

有効期間4年に延長

特車通行許可 4月から運用開始

「無違反2年」など条件

国土交通省は、特殊車両通行許可制度の改善に向けた取り組みの一環として、Gマーク（安全性優良事業所認定）取得、ETC2・O（次世代型自動料金収受システム）車載器の装着、過去2年間に特車許可違反無し——の条件を全て満たす事業者を対象に、更新申請の有効期間を現行の2年から4年に延長する方針を固めた。近く関係通達の改正案を取りまとめ、意見公募を経て4月から運用を開始する。

（田中信也）

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（根本敏則委員長、敬愛大学教授）が6日に開いた会合で、特車許可制度の現況と改善に向けた今後の取り組みを報告し、委員による審議を行った。

特車許可の審査件数は、ドライバー不足による車両の大型化に伴い急増。審査が追い付かず、平均審査日数は5年間で倍増した。状況を改善するため、2017年度から電子データの整備による国の一括審査、審査内容の簡素化など迅速化に向けた取り組みに着手。これにより、ピーク時（18年1月）に最大56日掛かった審査は、34日（同12月）

まで短縮された。ただ、「20年までに平均審査日数10日程度」の目標達成には、更なる対策の強化が必要ことから、申請

件数の削減や、申請に対する事務負担の軽減を図るため、優良事業者に限定して許可期間の延長に踏み切る。

荷主記載ほぼ0% 「守秘義務」理由に

申請時

一方で、審査の迅速化と同様に課題となっている、車両制限令違反取り締まり時の過積載違反解消に向けた荷主対策で、十分な効果が上がっていないことが明らかになった。

17年12月から実施している、現地取り締まり時の違反者からの荷主情報聴取は、取り締まり640件中28件（18年9月末時点）となっており、聴取率は4.4%。このうち適正化事業実施機関による巡回指導が行われたのが3件で、運輸局からの改善要請にまで至ったケースは皆無だった。

更に、18年1月から試行した許可申請時の荷主名記載は、対象期間の全申請件数9万4269件のうち61件に過ぎず、全体の0.07%にとどまっている。取り締まり時に荷主情報

対象は、区間などの変更を伴わない、許可期間のみを延長する更新申請。条件となる①過去2年間に特車許可違反に関する警告がゼロ②ETC2・O車載器の装着・登録③Gマーク取得——をいずれも満たす事業者に対して認める。

審議の結果、許可期間の延長が了承されたものの、一部の委員から「特車許可以外の違反を行った事業者も対象から外すべきではないか」との指摘があった。



「会社に確認する必要がある」のほか、「(ドライバーが)荷主名を知らない」ケースもあった。また、特別巡回や要請に至った事例が少ないのは「過労運転違反に限定している」ことや「荷主の特定が困難である」

ことを要因に挙げている。委員からも「より荷主の責任を問える仕組みにすべき」との意見が出た。こうした課題を踏まえ、関係する荷主団体やトラック協会などへの更なる周知を進めるとともに、過労運

転違反以外にも改善要請の対象にしたり、巡回指導で得られた情報を基に荷主を特定するため運輸局がトラック事業者と直接聴取したりするなどの運用改善を図った上で、本格導入を目指す。

また、申請時に荷主名の記載が極めて少なかつたのは(申請時点で)荷主が固定していない「荷主の了解に時間を要する」といった課題

社整備道路分科会基本政策部会物流小委員会、特車許可制度の改善に向けた当面の取り組みと施策を報告

があるため、試行を継続し、対応などについて検討して荷主が固定しないケースのいく方針だ。

重要物流道路

国交省、指定の流れ説明

特車許可不要区間 選定へ

国土交通省は6日、重要物流道路を指定する流れを明らかにした。都市拠点や主要な港湾、空港、鉄道貨物駅、主要物流拠点を抽出した上で、これらを連絡する基幹的道路ネットワークを重要物流道路として指定。その上で、国際海上コンテナトレーラの利用状況を踏まえ、40フィート(背高)の国際海上コンテナ車を対象とした特殊車両通行許可不要区間を選定する。

同日の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会、既存道路を対象とする重要物流道路の指定に向けたネットワーク設定の流れを説明した。

平常時・災害時を問わず、安定的な輸送を確保するた

めに国交相が指定する重要物流道路は、既存の道路を対象に3月中旬に1次指定を実施。新たに策定する「新広域交通ビジョン」を踏まえ、計画路線を含めた区間を夏ごろ2次指定する。

1次指定に向けては、都市拠点を地方中核都市(都道府県庁、人口がおおむね30万人以上の都市)、地方中心都市(人口10万人以上)、地方生活圏中心都市から抽出するとともに、国際戦略港湾や国際拠点港湾、重要港湾、拠点空港、鉄道貨物駅に加え、トラックターミナル、卸売市場、工業団地、特定流通業務施設、流通業務地区、保税地域といった主要な物流拠点から拠点を選定。これらを踏まえ、沿道環境に配慮が必

要な区間を除外した上で、拠点を連絡する基幹道路や、選定拠点と基幹道路間のアクセスルートを重要物流道路として位置付ける。

更に、40フィートの国際海上コンテナ車の複数の利用実績や、今後の利用が見込まれ、かつ幅、長さ、重量がA条件(通行に特別な条件を付さない)またはB条件(徐行・連行を禁止)、高さはA条件となる区間を「特車許可不要区間」として選定する。原則、港湾に

接続する区間が対象だが、それ以外の区間でも拠点間での往来があるなど、輸送ニーズが認められるケースは対象とする。

なお、1次指定に際しては、重要物流道路を補完するため、全市区町村の役所・役場と、自衛隊基地・駐屯地、広域防災拠点(備蓄基地)、災害医療拠点(総合病院など)、災害時民間物資集積拠点などを結ぶ代替・補完路も併せて選定する。(田中信也)