

令和2年12月24日

国土交通省 道路局  
局長 吉岡 幹夫 殿

## 特殊車両通行許可に関する要望書

公益社団法人 全日本トラック協会

会長 坂本 克己

重量部会 部会長 内宮 昌利

鉄骨・橋梁部会 部会長 宮地 高照

鉄鋼部会 部会長 三村 文雄

トラック運送事業は約16兆円の市場規模となり、物流市場全体の約6割を占め、「暮らしと経済のライフライン」として、国民生活や産業活動に欠かすことのできない存在となっています。トラック運送事業は「人の力」で成り立っており、現場で働いているトラックドライバーの活躍がなければ、私たちの業界は立ち行かなくなってしまう。

しかしながら、人手不足、特にドライバー不足の問題は年々深刻な状況を呈しており、トラック運送事業の推進に大きな支障をきたしております。

このような中、平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための法律」において、長時間労働の是正を図る観点から時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることになりました。トラックの運転業務については、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制が適用されることとなり、労働生産性の向上や荷主との協力による取引環境の改善などに取り組んでいるところであります。

「働き方改革」を実現し、トラック運送事業が更に社会貢献していく上で重要なのが、輸送効率を高めるための基盤となる道路網整備です。特に大型車両が誘導車や時間の制限等なく、高速で走行できる道路網を整備していただくことが、輸送効率の向上にとって必要不可欠であります。

特殊車両通行許可を必要とせずに大型車両が効率よく走行できる道路網が整備されることを強く望んでおりますが、これらの実現には多大な予算と時間を要するの事実であります。現在の道路網で大型車両が走行するには、特殊車両通行許可が必要となるケースが多く、その手続き件数は年々増加しています。

そこで、トラック運送事業者の手続き負担を軽減していただくとともに、付与条件を極力最小とすべく、以下の点について早急の実現していただきますよう、お願い申し上げます。

## 1 夜間21時～6時の通行時間帯条件の緩和

夜間21時～6時の通行時間帯条件を付されることにより、6時までに着地に到着、その後8時まで待機、8時から積載物を降ろして空車となった車両が21時まで着地から出発できず、その間ドライバーを拘束せざるを得ない状況にある。また、着地にて待機できるスペースを確保してもらえない場合、外に出されるものの大型車両が駐車できる場所は無いに等しく、着地周辺で路上駐車せざるを得ない状況である。

待機時間を極力減らし、ドライバーの長時間労働を解消するため、通行時間帯条件について以下の内容を実現していただきたい。

○通行時間帯の見直し及び昼間時間帯の追加を認めること。

1 7時～8時（通行時間帯の拡大）

1 0時～16時（昼間時間帯の追加）

○幅3.2mまでの車両の目的地近隣待機場所までの昼間運行を交通状況の支障等が少ない場合認めること。

8時～10時（早朝）

16時～17時（夕方）

○幅3.2mまでの空車車両について24時間運行できるよう認めること。

空車時は実車時と比較して制動距離が短く、後方視認性も良くなるなど、走行の安全性が改善され、昼間は夜間よりも周囲からの視認性が良くなるため。

なお、これらの実現にあたり安全性等を具体的に確認していただけるよう、まずは試行的に区間と期間、時間帯を限定して特殊車両通行を許可し、実走行データを集める社会実験を行うこと。

## 2 誘導車配置条件の見直し

特殊車両通行許可において特殊車両に誘導車を配置させる条件が付与される場合、特殊車両1台につき前後1台ずつの計2台の誘導車が必要とされる。また、「C・D条件箇所一覧」に明示された区間および箇所が数多い。

誘導車の台数を減らしたり、条件区間を更に限定するなど運用改善する余地が残されているのではないかと考えており、以下の内容を実現していただきたい。

○トラック運送事業における人手不足の解消や生産性向上を図るため、交通の安全確保等に支障のない範囲内で誘導車の配置台数を削減すること。

○誘導車ドライバーの長時間労働及び人員不足を解消するため、特例8車種、及び全長17m以下かつ幅3.2m以下の空車については、寸法によるC条件の見直しを行い、B条件となるようにして誘導車の配置を無くすこと。

その他の場合も、地域ごとの道路及び交通事情に応じた誘導車配置条件とすること。

なお、これらの実現にあたり安全性等を具体的に確認していただけるよう、まずは試行的に区間と期間、時間帯を限定して特殊車両通行を許可し、実走行データを集める社会実験を行うこと。

### 3 特殊車両通行許可範囲(寸法・重量・車種)の可能な限りの最大化

特例 8 車種の軸重許可上限値はエアサス駆動軸重で 11.5 トンと定める通達が平成 27 年に発出され、特例 8 車種では 11.5 トン軸重の通行許可が実施されるようになった。しかしながら、同一道路における単車トラックの軸重については、11.5 トンの通行が許可されない。

また、重要物流道路の一部区間で特殊車両通行許可手続きを不要とすべく、一般的制限値を引上げる措置が始まったが、対象車種が国際海上コンテナ運搬用のセミトレーラ連結車(40ft 背高)に限定されている。

特殊車両通行許可を行う際には、通行できるのに許可しないということの無いよう、道路の通行能力を最大限に発揮させるべきである。構造上通行できる最大限の寸法・重量まで許可上限値を引上げ、以下の内容を実現していただきたい。

- 単車トラックの軸重許可上限値は、特例 8 車種と同様にすること。
- 重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置は、国際海上コンテナ運搬用のセミトレーラ連結車(40ft 背高)と同等車両についても一般的制限値引上げ措置の対象とし、特殊車両通行許可を不要とすること。
- 他の同様の道路や車両で通行許可している一方で、当該許可申請案件で通行許可されない場合がある。仮に通行した場合にどのような支障が生じるのか等の不許可理由を申請者にわかりやすく説明し、今後の整備改善要望に繋がるようにすること。

## 4 新たな特殊車両通行制度の利便性確保

令和2年5月に道路法が改正され、成立から2年以内に特殊車両通行許可手続きが簡素化・短期化されることとなった。事前に国土交通大臣への登録を受けた特殊車両が、即時に通行可能経路を通行できるようになる。

特殊車両通行許可の審査日数の長期化や膨大な申請手間、それに伴う費用等の問題は、深刻なドライバー不足への対応、働き方改革の実現といった課題の解決に向けた大きな足かせとなっており、これら問題解決のための制度の抜本的見直しの動きを歓迎する。

この新たな制度を有効なものとして機能させるために、以下の内容を実現していただきたい。

- 新たな制度をできるだけ早期に運用開始すること。
- 都道府県道や市区町村道を含めて国が一括して通行可能経路を提示し、出発地から目的地まで新たな制度だけで完結できるよう、道路情報便覧への収録及び更新を早急に進めること。
- 道路情報便覧への収録及び更新について、新たな経路発生に合わせて即時デジタル化するなど、収録及び更新頻度を増やすとともに、作業期間を3ヶ月程度に短縮すること。
- 未収録道路が経路にある場合でも、過去の通行実績により通行実績以下の車両であることが確認できる場合は、過去の実績データを活用した審査ができるようにすること。

- 入力手間やデータ保存手間等を極力少なくするなど、新たな制度の利用者にとって負担感が小さく、使い勝手のよいシステムとすること。
  
- 新たな制度の利用者にとって、利用しやすい手数料水準とすること。
  
- 寸法や重量が特に大きい貨物を運搬する車両等は対象外とすることなく、出来る限り多くの特殊車両が新たな制度の恩恵を享受できるような制度とすること。

## 5 特殊車両通行許可手続きの簡素化・短期化

新たな特殊車両通行制度の運用が開始されるが、ラストマイルなど一部区間が対象とならないケースでは、対象とならない区間だけを従来型の特殊車両通行許可にて取得することになる。また、車両の寸法・重量などの事情から一部車両が新たな制度から取り残され、従来型の特殊車両通行許可の手続きが必要となる場合があるものと考えられる。この場合に対応するため、新たな制度等に任せることなく、以下の内容についても早急を実現すること。

### 1)特殊車両通行許可の人手審査を無くすようシステム整備し、審査を迅速化すること

現在、特殊車両通行許可件数の約7割が人手審査を要すとともに、自動審査が始まっても途中で人手審査に回されてしまう場合も多くあり、許可申請後に許可証が発行されるまでに時間を要している。

○自動審査の途中で人手審査に回されないよう、システムだけで審査を終えることができるシステムに改善すること。

### 2)地方自治体への「自治体申請システム」の浸透を図ること

令和2年6月より「自治体申請システム」が運用開始され、地方道のためのオンライン申請も可能となった。

しかしながら、本システムにて申請可能な地方自治体は一部に限られており、従来通りの申請作業を行う地方道が残されていることから、地方自治体に対して浸透を図り、全国の自治体にて本システムを利用可能となるようにすること。

### 3)更新申請の簡便化、および原則即日で手続き完了すること

更新申請を同一内容で申請する場合、前回申請データ

を活用して再入力を省くなどにより、申請を簡便にできるようシステム改善すること。また、申請から許可まで原則即日で手続き完了できるよう措置すること。

4)既存許可に同等以下の車両を追加する場合、原則即日で手続き完了すること

既存許可に同等以下の車両を追加する場合、既存許可データを活用して再入力を省くなどで、申請を簡便にできるようシステム改善するとともに、申請から許可まで原則即日で手続き完了できるよう措置すること。

5)オンライン申請における経路作成での時間・手間のロスを無くすこと

オンライン申請において通行可能経路を設定する際に、新たな交差点等のデータが更新されても過去申請と同一経路が不連続にならず、自動で連続した経路情報にアップデートされること。(これまで許可申請者側に経路の作り直しが発生し、時間・手間のロスが生じていた。)

6)隣接する高速道路と一般道路のランプ部通行における取締りを行わないこと

災害や渋滞等で予定通り運行できない場合、急遽、高速道路と一般道路との間を乗り換えすれば、荷物の到着遅延を小さくするとともにドライバーの長時間労働を抑えることができる。

行き先方面の高速道路と一般道路の両方の特殊車両通行許可を得ている場合には、高速道路及びその両側に隣接して並行する一般道路の両道路相互を結節するインターチェンジのランプ部の特殊車両通行許可を得ていない場合でも、乗り換え車両のランプ部通行における取締りを行わないこと。