

令和2年1月21日

公明党トラック問題議員懇話会  
会長 北側 一雄 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

公益社団法人全日本トラック協会  
重量部会 部会長 内宮 昌利

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。

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。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も事実であります。

そこで、大型車両が効率よく走行できる道路網の整備が完成するまでの間、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に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すため、夜間の通行条件を17時～8時とすること。幅3.2mまでの車両について、交通状況の支障が少ない場合、近隣の待機場所と出発地・目的地間の昼間運行を認めること。10時～16時の運行を認めること。

併せて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ること、また昼間は夜間よりも周囲からの視認性が良くなることから、幅3.2mまでの車両について24時間運行できるようにすること。

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。

## 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く、結局従来通り出発地から目的地まで誘導車を配置せざるを得ない状況となっている。

重量C条件による誘導車配置は空車時撤廃とすること。その他の場合も、地域ごとの道路及び交通状況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 特殊車両通行許可手続きの簡素化・短期化**

一部の国際海上コンテナ関係車両を対象とした特殊車両通行許可不要の措置や検討中の新たな制度が実施された場合においても、ラストマイルの対応や、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に実現すること。

#### **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割が人手審査を要し、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。

オンラインによる自動審査を拡大し、最初から人手審査を要する許可件数を無くすこと。加えて、自動審査の途中で人手審査に回されることが多いことから、システムだけで審査を終えることができるようシステム改善すること。

#### **2) 重要物流道路における一般的制限値の引上げ措置(特殊車両通行許可の不要化)の対象を全車種に拡大し、審査そのものを削減すること**

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。

これと同じ寸法・重量の車両についても道路に与える影響は同じであることから、他の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。

### **3) 地方道のみの特特殊車両通行許可をオンラインで一括処理できるように措置すること**

一部の国際海上コンテナ関係車両を対象に特殊車両通行許可不要の措置が始まったが、ラストマイルなど一部区間が許可不要とならないケースがある。

許可不要とならない区間が地方道（都道府県道、市町村道）のみのケースでも、事業所に居ながらオンラインで申請手続きができるよう措置すること。また、地方自治体ごとの申請ではなく、地方道一括申請手続きができるよう、全国の自治体について措置すること。

### **4) 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に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に措置すること。

### **5) 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に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に措置すること。

### **6) 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。）

## 4 特殊車両通行に関する制度の抜本的見直し

特殊車両通行許可制度の改善について、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会で新たな制度の提案がなされたと承知している。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。

公表された上記検討の資料によると、

- 登録を受けた個々の車両に応じて、通行可能な経路や条件を運送事業者が検索できるよう、地方道も含めて国が一元的に環境を整える。
- 提示された通行可能経路に従う場合は、従来のような許可手続きを行うことなく、即時かつ自由に経路を選択して通行できる。

との内容が提案されており、これらをできるだけ早期に実現すること。

また、新たな制度の具体化検討においては、以下の点に十分配慮すること。

- 1) 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、新たな制度の恩恵を享受できるよう、対象に含めた制度とすること。
- 2) 高速道路や並行する一般道路、それらを連結する渡り線など、全ての通行可能経路を一括提示し、提示された経路を自由に走行できるようにすること。
- 3) 自治体間によりサービス水準に差異が生じないように、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すること。

## **5 高速道路における通行可能幅員の許可基準統一**

平成27年11月5日に開催された第11回物流小委員会において、ネクスコ3社の特車基準（車両幅員）に差異がある現状（当時）が紹介されている。ここで「特車基準等の統一化」が示されているものの、その後4年を経過した現時点において未だに実現していない。高速道路の特殊車両通行許可基準を幅員3.3mに統一するよう、早急に対処すること。



## **6 重要物流道路への追加指定、および集中投資による早期完成等**

効率的なトラック輸送に必要不可欠な道路網について、計画中・整備中・供用中路線を含め、早急に重要物流道路に指定すること。

また、指定された重要物流道路に集中投資し、早期完成・供用を図ることにより、大型車両が特殊車両通行許可不要でスムーズに走行できる道路網を早急に整備すること。