

特殊車両通行許可制度等の改善求め要請行動を展開！

— 広ト協・中国トラック協会が連携し 中国地方整備局・中国運輸局に要望 —

県トラック協会（小丸 成洋会長）は、中国トラック協会と連携を図り、2月15日「特殊車両通行許可制度に関する要望書」を中国地方整備局長宛、「基準緩和車両に関する要望書」を中国運輸局長宛てにそれぞれ提出しました。中国地方整備局へは、平成18年2月、21年1月に特殊車両通行許可制度に関する要望を行っており、通行許可期間延長は、改善されたものの、未だ解決されていない要望事項5項目に、新たに8項目を加え、13項目にわたる要望を行いました。

また、中国運輸局に対しては、単体物に係る基準緩和トレーラ車両の継続緩和認定の延長、悪質な運送事業者への行政処分の明確化など4項目の要望を行いました。



中国地方整備局道路部 伊藤部長(右)に要望書を手渡す広ト協 沖藤重量専門部会長



中国運輸局自動車技術安全部 中谷部長(左)に要望書を手渡す広ト協 沖藤重量専門部会長

1. 要請日・要請先

平成23年2月15日(火) 13:10～14:30 中国地方整備局
" (火) 14:40～15:30 中国運輸局

2. 要請行動参加者(11名)

(社) 広島県トラック協会

重量専門部会 部会長 沖藤 克治 (沖藤運送株)

" 副部会長 田中 彰 (日本通運株中国重機建設支店)

" 副部会長 田巻 源七 (株)カンキョウ・トランスポート・中国)

" 専務理事 山根 徹吾 (中国トラック協会専務理事 兼務)

(社) 岡山県トラック協会 専務理事 田中 明夫

(社) 山口県トラック協会 重量部会 部会長 大嶋 鉄雄 (大嶋運輸機工株)

(社) 山口県トラック協会 専務理事 坂田 俊平

(社) 島根県トラック協会 重量部会 部会長 中村 一三 (株和興)

(社) 島根県トラック協会 専務理事 三原 俊彦

(社) 鳥取県トラック協会 重量部会 部会長 白石 和男 (江尾貨物自動車有)

(社) 鳥取県トラック協会 専務理事 福田 正俊

3. 要請状況

中国地方整備局への要請行動

要請行動では、各県を代表し、沖藤部会長（広ト協）が、中国地方整備局の伊藤道路部長に要望書を手渡しました。

その後、沖藤部会長、山根専務理事から要望事項の主旨説明が行われ、続いて、田中副部会長（広ト協）、中村部会長（島ト協）、白石部会長（鳥ト協）から、トレーラ事業者が抱える現状の問題点について事例報告が行われました。



中国地方整備局への要請行動の様子 トラック協会出席者(右)

－ 中国地方整備局の回答(概要) －

中国地方整備局石川道路部長から「特殊車両の手続きは、規制そのものや手続きに時間がかかっており、本省も課題が多いという事は、認識している。特車制度については、必要な改善はやってきているが、皆様方から見ると、あゆみが遅いのかもしれない。法律に照らし、制度を改正していくため、時間がかかる部分もある。実態に沿うよう少しずつでも、改善がなされると思っている。通行条件の緩和要望については、本省へ情報発信し、改善を図っていきたい。また、経路については、自治体でのデータベースの登録、手続きについては、国の方は、かなり改善してきているが、都道府県、自治体は、わたくしどもがしっかりと指導して行かなくてはならないと思っている。

本日は、実態をお聞きでき、いい機会であった。要望は、事例も含めて上部機関へ伝える。

手続き面については、中国地方整備局でできることは、努力してやっていきたい」と回答されました。

中国運輸局への要請行動

中国運輸局では、沖藤部会長（広ト協）が、中国運輸局自動車技術安全部の中谷部長に要望書を手渡し、その後、大嶋部会長（山ト協）、中村部会長（島ト協）から、「緩和車両の更新申請の問題」、「誘導車の回転灯」について、現状報告が行われました。



中国運輸局要請行動の様子 トラック協会出席者(右)

－ 中国運輸局の回答(概要) －

中国運輸局中谷技術安全部長から「当局は、輸送の安全確保を一番に考えている。そういった観点から見たとき、規制を緩めて大丈夫かというところもある。

また、全国的にどうかという事も一方であるため、本省と調整をした上で、緩められるところは緩める形で考えていきたい。本日の要請項目についての考え方は、後日書面でお伝えする」と回答を頂きました。

4. 要望内容

特殊車両通行許可制度に関する要望事項：中国地方整備局長 宛

1. 通行許可に附す条件の緩和（誘導車配置）について

(1) 特殊車両通行許可条件におけるC条件の緩和（継続要望）

C条件は、当該車両の前後に誘導車を配置することが条件となっているが、誘導車を前後に配置することにより経費負担となり、また、交通渋滞や排ガス（CO₂）が発生する等の問題を抱えている。

車両の前後に接近禁止プレート（点滅式）又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車を配置しなくてもすむような措置を講じていただきたい。

(2) バラ積み輸送が可能な基準緩和車両の誘導車配置条件を適用除外（継続要望）

平成15年10月より、安全性を確保しつつ物流の効率化を図るため、基準緩和車両（特例8車種）については、車両総重量36トン（連結車両総重量44トン）を上限として、分割可能な貨物の積載（バラ積み）が可能となったが、これらバラ積み輸送が可能な基準緩和車両（特例8車種）が通行する際、誘導車配置条件が付されることがあるが、バラ積み輸送が可能な基準緩和車両（特例8車種）については、一律に通行許可条件から誘導車配置条件を適用除外にしていいただきたい。

(3) 幅広トレーラ有空車状態に関する誘導車配置条件の緩和（新規要望）

幅広（2.99m超）トレーラの場合、空車時の場合でも通行許可条件に誘導車配置条件が付される。

例えば、荷主からの輸送依頼が往路のみで、復路が空車の場合、荷主に対して空車時の誘導車費用まで請求する事は、現実的に不可能である。

したがって、空車時の状態で特殊車両が通行する場合は、誘導車の配置条件を適用除外されたい。

なお、誘導車配置条件が廃止されるまでの間、国土交通省において、全国統一した誘導車配置に係るガイドラインを作成し、荷主及びトラック運送事業者に提示し、特殊車両に係る交通の危険防止と安全対策を徹底していただきたい。

2. 通行許可申請の簡素化と処理期間の短縮について

(1) 特殊車両通行許可申請の個別審査に係る期間短縮等について（継続要望）

特殊車両通行許可申請において、新規・変更申請にあつては3週間以内、更新申請にあつては2週間以内となっているが、各道路管理者との個別審査が必要となる事案等、1～2ヶ月の審査期間を要するものがあり、荷主や関係取引先に対して、運行計画や納品予定時期を通知する事ができない状況にある。このことが、無許可通行の誘発につながり看過できない

問題も発生している。

したがって、高度化・多様化するニーズに的確、迅速に対応するため特殊車両通行許可申請の個別審査期間を短縮して頂きたい。

なお、個別審査が長期化する事が予想される事案の場合、申請後、速やかに（7日以内程度）審査結果の予定時期などを申請者に通知していただきたい。

また、私どもも荷主先へはできる限り早めの発注をお願いしているが、許可に要する期間との整合性がとれない状況が続いているため、貴職からも建設業界への指導をはじめ、荷主業界への周知徹底をお願いしたい。

(2) 特殊車両オンライン申請システムの改良（新規要望）

オンライン申請により、通行経路を作成する場合、経路を入力後、オンラインシステム上で自動的に通行可否が判断されるが、処理されるのに長時間かかり、1経路を作成する際、長時間を要するケースがあり、事務処理に支障をきたしている。このような状況から、オンライン申請の審査期間の短縮を推進するため、車両諸元（幅、長さ、高さ、重量）及び出発地、目的地などの条件を入力すれば、その規格の車両が走行できるルートが、カーナビのように瞬時に検索できるようシステム改良を行い、通行許可が即日交付されるしくみにしていただきたい。

(3) 特殊車両通行許可の申請手続き、記載事項簡素化の実現

① 往路・復路に係る申請方法の簡素化（継続要望）

現行の特殊車両通行許可制度は、往路が実車、復路が空車の場合、一括申請すると復路も条件が附されるため、各事業者は、コスト削減を図るため、実車及び空車時の申請を別々に行っているが、申請事業者の事務負担の軽減を図るため、また、輸送実態を勘案の上、実車の片道と空車の片道許可については、一括で申請及び許可が下りるようにしていただきたい。

② 申請手続きの簡素化（新規要望）

特殊車両の通行許可申請を行う際、トラクタ及びトレーラの登録番号により申請を行う事になっているが、海上コンテナのドレージを専属で行う事業者の場合、トラクタ及びトレーラの連結による組み合わせが多岐（何百通り）にわたるため、申請費用や件数も膨大となり、審査側（行政）及び申請側（事業者）双方の負担が非常に大きい。

したがって、審査側（行政）及び申請側（事業者）の負担軽減並びに審査期間の短縮を図るため、現行の登録番号による申請方法から自動車検査証による車両型式で申請が行えるように変更していただきたい。

また、基準緩和トレーラを新規検査・登録した場合に、登録後でないと通行許可申請ができないため1ヶ月程度車両を使用できないので、事業者としては、大きな損失である。

したがって、車両型式による申請あるいは車台番号による車両特定をする事による申請を受理していただきたい。

なお、これは環境対策のモーダルシフト推進にもよい影響を与える措置となる。

③ 申請記載事項等の簡素化（新規要望）

申請書類の作成にあたり、専門的な知識や煩雑な書類は、申請者自身が書類作成をする事が難しい場合があり、長年簡素化されず今日に至っているため、見直しを行い申請者の負担軽減を図っていただきたい。

（参考：行政書士へ申請書作成を依頼した場合、1経路（新規）あたり2万円程度かかる。）

④ 申請手数料徴収方法の見直し（新規要望）

特殊車両通行許可制度に係る申請手数料の徴収方法については、申請者の負担軽減を図るため、通行許可証の交付時に申請手数料を支払うしくみを見直していただきたい。

3. その他の要望について

<共通要望事項（中国運輸局長宛 要望）>

(1) 道路法、道路運送車両法の整合性（新規要望）

国土交通省において、道路法と道路運送車両法の2つの法律が運用されているが、車両諸元による制限や法の目的に応じて、それぞれ独立して運用されているため、申請者側（運送事業者）においては、法律や制度そのものが非常にわかりにくい状況にある。

例えば、道路運送車両法で認められている自動車検査証の最大積載量と特殊車両通行許可制度による通行許可証の積載重量を比較した場合、積載できる重量が大幅に異なり実際に道路を通行する際は、道路法による通行許可条件が適用され、自動車検査証の最大積載量を大幅に、下回る積載しか認められていない。

したがって、特殊車両の通行に関しては、国土交通省内において、道路運送車両法（保安基準）の自動車検査証の基準（重量、幅、高さ等）により、道路法（車両制限令）の審査基準を統一化していただきたい。

また、フル積載対応海上コンテナ以外の2軸トラクタについても、海上コンテナ用トラクタと同様に軸重10トン規制を11.5トンまで緩和していただきたい。

<共通要望事項（中国運輸局長宛 要望）>

(2) 車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可（継続要望）

車幅が2.5m以上のセミトレーラに積載できる幅広鉄板等は、単体物に限られているが、一定の固縛基準を満たした幅広鉄板等であれば、単体貨物と見なしこれを積載できるよう緩和していただきたい。

固縛した幅広鉄板等の輸送が可能になれば、物流の効率化が図られコスト削減やCO₂削減に繋がる。

また、車幅2.5m以下の基準内セミトレーラが、道路通行許可を得て、幅3mの鉄板等

のバラ積みを行う事は可能であるが、基準緩和の認定を受けた幅広セミトレーラで輸送する方が安全度が高いので、物流効率化と交通安全上、是非とも規制の緩和をしていただきたい。

(3) 自動車運搬用セミトレーラ等に係る特例措置の創設（新規要望）

自動車運搬用セミトレーラについては、平成16年3月1日付、「バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」（通達）により、連結状態で長さが、17メートルまでしか認められていないが、積載した商品車の後部が50cm程度、トレーラからはみ出してしまうケースが起きて、車両1台分が積載出来なくなる。

このような状況から、自動車運搬用セミトレーラ等の輸送効率を向上させるため、道路交通法の取扱いと同様に長さの超過については、1割まで認めるよう特例措置を設けていただきたい。

(4) 特殊車両通行許可制度に関する荷主業界への周知・指導（新規要望）

輸送の安全確保、法令遵守は、トラック運送事業者自らの自覚が第一であるが、安全・安心な運行を維持するためには、荷主業界の理解と協力が不可欠である。

つきましては、荷主業界に対しては、トラック運送事業者が通行許可に要する期間を確保できる早めの発注や通行許可申請及び許可条件（誘導車配置）に係る費用負担など、適正な運送依頼に積極的に取り組んでいただくよう貴職から周知、指導をしていただきたい。

なお、通行許可を必要とする荷物を発注する者に対して、法令遵守する一定の義務を課するよう法制度の改正を検討していただきたい。

基準緩和車両に関する要望事項：中国運輸局長 宛

1. 単体物に係る基準緩和トレーラ車両の継続緩和認定の延長（新規要望）

単体物品を輸送する基準緩和トレーラ車両については、平成9年10月1日以降、2年毎の更新が義務付けられたが、それ以前（平成9年9月30日まで）に基準緩和の認定を受けたトレーラ車両は、既得権（永久緩和）により更新が不要となっている。

しかしながら、既得権（永久緩和）を得たトレーラ車両と比べ、2年毎に緩和認定の更新が必要なトレーラ車両の方が、車両性能、安全性等、格段に向上しているにもかかわらず、更新手続きなど規制は逆に強化され、事業者側においては、事務負担が増大している。

このような状況から、「道路運送車両の保安基準の緩和認定の取扱い」（通達）が、事故防止や安全対策を目的とするならば、2年毎に緩和認定が必要な車両を保有する事業者について、重大事故や行政処分がない場合は、インセンティブとして、基準緩和車両の更新期間を延長していただきたい。

2. 悪質な運送事業者への行政処分の明確化（新規要望）

平成2年に制定された物流2法により、当時、約4万社であったトラック運送事業者数は、年々増え続け現在では、約6万3千社近くに増大している。

こうした中、トレーラを保有する事業者が抱える問題としては、荷主側は、運賃の安い事業者を選択するため、結果として、誘導車の配置が義務付けられた経路においても、誘導車を配置しない運賃の安い事業者（法令違反）を選択し、法令遵守を行う事業者においては、公平な競争が確保できない状況にある。

したがって、国土交通省において社会保険の未加入者をはじめ、ルール違反を行う悪質な事業者に対して厳しく対処し、一方、現況を再点検した上で行き過ぎた規制緩和を見直し、標準運賃の設定等、各事業者が安全・環境対策への取組みなど、健全な事業経営が行えるための施策を推進していただきたい。

<共通要望事項（中国地方整備局長宛 要望）>

3. 道路法、道路運送車両法の整合性（新規要望）

国土交通省において、道路法と道路運送車両法の2つの法律が運用されているが、車両諸元による制限や法の目的に応じて、それぞれ独立して運用されているため、申請者側（運送事業者）においては、法律や制度そのものが非常にわかりにくい状況にある。

例えば、道路運送車両法で認められている自動車検査証の最大積載量と特殊車両通行許可制度による通行許可証の積載重量を比較した場合、積載できる重量が大幅に異なり実際に道路を通行する際は、道路法による通行許可条件が適用され、自動車検査証の最大積載量を大幅に、下回る積載しか認められていない。

したがって、特殊車両の通行に関しては、国土交通省内において、道路運送車両法（保安基準）の自動車検査証の基準（重量、幅、高さ等）により、道路法（車両制限令）の審査基準を統一化していただきたい。

また、フル積載対応海上コンテナ以外の2軸トラクタについても、海上コンテナ用トラクタと同様に軸重10トン規制を11.5トンまで緩和していただきたい。

<共通要望事項（中国地方整備局長宛 要望）>

4. 車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可（継続要望）

車幅が2.5m以上のセミトレーラに積載できる幅広鉄板等は、単体物に限られているが、一定の固縛基準を満たした幅広鉄板等であれば、単体貨物と見なしこれを積載できるよう緩和していただきたい。

固縛した幅広鉄板等の輸送が可能になれば、物流の効率化が図られコスト削減やCO2削減に繋がる。

また、車幅2.5m以下の基準内セミトレーラが、道路通行許可を得て、幅3mの鉄板等のバラ積みを行う事は可能であるが、基準緩和の認定を受けた幅広セミトレーラで輸送する方が安全度が高いので、物流効率化と交通安全上、是非とも規制の緩和をしていただきたい。