

車両制限令等に関する講習会

次 第

平成 30 年 2 月 21 日 (水)
午後 1 時 30 分
大阪南港トラックターミナル管理棟 2 階講堂

1. 開会

2. あいさつ

一般社団法人 大阪府トラック協会 海上コンテナ部会

部会長 山口 与嗣雄

3. 講習会

○特殊車両通行許可制度の概要等について

講師：阪神高速道路株式会社

大阪管理局 総務・管理部 交通管理課

課長代理 梶原 啓一 様

4. 閉会

特殊車両通行許可制度の 概要等について

阪神高速道路株式会社
大阪管理局

目 次

1. 車両の制限に関する法令・・・・・・・・・・	2
2. 車両制限令取締りの必要性・・・・・・・・・・	4
3. 一般的制限値と特殊車両通行許可限度・・・・・・・・・・	10
4. 車両制限令取締りの強化・・・・・・・・・・	14
5. 国際海上コンテナ車をめぐる動き等・・・・・・・・・・	21

1. 車両の制限に関する法令

車両の制限に関する法令として、「道路法」、「道路交通法」及び「道路運送車両法」があります。

	道路法 (車両制限令)	道路交通法 (道路交通法施行令)	道路運送車両法 (道路運送車両の保安基準)
長さ及び高さの制限			
幅の制限			
重量の制限		規定なし	

1. 車両の制限に関する法令

道路法と道路交通法との違いは以下のとおりです。

【道路法(車両制限令)】

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限を定めるもの。



国土交通省や高速道路会社が実施する取締りの根拠

【道路交通法(道路交通法施行令)】

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。



警察が実施する過積載の取締りの根拠

車両の制限に関する法令全てを遵守のうえ
高速道路をご通行頂きますようお願いいたします。

2. 車両制限令取締りの必要性

高速道路会社で行っている取締りは以下のとおりです。

	現地取り締まり	自動取り締まり
内容	総重量、長さ、高さ等	軸重
取締り方法	現地取締り基地等において、総重量、長さ、高さ、幅を計測し、 <u>その場で違反を特定</u>	料金所等に設置された <u>自動軸重計</u> により計測し、 <u>1ヶ月単位で集計</u>
指導警告書、措置命令書の交付方法	現場において、 <u>ドライバーに対し直接交付</u>	一般的制限値は10tであるが、 <u>動荷重であるため計測値のズレも考慮し、それ以上の値を計測したものに警告書を発送(1ヶ月単位)</u>
違反点数の確定	<u>ドライバーに対し直接交付した時点</u>	①自動計測であり、 <u>特殊車両通行許可証の確認ができないため、弁明期間を設定。</u> ②弁明期間内に弁明書(*)を受けたものについて審査し最終判定。

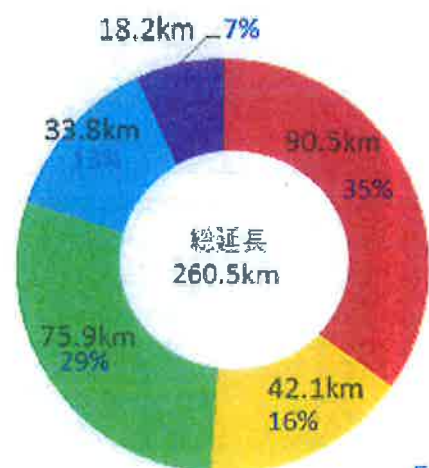
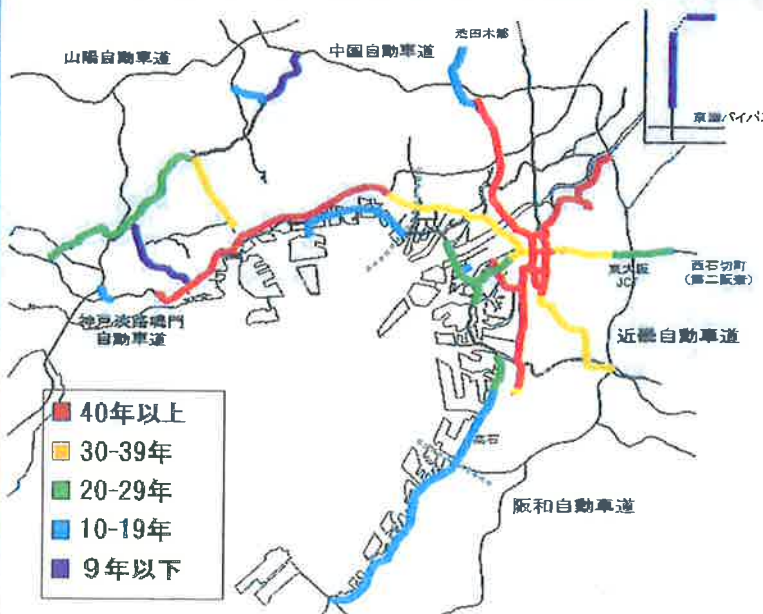
(*) 弁明書に必要な書類は「特殊車両通行許可証」(写)、「車両内訳書」、「経路表」の3点。

2. 車両制限令取締りの必要性

そもそも、何故、車両制限令に基づく取締りを実施するのでしょうか。

○阪神高速の概要

- ・阪神高速道路は、大阪、神戸、京都にまたがる都市高速道路で、総延長は260.5km
- ・都市高速道路であるため、高架橋などの橋梁が8割以上
- ・40年以上経過した構造物が3割、30年以上経過した構造物が5割以上



2. 車両制限令取締りの必要性

高速道路会社で行っている取締りは以下のとおりです。

	現地取り締まり	自動取り締まり
内容	総重量、長さ、高さ等	軸重
取締り方法	現地取締り基地等において、総重量、長さ、高さ、幅を計測し、 <u>その場で違反を特定</u>	料金所等に設置された <u>自動軸重計</u> により計測し、 <u>1ヶ月単位で集計</u>
指導警告書、措置命令書の交付方法	現場において、 <u>ドライバーに対し直接交付</u>	一般的制限値は10tであるが、 <u>動荷重であるため計測値のズレも考慮し、それ以上の値を計測したものに警告書を発送(1ヶ月単位)</u>
違反点数の確定	<u>ドライバーに対し直接交付した時点</u>	①自動計測であり、特殊車両通行許可証の確認ができないため、 <u>弁明期間を設定。</u> ②弁明期間内に <u>弁明書(*)</u> を受けたものについて審査し最終判定。

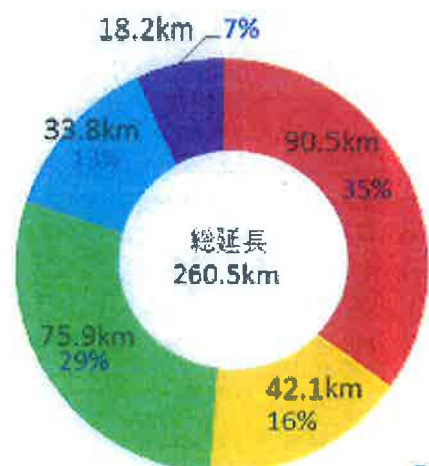
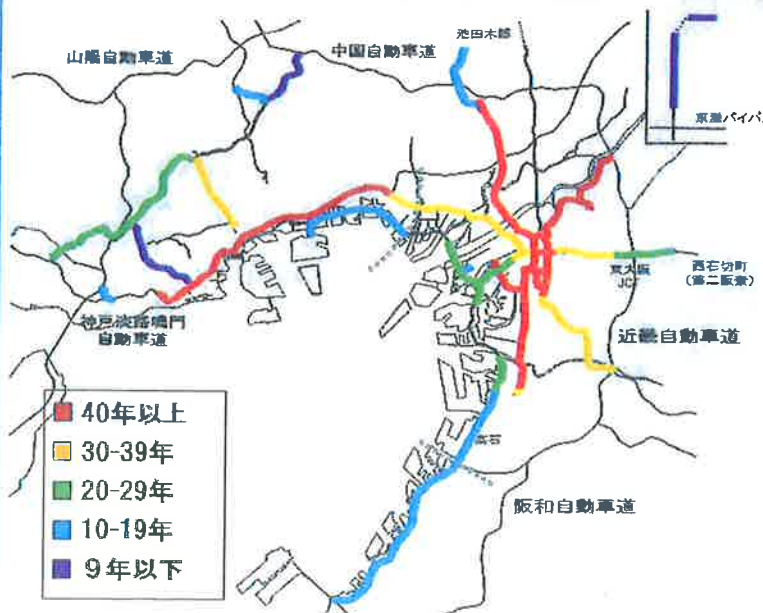
(*) 弁明書に必要な書類は「特殊車両通行許可証」(写)、「車両内訳書」、「経路表」の3点。

2. 車両制限令取締りの必要性

そもそも、何故、車両制限令に基づく取締りを実施するのでしょうか。

○阪神高速の概要

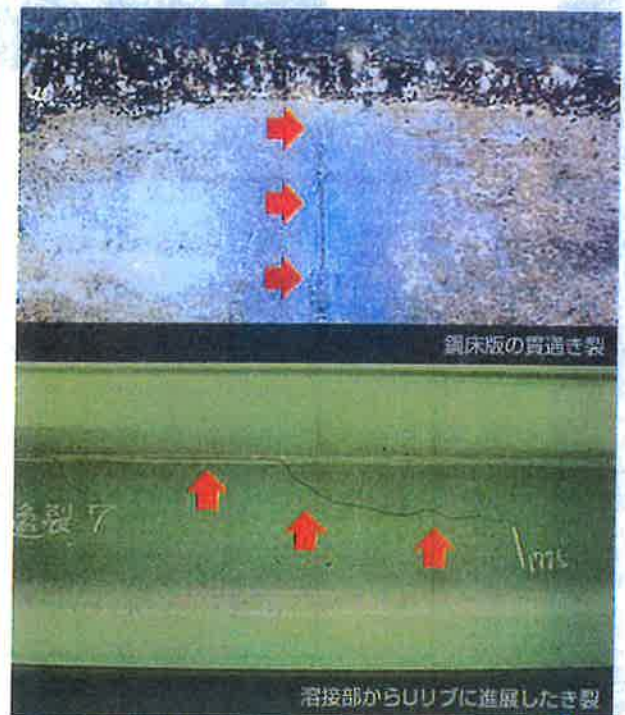
- ・阪神高速道路は、大阪、神戸、京都にまたがる都市高速道路で、総延長は260.5km
- ・都市高速道路であるため、高架橋などの橋梁が8割以上
- ・40年以上経過した構造物が3割、30年以上経過した構造物が5割以上



2. 車両制限令取締りの必要性

○鋼構造物の損傷事例

- ・重量車両による負荷が蓄積され、鋼桁に疲労き裂が発生するとともに、鋼部材を溶接して構成する道路床面（鋼床版）でもき裂が発生



8

2. 車両制限令取締りの必要性

○わだち掘れ・ひび割れ事例



(わだち掘れ)



(ひび割れ)

○その他の影響

- 軸重違反は、高速道路の構造物（床版、桁、舗装、伸縮継手）の寿命に大きな影響を与え、なおかつ補修工事等による渋滞発生にもつながる。
- また、交通事故の発生・拡大にもつながるとともに、周辺への騒音・振動のもとになる。

車両の制限に関する法令を遵守のうえ
高速道路をご通行頂きますようお願いいたします。

9

3. 一般的制限値と特殊車両通行許可限度

一般的制限値と阪神高速における特殊車両通行許可の限度について説明します

	一般的制限値	阪神高速道路の 特殊車両通行許可限度
幅	2.5 m	2.5 m
高さ	3.8 m (高さ指定道路 4.1 m) (※1)	4.1 m
長さ	12.0 m (※2)	単車 12.0 m
		セミトレーラー 17.0 m
		フルトレーラー 19.0 m

(※1) 阪神高速道路は、一部を除き高さ指定道路です。

(※2) 阪神高速道路は高速自動車国道ではないため、連結車の特例(セミトレ:16.5m、フルトレ:18m)は適用されません。

3. 一般的制限値と特殊車両通行許可限度

	一般的制限値 (重さ指定道路)	阪神高速道路の 特殊車両通行許可限度
総重量 (※3)	最遠軸距5.5m未満 車両長9m未満 20トン	軸距等の関係に応じ最大 44トンまで
	最遠軸距5.5m以上 7m未満、車両長9m 以上11m未満 22トン	
	最遠軸距7m以上 車両長11m以上 25トン	
軸重	10トン	総重量と軸距により決定

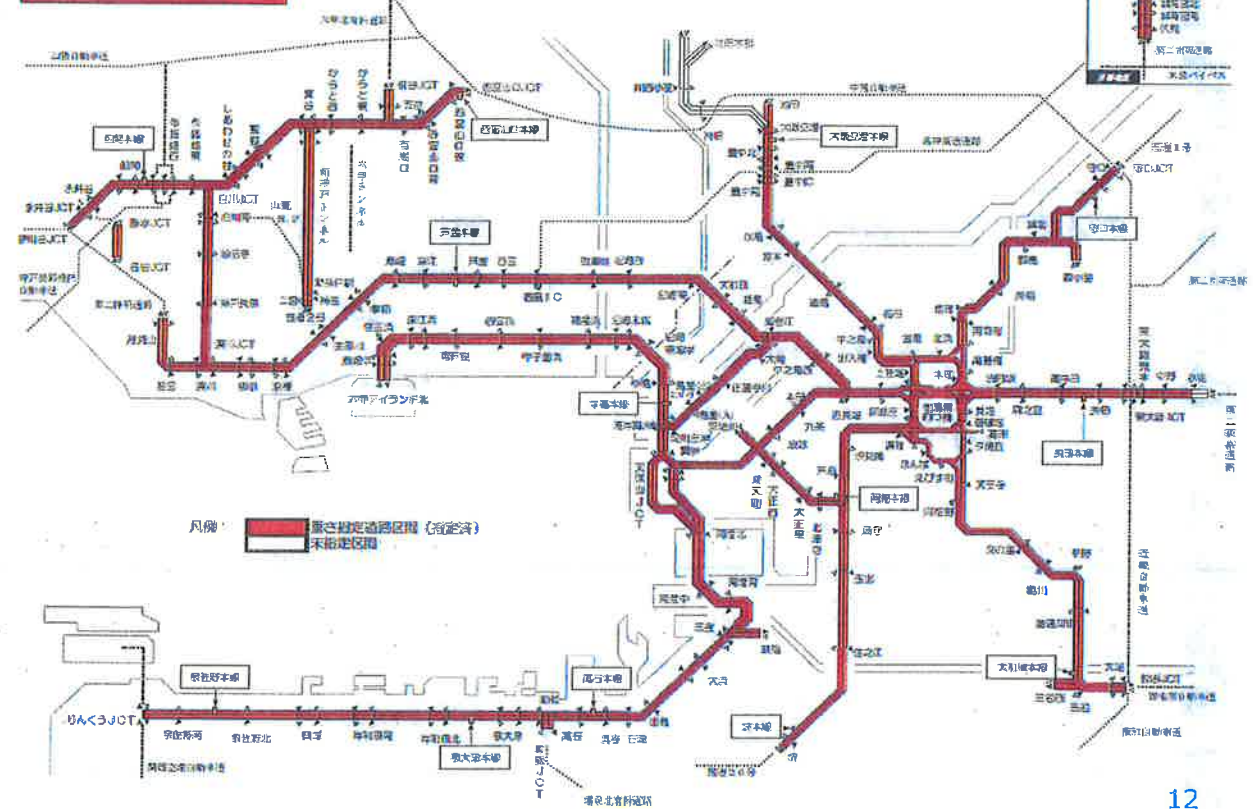
(※3) バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ又は自動車運搬用のセミトレーラー及びフルトレーラーについては、特例(最遠軸距に応じて27トンまで)があります。

3. 一般的制限値と特殊車両通行許可限度

阪神高速道路重さ指定道路図

【平成29年1月26日更新】

車両長さ・最速走行に応じ、総重量が最大で25tまでの車両が自由に通行可能な道路

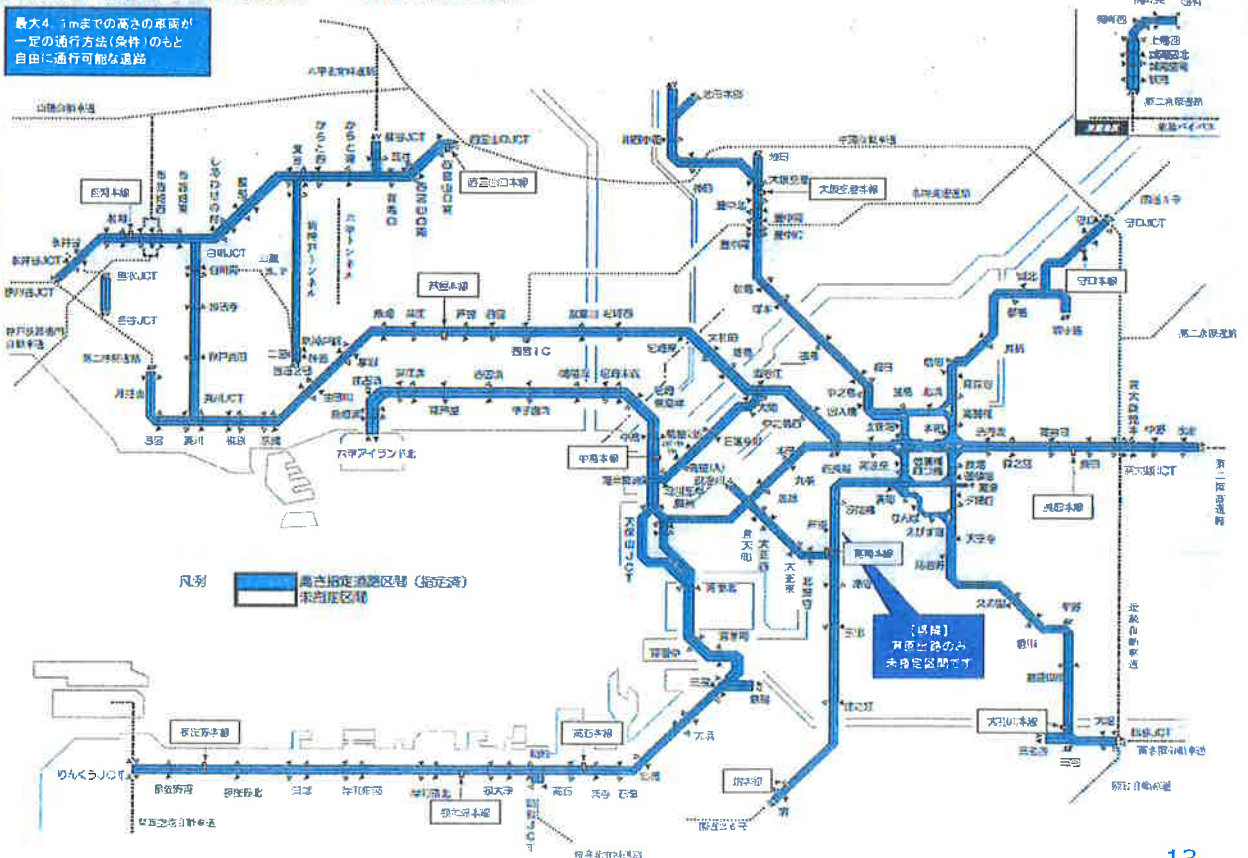


3. 一般的制限値と特殊車両通行許可限度

阪神高速道路高さ指定道路図

【平成29年1月28日更新】

最大4.1mまでの高さの車両が一定の通行方法（条件）のもと自由に通行可能な道路

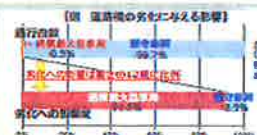


4. 車両制限令取締りの強化

道路の老朽化対策に向けた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。
→ 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

- パン型等セミトレーラ積載車の運転執照の許可基準の統一
・パ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】
- 4.5フィートコンテナ等の積載における許可基準の見直し
・4.5フィートコンテナを積載する車両を始め、パ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【暫定的に実施】
②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進【徹底して実施】
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年度から段階的に実施に向けて準備】
- 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適用【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りの徹底
①自動計測装置の増設【H25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般に取締る等、各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【徹底して実施】
- 違反者に対する指導等の強化
①国政事務所に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【H28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

14

4. 車両制限令取締りの強化

平成29年4月より見直しました、車両制限令違反者に対する割引停止措置等につきまして、ご説明します。

(1) 累積期間等の見直し

- 違反点数の累積期間を3か月（現行）から2年間に拡大

累積期間	措置
3ヶ月（四半期）	高速道路6会社が指定する四半期において違反を繰り返した場合に適用



累積期間	措置
2年間	累積点数に応じて適用

・違反点数の累積

違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導及び警告
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
割引停止・利用停止は1年以内の期間を定めて設定	



累積違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導
60点	一部割引停止（1ヶ月）
90点	一部割引停止（2ヶ月）
120点	一部利用停止（1ヶ月）
150点	一部利用停止（2ヶ月）

15

4. 車両制限令取締りの強化

(2) 違反項目の見直し

・軸重超過に対する措置命令等の発出基準に応じた違反点数の設定

軸重超過	点数	軸重超過	点数
指導警告	なし	指導警告	3点
措置命令B又はC		措置命令B又はC	15点

(3) 違反点数について

＜総重量(t)＞ ・セミトレーラ及びフルトレーラ(特例車種)の場合

道路	諸元		車種	点数			
	最速軸距 (m)			3点	5点	15点	30点
一般有料道路等 (指定道路内)	～	8	2軸牽引車	特例車種以外と同様			
			3軸牽引車				
	8	9	2軸牽引車	25超～27.5	27.5超～37	37超～50未満	50～
			3軸牽引車	25超～27.5	27.5超～42	42超～50未満	50～
	9	10	2軸牽引車	26超～28.6	28.6超～37	37超～52未満	52～
			3軸牽引車	26超～28.6	28.6超～42	42超～52未満	52～
	10	～	2軸牽引車	27超～29.7	29.7超～37	37超～54未満	54～
			3軸牽引車	27超～29.7	29.7超～42	42超～54未満	54～
一般有料道路等 (指定道路外)	～	8	2軸牽引車	特例車種以外と同様			
			3軸牽引車				
	8	9	2軸牽引車	24超～26.4	26.4超～37	37超～48未満	48～
			3軸牽引車	24超～26.4	26.4超～42	42超～48未満	48～
	9	10	2軸牽引車	25.5超～28.05	28.05超～37	37超～51未満	51～
			3軸牽引車	25.5超～28.05	28.05超～42	42超～51未満	51～
	10	～	2軸牽引車	27超～29.7	29.7超～37	37超～54未満	54～
			3軸牽引車	27超～29.7	29.7超～42	42超～54未満	54～

16

4. 車両制限令取締りの強化

＜総重量(t)＞ ・単車・セミトレーラ及びフルトレーラのうち特例車種以外の場合

道路	諸元		車種	点数			
	最速軸距 (m)	車長 (m)		3点	5点	15点	30点
高速自動車国道・ 一般有料道路等 (指定道路内)	～5.5未満	問わず	単車	20超～22	22超～30	30超～40未満	40～
			2軸牽引車	20超～22	22超～37	37超～40未満	40～
			3軸牽引車	20超～22	22超～40未満	-	40～
	5.5～7未満	～9未満	単車	20超～22	22超～30	30超～40未満	40～
			2軸牽引車	20超～22	22超～37	37超～40未満	40～
			3軸牽引車	20超～22	22超～40未満	-	40～
	5.5～7未満	9～	単車	22超～24.2	24.2超～30	30超～44未満	44～
			2軸牽引車	22超～24.2	24.2超～37	37超～44未満	44～
			3軸牽引車	22超～24.2	24.2超～42	42超～44未満	44～
	7～	～9未満	単車	20超～22	22超～30	30超～40未満	40～
			2軸牽引車	20超～22	22超～37	37超～40未満	40～
			3軸牽引車	20超～22	22超～40未満	-	40～
	7～	9～11未満	単車	22超～24.2	24.2超～30	30超～44未満	44～
			2軸牽引車	22超～24.2	24.2超～37	37超～44未満	44～
			3軸牽引車	22超～24.2	24.2超～42	42超～44未満	44～
	7～	11～	単車	25超～27.5	27.5超～30	30超～50未満	50～
			2軸牽引車	25超～27.5	27.5超～37	37超～50未満	50～
			3軸牽引車	25超～27.5	27.5超～42	42超～50未満	50～
一般有料道路等 (指定道路外)	-	-	単車	20超～22	22超～30	30超～40未満	40～
			2軸牽引車	20超～22	22超～37	37超～40未満	40～
			3軸牽引車	20超～22	22超～40未満	-	40～

17

4. 車両制限令取締りの強化

<高さ(m)>

諸元 道路	点数			
	3点	5点	15点	30点
指定道路内	4.1超～4.2	4.2超～4.5	4.5超～	-
指定道路外	3.8超～3.9	3.9超～4.3	4.3超～	-

<幅(m)>

諸元 道路	点数			
	3点	5点	15点	30点
全て	2.5超～2.6	2.6超～3.25	3.25超～	-

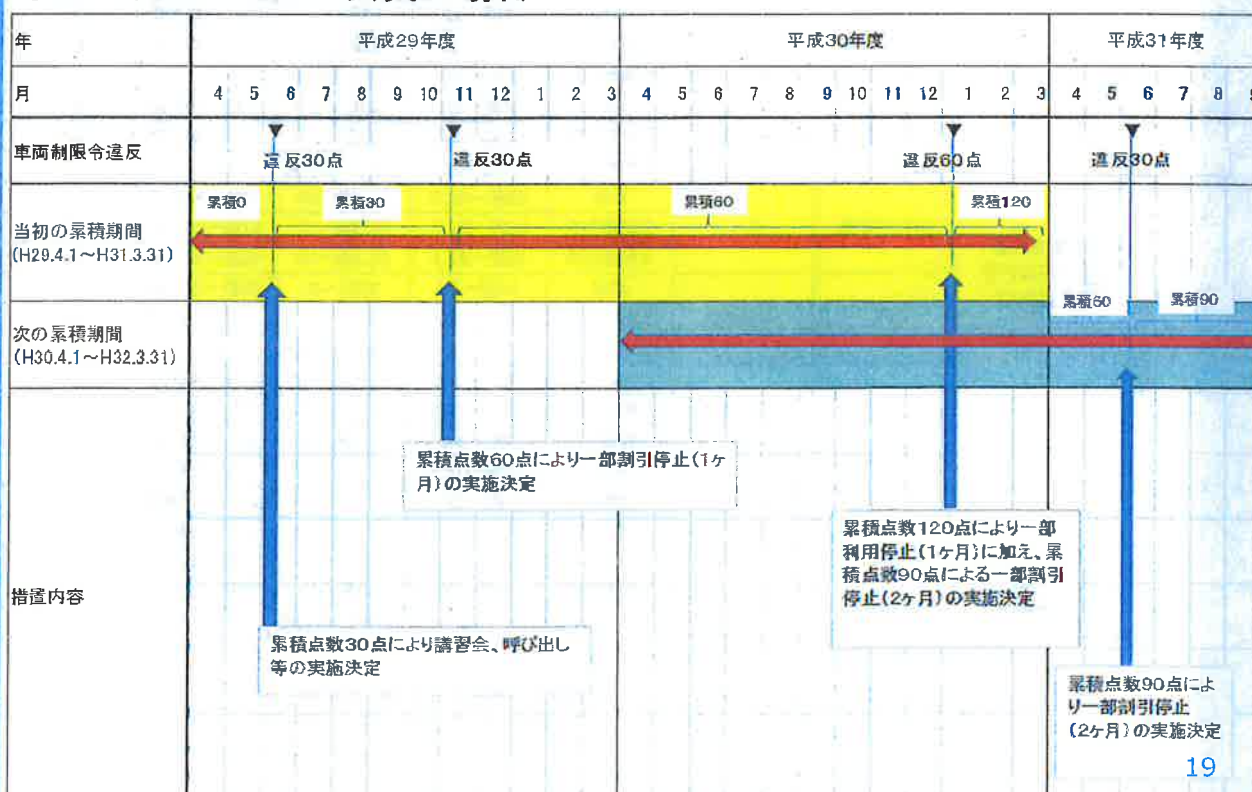
<長さ(m)>

諸元			点数			
道路	はみ出し	車種	3点	5点	15点	30点
-	-	単車	12超～13	13超～	-	-
高速自動車国道	あり	セミトレーラ	12超～13	13超～	-	-
		フルトレーラ	12超～13	13超～	-	-
	なし	セミトレーラ	16.5超～17.5	17.5超～	-	-
		フルトレーラ	18超～19	19超～	-	-
一般有料道路等	-	-	12超～13	13超～	-	-

4. 車両制限令取締りの強化

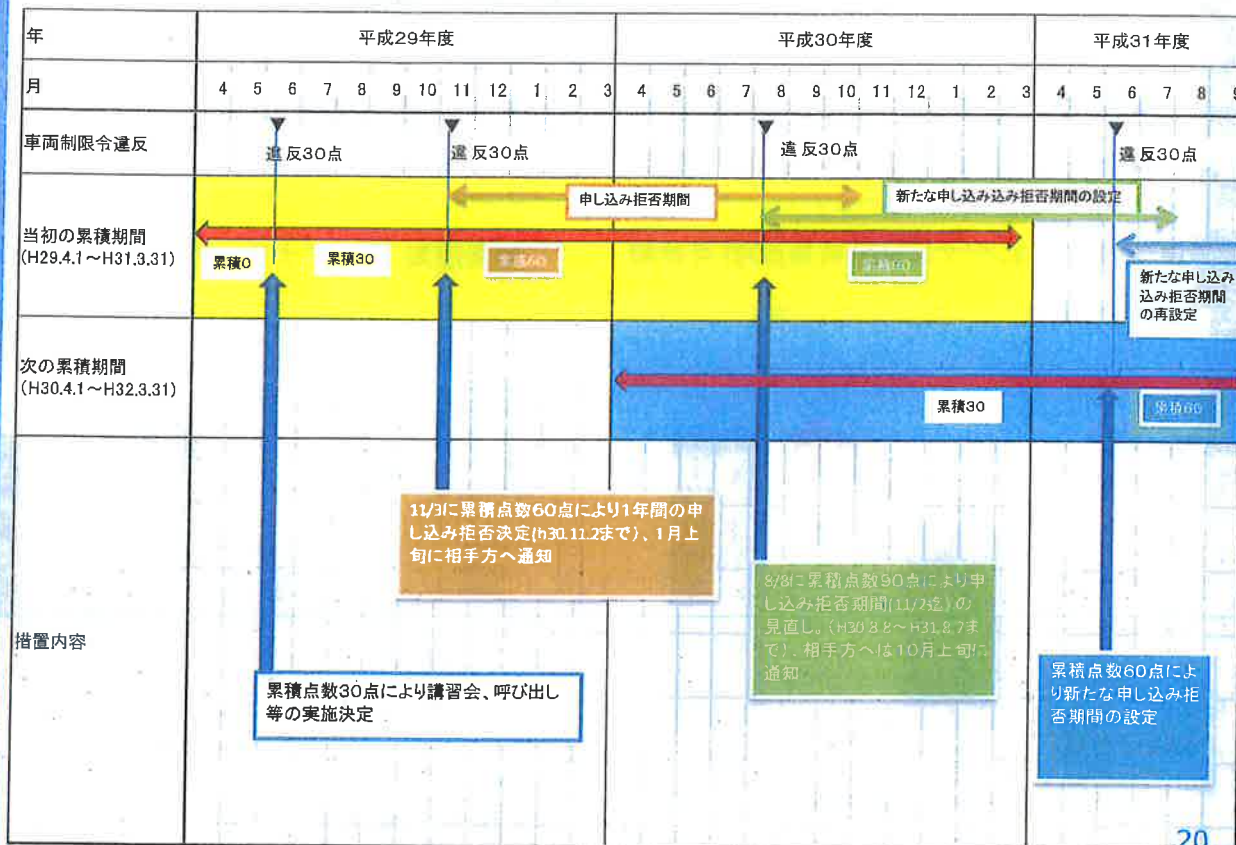
割引停止措置等に至るまでのイメージについて、ご説明します。

○コーポレートカード会員の場合



4. 車両制限令取締りの強化

○コーポレートカード会員でない場合



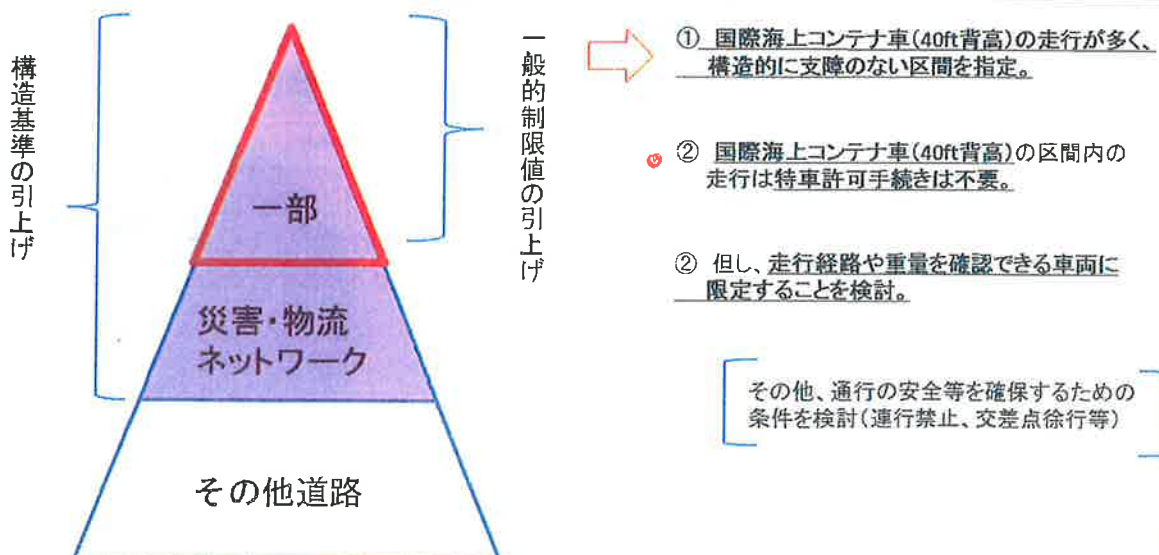
5. 国際海上コンテナ車をめぐる動き等

国交省（社会資本整備審議会道路分科会 基本政策部会）公表資料より。

機能強化

基準の引上げと運用の方向性

- 災害・物流ネットワークの新設・改築に適用する道路構造の基準について、国際海上コンテナ車(40ft背高)が特車許可なく通行可能となる水準まで引き上げる。
- 災害・物流ネットワークの一般的制限値については、供用中道路のうち、道路構造物等の観点から支障のない区間に限定したうえで、国際海上コンテナ車(40ft背高)に対応する水準まで引き上げる。



5. 国際海上コンテナ車をめぐる動き等

機能強化

国際海上コンテナ車の輸送状況①

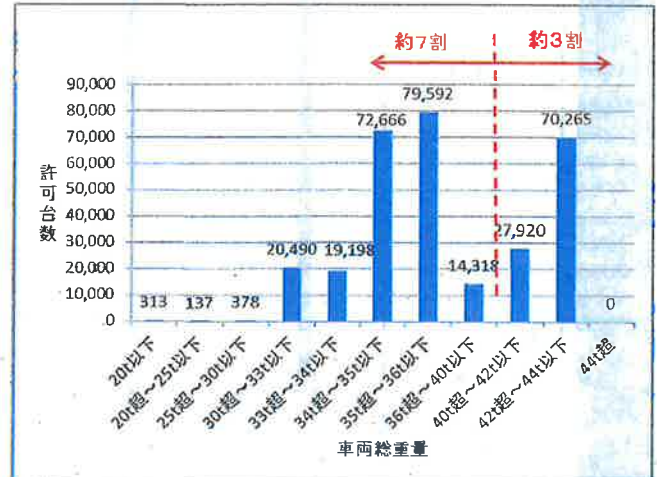
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車許可台数は、5年間で1.5倍に増加。
- 車両総重量40t以下の台数が約7割を占める。

■ 国際海上コンテナ車(40ft背高)の許可台数



出典: 特殊車両通行許可データ(国土交通省)

■ 国際海上コンテナ車(40ft背高)の許可台数



出典: 2016年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

5. 国際海上コンテナ車をめぐる動き等

機能強化

トラックの大型化に対応した道路構造の強化

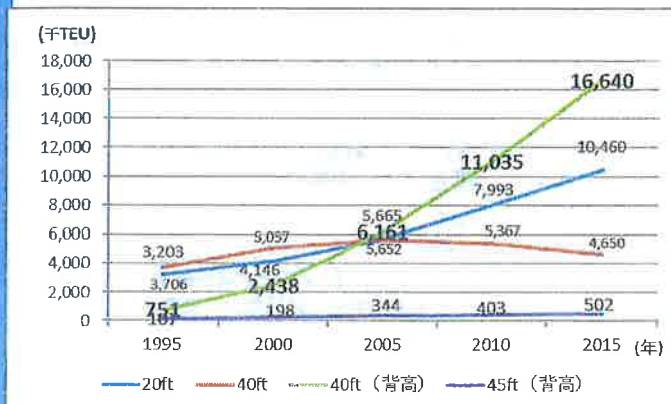
- 近年、世界的に増加している国際海上コンテナ(40ft背高)を、特車許可なく効率的に輸送し、生産性向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークを構築する。

国際海上コンテナ車(40ft背高)の車両諸元例

* () は特車許可不要の一般的制限値

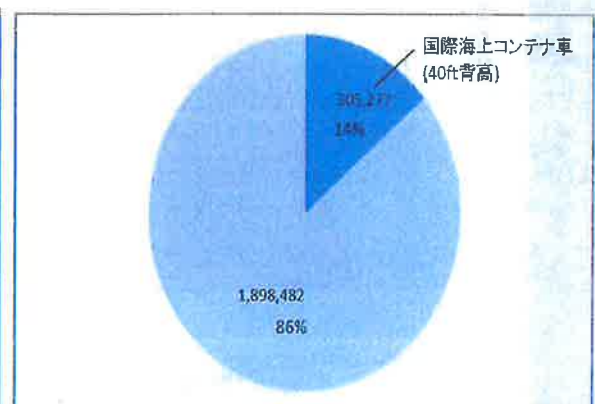


世界の海上コンテナ車保有個数の推移



出典: containerisation International2010, Drewry Container Census2013,2016

特車許可台数に占める割合(2016)



出典: 2016年度特殊車両通行データ(国土交通省)

5. 国際海上コンテナ車をめぐる動き等

大型車通行適正化に向けた近畿地域連絡協議会が設立しました。

設立: 平成30年1月25日

設立趣旨: 道路の老朽化対策の一環として、近畿地域の道路管理者、関係行政機関、関係企業団体等が連携し大型車両の適正かつ安全な走行実現のため情報交換、啓発活動の検討を継続的に行う。

委員: 【道路管理者】 国土交通省近畿地方整備局、大阪府、大阪市、堺市、西日本高速、阪神高速
【関係行政機関】 大阪府警、国土交通省近畿運輸局
【関係企業団体】 大阪府トラック協会

具体的な対策(案)

1. 広報活動の強化

- ①ラジオ広報の実施
- ②チラシの配布拡大
- ③野外活動
- ④特車申請に関するわかりやすいホームページの開設

2. 啓発活動の強化

- ⑤特殊車両ディーラーへの啓発
- ⑥荷主向け講習会
- ⑦免許取得・更新時の講習

3. 取り締まりの強化

- ⑧合同取締の実施