

車両登録で特車許可不要

手続き簡素化へ新制度

「過積載」取り締まり強化

国交省

① 国土交通省は、特殊車両通行許可の手続きを簡素化・迅速化するため、車両を事前に登録すれば、通行可能な経路を許可無しで通行できる新たな制度を創設する。全ての通行可能経路を一括で表示できる新申請・審査システムの導入に合わせ、現行の申請による特車許可制度と併用。道路法の改正を視野に、早ければ2021年度から運用を開始する。一方、過積載に関して国、高速道路会社、地方自治体間で履歴情報の共有を進めるとともに、警告書発出に至る違反の累積回数を引き下げるなど抑止策を強化。「アメ」と「ムチ」の両面で、特車許可制度の実効性を高めていく。

(田中信也)

②

10月29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(根本敏則委員長、敬愛大学教授)の会合で、新制度の方向性

③

などを報告後、審議した。トラックドライバー不足などに伴う車両大型化の進展により、14年度に28万件あった特車許可の件数は18年度

④

には45万件と、4年間で1・6倍に急増。これに伴い、許可にかかる審査日数が長期化している。特に補助国道、都道府県道、市町村道を含むルートは、地方自治体との協議が必要で、国の自動審査システムで一括審査ができないことから平均35・7日間(8月末時点)となっており、一括審査できるルートの8・5日間と比べ、大幅に期間を要している。

⑤

審査期間の短縮に向けては、優良事業者を対象とした許可の有効期間延長、変更審査での許可済み区間の審査省略、重要物流道路を対象とした許可不要区間の導入、地方自治体への支援などの制度を導入してきた。

⑥

また、7割にとどまっている地方道の電子データ化を推進。年間申請件数が5件以上の地方道を対象に、車載型センシング技術などを活用し、19年度末までに電子データ化を完了させる予定だ。

⑦

一方、「20年までに平均審査日数を10日程度」とする目標の達成には、デジタル化とともに、国が一元的に手続きを行える仕組みを設ける必要性を踏まえ、道路局が「これまでの『入り口重視』(事前審査)から、ICT(情報通信技術)による『走行確認重視』へと枠組みの転換を図る」方針を強調した。

①

次頁へ続く

通行可能経路を一括表示

①

デジタル化の完了後、新しい申請・審査システムを21年度中に導入。全ての通行可能経路を一括表示できるようにするほか、過去の許可実績のデータベース化、橋りょうや車両の構造に関する処理の精密化により、迅速かつきめ細かな審査を実施する。

②

更に、手続きの簡素化・一元化を図るため、新申請・審査システムの導入を前提に、従来の許可制度のほかに、新たな制度の創設を

③

査を実施する。

更に、手続きの簡素化・一元化を図るため、新申請・審査システムの導入を前提に、従来の許可制度のほかに、新たな制度の創設を

④

検討する。ETC2.0(次世代型自動料金収受システム)の搭載、OBW(車載型荷重計測装置)による重量報告を条件に、車両を即日登録。登録された車両は重量などに応じ、地方道も含め通行可能な経路について許可を受けることなく通行できる仕組みを想定している。なお、寸法や重量を大きく超過する貨物を運搬する車両については、従来通り許可申請のみ適用する方針だ。

⑤

業務を外部機関に委託し、許可の手数料に代わり、登録、通行可能経路の請求に対し手数料を徴収する方向で検討している。

新制度は、新しい申請・審査システムの導入に合わせ創設する方針。創設に当たっては道路法の改正を視野に入れており、20年度の通常国会に改正案を提出する可能性がある。

一方、過積載の抑止に向けた施策を強化。国、高速道路会社、地方自治間での過積載に関する履歴情報の共有や、WIM(動的荷重計測装置)の増設、現地取

り締まり回数拡大に加え、WIMで確認された違反の累積回数の引き下げによる警告書の発出拡大、違反者の公表基準の引き下げなど厳罰化を図っていく方針だ。

② 終