

大型車両を取り巻く現状について

【第1回】大型車通行適正化に向けた近畿地域連絡協議会

令和元年9月13日（金）

目次

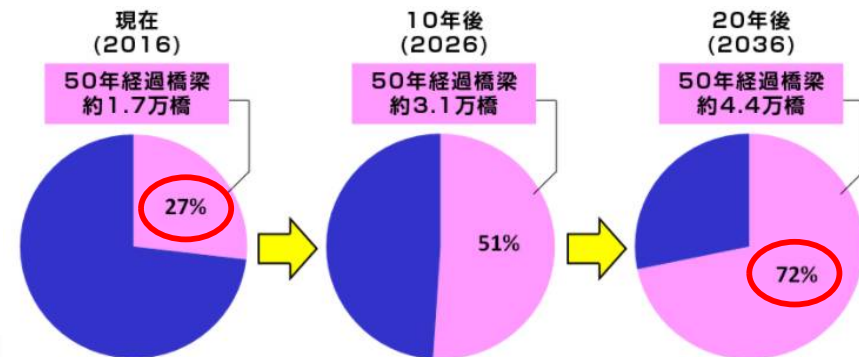
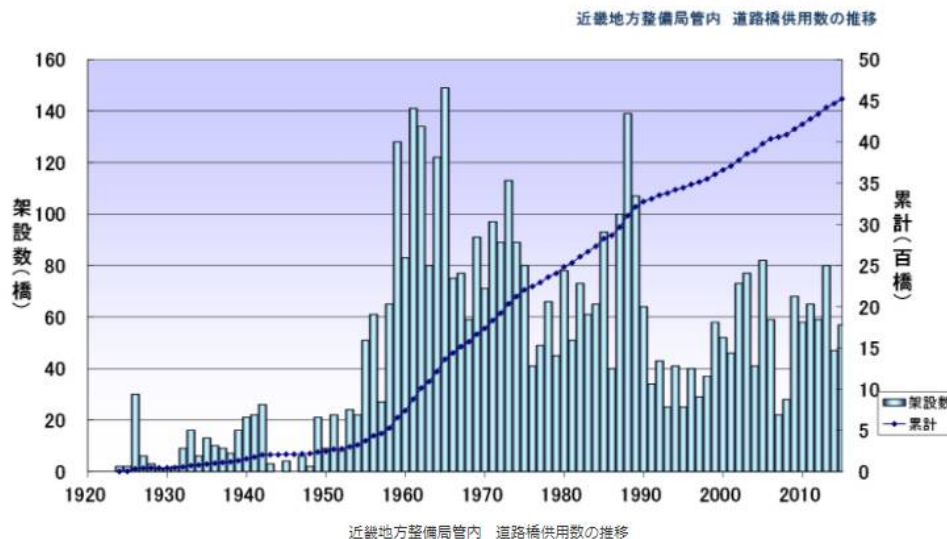
1. 近畿地域の道路の老朽化の現状
2. 大型車両の通行の適正化方針
3. 大型車両に関する最近の取組

1. 道路の老朽化の現状

近畿地域の状況

- 近畿圏内の道路構造物は、昭和30年代後半頃から、（特に大阪府内では）45年の大阪万博開催の頃にかけて建設されたものが多く、建設から約50年前後経過している。
- 近畿圏内にある道路橋は約10万橋で、建設後50年を超える割合は、平成28年現在の**27%**から、20年後の平成48年には、**72%**まで急増する。
- 平成24年に発生した中央道笹子トンネル天井板崩落事故のように、老朽化した道路構造物は、重大な事故を引き起こすリスクが高く、適正な補修工事、施設更新等の対策が必要とされる。

〔近畿地方整備局管内の道路橋の概況〕



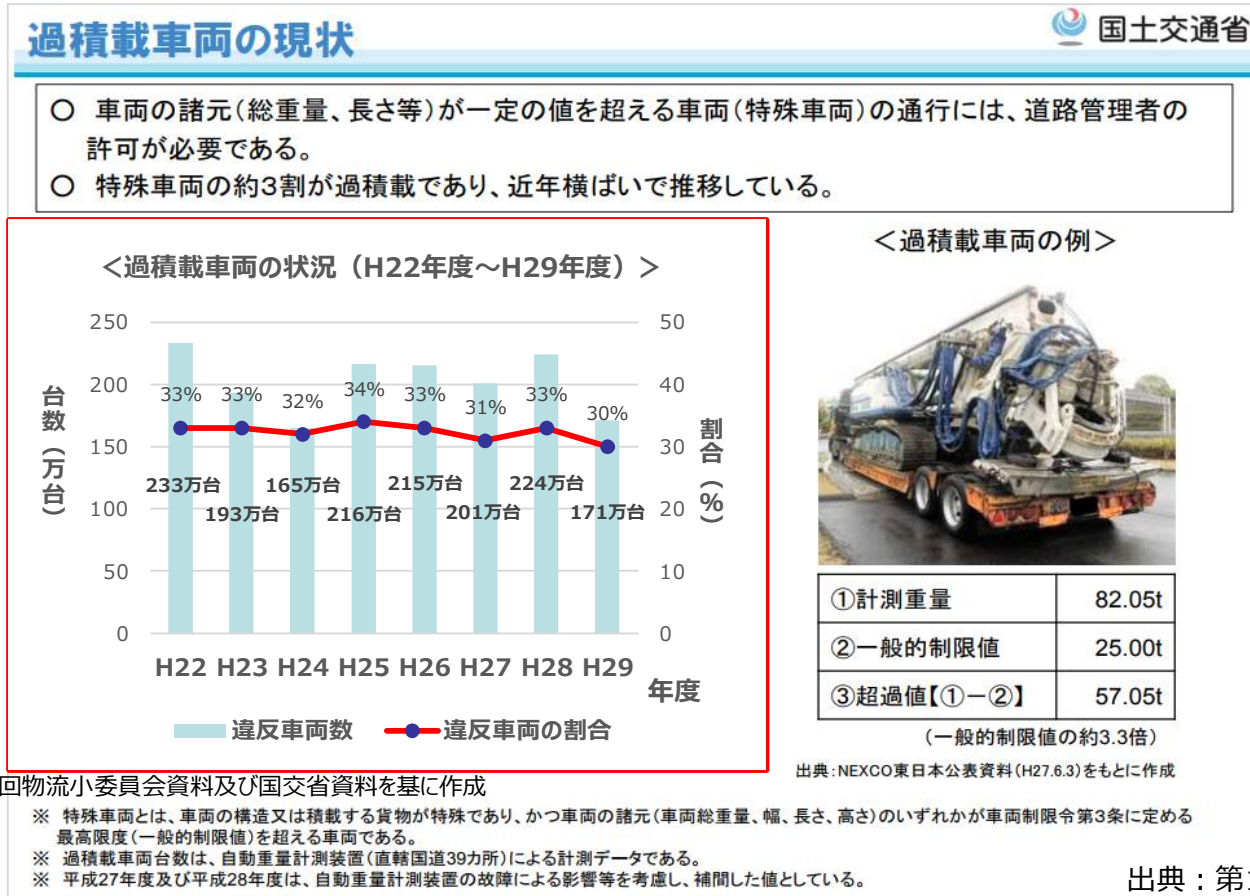
1. 道路の老朽化の現状

重量違反の状況

- 全国の直轄国道39箇所を設置されている自動重量計測装置による計測データから、重量超過車両の割合は、近年3割程度の横ばいで推移している。

⇒重量違反は減少していない

- 平成29年度は特殊車両のうち、約3割にあたる171万台が重量超過車両として計測されている。



出典: 第14回物流小委員会資料

1. 道路の老朽化の現状

重量オーバー車両の取締強化

- 道路管理者は、道路の構造を保全または交通の危険防止するため、管理する道路において、沿道その他の適切な場所に重量計等の車両計測装置を備えた指導・取締基地を設置または可搬式の重量計測装置により特殊車両を違法に通行させている者に対して警察と連携した取締りを実施している。

(参考) 大阪国道事務所の取締風景



(参考) 兵庫国道事務所の取締風景



特に悪質な重量オーバーが確認された場合は…

即時告発!!

※制度の詳細はP10参照

【これまでの対応】

これまでは違反により重大交通事故を発生させた者や、指導にも関わらず違反を繰り返す常習違反者等を対象に告発。

【現在 (H27.2.23以降)の対応】

特に基準の2倍以上の重量違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって告発へ。

2. 大型車両の通行の適正化方針

重量・寸法等の制限を超えた特殊車両の事故は、一般交通への影響も甚大。

- ▶ 重量、寸法等が制限を超える特殊車両による事故は、重大事故につながりやすく、大量の積荷の散乱や車両の撤去作業のため長時間の通行止めが発生する等、社会経済活動に多大な影響を及ぼしている。

■セミトレーラのチェックバー追突事故の例（大阪府内）

日時：平成28年11月5日（土）3時14分発生

場所：国道163号 京阪関目ガード下（大阪市城東区関目5丁目）

事故概要：

走行していたセミトレーラがチェックバーに衝突し、逃走。

チェックバーの支柱が折れ曲がり、チェックバーの位置が下がった状態となっていたところに、走行してきたトラックの荷台部分が接触し大破した。

**8時間以上
通行止め**



<事故発生前>



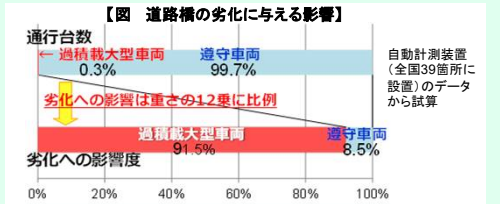
<事故発生後>



2. 大型車両の通行の適正化方針

背景

- 0.3%の重量を違法に超過した大型車両※が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。
※車両総重量20tを超える違反車両
 → 軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当
- 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。



基本方針

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

- バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一**
 - バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 **【H26年度中に実施】**
- 45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し**
 - 45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 **【H26年度中に実施】**
- 許可までの期間の短縮**
 - ①主要道路情報のデータベース化を促進 **【継続して実施】**
 - ②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 **【継続して実施】**
 - ③大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 **【H26年度から実施】**
 - ④通行許可に係る審査体制の集約化 **【H27年度から段階的実施に向けて準備】**
- 適正に利用する者の許可の簡素化**
 - ①違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 **【H27年度実施に向けて準備】**
 - ②ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 **【H28年度実施に向けて準備】**

違反取締りや違反者への指導等の強化

- 違法に通行する大型車両の取締の徹底**
 - ①自動計測装置の増設 **【H26年度から実施】**
 - ②コードンラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 **【継続して実施】**
- 違反者に対する指導等の強化**
 - ①国道事務所呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） **【H25年度から実施】**
 - ②特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 **【H26年度から実施】**
 - ③改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施
また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 **【H26年度から実施】**
- 関係機関との連携体制の構築**
 - ①国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 **【H25年度から実施】**
 - ②国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 **【H26年度から実施】**
 - ③自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 **【H26年度から実施】**

本方針を実施することによる効果

・ 道路構造物の長寿命化

・ 効率的かつ迅速な物流の実現

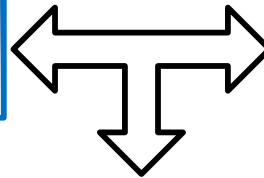
・ 交通の危険の防止

2. 大型車両の通行の適正化方針

平成26年5月9日発表 『道路の老朽化対策に向けた大型車両の適正化方針』

方針の狙いは…

遵法車両 = 見直し、緩和



悪質な違反車両 = 罰則強化

大型車両の通行適正化を推進

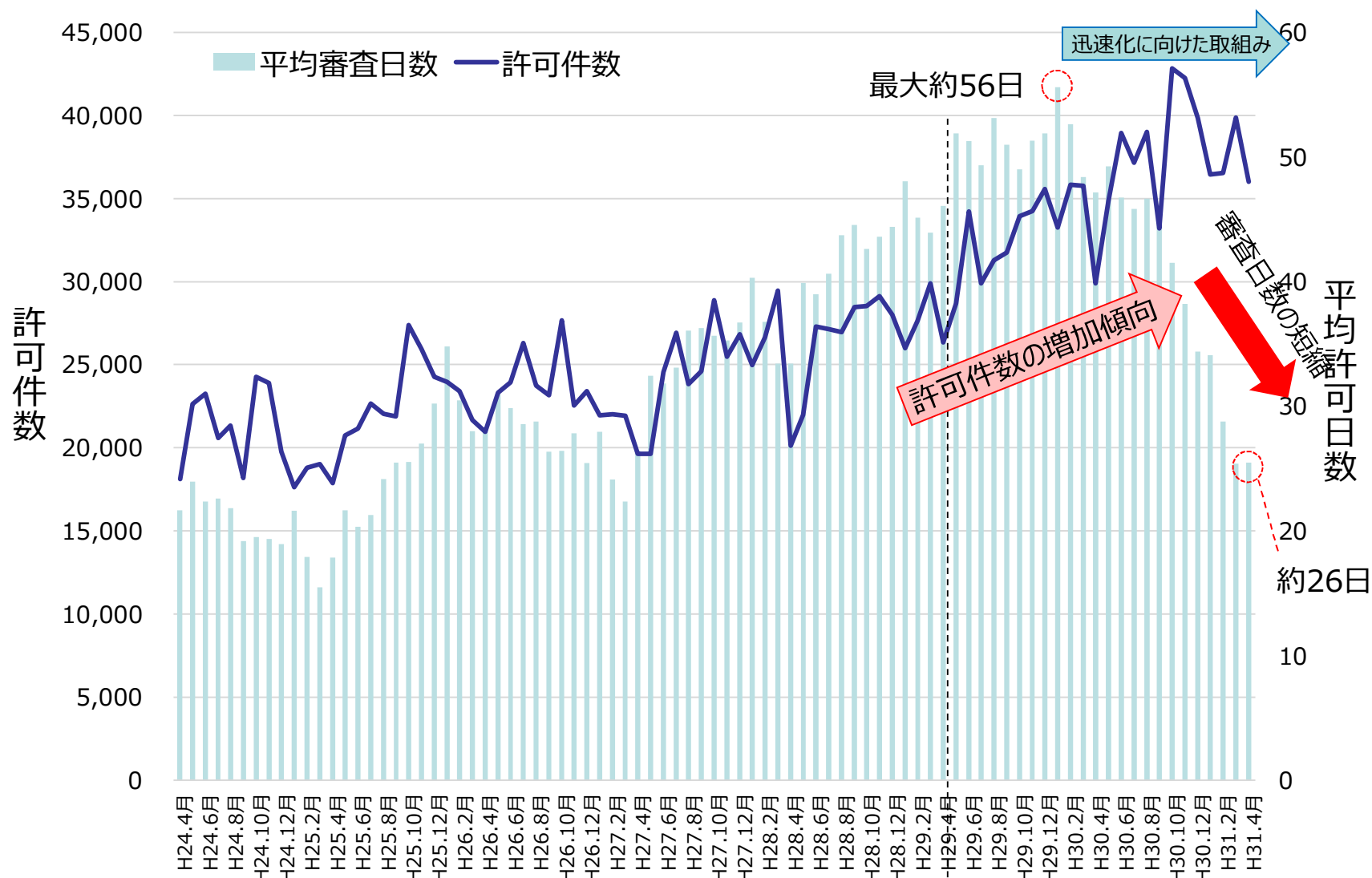
【主な具体的取組み】

- ▶ ① 悪質な重量違反車両への即時告発（レッドカード）
- ▶ ② 関係機関との連携体制構築
- ▶ ③ 大型車誘導区間の指定
- ▶ ④ 車両の大型化に対応した許可基準の見直し
- ▶ ⑤ ETC2.0装着車への許可簡素化制度（特車ゴールド制度）

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典:令和元年6月27日物流小委員会資料

① - 1 特車通行許可の審査日数の推移



3. 大型車両に関する最近の取組み

※平成31年2月6日物流小委員会資料

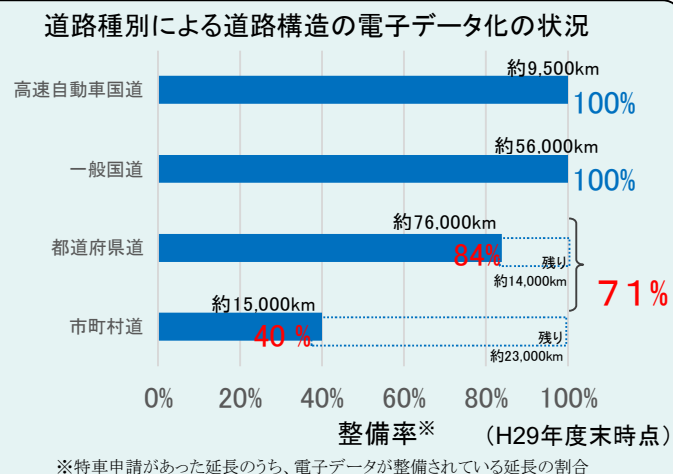
①-2 迅速化に向けたこれまでの主な取組

① 自動審査が可能となる電子データの整備

- 年間の申請10件超の地方道8,000kmについて、国による電子道路情報データの代行整備などにより3年間（H29～H31）で集中整備

電子データの整備計画

H29：約3,000km
H30：約2,000km
H31：約3,000km



② 審査内容の簡素化

- 自動審査に最低限必要な申請項目について、記載内容と許可基準との整合性を確認することとし、その他の項目は記載の有無のみを確認する簡素化を実施（H30.1）
事前審査項目数：133項目→7項目

③ 関係機関への働きかけ

- 地方整備局単位で都道府県などが参画するプロジェクトチームを設置し、審査や便覧収録に活用可能なツールの提供などを実施（H30年度～）

3. 大型車両に関する最近の取組み

※平成31年2月6日物流小委員会資料

①－3 許可期間の延長

| 区 分 | 許可期間 | |
|--|-------|------|
| | 優良事業者 | その他 |
| 寸法又は重量が一定の基準（別表参照）に掲げる数値のいずれかを超える諸元の車両（道路運送法による一般旅客自動車運送事業の用に供する車両を除く） | 2年以内 | 1年以内 |
| 上記以外の車両 | 4年以内 | 2年以内 |

特殊車両通行許可について、事業者における許可の申請の事務負担の軽減と許可事務の迅速化を図るため、**平成31年4月1日より当面の間、一定の要件を満たす優良事業者の車両について、許可の有効期間を、これまでの最大2年から4年間（超重量・超寸法車両はこれまでの最大1年間から2年間）へと延長します。**

対象となる優良事業者の車両の条件は、以下のとおりです。（以下の要件をすべて満たす事業者が対象）

- ① **業務支援用ETC2.0車載器を搭載し、登録を受けた車両であること**
－登録は申請支援システムより行うことができます。
- ② **違反履歴のない事業者の車両であること**
－当面の間、過去2年以内に違反（過積載による警告等）の履歴が存在しないことが必要です。
- ③ **Gマーク認定事業所に所属する車両であること。**

平成31年4月1日以降、以上の要件を満たす全ての車両の許可が対象となります。

既に、これまでの2年間又は1年間以内の有効期間で許可を受けている車両については、新たに登録の手続きが必要となります。

（詳細は、以下のURLを参照下さい。 URL：<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>）

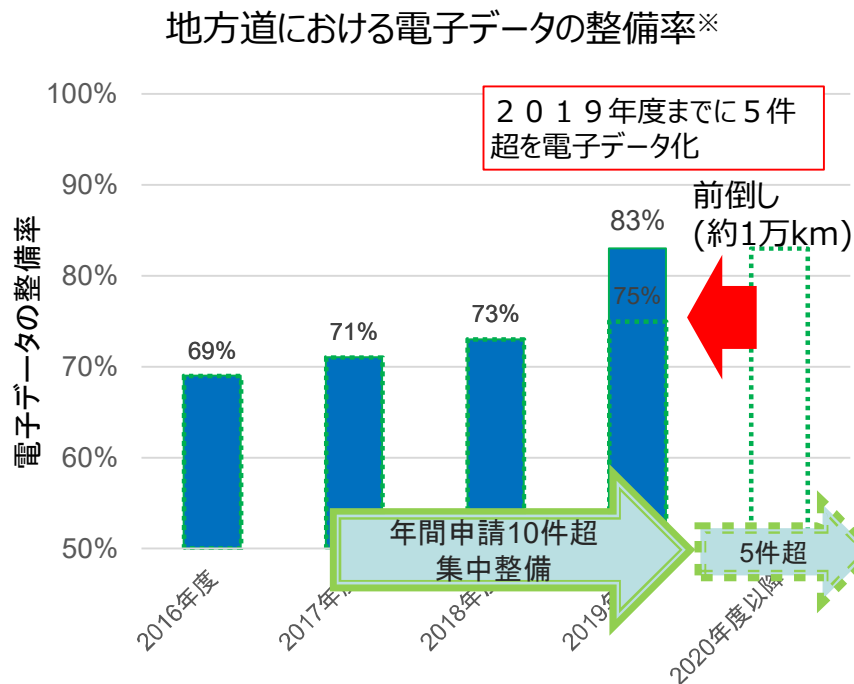
3. 大型車両に関する最近の取組み

出典:平成31年2月6日物流小委員会資料

①-4 電子データの整備計画

電子データの整備計画

- 現在、約7割に留まっている地方道（都道府県道・市町村道）の電子データ化を促進
- 年間申請件数5件超の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までにデータ化を完了



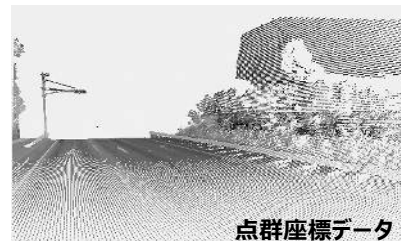
※特車申請があった延長のうち、電子データが整備されている延長の割合

センシング装置による計測

GNSS、レーザースキャナ、カメラなどの機器を搭載し、走行しながら3次元の道路の形状・データを高精度で効率的に取得

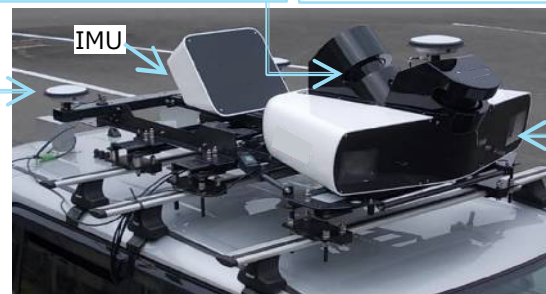
レーザ

物体に照射したレーザ光の反射波により座標点群データの取得が可能



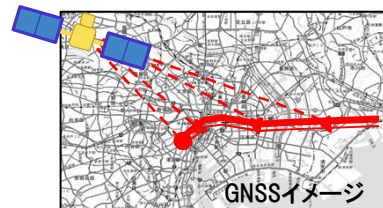
カメラ

取得した画像により地物等を判別し、点群データに地物情報を付加



GNSS(Global Navigation Satellite System(s))
(汎地球測位航法衛星システム)

衛星を用いた測位システムの総称で、継続的な位置取得により経路の把握が可能



3. 大型車両に関する最近の取組み

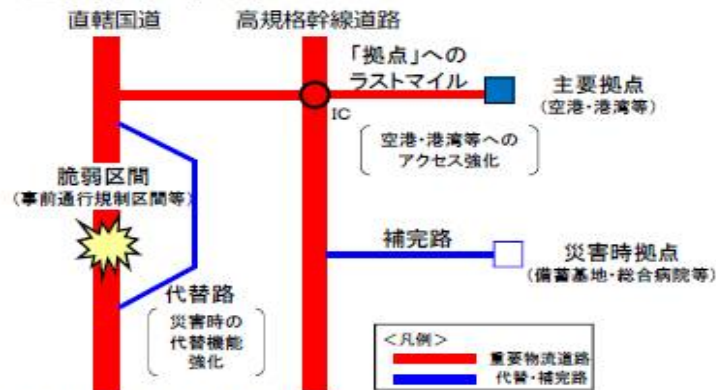
出典：平成31年4月1日道路局記者発表資料

②-1 重要物流道路制度の創設

重要物流道路の供用中区間の指定について

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として 計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
- まずは、供用中区間を指定※し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

■ ネットワークのイメージ



■ 指定による効果

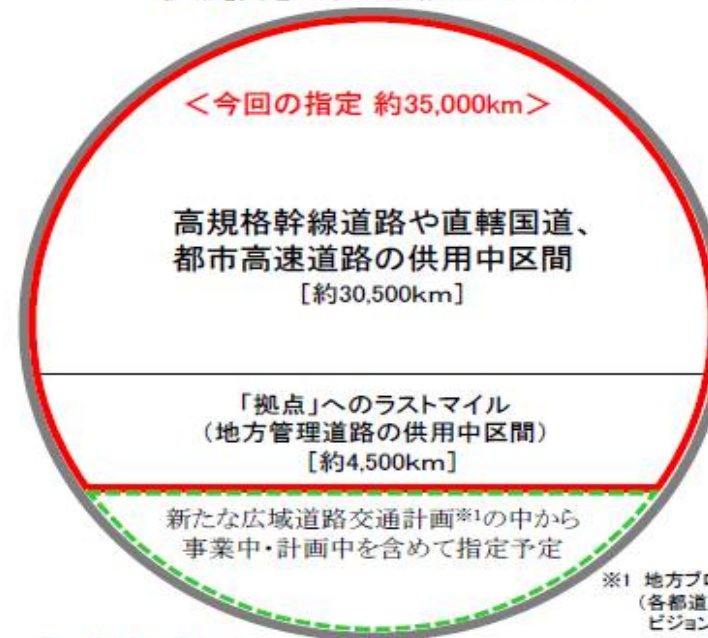
- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応) 【重要物流道路】
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 【重要物流道路及び代替・補完路】



■ 今回の指定内容

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



② 代替・補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典：令和元年7月3日道路局記者発表資料

② - 2

重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高） 特殊車両通行許可不要区間の運用開始日等について

国土交通省  Press Release
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和元年7月3日
道路局企画課
道路交通管理課

重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高） 特殊車両通行許可不要区間の運用開始日等について ～国際海上コンテナ車による輸送の機動性の強化～

国土交通省は、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間の詳細についてとりまとめました。運用開始日については、各道路管理者における指定の後、令和元年7月31日を予定しております。

平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつあります。

このため、本年3月、車両制限令を改正し、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げるにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置を創設したところです。

今般、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間の詳細が別添の通りとりまとまりましたので、お知らせします。

※特殊車両通行許可不要区間の指定予定区間は以下のページで公表しています。
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

【別添】

- ・別添1 国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間について（概要）
- ・別添2 特殊車両通行許可不要区間の通行要件について

<問い合わせ先> 国土交通省代表番号：03-5253-8111
国土交通省 道路局
企画課 米田（内線：37622 直通：03-5253-8487 FAX：03-5253-1618）
道路交通管理課 瀬戸（内線：37432 直通：03-5253-8483 FAX：03-5253-1617）

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典：令和元年7月3日道路局記者発表資料

国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間について(概要)

別添1

概要

- 平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつある。
- このため、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げることにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする。

指定延長(予定)

| | |
|--------------------------|------------------|
| 重要物流道路(約3万5千km)のうち | |
| ・高速道路 | 約12,200km |
| ・直轄国道 | 約15,000km |
| ・地方管理道路 (拠点へのラストマイル等) | 約2,800km |
| 合計 | 約30,000km |

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値の引き上げ>

| | 高速自動車国道 ・その他 | (重要物流道路 支障のない区間) | 国際海上コンテナ車(40ft背高) 特殊車両通行許可不要区間 |
|--------|------------------|---------------------|-----------------------------------|
| 総重量(t) | 20 重さ指定道路25※1 | | 44 ※2 |
| 車高(m) | 3.8 高さ指定道路4.1 | | 4.1 ※3 |
| 車長(m) | 12 | | 16.5 |

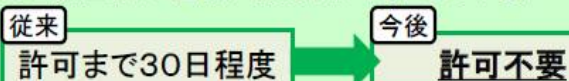
※1 車両長及び軸距に応じた制限あり

※2 車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり
このほか、軸重(11.5t)、軸荷重(5.75t)の制限あり

※3 現行の規定(高さ指定道路)により指定

効果

- 当該区間の通行にあたり特車許可は不要



国際海上コンテナ車(40ft背高)が機動的に通行できる道路ネットワークの構築

運用開始日について

- 運用開始日は、各道路管理者における指定の後、**令和元年7月31日**を予定。

<要件>

- ① 国際海上コンテナを運搬するものであることを**証明する書類の携行**
- ② **ETC2.0**車載器の搭載及び登録 等

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典:令和元年7月3日道路局記者発表資料

特殊車両通行許可不要区間の通行要件について

別添2

○特殊車両通行許可不要区間において、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする要件は以下のとおりです。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)

| | 特殊車両通行許可不要区間 一般的制限値 |
|--------|------------------------|
| 総重量(t) | 44 ※1 |
| 車高(m) | 4.1 ※2 |
| 車長(m) | 16.5 |



※1 車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり。このほか、軸重(11.5t)、輪荷重(5.75t)の制限あり。
[車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年建設省令第28号)第一条の四を参照]
※2 現行の規定(高さ指定道路)により指定

<国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行要件>

① 国際海上コンテナを運搬するものであることを**証明する書類の携行**

[現に運搬しているコンテナに係る機器受渡証、輸出入の用に供するコンテナの運搬を指示する旨の記載がある書面を予定]

② **ETC2.0**車載器の搭載及び登録

[業務支援用ETC2.0車載器を搭載し、特殊車両通行許可オンライン申請webサイト(通称PRサイト)から「車載器管理番号」「ASL-ID」「自動車登録番号」を登録したもの]
(登録開始日については、PRサイトでお知らせいたします)

<特殊車両通行許可不要区間の確認方法>

- PRサイトにおいて、許可不要区間をデジタルマップで公表予定
(公表時期については、後日、PRサイトでお知らせいたします)



令和元年8月5日～
「国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間のデジタル地図」を追加

<留意事項>

- 支障がないと認めて指定した区間内でも、交差点における折進禁止や誘導措置の条件が付される箇所があります
[PRサイトにおいて、デジタルマップで公表予定]
- 橋、高架等の構造の道路(高速道路除く)を通行する場合は、徐行及び連行禁止が条件となります

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典：平成31年1月29日道路局記者発表資料

②-3

長さ21mを超えるフルトレーラ連結車の緩和要件等について

令和元年8月8日～
東北から九州まで対象路線を拡充

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29年10月からのダブル連結トラック（車両長25m）の実験走行を踏まえ
平成31年1月29日より新東名を中心に本格導入

3. 大型車両に関する最近の取組み

②-3 長さ21mを超えるフルトレーラ連結車の緩和要件等について

- ・長さ21mを超えるフルトレーラ連結車（以下、21m超車両）を走行させる場合、以下の①～⑥の条件を全て満たす必要があります。走行を考えている方は、条件を満たすか確認してみてください。
- ・①～⑥の条件を全て満たす場合は、「●申請の流れ」を参考に申請を進めてください。
- ・わからないことや判断に迷う場合は、事前相談の連絡先（「●申請の流れ」を参照）までお問い合わせください。

□ 【①車両の条件】 車両は、フルトレーラ連結車のバン型であるか

今回、トラクタ及びトレーラがバン型のフルトレーラ連結車が長さ25mまで規制緩和されました。
※バン型以外の車両構造の車両は、現行のままです。



□ 【②通行経路の条件】 通行経路の設定で以下の条件を満たすことができるか

(1)通行経路のうち、特定の区間（以下の表参照）を通行し、高規格幹線道路等の自動車専用道路以外を通行する区間が必要最小限の区間となるように設定してください。（申請の際に別途様式に特定の区間の通行距離を記載して頂きます。）

| 道路名 | 自 | 至 |
|----------|----------------|---------------|
| 真北自動車道 | 久喜白岡ジャンクション | 北上江釣子インターチェンジ |
| 圏央道 | 海老名南ジャンクション | 久喜白岡ジャンクション |
| 真名高速道路 | 海老名ジャンクション | 小坂インターチェンジ |
| 新東名高速道路 | 海老名南ジャンクション | 豊田東ジャンクション |
| 伊勢湾岸自動車道 | 豊田東ジャンクション | 四日市ジャンクション |
| 名神高速道路 | 小坂インターチェンジ | 敦田ジャンクション |
| 新名神高速道路 | 四日市ジャンクション | 神戸ジャンクション |
| 京名阪自動車道 | 四日市ジャンクション | 龜山ジャンクション |
| 中国自動車道 | 吹上ジャンクション | 和戸ジャンクション |
| | 山口ジャンクション | 下朝インターチェンジ |
| 山陽自動車道 | 神戸ジャンクション | 廿日市ジャンクション |
| | 大竹ジャンクション | 山口ジャンクション |
| 広島岩国道路 | 廿日市ジャンクション | 大竹ジャンクション |
| 広島自動車道 | 広島西風新都インターチェンジ | 広島ジャンクション |
| 関門橋 | 下関インターチェンジ | 門司インターチェンジ |
| 九段自動車道 | 門司インターチェンジ | 太宰府インターチェンジ |

□ 【③車両装置の条件】 21m超車両に以下の16項目の装置を装備できるか

- (1)アンチロックブレーキシステム
- (2)衝突被害軽減ブレーキ又は自動車間距離制御装置
- (3)車両安定性制御システム
- (4)車線逸脱警報装置
- (5)後部視界を確保するための被けん引車後端のカメラシステム及びモニター
※モニターについては、運転者の視界に入る場所に設置されたものに限る
- (6)デジタルタコグラフ
- (7)車載型自動軸重計測装置（OBW）又は出発時に計測した当該車両の車軸ごとの軸重を記録した書類
- (8)エアサスペンション
※電子制御ブレーキシステムを装備している車両にあってはけん引車の操舵軸以外の全ての車軸に、それ以外の車両にあっては全ての車軸に装備されているものに限る
- (9)ディスクブレーキまたはドラムブレーキ
- (10)リターダ（補助ブレーキ）
- (11)デフロックまたはトラクションコントロールシステム（空転防止装置）
- (12)間接視界を確保するための装置（バックミラー等）
- (13)被けん引車のバックライト
- (14)車体輪郭のマーキング
※反射材を用いたものに限る
- (15)車両の長さ及び「追突注意」の文言を表示するプレート
※後続車の運転者が容易に視認できる箇所に設置され、かつ視認しやすい色彩の反射材を用いたものであって、一文字の大きさが15cm×15cm以上のものに限る
- (16)業務支援助用ETC2.0車載器



3. 大型車両に関する最近の取組み

②-3 長さ21mを超えるフルトレーラ連結車の緩和要件等について

□ 【④積荷の条件】
積荷は、以下の積荷以外のものであるか

21m超車両の積荷に関して、以下の積載は禁止します。

- ・危険物貨物（道路施行令第19条の12各号及び第19条の13第1項各号に掲げる貨物）
- ・大量の液体
- ・動物

□ 【⑤運転者の条件】
運転者は、条件1もしくは条件2を満たすことができるか

21m超車両を運転する運転者は、条件1もしくは条件2を満たす必要があります。

| | 条件1 | 条件2 |
|------|--------------------|--------------------|
| 業務経験 | 大型自動車運転業務に直近5年以上従事 | 大型自動車運転業務に直近3年以上従事 |
| 免許 | けん引免許5年以上の保有 | けん引免許1年以上の保有 |
| 安全教育 | 最低2時間の訓練 | 最低12時間の訓練 |
| その他 | - | 直近3年間無事故・無違反 |

<参考：安全教育訓練の内容>
最低2時間の訓練内容（例）

| 訓練内容 | 時間 |
|-----------------------------------|-------|
| (座学) | |
| 1.構造、メカニズムの取得 | 1.00h |
| (実技) | |
| 2.安全な連結方法等について | 1.00h |
| 3.車両特性、車両感覚の習得 ※スラローム走行、狭路通過など | 0.25h |
| 4.右左折時の車両挙動、軌跡等の把握 | 0.50h |
| 5.後退時の動き、軌跡、フロントオーバーハングの把握 | 0.25h |
| 6.被けん引車の荷重変動、ブレーキ体験 | 0.25h |
| 7.研修効果の確認 | 0.25h |

計3.5h（うち実技2.5h）

最低12時間の訓練内容（例）

| 訓練内容 | 時間 |
|-----------------------------------|-------|
| (座学) | |
| 1.構造、メカニズムの取得 | 1.00h |
| (実技) | |
| 2.安全な連結方法等について | 1.00h |
| 3.車両特性、車両感覚の習得 ※スラローム走行、狭路通過など | 4.00h |
| 4.右左折時の車両挙動、軌跡等の把握 | 4.00h |
| 5.後退時の動き、軌跡、フロントオーバーハングの把握 | 1.00h |
| 6.被けん引車の荷重変動、ブレーキ体験 | 2.00h |
| 7.研修効果の確認 | 1.00h |

計14.0h（うち実技13.0h）

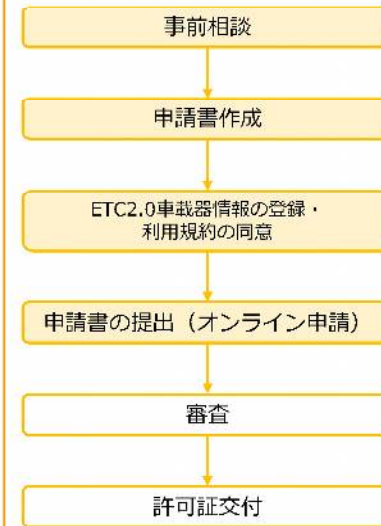
走行実技の充実

□ 【⑥通行の条件】
21m超車両で通行する場合、以下の6項目を遵守できるか

- (1)追い越しの禁止**
→原則として、道路の左側端から数えて1番目の車両通行帯（登坂車線が設けられている区間にあつては登坂車線）を通行し、追い越しをしないこと。
- (2)縦列走行の禁止**
→他の21m超車両と接近して縦列をなし通行しないこと。
- (3)代替区間の通行**
→特定の区間内における通行禁止の発生時に、必要最小限の区間に限り、代替区間を通行すること。
- (4)故障時等における停止表示**
→路上に停車させた場合は、板状及び灯火式の両方の停止表示機材を使用すること。
- (5)業務支援用ETC2.0車載器の稼働**
- (6)書類の携行**
⇒1.実技訓練を受講したことを証する書面及び、直近3年間無事故・無違反であることを証する書面（直近5年以上の大型自動車運転業務への従事し、かつ牽引免許5年以上保有する場合は除く）
2.車両の車軸ごとの軸重を記録した書類（O B W装着している場合は除く）

●申請の流れ

①～⑥の条件を全て満たす場合は、以下の申請の流れを参考に申請を進めてください。



⇒21m超車両の申請は、一般的な申請と比較し、通行条件、添付書類、通行経路の設定方法等が複雑です。適切かつ円滑な手続きを行うため、**申請前に事前相談を行うことを推奨**します。

事前相談では、**申請可否の確認や申請にあたっての留意点等を説明**します。

事前相談（国土交通省）

（相談先）

- 東北地方整備局
- 関東地方整備局
- 中部地方整備局
- 近畿地方整備局
- 中国地方整備局
- 九州地方整備局
- の各道路部 交通対策課（特車担当）

「ダブル連結トラックの申請について」とお伝えいただくとスムーズです。

3. 大型車両に関する最近の取組み

③-1 悪質な重量違反者の告発

■ H27.2～ 悪質な重量制限違反者への即時告発

出典：国土交通省資料

(参考)悪質な重量制限違反者への告発(レッドカード)について

背景

【国 道路橋の劣化に与える影響】
0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。*車両総重量20tを超える違反車両
⇒ 軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当

基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に厳罰化⇒現地取締りで違反を確認した場合は告発(レッドカード)

告発対象者の条件

○車両総重量の一般的制限値(国管理道路は最大27t)を基準とし、下記に該当する場合には、当該総重量違反の事実をもって告発(レッドカード)の対象とします。(基準については、車両制限令第3条並びに車両の通行の許可の手續き等を定める省令第1条及び第1条の2に掲げる表中のうち該当する総重量による)

◆車両総重量が「基準×2」以上の車両
なお、特車通行許可車両は、「基準×2+(許可能重量-基準)」

○無許可のセミトレーラ連結車(バン型)でのレッドカード例
基準×2=54t → 27t → 27t
レッドカード条件:「総重量54t以上」
基準=一般的制限値27t(セミトレーラ連結車(バン型)の例)
※ 車両制限令第3条第2項に定める「特例5車種」以外の車両に係る一般的制限値(基準)は、最大25t

※ なお、車両総重量が基準の2倍に達しない場合であっても、車両総重量違反が現認された場合には、積載物の軽減措置、通行の中止等を命ずるとともに、是正指導等が行われることがあります。また、常習的に違反が行われていることが確認された場合においては、現行通達に基づいて告発の対象になることがあります。

告発による罰則

○道路法102条(無許可)により、100万円以下の罰金等

**基準の2倍以上の重量超過の違反が
現地取締りで確認された場合は、告発
(レッドカード)に。**

③-2 大口・多頻度割引停止措置見直し

■ H29.4～ 高速道路等における大口・多頻度割引 停止措置等の見直し

II. 平成29年4月からの見直しのポイント

① 違反点数等の見直し

(1)【点数区分】措置命令等の発出基準に応じて違反点数区分を見直します

| 現行 | | 平成29年4月1日から | |
|----------|---------|-------------|-----|
| 違反種別(※) | 点数 | 違反種別(※) | 点数 |
| 指導警告 | — | 指導警告 | 3点 |
| 措置命令A | 3点～15点 | 措置命令A | 5点 |
| 措置命令B又はC | 5点～15点 | 措置命令B又はC | 15点 |
| 即時告発相当 | 15点～30点 | 即時告発相当 | 30点 |

※ 『即時告発相当』とは、措置命令B又はC相当の違反のうち重量が基準の2倍以上の違反を指します。

※ 平成29年4月より『即時告発』を実施した場合は、告発の結果(起訴、不起訴)に関わらず、一部割引停止の措置を実施します。

② 累積期間の見直し

(1)違反点数の累積期間を3か月(現行)から2年間(平成29年4月1日～)に拡大します

(2)違反点数の累積に応じて「割引停止措置」や「利用停止措置」を実施

| 現行 | | 平成29年4月1日から | |
|-------------------|-------------------------------|-------------|-------------|
| 違反点数 | 措置内容 | 累積違反点数 | 措置内容 |
| 30点 | 講習会等による指導及び警告 | 30点 | 講習会等による指導 |
| 上記に定める警告期間内に30点以上 | 一部割引停止又は一部利用停止(1年以内の期間を定めて設定) | 60点 | 一部割引停止(1か月) |
| | | 90点 | 一部割引停止(2か月) |
| | | 120点 | 一部利用停止(1か月) |
| | | 150点 | 一部利用停止(2か月) |

※ 平成29年4月より即時告発を行った場合は、累積違反点数にかかわらず、「一部割引停止(1か月以上)」を適用します。

(出典) 中日本高速道路(株)HP

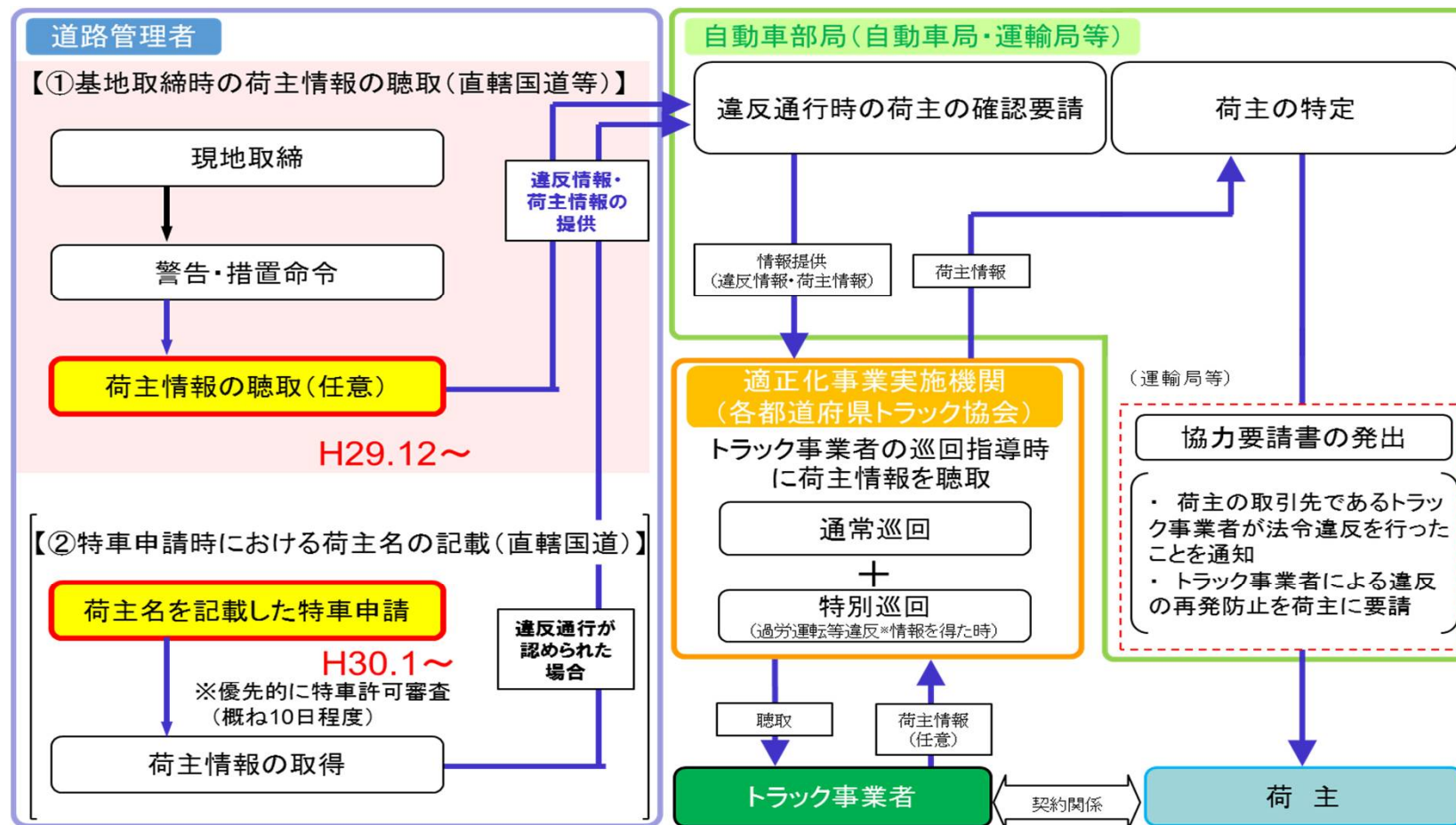
道路構造物へ与える影響が大きい重量超過車両の違反に対する措置をより厳しく見直し

3. 大型車両に関する最近の取組み

出典:令和元年6月27日物流小委員会資料

④ - 1 過積載車両の荷主対策

- H29.12~基地取締時の荷主情報の聴取（直轄国道で試行）
- H30.1~特車申請時における荷主名の記載（直轄国道で試行）
- H31.4~本格運用開始



※ 乗務時間等告示違反