

特車許可迅速化へ注力

ICT活用 走行確認を重視

国土交通省は、経済の好循環拡大や大規模災害時のネットワーク確保に向け、物流に重点を置いた道路政策を2020年度も一層推進していく。特殊車両通行許可の迅速化に向け、許可後の走行確認を重視した審査への転換や、審査の国への集約化を進め、21年度の運用開始を目指す。

(田中信也)

国交省概算要求◆道路関係

審査 国に集約

8月28日に発表した20年度予算の概算要求で、関連予算(効率的な物流ネットワークの強化)として19年度当初予算比38%増の5106億円を要望。道路局は、三大都市圏環状道路などを中心とする根幹的な道路網の整備に加え、物流システ

ムの効率化として、①ダブル連結トラックの利用促進
②隊列走行の実現を見据えた高速道路インフラの活用
③ICT(情報通信技術)などを活用した特車許可の迅速化——に注力する。

特車許可では、トラックの大型化や国際物流に対応

するため、7月に指定した重要物流道路のうち、40kmハイキューブ(背高)の国際海上コンテナ車の許可を不要とする区間(3万km)を順次拡大する。

許可に要する審査期間の短縮に向けては、平均審査日数を20年までに10日程度へ短縮するため、車載型センシング技術などを活用した道路構造の電子データ化を推進する。

また、一層の効率化へ、事前審査から、許可後の走行でICTによる確認を重視する枠組みに転換するとともに、審査を国に集約する新たな特車審査・モニタリングシステムを、21年度の運用開始を視野に構築する。

そのほか、ETC2.0(次世代型自動料金収受システム)の経路情報を活用した取り締まりや、WIM(動的荷重計測装置)の増設、OBW(車載型軸重計測システム)などでの重量確認による取り締まりを進めていく。

ドライバー不足が深刻化する中、1月に特車許可基準の車両長を緩和し、新東名高速道路を中心とする区間で本格導入した、1台で通常の大形トラック2台分を輸送できるダブル連結トラックの利用を促進。8月から東北自動車道、東名高速道路、山陽自動車など13路線を対象を拡充したが、更にサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)で専用駐車マスの整備を進めるなど普及に向けた取り組みを強化していく。



許可後の走行確認を重視した審査への転換や、国への審査集約を進め、21年度の運用開始を目指す(イメージ写真、一部画像処理)

18年1月の新東名を皮切りに公道実証を実施してきた隊列走行については、22年度以降の後続車無人隊列走行の実現に向け、新東名の静岡県区間を中心に、本線合流部での安全対策や、既存のSA・PAのスペース拡大など実証環境を整備。20年度は合流制御方法の技術的検討や、GPS(全地球測位システム)の精度低下への対策など高速道路インフラ活用について検証する新たな実証実験を行う予定だ。

更に、隊列走行の実現を見据え、新東名、新名神の両側6車線化などの事業を推進していく。