

大型車両を取り巻く課題への対応状況

<第2回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会>

平成28年3月16日（水）

1.現状の課題

1-1. 課題の確認

前回（1/29）に行われた連絡協議会において、それぞれの立場が抱える大型車両を取り巻く課題について、下表のとおり確認を行った。

この課題の中から、特に本連絡協議会の広報を中心とした取組みによって解決を図っていく課題（青字）を共有した。

＜表1＞それぞれの立場が抱える課題

運送事業者側	◎特車制度が煩雑でわかりにくい。 ⇒ ①
	特車申請許可期間の短縮化が必要である。 ⇒ ③
	ほとんどの経路が大型車誘導区間のみで完結しないため、恩恵を受けられていない。また、高速道路を通行しない車両にはメリットがないため、重さ/高さ指定道路も大型車誘導区間に指定すべきである。
	◎荷主によっては、法令順守より価格重視の傾向も見受けられる。 ⇒ ②
	未収録道路について、団体等からの要望も踏まえた収録の仕組み作りが必要である。 ⇒ ④
	◎許可条件に基づき誘導車を配置し、一時停止制限をかけると制度を認知していない一般車両からクレームを受けことがある。 ⇒ ①
	明らかな不正通行車両を発見し行政機関に通告を行っても、処分があいまいなため改善に至っていない。 ⇒ ⑤
	ドライバーの労働環境の健全化が必要である。
	◎協会等の団体加盟事業者には注意喚起や情報提供を行うことが可能だが、違反の多い非加盟事業者に対する手段がない。 ⇒ ②
近年の特車申請数の増加を受けて、審査体制の見直し、ひいては特車通行許可申請の在り方から検討すべきではないか。 ⇒ ③	
関係行政機関側	取締り（処分）等の権限が限定的であるため、他機関と連携してより効果的な取締りを行いたい。
	大型車両の事故対策には道路構造上の対策が必要な箇所がある。
	基準を超過する車両の認可後のフォロー体制が構築されていない。
	◎違反車両は事故に直結しやすいため、交通安全の観点からも対策が必要である。 ⇒ ②
	◎協会等に加盟している事業者には、協会を通じて情報提供や協力を呼び掛けられるが、非加盟の事業者には、情報伝達手段がない。 ⇒ ②
道路管理者側	申請者及び道路管理者の作業簡素化のため、自治体にも国のオンライン申請システムを導入すべきではないか。
	取締り時に許可証の経路確認に時間を要している。
	取締りを行うスペースや機材、人員の余裕がない。
	申請者から特車申請の許可までの期間短縮の要望が多く寄せられている。 ⇒ ③
	包括協議を導入し、審査の効率化が必要である。
	道路情報便覧の収録方法がわからない市町村が多い。 ⇒ ④
違反データが電子化されていないため、違反が繰り返し行われていても同一事業者かどうか判別できない。	

◎青字：広報を中心に解決を図っていくもの

1.現状の課題

1-2. 課題の確認

広報を中心とした取組みによって解決を図っていく課題

- ・特車制度が煩雑でわかりにくい。
- ・許可条件に基づき誘導車を配置し、一時停止制限をかけると制度を認知していない一般車両からクレームを受けることがある。
- ・違反車両は事故に直結しやすいため、交通安全の観点からも対策が必要である。

⇒①社会一般を含めた特車制度の周知対策

- ・荷主によっては、法令順守より価格重視の傾向も見受けられる。
- ・協会等の団体加盟事業者には注意喚起や情報提供を行うことが可能だが、違反の多い非加盟事業者に対する手段がない。

⇒②情報発信手法の対策

⇒ **対策1** ^ (P3)

その他課題の中から今回ピックアップする課題

- ・特車申請許可期間の短縮化が必要である。
- ・近年の特車申請数の増加を受けて、審査体制の見直し、ひいては特車通行許可申請の在り方から検討するべきではないか。
- ・申請者から特車申請の許可までの期間短縮の要望が多く寄せられている。

⇒③特車許可審査の効率化・短縮化対策

- ・未収録道路について、団体等からの要望も踏まえた収録の仕組み作りが必要である。
- ・道路情報便覧の収録方法がわからない市町村が多い。

⇒④未収録道路の収録促進対策

- ・明らかな不正通行車両を発見し行政機関に通告を行っても、処分があいまいなため改善に至っていない。

⇒⑤違反車両の通報への対応策

⇒ **対策2** ^ (P4~5)

追加すべき課題

今回の連絡協議会でご意見等を頂きたいと考えております。

2. 課題解決に向けた動き

2-1. 広報を中心とした取組みによる対策

対策 1

① 社会一般を含めた特車制度の周知対策

【課題】

- ・特車制度が煩雑でわかりにくい。
- ・許可条件に基づき誘導車を配置し、一時停止制限をかけると制度を認知していない一般車両からクレームを受けることがある。
- ・違反車両は事故に直結しやすいため、交通安全の観点からも対策が必要である。※



現段階において、社会一般に求めることは、広報を通じて、幅広く大型車両を取り巻く状況について認知してもらうことである。

【対策案】

- ・連絡協議会による合同取締り（H28年秋頃予定）を事前にメディアに公表し、公開取締りを行う。
- ・新聞広告等、社会一般への露出が高い媒体を通じて、広報を行う。
- ・詳しい制度の内容は、連絡協議会ホームページやツイッターを活用して継続的な周知を行う。

※広報によって解決を図ることに加え、違反車両の取締りによって事故を未然に防止する対策が必要であるため、次回以降の連絡協議会にて取締りについて検討を行うこととする。

② 情報発信（伝達）手段の対策

【課題】

- ・荷主によっては、法令順守より価格重視の傾向も見受けられる。
- ・協会等の団体加盟事業者には注意喚起や情報提供を行うことが可能だが、違反の多い非加盟事業者に対する手段がない。



【対策案】

- ・大型車両が休憩等で立ち寄りやすい道の駅やSA・PAを利用して、イベントやパネル展、チラシの配布等を企画する。
- ・荷主を対象とした意見交換会、説明会等を通じて、チラシの配布等を行う。

2. 課題解決に向けた動き

2-2. システム等の改善による対策

対策2

③特車許可審査の効率化・短縮化対策（H28年春頃～）

●車検証チェック機能

特殊車両通行許可申請において、車検証の内容と車両諸元の入力値が異なっているケースが多く、申請者への確認が必要となったり、差戻しの原因にもなっている。

そこで、オンライン申請システムにおいて、申請時に車検証データと車両諸元の入力値をチェックする機能を付与する。これにより、車両諸元の入力ミスが削減され、審査の効率化、短縮化に繋がる。

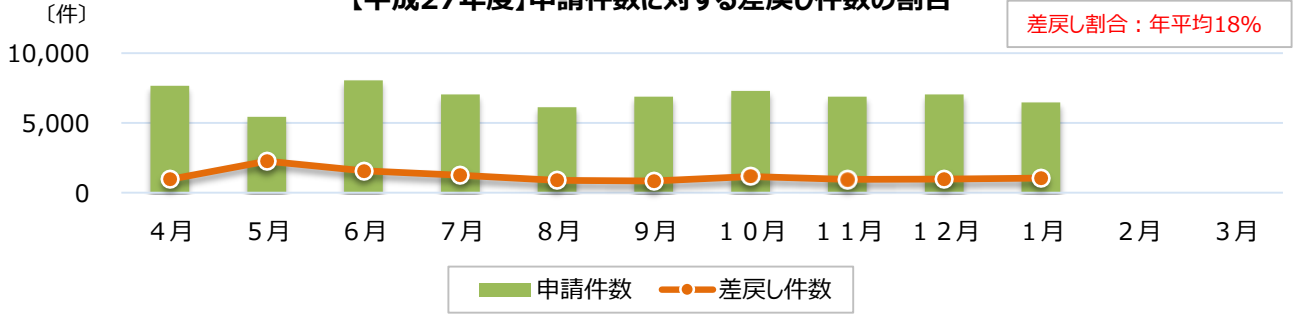
●個別協議の電子化

従来、道路管理者間の個別協議は、協議元が協議書類を作成し、協議先へ郵送またはFAX等で送付することになっている。また、それに基づき協議先は審査を行い、同様の手段で回答を行う。このように紙面での対応は時間を要する上に、書類紛失等のリスクも伴う。

そこで、道路管理者間の個別協議についてシステムを介し電子化する。これにより、審査の効率化及び短縮化を目指す。

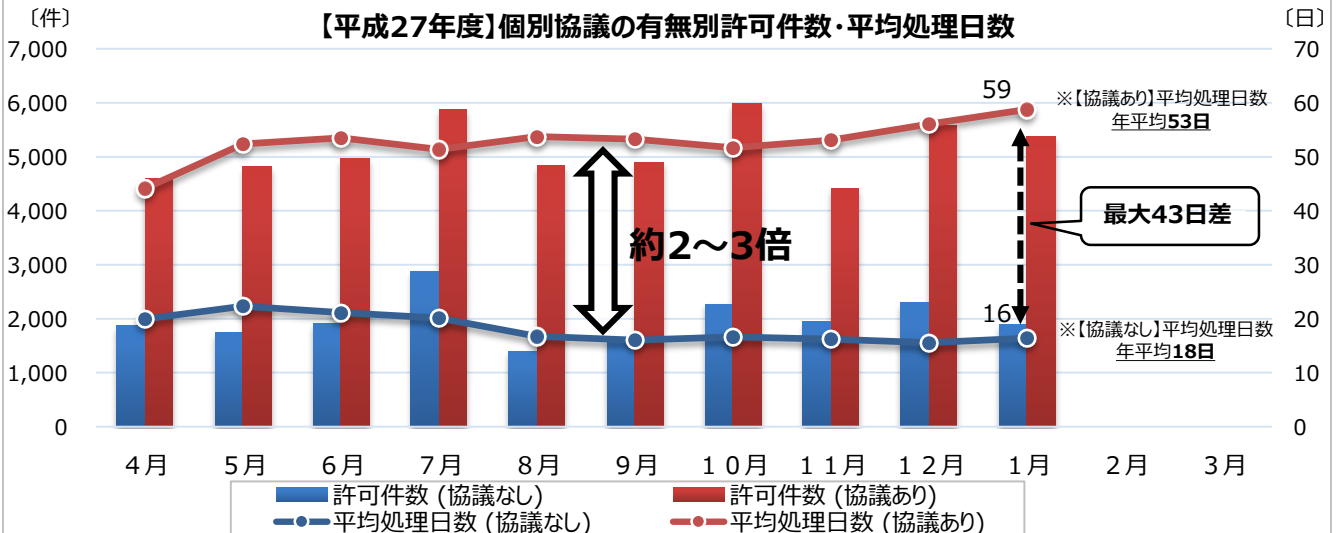
【参考】※いずれも平成28年1月末現在の関東地方整備局管内のデータ

【平成27年度】申請件数に対する差戻し件数の割合



【差戻しが多い代表事例】①車検証の内容と車両諸元が異なる ②申請経路に通行不可区間が含まれている
③通行経路表と地図上の経路が一致していない ④未収録路線の名称が記入されていない

【平成27年度】個別協議の有無別許可件数・平均処理日数



2.課題解決に向けた動き

2-3. 従来の仕組み改善による対策

対策2

④未収録道路の収録促進対策

今年度に引き続き、平成28年度も未収録道路の収録促進のため、市区町村向けの説明会を開催する。また、申請者側の代表として、各都県のトラック協会および全国クレーン建設業協会各支部から、収録が必要とされる箇所の要望を聴取し、効果的かつ効率的な収録を目指す。

	予定時期
東京都	H28年4月
千葉県	調整中
神奈川県	H28年4月

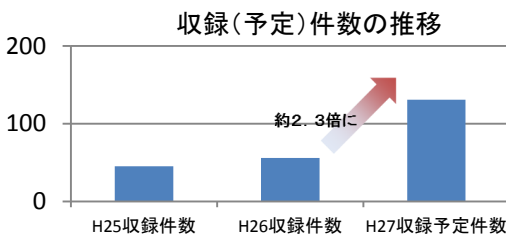
<平成28年度の説明会>

	説明会参加/市区町村数	今年度登録延長
東京都	38/62 (61%)	約15.4km
千葉県	39/54 (72%)	約34.3km
神奈川県	23/33 (70%)	約82.4km

<平成27年度の収録状況等>

●神奈川県における道路情報便覧収録促進の取組み結果の事例

平成26年度から開始した道路情報便覧の収録促進の取組みによって、今年度の収録予定件数が例年の約2.3倍に増加した。また、いずれの道路管理者においても要望に対する収録率が5割を超えた。



要望件数に対する収録(予定)件数の割合【要望のみ】

道路管理者	H26 要望件数	H26 収録件数	H27 収録予定件数	収録(予定)件数 / 要望件数
国	1	0	1	100%
県	4	4	0	100%
政令市	24	1	11	50%
市町村	108	19	59	72%
合計(要望のみ)	137	24	71	69%

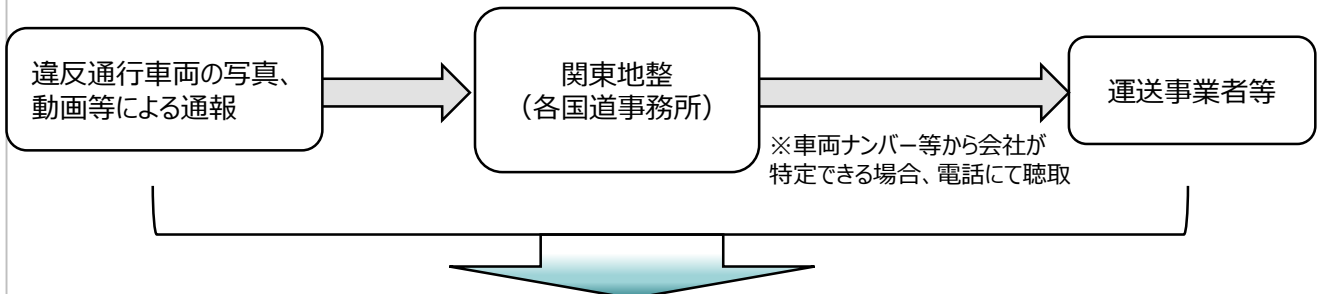
※取組み初年度の平成26年度要望は年度内に一部を先行収録

【参考】大型車誘導区間の追加指定について

東京都、横浜市、川崎市、千葉市の管理道路のうち、主要港湾を結ぶ一部の道路が平成28年4月に大型車誘導区間に追加指定される予定である。

⑤違反車両の通報への対応

現在、関東地方整備局においては、違反通行車両の通報に対し、次のとおり対応している。



※今後、関東地方整備局と関東運輸局で情報共有を行い、違反を繰り返す悪質な運送事業者に対しては、場合によってはヒアリングを行い状況確認を行う等、連携した取組みを検討していく。