

平成30年12月20日

国土交通省道路局

局長 池田 豊人 殿

特殊車両通行許可制度に関する要望書

公益社団法人 全日本トラック協会
会長 坂本 克己



公益社団法人 全日本トラック協会
重量部会 部会長 我妻 勝男



平素は、当業界の業務に対して格別のご指導・ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私どもトラック運送事業者は、国民生活、産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しています。

一方、昨今の多様化する輸送ニーズの中で、分割できない貨物等の特殊な輸送品目の輸送を行うにあたっては、関係法令を遵守し、特殊車両通行許可等の必要な許可を受けた上で輸送することが不可欠であります。

物流業界における労働力不足が一層深刻化しているなか、政府では、平成30年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定され、関係省庁において諸施策が推進されることとなっており、大いに期待しているところであります。また、業界としても本年3月に策定した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」に基づき、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成等に係る取り組みを積極的に行っていきたいと考えております。

しかしながら、労働力不足のなか、顧客の多様な輸送ニーズに対応することが困難な状況に陥っており、長時間労働の是正・生産性の向上のために、関係法令の運用の改善等を図っていただくことは、大きな効果が期待できるものと考えております。

また、関係法令の遵守にあたっては、運送事業者だけではなく、荷主の理解が不可欠であるため、荷主への関係法令の更なる周知徹底が必要であると考えております。

つきましては、以下のとおり要望致しますので、トラック運送業界の事情をご賢察の上、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

1. 通行条件の緩和

(1) 夜間[21時～6時]通行条件の緩和

特殊車両通行許可を受けた車両のうち、主に①重量に関する通行条件がD条件となる車両、②寸法のうち幅に関する通行条件がC条件かつ車両の幅が3.0mを超える車両については、「特殊車両通行許可に係る許可条件の通行時間帯指定基準について（昭和52年8月11日建設省道路局交通管理課長通達）」に基づき、夜間[21時～6時]の通行条件が付される。この場合、運転可能な時間帯が制限されるため、発着地や運行途中において待機時間が発生し、一の運行に係る拘束時間及び時間外労働が増加している。

長時間労働の是正は政府が進める「働き方改革」の根本であり、また、この指定基準が発出されてから約40年が経過しており、その間、道路整備も着実に進展し、道路及び交通の状況も大きく変化している。このため、発着地における積載物の受入可能な時間帯を考慮いただき、夜間の通行条件に付される時間帯について、現行より時間を延長し、「17時～8時」としていただきたい。

(2) 幅3.2mまでの車両の空車時の24時間運行

夜間[21時～6時]通行条件を付され、朝方に着地の工事現場等にて機械等の積載物を降ろして空車となった車両について、通行条件により21時まで着地から出発できず拘束時間が増加しており、また、着地にて待機できるスペースを確保してもらえない場合、現場の外に出されるが、大型トレーラが駐車可能な路外の駐車場所は無いに等しい実態であり、路上にて待機せざるを得ない状況となっている。

空車時は実車時と比較して制動距離が短く後方視認性も良くなるなど、走行の安全性が改善されること、また、昼間は夜間よりも周囲からの視認性が良くなることから、幅3.2mまでの車両について、空車時は24時間運行できるようにしていただきたい。

2. 誘導車の配置条件の見直し

誘導車の配置条件が付された場合には、特殊車両1台につき誘導車が前後合わせて2台必要となるが、業界全体の人手不足及び特殊車両のドライバーと同様の拘束時間や時間外労働が発生することから、誘導車のドライバーが不足している状況であり、誘導車を確保することに苦慮している。このため、経験不足の誘導車のドライバーでも確保せざるを得ず、誘導車配置の本来の趣旨を外れる状況となっている。

また、平成30年3月28日より、許可証関係書類に「C・D条件 箇所一覧」が添付され、一覧に明示されたC・D条件の区間及び箇所にのみ誘導車を配置すれば良いこととされたが、例えば重量物運搬用セミトレーラについては、通行経路においてC・D条件が付与される区間及び箇所が多く、従来通り出発地から目的地まで誘導車を配置せざるを得ない状況となっている。

このような実態を考慮いただき、道路及び交通の状況に応じた誘導車の配置条件の見直し（重量C条件における全区間の誘導車配置の緩和、空車時における誘導車配置の緩和等）を行っていただきたい。

3. 道路情報便覧への収録の促進等による審査期間の短縮

許可申請に係る審査期間の長期化については、特に地方自治体の協議事項となる案件について審査期間が長期化する傾向にあり、通行許可が取れず業務に支障を来している。

については、貴省が掲げる「2020年までに平均審査期間を10日程度に短縮」する目標を達成するためにも、大型車両の通行が予想される工事現場や工場等施設に繋がる道路を含め、道路情報便覧への収録を促進していただきたい。

また、当面の対策として、決裁の迅速化の徹底や審査体制の強化などを図っていただきたい。

4. 許可証の電子媒体による携行

特殊車両通行許可証については、現在、紙媒体での携行となっているが、一の運行による書類量が膨大であり、ドライバーや運行管理者による確認や取締り時等の許可証の提示が困難な状況となっている。

このような実態を踏まえ、許可証の携行について、電子媒体による携行を認めていただくと共に、取締り時等の許可証の提示にはタブレット等の機器を通じた提示を認めていただきたい。

5. 道路状況に応じた柔軟な許可の実施

特殊車両通行許可の申請において、例えば未収録道路の協議がある場合、前回は許可された案件であっても担当者が変わったことにより不許可となるなど、担当者により判断が異なることがある。これは、微妙な判断が必要とされる案件であると思料されるが、このような場合、単に不許可とするのではなく、道路及び交通の状況に応じた柔軟な通行許可を実施していただきたい。

6. 特殊車両通行許可の通行条件の緩和に向けた橋梁等の道路構造の強化

総重量40トン程度を超えるとD条件や個別審査になる橋梁が年々増え、幹線道路においても重量物輸送に支障をきたしている。

このため、重量物輸送を担っている幹線道路については、重要物流道路の指定を行うこと等により、通行条件の緩和に向けた橋梁等の道路構造の強化を進め、効率的な運行ができるようにしていただきたい。

7. 高速自動車国道における制限値の緩和

一般有料道路では橋梁の限度重量まで許可を受けることができるが、高速自動車国道では総重量44トンが最大値となる。高速自動車国道を利用して運行することは、より安全で効率的な運行となると共に、運転者等の拘束時間の短縮による長時間労働問題の対策にも繋がることから、一般有料道路と同様に総重量44トン超、幅3m超の車両が通

行できるよう高速自動車国道における重量や寸法の制限値を緩和していただきたい。

なお、関門橋や本四架橋については、フェリー運航の廃止に伴い代替輸送手段がなく、関門橋では竹田津(大分県)～徳山(山口県)航路を利用する遠回りの運行となり長時間労働にも繋がっているため、早期の見直しを進めていただきたい。

8. 高速道路等における許可証不携帯の取扱いについて

取締り時に許可証が提示できない場合において、国の直轄国道では許可データベースへの照合等により当該許可の通行条件が確認されれば許可証不携帯の取扱いとなるが、高速自動車国道及び一般有料道路(以下、「高速道路等」という。)においては一律で無許可の取扱いとされるため、国の直轄道路と同様に、高速道路等においても許可データベースへの照合等により、当該許可の通行条件が確認できれば許可証不携帯の取扱いとしていただきたい。

9. 荷主への許可制度の周知徹底及び荷主勧告制度の適用強化

特殊車両通行許可制度については、一部の荷主においては未だに理解が十分ではなく、誘導車の配置や夜間通行等に係る時間外労働に係るコストが運賃や料金に反映されず、運送事業者が経営危機に陥る状況にある。

このような実態を踏まえ、荷主への更なる本許可制度の周知徹底を図っていただくと共に、貴省自動車局との連携による荷主勧告制度の適用を強化していただきたい。