

特定プローブデータを活用した 特殊車両や大型車の物流経路に関する検討

無許可走行車両の取締厳格化

通行確認制度利用促進による通行適正化

研究目的・研究内容

研究目的

特殊車両や大型車の通行について、無許可走行車両の取締厳格化、通行確認制度利用促進による通行適正化等を実現するため、ETC2.0特定プローブデータや特車許可データ、車検証データ等から走行実態等を分析し、運送事業者へのヒアリング結果も踏まえることで課題解決に有効な施策を提案する。

研究内容・論点

無許可走行を繰り返す運送事業者の実態把握とその背景を確認して

無許可走行車両の実態を把握して取締厳格化を図る

～論点：無許可走行を減らすために有効な方法～

- ・違反取締の強化
- ・広報の強化 など

運送事業者ヒアリングから特車制度等の課題を整理して

特車制度利用促進のための施策を提案して通行適正化を図る

～論点：特車制度の見直しの方向性～

- ・事業者によって利用しやすい環境・体制の整備
- ・適正企業の優遇措置 など

【対策の必要性】 特車の走行実態

車検証データ、特車申請データによる分析

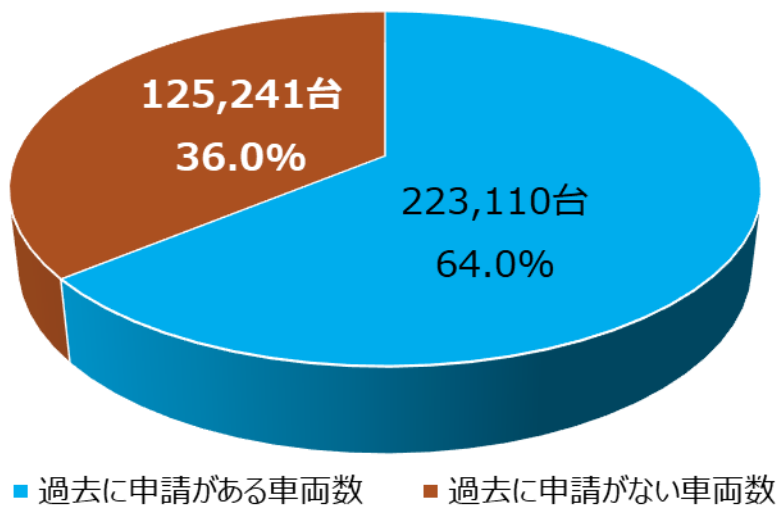
問題点
⇒ **本作業の目的**

無許可走行を繰り返す車両が存在している。
⇒ 車検証データ、特車申請データを活用することで、無許可走行を繰り返す車両数(ボリューム)や特性を明らかにして、無許可走行車両の取締厳格化につなげる。

❑ **特殊車両の約4割が特車申請していない可能性あり**

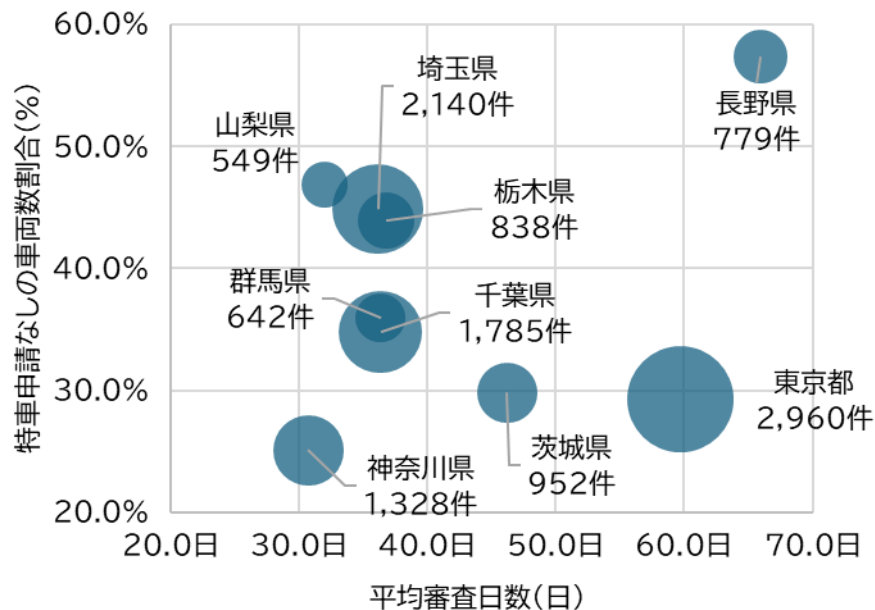
❑ **都県で特車申請なしの車両数割合にはばらつきあり。審査日数が影響している可能性あり**

特車申請なしの車両数の割合



-車検証データ (MOTAS) の車両諸元から、以下のような特殊車両と想定される車両を抽出
 ①重量、長さ、幅、高さのいずれかが一般的制限値を上回る車両
 ②重量、長さ、幅、高さのいずれかが一般的制限値を上回らないものの、車両形状、型式が①と一致する車両
 -抽出車両の車両番号とR4年度の通行許可車両をマッチングして、**過去に特車許可申請していない車両(以下「特車申請なしの車両」)**を整理
 ※R04年度算定DBより、許可通行終了日がR04.04.01以降の許可車両を対象に、車検証DBの車両有無を判定
 ※R04年度の通行確認制度利用申請車両を対象に、車検証DBの車両有無を判定

平均審査日数と特車申請なし車両数の割合(都県別)



※平均審査日数：直轄国道事務所における到達から受理、許可までにかかった日数を都県に割り当てたもの (R8.1)
 ※関東地整本局でも審査しており、関東地整平均の審査日数は34.4日

長期間の審査が無許可走行を引き起こしている可能性があり、審査の迅速化が必要

【対策の必要性】 特車の走行実態

特殊車両の走行実態

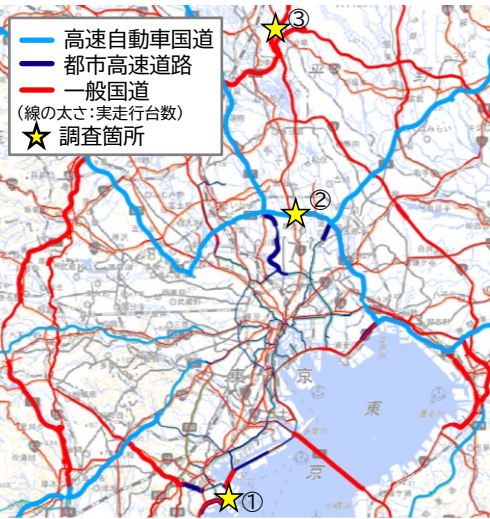
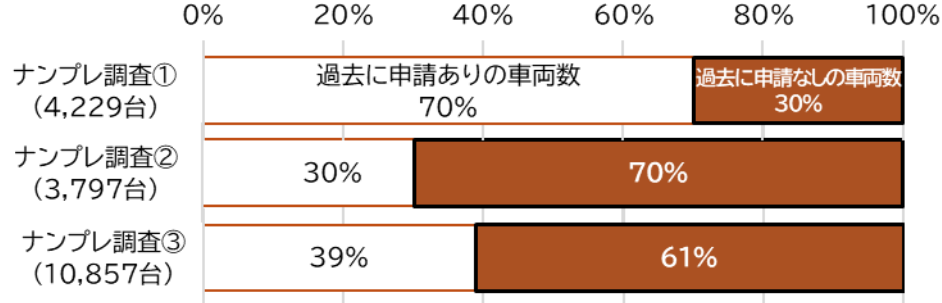
問題点
⇒ 本作業の目的

重量違反取締のため設置している車両重量自動計測装置の設置数は限られる。
無許可走行車両の取締には実際に走行している場面を押さえることが必要。
⇒ ナンバープレート調査を実施、走行車両が特車通行許可申請しているか確認。

- 過去に申請のない無許可車両が3割以上存在
- 時間帯に依らず、無許可走行しているのが実態

ナンバープレート調査の概要	
調査箇所	① 国道357号(上り)神奈川県横浜市中区本牧原 ② 国道 298 号(下り)埼玉県草加市旭町 ③ 国道 4 号(下り)茨城県古河市高野
期間	それぞれ1週間連続調査
調査方法	・特車通行実績が多い箇所を特定プローブから把握 ・路側カメラ映像を解析、前方ナンバーを読み取り

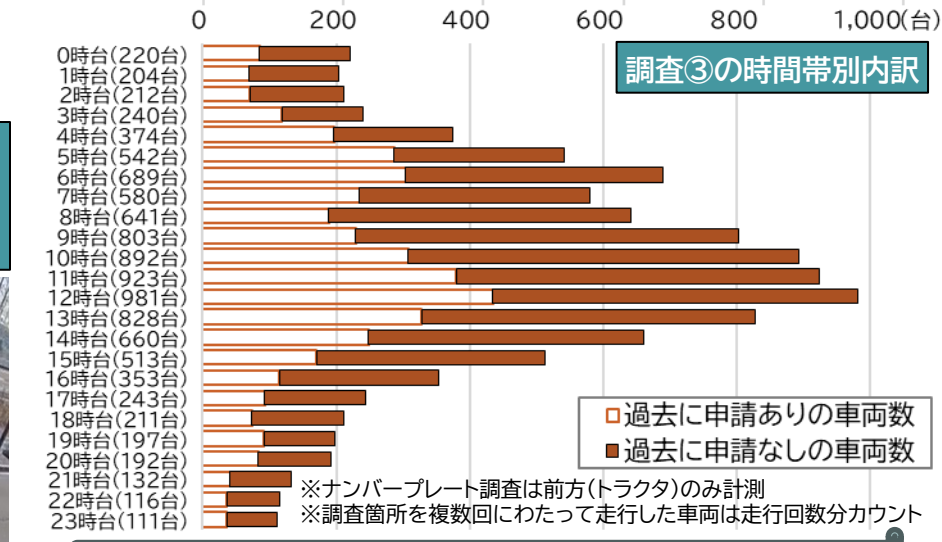
許可有無別走行台数



特車通行実績(実走行台数)とナンバープレート調査実施箇所
実走行台数: 通行経路モニタリングシステムの通行履歴データ(R6.4~7)から整理



過去に申請のないセミトレーラが走行



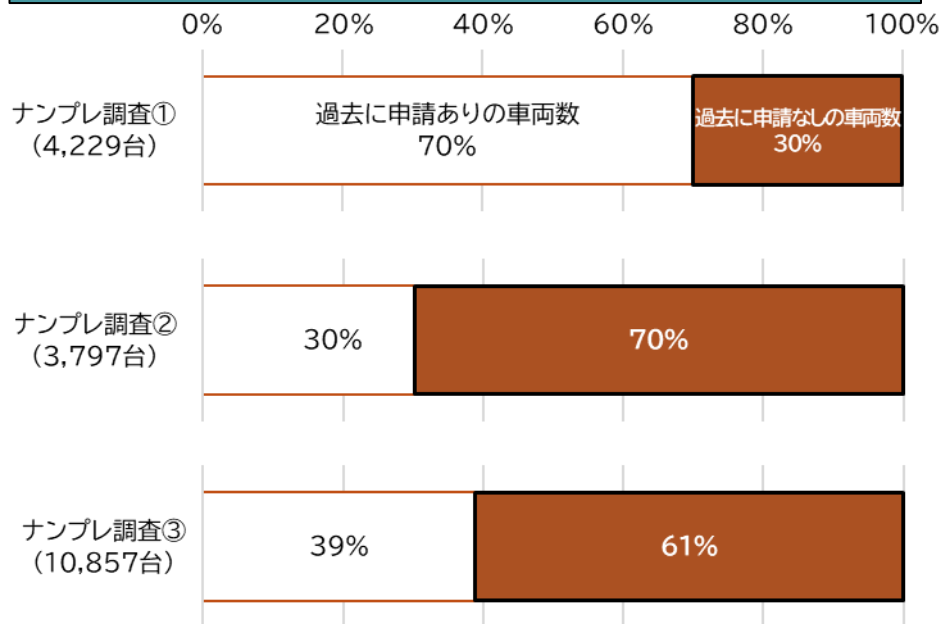
無許可走行車両の取締厳格化が必要

【対策の必要性】 特車の走行実態

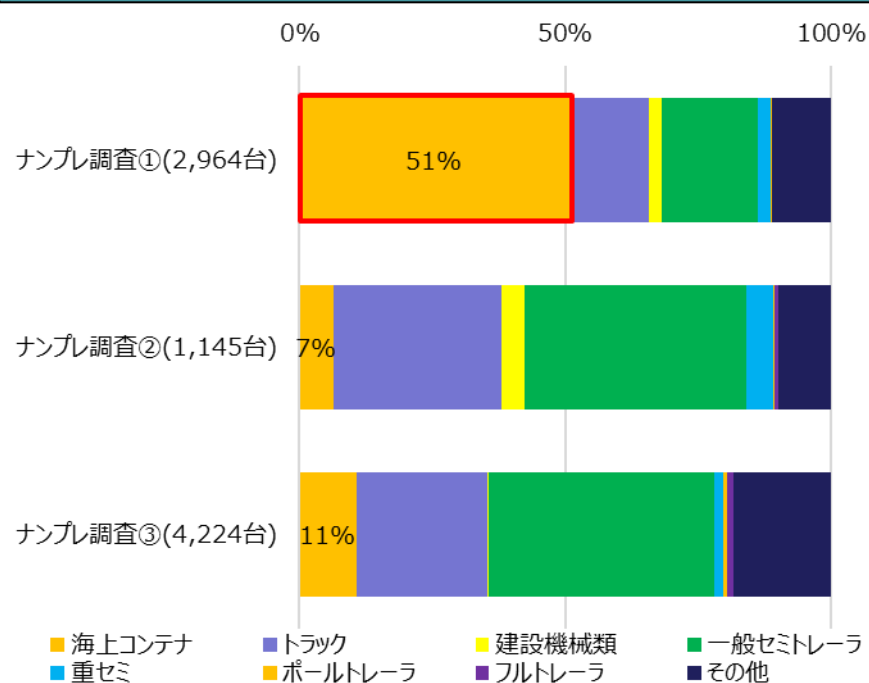
特殊車両の走行実態

- ナンバープレート調査でその通行を確認した車両のうち、「過去に申請ありの車両」について、特車申請時の車種を確認
- 通行許可申請の多い「①国道357号・横浜市」については、海コンの割合が多いという結果
 → 横浜は港湾に近いので海上コンテナが多い。海コンは許可不要区間制度があるなど、特車関連制度で優遇されている面があり、特車申請している割合が多いといった特徴がある。
 → 特車関連制度が使いやすくなると、無許可走行車両が減少する可能性あり

許可有無別走行台数



過去に申請ありの車両の車種別台数



横浜市では海上コンテナの割合が50%以上

【検討対象車両】 車種別分析の必要性

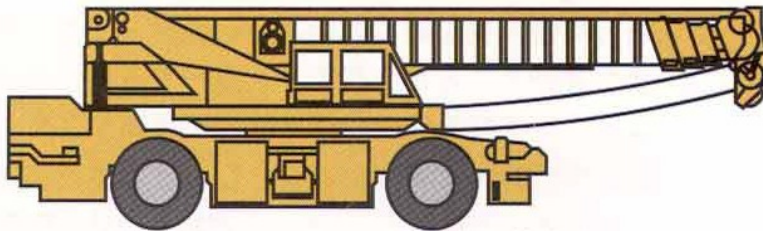
問題点
⇒本作業の目的

これまでの検討では、総じて特殊車両全体の特性を分析していたため、個々の車種の特徴に応じた課題を整理できていなかった。
⇒今年度は車種別に分析することで、それぞれの課題を明確にする。

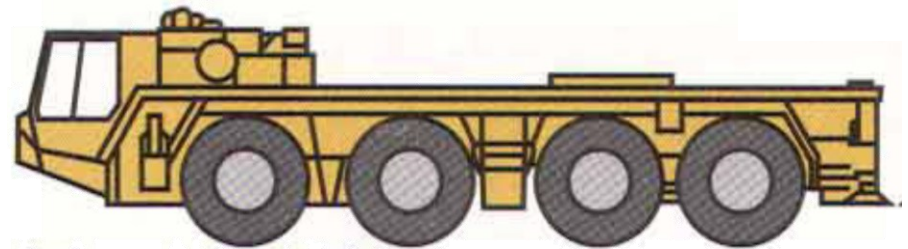
本報告で取り扱う建設系車種の例

建設機械類

▼ホイールクレーン



▼クレーン用台車



重量物運搬用セミトレーラ



出典：特殊車両通行許可の基礎知識(東北地方整備局道路部)

<https://www.thr.mlit.go.jp/fukushima/recept/pdf/tokushu.pdf>

今年度は建設系2車種「建設機械類」および「重量物運搬用セミトレーラ」に着目して分析

理由：重セミは許可件数が最も多い 2つの車種で許可件数の約半数を占める 建設機械類は高速道路を走行しない・・・

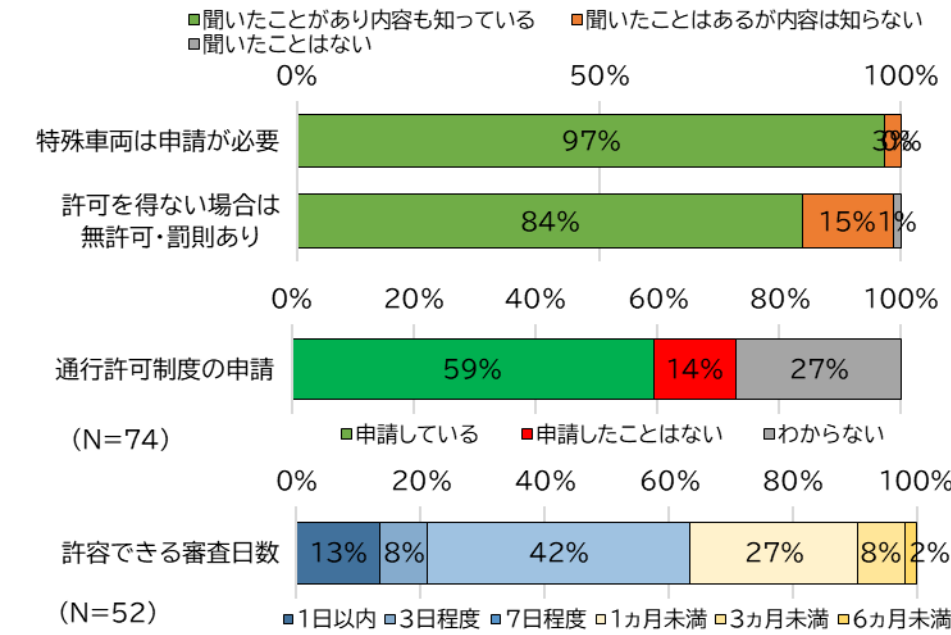
【特車制度の課題】 建設系事業者アンケート

問題点
⇒ **本作業の目的**

制度利用者側から見た特車制度の課題等が明らかになっていない。
⇒ 建設機械類等を扱う事業者の申請が少ない問題に対して、**事業者が感じている特車精度の課題等をアンケート調査から把握して対応策を検討する。**

建設系車種を扱う事業者の実態

- 特殊車両の通行に申請が必要なこと、無許可走行には罰則があることは多くが認知しているが、**特車制度の申請は6割**に留まる状況
- **申請から許可までに約35日**(R7.3実績)を要することが背景としてあり、無許可走行に繋がっている可能性あり



課題を踏まえた対応策が必要

建設系車種を扱う事業者の実態(自由意見から)

- ◆ **取締や制度に関する改善要望**
 - 一部の業者がコンプライアンスを遵守して**必要な費用を客先に請求すると、(費用を申請しない)違法業者が金額で勝つ**。真面目な業者は排他的扱いを受けているのが現状。
 - **取締による罰則を受けた話を聞いたことが無い**。大々的に行うべき。申請している会社が報われていない。
- ◆ **業界内の無許可走行を誘発する商慣習**
 - **資機材高騰を理由に許可にかかる費用が真っ先に削られる**。発注する側の許可申請に対する認知度、理解度が低く、かつ、許可までに要する日数を知らない。
 - **必要とする機械の日程が直前まで決まらない**場合が多く、必然的に申請から許可がおりるまで待ってない。**申請から許可まで平均2か月という異常な期間**の為、ほとんどの車両は申請前に走行しているのが実態。
- ◆ **従来からある通行許可制度を活用する理由**
 - 通行確認制度は知らない。慣れているから。
- ◆ **即日許可が下りる通行許可制度を活用しない理由**
 - 現場までのルートが確立されていないケースが多い。
 - **高速道路を使用しないためETC2.0は未搭載**。
 - **ETC2.0搭載が要件外になれば確認制度を活用したい**。

【提案】 課題を踏まえた建設系車種への対応案

問題点
 ⇒本作業の目的

ナンプレ調査等から無許可走行車両数が多く存在することが明らかになった。建設系車種を扱う事業者から、多くの問題や課題が挙げられた。
 ⇒違反取締の強化、特車制度の広報・周知、特車制度の見直しなどの観点から今後の対応案を検討する。

1.違反取締

- ナンプレ調査箇所は固定せずに、任意箇所を実施
- ナンプレ調査結果と車検証データや特車申請状況との照らし合わせて無許可走行車両の実態を把握
- 違反事業者の公表強化(運送事業者に加え、依頼主も)

2.広報

- 建設系車種の利用者、依頼主、販売者(新車、中古車)、運輸支局等に対して特車関連制度や違反取締内容を周知するため、パンフレットやポスターを配布
- 無許可走行が認められる事業者に対して、特車関連制度や違反取締内容を周知するための案内はがきを送付
- 無許可走行の実態を周知して、注意喚起する広報資料をWEB上で常時公開

⇒特車制度に関する違反取締や広報の強化により無許可走行を抑止



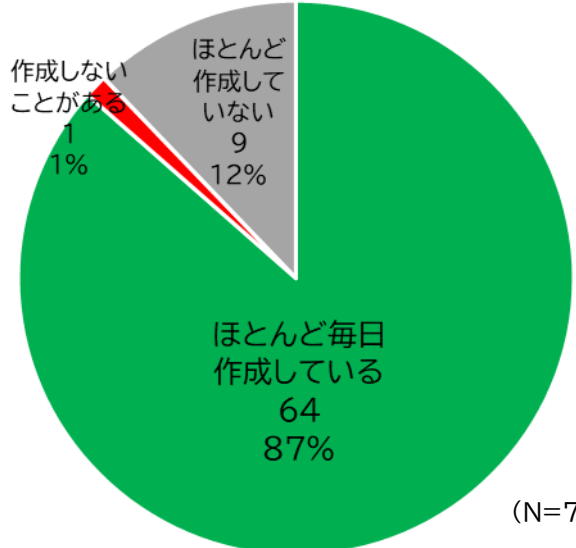
3. 特車通行確認制度の見直し

□ 通行経路の確認はETC2.0データ以外のデータ活用も検討

- (特車申請せずに公道を走行しただけで無許可違反となる) 建設機械類については、ランダムに日報の提出を求める。
- 建設機械類以外の車種について、車両走行位置の緯度経度を取得しているデジタルタコグラフを搭載している場合には、ランダムにデジタコデータの提出を求める。

⇒ 日報やデジタコデータの提出を求めることがあるとするだけでも一定の抑止効果があると想定
⇒ ETC2.0車載器を搭載する車両は提出を必要としないことから、ETC2.0車載器を搭載しない場合の手間を認知させる効果、ETC2.0車載器を搭載する車両の増加に期待

運転日報の作成状況



(N=74)

出典：建設系車種を扱う事業者アンケート

デジタルタコグラフ

トラック事業における運行記録計の装備義務の規定

- トラック事業においては、以下の自動車の種別について運行記録計の装備が義務づけられている。
 - ・車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車
 - ・上記に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車
 - ・特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車
- これらの自動車は運行記録計により、法定三要素である瞬間速度、運行距離及び運行時間を記録し、1年間保存する必要がある。
- 運行記録計は、アナログ式運行記録計(いわゆるアナタコ)、デジタル式運行記録計(いわゆるデジタコ)のどちらの装着でも問題ない。

出典：デジタコ装着の意義と最新の政策動向(国土交通省物流・自動車局安全政策課)

3. 特車通行確認制度の見直し(つづき)

□スマートフォンを活用した通行許可制度や通行確認制度のシステムの使いやすさ向上

- ・スマートフォンによる各種制度の申請
- ・スマートフォンによる通行可能経路や自車の走行位置の確認、通行経路の記録、運行記録の入力等

スマートフォンによる通行可能経路等の表示イメージ



簡易運行記録の入力

車両番号		利用者が入力
第1 トリップ	出発日時、場所	スマホ・ワンクリックで時刻と場所を記録
	到着日時、場所	記録
	積載物重量(kg)	利用者が入力
第2 トリップ	出発日時、場所	スマホ・ワンクリックで時刻と場所を記録
	到着日時、場所	記録
	積載物重量(kg)	利用者が入力
...		

運行記録(日報)作成時のバックデータとして活用

□通行許可申請も含め、元受け事業者の許可を下請け事業者が利用できる体制を検討

□通行許可申請も含め、申請サポート窓口を整備

⇒特車制度を利用しやすい環境・体制を整備し、業界全体で特車制度遵守を促す

4. 優良事業者に対する優遇措置

□適正に通行許可申請等を実施している事業者や依頼主を評価するため、特車申請優良者として表彰。建設工事業務における総合評価時に加点できないか検討。

<配点割合>

■施工能力評価型
I型・II型

(競争参加資格対象)	総合評価対象 40《30》※3(30)※4	総合評価対象 3《2》※3(2)※4	総合評価対象 1※5
施工計画	企業の能力等※2 20《20》※3(15)※4	技術者の能力等 20《10》※3(15)※4	賃上げの実施に関する評価 3《2》※3(2)※4
			WLB関連認定企業の評価 1※5

※1 施工計画は、二段階で評価し、原則、「可」か「不可」のみを審査し、点数化しない(施工能力評価型I型)。
 ※2 地域密着工事型の地域精進度・貢献度等については、企業の能力等の中で評価し、配点は8点とする。
 ※3 《 》の配点は、「技術者の能力等 同種工事の工事経験」において2段階評価とした時は「技術者の能力等」の配点を半分とし、《 》内の点数とする。
 ※4 ()の配点は、施工体制確認型でない場合とし、()内の点数とする。
 ※5 一般土木工事B等級(単独)以上及び建築工事B等級(単独)以上の場合1点、それ以外の工事は0.5点

企業の技術力

★:R7重点施策項目

自由設定項目【最大6点(地域密着型は5点 or 7点)】

- ① 工事成績優秀企業認定
- ② 優良下請表彰企業の活用
- ③ ICT施工技術の活用(「ICT舗装工」、「ICT舗装工」)
- ※「ICT活用工事」に関わる発注方式が「施工者希望I型」
- ④ ISO認証取得状況
- ★ ⑤ 難工事施工実績【必須】
- ⑥ 難工事功労表彰、災害工事功労表彰、事業功労、功労
- ⑦ インフラDX大賞【最大2点】
- ⑧ 登録基幹技能者等の活用
- ⑨ 災害時の基礎的事業継続力(BCP)の活用
- ★ ⑩ 若手技術者(35歳以下)または女性技術者の活用及び資格【最大2点】
- ⑪ 「労務費見直し尊重宣言」促進モデル事業の段階的選抜方式(一般土木A等級)で必須
- ⑫ 本発注工事の工事種別における新規契約の有無
- ⑬ その他自由項目
- ※⑦、⑩の配点は最大2点とし、それ以外の項目の配点は1点とする。

⑬ その他自由項目

※⑦、⑩の配点は最大2点とし、それ以外の項目の配点は1点とする。

通行許可申請している依頼主への加点
特車申請優良者表彰を受けている業者を使用している…1点

拡大

出典: 令和7年度 入札・契約、総合評価の実施方針[工事]令和7年3月(関東地方整備局)

□その他、優良事業者情報の公表、通行許可申請の審査時の優遇措置(許可期間延長等)

⇒適正企業、優良企業が得をする仕組み導入により、特車制度の利用促進を図り、無許可走行も削減

参考資料

【検討対象車両】 車種別分析の必要性

本報告で取り扱う建設系車種の例

- 重量物運搬用セミトレーラは許可件数が最も多い。
- 建設機械類は高速道路を走行しないという特性がある。
- 2つの車種で許可件数の約半数を占める。

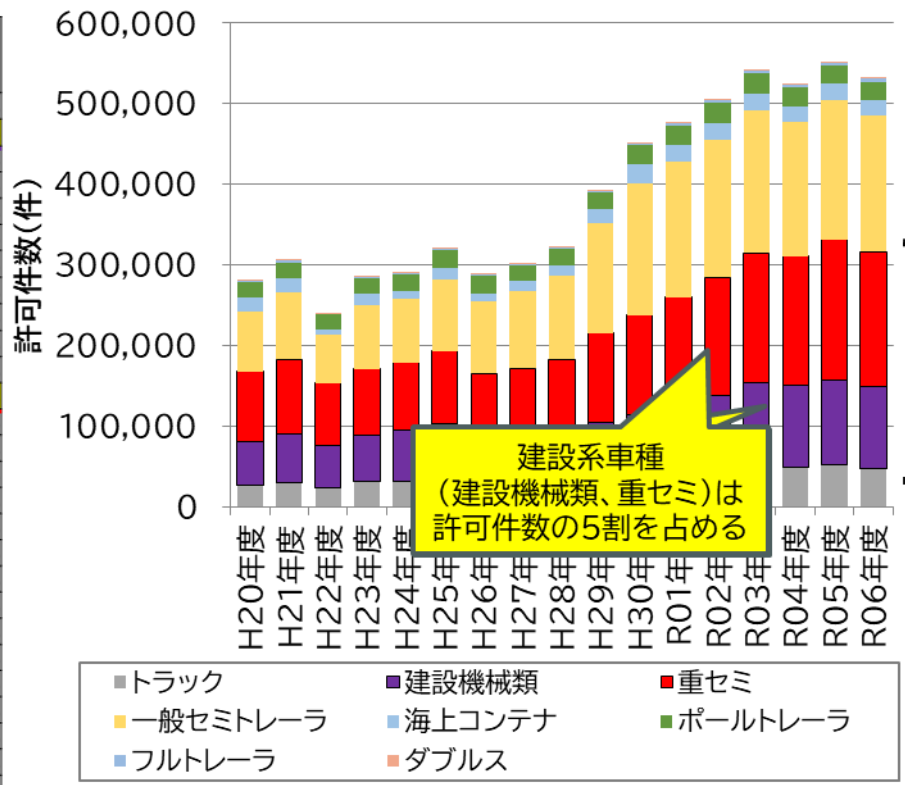
車種別・道路種別別許可経路延長(R6年度)

申請車種	許可件数	許可件数割合	許可経路延長(km)				高速道路延長割合
			高速道路計	一般国道	地方道・市道	延長合計	
トラック	47,914	9.0%	24,320	20,541	2,939	47,799	50.9%
建設機械類(クレーン用台車)	100,935	19.0%	133	14,993	3,107	18,233	0.7%
一般セミトレーラ(バン型)	19,734	3.7%	58,171	40,180	4,197	102,548	56.7%
一般セミトレーラ(タンク型)	8,621	1.6%	9,061	7,866	1,530	18,457	49.1%
一般セミトレーラ(幌枠型)	1,308	0.2%	1,572	1,350	135	2,557	61.5%
一般セミトレーラ(コンテナ用)	9,599	1.8%	58	33,208	58	33,208	55.0%
一般セミトレーラ(自動車運搬用)	5,618	1.1%	68	15,681	68	15,681	60.0%
一般セミトレーラ(あおり型)	18,645	3.6%	57	50,561	57	50,561	48.8%
一般セミトレーラ(スタンション型)	67,699	13.0%	99	76,646	99	76,646	51.3%
一般セミトレーラ(船底型)	3,495	0.7%	777	7,476	777	7,476	52.4%
一般セミトレーラ(その他)	34,392	6.5%	14,886	16,550	1,852	33,288	44.7%
重セミ	167,610	31.6%	38,025	73,035	7,873	118,933	32.0%
海上コンテナ(8'6減トン車)	10,145	1.9%	19,730	16,379	1,929	38,039	51.9%
海上コンテナ(9'6減トン車)	8,795	1.7%	19,222	15,740	1,728	36,690	52.4%
海上コンテナ(その他減トン車)	0	0.0%	38	20	3	61	62.8%
ポールトレーラ	22,916	4.4%	2,478	5,811	784	9,073	27.3%
フルトレーラ(バン型)	3	0.0%	0	0	0	1,028	68.1%
フルトレーラ(タンク型)	4	0.0%	0	0	0	541	26.4%
フルトレーラ(幌枠型)	3	0.0%	0	0	0	3	71.8%
フルトレーラ(コンテナ用)	1,399	0.3%	2,199	889	196	3,189	67.5%
フルトレーラ(自動車運搬用)	1	0.0%	0	0	0	0	76.4%
フルトレーラ(あおり型)	105	0.0%	96	180	20	296	32.4%
フルトレーラ(スタンション型)	274	0.1%	59	478	47	585	10.1%
フルトレーラ(船底型)	7	0.0%	1	6	0	7	7.6%
ダブル連結	372	0.1%	564	56	13	632	89.1%
フルトレーラ(その他)	582	0.1%	350	170	30	550	63.6%
ダブルス	236	0.0%	0	16	4	20	0.1%
合計	531,214	100.0%	287,242	292,242	36,615	616,099	46.6%

建設機械類は高速道路が許可経路になっている割合が非常に小さい

重量物運搬用セミトレーラは総許可件数が最も多い


車種別許可件数の推移



各年度版許可データから集計

【対策の必要性】 特車の走行実態

□海コンは許可不要区間制度があるなど、特車関連制度で優遇されている面がある。



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和元年 7月3日
道路局 企画課
道路交通管理課

**重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft 背高）
特殊車両通行許可不要区間の運用開始日等について**

～国際海上コンテナ車による輸送の機動性の強化～

国土交通省は、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間の詳細についてとりまとめました。運用開始日については、各道路管理者における指定の後、令和元年7月31日を予定しております。

平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつあります。

このため、本年3月、車両制限令を改正し、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げるにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置を創設したところです。

今般、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間の詳細が別添の通りとりまとめましたので、お知らせします。


※特殊車両通行許可不要区間の指定予定区間は以下のページで公表しています。
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

【別添】

- ・別添1 国際海上コンテナ車（40ft 背高）特殊車両通行許可不要区間について（概要）
- ・別添2 特殊車両通行許可不要区間の通行要件について

<問い合わせ先> 国土交通省代表番号：03-5253-8111
国土交通省 道路局
企画課 米田（内線：37622 直通：03-5253-8487 FAX：03-5253-1618）
道路交通管理課 瀬戸（内線：37432 直通：03-5253-8483 FAX：03-5253-1617）

出典：重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間の運用開始日等について（国土交通省道路局道路交通管理課）



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成28年1月22日
国土交通省道路局

ETC2.0

**ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する
「特車ゴールド」の制度開始について**

国土交通省では、道路を賢く使う取組の1つとして、ITを活用した賢い物流管理を推進しています。

ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度を平成28年1月25日（月）13:00より開始します（別紙参照）。

ETC2.0を活用した本制度の導入により、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となり、物流効率化への効果が期待されます。

なお、昨年11月25日から12月24日までの間に実施しました、本件に係るパブリックコメントの結果、適正利用者について更なる簡素化を求める声など、31件のご意見が寄せられました。皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

<お問い合わせ先>
国土交通省 道路局 道路交通管理課 車両通行対策室 池田、中野
TEL：03-5253-8483（内線 37432、37436） FAX：03-5253-1617

出典：ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度開始について（国土交通省道路局道路交通管理課）