

ETC2.0装着車への特殊車両通行許可 簡素化制度(特車ゴールド制度)について(報告)

特車ゴールド制度の概要

- 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大量の許可が必要)

- ① 一本一本の経路毎に大量の許可が必要
- ② 定期的に更新手続きが必要

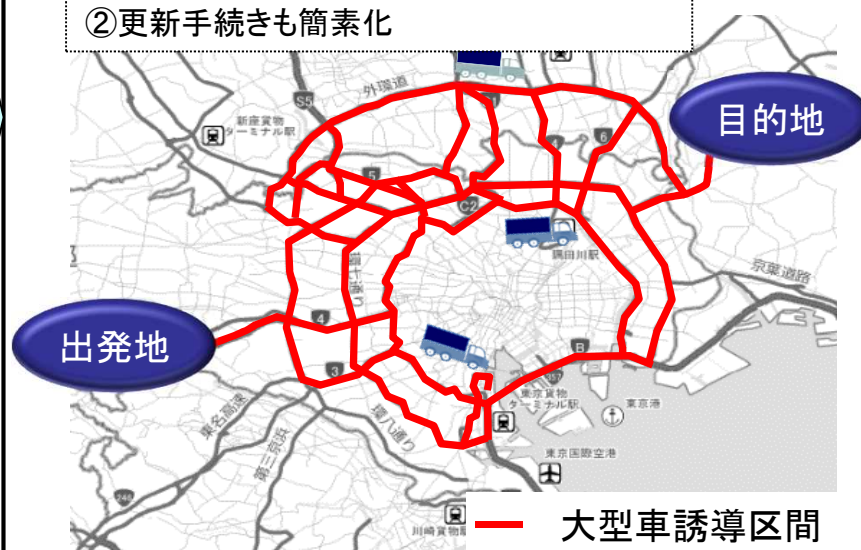


特車ゴールド許可

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 複数経路をまとめて1つの申請に簡素化
- ② 更新手続きも簡素化

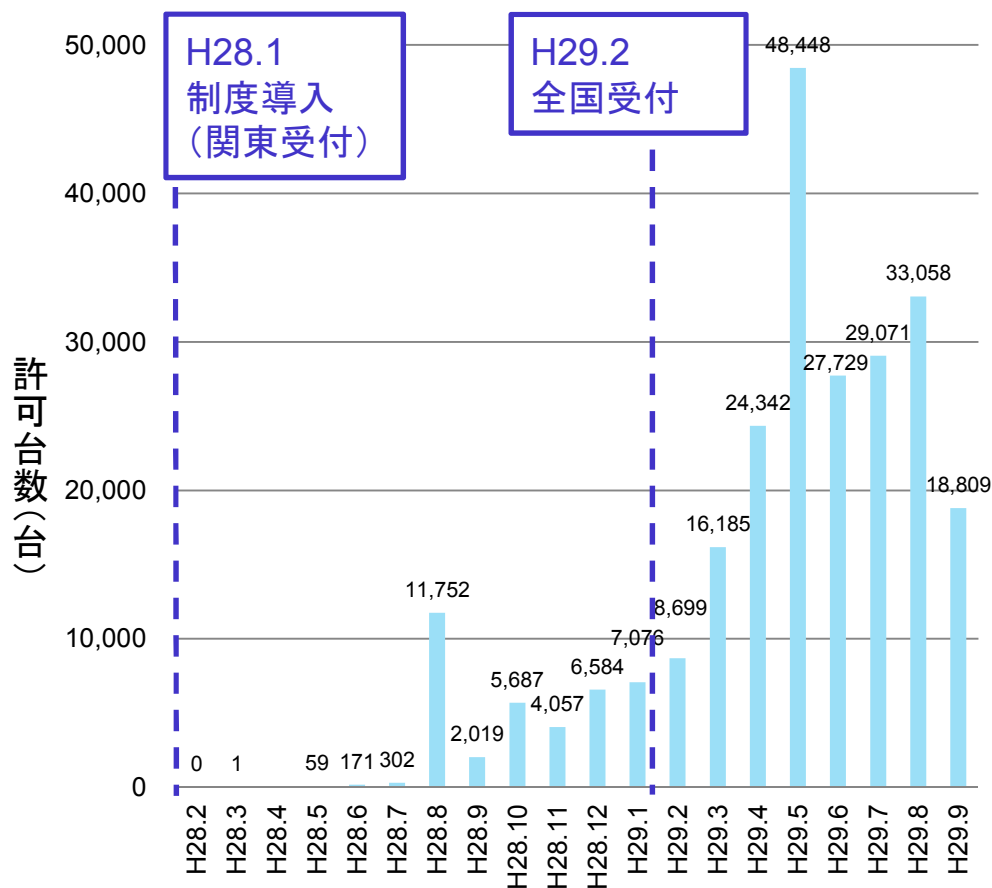


※ 特殊車両とは、車両の構造又は積載する貨物が特殊であり、かつ車両の諸元(車両総重量、幅、長さ、高さ)のいずれかが車両制限令第3条に定める最高限度(一般的制限値)を超える車両である。

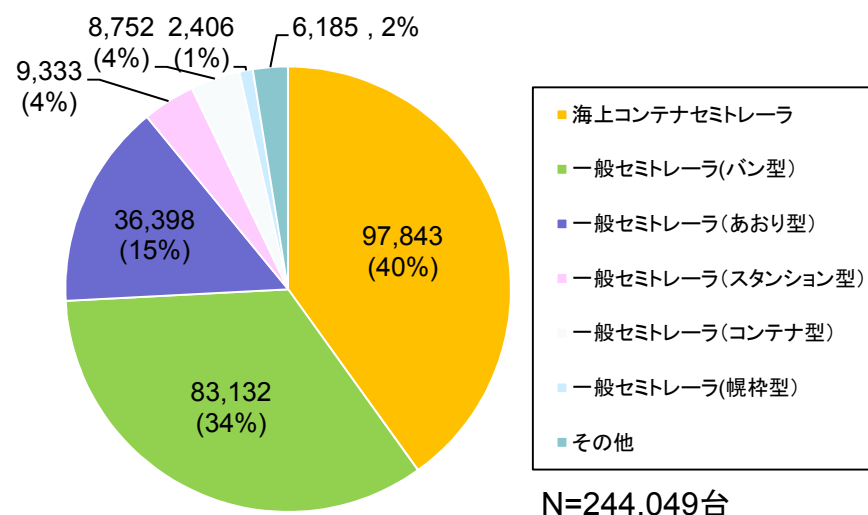
特車ゴールド制度の利用状況(許可台数)

- 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)



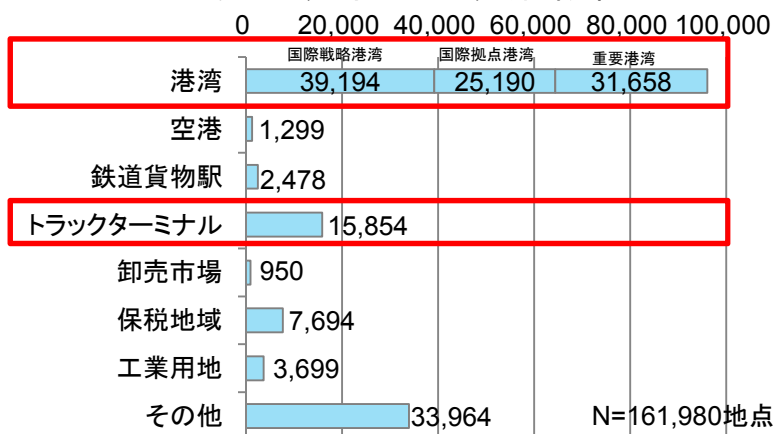
海上コンテナセミトレーラの走行状況

※ 特殊車両通行許可データ(国土交通省)をもとに作成

特車ゴールド制度の利用状況(出発地/目的地・経路長)

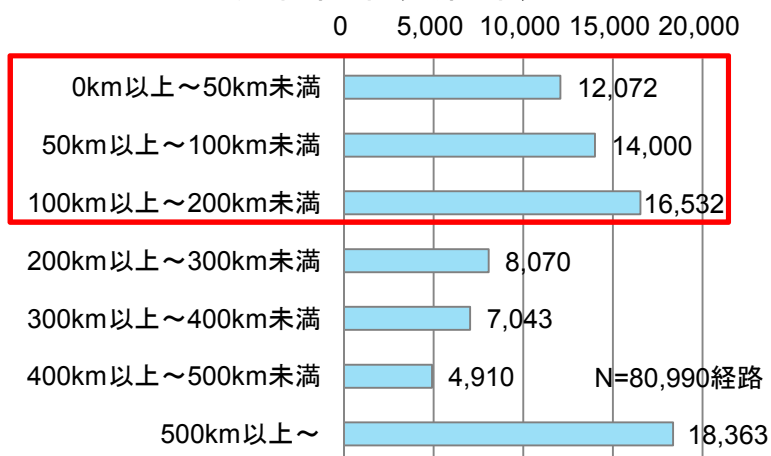
- 出発地数・目的地数(施設種別)は、「港湾」と「トラックターミナル」で約7割
- 通行経路数(経路長別)では、「200km未満」が過半数

出発地数・目的地数(施設種別)

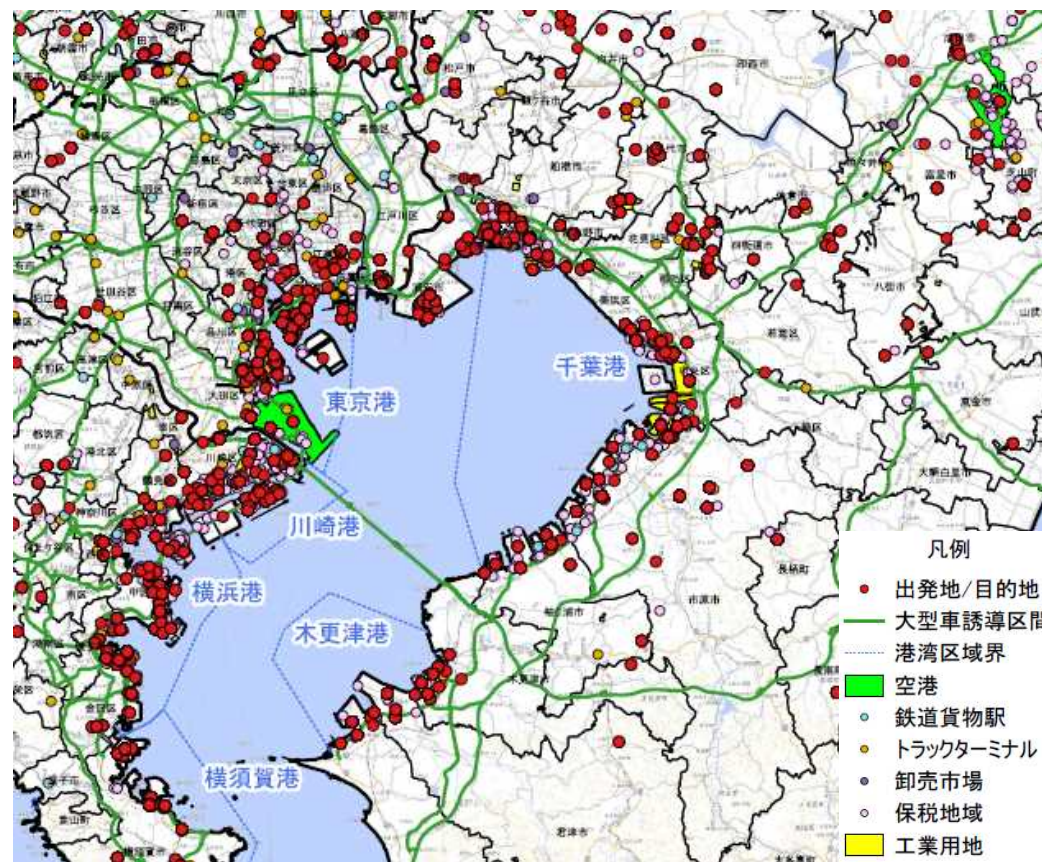


※ 重複する場合はより上の施設に含まれるものとして整理

通行経路数(経路長別)



出発地・目的地と施設の立地状況(例)

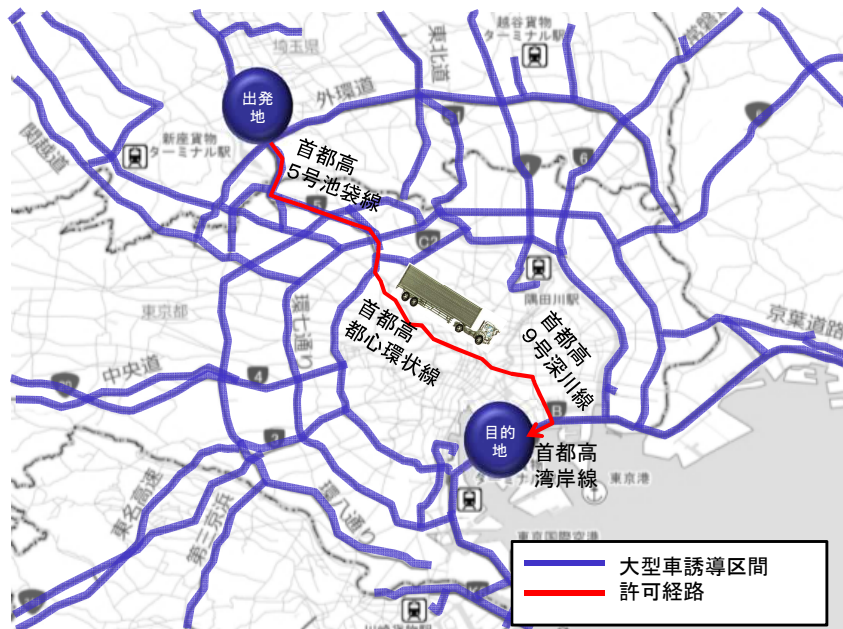


※ 特殊車両通行許可データ(国土交通省)をもとに作成

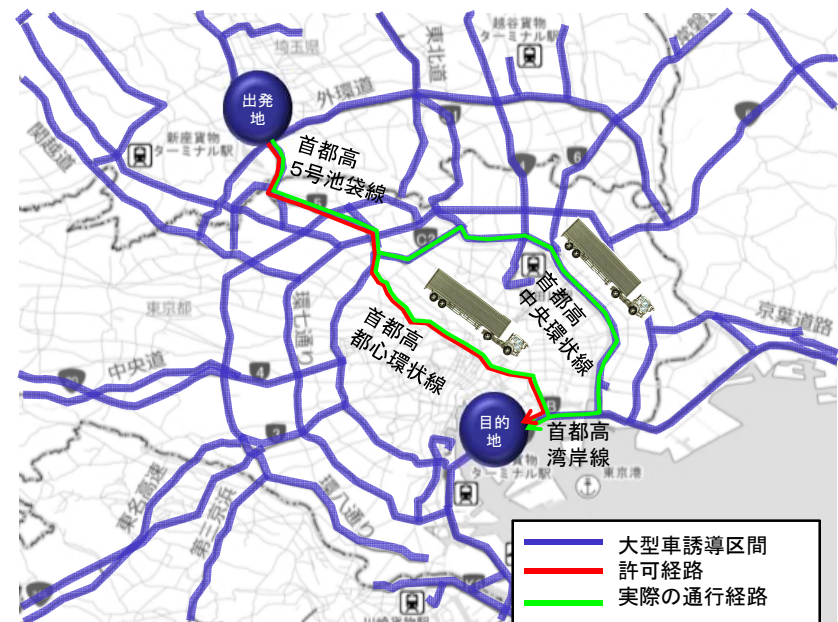
ETC2.0による特車ゴールド許可車両の経路確認事例

- 特車ゴールド許可を受けた車両を抽出し、許可経路(特車許可DB)と実際の通行経路(ETC2.0データ)を比較して経路を確認

許可経路(特車許可データ)



実際の通行経路(ETC2.0データ)



※ 一般セミトレーラ(バン型)の事例

※ 許可経路は特殊車両通行許可データ、実際の通行経路についてはETC2.0プローブデータをもとに作成

No.	主な課題	対応の方向性(案)
1	<p>1つの申請で複数のトラック・トラクタをまとめた申請(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) ※ 通常申請では、包括申請が可能</p>	<p>包括申請を対象とすることを検討 (平成30年目途に実施)</p>
2	<p>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</p>	<p>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)</p>
3	<p>ETC2.0による車両の通行経路確認について、手作業でサンプル抽出を行う必要がある。</p>	<p>ETC2.0データからシステム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</p>
4	<p>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。</p>	<p>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</p>