

# 特殊車両通行制度に関する 見直し・利便性向上について

---

2023年9月13日

# 1. 物流革新に向けた特殊車両通行制度の見直し・利便性向上

「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)のポイント抜粋

## 1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● **物流GX・DX・標準化**等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 即効性のある**設備投資**の促進  
(パス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進  
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進  
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### 【該当部分抜粋】

⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上  
特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

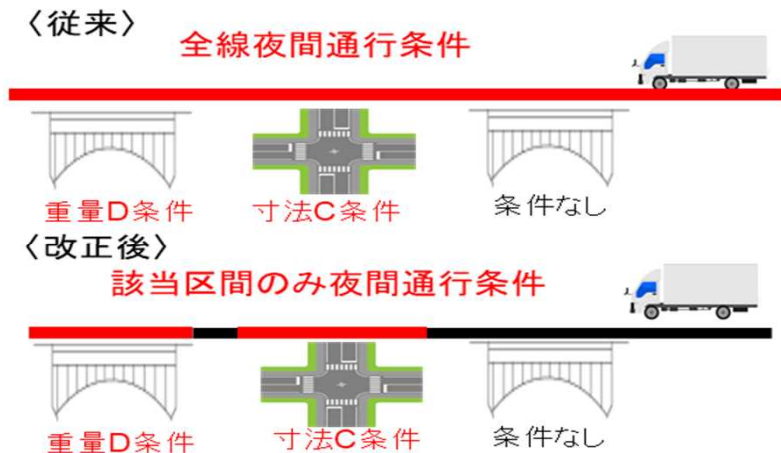
# 2. 特殊車両通行制度における夜間通行条件について

- 車両重量に比べて耐荷力の低い橋梁、狭隘な交差点等を重量又は寸法の大きい特殊車両が通行する際は、道路構造の保全、交通の危険の防止の観点から、その特殊車両のみで通行することが必要。
- 重量D条件、又は、寸法C条件で車両幅が3mを超える場合は、渋滞抑制や対向車・歩行者・自転車等との接触リスク低減の観点から、夜間（21時～6時）の通行を義務付け。

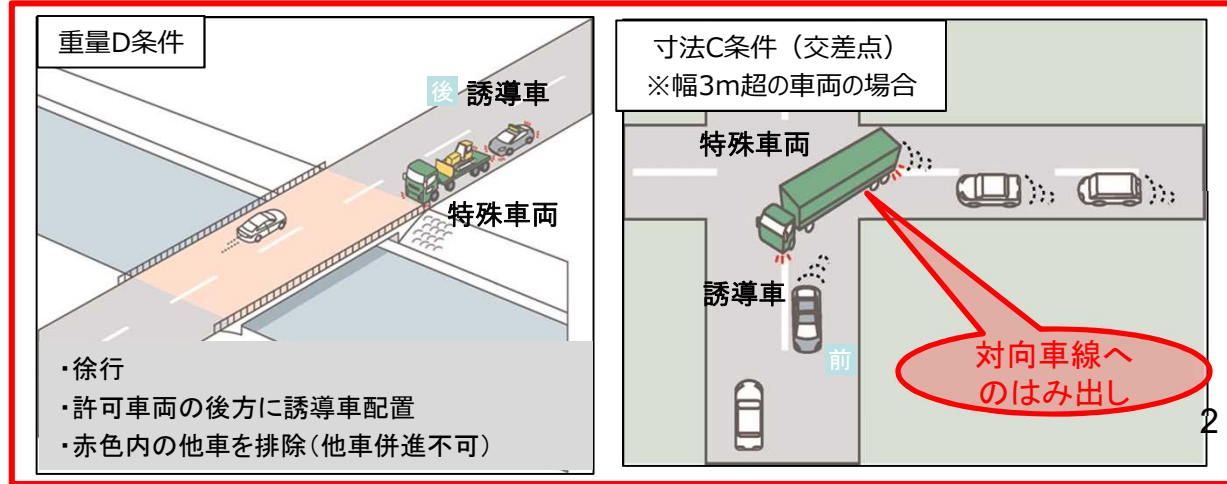
### 【条件の内容】

通行条件	重量に関する条件	寸法に関する条件
C	橋等において、徐行するとともに、許可車両の後方に1台の誘導車を配置し、同一径間から他の車両を排除	（屈曲部、幅員狭小部又は上空障害箇所） 徐行するとともに、許可車両の前方に1台の誘導車を配置し、その連絡又は合図を受けて通行すること。 （交差点） 徐行するとともに、許可車両の前方に1台の誘導車を配置し、その連絡又は合図を受けて、誘導車に続いて左折又は右折すること。
D	橋等において、徐行をするるとともに、許可車両の後方に1台の誘導車を配置し、同一の径間内の2車線内から他の車両を排除	

令和元年6月より夜間通行条件が付される区間は全経路から特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定。

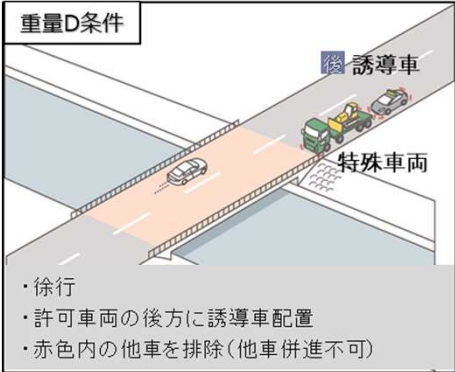
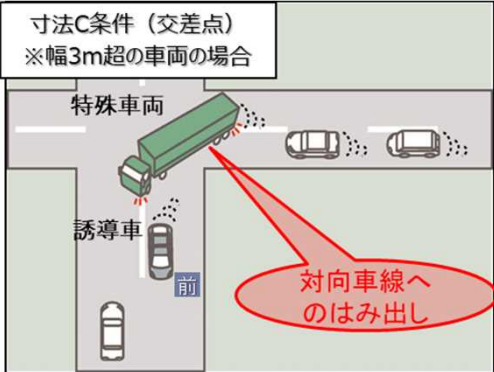


### 夜間通行を義務付け



# 3. 夜間通行条件の緩和方針と期待される効果について

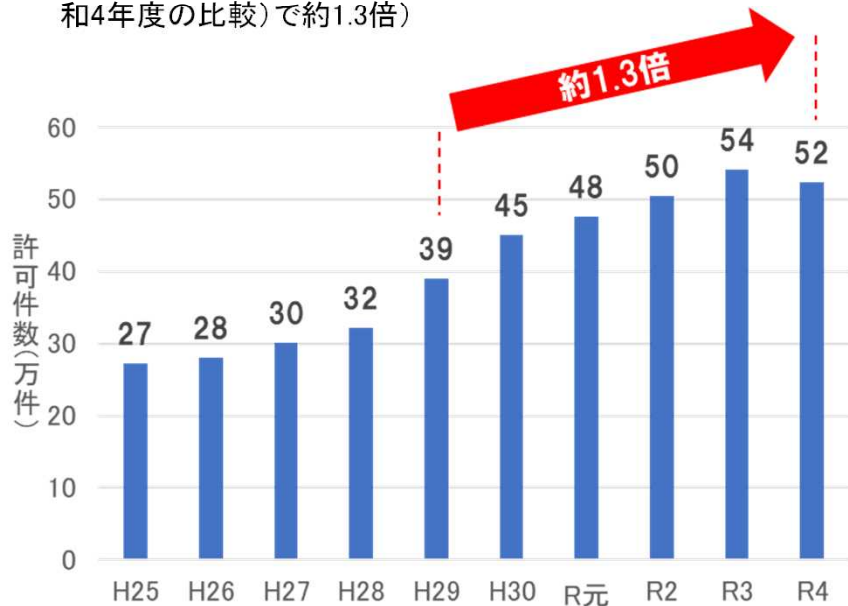
- ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、道路の構造の保全及び交通の安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和等を検討。
- 交通の安全の確保等の観点を踏まえ実地検証等を行ったうえで、令和6年4月より限定的な条件で緩和の試行を予定。

<p>夜間通行条件が付される場合</p>		<p style="text-align: center;"><b>重量D条件</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>寸法C条件かつ幅3m超</b></p> 		
		<p>条件緩和の影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他車併進不可等による渋滞悪化 ⇒交通量が夜間と同等以下の箇所で緩和を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対向車、歩行者、自転車等との接触リスク増加 ⇒接触リスクを同程度以下とする施策を検討</li> </ul>	
<p>緩和方針</p>	<p>取組</p>	<p>当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所で、20時台・6時台を通行可能</p> <table border="1" data-bbox="348 1056 1129 1249"> <tr> <td>           条件①: 橋長200m以下            ※待機時間が90秒(赤信号の信号現示)以下         </td> <td>           条件②: 当該箇所の交通量が100台/時間・車線以下            ※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算         </td> </tr> </table>	条件①: 橋長200m以下 ※待機時間が90秒(赤信号の信号現示)以下	条件②: 当該箇所の交通量が100台/時間・車線以下 ※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映する。(寸法C条件が付される車両が減少)</li> </ul>
	条件①: 橋長200m以下 ※待機時間が90秒(赤信号の信号現示)以下	条件②: 当該箇所の交通量が100台/時間・車線以下 ※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算			
<p>効果</p>	<p>重量D条件が付された橋梁の約4割が緩和(R3d実績で、1.7万橋梁/4.3万橋梁)</p>	<p>重量物運搬用セミトレーラ(重セミ)※1のうち、標準軌跡図0型で寸法C条件が付された交差点の約2割※2が緩和</p> <p>※1 寸法C条件かつ幅3m超の車両の約7割を占める          ※2 R1d実績で、0.6万交差点/3.7万交差点</p>			

# 5. 特殊車両通行手続きの審査日数・件数について

## 許可件数の推移

○ ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、**許可件数は大幅に増加**（審査日数が最長になった平成29年度と令和4年度の比較）で約1.3倍



## 審査日数の推移

○ 申請件数の増加に伴い、**審査日数が長期化**する中、迅速化に向けた取組みにより、一定程度短縮したが、**更なる短縮は困難な状況**



制度の抜本の見直しを実施

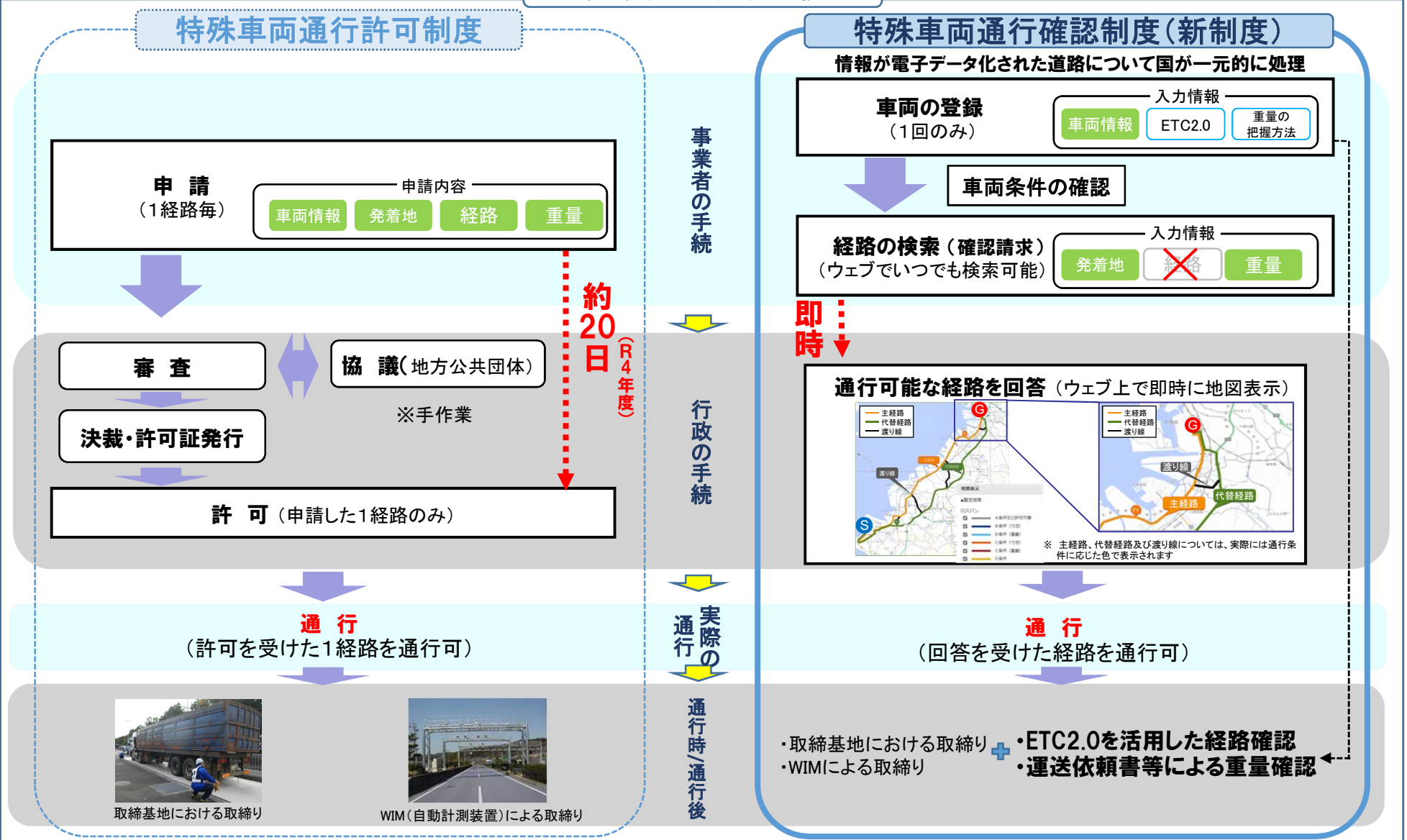


# 6. 新たな特殊車両通行制度の導入について

## デジタル化の推進による新たな特殊車両通行確認制度の導入

令和4年4月1日から運用開始

### 特殊車両の通行手続



※国土交通大臣は、登録等の事務を行わせるため、道路法に基づき(一財)道路新産業開発機構を指定登録確認機関として指定

# 7. 特殊車両通行確認制度の利用促進に向けた課題①

○ 確認制度の利用は、道路情報が電子化された経路を対象としているが、現状は道路情報の電子化済延長が少なく利用可能な経路が少ないことや、確認制度の手数料が許可制度と比較して割高感があること等を背景に利用が低迷している状況。

確認制度：令和4年4月～運用開始した新制度、  
許可制度：従来の特車手続き制度

令和4年度申請実績  
(許可制度)の内訳

令和4年度実績  
(全221万経路)

超重量・超寸法等  
協議有  
56.2万経路

電子化無し  
協議有  
92.4万経路

電子化済  
協議無し  
72.3万経路  
(うち確認制度  
は0.3万経路)

新制度利用不可の経路  
(全経路の約7割)

※ 超重量・超寸法等については電子化後も個別協議が発生

新制度利用可能な経路  
(全経路の約3割)

許可制度と確認制度の手数料の比較

【許可制度】

走行経路毎に個別に申請



手続期間：約30日

手数料：**往復320円※** / 2年～

利用件数：約221万経路(R4d)

※大型車誘導区間で完結する経路の場合

【確認制度】

大型車誘導区間・重要物流道路を

即時確認(令和4年4月～運用開始)

※ETC2.0搭載と経路の電子化が前提



手続期間：**即時**

手数料：**往復600円** / 1年

(車両登録料5,000円/台・5年)

利用件数：約0.3万経路 (R4d)

### 【確認制度への主な意見・要望等（物流事業者・行政書士）】

確認制度を利用しない理由として、

- ・電子化されていない道路が多く、同制度だけで完結しない。
- ・手数料が許可制度より割高  
(車両登録手数料、確認の手数料、ETC2.0導入経費)
- ・利用できない車両がある
- ・システムの操作に慣れていない(ユーザーインターフェースの改良)

等



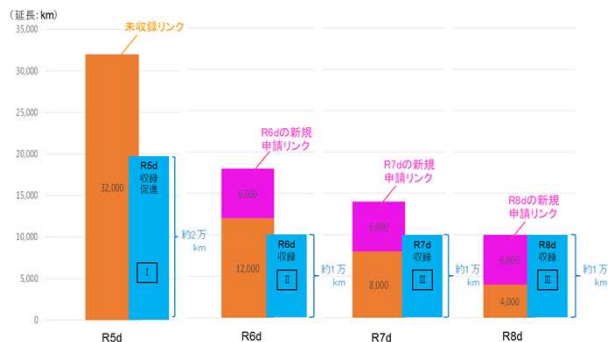
# 9. 特殊車両通行確認制度の利用促進に向けた取組

- ①道路情報の電子化、②確認制度手数料が割高、という課題に対応することに加え、
- ③物流事業者等からの意見・要望等を踏まえ、利用促進に向けた取組を推進

## 【①道路情報の電子化】

＜対応策＞

- ・道路情報が電子化されていない道路のうち、重点的に電子化すべき経路を特定し、R8年度までに概成（重点的に電子化すべき経路）
- ✓ H30～R2年度の3年間のうち2か年以上申請があった区間（約2万km）
- ✓ 毎年新たに発生する未収録経路（年間6,000km）
- ・R9年度以降も、新たに発生する経路の電子化を継続実施



⇒電子化後も個別協議が必要な場合（超重量・超寸法等）は許可実績の活用等により対応

## 【②確認制度手数料が割高】

＜対応策＞

- ・確認制度の使い勝手向上
- 検索条件の改善
- （例）より良い通行条件の区間を選択した経路探索

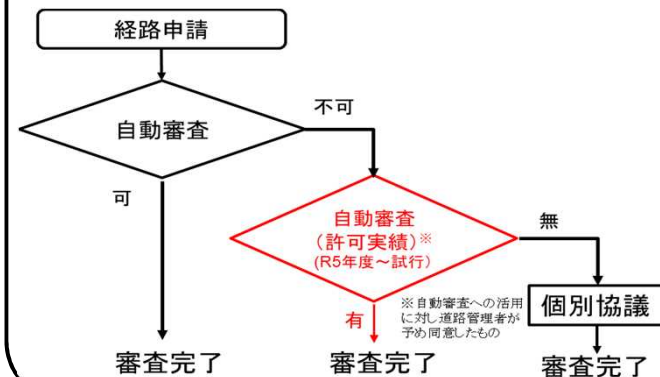


## 【③物流事業者等の意見等を踏まえた改良】

＜対応策＞

- ・物流事業者等のニーズを把握し、システムに反映。
- （例）
- ・確認制度利用可能な車両の拡大  
⇒許可実績の活用等により、自動算定対象を拡大
- ・システムUIの改善 等

＜イメージ：自動算定対象の拡大＞



利便性向上を図り、割高感の解消

# 10. 特殊車両通行確認制度の利用促進に向けて

## 【今後の方針】

- 審査期間短縮、行政事務の効率化、経路確認による通行適正化等のため、確認制度の利用を促進。
- 課題を解決するため更なる道路情報の電子化の促進、利便性向上のためのシステム改修等を順次実施。



物流事業者へのヒアリング等を実施した上で、  
利用促進策の具体化を検討