

特殊車両通行許可制度 申請書類審査業務における取組について

香川河川国道事務所 道路管理第一課 米田 翼
香川河川国道事務所 道路管理第一課長 古賀 庸展

特殊車両通行許可制度とは、昭和46年の法改正により新設され、道路法第47条の2に定められている、いわゆる、特殊な車両の通行の許可制度である。特殊車両通行許可を厳格に行うことで、道路の劣化の主な原因である過積載車両の減少に貢献することができる。今回の論文では、年々増加している特殊車両通行許可申請に対し、日々の審査業務における業務改善の取組事例を紹介するとともに、令和4年4月1日から施行された新制度の内容も踏まえ、今後の業務について考察を行ったものである。

キーワード 特殊車両通行許可制度、オンライン申請、特殊車両通行確認制度

1. はじめに

(1) 特殊車両とは

大型トレーラー、大型建設機械のように車両の構造が特殊なもの、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、道路法第47条第1項に規定されている車両の幅、長さ、高さ及び総重量等のいずれかの一般的制限値（図－1）を超えたり、道路法第47条第3項に規定されている橋、高架の道路、トンネル等で重量、高さのいずれかの制限値を超える車両のことを言う。

一般的制限値とは、道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため道路を通行する車両の大きさや重さの最高限度のことである。

		一般的制限値（最高限度）
寸法	幅	2.5 m
	長さ	12.0 m
	高さ	3.8 m（高さ指定道路は 4.1 m）
	最小回転半径	12.0 m
重量	総重量	20.0t（高速自動車国道および重さ指定道路は 25.0 t）
	軸重	10.0 t
	隣接軸重	18.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m未満 19.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.3 m以上かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも 9.5t 以下 20.0t：隣り合う車軸の軸距が 1.8 m以上
	輪荷重	5.0 t

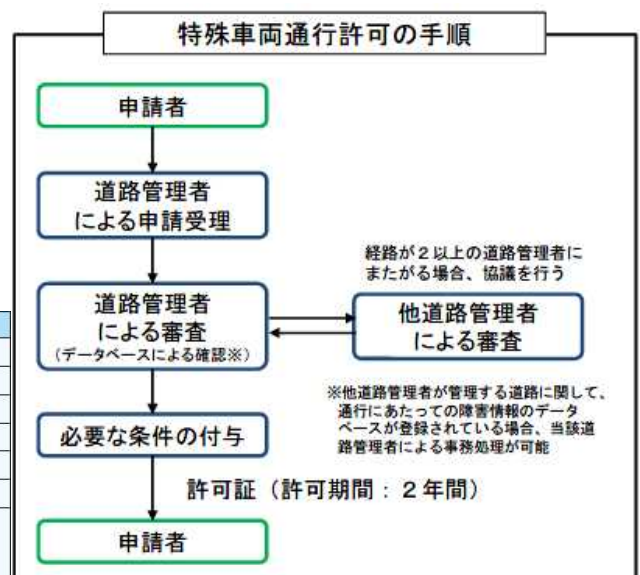
図－1 一般的制限値¹⁾

(2) 特殊車両通行許可申請の流れ

特殊車両通行許可申請方法は、大きく分けて窓口申請とオンライン申請の2通りある。いずれも申請者からの

申請を受理したのち、道路管理者において審査を行う。提出書類に不備が無ければ、通行に際し、必要な条件を付与して許可書を発行する。（図－2）

なお、特殊車両の通行許可にかかる標準処理期間は、新規申請及び変更申請は、3週間以内。更新申請は、2週間以内に処理することとされている。



図－2 特殊車両通行許可の手順

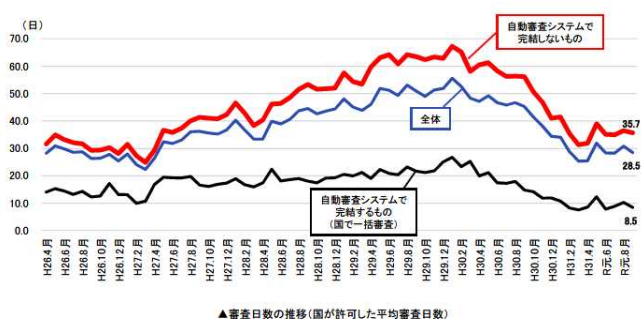
(3) 全国の特特殊車両通行許可件数及び審査日数

近年、ドライバー不足等に伴う車両の大型化が加速し、全国的に特殊車両通行許可申請及び許可数が年々増加の一途をたどっている。（図－3）

また、審査日数においては、平成29年12月をピークに減少傾向ではあるが、県道、市道を通行する場合に必要な地方公共団体との協議など自動審査システムで完結しない案件については、依然として、長期間を要している状況である。（図－4）

	許可件数	審査日数
平成27年度	約30万件	約35日
平成28年度	約32万件	約43日
平成29年度	約39万件	約51日
平成30年度	約45万件	約40日
令和元年度	約48万件	約28日

図－3 許可した件数及び平均審査日数（全国）²⁾



図－4 審査日数の推移（全国）³⁾

(4) 審査日数短縮に向けた全国的な取組み

全国規模で審査日数を短縮する為、制度改正やデジタル化への取り組みを行っている。（図－5）

① 許可の有効期間の延長 優良事業者を対象に、当面の間、許可の有効期間を最大2年間から最大4年間に延長。（H31.4～）
② 変更申請における審査の簡素化 - 新たな目的地を追加する場合、許可を受けている区間の審査を省略。（R1.6～） - 車両の諸元を超えない車両を追加する場合、審査を簡素化し、優先的に処理。（R1.7～）
③ 重要物流道路における特車許可不要区間の導入 重要物流道路のうち、道路管理者が道路の構造上の観点から支障がないと認めて指定した区間において、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行について、許可を不要とする措置を導入。（R1.7～）
④ 地方公共団体への支援 - 地方整備局単位で都道府県等とプロジェクトチームを設置し、審査や便覧収録に活用可能なツール等を提供。（H30.5～） - 審査に時間を要している地方公共団体に対し個別支援。（H31.3～）

図－5 審査日数短縮に向けた全国での主な取組み

2. 当事務所における審査業務

(1) 審査体制の集約化

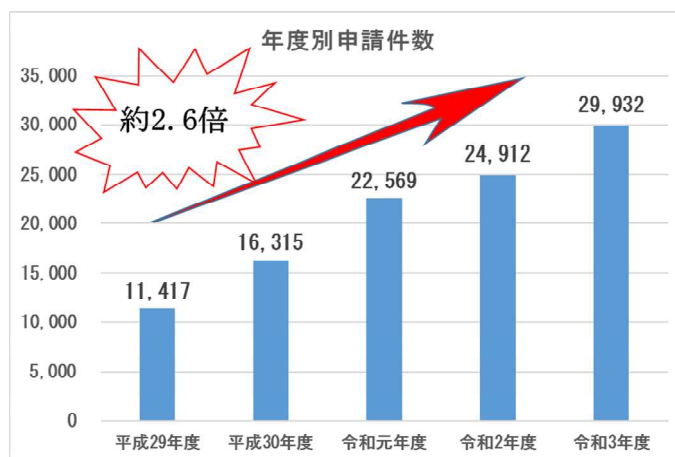
全国的に平成27年度から、業務の効率化及び審査期間短縮を目的として、これまで個々の窓口事務所で行っていた特殊車両通行許可申請の審査を、集約先の事務所で一括して集中的に実施していく動きが始まった。

これを受け、四国地方整備局管内においては、令和2年4月1日から香川河川国道事務所に集約され、発注者支援業務を活用し業務を行っている。

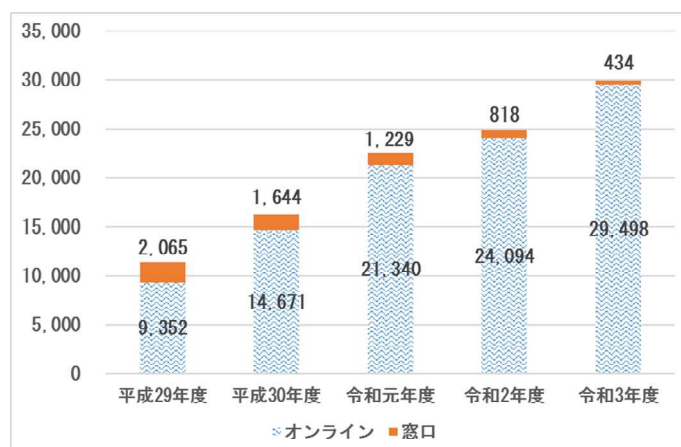
(2) 申請件数の推移

当事務所における特殊車両通行許可申請件数は、平成29年度11,417件だったのに対し、令和3年度には29,932件まで増加している。これは、平成29年度と比較すると約2.6倍になっている。（図－6）

総件数における窓口・電子での申請件数の推移に着目すると、窓口での申請件数は、平成29年度2,065件だったのに対し令和3年度には434件に減少している。（図－7）



図－6 年度別申請件数の推移



図－7 申請別件数の推移

(3) 業務効率化の取組み

a) オンライン申請の推進

平成16年度から全国的に特殊車両通行許可のオンライン申請が始まり、当事務所においても、申請者に対し、審査担当者が根気強く周知した結果、窓口申請件数を、申請件数全体の2～3割程度にまで減らすことに成功した。しかし、なかなか1割を下回ることにはなかった。

転機となったのは、現在も猛威を振るっている新型コロナウイルスの発生である。新型コロナウイルス蔓延により、令和3年9月から当事務所において、感染リスクを回避するため、窓口における対面での書類の受付を休止した。このことが、結果として、窓口申請を主としていた申請者の行動を変え、令和4年1月から令和4年5月の期間で、初めて香川河川国道事務所における窓口申請件数は、0件となった。

b) WITHコロナ下における審査体制の工夫

担当者が感染した場合や濃厚接触者として感染の疑いが生じた場合、同一執務室内の担当者は自宅待機を余儀なくされ業務が停止するリスクが生じる。そういったリスクを回避する為、令和3年8月から審査体制を複数体制とし(図-8)、事務処理を行っている。

c) 道路情報便覧への収録促進

各自治体における主要地方道等や主要都道府県道と接する主要な市町村道は必ず道路情報便覧に収録をお願いするなど協議先である自治体に促していくことで、協議で確認を要する審査日数が不要となり、業務効率の低下及び停滞を防止している。

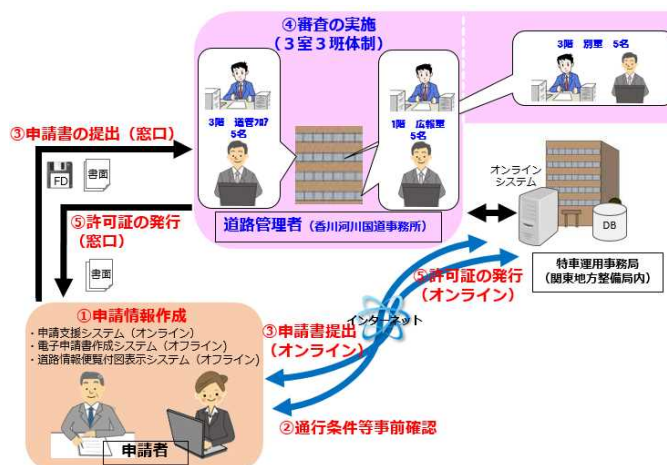


図-8 香川河川国道事務所での審査体制

(4) 業務効率化の取組みがもたらした成果

業務効率化の取組みにより1日あたり処理件数の増加や審査日数を短縮することに成功した。

まず、オンライン申請の推進がもたらした最大の成果は、申請書類の審査時間短縮である。

窓口申請の場合、申請書類のうち添付書類の一部をフレキシブルディスク（以下、「FD」とする。）を使用

して提出するケースがある。審査担当者は申請者が持参した書類（FD内の書類も含む。）の内容を申請者と確認し、問題無ければ受理している。その際、申請者が持参した書類とFD内のデータの記載が相違していることがある。

比べてオンライン申請であれば、申請者側はオンライン上で申請書類を作成し、そのまま提出出来る為、窓口申請にて起きるような問題は起こりえない。また、審査側についても、電子データしか確認する必要がない為、審査に要する時間を格段に短縮することが出来る。

先程示した申請件数の推移からも分かるとおり、窓口申請の件数は、平成29年度から令和3年度までで、1,631件減少している。1件あたり20分業務時間が短縮されたと仮定して、年間で32,620分、時間にして543.6時間もの業務時間が短縮されたことになる。

次に、審査体制を工夫し、業務を行った結果、コロナウイルスが蔓延していた状況下においても、遅滞なく業務を遂行することが出来た。（図-9）

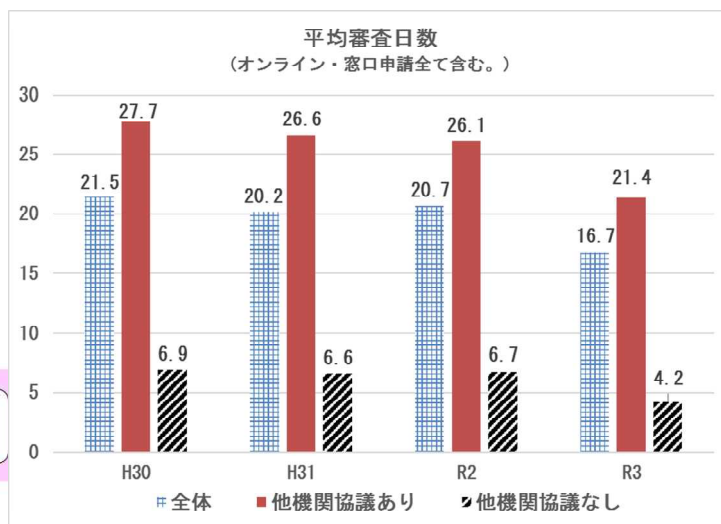


図-9 香川河川国道事務所 平均審査日数

3. 特殊車両通行確認制度

(1) 制度概要

令和2年5月27日に公布された「道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）」により創設された特殊車両の通行に関する新たな制度であり、令和4年4月1日から、これまでの特殊車両通行許可制度と並行する形で施行されている。

この制度は、寸法、重量等に係る一定の限度を超える車両（限度超過車両）を通行させようとする者が、あらかじめ国の登録を受けた車両について、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できるといったものである。（図-9）

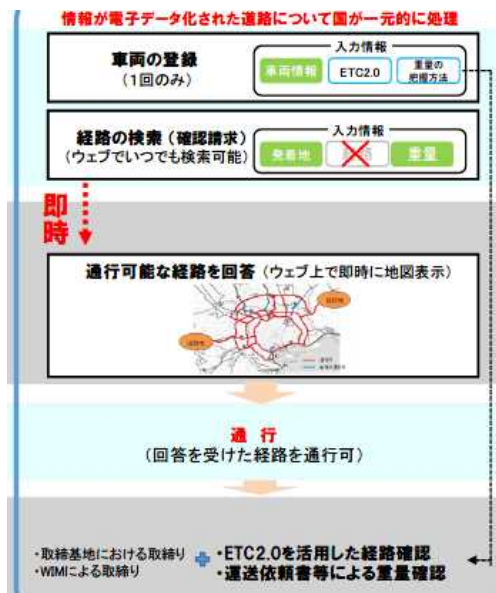
(2) 特殊車両通行確認制度のメリット

特殊車両通行確認制度のメリットとしては3点挙げられる。

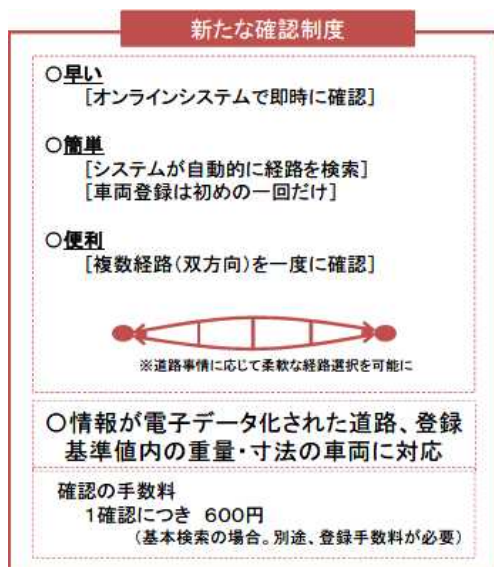
1点目は、通行可能になるまでの時間が大幅に短縮されているところである。現許可制度においては、審査において許可までに約30日程度要するが、確認制度では即時に完了し、特殊車両を走行させることが可能になる。

2点目は、申請手続きが簡素化になったという点である。確認制度では、システムが自動的に出発地点から目的地までの経路を検索し、設定を行うので、申請者側で細かく指定する必要が無くなっている。

3点目としては、複数経路を一度に設定することが出来る点である。従来の許可制度では1経路（片方向）ごとに許可を行っており、申請者にとっては、柔軟に経路選択を行うことが出来るようになっている。（図－10）その為、当制度が普及すれば更なる改善が期待される。



図－9 特殊車両通行確認制度概要⁴⁾



図－10 特殊車両通行確認制度メリット⁴⁾

(3) 制度普及を促進する上での課題

特殊車両を利用している事業者の方に当該制度を普及する上で課題となるのは、主に費用面の増加にあると考えている。

特殊車両通行許可制度であれば、1経路につき審査の手数料として、200円徴収していたが、確認制度において、車両登録費用として、5,000円/台必要となり、経路の確認手数料として、1件につき検索の仕方にもよるが600円要する。新たに目的地を設定する場合には、追加で費用がかかる。

また、確認制度を利用する為には、ETC2.0を備え付けておく必要があり、初期費用がかかるといったところも課題であると考えている。

4. まとめ

今回許可制度において、オンライン申請が促進し、業務効率化につながったのは、審査担当者の日々の努力の積み重ねが実を結んだものであると考える。申請者に対し、長い時で1時間以上、丁寧にオンライン申請の操作方法やメリットを説明したことが許可制度としての業務改善につながった。

今後の取組として、従来どおり特殊車両通行許可制度も引き続き運用されることから、当事務所において行っている業務効率化の取組を継続して行うとともに、新しく始まった特殊車両通行確認制度についても、広く周知し、利用を促していくとともに、利用者のニーズを把握する必要があると考えている。

業務の効率化は、システムを構築しただけでは成し遂げることは困難であり、職員及び審査業務担当者の1人1人の意識と行動が今後も重要である。より良い行政サービスを提供することは、国民の信頼を得ることにもつながるので、常に意識し、より業務改善に努めていく所存である。

5. 参考文献の引用とリスト

- 1) 特殊車両通行ハンドブック2020
- 2) [道路：特殊車両通行制度について - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#)
- 3) [審議会・委員会等：第71回基本政策部会 配付資料 - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#)
- 4) [報道発表資料：限度超過車両の新たな通行確認制度の運用が始まります！～4月1日から、「特殊車両通行確認制度」が運用開始～ - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#)