

特車通行許可 抜本見直し

18年度内にも期間延長

国交省

国土交通相の諮問機関、社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会が5日東京都内で開かれ、海上コンテナけん引トレーラーなどが対象の「特車通行許可制度」の改善について審議した。海上コンテナ陸送の増大や、ドライバー不足による車両大型化進展（ダブル連結トラック普及など）に対し、基準が厳しく硬化しているとし、「入り口重視（事前審査）」から許可後のICT（情報通信技術）により走行確認重視へと、制度の枠組みを抜本的に見直す。過積載対策などの措置も講じながら、2018年度内にも許可期間延長などに踏み切る。

現在の特車通行許可制度は、長さ12m、幅2.5m、高さ3.8m、最小回転半径12m、総重量20tなどの制限値を一つでも超える車両については、道路管理者の通行許可が必要になる制度。

車両大型化の進展で、許可件数が14年から3年度で1.4倍（約26万件から37万件）に増加している。このため増加する申請に審査が追い付かず、平均審査日数が従来比倍増の1カ月以上要す

ようになり、急な輸送需要に対応できなくなっている。諸外国と比べ基準が厳しく硬化していることや許可経路が限定されるなど、新車両導入や柔軟な輸送の妨げにもなっている。

このため国交省は今後の特車通行許可制度について、自動審査システム（国による一元審査）の導入により、オンラインで迅速な許可取得を可能にするなど、事前審査の自動化・簡素化・迅速化を進める。

築した上で、走行確認を重視する方針に転換する。これらの取り組みを経て、国交省は18年度から、特車許可基準の車両長を現行の21mから25mに緩和し、ダブル連結トラックの本格導入を後押しする。またETC2.0車載器搭載車が自由に通行経路を選択できる現行の「特車ゴールド制度」についても、複数の車両の包括申請を可能にするなどの改善を、18年度中に実施。現在3年の許可期間も、優良事業者は4年とすることで申請件数も3割程度の削減を見込む。

一方でトラック事業者に対しては、ETC（電子料金收受システム）2.0やOBW（車載型荷重計測システム）といった経路・重量計測機器を車両側に装着。トラック事業者と荷主が連携して過積載を防止する仕組みを構

定している。5日の基本政策部会ではこれらの方向性について委員側が了承。着実に迅速に改善に取り組むことを求める意見などが出された。

40m背高（ハイキューブ）コンテナの輸送については、国が道路法を改正し18年度から導入する「重要物流道路制度」によって、交差点や道路の構造を見直すことで一部主要道路での許可を不要とし、物流生産性向上につなげる。また高速道路から物流施設などに直結する道路整備に関する無利子貸付制度の創設も予



5日に開かれた基本政策部会