

新たな特殊車両通行確認制度の導入状況 について

特殊車両通行許可・確認制度について

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

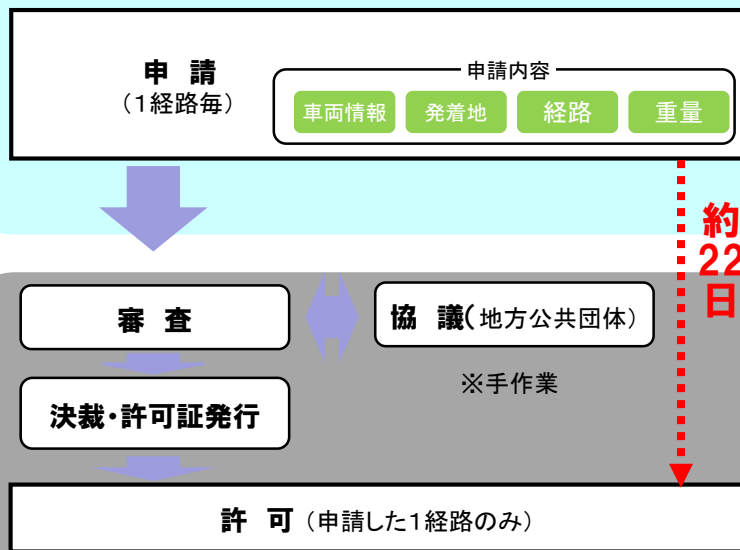
令和4年4月1日から運用開始

特殊車両の通行手続

特殊車両通行許可制度

特殊車両通行確認システム(新制度)

情報が電子データ化された道路について国が一元的に処理



事業者の手続

行政の手続

実際の通行

通行時/通行後

通行
(許可を受けた1経路を通行可)



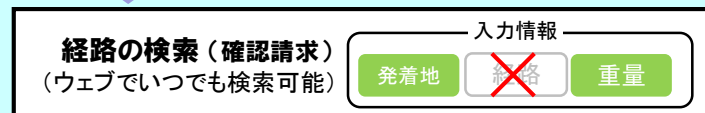
取締基地における取締り



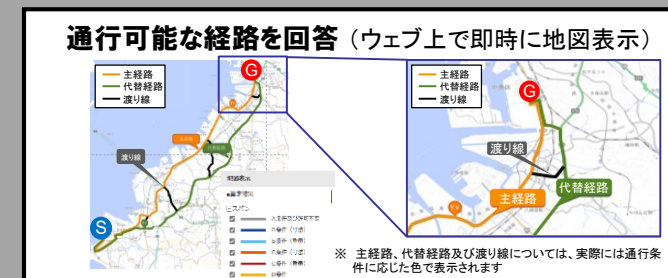
WIM(自動計測装置)による取締り



車両条件の確認



即時



通行
(回答を受けた経路を通行可)

- ・取締基地における取締り
- ・WIMによる取締り
- ・ETC2.0を活用した経路確認
- ・運送依頼書等による重量確認

※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

登録の手数料

申請1件(1台)につき 5,000円 (5年間有効)

確認の手数料

確認1件につき 600円

※2地点間の主経路及び代替経路(渡り線含む)(双方向)を同時に確認。

○申請者の多様なニーズに対応するため、検索範囲を限定した確認方法にも対応

【検索範囲を都道府県内に限定して確認する場合】

確認1件につき 400円 (1都道府県あたり)

※都道府県内の主要道路すべてを一括して検索・確認。(主要道路=重要物流道路・大型車誘導区間)

※接続する都道府県を同時に確認する場合、5県目からは300円/県、15県目からは200円/県)

【一度確認した経路に追加して経路を確認する場合】 (※目的地や経由地の追加等を想定)

確認1件につき 100円 (経路延長10kmまで)

※延長が10kmを超える場合は、10kmごとに100円

新たな確認制度は、現行許可制度と比較して、使い勝手が良い(早い、簡単、便利)手続き となっている。
現行許可制度 1経路 200円 ⇒ 新たな確認制度 1件(主経路・代替路・渡り線) 600円

現行許可制度

- 審査に時間がかかる
[申請から許可まで約30日※]
- 申請手続きが煩雑
[申請者が経路を細かく指定]
[申請の都度、車両諸元を入力]
- 許可経路が固定的
[1経路(片方向)ごとに許可]



- すべての道路、すべての車両に対応

許可の手数料
1経路につき 200円
(道路管理者が複数にまたがる場合)

※令和元年度実績

新たな確認制度

- 早い
[オンラインシステムで即時に確認]
- 簡単
[システムが自動的に経路を検索]
[車両登録は初めの一回だけ]
- 便利
[複数経路(双方向)を一度に確認]

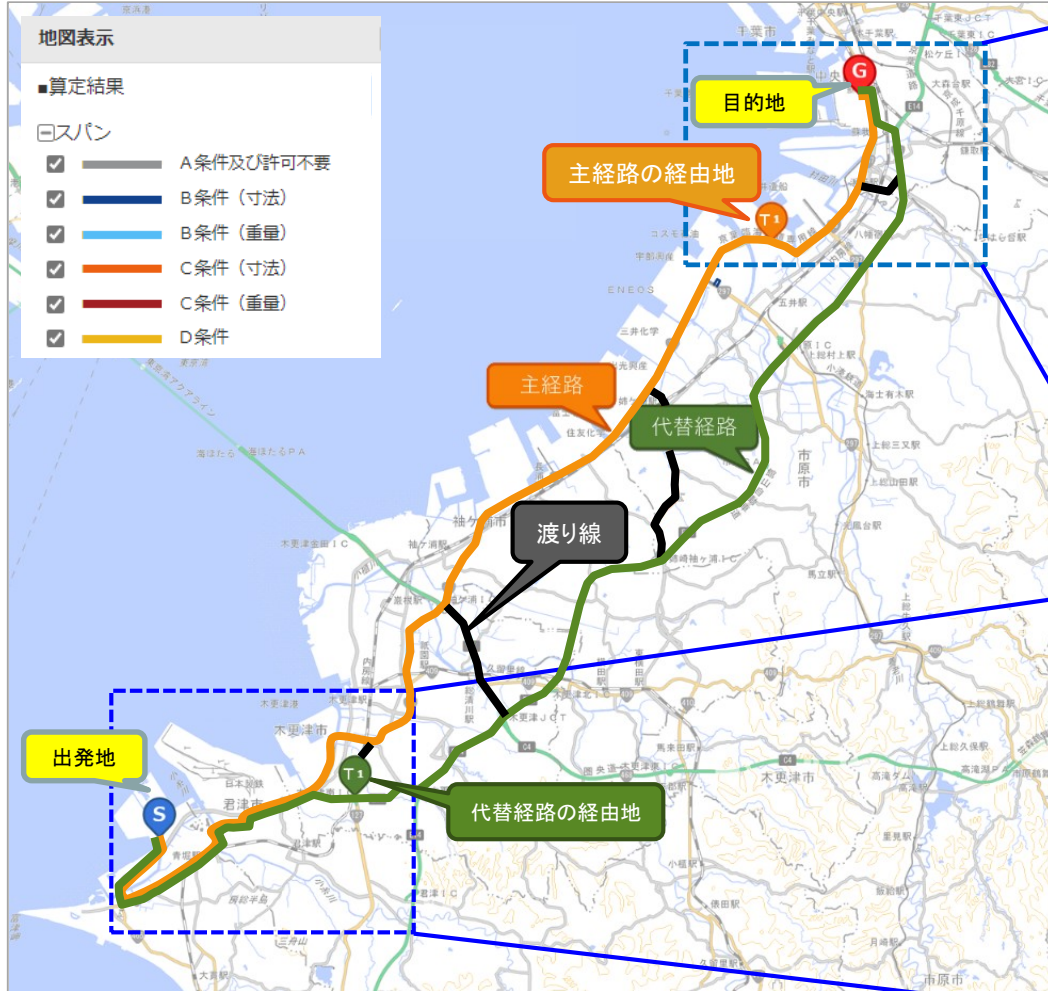


※道路事情に応じて柔軟な経路選択を可能に

- 情報が電子データ化された道路、登録基準値内の重量・寸法の車両に対応

確認の手数料
1確認につき 600円
(基本検索の場合。別途、登録手数料が必要)

経路全体



拡大図(終点周辺)



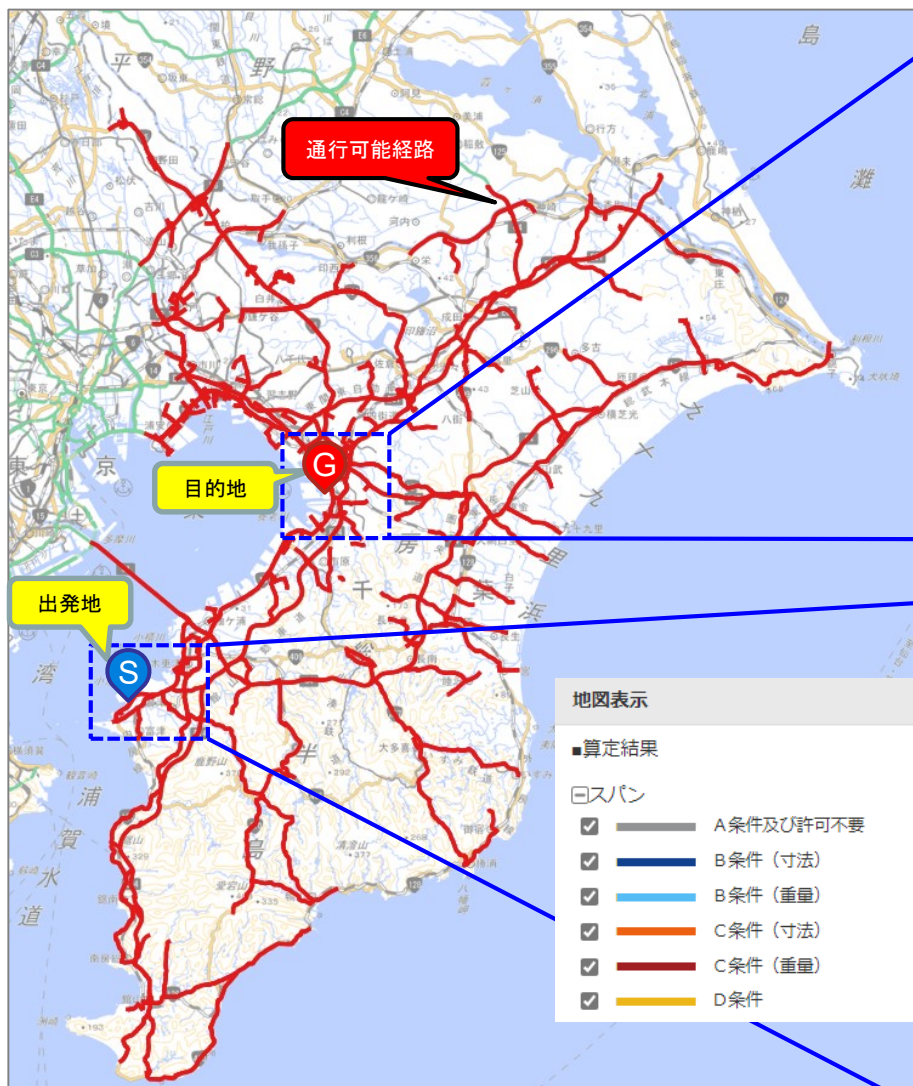
拡大図(起点周辺)



※主経路、代替経路及び渡り線については、実際には通行条件に応じた色で表示されます

検索後の通行可能経路の例(都道府県検索)

経路全体(都道府県検索)



拡大図(終点周辺)



拡大図(起点周辺)



※通行可能経路については、実際には通行条件に応じた色で表示されます

特殊車両通行確認システムの不具合対応

○経緯

R4.4.1	特殊車両通行確認システムの運用開始
R4.5.20	記者発表①不具合発生 分割可能な貨物を運搬できる車両等の寸法・重量の上限値を確認することができていない(プログラムの欠落)
R4.7.1	記者発表②不具合発生 分割可能な貨物を運搬できる車両に対し、誤って分割可能な貨物の運搬不可と回答(プログラムの欠落)
R4.8.9	記者発表③プログラム照査の結果及び改修状況の報告

○プログラム照査の結果及び改修状況【参考資料】

確認システムで作成した通行可能経路が、従来利用されてきた特殊車両通行許可システムで審査したのと同じ結果になることなどを以下の手順で確認。判明した不具合は全て改修済み。

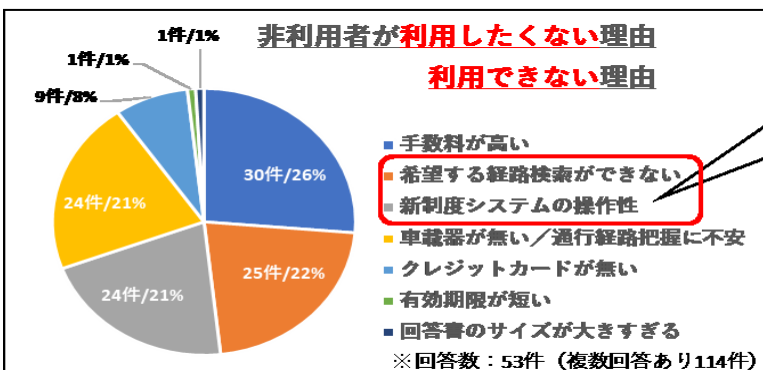
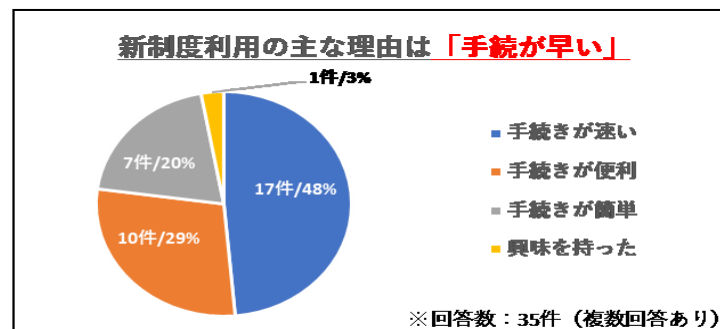
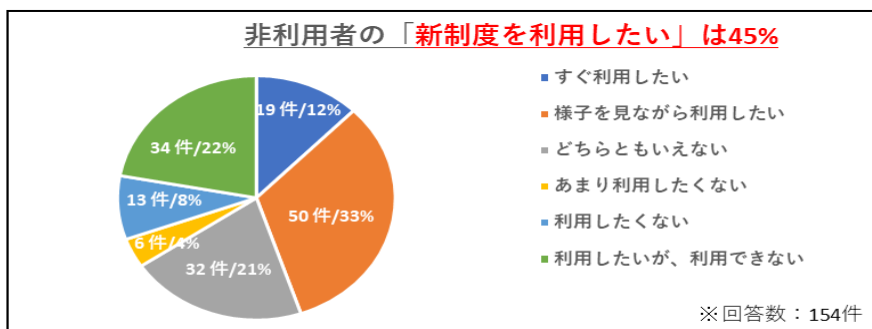
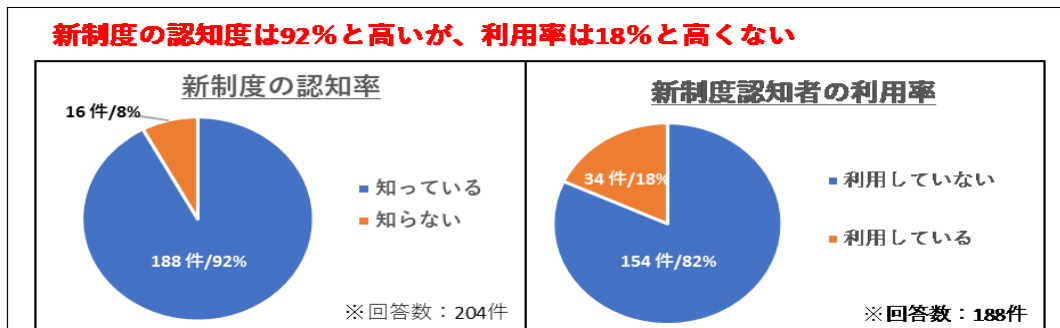
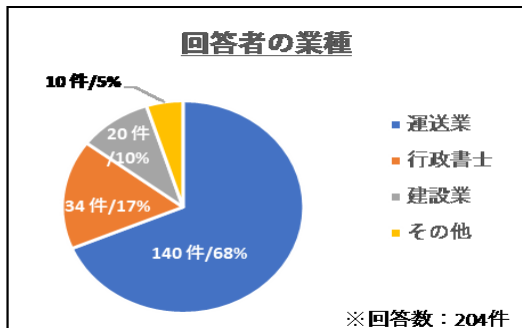
- 1. 詳細設計書の再検証**
詳細設計書に準拠すべき法令等が漏れなく反映できていることを確認
- 2. テストデータを用いた検証**
車両の登録、車両条件の確認、経路の検索の処理を対象に、確認システムと許可システムに、車両の種類ごとに許可・不許可の車両情報(テストデータ)をそれぞれ入力・算定を行い、結果が整合していることを確認
- 3. プログラムコードの再検証**
手数料徴収機能等の2. テストデータを用いた検証では検証することができない一部の機能について、詳細設計書に記載された内容が、システムのプログラムコードに適切に反映されているかを再検証
- 4. 既発行回答書のチェック**
7月1日までに発行された1,023件の回答書の表示内容をチェックし、回答書の発行機能に不備がないか確認

○今後の対応

今後予期せぬ不具合が発見される場合に備え、今年度末までの期間を集中改善期間と位置づけ、システムの運用を行いながら、不具合が発見された場合には必要な改修を進める。

特殊車両通行確認制度 利用者アンケート結果概要

- 確認制度の利用者の認知度や利用実態を調査するため、全日本トラック協会の協力を得て、新制度運用開始後に利用者アンケート調査を実施した。
- 利用者の約9割は確認制度を認知していたが、利用率は約2割と低調であった。また、確認制度を利用していない方のうち、約半数は新制度利用に肯定的であったが、新制度利用の障害として「希望する経路検索ができない」、「システムの操作性」などが挙げられている。



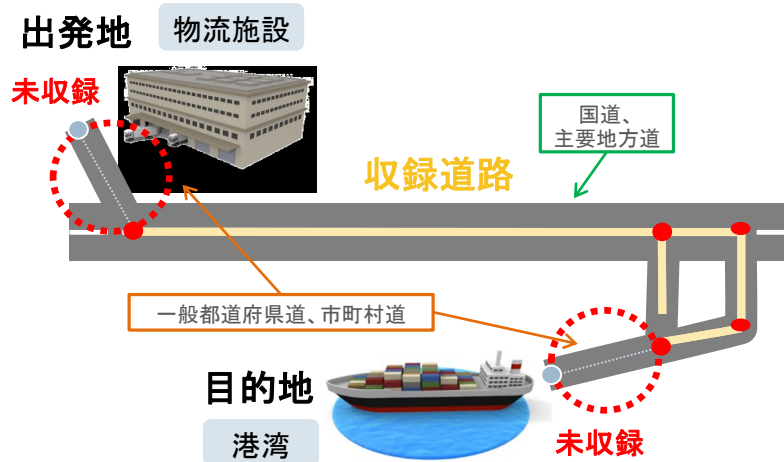
- ・ 現行制度の操作に慣れている
- ・ 操作が難しい／マニュアルが不十分
- ・ リフトアクスル車両だと高速道路が利用できない
- ・ 経路検索が難しい
- ・ 企業コード情報の修正・編集ができない
- ・ 入力済・検索済データの修正・削除ができない

道路情報の電子化の推進等

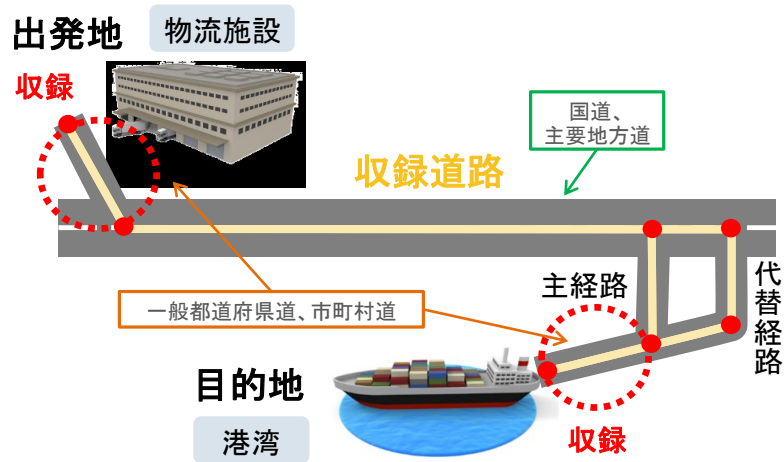
- 特殊車両通行確認制度の利用の前提となる道路情報の電子化(道路情報便覧の収録)を推進するため、便覧収録の多頻度化(年1回(従前)→年4回(R4年度~))や特に利用が多い経路の国による便覧収録代行などを実施。
- システム利用マニュアルの作成、運送事業者等を対象とした講習会の開催などの利用促進を行う。

【対応策】道路情報の電子化(道路情報便覧の収録)の推進

港湾等の物流拠点にアクセスする道路(ラストマイル)は未収録が多い
出発地と目的地が繋がらない!
⇒ 通行確認制度は対象外



**出発地と目的地が収録道路で繋がり、
 複数経路(代替経路)も確保
 通行確認制度も利用可能!**



ラストマイル便覧収録

道路情報便覧の収録率(令和3年度末時点)

	高速自動車国道	一般国道	都道府県道	市町村道
道路延長	9,600km	56,000km	130,000km	1,032,000km
収録延長	9,600km	56,000km	92,000km	31,000km
収録率	100%	100%	約71%	約3%

申請経路に電子化されていない箇所を含み、自動審査ができない申請に対し、過去の協議結果を準用することで通行可能経路を自動審査できる機能を今後開発。

〈イメージ〉

