(m)	12	
総重量(t)	20~25※2	20 重さ指定 20~25※2

(構造的に支障のない区間)  
重要物流道路

	重要物流道路 (一部区間)
車幅(m)	2.5
車高(m)	4.1
車長(m)	16.5
総重量(t)	44

※1 高速自動車国道は全て高さ指定道路に指定されている。  
 ※2 総重量は車両に条件(最速軸距等)を付すことにより一般的制限値を緩和  
 ※3 特例5車種について、車長に係る一般的制限値は高速自動車国道16.5m、その他12m、総重量に係る一般的制限値は、最速軸距に応じて高速自動車国道25~36t、その他24~27t

#### <要件>

- ① 国際海上コンテナであることを証明する書類の携行(→重量の確認)
- ② ETC2.0の装着及び登録(→走行経路の確認)

(国土交通省資料より)

#### 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 → 今後 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

※重要物流道路の中から許可不要区間に指定された区間のみ許可不要となります。



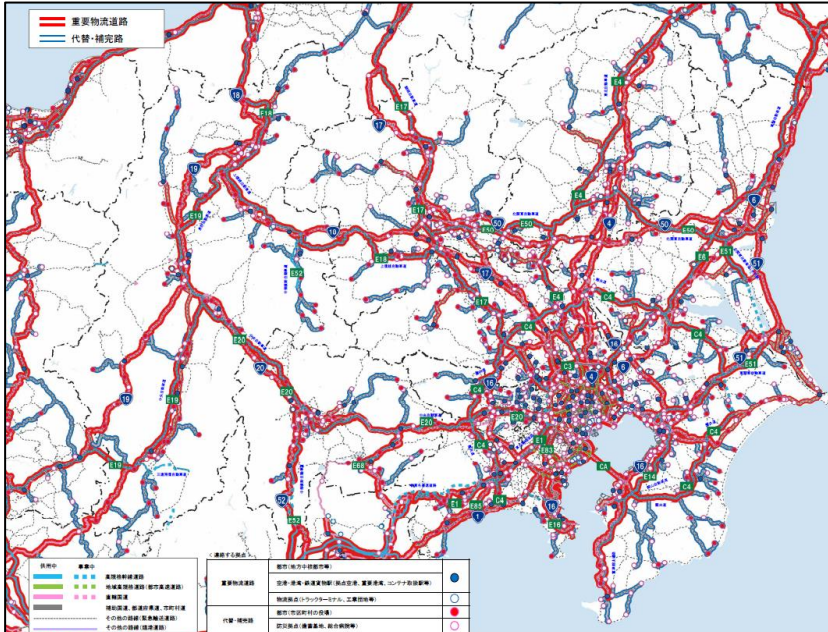
特車許可なく通行可能な重要物流道路の前後に、許可不要区間「以外」の道路を走行する場合、その道路については従来通り特車通行許可申請が必要です。

#### (4) 重要物流道路等の指定区間

北海道から沖縄までの全国を対象に、高速道路、国道や県道等が重要物流道路の指定区間となっています。区間詳細は下記 URL で確認することができます。

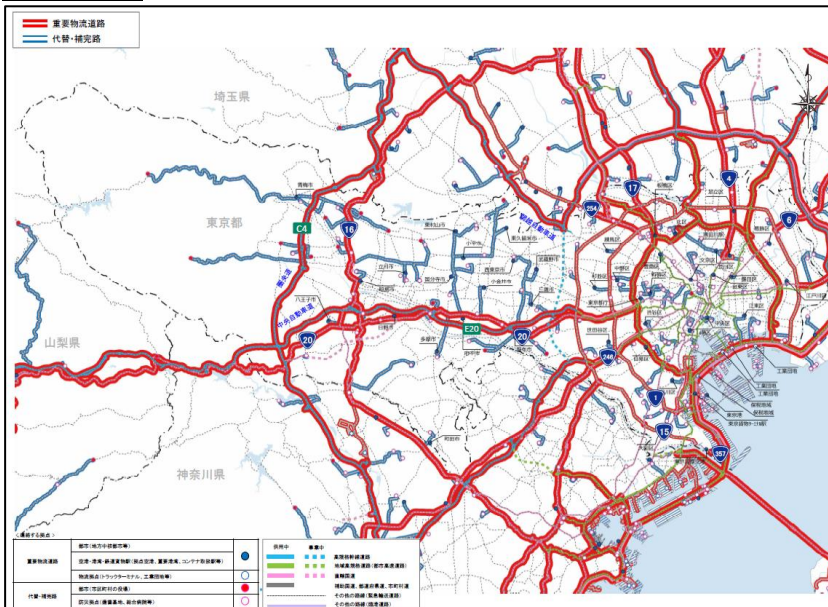
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

#### 関東地方整備局の例



(令和元年 7月現在)

#### 東京都の例



(令和元年 7月現在)



国土交通省では、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しています。



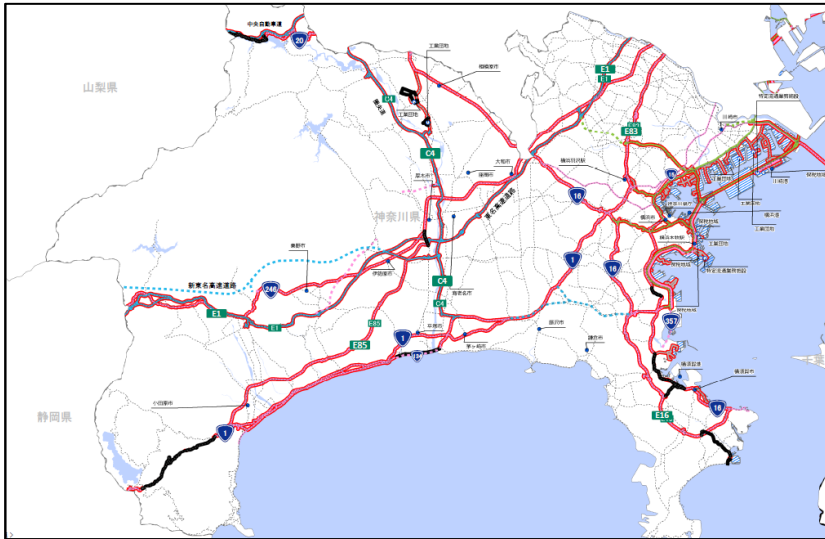
## ■国際海上コンテナ車（40フィート背高）特殊車両通行許可不要区間

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、ETC2.0 車載器の装着及び登録等、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40フィート背高）の特殊車両通行許可が不要となる区間例を紹介します。区間詳細は下記 URL で確認することができます。

※運用開始は令和元年 7 月

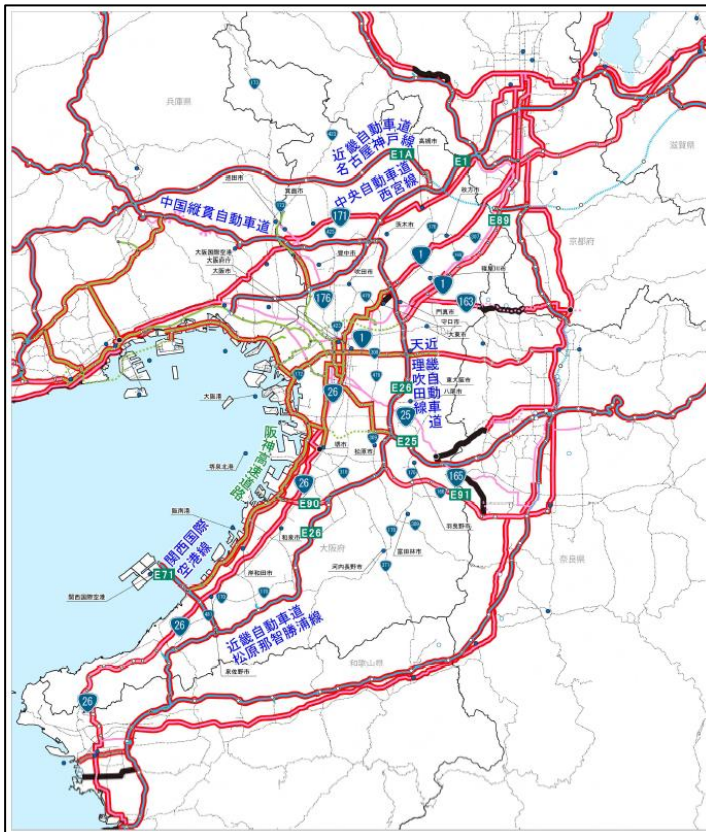
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

### 神奈川県例



(令和元年 7 月現在)

### 大阪府例



供用中	事業中

	重要物流道路(特車通行許可不要区間)
	重要物流道路(特車通行許可必要区間)

<連絡する拠点>

重要物流道路	都市(地方中核都市等)	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅)	●
	物流拠点(トラックターミナル、工業団地等)	○

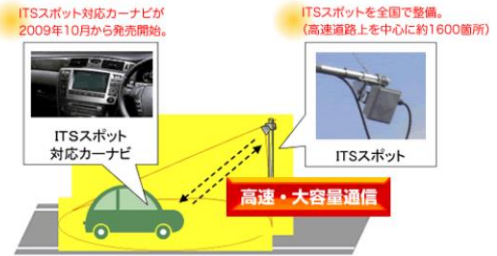
(令和元年 7 月現在)



国土交通省では、業務支援型 ETC2.0 車載器の装着により大型車誘導区間における特殊車両通行許可の簡素化等を図っています。

ETC2.0 では自動料金収受システム以外にも、渋滞回避や安全運転支援等の情報サービスに加え、ITS スポット\*を通して集約される経路情報を活用した新たなサービスが提供されています。

\*道路に設置された「ITSスポット」とクルマ側の「ITSスポット対応車載器」との間で高速・大容量通信を行うことにより、広域な道路交通情報や画像も提供できるようになっています。



この仕組みを活用し、特殊車両通行許可申請に対して、業務支援型 ETC2.0 車載器（特殊用途用 GPS 付き発話型車載器）を装着し、かつ事前に利用規約等に同意して、当該車両の車両情報や車載器に関する情報を登録した車両は、大型車誘導区間における経路選択を原則自由とする許可を受けることができます。また、当該車両が道路法に違反して通行している場合を除き、許可更新時の手続きを自動化（申請書を自動作成し、申請者からの同意をもって更新申請される）できます。また、「車種」、「荷物」、「通行期間」が同一の場合については、複数台のトラクタをまとめた申請ができるようになりました。

### 渋滞や事故を選んだ効率的な経路選択が可能となる ETC2.0 装着車への特車通行許可の簡素化

**現在** 申請した個別の輸送経路のみ通行可能

①一本一本の経路毎の大量な申請が必要。  
②加えて、定期的に更新手続きが必要。

(DATA) 同一発着地点の経路申請状況

8割以上が複数経路で申請 (平均9経路)

※H25特車許可の実績(セミトレーラ)

**ETC2.0 装着車** 国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能  
⇒ 渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化

①複数経路をまとめて1つの申請に簡素化。  
②更新手続きも自動化。

**輸送経路の確認**

(国土交通省資料より)



## 高速道路の通行限度に関して

1. 高速道路（NEXCO 3 社）および首都高速も一元的に通行申請できます(国が首都高速と個別協議)。
2. 通行限度重量と寸法について  
各高速道路と首都高速・阪神高速・本州四国連絡橋道路では、許可される重量および寸法限度に違いがあります。

【高速道路（NEXCO 3 社）の通行限度（例）】

【首都高速道路の通行限度（例）】

GCW (連結車両総重量)	<p>25～36トン 以下 (最速軸距による)</p> <p>44トン 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可</p>	GCW (連結車両総重量)	<p>25～27トン 以下 (最速軸距による)</p> <p>44トン 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可</p>
連結全長	<p>16.5メートル 以下</p> <p>18メートル 以上 * 1)</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可 (リアオーバーハングの制限有)</p>	連結全長	<p>12メートル 以下</p> <p>17メートル 以上 * 2)</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可 (リアオーバーハングの制限有)</p>
全幅	<p>2.5メートル 以下</p> <p>3メートル 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可</p>	全幅	<p>2.5メートル 以下</p> <p>3メートル 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p> <p>申請して許可されれば走行可</p>
最小回転半径	<p>12メートル 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p>	最小回転半径	<p>12メートル 以上</p> <p>許可なしで走行可 ←   → 許可されない</p>

\* 1) セミトレーラの連結全長の最大値は17メートル以下。トレーラのリアオーバーハングの長さにより、最大18メートル以下まで許可される（通行経路は大型車誘導区間のみ）。

\* 2) 中央環状線（中央環状線を含む。）より外側が対象。なお、中央環状線の内側は最大16.5メートル以下。



### (参考)

首都高速道路については、大型車両が通行できる道がその他高速道路と比べて制限されています。

<理由> \* 車道幅が3.25mしかない

\* 曲率が小さい（R35<直角カーブ>、R40があり、長大トレーラがこのカーブを通過すると、隣の車線にはみ出す場合もある）。

(1) 対応できる最大寸法：最大40フィートコンテナ

(2) 制限される経路：中央環状線より内側は不可(個別協議で対応)。

(3) 個別調整内容：

1) 専有面積(カーブ時の内輪差、リアオーバーハングのはみ出し等)

2) 回転半径

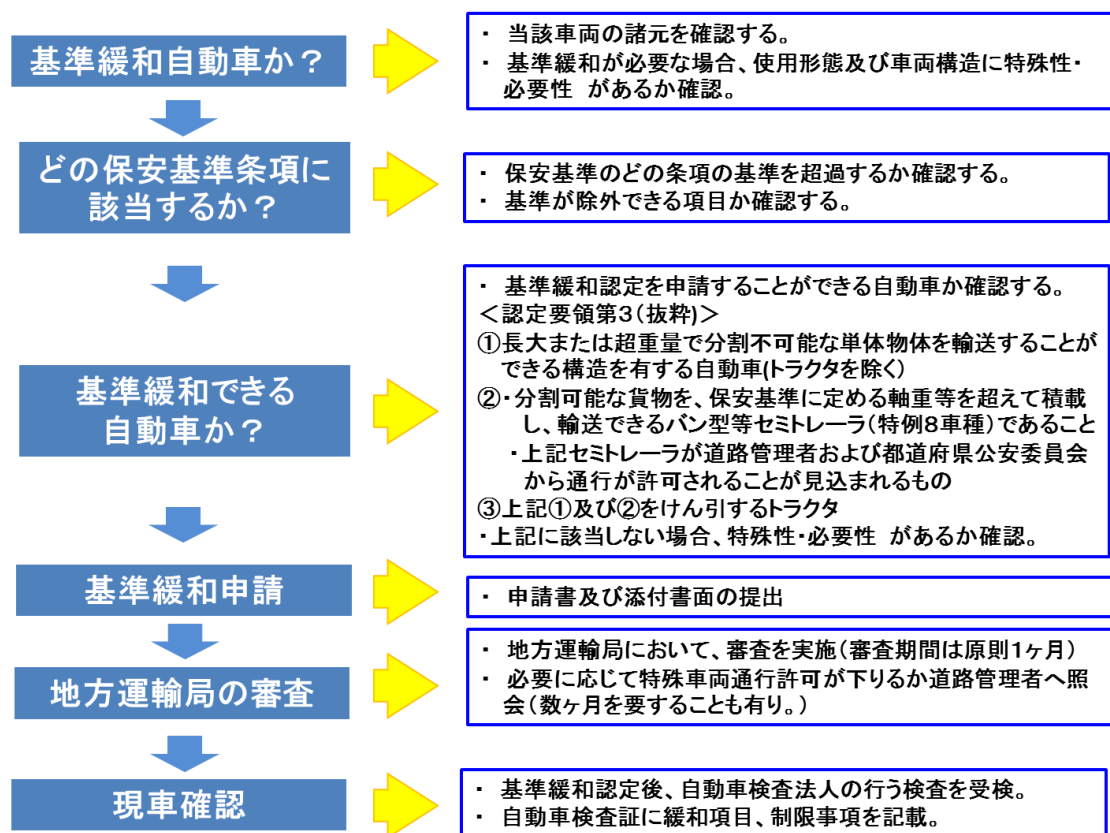
**\* 個別の状況については、必ず各高速道路管理者に確認して下さい。**

## 2. 基準緩和認定申請

平成27年3月の改正で、バン型等セミトレーラ(特例8車種)については、基準緩和認定申請は必要なくなりましたが、それ以外のトレーラ等で一般的制限値(P.7参照)を超える場合には、引き続き基準緩和認定を申請しなければなりません。

この認定を受けるための手続きを「基準緩和認定申請」といい、事前の認定を受けた後、自動車検査を受けて車検証に緩和内容および条件の記載を受けることが必要です。

### (1) 基準緩和認定までの流れ



(国土交通省自動車局資料より作成)



## (2) 基準緩和認定の申請方法

道路運送車両の保安基準により規制された一般的制限値(P.7を参照)を超える車両にあっては、地方運輸局に書面を提出して、基準緩和の認定を受けなければなりません。

### ①申請先：国土交通大臣

#### ■書面申請の場合

各地方運輸局

#### ■電子申請システムの場合

国土交通省オンライン申請システム（e-Gov電子申請システム）

<http://www.goa.mlit.go.jp/>

### ②許可申請者

基準の緩和認定を受けようとする自動車の使用者

\*試験自動車である場合には、「試験自動車の製作者」

### ③許可の単位及び期間

2年間（ただし下記対象車両は最長4年間）\*

- ・対象 法令遵守体制が徹底していると認められるGマーク認定事業所の事業用自動車
- ・内容 適切に運行されている場合、基準緩和の有効期間を従来の2年から段階的に延長

初回継続緩和の認定の場合 基準緩和の認定に付された期限の日※から起算して3年を経過した日までを最長として、当該継続緩和の認定を受けた後、最初に返付された自動車検査証の有効期間の満了日から起算して2年を経過した日までの期限

2回目以降の認定の場合 基準緩和の認定に付された期限の日※から起算して4年を経過した日までを最長として、当該継続緩和の認定を受けた後、最初に返付された自動車検査証の有効期間の満了日から起算して3年を経過した日までの期限

※基準緩和の認定に付された期限の日が、自動車検査証の有効期間満了日を経過している自動車については、継続検査申請予定日

### ④審査の方法

構造若しくはその使用の態様が 特殊であることによる保安上若しくは公害防止上の支障、申請に示された使用の態様以外の態様により使用されるおそれ、又は付そうとする条件若しくは制限に違反して使用されるおそれの有無を次の各号について、申請書及び添付資料により審査する。（1）基準の適用を除外するものとして指定すべき保安基準の条項（2）当該自動車の運行が道路構造及び道路交通に与える支障（3）主な運行経路等（4）その他の必要事項

### ⑤申請から許可証発行までの期間

1ヶ月～2ヶ月

\*個別審査がない場合、概ね更新で2週間、新規で3週間で発行されます。

\*個別審査がある場合は、審査待ちで1ヶ月半、審査に2週間程度かかる見込みです。

### ⑥違反したとき

条件及び制限に違反した場合等には、勧告・警告及び緩和認定の取消処分等が行われます。

（\*基準緩和申請については、専門行政書士に依頼するケースが多いようです。）



## 1) 基準緩和認定申請に必要な書類

現車審査に先立って事前書面審査が必要となり、基準緩和認定申請書には下記の資料を添付することが必要となります。資料の作成では車両架装事業者等による計算書のほかに、運送事業者が準備しなければいけないものもあります。

添付書類(例)	
(1) 遵守事項の誓約書	(11) 主要諸元比較表
(2) 輸送依頼書又は輸送契約書	(12) 車両外観図
(3) 輸送物品図	(13) 緩和部分詳細図
(4) 主要運行経路図	(14) 直角走行軌跡図 (最小回転半径の検討書)
(5) 特殊車両通行許可事前確認書 (道路管理者及び交通管理者等との事前協議書)	(15) 連結自動車の連結検討書(連結車両の場合) ① 走行性能計算書 ② 制動用エア一補給検討書 ③ 勾配駐車制動能力計算書 ④ 連結時制動停止距離計算書 ⑤ 連結仕様検討書
(6) 使用者の事業内容	
(7) 運行管理規程	
(8) 会社組織図及び運行管理者等選任届出書の写し	
(9) 保有車両一覧表	
(10) 自動車検査証の写し及び基準緩和認定書の写し (連結車両の場合)	(16) その他地方運輸局長が必要と認めた書面

(国土交通省自動車局資料より作成)

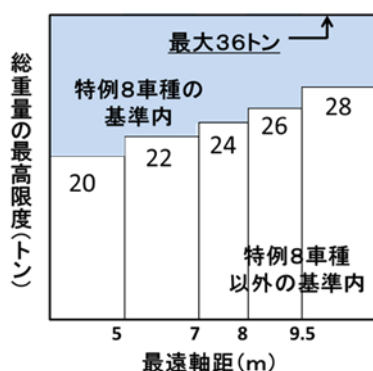
### 3. 車両登録の事前書面審査制度

道路運送車両の保安基準の改正により基準内となった特例8車種のセミトレーラ及びエアサスの2軸トラクタは、基準緩和認定の手続きは不要になりますが、その代わりに事前書面審査制度が創設されました（新規・既存車両とも適用されます）。

#### 対象車

1. 駆動軸が1軸で、駆動軸重が11.5トンとなる2軸エアサストラクタ
2. 今回の改正で、新たに基準内車両となる特例8車種のトレーラ
  - (1) 車両総重量が従来の最遠軸距別の基準内トレーラの総重量を超え、36トン以下の車両(下図青色部分)
  - (2) トレーラのキングピン中心から車両後端までの長さが12mを超え、13m以下の車両

\*スタンション型・あおり型・船底型の3車種はこれまで通り強度要件の適合検討書が必要。



#### 既存車両の車両総重量を増やす場合

- ①トラクタ：  
適合車両の場合は構造変更申請・現車審査が必要です。
- ②トレーラ：  
メーカーから証明書を入手した上で構造変更申請、現車審査となります。

注：次の場合には届出不要です。

- A 自動車予備検査証の交付を受けた自動車の「新規検査又は予備検査」であって、当該自動車に係る構造、装置又は性能について変更がないもの
- B 一時抹消登録を受けた自動車の「新規検査又は予備検査」であって、当該自動車に係る構造、装置又は性能について変更がないもの
- C 新車の「新規検査又は予備検査」であって、平成27年4月30日以前に交付された基準緩和認定書（一括）の対象であったことが確認できるもの  
※検査コースにて基準緩和認定書（一括）の写しの提示は必要ですが、基準緩和処分は行いません。

#### 審査期間

届出書の受理日から原則15日以内

- \* 申請・審査は自動車検査法人へ
- \* 車検証交付は運輸支局へ

詳細は自動車検査法人 <http://www.navi.go.jp/release/20150422-1.pdf> を参照。

## Ⅶ. 特殊車両通行許可制度における違反と 指導取締りについて

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、大型車両の通行の適正化を進めるために悪質な違反者に対しては厳罰化されています。

### 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

#### (1) 規制強化のポイント

##### ① 違法車両の取締りを徹底

- 自動計測装置の増設（平成 26 年度から実施）
- 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り締まる等、各道路管理者の連携による取締りを実施

##### ② 違反者に対する指導等の強化

- 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 回又は是正措置 5 回で告発)
- 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
- 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

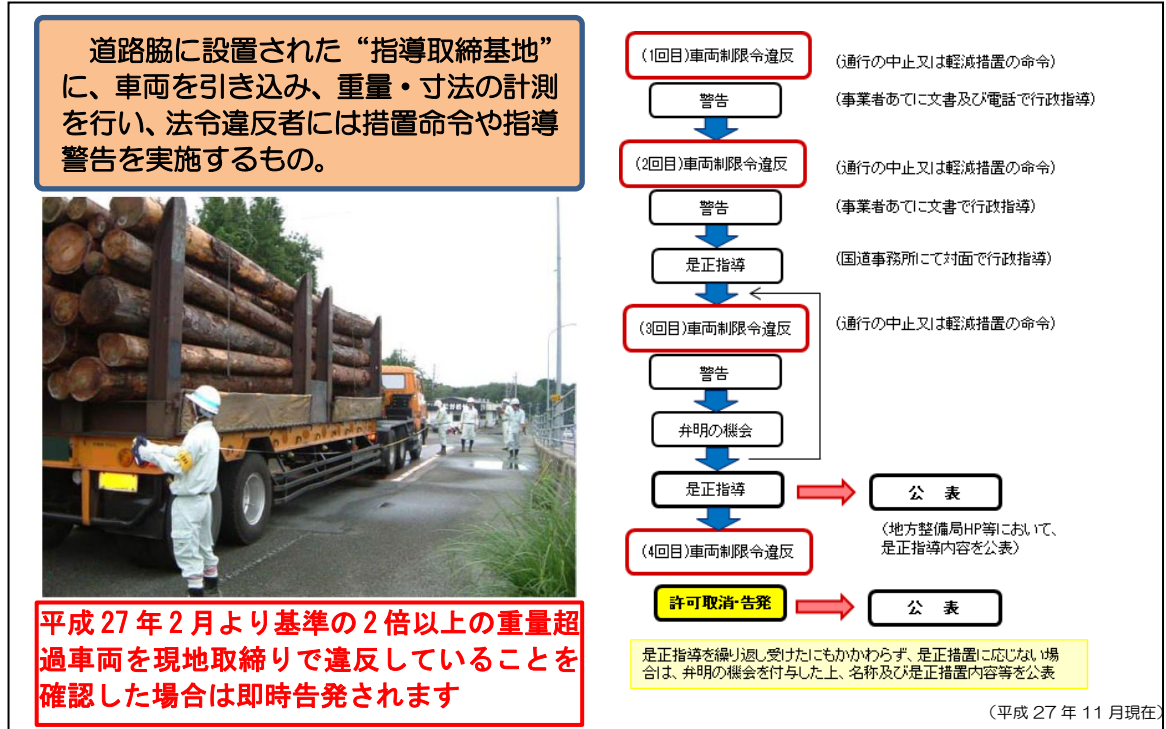
##### ③ 関係機関との連携体制の構築

- 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
- 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

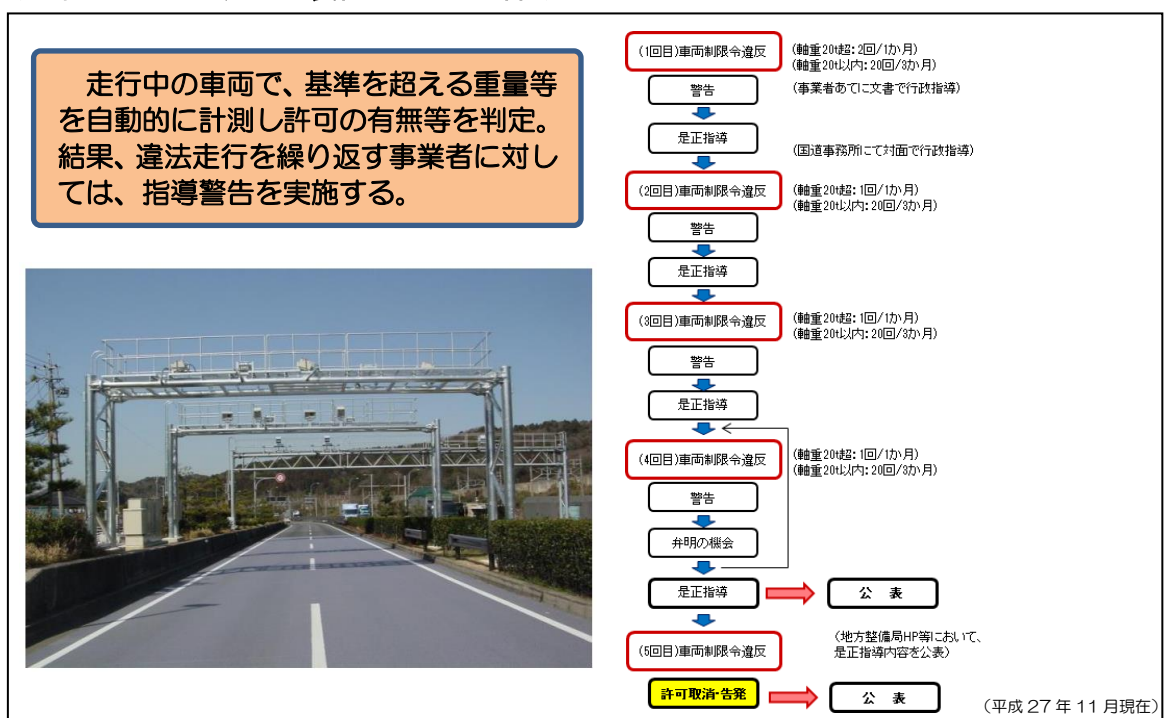
## 2. 指導取締りの種類及び行政指導の流れについて

大型車両の通行に関する指導取締りについては下記の2つの流れがあります。

### (1) 取締り基地による取締り



### (2) 車両重量自動計測装置による取締り



(参考) 国土交通省「ITを活用した「賢い物流管理」について」 <http://www.mlit.go.jp/common/001108752.pdf>

# 3. 法令に基づく罰則規定

## (1) 特殊車両通行許可に関する罰則規定

特殊車両が通行の許可を受けて通行するときには、次の事項を守らなければなりません。

1. 許可書の携帯：許可証は通行時、必ず許可に係る車両に備えつけること。
2. 通行時間：通行時間が指定されている場合は、その時間内に通行すること。
3. 通行期間：許可された期間内だけ通行すること。
4. 通行経路：許可された経路以外は通行しないこと。
5. 通行条件：橋、トンネル等での徐行、誘導車の配置等が義務づけられているときには、必ずその措置をとること。
6. 道路状況：出発前に、道路管理者または（公財）日本道路交通情報センターに、許可された道路の状況を確認すること。
7. 事故のとき：万が一、事故のときには直ちに応急措置をとり、道路管理者に報告すること。

(国土交通省関東地方整備局 HP「通行時の順守事項」より [http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road\\_sinsei00000025.html](http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road_sinsei00000025.html))

許可なくまたは許可条件に反して特殊な車両を通行させた者、または道路監理員の命令に違反した者などに対しては、以下のような罰則が定められています。この罰則は、違反した運転手ばかりでなく、事業主体である法人または事業主も、同じように科されます。

違反理由	適用条項/違反内容	罰則
措置命令違反	一般制限 (道路法第103条第5項) 道路管理者の措置命令に違反して車両を通行させている者	6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金
	橋梁等の制限 (道路法第104条第3項) 反復して同一の道路を基準を超えて通行させようとする者に対し、道路の補強等必要な措置を講じる命令に違反して車両を通行させた者	100万円以下の罰金
	幅の個別制限 (道路法第105条) 幅等の個別制限基準を超える車両を通行させている者に対する措置命令に違反して車両を通行させた者	50万円以下の罰金
橋梁等の制限違反	(道路法第103条第4項) 道路管理者が道路標識によって通行を禁止又は制限しているトンネル、橋、高架の道路等において、標識に表示されている制限値を超える車両を許可を受けずに車両を運行した者、又は許可内容および許可条件に違反して車両を通行した者	6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金
一般的制限違反	(道路法第104条第1項) 一般制限基準を超える車両を無許可で通行させた者又は、許可内容及び許可条件に違反して車両を通行させた者	100万円以下の罰金
許可証不携帯	(道路法第104条第2項) 道路管理者の特殊車両通行許可を受け、当該許可にかかる通行をする場合に当該許可証を車両に備え付けなかった者	100万円以下の罰金
報告・立入検査の拒否	(道路法第106条第2項) 道路管理上必要な報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、または道路管理者からの立入検査を拒み、若しくは妨げた者	30万円以下の罰金
法人両罰	(道路法第107条) 違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人等に対して罰則を適用する	各条の罰則

(平成 26 年 5 月)





既紙による許可証の代わりにタブレット等での携行が可能となりました。（平成31年4月開始）

特殊車両通行許可証等※<sup>1</sup>（以下「許可証」という。）は、道路法※<sup>2</sup>において、通行時に携行することが義務づけられています。

通行経路が多い場合や特車ゴールドの許可の場合等には、許可証の分量が膨大となり、多くの保管場所をとられていましたが、**平成31年4月**から、紙による許可証の代わりにタブレット等での携行が可能となりました。

特殊車両の現地取締り等で許可証の提示（表示）を求められた際には、ドライバー自らタブレット等进行操作し、走行している通行経路の許可証を表示させなければなりません。

※<sup>1</sup> 経路表、経路図等を含む

※<sup>2</sup> 道路法 道路法第47条の2第6項：許可証の交付を受けた者は、当該許可に係る通行中、当該許可証を当該車両に備え付けていなければならない。

### 特殊車両の走行中、許可証の提示を求められた場合は ドライバー自ら『タブレット』を操作して 許可証の提示をお願いします！



#### <電子機器の携行に際しての注意点>

##### ①許可証を表示する電子機器の種類・機能

許可証を表示する電子機器は、ノートパソコン、タブレット等で、許可証の内容を明瞭な状態で画面に表示できるものでなければなりません。なお、画面の大きさは8インチ以上の機器を推奨します。

##### ②電子機器の操作

取締り時に、許可証の提示（表示）を求められた際には、ドライバー自ら、その責任において電子機器を操作し、電子機器の画面に走行中の運行経路の許可証を表示します。

※セキュリティ上、電子データが保存されたUSB等を、取締りを行っている者の電子機器に接続して表示させることはできません。

##### ③許可証不携帯による警告

ドライバーは許可証を明瞭に表示させなければなりません。例えば、電子機器の故障、バッテリー切れ、電波の状況、機器操作の不慣れその他の事情によって速やかに表示できない場合には、許可を得ていても、許可証不携帯として警告等の対象となるので注意が必要です。

##### ④電子データの内容

取締りでの速やかな確認等のため、国のオンライン申請システムを通じて交付された許可証の電子データを表示できるようにすることを推奨します。

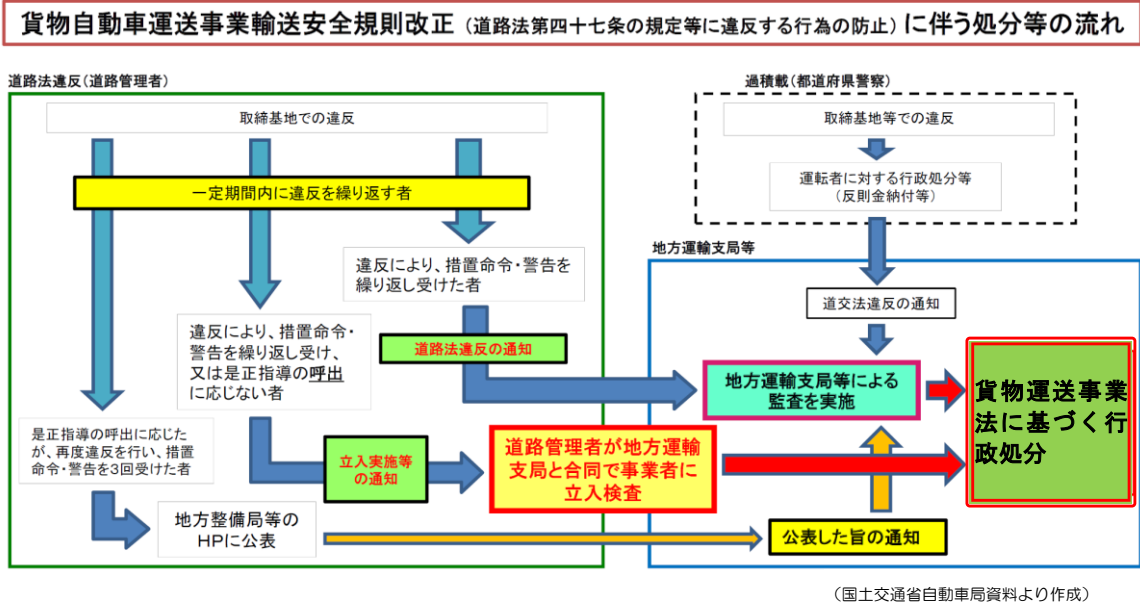
##### ⑤その他

紙による許可証の備え付けも引き続き可能ですが、取締り時に許可証の提示を求められた際には、走行中の運行経路に関する許可証を提示してください。

**各事業者においては、電子機器を携行するドライバーへの周知徹底をお願いします。**

## (2) 行政処分の基準

道路保全の観点から、道路法では限度超過車両を繰り返し通行させている者等に対する監督強化が図られているところですが、貨物自動車運送事業の安全確保の観点からも、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に貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正が行われました（平成27年1月施行・3月実施）。



違反通行を行った運送事業者には、貨物自動車運送事業法に基づく以下の処分が下されます。

### ■ 限度超過車両を通行させたり、制限等の違反があった場合の車両停止日車数

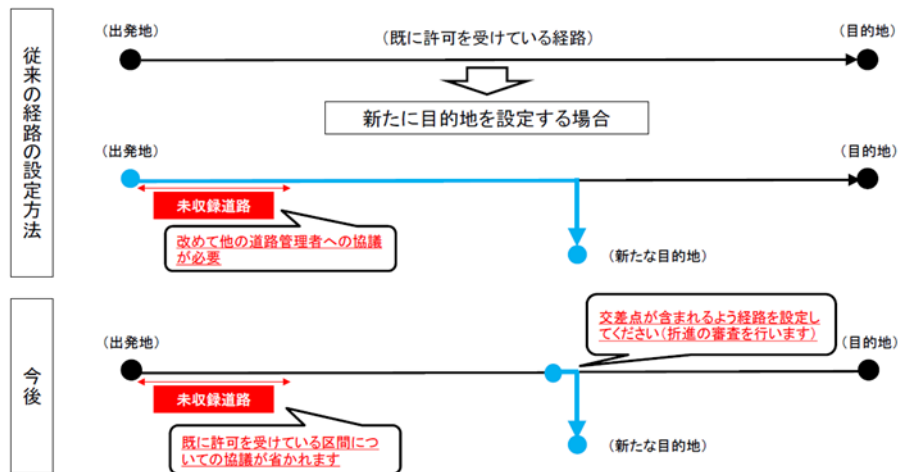
	初違反	再違反
限度超過車両の通行、条件等違反の防止に関わる指導及び監督の怠慢	10日車	20日車

(「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について 別表」より抜粋)



既に許可を受けている車両（既許可車両）が新たに目的地等を追加する場合、これまでは、既に許可を受けている経路（既許可経路）と重複する区間を含めて出発地から目的地までの経路を設定して申請することとされてきました。今後は、新たな経路のうち既許可経路と重複する区間を除いて申請することができます。

（令和元年6月開始）



（国土交通省資料より）

1. 既許可車両について、既許可経路と重複する区間を除いた経路を設定して行う申請は、「新規申請」又は「変更申請」のいずれの方法でも行うことができます。ただし、ETC2.0装着車への特殊車両通行許可簡素化制度による申請（特車ゴールド）については、「新規申請」に限られます。

（1）新規申請の場合の留意点は下記のとおりです。

- ・「既許可経路の許可証」と「新たに追加する経路の許可証」の双方を通行時に携帯することが必要
- ・「既許可経路の許可証」と「新たに追加する経路の許可証」の有効期間の終了日は一致しないため、「既許可経路の許可証」が先に失効しないよう有効期間の管理の徹底がこれまで以上に必要

（2）変更申請の場合には、変更前の許可証の交付を受けた申請先国道事務所に申請してください。

2. 既許可経路からの交差点の折進又は既許可経路への交差点の折進（当該交差点に至るまでに側道を通行する必要がある場合には、当該側道の通行を含む。）を含むときは、新たに当該折進の可否等についても審査されます。

申請に係る経路には、当該交差点が含まれるようにその起点又は終点を設定してください。起点又は終点の位置は、交差点そのものではなく、交差点に進入する手前の地点とし、経路表には当該地点の住所の地番まで入力してください。

※詳細は申請先国道事務所又は地方整備局等に問合せください。

（自治体へ申請する場合は当該自治体にご確認ください。）





## < 付属資料 >

平成27年3月改正

○道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）（抄）

新旧対照条文

○車両の通行の許可の手續等を定める省令（昭和36年建設省令第28号）（抄）

新旧対照条文

○道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）（抄）

新旧対照条文

平成27年3月31日改正

（傍線の部分は改正部分）

改正前	改正後																								
<p>（長さ、幅及び高さ）</p> <p>第二条 自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ(セミトレーラにあつては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離)十二メートル、幅二・五メートル、高さ三・八メートルを超えてはならない。</p> <p>2 (略)</p> <p>（車両総重量）</p> <p>第四条 自動車の車両総重量は、次の表の上欄に掲げる自動車の種別に応じ、同表の下欄に掲げる重量を越えてはならない</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">自動車の種別</th> <th style="text-align: center;">最遠軸距 (メートル)</th> <th style="text-align: center;">車両総重量 (トン)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">一 セミトレーラ以外</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">二 セミトレーラ</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(新設)</td> <td style="text-align: center;">(新設)</td> <td style="text-align: center;">(新設)</td> </tr> </tbody> </table> <p>（軸重等）</p> <p>第四条の二 自動車の軸重は、<u>十トンをこえて</u>はならない。</p> <p>2 (略)</p> <p>3 自動車の輪荷重は、五トンを超えてはならない。ただし、専ら路面の締め固め作業の用に供することを目的とする自動車の車輪のうち、当該目的に適合した構造を有し、かつ、接地部が平滑なもの(当該車輪の中心を含む鉛直面上に他の車輪の中心がないものに限る。)の輪荷重にあつては、この限りでない。</p>	自動車の種別	最遠軸距 (メートル)	車両総重量 (トン)	一 セミトレーラ以外	(略)	(略)	二 セミトレーラ	(略)	(略)	(新設)	(新設)	(新設)	<p>（長さ、幅及び高さ）</p> <p>第二条 自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ(セミトレーラにあつては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離)十二メートル(<u>セミトレーラのうち告示で定めるものにあつては、十三メートル</u>)、幅二・五メートル、高さ三・八メートルを超えてはならない。</p> <p>2 (略)</p> <p>（車両総重量）</p> <p>第四条 自動車の車両総重量は、次の表の上欄に掲げる自動車の種別に応じ、同表の下欄に掲げる重量を超えてはならない</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">自動車の種別</th> <th style="text-align: center;">最遠軸距 (メートル)</th> <th style="text-align: center;">車両総重量 (トン)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">一 セミトレーラ以外</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">二 セミトレーラ <u>(次号に掲げるものを除く。)</u></td> <td style="text-align: center;">(略)</td> <td style="text-align: center;">(略)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">三 <u>セミトレーラのうち告示で定めるもの</u></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>三十六</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>（軸重等）</p> <p>第四条の二 自動車の軸量は、<u>十トン(牽引<sup>けん</sup>自動車のうち告示で定めるものにあつては、十一・五トン)を超えてはならない。</u></p> <p>2 (略)</p> <p>3 自動車の輪荷量は、五トン(<u>牽引<sup>けん</sup>自動車のうち告示で定めるものにあつては、五・七五トン</u>)を超えてはならない。ただし、専ら路面の締め固め作業の用に供することを目的とする自動車の車輪のうち、当該目的に適合した構造を有し、かつ、接地部が平滑なもの(当該車輪の中心を含む鉛直面上に他の車輪の中心がないものに限る。)の輪荷重にあつては、この限りでない。</p>	自動車の種別	最遠軸距 (メートル)	車両総重量 (トン)	一 セミトレーラ以外	(略)	(略)	二 セミトレーラ <u>(次号に掲げるものを除く。)</u>	(略)	(略)	三 <u>セミトレーラのうち告示で定めるもの</u>		<u>三十六</u>
自動車の種別	最遠軸距 (メートル)	車両総重量 (トン)																							
一 セミトレーラ以外	(略)	(略)																							
二 セミトレーラ	(略)	(略)																							
(新設)	(新設)	(新設)																							
自動車の種別	最遠軸距 (メートル)	車両総重量 (トン)																							
一 セミトレーラ以外	(略)	(略)																							
二 セミトレーラ <u>(次号に掲げるものを除く。)</u>	(略)	(略)																							
三 <u>セミトレーラのうち告示で定めるもの</u>		<u>三十六</u>																							

○車両の通行の許可の手續等を定める省令（昭和36年建設省令第28号）（抄）  
 新旧対照条文

平成27年3月31日改正  
 （傍線の部分は改正部分）

改正前	改正後																
<p>（車両の幅等の基準）                      第七条 法第四十七条の三第四項に規定する国土交通省令で定める車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径に関する基準は、次のとおりとする。</p> <p>一 （略）                      二 重量 次に掲げる値以下</p> <p>イ 総重量 次の表の上欄に掲げる車両の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる値</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">車両の種類</th> <th style="text-align: center;">総重量の基準</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">(略)</th> <th style="text-align: center;">(略)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">                     二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの                 </td> <td style="vertical-align: top;">                     令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン                 </td> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">(略)</th> <th style="text-align: center;">(略)</th> </tr> </tbody> </table> <p>ロ 軸重 <u>国際海上コンテナ輸送の用に供する海上コンテナ用セミトレーラ連結車(自動車の車軸の数が二のものであつて、道路運送車両の保安基準(昭和</u></p>	車両の種類	総重量の基準	(略)	(略)	二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの	令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン	(略)	(略)	<p>（車両の幅等の基準）                      第七条 法第四十七条の三第四項に規定する国土交通省令で定める車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径に関する基準は、次のとおりとする。</p> <p>一 （略）                      二 重量 次に掲げる値以下</p> <p>イ 総重量 次の表の上欄に掲げる車両の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる値</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">車両の種類</th> <th style="text-align: center;">総重量の基準</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">(略)</th> <th style="text-align: center;">(略)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">                     二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの                 </td> <td style="vertical-align: top;">                     令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車(ロ及び二において「バン型等のセミトレーラ連結車」という。)並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両であるもの<sup>ほろ</sup>にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン                 </td> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">(略)</th> <th style="text-align: center;">(略)</th> </tr> </tbody> </table> <p>ロ 軸重 <u>バン型等のセミトレーラ連結車、あおり型のセミトレーラ連結車、</u> <u>スタンション型のセミトレーラ連結車、船底型のセミトレーラ連結車及び</u></p>	車両の種類	総重量の基準	(略)	(略)	二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの	令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車(ロ及び二において「バン型等のセミトレーラ連結車」という。)並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両であるもの <sup>ほろ</sup> にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン	(略)	(略)
車両の種類	総重量の基準																
(略)	(略)																
二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの	令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン																
(略)	(略)																
車両の種類	総重量の基準																
(略)	(略)																
二 単車(自動車と被けん引車との結合体ではない車両をいう。以下同じ。)及び連結車(前項に掲げるものを除く。)で総重量が二十トンを超え、かつ、幅、軸重、隣り合う車軸に係る軸重の合計、輪荷重、高さ、長さ又は最小回転半径が令第三条第一項に規定する最高限度をこえないもの	令第三条第二項に規定するバン型のセミトレーラ連結車、タンク型のセミトレーラ連結車、幌枠型のセミトレーラ連結車及びコンテナ又は自動車の運搬用のセミトレーラ連結車(ロ及び二において「バン型等のセミトレーラ連結車」という。)並びにフルトレーラ連結車で自動車及び被けん引車がバン型の車両、タンク型の車両、幌枠型の車両又はコンテナ若しくは自動車の運搬用の車両であるもの <sup>ほろ</sup> にあっては二十六トン、その他の車両にあっては二十五トン																
(略)	(略)																

<p>二十六年運輸省令第六十七号)第五十五条の規定により軸量の基準の緩和の適用を受けたものに限る。二において同じ。)にあつては十一・五トン、その他の車両にあつては十トン</p> <p>ハ (略)</p> <p>二 輪荷重 <u>国際海上コンテナ運送の用に供する海上コンテナ用セミトレーラ連結車</u>にあつては五・七五トン、その他の車両にあつては五トン</p> <p>三 (略)</p> <p>四 長さ 次に掲げる値以下</p> <p>イ (略)</p> <p>ロ セミトレーラ連結車にあつては十七メートル</p> <p>ハ・二 (略)</p> <p>五 (略)</p>	<p><u>国際海上コンテナ運送の用に供する海上コンテナ用セミトレーラ連結車(自動車の車軸の数が二のものであつて、道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令第六十七号)第四条の二第一項の規定による告示で定めるもの)に限る。二において同じ。)にあつては十一・五トン、その他の車両にあつては十トン</u></p> <p>ハ (略)</p> <p>二 輪荷重 <u>バン型等のセミトレーラ連結車、あおり型のセミトレーラ連結車、スタンション型のセミトレーラ連結車、船底型のセミトレーラ連結車及び国際海上コンテナ運送の用に供する海上コンテナ用セミトレーラ連結車</u>にあつては五・七五トン、その他の車両にあつては五トン</p> <p>三 (略)</p> <p>四 長さ 次に掲げる値以下</p> <p>イ (略)</p> <p>ロ <u>セミトレーラ連結車にあつては十七メートル(被けん引車の後軸の旋回中心から車体の後面までの距離が三・二メートルから三・八メートルまでの車両にあつては十七・五メートル、三・</u></p> <p>ハ</p> <p><u>メートルから四・二メートルまでの車両にあつては十八メートル)</u></p> <p>ハ・二 (略)</p> <p>五 (略)</p>
---	--

## 「トレーラの大型化による輸送効率化促進ハンドブック」

平成28年1月 発行  
令和元年7月 改定

---

発行者：公益社団法人 全日本トラック協会  
〒160-0004 東京都新宿区四谷 3-2-5  
TEL 03-3354-1009（代表）  
ホームページ <http://www.jta.or.jp>

制作協力：一般社団法人 日本自動車工業会  
一般社団法人 日本自動車車体工業会

無断転載を禁じます

---

