

大型車両を取り巻く課題への対応

<第3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8月2日（火）

1.現状の課題

1-1. 課題の確認

昨年度の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ヒアリング等を通じて抽出し、共有した。

今年度追加で行ったヒアリングによって確認された課題を含めて表1のとおり整理した。

＜表1＞それぞれの立場が抱える課題

＜大型車両を取り巻く課題＞	
運送事業者側	◎特車制度が煩雑でわかりにくい。 ⇒課題①
	特車申請許可期間の短縮化が必要である。 ⇒課題③-1
	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。 ⇒課題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。（第2回連絡協議会で報告済）
	◎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。 ⇒課題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。（第2回連絡協議会で報告済）
	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。 ⇒課題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るべきではないか。	
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。 ⇒課題①
	◎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。 ⇒課題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。 ⇒課題③-2
	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。 ⇒課題③-1
	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。（第2回連絡協議会で報告済）
	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。
	★重複申請によって審査に余計な負荷が掛かっている。
★個別協議の審査において、車両個別の軌跡図を取り寄せることになるため時間をロスしている。	

◎青字：広報を中心に解決を図っていくもの

★赤字：平成28年度追加した課題

（追記がされていない今後対策を検討する課題についてはP7に記載）

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。※

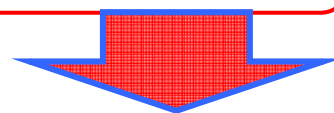


現段階において、社会一般に求めることは、広報を通じて、幅広く大型車両を取り巻く状況について認知してもらうことである。

【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。



**今年度
実施予定**

② 情報発信（伝達）手段の対策

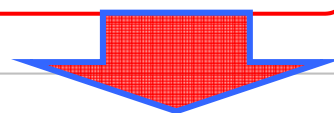
【課題】

- ・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。



**今年度
実施予定**

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

③-1 特車許可審査の効率化・短縮化対策

【課題】

- ・特車申請許可期間の短縮化が必要である。
- ・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。



【対策】

平成28年3月21日～特車許可審査の効率化および短縮化対策として、オンライン申請システムにおいて以下の3機能の運用を開始した。

- 1) 車検証情報との照合チェック機能
- 2) 制御文字の入力チェック機能
- 3) 未収録道路における道路法適用外道路の判定機能

1) 車検証情報との照合チェック機能

【機能概要】

- 車両諸元入力時に、車検証情報と入力情報に差異がある場合は、チェック結果をエラーメッセージにて表示する。
- チェック項目は、乗車（乗車定員）、自重（車両重量）、積載物重量（最大積載量）、軸重の4項目。
- 申請データ提出後、車検証情報との不整合により道路管理者から差戻しされる可能性があるか否かの確認が可能。



入カミスによる差戻しの回避

2. 車検証情報との照合チェック結果の表示

国土交通省

【照合結果メッセージ】

車検証情報照合結果表示

型式単位に、車両自重・積載物重量・軸重・乗員数をチェックしています。
チェック結果は「照合結果」欄に表示されるメッセージを参照してください。

照合結果 全項目のエラーがありました。内容を確認してください。
解消できないエラーがある場合は窓口での審査を行いますので、必ず車検証をスキャンしたものを添付して提出してください。

車両諸元入力内容			車検証登録内容			
車両区分	型式	項目名	入力内容	車両番号	項目名	登録内容
トラック	AAA	乗員	1人	○○○100※7193	乗車定員	2
トラック	AAA	自重	7110kg	○○○100※7193	車両重量	7190kg
トレーラ	BBB	自重	6300kg	○○○130※800	車両重量	6820kg
トレーラ	BBB	積載物重量	5600kg	○○○130※800	最大積載量	5500kg
トラック	AAA	軸重(A軸)	4900kg	○○○100※7193	軸重(前前)	4950kg
トラック	AAA	軸重(B軸)	2200kg	○○○100※7193	軸重(後後)	2230kg
トレーラ	BBB	軸重(C軸)	2500kg	○○○130※800	軸重(前前)	2890kg
トレーラ	BBB	軸重(D軸)	3700kg	○○○130※800	軸重(後後)	3730kg

照合対象項目です。

詳細は次ページに示します。

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

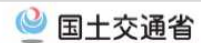
2) 制御文字の入力チェック機能

【機能概要】

- データ入力時に制御文字が含まれた場合、エラーメッセージを表示する。
例：コピー・ペーストした場合、TABコードが含まれると該当画面でエラーメッセージを表示。これまで、制御文字を含んだ申請データは提出（送信）不可とされるが、どの入力データで不可となっているのか申請者側では判別がつかなかったもの。

申請書提出時の手戻りの防止

3. 制御文字の入力チェック



- 申請データ入力時に制御文字が含まれている場合のエラーメッセージを表示します

【改修概要】

申請データの作成時に、システムで禁止されている制御文字(TABコード、改行コード)が含まれている場合には、申請データ作成時にエラーを引き起こす可能性があります。
そのため、データ入力時における制御文字の入力チェック機能を追加し、制御文字が含まれている場合は、エラーメッセージのポップアップ画面を表示します。(電子申請書作成システムのリリースは3月下旬を予定)

例えば、コピー/ペーストした場合において、TABコードが含まれる場合はこのようなメッセージが表示される。

- 可能:「東京都△中央区」△(スペース)
- ×不可:「東京都 中央区」空白はTABコード

コピー/ペーストで制御文字が含まれないようにしてください。

【新規に申請データ(tks、binファイル)を作成する場合】

利用システム	制御文字が含まれる場合の対応方法	備考
特殊車両オンライン申請支援システム	データ入力時に、制御文字が含まれる場合にはエラーメッセージが表示されます。TABコードや改行コードが入力文字に含まれている場合があるため、制御文字を削除してください。	
電子申請書作成システム	同上	3/29にPRサイトにて配布

14

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) 未収録道路における道路法適用外道路の判定機能

【機能概要】

- 未収録道路が道路法適用外道路か否かの自動判定を行う。

個別協議の要否の判断が簡略化 = 審査の効率化

4. 未収録道路における道路法適用外道路の判定

国土交通省

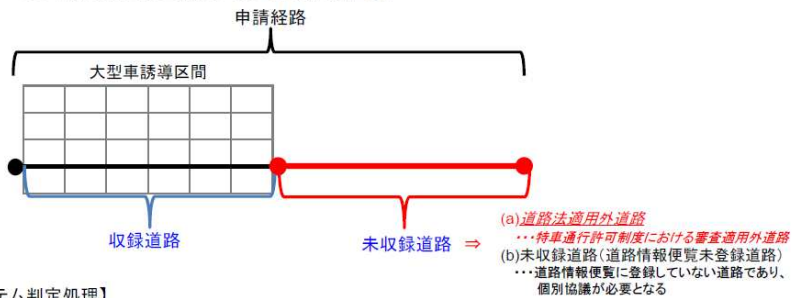
- 未収録道路における道路法適用外道路の判定により審査業務の効率化を図ります

(1) システム改修概要

現行システムでは申請時の経路情報入力にて、申請経路に未収録道路が含まれている場合、道路法適用外道路か否かの判定がされていないため、個別協議有と判定されます。

システム改修後は、未収録道路が道路法適用外道路か否かを判定し、未収録道路が道路法適用外道路のみの場合には、個別協議無と判定し、審査業務の効率化を図ります。また、未収録道路が道路法適用外道路のみの場合には、大型車誘導区間完結判定においても大型車誘導区間完結と判定します。

■イメージ：申請経路が、大型車誘導区間+未収録道路の場合



【システム判定処理】

	経路の認識	個別審査有無判定	大型車誘導区間完結判定
改修前	大型車誘導区間 + 未収録道路 (区別なし)	個別協議有り	大型車誘導区間完結でない
改修後	大型車誘導区間 + (a) 道路法適用外道路	個別協議無し	大型車誘導区間完結
	大型車誘導区間 + (b) 未収録道路	個別協議有り	大型車誘導区間完結でない

15

4. 未収録道路における道路法適用外道路の判定

国土交通省

(2) システム画面表示内容の変更

経路入力(交差点番号入力)時において、大型車誘導区間チェック実行時に、画面表示される大型車誘導区間チェック結果画面における表示内容の変更点を以下に示します。

【現行】経路が大型車誘導区間+未収録道路の場合

No	路線名称	開始交差点番号	終了交差点番号	開始交差点名称	終了交差点名称	未収録区間	大型車誘導区間
1	一般国道 499号線	5339141542	5339142444	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	収録	○
2	道路法適用外道路	-	5339140789	-	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	未収録	○
3	道路法適用外道路	-	5339142222	-	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	未収録	○

未収録道路が道路法適用外道路であるか画面表示上では判断できません

【改修後】経路が大型車誘導区間+未収録道路の場合

No	路線名称	開始交差点番号	終了交差点番号	開始交差点名称	終了交差点名称	未収録区間	大型車誘導区間
1	一般国道 499号線	5339141542	5339142444	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	収録	○
2	道路法適用外道路	-	5339140789	-	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	未収録	○
3	道路法適用外道路	-	5339142222	-	伊予中央インターチェンジ(音羽南)	未収録	○

道路法適用外道路の場合は路線名称に「道路法適用外道路」と表示されます

「道路法適用外道路」のスパンを除き、大型車誘導区間欄が全て「○」となる場合は、大型車誘導区間の審査対象と表示されます。⇒申請経路が、大型車誘導区間完結であることを示します。

※ただし、申請車両が大型車誘導区間対象車両である場合に限る

16

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

③-2 特車許可審査の効率化・短縮化対策

【課題】

- 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。



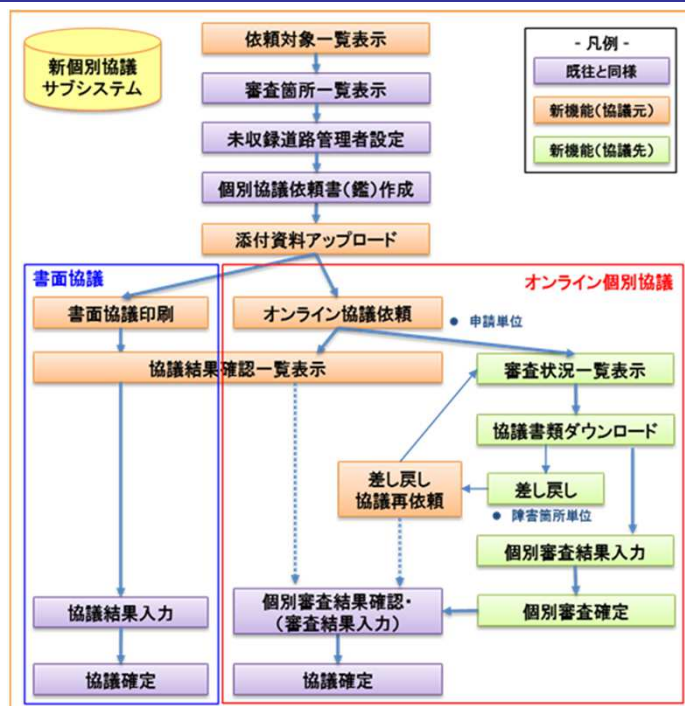
【対策】

4) 個別協議のオンライン化

従来、道路管理者間の個別協議は、郵送またはFAX等で書類のやり取りを行っているため、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係る手続きをオンライン化し、審査の効率化及び短縮化を図るため、来年度の本運用開始に向けて準備を進めている。

【個別協議のオンライン化によるメリット】

- 協議書類の郵送不要等に伴う審査期間の短縮
- システムを介した個別審査結果の登録作業の効率化
- 過去の個別協議の蓄積による協議履歴の管理



[システム構成概要]

運用スケジュール (予定)

■ 平成29年4月頃～

本運用開始 (予定)

3. 今後の課題

3-1. 今後対策を検討していく課題

＜大型車両を取り巻く課題＞	
運送事業者側	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。 ⇒ 毎年適宜追加指定を行っていますが、今年度も引き続き協会・団体等からの意見も踏まえ検討していきます。
	ドライバーの労働環境の健全化が必要である。 ⇒ 今後協議会で取り組む新聞やイベントの広報等により、荷主と運送事業者の適正化を図り、ドライバーの労働環境の健全化を図れると考えています。
	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。 ⇒ 直轄国道では窓口の集約化を行うなど審査体制を強化しており、来年度には個別協議のオンライン化を行うなど対策を強化していきます。
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。 ⇒ 今年秋頃実施予定の合同取締りに向けて今後実施方法を検討していきます。
	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。 ⇒ 関連機関と情報の共有を図り、必要な対策について検討していきます。
	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。 ⇒ 今後関係機関と連携して、必要な対策について検討していきます。
道路管理者側	取締り時に許可証の経路確認に時間を要している。 ⇒ 直轄国道では許可証の確認をモバイルパソコンからデータベースにアクセスして確認していますが、同様の体制が取れるかについて今後検討していく必要があると考えています。
	取締りを行うスペースや機材、人員の余裕がない。 ⇒ 他の道路管理者と連携して実施できないか検討していきます。
	包括協議を導入し、審査の効率化が必要である。 ⇒ 今後システムに組み込むことにより、審査の効率化を図れるか検討していきます。
	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。 ⇒ データの電子化については今後ETC2.0等の施策と併せて検討していきます。
	重複申請によって審査に余計な負荷が掛かっている。 ⇒ 根本的な解決には審査期間の短縮化が必要と考えており、道路情報便覧収録道路の推進や個別協議のオンライン化などの施策と併せて対応していきます。
	個別協議の審査において、車両個別の軌跡図を取り寄せることになるため時間をロスしている。 ⇒ 関係機関と今後検討していきます。

【参考】最近の許可件数と平均処理日数の推移

4-1. 前年度との比較

特車許可件数と平均処理日数について、平成28年4月～6月までの3ヶ月間と、前年度同月期間との比較を行った。

(※データは大型車誘導区間審査対象外の関東地方整備局管内の全国道事務所及び本局の合算値)

- 個別協議の有無を問わず申請件数は増加。
- 平均処理日数は個別協議がない場合短縮化され、個別協議がある場合は日数が増加。

【個別協議がない場合】

- 3ヶ月間の許可件数は前年度と比較して、約1,200件増（121%）であった。
- 3ヶ月間の平均処理日数は前年度と比較して、約6日減（67%）であった。



【個別協議がある場合】

- 3ヶ月間の許可件数は前年度と比較して、約110件増（101%）であった。
- 3ヶ月間の平均処理日数は前年度と比較して、約8日増（115%）であった。

