

物流生産性の向上に資する 特殊車両通行確認制度について

国土交通省 道路局 道路交通管理課 車両通行対策室 企画第一係長 伊藤 俊輔

1. はじめに

昨今、道路の老朽化は喫緊の課題であり、その老朽化に拍車をかけているのが重量を違法に超過した大型車両である。全国の直轄国道に設置した自動重量計測装置のデータから試算すると、約0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋

に与える影響は、全交通量の約9割を占め、道路を劣化させる主要因となっている。

こうした影響があることから、道路は一定の寸法や重量の車両が通行することを想定して作られている。それを超過する車両は、道路構造の保全と交通の危険防止の観点から道路法第47条により原則禁止されており、車両の構造や積載貨物が特殊である場合に限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険の防止に必要な条件を付して通行を

- 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法に基づく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

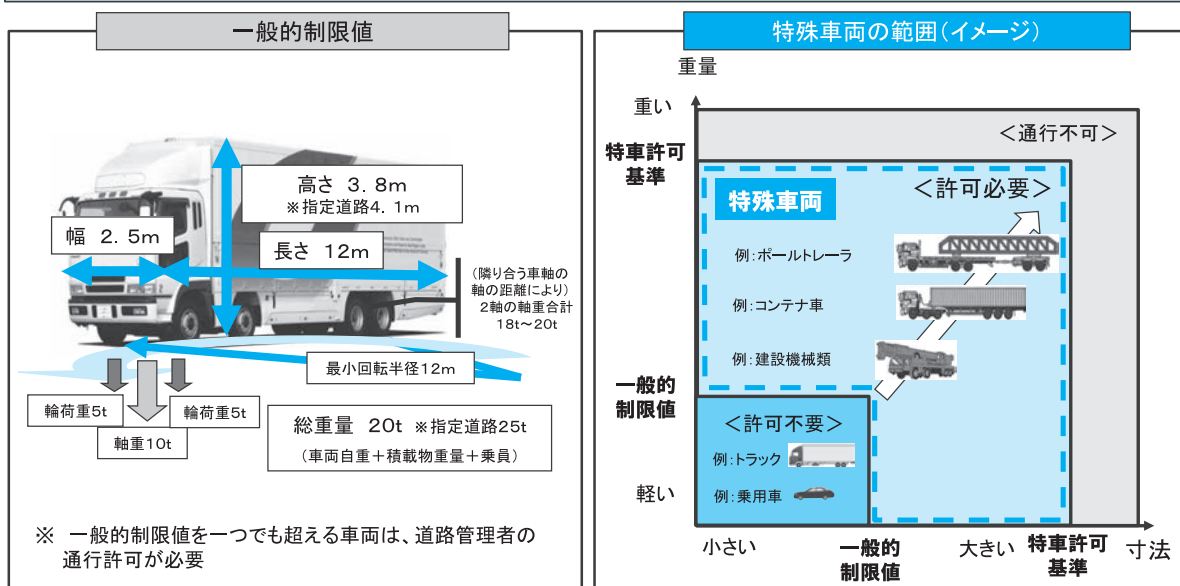
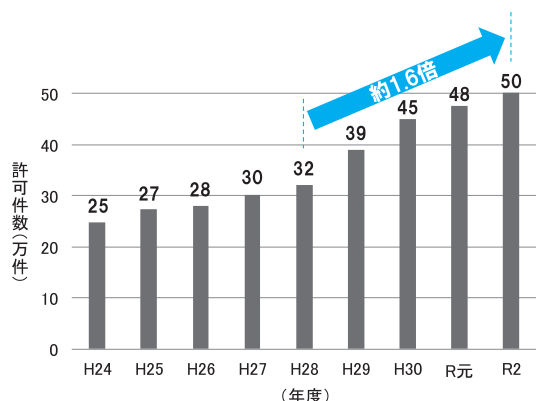


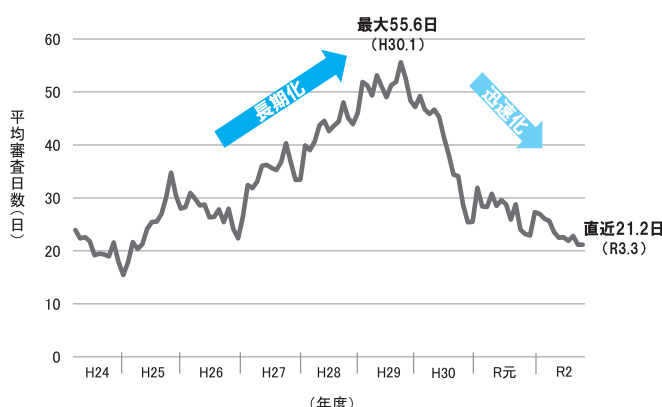
図-1 特殊車両通行許可制度の概要

○特殊車両通行許可件数については、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
 ○申請件数の増加に伴い、審査日数が長期化する中、迅速化の取組により一定程度短縮したが、更なる短縮は困難な状況

■ 許可件数の推移



■ 審査日数の推移



図－2 特殊車両通行許可件数、審査日数の推移

許可することとしている（図－1）。

近年、車両の大型化や積載率の向上により、特殊車両通行許可の件数は右肩上がりに増加しており、令和2年度では年間で約50万件的の許可件数があり、5年前の約1.6倍に増加している。許可件数の増加に伴って、申請内容を審査する日数も長期化し、平成30年のピーク時には平均で約56日を要する状況であった。

物流事業者等の生産性向上の観点から許可手続の迅速化等による効率的な物流の実現が求められる中、審査の迅速化の取組が促進され、審査日数は令和2年度の平均で24日程度にまで短縮することができたが、さらなる短縮は難しい状況となっていたため、制度の抜本的な見直しが必要となった（図－2）。

こうした課題を解決するために、デジタル化の推進により、登録を受けた車両が即時に通行できる新たな通行確認制度の創設等を盛り込んだ改正道路法が令和2年5月27日に公布され、令和4年4月1日に施行された。

本稿では、4月1日より運用開始となった新たな制度（特殊車両通行確認制度）の概要や取組状況について概説する。

2. 特殊車両通行確認制度の概要

特殊車両通行許可制度では、特殊車両を通行させようとする申請者が、通行する道路を管理する道路管理者へ申請を行い、道路管理者は審査をした上で、必要な条件を付して許可証を交付する流れである。

道路管理者が審査を行う際に、申請された道路が複数の道路管理者にまたがる場合には、道路管理者間の協議が発生する。申請から許可又は不許可までにかかる平均審査期間は、新規申請の場合は3週間程度に設定しているが、実際には令和2年度の平均で約24日かかっており、物流の生産性向上を阻害する一因となっている。

こうした背景を踏まえて、令和4年4月1日より特殊車両通行確認制度が施行された。これまで特殊車両通行許可制度では、申請者は1経路ごとに申請を行い、審査期間を経た上で、許可を受けた経路のみを通行することが可能であったが、特殊車両通行確認制度では、ETC2.0を搭載した車両を対象に情報が電子化された道路について、システムで自動的に経路検索を行い、複数の通行可能経路を即時に示すことができるようになった。

この点で、特殊車両通行確認制度は特殊車両通行許可制度に比べて「早い、簡単、便利」な制度となっている。

特殊車両通行確認制度の利用手数料は、車両登録1件(1台)につき5,000円(一度登録すれば5年間有効)であり、経路確認は、2地点間の主経路・代替経路・渡り線を含む双方向の経路を確認して、1件600円(1年間有効)としている。

このほかにも、検索範囲を都道府県内に限定して確認する検索方法や、一度検索した経路に追加

して経路を検索する方法もあり、申請者のニーズに応じた確認方法となっている(図-3~8)。

また、特殊車両通行確認制度では、限度超過車両の取締り強化のため、従来の道路脇に設置した取締り基地に車両を引き込んで重量・寸法を計測する現地取締りと自動重量計測装置(WIM)を用いた重量等の計測に加え、通行後にETC2.0を活用した経路確認や運送依頼書等による重量の確認を行い、特殊車両の通行適正化に向けた取組を行っている。

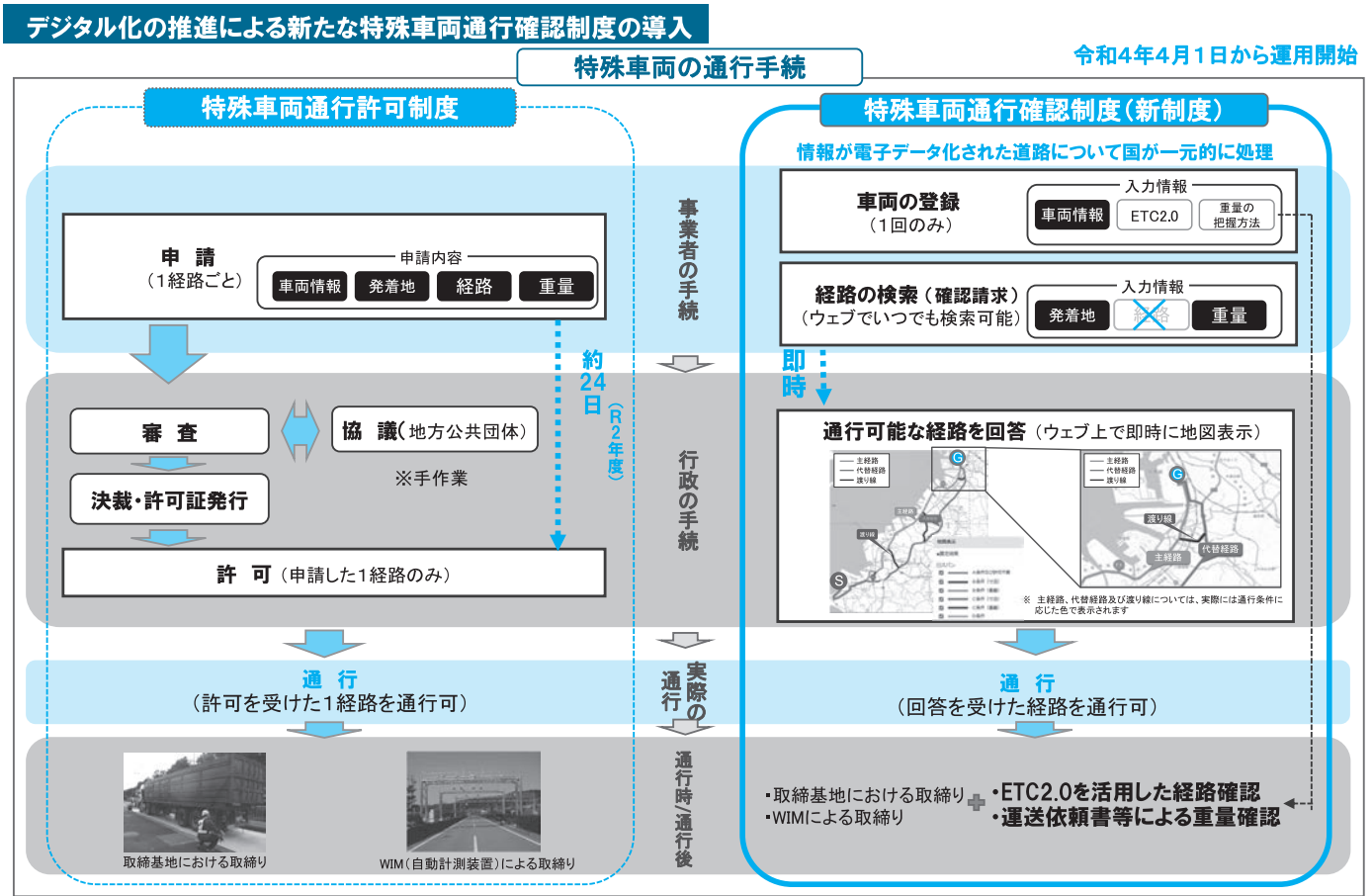


図-3 特殊車両通行許可・確認制度について

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

図-4 新たな確認制度の手数料について

通行可能経路の確認方法は、①経路検索 と ②マップ検索(都道府県単位) があり、利用者の通行形態に応じて選択可能。
 さらに、一度確認した通行可能経路に追加して、経路を確認することも可能。

確認方法	内容	基本的な検索	追加的な検索(手数料は別途)
経路検索※	<ul style="list-style-type: none"> ○ 出発地から目的地までの 主経路 と 代替経路 (それぞれ双方向)を確認 ○ 主経路・代替経路をつなぐ 渡り線(双方向)もあわせて確認 		
マップ検索(都道府県単位)※	<ul style="list-style-type: none"> ○ 出発地、目的地を含む 都道府県内の道路網を確認 		

※ いずれも一年間有効とし、中間部分(ラストマイル以外)は、主要道路(重要物流道路・大型車誘導区間)を確認

図-5 通行可能経路の確認方法について

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・代替経路・渡り線) 600円

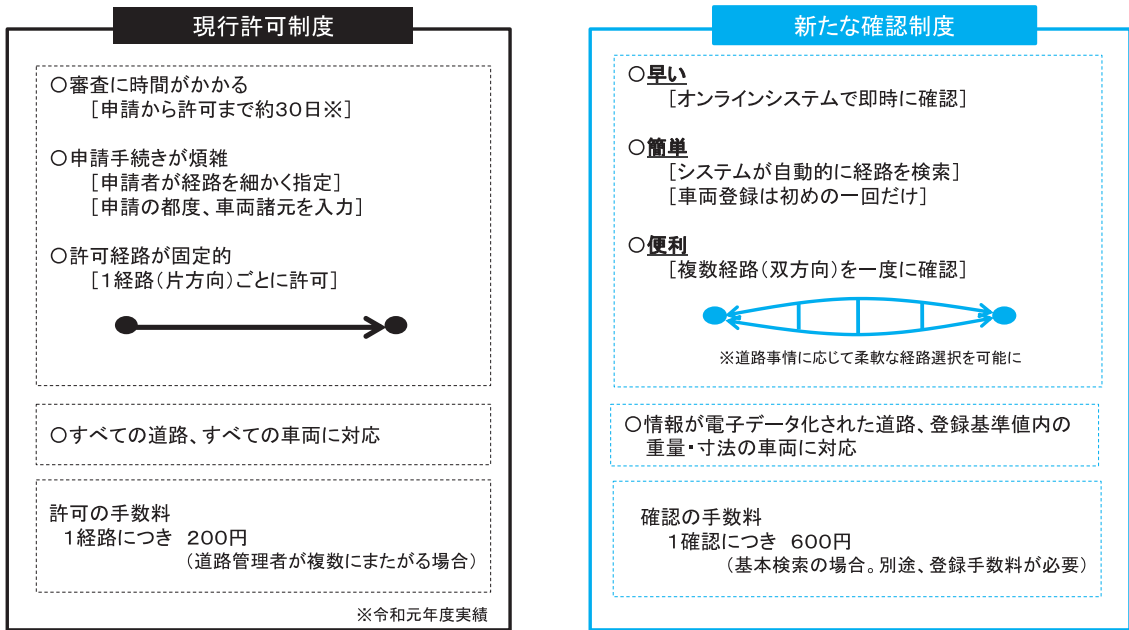
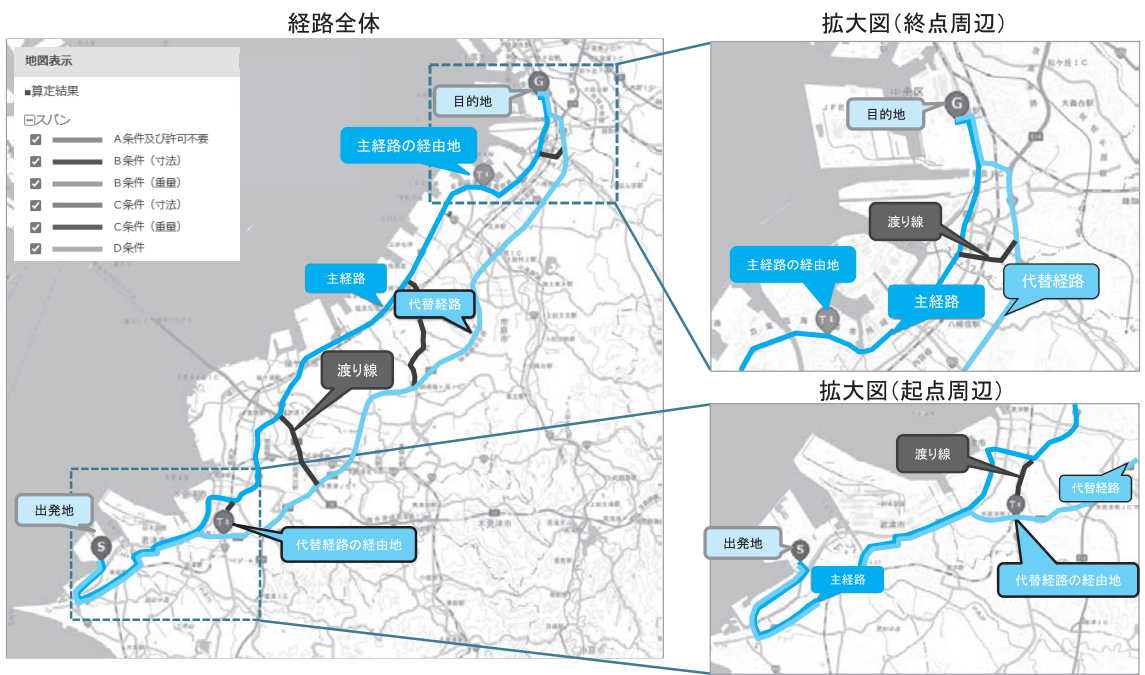


図-6 特殊車両通行制度の比較



※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

図-7 検索後の通行可能経路の例 (2地点双方向2経路検索)

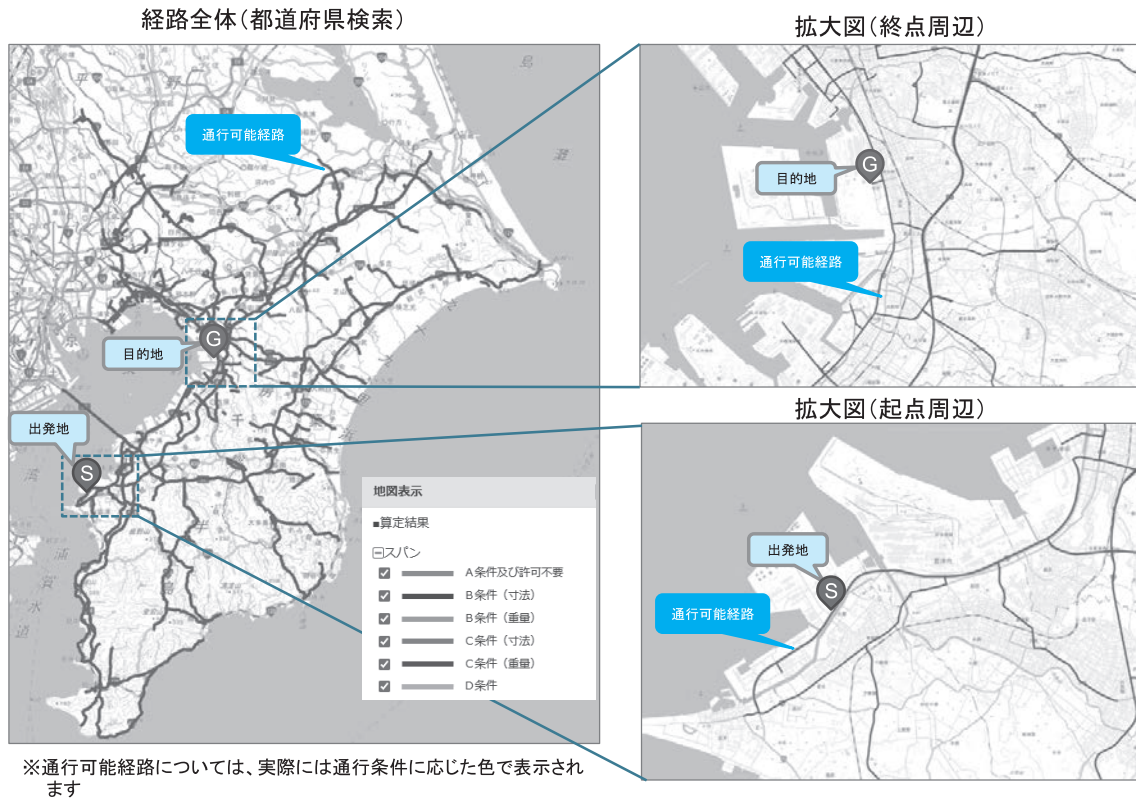


図-8 検索後の通行可能経路の例(都道府県検索)

3. 特殊車両通行確認制度の施行により見込まれる効果と今後の展望

(1) 見込まれる効果

特殊車両通行許可制度においては、申請から許可までの審査に時間を要していたため、急な業務に対応するための特殊車両を用いた機動的な運行には限界があった。一方で、特殊車両通行確認制度では、経路検索をした結果、通行可能経路が即時に表示されるため、オンラインでの手数料決済まで完了すれば即日の通行も可能となる。そのため、これまで1経路ごとに必要だった申請の事務作業が減るとともに、即日で通行可能になることによる物流事業者の受注機会の拡大も見込まれるため、物流の生産性向上が見込まれる。

(2) 今後の展望

特殊車両通行確認制度の利用は、道路情報が電子化されている路線が対象になっており、電子化

されていない路線は検索することができない。高速自動車国道と一般国道の電子化率は100パーセントを達成しているが、都道府県道や市町村道などの地方道の電子化の整備は100パーセントに到達していないため、ラストマイル部分で特殊車両通行確認制度を利用できないという場合もある。こうした状況を改善し、さらなる特殊車両通行確認制度の利用を促進するため、昨年度まで年2回だった道路情報を電子化する作業を、年4回に多頻度化する取組を行っている。

4. おわりに

国土交通省としても、特殊車両通行確認制度は物流事業者の事務負担を軽減し、物流の生産性向上に資する取組であると考えているところ、利用者の声を聞きつつ、道路管理者とも連携しながら制度のさらなる普及促進に向けて取り組んでいきたい。