

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正
に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方

平成 2 5 年 1 月 3 0 日

[意見募集期間：平成 2 4 年 1 0 月 2 日～平成 2 4 年 1 1 月 1 日]

意見提出者一覧

計42名

意見提出者	
1	小森谷 和信
2	社団法人埼玉県トラック協会
3	柘運送株式会社
4	株式会社木村建設運輸 代表取締役 木村 修一
5	丸定運輸株式会社
6	匿名
7	株式会社ショウエイ
8	無記名
9	太平洋陸送株式会社 業務課 新井 知男
10	個人
11	行政書士法人自動車登録センター新潟 仙名 栄
12	個人
13	阪神海上コンテナ協議会会長 (社)兵庫県トラック協会海上コンテナ部会部会長 (公社)全日本トラック協会海上コンテナ部会副部会長 山本 清志
14	全日本港湾労働組合関西地方阪神支部 副執行委員長 中山 寛治郎
15	日立建機ロジテック株式会社 九州営業所
16	全日本建設交運一般労働組合 全国ダンプ部会
17	小川運送株式会社 小川 征雄
18	個人
19	株式会社坂本建運 長沢 健二
20	遊佐 正志

会社については会社名、個人については「個人」、匿名希望の方は「匿名」と記載しております。

なお、希望があった方は、お名前を記載しております。

また、「意見」については原文を転載しております。

意見提出者	
21	コマツ物流株式会社
22	阿部 恒久
23	株式会社フジトランスライナー第二営業部 寺本 直司
24	伊山 紀道
25	個人
26	公益社団法人全日本トラック協会
27	石下運輸株式会社 石下 喜浩
28	個人
29	ヤマニ屋物流サービス株式会社 相良 利夫
30	中京陸運株式会社 土田 友男
31	宮地運送株式会社 代表取締役社長 宮地 高照
32	利用運送事業会社 代表取締役社長 浅野 弘
33	宮村 善保
34	社団法人愛知県トラック協会 海上コンテナ部会
35	匿名
36	株式会社さくらコーポレーション
37	寺澤公彦行政書士事務所 寺澤 公彦
38	全日本運輸産業労働組合連合会 業種対策部 杉山 浅井
39	社団法人広島県トラック協会
40	石川県行政書士会
41	匿名
42	無記名

会社については会社名、個人については「個人」、匿名希望の方は「匿名」と記載しております。

なお、希望があった方は、お名前を記載しております。

また、「意見」については原文を転載しております。

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 1 / 6 4

	意見	意見に対する考え方
1	<p>「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」(案)についてですが、違反者等に出頭を求めたが出頭しないため是正指導書を手交できなかったときも、名称等を公表できることとするべきだと思います。</p> <p>また、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」(案)についても、同様とするべきだと思います。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>ご意見を踏まえ、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」において、出頭せず是正指導に応じなかった者についても公表の対象とすることとします。</p>
2	<p>今回の変更は運行当事者だけの罰則強化であり、真に法令順守を目指すものであるならば、運行当事者が法令を遵守できる環境を整備するのが先決でないか。現在、特殊車両の申請を行う場合、登録番号が必要となり、新規登録するにあたり運輸支局に行く時点で無許可状態出走することとなる。また、登録番号交付後に特車申請しても許可がおりるまでの間は、走行できないこととなる。ついては、新規車両については、車体番号で申請可能とすべきである。</p> <p>さらに、積み荷そのものが許可取得に時間を要するような場合、荷の発注側にも理解をいただく必要がある。ついては、違反行為者だけでなく、荷の発注者、さらには工事等の発注者に対しても再発防止の啓発書面を発行すべきであり、大きな事故が発生した場合には、それらについても名称を公表すべきである。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主や施工主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>新規登録車両に係るご意見につきましては、関係部局と調整の上、具体的な改善措置を検討します。</p>

特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 2 / 6 4

	意見	意見に対する考え方
3	<p>現状の特殊車両通行申請はオンライン申請でも当社実績にて約2か月を要し、現代社会のスピード感とは大幅にかけ離れています。この制度のために、多くの仕事を断らなければならなくなっており、我々制度を守ろうとする者の生活は脅かされています。今回の改正は上記の内容に拍車をかけることと確信しております。そして国道以外、県・市・町以下の道路管理者の特殊車両通行制度に対する意識が薄い方が多く、国道外の申請を取得するにも大きな障害となっております。</p> <p>この改正を行う前に、申請期間の短縮を強く求めます。罰を与える前に、制度を守れる環境を作ってください。</p>	<p>審査に時間がかかりすぎとのご意見につきまして、その大きな要因として、各道路管理者の間の協議に時間がかかることがあります。</p> <p>道路の管理は各道路管理者の固有の事務であり、国と地方の役割分担の下で、国と自治体がそれぞれ自らの道路を管理しております。許可を受け、通行する道路が複数の道路管理者にまたがる場合は、いずれかの道路管理者（指定市以外の市町村を除く。）に申請の上、その道路管理者が他の道路管理者に許可の可否の協議を行います。協議を受けた道路管理者は自らの管理する道路について、車両の通行が可能かどうかの審査を行った上、回答します。</p> <p>国の受け付けた特殊車両通行許可の申請につきましては、道路情報便覧に収録された道路は、あらかじめ、国と各道路管理者との間で国が一括して審査できる旨合意しておりますことから国から各道路管理者への協議があったものとして取り扱うことができ、国において迅速な審査を行うことができます。しかしながら、道路情報便覧に収録されていない道路や、収録されている経路であっても慎重な審査が必要な車両の通行につきましては、各道路管理者による審査が必要であり、当該道路管理者への</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 3 / 6 4

	意見	意見に対する考え方
		<p>協議が必要となります。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。 <p>また、国自身の行う審査につきましても、職員の審査能力の向上、オンライン申請システムの改良等審査の迅速化に努めてまいります。以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 4 / 6 4

	意見	意見に対する考え方
4	<p>特殊車両通行時の車両総重量の引上げにご理解を頂きたい。</p> <p>・多軸の車両を使用し一軸に係る重量を10t以内、輪荷重を5t未満に収める車両に対しては、総重量（GCW）を100t位まで引き上げて欲しい。</p>	<p>橋梁をはじめとした道路構造物は道路構造令ほかの技術基準に従い、一定の設計自動車荷重に対応する強度を維持するよう設計されています。道路がそのようなものである以上、通行できる車両の総重量にはおのずから限界がありますところ、ご理解のほどよろしく願い申し上げます。</p>
5	<p>重量制限超過車両の規制強化については、安全運行のためにも必要かと思えます。しかし、トラック業界は中小・零細が圧倒的に多く、荷主との契約は従属的である場合がほとんどであり、現行の特殊車両通行許可制度についても荷主によっては理解していただけない場面も多く、結果として危険な運行を招いている状態です。つきましては、もう少し大きな視点から見た規制を要望いたします。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>荷主が認識不足とのご意見を踏まえ、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p>
6	<p>率直に申し上げますと</p> <p>「クレーン事業者に対する取締強化」→「意図する期待効果を得る。」にはなりませんね。</p> <p>なぜなら、国土交通省さんの現場は別として、民間現場の「現実」はおおよそ次のようなものです。</p> <p>我々の顧客は、</p> <p>「なんだそれ？そんな法律知らない。」「なんでそんな金払わなきゃならないんだ？B社はそんなこと言わないぞ。」</p>	<p>クレーンの発注者が認識不足とのご意見を踏まえ、建設事業者に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>関係各社に対する直接的な通達周知及び施工主に対する責任を求めるご意見につきましては、関係部局に伝達するとともに、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

	意見	意見に対する考え方
	<p>「だったら、別の業者（クレーン屋）を使うまでだ。」「知っているけど、できればそれは言わないで欲しかった。が本音だ。なぜなら、言われたら我々はそれに対する料金を社内のコンプライアンスによって支払わざるを得ないからだ。（ぶっちゃけ迷惑だ。余計な経費だ。そんな嫌がらせをするのなら次から別の業者を使う。）」「6：00搬入、21：00搬出なんて現場の職員が現実的には対応できない。」</p> <p>などです。</p> <p>我々は、下請けで「使って頂く」「お金を頂く」立場ですから、当然強いことは言えません。ですからつまり、コンプライアンスを実行するのは、クレーン事業者ですが、コンプライアンスに対する費用を負担するのは顧客ですから、工事費用を支払う顧客こそが納得して、社会常識だと認識したうえで、コンプライアンスに対する経費を当然払うべき経費として支払う意識が定着しなければ、すなわち払い手に現実的に支払いが実行される動機付けを与えなければ、現場の現実は変わらないという事です。言い換えれば、現実の「利害構造」が法の実現を困難にしているのですから、まず、それに対する現実的で、効果的な対策を検討すべきです。たとえば関係各社に対する国土交通省さんからの直接的な通達周知が肝要です。また、罰則規定に関して言えば、現在はクレーンリース会社の事業主とオペレーターだけが、責任を負うことになっていますが、罰則を使用者にも科していただくよう、法改正を行っていただくよう、是非ご検討いただきたいと思います。</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 6 / 6 4

	意見	意見に対する考え方
	<p>リスクをすべて我々だけが負っていることは、納得がいきません。法システムとしての有効性も合理性も欠いている結果になっていると思います。生意気で勝手なことを申し上げましたが、ご参考になる部分が少しでもあれば、検討材料にしてやってください。</p>	
7	<p>日本中走行します。我社は積載物輸送が多い。目的地への通行特車申請を最寄りの役所へ提出必要。提出書類完了後の受け取り（地域によっては輸送可）等その都度、出向いて行く為、時間及び費用負担大。軽減方法要。荷主に於いては、荷主への責任回避の為、申請に非協力。</p>	<p>特殊車両通行許可につきましては、申請経路に国が管理する一般国道が含まれる場合、オンラインで申請することができます。オンライン申請をご利用いただければ、直接窓口で申請書を持ち込むことなく、職場や自宅で申請を行い、許可証を受け取りいただくことができますので、ご利用いただきますようよろしくお願い申し上げます。</p> <p>オンライン申請の手続きにつきましては、最寄の国道事務所にご照会いただくか、次のURLをご覧ください。 http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/</p>
8	<p>まずやることあるのではないかと。 ・処罰を厳しくするならば、電子申請での通行許可を（例えば1週間以内などと）迅速に出していただきたい。（たとえ厳しくしなくてもだが） 今は、許可証の発行まで2～3ヶ月もかかる。特に東京は本当にひどい。 新車で購入したトレーラーがそれだけ動けないということがどれだけ運送業者にとって負担か考えていただきたい。1500万の車が、3ヶ月間も見</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>特殊車両通行許可の申請につきましては、約8割を国で受け付けているところです。しかしながら、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 7/64

意見	意見に対する考え方
<p>だけ、動かさない。</p> <p>新車購入時は事前審査を許可したりと、購入後すぐに仕事ができるようにする方法を確立していただきたい。ということは、特車許可が出るまで構内の仕事をしているような場合を除き、実は新車のほとんどは無許可運行ということではないか？</p> <p>また、荷主からの要望で新たな経路を取得しようにも、走れるまで時間がかかり、いつ運べるかさえわからない。これで仕事としてやっていけると思うのか、真剣に議論していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 荷主に対し、運送会社と同様かそれ以上のペナルティを課してもらいたい <p>運送会社のモラルが低い面があることは事実だが、荷主が「他の業者に変える」と強要している場合も多い。また、必要なコストをかけていない業者が安く運送料を提示できるのは当たり前で、荷主がこのような業者を使えば、真面目な業者は立ちいかなくなる。結果、コンプライアンスを順守したら馬鹿を見ることになる。それが国交省の望む姿なのか。さらに言えば、運賃の最低額を決めるなど、最低限の規制は必要ではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> 特車電子申請について <p>今の地図ではやりにくくてたまらない。例えば、既に自車の諸元を登録させているのだから、積荷を設定し、積地と卸地を設定したら、どの経路なら通れると指し示してくれる様なシステムにできないのか。締め付けるだけでなく、こういった申請するためにかかる時間・金・人のコストについても、で</p>	<p>を要しております。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。 <p>新車に対する許可に係るご指摘につきましては、関係部局と調整の上、具体的な改善措置を検討します。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 8/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>きるだけ簡便に、わかりやすいシステムを目指していただきたい。</p> <p>・海コン以外にも軸重11.5tを許可してほしい (シングルトラクタの駆動軸の)軸重を11.5tまでにしてもらえれば、スーパーシングルと呼ばれるトレーラーを利用した場合、最大積載量の29tを詰めるようになる。しかし、軸重10tのままでは、24tくらいしか積めない。軸重超過しないように重トレを使用すると、GCW44tからの引き算で結局27tほどしか積めない。重トレであれば、タイヤの本数が多いぶんコストも掛かるし、抵抗が増える分燃費も悪くなる。</p> <p>よく、受益者負担などの言葉を運送業者に対し言う者がいる。果たして、運送業者は収入と支出において不均衡になっているのか？実際には、荷主に運賃を叩かれ、軽油は高止まり、タイヤも値上がりし、排気ガスの浄化のため、尿素SCRの機能をつけたがために重く(=積めなくなる)金がかかり(今まで不要であった尿素を消費する)、仕事の意義を失いつつある。</p> <p>違反している会社を吊るしあげるのは構わない(現状を鑑みるに仕方がない)が、ぜひ上記に対する国交省の姿勢についても再考していただきたい。</p>	<p>荷主に対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>運賃の最低額に関するご意見につきましては、関係機関へ伝達させていただきます。</p> <p>現行の地図ではオンライン申請がやりにくいとのご意見につきましては、現在、出発地と目的地を入力することで自動的に通行経路が地図上に表示されるようシステムの改修を進めております。今後も申請手続の利便性向上に取り組んで参りますので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>国際海上コンテナ輸送車両以外への軸重緩和につきましては、コンテナ輸送における国際貨物・国内貨物の通行許可基準・申請手続の統一に係る閣議決定(規制・制度改革に係る方針)を踏まえ、他の物流系連結車両も含めた特殊車両通行許可基準・申請手続の見直しの一環として検討しているところです。</p> <p>以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 9 / 64

	意見	意見に対する考え方
9	<p>(意見)</p> <p>1 経路のみの申請で1ヶ月程度の余裕をもって申請しても通行開始日に間に合わないことが大半である。2ヶ月以上かかることもあり、理由を聞くと経路内の協議路線の回答に日数を要しているとの事。その割に協議で否認されることはまずない。</p> <p>(理由)</p> <p>日数がかかれば許可が出るのを待ってられず、見切り、スタートしてしまう。それでも結果問題がなければ必要性を感じず、やがて「不要」というスタンスに戻ってしまう。</p>	<p>特殊車両通行許可の申請につきましては、約8割を国で受け付けておりますが、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とするものであります。これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりました。</p> <p>ご意見を踏まえまして、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のように、より具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 10/64

	意見	意見に対する考え方
10	<p>特殊車両の通行違反が多い背景として、通行許可の申請から認可まで時間を要していることが要因のひとつと考えます。</p> <p>例えば、輸入貨物（分割不可）において、貨物が港に到着後、輸送会社が港から国内着地までの通行許可を申請し、認可されるまで貨物を移動できなければ着荷主の経済的損失が大きく、やむを得ず無認可で輸送しているケースがあります。</p> <p>（一般的に、荷主は特殊車両通行許可制度自体を認知していない）</p> <p>また、最近では重量制限の審査に加え、車両長さの審査（右折事故対策）に時間を更に要し、申請から1ヶ月以上経ても認可されないケースもあり、大きな混乱を招いています。</p> <p>罰則の強化を図る以前に、迅速な審査の実施を整備することが必要と考えます。</p>	<p>特殊車両通行許可の申請につきましては、約8割を国で受け付けておりますが、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しています。これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりました。</p> <p>ご意見を踏まえまして、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のように、より具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 11 / 64

	意見	意見に対する考え方
11	<p>今回の「特車の通行に関する指導取締要領」の一部改正（案）については、社会的インフラである道路や橋梁を安全に保つことを目的とする「通行許可制度」の観点から「法律を無視する者あるいは違反する者」に対して法律の主旨目的を説明し注意を喚起し繰り返し違反する者に対しては一定の処分を行うということについては賛成であります。</p> <p>しかしながら、現状は法律と乖離しており現在の通行許可制度は次の点で大変大きな矛盾と問題点を抱えていると言わざるを得ず「取り締まりの強化」を行う前に何よりも特殊車両が走行する上で抱えている矛盾点あるいは問題点を解決することを優先的に実行することが必要であると考えます。</p> <p>1. 特殊車両の中で多くを占める車両はトラクタとトレーラの連結車であり且つその圧倒的多数は運送事業者が保有しておりますが、ほとんどの運送事業者あるいは荷主は車検証の最大積載量欄に記載されている積載量を積載限度とみており、通行許可証に記載されている総重量は概ね無視又は無視せざるを得ない状態で走行しているという現実があります。</p> <p>とりわけ、車両の構造基準を定めている道路運送車両法の保安基準を超える緩和認定を受けた車両については、運輸局で認定を受けた積載量又は総重量で通行の許可を受けることはほぼ不可能な状態であるというのが実態であります。</p> <p>2. 特殊車両の通行許可証には安全走行を確保するために前後に誘導車を配置するという条件（C又はD条件）が義務づけられています。しかしながら、誘導車を配置して走行している特殊車両は全国的にみてもまれであるというのが実態であります。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>荷主の認識を深めるべきとのご意見を踏まえ、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>特殊車両の通行の実態や関係部局との連携に係るご意見につきましては、それぞれ、特殊車両許可制度の実効性を高めていく上での、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

	意見	意見に対する考え方
	<p>3. 現在、運送事業者に対しては大変厳しい「行政処分基準」に基づき違反内容により運行停止等の厳しい処分がせられていると同時に道路交通法上の重大違反を犯した場合は警察から運輸支局へ、労働基準監督署が臨検を行い「改善基準違反」が見つかった場合は労働基準監督署から運輸支局へ、年金機構の調査で社会保険の未加入があった場合は年金機構から運輸支局へそれぞれ違反事実を通報するという体制ができておりますが、車両制限令違反については、指導、警告、停止という処分が行われておりますが同じ国土交通省内でありながら運送事業者を管理監督する立場の運輸局との間に情報の共有がなされていないため車両制限令に基づく処分の実効性が希薄になっているというのが実態ではないかと思えます。</p> <p>矛盾点又は問題点を解決するために次のような具体的な措置を講じる必要があるのではないかと考えています。</p> <p>1. 重量オーバー、過積載の状態での走行が状態かしている点については、特殊車両を多く保有している運送事業者、クレーン等の保有者、建設機械の販売店、レンタル会社等実際に特殊車両を走行させている事業者あるいは重量物、長大物等の輸送を依頼する「荷主」に対して道路を走行する場合の重量は通行許可証に記載されている「総重量」でありその重量を超えた場合は「過積載」になり、車両制限令、道路運送法、道路交通法に違反するのだということの認識を深める必要があると考えます。特に「荷主」となる企業に対しては「企業の社会的責任」という観点から弱い立場の運送事業者に強要してはならないということも含めて認識してもらう必要があると考えます。</p> <p>また、道路交通法で取り締まりを行う現場の警察や道路運送法や道路運送</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 13/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>車両法を管轄する運輸支局においても通行許可制度に対する認識を深める努力が必要なのではないかと考えます。</p> <p>2. 誘導車を配置しないで走行する条件違反については、ほとんどの特殊車両が違反状態で走行しているという現実を踏まえて、誘導車を配置しなければならない基準を車両の長さ、幅、高さ、重量という点から明確にし、その基準に違反した場合は厳しい行政処分を行うという方向に制度を改善すべきと考えます。例えば、長さは16.5m、幅は3.0m、高さは4.1m、重量は44.0tとし何れかの基準を超える場合は誘導車を配置しなければならないというように。</p> <p>3. 同じ国土交通省内の組織でありながら特殊車両の違反情報が共有されていないという現在の状況については、現在、運輸支局と警察、労働監督署、年金機構の間でできている通報体制の中に地方整備局なり国道事務所も組み入れ、車両制限令に基づく処分と併せて営業車の違反に対しては貨物運送事業者に対する「行政処分基準」に基づいて運輸局が処分を、自家用車の違反に対しては、道路交通法に基づいて警察で処分を行うという体制が確立されれば通行許可制度もかなり実効性のある制度になると考えます。</p> <p>かつて行われた「過積載」を追放するための施策でかなりの効果を実現させたという経験を生かすべきと考えます。</p>	
12	<p>(意見)</p> <p>特認許可申請（国交省工事）</p> <p>申請後30日以内に許可をお願いしたい。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>ご意見を踏まえまして、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のように、より具体的に審査事務の改善に</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 14/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>(理由)</p> <p>1. 悪質な所は、罰則を厳しくして欲しい。国交省から受注した業者に対しても指導をしてもらいたい。</p> <p>2. 道路交通法もありますので、元請業社さんにも理解が必要です。</p> <p>3. 圏内にも同業社が居ますが、先導もしないで運行している会社が有ります。数社の建設業が規則を守り、許可後の運行をさせて頂いております。</p>	<p>取り組んでまいります。</p> <p>1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。</p> <p>2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。</p> <p>3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。</p> <p>建設業に係るご指摘につきましては、建設業者に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。また、関係部局に伝達するとともに、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
13	<p>(意見)</p> <p>重大事故多発やマスコミ報道等に対応する目的で罰則強化、又そのための法改正を行うのではなく、国際海上コンテナの運送に限っては以下理由に於いて、国内貨物運送とは別に、特殊車両通行許可制度の廃止、適用除外を視野に於いた抜本的対策を求める。</p>	<p>今回の改正は、多くの重量制限を超過した車両が存在している一方、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）の老朽化が急速に進行しており、長寿命化対策が求められていることから実施するものであり、重大事故多発やマスコミ報道に対する目的で行うものではありません。罰則を強化するものでも、法改正を</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 15/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>(理由)</p> <p>1. 国内一般貨物運送事業が行う国内運送貨物と異なり、海上コンテナ運送事業者が扱うのは国際規格に定められた国際海上コンテナのみである。このような国際規格でありながら、その長さ、重量に於いて国内法に合致しないために不特定国内貨物同様の特殊車両通行許可の対象とされている。</p> <p>2. 国際海上コンテナの運送に際しては、そのほとんどが前後に誘導車を必要とする「C条件」の指定を受けているが、現実的には先導車配備の運送実体はない。全国15,000台のトラクターに対し、規定に基づき計30,000台の先導車を配属することは現実的ではないことは明白である。そもそも安全輸送のために運送業者が求めたコンテナ内貨物情報に関する安全輸送法は経済界の強い反対に於いて廃案となってしまった。そのような経済界が先導車に関する費用負担をすることは全くあり得ず、運送業者は規定違反を強いられている。</p> <p>3. 「C条件」の違反を一例として、条件違反が半ば黙認され常態化し、それを解決出来ないままに罰則強化のための法令改正を行うことは形式的対処であって効果のあるものとは思えない。更に、通行申請を適切に行う業者と敢えて無申請とする業者の不公平競争の土壌を生み出している。これを機に国際海上コンテナ運送については国内貨物運送とは切り離し、特別な扱いにすべきと考える。</p> <p>4. 国際海上コンテナの運送に限っては、特殊車両通行許可制度の廃止、適用除外を視野に於いた抜本的対策を求める。</p>	<p>行うものでもありませんので、ご理解のほどよろしくお願ひ申し上げます。</p> <p>橋梁等は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準に基づいてつくられております。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。このような事態を防ぐには、車両が通行する経路に含まれる橋梁等の設計自動車荷重、通行する車両の重量・寸法をもとに審査を行い、その車両が橋梁等に過度の負担を与えることなく通行できる経路については自由に通行していただく一方、橋梁等に過度の負担を与えずには通行できない経路については、誘導車の配置や通行量の少ない時間帯での通行などの、橋梁等に与える負荷を軽減するための措置を講じることを条件として通行していただく、あるいは、当該橋梁等を含む経路の通行を控えていただき、他のより強度の高い橋梁等を含む経路を通行していただくことが求められます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 16/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>特殊車両通行許可制度はこのような道路構造の保全の要請を受けたものであり、欧米諸国をはじめとした国々も同様の制度をもつところではあります。</p> <p>海上コンテナにつきましては、規格が国際規格で定められております。フル積載する場合、コンテナ自重も含め積載重量が30.48トンであることから、通常、海上コンテナを運送するセミトレーラ連結車両の総重量は、最大でも40トン余りと考えられます。</p> <p>このような車両が通行する経路にある橋梁等のすべてが、その自由な通行によっても道路構造の保全上等の問題が生じないような強度のものであれば、ご提案のように、海上コンテナを輸送するセミトレーラ連結車両について特殊車両通行許可制度の適用を除外することができます。</p> <p>現実に、高速自動車国道については、海上コンテナを輸送するものを含め物流系セミトレーラ車両の重量制限が引き上げられ、軸距に応じて重量36トンまでのものであれば、特殊車両通行許可を受けずとも自由に通行することができることとされております。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 17/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>国土交通省におきましては、国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進しております。</p> <p>しかしながら、日本の橋梁等は設計自動車荷重25トン(平成5年以前につくられたものは同20トン)を基準としてつくられており、いまだに、国際海上コンテナを輸送する車両が通行する経路上の橋梁等のすべてが車両総重量40トン余りの車両の自由な通行を許容することのできる強度をもつものではありません。</p> <p>我が国の橋梁等のこのような現実に鑑み、海上コンテナを運送するセミトレーラ連結車両につきましても、特殊車両通行許可制度のもとで、通行する経路に含まれる橋梁等の強度が十分かどうかの審査を行い、自由な通行には強度が十分でないと認められる場合には、やむをえず、橋梁等への負担を軽減するための措置を講じていただくことを条件に通行を許可しております。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 18/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>なお、国際海上コンテナの輸送する車両の通行許可においてC条件がつくことがほとんどである一方、先導車配備の実態がないとのご指摘につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路方第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。また、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消の推進に際しての参考とさせていただきますとともに、橋梁等の負担を軽減する措置のあり方の見直しも含めた今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 19/64

	意見	意見に対する考え方
14	<p>改正案の趣旨については、国の道路保全並びにトラック輸送における安全確保の必要から鑑み行うべきであると認識しています。</p> <p>しかし、現在の国際海上コンテナ陸上輸送における実態から、重量違反「過積載」問題については、現行では陸上輸送業者及び運転手は、正規な重量情報を依頼者から通知されていない状況では、取り締まり強化と相容れない状態であり、早急にその対策を取り、輸送業者が正規な重量情報を受け取れる状況を確保した条件のもと取締り強化すべきであります。</p> <p>また、国際海上コンテナ輸送における「特殊車両通行許可」条件を輸送依頼者（通関並びに荷主など）が認識していない為、通行許可が出ないところへの輸送依頼が多く存在しています。</p> <p>法律では、輸送業者が通行許可を取得して国際海上コンテナを輸送することになっていますが、実態は荷主（経団連含む）側が、「特殊車両通行許可」条件を無視して輸送依頼が行われ、通行許可違反で輸送されています。</p> <p>私ども全日本港湾労働組合関西地方阪神支部海コン部会は、日本で一番多くの国際海上コンテナドライバーを組織している労働組合であり、組合として30年以上前から、国際海上コンテナ陸上輸送に関する安全問題等を指摘し、関係団体及び行政に対して改善の要請を行ってきました。</p> <p>主な内容は</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国際海上コンテナの受け渡し場所である阪神間の各ターミナル事業者に対して <ol style="list-style-type: none"> (1) 輸入コンテナ機器受取書（EIR）に、重量を記載すること。 (2) 輸入コンテナの重量が陸上輸送時において過積載になる場合は、ター 	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>荷主に係るご指摘につきましては、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>国際海上コンテナ陸上輸送に関する安全問題等のご指摘につきましては、今後の行政の参考とさせていただきますとともに、関係部局に伝達させていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 20/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>ミナル内で適正重量にして搬出すること。</p> <p>(3) 輸入コンテナが偏過重の場合、コンテナ内の貨物の積み替えを行い搬出すること。</p> <p>2. 国土交通省に対して</p> <p>(1) 国際海上コンテナの輸出入に対して、正規な重量計測を行い違反コンテナはターミナル並びに荷主の責任で、積み替えして陸上輸送業者に輸送を依頼すること。</p> <p>(2) IMO/ILO/UN ECE作成の「貨物輸送ユニット(CTUS)の収納ガイドライン」に沿って、国際海上コンテナの積み付けを行うこと。</p> <p>(3) 現行の国内法では、国際海上コンテナの横転事故を防止できないので、新たな法律仮称「国際コンテナ安全輸送」法を制定すること。</p> <p>などです。</p> <p>現状の改善及び問題は</p> <p>(1) 輸入コンテナの重量明記については、各ターミナルからEIRに明記されることになりましたが、明記重量はあくまで輸出先荷主(代理輸出業務企業)からの重量であり、正規に計測した重量とは限りませんので、一部の輸入コンテナは過積載の状態、依頼荷主まで輸送されています。</p> <p>(2) 輸出については、阪神間の主なターミナルでは、自主的に計測し重量オーバーしている場合は、受け入れを拒否され、依頼荷主の責任で積み替えられ、適正重量にして、輸出されています。</p> <p>(3) しかし、国土交通省の港湾行政では、国際海上コンテナ輸出入に対して、重量を計測することを法律で規制していませんので、現行は各ターミナ</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 21/64

意見	意見に対する考え方
<p>ル事業者と船社が自主的にトラックスケールを設置し、国内輸送されていますが、輸出コンテナについては、コンテナの最大積載重量がオーバーした場合のみ、ターミナルへの搬入が拒否され、コンテナ貨物の積み替えを行い再度、ターミナルに搬入しています。しかし、輸入についてはコンテナISO基準（日本では、40フィート30.480トン、20フィートでは24トン）を超える重量のコンテナでも運送事業者側にはISO基準重量しか知らされませんので、運転手は重量オーバーのコンテナを国内輸送させられています。</p> <p>(4) 全港湾阪神支部及び全港湾中央本部、全国港湾海コン部会として長年の運動により、「国際海上陸一貫輸送コンテナの安全確保法」が閣議決定されましたが、成立していません。</p> <p>(5) ILO3者委員会で日本国から「改正ガイドライン」の制定に努力されています。</p> <p>以上の事実関係から、運送事業者及び運転手の責任を強化するだけでは、「国際海上コンテナ陸上輸送」の過積載違反問題は解決しません。早急に「国際海上陸一貫輸送コンテナの安全確保法」の成立と「改正ガイドライン」の制定による国際的なルール確立が必要です。</p> <p>また、宮城県や宮崎県で国の特区指定により、45フィートコンテナ特殊車両通行許可C条件がB（徐行）条件に緩和されましたが、日本の道路交通の安全確保を目的とした「車両制限令」に基づき作られた「特殊車両通行許可」条件緩和については、今回の案件とは違いますが、道路の保全を目的とした取締り強化と相容れない緩和政策について一言させていただきました。</p> <p>私ども組合は、国際海上コンテナ陸上輸送における安全問題について、引き続き関係団体への改善の要請を行っていきます。</p> <p>以上</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 22/64

	意見	意見に対する考え方
15	<p>建設機械の運搬に従事するものです。</p> <p>弊社は現在、順法輸送を社是として、グループ企業における建設機械の運搬を行っております。</p> <p>(意見)</p> <p>国土交通省は基より、他の官公庁、地方公共団体の発注する工事積算において、順法輸送を達成するために、建設機械の分解費用、組立費用を明記する。トレーラーの誘導車を含む運搬車両の構成を盛り込んで運搬費として明記しておく。他の費用に流用することを禁止する。</p> <p>民間の工事においても、工事費用に建設機械の分解、組立費、運搬費を確保するように通達する。</p> <p>(理由)</p> <p>順法輸送を行うにあたって現状問題となっているのは、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、工事発注者、元請け、顧客（建設会社）が道路法に関する知識不足によるもの。トレーラーに誘導車が2台必要なことを理解して戴けない。 2、建設機械を分解、組立する費用が無い、惜しいこと。 3、現場スペースの問題で、大型の建設機械を分解、組立する場所が確保できない。 <p>1は、信じ難いかもしれませんが、地方公共団体、時には県レベルにおいても、道路法に対しての認識が薄い場合があります。</p> <p>2、大型の建設機械を分解、組立するには、大型クレーンと相応の人員と時</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>いただいたご意見を踏まえまして、建設業者に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。また、今後の行政の参考とさせていただきますとともに、関係部局に伝達させていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 23/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>間を要します。現状の工事費用のなかに分解、組立費用が組み入れられているとは言い難い。</p> <p>3、大型のクローラクレーンなどを分解、組立するスペースが無い現場があります。別途考える必要があります。</p> <p>川下の取締を強化するとともに、川上においても、適正な輸送が実施できる体制を整える必要があります。</p>	
16	<p>砕石など骨材等を運搬するトレーラーダンプが増加している。それらの車両の多くが過積載運行をおこない「特殊車両通行許可」を受けていない。トレーラーダンプカーの需要は今後増加することが予想されており、対策が求められている。平成5年道路交通法改正によって、使用者以外の荷主、荷受人も警察は検挙できる法整備が実施された。しかし、当労組の警察庁との話し合いによって、この法改正を活用した背後責任追及は極めて少ないことが明らかになっている。今回、貴職が改正を実施されようとしている特車過積載問題の本質がここにある。</p> <p>道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について、荷主、荷受人の氏名公表、ならびに車検時に付した車両の構造変更条件に違反した使用状況が明らかになった車両(土砂等禁止車両への土砂積載等)についても厳格に対処できるよう要望する。</p> <p>また、警察との連携をルール化し、取り締りにおいては運転手から「積んだ業者」「降ろす業者」を聴取し、通行指示書に業者名も記載させ、問題の本質的な原因である「背後責任(荷主・荷受人)の追及」を徹底するよう求める。</p>	<p>荷主に対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>他機関との連携につきましても、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 24/64

	意見	意見に対する考え方
17	<p>1・輸送時 時間走行 A B C D ランクについて コンテナ及びキャリアカーは24時間走行できるが一般車両は出来ない。</p> <p>・内輪の関係 左折時キャリアカーは、かなり大きく（対向車側）にでなければ左折出来ない。一般車はキャリアカーほどではない。</p> <p>2・先導者について 一般車両は、前後必要と記載されています。一搬基準内に先導者をなしにしてほしい。全長16m 幅29.9m以内で24時間走行可能です。</p> <p>3・走行時待機場所住民パワー苦情について 4時間走行で、30分休憩では（広い場所）全国から走行しているため、道の駅がすくなくすぎる。</p> <p>4・東京近辺での橋梁待機について 待機場所を輸送前に、調べに行くが見あたらないから、高速道路高架下で待機場所を設けてほしい。</p> <p>5・庸車の特車申請について 緊急時即対応してほしい。</p>	<p>誘導車条件（いわゆるC条件）につきましては、橋梁をはじめとした道路構造物の通行に際して過度の負荷がかかるのを防止し、あるいは、交差点折進時等に他の車線を侵す場合に対向車両の安全を確保するための措置として、許可にあたり通行の条件としているところです。いただいたご意見につきましては、通行の条件を付すことが必要な場合における所要の措置のあり方の見直しも含めた今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>緊急即時対応のご意見につきましては、審査事務の改善に取り組む上での参考とさせていただきます。</p> <p>特殊車両のワッペンにつきましては、申請者の事務や費用負担の軽減等の観点から、平成16年にオンライン申請の導入と合わせて廃止したものでありますが、ご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、待機場所につきましては、ご意見を関係者に伝達いたします。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 25/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>6・幅広車種走行について 幅2.99の台車走行時間について 現在一般車両は、先導車が必要ですが、先導車無しにしてほしい。</p> <p>7・特殊車両のワッペンを作成してほしい。 警察、国土交通省の認定など。(警察マーク)</p>	
18	<p>公表及び行政処分は行うべきではない。一般貨物事業用自動車は、行政の方針転換で様々なコストアップで悩まされている。数年前はバラ積み緩和車両で車両総重量44tまでをA条件で認めると言われ、牽引車でもエアサス車は道路に負担が少ないとの理由で2軸車の導入が認められていたが、最近はその道路の傷みが理由で3軸車しか認めない等非常に困惑している状況である。我々はまずは特殊車両通行許可を取得して総重量44tで合法的な積載量を頂こうと努力してきたが、ここ最近では導入した牽引車もダメ、それに伴う被牽引車も使えない。また使おうとしても積載量は15t以下に制限され、どのように動いても経費が莫大となる方向にしか動かない。行政の方針転換、特に道路行政の方針は「道路を守る」の一点張りで国際競争や内需拡大を無視して、トレーラ輸送で効率化を図る我々を阻害している。今後特車の積載量で15t以下の許可であれば単車で総重量25t車を導入した方がコストも安くなり、その方が良いが、そうならば必ず国際競争には勝てず、結局日本が衰退してくものすごく大きな要因を造り出すことになる。また、NHKが放送した自動計測器の不具合は問題ではないのか。90億円以上の費用が無駄になったとの見解であったが、民間で考えれば恐ろしい話であり、この税金を「道</p>	<p>今回の改正は、多くの重量制限を超過した車両が存在している一方、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）の老朽化が急速に進行しており、長寿命化対策が求められていることから実施するものであり、ご理解願います。</p> <p>セミトレーラ連結車両による輸送に対応した道路を整備すべきとのご意見につきまして、国土交通省におきましては、国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進しております。</p> <p>しかしながら、日本の橋梁等は設計自動車荷重25トン(平成5年以前につくられたものは同20トン)を基準として</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 26/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>路を守る」の橋の補強に使った方が良かったのではないかと。今後、我々には更に厳しい行政処分が下されるが、整備局に対する民間処分はどのように実施され、誰が行い、どう公表されるのか説明する責任がある。我々だけを締め付けるのはバランスがとれないと思うがどうだろうか。</p> <p>戦後の日本の道路は、高さが3.8mの基準を発表し、世界からそんなに高い規格はいらないと非難の声が上がり、バッシングがあったと聞いている。しかしそれが日本の成長の柱となり、素晴らしい高度成長を実現して国際競争にも勝利した現実には当時の建設省が大きな判断を下したからである。このことを考えても、日本は現在、道路行政後進国であることは否めない。日本復興も整備局の判断にかかっていることは周知の事実である。もっと世界を見て判断し、もうトレーラは特殊車両ではなく、車両制限令の範囲の基準にしなければならないのではないかと。整備局の大きな大きな判断に期待し、また日本が世界をリードできる国になることを願っている。</p>	<p>つくられており、いまだに、橋梁等のすべてが車両総重量40トン余りの車両の自由な通行を許容することのできる強度をもつものではありません。</p> <p>我が国の橋梁等のこのような現実に鑑み、セミトレーラ連結車両につきましても、特殊車両通行許可制度のもとで、通行する経路に含まれる橋梁等の強度が十分かどうかの審査を行い、自由な通行には強度が十分でない認められる場合には、やむをえず、橋梁等への負担を軽減するための措置を講じていただくことを条件に通行を許可しております。</p> <p>以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>
19	<p>特殊車両通行申請不許可について</p> <p>国、県等発注の工事でありながら、現地迄の申請が許可とならないケースあり。道路保全是理解できますが、工事計画に伴い、通行経路についても勘案していただきたい。</p> <p>尚、申請も無しで運行している業者もありと聞いています。是非不公平感なき様、行政の指導、周知を要望します。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>工事計画に係るご意見につきましては、関係部局・関係行政機関に伝達するとともに、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>特殊車両通行許可を受けることなく運行している事業者</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 27/64

	意見	意見に対する考え方
		もいるとのご指摘につきましては、周知活動を徹底し制度の周知啓発に努めますとともに、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」に従い、公平・公正に取締り・指導を実施してまいります。
20	<p>(意見) 特殊車両処理手続きの簡素化、処理期間の短縮</p> <p>(理由) 車両を新規に購入後、約1ヵ月間休業状態になる。</p>	新規登録車両に係る手続きにつきましては、関係部局と調整の上、具体的な改善措置を検討します。
21	<p>いつも、通行許可証の件でお世話になり、有難う御座います。さて、標記の件、意見を何点か述べさせて頂きたいです。弊社は、親会社建機メーカーコマツの物流子会社で、日々、建機機械を許可証に基づき輸送しています。</p> <p>しかし</p> <p>1、 通行許可証を持たず、運行している業者が多数存在します。今回の取締要綱は、公平、公正に実施願いたい。</p> <p>例) 海上コンテナを輸送する業者は、許可を所持していますか？ 取締を港で実施していますか？</p> <p>2、 世の中、幅が3200mmのTRが存在しますが、許可条件は、常時誘導車を手配しなさいですが、空車時も適用ですか？それを適用なら、W:3200mmのTRや海上コンテナやクレーン車は常時誘導車を配置して運行ですか？物流が機能しなくなりますし、道路渋滞の発生原因にもなると思</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>取締り・指導につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」に従い、公平・公正に実施してまいります。</p> <p>誘導車条件（いわゆるC条件）につきましては、橋梁をはじめとした道路構造物の通行に際して過度の負荷がかかるのを防止し、あるいは、交差点折進時等に対向車線を侵す場合であって対向車両の安全を確保するための措置として、許可にあたり通行の条件としているところで</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 28/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>ます。</p> <p>3、 特例5車種の通行許可証条件で、空車時もC、D条件ですが、これも、誘導車を配置しての運行になるのですか？</p> <p>例) 海上コンテナ、自動車運搬用、セミトレで、誘導車を配置して運行しているのを、過去に見たことはありません</p> <p>結論は</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、 取締は、公平、公正に 2、 取締要領の改正前に、通行許可証の遵守・徹底が先ではないか 3、 道路、橋脚劣化に伴い、取締を強化ではなく、その補強が必要では 4、 45ft海上コンテナ輸送で、国際物流の流れに逆行し、また日本が取り残される要因になるのでは。 	<p>す。いただいたご意見につきましては、通行の条件を付すことが必要な場合における所要の措置のあり方の見直しも含めた今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>空車時にも条件がつくことがあるとのご意見につきましては、特殊車両通行許可に際して過度に条件が付されることがないように、見直します。</p> <p>道路構造物の補強につきましては、的確な維持管理の取組を進めているところではありますが、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
22	<p>(意見)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 料金所等に設置してある自動計測の場合、輪荷重、軸荷重を問わず、偏荷重の場合、制限荷重オーバーとなり反応する場合もある。 2. 当該運転者が書面 (O. L. T. INVOICE、送り状他) で、積載貨物の重量が確認出来ない場合は、荷主側の責任ではないか。 <p>(質問)</p> <p>弊社は、外VANのDRAYが主であり、20F・40Fコンテナの総重量オーバーは、積出国によって異なり、また、積載貨物の積付状態 (コンテナVAN内) の固定の仕方によっては偏荷重に陥り、極端な場合は走行不能になることもある。軸重の変化と移動は充分にあり得る。</p>	<p>積載貨物の偏荷重に係るご意見につきましては、自動計測装置を活用した取締りにあたっての参考とさせていただきます。</p> <p>積載貨物の重量が表示されない場合の荷主の責任に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。ととともに、関係部局に伝達させていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 29/64

	意見	意見に対する考え方
23	<p>(意見)</p> <p>①県・市に対してもオンライン申請ができる仕組みを作ってもらいたい。</p> <p>②申請経路に国道事務所の管轄道路が含まれていないと、国道事務所が出来ない。(オンライン申請が出来なくて、個別申請となる)</p> <p>③協議時間を短縮してもらいたい。(申請から協議開始まで、長いと2週間かかる時がある)</p> <p>④保安基準で製造できる車両の自由走行。(Tk25t・セミトレーラー等)</p> <p>⑤特殊車両についての荷主への指導。(総重量20t・長さ12m・巾2.5m・軸重10t)</p> <p>⑥「高さ指定道路」「重さ指定道路」に認定される、道路数が年々追加されていることもあり、上記対象の高規格道路は「車両規格内の貨物を積載する場合」は許可申請等を撤廃し、標識での規制のみに切り替えてはどうか。</p> <p>(理由)</p> <p>①. ②. ③申請の簡素化</p> <p>④保安基準が緩和されているので、これに準ずる。</p> <p>⑤特殊車両の定義 例：トラックの総重量20t以上は含まれる。</p> <p>⑥特車通行許可の申請に関する、事務工数の多さが許可なし通行の原因とも思われる。許可を必要とする件数を減らせば、工数も削減させるのではないか。</p>	<p>自治体の管理する道路に係る特殊車両通行許可につきましては、基本的に各道路を管理する道路管理者が行うこととされております。地方自治体の行う道路管理の事務はいわゆる自治事務であり、国と地方の役割分担のもとで、自治体が固有の事務として行うものとされております。このため、国が管理する道路を含む経路に関する許可につきましては国に対して一括してオンライン申請をすることができますが、これ以外の経路に関する許可の申請につきましては、その経路に含まれる各道路の道路管理者に委ねられております。</p> <p>ご意見につきましては、特殊車両通行許可制度全体の改善を図っていく上での参考とさせていただきます。</p> <p>審査期間の短縮につきましては、特殊車両通行許可の申請の約8割を国で受け付けていますが、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しております。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 30/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。 <p>保安基準で製造される車両の通行に係るご意見につきまして、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準に基づいてつくられており、平成5年以降に設計された橋梁等は設計自動車荷重25トン、それ以前に設計されたものは設計自動車荷重20トンを基準としてつくられております。</p> <p>ご指摘の保安基準の緩和は平成5年以降に設計される橋梁等に用いられる基準を踏まえたものでありますが、すべての橋梁等が</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 31/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>この基準に基づいて設計されているものではなく、それ以前の技術基準に基づいてつくられた橋梁等も多いところです。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>このため、保安基準に適合する車両につきましても、道路法の規定を受けて車両制限令で定める重量を超える車両につきましても、特殊車両通行許可制度のもとで、実際に通行する経路ごとに、経路上の橋梁等の設計荷重、通行する車両の重量・寸法をもとにその車両の通行の可否を審査することが必要となります。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>特殊車両についての荷主への指導につきましては、ご意見を踏まえ、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度啓発に努めます。</p> <p>標識での規制についてのご意見につきましては、大型車両の通行を管理する上での、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 32/64

	意見	意見に対する考え方
24	<p>1. 「使う」観点の欠如</p> <p>社会資本整備審議会がとりまとめた、「道が変わる、道を変える」内の記載内容で、「使う」観点の欠如とあるが、今まで日本の高度経済成長を下支えしてきた運送業界に対し礼を欠く発言であることが残念でならない。</p> <p>道路を使う側の観点の欠如に繋がったのは、それらを放置してきた国側が原因である。道路法の車両制限令（昭和36年7月17日政令第265号）において、特殊車両通行許可申請（以下、特車申請）の必要性を政令で定めているという事は、この時点において、過積載の根絶や特車申請の強化をすべきであることを当時の建設省の方々は分かっていたということとなる。</p> <p>“高度経済成長を優先したが為”という後付の言い訳を行い、取締りを行わなかったことを要因として、この法律が近年まで形骸化されてきたことは認めない。高度経済成長をしている時こそ規制を強化すべきであり、経済が衰退しつつある時こそ規制を緩和し経済の活性化を図るべきである。だが、ここ最近のコンプライアンス重視の気運に押され、道路法を看過してきた事を反省せず、一方的に運送事業者だけを悪者に仕立てようとしている今回の取締り強化は時期尚早と思える。</p> <p>国は今までまともに取締りを行わなかったことを、また運送事業者も今まで取締りがなかったが為になおざりにしてきたことを国・運送事業者双方ともに反省をし、今後これらを強化するに当たり、どのように強化をすべきか実際に運行を行っている運送事業者の意見を聴取し、どのようにすれば法律が守られるのか運送事業者からの視点で精査すべきである。当然に、運送事業者も守られる筈がないという言い訳をせず、どうすれば守られるのか、官民</p>	<p>荷主・運輸事業者への周知を行うべきとのご意見を踏まえまして、制度内容やオンライン申請手続の講習会の開催を含め周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度啓発に努めます。</p> <p>セミトレーラ連結車のような大型車両での輸送に係るご意見につきましては、国土交通省におきましては、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消を推進しておりますが、これを含め、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>特殊車両通行許可の申請手数料に係るご意見につきましては、申請手数料は審査に係る実費に相当する額を負担いただいておりますところ、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>許可証の見易さに係るご意見につきましては、許可手続利用者の利便性の向上を考えていく上で、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

意見	意見に対する考え方
<p>一体となり審議することが必要である。</p> <p>別の視点から見れば、輸送依頼を行う荷主側にも車両制限令についての認識不足がある。一般的に輸送依頼は輸送の直前に行われるのが一般的であるが、輸送の依頼が来てから初めて最終目的地が分かる。特殊車両通行許可（以下、特車許可）が無いからと断ったとしても、許可証のないコンプライアンスを無視した運送事業者が運ぶこととなるとすれば、それこそ正直者が馬鹿を見る典型である。一方的に運送事業者の規制ばかりを強化するのではなく、荷主等の依頼主への車両制限令についての勉強会を行い、運搬よりも先に許可の取得を促す認識を高める必要がある。これらは、荷主・運送業者への周知活動、また通行許可申請の作成の講習会を行ったりとすべきことは山積している為3年以上の猶予をもって公布願いたい。</p> <p>2. 今後の社会経済の展望「本格的な人口減少」</p> <p>今後の人口減少を踏まえると、単車（10トン車等）での輸送ではなく、トレーラ等の特殊車両での運行が不可欠であるため、特車許可取締りの強化はあってはならない。ご存知の通り、重さ指定道路であっても、運送できる限界は最大積載量にして13トン超である。重さ指定道路でなければ、最大積載量にして9トン超となり、2台運行しても18トンにしかない。これらをトレーラで運行すれば、1台で20トン近くの積載重量貨物が運搬できる。これからの本格的な人口減少において、2名で18トンしか運べない単車よりも、1名で20トン運べるトレーラでの運行をむしろ強化すべきではないであろうか。</p>	

意見	意見に対する考え方
<p>3. 厳しい財政制約</p> <p>特車申請に関する行政処分を強化することは、我々のような運送業者からの財源確保を狙ったのことにしか思えない。特車申請を行うトレーラ運行会社は、国からみたところ、申請手数料を支払ってくれるお客様であると考え、特車許可に関する行政処分を強化することは特車申請を行わずに運行を行っている事業者からの申請料の増加を期待してのことと思われるが、単車輸送へ切り替える運送会社の増加に繋がり、それらが特車申請料の減少に向かうこととなるであろうと考える。また、2031年には、53%の橋梁が築後50年以上となると報告されているが、平成19年度までの道路特定財源で橋梁の改修を行わず、一般財源に変わった途端にこれらを強化することは、特車申請制度を次なる財源確保として捉えているとしか考えられない。同時に軽油暫定税率を撤廃する等のことを行い、運送業者への一方的な経費負担を強いることを緩和するというのであれば、この限りではないと思われる。</p> <p>4. 許可証の見易さの向上</p> <p>特車許可を取得していても、許可証が非常に見難い為に、運転手は積載している貨物と経路が、その時の運搬で当てはまるのか否か分からない。つまり、運転手は通行許可が取得されていると思い運行していたとしても、実際には違う許可証だったり、経路がずれていたという事も起こりうる筈である。民間の地図業者等へ業務委託を行い、どうやったら許可証を見易く運転手が見間違えないようにできるのかをもっと精査すべきである。</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 35/64

	意見	意見に対する考え方
25	<p>公表及び行政処分は行うべきではない。</p> <p>特殊車両通行許可を全ての運行で取得している事業者は、一部の大手事業者に限られると思う。全ての許可を取得するには、人件費・印紙代等とても大きな負担になり、行政の側も迅速に処理して頂けていないのが現実である。</p> <p>また、この制度について、荷主側がどの程度理解しているのかが疑問である。</p> <p>荷主側の要望には、すぐに荷物を届けて欲しいと言ったことがあるが、通行許可を得る時間がないという理由で断ったとしても、他の運送事業者が許可を得ずに運んでいるのが現状であり、荷主としては輸送してもらえば後は知らないと言った傾向が見受けられる。</p> <p>道路の保全も重要であるが、経済情勢等を勘案すると、大型車両の規制が厳しくなるとますます国際競争力が損なわれてしまうという不安が払拭できないので、運送事業者のみを「悪」と捉えるのではなく、輸送形態全体をみて、処分については大局的に判断願いたい。</p>	<p>荷主側の特殊車両通行許可制度に対する理解に係るご指摘を踏まえまして、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>今回の改正は、多くの重量制限を超過した車両が存在している一方、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）の老朽化が急速に進行しており、長寿命化対策が求められていることから実施するものであり、ご理解願います。ご意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。</p>
26	<p>今回の一部改正については、違反を常態化させている運送事業者を排除することに繋がるため、コンプライアンス遵守を推進する当協会や大多数の運送事業者として特に異論はありません。</p> <p>しかし一方で、顧客である荷主からの急な要請のため許可を取得する時間がないにもかかわらず運送しなければならないことがあります。このような場合において、運送事業者はコンプライアンスを遵守する強い意思を持っていても、企業存続のためやむなく法令違反を犯すことがあります。そのため通達発出の際には、このような実情も考慮して頂いた上、荷主の責任も併せて</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>荷主からの急な要請により許可を取得する時間がないことがあるとのご指摘につきましては、荷主に対しての周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>ご意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 36/64

	意見	意見に対する考え方
	問う内容として頂きたく、ご検討をよろしくお願い致します。	処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。
27	<p>現在、特車申請の審査期間が未採択路線が無くても2～3週間と非常に長く、特に未採択路線があると1ヶ月以上掛かる場合があります、トレーラーの運用が難しく大変困っています。建機運搬の場合、急な運搬依頼が多く、前もって全ての道路の特車申請を行う事は不可能なので、大型車の通行出来る道路は全て採択路線とし、オンライン申請の場合は申請当日に許可が出る様にしたい。</p> <p>これくらい特車システムの改善してから、処罰を厳しくするべきだと思います。</p> <p>弊社は50t積みのトレーラーを保有しておりますが、フル積載で特車申請を行った所、総重量がD条件を超え不許可となってしまいました。</p> <p>専門のコンサルタントに頼めばそのような許可も不可能では無いと思いますが、橋1本毎の強度計算を行う為に莫大な費用が掛かると聞き断念しました。中小の運送業者で1運行毎に莫大な費用を掛ける事はほぼ不可能です。</p> <p>超重量車両の許可を中小の業者でも申請出来る様な施策を講じて欲しい。</p>	<p>道路情報便覧に収録された道路の通行であっても審査に時間がかかるとのご指摘につきまして、申請車両の寸法、重量が通行経路の標準的な許可限度の範囲を超えてしまう場合、特殊車両通行許可限度算定要領に基づく個別の審査を行うことが必要であり、通行の可否の判断に時間がかかります。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>橋梁を含め道路は一定の規格に基づいて設計されており、この規格を超える車両につきましては、橋梁の強度に基づいて通行の可否を審査することとなります。</p> <p>50t 積みのトレーラの場合、保安基準の緩和認定を受けているものと思われます。緩和認定にあたり申請された主たる経路につきましては、運輸局からの照会に基づいて道路管理者において経路上に存在する橋梁の強度に照らして審査の上、通行可能であることをあらかじめ確認した上で、保安基準の緩和認定が行われております。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 37/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>しかしながら、保安基準の緩和認定において申請された経路と異なる経路を通行する場合は、認定された車両が経路上の橋梁の強度に照らして通行可能かどうか審査されておりません。このため、緩和認定された車両であっても、審査の結果、通行しようとする経路上の橋梁の強度が不十分であることから通行することはできないと判断されることがあります。</p> <p>このような場合、通行経路の見直しをお願いしております。ご不便をおかけいたしますが、通行経路についてご検討いただくとともに、当該道路管理者にお問い合わせください。</p>
28	<p>(意見) 安全第一としつつ、もっと一台当たりの効率をあげる。 ＜例＞トレーラーの積載率アップ せめて、40 tまで この場合等、スピード制限等あっても当然である。</p> <p>(理由) 現在の我が国の状態を見ると単なる経済が悪いと言うだけでなく、実労働に励む人が減っているなかでトラックドライバーも質を含めて不足気味である。そこでトレーラードライバーにも女性の進出も不可欠である。 ①積み屯を増やせばコストも下がり料金も安定する。</p>	<p>橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重をもとにこれに対応する強度を保持するよう設計されております。設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、老朽化の進行あるいは補修費用の増大等を招来することとなります。</p> <p>橋梁等の老朽化が著しく進行する中、車両総重量制限の引き上げは困難であることにご理解願います。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 38/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>②経営に安定が出れば安全対策も力がより入る。 ③荷主の料金の負担も下がる。 ④その為には高速道を含めた道路の整備 ⑤教育の徹底 ⑥固縛研究</p>	<p>国土交通省におきましては、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進しております。ご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
29	<p>海上コンテナ輸送に限り意見を申しあげます。国際海上一貫輸送の法案を成立すべきと考えます。又、現実には貨物自動車事業者は港湾内に入る事が法律上出来ないのではないのでしょうか。港湾内に重量計を設置して港湾外又は一般道には待機車両を出さない方が望ましい。運転ドライバーや経営会社をいじめるのではなく、入るを量り出るを制する方式ではどうでしょうか。現在の運用状況を考えると、特殊車両通行許可に関する規定と実際に民需ベースにて動いている経済活動においてあまりにも隔たりが有ると考えています。道路の維持管理の重要さは必要と考えます。しかし現在の時間的需要の早さを見知した場合、通行許可申請から許可に至るまでの時間的タイミングがあまりにも離れていると思います。又、果たして現在の道路維持規定の基準が実際の耐久性・強度に合致しているのでしょうか。責任を取りたくが無い為に、又何らかの見返りが有るが為に過度の基準になっているのでしょうか。もし優先事項を道路の維持管理に置くとした場合は特殊車両の通行を認可した専用の道路を策定しその沿線以外にはロジスティクスの拠点を認めないなどの施策を行う、又は時間をかけながらも現実の経済活動に有ったインフラを再整備、又現状の道路耐久性を再見し現状に有ったルール</p>	<p>国際海上一貫輸送の法案に関するご意見につきましては、関係部局に伝達させていただきます。</p> <p>橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準に基づいてつくられております。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>特殊車両通行許可に係る具体的な制限（軸重の値、軸距に応じた車両総重量制限等）は、このような道路の設計規格に基づくものでありますところ、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 39/64

意見	意見に対する考え方
<p>の緩和に働きをかけるなどの方向へ進むべきと考えます。やはりルールを策定するに当たり子供をしつけるだけでなく親を先にしつけるべきであり、当課題においても事業者(子)の罰則強化だけではなく発注者(親)の罰則を強化する事により、ルールを制定した効果は大きな物になるのではないのでしょうか</p>	<p>特殊車両通行許可の申請につきましては、その約8割を国で受け付けているところですが、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しております。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 40/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>国土交通省においては、国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ輸送車両の通行支障区間の解消（橋梁補強、バイパス整備等）を実施しております。特殊車両の通行を認可した専用の道路の策定や現実の経済活動を反映したインフラ再整備に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>荷主に対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
30	<p>指導取締要領一部改正の前に、特殊車両通行許可制度の見直しをしていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改正省エネ法により車両の大型化を推進している状況において、重トレのように重量物を輸送する車両は別として、海上コンテナ、タンクトレーラ、ウイングトレーラ等、昨今では頻繁に走行している車両に関しても、特殊車両と呼ばれることに疑問を感じる。 ・特殊車両の許可申請に対しても、事前のルート申請や申請に時間がかかる現状において、荷主様からの輸送依頼に対応できない。 ・環境対策による排ガス規制により、トラクタ側の排ガス記号が頻繁に変更されているが、その都度、車検証に牽引車追加申請を行わないと申請受付をして頂けず、書類作成等に、非常に時間がかかる状況となっている。申請に 	<p>橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計荷重に対応する強度を保持するようつくられております。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>国土交通省におきましては、国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 41/64

意見	意見に対する考え方
<p>排ガス記号は特に必要ないと思われるので、排ガス記号を除いたトラクタ形式での申請を可能にして頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現実的でない前後の誘導者の記載は考えてほしい。 	<p>行支障区間の解消、高速道路と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進しておりますが、いまだに「海上コンテナ、タンクトレーラ、ウイングトレーラ等、昨今では頻繁に走行している車両」が通行する経路上の橋梁等のすべてが車両総重量40トン余りの車両の自由な通行を許容することのできる強度をもつものではありません。</p> <p>我が国の橋梁等のこのような現実に鑑み、ご指摘のような車両につきましても、特殊車両通行許可制度のもとで、通行する経路に含まれる橋梁等の強度が十分かどうかの審査を行い、自由な通行には強度が十分でない認められる場合には、他の経路を通行していただくか、あるいは橋梁等への負担を軽減するための措置を講じていただくことを条件に通行を許可しております。ご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>特殊車両通行許可の申請につきましては、その約8割を国で受け付けておりますが、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しております。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 42/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>す。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。 <p>排ガス記号の変更に伴う特殊車両通行許可手続については、関係部局と調整の上、具体的な改善措置を検討します。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 43/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>誘導車につきましては、橋梁等の通行に際して過度の負荷がかかるのを防止し、あるいは、交差点折進時等に対向車線を犯す場合に対向車両の安全を確保するための措置として、許可にあたり通行の条件としているところです。いただいたご意見につきましては、通行の条件を付すことが必要な場合における所要の措置のあり方の見直しも含めた今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
31	<p>平素は、我々輸送業界の事業運営に際し、多大なるご理解とご指導を頂戴し、誠にありがとうございます。早速ですが、昨今コンプライアンス重視の流れが鮮明となってきましたが、弊社も日々トレーラの遵法運行に努力しているところであります。</p> <p>昨年度、弊社は、所有車両12セット（トラクタ+トレーラ12セット）に対し、協力会社分も含めまして延べ1万件（経路数×台数）前後もの特殊車両通行許可を申請し、許可を受けました。これは、自車両売上げに対する協力会社車両売上げの比が1：0.2程度の弊社にとっては、実に実稼動1台当たり年間694経路（10000経路/（12台×1.2））も取得していることとなります。これだけ取得して、ようやく往路分の運行では、100%近い取得率となります。ただ、これでも、遠方に行った場合の帰り荷を運搬するときは、どんな荷物をどのルートで運搬するかは直前にしか分からないため、全国の主要道路を網羅した所謂“全国版”と称する通行許可を取得しているものの、その枝道については違法状態となってしまう、その対処に苦慮しているところでもあります。その一方で、全く特殊車両通行許可を取得する気もないア</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>特殊車両通行許可の申請につきましては、約8割を国で受け付けているところです。しかしながら、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しております。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <p>1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 44/64

意見	意見に対する考え方
<p>トサイダー的な業者が存在することも事実で、今般の「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の強化に当たってはある程度止むを得ないことかと判断しております。ただ、その実施にあたり、是非お聞き入れいただきたいこともあり、それを下に記しますので、ご検討のうえ善処いただきますようお願い申し上げます。</p> <p>ア、特車許可を輸送の現状に鑑み、即日および翌日許可するくらいスピードアップを図ってほしい。 (何も事業者は、違反しようと思って違反しているのではない。取得に日数がかかり過ぎるから取得できない事情をご理解いただきたい。1～2日で許可をいただければ、復路も含めほぼ100%許可を得て運行することが可能です。)</p> <p>イ、アにあたり、道路の保全を図るという法の主旨に限定して審査をすれば、かなりのスピードアップが図られると思う。 (保安基準にも踏み込んだチェックを行うことで、かなりの労力を割いていると思われる。)</p> <p>ウ、また、現在直轄国道を経路に含めていないと、国道事務所に申請できない。つまり、立派なシステムに仕上がったオンラインシステムは、直轄国道を含んでいないと機能しない。道路管理者の決裁権限云々という問題があるのであろうが、事業者サイドからは、役所間の連携でいかようにもなると思</p>	<p>手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。</p> <p>2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。</p> <p>3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。</p> <p>橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準に基づいてつくられており、平成5年以降に設計された橋梁等は設計自動車荷重25トン、それ以前に設計されたものは設計自動車荷重20トンを基準としてつくられております。</p> <p>設計荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>このため、保安基準に適合する車両につきましても、道</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 45/64

意見	意見に対する考え方
<p>われる。直轄国道を含まない申請となれば、基本は紙ベースに立ち戻ってしまい、時間と労力を要することになる。</p> <p>また、早急に未採択道路を無くし、全ての道路についてオンライン申請が出来るよう改めていただきたい。</p> <p>エ、未採択路線が含まれると、道路管理者の担当者の処理レベルにあきらかに差が生じ、時間が相当日数要することになる。全国的な担当者のレベルアップを図ってほしい。</p> <p>オ、取締りを行う上で、日頃遵法意識が高い事業者（申請数が保有台数当たりの割合が高い）には、インセンティブを与えたり、Gマーク保有事業者と同様のインセンティブを与える配慮はほしい。恐怖政治に近い取り締まりは、事業活動の萎縮を招き、ひいては日本経済に大きく影響する。</p> <p>カ、特殊車両通行許可制度には、運送会社・経営者・運行管理者・運転手を罰する規定はあるが、荷主等を罰する規定は無く、それが違法運行を助長していると認識している。ついては、過積載と同じく、“使用者以外のもの”を罰する規定を盛り込んでいただきたい。</p> <p>以上、よろしくお願いいたします。</p>	<p>路法の規定を受けて車両制限令で定める重量を超えるものにつきましては、特殊車両通行許可制度のもとで、実際に通行する経路ごとに、経路上の橋梁等の設計自動車荷重、通行する車両の重量・寸法をもとにその車両の通行の可否を審査することが必要となります。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>自治体の管理する区間の許可を含めオンライン申請の対象とすべきのご意見につきましては、自治体の管理する道路に係る特殊車両通行許可につきましては、特殊車両通行許可は基本的に各道路を管理する道路管理者が行うこととされております。地方自治体の行う道路管理の事務はいわゆる自治事務であり、国と地方の役割分担のもとで、自治体が固有の事務として行うものとされております。ご意見につきましては、特殊車両通行許可制度全体の改善を図っていく上での参考とさせていただきます。</p> <p>審査担当者の処理能力に係るご意見につきましては、実態を把握し、その改善に取り組んでまいります。</p> <p>取締り・指導につきましては、「道路法第47条の3に係</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 46/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>る行政処分等の基準」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」に従い、公平・公正に取締り・指導を実施してまいります。ご意見につきましては、取締り・指導を進めていく上での参考とさせていただきます。</p> <p>今回の改正にあたり、荷主に対しての周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。荷主等車両の使用者以外のものに対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
32	<p>当方は大型トレーラーを多数、所有して陸送を担当してフェリーに積み込む利用運送業を営んでおります。昨今の過積載に起因する大規模事故の報道を見る度にそれを防止する対策を講じるのは当然と思っております。</p> <p>当社が陸送で牽引を依頼する業者にはかせき重量オーバーが最初から分かる場合には引受ける事はありません。従って利用業者に過積載を強いる事は無い様に注意を払っております。しかしながら積み込みの現場に於いて荷主企業から重量オーバーを受ける要請が少なからずあるのが実態です。</p> <p>その場で重量オーバーが確認されれば引受け拒否をすれば良いのですが荷主vs輸送業者の力関係から拒否が出来ない事が多くあります。</p> <p>輸送業者を対象にした取締強化だけでは片手落ち。荷主企業に対しても重量オーバーを輸送業者に強いる事が無い様に指導強化or罰則制度の導入を検討</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>今回の改正に基づいて取締り・指導の徹底を行うにあたり、荷主に対しての周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。また、荷主に対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 47/64

	意見	意見に対する考え方
	すべきと思います。	
33	<p>(意見)</p> <p>「要領」の改正によって違反者に対する処置を強化することは妥当で当然ですが、取締基地における取締りの実施及び効果は限定的です。自動計測装置の改良と取得データの有効活用により実効性の大きい指導取締り法を確立する必要があります。</p> <p>(理由)</p> <p>昭和46年に行われた車限令改正を契機に進められてきた取締り方法は技術的、法制的制約のため実施と措置に限界があります。自動計測技術 (weigh in motion) の改良と整備を進め、法的限界に対しては他の法令 (貨物自動車運送事業法など) との連携によって実効性の向上を図ることを検討しなければならないと思います。</p> <p>(意見)</p> <p>法第47条の1を重く受け止め、「特車」に限定することなく) 重量の一般的制限基準の遵守率向上を図る方策が必要。全道路管理者のために実効性が期待できる行政的スキームと技術的・法制的システム整備を検討する必要があると考えます。</p> <p>(理由)</p> <p>道路構造の保全是全道路管理者が共有する課題であり、積極的に共同参画で</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>自動計測装置の改良とデータの有効活用、遵守率向上に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 48/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>きる行政スキームでなければなりません。また、車両運行させる者の自立的遵守を期待できる方法でなければ難しいと思います。自動重量計測技術と（陸運）行政機関との効果的な連携によって、制限基準の自立的遵守を促すシステム整備を検討する必要があり、また出来ると考えます。（私案を提案する用意があります）</p>	
34	<p>公表及び行政処分は行うべきではない。</p> <p>海上コンテナ事業者の一例を挙げると、金曜日に上海を出航したコンテナは月曜日には日本のターミナルで水揚げされ通関を受けると搬出が許可されます。急ぐ荷主であれば当日に配送することになりますが、水揚げされた時点で重量等の正確な情報が運送事業者には伝達されなければ、積載量24トン若しくは30トン対応シャーシの判断ができず、たとえ積載重量に対応したシャーシに積んだとしても、その重量に対応する特殊車両通行許可の取得が間に合いません。</p> <p>特殊車両通行許可制度については、荷主側（発注側）に理解・認識のなさを感じます。この許可は、電子申請ではスタンダードな経路に限定すれば2～3日で取得できますが、特殊な経路（市町村道・重量・背高）では数週間必要となります。このことから、荷主側からの経路条件による許可期間に合った事前発注（案内）が必要と考えます。この様な流れの案内は、運送事業者のアピール不足と言えるかも知れませんが、一番理解されなければならないはずの海貨・乙仲・荷主の認識について疑問を感じます。このことから、今回の「特殊車両の通行に関する指導要領」の一部改正が先ではなく、現在国会にて継続審議されている、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関</p>	<p>今回の改正は、多くの重量制限を超過した車両が存在している一方、橋梁をはじめとした道路構造物の老朽化が急速に進行しており、長寿命化対策が求められていることから実施するものであり、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>特殊車両通行許可制度に対する荷主の理解・認識に係るご指摘を踏まえ、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案による貨物積載情報の伝達等の法制化が先であるのご意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 49/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>する法律案」による貨物積載情報の伝達等の法制化が先であると考えます。</p> <p>さらに、法制化による海上コンテナの通行許可取得は、運送事業者のみではなく、関係業界事業者全体で遵守すべき法律とすべきです。実運送事業者のみを処分・公表するだけでは、特殊車両通行許可制度が関係事業者に認識されず、我々運送事業者が批判的になってしまいます。</p> <p>以上のことから、今回の改正については国土交通省が大局的な立場に立って判断されることを願います。</p>	<p>法制化による海上コンテナの通行許可取得に係るご意見につきましては、関係部局に伝達させていただきますとともに、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
35	<p>(意見)</p> <p>無許可走行等違反走行が後を絶たない現状では「特殊車両の通行に関する指導取締り」の改正は必要かと考えますが、違反を減らす為にも、事業者だけの取締強化の改正だけではなく、荷主の特車制度への理解と指導、GPS、RFIDやQRコード等々のITツールを使用した運用面の簡素化も不可欠かと考えます。特車取得率向上の為にも、直接的、間接的に関わりある、あらゆる業界を対象とした、周知、協力、指導および改革、改善を希望します。</p> <p>(理由)</p> <p>①申請件数が多い事業者にとって、大量に携帯する許可証の置き場スペースの問題に直面しております。そこで、携帯する紙の許可証に替えて、許可証情報をICカード化、バーコード化等へシステム改良が可能になれば、スペース問題は解消出来るはずです。更に、それら情報を活用し、管理や取締りのサポートツールとしても幅広く使用できる可能性があると考えます。</p> <p>②車両制限令と道路交通法を混同されている人がまだまだ多い。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>荷主の特殊車両通行許可制度に対する理解に関するご意見を踏まえ、関係法制度との異同を含め、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます</p> <p>GPS、RFID等のITツールの使用に係るご意見につきましては、特車制度の実効性の向上や事業者のみなさまの負担軽減を図る上での、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 50/64

	意見	意見に対する考え方
36	<p>(意見) 特殊車両通行許可の審査期間を短くしていただきたい。</p> <p>(理由) 悪質な運送事業者への行政処分の明確化の考え方は必要と思いますが、一方で無許可の運送事業者が特殊車両通行許可申請を出すと今後審査期間が長くなると懸念されます。今でも審査期間が長いと感じ、短くして欲しいと思っています。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>特殊車両通行許可の申請につきましては、その約8割を国で受け付けているところですが、オンライン申請を含め、その多くが国以外の道路管理者への協議を必要とし、各道路管理者からの回答を受けるまでに時間を要しております。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。 2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。 3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 51/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>改善方策を検討する。</p> <p>無許可の運送事業者が特殊車両通行許可を申請することにより、審査期間が長期化するとのご懸念につきましては、そのようなことがないように、体制を整え、迅速な審査に努めてまいりますので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>
37	<p>今回パブリックコメントにて意見募集のありました「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正について、当方の意見を表明させて頂きたく、上梓いたします。結論を先に申し上げますと、現在の通行許可制度上における許可条件や細かな取り扱いが何ら手を加えられないまま、まずは運送事業者への指導取締のみ厳しくすれば無許可もしくは許可条件違反が減少する、という見込みの元に今回の改定を行うのであれば、本改訂には断固として反対するものであります。また、本改訂がなされ実行されたところでいずれ想定ほどの効果を上げ得るとは到底思えません。故にほぼ無意味な改訂にならざるを得ないと思料いたします。</p> <p>理由は下記の通りです。</p> <p>①車検証上の最大積載量と、特殊車両通行許可上の積載量の差、及び荷主と運送事業者との関係</p> <p>特殊車両通行許可制度に付き、運送事業者に輸送依頼する荷主は制度の認知度が低いためあくまで車検証上の積載量のみを見て一度に輸送できる量を判</p>	<p>我が国の道路は高度経済成長期に集中的に整備されたため、橋梁をはじめとした道路構造物の老朽化が急速に進行しており、長寿命化対策が求められております。平成24年6月の社会資本整備審議会道路分科会中間とりまとめ「道が変わる、道を変える」においても、道路構造物の長寿命化のためには、指導・取締りの実効性を向上させる必要があるとの建議を受けております。今回の改正は、このようなことから、取締り・指導の徹底を図り道路構造物を保全する観点から所要の改正を行うものであります。運送事業者への取締り・指導を厳しくすれば無許可もしくは許可条件違反が減少するという見込みの元に行うものではありません。以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 52/64

意見	意見に対する考え方
<p>断し発注いたします。荷主側は一度に多く運べる車両で、なるべく少ない回数で輸送した方が費用が抑えられ、また輸送にかかる時間的ロスも少なくなる為、そういった車両、輸送事業者を選択します。仮に運送事業者が「通行許可上ここまでしか運送できない」旨の説明をした場合、荷主は経済的立場の優位により、他の事業者（そしてその他の事業者は無許可もしくは条件違反で輸送するものと思料されます）を選択するか、その経済的圧力により通行許可上の積載量をオーバーして輸送させるだけであります。発注者である荷主の方が当然立場が強く、規制もされていないため、そういった手段もとり得るのです。発注元を抑制できない限り、輸送依頼がそうなるのですから、違反車両は無くなりません。廃棄物処理法には「排出者責任」という概念があり、「最終的な責任はゴミを出した事業者自身が負う」という仕組みになっております。例えばこの考え方を援用した「輸送物責任」とでも言うべき荷主側を規制する仕組みでもない限り、運送事業者のみを規制する改正では違反車両は無くならないものと思料いたします。</p> <p>②通行許可が出るまでの時間的ロス 今現在特殊車両通行許可を申請した場合、許可が下りるまで通常の新規の申請で2～3週間かかっております。また、個別協議先で時間がかかり（特に「何ら個別協議がない申請の場合には最短4日で許可発行」となっており確かに4日以内に発行される許可がありますが、そもそも個別協議が発生しない通行許可申請はほとんどありません。特に工事現場等に運搬する場合に「急いで運んでもらいたい」という依頼で個別協議が発生する経路を走行する場</p>	<p>理由に記載のありましたご指摘、及び特殊車両通行許可制度の改正等に係るご提言につきましては、今後の行政の参考とさせていただきますとともに、関係部局に伝達させていただきます。</p>

意見	意見に対する考え方
<p>合が多いです。ところが、輸送予定の期日までに個別協議の為に通行許可が下りず、それが為に許可が下りる前すなわち無許可で走行するといった事例もあります。「許可が下りるまで輸送を延期してください」ということなのでしょうが、輸送がないと現場での作業に重大な支障が生じたり、作業がはかどらないためにロスが生じることがあり、その場合の責任が運送事業者に行く事も想定されます。その場合には①同様の経済的圧力があることから、やはり違反車両は無くなりません。解決方法の例は①と同様になろうかと思えます。</p> <p>③総花式に付けられる許可条件 通行許可には必ず許可条件書が付随し、通行する際の条件に付き明示されておりますが、ここではC条件について言及いたします。このC条件については、たとえ許可証の積載量を厳守し、経路もしっかり取っている事業者でも、ほとんど違反（というより、無視）しております。また、取り締まりする国土交通省側におかれましても、実際事故でも起きない限りは逐一取締の対象にはしていないというのが現状です。当然のことながら特殊車両（セミトレーラ）を運転するドライバーはプロであり、誘導が無かろうが人や車や道路付近の障害物などにぶつけることなどまずほとんどありません。以上の点から、事実上ほぼ無意味の条件・規制となっております。</p> <p>ではなぜわざわざここで言及するのか？メリハリ無く付けられた許可条件により、「本当に必要な箇所で付けられた許可の条件」との差が無くなり、本当に必要な許可条件までもが守られなくなるという事態になる危惧があるから</p>	

意見	意見に対する考え方
<p>です。とにかく条件を付すれば良いということではなく、許可条件が付く場所、車両を大幅に限定し、真に必要な箇所のみにするべきであると考えます。そしてその部分においてのみ取締を強化し、必ず許可条件を厳守してもらうということでなければ、のべつまくなしに付された条件では現実の経済活動に即しないことから必ず違反して運搬する車両が出てきます。</p> <p>④夜間条件</p> <p>先の③との関連もありますが、ここでは夜間走行しなければいけないというD条件について言及いたします。これは主に重量のある車両が脆弱な橋梁を通過する際に付され、車両の幅や、部分的にはトンネルやその他の通行規制によっても発生いたします。通行時間帯として21時から翌朝6時までのみの通行とするもので、通常処理であれば申請経路中1箇所脆弱な橋があった場合でも、許可全体として夜間走行条件となります。許可の論理としては正しい理屈ではありますが、實際上夜間に到着した場合でも受け入れするという目的ばかりではありません。また、夜間運搬した場合、運転手の賃金が労働基準法上割り増しされますがこれもそのまま運賃に転嫁できる訳ではありません。もとより長時間労働が指摘されている業界ではありますから、これにより時間外割り増しが付けば夜間運んだ場合人件費が輪を掛けて上昇することとなります。荷主側で昼間でないと受け入れない、夜間運んだ場合でも基本運賃の値上げには応じられないとなった場合、これも立場の強い側からの圧力となり、夜間ではなく昼間運ばざるを得ない、条件違反せざるを得ないという状況に運送事業者が追い込まれる一因となっています。こういった市場経済的</p>	

意見	意見に対する考え方
<p>な視点を欠いた対策では違反車両はなくなると言えます。需要があれば、必ず供給するものが出てくるからです。</p> <p>以上の理由により、単に運送事業者に対する規制取締を強化したところで違反車両は無くならないということになります。</p> <p>故に、単に運送事業者への違反取締を厳しくするのみの改正につきましては、断固反対いたします。単に弱い立場の運送事業者を圧迫し今まで以上に過酷な経営・労働状況に追い込むのみに過ぎません。運送事業者及び車両を管轄する運輸局と道路整備維持を管轄する地方整備局は今は同じ国土交通省であり、その行政権限は本来同等の重みであるべきであります。しかし、地方整備局の発言権が強いことにより、悪く言えば「車両のことなど知ったことではない」といった旧態然とした権限の執行が行われることも、実際に存在します（実体験です）。果たしてその状況で取締のみ厳しくすることが正しいのか、是非ご再考頂くべきであると考えます。無許可や許可条件違反で運行する事業者は、法律によって決められた規則をなにもわざわざ破る為に運行するという、作為的な意図のもとに違反運行しているわけではありません。</p> <p>最後に、本稿の大筋からは外れますが、通行許可制度の改正等の私なりの提言を申し上げます。以下の通りです。</p> <p>現在は通行「許可」制度だが、これを通行「保険」制度とする。重量や経路に応じて保険料を設定し、これを道路の維持管理費に充てる。重ければ重い</p>	

	意見	意見に対する考え方
	<p>ほど（リスクがあるほど）高くすれば積載量・輸送量を低くできるよう荷主や運送事業者が自発的に工夫すると思われま。反射的利益として、道路・橋梁にかかる負担が少なくなり、長寿命化につながります。リスクにより保険料の高低をつければ、比較的耐久力のある橋梁や良い道路に誘導することも容易であると考えます。また、受益者負担の原理にも適います。プールした資金を一元的に道路の補修財源とすることも理に適っています。本当に通れない箇所のみピックアップして、個別に協議・許可の対象として今までのような処理にすれば良いと思います。また、保険料さえ払えば（保険関係が成立すれば）走れると言うことであれば、運送できるまでに3週間以上の日数がかかるなどということもなくなります。無保険で走行する業者、車両については倍がけの保険料を徴収できなければ車両留置といった処置がとれば、必然的にちゃんとまじめに制度を利用する業者の経済的優位も保てます。現行のオンラインシステムを流用することもそれほど難しい事ではないと感じます。算定して詳しい条件がみれるようなシステムに仕上がっているのですから、保険の課金基準さえ整えば後は基準に従い、リスクの高低に応じて課金するだけです。</p>	

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 57/64

	意見	意見に対する考え方
38	<p>〈意見〉 「違反者等」に荷主も含めていただきたい。</p> <p>〈理由〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 違法通行の原因として、荷主の変更指示によるものもあるため。 <p>〈意見〉 単車（トラック）の新規格車については、通行制限の対象から除外していただきたい。</p> <p>〈理由〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年の大型車は、新規格車に適合した車両が主流となっているため。 道路の技術基準は、25トンの大型トラックを基本に定められているため。 	<p>違法通行の原因に係るご指摘を踏まえ、荷主に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。荷主に対する措置に係るご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p> <p>新規格車の通行制限に係るご意見につきましては、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造物以下の技術基準に基づいてつくられております。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>平成5年以降に建設された橋梁等につきましては、ご指摘のように、25トン車の通行を前提に設計されております。このため、車両制限令におきましても、新基準のもとで建設された橋梁等を通行する経路につきましては、道路管理者において区間を指定して、軸距と長さに応じ</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 58/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>て重量制限を25トンまで緩和しております。</p> <p>しかしながら、それ以前に建設された橋梁等につきましては、20トンの車両の通行を前提に設計されております。このため、道路管理者が指定する区間を除いて、車両総重量の制限を20トンとし、これを超える重量の車両が通行する場合には、特殊車両通行許可に係らしめ、その経路にある橋梁等の強度を個別に勘案して通行の可否を判断することが求められます。</p> <p>以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p>
39	<p>(意見) 特車申請の簡素化と処理期間の短縮</p> <p>(理由) 特殊車両の通行に関する指導取締要領の一部改正概要が示されたが、トラック運送事業者の取締り強化が中心となった内容である。現状、特車の通行許可にかかる標準処理期間は、新規が3週間以内、更新が2週間以内と定められている。当協会が9月に会員を対象に特車の審査期間実態調査を行った結果、新規許可取得までに1～2ヵ月、更新については、3週間以上かかった</p>	<p>道路の管理は各道路管理者の固有の事務であり、国と地方の役割分担の下で、国と自治体がそれぞれ自らの道路を管理しております。許可を受け、通行する道路が複数の道路管理者にまたがる場合は、いずれかの道路管理者（指定市以外の市町村を除く。）に申請の上、その道路管理者が他の道路管理者に許可の可否の協議を行います。協議を受けた道路管理者は自らの管理する道路について、車両の通行が可能かどうかの審査を行った上、回答します。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 59/64

	意見	意見に対する考え方
	<p>との回答がいずれも全体の8割にのぼった。こうした状況から、事故は起こしていないが、無許可通行も相当数考えられる。したがって、法令遵守の徹底、無許可通行等の改善を図る為には、特車申請の審査、処理体制の抜本的改善を図り、審査処理の遅延を原因とする無許可通行をなくすようにしてからの実施としていただきたい。</p>	<p>国の受け付けた申請につきましては、道路情報便覧に収録された道路は、あらかじめ、国と各道路管理者との間で国が一括して審査できる旨合意しておりますことから国から各道路管理者への協議があったものとして取り扱うことができ、国において迅速な審査を行うことができます。これらの申請につきましては、許可までにおおむね一週間程度の期間を要しております（23年度実績で8.6日）。</p> <p>しかしながら、道路情報便覧に収録されていない道路や、収録されている経路であっても慎重な審査が必要な車両の通行につきましては、各道路管理者による審査が必要であり、当該道路管理者への協議が必要となります。</p> <p>これまで、各道路管理者の審査事務につきましては、道路管理が各道路管理者の固有の事務であることに鑑み、国として、道路情報便覧への収録を呼びかけるにとどめておりましたが、今後は、各道路管理者の理解を得つつ、以下のようにより具体的に審査事務の改善に取り組んでまいります。</p> <p>1. 協議に時間を要する経路について、代替経路や運搬</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 60/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>手法の検討に資するよう、当該区間を管理している道路管理者の過去の協議日数実績を公表する。</p> <p>2. 協議に時間を要することの多い道路管理者の同意と協力を得たうえで、審査に時間を要する原因の調査や状況の改善（図面の整備、審査技術の向上、審査体制の構築など）に取り組む。</p> <p>3. 各道路管理者との協議のあり方について、抜本的な改善方策を検討する。</p> <p>また、国自身の行う審査につきましても、職員の審査能力の向上、オンライン申請システムの改良等審査の迅速化に努めてまいります。以上のような次第ですので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>貴協会実施の審査期間実態調査の結果及びその結果に基づくご意見につきましては、これらの取組を含め、特殊車両通行許可制度の改善を進めていく上での参考とさせていただきます。あわせて、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 61 / 64

	意見	意見に対する考え方
40	<p>特殊車両通行許可が必要な車両を使用する者に対し、許可が必要であること、及び無許可や通行条件違反者への措置を周知されることを要望します。</p> <p>(理由)</p> <p>「25 t 超」や許可標章（許可期限を示すワッペン）が廃止されたこともあり、特に「新規格車」において、通行許可を受けずに、高速道路や指定道路以外の一般道を走行する車両が多い。</p> <p>道路の保全と交通事故防止のため、ワッペンの復活と、許可制度の啓発を求めます。</p>	<p>今回の改正に賛成のご意見として承ります。</p> <p>特殊車両通行許可が必要な車両を使用する者に対する制度や違反者への措置の周知につきましては、ご意見を踏まえ、事業者その他の関係者に対する周知活動を徹底するとともに、関係団体に協力を要請するなど制度の周知啓発に努めます。</p> <p>特殊車両のワッペンにつきましては、申請者の事務や費用負担の軽減等の観点から、平成16年にオンライン申請の導入と合わせて廃止したものでありますが、ご意見につきましては、今後の行政の参考とさせていただきます。</p>
41	<p>(意見)</p> <p>■ 1. 特殊車両通行許可の条件書について、包括申請や普通申請にて複数経路を申請した場合、当該申請の中で最も厳しい条件を「申請経路全路線」に適用されるケースがあります。</p> <p>A条件で走行可能な経路が大半の場合でも、条件書に「申請経路全路線」と記入されてしまうと、全ての経路でB～D条件での通行となってしまいます。</p> <p>このことは、本来必要のない誘導車の配置や通行時間帯の指定等、円滑な流通を阻害する要因となっています。また、道路管理者によっては、「申請経路</p>	<p>条件の付与につきましては、ご意見を踏まえ、許可に際して過度に条件が付されることがないように、見直します。</p> <p>降雪時の扱いのご意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行に際しての参考とさせていただきます。</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 62/64

意見	意見に対する考え方
<p>全路線」との表記ではなく、条件書に条件が適用となる区間を明記して頂いている場合もあり、申請窓口毎に記載方法が異なることは、申請側においては混乱する要因となります。ついては、複数経路申請時において、条件が付される場合は、その経路を特定することをご検討願います。</p> <p>■ 2. 降雪時は、路上での安全を確保するため、タイヤチェーンを装着いたしますが、タイヤチェーン分の重量を車検証上の最大積載量から減少させる必要があります。このような場合、降雪時の積載量は、チェーン分減少となることを荷主と合意しておく必要がありますが、現実的ではありません。例えば、車両総重量の数%のブレは指導の対象外とする等、特例措置のご検討をお願い致します。</p> <p>■ 3. 弊社は石油製品のタンクローリー輸送を主要業務としています。タンクローリーは、タンク容積が予め定められていることに加え、消防法や高圧ガス保安法の規定により、消防署長や都道府県知事の許可を受け、許可製品を一定量のみ積載可能な構造となっています。上記の通り、液体タンクローリーは予め定められた製品、容量までしか積載出来ないことから、円滑な流通を確保するためにも、路上検査の対象外とする等、特例措置の検討をお願い致します。</p>	<p>タンクローリーの積載容量が限られていることにつきまして、橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準にもとづいてつくられており、平成5年以降に設計された橋梁等は設計自動車荷重25トン、それ以前に設計されたものは設計自動車荷重20トンを基準としてつくられております。</p> <p>タンクローリーにつきましては、タンク容積が定められ、消防法、高圧ガス保安法の規定により一定量のみ積載可能とのことですが、その場合におきましても、積載物の重量によっては、橋梁等の設計自動車荷重を超えることがあります。</p> <p>したがいまして、タンクローリーにつきましても、道路法の規定を受けて車両制限令で定める重量を超えるものにつきましては、他の車両同様、特殊車両通行許可制度のもとで、実際に通行する経路ごとに、経路上の橋梁等の設計自動車荷重、通行する車両の重量・寸法をもとにその車両の通行の可否を審査することが必要となりますとともに、国として、その遵守を確保することが求めら</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 63/64

	意見	意見に対する考え方
		<p>れます。</p> <p>ご意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の制定及び執行の参考とさせていただきますが、公平・公正に取締り・指導を実施することにつきまして、ご理解のほどお願い申し上げます。</p>
42	<p>現在、日本の国内には多量の分割不能の10t以上の重機機械が出まわっています。これらの重機機械の移動に当たってはすべて特殊車両通行許可が必要です。これらの重機機械が工場間の異動であれば1コースの許可で1～2年使用できますが、現場から現場への移動であるとほとんど毎日のように許可が必要です。現在その許可申請から許可証発行まで1～2カ月を要していますが現在の需要に対して許可の下りる速度が間に合っていない。このことを改善する方策は取られているのでしょうか。日々増加している重機機械に対して取り締まりを厳しく行うということは現代においてマッチしていません。行政処分よりはまず行政支援・行政指導を行うようお願いいたします。現在日本国中、どこにでも積んでいける重量は20 t前後で30 tクラスの品物はどうしても車両総重量で違反になります。これらの30 t前後クラスの品物は今後どのようにして運搬したら良いか指導をお願いします。飲酒運転は飲んだ人飲ませた人ともに罰せられます。車両総重量の件はどうでしょうか。取り締まり強化</p>	<p>橋梁をはじめとした道路構造物（以下「橋梁等」とします。）は一定の設計自動車荷重に対応する強度を保持するよう道路構造令以下の技術基準に基づいてつくられております。</p> <p>設計自動車荷重を超える重量の車両の通行は橋梁等に過度の負荷を生ぜしめ、橋梁等の老朽化の進行を速め、寿命の短縮、あるいは補修の回数・費用の増大、通行止めを伴うような大規模な改修を招来することとなります。</p> <p>平成5年以降に設計された橋梁等は設計自動車荷重25トン、それ以前に設計されたものは設計自動車荷重20トンを基準としてつくられており、すべての橋梁等がご意見</p>

「特殊車両の通行に関する指導取締要領」の一部改正に対する意見及びこれに対する国土交通省の考え方 64/64

意見	意見に対する考え方
<p>を行う前にこのことが先決ではないでしょうか。国民はこの現状を詳しく知らないので役所の方がよいと思っている人が多いと思います。本当のことがわかると役所の方へ目を向けられます。行政処分よりも行政指導を行うよう希望します。</p>	<p>のような重量の大きいものの通行を想定しているものではありません。したがって、通行する経路に含まれる橋梁等の強度が十分かどうかの審査を個別に行うことが必要となります。</p> <p>審査期間が長期にわたるものがあるとのこと指摘につきましては、各道路管理者の理解と協力を得つつ、審査事務の改善に努めてまいります。ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。</p> <p>建設機械などの重量の大きい機械につきましては、道路の保全の観点から、従来から、通行の際には分割して運搬することができるものとするようメーカーに対して要請しておりますが、あらためて、メーカーに対しての周知を徹底するとともに、関係団体への協力を要請します。</p> <p>行政処分より行政指導を行うとのこと意見につきましては、「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準について」及び「道路法第47条の3に係る行政処分等の基準の細部取扱いについて」の参考及び執行に際しての参考とさせていただきます。</p>

