

■「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」の公表に伴う全日本トラック協会への要請

道路の老朽化対策が喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がありますが、道路の劣化に与える影響が大きい重量を違法に超過した大型車両の対策も必要とされています。

このため、国土交通省道路局では、このような車両が国民の重要な財産である道路をこれ以上傷めることがないように、悪質な違反者に対しては厳罰化を図り、一方で、社会要請でもある車両の大型化に対応した許可基準の見直しや、適正に道路を利用する方に対する許可を簡素化するなどにより、大型車両の通行の適正化を図るための方針をまとめました。

また、本方針の公表に際しては、運送事業者の団体である公益社団法人全日本トラック協会に対しても協力要請を行うこととしています。

ここに、その適正化方針の概要を紹介します。

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針

**背景**

1. **0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。** ※車両総重量20tを超える違反車両  
**→ 軸重2.0トン車が道路橋に与える影響は、軸重1.0トン車の約4,000台に相当**

2. 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。

【図】道路橋の劣化に与える影響

項目	割合
違法に重量を超過した大型車両 (全交通の約9割)	99.7%
違法に重量を超過した大型車両が与える影響 (全交通の約9割)	91.5%
その他の車両	0.3%
その他の車両が与える影響	8.5%

**基本方針**

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

**具体的な取組**

**通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善**

(1) **バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一**  
 ・バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 【H26年度中に実施】

(2) **45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し**  
 ・45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 【H26年度中に実施】

(3) **許可までの期間の短縮**

- ① 主要道路情報のデータベース化を促進 【継続して実施】
- ② 通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 【継続して実施】
- ③ 大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 【H26年度から実施】
- ④ 通行許可に係る審査体制の集約化 【H27年度から段階的実施に向けて準備】

(4) **適正に利用する者の許可の簡素化**

- ① 違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 【H27年度実施に向けて準備】
- ② ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 【H28年度実施に向けて準備】

**違反取締りや違反者への指導等の強化**

(1) **違法に通行する大型車両の取締りの徹底**

- ① 自動計測装置の増設 【H26年度から実施】
- ② コードラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等各道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 【継続して実施】

(2) **違反者に対する指導等の強化**

- ① 国土事務所へ呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） 【H25年度から実施】
- ② 特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 【H26年度から実施】
- ③ 改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施  
 また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 【H26年度から実施】

(3) **関係機関との連携体制の構築**

- ① 国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 【H25年度から実施】
- ② 国土交通省から日本高速道路保有・償還機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 【H26年度から実施】
- ③ 自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 【H26年度から実施】

**本方針を実施することによる効果**

- ・ 道路構造物の長寿命化
- ・ 効率的かつ迅速な物流の実現
- ・ 交通の危険の防止

## 1. はじめに

本業務は、有料道路橋の無料化後に渋滞状況が悪化した周辺道路の交通状況を調査し、有効な渋滞対策の検討を行ったものです。

## 2. 交通量調査

有料道路橋の無料化により道路橋へのルートが複数出現しました。このため、複数の交差点で渋滞が発生するようになり、これまで渋滞解消に向けて様々な対策が実施されてきました。しかし、周辺道路状況（通り抜けなど）の詳細を把握せずに対策を検討していたために、なかなか渋滞の解消にはいたりませんでした。そこで、周辺道路も含めて下記事項を考慮した詳細な交通量調査を行い、対策の資料としました。

- ① 渋滞ボトルネックの交差点だけでなく、抜け道となるC交差点及びD交差点を含めました。
  - ② 渋滞による交通影響を把握するため、E、F交差点を含むルートで旅行時間調査を実施する。
- 以上を踏まえ下記の交通量調査を実施しました。

【調査日】 平日・休日の各1日

【調査場所】 6箇所(図-1に示す)

【調査項目】 方向別交通量、渋滞長、信号現示、旅行速度



図-1 調査地点

## 3. 調査結果と提案

調査結果から道路状況として下記4項目が明らかになりました。

- ① E交差点は容量不足が常態化していること。交差点を通過する少し前の地点より旅行時間が長くなっている。
- ② F交差点では、信号現示の調整で渋滞解消が見込める。
- ③ A交差点・B交差点では渋滞の発生はない。
- ④ C交差点・D交差点は抜け道交差する箇所であり、渋滞発生に大きく問題を及ぼしている交通量ではなかった。

以上から早急な対応としてE交差点への対策が必要であることが分かりました。

そこで、E交差点の対策として

- ① 通過交通量を拡大させるために「信号現示の改良」や「交差点のコンパクト化」と「路面標示の設置」
- ② 当該交差点では直行する方向で交通量過多の状態となっているため、中・長期的なハード面の対策として
  - ・流入交通量を減らす・・・代替ルートの確保やピークシフト・公共交通機関の利用等の啓蒙活動
  - ・交差点の容量を増やす・・・E交差点の信号現示の改良や交差点の改良

## 4. 今後の課題

平日と休日の信号現示改良による対策が終了したことから、今後の課題として以下の項目が挙げられます。

- ① 中長期的対策の実現検討
- ② 渋滞対策による周辺交差点への影響の確認
- ③ 代替経路の検討