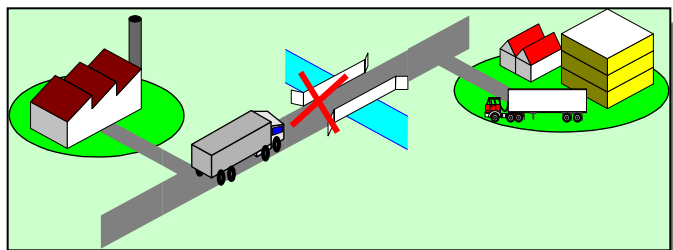


第11回規制改革会議 貿易・投資ワーキンググループ 国土交通省提出資料

平成26年4月2日

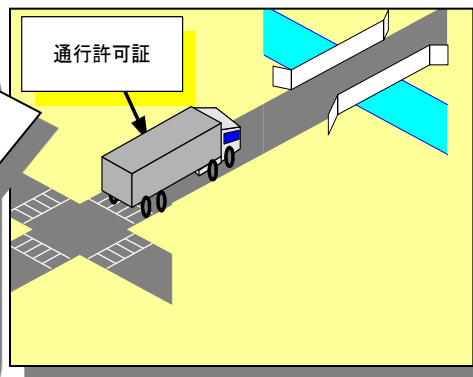
特殊車両通行許可制度の概要

道路は、一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるように造られており、この規格を超える車両は、道路構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるため、原則として道路を通行することはできない。(道路法第47条第1項、第2項、車両制限令第3条第1項)



ただし、車両の構造又は車両に積載する貨物を審査し、やむを得ないと道路管理者が認める場合に限り、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両の通行を許可する「特殊車両通行許可制度」が設けられている。(道路法第47条の2)

通行時間帯を指定して交通量の少ない夜間通行、橋・高架などを通行時の徐行、連行の禁止、誘導車の配置を条件とするなど、衝撃を少なくしたり、他車を排除したりして、重量による影響が耐荷力以下となるような条件を付けて許可します。



車両制限令第3条第1項に基づく車両の一般的制限値

高さ3.8m
※指定道路4.1m

幅2.5m

長さ12m

(隣り合う車軸の軸距により) 18t~20t

最小回転半径12m

輪荷重5t

輪荷重5t

軸重10t

総重量 20t ※指定道路25t
(車両自重+積載物重量+乗員)

特殊車両の例

- 【バン型】
- 【国際海上コンテナ用】
- 【タンク型】
- 【重量物運搬用】
- 【自動車運搬用】
- 【トラック・クレーン】

- 国際海上コンテナは、エアサスの装着を条件にトラクタの駆動軸重が緩和されているため、フル積載(30.48t)が可能。
- 国内コンテナは軸重緩和の適用がないため、積載可能重量は国際海上コンテナより少ない。

国際海上コンテナ ※開封できない



国内コンテナ ※開封可能



規制・制度改革の内容(H24.7.10閣議決定)

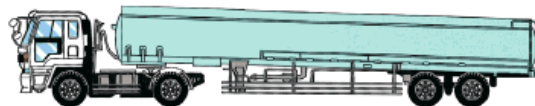
コンテナ輸送における国際貨物・国内貨物の特殊車両通行許可基準・申請手続の統一については、他の物流系連結車両も含めた特殊車両通行許可基準・申請手続の見直しの一環として、軸重増加による道路構造物への疲労増大の影響の分析結果等を踏まえ、早急に事業者・事業者団体を交えた検討を開始し、結論を得る。

他の物流系連結車両

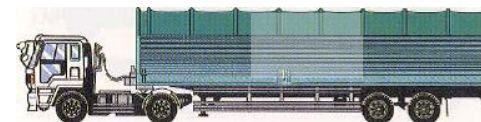
バン型セミトレーラ



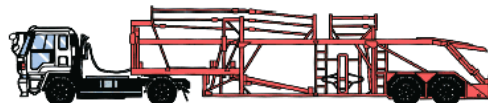
タンク型セミトレーラ



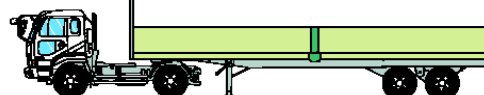
幌枠型セミトレーラ



自動車運搬用セミトレーラ



あおり型セミトレーラ

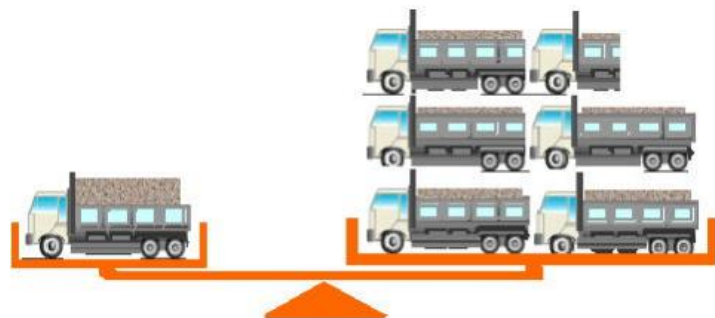


このほかスタンション型、船底型あり 計8車種

- 重量制限超過の大型車両は、道路構造物への影響が甚大(劣化を早める)。

◇コンクリート床版への影響の試算

大型車両1台が、軸重10トンの基準よりも
1.5トン超過した場合



【床版に与える疲労イメージ】

軸重10トンの車両約5.4台分の疲労が蓄積されることになる

コンクリート床版への影響度は、重量(軸重)の約12乗に比例

◇橋梁のコンクリート床版※の損傷事例

白河橋(H16. 2)

※車両を直接支える部材

所在地:福島県白河市五番丁川原
路線名:国道4号
橋長:160.1m
架設竣工年:S36



○ 本検討に関係する事象の経過は次のとおり。

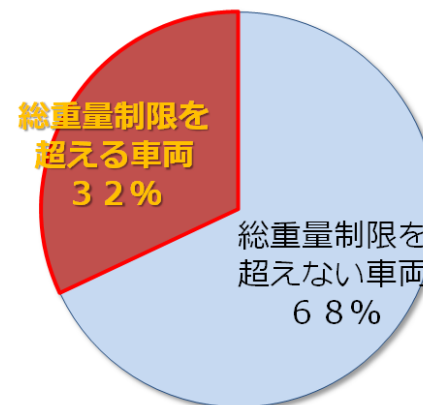
平成24年 7月 「規制・制度改革に係る方針」 閣議決定

平成24年12月 笹子トンネル天井板落下事故発生

平成25年 3月 特殊車両通行許可違反の取締りを強化（関係通達の改正）

平成25年 6月 道路法の一部改正法公布（報告徴収・立入検査の規定を創設）

平成26年 6月 同法の施行（予定）



【図】 大型車両の違法通行の実態（H24）】

- ※ 車両重量自動計測装置による計測結果から作成。
- ※ 総重量制限を超過とは、自動車検査証に記載された車両総重量を超え、かつ軸重10tを超えることをいう。