

特殊車両通行許可制度について

国土交通省道路局道路交通管理課

1. はじめに

特殊車両通行許可制度は、道路法第47条の2に規定されている制度で、車両制限令に定める一般的制限値をこえる車両については、道路管理者の許可を得て「特殊車両」として通行できるとしているものです。近年の道路ストックの延命

化の社会的要請や国民の安全・安心への意識の高まりなどを踏まえると、本制度の重要性は今後ますます高くなるものと考えられます。本稿においては、本制度制定の経緯、通行許可の現状や最近の運用の変更点などをご紹介します。

2. 車両制限令の制定

道路法第47条に基づく車両制限令の制定にあたっては、次のような国会審議の議事録が残っています。

「車両制限令は、道路と車両との間に具体的・合理的な調和の関係を求めようとするところにあります。道路交通はその基礎施設である道路と可動施設である車両とによって形成されます。したがって、すべての道路が、いかなる車両に対しても完全な収容力を保持することは一つの理想ではありますが、高速自動車国道から市町村道に至るまで、この意味における完全な構造規格を確保することは、事実上不可能であるばかりでなく、国家経済的見地から適当とはいえません。道路はその具体的な機能に応じた構造規格を備えることが

必要であり、それで足りるものと考えられます。このことは同時に、各道路についてそれぞれ、その構造規格に応ずる使用方法が予定されていることを意味し、これをこえて使用することが道路に過大な負担を与え、その構造又は交通に支障を及ぼすおそれのあることは明瞭です。」

このように、すべての道路をどのような大型車両でも通行できるように整備することは現実的ではなく、それぞれの道路の役割、それに応じた利用方法の範囲で整備されています。こうした状況に対応するため、昭和36年、道路構造の保全と交通の危険防止を図るため、道路を通行する車両の寸法及び重量等について一定の基準を定める車両制限令が制定されました。

3. 特殊車両通行許可制度の創設

車両制限令制定の必要性について異論は少ないものと思われませんが、制定後しばらくの間、車両制限令の遵守はなかなか難しい状況がありました。制度の周知不足、標識の設置不足、認定申請窓口の多元化、間接罰の制度などが遵法精神にブレーキをかけていたといわれています。

一方で、交通事故の発生はその激しさを増し、県道踏切において立ち往生したクレーン車に電車が衝突したり、高速道路のトンネルにおいて材木積載のトラックが天井の床版を壊したり、トラッククレーン車による横断歩道橋への衝突事故が続発するなど、車両制限令違反に起因する交通事故

が多発していました。

道路整備が着実に進み、「狭い道路」ゆえの事故は減りつつありましたが、「車両自体が大型」であるための事故が目立ってきたのです。このため、車両の大型化の傾向と交通事故の防止との双方を両立させるため、車両制限令の強化が必要となっていました。

昭和46年に改正された車両制限令の骨子は次のとおりです。

- ① 一般的制限値をこえる車両は、道路を通行してはならないとし、それに反する者に対し

ては、罰則の適用があること。

- ② 一般的制限値をこえる車両について特別の場合には道路管理者が許可をするものとしたこと。
- ③ 許可の一元化を図るため二以上の道路にかかる申請についても一の道路管理者が許可できるものとしたこと。この場合、許可にあたって手数料を徴収するものとしたこと。
- ④ 高さについての一般的制限値を、これまでの3.5メートルから3.8メートルとしたこと。

車両制限令（政令）に定められた車両の一般的制限値

車両の諸元	一般的制限値	
幅	2.5メートル	
長さ	12.0トン	
高さ	3.8メートル（高さ指定道路は4.1メートル）	
高さ	総重量	20.0トン（重さ指定道路は25.0トン）
	軸重	10.0トン
	隣接軸重※	隣り合う車軸の軸距が1.8メートル未満 18.0トン 隣り合う車軸の軸距が1.8メートル以上 20.0トン
	輪荷重	5.0トン
最小回転半径	12.0メートル	

※ただし、隣り合う車軸の軸距が1.3メートル以上、かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5トン以下の時は19トン



4. その後の車両制限令改正の経緯

昭和46年の車両制限令の改正から20年も経つと、道路交通の発達はめざましく、高速自動車国道の整備などに伴い、陸上貨物輸送に占める道路輸送の役割は著しく増大しました。また、自動車の大型化や車両形態の多様化が進み、道路整備の進捗状況に応じて規制緩和を図るべしとの声が大きくなります。

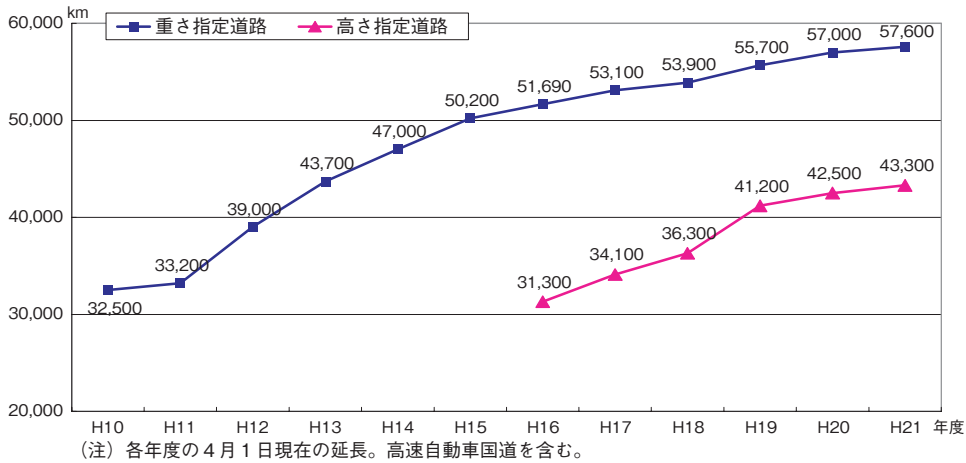
第11次道路整備五箇年計画の発足を契機として、道路審議会の答申などを踏まえ、道路構造令が改正され、橋梁の自動車設計荷重が20トン又は14トンから25トンに引き上げられました。これに伴い、平成5年に車両制限令が以下のように改正されました。

- ① 車両総重量の最高限度を、20トンから、高速自動車国道及び道路管理者が指定する道路（重さ指定道路）について、軸距及び長さに応じて最大25トンまで引き上げ。

- ② 高速自動車国道を通行する場合のトレーラ連結車に係る総重量の特例車種を拡大し、バン型、コンテナ用に加え、タンク型、幌枠型、自動車運搬用のものを追加。

平成16年においては、従来の背高海上コンテナ用指定経路（車高4.1mまで通行許可が可能）について一定のネットワークが形成されたこと等を踏まえ、以下のように改正されました。

- ① 車両の高さの最高限度について、道路管理者が道路構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路（高さ指定道路）については4.1メートルまで引き上げ。
- ② 複数の道路管理者にまたがる申請の手数料について、1件（5経路）1,500円から1経路200円に改正。



重さ指定道路・高さ指定道路の延長推移

5. 車両の通行の現状について

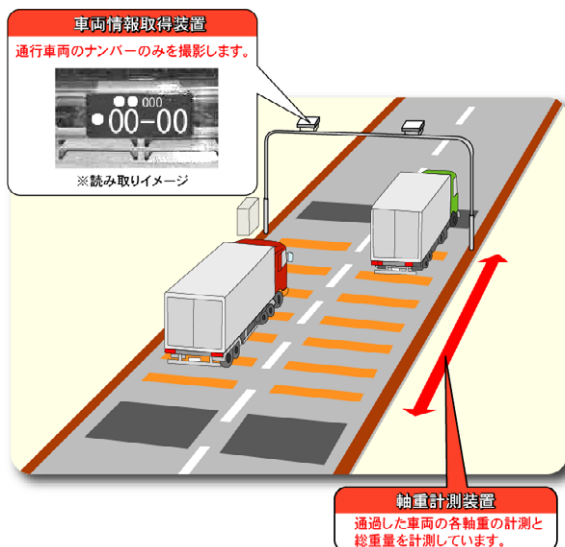
さて、ここまでは制度の変遷をみてきたわけですが、車両の通行の実態はどうなっているのでしょうか。

本制度は、車両に貨物を積載し、乗員が乗車し、連結車であれば連結された状態、すなわちまさに走行状態を想定して一の車両とみなし、その寸法や重量等の諸元と通行する道路との関係を物理的に審査して許可するものです。走行状態を想定しているため、その遵守状況については「違反してもみつからない」と揶揄されるように、実態を把握することさえ困難でした。また、指導取締りに関しては、走行状態の大型車両を指導取締基地に引き込んで停車させ、許可証の有無や申請経路を確認し、寸法や重量等を計測する必要があり、時間的・空間的な制約が大きく効率的な指導取締りに困難が生じていました。

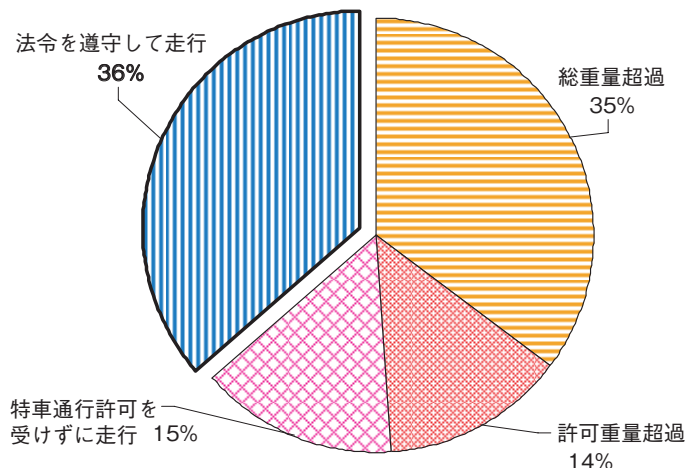
こうした状態を放置しては、車両の大型化やリードタイム重視の物流の要請から違反車両が絶えず、道路構造や交通に支障を及ぼし続けることになります。このため、走行状態の車両の重量を自動的に計測することのできる車両重量自動計測装置の整備を進めた結果、本装置により、効率的に通行実態を把握することが可能となってきました。

平成16年3月の報道発表によれば、法令遵守走行は約26%であり、平成20年5月のそれは約36%となっています。改善の傾向はありますが、依然として違反走行は多く、一層の法令遵守へと導く取り組みが急務となっています。

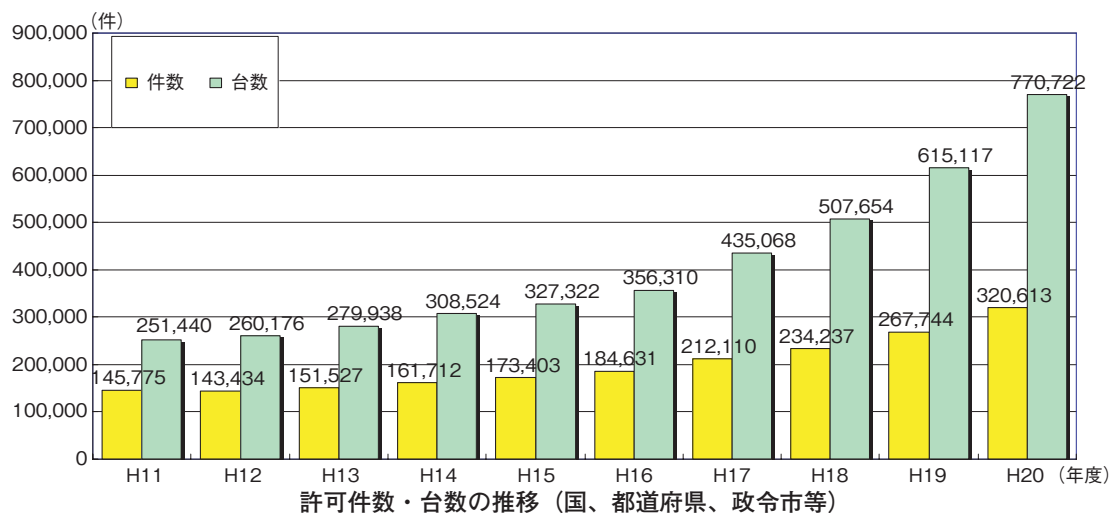
一方で、許可件数は右肩上がりとなっており、近年の事業者のコンプライアンス意識の向上等が伺えます。



車両重量自動計測装置 (イメージ)



総重量20トン以上の車両の通行実態 (平成20年5月累計)



6. 法令遵守に向けた取組み

こうした通行実態を踏まえ、国土交通省としては、平成20年10月より車両重量自動計測装置の本格運用を開始し、繰り返し違反走行する事業者へ指導警告を行うなどの指導取締り強化を行っています。

また、特殊車両通行許可の期間については、これまで最大1年間として運用してきましたが、「規制改革推進のための3か年計画（改正）」（平成20年3月25日閣議決定）を踏まえるとともに、前述の指導取締り強化を推進していることとあわせて、一層の法令遵守を図る観点から、事業者の申請に係る負担を軽減するため、平成21年5月21日より許可の期間を最大2年間としたところです。申請方法の留意点などはウェブサイト「特殊車両通行許可申請におけるオンライン申請の紹介」<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>に掲載しています。

このような取り組みにより、特殊車両の通行実態が今後どのような傾向を示すのか、道路管理者側も引き続き注視し、さらに違反車両の減少に向けた取り組みを検討していく必要があります。

許可の期間の延長の概要

区 分	許可の期間	
	改正前	改正後
① 路線を定める旅客自動車運送事業用車両（路線バス等）	1年	2年
② 路線を定めない自動車運送事業用車両及び第二種貨物利用運送事業用車両（事業許可を受けた特殊な車両） 事業許可を受けていない特殊な車両で、通行経路が一定し当該経路を反復継続して通行するもの	1年以内	2年以内
③ 寸法又は重量が一定の基準※を超える車両	6ヵ月以内	1年以内

※一定の基準：「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号道路局長通達）中の別表に規定する「1寸法」及び「2重量」の各表

7. おわりに

道路管理の一分野として本業務に携わる方は決して多くないと思われませんが、冒頭に述べたとおり、近年の社会経済情勢を踏まえるとその重要性は今後ますます高くなっていくと考えられます。

最近でも、大型トレーラの横転事故が相次ぐなど、大型車両の安全性に大きな関心が寄せられています。申請者たる事業者にも本制度の趣旨を理解

して頂くことはもちろんですが、道路行政に携わる方々も今一度本制度の重要性を再確認いただければ幸いです。

最後に、道路というインフラと物流という経済活動との間で、日々制度の運用に悩み、尽力頂いている方々に謝意を表しまして本稿を終えることとします。