ヒアリング調査に基づく地方自治体における特殊車両通行許可制度の実務課題に関する研究 —都道府県を対象に—

島田　孝司[1]・塩見　康博[2]・中尾　聡史[3]

[1]正会員　立命館大学総合科学技術研究機構（〒525-8577滋賀県草津市野路東 1 丁目1-1）

E-mail: ry-matsugatani@yachiyo-eng.co.jp

[2]正会員　立命館大学理工学部（〒525-8577滋賀県草津市野路東 1 丁目1-1）

E-mail:shiomi@fc.ritsumei.ac.jp

[3]正会員　京都大学大学院工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1-2-434）

E-mail: nakao@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

長さ・総重量などが制限値を超える特殊車両（特車）の通行許可制度は，煩雑な認可プロセスを要し，許可取得に多大な時間がかかる．これによる運送事業者・道路管理者双方の負荷は大きく，その改善は喫緊の課題となっている．先行研究において，主要なステークホルダーへのヒアリングにより，基礎的な課題が道路管理者側，特に市区町村が管理するラストマイルに多くあることを明らかとした．また，その解決には都道府県が全体の調整役としてキーを握っていることも明らかとなった．そこで本研究では，都道府県に焦点を当て具体的な課題を明確化し，全般的な状況とのバランスの中にあって，都道府県と市区町村の担当者の信頼関係の強さがラストマイル問題の解消にも役立っていることを明らかにした．

Key Words: *Over-size/over-weight Vehicle, Local Government, OSOW Permit System*

1. はじめに

機動的で柔軟な陸上輸送システムの実現は物流の効率化，ひいては生産性の向上のためには必要不可欠である．しかしながら，長さ・総重量などが制限値を超える特殊車両（特車）に関しては，ドライバー不足等に伴う車両の大型化に伴い需要が増加傾向[1]にある一方で，その通行許可審査には煩雑な認可プロセスを要し，許可取得に多大な時間がかかっている．国土交通省は，重要物流道路への特車許可不要区間の導入（令和元年 7 月から）[2]や，オンラインのみで審査を完結できる新制度（以降，通称の「確認制度」と表する）の導入（令和 4 年 4 月から）など，審査日数の短縮に向けた様々な取組を行なっており，近年では審査日数は漸減傾向にある．しかしながら，依然として平均で 28.5 日の審査日数を要しているのが現状である[注1)]．

国土交通省は，通行許可審査の迅速化に向け，道路情報の電子化作業を進めてきた．電子化された道路情報は，道路情報便覧と呼ばれる特車審査用の DB へ登録される．規定の車両寸法・重量内である車両に対して，申請経路がすべて道路情報便覧に登録されていれば，特車の通行審査は電子的に実行される．その場合の平均審査日数は 8.5 日と大幅に短縮される[注1)]．また，令和 4 年 4 月から開始された確認制度では，通行経路が道路情報便覧に登録されている経路で完結する場合には，通行許可の即時発行が可能となっている．しかしながら，道路情報便覧への登録作業は，各道路管理者が実施する必要がある一方で，市町村レベルでは必ずしもその作業が進んでいないという実態がある．

特車制度に関しては，これまでにもいくつかの研究がなされている．杉山ら[3]は特車の交差点における折進規制によって道路ネットワーク上のボトルネックとなっている箇所を特定するとともに，折進が規制されて迂回を強いられることによる経済損失を推計している．鈴木・西坂[4]は，特殊車両の通行経路把握に必要なプローブ情報収集装置の配置について分析を行っている．野平ら[5]は，道路情報便覧と特車申請データを用いて海上コンテナ車の利用可能なネットワークとその利用実態について

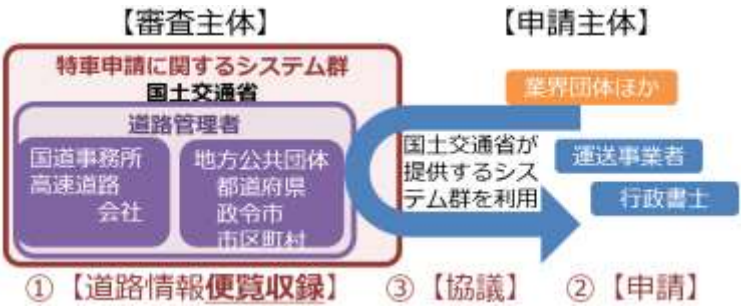


図-1 特車申請手続きの全体像とステークホルダーの位置づけ



図-2 道路管理者とその間の関係性



図-3 便覧収録で課題となっている典型的な交差点のケース

分析を行っている．しかしながら，これらの研究では，特車制度に関わる諸機関の実務上の課題については対象とされておらず，その実態は明らかではない．

そこで本研究では，特車通行許可制度に関して，各道路管理者や運送事業者など許可申請を行う主体へのヒアリング調査やアンケート調査を通じて，特車制度に関わる諸機関の実務上の課題を明らかにすることを目的とする．

まず，特車申請手続きの全体像とステークホルダーの位置づけを**図-1** に示す．先行研究[6]では，図中に記載している特車制度に関わる各ステークホルダー，すなわち，特車通行可否の審査を行う道路管理者と業務として特車申請を行う運送事業者に対して幅広くヒアリング調査を行った．その中で，

・申請側よりも審査側の課題を優先的に解消する必要があること
・審査側の道路管理者の中でも，都道府県は広域自治体として市町村との協働が必要であり（**図-2**），国や基礎自治体とは異なる課題が集中していること

が判明した．

また，同研究では[6]，**図-3** に示すような，既に便覧収録されている主要地方道のスパン A-C 上に市区町村道との交差点Bが実在するが，便覧には収録されていないケースが，典型的な課題として浮き彫りとなった．本ケースは，上位機関である都道府県が交差点Bを収録する場合，市区町村が下に伸びる市区町村道部分について連携して収録する必要があるが，市区町村側が収録しない，あるいは迅速に対応しないことがある，ということが課題であった．加えて，交差点Bを収録することによりスパン分割（**図-3** において，スパン A-C を A-B と C-B に分割する作業）が生じるため，これに伴う都道府県側の便覧更新負担が大きい場合があることも課題として明らかとなった．このような背景・経緯を経て，本研究では都道府県に焦点を当てたより詳細な調査を行うことにした．

2. ヒアリング・アンケート調査の概要

(1) 調査の進め方

先行研究[6]において道路管理者を訪問した際に，都道府県の現場がいずれも極めて多忙であることが分かり，本アンケート

調査が業務に与える負担を最小限にする必要があることが窺えた．一方，各道路管理者は濃淡あるものの特車制度に関する不満を感じつつ，課題の具体的な指摘をす

自治体申請システム　　2023/1/6

都道府県名	申請書提出先(部署名)	オンライン申請	備考
	兵庫県道路公社総務部業務管理課		
奈良県	奈良県道路管理課		
和歌山県	伊都振興局管理保全課		
	那賀振興局管理保全課		
	海草振興局管理保全課		
	有田振興局管理保全課		
	日高振興局管理保全課		

図-4　国土交通省のＨＰに掲載の都道府県別自治体申請システムの申請先(抜粋)

表-1　ヒアリング調査の具体的な選定

地方整備局の括り	地方整備局を括った都道府県の数			架電により依頼した数	ヒアリングできた数
	タイプA	タイプB	小計		
北海道・東北	1	6	7	5	3
関東	7	2	9	4	3
北陸・中部	1	6	7	3	3
近畿	3	4	7	3	3
中国・四国	2	7	9	5	3
九州・沖縄	1	7	8	4	4
全国計	15	32	47	24	19

ることには躊躇する傾向にあることが窺えた．その様な都道府県の状況を踏まえ，以下の『ヒアリング 4 原則』を遵守する様な計画を立てることとした．

① 本研究プロジェクトに対する信頼感を醸成するために対面での依頼を行うこと
② ヒアリングの回答納期に余裕を持たせ，本質を捉えた回答を可能とすること
③ 全都道府県の半数を超えた調査を行いデータの信頼性を担保すること
④ ヒアリングが表面的に陥らず本音の回答を可能とする様に留意すること

具体的には，以下の点に留意した．

・事前ヒアリングをヒアリング対象の全都道府県に対して行うこと
・事前ヒアリングを踏まえてアンケート項目を確定し，アンケート回答票をメールで送付，それに対して回答してもらうことで，各項目の意図を理解してもらうとともに，回答期間の余裕を確保すること
・回答の正確性を担保するために，回答を得たあとに補足確認を行うこと
・都道府県が忌憚のない回答を可能とし，回答内容の正確性を担保するため，内容の最終的な確認を行うこと

(2)　調査対象の選定

前述の『ヒアリング 4 原則』のうち④を護るため，ヒアリングした都道府県の名称を匿名化することにした．しかし単に匿名化しただけでは，記述の信頼性を裏付けられない可能性があるため，客観的な尺度での分類を行うこととした．分類の方法を検討した結果，国土交通省の HP[注2)]に掲載されている「自治体申請システム」での提出先の記載によって，「タイプ A：本庁一括管理型」と「タイプ B：地方組織分散対応型」に分類した．ここで「自治体申請システム」の具体例（抜粋）を**図-4** に示す．この例では，例えば奈良県はタイプ A，和歌山県はタイプ B に分類することになる．

また，前記『ヒアリング 4 原則』の③を遵守するため，電話によりヒアリング調査への協力可能性について打診した．全 47 都道府県について，タイプ A に分類されたのが 15 自治体，タイプ B に分類されたのが 32 自治体であった．また，地方整備局を**表-1** の様に括ると，各カテゴリ毎の都道府県数は 7-9 程度となる．全国計では「タイプ A:タイプ B=1:2」となっていることから，地方整備局毎に凡そ「タイプ A:タイプ B=1:2」の調査対象が選定できるように架電でのアポイントを行った．最終的に 19 都道府県をアンケート対象として確定した．内訳は，タイプ A が 15 都道府県中 7 都道府県（47%），タイプ B が 32 都道府県中 12 都道府県（37.5%）であり，全都道府県のうち約 40%に相当する都道府県が調査対象となった．

以降，『ヒアリング 4 原則』の④を遵守するため，本文中では「タイプ A」「タイプ B」と表し，図中では特に個々の都道府県を識別する必要がある場合にのみ，A-1～A-7，B-1～B-12 と表する．なお，都道府県には担当課宛に個々に架電することでアポイントを進めた．

表-2　事前ヒアリングでのアンケート内容の更新プロセス

訪問した月	6月	7月	8月	9月
訪問した都道府県数	4	5	8	2
説明資料の版数	01版	02版	03版・04版	05版
ヒアリングの熟度	準備・試行	熟成	充足	仕上げ

表-3　アンケート項目の一覧

アンケート分類		項目の概要
Ⅰ 基礎的情報		便覧収録数，協議・申請数，職員数
Ⅱ 課題	①　便覧収録	市区町村道の交差点の課題，付随的な課題，道路台帳状況
	②　協議・申請	便覧収録不足の影響，超寸法・新規格車・クレーンの状況
Ⅲ 事例		課題となっている具体的な交差点，市区町村の収録課題
Ⅳ 技術開発		折進判定の自動化ツール・便覧登録箇所選定ツールによる作業軽減の可能性

(3)　調査項目の作成プロセス

事前ヒアリングは**表-2** の通り，2023 年 6 月～9 月の 4 ケ月間にかけて実施した．これの最大の目的は前記『ヒアリング 4 原則』の①と②を実現する点にある．すなわち，都道府県の担当者はたいへん多忙であり，アンケートへの回答を依頼することが大きな業務上の負担となると考えられる．そのため，回答に必要な十分な準備期間を設け，かつ，調査者とヒアリング担当者の間に信頼関係を築き，研究の意義を理解してもらうことが，『ヒアリング 4 原則』の②を担保する意味でも重要となる．また，個別のアンケート項目についても，時間をかければ回答が可能なものか否かについても，研究上の重要性とのバランスで具体的な回答方式や設問の表現を各都道府県の担当者と摺り合わせを行った．

その結果，例えば，道路情報便覧収録の収録件数の状況に関しては，殆どの都道府県が全ての詳細は道路局の提供するツールに入力するのが精一杯の様子で，残っている記録はメモ程度のものしか無い事が判明したことから，そのメモから回答可能な簡易的な情報のみを記入して貰うことにした．また，

・管理台帳（道路台帳，橋梁台帳）の活用可能性
・自衛隊への対応状況
・超寸法車/新規格車への対応状況
・クレーン/農耕トラクタへの対応状況
・右折/左折が困難な交差点の対応状況

について，一部の都道府県の担当者より，各都道府県の担当者が抱えている課題を共有し他の都道府県での対応方法を共有するのが有益だろうとの示唆をいただいたことから，これらの項目を補足説明書・アンケート項目に取り込んでいくことにした．

このような 19 都道府県への「事前ヒアリング」は，具体的には**表-2** のプロセスで実施した．事前ヒアリングを通してアンケートシートを更新していき，最終的に 2023 年 10 月 17 日に確定版（第 10 版）を各担当者に送付し，回答を求めた．

最終的に確定したアンケートの主要な項目の一覧を**表-3** に示す．今回のヒアリングでは，回答の自由度を高めるため，全ての項目について，自由記述で回答を求める方式とした．

3.　回答結果の基礎分析

(1)　分析方法

本アンケートの多くの設問は自由記述によって回答されているが，都道府県によらず同様の内容が記載されていることが多い．そこで，各設問に対する回答内容を分析者の理解と解釈に基づいて数パターンに分類し，それに該当する都道府県数を計数することで，調査対象とした都道府県全体の傾向を捉えることとした．

以下，いくつか特徴的な項目に焦点を絞り，都道府県における特車業務の実態，および現状の課題について整理する．

(2)　業務体制と業務負担

各都道府県の特車に関わる情報便覧収録業務，協議・申請受け付けへの対応業務に従事している職員数を**図-5** に示す．なお，図中では本庁勤務職員人数と地方事務所勤務職員人数を明示的に分けて表示している．また，1 名の職員が兼務として特車業務に従事している場合には，当該業務に割いている時間に応じて按分している．これより，ばらつきはあるものの，概ね 10 人程度の職員数で業務にあたっていることが分かる．タイプＢでは本庁勤務の担当者数は 1 名以下である場合が多く，地方事務所の職員が実働していることが推測される．

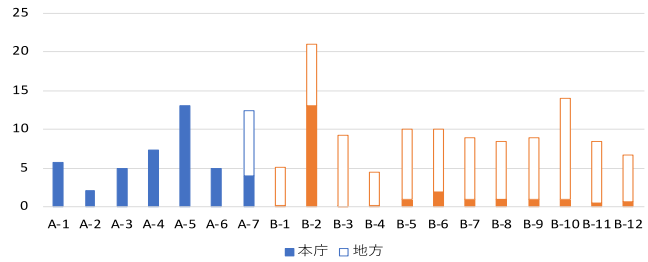


図-5　各都道府県の担当職員数

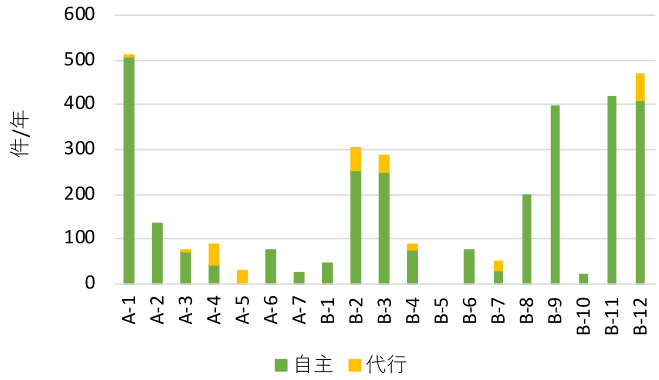


図-6　都道府県ごとの便覧収録件数

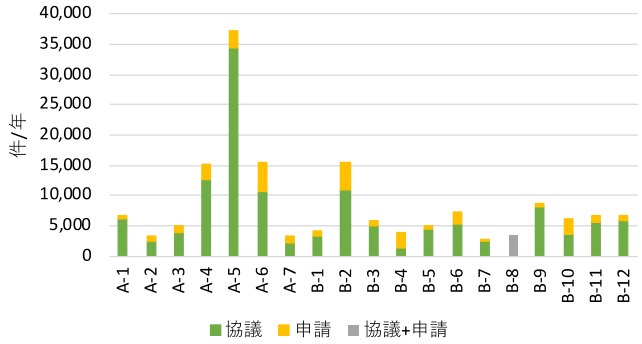


図-7　都道府県ごとの協議・申請対応件数

次に，各都道府県での令和 3 年度における情報便覧収録箇所数を自主収録・代行収録に分けて図示したものを**図-6**，および協議・申請件数の過去 3 年間の平均を**図-7** に示す．これより，都道府県によってばらつきはあるものの，先行研究 [6]で示された市町村における傾向とは異なり，多くの都道府県で情報便覧への自主収録が進められていることが分かる．また，協議・申請業務に関しては，主に協議業務が多く，申請受付自体は多くはない．これらを基準化して比較するため，担当職員 1 名あたりの収録件数と申請・協議件数を**図-8** に示す．これより，申請・協議件数が極めて多い A-4，A-5，A-6 を除いては，概ね一人あたりの情報便覧収録件数と申請・協議件数は正比例の傾向にあるといえる．これは，ある程度の申請・協議がある場合には，協議件数を減らすために情報便覧への収録を進めるのが有効であるため，収録業務に一定程度のリソースを割いている結果であると考えられる．その一方で，一人あたりの年間の申請・協議件数が 2000 件を超える都道府県 A-4，A-5，A-6 では，情報便覧への収録が多くはない．この 3 都道府県はいずれもタイプ A に属するものであり，本庁内で申請・協議と収録業務を担うことになるため，申請・協議件数が多い場合には，情報便覧収録業務に職員を回せていない実態がうかがえる．申請・協議を地方事務所が担うタイプ B では特車の業務内容が本庁と地方事務所で分担され，その効率的な運用がなされているものと考えられる．

(3)　情報便覧収録上の課題

都道府県が情報便覧収録を行うにあたっての課題を整

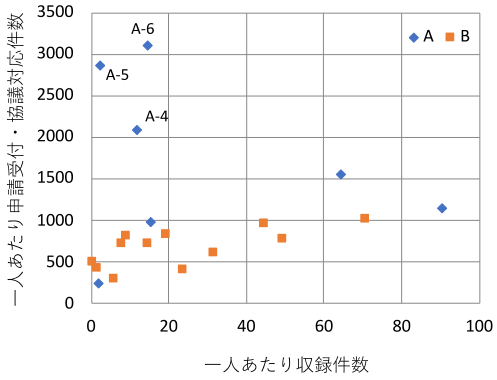


図-8　職員一人あたりの情報便覧収録件数と申請・協議対応件数の関係

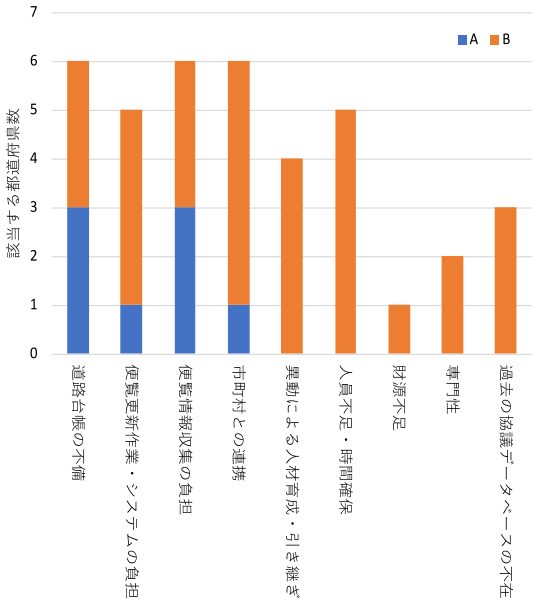


図-9　都道府県における便覧収録の課題

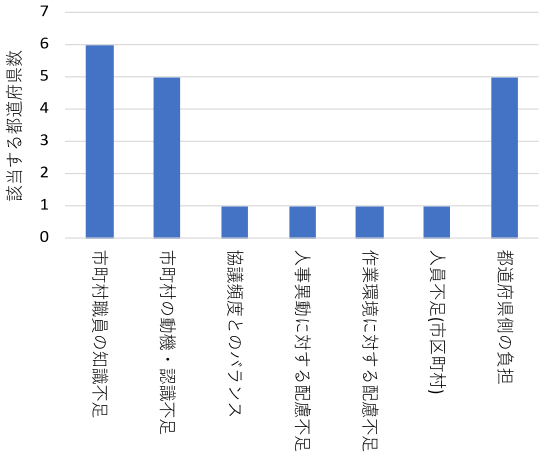


図-10　市区町村に対する便覧収録の課題

理したものを**図-9** に示す．これによると，道路台帳の不備（未更新を含む）とそれに伴う便覧情報の収集，市町村との連携に課題を感じている都道府県が多いことが分かる．とりわけ，市町村との連携に関しては，折進先が市町村道である交差点を収録するにあたっては，当該市町村への便覧情報収集の働きかけが必要となる．当然，都道府県は市町村に対してそれを指導する権限はないものの，市町村に対して何らかの働きかけをしている都道府県は，回答のあった全 18 都道府県中の 14 件にのぼり，市町村との調整が必要である状況がうかがえる．その他，**図-9** に関して特筆すべき点として，タイプ A では，主に情報収集に関する課題が多く挙げられたが，タイプ B では人材に関する課題が挙げられている．これは，地方事務所ごとに所属する担当職員は少なく，その中での業務の引き継ぎや技術の継承ができていない現状にあるものと推察される．

図-10 は，市町村に情報便覧収録を促す上で課題に感じている事項をまとめたものである．最も多かった項目は，「市町村職員の知識不足」であり，ついで「市町村の動機・認識不足」，および「都道府県側の負担」となった．これより，都道府県としては**図-3** に示したように折進先が市町村道である交差点の情報便覧収集の重要性を理解しているものの，市町村の担当職員にはその認識や必要性が理解されていない実態がうかがえる．また，その背景には市町村職員が特車行政に関して適切な知識を持っていないことが背景にあり，それを踏まえた上で市町村と調整をすることが都道府県にとって大きな負担になっているという構図が推察される．一方で，少数の意見ではあるが，市町村では情報便覧収録を行うためのパソコンなどの作業環境が整備されていないことや人員不足，人事異動による作業の継続性などについても指摘されており，市町村側での体制の改善も必要であるといえる．

最後に，情報便覧収録にあたって，都道府県から国に要望する事項について取りまとめた結果を**図-11** に示す．これより，情報便覧収録を簡便にするツールや作業の簡易化が最も多く望まれていることが分かる．少数意見ではあるものの，年に何回も収録照会の依頼があることに煩雑さを感じているケースもあり，都道府県の担当者が自前で収録作業を進める環境づくりにより，便覧登録件数の向上を図れる可能性がある．

(4)　収録補助ツールへのニーズ

以上より，多くの都道府県の担当者が情報便覧への収録を補助するツールを希望していることが分かった．ここでは，技術開発による情報便覧収録をサポートするツールの可能性に関して，交差点での折進判定ツール，および収録箇所選定ツールを想定し，それに関するニーズ

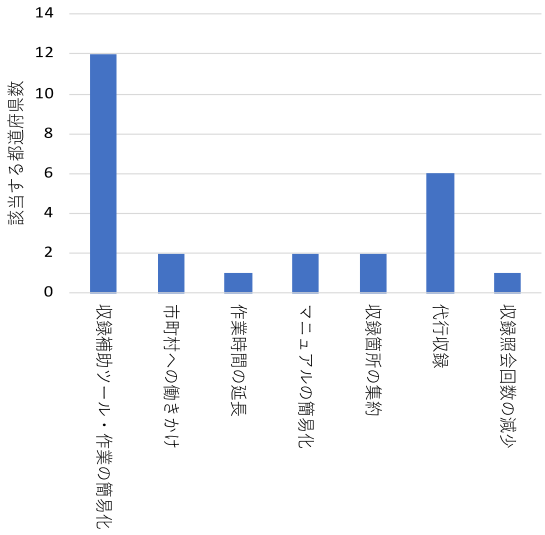


図-11　情報便覧収録にあたっての国への要望

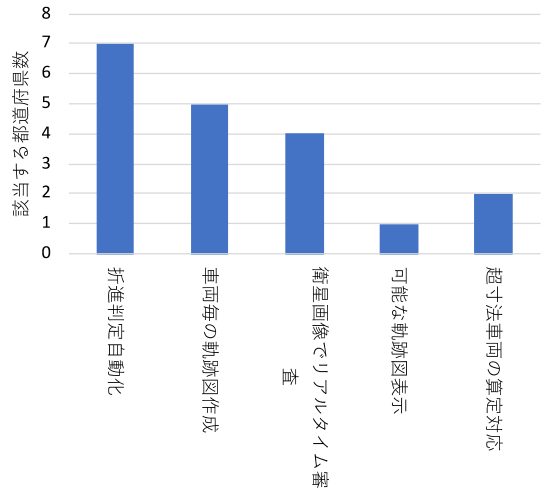


図-12　折進判定補助ツールへのニーズ

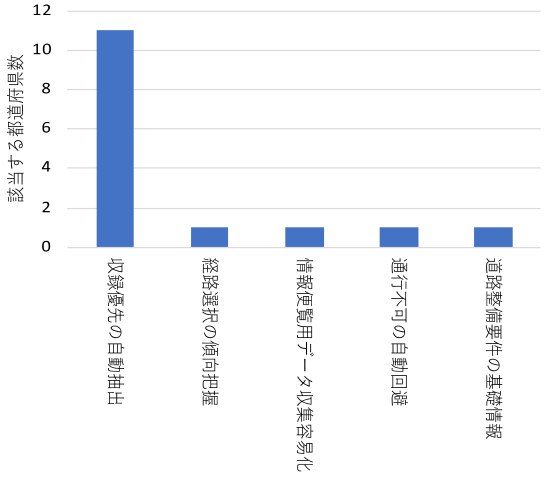


図-13　便覧収録箇所選定ツールへのニーズ

を調査した．

図-12 に，折進判定ツールへのニーズを整理した結果を示す．これより，折進判定を自動化する要望が一番多く，次いで車両諸元に対応した折進軌跡の自動描画を求める意見が多いことが分かる．折進判定だけではなく，軌跡図も併せて必要とする理由としては，判定結果の正確性を求めるためであり，折進判定結果が根拠をもって示される必要性があることを示唆している．

図-13 には収録箇所選定ツールへのニーズを整理した．これから，収録を優先する交差点や経路を自動抽出する機能にニーズがあることが明らかとなった．その他，経路選択の傾向を把握すること，通行不可区間を回避する経路を提示することなどが求められていることが分かった．

4.　アンケートの自由回答から導かれる特車行政の将来像

(1)　特車行政の課題にみる「社会的ジレンマ」

先行研究 [6]では，特車行政における最大の課題がラストマイルである市区町村道の情報便覧収録不足の解消にある点は全てのステークホルダーの共通認識であることを明らかとした．それに加えて，本アンケート調査からは，多くの市町村において，特車業務を専任とする職員がおらず，人手や知識の不足により，便覧収録を行えないことや，そもそも PC を所有しておらず，便覧収録する手段がない実態が分かってきた．それゆえに都道府県が市町村に対して便覧収録の働きかけを行えていないという課題があると考えられる．こうした理由から，便覧収録便覧収録を「する」「しない」のジレンマの中で，都道府県において便覧収録の働きかけを行わない，もしくは行えない傾向にあることが確認された．

この便覧収録を「する」「しない」という問題には，社会的ジレンマの一類型が内在化していると考えられる．社会的ジレンマとは Dawes が提唱した概念であり，「長期的には公共的な利益を低下させてしまうが短期的な私的利益の増進に寄与する行為」か「短期的な私的利益は低下してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為」のどちらかを選ばなくてはいけない，という社会的状況のことを言う [7]．

便覧収録を行うことは，将来の特車業務の軽減化や物流の円滑化など長期的・公共的なメリットをもたらすことが考えられる一方で，「協議の労力よりも収録の働きかけの労力の方が大きい」と回答した都道府県も多く，短期的な視点から考慮するとコストのかかる行動であると言える．逆に言えば，便覧収録を行わないことは，短期的な視点から考慮するとコストの小さい行動であると

言える．特車行政においては，こうした社会的ジレンマ状況において，先述した理由から，便覧収録を「行わない」という行動を選ばざるを得ないのが現状であることがアンケート結果から読み取れた．

(2) 便覧収録における社会的ジレンマの解決策

こうした社会的ジレンマの解決策としては，人々の行動変容の要因として，外的な環境的要因に働きかける「構造的方略」と，内的な心理的要因に働きかける「心理的方略」の 2 つが提案されている．そして，人々の行動の規定因は外的・内的要因双方から作用を受けることから，社会的ジレンマの解決には心理的・構造的方略の双方を組み合わせて用いることが効果的であるとされている．ここでは，この枠組みを用いて，アンケート回答からどのような方略が有効であるかを検討する．

a) 便覧収録に向けた構造的方略

構造的方略とは，法規制やハード的・ソフト的なシステムの導入などにより，環境の整備を行うことで，社会的ジレンマを創出している社会構造の変革を目指すものである．便覧収録を行うための労力（コスト）を低下させるための便覧登録簡易システムの開発は，まさに構造的方略であり，技術開発へのニーズであるといえる．登録簡易システムの開発を望む声は，アンケートでも多く確認されており，「本研究には特車審査の窓口として期待している．具体的に活用可能になれば，審査担当者の事務負担軽減につながる事と思う．（タイプ A）」「交差点の折進判定にあたっては，従来，道路台帳や電子データ収集支援ツールで折進可否を判定しているところであり，判定が自動化されるメリットは大きいと考える．（タイプ B）」といった意見が多数，確認された．

こうしたシステムの開発以外にも，外部事業者による収録の支援なども構造的方略の一つとして挙げられる．いくつかの都道府県では，委託事業者が市町村道の収録を行っていることから，外部委託の予算をつけるなどの支援によって労力（コスト）の低下を促進することも必要であると考えられる．

加えて，「通過するだけの大型車は国管理の国道などを通過すべき（タイプ A）」や「オンラインでの協議システムも存在するが現状有効に活用されていない（タイプ A）」，「新規格車のように国道が申請不要になると申請先が都道府県に偏重することになり負担増につながる（タイプ B）」，「協議元が過去の協議実績から収録が必要とされる箇所を抽出し収録の依頼をすることで国・都道府県・市町全体で収録促進に繋がる（タイプ B）」，「行政間に跨がる路線について隣接の市区町村との調整が不足し収録状況に濃淡が出る（タイプ B）」，「新規供用区間は未収録道路としての対応が必要で審査時間が増大となる（タイプ A）」といった回答が多数あり，規制（ルール）の整備も必要であると考えられる．

b) 便覧収録に向けた心理的方略

外的な環境を整備する構造的方略に対して，心理的方略では，環境要因には手を加えず，人々の心理的側面に働きかけることを通じて行動変容を促す方略である．様々な社会的ジレンマ問題において，構造的方略に比して，心理的方略は軽視されがちであるが，その有効性はこれまでの社会的ジレンマの研究において確認されている．

本アンケートにおいても，心理的方略の有効性を示す回答が得られており，特に，ある都道府県では，信頼関係をベースに市町村に依頼を重ねることで，順調に収録数を増やしている．「市町の担当者が事務の進め方や収録作業で困っている場合は積極的にフォローするなど，県と市町で信頼関係を築くことができれば収録の依頼にも応じてもらいやすい」と回答しており，市町担当者が道路情報便覧の収録作業に慣れていない場合，システムの使い方を丁寧にフォローするなどの対応を行っている．こうした対応は，心理的方略のコミュニケーション法と呼ばれるものであり，コミュニケーションを通じて協力行動への変容を期待する方法である．中でも，便覧登録のやり方を丁寧にフォローする対応は，協力行動の行い方をアドバイスするアドバイス法に該当する．

他の都道府県でも，「市区町村担当者と都道府県担当者との間で，収録の促進に向けた連携がとれていないこと」が問題として挙げられており，都道府県と市町村のコミュニケーションや信頼関係の不足が，便覧収録が遅れている一つの要因とも考えられる．他にも，「折進先が市町村道の場合，関係自治体に収録の同意を得られないケースがあると収録作業が進まない要因となる．」と回答している都道府県があるが，足並みをそろえなければ便覧収録できないという点からも明らかなように，便覧収録の促進には，円滑なコミュニケーションが重要であることが窺える．一方で，「収録してほしい箇所が多くあるためそのことを伝えると収録を見送られてしまう」という回答をしている都道府県もあり，コミュニケーションの失敗によって，収録が見送られてしまうことが窺える．また，「現状の収録マニュアルはボリュームが多すぎるので簡易版のマニュアルの作成は必須と考える」という回答に見られるように，簡易版のマニュアルの作成やそれを用いたコミュニケーションが有効であると考えられる．

コミュニケーションによる行動変容において，規範活性化理論が有用であることが知られているが，そこでは，協力行動が行われる最初のきっかけは，協力行動についての「重要性認知」が形成されることであると指摘され

ている．アンケートでは，「市町担当者の収録に対する認識が乏しい」という回答が幾つか見られたが，便覧登録の重要性認知が形成されていないこともまた便覧収録の進まない一つの要因と考えられる．便覧収録することによって，長期的・公共的にいかなるメリットがあるかといった情報の収集，その共有が極めて重要であるといえる．その一例として，ある都道府県が回答しているように「自衛隊はあらかじめ，道路管理者に対し，「通知」を行うことで通行することができるため，便覧収録により申請が減少する」といった便覧収録による長期的な労力（コスト）削減についての情報などが挙げられる．

c) 便覧収録に向けた解決策のまとめ

構造的方略が，行動変容を「誘導する」という特徴を持っている一方で，心理的方略は意識に働きかけ，実際に意識の変容を導き，それを通じて「自発的な行動変容」を期待する方法である点に特徴がある．また，構造的方略として，登録簡易システムの開発，外部委託による収録，申請や収録についての規制（ルール）の整備を挙げたが，これらの構造的方略を実際に行っていくには，時間やコストがかかるため，今すぐにできるものではない．その一方で，心理的方略で取り上げた，都道府県と市区町村とのコミュニケーションの促進，便覧収録作業の簡易版マニュアルの作成，便覧収録がもたらす長期的公共的メリットに関する情報提供などは，時間やコストのかかるものではなく，今すぐに取り組めるものであると言える．便覧収録の促進に向けて，こうした構造的方略，心理的方略の両方を組み合わせた取り組みが今後，必要であるといえる．

(3) 特車行政全般に関する都道府県の意識

ここまで，市区町村における道路情報便覧収録を促進する施策を「社会的ジレンマ」の枠組みを利用して検討してきた．この施策は道路情報便覧が市区町村の管理するラストマイルの全てを常時包摂することによって特車管理制度に移行することで，現在の特車申請を審査する道路管理者の負担を大幅削減する目的を持っている．特車行政全般についてのヒアリングの回答においても，特車管理制度に期待する声もあるが，限定的である．

むしろ，「許可の条件通りに走行しているかの検証はどこが行うのか曖昧なままである（タイプ B）」「道路管理者側で膨大な事務処理が必要となる制度設計自体が疑問（タイプ B）」という様な向かうべき目標やその実現ステップの明示を要求する意見，「現在便覧収録の対象外である道路法外道路，特に臨海道路，農道は申請頻度の高いスパンが多数存在しているので，今後どのように整理していくのか疑問である（タイプ B）」と道路管理者が縦割りのままでは根本的に解決できないと危惧する意見など，制度そのものに対する不信感を抱いている声がある．

また「全国の道路管理者に跨がった手続きであるため全国統一ルールが事務処理の効率化に繋がるが，地域性に起因して各道路管理者によって審査内容や方法が不統一な面をどうするのか（タイプ A）」という不透明な面を持つ制度であることへの不信感を露呈する意見，「交差点データ,曲線障害データを実情に即した形に収録し直すことで協議件数が激減できるなど，そもそも現制度の精度を高める（タイプ B）」ことを求める意見など，制度そのものの在り方を疑問視する声も多い．これらは，早急に抜本策を打たないと多くの都道府県が審査事務を行えなくなるリスクを抱えているアラートであると思われる．

5. まとめ

本研究では，先行研究 [9]の成果を踏まえ，特車の通行許可審査・道路情報便覧収録作業の中核を担う都道府県に着目し，全国 19 の都道府県を対象に，特車実務に関わる課題についてのヒアリング・アンケート調査を行った．その結果，「タイプ A:本庁一括管理型」と「タイプB:地方組織分散対応型」とでは，人材に関わる課題意識が異なること，市町村との関係性が情報便覧収録の進捗に大きな影響を及ぼすことを明らかにした．また，その背後にある構造を社会的ジレンマに基づいて整理し，心理的方略の有効性を考察した．

本研究の特徴として，アンケート項目を作成するにあたって，事前に調査対象とした都道府県にヒアリングを重ね，回答のしやすさ，各担当者が相互に抱えている課題意識を考慮した設問を設計した点にある．それにより，課題の実態を赤裸々に把握することができた．今後は，この成果も踏まえ全 47 都道府県に簡易な形で同様のヒアリングができる方式を確立すると共に，申請者側の代表である行政書士にヒアリングを行い，その視点での課題を抽出したいと考えている．

謝辞：本研究は国土交通省道路局の「道路政策の質の向上に資する技術研究開発」制度により実施されたものである．また，本論文をまとめるにあたり，一般財団法人計量計画研究所の岡英紀氏には多くの助言をいただいた．ここに記して謝意を表する．

NOTES

注1)国土交通省：特車通行許可制度の改善，

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001315290.pdf，2023 年 10 月 3 日閲覧.

注2) https://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/download/04_jichitai-01.pdf ，2023 年 10 月 3 日閲覧.

REFERENCES

1) 池田武司：特殊車両の通行許可に関する最新事情，国際交通安全学会誌 Vol.41，No.1，pp.38-46，2016.
2) 国土交通省道路局企画課道路経済調査室：重要物流道路を中心とした生産性向上の取組み，交通工学 Vol.55，No.2，pp. 13-16，2020.
3) 杉山信太郎，柴崎隆一，渡部富博，藤原健一郎，五十嵐一智：国際海上コンテナの国内自動車輸送における交差点通行上の制約と迂回損失に関する分析，土木計画学研究・講演集（CD-ROM）Vol. 39，2009.
4) 鈴木彰一，西坂淳：特殊車両の通行経路把握を目的としたプローブ情報収集路側機の整備水準分析，土木学会論文集 F3（土木情報学）Vol. 70，No.2，pp.I_79-I_86，2014.
5) 野平勝，杉崎幸樹，渡部正則，鈴木健：海上コンテナ車の流動等物流面における道路ネットワークの課題に関する分析，土木計画学研究・講演集（CD-ROM）Vol. 50，2014.
6) 島田孝司，塩見康博，中尾聡史：ヒアリング調査に基づく地方自治体における特殊車両通行許可制度の実務課題に関する研究，土木計画学研究・講演集（CD-ROM）Vol. 66，2022.
7) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋, ナカニシヤ出版, 2003.

(Received)
(Accepted November 1, 2022)

PRACTICAL ISSUES OF OVER-SIZE/OVER-WEIGHT VEHICLES PERMIT SYSTEM IN LOCAL GOVERNMENT BASED ON INTERVIEW SURVEY TARGETTING PREFECTURE

Koji SHIMADA, Yasuhiro SHIOMI, Satohi NAKAO