

特殊車両通行確認制度と特殊車両通行許可制度 の審査手続きに関する比較

井坪 慎二¹・大橋 幸子²

¹正会員 国土技術政策総合研究所（〒305-0804 茨城県つくば市旭 1 番地）
E-mail: itsubo-s92ta@mlit.go.jp

²正会員 国土技術政策総合研究所（〒305-0804 茨城県つくば市旭 1 番地）
E-mail: oohashi-s92ta@mlit.go.jp (Corresponding Author)

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路法及び車両制限令において、道路を通行できる車両の重さ、大きさ等の最高限度が定められている。これを超える車両については、やむを得ない場合に通行を認める特殊車両通行許可制度と特殊車両通行確認制度がある。このうち、2022 年度から始まった特殊車両通行確認制度については、オンラインで手続きが完結するため、特殊車両通行許可制度と比較し道路管理者の作業の削減が見込まれる。本研究ではこれらの作業量の観点から両制度を比較した。

Key Words: *oversize or overweight vehicle, road maintenance, traffic safety, physical distribution*

1. はじめに

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路法及び車両制限令において、道路を通行できる車両の重さ、大きさ等の最高限度が定められており、その最高限度を超える車両は道路を通行させてはならないとされている。

最高限度を超える車両の通行について、道路法では「道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、（中略）当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、通行経路、通行時間等について、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を付して、（中略）通行を許可することができる。」としており、これが従来より行われている「特殊車両通行許可制度」である。この制度では、利用者の「申請」、必要な条件を付すための道路管理者の「審査」、道路管理者の「許可」が主な手続きとなる。これについて、近年申請件数が増加傾向にあり、許可までに時間がかかることが課題となっている。

このような状況を踏まえ、2022 年 4 月より「特殊車両通行許可制度」の他に「特殊車両通行確認制度」が開始された。これは、道路法において、「登録車両を通行させようとする者は、（中略）当該登録車両を道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないよう通行さ

せることができる経路の有無について、その確認を求められることができる。」、「求めを受けた国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、直ちに、当該求めに係る通行可能経路の有無を判定し、その結果について回答をするものとする。」と示されている。この制度では、利用者の「確認の求め」、道路管理者の「判定」、道路管理者の「回答」が主な手続きとなる。このうち「判定」と「回答」については、システム上でほぼ自動で実施されることになるため、「特殊車両通行許可制度」の申請が「特殊車両通行確認制度」に移行した場合、道路管理者の作業量の削減が見込まれる。

本研究では、これらの削減内容の調査を行い、今後の課題を検討する。

2. 道路管理者の作業量の観点での制度の比較

(1) 比較の流れ

「特殊車両通行許可制度」と「特殊車両通行確認制度」を比較するため、両制度における道路管理者の作業量に着目し、道路管理者へのヒアリングを行い実態を把握することとした。ヒアリングは 2021 年 5 月に 3 つの直轄国道の事務所に対し実施した。

なお、特殊車両通行確認制度はオンラインで完結するため、1 件ごとの道路管理者の作業は発生しない。その

ため、特殊車両通行許可制度について作業内容、所要時間等の実態確認を行ったうえで、特殊車両通行確認制度との比較を行い、削減が考えられる作業及び作業量を把握することとした。

(2) 比較対象とする作業

「特殊車両通行許可制度」における「審査」の手続きは、大きく 2 種類に分かれる。自動で処理が可能な審査と、可能でない審査である。自動処理ができない審査では、個別審査や個別協議が発生する。

特殊車両の通行の審査では、単に車両の重量や寸法を確認するのではなく、道路の構造を保全し交通の危険を防止するために、経路全てで、その車両が、幅や高さなどの観点で通行できない箇所がないか、重量の観点で通行できない橋梁がないか、交差点で目的地に到達するのに必要な右左折ができるか、など、道路と車両の組合せを全てチェックすることが必要になる。

これらのチェックに使う道路の情報はあらかじめデータベース化が進んでおり、経路全ての情報がデータベースにあれば自動で処理が可能となる。なお、「特殊車両通行確認制度」では、経路全ての情報がデータベースにある通行のみ確認が可能となっている。

このような状況を踏まえ、本研究では自動で処理が可能な申請を対象にする。

(3) 作業内容

特殊車両通行許可制度における道路管理者の主な作業を図-1に示す。データベースにより自動で処理ができる申請であっても、申請書のチェックや登録作業、許可証作成作業等の作業が発生している。特殊車両通行確認制度では、これらの作業は発生せず、削減が見込まれる。

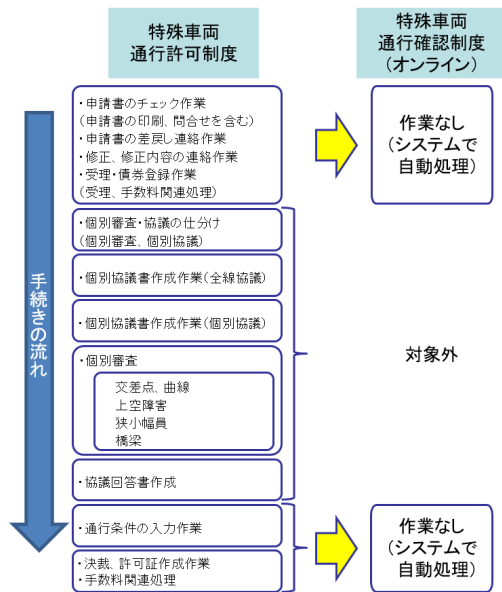


図-1 特殊車両通行許可制度における道路管理者の主な作業

(4) 作業時間

特殊車両通行許可制度における 1 件当たりの作業時間の目安を表-1に示す。ヒアリングにより作業者の感覚を調査したものであり、計測した数値ではない。自動処理が可能な申請についても、それぞれ一定の時間を要していることが分かる。特殊車両通行確認制度では、これらの時間が削減されることとなる。なお、今回ヒアリングを行った事務所は、2019 年度にはそれぞれ 2 万件～2 万 5 千件程度の許可を出しており、作業量は大きい。

今回、自動処理が可能な申請を対象に比較した。一方で、対象外とした個別審査・個別協議の作業量も大きいですが、今回対象とした作業が削減されれば、その分、現在かなりの日数を要している個別審査・個別協議の対応の迅速化が期待されることとなる。

3. おわりに

限度超過車両が支障なく通行できるか否かは、道路の箇所ごとに異なるうえ、車両の諸条件（幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径等）ごとにも異なり、また時点によっても変化するため、無限ともいえる膨大な組み合わせによる。そのため、車両と起終点のある程度固定し通行可否や条件を確認することが現時点では現実的な方法であり、また道路管理の観点から道路構造の保全と交通の危険防止を担保する、あるいは監視することが現実的に可能となる方法であると考えられる。

一方、道路情報を効率的にデータベース化する方法や、過去の実績等に基づき自動処理の範囲を広げる方法などの検討が進んでおり、今後、個別審査・個別協議の削減や特殊車両通行確認制度のさらなる利用等による作業の削減も期待されることである。今後さらなる検討を続け、利用者の利便性と、道路構造の保全と交通の危険防止とを、共に向上させることが望まれる。

表-1 特殊車両通行許可制度における 1 件当たりの作業時間の目安

	A事務所	B事務所	C事務所	平均
申請書のチェック作業 (申請書の印刷、問合せを含む)	22	22	25	23
申請書の差戻し連絡作業	12	7	10	10
(発生する割合)	5%	7%	7%	6%
修正、修正内容の連絡作業	12	20	5	12
(発生する割合)	10%	5%	10%	8%
受理・債券登録作業	2	5	5	4
個別審査・個別協議	対象外			
通行条件の入力作業	5	18	15	13
決裁、許可証作成作業	12	1	25	13
手数料関連処理	3	2	5	3
合計(個別審査・個別協議除く)	46	49	76	57

単位:分

合計は発生割合を加味