

令和3年12月22日

殿

特殊車両通行許可及び基準緩和自動車認定に
関する要望書

公益社団法人 全日本トラック協会

会 長 坂 本 克 己

重量部会 部会長 内 宮 昌 利

鉄骨・橋梁部会 部会長 宮 地 高 照

鉄鋼部会 部会長 三 村 文 雄

トラック運送事業は、地域の暮らしと経済活動を支える公共的物流サービスを担っており、まさにエッセンシャルな産業です。トラック運送事業は「人の力」で成り立っており、現場で働いているトラックドライバーの活躍がなければ、私たちの業界は立ち行かなくなってしまう。

しかしながら、人手不足、特にドライバー不足の問題は年々深刻な状況を呈しており、トラック運送事業の推進に大きな支障をきたしております。

このような中、平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための法律」において、長時間労働の是正を図る観点から時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることになりました。トラックの運転業務については、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制が適用されることとなり、労働生産性の向上や荷主との協力による取引環境の改善などに取り組んでいるところであります。

「働き方改革」を実現し、トラック運送事業が更に社会貢献していく上で重要なのが、輸送効率を高めるための基盤となる道路網整備です。特に大型車両が誘導車や時間の制限等なく、高速で走行できる道路網を整備していただくことが、輸送効率の向上にとって必要不可欠であります。

特殊車両通行許可や基準緩和自動車認定を必要とせずに大型車両が効率よく走行できる道路網が整備されることを強く望んでおりますが、これらの実現には多大な予算と時間を要するの事実であります。現在の道路網で大型車両が走行するには、特殊車両通行許可や基準緩和自動車認定が必要となるケースが多く、その手続き件数は年々増加しています。

そこで、トラック運送事業者の手続き負担を軽減していただくとともに、付与条件を極力最小とすべく、以下の点について早急に実現していただきますよう、お願い申し上げます。

1 夜間21時～6時の通行時間帯条件の緩和

夜間21時～6時の通行時間帯条件を付されることにより、6時までに着地に到着、その後8時まで待機、8時から積載物を降ろして空車となった車両が21時まで着地から出発できず、その間ドライバーを拘束せざるを得ない状況にある。また、着地にて待機できるスペースを確保してもらえない場合、外に出されるものの大型車両が駐車できる場所は無いに等しく、着地周辺で路上駐車せざるを得ない状況である。

深刻なドライバー不足の解消や働き方改革の実現に向けては、通行時間帯条件の緩和は不可欠であるため、早急に以下の内容を実現していただきたい。

○通行時間帯の見直し及び昼間時間帯の追加を認めること。

1 7時～8時（通行時間帯の拡大）

1 0時～16時（昼間時間帯の追加）

○幅3.2mまでの車両の目的地近隣待機場所までの昼間運行を交通状況の支障等が少ない場合認めること。

8時～10時（早朝）

16時～17時（夕方）

○幅3.2mまでの空車車両について24時間運行できるよう認めること。

空車時は実車時と比較して制動距離が短く、後方視認性も良くなるなど、走行の安全性が改善され、昼間は夜間よりも周囲からの視認性が良くなるため。

なお、これらの実現にあたり安全性等を具体的に確認していただけるよう、まずは試行的に区間と期間、時間帯を限定して特殊車両通行を許可し、実走行データを集める社会実験を行うこと。

2 誘導車配置条件の見直し

令和3年3月に行われた誘導車の配置台数の削減は、トラック運送事業における人手不足の解消や生産性向上に資するものであるが、さらに柔軟に条件区間を限定するなど運用改善する余地が残されているのではないかと考えており、以下の内容を実現していただきたい。

- 誘導車ドライバーの長時間労働及び人員不足を解消するため、特例8車種、及び全長17m以下かつ幅3.2m以下の空車については、寸法によるC条件の見直しを行い、B条件となるようにして誘導車の配置を無くすこと。
- 地域ごとの道路及び交通事情に応じた誘導車配置条件とすること。

なお、これらの実現にあたり安全性等を具体的に確認していただけるよう、まずは試行的に区間と期間、時間帯を限定して特殊車両通行を許可し、実走行データを集める社会実験を行うこと。

3 特殊車両通行許可範囲(寸法・重量・車種)の可能な限りの最大化

重要物流道路の一部区間で特殊車両通行許可手続きを不要とすべく、一般的制限値を引上げる措置が始まったが、対象車種が国際海上コンテナ運搬用のセミトレーラ連結車(40ft 背高)に限定されている。

また、特例 8 車種の軸重許可上限値はエアサス駆動軸重で 11.5 トンと定める通達が平成 27 年に発出され、特例 8 車種では 11.5 トン軸重の通行許可が実施されるようになった。しかしながら、同一路路における単車トラックの軸重については、11.5 トンの通行が許可されない。

特殊車両通行許可を行う際には、通行できるのに許可しないということの無いよう、道路の通行能力を最大限に発揮させるべきである。構造上通行できる最大限の寸法・重量まで許可上限値を引上げ、以下の内容を実現していただきたい。

- 重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置は、国際海上コンテナ運搬用のセミトレーラ連結車(40ft 背高)と同等の特例 8 車種などの車両についても一般的制限値引上げ措置の対象とし、特殊車両通行許可を不要とすること。
- 単車トラックの軸重許可上限値は、特例 8 車種と同様にすること。
- 他の同様の道路や車両で通行許可している一方で、当該許可申請案件で通行許可されない場合がある。仮に通行した場合にどのような支障が生じるのか等の不許可理由を申請者にわかりやすく説明すること。

4 新たな特殊車両通行制度の利便性確保

特殊車両通行許可の審査日数の長期化や膨大な申請手間、それに伴う費用等の問題は、深刻なドライバー不足への対応、働き方改革の実現といった課題の解決に向けた大きな足かせとなっており、令和4年4月から新たな特殊車両通行制度の運用が開始されることは、これら問題解決に資するものであり歓迎する。

新たな制度が円滑に運用され、有効なものとして機能させるために、以下の内容を実現していただきたい。

- 都道府県道や市区町村道を含めて国が一括して通行可能経路を提示し、出発地から目的地まで新たな制度だけで完結できるよう、道路情報便覧への収録及び更新を早急に進めること。
- 道路情報便覧への収録及び更新について、新たな経路発生に合わせて即時デジタル化するなど、収録及び更新頻度を増やすとともに、作業期間を3ヶ月程度に短縮すること。
- 未収録道路が経路にある場合でも、過去の通行実績により通行実績以下の車両であることが確認できる場合は、過去の実績データを活用した審査ができるようにすること。
- 入力手間やデータ保存手間等を極力少なくするなど、新たな制度の利用者にとって負担感が小さく、使い勝手のよいシステムとすること。

- 新たな制度の手数料が公表されたが、利用者にとって、利用しやすい手数料水準とすること。

- 新たな制度の運用開始前に、十分な説明会の開催や試行運用を実施すること。

5 特殊車両通行許可手続きの簡素化・短期化

令和4年4月から新たな特殊車両通行制度の運用が開始されるが、ラストマイルなど一部区間が対象とならないケースでは、対象とならない区間だけを従来型の特殊車両通行許可にて取得することになるなど、従来型の特殊車両通行許可の手続きも併存して運用されることとなる。このため、従来型の手続きについても、以下の内容について早急を実現すること。

- 特殊車両通行許可の人手審査を無くすようシステム整備し、審査を迅速化すること。
- 地方自治体への「自治体申請システム」の浸透を図ること。また、地方自治体においても、国道事務所と同様に一定の条件を満たす優良事業者の許可期間（最大4年間）を延長すること。
- 更新申請を同一内容で申請する場合、前回申請データを活用して再入力を省くなどにより、簡便に申請できるようシステム改善するとともに、申請から許可まで原則即日で手続き完了できるよう措置すること。
- 既存許可に同等以下の車両を追加する場合、申請書の提出は不要となり、必要事項の電話連絡等で可能となったが、許可までの期間は原則即日で完了すること。
- オンライン申請における経路作成及び添付書類の簡素化による負担の軽減を図ること。

- 隣接する高速道路と一般道路の両方の特殊車両通行許可を得ている場合で、災害や渋滞、法令順守による休憩・休息場所の確保等のために道路を乗り換える場合、許可を得ていないランプ部の通行は事情を考慮して柔軟な取り扱いとすること。

6 基準緩和自動車認定手続きの簡素化・短期化

基準緩和自動車認定に係る審査日数の長期化や膨大な申請手間、それに伴う費用等の問題は、深刻なドライバー不足への対応、働き方改革の実現といった課題の解決に向けた大きな足かせとなっているため、以下の内容を実現していただきたい。

- 基準緩和の有効期間は2年（Gマーク事業所は初回3年、次回以降4年）であるが、重大事故等を起こしていない場合は無期限として欲しい。
- 基準緩和認定申請書の添付書類の簡素化による負担の軽減を図ること。また、添付書類のうち、「その他地方運輸局長が必要と認めた書面」については、真に必要なものに限定すること。
- 標準処理期間（1か月）を短縮する等認定手続きの短期化を図ること。