

# 特殊車両通行制度に関する 見直し・利便性向上について

---

夜間通行時間帯条件の緩和・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

通行手続の利便性向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

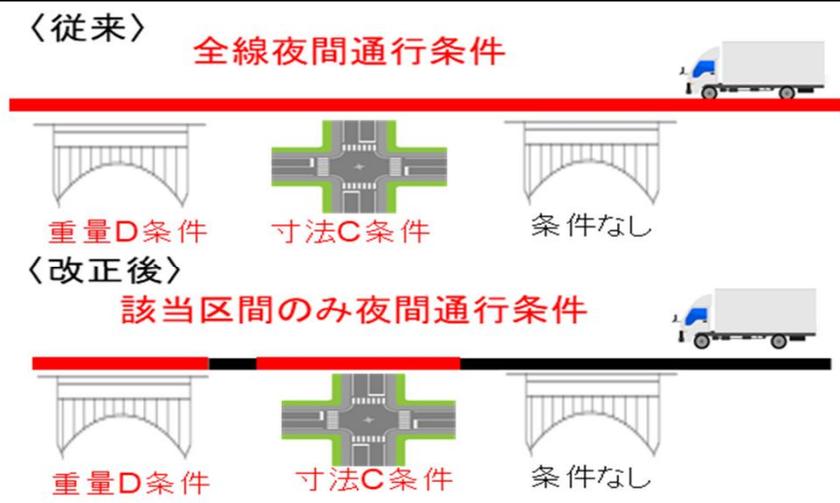
# 特殊車両通行制度における夜間通行条件について

- 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。

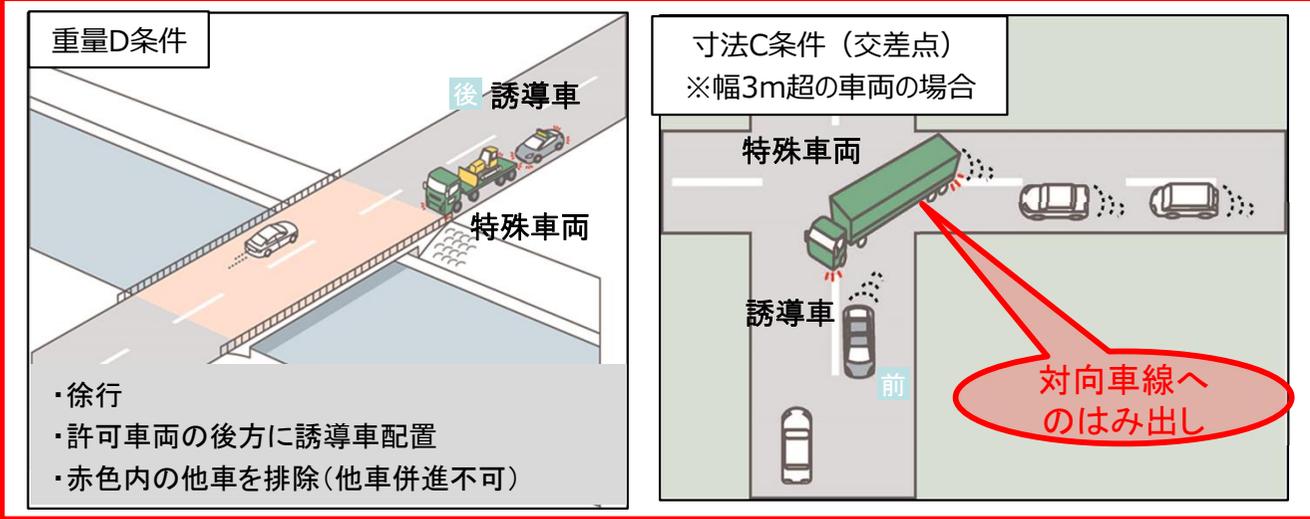
## 【条件の内容】

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

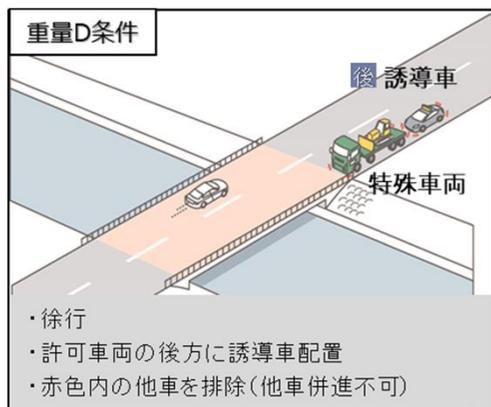


# 夜間通行条件の緩和方針と期待される効果について

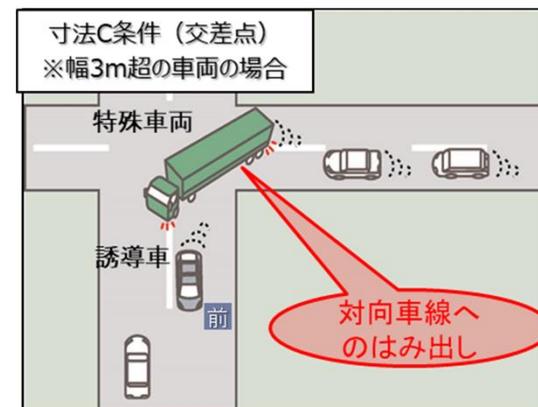
- ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、道路の構造の保全及び交通の安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和等を検討。
- 交通の安全の確保等の観点を踏まえ、机上検討に基づく実地検証等を実施。令和6年4月8日より限定的な条件で緩和の試行を開始。

## 夜間通行条件が付される場合

### 重量D条件



### 寸法C条件かつ幅3m超



## 条件緩和の影響

- ・ 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

- ・ 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

## 緩和方針 (机上検討)

### 取組

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、**前後1時間を拡大し、20～7時に通行可能とする。**

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

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

- ・ **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)

### 効果

**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)

**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

# 試行開始後、1ヶ月の状況

## 試行後の状況(速報値)

○ 試行開始後、1ヶ月間(4月8日～5月7日)の許可の状況(国受付分)は以下のとおり。

### 【重量D条件】

- ・3,087件の許可において、延べ9,821台の車両(トラック、トラクタの合計)が緩和試行対象道路を通行経路として申請

### 【寸法C条件かつ幅3m以上(重セミ)】

- ・2,126件の許可において、延べ9,013台の車両が夜間通行条件の付されない交差点を通行経路として申請

## 【1ヶ月間の許可の状況】

重量D条件	緩和試行対象道路に係る許可	
	許可件数	延べ許可台数
	3,087	9,821

寸法C条件かつ幅3m以上 (重セミ)	緩和適用に係る許可	
	許可件数	延べ許可台数
	2,126	9,013

## 今後の進め方

○ 引き続き、適用状況の把握・分析、効果検証等を実施するなど、夜間通行条件のあり方を検討。

(効果検証等の内容)

- ・緩和効果や影響の分析、課題把握
- ・試行の緩和条件等の再評価
- ・試行を踏まえた今後の緩和に向けた検討 等

夜間通行時間帯条件の緩和・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

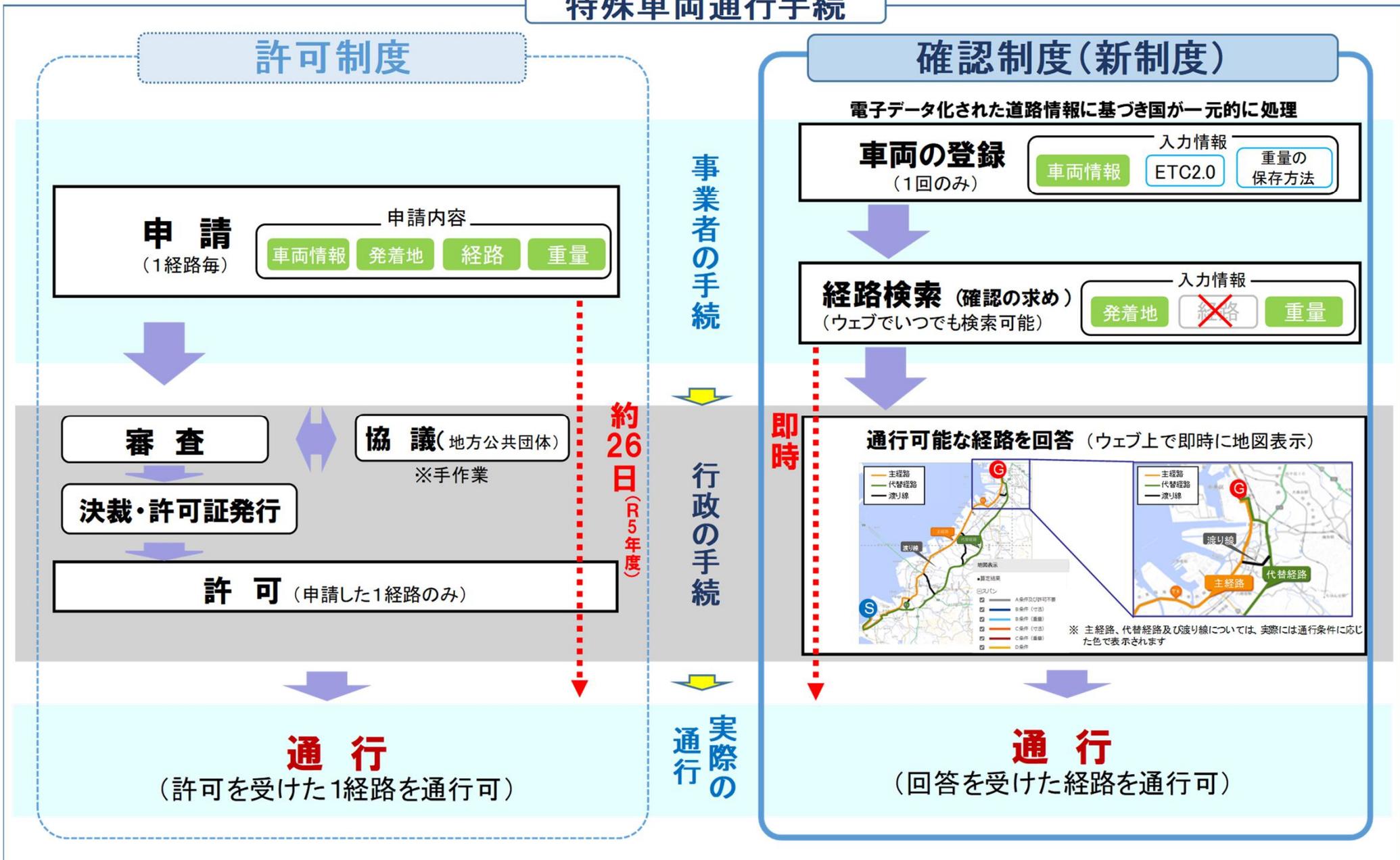
通行手続の利便性向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

# 特殊車両通行手続の利便性向上（確認制度の利用促進）

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

## 特殊車両通行手続



# 確認制度の経路検索方法について

○ 通行可能経路の確認方法は、①2地点双方向2経路検索 と ②都道府県検索(マップ検索) があり、利用者の通行形態に応じて選択が可能。

## ①2地点双方向2経路検索

- ・出発地から目的地までの**主経路**と**代替経路**(それぞれ双方向)を通行可能
- ・主経路・代替経路をつなぐ**渡り線**(双方向)もあわせて通行可能

## ②都道府県検索(マップ検索)

- ・出発地、目的地を含む**都道府県内の道路網**(双方向)を通行可能

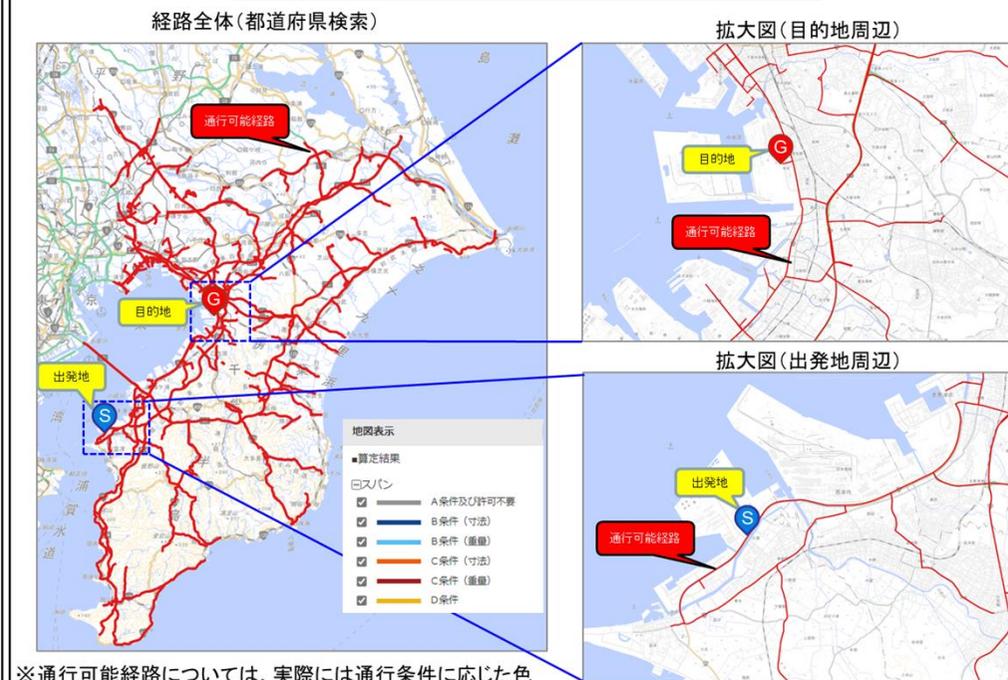
(参考)許可制度は1経路(片道)ごとに通行許可

### 2地点双方向2経路検索



※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

### 都道府県検索(マップ検索)



※通行可能経路については、実際には通行条件に応じた色で表示されます

※ いずれも一年間有効として、中間部分(ラストマイル以外)は、主要道路(重要物流道路、大型車誘導区間)を確認

# 特殊車両通行確認制度の利用促進に向けた課題

- 確認制度の利用促進に向けた課題は、以下のとおり(関係団体、事業者ヒアリングによる)。
- ① 発着地周辺の道路情報の電子化が未整備で利用できないケースがある(⇒ エリア拡大)
  - ② 許可制度と比較して割高感があるなど、確認制度のメリットが実感できていない(⇒ 理解促進)
  - ③ 車種の拡大、自動算定の拡大、操作性の向上など、システムを改善してほしい(⇒ 利便性向上)
- ※ 確認制度: 令和4年4月～運用開始した新制度、 許可制度: 従来の特車手続き制度

## 令和5年度申請実績 (許可制度)の内訳

### 令和5年度実績 (全243万経路)

超重量・超寸法等  
協議有  
66.5万経路

**新制度利用不可**  
※ 超重量・超寸法等は、  
自動算定の対象外

電子化無し  
協議有  
91.9万経路

**新制度利用不可**  
※ 経路の一部(特にラストワンマイル)が電子化されていない  
(全経路の約38%)

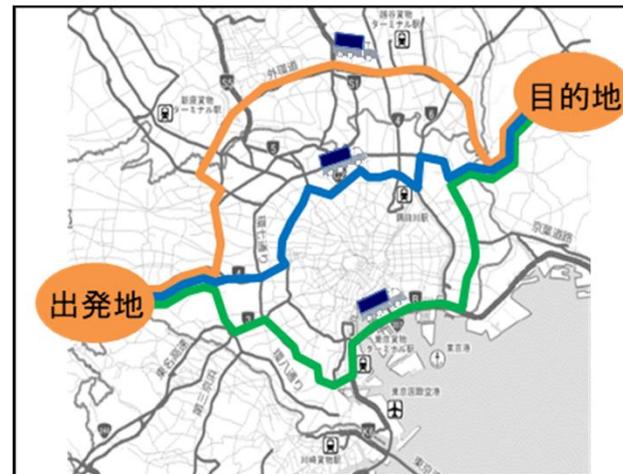
電子化済  
84.9万経路

**新制度利用可能**  
(全経路の約35%)

## 許可制度と確認制度の比較

### 【許可制度】

走行経路毎に個別に申請



手続期間: 約26日  
 手数料: 200円 (片道)  
 (3経路(往復)の場合: 1,200円)

有効期間: 2年～  
 許可件数: 約55万 (R5年度)

### 【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: 600円 (往復+代替路+渡り線)  
 400円 (都道府県マップ)  
 (車両登録料5,000円/台・5年)

有効期間: 1年  
 回答件数: 約0.3万 (R5年度)  
 車両登録台数: 3,307台 (R4～R5年度)

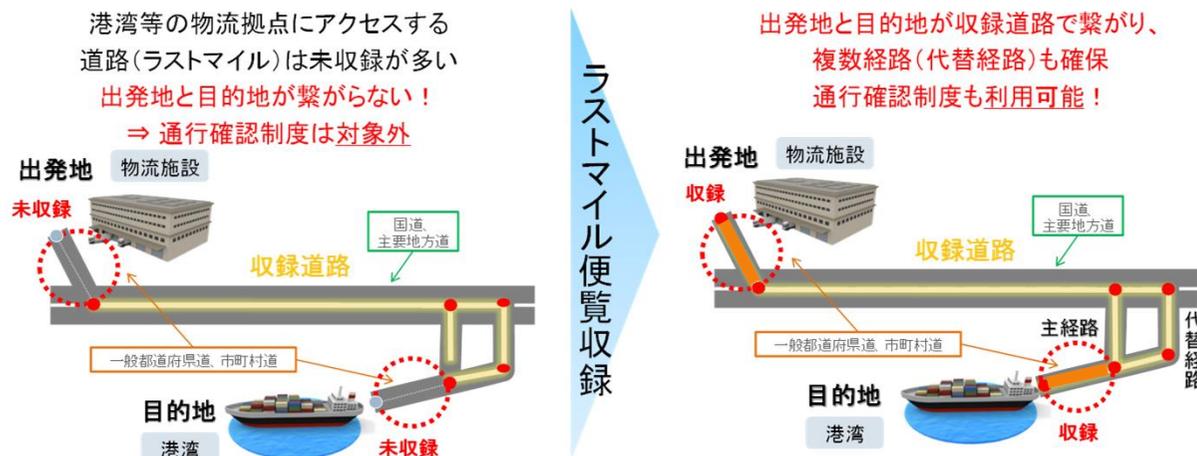
# 利用促進に向けた取組状況 ①道路情報の電子化(エリア拡大)

- 平成30年度以降に利用された道路を重点的な電子化対象(約5万km)として設定し、令和8年度までに電子化の概成を目指す。
- 令和6年春に1.6万kmの電子化を完了。今後、令和8年春まで同規模の電子化を予定。

## 【①道路情報の電子化】

### <対応状況>

- ・道路情報の電子化を加速中。
- ラストマイルを中心に、平成30年度以降に利用された道路を重点的な電子化対象(約5万km)として設定し、令和8年度までに電子化の概成を目指す。
- ・例年は約2~3千kmの収録であったが、令和6年春には1.6万kmの収録が完了。

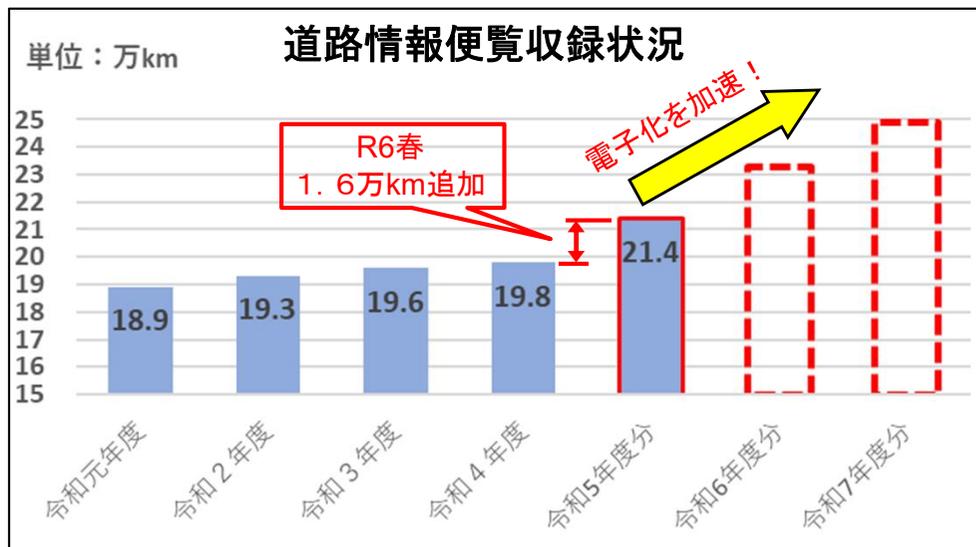


### <今後の予定>

- ・令和7年春、令和8年春にも同規模の電子化を進める。
- ・利用者向けに対象路線の拡大マップを公表予定。

#### ※道路情報の電子化

特殊車両の通行審査には、経路上の障害情報(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、各道路管理者が保有するこれらの情報を電子的に一元化したデータベースの「道路情報便覧」に収録することにより、審査の自動化や迅速化が可能となる。



# 利用促進に向けた取組状況 ②確認制度の理解促進

- 確認制度のポスターやチラシを作成して全国の地方整備局等へ配布したほか、特殊車両関係サイトへ掲載して広報を強化。
- トラックの「標準的運賃」の改正告示において、告示に特車通行関係費用の荷主負担を明示。
- 今後も、利用者向け情報の充実、出張セミナーの展開をはじめとする取組みを推進。

## 【②確認制度の理解促進】

### ＜対応状況＞

- ・確認制度のポスターやチラシを作成して全国の地方整備局等へ配布したほか、特殊車両ポータルサイト等へ掲載（広報の強化）  
（制度の認知を高めるポスターや、メリットをユースケースで伝えるチラシ、視覚的に操作手順を説明するデモ動画 等）
- ・令和6年3月に新たに告示されたトラックの「標準的運賃」において、特殊車両通行関係費用の荷主負担について明示（手数料の理解促進）
- ・広報を強化することで、確認制度が多くの利用者の目に触れることで興味や関心を集め、制度の理解を促進

### ＜今後の予定＞

- ・HPの改修などをはじめとする利用者向け情報の更なる充実
- ・関係団体と連携した出張セミナーの展開
- ・利用機会を拡大する支援策の検討

### IX. その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、**特殊車両通行関係費用**、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受



▲ポスター



▲チラシ

### 新たな「標準的運賃」を告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

#### 標準的運賃の概要

#### Ⅶ. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受）

#### Ⅷ. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

#### IX. その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

#### X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示



### ▲新たな「標準的運賃」の告示（令和6年3月）

# 利用促進に向けた取組状況 ③システムの利便性向上

- 物流事業者等へヒアリングを実施してニーズを把握し、利用可能な車両の拡大(リフトアクスル車への対応)や、自動算定対象経路を拡大するなどのシステム改修を実施。
- 引き続きニーズを踏まえながらシステムを改良することで、利便性向上を推進。

## 【③システムの利便性向上】

### <対応状況>

- ・令和5年7月26日～12月5日の期間において、システムの利用回数が多い事業者等、37社に対してヒアリングを実施。
- ・ヒアリングの結果を踏まえ、ニーズを反映したシステムの改良を推進中。

#### ✓ 利用可能な車両の拡大

⇒リフトアクスル車への対応。(R5.11月)

#### ✓ 利用可能な路線の拡充

⇒許可実績の活用等により、自動算定対象経路を拡大する試みを開始。(R5.12月)

#### ✓ システムの操作性の向上

⇒連結車両の組合せ範囲の拡大(R6.3月)

### <今後の予定>

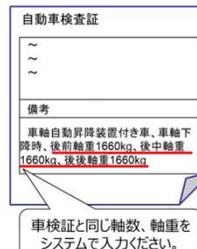
- ・ダブル連結トラックへの対応(車種の拡大)
- ・自動算定対象経路の更なる拡大(許可実績の活用拡大)
- ・発行済み回答書の更新機能(更新の容易化) 等

- 車軸自動昇降装置付きトレーラ(リフトアクスルトレーラ)の貨物積載時の軸数(車軸下降時の軸数)が車検証の記載内容と合致せず、車両登録や通行可能経路の確認が正しく出来ない状況となっていました。
- リフトアクスルトレーラの車両登録時の利便性改善のため、自動車検査証(車検証または車軸下降時の各軸重が確認できる書類※)のPDFを添付することで、車軸下降時の軸数、軸重で車両登録ができるようにシステムの改良を行いました。なお、車軸下降時の軸数、軸重はご自身で入力いただけます。 ※電子車検証の場合は車検証に付属の「自動車検査証記録事項」のPDFを添付してください。



#### 【改良前後の比較】

	改良前	改良後
車両登録方法	軸数(その他)として、車軸下降時の軸数、軸重を登録	車検証を添付し、車軸下降時の軸数、軸重を登録
通行可能経路の影響	高速道路の通行可能経路を確認できず、一部道路で厳しい条件となる	全ての道路で正しい通行可能経路を確認できる



#### 【注意事項】

添付頂いた車検証の情報と入力頂いた軸数・軸重の情報の整合については、特車登録センターにて確認をさせていただきます。お問合せさせて頂く場合があります。

車検証と同じ軸数、軸重をシステムで入力ください。

### ▲リフトアクスル車への対応

<許可実績の利用による通行可否が変わる例(イメージ)>  
橋梁障害の場合

許可実績利用前：確認制度の対象外(個別審査必要)  
許可実績利用後：確認制度の対象(D条件)



- 色スレ
- A条件及び許可不要
  - B条件(寸法)
  - B条件(重量)
  - C条件(寸法)
  - C条件(重量)
  - D条件
  - 通行不可
  - △ 個別審査

### ▲許可実績の活用