

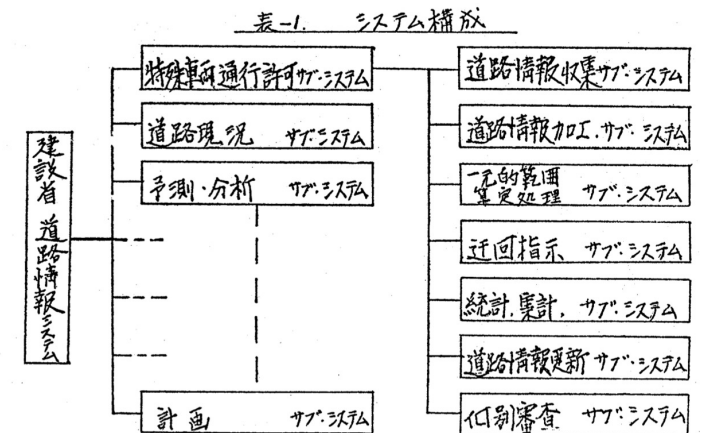
スペシャルセッション 11

特殊車両を取り巻く諸課題

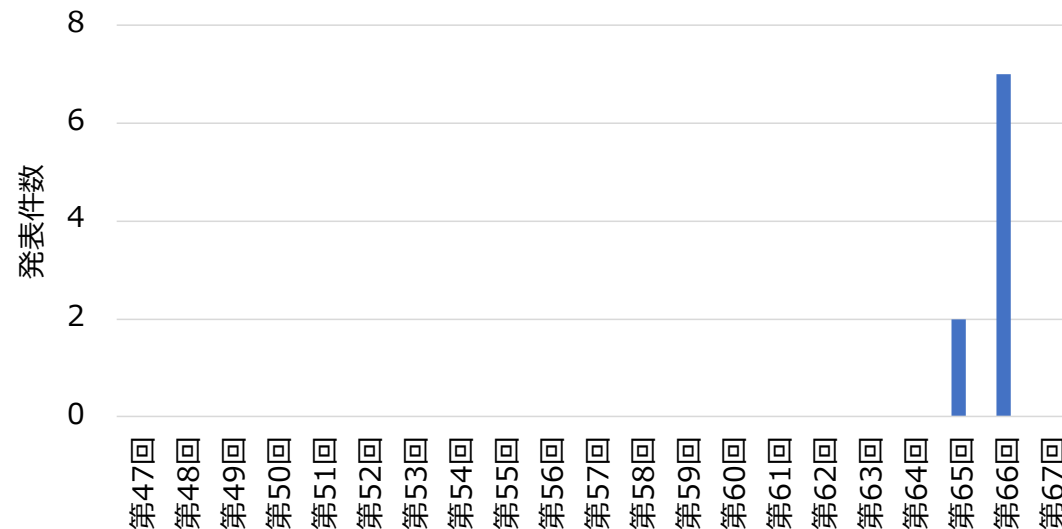
- 磯村 幹夫, 小池 長春, 福田 実 : 電子計算機による特殊車両通行許可業務 (特認システム), 電算機利用に関するシンポジウム講演概要, 1 巻, p. 96-99, 1976.

1. システムの目的と概要

最近の自動車交通は、貨物自動車の大型化と、物資流通機構の複雑化にともない、特殊車両の使用が増大している。このような特殊車両の運行は、交通事故や、混乱の要因となるため、建設省は、道路法第47条に基づき、車両制限令を制定して、道路の構造を保全するとともに、特殊車両の通行許可申請を行なわせて、通行の制限、指導を実施している。しかしこの業務は、現在手作業で処理しているが、膨大な作業量があるため、審査には多くの日数が必要となっている。そこで、これらの事務処理に電算機を導入して、業務の迅速、かつ省力化をはかることにした。又、同時に許可審査の画一化、各道路情報の全国一元管理化、などが可能であり、行政サービスの向上、(窓口業務の簡素化) もはかれる。このシステムの概要を述べると、全国の国道、高速道路、主要地方道、等について、道路諸元(特認用)、即ち、スパン、中員、上空、曲線部、橋梁、交差点、迂回路、等の各情報を、特認センター(仮称)に集中ファイル化しておき、各工事事務所や、各県からの通行許可条件算定の要求に対して、電算処理を行ない、その結果を返送する。又、道路諸元の変更は、集中ファイルを更新することで処理しており、各データの交換は、建設省用のマイクロ回線を介してオンライン処理することにした。



- 土木計画学における「特殊車両」



- 各ステークホルダーからみる取り組みや課題の共有
- 今後の柔軟かつ機動的な物流体系実現のための,
"学"からの貢献の可能性を見いだすこと



セッションの流れ

【話題提供（30分）】

1. 国土交通省 渡邊 望：特殊車両通行制度の概要と各種取組（10分）
2. (株)建設技術研究所 鈴木 裕一：特車システムを用いた審査の現状と課題（5分）
3. 佐久間行政法務事務所 佐久間 翔一：行政書士からみた特殊車両を取り巻く諸課題（5分）
4. センコー(株) 殿村 英彦：特殊車両運行までの道のり（5分）
5. 兵庫県 田村 晃慈：特殊車両を取り巻く諸課題（5分）

【パネルディスカッション（60分）】

1. 立命館大学／データバイザー（株） 島田 孝司：各ステークホルダーにおける課題・期待の整理（5分）
2. ディスカッションテーマ1：新制度（確認制度）の普及にむけた課題と展望（20分）
3. ディスカッションテーマ2：2030年以降を見据えた特車管理のあり方と技術開発ニーズ（20分）
4. 全体討議（15分）



確認制度

- 佐久間
 - 確認制度利用者は0. 既存の制度と特車Gの活用によって確認制度は利用されていない.
 - 確認制度は即時許可が売り → ただ3割しか使えないのが実態
 - 経路の検索：運送事業者の使い勝手の良い経路が検索されない
 - 手数料が高い. 既存の制度でなんとかかなっちゃう.
 - 確認制度の普及 → 既存の制度をなくすのが一番の早道. いつまで競合する？
- 渡邊
 - 現状の課題はある程度理解している
 - 許可制度と確認制度をハイブリッド化（一本化）の方向を模索
 - 行政コストの低減には確認制度は重要
 - 安くてそれはそれで悪くない許可制度・特車G. なくすのは….
- 殿村
 - よい仕組みだとは思っているものの、個別審査になってしまうことが多い.
 - 100点を取ろうと思うと、いかに便覧を拡充させるか.
 - ルートの選択はAIなどでトラックドライバーの選択に近づいていけるのでは？



通行実績

- 渡邊
 - 許可実績の活用は進めていきたいし検討している（基本的には使う方向）。
 - 許認可の権限は道路管理者。実績はあっても「使ってほしくない」経路（通学路になったリンク）がある → 個別に審査をしたいというニーズもある。ただ単に許可実績を使えば良い、という訳ではない。
- 佐久間
 - 許可実績を使うことは大賛成
 - 早く走りたい。経常利益率は5%で優秀。4ヶ月走行できずに耐えられるのは大手くらい。中小には厳しい。
 - 無許可で走っているケースもある。単車（新規格車）は取り締まられない傾向にあり、無許可走行が多い印象
 - ゼネコンの現場でゼネコンからの要望 → 許可を取らざるを得ない
 - 許可を取っていない事業者が得をする構造になっている → 取り締まりのあり方も検討してほしい。

- 島田
 - 道路の情報 × 車両の情報 の重要性
 - シェアリングの普及（他社のトレーラーを牽引するケースが増える）→ 車両の情報が拡大
 - 同じ型式のトレーラーは牽引できるなどで担保 ← 緩和が必要
 - 連結検討は自動車局の課題？
- 鈴木
 - 同じ型式でも諸元が異なる．だいたいはつながるが，100%ではない．
 - 連結検討の証明が必要．
- 渡邊
 - 絶対一緒であるという保証がない → 担保されればいいのかもしれないがそこをどうするか
- 殿村
 - クルマのカスタマイズは車検に通る程度であればいいのでは．同じ程度という基準があれば良いのでは



2030年以降に向けて

- 渡邊

- 便覧と算定要領はアナログ。これを無理矢理デジタル化している。
- 審査そのものの・道路情報のデジタル化が必要。コスト・効率性の観点から可能かは考えなくてはならない？組み合わせて進めていく必要。
- 橋梁の点検DBを仮入力して道路管理者に依頼。DBと他のシステムの連携

- 鈴木

- 道路の諸元データ・点検DBはたくさんあるが、審査には使えるはずなのに使えていないのが現状。
- 多様なデータを込みにして柔軟な審査ができれば良い

- 佐久間

- 許可実績の貯め方も検討が必要
- 国道から未収録の市道に入る → 国道事務所から許可がどのようにデータかされている？
 - ✓一つの許可に対してすべての過程がデータに入っている（鈴木）
 - ✓便覧には道路の情報のみ ← 「通行できるかどうか」は便覧に入らない（車両諸元を与えて算定システムで審査）



2030年以降に向けて

- 殿村

- 許可を取っていない業者がやっぱりいる
- 完璧に許可を取得するのはちょっと難しい → 自然に100%を目指せるような仕組み（スマホで完結など）にしてほしい
- 地図にそのまま走れる道路が出てくる。走れない場合は、アラートが出る。

- 自動化に向けた取り組みは、どの程度の精度が必要になるか？精度目標は設定できるか？
 - どれくらいまでなら精度を出せるのか、ということの知見がほしい
- 確認制度の方が手数料が高くなるのはなぜ？
 - システム開発と運用にかかった価格から算出している（実費）
 - 価格の見直しをすると、許可制度の値段が上がるかも？
 - 荷主が負担すべきというスタンス
 - 使い方によっては安くなるケースもある
- 無許可の問題
- 優良事業者



スマート物流研究小委員会（2023.11～3カ年）

- 物流に関わるステークホルダーが連携し，産・官・学が一丸となった研究開発・制度検討・社会実装を進める活動のプラットフォーム
 - ダブル連結・自動運転車両運用
 - 車両運用制度
 - マルチモーダル物流
 - 次世代物流システム社会実装検討

京都大学大学院 教授 山田 忠史（小委員長）

株式会社 地域未来研究所 田名部 淳（副小委員長）

立命館大学 教授 塩見 康博（幹事長）

一般財団法人 計量計画研究所 岡 英紀（幹事）

北海商科大学大学院 教授 相浦 宣徳

茨城大学 教授 平田 輝満

東京大学大学院 助教 安田 昌平

東京海洋大学 教授 兵藤 哲朗

東京海洋大学 教授 渡部 大輔

立命館大学 客員教授 島田 孝司

立命館大学 教授 服部 宏充

京都大学大学院 准教授 Ali-Gul Qureshi

京都大学大学院 准教授 Jan-Dirk Schmöcker

京都大学大学院 教授 須崎 純一

京都大学大学院 助教 中尾 聡史

愛媛大学 准教授 坪田 隆宏

一般財団法人 計量計画研究所 毛利 雄一

株式会社 地域未来研究所 竹内 新一

株式会社 トランストロン 磯谷 公嗣