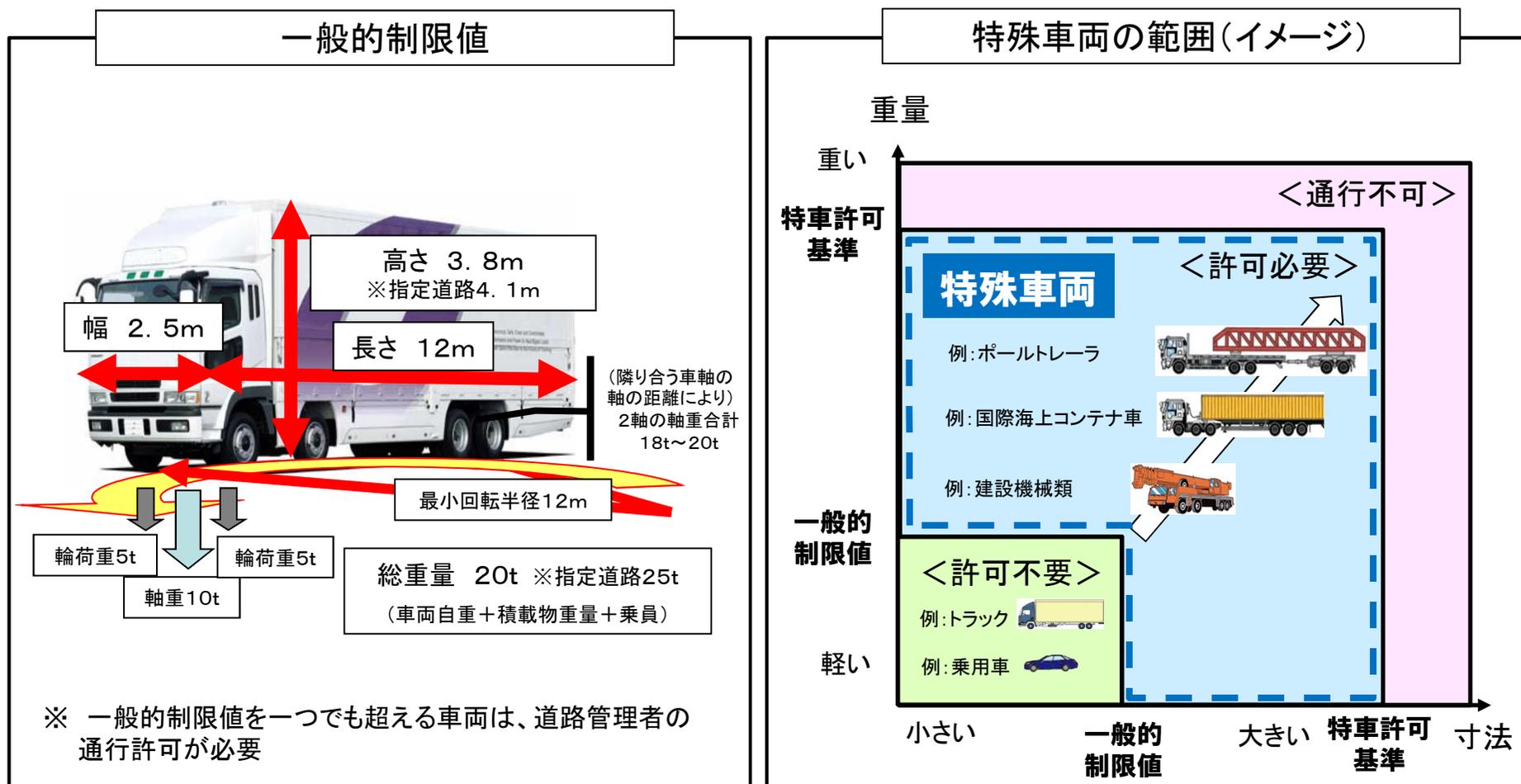


特車通行許可制度の改善について(案)

1. 特車通行許可制度の課題と今後の方向性
2. 特車通行許可制度の今後のイメージ
3. 当面の主な取組について
 - (1) 電子データを活用した自動審査システムの強化
 - (2) 審査内容の簡素化・許可期間の延長
 - (3) 基準の緩和
 - (4) 許可経路の自由度の向上
 - (5) 過積載車両の荷主対策
4. 特車通行許可制度の今後の主な課題

特車通行許可制度の概要

- 一定の重量・寸法（一般的制限値）を超える車両が道路を通行する場合、トラック事業者は道路管理者に特車通行許可を受ける必要
- 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上、必要な条件を付して通行許可



ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展
＜特車通行許可件数が1.4倍に増加(H25:約26万件→H29:約37万件)

主な課題

[生産性]

- ① 増加する件数に審査が追いつかず、平均審査日数が約2倍に増加、1ヶ月以上を要しており、急な輸送需要に対応できない。
- ② 諸外国と比較しても基準が厳しく硬直化しているため、生産性の高い新車両や新技術の活用が進まない。
- ③ 許可経路が限定されているため、交通状況にあわせた柔軟な輸送が出来ない。

[過積載]

- ④ 道路管理者が人手中心に過積載の取締りを行っているが、過積載が高い水準(約3割)で推移。荷主責任を求めている。
(許可に時間がかかるため、許可を待てずに過積載等の要因にもなっているとの声)

今後の方向性(案)

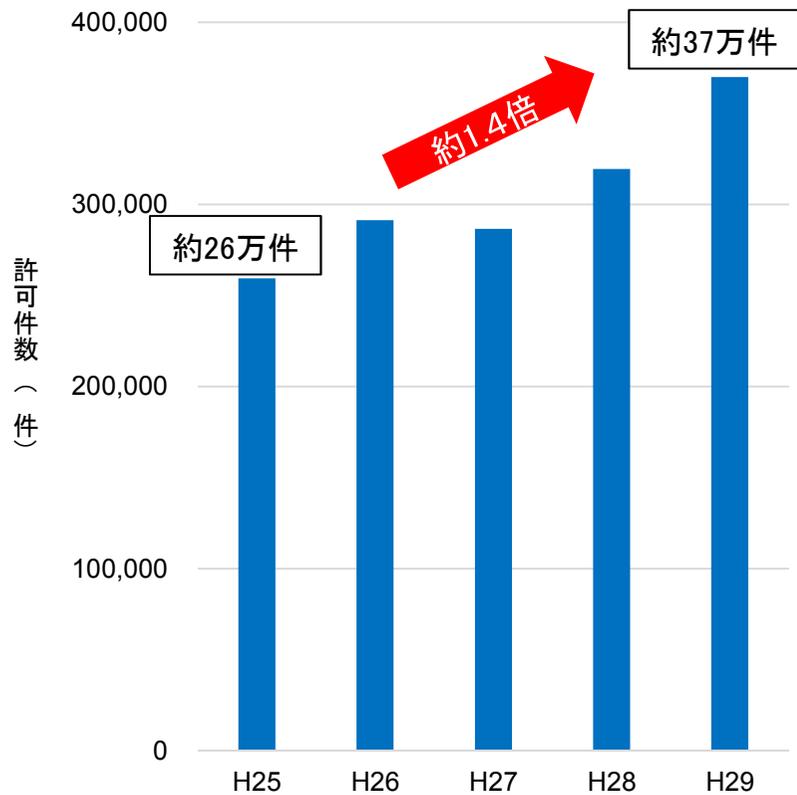
ICTの進展

「入口重視(事前審査)」から、許可後の「ICTによる走行確認を重視」する枠組みに転換

(参考) 特車通行許可に関する主な現状データ

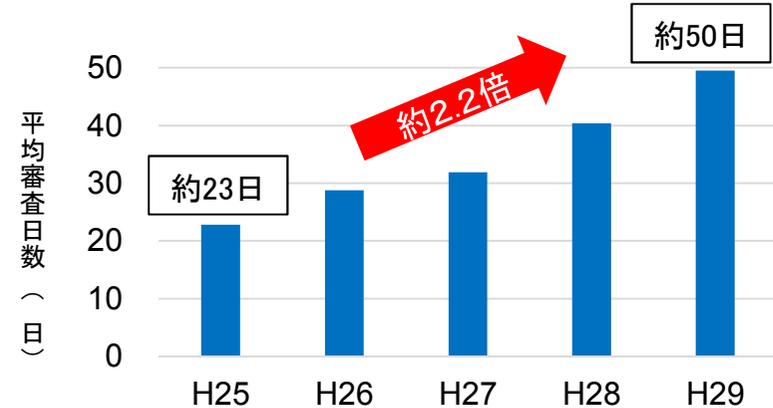
許可件数

ドライバー不足による車両の大型化の進展等に伴い、特車通行許可件数は、5年で約1.4倍に増加



審査日数

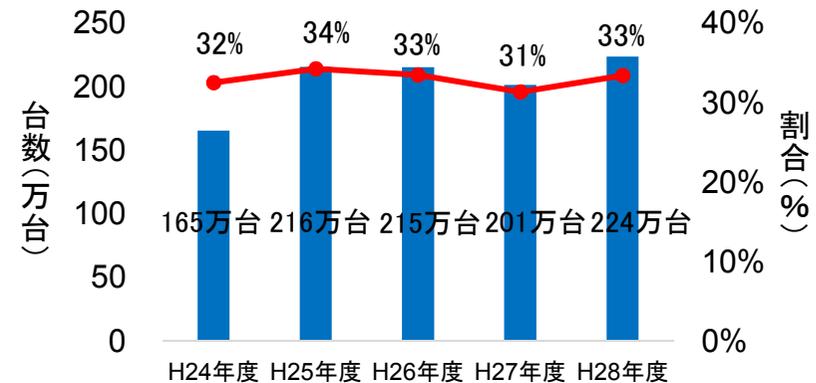
平均審査日数は、5年で約2倍に増加



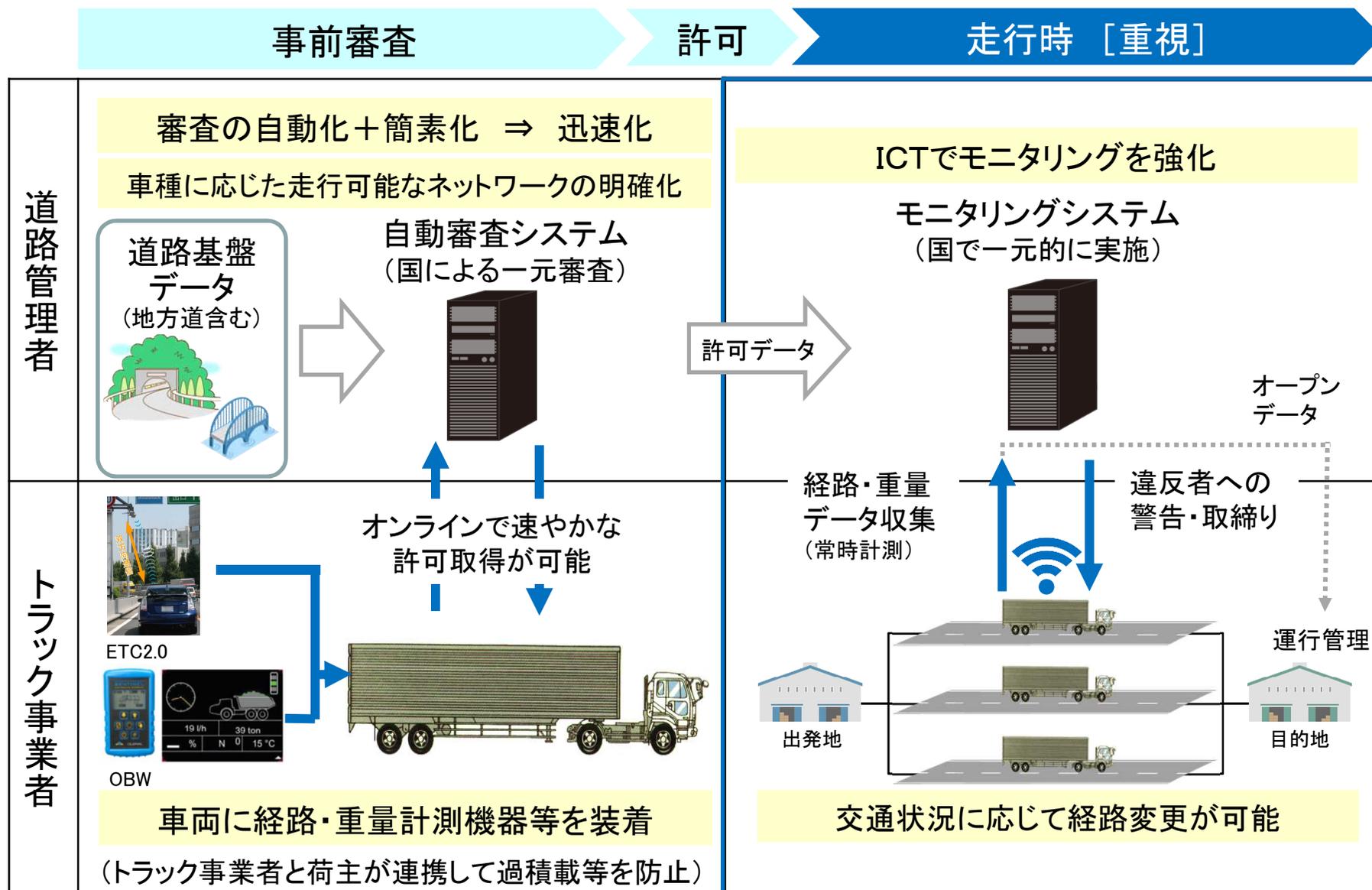
※ 件数の増加に伴い、審査する通行経路数や協議先の自治体数も増大

過積載

過積載は高い水準(約3割)で推移



特車通行許可制度の今後のイメージ(案)

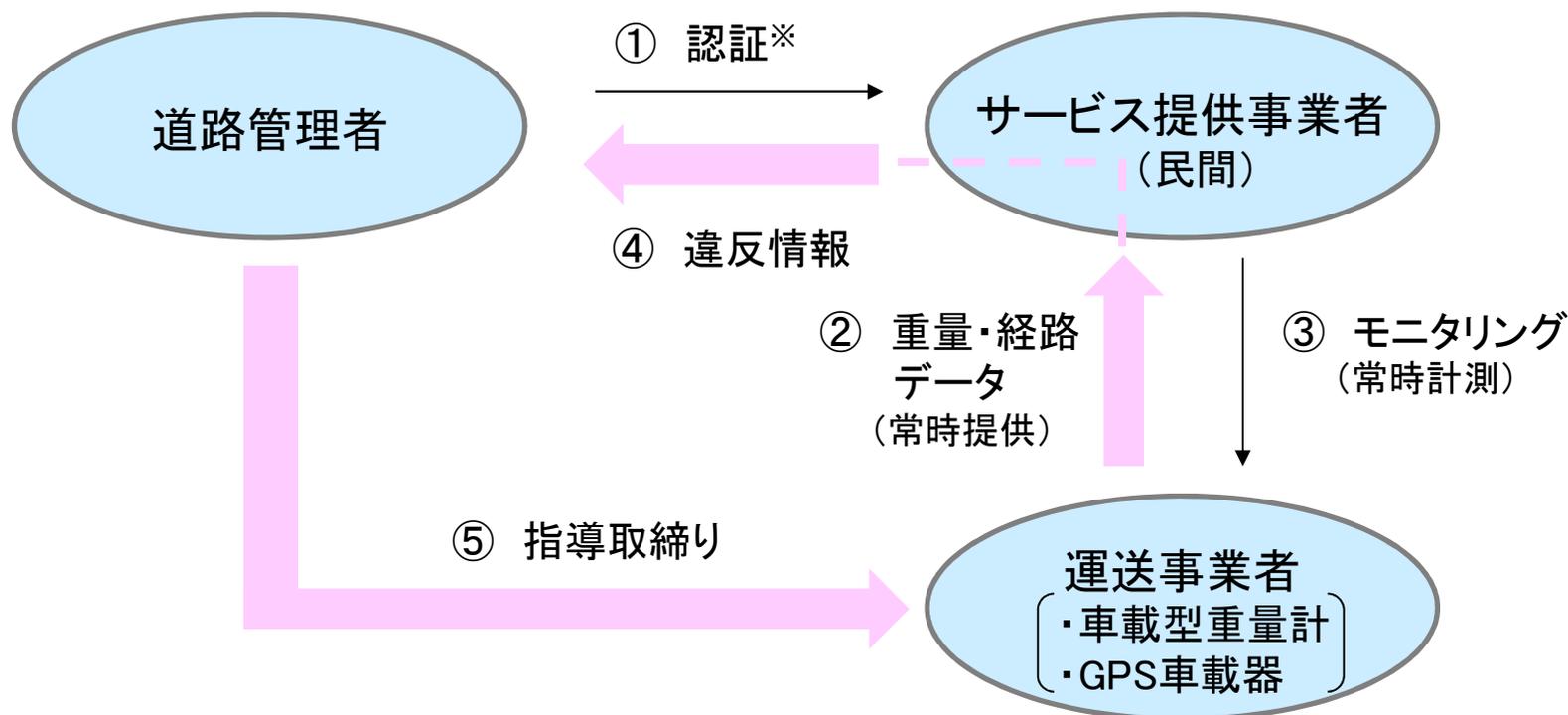


生産性や安全性を向上する新車両、新技術の積極的な活用が可能となる仕組み

(参考) オーストラリアにおけるモニタリングシステム

- 道路管理者は、モニタリングサービスを提供する民間サービス提供事業者を認証
- 運送事業者は、重量緩和制度(軸重合計値: 20t⇒22.5t)を利用する際にはサービス事業者と契約(Intelligent Access Program: IAP)し、車載型重量計やGPS車載器を装着のうえ、重量・経路データをサービス事業者に常時提供し、違反通行が確認された場合はサービス提供事業者が道路管理者に報告

IAPの枠組み



※ 道路管理者は、外部機関(TCA: Transport Certification Australia)を通じて認証

契約車両数 約4,000台(2016年10月現在)

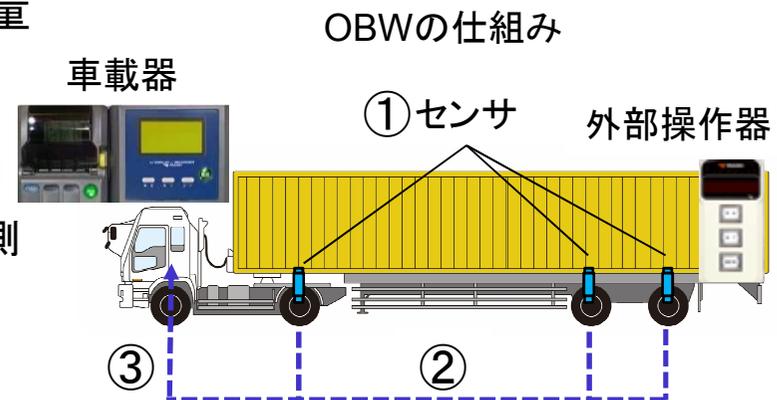
概要

- ・車載型荷重計測システム(OBW)は、車両の重量を測定できる装置
- ・OBWによる重量計測の仕組みは、以下のとおり
 - ①車軸に装着されたセンサにより、車軸のひずみを計測
 - ②センサーから車載器にひずみデータを送付
 - ③車載器でデータ処理を行い、重量を算出

【軸重の計測精度及び価格】

ロードセルタイプ: 誤差±1%、€8,000~ 空気圧タイプ: 誤差±3~5%、€600~

(出典: Rapp Trans AG(2013) "Study on heavy vehicle on-board weighing final report")



(参考)

- ・EUでは、加盟国に対し2021年5月までに、WIMやOBWといった自動重量計測機を用いた過積載車両の検知体制を導入するよう要請

⇒ **新車(トラクタ)の約半数は、OBWを装着(2015年時点)**

我が国に導入する場合の課題

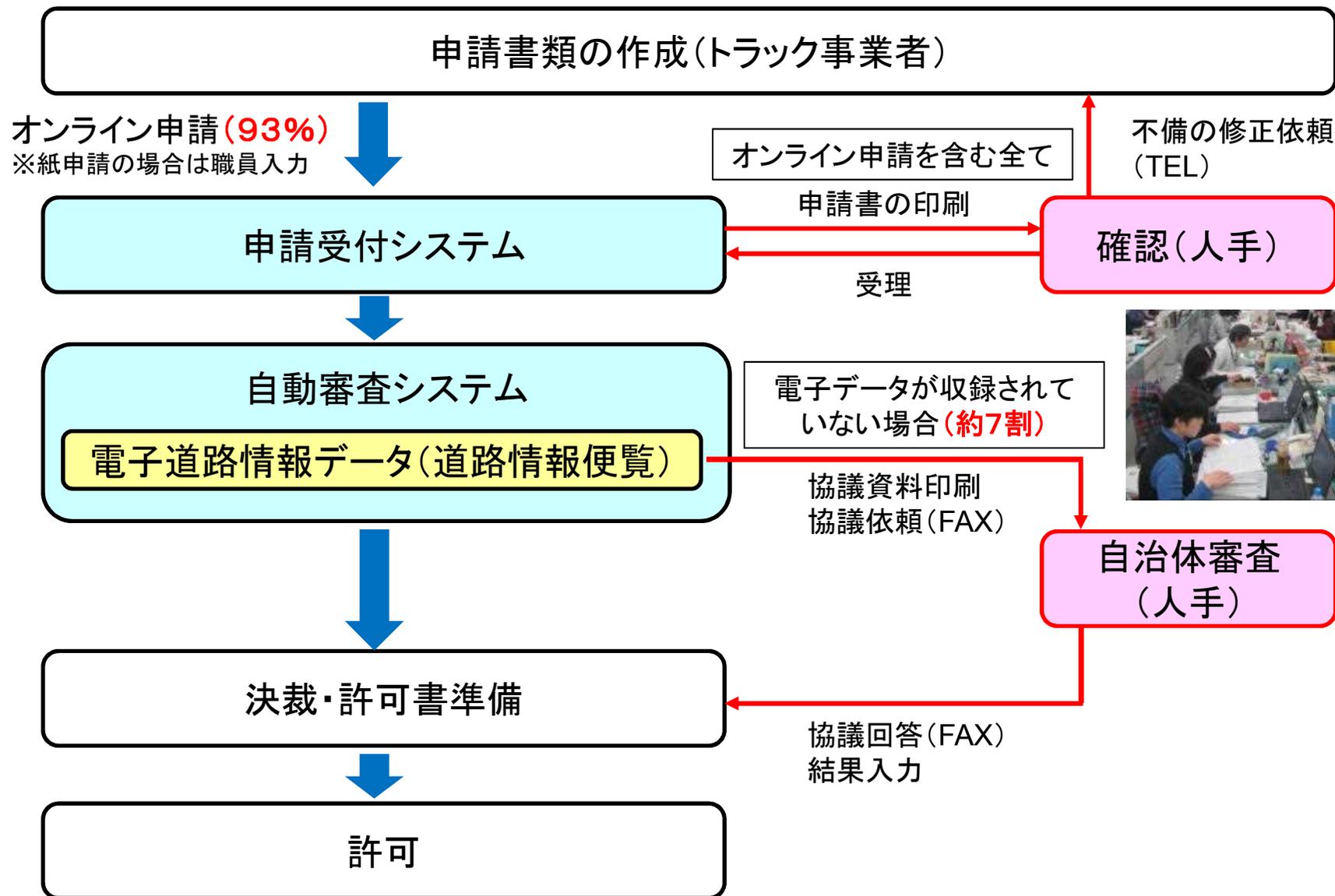
- ・ 諸外国では、OBWはエアサスペンション※とセットで装着されることが一般的であり、サスペンション形式が異なる我が国では、異なる形式のOBWが必要

※ 圧縮空気の弾力性を利用して、振動や衝撃をソフトに吸収する装置

当面の主な取組について(案)

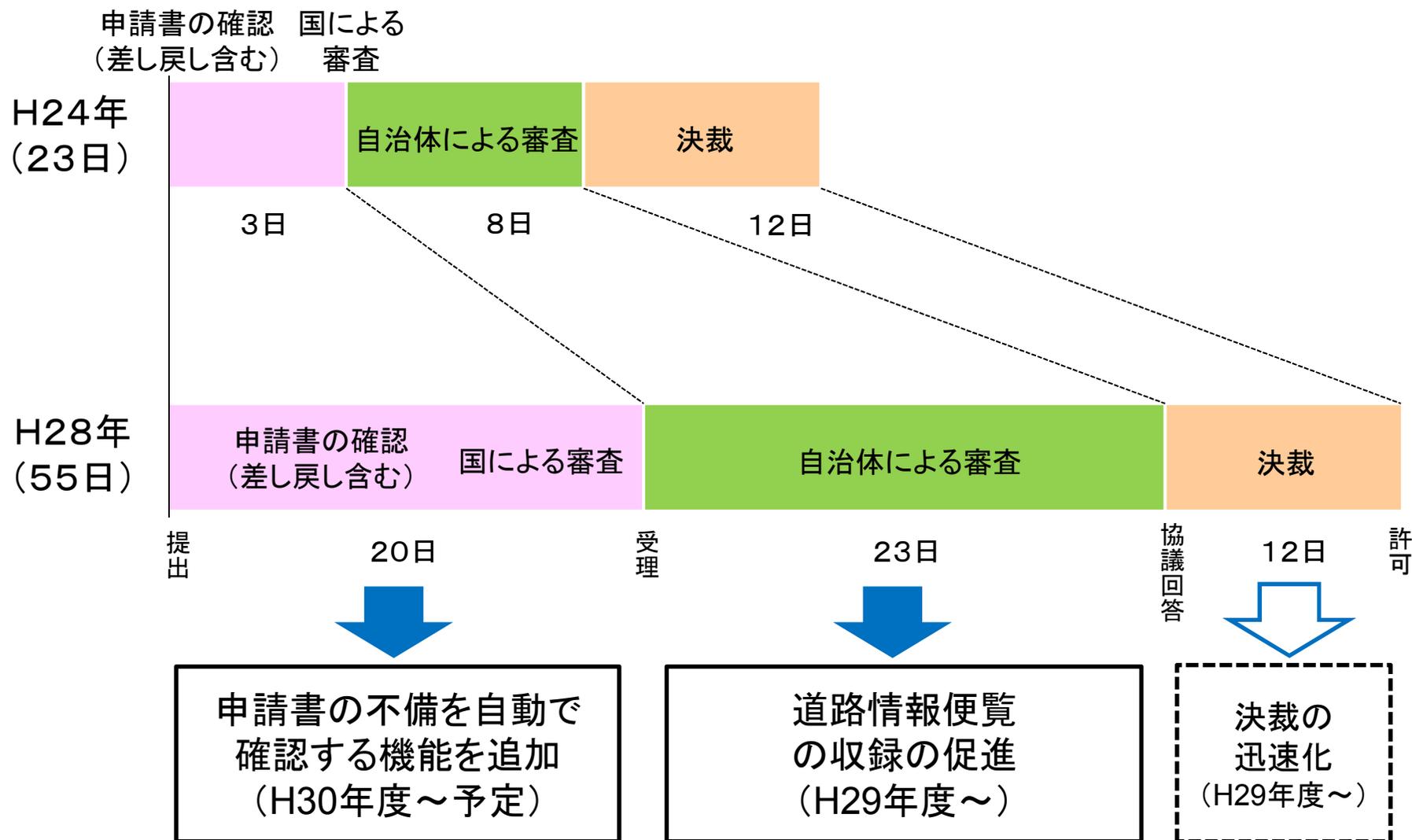
	主な課題	当面の主な取組	実施状況
①	審査日数の大幅な増加	(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化	H29.4～実施中
		(2) 審査内容の簡素化 許可期間の延長(現行2年)	H30.1～ 緊急対策として重点実施
②	基準が厳しく硬直化	(3) 基準の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般的制限値の緩和 (国際海上コンテナ車(40ft背高)への対応) ・ 特車許可基準の緩和 (ダブル連結トラック実験) 	新たな重要物流道路制度で対応予定 H28.11～実験中 (H30年度本格導入予定)
③	許可経路が限定	(4) 許可経路の自由度の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型車誘導区間内の経路選択が可能 (特車ゴールド制度) ・ ETC2.0経路データのトラック事業者による活用 (ETC2.0車両運行管理支援サービス) 	H28.1～実施中 (H30年度から段階的に改善を実施) H28.2～実験中 (H30年度本格導入予定)
④	過積載	(5) 過積載車両の荷主対策	H29.12～試行中 (H30年度に本格導入予定)

○ 人手による確認作業が未だ大きなウエイトを占めている状況



審査日数の内訳(自治体審査ありの場合)

○ 審査日数の短縮にむけて、人を中心の作業を早期に自動化を図る



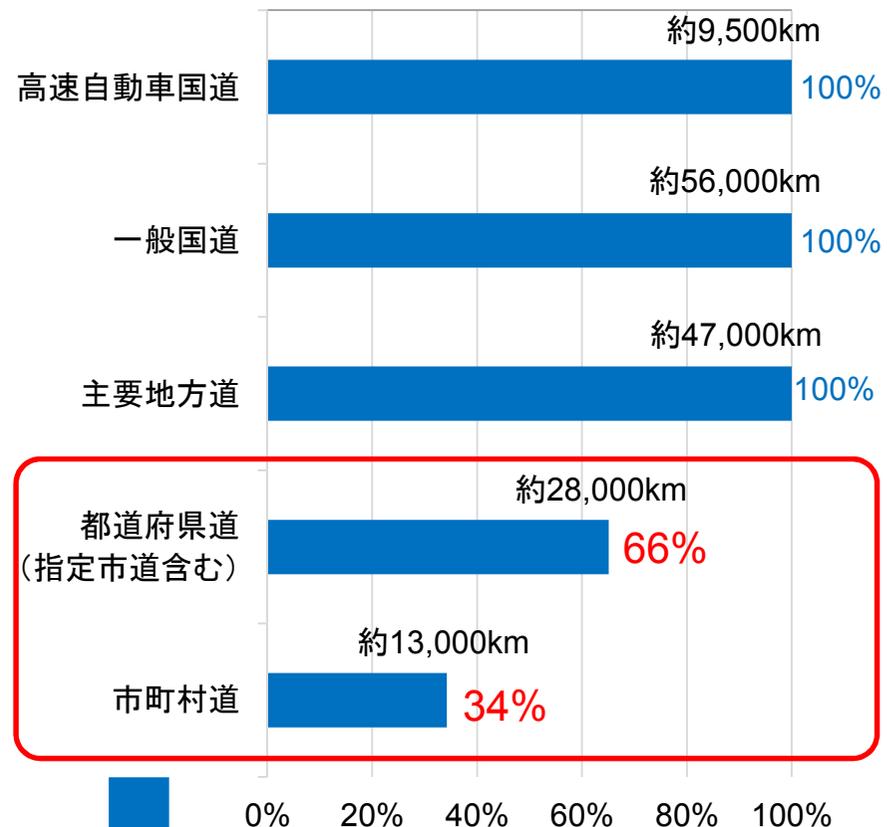
※ 各年の10月第1週(10月1日～10月7日)に許可した案件の平均審査日数

(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化

道路情報便覧の内容

障害箇所	区分
狭小幅員	狭小幅員延長、全幅員、狭小幅員(方向別)、分離/非分離区分(対向車線への物理的なはみ出しの可否)
交差点部	交差点名称、交差点形状(折進方向の形状)、障害区分(折進時の対向車線にはみ出しの可否)、分類値および交通規制(車両ごとの車両寸法の分類)
曲線部	幅員(方向別)、全幅員、曲線半径、曲線部障害延長、分離/非分離区分(対向車線への物理的なはみ出しの可否)
上空障害	上空障害延長、制限標識、上空分離/非分離区分(単方向または双方向)、空間高と車道端までの幅員(車道幅ごとの空間高)
通行規制	期間、時間帯、規制理由、規制根拠、規制区分(通行止め、片側通行の有無)、規制条件(全車通行止め、大型車通行止め等)
橋梁	幅員(方向別)、全幅員、橋梁進入区分、橋長、制限重量、適用示方書、橋格、竣工年次、橋梁分類(橋梁の構造形式や使用材料等)、主桁補正係数(許可限度重量を算定するための係数)、床板補正係数(許可限度重量を算定するための係数)

道路情報便覧の収録状況



※ H29.3時点の整備割合

申請件数が多い路線から順に、道路情報便覧への収録を3年間で重点実施(H29年度～H31年度)

(1)電子データを活用した自動審査システムの強化

電子データの整備計画

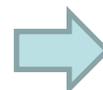
多

申請件数が概ね
10件超の路線
(約8,000km)

① **特車申請件数の多い地方道について、順次、国が道路情報便覧を作成**

(3カ年で電子道路情報データを集中整備:約8,000km)

H29年度 約2,000km
H30年度 約3,000km
H31年度 約3,000km



収録を完了

都道府県道 66%⇒72%
市町村道 34%⇒49%

申請件数

申請件数が概ね
10件以下の路線
(約32,000km)

② **その他の地方道について、道路情報便覧が整備されるまでの措置として、当該道路での特車許可実績をDB化し、自動審査を代替***

※ 過去に許可実績のある重量・寸法以下の車両が通行する場合、個別の技術的審査を省略

H29.8より、過去5年間の許可実績を用いて、自治体による審査件数の多い車種(海上コンテナ・バン型)から実施中。

少

③ **将来的には、車両搭載センシング技術等の電子データを活用して、国が道路情報便覧を作成**

H30年度からデータ収集開始



③で継続的に道路情報データを更新

(2) 審査内容の簡素化・許可期間の延長

審査内容の簡素化

○ 人手による審査作業については、自動確認までは審査内容を簡素化

申請書類	申請項目	項目数
申請書 【基本情報】	申請年月日、通行開始年月日、通行終了年月日、郵便番号、会社名、代表者名、住所、電話番号、担当者名、事業区分、 申請車種 、車両番号等、車名及び型式、 積載貨物 、軸種数、 最も重い(大きい)車両の諸元 、通行経路数、更新又は変更経緯	38
車両内訳書 【自動車検査証の情報】	トラクタ軸数、トレーラ軸数、車名、型式、車両番号	7
車両の諸元に関する説明書 【個々の車両自体の諸元】	申請区分(新規/更新/変更)、事業区分、対象車両、新規開発車両の基本通行条件、車両台数(トラクタ)、車両台数(トレーラ)、車両型式(トラクタ)、車両型式(トレーラ)、代表車両番号(トラクタ)、代表車両番号(トレーラ)、総重量(車両)、総重量(積載貨物)、総重量(車両+積載貨物)、連結時の車両のみの諸元、トラクタのみの車両諸元、トレーラのみの車両諸元	83
通行経路表 【通行経路情報】	路線名 、交差点名、 通行区分(片道/往復) 、 出発地住所 、 目的地住所	5

※ **赤字下線箇所**は、自動審査に最低限必要な申請項目

- 自動審査に最低限必要な申請項目については、記載内容と許可基準との整合性を確認
- その他の申請項目については、記載の有無のみを確認(H30.1から実施)

許可期間の延長

- 事業者の負担軽減とともに、審査作業の負担軽減(総量削減)を図るため、許可期間を延長。
- 当面の間、基本は3年とし、優良事業者は4年とすることを検討(H30年度内に導入予定)

⇒ 申請件数が3割程度削減される見込み

- 審査期間の短縮に向け、道路局、各地方整備局に、緊急対策チーム及び対策会議を設置し、対策の速やかな実行及びフォローアップを行う。

【道路局】

「**特車許可緊急対策会議**」: 制度の改善、関係者調査、ベストプラクティスの共有、フォローアップ等

メンバー 道路局道路交通管理課・企画課

地方整備局道路調査官等

開 催 H30.1～(以降、月1回程度開催)

【地方整備局等】

「**地方ブロック対策会議**」: 現場の課題の抽出、対策の実行 等

メンバー 地方整備局道路調査官、担当課長

事務所長(特車許可担当事務所)

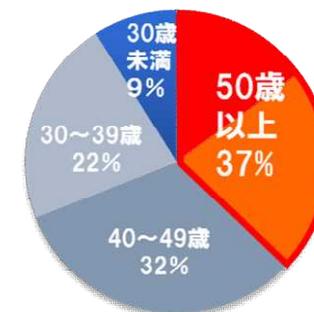
開 催 H30.2～予定(以降、月1回程度開催)

(3) 基準の緩和(ダブル連結トラック実験:概要)

現状: トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)



- 民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進
- 実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討



現在 通常の大型トラック



約12m

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



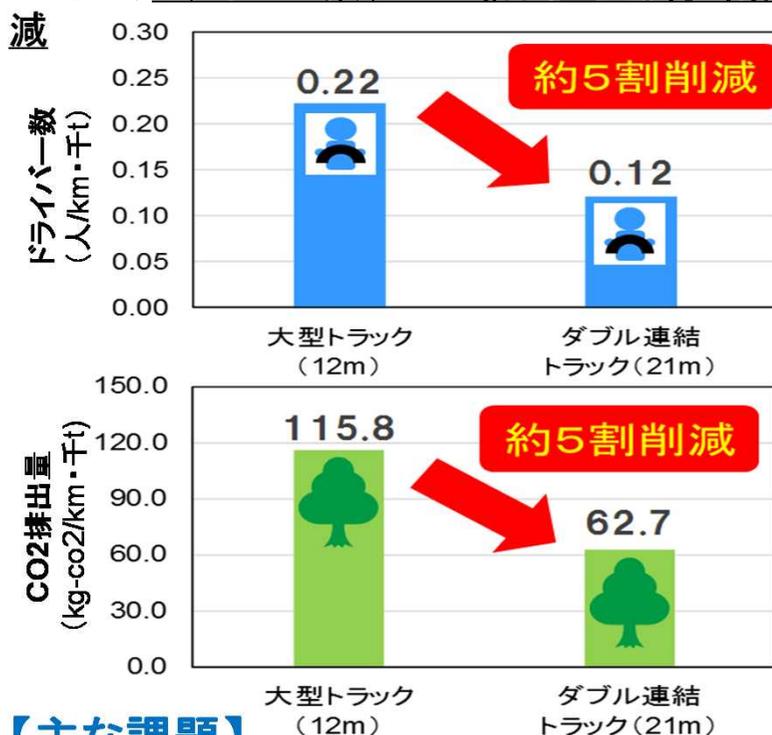
新東名高速道路を中心とするフィールドで実験中 (H28.10~)、H30年度に本格導入予定

(3) 基準の緩和(ダブル連結トラック:実験状況)

21mトラック(H28.11～、3社最大9台)

【主な効果】

同じ重量を輸送する場合、通常の大型トラック等に比べ、**ドライバー数、CO2排出量とも約5割削減**



【主な課題】

走行性の課題は確認されなかったが、SAPAでの駐車マスの不足により、時間帯によってはダブル連結トラックの駐車が制限された

25mトラック(H29.10～、2社3台)

新開発された車両を用いて、21mトラックと同様に効果や課題を検証中



(実験参加要件:ETC2.0、OBW等の装着)

(4) 許可経路の自由度の向上(特車ゴールド制度:概要)

○ ETC2.0車載器を装着した特殊車両が大型車誘導区間を走行する場合、通行経路は自由に選択を可能するとともに、法に違反した通行が無い事業者については、許可更新時の手続きを従来に比べて簡素化する制度を導入(H28.1)。

通常許可

許可された個別の経路のみ通行可能
(一本一本の経路毎に許可が必要)

- ① 一本一本の経路毎に許可が必要
- ② 定期的に更新手続きが必要

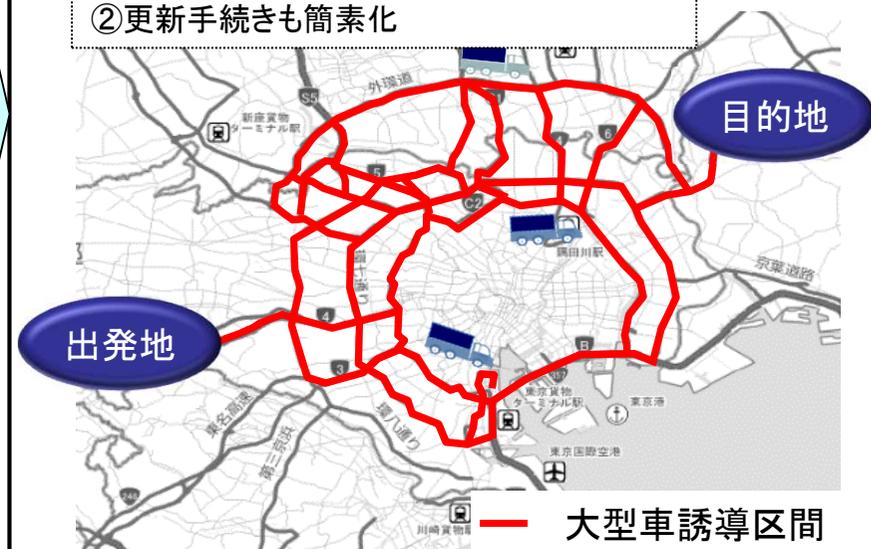


特車ゴールド許可

国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能

⇒ 渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化

- ① 1つの許可で複数の経路を通行可能
- ② 更新手続きも簡素化

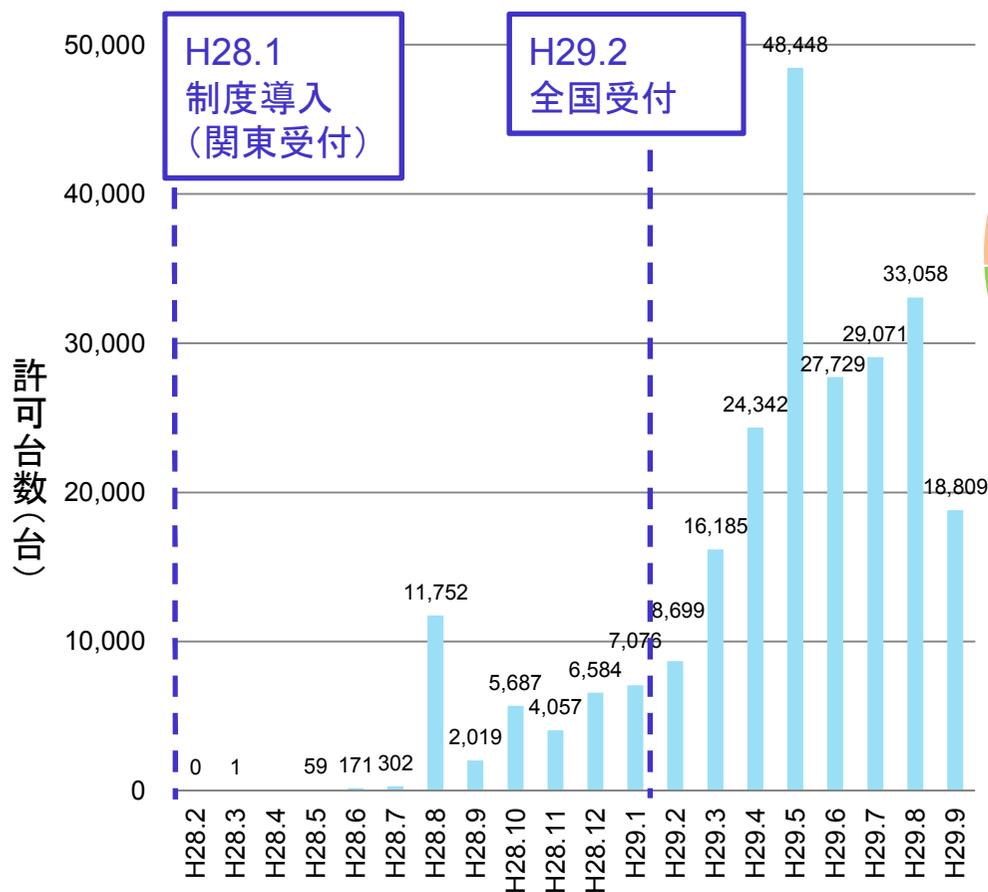


※ 特殊車両とは、車両の構造又は積載する貨物が特殊であり、かつ車両の諸元(車両総重量、幅、長さ、高さ)のいずれかが車両制限令第3条に定める最高限度(一般的制限値)を超える車両である。

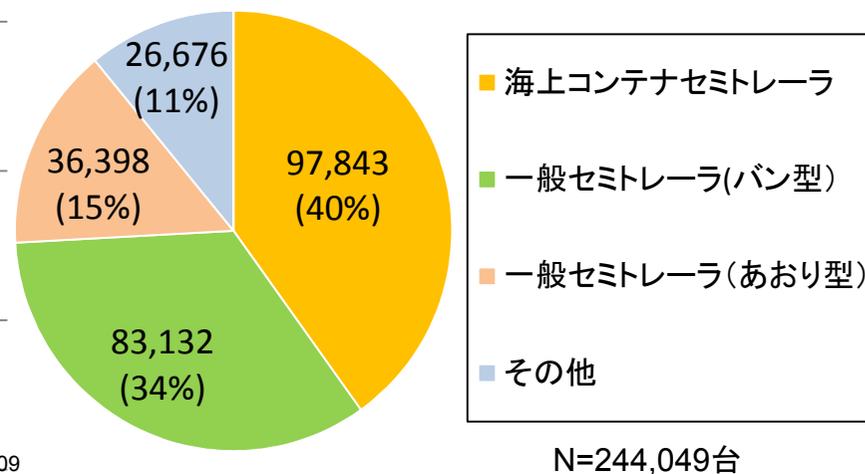
(4) 許可経路の自由度の向上(特車ゴールド制度:利用状況)

- 全国受付後の許可台数は約20万台、月平均で2.5万台を超えている。
- 許可台数(累計)は、「海上コンテナセミトレーラ」と「一般セミトレーラ(バン型)」で約4分の3を占める。

特車ゴールド許可台数(月別)



特車ゴールド許可台数(累計)



※ 特殊車両通行許可データ(国土交通省)をもとに作成

	主な課題	対応の方向性
1	包括申請※ができない。 (ETC2.0車載器ごとに特車申請する仕組みとするため)	包括申請を対象とすることを検討 (平成30年目途に実施)
2	許可書類が膨大であり、紙面での携行が不便である。 ※ 許可証に加えて、付属書類(大型車誘導区間の経路図、算定調書)の携行が必要	電子媒体での許可書類の携行を可能とすることを検討 (平成30年目途に実施)
3	ETC2.0による車両の通行経路確認について、自動でサンプル抽出できていない。	ETC2.0データから自動でサンプル抽出を行い、効率的に車両の通行経路を確認する手法を検討
4	大型車誘導区間以外の区間は経路選択ができないため、制度のメリットを実感しにくい。	ラストマイルを中心に大型車誘導区間を充実することを検討

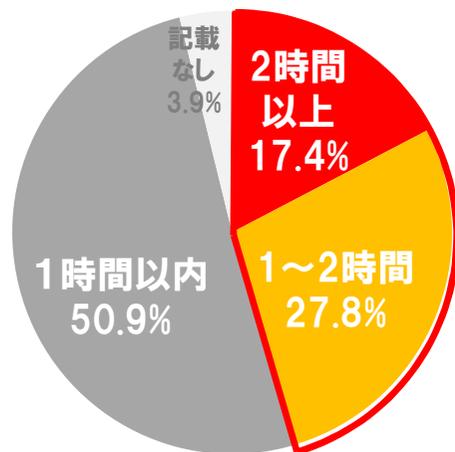
※ 1つの申請で複数のトラック・トラクタをまとめた特車通行許可申請

- 運行管理の効率化やドライバーの安全確保等を目的として、ETC2.0で収集されるデータを事業者へ提供する社会実験を実施(H28.2～、物流事業者等20者・車両約1,000台が参加)
- 多くの事業者が本サービスが有益と評価し、今後も継続的に利用したいと回答

荷待ち時間の現状

約半数で1時間以上の荷待ち時間※が発生

※主要産業の配送センターにおける到着から荷役開始までの時間



荷主庭先実態調査報告書
(日本路線トラック連盟)より

サービスイメージと期待する効果

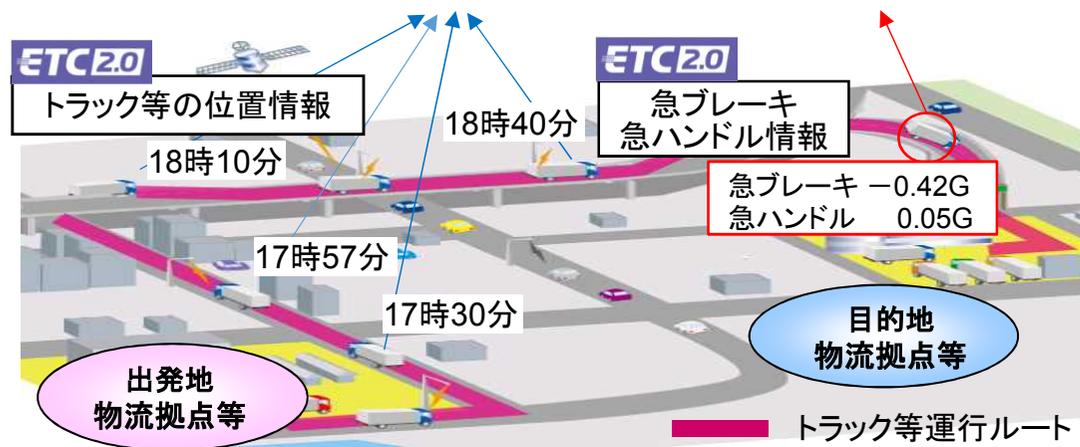
物流事業者等



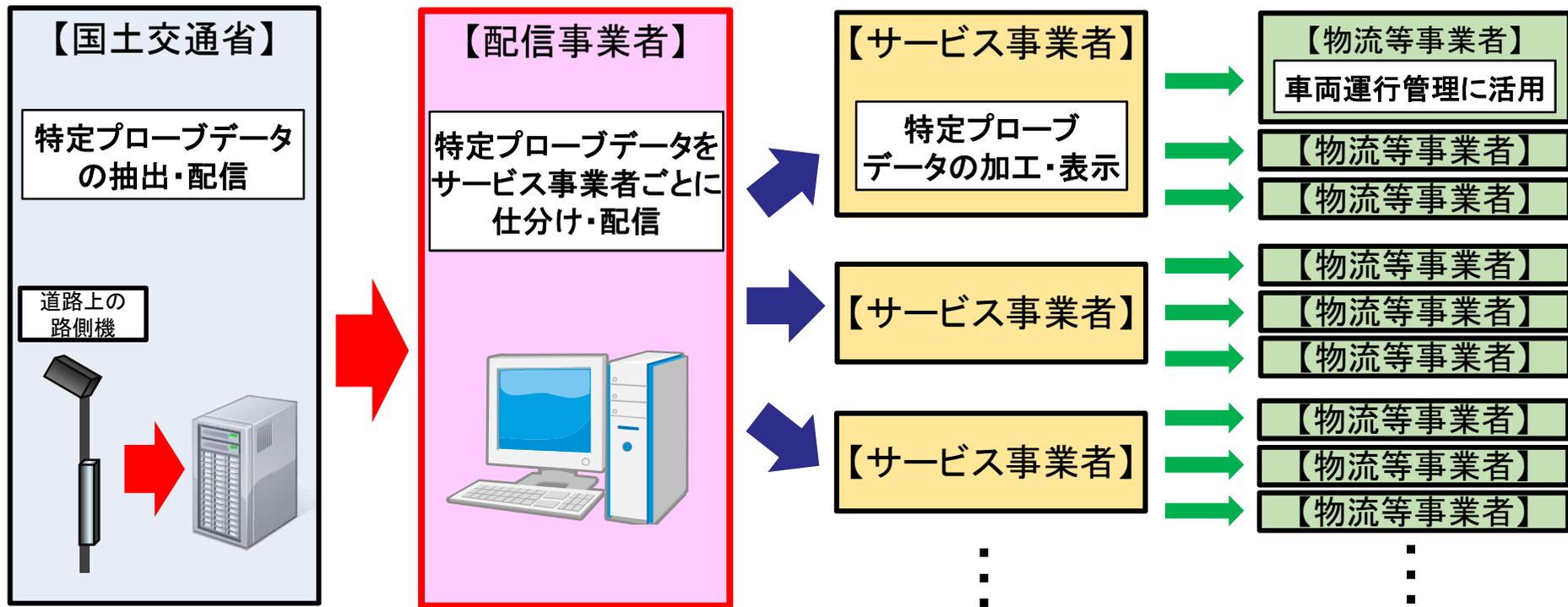
リアルタイムな位置情報で
正確な到着時刻を予測
⇒ 荷待ち時間を短縮



急ブレーキ情報等により
運転の危険箇所を
ピンポイントで特定
⇒ ドライバーの安全確保



- 社会実験を踏まえ、平成30年度からETC2.0車両運行管理支援サービスを本格導入
- 特定プローブデータをサービス事業者ごとに仕分けして配信する事業者を公募するとともに、セキュリティの観点から特定プローブデータの取扱いを定め、使用目的を限定



■ 特定プローブデータの取扱い

- ・特定プローブデータは、当該車両が関係するサービス事業者、物流事業者にのみ提供
- ・各事業者は特定プローブデータを車両運行管理以外の目的には使用しない。

※特定プローブデータ

事業者等の申請により、車載器のIDを用いて車両を特定して抽出したプローブデータ

(5) 過積載車両の荷主対策(過積載への荷主の関与)

- 全日本トラック協会会員に対して、荷主に関するアンケート調査を実施(H28.8~H28.9)
- 約15%が荷主から過積載等の車両制限令違反を強要されたとの回答

<アンケート内容(抜粋)>

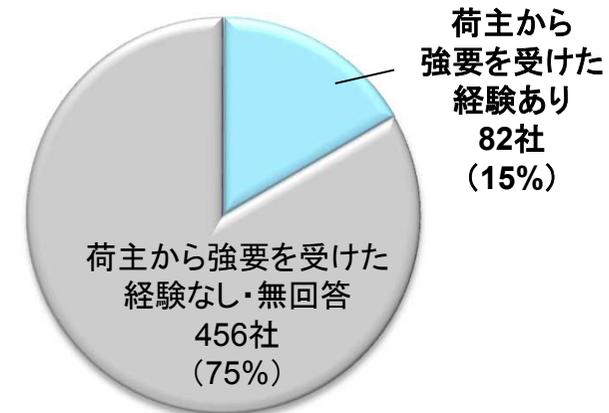
【荷主に関する質問】

問) 荷主から車両制限令違反を強要されるようなことはありますか。

- ① 強要されることがよくある
- ② ときどき強要される
- ③ ほとんど強要されたことはないがたまにある
- ④ 強要されたことはない
- ⑤ 回答できない

<アンケート結果>

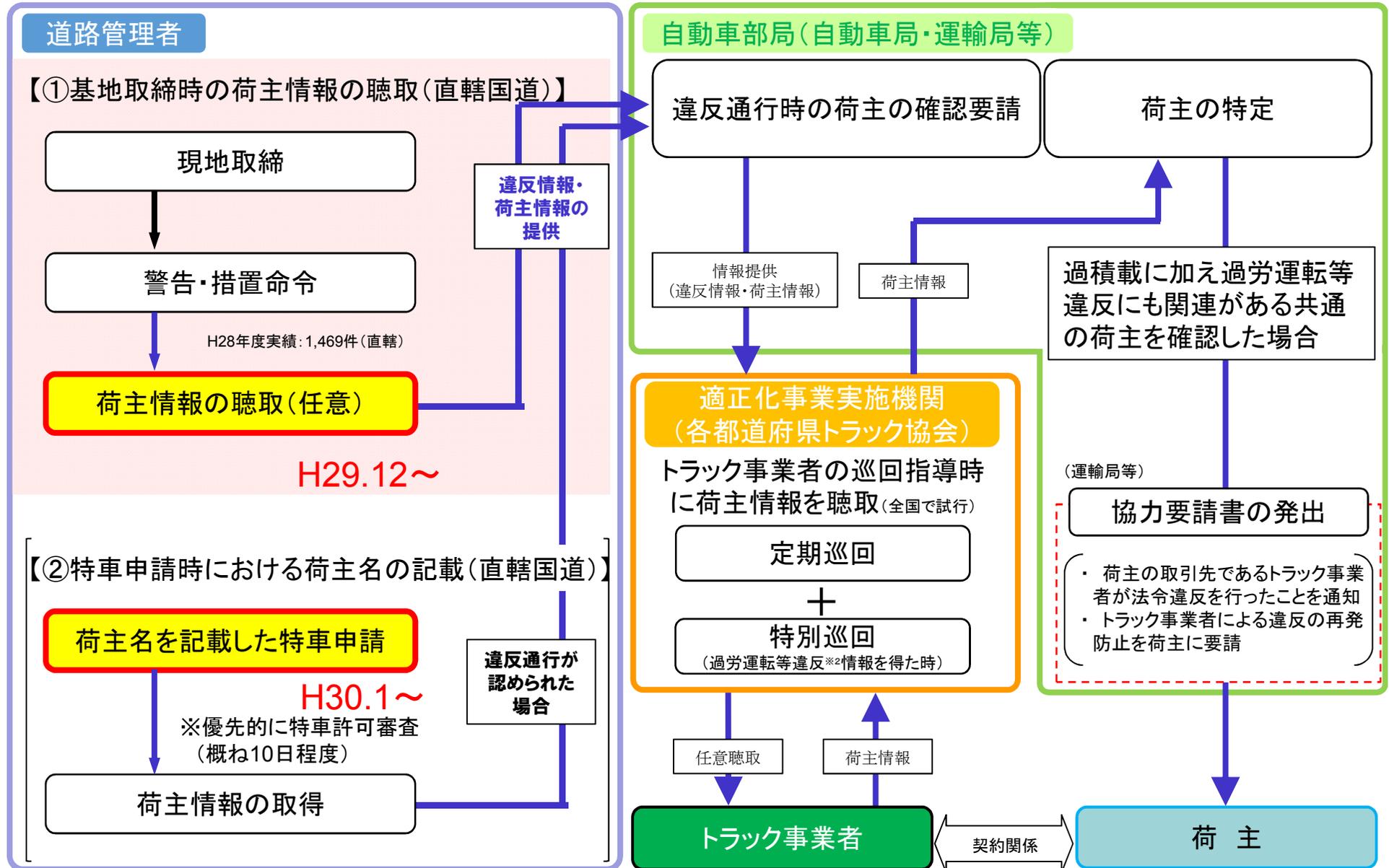
約15%が荷主から過積載等を強要されたとの回答



<参考> 回答の内訳

No	荷主からの強要	回答件数	構成比
①	強要されることがよくある	7	1.3%
②	ときどき強要される	16	3.0%
③	ほとんど強要されたことはないがたまにある	59	11.0%
④	強要されたことはない	403	74.9%
⑤	回答できない	19	3.5%
-	無回答	34	6.3%
合計		538	

(5) 過積載車両の荷主対策(概要)



※1 青時箇所は、今回の試行に伴い、道路管理者による情報の取得又は自動車部局による情報の活用が強化されるプロセスである。

※2 乗務時間等告示違反

(5) 過積載車両の荷主対策(今後のスケジュール)

年度	基地取締り時の荷主情報の聴取 (直轄国道等)	特車申請時における荷主名の記載 (直轄国道)
H29年度	12月12日(火)～ ① 試行開始 ※ 全ての地方整備局等	1月16日(火)～ ① 試行開始 ※ 北海道開発局
H30年度	<div style="text-align: center;">↓</div> ② 結果とりまとめ・検証 <検証内容> ・ 荷主名の聴取状況 ・ 過積載の多い荷主の業種 ・ 自動車部局での荷主情報の活用状況 <div style="text-align: center;">↓</div> ③ 本格導入	<div style="text-align: center;">↓</div> ② 地域拡大 ※ 全ての地方整備局等 <div style="text-align: center;">↓</div> ③ 結果とりまとめ・検証 <検証内容> ・ 荷主名の記載状況 ・ 荷主名を記載した事業者の過積載の有無 ・ 事業者へのインセンティブ(優先的審査)の妥当性 <div style="text-align: center;">↓</div> ④ 本格導入

特車通行許可制度の今後の主な課題

1 制度運営の更なる効率化

- ・ 確実かつ速やかな審査やモニタリングのためのアウトソーシングの検討
(官民の役割分担、継続的なシステム改善のためのビジネスモデル等)
- ・ ICTによるモニタリング技術の開発
(ETC2.0とOBWの接続、路上での簡易な重量計測装置等)

2 災害時・異常気象時の安定的な輸送の確保

- ・ 災害や異常気象に応じた適切な通行方法の検討
(大雪時の通行制限によるスタック防止、災害時の通行制限緩和による物資輸送等)

3 自動運転への対応

- ・ トラック隊列走行の特車通行許可制度における取扱いの検討
(電子連結の扱い、隊列走行による道路構造物への影響(連結数、車間距離)等)

4 過積載車両の撲滅

- ・ WIMやOBWを活用した行政指導や指導取締の基準の検討
(計測精度を踏まえた基準、重量に応じたきめ細かな基準等)
- ・ 過積載を事前防止する車両側技術の開発
(過積載車両はエンジン停止等)

5 国際競争力の強化

- ・ 特車通行許可の相互認証の検討

6 その他

- ・ モニタリングデータの交通調査等への活用、オープン化