特殊車両通行制度の概要と各種取組

道路局　道路交通管理課
車両通行対策室　企画専門官
渡邉　望

本日のお話

国土交通省

１．特殊車両通行制度の概要

２．物流業界の働き方改革実現等に向けた取組
○特殊車両通行確認制度
○ダブル連結トラック、夜間通行条件の緩和

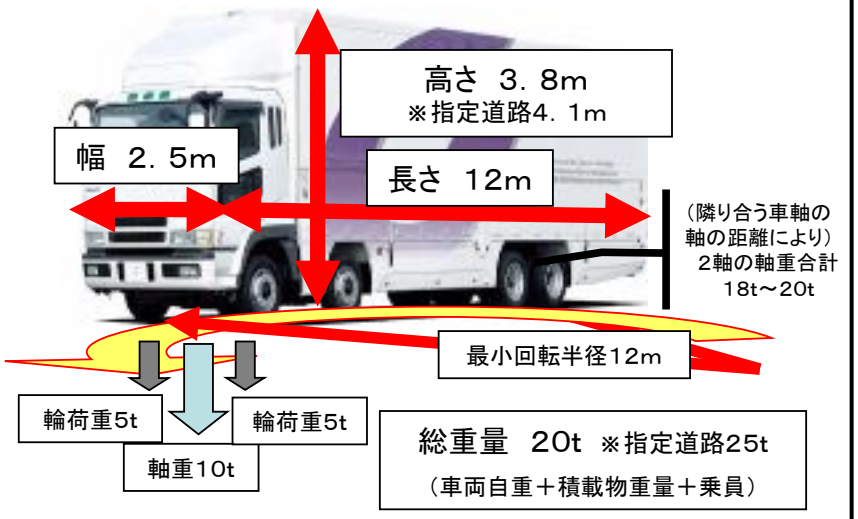
特殊車両通行制度の概要

国土交通省

〇道路は、一定の重量・寸法（一般的制限値）の車両が安全・円滑に通行できるよう造られており、この規格を超える車両（特殊車両）は、道路構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるため、**原則として道路を通行することはできない**

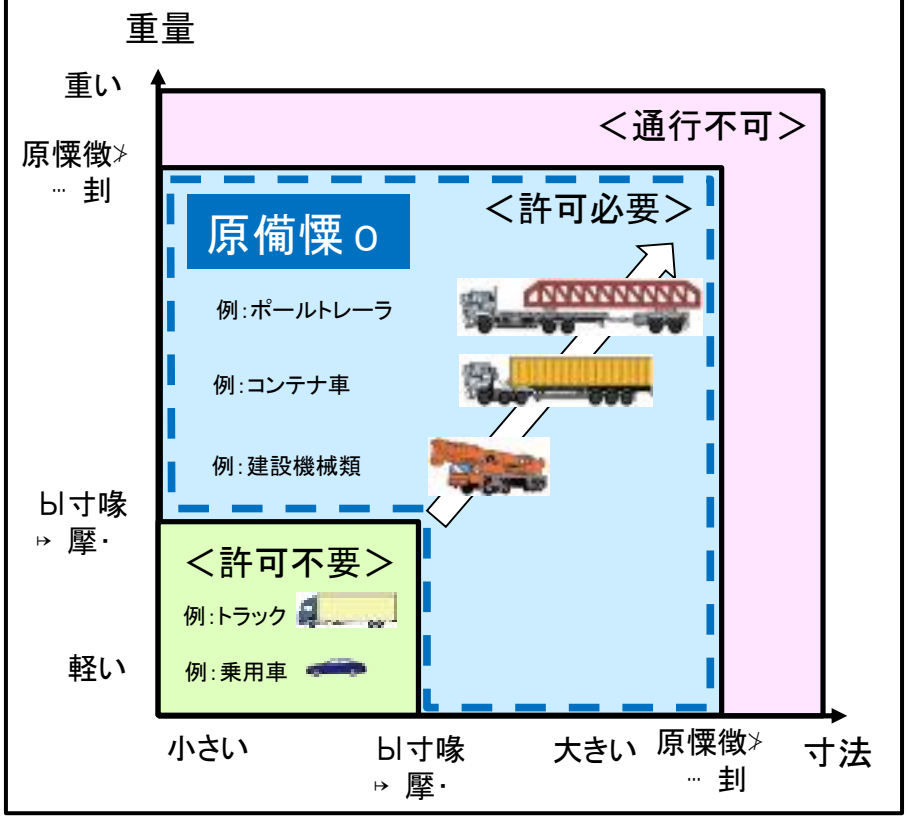
〇ただし、道路管理者は道路と車両の物理的関係を審査し、**道路の構造を保全及び交通の危険を防止するため必要な条件を附して、特殊車両の通行を許可又は通行可能経路を回答**することが可能。

一般的制限値



※ 一般的制限値を一つでも超える車両は、道路管理者の通行許可が必要

特殊車両の範囲（イメージ）



代表的な特殊車両

国土交通省

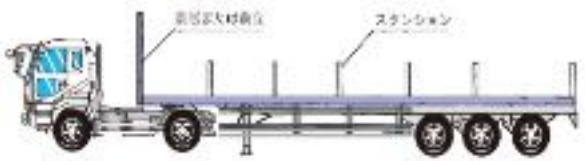
タンク型

船底型

トラック（単車）

コンテナ型

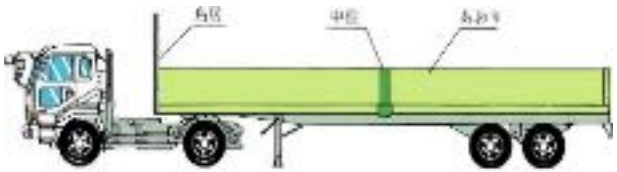
スタンション型



海上コンテナ

幌枠型

あおり型



重セミ

バン型

建設機械類

ダブルス

自動車運搬用

フルトレーラ

ポールトレーラ

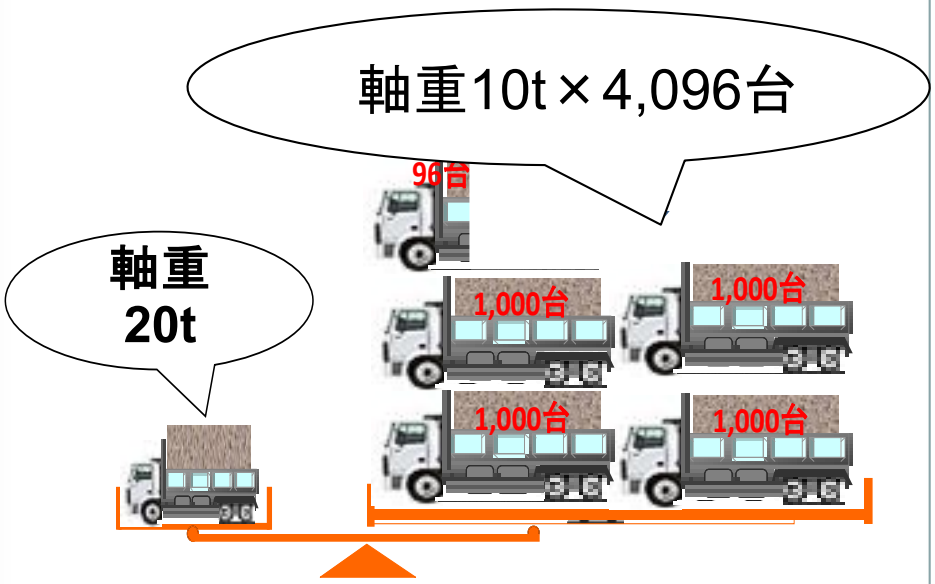
大型車両が道路橋に与える影響

国土交通省

○重量制限超過の大型車両は、道路構造物への影響が甚大（劣化を早める）

◇コンクリート床版への影響の試算

コンクリート床版への影響度は、重量（軸重）の約12乗に比例



軸重10トンの車両約4．000台分の疲労が蓄積されることになる

◇橋梁のコンクリート床版※の損傷事例

※車両を直接支える部材

白河橋（H16．2）

所　在　地：福島県白河市五番丁川原
路　線　名：国道4号
橋　　長：160．1m
架設竣工年：S36

本日のお話

国土交通省

１．特殊車両通行制度の概要

２．物流業界の働き方改革実現等に向けた取組

○特殊車両通行確認制度

○ダブル連結トラック、夜間通行条件の緩和

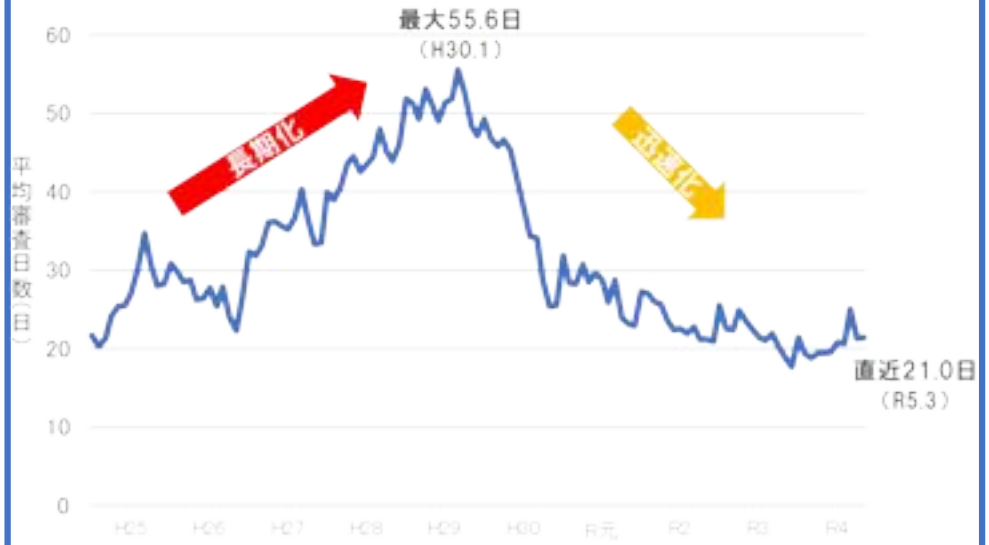
物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設

国土交通省

①特殊車両通行許可制度の現状

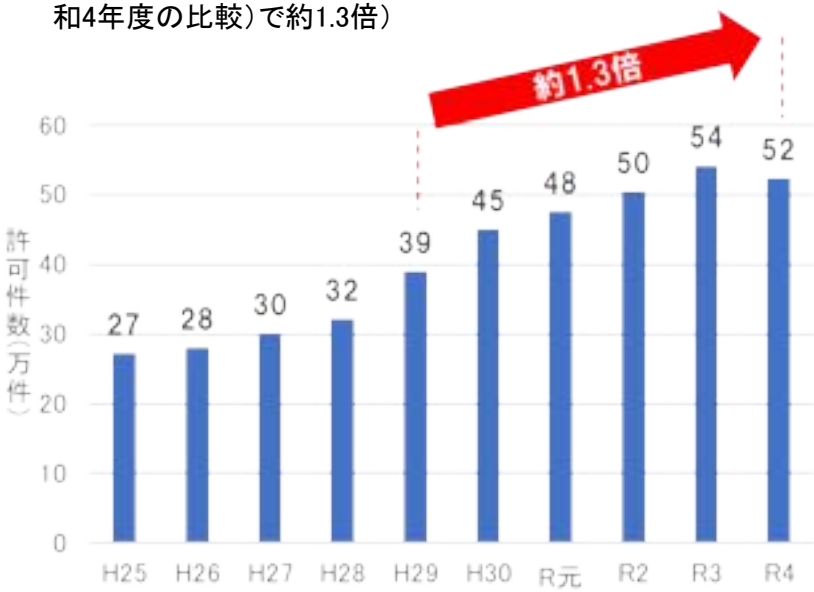
審査日数の推移

○ 申請件数の増加に伴い、**審査日数が長期化**する中、迅速化に向けた取組みにより、一定程度短縮したが、**更なる短縮は困難**な状況



許可件数の推移

○ ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、**許可件数は大幅に増加**（審査日数が最長になった平成29年度と令和4年度の比較）で約1.3倍）



現行の通行許可制度の抜本的見直しが必要

特殊車両通行許可・確認制度について

国土交通省

デジタル化の推進による新たな特殊車両通行確認制度の導入

令和４年４月１日から運用開始

特殊車両の通行手続

特殊車両通行許可制度

申　請（1経路毎）
申請内容：車両情報／発着地／経路／重量

審　査
協　議（地方公共団体）
決裁・許可証発行
人の手による作業

許　可（申請した1経路のみ）

平均約20日（R4年度）

通　行
（許可を受けた1経路を通行可）

取締基地における取締り

WIM（自動計測装置）による取締り

特殊車両通行確認システム（新制度）

情報が電子データ化された道路について国が一元的に処理

車両の登録（1回のみ）
入力情報：車両情報／ETC2.0／重量の把握方法

車両条件の確認

経路の検索（確認請求）（ウェブでいつでも検索可能）
入力情報：発着地／~~経路~~／重量

即時

通行可能な経路を回答（ウェブ上で即時に地図表示）

※ 主経路、代替経路及び渡り線については、実際には通行条件に応じた色で表示されます

通　行
（回答を受けた経路を通行可）

・取締基地における取締り
・WIMによる取締り
＋
・ETC2.0を活用した経路確認
・運送依頼書等による重量確認

事業者の手続
行政の手続
実際の通行
通行時/通行後

※国土交通大臣は、登録等の事務を行わせるため、道路法に基づき（一財）道路新産業開発機構を指定登録確認機関として指定

特殊車両通行確認制度の利用促進に向けた課題

国土交通省

○　確認制度の利用は、道路情報が電子化された経路を対象としているが、現状は道路情報の電子化済延長が少なく利用可能な経路が少ないことや、確認制度の手数料が許可制度と比較して割高感があること等を背景に利用が低迷している状況。

令和4年度申請実績（許可制度）の内訳

令和4年度実績
（全221万経路）

- 超重量・超寸法等 協議有　56．2万経路
- 電子化無し 協議有　92．4万経路

→ 新制度利用不可の経路（全経路の約7割）
※　超重量・超寸法等については電子化後も個別協議が発生

- 電子化済 協議無し　72．3万経路（うち確認制度は0.3万経路）

→ 新制度利用可能な経路（全経路の約3割）

許可制度と確認制度の手数料の比較

【許可制度】

走行経路毎に個別に申請

手続期間：約30日
手数料：**往復320円※／２年～**
利用件数：約221万経路(R4d)
※大型車誘導区間で完結する経路の場合

【確認制度】

大型車誘導区間・重要物流道路を
即時確認（令和4年4月～運用開始）
※ETC2.0搭載と**経路の電子化**が前提

手続期間：**即時**
手数料　：**往復600円／１年**
（車両登録料5,000円／台･5年）
利用件数：約0.3万経路（R4d）

特殊車両通行確認制度の利用促進に向けた取組

国土交通省

①道路情報の電子化、②確認制度手数料が割高、という課題に対応することに加え、
③物流事業者等からの意見・要望等を踏まえ、利用促進に向けた取組を推進

【①道路情報の電子化】

＜対応策＞

・道路情報が電子化されていない道路のうち、重点的に電子化すべき経路を特定し、R8年度までに概成

（重点的に電子化すべき経路）

- ✓ H30～R2年度の3年間のうち2か年以上申請があった区間（約2万km）
- ✓ 毎年新たに発生する未収録経路（年間6,000km）

・R9年度以降も、新たに発生する経路の電子化を継続実施

⇒電子化後も個別協議が必要な場合（超重量・超寸法等）は許可実績の活用等により対応

【②確認制度手数料が割高】

＜対応策＞

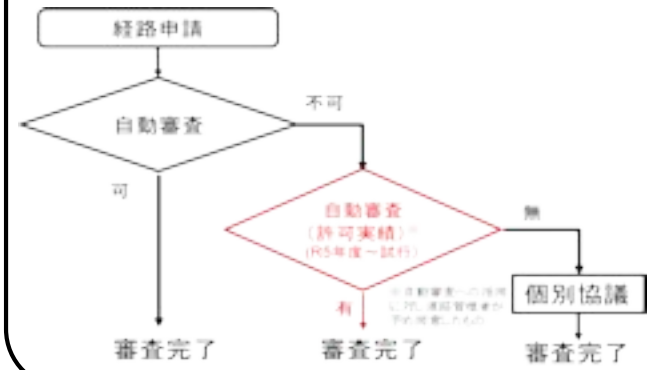
・確認制度の使い勝手向上
検索条件の改善
（例）
より良い通行条件の区間を選択した経路探索

【③物流事業者等の意見等を踏まえた改良】

＜対応策＞

・物流事業者等のニーズを把握し、システムに反映。
（例）
・確認制度利用可能な車両の拡大
⇒許可実績の活用等により、自動算定対象を拡大
・システムUIの改善　等

＜イメージ：自動算定対象の拡大＞



利便性向上を図り、割高感の解消

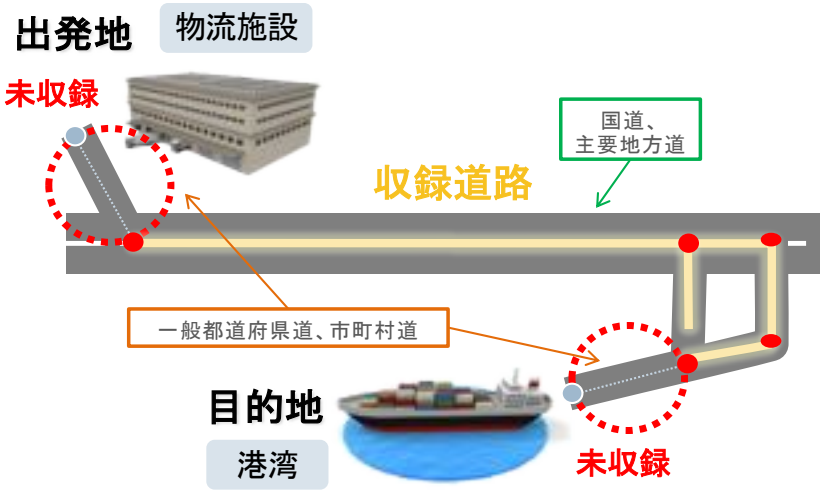
＜参考＞道路情報の電子化の推進等

国土交通省

○　特殊車両通行確認制度の利用の前提となる道路情報の電子化（道路情報便覧の収録）を推進するため、便覧収録の多頻度化（年１回(従前)→年４回(R4年度～)）や特に利用が多い経路の国による便覧収録代行などを実施。
○　しかし、特に市町村道で、未収録道路が多く存在している状況。

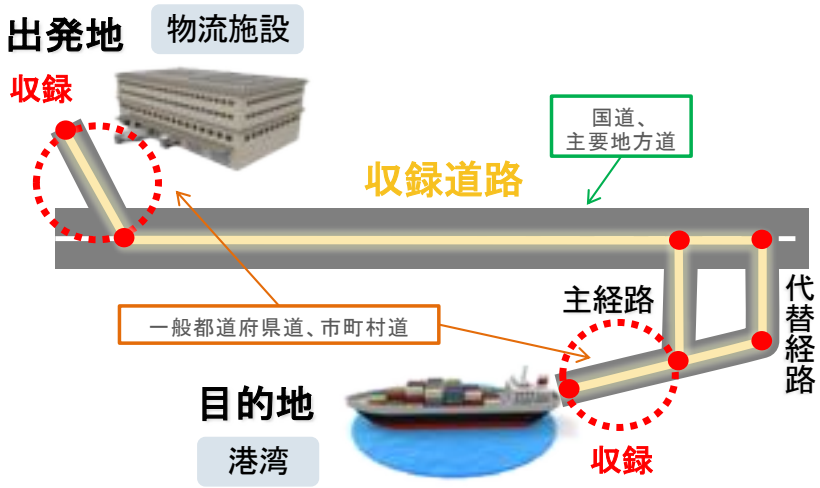
【対応策】道路情報の電子化（道路情報便覧の収録）の推進

港湾等の物流拠点にアクセスする
道路（ラストマイル）は未収録が多い
出発地と目的地が繋がらない！
⇒ 通行確認制度は対象外



ラストマイル便覧収録

出発地と目的地が収録道路で繋がり、
複数経路（代替経路）も確保
通行確認制度も利用可能！



＜R4年度末の収録率（基本道路ベース）＞

	高速・一般国道	都道府県道・主要地方道	市町村道	
道路延長	65,200km	130,400km	210,300km	Σ=約41km
収録延長	65,200km	93,000km	38,000km	Σ=約20万km
収録率	100%	約71%	約18%	

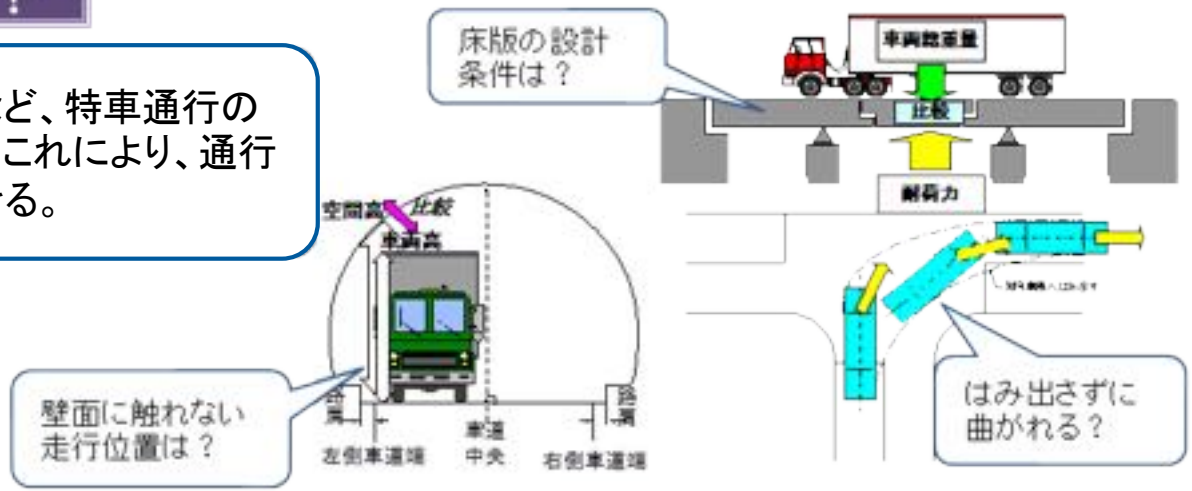
＜参考＞道路情報便覧とは

国土交通省

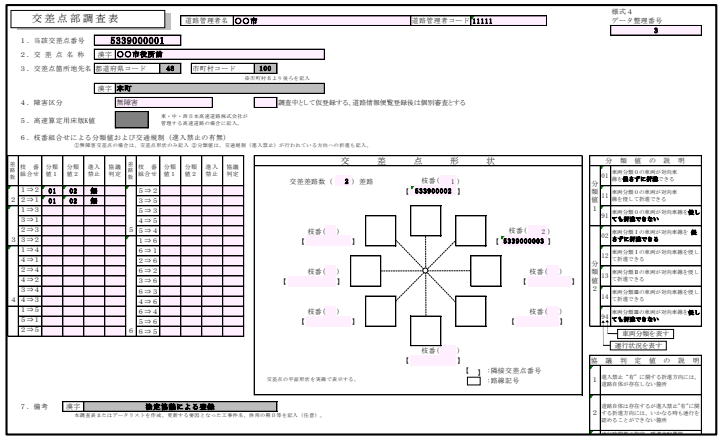
○特殊車両の通行審査にあたっては、経路上の道路の障害情報（橋梁の重量制限、トンネル等の上空障害、狭小幅員、曲線、交差点折進など）が必要であり、各道路管理者が個別に保有しているこれら情報を、電子的に一元化して収録したデータベースが「道路情報便覧」である。
○「道路情報便覧」にデータ収録を進めることを、特車における「道路情報の電子化」と呼び、制度の統一的な運用や審査の自動化・迅速化に不可欠である。

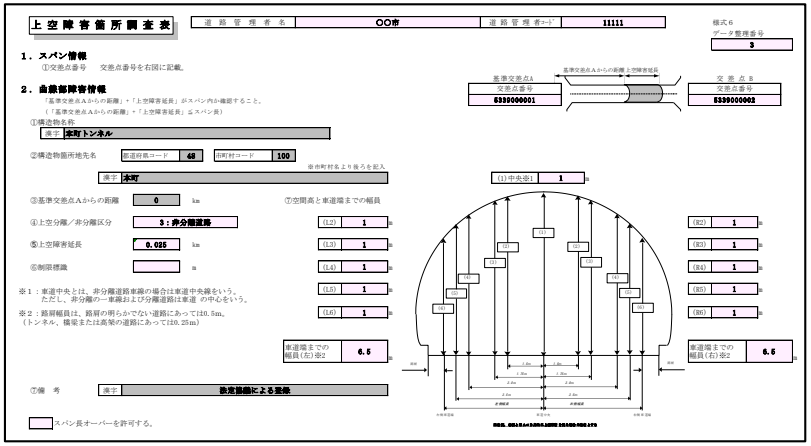
道路情報便覧とは？

○交差点、橋梁、トンネルなど、特車通行の障害になる情報をDB化。これにより、通行条件が速やかに確認できる。



【道路情報便覧の調査表】





本日のお話

国土交通省

１．特殊車両通行制度の概要

２．物流業界の働き方改革実現等に向けた取組

○特殊車両通行確認制度

○ダブル連結トラック、夜間通行条件の緩和

ダブル連結トラックの概要

国土交通省

現状： トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行（約４割が50歳以上）

■民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、１台で通常の大型トラック２台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進

■実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討

現在 通常の大型トラック

約12m

今後 **ダブル連結トラック：１台で２台分の輸送が可能**

特車許可基準の車両長を緩和
（現行の21mから最大で25mへの緩和）

・平成31年1月29日より新東名区間（海老名JCT～豊田東JCT）を中心に本格導入
・その後も対象路線を順次拡充（令和4年度には2,050kmから5,140kmへ拡大）

ダブル連結トラックの通行区間の拡充

国土交通省

特殊車両通行制度における夜間通行条件について

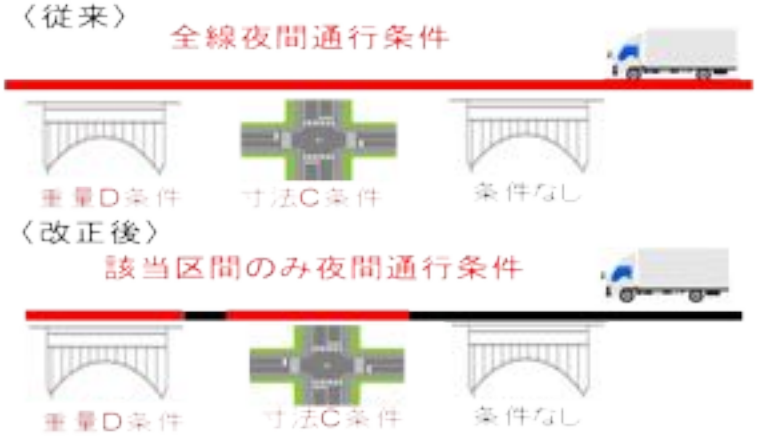
国土交通省

○　車両重量に比べて耐荷力の低い橋梁、狭隘な交差点等を重量又は寸法の大きい特殊車両が通行する際は、道路構造の保全、交通の危険の防止の観点から、その特殊車両のみで通行することが必要。
○　重量D条件、又は、寸法C条件で車両幅が3mを超える場合は、渋滞抑制や対向車・歩行者・自転車等との接触リスク低減の観点から、夜間（21時～6時）の通行を義務付け。

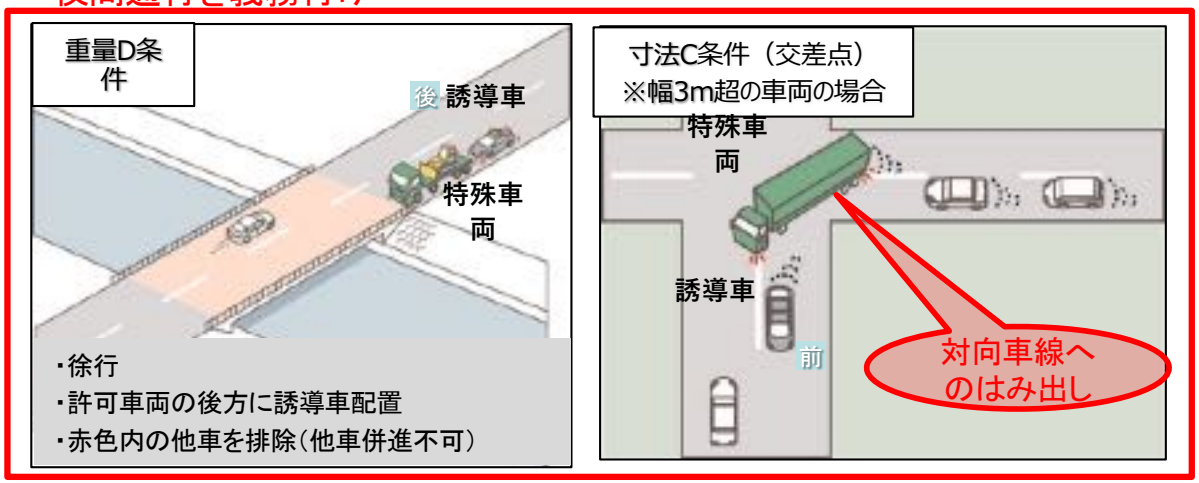
【条件の内容】

通行条件	重量に関する条件	寸法に関する条件
C	**橋等において、徐行**するとともに、**許可車両の後方に1台の誘導車を配置**し、同一径間から他の車両を排除	（屈曲部、幅員狭小部又は上空障害箇所） 徐行するとともに、**許可車両の前方に１台の誘導車を配置**し、その連絡又は合図を受けて通行すること。 （交差点） 徐行するとともに、**許可車両の前方に１台の誘導車を配置**し、その連絡又は合図を受けて、誘導車に続いて左折又は右折すること。
D	**橋等において、徐行をする**とともに、**許可車両の後方に1台の誘導車を配置**し、同一の径間内の２車線内から他の車両を排除	

令和元年6月より夜間通行条件が付される区間は全経路から特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定。



夜間通行を義務付け



夜間通行条件の緩和方針と期待される効果について

国土交通省

○ ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、道路の構造の保全及び交通の安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和等を検討。
○ 交通の安全の確保等の観点を踏まえ実地検証等を行ったうえで、令和6年4月より限定的な条件で緩和の試行を予定。

<table>
<tr><th colspan="2">夜間通行条件が付される場合</th><th>重量D条件</th><th>寸法C条件かつ幅3m超</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
</td><td>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">条件緩和の影響</td><td>• 他車併進不可等による渋滞悪化
⇒交通量が夜間と同等以下の箇所で緩和を検討</td><td>• 対向車、歩行者、自転車等との接触リスク増加
⇒接触リスクを同程度以下とする施策を検討</td></tr>
<tr><td rowspan="3">緩和方針</td><td>取組</td><td colspan="2">当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所で、20時台・6時台を通行可能</td><td rowspan="2">• 車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映する。
（寸法C条件が付される車両が減少）</td></tr>
<tr><td></td><td>条件①：橋長200m以下
※待機時間が90秒（赤信号の信号現示）以下</td><td>条件②：当該箇所の交通量が100台／時間・車線以下
※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算</td></tr>
<tr><td>効果</td><td colspan="2">重量D条件が付された橋梁の約4割が緩和
（R3d実績で、1.7万橋梁/4.3万橋梁）</td><td>重量物運搬用セミトレーラ（重セミ）※1のうち、標準軌跡図0型で寸法C条件が付された交差点の約2割※2が緩和
※1 寸法C条件かつ幅3m超の車両の約7割を占める
※2 R1d実績で、0.6万交差点/3.7万交差点</td></tr>
</table>