

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
. 改正案への賛成意見 (26件)	
1 道路改良は年々進んでおり、基本は通行しやすい状態になる。	ご意見を踏まえ、意見募集の内容のとおり、特殊車両通行許可の期間を最大2年間とするための所要の規定の改正等を行うこととします。
2 事業者の申請にかかる負担を低減でき、一層の法令遵守につながる。	
3 事務処理の軽減になる。申請料も半分になる。	
4 申請者の手続的負担を軽減する。	
5 6ヶ月の期間の場合、更新忘れが発生するおそれがある。	
6 現状、1年間の期間を取得しているのは、長い期間、反復的な輸送をしている経路である。	
7 改正案に賛成する。	
8 5月より実施してほしい。	
9 運送事業者の負担を大きく軽減する。	
10 基本的に賛成する。	
11 本許可制度の円滑かつ効率的な施行にたいへん意義深い措置である。	
12 申請している経路はその都度変わるものではない。	
13 事業者は従来以上にコンプライアンス経営に努めており、許可期間が延長になっても、安全性が損なわれることはない。	
14 改正案に大賛成である。	
15 運送事業者の負担を人的にも費用的にも大幅に軽減する。	
16 事業者の負担軽減は歓迎。	
17 事業者の車両保有期間は長く、許可期間の延長が問題惹起することはない。	
18 申請事務の省略化と経費削減が図られる。	
19 費用を削減できる。	
20 事業者にとって大きな負担軽減になる。	
21 事業者の負担軽減による企業体力の強化、安全輸送・環境問題への対応余力が生まれる。	
22 賛成する。	
23 申請者の負担軽減という点から基本的に賛成する。	
24 事務負担とコストの大幅な軽減に繋がるものと期待したい。	
25 少しでも申請等にかかる負担が軽減されるのは歓迎すべきこと。	
26 不景気の中、運送事業者の負担が減らせる。	

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
. 改正案への反対意見(2件)	
<p>27 申請する側にとってはいいが、審査する側は異動により引継ぎがスムーズに行かない場合の弊害が大きいのではないか。そのために事故等を引き起こす可能性があるのなら現状のままでいい。</p>	<p>今般の特殊車両通行許可の期間の延長は、事業者の申請に係る負担を軽減することで、より一層の法令遵守を図ろうとするものであることをご理解頂きますようお願い致します。また、この許可の期間の延長に併せて、事業者に対して、通行前の道路状況確認などを呼びかけさせて頂くとともに、道路管理者においても、窓口・ホームページ等を通じて道路状況の変化についての的確な情報提供に努めるなど、延長後の許可の期間に適合した運用に努めてまいります。</p>
<p>28 通行許可の期間を延長する事より、もっと先にやらなければならないことがあるのではないかと。たとえば、居住する場所の近くに港湾道路や堤防道路等がある。その道路は新規格車が大変多くなっている。当該道路は重さ指定道路や高さ指定道路ではないのに、ほとんどの通行する新規格車が許可を取らずに日々走行しているのが現状。もっと通行許可を取得した車が多くなってから、期間を長くした方が、順当だと考える。</p>	<p>今般の特殊車両通行許可の期間の延長は、事業者の申請に係る負担を軽減することで、より一層の法令遵守を図ろうとするものであることをご理解頂きますようお願い致します。また、今後も引き続き、特殊車両通行許可制度の周知や、違反車両の指導取締りに努めてまいります。</p>

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要		国土交通省の考え方
. 特殊車両通行許可制度に関する意見(60件)		
1. 許可の期間に関する意見(10件)		
29	更なる期間延長に向け、引き続き検討をお願いする。	今般の措置は、現状においても、災害等による長期の道路の通行止めや幅員の減少、橋梁の耐荷力低下などといった通行条件が厳しくなる箇所の発生など道路の状況変化が毎年相当程度あること等を踏まえつつも、事業者の申請に係る負担を軽減することで、より一層の法令遵守を図る観点から、許可の期間を最大2年間に延長しようとするものであることをご理解頂きますようお願い致します。
30	更に許可期間の延長を希望する。	
31	今後も更なる期間延長をお願いする。	
32	許可の期間は最大2年以上長い方が良い。	
33	道路管理者、申請者お互いの負担を減らすためにも、許可の期間は5年くらいに延長して欲しい。	
34	許可を変更する機会が少なく、手続きを簡略化できると思われるため、許可年数を5年程度にして欲しい。	
35	NOX適合車や、フル積載対応シャーシの購入など、ルールが新しくなるたびに運送会社はコストをかけている。一度通行許可を取得したら継続的に使用できるようにならないか、許可の期間は2年間よりも可能な限り長くして欲しい。	特殊車両通行許可制度は、あくまで道路と車両の物理的な関係において通行の可否を審査する趣旨であり、この制度の趣旨や現在の運用実態等を考慮すれば、現在のところコンプライアンスに優れた者であるかどうか等を基準として審査することはなかなか難しいと考えられることをご理解頂きますようお願い致します。
36	コンプライアンスを継続的に実現している事業者に対する、さらなる期間の延長や申請手続きの簡素化等のインセンティブの付与について、今後ご検討頂きたい。	
37	事業規模(車両数、人員数等)や事故履歴等を含めた評価基準に基づき、許可の延長期間を判定すべき。	
38	優良な事業者について、一層の期間延長をしていただきたい。	

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
2. 道路管理者の審査期間に関する意見(6件)	
39	申請してから許可が下りるまでの日数を1日でも早くして頂きたい。荷主側のコンプライアンス遵守での輸送依頼が多くなり、申請件数が増え、1年前、2年前と比べて許可が下りるまで遅くなっている。
40	標準処理期間(申請～許可まで2,3週間)を短縮すべき。
41	未収録道路の審査期間があまりに遅く、運送事業者の運送計画の目途が立たない。
42	許可事務の短縮をお願いする。
43	申請を出しても、許可が出るのが遅く、工事や依頼に間に合わない。特に、橋、市町村道などで協議が入った場合が問題である。市町村の対応について一層のご指導をお願いしたい。
44	新規申請に時間(日数)がかかるため、申請書の受付印による仮許可証制度をお願いする。
<p>審査期間については、これまでもその短縮に努めてきたところですが、引き続き、道路情報便覧への追加登録の拡充や、各国道事務所における審査事務の一層の効率化、各道路管理者への一層の協力の呼びかけなど、審査期間の短縮に努めてまいります。</p> <p>ご要望の仮許可制度は、申請に基づいて道路と車両との物理的な関係において通行の可否を審査するという当許可制度の趣旨に合致しないと考えます。</p>	

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
3. 通行条件に関する意見(11件)	
<p>45 許可の期間の延長の一方で、老朽化に伴う大規模補修による高さ制限や狭小幅員が発生するのも事実である。道路管理者はウェブサイトにて通行障害となる工事情報を掲載する。許可条件書には、「通行前にウェブサイトを確認すること、未収録路線については、通行前に道路管理者へ電話等で確認を取ることを」を明記する必要がある。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、許可の期間の延長に併せて、申請者に対して、通行前の道路状況確認などを呼びかけさせて頂くとともに、道路管理者においても、窓口・ホームページ等を通じて道路状況の変化についての確かな情報提供に努めるなど、延長後の許可の期間に適合した運用に努めてまいります。</p>
<p>46 事業者の要望は「誘導車条件の緩和」。幅、長さによるC条件の場合は、積荷の状況やこれまでの実績により緩和してもいいのではないかと。</p>	<p>特殊車両通行許可制度については、道路法第47条の2第1項に基づき、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して許可することとしているところです。それぞれのご指摘については、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>47 誘導車配置条件について、事業者からみて誘導車を配置するほどの運賃を収受していないというのが事実とすれば、誘導車配置条件は削除できないものか。</p>	
<p>48 C条件に付される前後誘導車は、他に代替する表示(車両に警告表示板等を貼付する)等の実施を前提に廃止願いたい。</p>	
<p>49 通行条件の緩和をお願いしたい。</p>	
<p>50 C条件の場合、先導車をつけて走行する事業者は皆無と言っていいほどであり、先導車をつけて走行しなければならない場合の条件を、事業者の現状を十分精査した上、実行できるようなルールにすべき。</p>	
<p>51 多くのセミトレーラや海上コンテナ車両などは申請全経路に前後誘導車が必要な条件(C条件)が付されており、ほとんど守られていないのが現状と思われる。誘導車の条件緩和をしてほしい。</p>	
<p>52 一部(特に出発地・目的地付近)のみでC・D条件が出た場合にも、全線でC・D条件が付されてしまう。当該区間のみ条件を付すようにしてほしい。</p>	
<p>53 誘導車の定義づけがない。統一してほしい。</p>	
<p>54 実車で申請すると往復とも21:00～6:00の通行時間の条件が付されるが、空車の場合(荷下ろし後)、重量、各寸法に問題がなければ、「空車の場合は、0:00～24:00でも通行可」という文言を付してほしい。</p>	
<p>55 幅3m超のセミトレーラに関しては、空車でも寸法C条件のため夜間条件が付されることが多いが、空車時は時間帯の条件緩和をして欲しい。</p>	

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
4. 違反車両に対する指導取締りに関する意見(5件)	
56 許可を申請した者が損をしている状況。違反者を野放しではなく指導をきちんと行うべき。規則等で今一度指導する必要がある。	特殊車両通行許可制度に違反して通行している車両に対しては、これまでも指導取締基地における指導取締りを定期的実施してきたところで、また、平成20年10月1日からは、これに加えて、車両重量自動計測装置を活用するなど指導取締りの強化を推進しているところであり、今後とも、引き続き、特殊車両の通行に関する指導取締りの強化を推進し、道路構造の保全と交通の危険防止を図ってまいります。
57 取締りの道路や期間を決めてやれないものか。	
58 正直者が馬鹿を見るという状況をなくすために、無許可運行の場合は、1回でも運行停止処分にする、経路違反の場合は、3回の注意や警告でも運行停止処分にすることを提案する。	
59 無許可通行を厳しく取り締まるべき。	
60 事業者の中には法令遵守の意識が乏しく無許可のまま通行している車両が依然として多いため、許可を取得せずに通行している車両・事業者等への指導強化等を図りたい。	

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
5. 申請手続きに関する意見(16件)	
<p>61 使用車種の組み合わせにより、同一経路で複数の許可が必要であったり、車両の増車、代替、新規経路追加の都度、全体の更新手数料が必要であったり、通行許可を受けていても規制により通行不可となり、迂回ルートの許可が必要であるなど手続きが煩雑。制度の廃止や手続きの簡素化を要望する。</p>	<p>道路と車両との物理的な関係において通行の可否を審査するという当許可制度の趣旨からは、車両の増車、代替、新規経路の追加及び通行不能の場合の迂回ルートについてその都度申請していただくことはやむを得ないものと考えます。また、手数料については、窓口となった道路管理者が、申請者に代わって他の道路管理者と協議するために要する費用であり、ご理解頂きますようお願い致します。</p>
<p>62 経路図の添付に手間がかかる。</p>	
<p>63 中小零細の運送事業者は申請手続きに手間がかかり、代理人に委託するケースも散見されることから、事業者自らが申請でき、通行許可内容(通行条件等)を運送事業者が自分で把握できるよう、なるべく必要な書類を減らすなど、申請手続きの一層の簡素化をお願いする。</p>	
<p>64 「特殊車両オンライン申請システム」の使用も考えているが、申請者用インストールマニュアルを見て即座にできるようには思えない。申請者向けの講習会を実施して欲しい。</p>	
<p>65 通行経路の交差点番号まで書かせるのは負担である。</p>	<p>許可申請手続きにおいては、制度上あるいはオンライン申請システム上の一定の制約はありますが、ご指摘を真摯に受け止め、申請者向けの講習会の実施のような手続きの周知措置や、システムの逐次の改善など、申請手続きの合理化や簡素化に努めてまいります。</p>
<p>66 車両の営業所間での所属変更等により登録番号を変更する場合、申請費用及び許可まで車両が使用できない等の負担が大きいため、新・旧車検証等で同一車両と確認できる場合、旧登録番号の許可書をそのまま使用できるようにして欲しい。</p>	
<p>67 許可書に台車を追加登録する場合、窓口申請の場合は申請手数料がかからないが、オンライン申請では新規扱いになって手数料がかかってしまう。窓口申請と同様にして欲しい。</p>	
<p>68 許可申請提出書類の削減、簡便な申請方法の採用等をお願いしたい。</p>	
<p>69 オンライン地図は全て同じ縮尺で作成されるため、九州から東北までの経路を印刷すると膨大な枚数になってしまう。かたや従来の手書きの地図では、出発地・目的地付近のみ拡大図でそれ以外は全国図なので3枚で済んでしまう。あくまで、経路表が許可証の一部であり、地図は参考に添付されていると思われるので、現在の作成方法と従来の考え方での作成方法を選択できるようにしていただきたい。</p>	<p>現在のオンライン申請システムにおいても、出発地・目的地以外の地図の縮尺については、適宜選択していただくことができます。</p>

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要		国土交通省の考え方
70	通行許可制度に対する具体的な問題やオンライン申請についての問題等について国道事務所の窓口で問い合わせや質問をしても明確な回答がなされないあるいは各国道事務所により扱いが異なるということがある。	各窓口における当許可制度に関わる具体的な運用や問い合わせ対応等の取扱いについて、今後とも、統一的な運用に努めてまいります。
71	通行許可制度に対する具体的な問題やオンライン申請についての問題等について国道事務所の窓口で問い合わせや質問をしても明確な回答がなされない、あるいは各国道事務所により取り扱いが異なることがある、審査基準を統一すべきである。国道事務所と県道路課の取扱も異なるが同様に統一すべきである	
72	出発地や目的地の追加や変更は新規申請でなく(窓口によっては変更扱いのところもある)、変更申請として統一するべき。	
73	連結されていないヘッドとトレーラの車両が受理され許可されているなど、窓口の取扱いが統一されていない。	
74	許可の期間が2年に延長されることに伴い、年単位での申請件数が大幅に増減することが予想される。申請の多い時期に行政側の審査処理が遅延することも予想され、審査等の処理をアウトソーシングすることを検討するべき。	審査事務については、これまでも、審査期間の短縮等のため、一部作業の外注化を行っているところですが、申請者にご迷惑がかからないよう、今後とも審査体制の充実に努めてまいります。
75	新規格車が重さ指定道路を通行する場合であっても、各国道事務所に申請できるようにしていただきたい。	各道路管理者はそれぞれが管理する道路を審査しますので、国管理の道路の審査が必要のない申請であれば、国の窓口で受け付けることはできないことをご理解頂きますようお願い致します。
76	新規格車を保有する貨物運送事業者が一般的である一方、貨物の積降地が国道の沿線脇にあるのはほんの僅かである。これらの特殊車両の申請を各県に任せているのが申請件数の増加にならないのであり、国道事務所が申請を一括して受け入れるべき。	



## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方	
6. その他制度に関する意見(12件)		
77	道路運送車両法では基準緩和車両は軸重11.5トン(エアサス使用)となったが、道路法では10トンのままで最大積載量が減トンされている。ISOフル積載のコンテナは認められるようになっており、道路法でも11.5トンへ引き上げて欲しい。	道路運送車両法に基づく基準緩和と道路法に基づく特殊車両通行許可の扱いに差異があるものではなく、それぞれの制度において、駆動軸重11.5トン(エアサス使用)の車両は、ISO規格国際海上コンテナ用車両にのみ認められています。
78	指定道路では高さ制限が3.8mから4.1mに変更になった。全長の長さ制限も12mまで引き上げて欲しい。	昭和36年の車両制限令制定当初より、車両の長さの一般的制限値は12mとなっております。
79	海上コンテナ車両は警察の許可も同時に取らねばならない義務がある。警察署の許可は最大3ヶ月であり、これも同時に2年に延長する必要がある。	ご意見にあります警察署の許可については、警察署長による制限外積載許可と考えられますので、所管である警察庁へ転送します。
80	国際海上コンテナを輸送する車両について、高規格道路自由走行を認め願いたい。(B条件での走行を認めてもらいたい)	国際海上コンテナ用車両の寸法及び重量等は、車両制限令の一般的制限値を超えるものであることから、特殊車両通行許可を必要としますが、許可におきましては、現状でも、多くの場合、その重量に関してB条件で通行できるような特例が設けられています。
81	自動車重量税はトラクタの牽引能力に応じ徴収されるので、最大積載量を積載し許可が取れるようにしてもらいたい。運輸支局が認める積載量は積載できるようにするか、道路にあわせた積載量に落とすか、同じ国土交通省なので統一してほしい。	車検証上の最大積載量は車両の能力として最大限積載可能な積載量が記載されています。一方、特殊車両通行許可制度は、それぞれの通行経路において道路と車両との物理的な関係を見て通行の可否を審査する趣旨のものであり、両制度の趣旨が異なることをご理解頂きますようお願い致します。
82	車検証記載とおりの積載量で運行できるよう、道路、橋の整備とあわせて、各関係機関との協議をお願いしたい。	
83	特殊車両が通れないところを国交省から提示することで、制度を撤廃して欲しい。	
84	オンライン申請の普及・拡充など、申請者側、道路管理者側両者の事務負担の軽減を目指していくことが、本制度の効率的な施行に資すると思う。	引き続き、オンライン申請の普及・拡充に努めてまいります。
85	海上コンテナは荷姿が共通のため、複数の経路に跨る共通部分については道路規制で対応し、その他の新たな経路のみを申請する方式に変更して頂きたい。	国際海上コンテナ用車両は、車両制限令に定める一般的制限値を超える特殊な車両であり、個々の申請に係る通行経路と当該車両との物理的な関係から通行の可否を審査する必要があります。
86	許可を得ないで走行する経路違反がまだまだ多いという現状の中で、有効期間が延長されることにより更に経路違反が多くなることが予測される。	今般の特殊車両通行許可の期間の延長は、事業者の申請に係る負担を軽減することで、より一層の法令遵守を図ろうとするものであることをご理解頂きますようお願い致します。また、今後も引き続き、特殊車両通行許可制度の周知や、違反車両の指導取締りに努めてまいります。

## ご意見の概要と国土交通省の考え方

ご意見の概要		国土交通省の考え方
87	法令ごとに基準が異なり、混乱しやすいため、車両運送法等の関係法令と道路法の整合性をつけて欲しい。	車両の制限に関しては、複数の法令がそれぞれの目的により規定しているところであり、道路法では道路構造の保全と交通の危険防止という他の法令と異なる目的のための制限を設けていることをご理解頂きますようお願い致します。なお、これらの法令の運用にあたっては、これまでも、関係機関が相互に連携してきたところですが、今後とも、引き続き、関係機関と緊密に連携してまいります。
88	特殊車両通行許可制度等に見られる各制限は実際の社会・経済活動に即していない面が多い。行政は事業者団体等の声を反映した政策又は緩和措置を講じて欲しい。	今回の許可の期間の延長は、事業者団体等のご要望や「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(平成20年3月25日閣議決定)を踏まえたものです。