

# 特殊車両通行制度をとりまく現状と課題

道路局 道路交通管理課  
車両通行対策室

## ○ 施策全体に関する意見

- ・確認制度の利用率、協議不要化等、何年で達成するのか将来的見通しがあるべき。(木場委員)

## ○ 確認制度へのシフトに関する意見

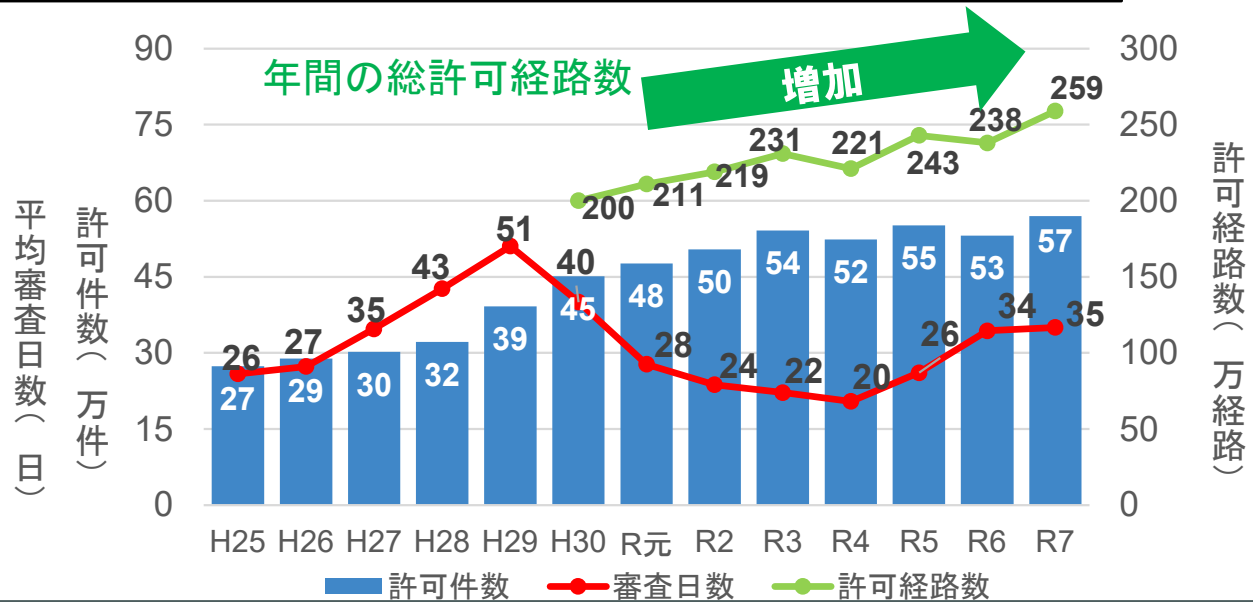
- ・過去の許可実績ルートやETC2.0から抽出できる走行経路をマップ上に公開し、マップにない道路のみ許可申請できれば、簡素化できる。(根本委員)
- ・過去の電子申請データを有効活用することについても検討してほしい。(兵藤委員)
- ・ユーザーの8割はリピーターだと思うので、レポートデータを使って効率化できないか。(勝間委員)
- ・確認制度について、車両登録料の5年分一括の金額の高さが障壁になっているならば、1年ごとに分割としたらどうか。(木場委員)
- ・許可制度について、膨大な事務処理量に対して、現行の手数料では賄いきれないのでは。手数料を上げるべき。(太田委員)

## ○ 特車データの利活用に関する意見

- ・システムの整流化は大きな課題であり、道路ネットワークや車検の車両情報等を一体的に連携する等、別途議論があるため、その点も含め検討するとよい。(兵藤委員)
- ・パブリックデータとして公開する等、幅広く活用できる仕組みを期待したい。(兵藤委員)
- ・道路局内のシステムとの連携による効率化や高度化を検討できないか。(勝間委員)

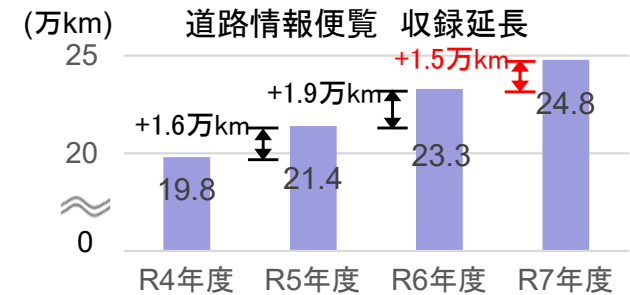
○R7年度の許可件数と経路数は過去最高を記録。対策により審査日数はR7年度後半より減少傾向。  
 ○更なる審査日数縮減には、残存する個別協議箇所(参考資料p. 29)を解消することが必要。

■許可経路数、平均審査日数および許可件数推移(年度)



■個別協議の削減状況

- 道路情報電子化
  - ・令和8年度末概成に向け、収録を推進



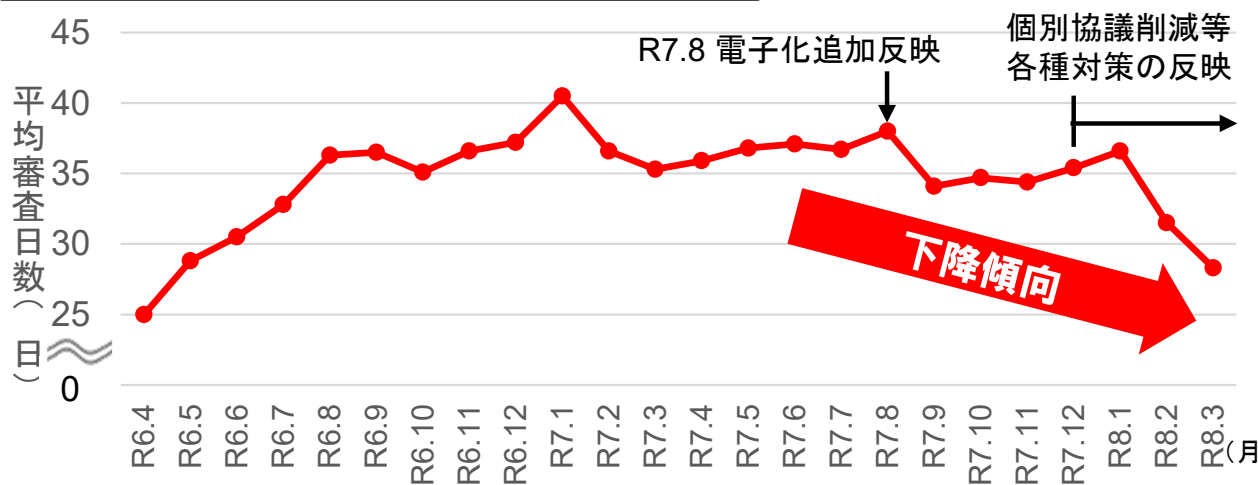
- 個別協議箇所の削減
  - ・協議発生箇所ごとに協議の必要性を見直し、協議削減を実施

＜R8年度の協議数見込み＞

- ・個別協議削減の取り組みで3割削減
- ・一方で、依然として個別協議が残存



■平均審査日数の推移(R6~7年度)

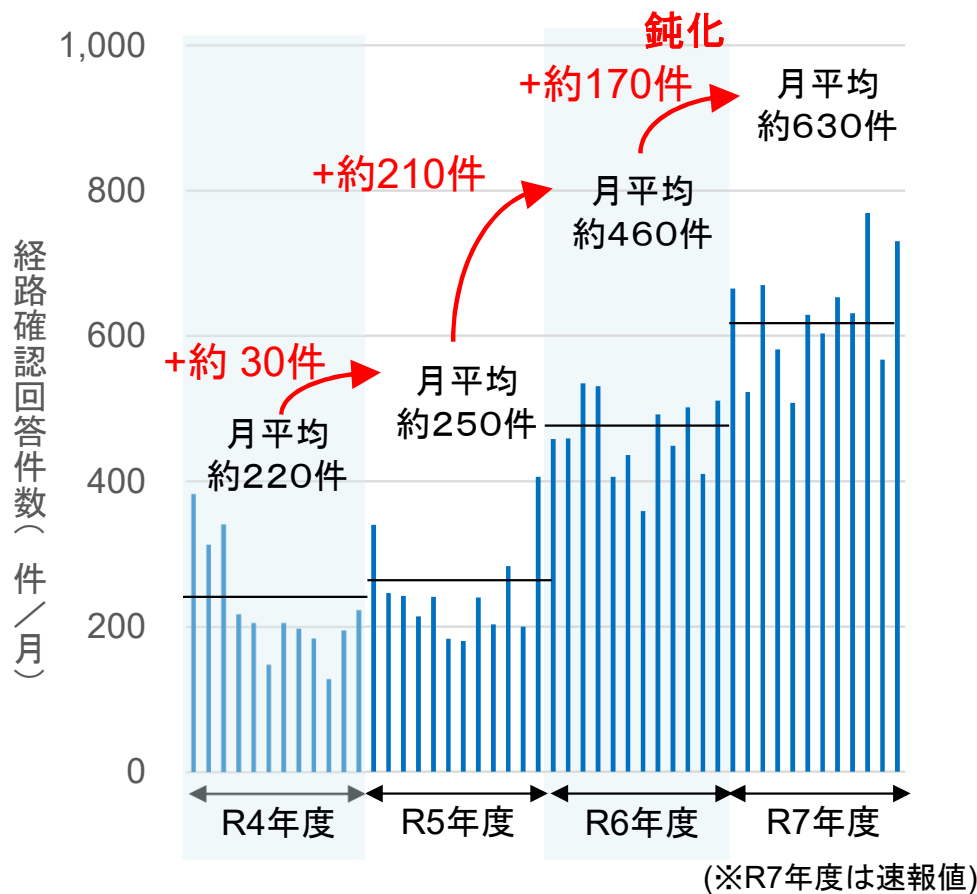


障害	協議削減数(R8年度見込み)
交差点	約2割(約8万回)
橋梁	約9割(約43万回)
高速道路協議	約9割(約381万回)

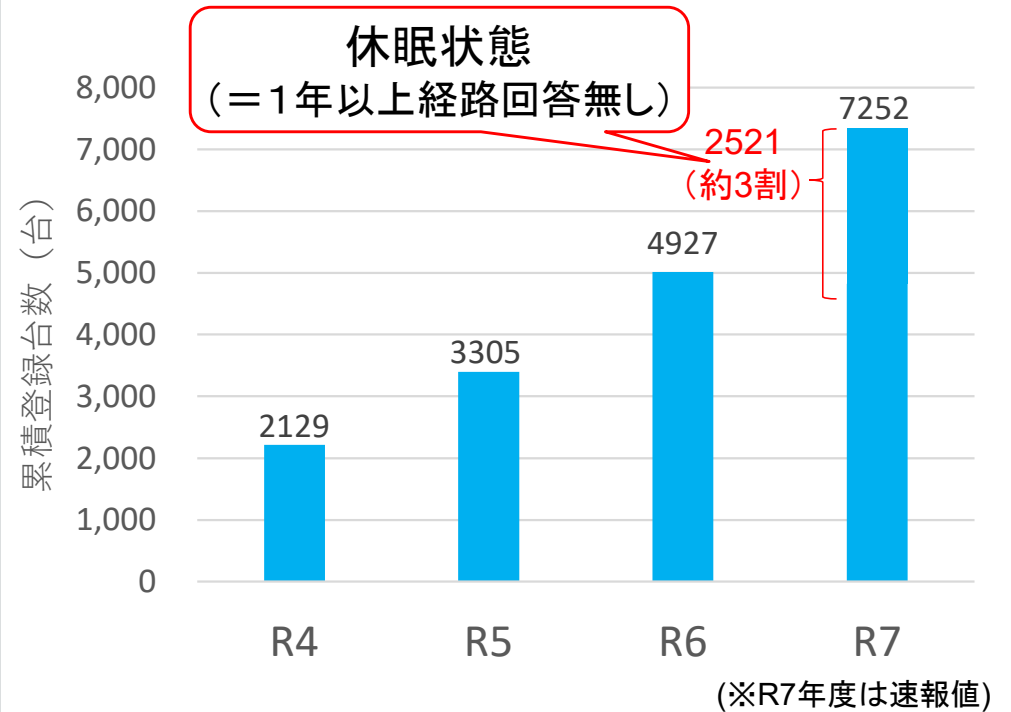
- 令和4年度より開始した確認制度(参考資料p.25)の利用件数は増加傾向であるが、**近年は増加数が鈍化**、更に登録台数の**約3割は休眠状態**。
- 確認制度の利用率向上には、更新利用の促進と更なる新規利用の拡大が必要。

■確認制度 経路確認回答数 (月単位)

- ・月平均の経路確認回答件数は、増加傾向
- ・一方で、増加数自体は、R6年度以降頭打ち



■確認制度の登録台数の推移 (年度)



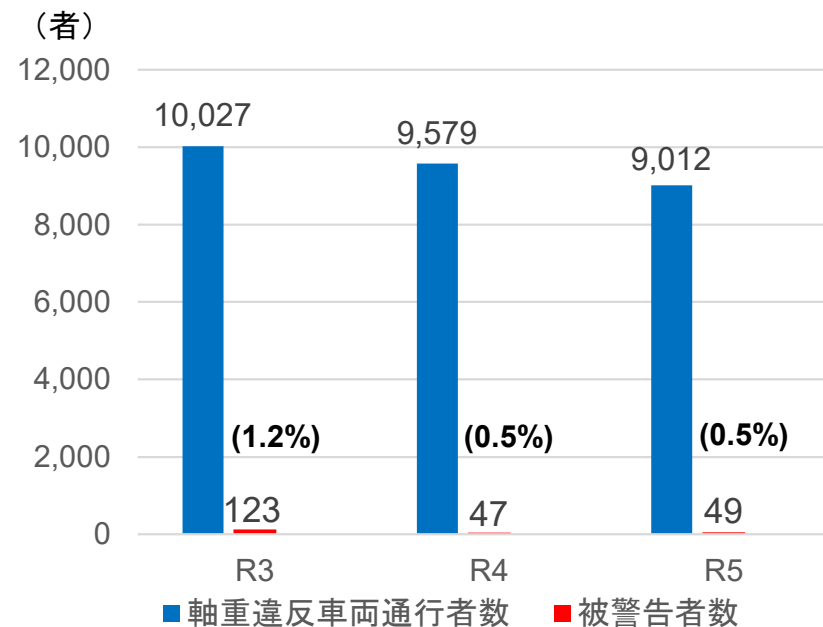
- ↓
- ・**更新利用の促進**(利用者のつなぎ止め) が必要
  - ・**新規利用の拡大**(利用者数の増加)

- 直轄国道に設置されたWIMにより、約14万回の違反通行を把握(令和5年度)。通行回数は一減少傾向になく、一定の割合を確認。
- また、違反者数も微減傾向ではあるものの**毎年度一定数の違反**を確認。
- さらに、申請をせずいかなる許可や確認も受けずに通行する者も一定数存在。
- 違反状況の確認に労力を要しており効率化が課題。

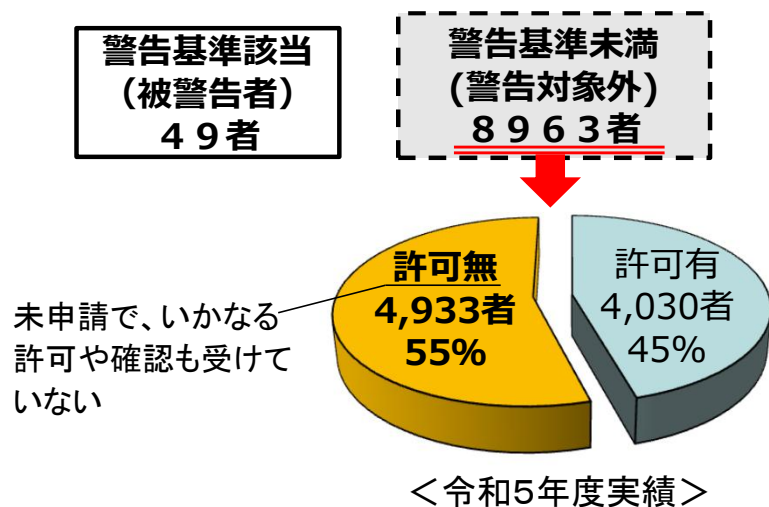
## ■軸重違反車両通行状況(直轄国道)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
WIM設置箇所数	43箇所	45箇所	45箇所
大型車両通行回数	約760万回	約750万回	約720万回
軸重違反車両通行回数	約15万回 (2%)	約14万回 (2%)	約14万回 (2%)

## ■軸重違反車両通行者数



## ■警告を受けていない違反通行者の許可取得状況



## ■是正指導時等で確認された違反理由の例

- ・警告されて初めて制度を認識した
- ・過積載にならないことに重点をおいて運行していたため、軸重を認識していなかった
- ・運転者が許可されていない経路を通行した
- ・申請から許可を受けるまでに時間を要する など

- 無許可車両の通行による事故が依然として発生。**特殊車両の事故はその寸法や重量により、重大な被害や長時間の通行規制など道路利用者へ大きな影響を及ぼすことがある。**
- 重量制限を超える車両は、通行時の重量が増加すれば、道路構造物に対して**指数関数的に影響増大。**

## ■特殊車両による規模の大きな事故(※)

直轄国道	令和5年	令和6年	令和7年
報告数	20件	27件	19件
うち無許可通行	11件	14件	7件

※ 各地方整備局等から国土交通省道路局への報告実績を集計  
 ※ 死亡事故や長時間通行止めが発生等、社会的影響が大きい事故

## ■無許可車両事故事例

自動車運搬車(キャリアカー)の積荷の自動車  
 が横断歩道橋に衝突、損傷  
 2時間超通行規制



## ■損傷事例

床板ひび割れ



衝突によるボックスカルバート破損



## ■道路構造物への影響



【橋梁に与える疲労イメージ】

$$12 \text{乗則} = (12\text{t}/10\text{t})^{12}$$

$$= 8.92 \text{倍}$$

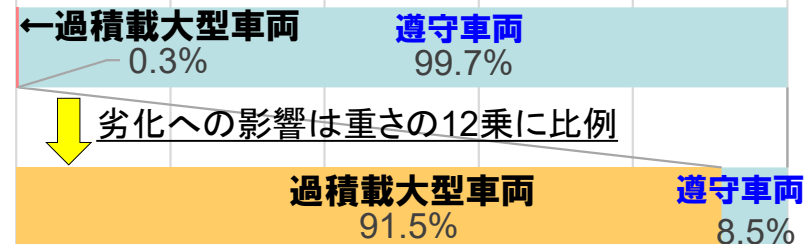
※20tになると

$$(20\text{t}/10\text{t})^{12} = 4,096 \text{倍}$$

出典：・国土交通省国土技術政策総合研究所 道路橋床版の疲労耐久性に関する試験  
 国総研資料第28号,P45,2002.3

・松井繁之：橋梁の寿命予測，安全工学Vol.30 Np.6,pp.432-440,1991を基に算出

通行台数



劣化への影響度

0% 20% 40% 60% 80% 100%

※自動計測装置(全国39箇所に設置)のデータから試算

現状と課題	審査日数縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・審査日数の削減に向けた対策を開始し、審査日数は減少傾向に転換。</li> <li>・一方で、個別協議箇所は一定数残存、審査日数縮減の障壁に。</li> </ul>
	確認制度への移行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・確認制度の利用者の3割が休眠状態、新規利用と更新利用の促進が必要。</li> <li>・確認制度の利用の障壁は「利用可能経路」、「システム利便性」、「登録手数料」。</li> </ul>
	特車制度違反者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・決して少なくない一定の違反通行者が存在、その過半数はいかなる許可も未申請。</li> <li>・健全な特車利用環境の構築に向けて「幅広い制度理解促進」と「審査日数縮減」が必要。</li> </ul>

## 基本方針

方針①: 確認制度への大幅シフト ⇒ 申請経路の7割を自動審査化  
 特車の2割が確認制度を利用  
 方針②: エンフォースメント推進 ⇒ 特車制度不知者を解消

R13年度迄の達成目標

(※) 確認制度の第2ターム(R9~R13年度)

## 短期

### 方針①: 確認制度への大幅シフト

- ・要因別の個別協議削減の取り組み等の推進
- ・AI導入による交差点の折進判定自動化
- ・申請システム一本化、利用可能経路マップ化
- ・確認制度(及び許可制度)の手数料の精査

### 方針②: エンフォースメント推進

- ・ディーラー等、特車制度周知対象を拡大
- ・警告基準の統一(高速道路と一般道を整合)
- ・違反者への注意喚起書の通知
- ・ETC2.0やAI等を用いた効率的な通行状況把握

## 中期

### ➤ システム整流化

- ・自動化経路の拡大
- ・協議効率化に係る制度見直し
- ・超大型車両の審査への集中

### ➤ データ利活用

- ・特車データの道路施策等活用
- ・民間データとの連携による審査効率化

### ➤ 物流需要への対応

- ・OBWデータ等を活用したトレーラー等の許可基準緩和

# 方針①: 確認制度への大幅シフト 短期的な対応方針(案)

○自動化推進項目の引き続きの実施に加え、制度・運用面も含め改善し、更なる個別協議削減を実施。  
 ○さらに、令和13年度までに、全許可経路数の約7割を自動審査化し、審査日数の縮減を目指す。

## ○ 個別協議削減の取り組み(案)

### <自動化推進の実施項目>

#### ○道路情報の電子化

- ・R8年度末に、未電子化区間の電子化概成
- ・R9以降毎年新たに発生する区間の電子化

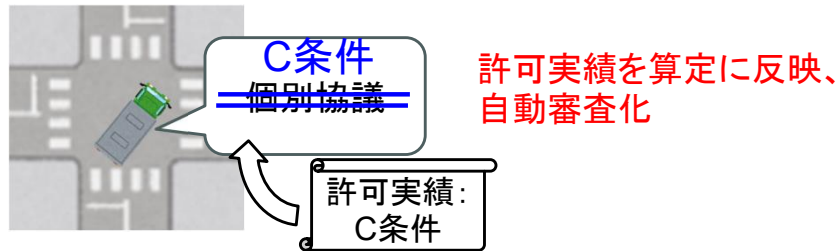
#### ○個別協議箇所削減・・・R10年度までに見直し完了

#### ○システム改修・・・R12年度までに完了

+

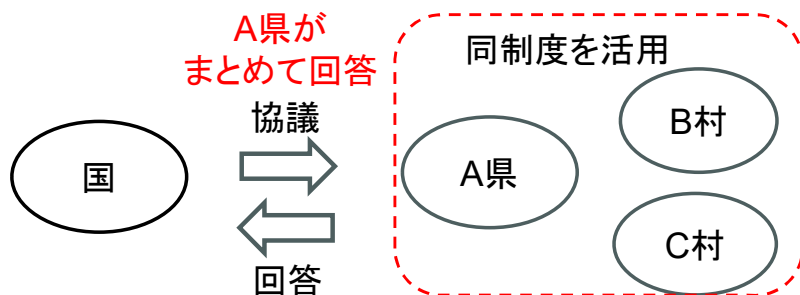
制度・運用面を含め改善

## ○ 許可実績の活用による協議削減



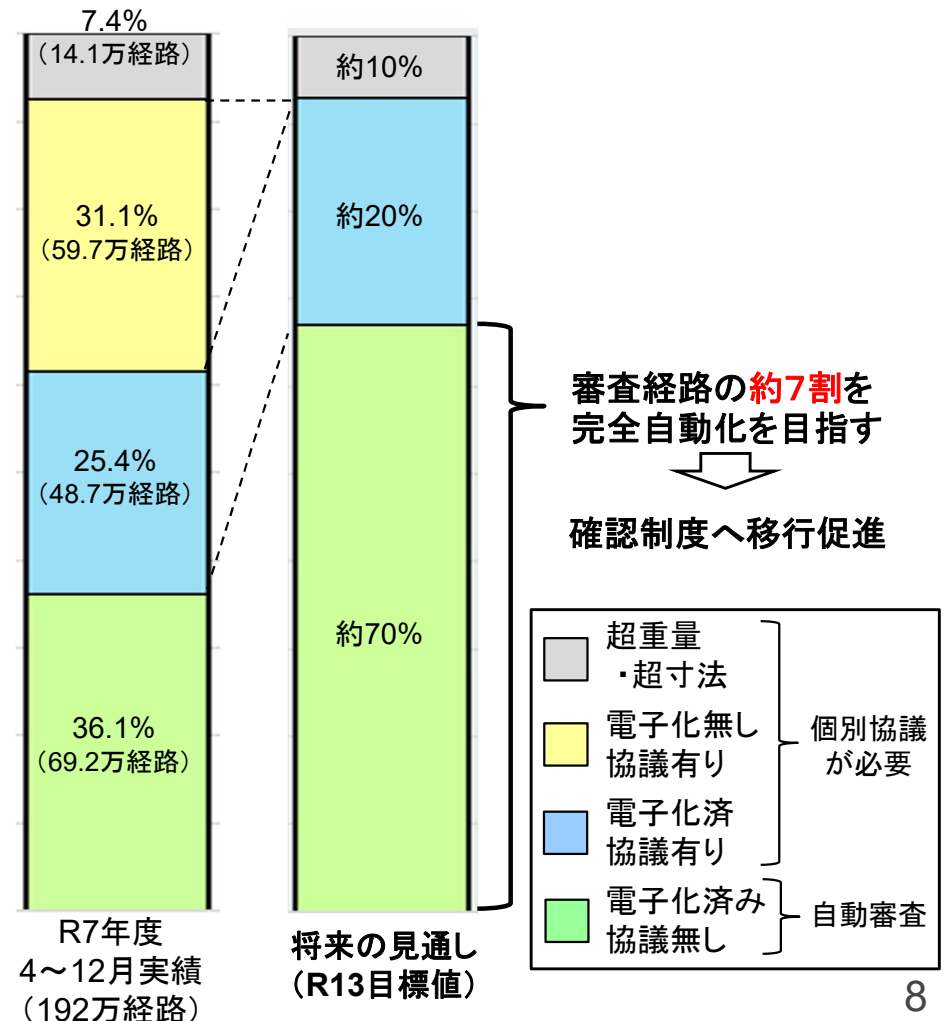
## ○ 連携協力道路制度の活用

例) B村、C村の道路もA県が回答⇒自治体との協議効率化が期待



## ○ 自動化に向けた当面の目標

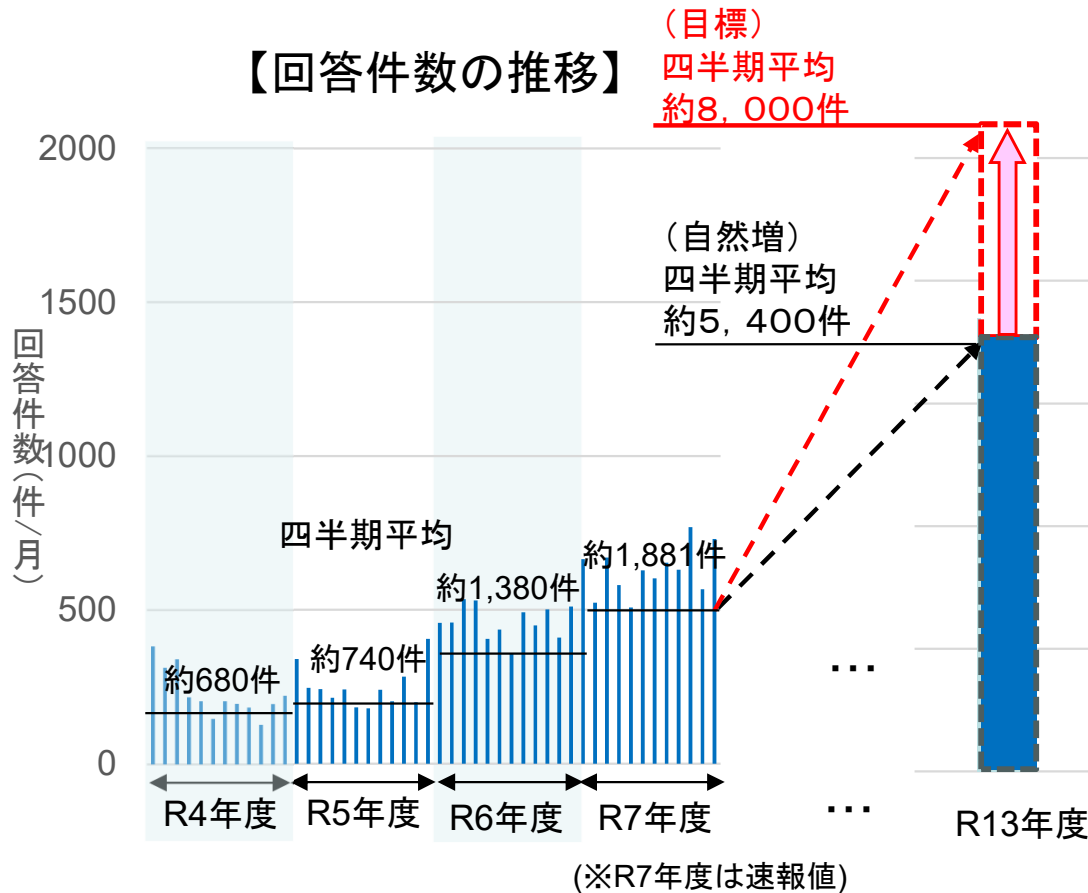
自動化推進項目の完了(R13年度)までに全経路数の約7割自動化を目標とする



- 確認制度への移行を確実にするために**目標値を設定**し、令和8年度より**4半期毎にPDCAを実施**
- ・ 確認制度の回答件数 約8,000件 (令和13年度 第2ターム終期)
  - ・ 確認制度の利用率 約2割 (令和13年度 第2ターム終期)

## 確認制度の活用実績を把握

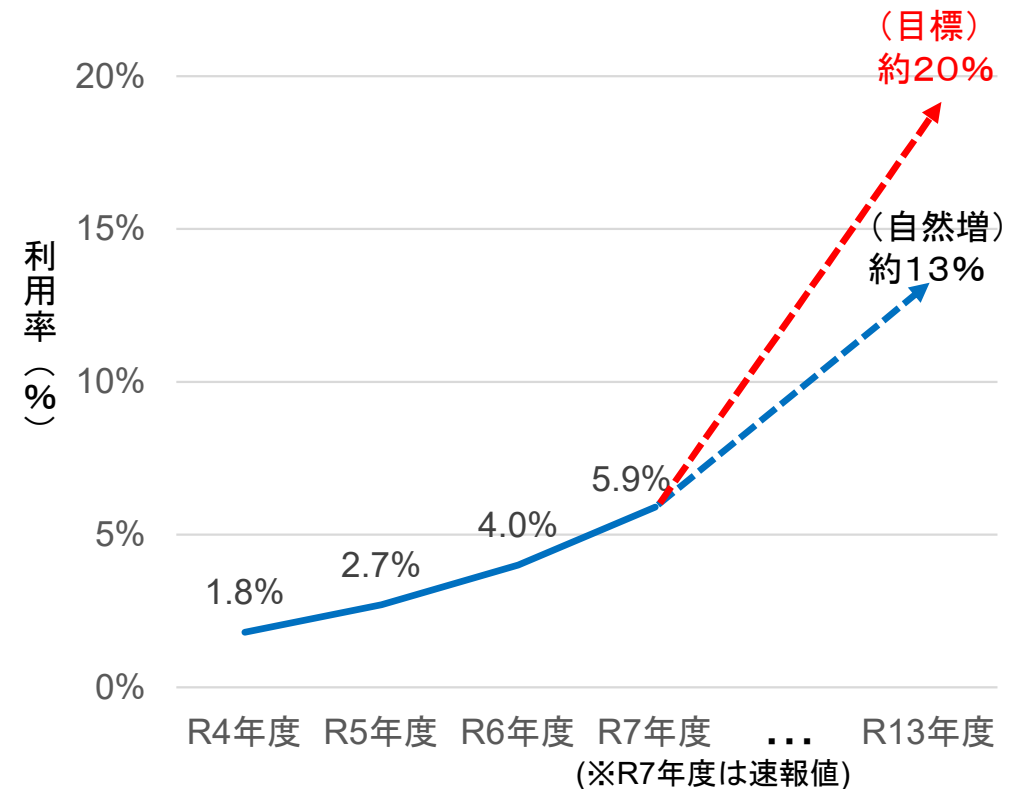
確認制度の経路検索の回答書発行件数の  
四半期平均値



## 許可制度から確認制度への移行状況を把握

確認制度の総登録車両数

$$\text{利用率} = \frac{\text{確認制度の総登録車両数}}{\text{許可制度の実車両数} + \text{確認制度の総登録車両数}}$$



- 確認制度の前提となる電子化された道路情報の精度向上を、個別協議箇所削減と合わせて実施。
- 道路管理者間のオンライン協議を原則化するため、自治体のオンライン協議の活用を促進し、現行システムを改善するとともに新たな機能を追加。

## 電子化された道路情報の精度向上

- ・道路形状と電子化された道路情報に不整合が生じ、要協議箇所となっている事例あり

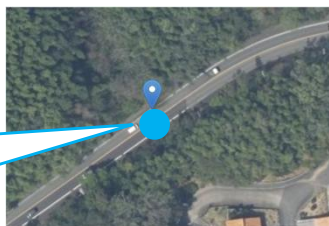
### <曲線障害の事例>

直線の区間にも関わらず、曲線障害箇所として登録



### <交差点障害の事例>

管理境界のため、交差点を仮置き(要協議箇所登録)



- ・個別協議箇所の削減と並行して、電子化された道路情報を道路形状と整合。
- ・現時点で協議回数が多い箇所については、自治体の箇所も含め令和8年度中に完了させることを目指す。

### <対応にあたっての留意点>

- 協議回数が多い箇所より点検を実施
- 定期的に点検を実施、不整合箇所の発生を抑制

## オンライン協議の原則化

- ・道路管理者間での協議の9割以上が、紙やFAX等を使用し、協議長期化の要因となっている

### 【新たな機能:オンライン上での共有フォルダ構築】

- ・協議書類をオンライン上の共有フォルダで送受する機能を令和8年度中に構築。



- ・並行して個別協議システムを改修、協議実績の蓄積を自動化等、個別協議削減に繋げるサイクルを構築。

### 【自治体への積極的な働きかけ】

- ・FAXや郵送で協議実施の自治体に対し、令和8年度はオンラインシステムを使うように働きかけるとともに、早期のオンライン協議化に向けた試行を実施する。
- ・自治体によっては、独自のシステムを構築しているところもあるため、自治体とも連携し、システム改善に取り組む。

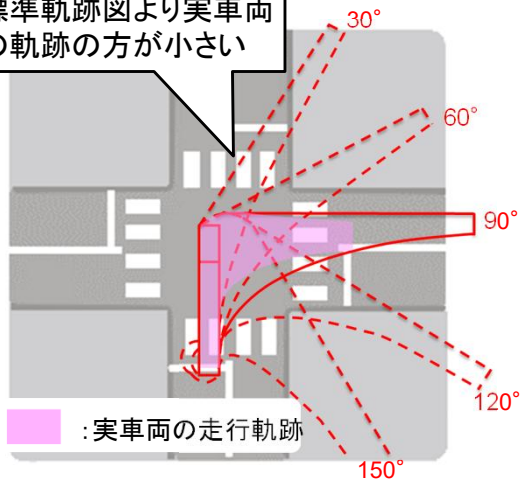
- 交差点は協議箇所が多数残存し、審査日数縮減や確認制度の利用経路拡大の障壁になっている。
- 個別協議の際に行っている交差点の地物情報の確認や軌跡図の当てはめ等手作業による審査を、**AIを用いて自動審査化**。

## 現在の交差点折進の審査(個別協議の場合)

※折進の審査: 交差点の右左折の可否を審査

実態: 5パターンの標準軌跡図から交差点形状に応じて最も近い軌跡を1台1台、手作業で当てはめ

標準軌跡図より実車両の軌跡の方が小さい



▲交差点折進の折進判定イメージ



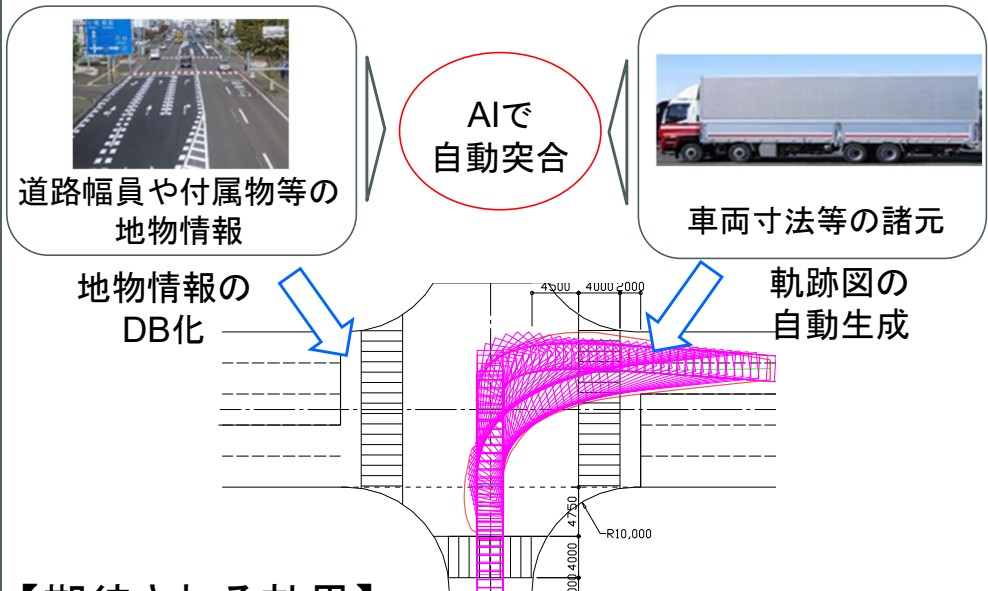
▲手作業での審査  
(PC画面上で図面と照合)

## 【課題】

- 個別協議における審査が手作業に依存
  - ・地物情報がデータベース化されていない
  - ・軌跡図の当てはめも含め、全て手作業で審査
- 車両や交差点の実情に対応しきれない標準軌跡図
  - ・実車両の軌跡より大きめで、30度ごとしか無い

## AIを用いた交差点折進の自動審査(イメージ)

軌跡図の生成、交差点形状への当てはめを自動化し折進の審査をAIを用いて効率化

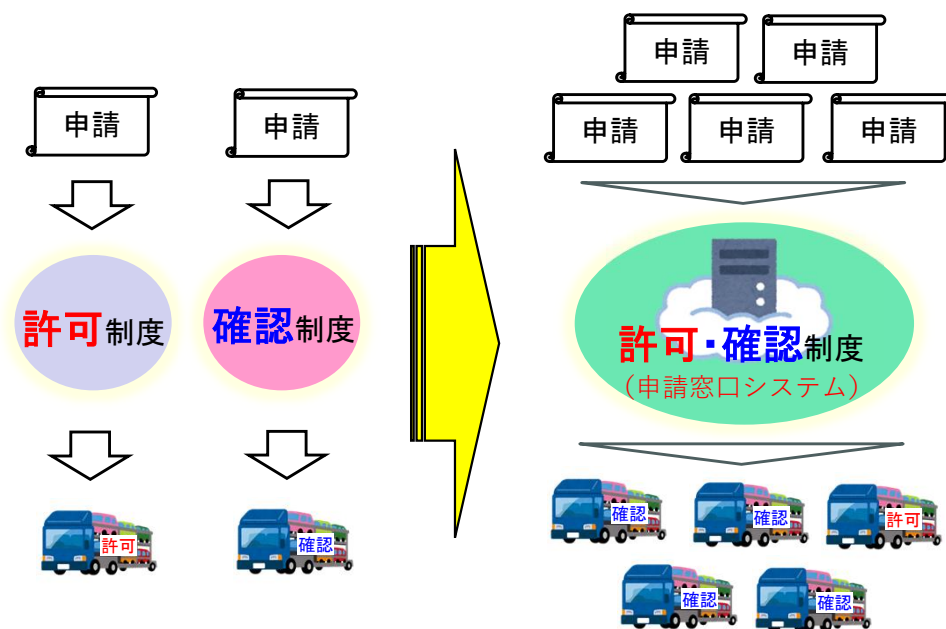


## 【期待される効果】

- 自動審査化による個別協議削減、効率化
  - ・軌跡図生成、データベース化された地物情報で自動審査化、審査負荷の軽減が期待
- 審査の精緻化・高度化による走行条件改善
  - ・個別の車両、交差点諸元に基づき審査、走行条件が改善される

○確認制度の利用促進に向け、確認制度が使える申請者は**確認制度へ誘導する申請窓口、システム**の一本化、**確認制度の利用可能経路マップ表示**、**許可申請情報の活用**等のシステム改修を推進。

## ■申請窓口システムの本一化



申請窓口システムの本一化（イメージ）

### 【これまでの課題】

- ・許可、確認の両制度の申請システムがバラバラで、確認制度への移行には申請情報の再入力が必要

### 【期待される効果】

- ・確認制度へ移行時の、申請入力の二度手間が解消
- ・申請ごとに確認制度の利用可否を明示し、移行促進

## ■確認制度の利用可能経路のマップ表示

（マップ表示例）



凡例		
	スパン	交差点
A条件		
B条件		
C条件		
D条件		

走行条件ごとに色分け

### 【これまでの課題】

- ・利用可能経路を事前確認できず、確認制度利用の障壁になっている

### 【期待される効果】

- ・利用可能経路や走行条件を事前に把握が可能、申請者の確認制度利用検討へ活用が期待

- 許可制度の手数料について、**物価・人件費**上昇が反映されていないのではないかとの意見あり。
- 確認制度に対する事業者から多く寄せられる意見が、許可制度と比して**割高感のある車両登録料**。
- 許可制度における特車ゴールド申請はETC2.0の装着要件があり、確認制度移行のハードルが低い。
- 確認制度導入初年度の新規登録車両が**R9年度に登録の更新**を迎えるため、継続利用につなげる手数料体系として、**更新手数料の設定**について検討が必要。

	許可制度	確認制度
車両登録料	なし	5000円/台・5年(新規・更新の区別無し)
手数料	200円/1台・1経路・片道 (特車ゴールド160円※) ※ETC2.0装着車のみ	600円/1台・1経路・往復・1年 400円※/1台・1都道府県・往復・1年 (※対象都道府県数が増えると単価が安くなる)
考え方	〔 実費相当 但し、他道路管理者への 協議が発生した場合のみ 〕	〔 実費相当 登録と確認それぞれに係る 必要経費 〕
運用	道路管理者	国 (指定機関が実務を代行)

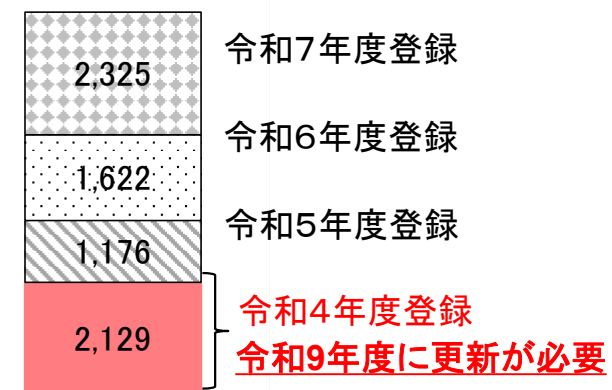
【全日本トラック協会からの要望】(令和7年12月24日)

## 2 特殊車両通行確認制度の利便性確保及び特殊車両通行許可申請手続きの簡素化等

(中略)

- ①特殊車両通行確認制度の手数料について、従来から実施されている申請方法と比べ、車両登録手数料を含めると割高と感じていることから、利用しやすい手数料(例えば、1経路ごとの申請手数料や許可期間についても同等とするなど)に改めていただきたい。

車両登録台数 累計7,252台



(※R7年度は速報値)

## 方針②:エンフォースメント推進 短期的な対応方針(案)

○特殊車両を使用する者に対して、もれなく制度の啓発・認知促進を実施。**制度不知者を解消**へ。

業界団体等を対象に行ってきたこれまでの取り組みだけでは、届きにくい層が存在

## 【例】

・貨物自動車運送事業者のうち、トラック協会会員は約8割(事業者数ベース)

※貨物自動車運送事業者数 62,283者(令和7年3月)  
都道府県トラック協会会員数 51,219者(令和7年12月)

届きにくい層へのアプローチ

業界団体等への取り組みは継続

引き続き、トラック協会、全国クレーン建設業協会等の事業者団体、行政書士会と連携し、制度啓発を推進



事業者団体等主催講習  
(令和8年1月21日  
大阪府トラック協会)

## 【新たなアプローチ】

各業界団体**非会員の特車利用者を包含**したアプローチの強化(関係部局・団体との連携拡大)

- ・自動車のディーラー団体等と連携した、特殊車両の購入者に対する特車制度啓発

制度概要や手続き方法等を掲載したリーフレットの配布等の連携を検討



<制度啓発資料イメージ>

- ・運行管理者の講習機関等と連携した、**運行管理者に対する特車制度啓発**

<運行管理者等指導講習>



出典:自動車事故対策機構HP

運行管理者の定期的(2年に1度)な講習の中で、特車制度について盛り込む等の連携を検討

<指導講習テキスト>

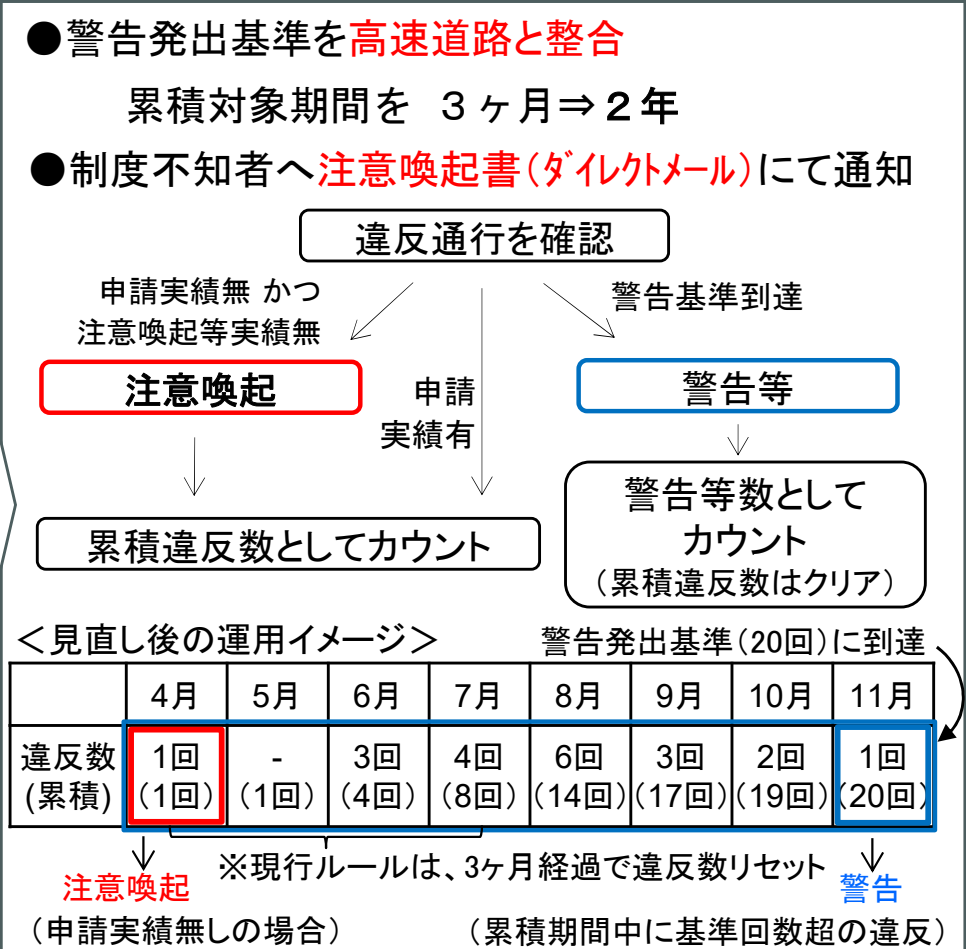
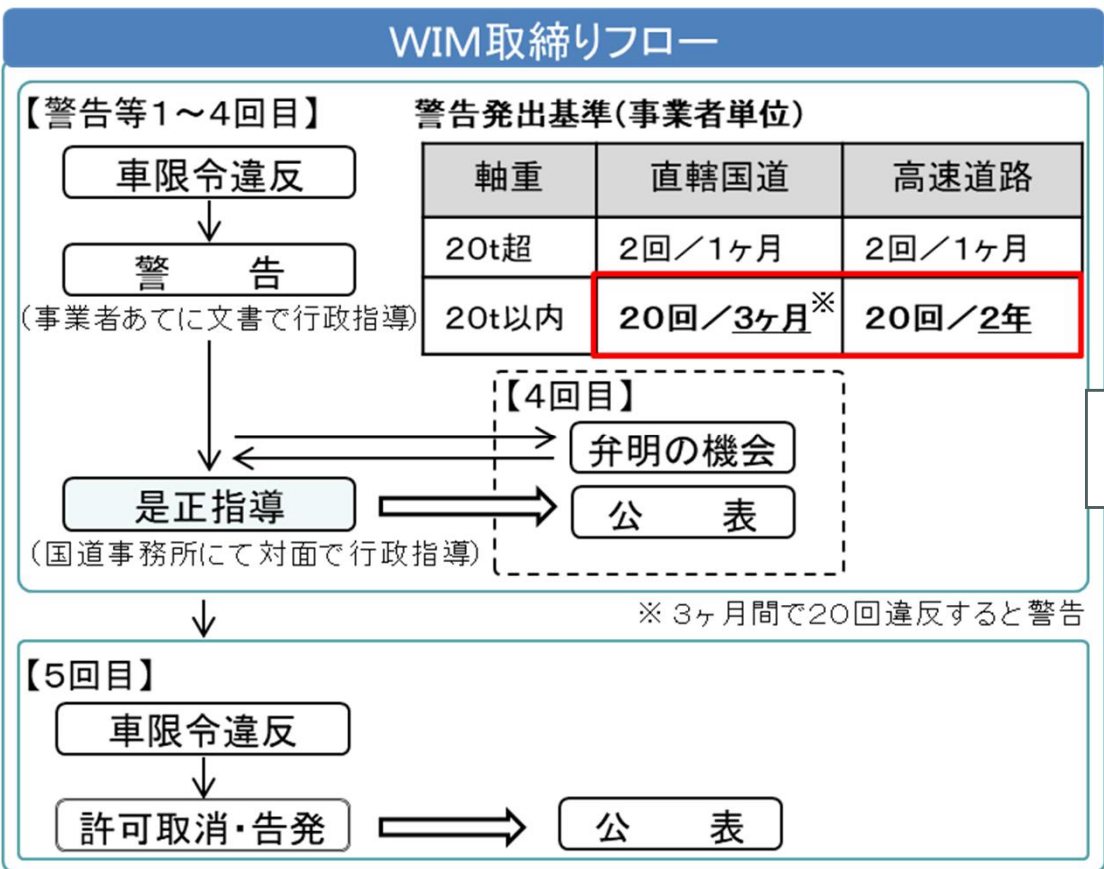


出典:自動車事故対策機構HP

- ・**荷主向け周知・啓発等アプローチの強化**

○ 現行の警告発出基準では、警告発出の基準に達する前に累積違反数がリセットされる者が大半。  
 ○ 繰り返し違反する悪質な違反者や事故への対応強化のため、警告発出基準や告発要件を見直し。

## ■ 違反通行への対応(案)



## ■ 無許可通行による事故への対応(案)

【現行】道路構造物を損傷しても、全面通行規制6時間未満の場合は告発せず

【見直し】通行規制の実施にかかわらず、無許可通行で重要な道路構造物を損傷した場合には告発

## 【効率的な違反取締りの実施】

- 現地取締りにおいて、WIMデータやAIカメラ等を活用し、**違反が強く疑われる車両を特定**。
- WIM取締りにおいて、一定の労力を要する人手による確認を、**AIを活用して効率化**。

### ■WIMデータとAIカメラを用いた現地取締りの捕捉率向上

現地取締りでは走行車両の中から目視で違反の可能性のある車両を抽出して引き込み。約4割の捕捉率。

#### WIMの過去データの活用

- ・違反通行履歴
- ・車両使用者情報 など

#### カメラ画像のAI分析

- ・積み荷の画像分析等により重量や寸法違反と疑われる車両の検知

違反通行車両の捕捉率を向上

### ■AIを活用したWIMによる違反判定の効率化

職員が目視でWIMの画像等検査。大きな労力。

#### WIMデータ

- ・車両通行時の画像
- ・自動車登録番号情報
- ・軸重情報 など

#### AIの活用

WIMデータを事前にスクリーニング  
(画像不鮮明等のデータを対象)

判定の効率化

## 【特殊車両の通行状況把握の効率化】

- ETC2.0を用いたモニタリングで、紙情報から手入力していた**重量情報の取得を、OBW※やデジタル技術を活用し、効率的に取得**。

※OBW : On-Board-Weighingの略

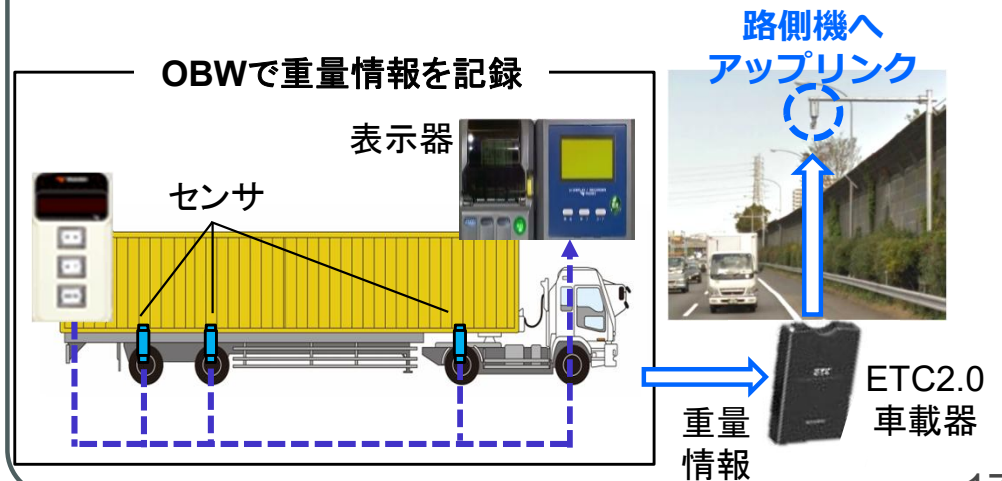
- 申請者  
運行日報(紙記録)等の重量情報を保存

- 国土交通省  
申請者から提出された紙記録を手入力でDBに登録

- ・運転時間
- ・荷物重量
- ・積卸し回数
- ・走行距離 等



### OBWとETC2.0を用いて重量情報の保存・DBへの登録を自動化

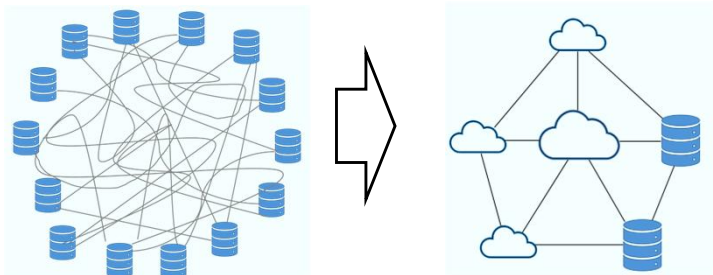


## 中期的な対応方針(案)

- 特車システムの整流化とともに地図情報の見直し・改善を実施し、**自動審査等の効率化を拡大**。
- 更なる協議効率化に向け、許可実績や連携協力道路制度の活用等、**制度見直しをあわせて実施**。

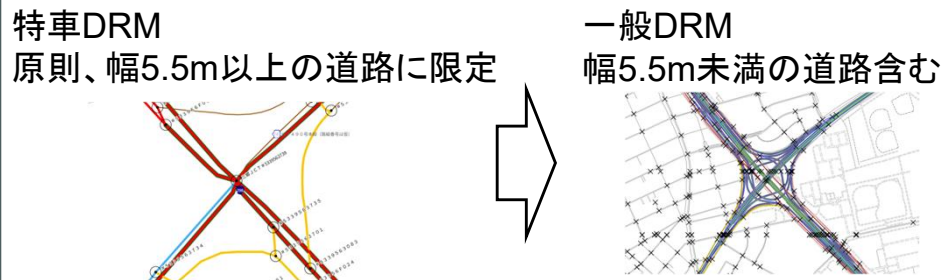
## システム構造のシンプル化

- システム間の連携を最適化し、処理速度の向上やデータベースやシステムのシンプル化を図る。



## 特車DRMから一般DRMへの転換

- 細道路等電子化可能な道路の拡大や道路改良等の迅速な反映等により、**自動化のための基盤を強化**



※一般DRMを用いることで、未電子化経路の許可実績活用も可能

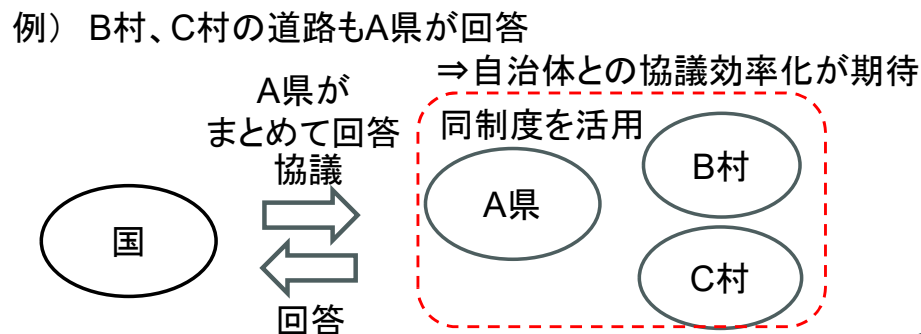
## 超大型車両の審査効率化

- 人手を伴う審査を超大型車両へ特化



## 協議効率化に係る制度見直し

- **短期的な試行の結果を踏まえ**、中期的には活用促進に向けて制度見直し



<スケジュール(案)>  
R8(2026)

R12(2030)

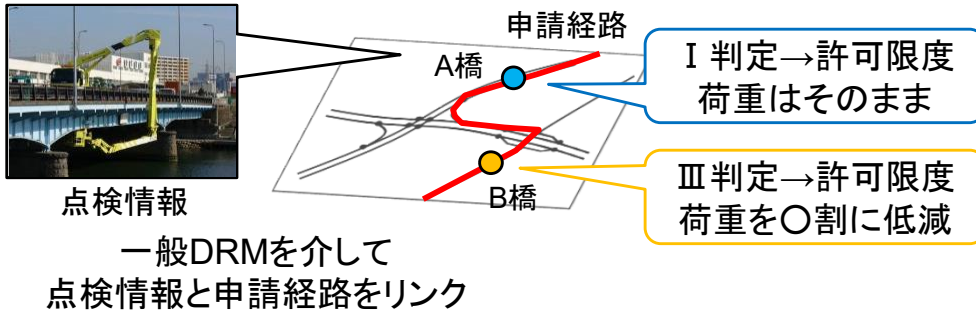
業務分析、要件定義 > 基本・詳細設計 > 構築・テスト > 実装(段階的に改修)

- 一般DRMを介して特車データと他データベースを連携し、道路施策の高度化を目指す。
- 更に民間所有のデータベースとの連携により、自動審査経路の拡大等の利便性向上を目指す。

## 道路施策の高度化(イメージ)

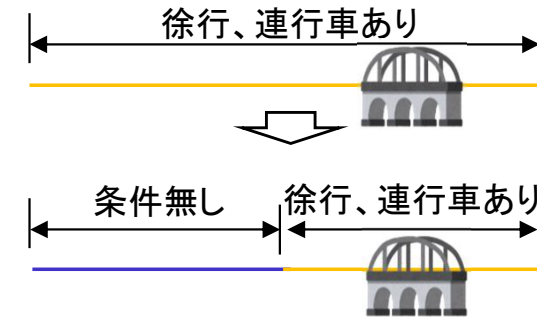
### ○構造物の許可限度荷重の精緻化

一般DRMを介して点検情報と申請経路を連動、構造物の状況に応じた限度荷重を設定



### ○許可不要区間等の走行条件精緻化

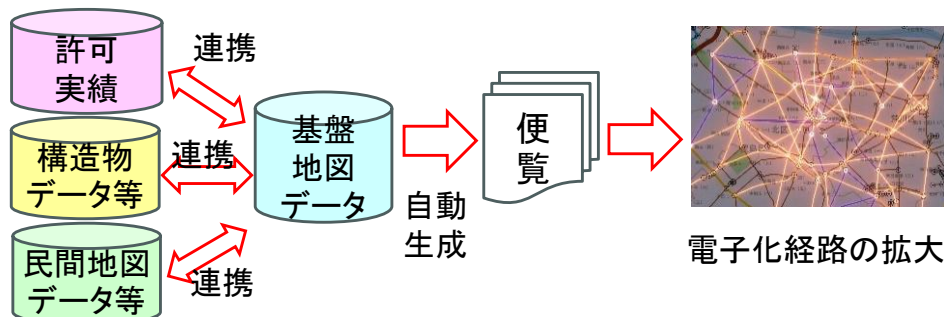
障害箇所の緯度経度、限度値をマッピング、許可不要区間等の走行条件を区間ごとに設定



## 民間データとの連携による施策高度化(イメージ)

### ○データ連携による確認制度の利用エリア拡大

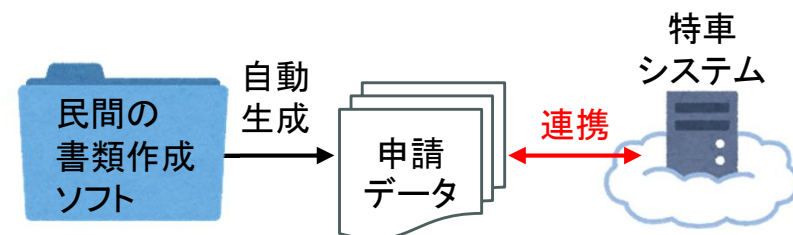
許可実績、構造物データ、民間地図情報等と連携、便覧を自動生成し、自動審査経路を拡大



### ○許可データの外部連携による効率化

申請データ作成や、許可経路と民間地図案内ソフトと連携等、外部連携による利用者の利便性を向上

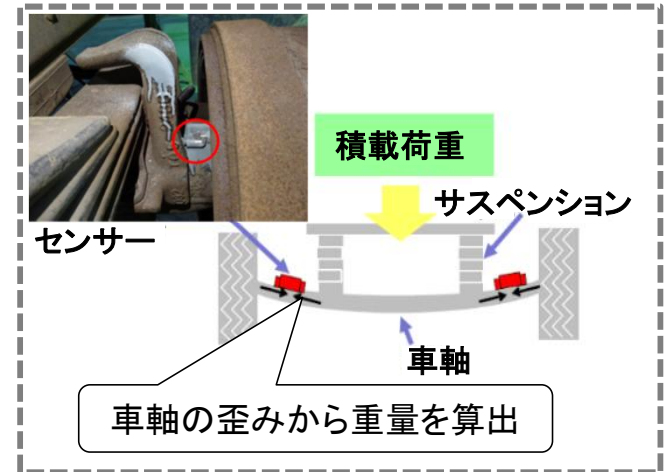
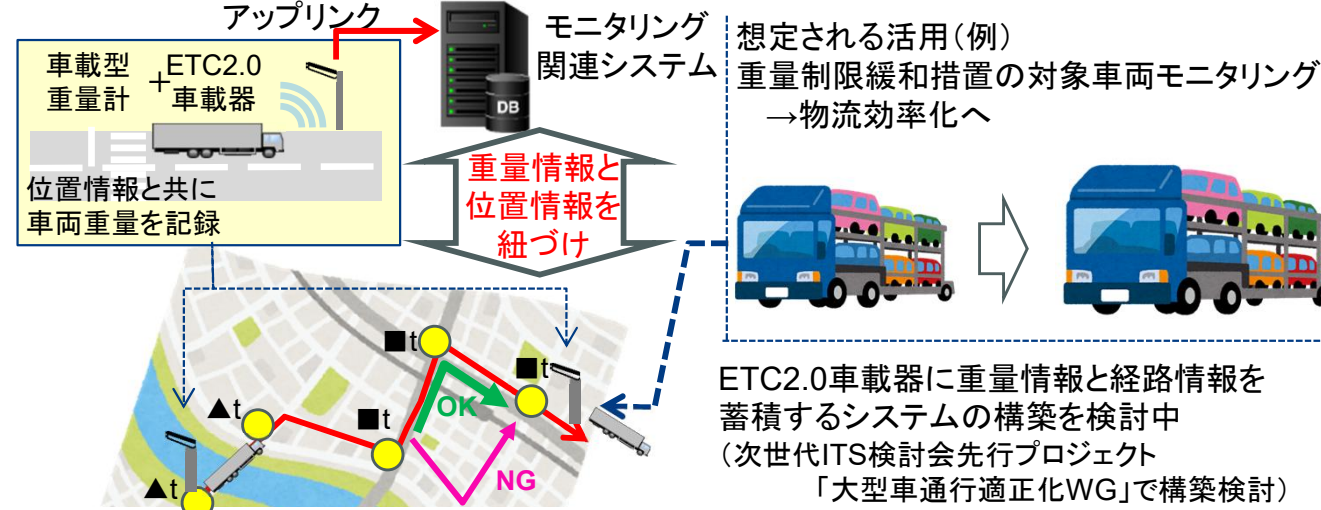
(例) 民間ソフトとの連携による申請データ作成



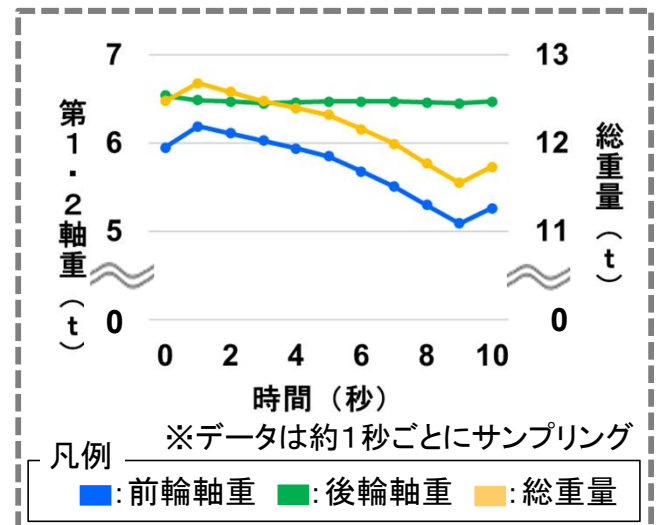
- OBW(車載型軸重計)等のデータを活用し、構造物に及ぼす影響の程度をモニタリングしつつ、**特車許可基準の緩和の妥当性を社会実験を通じて検証。**
- あわせて、**OBW搭載車に対する特車許可基準のあり方についても検討。**

## OBWの活用イメージ

OBWの重量情報とETC2.0の経路情報を紐付けし、構造物への影響を長期的にモニタリング



OBWの仕組み: 軸重計測型の例



OBWの軸重計測データ例

## OBWを活用した許可基準緩和のイメージ(案)

輸送需要への対応と道路構造物保全の両立のため、許可基準緩和が構造物等に与える影響の程度に変化がないか、OBWデータを用いて検証



基本方針 (再掲)	方針①: 確認制度への大幅シフト ⇒ 申請経路の7割を自動審査化 特車の2割が確認制度を利用 方針②: エンフォースメント推進 ⇒ 特車制度不知者を解消	R13年度迄の 達成目標
(※) 確認制度の第2ターム(R9~R13年度)		

## < 短期的な対応方針に関して(案) >

### 全般に関して

- 基本方針で明確化した目標をもとに、改善状況をモニタリングし、効果発現の状況に応じて対応策の追加・変更等、**臨機応変に対応策を講じていくべき**ではないか(PDCAの推進)。

### 方針①: 確認制度への大幅シフトに関して

- 審査・協議のほとんどを**自動処理することを原則**とし、道路管理者側の**人的リソースを超大型車両等の審査・協議に集中すべき**ではないか。
- 申請経路全体の約7割の審査自動化を進め、特殊車両の約2割を確認制度へ移行させるため**、AI等新技術の活用や制度・運用の見直し等あらゆる策を講じて、早期に実現させるべきではないか。
- 手数料額の見直し(特車ゴールド含む)に向けた精査を進めるとともに**、物流実態や確認制度への移行の進捗を踏まえながら、申請時に徴収する手数料の計算方法のあり方(「公平負担」の観点から、協議自治体数・経路長に応じた計算とすべきか、複数台包括申請について減免するか等)についても検討すべきではないか。

### 方針②: エンフォースメント推進に関して

- 違反者数や無許可申請の事故状況等の推移をモニタリングし、実態を踏まえ、**警告発出基準や周知対象者等の見直し等の取り組みを必要に応じて実施していくべき**ではないか。
- デジタル技術を活用して、効果的かつ効率的に特車通行状況の把握を推進していくべき**ではないか。

## < 中期的な対応方針に関して(案) >

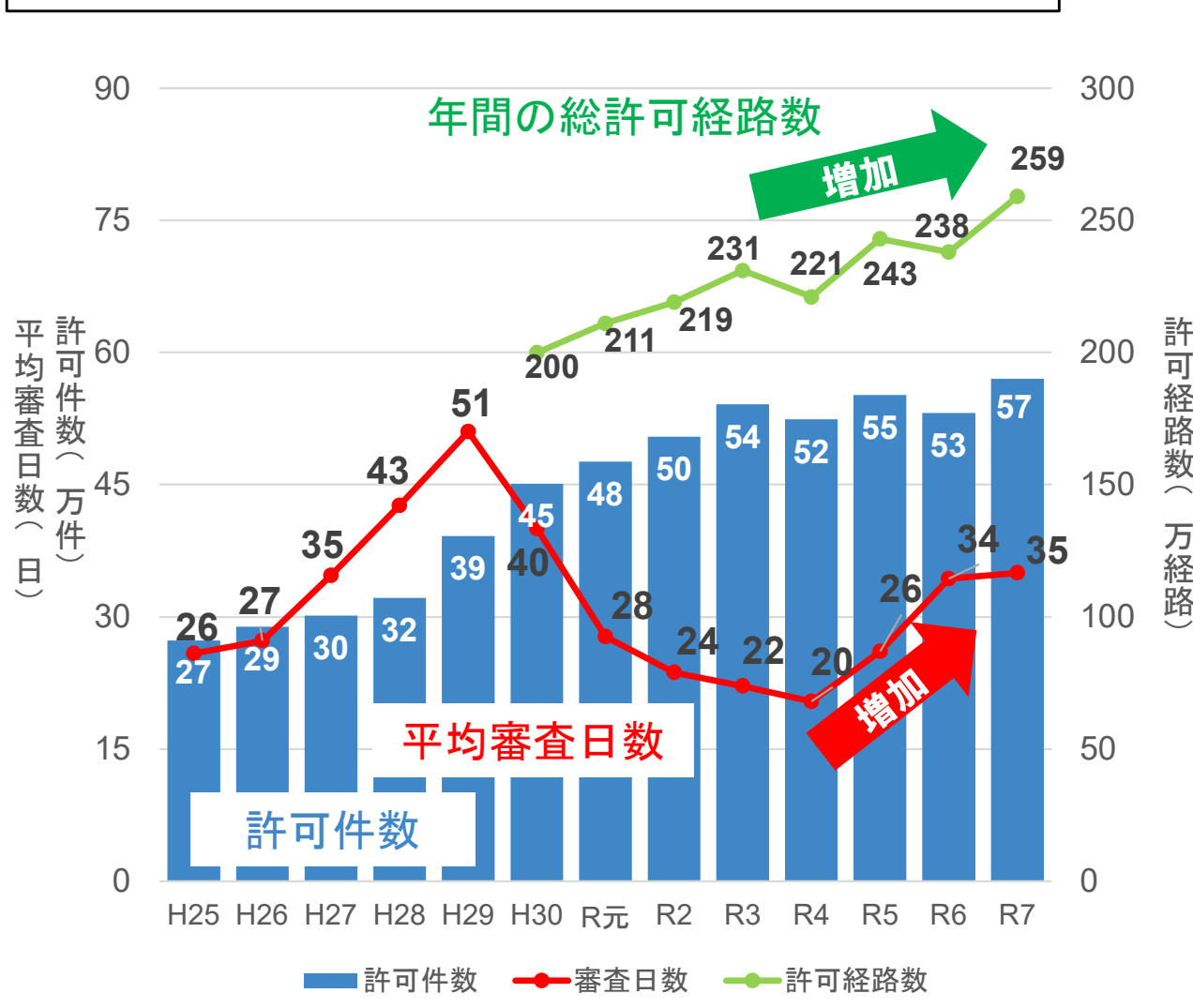
- 確認制度を主軸に据え、許可制度は主として超大型車両等自動化で対応できない審査に集中することで、**特車業務は物流効率化や構造物保全のための施策立案に軸足を移すべき**ではないか。
- デジタル活用により**他データとの連携、きめ細かな基準緩和や取締導入**等検討すべきではないか。

## 参考資料

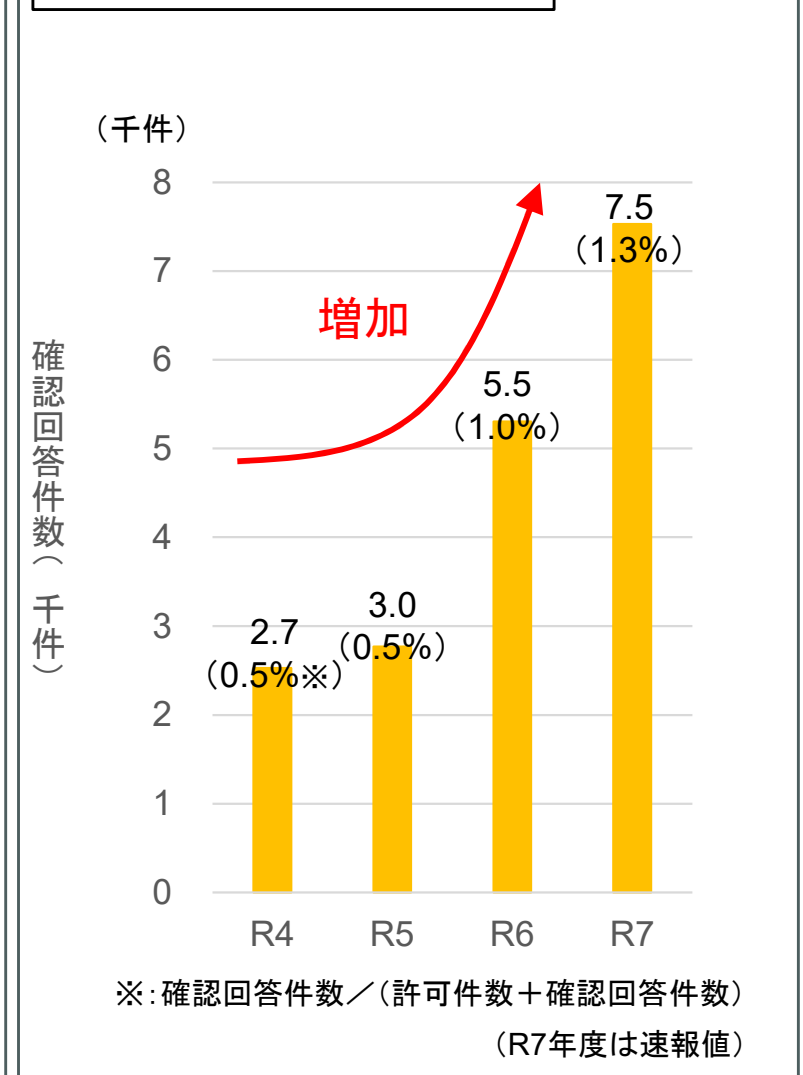
# 許可制度と確認制度の許可件数等の推移

○ R7年度の許可件数と経路数は過去最高を記録。対策により審査日数はR7年度後半より減少傾向。  
 ○ 即日回答可能な確認制度の回答数は増加傾向だが、許可制度と比べると、利用は低調。

■ 許可経路数、平均審査日数および許可件数推移（年度）



■ 確認制度回答数（年度）



# 【参考】令和4年度から導入した確認制度の仕組み

第86回基本政策部会  
資料抜粋 (R7.11.7開催)

## 特殊車両通行許可制度

手数料

申請  
(1経路毎)

申請内容  
車両情報 発着地 経路 重量

200円  
(1年～4年有効)

審査

協議  
(地方公共団体)  
※手作業

許可 (申請した1経路のみ)



現地取締り



WIM(自動計測装置)による取締り

事業者の  
手続

行政の  
手続

通行時  
／通行後

## 特殊車両通行確認制度 (R4.4.1～)

情報が電子データ化された道路について  
国が一元的に処理

手数料  
5,000円/台  
(5年有効)

車両の登録  
(1回のみ)

入力情報  
車両情報 ETC2.0 重量の保存方法

経路の検索  
(ウェブで検索可能)

入力情報  
発着地 経路 重量

即時

①600円  
②400円  
(1年有効)

通行可能経路を回答 (ウェブで即時に地図表示)

①2地点双方向2経路検索

②都道府県検索

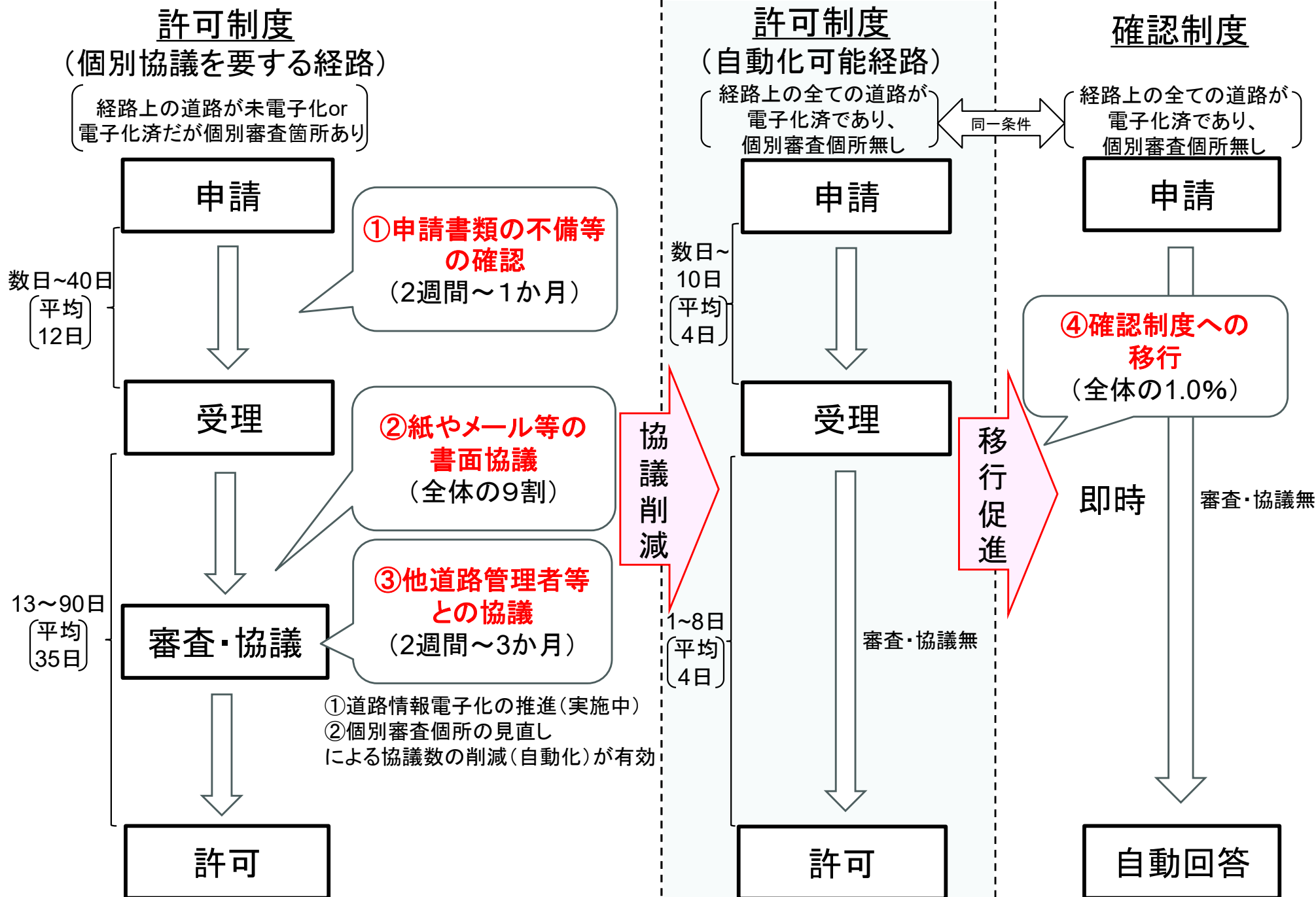


- ・現地取締り
- ・WIMによる取締り



- ・ETC2.0を活用した経路確認
- ・運送依頼書等による重量確認

# 許可制度において日数を要している過程の分析



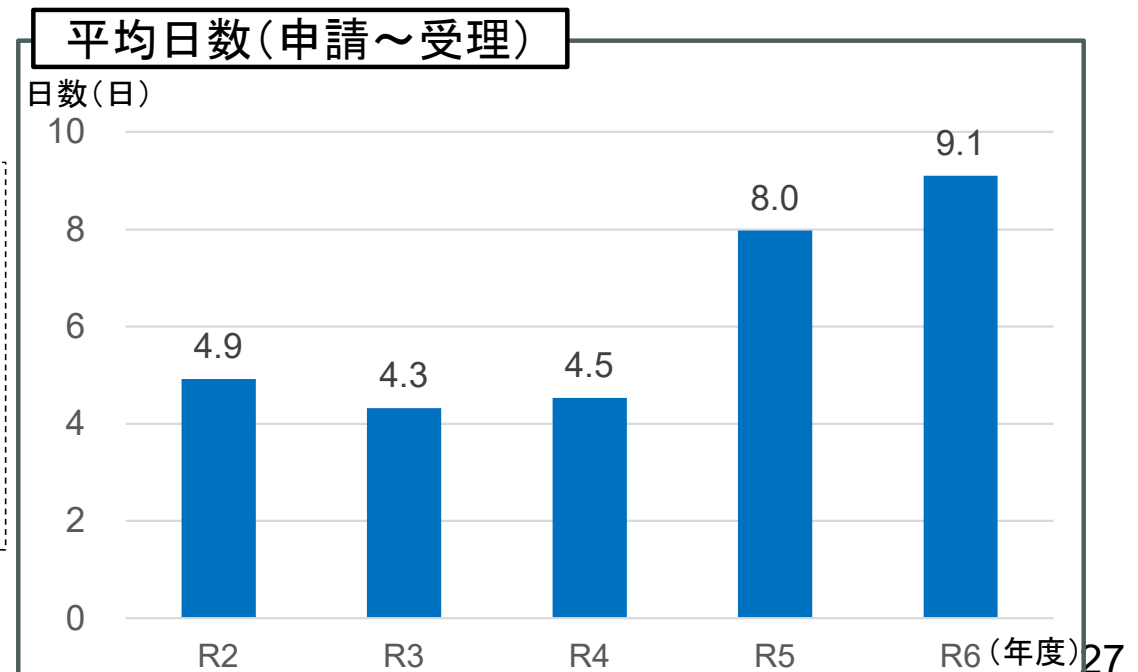
# ①申請から受理の間における課題(申請書類の確認)

＜申請から受理までに時間を要している主な理由＞ (※)R7.10 国道事務所へ聞き取り

- 申請の2割程度は書類に不備。修正のために申請者とのやりとりが発生。
- 修正後の再度申請する際に、改めて書類確認が必要。
- データベース化していない道路について道路管理者を特定するのに時間要。
- 手数料の請求手続き等作業負荷は大きくないが処理しなければならない件数が近年増加傾向。
- 同様の申請を複数の事務所に同時申請している事業者あり。
- 走行するエリアでは関係のない、ある特定の事務所に集中的に申請をしている事業者あり。

## 【参考】書類の不備の中で典型的な事例

- 目的地や路線名が正しく入力されていない
- 通行不可の区間が含まれている
- 未収録路線の詳細地図など必要書類が添付されていない 等



- 他道路管理者との協議の約97%は、いまだに郵送やFAX等を用いて、書面で行われている。
- 協議先の意向やオンライン個別協議システムの処理スピードの遅さが原因。

## ＜オンライン協議の利用状況＞

### ■オンライン個別協議システムの利用率

	協議方法	
	書面協議	オンライン
許可件数	30,164	1,036
比率	97%	3%

### ■国道事務所が1日に郵送しなければならない協議書類



協議先  
約200件分

※R6.6に国が許可した件数(41,525件)のうち、協議ありの31,200件の実績を集計

※書面協議: 郵送、FAX、メール等による協議

オンライン: オンライン個別協議システムによる協議

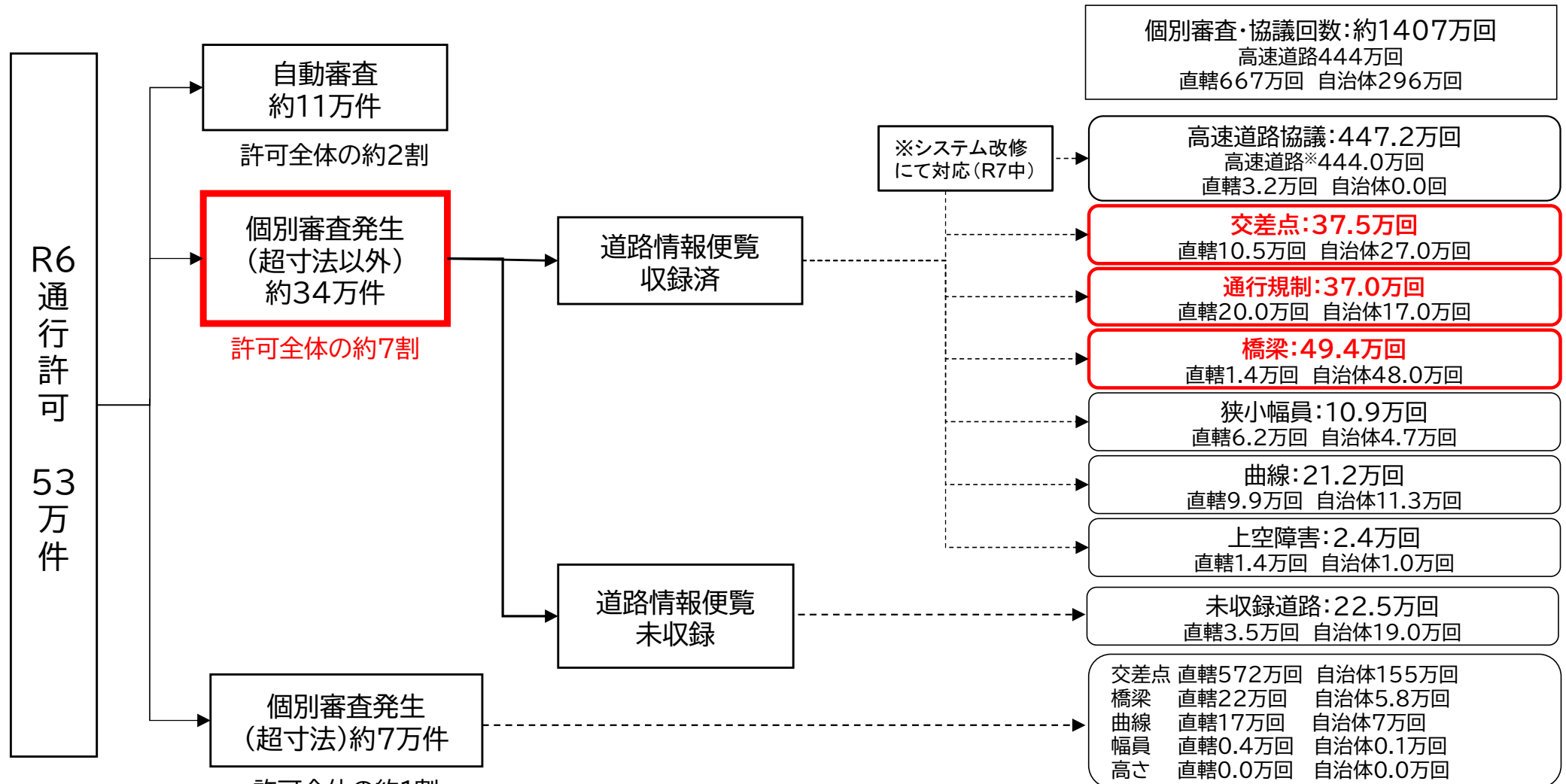
(協議方法が混在する場合はオンラインに集計。)

## ＜書面により協議を実施している理由＞ (R7.10 国道事務所より聞き取り)

- ・協議資料を郵送して欲しいと要望される。
- ・協議先道路管理者がオンライン個別協議システムを使用していない
- ・システムでは複数申請を一度に協議することが出来ず、書面協議の方が効率がいい
- ・システムが使いづらく、特に処理スピードが遅いため、作業に時間がかかる

# ③個別協議箇所の内訳

- 手作業を必要とする個別協議件数は、全体の約7割。
- 協議件数の多い橋梁、交差点、通行規制を対象に、協議回数が多い箇所から順次、直轄のみならず地方自治体についても見直しを実施中。



※高速道路は高速算定がかかる道路管理者内(下記参照)の個別協議を抽出  
NEXCO3社、本四高速、首都高速、阪神高速、指定都市高速道路公社3社(名古屋、広島、福岡北九州)

### <主な意見>

#### 1. 手数料等について

- 確認制度の手数料について、利用者にとって利用しやすい手数料水準としていただきたい。
- 確認制度の車両登録料が高く(5000円/台、5年有効)、コストがかかる。
- 許可制度の手数料と比較して、確認制度は高い。使いたい気持ちになりづらい。

#### 2. 確認制度のメリットについて

- 人手の必要な協議(未収録等)箇所がまだまだ多いので、許可制度を使った方が良い。
- 地方道の走行がメインであれば道路情報便覧に収録されていない箇所が多いことから、確認制度を使うメリットが少ない。
- 新たな道路を供用されるなどの際には、即時デジタル化を進めていただきたい。

#### 3. 確認制度のシステムについて

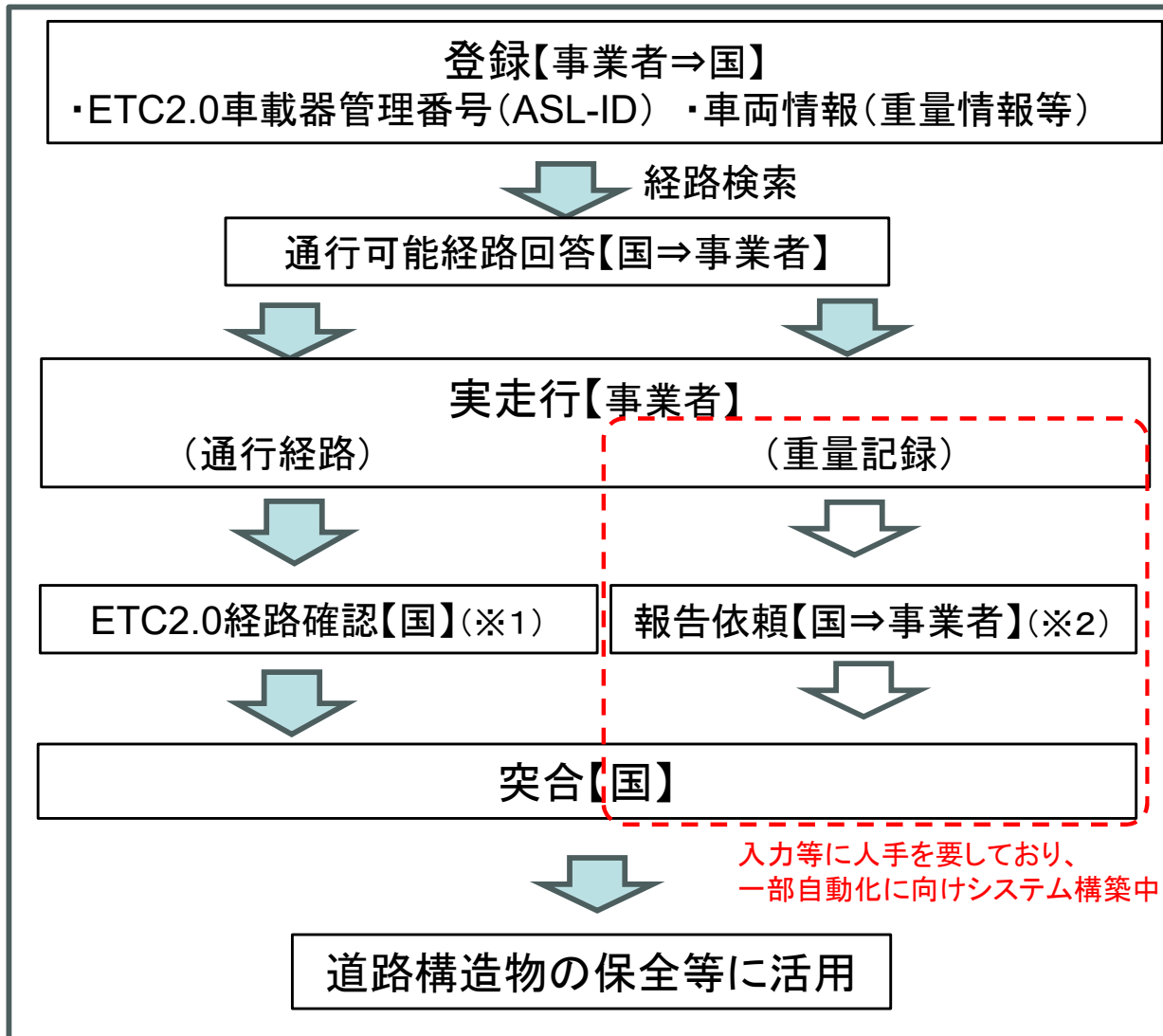
- 許可制度は車両情報の入力が型式ごとだが、確認制度は一台ごとであるため手間。
- 車両登録時の車両諸元入力が異なるため、確認制度移行時にエラーが出て困る。
- 許可制度で申請した車両情報を確認制度に読み込めるようにしてほしい。

(出典)R6年12月 全日本トラック協会からの要望  
R7年10月 日本行政書士会連合会へのヒアリング 等

# ④ 将来的なシステム連携の例(通行経路のモニタリング)

- 確認制度はETC2.0車載器搭載車に利用を限定。車両の通行実績の経路（プローブデータ）を事後確認できるモニタリング制度を導入（※現在一部システム構築中）。
- 将来は自動化された経路と重量の情報を組み合わせ、道路構造物保全等に活用。

## ■ モニタリングの作業フロー



(※1) 走行履歴(地図表示)画面

モニタリング結果による実績一例(走行経路が通行可能経路と異なっていたことが判明し、注意喚起を実施)



通行可能経路(確認回答経路)  
実際の走行経路

(※2) 重量の自動記録(イメージ)

現在、重量記録については、都度事業者により日報等記録の報告を依頼し、確認しているが、人手を要することから、将来的には自動で重量を取得するシステムの構築を検討(次世代ITS検討会先行プロジェクト「大型車通行適正化WG」において実証実験予定)



## ＜主な課題＞

### ①申請受理における課題

- ・申請書類や様式のチェックが手作業で実施されており、滞留の一因。
- ・申請経路数等の増により、審査体制を圧迫

### ②協議における書面協議の多用

- ・個別協議の約97%が書面で協議。

### ③他道路管理者との協議による遅延

#### ➤審査経路(個別協議箇所が発生)

- ・約6千km/年の特車申請実績が新たに発生。
- ・許可件数全体の7割が個別協議要。

### ④ 確認制度に関する課題

- ・現状全体のわずか1%の利用。
- ・不均衡な手数料体系。
- ・許可・確認両制度の申請情報の連携が不十分。
- ・道路のデジタル化が未完成(令和8年度概成)。

## ＜対応の方向性(案)＞

### ○ 全体の方針(①～④)

- ・道路管理者の人的資源も限られる中、超寸法超重量申請等、自動化不可の審査以外は全て確認制度により自動化を進めるべき。

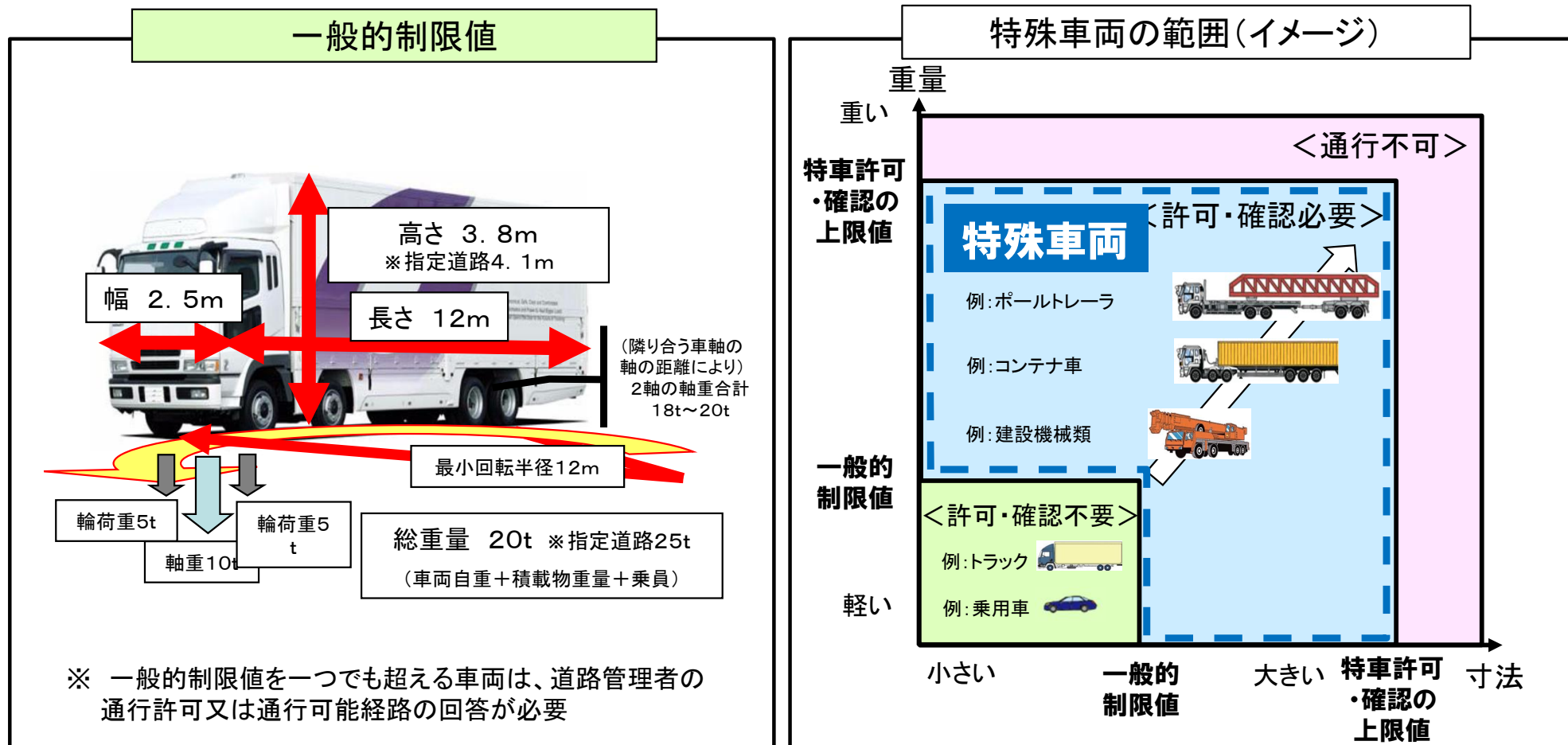
### ○ 許可制度の審査効率化の推進

- ・申請書類のチェックや協議等を自動化する等、効率化を図るべき。(①、②)
- ・新たな未収録道路の電子化を効率的に進める仕組みを検討すべき。(③、④)
- ・個別協議箇所の見直し等、協議箇所が増えないような仕組みを検討すべき。(③、④)

### ○ 確認制度への移行促進

- ・許可・確認両制度の利用環境について、確認制度への移行促進の観点からも、利用者ニーズを踏まえた見直しを検討すべき。(③、④)
- ・許可・確認両制度の申請を一元的に行えるよう、申請システムを一本化するべき。(④)
- ・モニタリングも含め確認制度のシステムを早急に完成させるべき。(④)
- ・処理スピード改善等、抜本改良を含め、中長期的なシステム全体のあり方を検討するべき。(①～④)

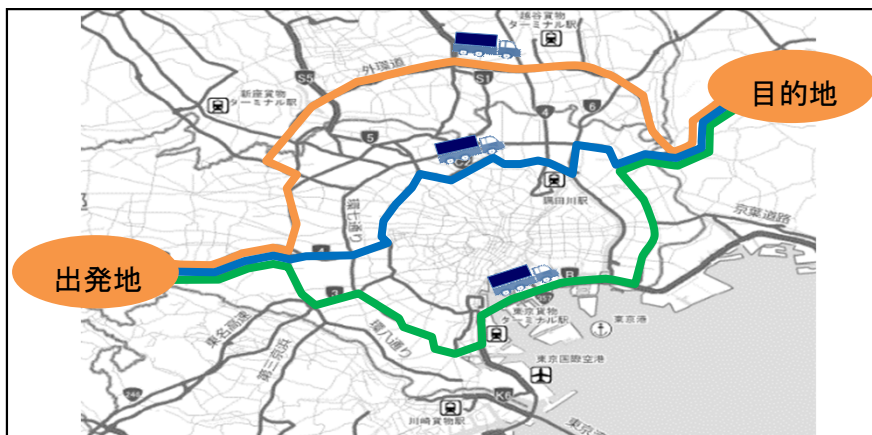
- 道路は一定の規格（以下「一般的制限値」）の車両が安全・円滑に通行できるよう造られており、これを超える車両を通行させる場合、道路法に基づき、通行の許可又は通行可能経路の確認を受ける必要
- 道路管理者は、道路と車両の物理的関係を審査し、道路の構造の保全及び交通の危険の防止するため、必要な条件を付して通行を許可又は通行可能経路を回答



- 業務支援用ETC2.0車載器を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録いただいた車両は、大型車誘導区間における経路選択を可能とする許可を実施。
- そのため、大型車誘導区間内であれば渋滞や事故、災害等による通行障害発生時の迂回ができ、輸送を効率化が可能。
- また、許可更新時の手続きを自動化することで、手続きが従来に比べ簡素化が可能。

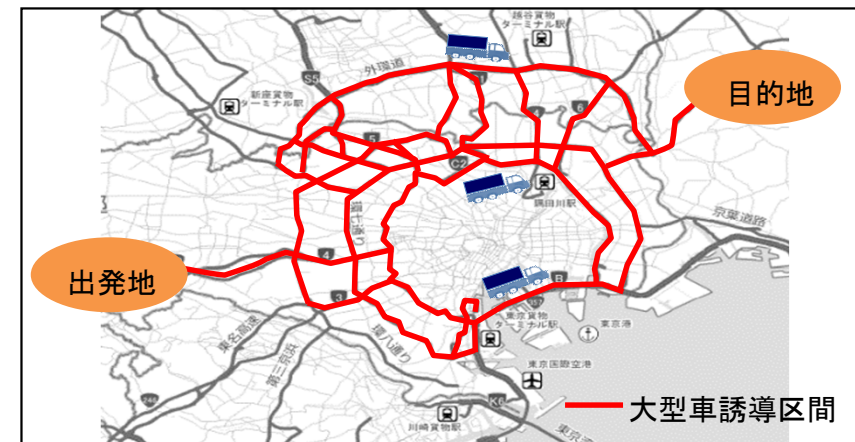
## 【通常の許可】

申請・許可された経路のみ通行可能  
(一本一本の経路毎の大量な申請が必要)



## 【特車ゴールド】

大型車誘導区間を走行する場合、経路選択可能  
(複数経路を1つの申請に簡素化)



## ◆ 対象車両

大型車誘導区間申請に適合する車両※1、かつ業務支援用ETC2.0車載器※2を装着した車両

※1 車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年9月25日建設省令第28号)第10条の車両諸元等に適合する車両

※2 特殊用途用GPS付き発話型車載器

	適合する車両の諸元					
	新規格車			新規格車以外		
	単車	連結車		単車	連結車	
		追加3車種	特例5車種		セミトレーラ連結車(国際海上コンテナ車を含む) 特例5車種及び追加3車種	フルトレーラ連結車 その他
幅	2.5m以下					
高さ	3.8m以下			4.1m以下		
長さ	12m以下			17m以下※1		19m以下   21m以下
最小回転半径	12m以下					
総重量	25t以下	26t以下	39t以下	44t以下		
軸重	10t以下			11.5t以下※2		10t以下
隣接軸重	隣り合う車軸に係る軸距が1.8m未満の場合は18t以下 1.8m以上の場合は20t以下 (隣り合う軸重に係る軸距が1.3m以上であり、当該隣り合う車軸に係る軸重がいずれも9.5t以下の場合は19t以下)					
輪荷重	5t以下		5.75t以下		5t以下	

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

令和元年7月以降、順次指定

重要物流道路(約36,000km)のうち

・高規格道路	約13,500km
・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3,200km
<b>合計</b>	<b>約31,700km</b>

※令和7年10月時点

効果

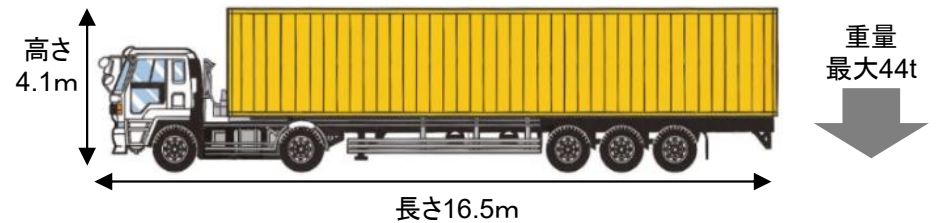
- 当該区間の通行にあたり特車許可は不要



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

<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		<b>44 ※2</b>
車高(m)	3.8 高さ指定道路4.1		<b>4.1 ※3</b>
車長(m)	12		<b>16.5</b>

※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)、輪荷重(5.75t)の制限あり

※3 現行の規定(高さ指定道路)により指定

<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

- ・WIMデータ活用により、検査対象車両をスクリーニング、効率的な車両引き込みを実施。
- ・大型の検査対象車両を、道路情報板を活用して、検査場へ誘導。
- ・検査場では、3Dレーザースキャナを活用し、効率的に車両寸法を計測し、違反判定を効率化。

※各国の取締り等の基準については調査中

## ■違反車両の引き込みの効率化

・WIMデータを用いた対象車両の誘導(ハンガリー)



出典：ハンガリー国直営会社MK NZrt社提供資料を加工して作成

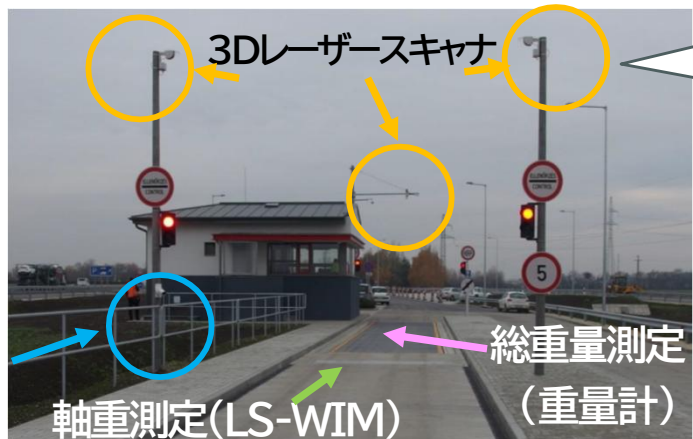
・道路情報板を活用した対象車両の誘導(オーストリア)



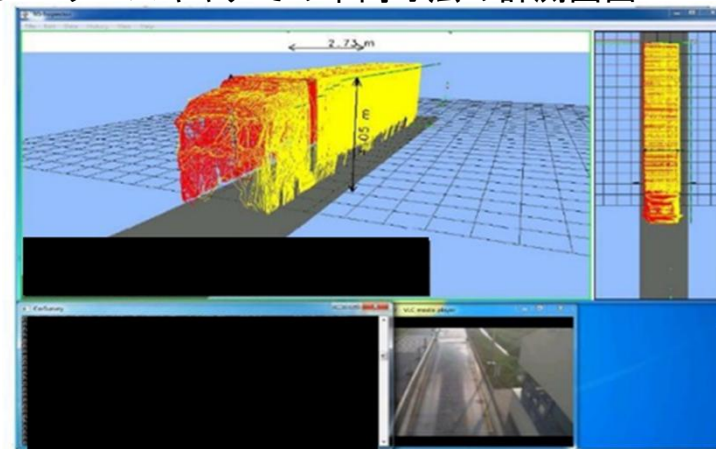
出典：オーストリア連邦ASFINAG公表資料

## ■違反車両の寸法計測の効率化

・3Dレーザースキャナを用いた違反判定効率化(ハンガリー)



3Dレーザースキャナでの車両寸法の計測画面



出典：ハンガリー国直営会社MK NZrt社提供資料を加工して作成