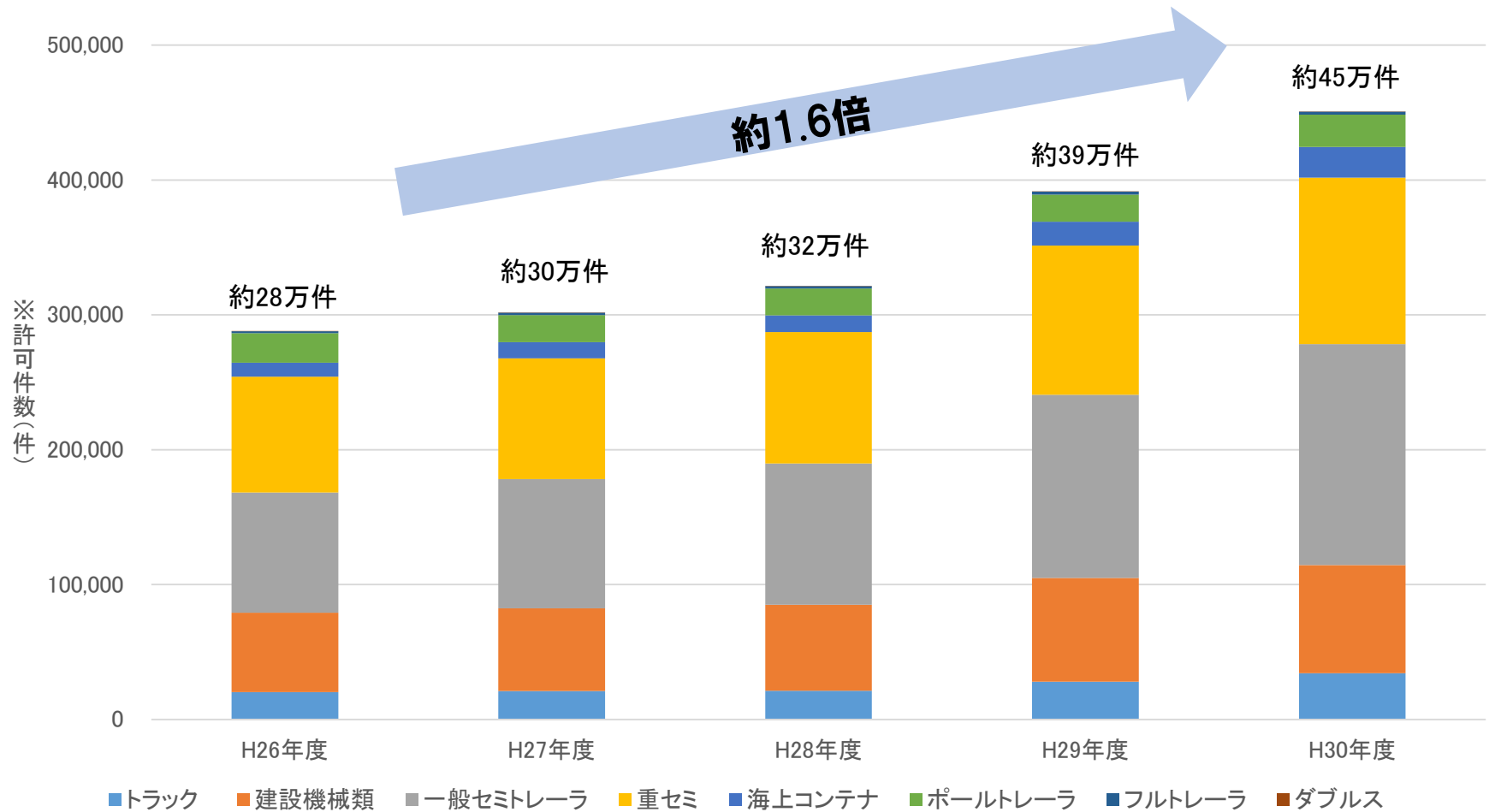


特車通行許可制度の改善

許可件数の推移

○ ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、許可件数が増加。

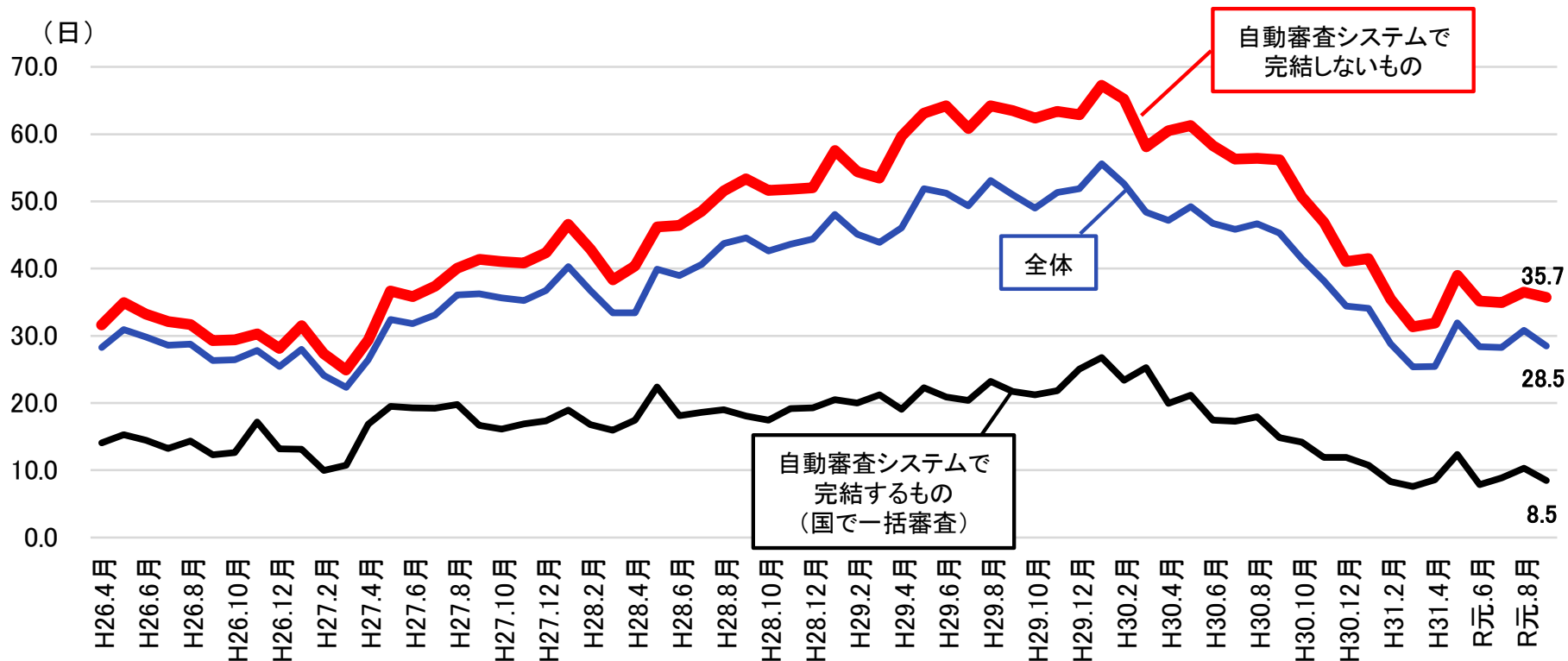


▲許可件数の推移

※国への申請に対する許可件数

審査日数の推移

○ 地方公共団体との協議など、自動審査システムで完結しないものに、依然、長期間を要している状況。

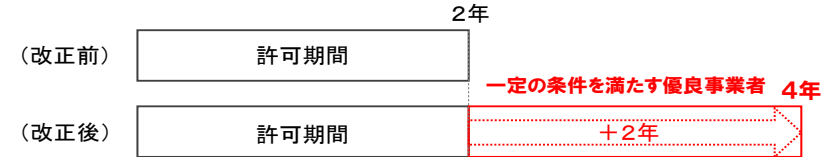


▲ 審査日数の推移(国が許可した平均審査日数)

審査日数の短縮に向けたこれまでの主な取組み(制度関係)

① 許可の有効期間の延長

- 優良事業者を対象に、当面の間、許可の有効期間を最大2年間から最大4年間に延長。(H31.4～)



② 変更申請における審査の簡素化

- 新たな目的地を追加する場合、許可を受けている区間の審査を省略。(R1.6～)
- 車両の諸元を超えない車両を追加する場合、審査を簡素化し、優先的に処理。(R1.7～)

③ 重要物流道路における特車許可不要区間の導入

- 重要物流道路のうち、道路管理者が道路の構造上の観点から支障がないと認めて指定した区間において、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行について、許可を不要とする措置を導入。(R1.7～)



④ 地方公共団体への支援

- 地方整備局単位で都道府県等とプロジェクトチームを設置し、審査や便覧収録に活用可能なツール等を提供。(H30.5～)
- 審査に時間を要している地方公共団体に対し個別支援。(H31.3～)

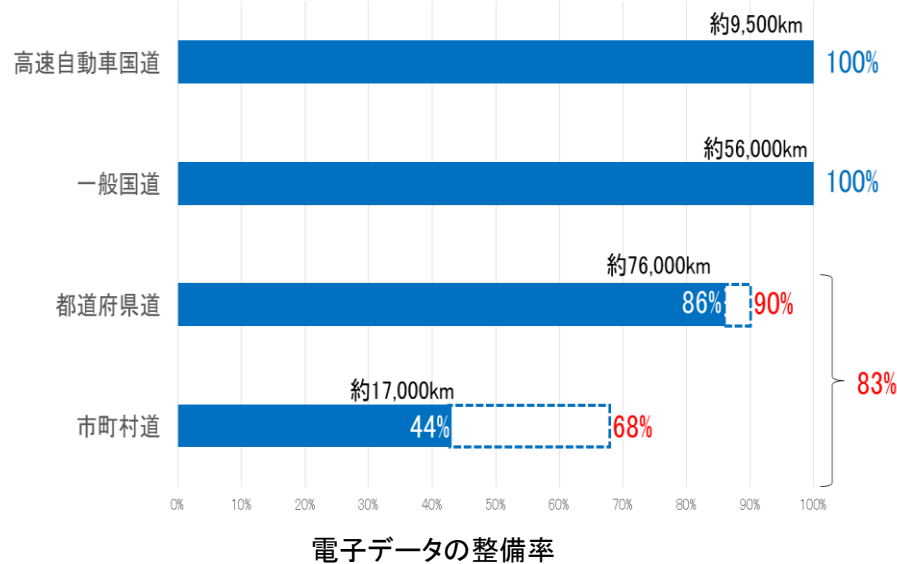


▲自治体に対する審査の研修
(プロジェクトチーム)

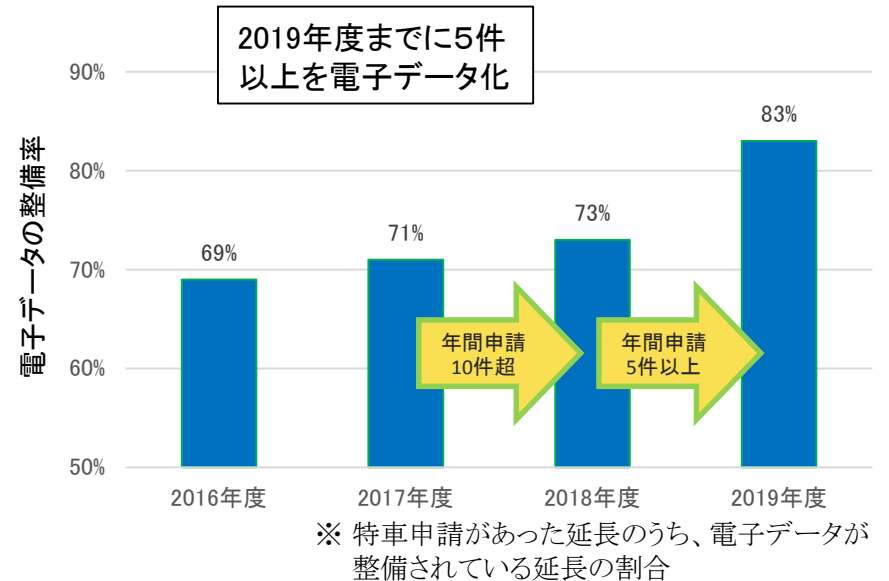
審査日数の短縮に向けたこれまでの主な取組み(デジタル化関係)

電子データの整備計画

- 現在、約7割に留まっている地方道(都道府県道・市町村道)の電子データ化を促進。
- 年間申請件数5件以上の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までに電子データ化を完了。



▲道路種別による電子データ化の整備率及び2019年度の整備予定



▲地方道における電子データの整備率※

審査日数の短縮に向けたこれまでの主な取組み(デジタル化関係)

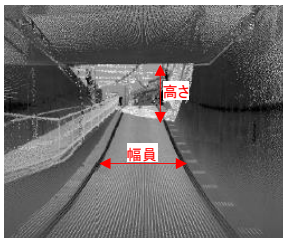
センシング技術を活用した電子データ化

- センシング技術により、電子化が遅れている地方道等の情報を効率的に収集し、自動審査システムへ収録することで、審査を迅速化。

センシング装置による計測



3次元データの収集

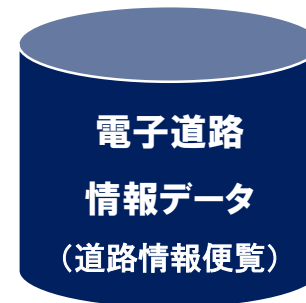


市道のアンダーパス部分



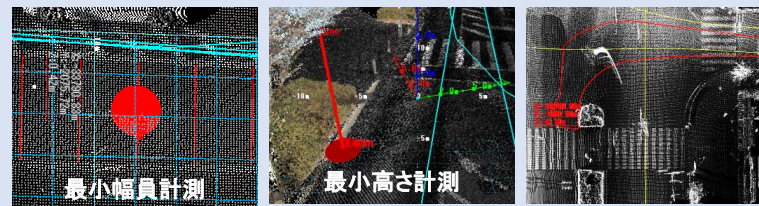
市街地部の市道

自動審査システム



抽出

便覧収録支援ツール(開発中)



- 各地方整備局毎にセンシング機器を導入済み
- 今年度までに地方道約4,000km分を取得予定
- 今後、効率的な便覧収録のためのツールの開発状況も踏まえ、追加を検討

活用

道路管理、自動運転等

特車通行許可制度の今後の方向性

考え方

目標 : 2020年までに平均審査日数を10日程度

- **申請件数が大幅に増加し続ける中、デジタル化により自動審査システムで完結する部分は10日を達成したが、自動審査システムで完結しない部分は10日にできていない。**

▶ デジタル化を更に進めるとともに、国による一元的な手続きの仕組みを設けることが必要。



- **入口重視(事前審査)からICTによる走行確認重視へと枠組みの転換を図る。**

▶ デジタル化や手続きの簡素化・一元化によって、実質的な手続きの日数(平均)10日程度を達成する。

▶ ICTを活用した走行確認重視の枠組みに向けてETC2.0、OBW等の活用など環境整備を進める。

▶ 以上の取組みを下支えするため、一部の業務を外部機関にアウトソーシングすることを検討。

特車通行許可制度の今後の方向性

取組み

① 自動審査の拡大・機能向上

＜道路情報の電子データ化の一層の推進＞

- ・ 申請件数が多い地方道について、国で代行して電子データ化。
- ・ 車載型センシング技術等を活用して電子データ化を加速。

＜新しい申請・審査システムの導入＞

- ・ システムの処理能力を向上。
- ・ 全ての通行可能経路を一括して表示。
- ・ 過去の許可実績のデータベース化や橋梁構造、車両構造等に関する処理の精緻化により、迅速にきめ細やかな審査を実施（通行可能な経路の実質的な拡大）。



▲センシング技術の活用

② 新たな制度の創設による手続きの簡素化・国への一元化

手続きの簡素化・一元化を図るため、①を前提として、従来の許可制度のほかに新たな制度の創設を検討。【参考1】

＜概要(案)＞

- ・ 登録を受けた車両※1、※2は、個々の車両の重量等に応じて国が提示した通行可能経路を許可を受けることなく通行。

※1 ETC2.0の搭載、OBWによる重量報告等が登録の要件

※2 特に寸法や重量が大きい貨物を運搬する車両等は従来通り許可を申請

- ・ 地方道についても国が一元的に通行可能経路を提示。
- ・ 登録を受けた車両は、提示された通行可能経路を自由に選択。
- ・ 許可の手数料に代わり、登録等について必要な費用を手数料として徴収。

特車通行許可制度の今後の方向性

取組み

③ 事業者による重量確認の取組み等の後押し

新たな通行(重量)管理の仕組みへと誘導し、事業者における運行管理や重量確認を後押し。

＜登録を受けた車両の効率的・効果的な通行(重量)の管理＞

- ・ 国によるETC2.0による通行経路記録のモニタリング。*1
*1 特車ゴールド制度においても活用
- ・ OBW(車載型重量計)、重量計等による重量計測の記録、荷主からの依頼書等の国への定期報告。*2【参考3】
*2 OBWは、日本で多く用いられているサスペンション形式に対応した製品の開発・普及が進んでいないことから、当面の間、重量計等による重量計測の記録や荷主からの依頼書を用いて重量を確認



▲ETC2.0



▲OBW

＜OBWの技術開発・普及の促進＞

④ 取締りの強化等による過積載の抑止

＜通行(重量)の把握の徹底＞

- ・ 国、高速道路会社、地方公共団体間での過積載の履歴情報の共有。
- ・ WIM(自動計測装置)の増設、現地取締りの増加等。

＜過積載を未然に防止するための取組み＞

- ・ WIMで確認された違反に対する警告書の発出の拡大(累積回数の引き下げ)、違反者の公表の基準の引き下げ等による抑止力の強化。

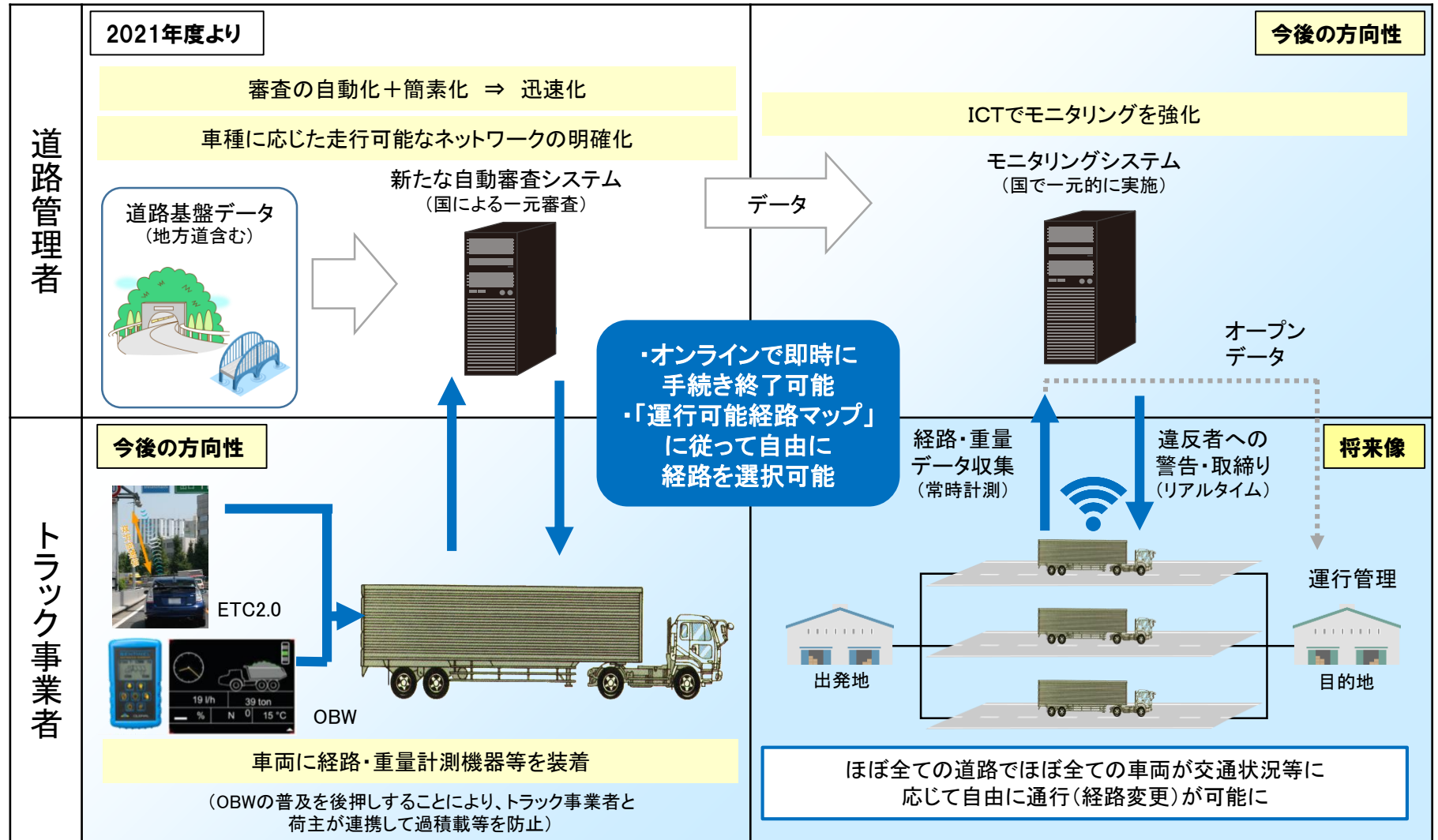


▲WIM



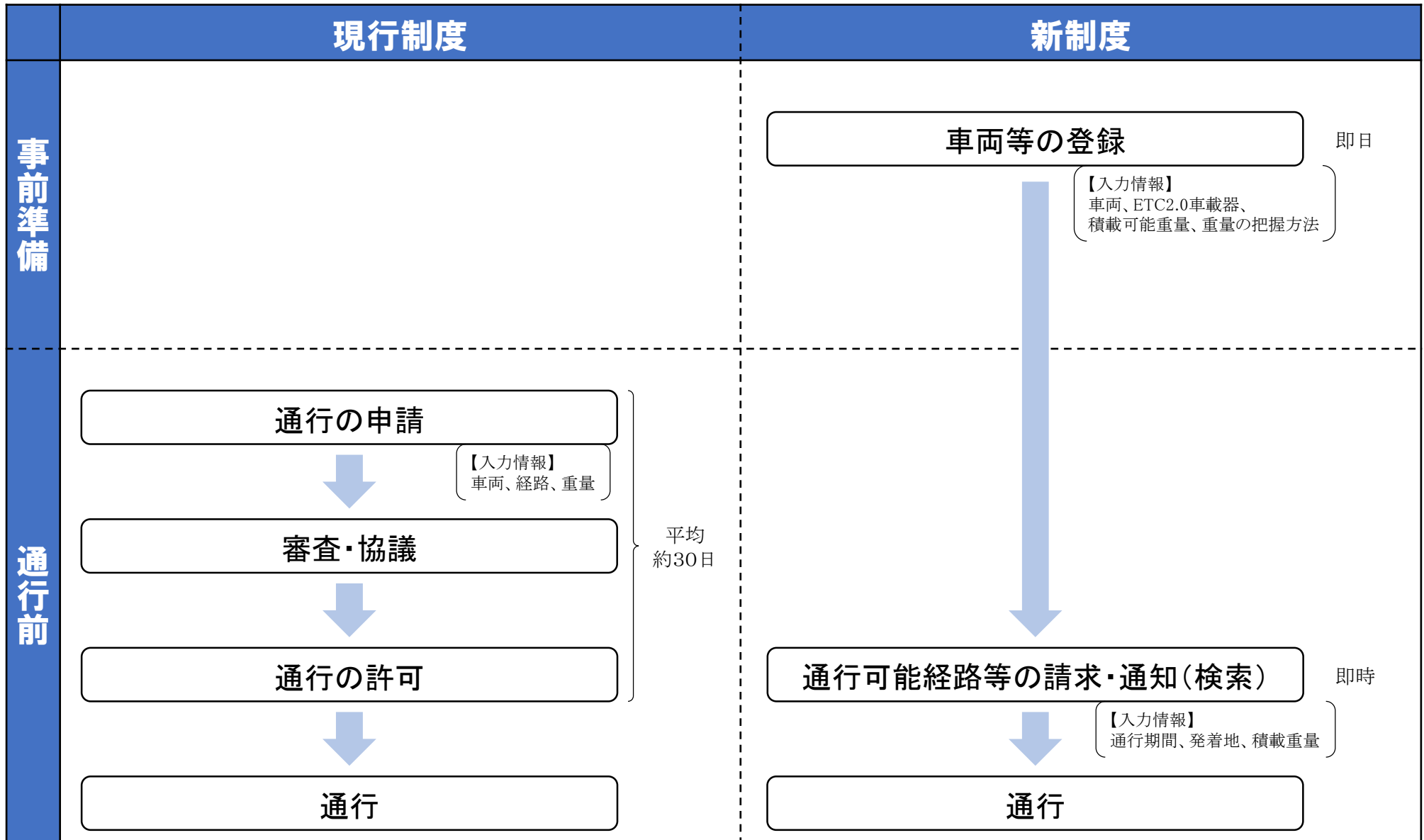
▲現地取締り

特殊車両の通行に関する制度の今後のイメージ(案)

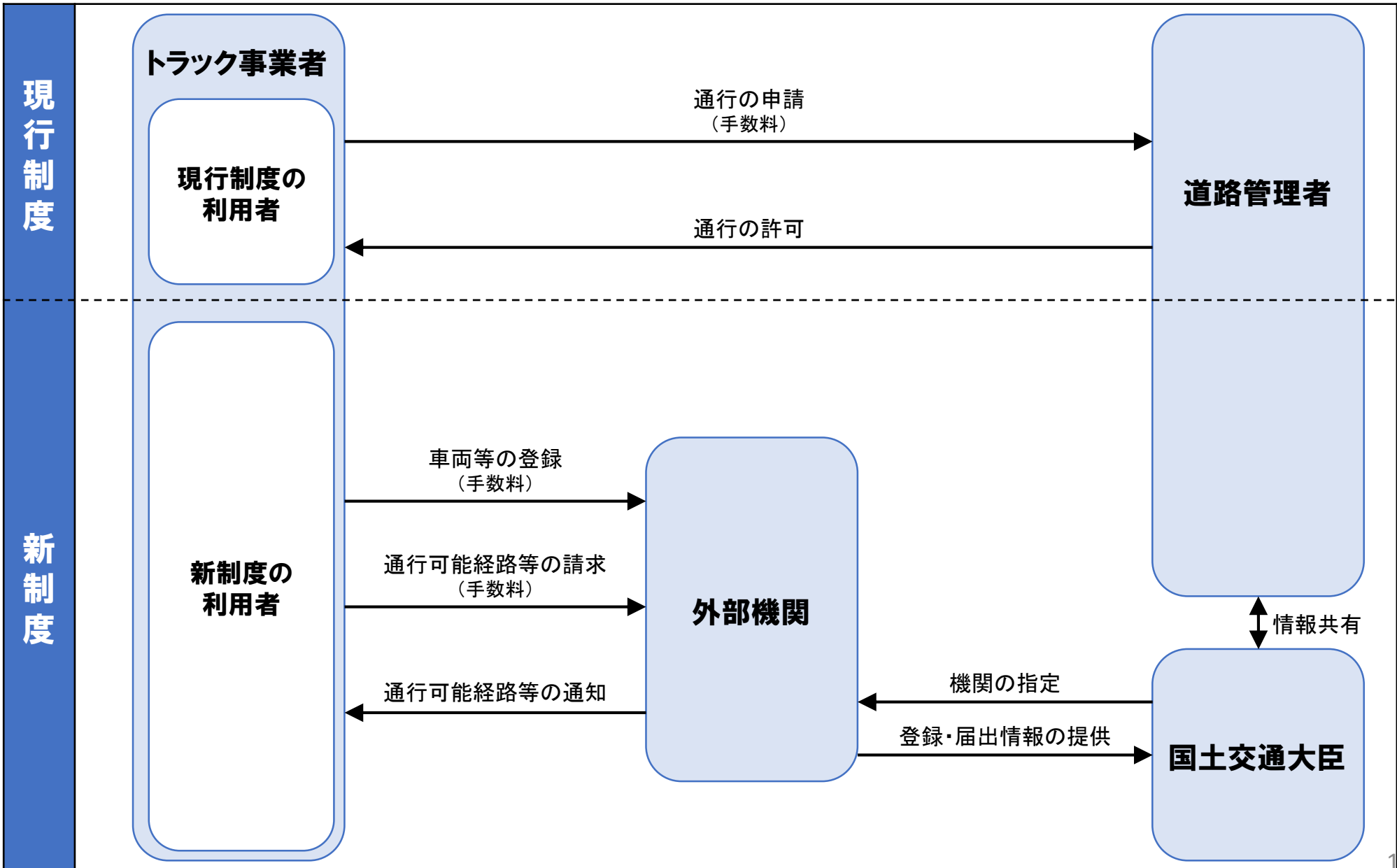


新技術の活用により生産性や安全性を向上させる仕組み

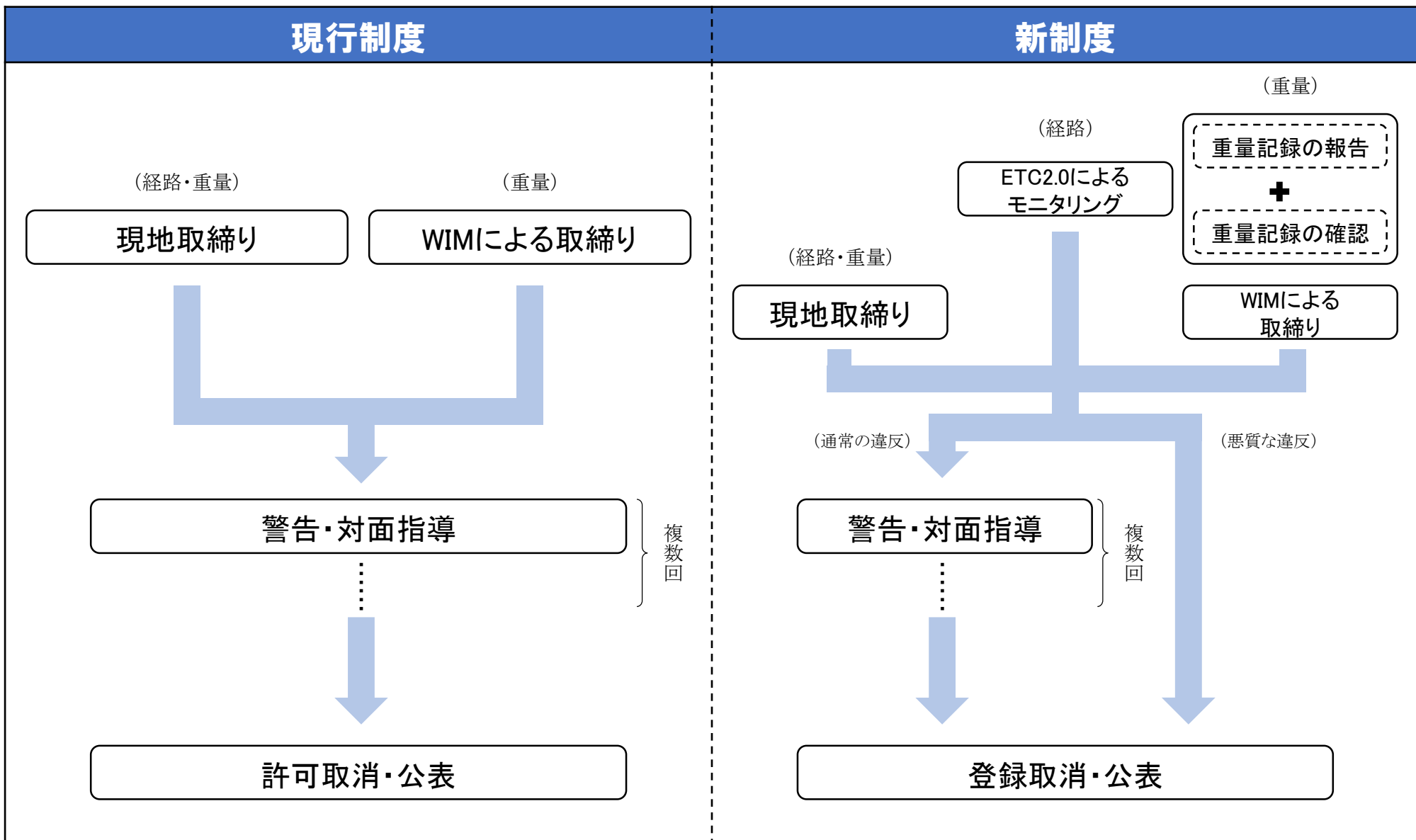
【参考1】事前の手続きの今後のイメージ(案)



【参考2】事前の手続きに係るスキームの今後のイメージ(案)



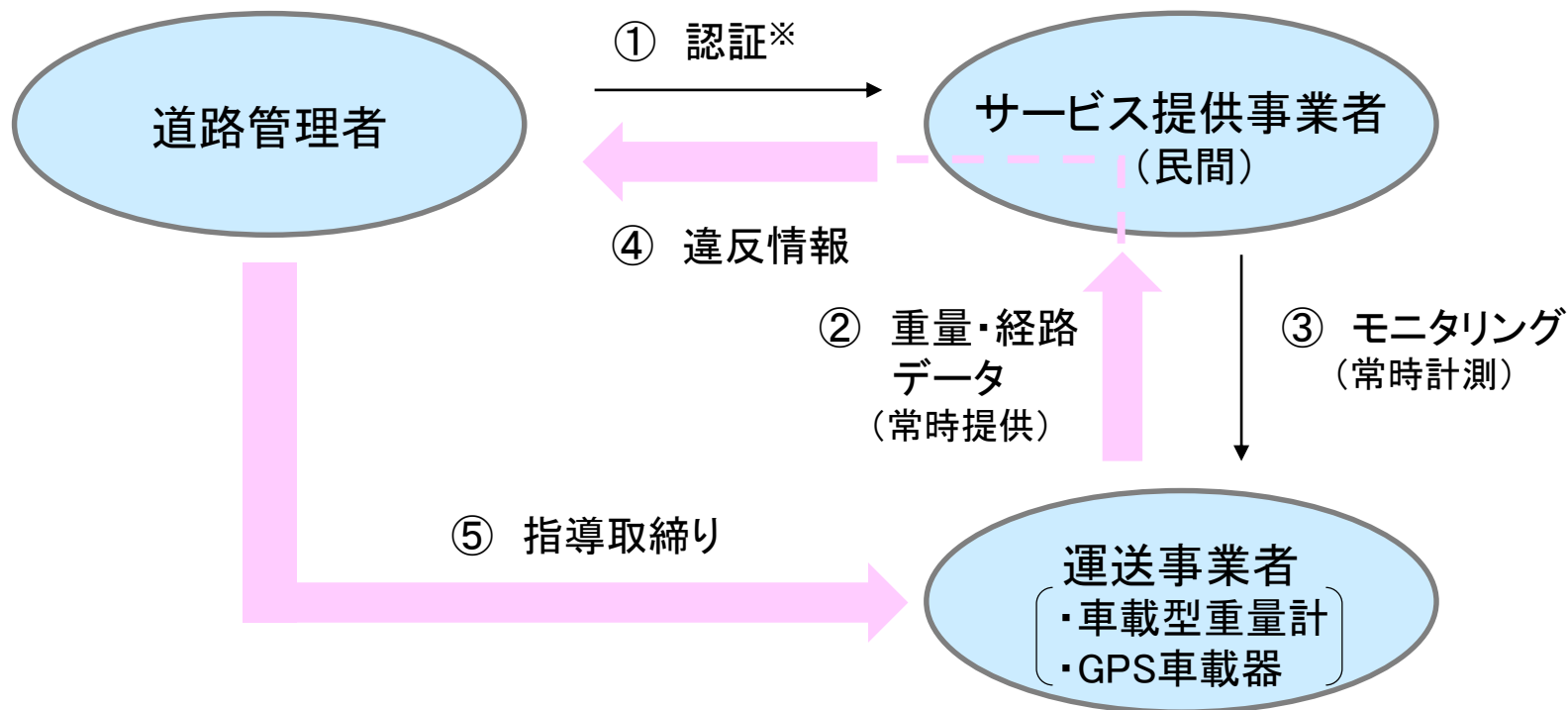
【参考3】通行(重量)の管理に係るスキームの今後のイメージ(案)



【参考4】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)