

大型車両を取り巻く現状について

【第1回】大型車通行適正化に向けた
近畿地域連絡協議会

平成30年1月25日（木）

目次

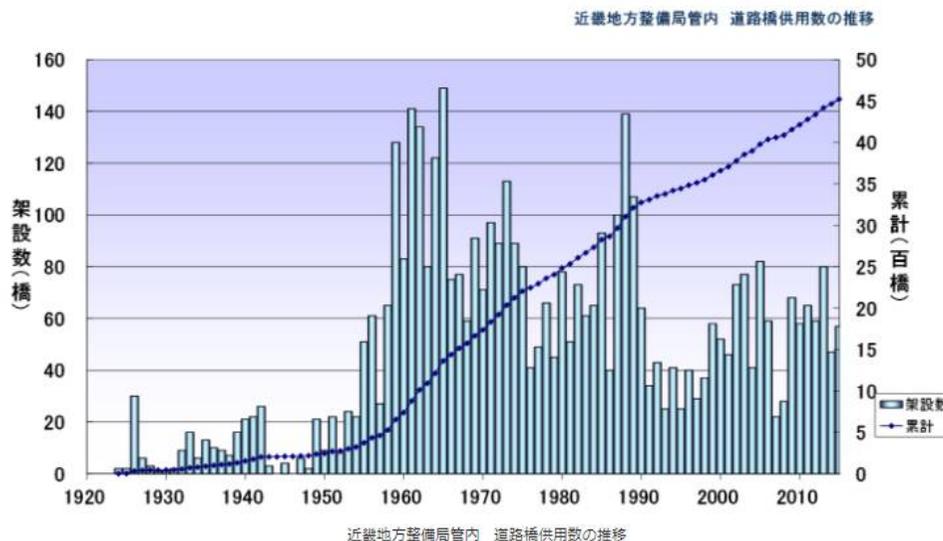
1. 道路の老朽化の現状
2. 大型車両の通行の適正化方針
3. 具体的な適正化の取組み
4. その他大型車両に関する取組み（参考）

1. 道路の老朽化の現状

近畿地域の状況

- 近畿圏内の道路構造物は、昭和30年代後半頃から、（特に大阪府内では）45年の大阪万博開催の頃にかけて建設されたものが多く、建設から約50年前後経過している。
- 近畿圏内にある道路橋は約10万橋で、建設後50年を超える割合は、平成28年現在の**27%**から、20年後の平成48年には、**72%**まで急増する。
- 平成24年に発生した中央道笹子トンネル天井板崩落事故のように、老朽化した道路構造物は、重大な事故を引き起こすリスクが高く、適正な補修工事、施設更新等の対策が必要とされる。

〔近畿地方整備局管内の道路橋の概況〕



1. 道路の老朽化の現状

近畿地域の状況

- また、全国では建設年度不明橋が約23万橋存在し、そのほぼ全て(99%)が地方自治体管理となっている。
- 老朽化が進む道路構造物は、大規模な修繕や更新は国、地方自治体の財政状況を鑑みると、建設時のように一斉に集中して行うことは困難である。また、修繕や更新は交通規制を伴うため、道路利用者への影響も大きい。



1. 道路の老朽化の現状

重量違反の状況

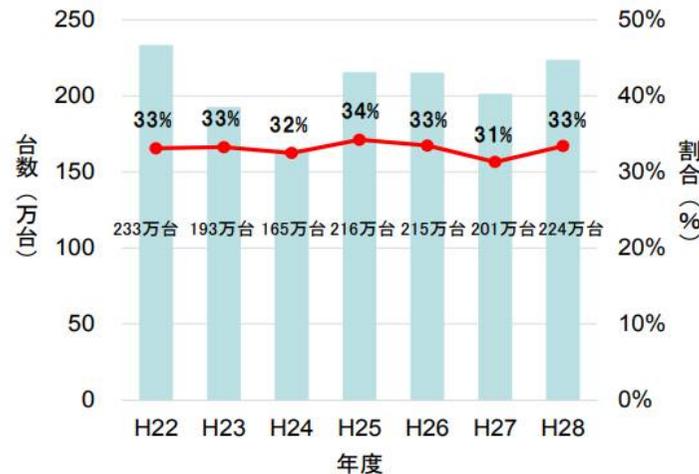
- 全国の直轄国道39箇所設置されている自動重量計測装置による計測データから、重量超過車両の割合は、近年3割程度の横ばいで推移している。
⇒重量違反は減少していない
- 平成28年度は特殊車両のうち、約3割にあたる224万台が重量超過車両として計測されている。

過積載車両の現状

国土交通省

- 車両の諸元(総重量、長さ等)が一定の値を超える車両(特殊車両)の通行には、道路管理者の許可が必要である。
- 特殊車両の約3割が過積載であり、近年横ばいで推移している。

<過積載車両の状況(H22年度～H28年度)>



<過積載車両の例>



| | |
|-----------|--------|
| ①計測重量 | 82.05t |
| ②一般的制限値 | 25.00t |
| ③超過値【①-②】 | 57.05t |

(一般的制限値の約3.3倍)

出典: NEXCO東日本公表資料(H27.6.3)をもとに作成

- ※ 特殊車両とは、車両の構造又は積載する貨物が特殊であり、かつ車両の諸元(車両総重量、幅、長さ、高さ)のいずれかが車両制限令第3条に定める最高限度(一般的制限値)を超える車両である。
- ※ 過積載車両台数は、自動重量計測装置(直轄国道39カ所)による計測データである。
- ※ 平成27年度及び平成28年度は、自動重量計測装置の故障による影響等を考慮し、補間した値としている。

(出典) 第14回物流小委員会資料

1. 道路の老朽化の現状

重量オーバー車両の取締強化

- 道路管理者は、道路の構造を保全または交通の危険防止するため、管理する道路において、沿道その他の適切な場所に重量計等の車両計測装置を備えた指導・取締基地を設置または可搬式の重量計測装置により特殊車両を違法に通行させている者に対して警察と連携した取締りを実施している。

(参考) 大阪国道事務所の取締風景



特に悪質な重量オーバーが確認された場合は…

即時告発!!

※制度の詳細はP10参照

【これまでの対応】

これまでは違反により重大交通事故を発生させた者や、指導にも関わらず違反を繰り返す常習違反者等を対象に告発。

【現在 (H27.2.23以降)の対応】

特に基準の2倍以上の重量違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって告発へ。

2. 大型車両の通行の適正化方針

道路の劣化に大きな影響を与えるのは、重量を違法に超過した大型車両の走行

車両の重量によって、道路構造物の疲労に及ぼす影響は？

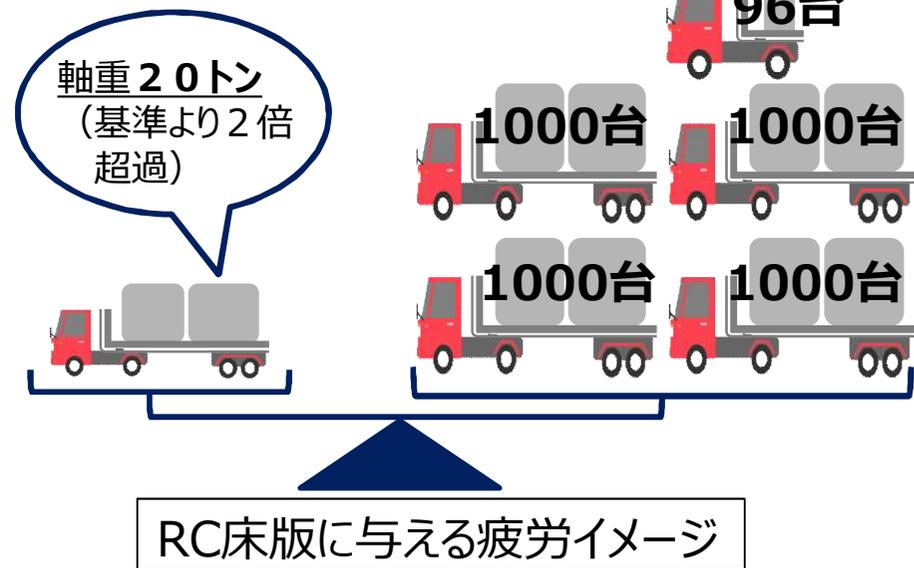
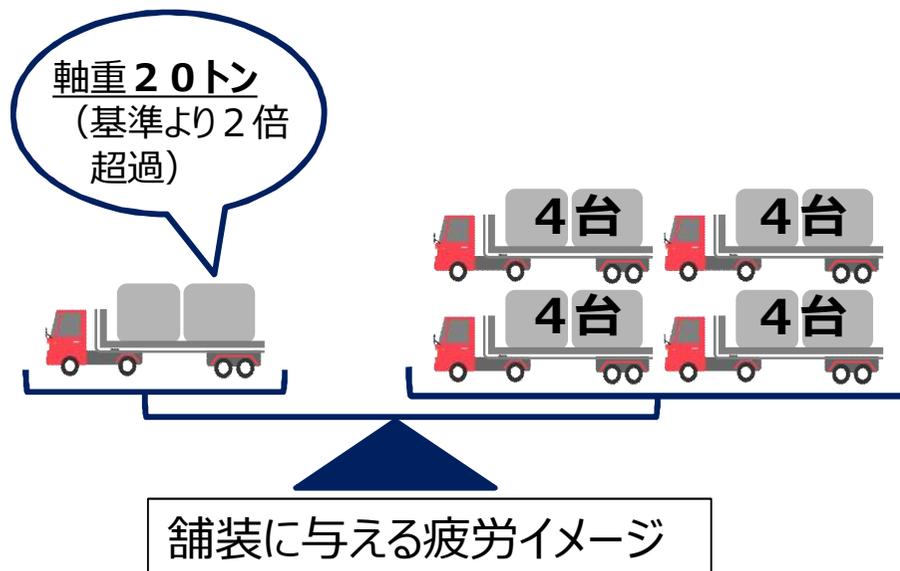
▶ 舗装の場合：4乗

▶ RC床版の場合：12乗

例) 軸重10トンの基準に対して、軸重20トン(+10トン)の大型車両が1台走行した場合

- ▶ 舗装に与える影響は、16台分
- ▶ RC床版に与える影響は、4,096台分

軸重を基準の2倍超過した車両はたった1回の走行で、左記の台数が走行した疲労を与えている



2. 大型車両の通行の適正化方針

重量・寸法等の制限を超えた特殊車両の事故は、一般交通への影響も甚大。

- ▶ 重量、寸法等が制限を超える特殊車両による事故は、重大事故につながりやすく、大量の積荷の散乱や車両の撤去作業のため長時間の通行止めが発生する等、社会経済活動に多大な影響を及ぼしている。

■セミトレーラのチェックバー追突事故の例（大阪府内）

日時：平成28年11月5日（土）3時14分発生

場所：国道163号 京阪関目ガード下（大阪市城東区関目5丁目）

事故概要：

走行していたセミトレーラがチェックバーに衝突し、逃走。

チェックバーの支柱が折れ曲がり、チェックバーの位置が下がった状態となっていたところに、走行してきたトラックの荷台部分が接触し大破した。

**8時間以上
通行止め**



<事故発生前>



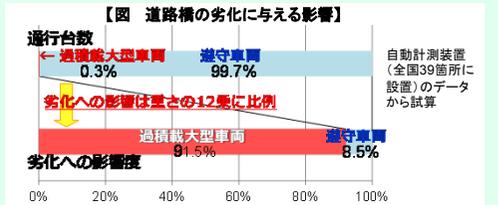
<事故発生後>



2. 大型車両の通行の適正化方針

背景

- 0.3%の重量を違法に超過した大型車両※が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。
※車両総重量20tを超える違反車両
 → 軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当
- 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。



基本方針

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

- バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一**
 - バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 **【H26年度中に実施】**
- 45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し**
 - 45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 **【H26年度中に実施】**
- 許可までの期間の短縮**
 - ①主要道路情報のデータベース化を促進 **【継続して実施】**
 - ②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 **【継続して実施】**
 - ③大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 **【H26年度から実施】**
 - ④通行許可に係る審査体制の集約化 **【H27年度から段階的実施に向けて準備】**
- 適正に利用する者の許可の簡素化**
 - ①違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 **【H27年度実施に向けて準備】**
 - ②ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 **【H28年度実施に向けて準備】**

違反取締りや違反者への指導等の強化

- 違法に通行する大型車両の取締りの徹底**
 - ①自動計測装置の増設 **【H26年度から実施】**
 - ②コードンラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 **【継続して実施】**
- 違反者に対する指導等の強化**
 - ①国道事務所呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） **【H25年度から実施】**
 - ②特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 **【H26年度から実施】**
 - ③改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施
また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 **【H26年度から実施】**
- 関係機関との連携体制の構築**
 - ①国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 **【H25年度から実施】**
 - ②国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 **【H26年度から実施】**
 - ③自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 **【H26年度から実施】**

本方針を実施することによる効果

・ 道路構造物の長寿命化

・ 効率的かつ迅速な物流の実現

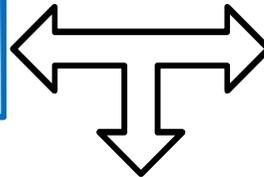
・ 交通の危険の防止

2. 大型車両の通行の適正化方針

平成26年5月9日発表 『道路の老朽化対策に向けた大型車両の適正化方針』

方針の狙いは…

遵法車両 = 見直し、緩和



悪質な違反車両 = 罰則強化

大型車両の通行適正化を推進

【主な具体的取組み】

- ▶ ① 悪質な重量違反車両への即時告発（レッドカード）
- ▶ ② 関係機関との連携体制構築
- ▶ ③ 大型車誘導区間の指定
- ▶ ④ 車両の大型化に対応した許可基準の見直し
- ▶ ⑤ ETC2.0装着車への許可簡素化制度（特車ゴールド制度）

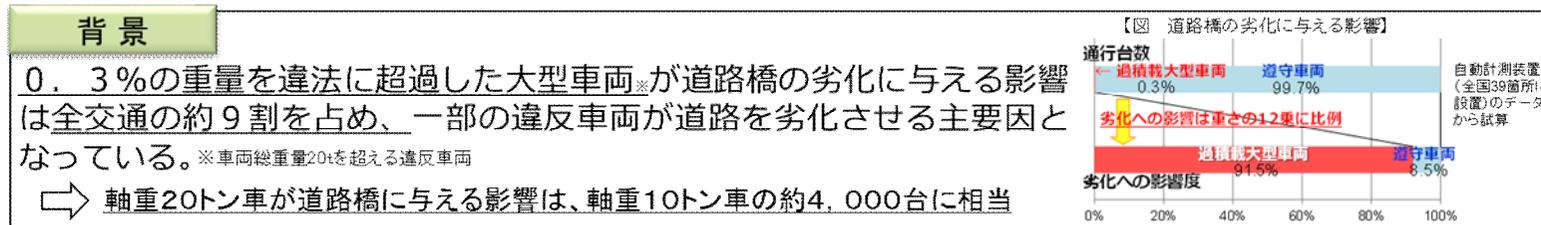
3. 具体的な適正化の取組み

① 悪質な重量違反車両への即時告発（レッドカード）

▶平成27年2月23日施行

【概要】

- 道路の劣化に大きな影響を与える悪質な重量違反車両に対しては、現地取締りにおいて車両総重量が基準の2倍を超過していることが確認された場合、当該違反事実をもって即時告発を行うもの。



基準の2倍以上の重量超過の悪質違反者に厳罰化⇒現地取締りで違反を確認した場合は告発(レッドカード)

告発対象者の条件

- 車両総重量の一般的制限値（国管理道路は最大27t）を基準とし、下記に該当する場合には、当該総重量違反の事実をもって告発（レッドカード）の対象とします。（基準については、車両制限令第3条並びに車両の通行の許可の手続き等を定める省令第1条及び第1条の2に掲げる表中のうち該当する総重量による）

◆車両総重量が「基準×2」以上の車両

なお、特車通行許可車両は、「基準×2+(許可総重量-基準)」

- 無許可のセミトレーラ連結車(バン型)でのレッドカード例

基準×2=54t 

基準=一般的制限値27t(セミトレーラ連結車(バン型)の例)

※ 車両制限令第3条第2項に定める「特例5車種」以外の車両に係る一般的制限値(基準)は、最大25t(国管理道路の場合)

レッドカード条件:「総重量54t以上」



- ※ なお、車両総重量が基準の2倍に達しない場合であっても、車両総重量違反が現認された場合には、積載物の軽減措置、通行の中止等を命ずるとともに、是正指導等が行われることがあります。また、常習的に違反が行われていることが確認された場合においては、現行通達に基づいて告発の対象になることがあります。

告発による罰則

- 道路法104条（無許可）により、100万円以下の罰金等

3. 具体的な適正化の取組み

①悪質な重量違反車両への即時告発（レッドカード）

【近年の告発事例】

- 違反日時：平成28年9月29日（木）
21時50分頃
- 違反場所：第二神明道路（上り）
明石西本線料金所
- 違反車両：重量物運搬用セミトレーラ
- 違反概要：一般的制限値25 tを大幅に超過（32.25 tオーバー）した車両を通行させたもの。

車両制限令違反の概要

1. 違反日時 平成28年9月29日(木) 21時50分頃
2. 違反場所 第二神明道路 上り線 明石西本線料金所



3.違反内容

| | 車両総重量 | 幅 | 車長 |
|-------------------|--------|-------|--------|
| a)当該車両の実測値 | 57.25t | 3.00m | 16.70m |
| b)車両制限令の一般的制限値(注) | 25.00t | 2.50m | 12.00m |
| c)超過値【a-b】 | 32.25t | 0.50m | 4.70m |

(注)車両制限令の一般的制限値：当該道路は重さ指定道路のため、軸距に応じ最大25t。

4.状況写真



(出典) H29/2/28NEXCO西日本ニュースリリース抜粋

3. 具体的な適正化の取組み

② 関係機関との連絡体制構築

各地域の連絡協議会の設置状況

- 平成27年1月 『大型車通行適正化に向けた
中部地域連絡協議会』設置
- 平成27年10月 『大型車通行適正化に向けた
中国地域連絡協議会』設置
- 平成28年1月 『大型車通行適正化に向けた
関東地域連絡協議会』設置
- ◎ 平成30年1月 『大型車通行適正化に向けた
近畿地域連絡協議会』設置

3. 具体的な適正化の取組み

③大型車誘導区間について

▶平成26年5月30日施行

概要

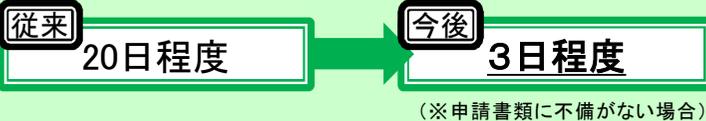
- 道路の老朽化への対応として、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより適正な道路利用を促進するため、道路法等の一部を改正（平成25年6月5日公布、平成26年5月30日施行）。
- 国際海上コンテナ車をはじめとする大型車両に係る「特殊車両の通行許可」について、今後は、あらかじめ指定した「大型車誘導区間」のみを通行する場合、個別の道路管理者への協議が不要となり、国が一元的に審査した上で許可。
（※対象となる車両の範囲については、省令で規定。）

大型車誘導区間の指定

- ・高速道路（原則全線指定※） 9,660 km
 - ・直轄国道（原則全線指定※） 21,450 km
 - ・地方管理道路（主要港湾・空港・鉄道貨物駅を結ぶ道路等を指定） 2,720 km
- 〔※都心部の区間、バイパス整備後の直轄国道現道の区間等を除く〕
- 合計 33,830 km
- …全道路の約3%の指定により、特殊車両の通行の約8割をカバー可能

効果

- 国の一元審査により、許可までの期間を短縮

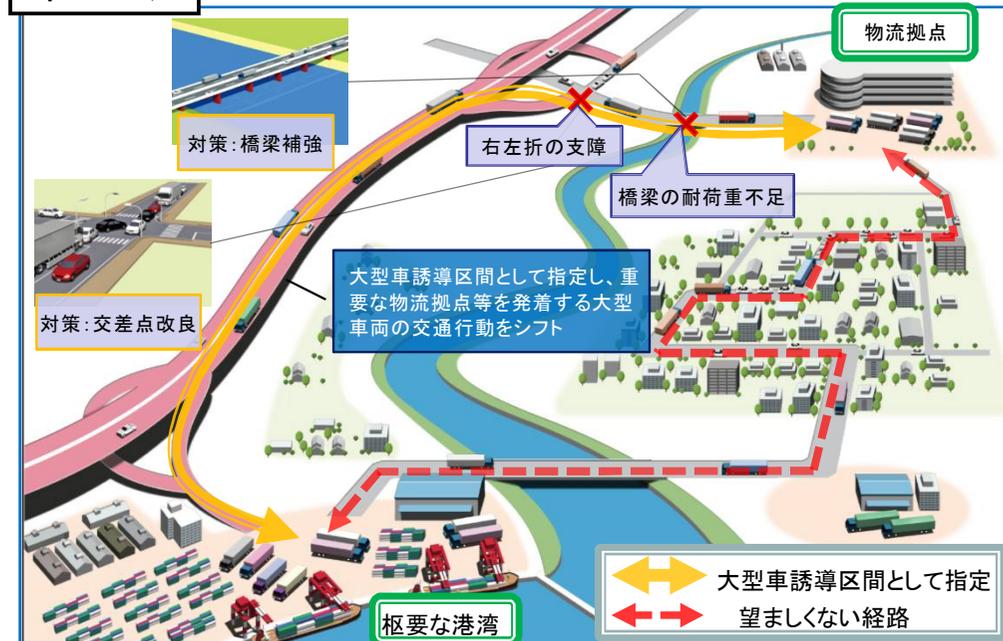


- 望ましい経路へ通行を誘導し、道路の保全に寄与

今後について

- 道路ネットワークの整備状況、大型車の通行状況、物流事業者等の意見を踏まえながら、必要に応じ追加指定を実施し、大型車誘導区間を充実させる。
- その際、道路構造上の支障部分については、その解消を順次図り、より望ましい誘導区間となるよう引き続き努力していく。

イメージ



3. 具体的な適正化の取組み

④ 車両の大型化に対応した許可基準の見直し

▶平成27年6月1日施行

【概要】

- 道路の適正利用者に対する措置として、物流の効率化や国際競争力確保の観点から、許可基準の見直しを行ったもの。

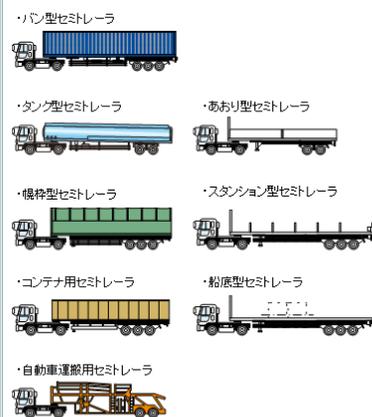
バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一について 国土交通省

○国際海上コンテナ輸送車両に限り許可されていた駆動軸重（11.5t【通常は10t以内】）をバン型等セミトレーラ連結車（2軸トラクターに限る特例8車種）にも同等の緩和を実施
 ※但し、エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

■ 駆動軸重の緩和



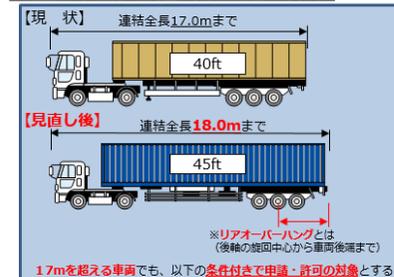
■ 緩和対象車両（特例8車種）



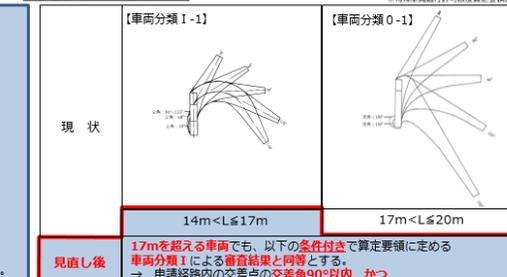
45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直しについて 国土交通省

○従来の40フィートコンテナより長い45フィートコンテナ（+約1.5m）の需要があり、45フィートコンテナに対応するためには、車両長が17mを超える車両が一部存在
 ○そのため、45フィートコンテナを積載する車両を始めバン型等のセミトレーラ連結車（特例8車種）の車両長の制限を緩和（17m→18m）※ただし、リアオーバーハングに条件あり
 ○また、通行許可の審査をする際に、リアオーバーハングや交差点の交差角を考慮の上、審査条件を緩和

■ 全長の緩和（海上コンテナ輸送車両の例）



■ 審査条件の緩和



■ 効果（海上コンテナ輸送車両の例）



■ 緩和対象車両（特例8車種）



【改正内容】

- これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラ連結車に限り許可していた駆動軸重の制限を、バン型等セミトレーラ連結車（2軸トラクタに限る）すべてに適用。

【改正内容】

- 45フィートコンテナを積載する車両を始めとするバン型等のセミトレーラ連結車の車両長の制限を改正。

3. 具体的な適正化の取組み

⑤ETC2.0装着車への許可簡素化制度（特車ゴールド制度）

▶平成28年1月25日開始

【概要】

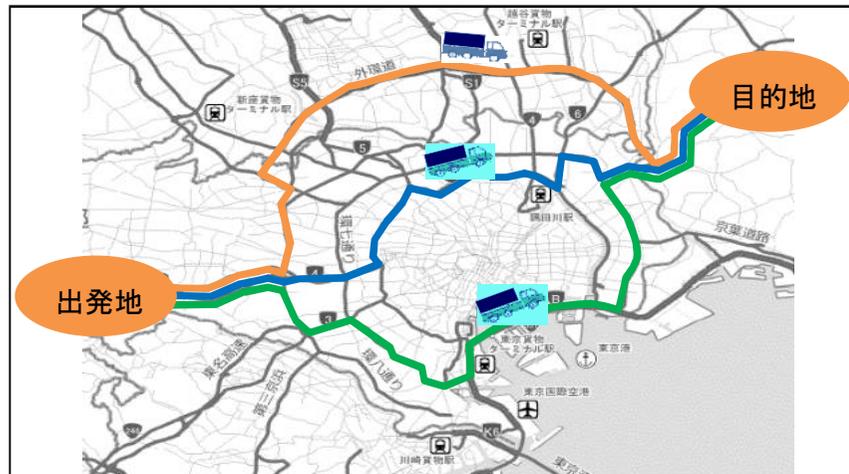
- 業務支援用ETC2.0車載器を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録した車両は、大型車誘導区間における経路選択を可能とする許可を行うもの。
- 大型車誘導区間内は渋滞や事故、災害等による通行障害発生時の柔軟な迂回が可能となり、輸送の効率化に繋がることを期待。
- また、許可更新時の手続きが自動化され、従来に比べて簡素化となる。



更新時には申請書を自動作成し、電子メールで申請者に送付⇒更新に同意（ワンクリック）することで、更新申請が完了するもの。※ただし、道路法違反が確認された場合は自動更新不可となる。

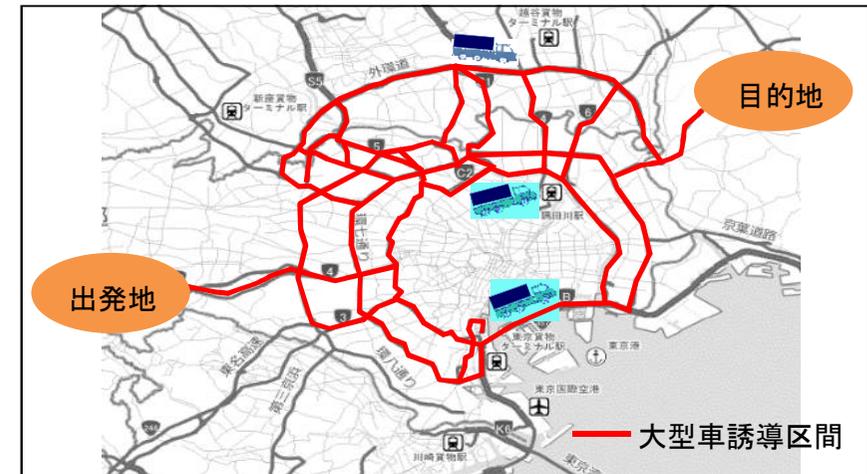
【現 行】

申請・許可された経路のみ通行可能
（一本一本の経路毎の大量な申請が必要）



【特車ゴールド】

大型車誘導区間を走行する場合、経路選択可能
（複数経路を1つの申請に簡素化）



4. その他大型車両に関する取組み(参考)

▶ ①生産性革命プロジェクト（国土交通省道路局）

- ✓ 特大トラック輸送の機動性強化（特車通行許可の迅速化）
- ✓ 自動審査システムの強化や大型車誘導区間の充実により、2020年までに平均審査日数を10日間へ短縮。

▶ ②ダブル連結トラック実証実験（国土交通省道路局）H28/10～

- ✓ 深刻なドライバー不足への対策として、トラック輸送を省人化する取組み。
- ✓ 1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの実証実験を通じて、現行の特車許可基準である21mから最大25mへの緩和を検討

▶ ③ETC2.0車両運行管理支援サービス（国土交通省道路局）H28/2～

- ✓ 運行管理の効率化やドライバーの安全確保等を目的として、ETC2.0によって収集したデータを事業者へ提供する社会実験を実施

▶ ④高速道路利用者への「大口・多頻度割引」停止措置等の見直し （高速道路6会社）H29/4～

- ✓ 道路構造物の保全や安全走行の啓発等を目的として、高速道路6会社の大口・多頻度割引制度の車両制限令違反者に対する割引停止措置等の見直しを実施。
- ✓ 違反点数・累積期間・違反項目等について見直し。

▶ ⑤荷主勧告制度等の運用改善（国土交通省自動車局）H29/7～

- ✓ 荷主勧告制度の発動基準および荷主関与の判断基準を明確化
- ✓ 荷主への働きかけ強化

▶ ⑥過積載車両の荷主対策【試行】（国土交通省道路局）H29/12～

- ✓ 直轄国道における基地取締時の荷主情報聴取の試行運用（H29/12～全ての地方整備局）
- ✓ 直轄国道への特殊車両通行許可申請時における荷主名記載の試行（H30/1頃～北海道開発局）

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

①生産性革命プロジェクト

取組3: 特大トラック輸送の機動性強化(特車通行許可の迅速化) 国土交通省

現状と課題

- 特大トラックは、事前に道路管理者から特車通行許可を受ける必要
- 最近の車両の大型化により、トラック事業者からの申請件数が増加し、許可までの審査日数も増加
- 事業者からは、機動的な輸送計画が立てられないため、審査の迅速化に対して強い要望

① 申請件数の推移



② 審査日数の推移



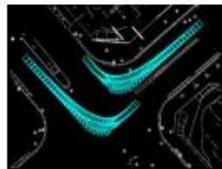
(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化

手作業中心の通行審査から、幾何構造や橋梁に関する電子データを活用した自動審査システムの強化を図り、審査を迅速化する。

(現在の電子化率: 約13%)

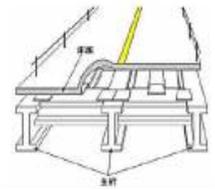
幾何構造

ITを活用した交差点形状等の電子データの収集



橋梁

橋梁点検等で収集した電子データ等の活用



(2) 大型車誘導区間の充実

国が一元的に審査(3日間)する大型車誘導区間について、港湾等の物流拠点へのラスト1マイルを追加指定し充実を行う。

【目標】 2020年までに平均審査日数を、現在の約1ヶ月から10日間程度に短縮を目指す

19

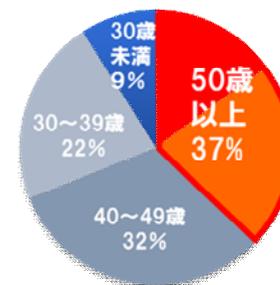
4. その他大型車両に関する取組み(参考)

②ダブル連結トラック実験

現状：トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)



- 民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進
- 実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討



現在 通常の大形トラック(10tトラック)



約12m

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和

(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



走行中のダブル連結トラック(25m車両)

新東名高速道路を中心とするフィールドで実験中(H28.10~)、H30年度に本格導入予定

(出典) ダブル連結トラック実験ホームページ

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

②ダブル連結トラック実験 (効果検証中間とりまとめ) H29/11/9公開

検証結果① 省人化・環境負荷低減効果



○ダブル連結トラック(21m)で同じ重量を輸送する場合、通常の大形トラック(12m)等)に比べ、ドライバー数は約5割削減し、CO2排出量も約5割削減。

○大形トラック(12m)の諸元

| トラック諸元 | 内容 |
|----------|-------|
| 長さ(m) | 11.98 |
| 高さ(m) | 3.78 |
| 幅(m) | 2.49 |
| 最大積載量(t) | 13 |

出典:日本梱包運輸倉庫(株)

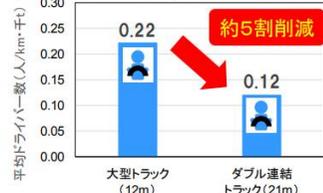
○ダブル連結トラック(21m)の諸元

| トラック諸元 | 内容 |
|----------|-------|
| 長さ(m) | 20.98 |
| 高さ(m) | 3.78 |
| 幅(m) | 2.49 |
| 最大積載量(t) | 24.1 |

出典:日本梱包運輸倉庫(株)

| 対象車両 | 大形トラック等 | ダブル連結トラック |
|-------------------|-------------|------------|
| 平均輸送量 | 11.0t | 19.8t |
| 千t・kmあたりの必要ドライバー数 | 0.22人 | 0.12人 |
| 千t・kmあたりのCO2排出量 | 115.8kg-CO2 | 62.7kg-CO2 |

■省人化(千t・km当たりの必要ドライバー数)



■CO2削減効果(千t・km当たりの排出量)



出典:日本梱包運輸倉庫(株)実証記録表(H28.11月~H29.6月)
福山通運(株)実証記録表(H29.3月~5月)

検証結果⑤ 交通流への影響

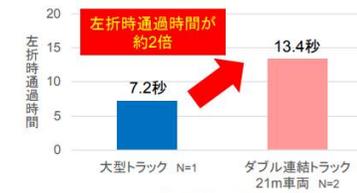


○左折時の通過時間は、大形トラックに比べ約2倍。
○後続車の旅行速度は、大形トラックに比べ約1/3に低下。
○カメラ映像では、後続車の速度低下はあるものの、交通流への影響は確認されていない。

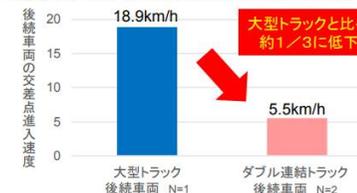
○交差点(左折時)



■ダブル連結トラックの左折通過時間



■左折時における後続車両の交差点進入速度



出典:ビデオ調査より読み取り(撮影:H29.11月30日(月)~2月1日(水)8:00頃)

検証結果② 走行安全性



○1走行車両毎の速度について、大形トラックに比べダブル連結トラックの速度差は、ほぼ同程度。
○カーブ区間中の急ブレーキについても発生しておらず、カメラ映像でも横揺れやふらつきは発生は確認されていない。

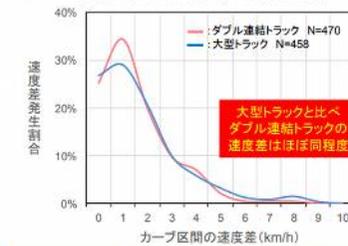
○カーブ区間(降坂部)



■ダブル連結トラックの急ブレーキ発生状況



■ダブル連結トラック1走行毎の速度差分布



| | 最小値 | 最頻値 | 最大値 |
|-----------|-------------|---------|---------|
| ダブル連結トラック | 速度差 0.0km/h | 1.0km/h | 8.0km/h |
| 大形トラック | 速度差 0.0km/h | 1.0km/h | 9.0km/h |

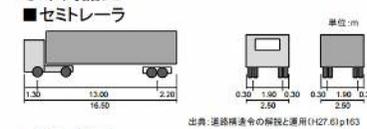
※カーブ区間の速度差: [カーブ区間入り速度-カーブ区間中速度]
出典:ダブル連結トラック ETC2.0プローブデータ(特定プローブ)H28.11月~H29.6月
大形トラック(車種「普通車」,用途「貨物の車種」) ETC2.0プローブデータ H28.11月

検証結果⑥ 道路構造への影響

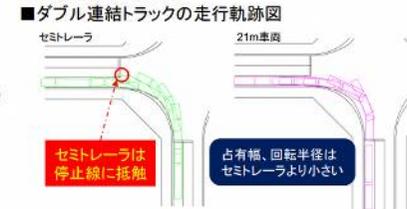


○21m車両走行軌跡図にて、対象交差点の折進状況を確認すると、車線幅にて走行可能であり、カメラ映像からも危険挙動は確認されていない。

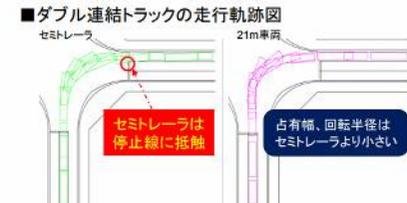
○車両諸元



○交差点(左折時)



○交差点(右折時)



○交差点諸元(住吉三丁目3交差点)

- ・種級区分:第4種第1級
- ・交差角:90°
- ・設計車両:普通自動車
- ・幅員構成:

(出典)ダブル連結トラック実験ホームページ

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

③ ETC2.0車両運行管理支援サービス

1. 課題

⇒トラック配送の約半数で1時間以上の荷待ちが発生しており、物流の効率性に課題

2. 実験概要

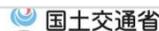
⇒運行管理の効率化やドライバーの安全確保等を目的に、ETC2.0で収集されるデータ（特定プローブ情報）をサービス事業者を通じて物流等事業者へ提供する社会実験実施。

3. 評価（一例）

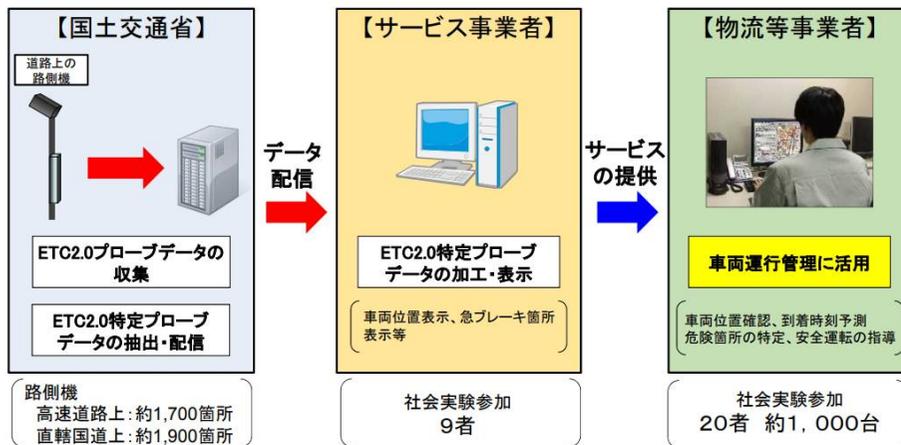
⇒車両位置情報の活用により、ドライバーや荷捌き作業員の荷待ち時間の短縮に効果

⇒急ブレーキ多発箇所等を把握できることにより、運転手の安全運転意識の向上や急ブレーキ回数の削減に効果

ETC2.0車両運行管理支援サービスの仕組み



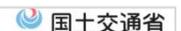
- 収集したETC2.0プローブデータから特定の車両のデータを抽出し、サービス事業者へ配信
- サービス事業者は、物流等事業者のニーズに合わせてサービスを企画し提供
- 物流等事業者は、サービス事業者により提供されるサービスを活用して車両運行管理を実施



※特定プローブデータ
 事業者等の申請により、車載器のIDを用いて車両を特定して抽出したプローブデータ

2

社会実験参加者へのアンケート結果(車両位置情報を活用したサービス)



- 本サービスを利用した19者中17者が、車両位置の確認による迅速な対応や、ドライバーや荷捌き作業員の荷待ち時間の短縮に効果があるなど、本サービスが役に立つと評価。
- 一方で、路側機が設置されていない区間でのタイムラグ発生などの課題もあり、対策の検討が必要。
- 12者が、今後も継続的に本サービスを利用したいと回答。

【車両位置表示サービス例】
 ・車両位置を確認することができ、配送先までの到着時刻を予測できる

物流事業者の運行管理者

【物流等事業者の意見】

■車両位置の確認状況

- ・高速道路および直轄国道上では、車両の位置を速やかに確認できた。
- ・交通障害時のドライバーへの指示や、荷主からの問合せ対応を迅速に実施できた。
- ・路側機が設置されていない上記道路以外を主に利用する場合は、車両位置が確認できるまでにタイムラグがあった。

■円滑な荷捌きの実施

- ・到着時刻の連絡に合わせて効率的な荷捌き体制が構築できた。
- ・ドライバーや作業員の荷待ち時間の短縮に効果があった。

荷捌き作業員の待ち時間 (A社)

サービス前 40分 → サービス実施中 30分 (10分短縮)

3

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

④ 高速道路利用者への「大口・多頻度割引」停止措置等の見直し

1. 違反点数等の見直し
⇒悪質な違反者（基準の2倍以上の重量超過）への対応強化、違反点数区分の見直しを実施
2. 累積期間等の見直し
⇒違反点数の累積期間が3ヶ月⇒2年間へ拡大、累積点数による措置内容の設定
3. 違反項目の見直し
⇒軸重超過に対する措置命令等の発出基準に応じた違反点数の新たな設定

① 違反点数等の見直し

1) 【即時告発】悪質な違反者（重量が基準の2倍以上）に対する対応強化

| 現行 | | 平成29年4月1日～ | |
|---------|-------|------------|-------------|
| 即時告発の結果 | 措置(※) | 即時告発の結果 | 措置(※) |
| 有罪 | 割引停止 | 有罪 | 即時告発をもって一部 |
| 不起訴 | — | 不起訴 | 割引停止（1か月以上） |

(※) 即時告発の結果にかかわらず、違反に応じた点数は別途加算します。

2) 【点数区分】措置命令等の発出基準に応じた違反点数区分の見直し

| 現行 | | 平成29年4月1日～ | |
|----------|---------|------------|-----|
| 違反種別(※) | 点数 | 違反種別(※) | 点数 |
| 指導警告 | — | 指導警告 | 3点 |
| 措置命令A | 3点～15点 | 措置命令A | 5点 |
| 措置命令B又はC | 5点～15点 | 措置命令B又はC | 15点 |
| 即時告発相当 | 15点～30点 | 即時告発相当 | 30点 |

(※) 違反種別（指導警告、措置命令A～C）の用語の定義については、別紙を参照願います。

【即時告発相当】とは、措置命令B又はC相当の違反のうち重量が基準の2倍以上の違反を指します。

② 累積期間等の見直し

1) 違反点数の累積期間を3か月（現行）から2年間（平成29年4月1日～）に拡大

| 現行 | | 平成29年4月1日～ | |
|--------------|----------------------------------|------------|------------|
| 累積期間 | 適用要件 | 累積期間 | 適用要件 |
| 3か月 (四半期) | 高速道路6会社が指定する四半期において違反を繰り返した場合に適用 | 2年間 | 累積点数に応じて適用 |

2) 違反点数の累積

| 現行 | | 平成29年4月1日～ | |
|-----------------------------|--------------------|------------|-------------|
| 違反点数 | 措置内容 | 累積違反点数 | 措置内容 |
| 30点 | 講習会等による指導及び警告 | 30点 | 講習会等による指導 |
| 上記に定める警告期間内に30点以上 | 一部割引停止 又は一部利用停止 | 60点 | 一部割引停止（1か月） |
| | | 90点 | 一部割引停止（2か月） |
| (※) 割引停止・利用停止は1年以内の期間を定めて設定 | | 120点 | 一部利用停止（1か月） |
| | | 150点 | 一部利用停止（2か月） |

(※) ①1)の即時告発を行った場合は、累積違反点数にかかわらず、「一部割引停止（1か月以上）」を適用します。

③ 違反項目の見直し

1) 軸重超過に対する措置命令等の発出基準に応じた違反点数の設定

| 現行 | | 平成29年4月1日～ | |
|----------|----|------------|-----|
| 軸重超過 | 点数 | 軸重超過 | 点数 |
| 指導警告 | なし | 指導警告 | 3点 |
| 措置命令B又はC | | 措置命令B又はC | 15点 |

(出典) 高速道路6会社発表資料抜粋

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

⑤ 荷主勧告制度等の運用改善 H29/7/1~

1. 協力要請 (荷主への早期働きかけ)

⇒行政処分を前提とする運用から、関係行政機関からの違反情報に基づき、早期に荷主へ協力要請を行う。

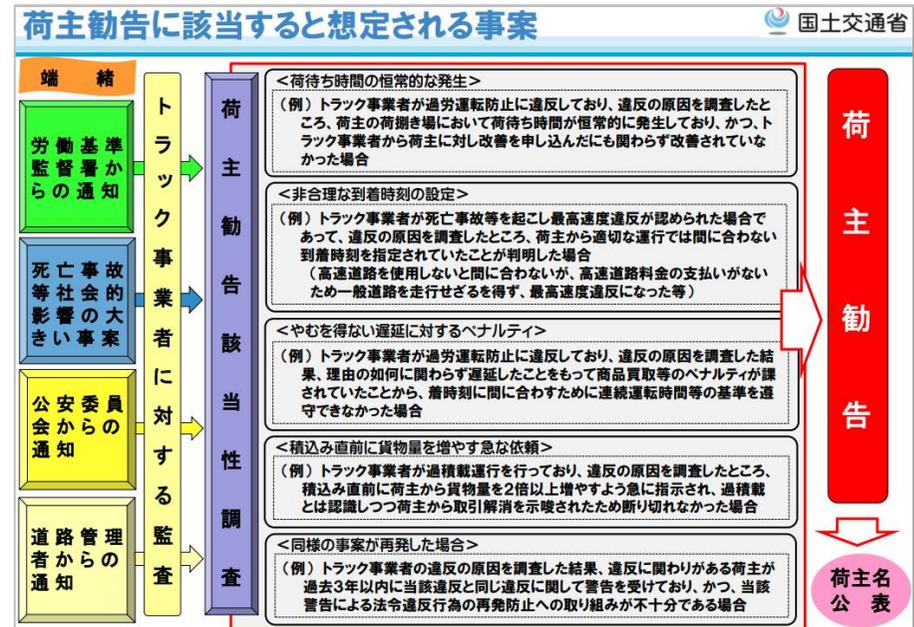
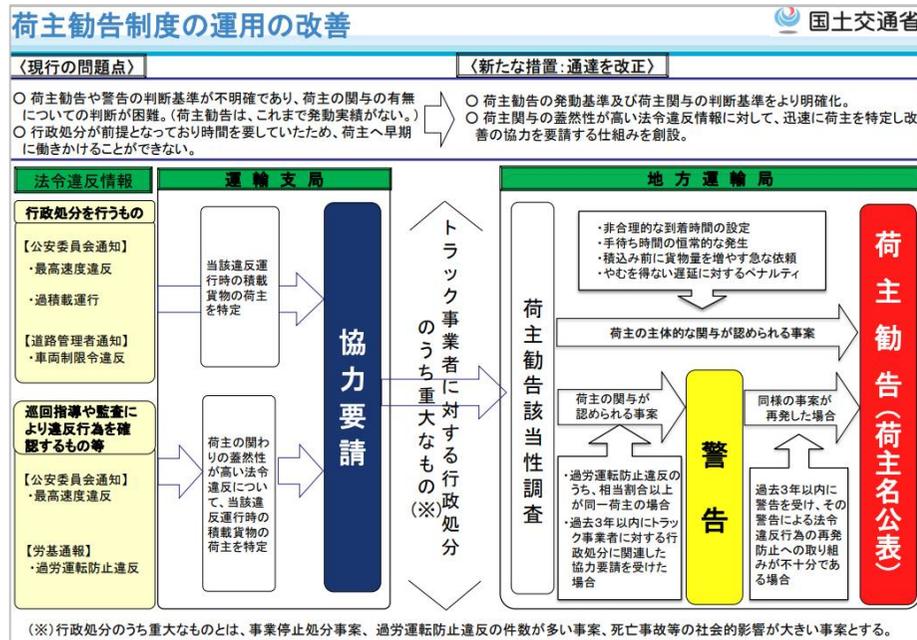
2. 勧告及び警告 (トラック事業者への行政処分を行う場合の荷主への措置)

2-1. 勧告

⇒トラック事業者に対して行政処分を行うものは、その荷主に関する調査を実施し、今回明確化した判断基準に該当する荷主の関与が確認された場合は勧告を行う。

2-2. 警告

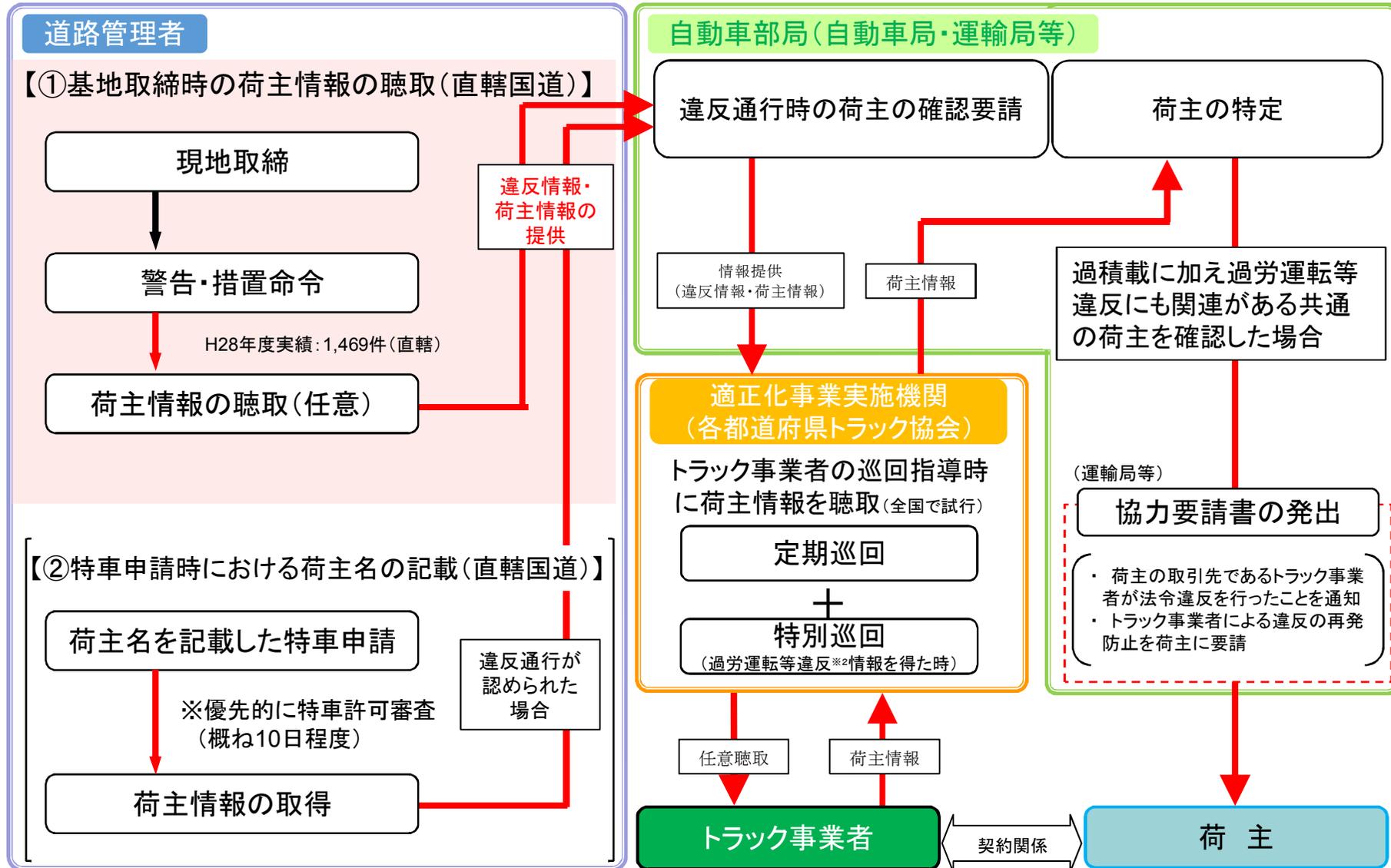
⇒荷主に関する調査結果で勧告に至らなかった場合でも、著しい過労運転防止措置義務違反の場合には、その違反件数の半数以上に関わる荷主に対しては警告を行う。



(出典) 国土交通省自動車局貨物課発表資料抜粋

4. その他大型車両に関する取組み(参考)

⑥過積載車両の荷主対策 H29/12～



※1 赤字箇所は、今回の試行に伴い、道路管理者による情報の取得又は自動車部局による情報の活用が強化されるプロセスである。

※2 乗務時間等告示違反