

特車通行許可制度の改善について(案)

特車通行許可制度における取組みと今後の方向性

これまでの主な取組み

< 審査の迅速化 >

- (1) 自動審査が可能となる電子データの整備による国による一括審査を推進 (H29.4~)
- (2) 審査内容の簡素化 (H30.1~)
- (3) 関係機関への働きかけ
 - ・自治体審査の迅速化 (H30.5~)
地方整備局において自治体とプロジェクトチームを立ち上げ、支援
 - ・重複申請の防止 (H30.3)
全日本トラック協会に対して、重複申請の防止を要請

< 過積載対策 >

荷主対策 (H29.12~ 試行)

当面の取組み

< 審査の迅速化 >

許可期間の延長、 電子データの収集の加速 等

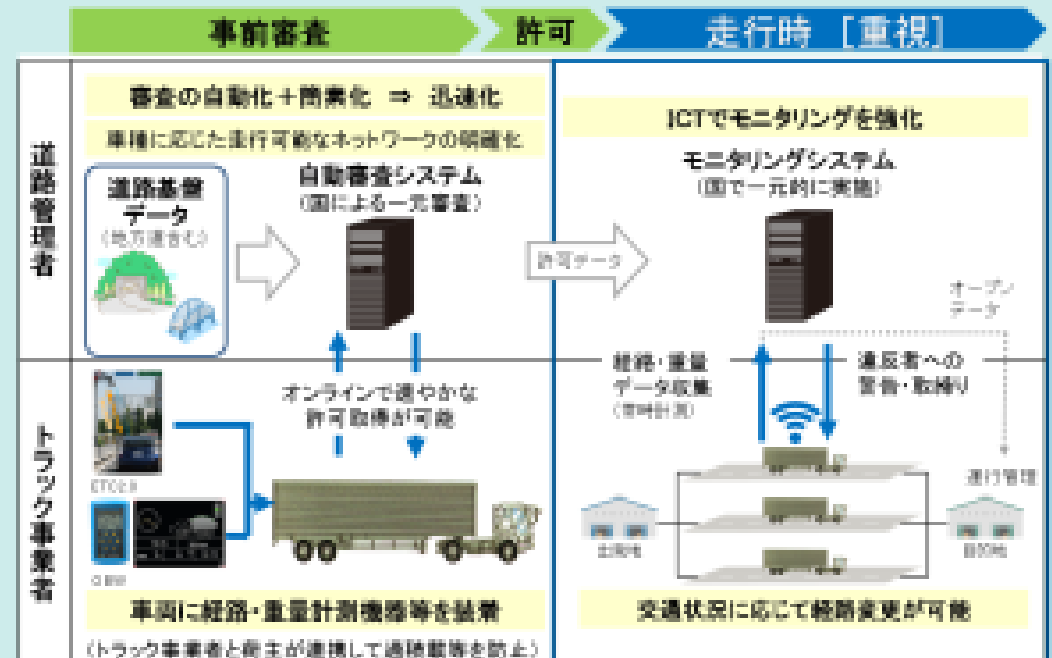
< 過積載対策 >

荷主対策 (本格導入)

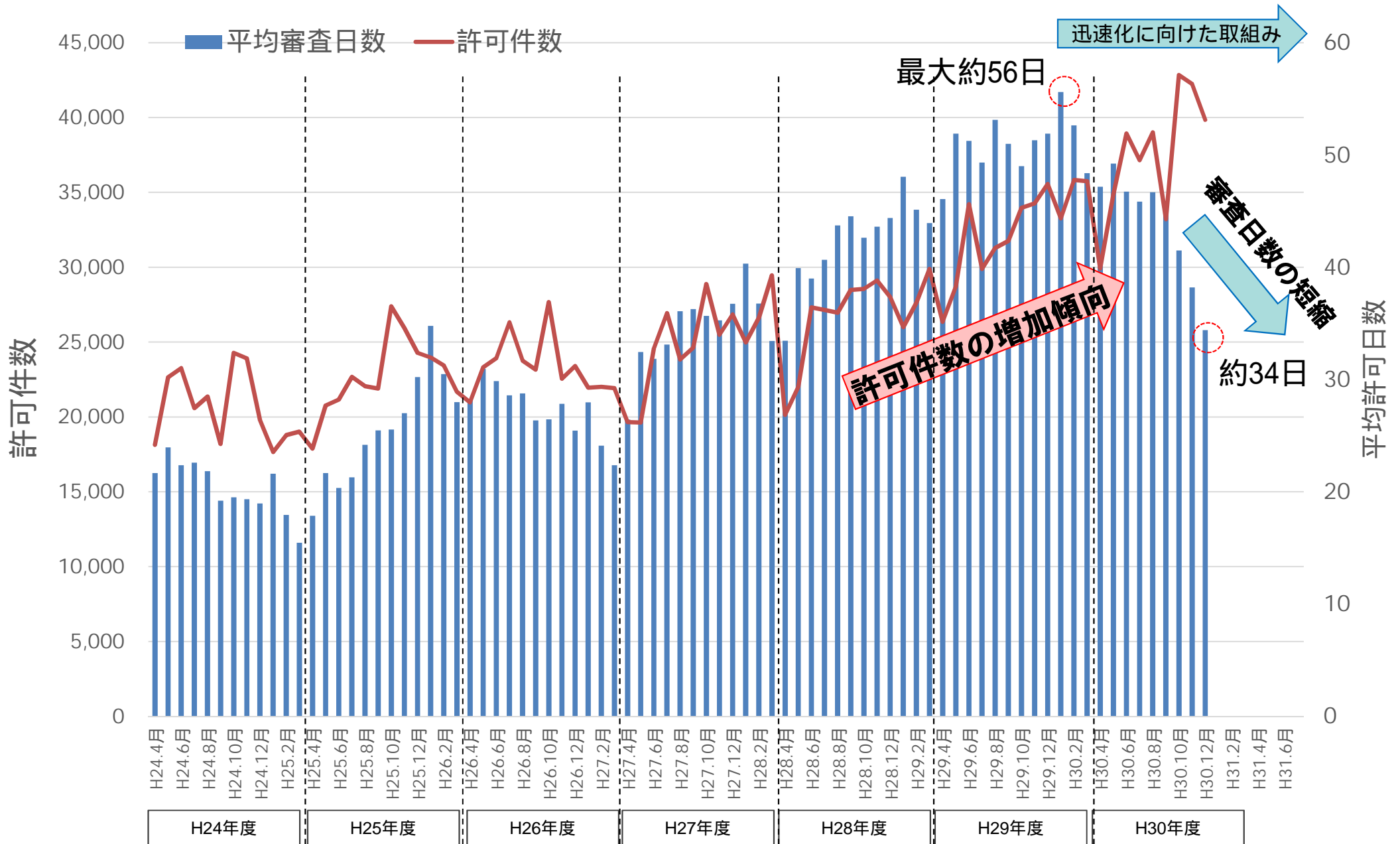
今後の方向性

「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 (事後重視)」する枠組に転換

特車通行許可制度の今後のイメージ



特車通行許可の審査日数の推移



迅速化に向けたこれまでの主な取組み

自動審査が可能となる電子データの整備

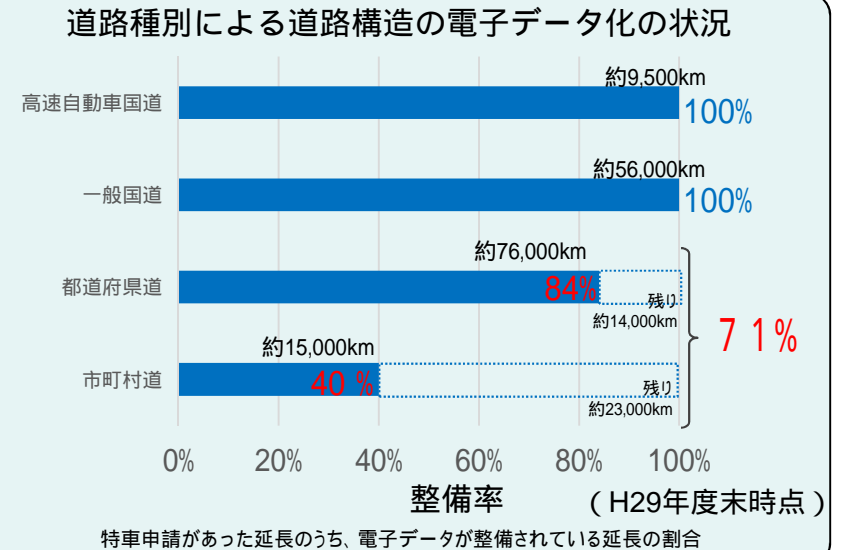
年間の申請10件超の地方道8,000kmについて、国による電子道路情報データの代行整備などにより3年間(H29～H31)で集中整備

電子データの整備計画

H29: 約3,000km

H30: 約2,000km

H31: 約3,000km



審査内容の簡素化

自動審査に最低限必要な申請項目について、記載内容と許可基準との整合性を確認することとし、その他の項目は記載の有無のみを確認する簡素化を実施(H30.1)

事前審査項目数: 133項目 7項目

関係機関への働きかけ

地方整備局単位で都道府県などが参画する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の提供などを実施(H30年度～)

迅速化に向けた当面の取組み

2020年までに平均審査日数を10日程度にすることを目標とし、これまでの取組みに加え、更なる取組みを実施

< 申請件数の削減 >

許可期間の延長

優良事業者に限定して、許可期間を現行の2年から4年に延長

重複申請防止の更なる徹底

重複申請を防止するため、改めて業界団体へ要請

この他、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入

効果(イメージ)

(件数)
1～2割減

< 審査日数の短縮 >

電子データの収集の加速

センシング技術を活用した道路構造の電子データの収集の加速
H31年度は、従来の申請件数10件超（約3,000km）の収集に加え、年間申請5件超（約1万km）を前倒しで収集

車両搭載センシング装置



(事務量)
4～5割減

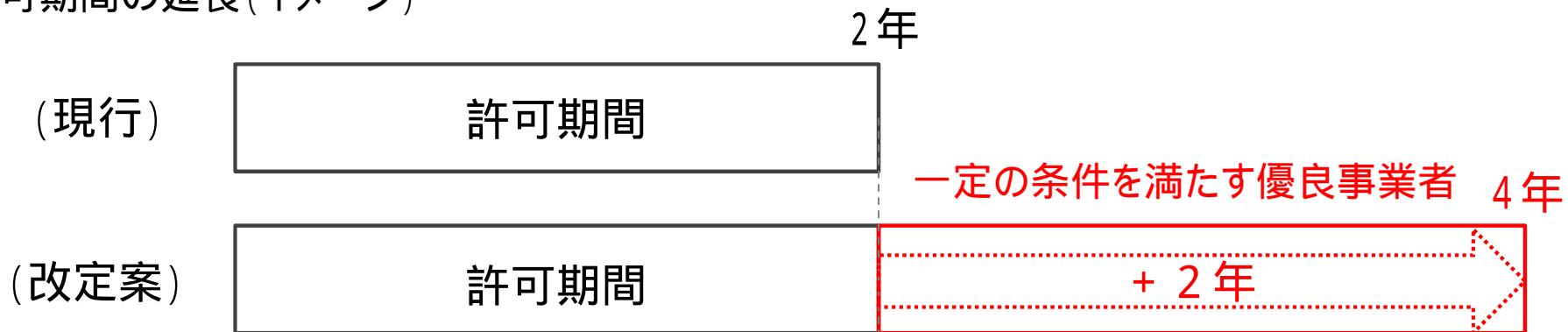
申請書自動チェック機能の追加等

申請システムにおいて、申請書に不備があれば、自動で差し戻しがなされる申請書自動チェック機能を追加(H31.4)するとともに、自治体への協議のオンライン化等を進める(H31年度中)

許可期間の延長(案)

許可期間のみを延長する更新申請において、不許可となることが極めて少ない実態も踏まえ、優良な事業者を対象に許可の有効期間を2年から4年に延長
この結果、事業者における許可の申請の事務負担が軽減されるとともに、申請件数(総数)の減少により許可事務の迅速化にも寄与

許可期間の延長(イメージ)



超重量・超寸法の車両(例・セミトレーラ連結車の長さが17mを超えるものなど)の場合は、現行の1年から2年に延長

対象となる事業者(案):以下の条件を全て満たす事業者

過去2年 で特車通行許可違反に係る警告等なし(警告等を受けた事業者:約1割)

今後、2年を超える期間で許可を受けた事業者は、当該期間が対象

ETC2.0車載器の装着・登録 (中型車以上のETC2.0利用率:約5割(利用台数ベース))

Gマーク(安全性優良事業所)認定あり (事業者の約3割)

現行の許可保有者への対応

上記条件を全て満たせば、現行の許可期間に2年を追加した期間まで通行を認める

スケジュール

H30年度中 通達の改正、システム改修

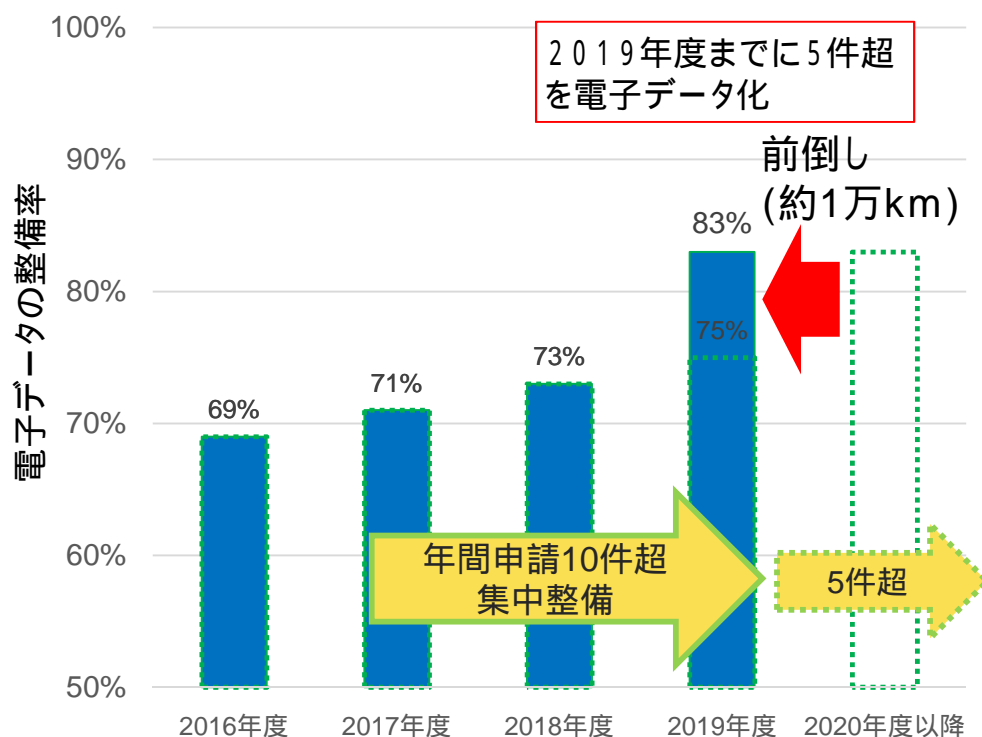
H31.4 運用開始

電子データの整備計画

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件超の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までにデータ化を完了

地方道における電子データの整備率



特車申請があった延長のうち、電子データが整備されている延長の割合

センシング装置による計測

GNSS、レーザースキャナ、カメラなどの機器を搭載し、走行しながら3次元の道路の形状・データを高精度で効率的に取得

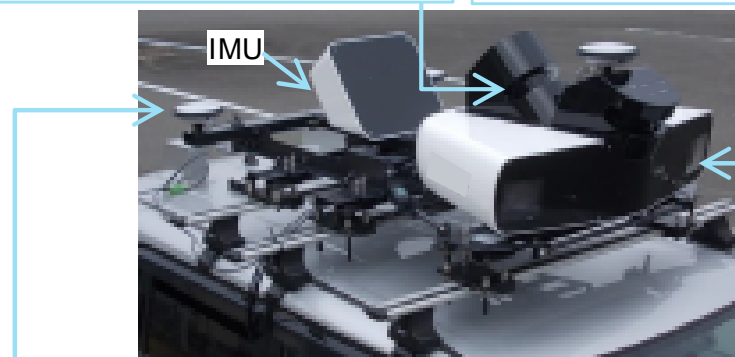
レーザー

物体に照射したレーザ光の反射波により座標点群データの取得が可能



カメラ

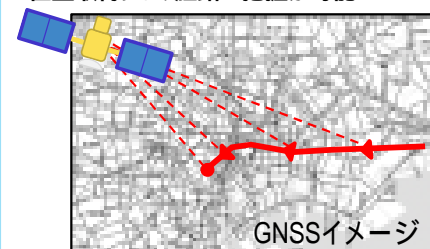
取得した画像により地物等を判別し、点群データに地物情報を付加



GNSS (Global Navigation Satellite System(s))

(汎地球測位航法衛星システム)

衛星を用いた測位システムの総称で、継続的な位置取得により経路の把握が可能



【参考】センシング技術を活用した電子データの収集

センシングデータを活用した電子道路情報データの整備

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、自動審査システムへ収録し、審査を迅速化

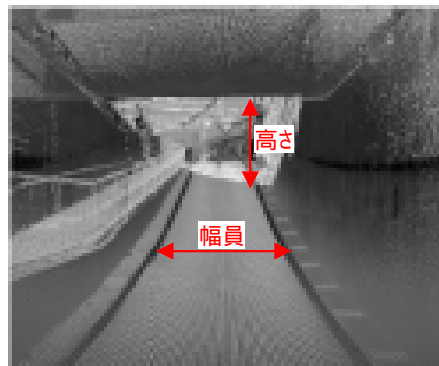
センシング装置による計測

- 今年度、各地方整備局毎にセンシング装置を1基導入し、道路構造を計測



3次元データの収集

- 3次元データを収集し、特車通行審査に必要な幅員などを抽出



市道のアンダーパス部分



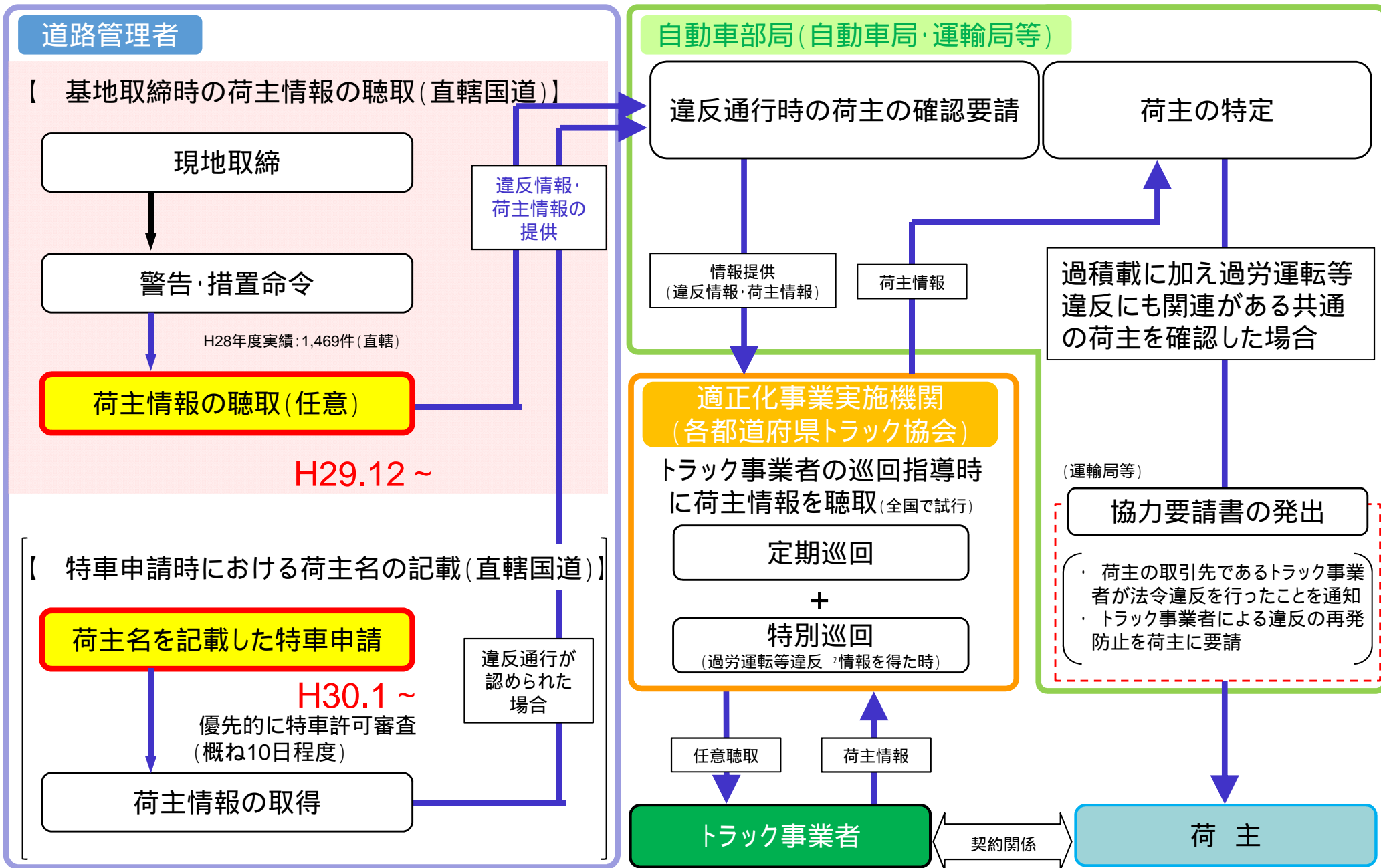
市街地部の市道

抽出

自動審査システム

電子道路
情報データ
(道路情報便覧)

過積載車両の荷主対策



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

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	<p>12月12日 ~</p> <div data-bbox="488 448 1249 580" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>試行開始 全ての地方整備局等</p> </div>	<p>1月16日 ~ 2月28日</p> <div data-bbox="1317 480 2078 612" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>試行開始 北海道開発局</p> </div>
H30年度	<div data-bbox="779 603 949 911" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="488 946 1249 1241" style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">結果とりまとめ・検証</p> <p>< 検証内容 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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> <div data-bbox="779 1251 949 1337" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="488 1353 1249 1433" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>本格導入</p> </div>	<div data-bbox="1599 635 1769 683" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1317 699 2078 831" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>地域拡大 (10月29日 ~) 全ての地方整備局等</p> </div> <div data-bbox="1599 842 1769 911" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1317 946 2078 1241" style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">結果とりまとめ・検証</p> <p>< 検証内容 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 等 </div> <div data-bbox="1599 1251 1769 1337" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1317 1353 2078 1433" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>試行継続</p> </div>

過積載車両の荷主対策

過積載の荷主対策について、道路管理者による現地取締りや事業者への直接聴取等において、荷主情報をより聴取できるようにするなど、荷主への要請につながる運用の改善を図ったうえで本格導入を図る。また、許可申請書への荷主名の記載について、荷主名を記載した事業者では違反が確認されなかった一方、荷主が固定されていない場合等の対応について検討が必要であることから、試行を継続し、改善案を検討する。

現地取締りでの違反者からの荷主名の聴取と違反情報をもとにした荷主への要請等

(集計期間: H29.12.12 ~ H30.9末)

現地取締りで収集した違反情報		違反情報による状況確認・要請	
違反台数	聴取した荷主情報	特別巡回 (トラック協会)	荷主への要請 (運輸局等)
640台	28台 (4.4%)	3件	0件

荷主情報が得られなかった主な理由

運転手が荷主名を知らない
守秘義務がある
会社に確認する必要がある

実績が少ない理由

過労運転等違反にも関連がある
場合に限定
荷主の特定が困難

関係する業界団体や運送業団体へ周知

過積載の多い荷主の業種や積荷については、継続的に把握

運用の改善

- ・ 過労運転等違反に限定しない
- ・ 巡回指導により得られた情報をもとに荷主を特定するための運輸局等による事業者への直接聴取

運用の改善を講じたうえで本格導入

許可申請書への荷主名の記載

〔集計期間: H30.1.16 ~ H30.2.28 (北海道)
H30.10.29 ~ H30.12.24 (全国)〕

全申請 件数	荷主名記載	
	うち違反実績	
94,269	61件 (0.07%)	0件

荷主名の記載にあたっての主な課題

荷主が固定していない
荷主の了解に時間を要する
インセンティブ(優先審査)について、現状の対象(協議無のものに限る)ではメリットがないなど

試行を継続

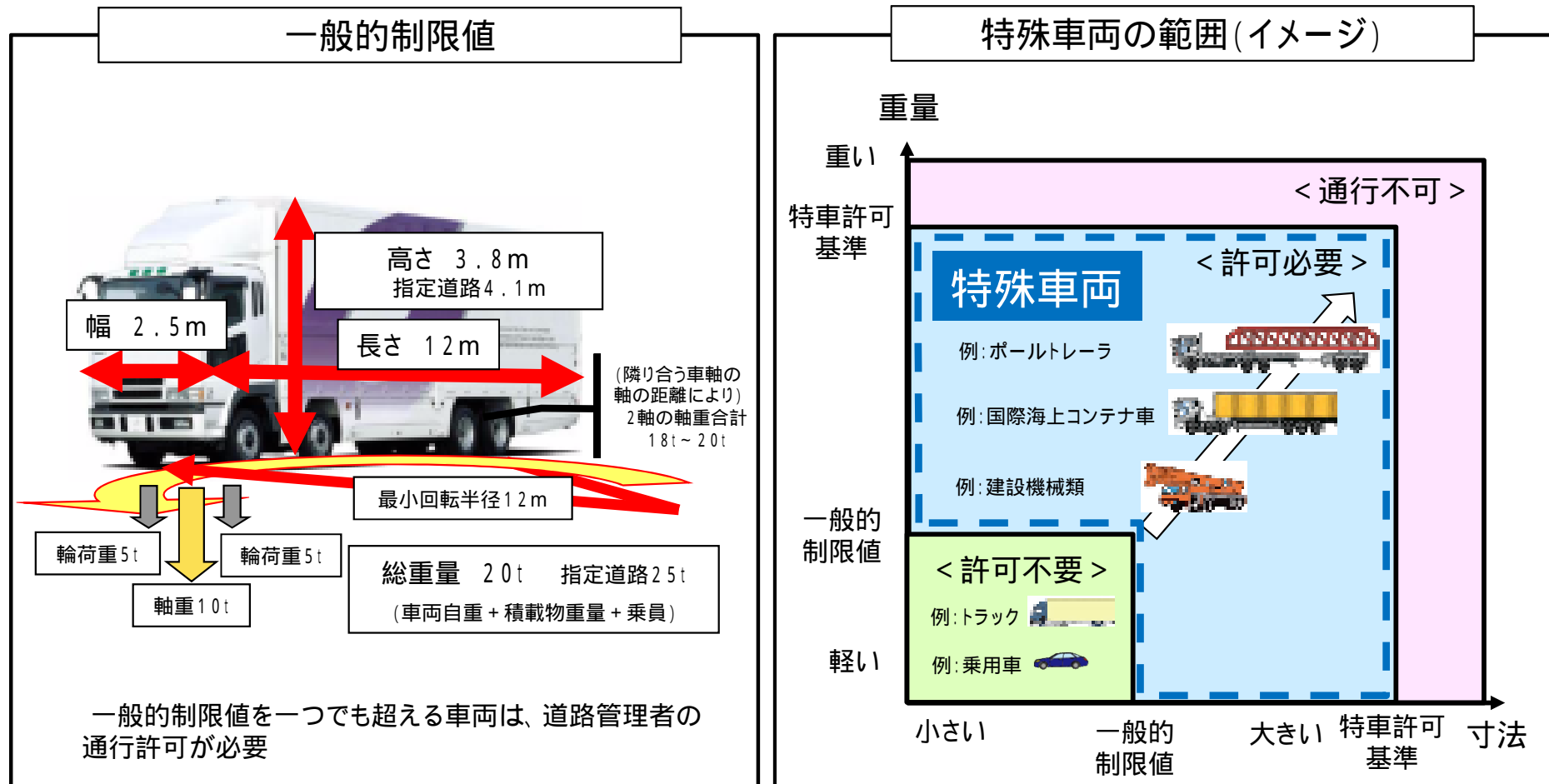
(荷主が固定していないことなどへの対応を検討)

要因

対応

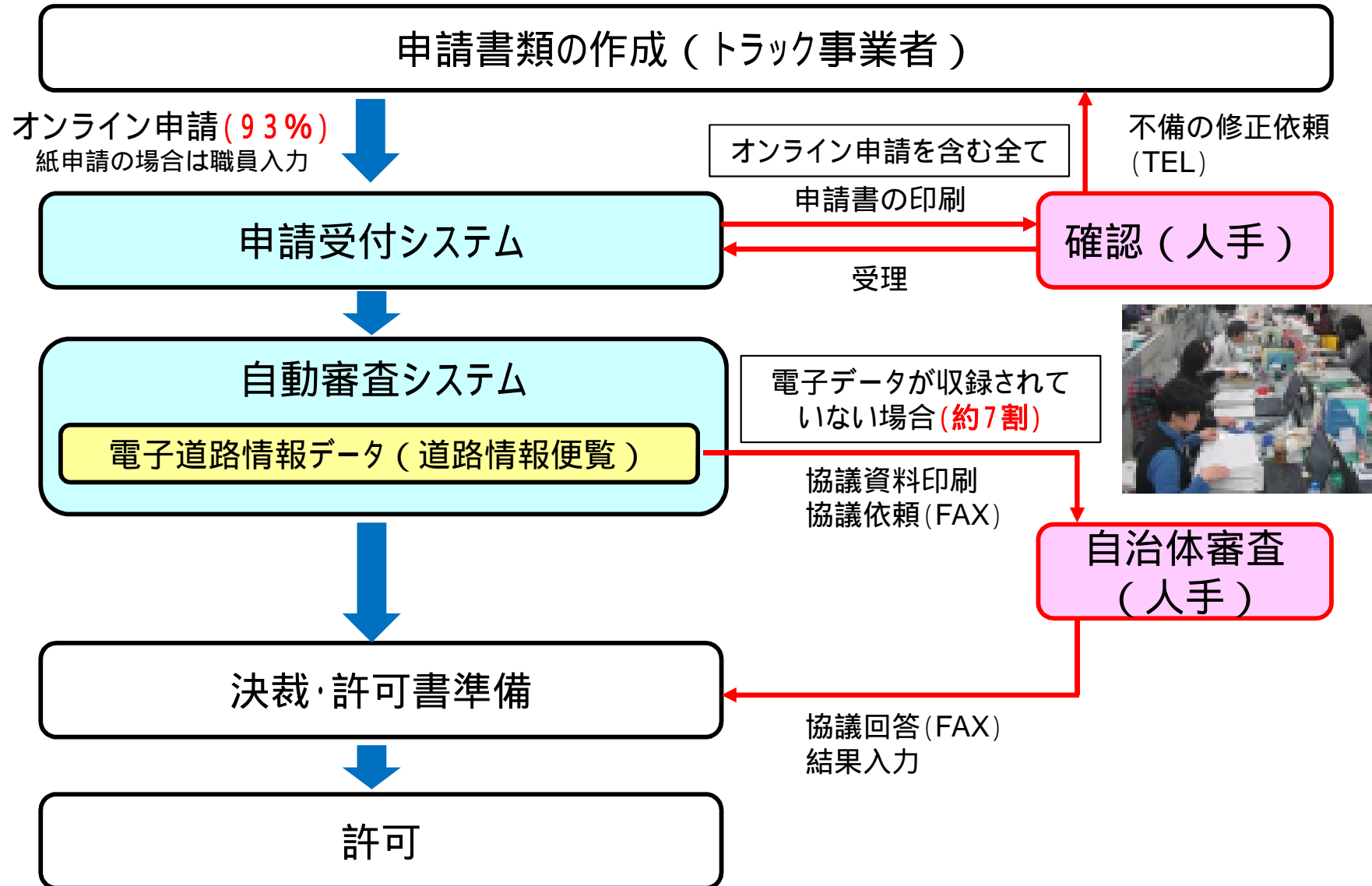
(参考) 特車通行許可制度の概要

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



(参考) 審査の実態

人手による確認作業が未だ大きなウェイトを占めている状況



(参考) オンライン申請受付システムの機能(例)【経路自動検索機能】

オンライン申請受付システムにおける画面(例)

The screenshot displays a web-based application for route search. On the left, a map shows several routes highlighted in different colors: red, pink, green, and black. A red dashed box highlights the search control panel on the right. This panel includes input fields for start and end points, a search button, and a legend with four options: 'Large truck priority route' (red), 'Route avoiding individual inspection' (pink), 'Route avoiding individual inspection and night conditions' (green), and 'Shortest distance route' (black). Each option has a corresponding 'Route Search' button. A red callout box points to the legend with the text '4つの経路を提示可能' (4 routes can be suggested). Another callout points to the red route on the map with the text '選択した条件の経路を表示 (太線)' (Display route for selected condition (thick line)).

< 経路自動探索機能で作成される経路 > いずれも仮車両であるため、結果が変わる可能性がある。

大型車誘導区間を優先した経路：大型車誘導区間をできるだけ優先した経路

個別審査を回避した経路：個別審査（道路管理者間の協議）をできるだけ回避した経路

個別審査及び夜間条件を回避した経路：

個別審査（道路管理者間の協議）や重量D条件（夜間通行）をできるだけ回避した経路

距離が最短となる経路：最短経路（個別審査やC・Dの通行条件を含む可能性あり）

(参考) 安全性優良事業所認定制度 (Gマーク制度)

目的

利用者(荷主)が安全性の高い運送事業者を選定するための環境整備を図るため、運送事業者の安全性を評価し、公表する制度

開始時期

平成15年度

認定機関

公益社団法人全日本トラック協会
(全国貨物自動車運送適正化事業実施機関)



審査(評価)項目

- ・ 安全性に対する法令の遵守状況
- ・ 事故や違反の状況
- ・ 安全性に対する取組の積極性

有効期間

2年(新規)、3年(初回更新)、4年(2回目以降更新)

認定事業所数

25,343事業所(平成30年12月現在)
全事業所数の30%

事業者による認定申請

申請資格

- ・ 事業開始後(運輸開始後)3年を経過していること、
- ・ 配置する事業用自動車の数が5両以上であること等

全日本トラック協会の審査

評価項目

安全性に対する法令の遵守状況	・ 巡回指導結果 ・ 運輸安全マネジメントの取組状況	40点
事故や違反の状況	・ 重大事故・行政処分の状況	40点
安全性に対する取組の積極性	・ 安全対策会議の実施 ・ 運転者への教育	20点

認定要件

- ・ 評価点数の合計点が80点以上

安全性優良事業所の認定・公表

図. Gマークの認定手続き