

令和6年12月24日

国土交通省 道路局
局長 山本 巧 殿

特殊車両通行制度に関する要望書

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、地域の暮らしと経済活動を支える公共的物流サービスを担っており、まさにエッセンシャルな産業です。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ます。

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」に基づき、令和6年4月からトラック運送業務の時間外労働について、年960時間（＝月平均80時間以内）の罰則付きの上限規制が適用されたことにより、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。

特殊車両通行制度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。現在の道路網で大型車両が走行するには、特殊車両通行制度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

特殊車両通行許可には、通行時間帯の条件が付されることがありますが、夜間 21 時～6 時の通行時間帯条件が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となります。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、着地周辺での駐車場所の確保に苦慮しております。

政府において令和 5 年 6 月に取りまとめられた、「物流革新に向けた政策パッケージ」の中で、深刻なドライバー不足の解消や働き方改革の実現に向け、通行時間帯条件の緩和等を行う旨、明記されました。今般の夜間通行条件の緩和に向けた取り組みに感謝申し上げます。夜間通行条件の更なる緩和に向け、以下の内容の実現をお願いします。

- ①重量・寸法条件について、令和 6 年 4 月から緩和の試行が実施されていますが、試行の結果の状況を分析・評価した上で、可能な限りの更なる緩和をしていただきたい。
- ②待機場所は法令遵守のため必要となることから、当業界でも荷主の理解を得る努力を続けていきますが、国土交通省から荷主に対して、目的地内において車両待機場所を確保するよう、指導していただきたい。
また、狭小工事現場等により車両待機場所が確保できない場合は、交通に支障等が少ない箇所について目的地近隣待機場所までの昼間運行を認めていただきたい。

2 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

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)に限定されています。

また、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りました。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ていません。

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ります。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。

①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)と同等の特例8車種などの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していただきたい。

②特車ゴールド制度の利便性を向上させるため、大型車誘導区間の更なる指定を図っていただきたい。特に、重要物流道路の特殊車両通行許可不要区間で大型車誘導区間に指定されていない区間については、速やかに指定をしていただきたい。

- ③単車トラックの軸重許可上限値は、特例 8 車種と同様としていただきたい。
- ④車両総重量増トン車（現在は 25 トン）の開発により、牽引免許がなくても大量の輸送が可能となったが、ドライバー不足への対応や環境負荷軽減など更なる生産性の向上を図るため、単車トラックの車両の長さを 12 m から 13 m に、車両総重量を現行の 25 トンから 35 トンに緩和していただきたい。
- ⑤夜間通行条件における超寸法車両の折進審査において、審査を効率的に進めるため、一定のルールを適用して審査しているケースが多く、交差角がわずかに 1 度大きい等、軌跡図などを基に確認すると曲がることが可能なケースも多々あるため、申請者が求めた場合には協議に応じるようにしていただきたい。

3 特殊車両通行確認制度の利便性確保

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、令和4年4月から特殊車両通行確認制度の運用が開始されたこと、また、利用促進に向けた取り組みを進めていただいておりますことは、これら問題解決に資するものであり大変感謝申し上げます。

特殊車両通行確認制度がより一層円滑に運用され、有効なものとして機能させるために、以下の内容について引き続き早急に進めていただきたい。

- ① 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ていただきたい。
- ② 道路情報便覧への収録及び更新について、新たな道路が供用されるなどの際には、即時デジタル化を進めていただきたい。
- ③ 特殊車両通行確認制度の手数料について、利用者にとって、利用しやすい手数料水準としていただきたい。

4 特殊車両通行許可手続きの簡素化・短期化

令和4年4月から特殊車両通行確認制度の運用が開始されたが、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など、従来型の特殊車両通行許可の手続きも併存して運用されることとなります。このため、従来型の手続きについても、以下の内容について早急に実現していただきたい。

○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、審査を迅速化していただきたい。

このため、以下について措置されたい。

- ・地方自治体への「自治体申請システム」の浸透と優良事業者の許可期間の延長
- ・更新申請を同一内容で申請する場合と既存許可の同等以下の車両の追加申請の場合の原則即日での手続き完了
- ・オンライン申請の経路作成及び添付書類の簡素化

5 誘導車配置条件の見直し

令和3年3月より運用が開始された誘導車の配置条件の合理化は、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に資するものとなっており感謝申し上げます。

合理化から3年以上が経過していることから、本件の検討を行ってきた「特殊車両の通行条件のあり方に関する勉強会」において、更なる緩和について共に検討をお願いしたい。