

平成24年3月21日

国土交通省道路局

局長 菊川 滋 殿

特殊車両通行許可制度並びに  
基準緩和車両に関する要望書

社団法人 全日本トラック協会

会長 星野 良三



社団法人 全日本トラック協会 重量部会

部会長 我妻 勝男



謹 啓

平素は、トラック運送業界に格別のご理解、ご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

トラック輸送は、昨年3月11日に発生した未曾有の東日本大震災においても、被災地への救援物資の輸送をはじめ、国民生活、経済活動を支えるライフラインとして、重要な使命を担っております。

その一翼として、重量品輸送分野は、トレーラによる陸上輸送が不可欠であり、輸送効率化を推進する上で、非常に重要な役割を果たしているものと考えております。

しかしながら、輸送品目が特殊であることから、特殊車両の通行許可をはじめ、様々な規制を受けており、荷主からの多様な輸送ニーズに対応しきれないのが実情であります。

その一方で、規制緩和以降、輸送需要の伸び悩みや運賃水準の下落等による厳しい経営環境が続く中、相次ぐ、安全、環境規制の強化により、大幅なコストの増大が続き、事業経営は、悪化の一途を辿っております。

私どもは、従来より指摘されているこれら諸課題の改善に向け、日夜努力しているところです。

つきましては、以下のとおり要望をいたしますので、トラック運送業界の事情をご賢察の上、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

謹 白

## 要 望 事 項

### 1. 通行許可に附す条件の緩和（誘導車配置）について

- (1) 特殊車両通行許可条件におけるC条件の緩和 P1
- (2) 幅広トレーラの空車状態に関する誘導車配置条件の緩和 P1

### 2. 通行許可申請書の簡素化と処理期間の短縮について

- (1) 特殊車両通行許可申請の個別審査に係る期間短縮等について P1
- (2) 特殊車両オンライン申請システムの改良 P2
- (3) 特殊車両通行許可の申請手続き、記載事項簡素化の実現
  - ①申請手続きの簡素化 P2
  - ②往路・復路に係る申請方法の簡素化 P3
  - ③申請記載事項等の簡素化 P3

### 3. その他の要望について

- (1) 道路法、道路運送車両法の整合性 P3
- (2) 車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可 P4
- (3) 特殊車両通行許可制度に関する荷主業界への周知・指導 P4
- (6) 関門海峡フェリー休止に伴う関門橋の大型トレーラ等に係る  
通行制限の緩和 P4

## 1. 通行許可に附す条件の緩和（誘導車配置）について

### （1）特殊車両通行許可条件におけるC条件の緩和

C条件は、当該車両の前後に誘導車を配置することが条件となっているが、誘導車を前後に配置することにより経費負担となり、また、交通渋滞や排ガス（CO<sub>2</sub>）が発生する等の問題を抱えている。

車両の前後に接近禁止プレート（点滅式）又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車を配置しなくてもすむような措置を講じていただきたい。

また、平成15年10月より、安全性を確保しつつ物流の効率化を図るため、基準緩和車両（特例8車種）については、車両総重量36トン（連結車両総重量44トン）を上限として、分割可能な貨物の積載（バラ積み）が可能となったが、これらバラ積み輸送が可能な基準緩和車両（特例8車種）が通行する際、誘導車配置条件が附されることがあるが、バラ積み輸送が可能な基準緩和車両（特例8車種）については、一律に通行許可条件から誘導車配置条件を適用除外にしていいただきたい。

なお、交差点のみC条件が附される事案の場合については、一部では地域の実情や交通環境を始め事業者の負担等に考慮頂き許可条件の一部緩和（誘導車配置の免除）が図られておりますが、許可条件の厳格化により全て廃止されトラック事業者や荷主企業等に大きな影響を与えることになる。については、モデル地域を設けて事故率を調査する等の実証実験を行う等の措置を講じていただき、一律に通行許可条件から誘導車配置条件を適用除外にしていいただきたい。

### （2）幅広トレーラの空車状態に関する誘導車配置条件の緩和

幅広（3.2m）トレーラの場合、空車時の場合でも通行許可条件に誘導車配置条件が附される。

例えば、荷主からの輸送依頼が往路のみで、復路が空車の場合、荷主に対して空車回送の誘導車費用まで請求する事は、現実的に不可能である。

したがって、国土交通省において、全国統一した誘導車配置に係るガイドラインを作成し、誘導車の必要性を荷主に対して周知徹底していただきたい。

## 2. 通行許可申請の簡素化と処理期間の短縮について

### （1）特殊車両通行許可申請の個別審査に係る期間短縮等について

特殊車両通行許可申請において、新規・変更申請にあつては標準処理期間として3週間以内、更新申請にあつては2週間以内と定められているが、地域、または担当官の対応により審査期間にばらつきがあり、標準処理期間が必ずしも守られていない現

状がある。また、各道路管理者との個別審査が必要となる事案等については、1～6ヶ月の審査期間を要するものがあり、荷主や関係取引先に対して、運行計画や納品予定時期を通知する事ができない状況にある。このことが、無許可通行の誘発につながり看過できない問題も発生している。

したがって、高度化・多様化するニーズに的確、迅速に対応するため、個別審査が無いものは必ず期間内の処理をしていただくよう指導、体制の見直しを行っていただくとともに、未収録道路についても標準処理期間に含めるなど、特殊車両通行許可申請の個別審査期間を短縮すべく、審査体制を強化していただきたい。

なお、個別審査が長期化する事が予想される事案の場合、申請後、速やかに（7日以内程度）審査結果の予定時期などを申請者に通知していただきたい。

また、私どもも荷主先へはできる限り早めの発注をお願いしているが、許可に要する期間との整合性がとれない状況が続いているため、貴局からも荷主業界等への周知徹底をお願いしたい。

## （2）特殊車両オンライン申請システムの改良

オンライン申請により、通行経路を作成する場合、経路を入力後、オンラインシステム上で自動的に通行許可が判断されるが、処理されるのに長時間かかり、1経路を作成する際、長時間を要するケースがあり、事務処理に支障をきたしている。このような状況から、オンライン申請の審査期間の短縮を推進するため、車両諸元（幅、長さ、高さ、重量）及び出発地、目的地などの条件を入力すれば、その規格の車両が走行できるルートが、カーナビのように瞬時に検索出来るようシステム改良を行い、通行許可が即日交付される仕組みにしていただきたい。

## （3）特殊車両通行許可の申請手続き、記載事項簡素化の実現

### ① 申請手続きの簡素化

特殊車両の通行許可申請を行う際、トラクタ及びトレーラの登録番号により申請を行う事になっているが、海上コンテナのドレージを専属で行う事業者の場合、トラクタ及びトレーラの連結による組み合わせが多岐（何百通り）にわたるため、申請費用や件数も膨大となり、審査側（行政）及び申請側（事業者）双方の負担が大きい。

また、基準緩和トレーラを新規検査・登録する場合、登録後でないと通行許可申請が出来ず、1ヶ月程度車両を使用できない状態となるため、事業者としては、大きな損失となっている。

については審査側（行政）及び申請側（事業者）の負担軽減並びに審査期間の短縮を図るため、現行の登録番号による申請方法から自動車検査証による車両型式での申請に変更、または車台番号による車両を特定することによる申請を受理していただきたい。

## ② 往路・復路に係る申請方法の簡素化

現行の特殊車両通行許可制度は、往路が実車、復路が空車の場合、一括申請すると復路も条件が附されるため、各事業者は、コスト削減を図るため、実車及び空車時の申請を別々に行っているが、申請事業者の事務負担の軽減を図るため、また、輸送実態を勘案の上、実車の片道と空車の片道許可については、一括で申請及び許可が下りるようにしていただきたい。

## ③ 申請記載事項等の簡素化

申請書類の作成にあたり、専門的な知識や煩雑な書類は、申請者自身が書類作成をすることが難しい場合があり、長年簡素化されず今日に至っているため、見直しを行い申請者の負担軽減を図っていただきたい。

（参考：行政書士へ申請書作成を依頼した場合、1経路（新規）あたり2万円程度かかる。）

## 3. その他の要望について

### （1）道路法、道路運送車両法の整合性

国土交通省において、道路法と道路運送車両法の2つの法律が運用されているが、車両諸元による制限や法の目的に応じて、それぞれ独立して運用されているため、申請者側（運送事業者）においては、法律や制度そのものが非常にわかりにくい状況にある。

例えば、道路運送車両法で認められている自動車検査証の最大積載量と特殊車両通行許可制度による通行許可証の積載重量を比較した場合、積載できる重量が大幅に異なり実際に道路を通行する際は、道路法による通行許可条件が適用され、自動車検査証の最大積載量を大幅に下回る積載しか認められていない。

したがって、特殊車両の通行に関しては、国土交通省内において、道路運送車両法（保安基準）の自動車検査証の基準（重量、幅、高さ等）により、道路法（車両制限令）の審査基準を統一化していただきたい。

また、フル積載対応海上コンテナ以外の2軸トラクタについても、海上コンテナ用トラクタと同様に軸重10トン規制を11.5トンまで緩和していただきたい。

## (2) 車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可

車幅が2.5m以上のセミトレーラに積載できる幅広鉄板等は、単体物に限られているが、一定の固縛基準を満たした幅広鉄板等であれば、単体貨物と見なしこれを積載できるよう緩和していただきたい。

固縛した幅広鉄板等の輸送が可能になれば、物流の効率化が図られコスト削減やCO2削減に繋がる。

また、車幅2.5m以下の基準内セミトレーラが、道路通行許可を得て、幅3mの鉄板等のバラ積みを行うことは可能であるが、基準緩和の認定を受けた幅広セミトレーラで輸送する方が安全度も高く、物流効率化と交通安全上、是非とも規制の緩和をしていただきたい。

## (3) 特殊車両通行許可制度に関する荷主業界への周知・指導

輸送の安全確保、法令遵守は、トラック運送事業者自らの自覚が第一であるが、安全・安心な運行を維持するためには、荷主業界の理解と協力が不可欠である。

については、荷主業界に対しては、トラック運送事業者が通行許可に要する期間を確保できる早めの発注や通行許可申請及び許可条件（誘導車配置）に係る費用負担等、適正な運送依頼に積極的に取り組んでいただくよう貴局から周知、指導をしていただきたい。

なお、通行許可を必要とする荷物を発注する者に対して、法令遵守する一定の義務及び罰則規定を課するよう法制度の改正を検討していただきたい。

## (4) 関門海峡フェリー休止に伴う関門橋の大型トレーラ等に係る

### 通行制限の緩和

車両制限令の一般制限値を超えた大型トレーラ等であって、九州自動車道門司ICから中国自動車道下関IC間において従来特殊車両通行許可が得られない車両（車両総重量44トン超、車両長21m超）について、車両総重量50トン、車両長30m、車幅3.5mまで通行できるよう、関門橋の改良工事を含め、通行許可が得られるようにして頂きたい。