

# 車両制限令等の改正に伴う大型車両の規制状況と今後の影響について

公益社団法人 全日本トラック協会  
輸送事業部長  
礎 司郎

## 1. はじめに

平成 26 年 5 月 9 日に国土交通省より「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」が発表

され、関係者による様々な検討が行われ、予定通り 2 年間で全ての項目について取組が実施されました。本説明では、実施後の状況と本改正が今後の大型車両及び特殊車両に与えるであろう影響を考えたいと思います。

## 2. 適正化方針と具体的な取組内容について

適正化方針の具体的な取組内容としては、規制緩和

に関する 4 つの項目と規制強化に関する 3 つの項目に分かれ、従来の改正は道路法(車両制限令)のみに係わる改正が主体でしたが、今回の改正の特徴は道路 3 法に係わる全ての関係機関が連携して

取組む内容になっているのが特徴となっています。

基本的な考え方としては、適正な利用者に対しては通行許可の簡素化や車両の大型化を含む大幅な緩和を実施する一方、道路に悪影響を及ぼす重量超過車両や無許可及び条件違反等、違法な輸送に対しては罰則の強化はもとより、関係機関が連携して取締りを行える仕組み作りが盛り込まれる内容となっています。

また、この他道路を賢く使う取り組みと生産性の向上を目的に、様々な規制緩和についても検討が行われ、最近では IT を活用した賢い物流管理の取組みとして ETC2.0 の活用が検討され進められています。

### 2-1. 車両に係わる規制緩和について

平成 27 年 5 月 1 日付けで車両の保安基準の緩和が実施され、平成 15 年にバラ積みの緩和が許可された特例 8 車種のトレーラ等に対して、総重量、軸重、長さの見直しが行われ、基準緩和車両の制限値が最大 28t から 36t へ引き上げられる大幅な改正が行われました(図-2 参照)。

特例 8 車種のトレーラと国際海上コンテナに係わる変更点は以下の 3 項目となります。

- ①牽引するエアサス付駆動 1 軸トラクタの駆動軸重を 10 トンから 11.5 トンへ、また輪荷重を 5 トンから 5.75 トンに緩和し基準内車両とする。
- ②トレーラの車両総重量の上限を最遠軸距離に関係なく 36 トンへ緩和し、基準内車両とする。
- ③トレーラの長さ(キングピンから車両後端までの長さ)を 12 m から 13 m に緩和する。

従来、国際海上コンテナトレーラについても適用されていた車両総重量及びトラクタの駆動軸重が緩和されるとともに長さも緩和されたため、国際海上コンテナトレーラについては 45ft トレーラの製作が容易になり、また特例 8 車種のトレーラについては車両総重量が 36t、トレーラ長さ 13 m となったため、車種によっては 30t 積み、荷台長 14 m 超の車両も基準内車両として製作が可能となりました。

ただし、道路の通行許可の問題があるため、経路によっては減トンしての輸送となる場合があるので注意が必要です。

図-1 道路の老朽化対策に向けた適正化方針のポイント

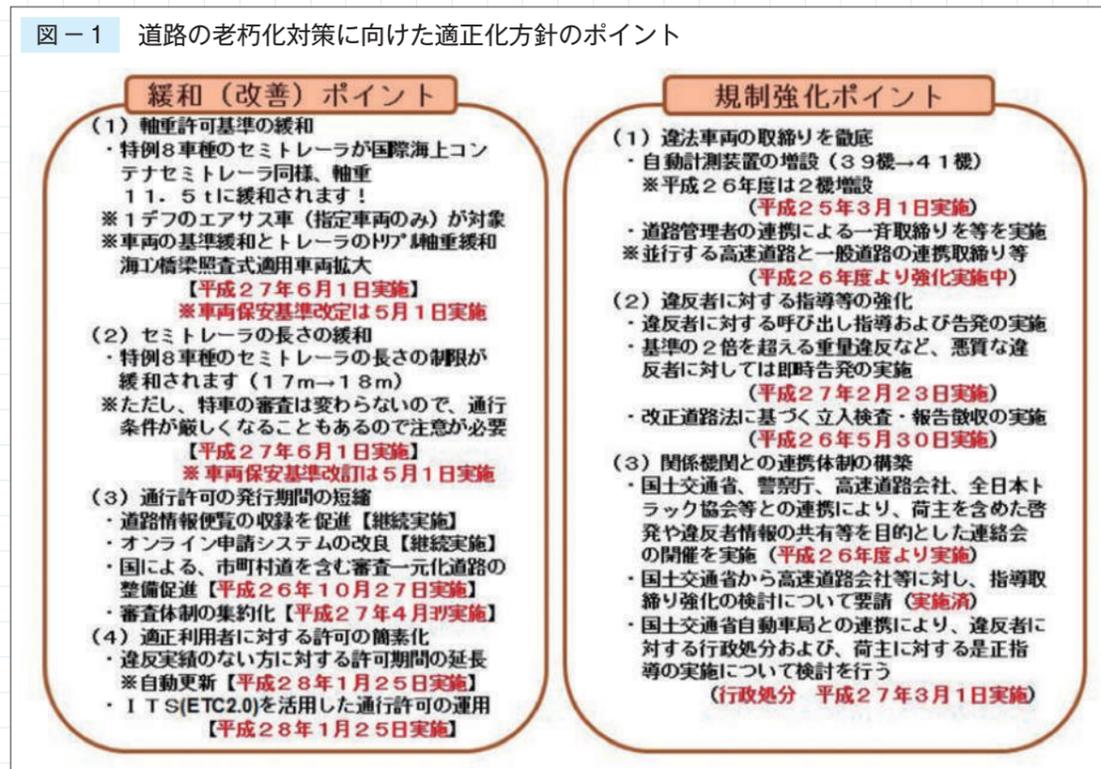
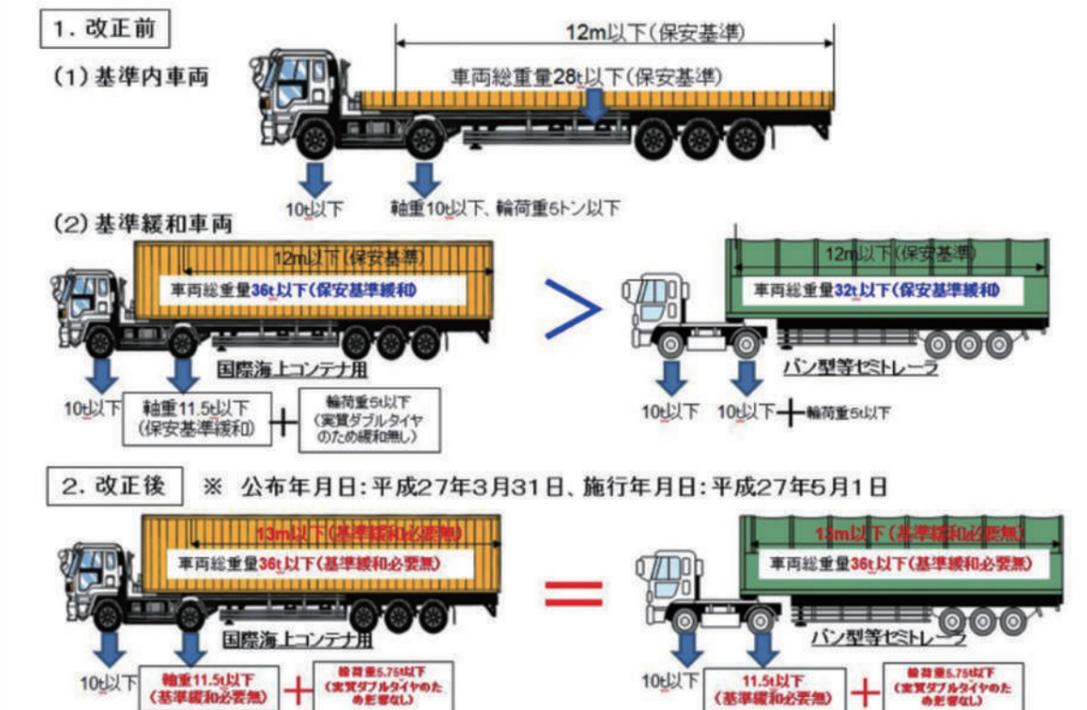


図-2 保安基準改正概要図



# 特別レポート

## 2-2. 特車車両通行許可に関する規制緩和について

### 2-2-1. 特例8車種及び国際海上コンテナ車両の制限値の見直し

平成27年6月1日付けで同年5月に保安基準が緩和された車両に対する通行許可の制限値に関する見直しが行われました。

長さについては従来、トレーラ連結時のセミトレーラの長さは17m、車両総重量は国際海上コンテナトレーラは44t、その他のトレーラは41t程度となっておりますが、今回の改正により特例8車種のトレーラについても連結全長18m、連結車両総重量44tまでの通行許可の申請ができるようになりました。

17mを超える車両の長さについては①リヤオーバーハング②交差点の交差角、という2つの審査条件が追加され、両方をクリアした場合のみ申請することができます(図-3参照)。

トアップしていた形態から、真ん中の軸を残しリフトアップする形態に変更する車両が増えています。

重量については従来、国際海上コンテナトレーラのように認められていた、

エアサス駆動1軸トレーラの軸重緩和(11.5t)及びトリプル軸を有するトレーラの軸重緩和(国際海上コンテナ用橋梁照査式の適用)が特例8車種のトレーラにも認められるようになり、最大連結総重量44tまでの申請ができるようになりました(図-4参照)。

現在、トラック事業者では積載効率の向上、運転手不足の対策として車両の大型化が検討、進められており、44t車、及び18m車両の導入も増えてきています。

フルトレーラについては平成25年11月に長さの緩和が行われており、従来の連結全長19mから21mとなっていたため、最近になり21m車両の導入も増えてきています。

現在政府では来年度予算として「新しい日本のための優先課題推進枠」として費用が各省庁から示さ

図-4 特例8車種の軸重に関する緩和

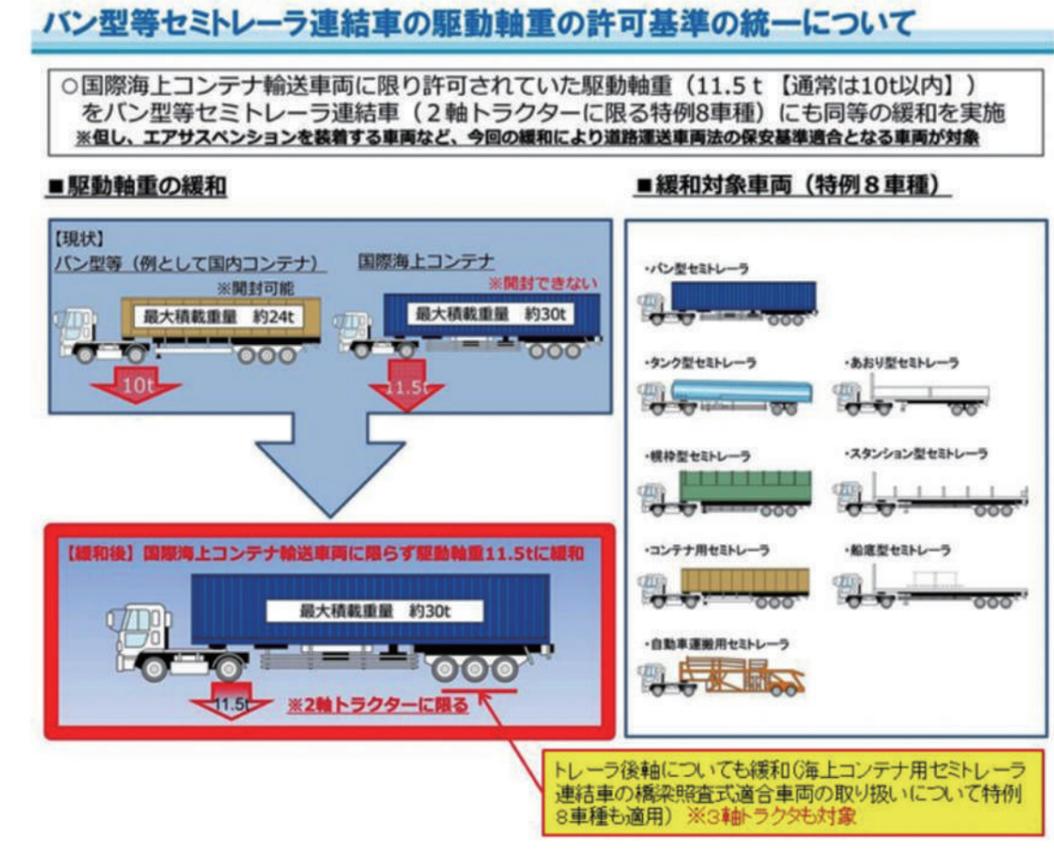
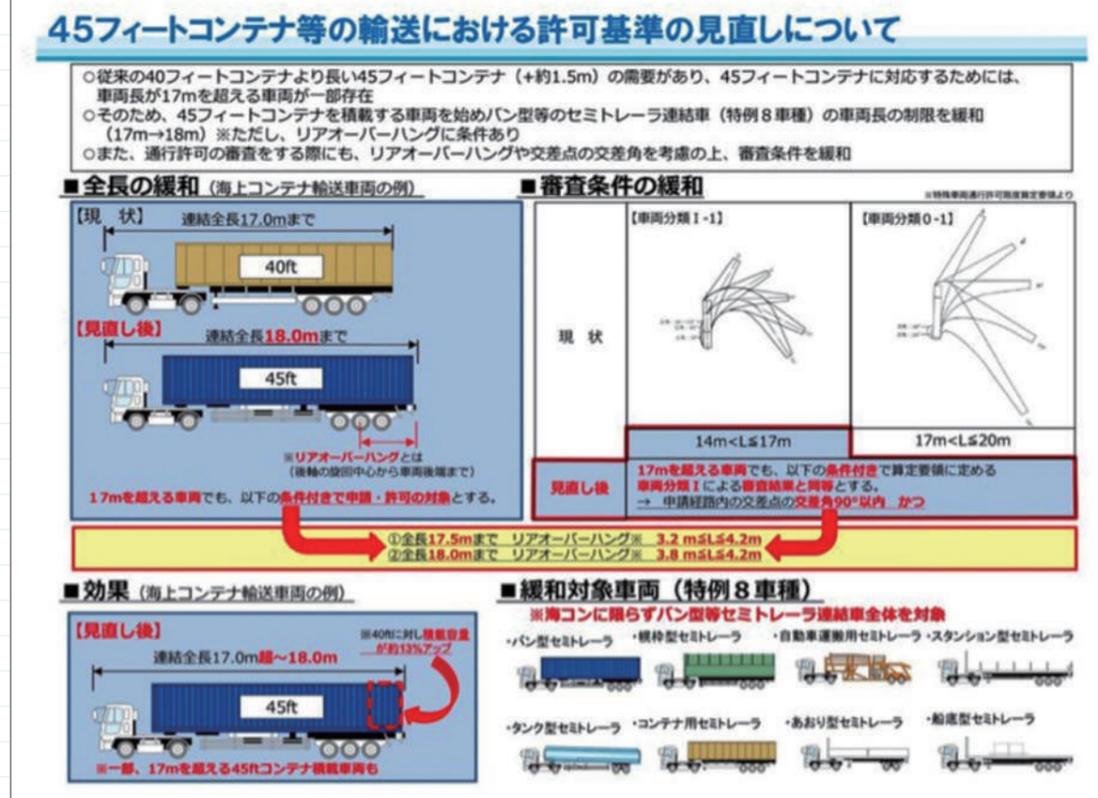


図-3 特例8車種の長さに関する緩和



これらの改正に伴い、トレーラ後軸がリフトアップする3軸車両では、従来最後端の軸を残しリフ

れ、効率的な物流ネットワークの強化として2,974億円を要求し、大型車に関してはダブル連結トラッ

クの実験、特車通行許可に対する自動審査システム強化、自動重量計測装置の増設、物流モーダルコネクタの強化、45feetを含む国際海上コンテナ用マルチトレーラ等を予定しています。ダブル連結トラックの実験としては、新東名道路を活用した25m車両の実証実験も行われる予定で平成29年度からの本格導入を目指しています(図-5参照)。

### 2-2-2. ITSを活用した通行許可の簡素化(特車ゴールド制度)

平成25年1月25日にITSを活用した通行許可の簡素化として業務支援型ETC2.0を装着した対象となる特殊車両について、最低1経路の申請等の条件付きで経路選択の自由化、更新の自動化が実施されました。

経路選択の自由化については大型車誘導区間(※注1参照)内のみという条件が付きますが、特殊車両の自由走行が認められるようになったことと、違反がない場合には2年毎の更新が自動化されると

いう内容は、車両制限令制度創設以来の初めての大幅な緩和となります。

特車ゴールドの対象となる車両は新規格車、特例8車種のトレーラ、フルトレーラ、ダブルス、その他諸元(連結長さ17m、幅2.5m、連結総重量44t)を満たすセミトレーラ、ポルトトレーラとなっており、平成26年10月に始まった大型車誘導区間で審査期間の特例(審査期間短縮20日→3日)が認められている対象車種と同じとなっています。

また、普通申請の場合は実車と空車は別々の申請となりますが、特車ゴールド申請の場合は実車と空車の審査が同時に行われるため、空車時に特車許可の不要となる新規格車などは、普通申請と同様に自重と積載重量を分けて申請を行うと、審査対象外となってしまうため、自重に積載重量を加えて申請する等の普通申請とはことなる対応が必要となります。

本制度は始まって約1年が立ちますがなかなか利用が進んでいない現状があります。理由としては開始が発表された昨年1月の時点では対象とな

## 特別レポート

図-5 ダブル連結トラックによる省人化



る業務支援型 ETC2.0 車載器の発売が1社のみであったことや、NEXCO やトラック協会等の助成金が発表されていなかったことと、ETC2.0 の特性に係わる風評が広がったためでした。

助成金については昨年3月以降 NEXCO、トラック協会、組合等から発表が行われ、4月以降6社のメーカーから機器の発売が開始されましたが、ETC2.0 については走行履歴を行政に把握され、許可をとっていない経路を走ると取締りの対象になるというような風評が昨年9月くらいまでは払拭されておらず、取付に二の足を踏む事業者が多い状況となっていました。10月以降取付を行う事業者が増えてきました。

ETC2.0 で取得したデータの活用については「車載器の ID 付きプローブ情報の利用及び取扱い方針」で示されており、その中には取締り等や、違反通行情報を第三者(管轄道路管理者等)に提供することが現状できないことが明記されているため、車載器を取り付けただけで取締りに合うことは現状ではありません。

また、大型車誘導区間については経路選択が自由となるが、誘導車の配置等条件が付く箇所について

は条件に従わなくてはならないことと、通行するルートに係わる経路地図と条件が記載されている出力帳票を全て携帯することが義務づけられています。全国の経路を自由に走行するためには約1,000枚の出力帳票を携帯するのも現実的ではないので、タブレットやスマホ等携帯端末での電子データによる携行の実現が早期に望まれるところです。

※注1 大型車誘導区間

平成26年10月27日より運用が開始された制度である。道路の老朽化対策として大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより、適正な道路利用を促進するため、道路法の一部を改正し施行されました。特例8車種のトレーラ等総重量44t未満のバラ積みの緩和が行われている対象車両について、あらかじめ国土交通大臣が指定した「大型車誘導区間」のみを通行する場合、個別の道路管理者への協議が不要となり、国が一元的に審査し認可され、通常平均20日かかる審査が3日程度に短縮されます。

誘導区間の指定は増えており、ラスト1マイルの追加が進められており、平成28年4月には主要な港湾につながる道路が全て指定され、今後も大型車

両の運行状況、物流事業者の意見を踏まえながら、必要に応じ追加指定が実施される予定です。

### 2-2-3. 許可までの短縮について

許可までの短縮についての取組は平成26年10月に始まった大型車誘導区間制度、申請窓口の集約化、オンライン申請システムの改正など様々な取組が行われているが、現状では規制強化による申請件数の増加とそれに対する行政の対応が間に合わない状況で、許可までの期間については伸びる傾向となっています。

適正化方針の発表前までは平均18日となっていた許可日数が、昨年末では28日となっており、27年度は窓口の集約による混乱が許可日数を増やす要因となっていました。28年度になり一部地域では落ち着いてきていますが、窓口の集約がさらに進められている地域では、今後も混乱が予想されるため、早めの申請対応等が必要となっています。

このような状況を受け、国土交通省では2020年までに許可日数を平均10日までに短縮する目標を掲げ、未収録道路の収録やIT車両を利用した道路形状の把握等の改善に取り組んでいます。

### 2-3. 特車車両通行許可に関する規制強化について

#### 2-3-1. 違法に通行する大型車両の取締りの徹底

平成25年3月に実施された大型車両に対する指導取締り要領の強化により、国道で自動取締り機による取締りが開始されるとともに、警告書の発出基準、事業者名の公表、許可の取り消しや告発に関する見直しが行われました。

また、同年以降取締り回数の増加や高速道路と一般道路の同時取締り等関係機関が連携しての取締りも等も強化されています。

自動重量計測装置を使った取締りについては、昨年4月に発表された内容では計測装置の増設、精度向上と軸重違反の細分化が示され、今後高速道路会社も含め、自動計測装置による自動取締りの強化が発表されています(図-6参照)。

トリプル軸のトレーラの軸重計測では、タイヤの摩耗や空気圧等の関係で、3軸均等に重量が分散さ

れない場合も多々見られ、そのために違反となる恐れもあるため、均等に軸重が配分されるような車両の要望が増えそうです。

#### 2-3-2. 違反者に対する指導等の強化

平成27年2月23日に悪質な重量制限違反者への告発(レッドカード)制度が開始され、昨年11月末までの間に27件が適用、告発されました。

当初はNEXCO3社のみで告発となっていました。今後は高速道路会社6社、及び一般道での積極的に実施していくとの発表がされています。

また平成26年5月の道路法の改正により、違反を繰り返す悪質な事業者には監督強化として立入検査ができるようになりました。

#### 2-3-3. 関係機関との連携の強化

平成27年3月1日に貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部が改正され、車両制限令違反を繰り返した場合、運輸支局が車両停止を含む行政処分を実施できるようになりました(図-7参照)。また、同取組みの中で荷主の改善も必要と判断された場合には荷主勧告もできるようになりました。

実際の適用はこれからで、昨年秋より実施に向けた荷主情報の聴取等が始められています。また、昨年10月からは従来NEXCO3社だけに適用していたETCコーポレートカードの罰則を高速道路会社6社で取締りの基準が統一され、罰則の共通化も図られました。

契約者が協同組合である場合、一部の事業者の「割引停止」又は「利用停止」のペナルティ措置が契約者全体に及ぶ場合があり、組合に加入している事業者が2年間で3回警告を受けると契約者全体に「割引停止」のペナルティ装置が行われますので注意が必要となります。

さらに、平成29年4月からは規制が強化され、違反累積期間の延長(3ヶ月→2年間)、違反内容の見直し(警告書、軸重違反の追加等)が実施される予定であり、ますます車両制限令違反に対する取締りが厳しくなります。

メーカー等の荷主側でもこれらの規制強化に向け

特別レポート

図-6 自動重量計測装置(WIM)の増設と取締基準の見直し



対策に取り組んでおり、一部の鉄鋼メーカーなどでは、従来車検証に記載されている積載重量により積み込みを行っていたものを、特車許可重量への変更、また軸重違反とならない積載方法も考慮するような仕組みに変更するようにしています。

今後このような対応が増えることが予想され車両メーカーにも最大積載量ではなく、通行時に違反とならない最大の積載許可がとれる車両の開発が望まれます。

3. これからの影響について

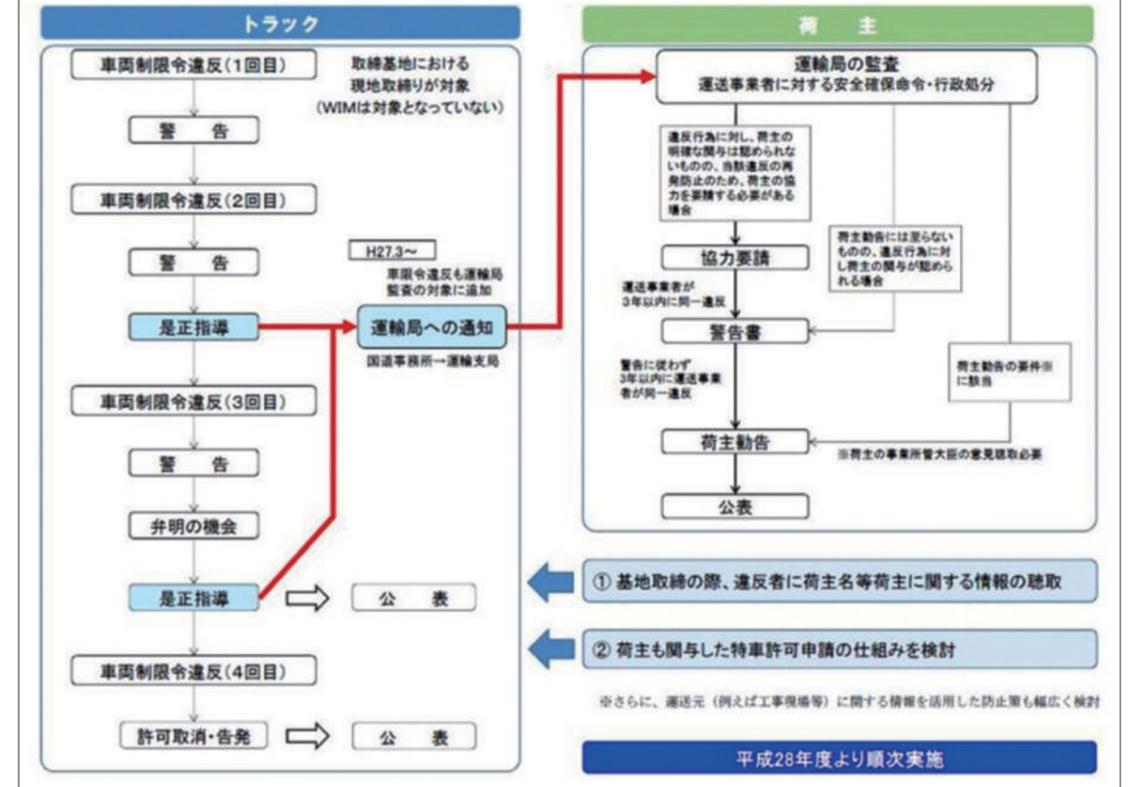
大型車に係わる適正化方針では運転手不足や車両の効率化を図るため、バラ積み緩和されている車両等について重量や長さの制限値が緩和されましたが、道路の老朽化対策が急務ということで、これまでに記述したとおり、制限値を超える車両についての取締りや指導は従来に増して厳しくなっており、今後ますます強化することが発表されています。

長さに関する車両及び通行許可の緩和は平成26年6月に特例8車種と国際海上コンテナセミトレーラでは17mから18mへ、またフルトレーラについては平成25年11月に19mから21mへ緩和され、今後さらに25mに緩和することが発表され、試験運用の検討が進められています。

一方重量については、一部車種については総重量と軸重の緩和がありました。平成25年3月には指導取締要領の改正にともなう国道における自動取締りが開始され、重量違反による行政処分等発出基準の制定及び許可の取消、平成27年2月には基準の2倍以上の重量超過の悪質な重量制限違反者への告発(レッドカード)制度が制定されました。また、自動車局との連携により車両制限令違反事業者に対する運輸局の監査や荷主勧告が行える貨物自動車運送業輸送安全規則の一部改正が実施され、平成28年10月には高速道路会社6社の車両制限令違反の取締基準の統一が行われました。

平成29年4月からはETCコーポレートカードによる大口多頻度割引の利用者に対する割引内容が

図-7 車両制限令違反に係わる運輸局への通知と荷主勧告(案)の概要



総重量や軸重違反の重量違反を主に、大幅な罰則規定の見直しが行われることも発表されています。

従来重量違反への取組としては過積載の取組が主であったため、荷主及び事業者とも車検証の積載重量を超えない範囲での積み込みを行うよう仕組み作りを行ってきましたが、今後は車両総重量と軸重が制限値を超えないような取組が荷主及び事業者へ求められることとなります。

具体的には積載重量以内の貨物であっても、偏荷重による軸重違反、またシート、固縛機器、タイヤチェーン等による補助具の積載により総重量違反となる恐れがあるので、大型車については特車許可重量を超えない積載方法の見直しが必要となります。

多くの荷主ではまだまだ特車制度の認識は少なく、過積載にならなければ良いという考え方で車両の積み込みを行って居る状況ですので、出荷システムの見直しを含め、緊急の対応が必要な状況となっています。

総重量については車両重量と積載貨物等の重量から推測し防止することができますが、軸重については国際海上コンテナ等中身の確認ができない車両

や、貨物の積み込み位置により偏荷重となる車両については、都度の計測確認ができないため、基準を守りたくても守れない状況が発生することが予想されるため荷主の協力も不可欠となってきます。

重量の測定については荷物積載時に積載地で測定を行うことが理想なのですが、一部の重量物を扱っているメーカーを除き現実的には難しい状況となっています。そうした場合、将来的には軸重が簡単に把握できる車両が出来れば違反も防げるので、安価な軸重計測装置の開発が望まれます。

また、今後は単車も含め総重量が20tを超える車両については特殊車両の通行許可が必要不可欠となります。このような状況から申請者も増加することが予想されますが、申請諸元が分からず自己申請を断念する事業者も多々います。現在、本年3月を目途にトラック協会と行政で分かりやすい申請マニュアルを作成すべく準備を進めておりますが、車体メーカー等へも特殊車両の通行許可の取得が容易となるよう、マニュアルに沿った特車申請諸元一覧表の作成等、事業者が許可を取得し易い書類の整備等協力をお願いすることを考えています。