

総重量40ト以下 40フィート背高海コン

特車許可、不要に

国土交通省は2018年度末にも、特殊車両通行許可の対象車種で申請数が最も多い40フィートハイキューブ（背高）の国際海上コンテナトレーラのうち、総重量40ト以下の車両の通行許可を不要とする制度を創設する。通行は道路構造的

国交省

に支障の無い区間に限定し、対象区間の一般的制限値も引き上げる。申請件数の多い車種の通行許可を不要とするようかねて求めてきたトラック運送業界にとって、大きな前進と言えるだろう。（田中信也）

一般的制限値引き上げ 対象区間

14日開いた社会資本整備（部会）の物流小委員会（根本審議会道路分科会基本政策） 敬愛大学教授

の会合で、道路局が「トラックの大型化に対応した道路構造の強化」に向けた施策として明らかにした。16年に発生した熊本地震では、熊本県

災害時と平常時を問わない安定した物流の確保に向け対策を講じる

内、緊急輸送道路のうち50カ所で通行止めが発生し、災害時の道路輸送への不安が顕在化。また、トラックドライバー不足で物流の生産性維持が厳しくなっており、災害時と平常時を問わない安定した物流の確保に向け、対策を講じる。

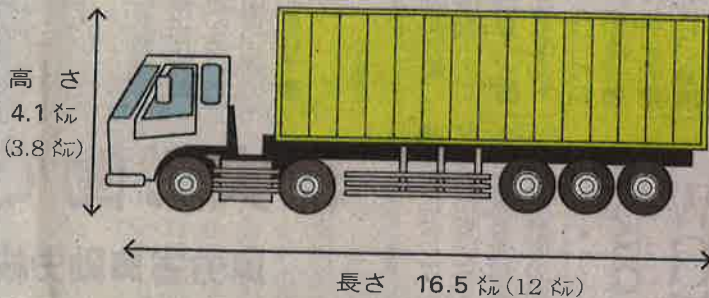
特車通行許可については、全日本トラック協会坂本克己会長）が申請件数の多い車種を対象から除外するよう要望するなど、トラック運送業界ではかねて基準緩和を求める声が上がっていた。更に、車両制限令に基づく一般的制限値が海外の先進国に比べて低く抑えられていることや、トラ

ック業界の労働力不足の状況などを踏まえ、基準の一

部緩和に踏み切る。対象は、特車通行許可の必要な特例車種のうち、許可件数が全体の14%と最多の40フィートハイキューブの国際海コンテナトレーラに限定。国際海コンテナに絞ったのは、SOLAS条約（海上人命安全条約）の改正によりコンテナ総重量の確定が輸出に義務付けられ、総重量の把握が可能になったため。車両総重量はイギリスやドイツ、フランスなどのケースを参考に40ト以下とするが、同車種では許可台数全体の7割を占める。

申請件数が最も多い車種を対象に

重量 おおむね 40ト（20ト）程度



（注）カッコ内は特車許可不要の一般的制限値

道路法改正案 提出へ

特車通行許可の基準緩和、制度創設には、道路法と車両制限令の改正が必要となるため、物流小委で上がった意見・指摘などを踏めるとともに、車限令も改

制度創設に当たっては、限値も引き上げ。また、道路の新設・改築時に適用する道路構造の基準を上げるとともに、通行を道路構造的に支障の無い区間に限定し、対象区間の一般的制

正。一般的制限値の引き上げに基づき、国交相が対象区間を指定する。そのため、制度開始は最短で18年度末となる見通しだ。なお、対象車種を拡大する可能性について、道路局の水野宏治道路計画調整官は「走行経路や重量を確認できるかといったハードルはあるが、時代の要請を踏まえ、可能な車種については検討したい」としている。

包括申請を実現

来年度メド 許可書類携行に便宜

特車ゴールド

国土交通省は2018年度をメドに、業務用ETC 2・0（次世代型自動料金収受システム）の装着車両を対象に特殊車両通行許可申請を簡素化する「特車ゴールド制度」で、1回の申請において複数のトラック、トラクタの包括申請ができたこと、ノートパソコンやタブレット（多機能携帯端末）など電子媒体で許可書類を携行できたりするよう、制度を改める方針だ。

14日の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の物流小委員会の会合で、制度運用上の課題を踏まえた対応の方向性を示した。特車ゴールドは、ETC 2・0車載器装着の特殊車両に対するインセンティブとして設けられた制度。国交省が指定する大型車誘導区間を走行する場合、運行経路を自由に選択できるようになっているほか、無違反の事業者に対しては更新時の手続きを簡素化している。16年1月に関東運輸局での受け付け分からスタートし、17年2月からは全国の地方運輸局などに窓口を拡大した。

制度の利用状況をみると、特車通行許可を受けた台数は累計24万4049台で、うち全国拡大後が20万台（月平均2万5千台）。車種別では、「海上コンテナセミトレーラ」と「一般

セミトレーラ（バン型）」が全体の4分の3を占める。

出発地・目的地の施設種別は「港湾」「トラックターミナル」が7割、運行経路は「200キロ未満」が過半数となっている。

こうした状況を踏まえ、運用上の課題を①一つの申請で複数のトラック、トラクタをまとめて申請できない②許可書類が膨大で携行が不便③車両の通行経路確認について手作業でサンプルを抽出する必要がある④大型車誘導区間以外は経路選択ができない——と整理。

課題解決に向け、18年度をメドに包括申請と電子媒体での許可書類携行を認める。更に、ETC 2・0のデータからサンプリング抽出し、効率的に通行経路を確認する手法や、港湾へのラストワンマイル区間を中心に大型車誘導区間を充実

させることも視野に入れている。（田中信也）

過積載防止へ荷主情報聴取

試行開始 来年度導入むけ

国土交通省は12日、過積載防止に向けた荷主への対策として、直轄国道・高速

道路での基地取り締まり時における荷主情報の聴取を試行開始した。直轄国道での特殊車両通行許可申請時における荷主情報記載は、2018年1月16日から1カ月間試行実施する予定。ともに18年度中にも本格導入する方針だ。道路局と自動車部局(自動車局、地方運輸局など)が連携して、荷主勧告制度に基づく協力要請書発出の判断材料とする。

道路の劣化や事故を引き起こす過積載の要因が、荷主のトラック運送事業者への要求や、商慣習にあるとの指摘を受け、荷主にも責

任とコストを適切に分担させる。荷主情報を基地取り締まり時に聴取し、特車許可申請時に記載してもらう取り組みの18年度の本格導入に向け、道路局が17年度中に順次試行する。

荷主情報聴取は、車両制限令違反の疑いのある車両に実施する基地取り締まりで、道路管理者が過積載など違反を確認した場合に実施。警告書の発出、警告措置命令と併せて①荷主名②荷主の業種③荷主の関与や指示の有無——を、ドライバの協力を得て聴取する。12日から当分の間、試行する。なお、聴取への協力には任意で、強制力はない。

一方、特車許可申請時の情報記載では、トラック運送事業者が任意で、申請書に「荷主名」「代表者名」を記載する。なお、記載のある申請については、優先的に許可審査を実施(10日程度)するインセンティブを設ける。1月16日から北海道開発局が先行実施。その後、全国の地方整備局などに拡大する。

聴取した荷主情報、特車許可申請後に違反通行をしたドライバの記載情報については、地方運輸局などを通じて、適正化事業実施機関(都道府県トラック協会)に違反情報と併せて提供。巡回指導時の荷主情報の聴取で、過積載以外にも過労運転など違反が確認された場合、荷主勧告制度に基づく協力要請書を発出する。

(田中 信也)