

特殊車両の新たな通行制度

特殊車両通行確認制度について

倉田 亮一 徳嵩 公明 道工 敏央 出口 直樹

道路交通管理業務推進本部

近年、建設機械や資材などの重量物を運搬する特殊車両の通行需要は増加の一途を辿っているが、高度成長期に建設した道路や橋といった社会インフラの老朽化と、特殊車両の通行による社会インフラの摩耗や損傷は、社会的な問題となっている。

一方、特殊車両の通行において、事業者が行わなければならない手続きは煩雑で、かつ許可を得るまで時間を要し、場合によっては道路管理者による協議に1か月近くかかることもあり、手続きの簡素化や迅速化は喫緊の課題である。

国土交通省では、特殊車両通行制度の運用を全てオンライン化することで、特殊車両通行制度における利用者手続きの簡素化と迅速化を実現する「特殊車両の新たな通行制度」を創設し、令和4年4月1日に運用を開始した。

当機構は、国土交通省から特殊車両の新たな通行制度の指定登録確認機関として指定され、「特殊車両の新たな通行制度」の運営を担っている。

本稿では、特殊車両の新たな通行制度である「特殊車両通行確認制度」と制度運営のために構築された「特車通行確認システム」の概要、そして指定登録確認機関としての「特車登録センター」の取り組みについて紹介する。

はじめに

道路は一定の構造基準により造られており、道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐために、道路を自由に通行できる車両の大きさや重さの最高限度を定めている。この最高限度を「一般的制限値」という（表1および図1参照）。「一般的制限値」を超える車両は特殊車両として扱われ、通行する際には所定の手続きが必要である。

特殊車両の通行に関する手続きとしては、「特殊車両通行許可制度（以下、特車通行許可制度）」が従来から運用されている。特車通行許可制度の手続きに関しては、道路管理者毎に国の機関、各高速道路会社、および都道府県・政令市、市町村に窓口がある。また特車通行許可制度や特車通行許可制度オンラインシステム（以下、特車通行許可システム）に関する利用者のサポートを行う特車運用事務局が、関東地方整備局で運営されている。

表1 一般的制限値

車両の諸元		一般的制限値（最高限度）
幅		2.5メートル
長さ		12.0メートル
高さ		3.8メートル
重さ	総重量	20.0トン
	軸重	10.0トン
	隣接軸重	18.0トン：隣り合う車軸の軸距が1.8m未満
		19.0トン：隣り合う車軸の軸距が1.3m以上かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5トン以下
	20.0トン：隣り合う車軸の軸距が1.8m以上	
輪荷重		5.0トン
最小回転半径		12.0メートル

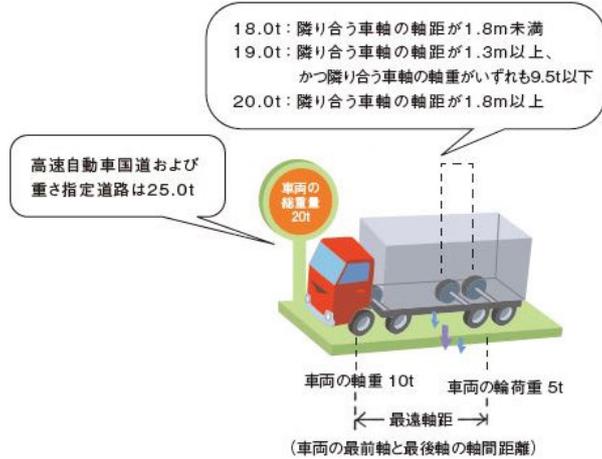
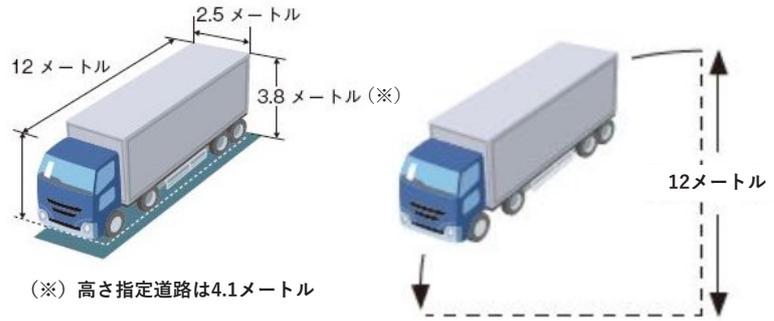
出典：国土交通省 ホームページ

しかしながら、特殊車両の通行需要は増加の一途であり、特車通行手続きの簡素化と迅速化の要望が利用者から上がっていた。

そこで、令和2年5月27日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」により、予め登録を受けた特殊車両を即時に通行可能とする「特殊車両の新たな通行制度（以下、特車通行確認制度）」が創設され、令和4年4月1日に施行されたところである。

特車通行許可制度では、申請する経路ごとに走行車両の車両諸元を入力する必要があり、通行許可を得られるまでに長い場合で約1か月の日数がかかっているが、特車通行確認制度は全ての手続きをオンライン化し、24時間365日、利用者は手続き可能（システムメンテナンスによる不稼働時は除く）で、即時に回答書が発行される。通行可能経路検索の際には予め登録した車両を呼び出すことで、車両諸元の入力手順を簡略化している。また経路検索は無料で何度でもやり直しが可能である。

なお、特車通行許可制度は道路法上のすべての道路を対象としているが、特車通行確認制度では通行確認システムが経路の自動検索を行うにあたり、道路情報が電子データ化されている必要があるからで、電子データ化されていない道路を起・終点とする場合や、車両諸元により個別審査が必要となる経路を通行する場合は、従来の特車通行許可制度を利



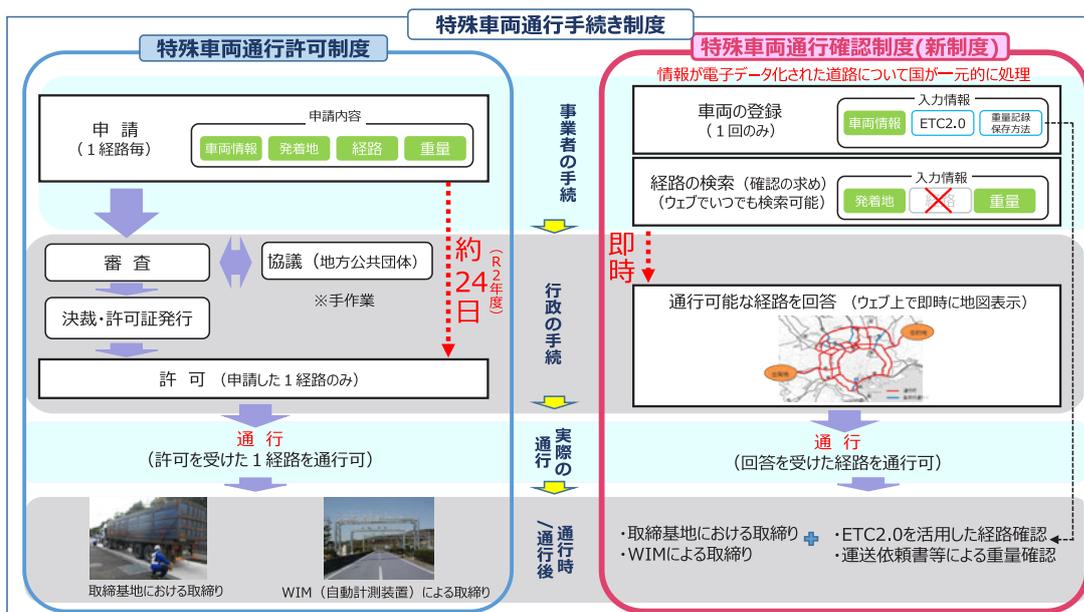
出典：国土交通省 ホームページ

図1 一般的制限値

用することになる。

図2に特車通行許可制度と特車通行確認制度の違いを示す。

特車通行確認制度においては、車両登録や経路検索な



出典：国土交通省 公表資料

図2 特殊車両通行手続き制度

どの運営の一部を指定登録確認機関が担うことを法律で定められており、令和3年8月10日に当機構が指定され、令和4年4月1日より、『特車登録センター』として、特車通行確認制度の運営を開始した。

2 特車通行確認制度について

2-1 特車通行確認制度の特長

特車通行確認制度は従来の特車通行許可制度と比べて、手続きが「早い」、「簡単」、「便利」が特長である。表2にそれぞれの特長とその内容を示す。

表2 特車通行確認システムの3つの特長

特長	特長内容
早い	<ul style="list-style-type: none"> 通行可能経路をオンラインで検索し、即時に通行可能経路を示した回答書を発行。 ※従来は申請から許可証発行まで平均約24日かかった（R2年度調査）
簡単	<ul style="list-style-type: none"> 車両登録の際に入力が必要な車両諸元は、システムが車検証データベースから自動的に入力 経路確認の際にシステム画面上で起・終点を設定し、経由地や検索条件などを設定・選択すれば、システムが自動的に通行可能経路を検索・提示
便利	<ul style="list-style-type: none"> 車両登録、経路検索、手数料支払い、回答書のダウンロードといった一連の手続きを全てオンライン化して利便性を向上

2-2 特車通行確認制度の利用要件

特車通行確認制度を利用するために利用者に求められる要件は、以下のとおりである。

- 車両の幅・高さ・長さ、重量等の車両諸元が登録限度内であること
- 単車・トラクタへのETC2.0車載器の搭載
- ETC2.0車載器によるプローブ情報の利用に関する同意
- 積載貨物の重量の記録と保存

特車通行確認制度で車両登録を行う際の車両基準を表3に示す。これは、「車両の通行の許可の手続等を定める省令（昭和36年建設省令第28号）第13条」において、限度超過車両の登録に係る車両幅等の基準として定められているが、この基準値はシステムにおいて自動で算定

可能な上限値であり、車両の登録ができた場合でも、通行可能経路が検索できない場合がある。実際の経路確認において通行可能と判定されるか否かについては、各道路の構造による。車両情報を入力すれば登録手数料を支払わなくとも経路検索することができるので、通行可能経路を事前に確認してから登録の要否を判断することができる。

表3 車両登録に係わる車両基準

車種 項目	右記以外	セミトレーラ 連結車	フルトレーラ 連結車
幅	3.5メートル以下		
重量	135.1トン以下	143.6トン以下	163.6トン以下
高さ	4.3メートル以下		
長さ	16.0メートル以下	20.0メートル以下	21.0メートル以下
最小回転半径	車両の最外側のわだちについて12.0メートル以下		

2-3 車両登録および登録手数料

登録の対象となる車両は、単車・トラクタおよび各種トレーラである。

単車・トラクタの登録手数料は、1台当たり5,000円で有効期間は5年間である。トレーラの登録手数料は無料で、車両登録廃止の手続きを行うまで有効である。

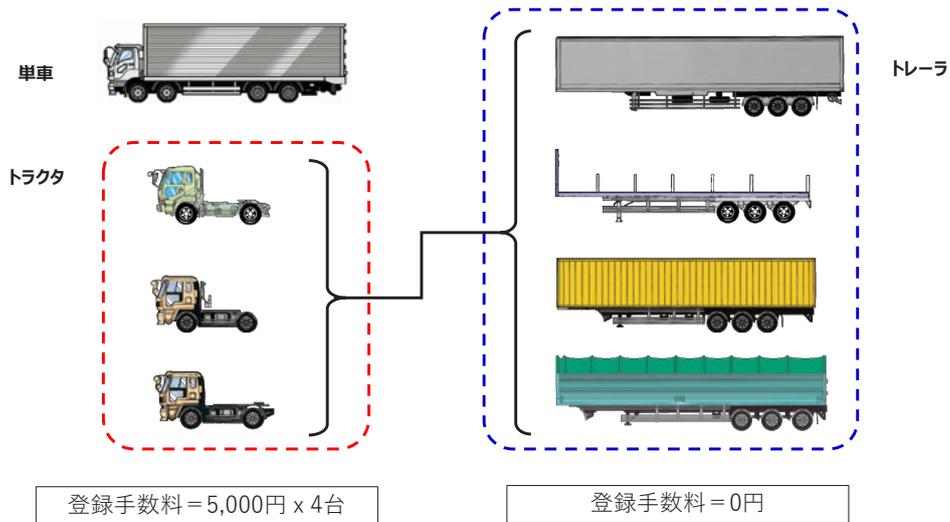
登録した車両諸元やETC2.0車載器を変更した場合は登録内容の変更を行う。廃車や使用しなくなった場合は車両登録廃止を行う。車両登録の変更や廃止手続きは無料である。

図3に登録手数料の例を示す。

この場合、単車1台とトラクタ3台に対して1台当たり5,000円の登録手数料がかかるが、トレーラの登録手数料は無料であるので、登録手数料の合計は、5,000円×4台=20,000円となる。

2-4 通行可能経路検索方法および経路検索手数料

通行可能経路の検索には、2地点双方向2経路検索と都道府県検索の2つの方法があり、利用者の用途に応じて選択することが可能である。



単車 x 1台とトラクタ x 3台 + セミトレーラ x 4台の組合せ

図3 車両登録手数料について

(1) 2地点双方向2経路検索

2地点双方向2経路検索は、起・終点からそれぞれの最寄りの重要物流道路または大型車誘導区間の交差点への経路（ラストマイル）を検索し、当該2地点間の重要物流道路と大型車誘導区間からなる2通りの経路（主経路と代替経路）を検索する。2つの経路には希望する経由地点を複数設定することが出来る。また2通りの経路を結ぶ重要物流道路と大型車誘導区間（渡り線）がある場合は、当該経路を抽出して通行可能経路の検索を行う。

経路検索の条件として、最短経路優先、有料道路優先、一般道路優先の3つの検索条件から選択し、希望する経路が検索できない場合には、検索条件を変更したり、経由地点の編集（追加、削除）を行って、何度でも無料で再検索を行うことが出来る。

起・終点のラストマイルについては、重要物流道路・大型車誘導区間に接続する電子データ化された道路区間を対象に、経路の確認を行うことができる。

図4に2地点双方向2経路検索のイメージを示す。



図4 2地点双方向2経路検索

起点および終点へのラストマイルについては、重要物流道路・大型車誘導区間に接続する電子化された道路区間を対象に、経路の確認を行うことができる。

図5に都道府県検索のイメージを示す。

(2) 都道府県検索

都道府県検索は、起・終点からそれぞれの最寄りの重要物流道路または、大型車誘導区間の交差点への経路（ラストマイル）を検索し、当該2地点間を結ぶ、選択された都道府県内全ての重要物流道路、または大型車誘導区間を対象に、通行可能経路の検索を行う。



図5 都道府県検索

(3) 追加経路検索

新たな経由地や目的地の設定を行うために、追加経路検索機能がある。追加経路は電子データ化された区間を対象に、一度経路検索が完了した経路上の重要物流道路・大型車誘導区間に接続するように設定することができる。

多数の目的地がある場合には複数の追加経路が可能で、後から目的地が追加となった場合には、回答書発行済みの経路に追加することも可能である。

図6に、2地点双方向2経路検索と都道府県検索それぞれの経路追加の例を示しているが、L1～L5は2地点双方向2経路検索で得られた通行可能経路上から、L1'～L4'は都道府県検索で得られた通行可能経路上から追加されているため、追加経路として設定が可能である。

(4) 経路確認手数料と有効期限の起算日について

経路確認手数料は、実費を勘案して国が政令等で定めている。表4に経路確認手数料を示す。

2地点双方向2経路検索の手数料は、起・終点の距離には関係なく、経路確認1回あたり600円である。また有効期間は1年間である。

都道府県検索の手数料は、起・終点の距離や走行可能

経路数に係わらず、選択した都道府県の数により、都道府県数が1～4までは1都道府県あたり400円で、都道府県数が5以上の場合は5～14都道府県に関しては1都道府県あたり300円となり、都道府県数が15以上の場合は15～47都道府県に関しては1都道府県あたり200円である。また有効期間は2地点双方向2経路検索と同様に1年間である。

経路追加の手数料は、追加経路の経路確認1件につき100円（経路延長距離10kmまで）であり、経路延長距離が10kmを超えるごとに100円が加算される仕組みである。有効期間は2地点双方向2経路検索や都道府県検索と同様に1年間である。

通行可能経路の検索までは無料で試行することが出来るが、回答書の発行は、経路検索時に設定した通行車両の車両登録手数料が支払われて登録が完了していることが前提である。

回答書の有効期間は、「回答書に記載する日付」から1年間である。有効期間の開始日は回答書に記載する日付となっているが、システムでは利用者が通行開始日を指定できるようになっている。システムで指定した通行開始日が回答書に記載する日付より後の場合は、通行開始日が有効期間の開始日となり、システムで指定した通

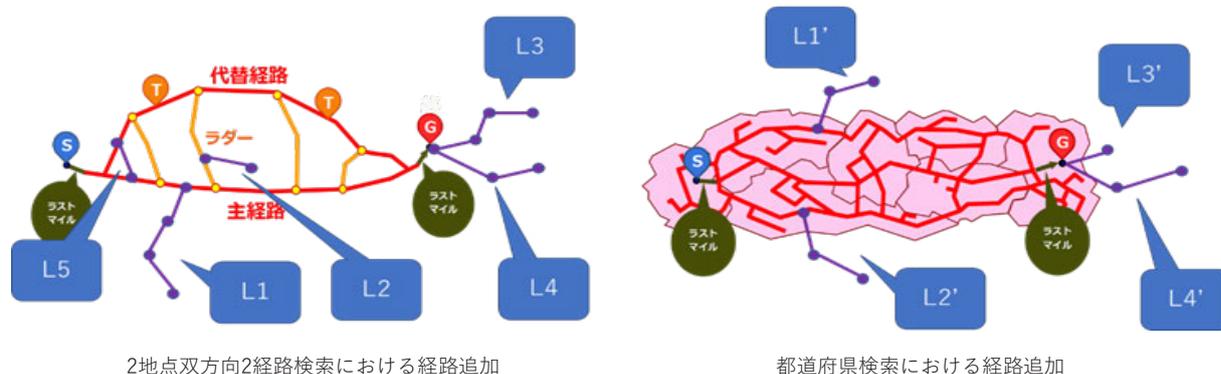


図6 経路追加が可能な例

表4 経路確認にかかる手数料

経路確認検索方法	手数料	備考
2地点双方向2経路検索	確認1件につき600円	・1年間有効
都道府県検索	確認1件につき 400円/都道府県(1～4県まで) 300円/都道府県(5～14県まで) 200円/都道府県(15～47県まで)	・1年間有効 ・都道府県内の道路全てを確認
追加経路検索	確認1件につき100円(※) (※)経路延長10kmにつき	・1年間有効

行開始日が回答書に記載する日付より前の場合は、回答書に記載する日付が有効期間の開始日となる。

なお経路追加の場合は、元の通行可能経路の有効期間開始日と、経路追加の有効期間開始日が異なる（経路追加の有効期間開始日が元の通行可能経路の有効期間開始日より後になる）ため、実際には元の通行可能経路の有効期間開始日までとなることに、注意する必要がある。

2-5 通行経路の記録と積載貨物の重量記録の保存

特車通行確認制度は、利用者から車両登録時に、ETC2.0 車載器によるプローブ情報の利用に関する同意を得ることと、利用者実際に積載した貨物の重量を記録・保存してもらう必要がある。

いずれも特車通行確認システムの画面上に表示を行い、利用者の同意によって次の手順に進むようになっている。

(1) ETC2.0 車載器によるプローブ情報の利用に関する同意

利用者はETC2.0 車載器の車載器管理番号とASL-IDを登録するとともに、ETC2.0 車載器利用規約に同意しなければならない。国はETC2.0 車載器から収集したプローブ情報をもとに、通行経路と時刻をモニタリングしている。

(2) 積載貨物の重量の記録と保存

貨物積載車両の場合には、積載する貨物の重量、貨物の積卸しの日時・場所を明らかにできる書類を、通行した日から1年間保存する必要がある。

重量情報の記録として必要な事項は、以下のとおりである。

- A) 積載する貨物の重量
- B) 貨物を積んだ場所と日時
- C) 貨物を降ろした場所と日時

積卸が複数回ある場合は、それぞれの重量、場所、日時の記録が必要である。なお、実運用においては、以下①～④に示すような書類で上記A)～C)の事項を満たすのであれば、書類は1枚でも複数書類の組合せでも構わない。

- ① 乗務記録（積載貨物重量、積卸しの日時・場所）

- ② 送り状（積載貨物重量、積卸しの日時・場所）
- ③ ①・②に類する書類（積載貨物重量、積卸しの日時・場所）
- ④ 積卸し時における重量測定結果（総重量、測定日時）

また保管方法に関しては、書類として保管する方法でも、電子データによる保管方法でも構わない。

(3) 特殊車両のモニタリング

ETC2.0 車載器からプローブ情報を収集するとともに、車両重量自動計測装置（WIM）により、国は違反の疑いのある車両をモニタリングすることとしている。これらの情報から走行に違反の疑いがある場合には、国は利用者に保管した重量情報の提出を求め、違反の有無を判定し該当する道路管理者に伝えることとなっている。

2-6 特殊車両通行時の携行書類・経路確認

特殊車両が走行する際には、特車通行確認制度ではシステムから発行される回答書の携行が必要であるが、携行の形態としては印刷物でもスマホやタブレットに保存した電子データでも可である。通行可能経路の確認においては、スマホやタブレット等でシステムにアクセスして閲覧することが可能である。これは、都道府県検索など通行経路条件が多くなること、従来の経路図が1/30万の地図への表示でわかりにくいなどの課題があったためである。

これにより、事故等による通行止めが発生した場合など、迂回路の確認が容易になった。

3 特車通行確認システムについて

特車通行確認制度を運用するためのシステムとして、特車通行確認システムが関東地方整備局に構築された。

図7に特車通行確認システムのトップ画面を示すが、画面上のアイコンでわかるように、「車両登録」、「車両グループ・トラクタ／トレーラ組合せ設定」、「経路確認」の3つの機能を提供している。

表5に特車通行確認システムが提供する機能とその概要を示した。また各機能の概要について、以下に説明する。



図7 特車通行確認システムトップ画面

表5 特車通行確認システムが提供する機能一覧

特車通行確認システム機能	機能概要
車両登録	
新規の登録・編集	車両の登録を行う
手数料支払	車両登録の手数料を支払う
登録車両一覧	登録車両の一覧を表示する
登録車両廃止	車両登録を廃止する
車両グループ・トラクタ／トレーラ組合せ設定	
車両グループ設定	登録済み車両情報をもとに車両グループを設定する
トラクタ／トレーラ組合せ設定	登録済み車両情報をもとにトラクタ／トレーラの組合せを設定する
経路確認	
新規作成・編集	経路確認のための検索条件等の情報を入力する
手数料支払	回答書を発行する経路検索結果の手数料を支払う
経路一覧	走行可能な経路一覧を表示する

(1) 車両登録

特車通行確認システムで通行可能経路を検索するには、まずシステムに走行する車両を登録する必要がある。「新規の登録・編集」では新規の登録と、登録前の車両の編集が行える。

特車通行許可制度では、申請毎に走行する車両の諸元を入力する必要があったが、特車通行確認システムでは、単車・トラクタの登録は5年間有効で、トレーラに関しては車両登録廃止を行うまで有効である。通行可能経路を検索する際には車両諸元の入力は不要で、登録車両を呼び出すだけで良い。有効期限はシステムによる自動メールで通知される。

廃車などで車両を使わなくなった場合は、「登録車両廃止」で登録車両一覧から削除する。

(2) 車両グループ・トラクタ／トレーラ組合せ設定

登録済みの車両情報をもとに、同一車種、同一軸種の

複数の車両をグループとして登録する機能である。本機能で設定したグループを通行可能経路検索における車両として選択することで、複数車両の包括申請が可能となる。

車両グループ設定は単体車両のグループ化を行い、トラクタ／トレーラ組合せ設定は連結時のトラクタ・トレーラの組合せグループ化を行う。

(3) 経路確認

経路確認を行うには、「新規作成・編集」で走行する車両を設定し、連結車両情報や積載貨物情報を入力して、走行したい起・終点や経由地などを指定する。

経路確認方法は後述する2地点双方向2経路検索と都道府県検索から選択する。

「新規作成・編集」に表示されている経路検索は、基本的に何度でも無料でやり直すことが出来るが、先述したように特車通行確認制度では電子データ化された道路が検索対象であることから、必ず経路が検索できるもの

ではない。なお検索結果はメールにて通知される。

希望する経路が得られた場合は手数料を支払うと、通行可能経路を示した回答書が発行される。発行した回答書の内容は通行可能経路の道路管理者が閲覧することができる。

利用者は有効期間内であれば、回答書を携行することにより記載されている経路を何度でも走行することができる。

また、特車通行確認システムには様々な特長があるが、その中でも特に重要な特長について、以下に紹介する。

3-1 システムエントリーの一元化

特車通行確認システムは、利用時に使用するユーザIDやパスワードを特車通行許可システムと共用しており、両システム共用のエントリー画面（特殊車両システム画面）から、それぞれの制度のオンラインシステムを選択して利用する。図8に特殊車両システムのエントリー画面を示すが、中央上部の青色のボタンが、従来からの特車通行許可システムへのエントリーで、中央下部の緑色のボタンが、特車通行確認システムへのエントリーである。



図8 特殊車両システムエントリー画面

3-2 システムエントリーの一元化と企業コードによる利用者の情報一元化

特車通行確認システムでは、企業コードによる利用者の一元管理を行っている。これは同一企業内の複数の事業所・営業所単位にユーザIDを取得したい利用者に関して事業所・営業所を区別する枝番を企業コードに付番することで、同一企業コード内での登録車両や走行可能経路の共有と相互利用を可能とするものである。

3-3 車両登録における車検証データベースとの連携およびASL-IDの自動検索機能

利用者の手続きにおける利便性向上を目的として、車両登録で車両諸元情報を入力する際に、基本的な情報を車検証データベースから参照して自動入力を実現している。

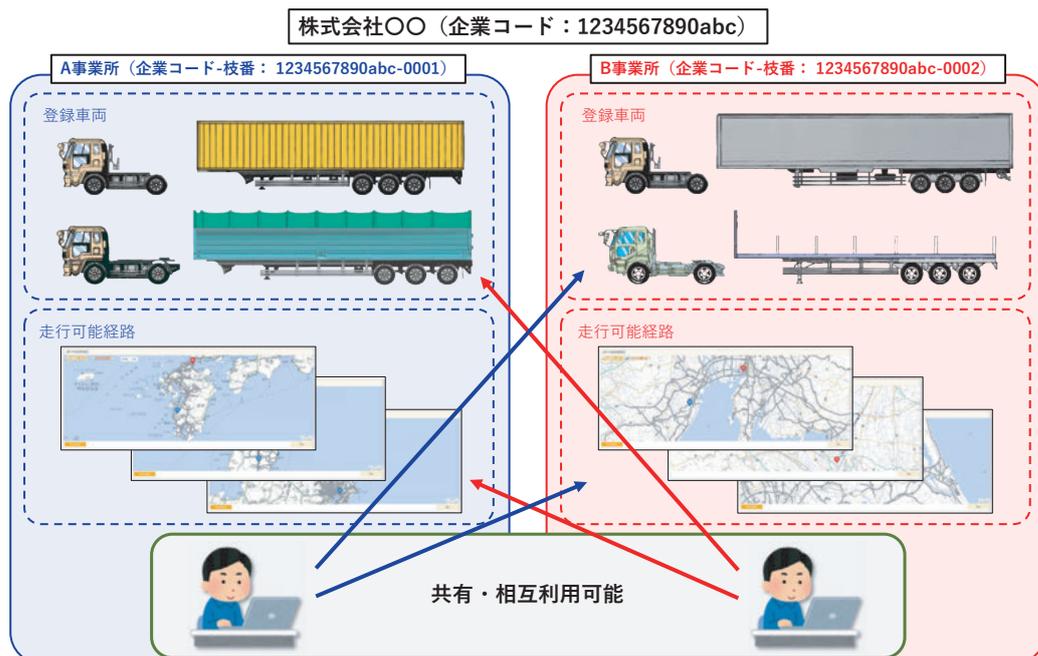


図9 企業コードによる利用者の一元管理

特車通行確認システムでの車両登録操作画面の例を、図10に示す。自重や外形寸法、軸重などは車検証データベースから自動的に入力される。

また、この車両諸元は通行可能経路の検索においても重要な情報であるので、システム側で入力値のチェックを行い、不都合がある場合はエラーメッセージを表示して、利用者に修正が必要であることを示す。

特車通行確認制度を利用するためには、走行車両はETC2.0車載器を搭載する必要がある。これは走行車両が回答書に記載された経路を正しく走行したかどうかにか

ついて、ETC2.0車載器からの特定プローブデータを用いてモニタリングを行うためである。車両登録の際にはETC2.0車載器の車載器管理番号とASL-IDを入力する必要があるが、ASL-IDは紛失することが多く、入力作業は利用者の負担となっている。特車通行確認システムでは、一部メーカーの機種に限っては、車載器管理番号からASL-IDを自動的に検索して入力する機能がある。

3-4 2つの経路検索方法が利用可能

特車通行確認制度で説明したように、通行経路検索方法として2地点双方向2経路検索と都道府県検索の2つの方法があり、利用者の利用目的に応じて選択することが可能となっている。

図11に2地点双方向2経路検索を利用して、画面地図上に起・終点と主経路/代替経路の経由を設定している例を示す。

2地点双方向2経路検索では起・終点、主経路/代替経路の経由地点を設定すれば、システムが自動的に走行車両の寸法や軸重および積載重量等をもとに、設定された検索条件での最適な主経路/代替経路および主経路と代替経路を結ぶ渡り線を検索する。

また、図12に都道府県検索を利用して、画面地図上に起・終点と検索対象都道府県を設定している例を示す。検索したい都道府県を指定すれば、システムが自動的

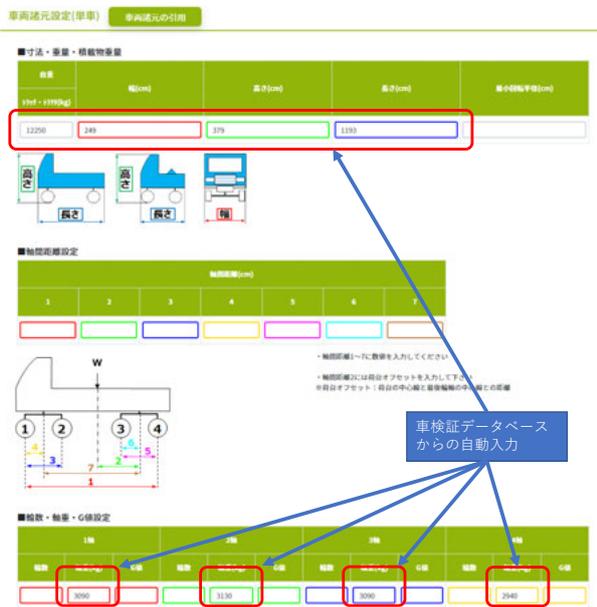


図10 車両登録操作画面の例

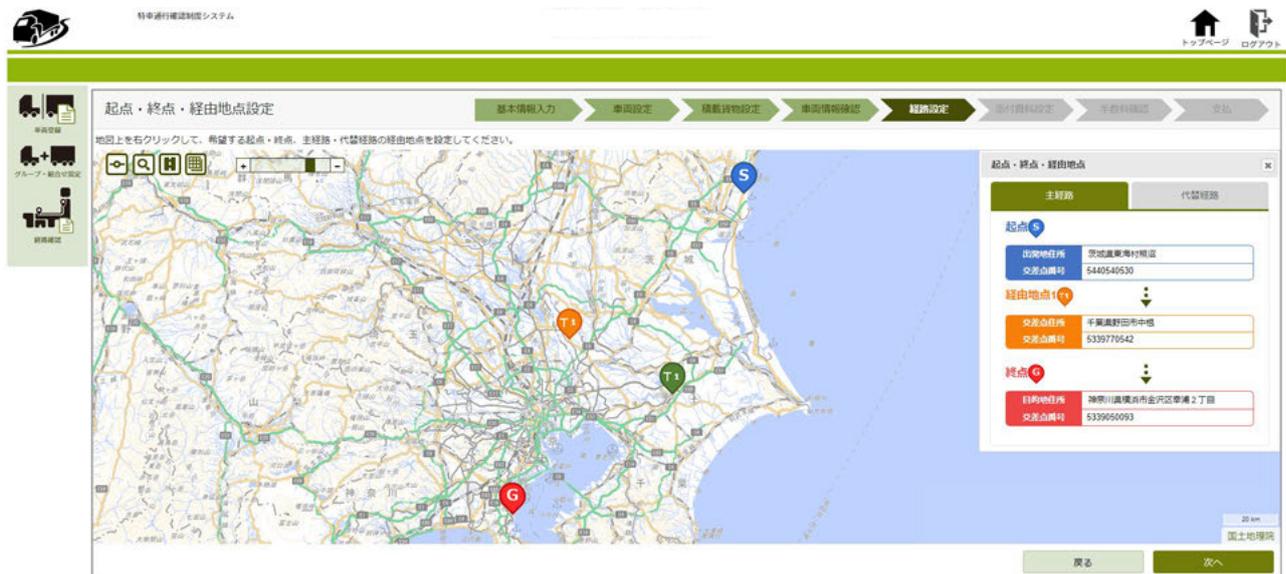


図11 2地点双方向2経路検索で経路検索を行っている画面



図12 都道府県検索で経路検索を行っている画面

に走行車両の寸法や軸重および積載重量等をもとに、指定した都道府県内の通行可能な経路を面的に検索する。

3-5 スマホ、タブレットでの経路確認が可能

特車通行確認システムでは、スマホやタブレットでシステムにログインし、通行可能経路や通行条件を確認することができるようになった。図13のように、経路一覧から「車両」をタップすると、通行可能な車両の情報が表示され、「マップ」をタップすると通行可能経路が表示される。

4 特車登録センターの業務内容について

当機構は、道路法第48条の46第1項の指定登録確認機関として、令和3年8月10日に国土交通大臣より特車通行確認制度の指定登録機関として指定され、令和3年9月1日に「道路交通管理業務推進準備本部」を設置して、新制度施行開始に向けて特車登録センターを立ち上げるなどの準備を行い、令和4年4月1日から、道路法第48条の49に基づく以下の「通行限度超過車両の登録等事務」を運営している。

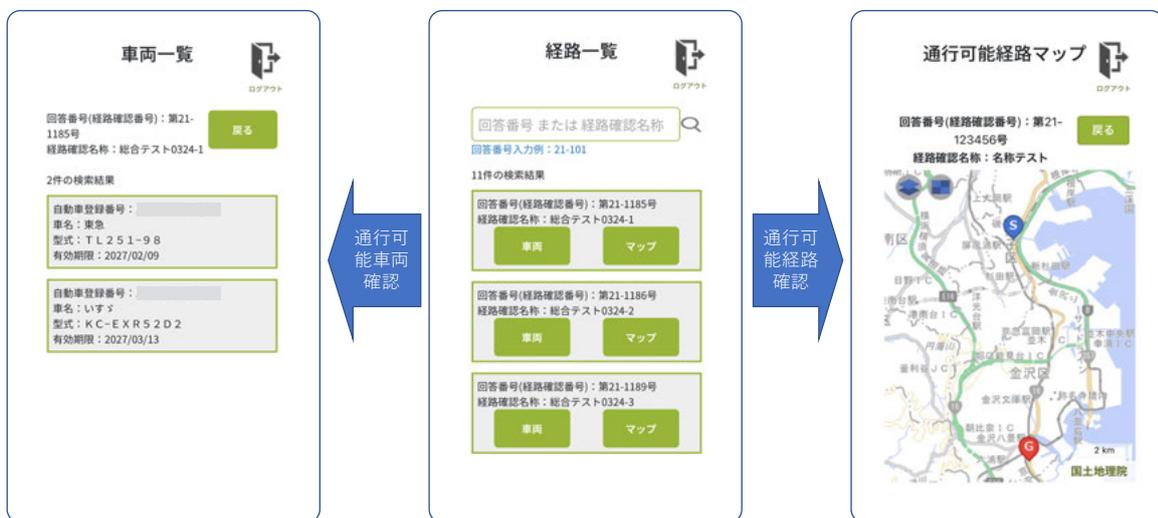


図13 スマホでの通行可能車両・通行可能経路の確認

- ① 限度超過車両の登録の実施に関する事務
- ② 特殊車両の通行可能経路の確認に係る回答に関する事務
- ③ 通行可能経路の判定基準等に関する事務
- ④ 特殊車両に係るデータベースに関する事務

登録等事務の内容や実施方法については国と協議を行い、業務内容について「限度超過車両登録等事務規程」を策定し国土交通大臣の承認を得た。

特車通行確認制度の具体的な手続きは、国が構築したオンラインシステムを用いて行うもので、システムの操作等の問い合わせに対応するヘルプデスクを設けるとともに、障害発生時の対応等システムの運用について国と調整した。また、車両登録や回答書の手数料の収納は、決済代行会社に委託し、クレジットカードやインターネットバンキングによるオンライン決済を行うこととした。

このほか、通行可能経路の判定基準やデータベースの公表、登録等事務に関する帳簿の作成、関係書類の保存等の事務を行うものである。

以降に、指定登録確認機関としての当機構の取り組み、手数料決済中継システムの概要、広報活動について紹介する。

(1) 特車通行確認制度施行開始までの取り組み

令和4年4月1日の特車通行確認制度の施行に向けて、表6に示すような取り組みを行った。

また、当機構の従来業務と特車登録センターの業務について、物理的かつ系統的に分離し、特車登録センターの安全性・セキュリティ性を考慮した。道路交通管理業務推進本部のシステム環境について、図14に示す。

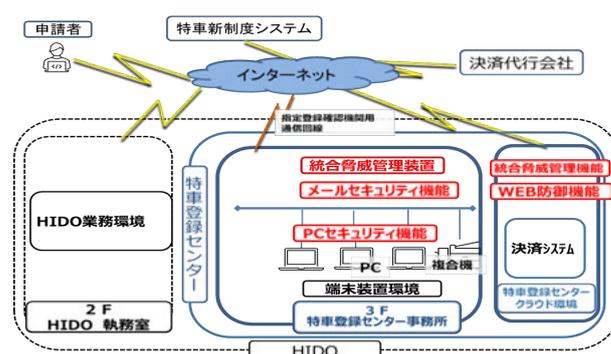


図14 道路交通管理業務推進（準備）本部の環境整備

(2) 手数料決済中継システムの概要

指定登録確認機関の事務の1つに、車両登録手数料および通行可能経路の回答書発行手数料の決済事務がある。図15に示すように、国が構築した特車通行確認システムと、指定登録確認機関として構築した、手数料決済中継システムと決済代行システムを連携させ、特車通行確認制度の手数料決済を行っている。

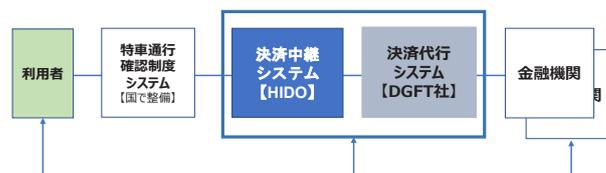


図15 手数料決済システム

クレジットカード決済は、アメックス、ダイナース、JCB、マスターズ、VISAの5ブランドに対応しており、インターネットバンキングはPay-easy（ペイジー）を経由して1,000以上の金融機関に対応している。

手数料決済方法として決済代行会社を通じた、クレジットカードおよびインターネットバンキングの2つの決

表6 特車通行確認制度施行までの取り組み概要

取り組み内容	内容
特車登録センターの設置	<ul style="list-style-type: none"> ・指定登録確認機関として、専用の事務所を設置（当ビル3F） ・物理セキュリティの構築（事務所電子施錠、登録者のみ入退室可） ・システムセキュリティ（NW完全分離、統合脅威対策の運用）
登録等事務対応環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・登録等事務対応用専任のSEおよびオペレータの配置と教育 ・利用者問い合わせ用電話（フリーダイヤル）と専用メール環境の整備 ・問い合わせ管理台帳フォーマットの作成と運用方法の策定 ・関連データ保存用システムの整備 ・ヘルプデスク研修カリキュラムの策定と研修の実施 ・特車通行確認システム操作方法の習熟
手数料決済中継システム構築	<ul style="list-style-type: none"> ・特車通行確認システムと連携して手数料決済を行う、手数料決済中継システムの構築

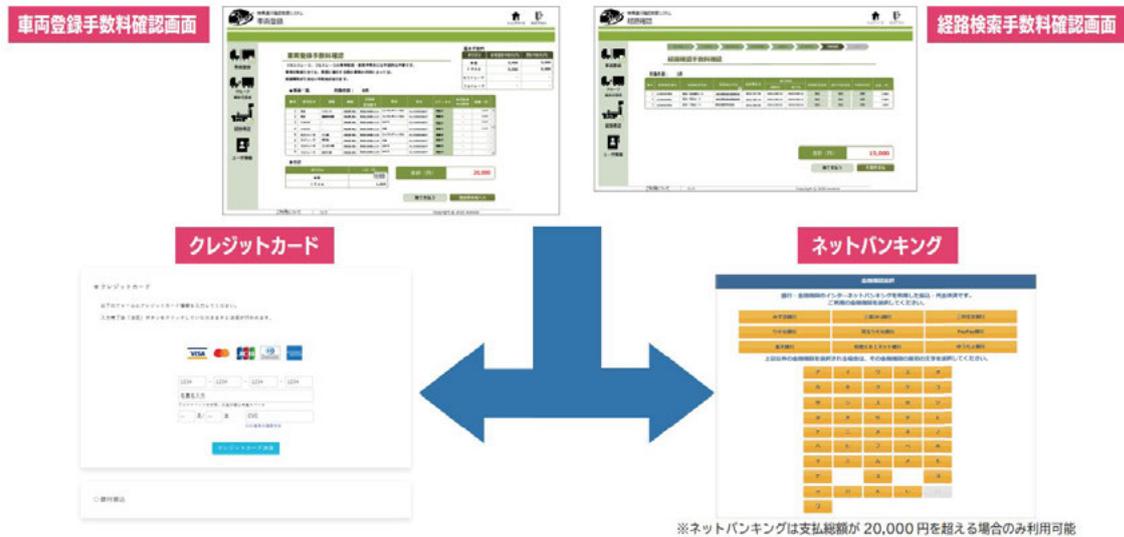


図 16 手数料支払いの手順

済方法を提供し、オンラインによる即時決済を可能とした。

図 16 は特車通行確認システムにおける、利用者のオンライン決済手順のイメージで、利用者が車両登録や経路検索の手数料支払い画面に進み、画面右下の「手数料支払」をクリックすると、専用の手数料支払い画面が表示される仕組みとなっており、画面上の案内に従って利用者はオンラインで支払うことができる。

なお、手数料が 20,000 円以下の場合はクレジットカード決済のみで、20,000 円を超える支払いの場合のみ、クレジットカードとインターネットバンキングの 2 つの方法から選択することが可能である。

(3) 特車通行確認制度に関する広報活動

特車通行確認制度の施行に先立ち、令和 4 年 1 月下旬に特車登録センターのホームページを立ち上げ、特殊車両を通行させる利用者に対して新たな通行手続き制度の理解・利用促進に向けた広報活動を展開した（図 17 参照）。

国の運用事務局と連携して、それぞれのホームページでお互いのシステム稼働情報を共有し、利用者が 2 つの制度をその目的に応じて利用できるようになっている。

また、令和 4 年 4 月 1 日の施行以降は、特車通行確認制度の概要説明や、申請方法に関する案内、よくある質問と回答（FAQ）など、特車登録センターとしてのコンテンツの追加・修正を行い、関連情報の充実を図っている。



図 17 指定登録確認機関ホームページトップ画面

5 今後の課題

(1) 継続的なシステム改善提案および利用促進の実施

制度施行から5か月を経過しているが、特車通行許可制度に比べて手続きに要する日数が短いことや2種類の経路検索方法を提供していることなどから、従来の特車制度利用者だけでなく、今まで手続きを外部に委託していた利用者などから、様々な問い合わせが来ている。

問い合わせの中には、システム操作時の誤入力に関するエラー情報が解り難いとか、車両諸元の登録で正しく情報が入力できないなど、システム改善に係る要望も含まれており、指定登録確認機関としても、国に対して継続的な機能改善の提案が必要であると考えている。

(2) 利用者にわかりやすいマニュアルの整備

特車通行確認システムは、車両登録や通行可能経路確認機能において、システムの自動化・高度化が図られているが、利用者からの問い合わせには、操作方法が解り難いといった意見も散見される。

利用者目線での、わかりやすい操作マニュアルの整備が必要であると考え、簡易操作マニュアルを整備した。簡易操作マニュアルの一部を、図18に示す。

今後、特車通行確認システムは適宜、機能改善が実施されることから、簡易操作マニュアルに関しても、システムの改善をタイムリーに取り込みながら、修正・加筆を進めていく必要があると考えている。



図18 特車通行確認システム簡易操作マニュアルの例