

ETC2.0装着車への特殊車両通行許可の簡素化制度について

道路局 道路交通管理課 車両通行対策室

1 はじめに

道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、道路の劣化に与える影響が大きい大型車両の通行の適正化を図っていくことも併せて極めて重要である。

国等が実施した実験結果によると、軸重 20 トン車が道路橋の劣化に与える影響は、軸重 10 トン車の約 4,000 台に相当する。また、重量を違法に超過した大型車両は、全走行車両のわずか 0.3% でしかないが、道路橋の劣化の約 9 割以上を引き起こしている。

このような状況から、平成 26 年 4 月 14 日に社会資本整備審議会道路分科会が行った「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」では、重量制限を超過する大型車両を通行させる者に対する取締り・指導について一層強化を図るとともに、特殊車両通行許可制度の審査基準の見直しや審査の迅速化等を図ることで、大型車両が適正に通行しやすい環境を整備することとされたところである。更に、これを受けて、国土交通省道路局では、平成 26 年 5 月 9 日に「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」（以下、適正化方針という。）を策定し、国民の財産である道路を極めて大きく傷める重量超過の悪質違反者には厳罰化を、適正に道路を利用して物流を支える方にはより使いやすくといった、メリハリの効いた取り組みを進めていくこととしたところである。

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針

背景

- 0.3%の重量を違法に超過した大型車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。** ※車両総重量20tを超える違反車両
 → **軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当**
- 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。

基本方針

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

- パン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一**
 ・パン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 【H26年度中に実施】
- 4.5フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し**
 ・4.5フィートコンテナを積載する車両を始め、パン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 【H26年度中に実施】
- 許可までの期間の短縮**
 - 主要道路情報のデータベース化を促進 【継続して実施】
 - 通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 【継続して実施】
 - 大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 【H26年度から実施】
 - 通行許可に係る審査体制の集約化 【H27年度から段階的実施に向けて準備】
- 適正に利用する者の許可の簡素化**
 - 違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 【H27年度実施に向けて準備】
 - ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の適用 【H28年度実施に向けて準備】

違反取締りや違反者への指導等の強化

- 違法に通行する大型車両の取締りの徹底**
 - 自動計測装置の増設 【H26年度から実施】
 - コードラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等各道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 【継続して実施】
- 違反者に対する指導等の強化**
 - 国道事務所へ呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） 【H25年度から実施】
 - 特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 【H26年度から実施】
 - 改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施
 また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 【H26年度から実施】
- 関係機関との連携体制の構築**
 - 国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 【H25年度から実施】
 - 国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 【H26年度から実施】
 - 自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 【H26年度から実施】

【前】道路橋の劣化に与える影響

項目	割合
通行台数 (全交通)	99.7%
劣化への影響 (全交通)	0.3%
通行台数 (大型車両)	0.3%
劣化への影響 (大型車両)	91.5%
通行台数 (小型車両)	99.7%
劣化への影響 (小型車両)	8.5%

本方針を実施することによる効果

・道路構造物の長寿命化

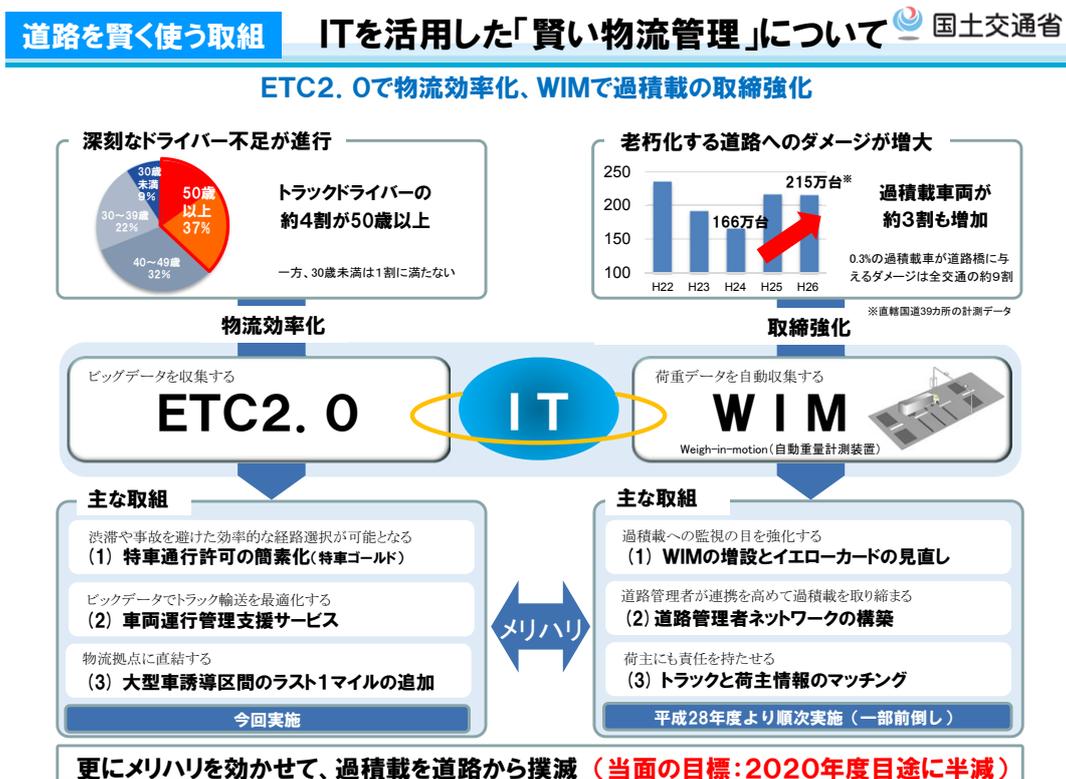
・効率的かつ迅速な物流の実現

・交通の危険の防止

【参考①】「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」平成 26 年 5 月 9 日公表資料より

加えて、平成 27 年 12 月 25 日に社会資本整備審議会道路分科会と交通政策審議会交通体系分科会との合同会議から提出された「今後の物流政策の基本的な方向性等について（答申）」では、適正通行へのインセンティブとして、これまで実施してきた大型車の適正通行を促進する取組に加え、適正利用者に対しては、渋滞や事故を避けた経路選択が可能となる ETC2.0 装着車への特車通行許可の簡素化を行うとともに、手続き期間が大幅に短縮される大型車誘導区間^{*1}の改善を進めるなど、効率的な輸送に資する取組を進めていく必要があるとされたところである。

※1 第 47 条の 3 第 1 項に規定する限度超過車両の通行を誘導すべき道路



【参考② 平成 27 年 12 月 14 日社会資本整備審議会道路分科会と交通政策審議会交通体系分科会との合同会議参考資料より】

本稿では、これらの方針等に基づいて、道路を適正に利用する者の許可の簡素化を図るため、平成 28 年 1 月 25 日から実施することとした「ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可の簡素化制度（以下、簡素化制度という。）」の制度内容について説明していく。

2 ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可の簡素化制度

現行の特殊車両通行許可制度においては、特殊車両は申請した個々の輸送経路のみ通行が可能となる。よって特殊車両の申請者は、経路毎に大量の申請手続きをとることが必要となり、加えて、2年に1回の定期的な更新手続きも必要となる。

今回実施することとした簡素化制度は、業務支援用 ETC2.0 車載器(特殊用途用 GPS 付き発話型車載器)を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録した車両は、大型車誘導区間における経路選択を可能とする許可を行う。そのため、大型車誘導区間内であれば渋滞や事故、災害等による通行障害発生時の迂回ができ、輸送を効率化することができる。さらに、許可更新時の手続きを自動化し、手続きが従来に比べ簡素化することとした。

ここから詳しい内容について、説明していく。まず、制度の内容である。業務支援用 ETC2.0 車載器を装着することで、通行する経路を確認することが可能になることから、業務支援用 ETC2.0 車載器を装着した特殊車両で大型車誘導区間の走行を含む通行許可申請があった場合は、大型車誘導区間を包括的に申請があったものとみなして通行できる許可を付加することになる。これにより、出発地と目的地が同じであれば大型車誘導区間内では、迂回経路の申請が不要となる。

なお、通行する場合は道路管理者が道路上に設置した路側機から特定プローブ情報^{※2}を収集することにより当該車両の通行経路把握を行う。

※2 業務支援用 ETC2.0 車載器に記録された走行位置の履歴などの情報「プローブ情報」に、「車載器の特定に関する情報」を付与した情報で、道路管理者が管理する DSRC 路側無線機との無線通信により業務支援用 ETC2.0 車載器から収集される情報をいう。

更に、簡素化制度は更新時の手続も簡素化する。従来、2年に1回の定期的な更新手続をする必要があったが、簡素化制度を利用した場合の更新申請は、システムで自動作成した申請書を電子メールで連絡を行い、この申請書を確認した申請者からの同意（ワンクリック）をもって更新申請がされたものとする。申請者自らが申請書を作成する必要がなくなり、手続が簡素化される。ただし、簡素化制度の許可を受けた車両で道路法に違反して通行（例えば重量や経路の違反）していることを確認し、通知を受けた場合には、当該車両に係る申請書の自動作成は行わないこととした。

次に、簡素化制度の対象となる車両について説明する。大型車誘導区間には許可の基準値が定められており、この基準内の車両が対象となる。大型車誘導区間の許可の基準は「車両の通行の許可の手続き等を定める省令（昭和36年9月25日建設省令第28号）」第7条で定められており、車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径に関する基準に適合することが必要である。また、業務支援用 ETC2.0 車載器により、通行経路を把握するため、業務支援用 ETC2.0 車載器を装着しセットアップすることが必要である。セットアップとは業務支援用 ETC2.0 車載器に必要な情報を記録して利用可能な状態にすることである。

続いて、申請手続を行う際の利用方法について説明する。簡素化制度を利用する場合は、初回に限り特殊車両通行許可オンライン申請システムでの簡素化制度に関する利用登録が必要となる。利用登録は利用規約等に同意し、車両番号や車載器に関する情報を入力する必要がある。登録を行った車両は、特殊車両通行許可オンライン申請システムにて、従来通りの通行許可申請を行えばよく、大型車誘導区間を経路に含む申請については、自動的に簡素化制度の利用確認メッセージが表示される。このメッセージの指示に従うことで簡素化制度を利用した申請が行える。

簡素化制度においても、通行に際して許可の条件は付されることになるが、従来の許可条件とは一部異なる点があるので、許可の取り扱いについて説明したい。簡素化制度では、申請経路に加えて大型車誘導区間全線が審査されることになるが、審査の結果、経路によっては条件が付される場合や通行が不可となる場合がある。基本的には申請経路に付される総合通行条件に従って通行することになるが、大型車誘導区間内は以下の取扱いとなる。

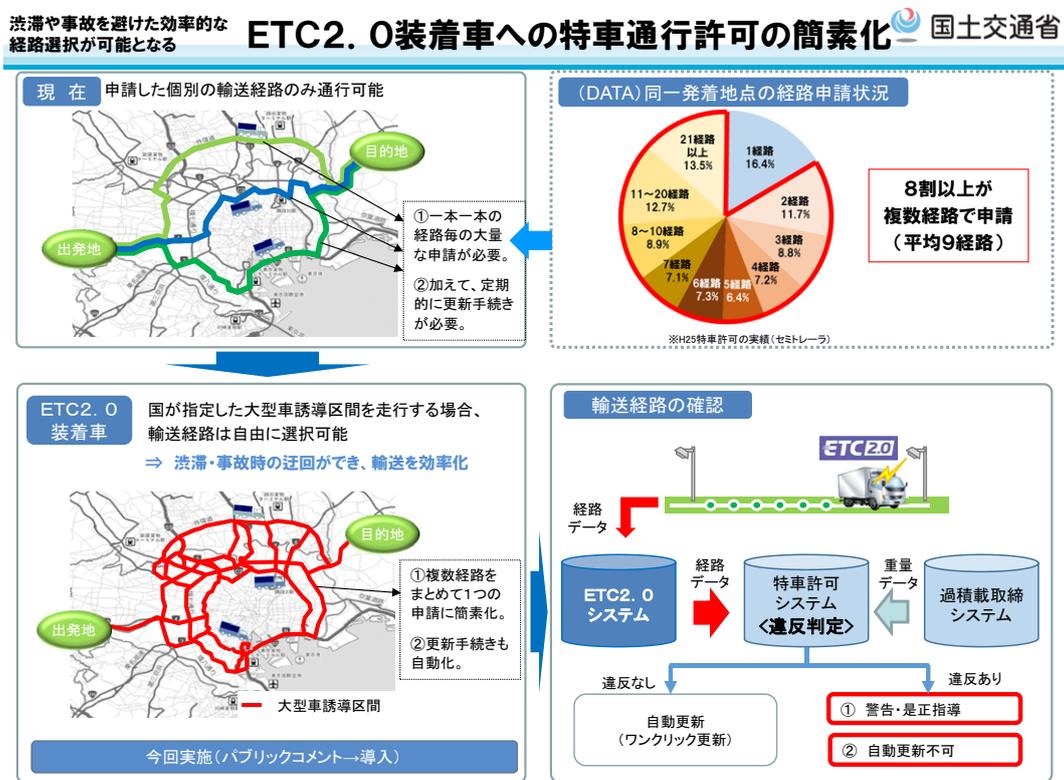
大型車誘導区間内の通行条件の区分がC又はDとなり、車両の前後に誘導車を配置することを条件とする区間又は箇所があるときには、当該通行条件による措置の必要となる区間又は箇所限定して当該通行条件により通行することができ、その他の経路を通行している間は、誘導車を配置する必要はない。

一方、付加される大型車誘導区間の経路のうち個別審査となる箇所については許可の対象外となり（申請経路は除く）、大型車誘導区間外と大型車誘導区間の接続交差点においては申請経路の進行方向のみ許可されることになる。

ただし、個別審査となった交差点は、折進はできないが直進は可能である。

以上の通り、簡素化制度の内容について説明してきたが、オンライン申請 Web ページの『ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可簡素化制度』に掲載している実施要綱や利用規約等に制度の詳細が記載されているので、確認してもらいたい。

なお、制度実施にあたっては、平成27年11月25日から同年12月24日までパブリックコメントを実施し、「ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可簡素化制度の実施について」（平成28年1月25日付け道路交通管理課長通達）の整備を行っている。



【参考③ 平成27年12月14日社会資本整備審議会道路分科会と交通政策審議会交通体系分科会との合同会議より】

3 おわりに

平成27年6月号「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化への取組み」でも述べてきたとおり、重量等を違法に超過した車両による道路構造物への影響は大きく、道路構造物の長寿命化のためには、大型車両の通行の適正化を図ることが極めて重要である。

今回説明した簡素化制度以外にも、平成27年12月25日に社会資本整備審議会道路分科会と交通政策審議会交通体系分科会との合同会議から提出された「今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)」では、過積載等の違反者への厳罰化として、過積載等の違反者に対して、動的荷重計測(Weigh-in-motion)による自動取締りについて真に実効性を上げる取組の強化、違反車両への高速道路割引停止措置の統一化などの更なる厳罰化を行い、更なるメリハリの効いた取組を進めていく必要があるとされたところである。引き続き大型車両の通行の適正化に取り組んで参る所存である。