

特殊車両通行許可申請の審査体制集約 による事務効率化について

—これまでの取組結果と今後の課題についての考察—

北海道開発局 建設部 建設行政課／札幌開発建設部

1. 特車制度と申請審査とは

(1) どのような制度か

道路は、道路構造令で通行する車両の寸法や重量などの設計上の技術的基準が、車両制限令で道路構造及び道路交通上自由に通行できる車両の重量及び寸法の最高限度（一般的制限値）が定められている（表－1）。一般的制限値を超える車両は、道路構造に悪影響を及ぼし交通の障害となるため、法律上は原則道路を通行できない（道路法第47条第2項）。

しかし、社会経済活動においては、やむを得ず一般的制限値を超える車両を通行させる必要が生じることがあり、通行させようとする者の申請に基づき、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるかを審査し、やむを得ないと道路管理者が認める場合に限り、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため必要な条件を附して車両の通行を許可している（同法第47条の2第1項）。

表－1 道路構造令と車両制限令の主な比較

	道路構造令 第4条、第35条 道路の設計に係る車両諸元		車両制限令 第3条 一般的制限値(最高限度)	
重さ	普通道路	25t	一般的制限値	20t 高速又は重さ指定道路 25t
長さ	普通自動車	12m	一般的制限値	12m
	セミトレーラ	16.5m	セミトレーラ フルトレーラ	セミ 16.5m(高速) フル 18 m(高速)
幅	普通自動車	2.5m	一般的制限値	2.5m
	セミトレーラ	2.5m		
高さ	普通自動車	3.8m	一般的制限値	3.8m 高さ指定道路 4.1m
	セミトレーラ	3.8m		
最小回転半径	普通自動車	12m	一般的制限値	12m
	セミトレーラ	12m		

車両又は貨物が特殊であるため一般的制限値を超過する車両の通行を許可することから、特車通行許可制度と呼ばれ、昭和46年から導入されている¹⁾。

(2) 特車制度の対象となる車両

物流の主力であるトラック輸送に多く、主に運転席と荷台が一体となったトラック（または単車という。）、運転席と荷台が分離し荷台部分を牽引するトレーラなどがあり、特に後者は大量・大容量での貨

物輸送が可能である。物流や工事の現場などで沢山の特車が活躍しており、全国各地の道路で見ることができる（図－1、写真－1）。



図－1 特殊車両の代表例と許可に必要な「特殊性」



写真－1 ポールトレーラ（左）幌枠型セミトレーラ（右）

(3) 申請・審査の実務

a) 国における申請書提出・審査窓口（平成26年度まで）

直轄国道の道路管理者は国土交通大臣（道路法第97条の2により北海道開発局長及び地方整備局長に委任）であるため、維持管理区間を持つ北海道開発局の10開発建設部（開建）と各地方整備局・内閣府沖縄総合事務局の77国道事務所が窓口であり、申請経路上に直轄国道があればどの窓口にも提出できる。

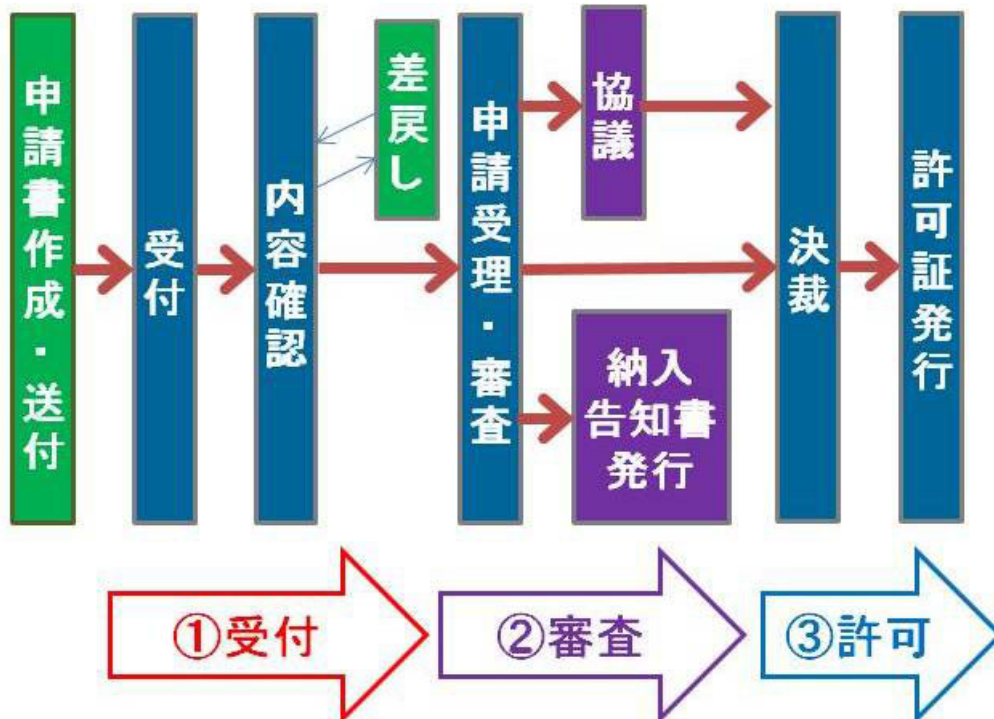
平成16年3月29日からのオンライン申請システム導入により、窓口に出向かずに会社や自宅から24時間365日いつでも提出できるようになっており、道外の事業者が開建へ申請することも可能である。

b) 審査の流れや作業

審査の過程においては、申請書の受付から許可証の発行まで複数の工程及び作業がある（図－2）。

窓口持参により提出された申請書の受付、記入の間違いや漏れなど必要書類の不備・不足をチェックする内容確認、申請の車両諸元（積載物を含んだ車両の重量・寸法）で経路の通行が可能か算定する審査、国以外の道路管理者の道路を通行可能か確認する協議、算定や協議結果を元に許可証の作成等を行う決裁等がある。

申請1件につき処理に要する時間は、車両の台数や諸元、経路数や協議の有無により異なる。



図－2 特殊車両通行許可申請の事務フロー

c) 標準処理期間

特車通行許可については、行政手続法第6条の規定に基づき標準処理期間を定めている（表－2）。申請者側の書類補正に要する期間は審査窓口の作業によらないため当該期間には含まず、また、他の道路管理者からの協議回答を要する申請は当該期間自体適用されない。

標準処理期間は処理に要する期間の目安であり、期間内に処理を完了すべき義務を発生させるものではないが、輸送時期の目処として、協議や補正の有無を問わず当該期間内かつ1日でも早い処理を望む申請者が多い。

表－2 特殊車両通行許可申請審査の標準処理期間

申請区分	標準処理期間
新規・変更申請の場合	3週間
更新の場合	2週間

注：ただし、以下①～③の全てが該当する場合に適用する。

- ①申請経路が道路情報便欄に記載の路線で完結している場合
- ②申請車両が超寸法、超重量車両でない場合
- ③申請後に、申請経路や諸元などの申請内容の変更がない場合

2. これまでの審査における現状と課題

(1) 全国共通の現状と課題

全国の特車許可件数は、制度の周知啓発、違反者対策等の施策や企業のコンプライアンス強化もあり、オンライン申請導入後の平成16年度以降、許可期間の延伸により件数が減少した年度を除き毎年増加を続けている。

特に昨年度は、オンライン申請の利用率共々過去最高の許可件数を記録²⁾(図-3)し、10年前の約2倍に達しており、今後も件数の増加が見込まれる中、審査の現場では様々な問題が生じていた。

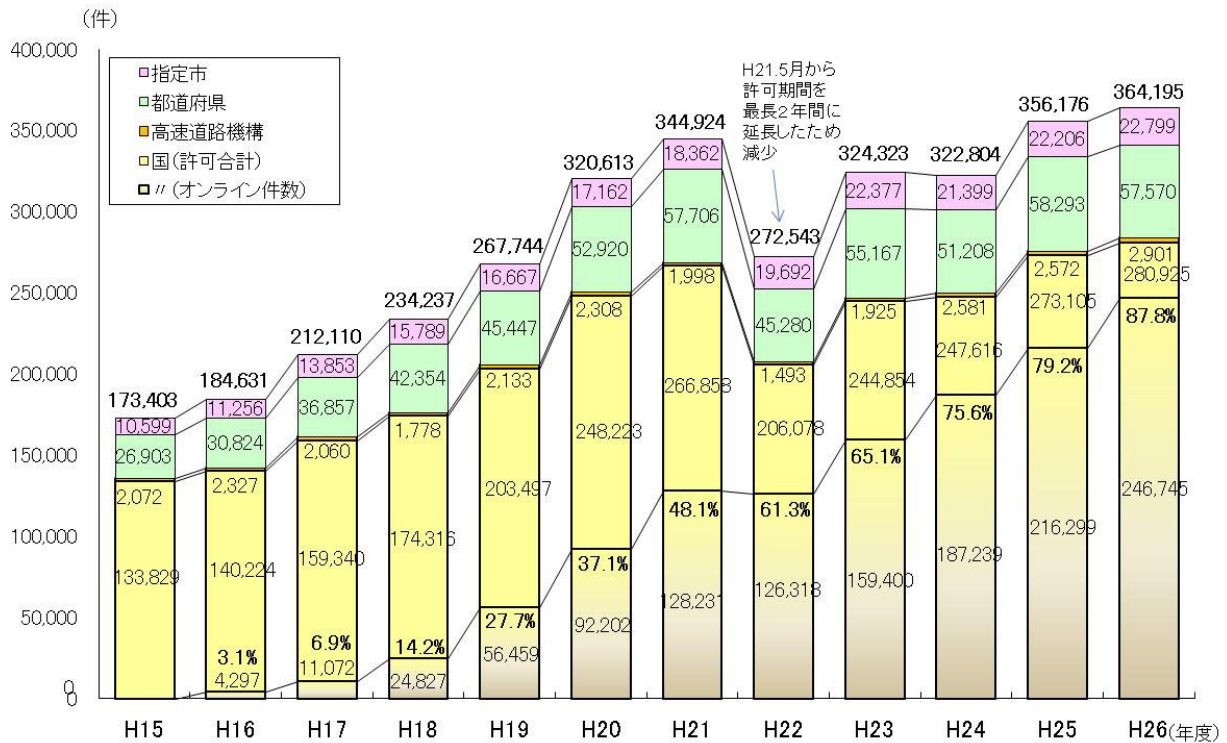


図-3 全国の特車許可件数(平成15~26年度)

a) 窓口の処理能力の超過と審査遅延

窓口の処理能力は、事務所・開建毎に規模が異なり、小規模窓口では特車審査以外の業務(占用等)と兼務し習熟度や審査効率に差が存在する場合もあるため一律ではなく、処理能力の限界を超えて審査処理が遅延する窓口も生じていた。

更にオンライン申請では、全国の窓口から申請先を任意に選択できるため、利用率の向上と共に申請件数が少なく処理が早いと考えられている小規模窓口へ申請が集中し、事務処理がオーバーフローする事案も生じていた。

北海道開発局でも、10年前と比べ許可件数は最大約1.5倍となっているが、平成25~26年度に留萌開建と稚内開建で道外からの特定の申請者の申請が集中し、件数が大幅に増加し、処理に時間を要した(表-3)。

表－3 各開建毎の許可件数と合計（平成15～26年度）

開建名	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
札幌	1,478	1,662	1,910	2,038	2,162	2,552	2,656	1,757	2,623	2,310	2,980	2,945
函館	221	248	258	269	258	306	234	148	204	178	275	219
小樽	195	231	126	241	256	187	172	128	217	172	216	122
旭川	332	401	502	426	462	614	696	506	466	432	578	535
室蘭	1,811	1,792	1,578	1,740	1,717	1,807	1,749	1,087	1,821	1,607	2,386	1,980
釧路	338	439	593	626	569	554	541	316	562	384	553	497
帯広	726	763	935	901	946	1,010	950	630	865	642	919	1,052
網走	262	296	324	231	320	306	337	149	253	216	245	232
留萌	80	79	84	86	86	84	70	32	97	75	420	303
稚内	67	54	61	52	49	53	52	14	111	95	161	288
計	5,510	5,965	6,371	6,610	6,825	7,473	7,457	4,767	7,219	6,111	8,733	8,173

b) 審査内容の差の顕在化

審査における細部の運用などで定められていない項目も多く、窓口により異なるローカルルールが存在し、同一の申請でも必要書類や補正対応が異なることがある。

オンライン申請の普及に伴い複数の窓口に申請する申請者が増え、開建間においても同様の指摘を受けることもあり、処理内容の精査及び統一が望まれている。

(2) 北海道開発局独自の現状と課題

a) 直営主体での審査

地方整備局等では審査事務を公物管理補助業務により以前から外注しているが、当局では全ての開建で職員自らが審査する体制となっていた。

b) 標準的な処理

全国に占める許可件数は約3%であり、道内経路メインの申請が多いこともあって概ね標準処理期間内に審査を完了しているため、大きな苦情は寄せられていなかったが、ここ数年の申請件数増加に伴い、審査処理に時間を要することとなっていた。

c) 低いオンライン申請率

オンライン申請の利用率は全国平均を下回り、特に平成23年度までは窓口申請が多くを占めていた（表－4）。

表－4 オンライン利用率の推移と全国比較（平成23～26年）

年度	北海道開発局			全国（北海道開発局除く）			(A)-(B) 全国との オンライン申請 利用率の差
	許可件数	オンライン 許可分	(A)オンライン 利用率	許可件数	オンライン 許可分	(B)オンライン 利用率	
H23	7,219	1,327	18.4%	237,635	158,073	66.5%	-48.1%
H24	6,111	1,832	30.0%	241,505	185,407	76.8%	-46.8%
H25	8,733	3,911	44.8%	264,372	212,388	80.3%	-35.6%
H26	8,173	5,149	63.0%	272,752	241,596	88.6%	-25.6%

管内には、パソコンやシステムの利用に不慣れ、年間の申請件数が少なく申請書作成に習熟してい

ない、窓口で相談しながら書類作成を行いたい等の申請者も多く、各開建窓口で職員が個別に補正や指導を行っていた。

平成 23 年度から本局主催によるオンライン申請システム講習会を札幌で開催しており、前年比 10% 以上の大幅な利用率向上を続けている。今後の申請増に対応し迅速な処理を行うため、より一層のオンライン申請への移行を促進していく。

3. 全国の審査体制集約化

これらの現状や課題は本省での全国会議等で議論され、抜本的な対策として、審査部門の集約により大量申請の処理能力強化等が挙げられることとなった。

そして、平成 26 年 5 月 9 日付けで国土交通省道路局から「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」3) が発表され、この中で、許認可手続の改善に向けた議論を踏まえ、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の簡素化の一つとして「通行許可に係る審査体制の集約化」を平成 27 年度から段階的に実施することが掲げられ、申請提出促進、件数の増加に対する窓口の強化、事務処理のばらつきの統一等に向けた取組を強化することになった（図-4）。

審査体制の変更を生じるものであり、昭和 46 年からの特車制度の歴史上、最も大きな変化を迎えることとなる。

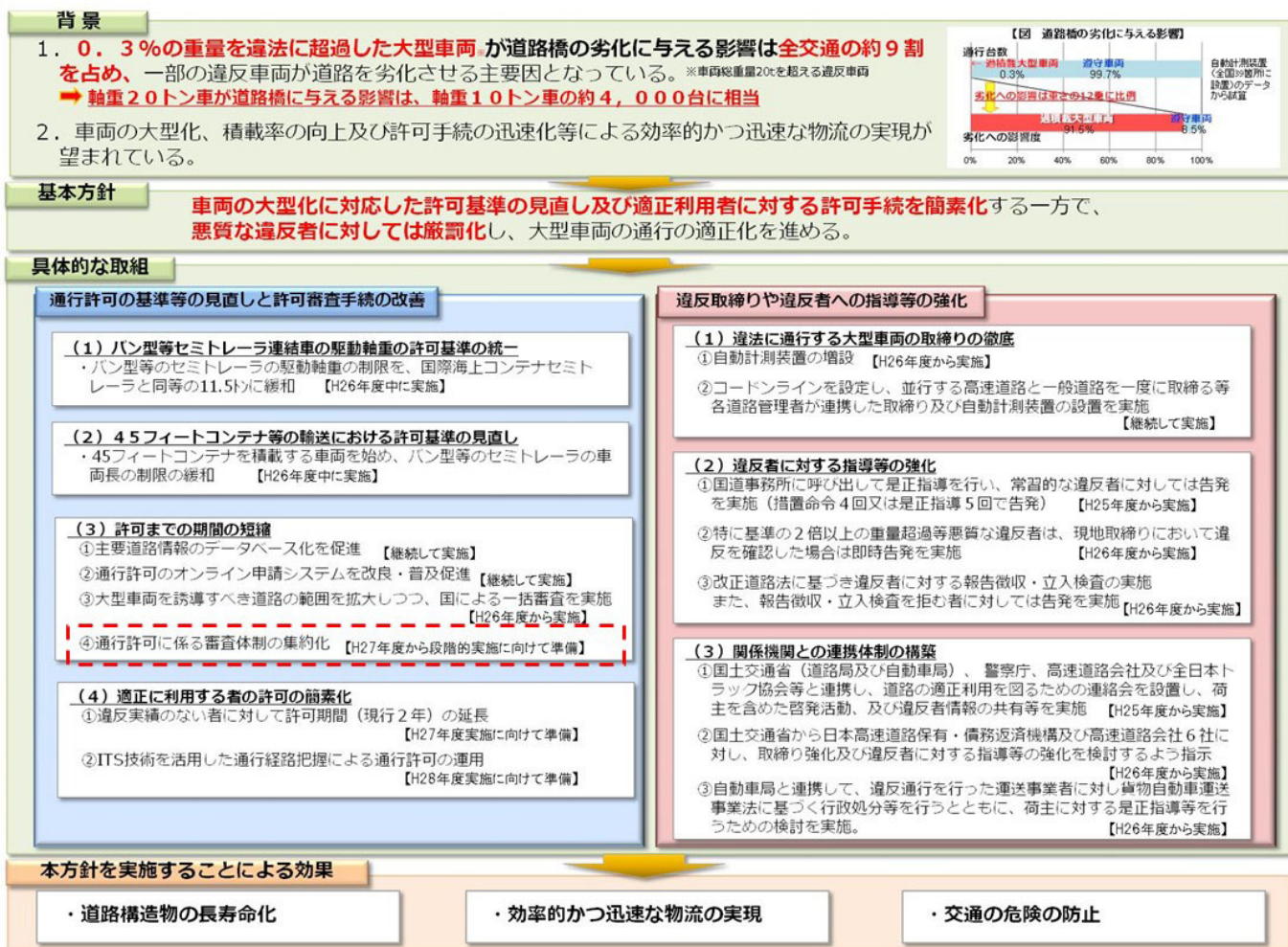


図-4 道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針

4. 北海道開発局における集約化

(1) 集約化の内容

審査体制集約化は、北海道開発局にとっても審査体制の大転換である。

適正化方針や審査における現状と課題を踏まえた検討を慎重に進め、当局の審査体制集約化を以下のとおり決定した。

a) 審査体制

全道 10 開建で職員が行っていた審査は全て、全国に先駆けて札幌開建 1 箇所で集中的に実施し、地方整備局等と同様に外注化を導入して処理を促進する。

オンライン申請の窓口選択は札幌開建を除き廃止し、窓口申請は札幌以外の 9 開建でも受付するが、審査業務は行わず札幌開建への取り次ぎを行う。

9 開建管内の道路に係る審査についても、管内の道路台帳や障害情報等の資料を札幌開建に集約し審査するが、当該資料での審査で判別がつかない超重量・超寸法車両の通行については、その都度 9 開建に確認する。

許可証の作成及び決裁も札幌開建で行い、オンライン以外の許可証は 9 開建に送付し窓口で交付する（図 - 5）。

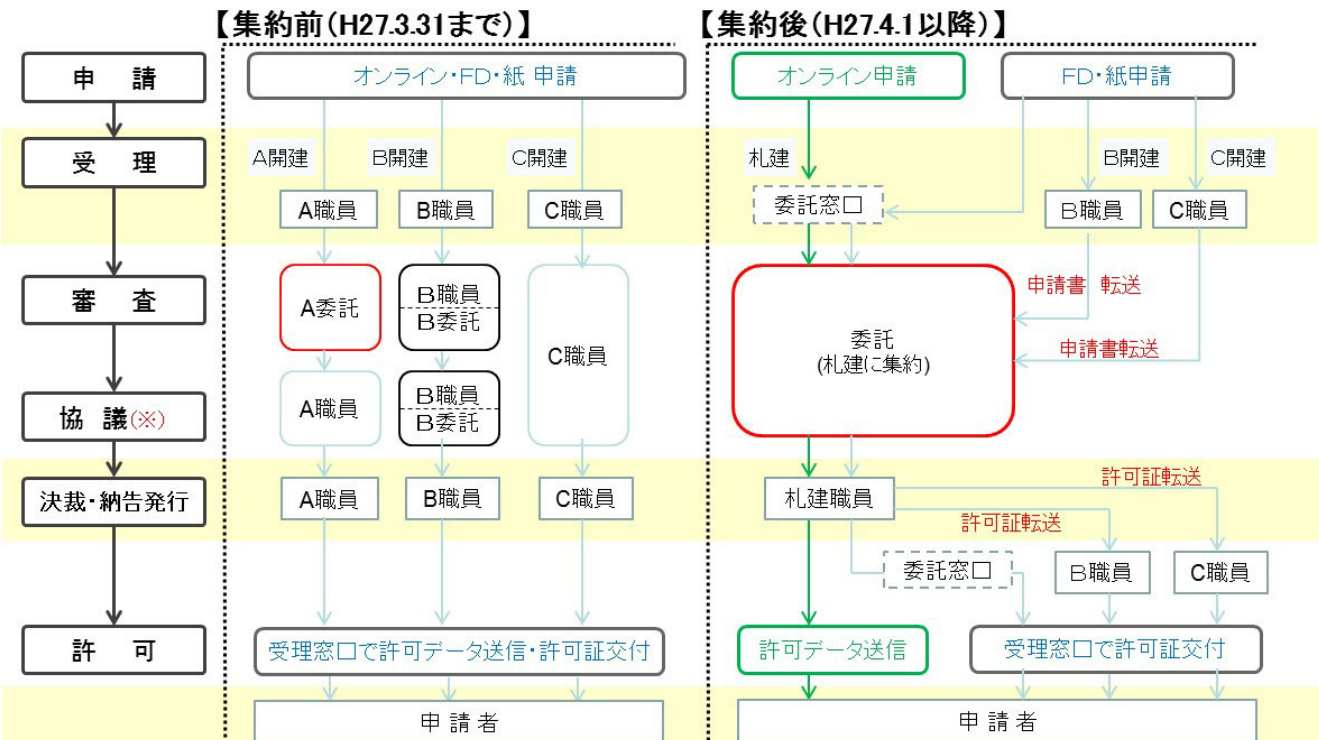


図 - 5 北海道開発局における審査体制集約化のイメージ

b) 組織体制

外部発注の活用に伴い、各開建の特車業務に係る職員の削減及び札幌開建の再配置を実施。

大量の申請を処理する窓口として、受注者の監督や外部対応等を強化するため、札幌開建内に特定公物管理対策官及び上席管理専門官を設置した。また、本局建設行政課に特殊車両対策専門官を設置し、全道及び全国対応を強化した。

c) 作業分担

外注化による審査作業が円滑に進められるような作業分担は最も重要な要素の一つである。検討に当たっては、国内トップクラスの処理件数を誇る関東地方整備局管内の国道事務所を平成27年2月に見学し情報収集を行った。

これを踏まえ、受付から審査、協議までの作業毎にそれぞれ担当する分業制を採用することとした。

d) 審査以外の特車事務の実施体制

道路法第47条の4に基づく現地取締りや自動計測装置の計測結果に基づく違反者への是正指導、道路情報便覧の改定等収録作業など、特車許可に係る審査以外の事務は引き続き全10開建で実施することとし、実務の処理について「特殊車両担当者事務マニュアル」を平成27年3月に作成し、同年4月23日に全道の事務担当者向けの説明会を開催した。

(2) 事前準備

a) 関係機関への周知

申請・審査対応の窓口が替わることから、北海道・札幌市などの地方公共団体、公益社団法人北海道トラック協会、北海道運輸局等関係機関への周知を行った。

b) 審査関連資料の集約

札幌以外の9開建における平成26年度内の審査書類の引継時期を決定し、併せて道路台帳や審査中の書類等の引継作業を行った。

c) 受注業者への業務説明

4月1日からの業務開始にスムーズに対応できるよう、落札業者の決定後に受注者に対し、特車業務に係る説明会及び札幌開建での審査実務見学を行った。

(3) 集約化で見込むメリットとデメリット

a) 審査効率の向上と処理件数の増加

集約化による集中処理により審査効率が向上し、10開建での年間処理件数の最高記録である8,733件を超える処理が可能になる。

b) 審査件数や審査内容の平準化

窓口による審査内容や補正対応のばらつき、習熟度の差が平準化され、留萌・稚内開建のような小規模窓口への申請集中による混雑が解消される。

c) 職員の負担軽減と安定的な審査

作業工程の多くが外注での対応となるため、担当職員の実務が大幅に軽減される。また、発注場所が札幌市になり発注ロットが大型化することで、安定的な審査体制の構築が可能となる。

d) 窓口申請者への対策検討

様々なメリットが見込まれる反面、オンライン申請未利用者に対してのデメリットとして、書類転送等により許可証交付までの時間増加を招く可能性がある上、9開建では審査相談の窓口機能が消失し従前の相談対応ができなくなるため、従来から実施しているオンライン申請講習会の継続や、札幌開建の申請窓口での受付対応によるフォローを進める。

5. 集約後の事務処理における課題と業務改善

(1) 大量の申請と処理の遅延

こうして平成27年4月1日から集約後の新体制による審査が始まったが、大量の申請に処理が追いつかず審査に遅れが生じていた。

その結果、4月末時点で許可122件（H26.4月＝582件）となり前年比約80%も下落し、3月下旬以降の申請で処理が済んでいない案件を約900件抱える状況となってしまった。

「いつになったら許可になるんだ!」「来週には走れないと仕事が間に合わない!」連日、札幌開建の審査窓口には物流を支える事業者の切実な声が寄せられ、執務室内はかつて無い緊張に包まれた。

(2) 原因分析と対策

審査滞留の原因分析を行った結果、様々な原因があることが判明した。速やかに対策を講じ、審査滞留解消の成果を生むためには札幌開建・本局・受注者三者の連携が必須であり、これまで様々な方策を講じている。

a) 進捗管理と打合せによる情報共有

日々の審査作業に追われ、申請全体のボリュームや申請時期や処理の緊急度など、全体の進捗状況を把握できていなかった。

札幌開建において、調査官及び特定公物管理対策官を中心に、職員、受注者による進捗状況や問題点の確認などのミーティングを毎日実施。進行管理簿の作成を確立し、日々の処理件数のマネジメントを開始した。

滞留状況や申請のトレンドがわかり、今後の施策検討が大いにやりやすくなった（表－5）。

表－5 進行管理簿からの情報（オンライン利用率や滞留状況等）

	平成27年度						平成26年度(全道10開建分)			(A-B) 滞留件数 [処理速度] x≤0	(B-C) 前年比 許可件数 [処理能力] y≥0
	(A) 申請件数 (総合計)	うち差戻 取り下げ	差戻率	(B) 許可件数	オンライン 許可分	オンライン 利用率	(C) 許可件数	オンライン 許可分	オンライン 利用率		
4月	1,045	211	20.2%	122	86	70.5%	574	310	54.0%	923	-452
5月	987	204	20.7%	218	162	74.3%	647	387	59.8%	769	-429
6月	1,308	280	21.4%	1,025	834	81.4%	806	391	48.5%	283	219
7月	1,318	174	13.2%	579	359	62.0%	881	599	68.0%	739	-302
8月	1,023	113	11.0%	1,035	818	79.0%	840	483	57.5%	-12	195
9月	971	125	12.9%	1,223	943	77.1%	836	559	66.9%	-252	387
10月	1,005	165	16.4%	1,167	895	76.7%	813	461	56.7%	-162	354
11月	859	115	13.4%	1,112	782	70.3%	636	433	68.1%	-253	476
12月	635	85	13.4%	720	533	74.0%	562	388	69.0%	-85	158
小計	9,151	1,472	16.1%	7,201	5,412	75.2%	6,595	4,011	60.8%	1,950	606
1月	600	60	10.0%	850	650	76.5%	468	338	72.2%	-250	382
2月	700	50	7.1%	950	750	78.9%	480	359	74.8%	-250	470
3月	800	40	5.0%	1,000	820	82.0%	630	441	70.0%	-200	370
合計	11,251	1,622	14.4%	10,001	7,632	76.3%	8,173	5,149	63.0%	1,250	1,828

(注1)4月の申請件数は3月からの繰越177件含む。(注2)平成27年度の1～3月は目標値
(注3)差戻率の11～12月は未確定であり、今後増える可能性がある

b) 受注者の疑問に対する速やかな対応

受注者に特車審査未経験の者もいる上、審査実務や統一化における不明点などが多く、事務処理が停滞した。

審査経験のある者がいても、年度当初などは大量の申請書審査に忙殺され、未経験者への指導が難しい。

疑問の蓄積は審査の遅延に繋がるため、職員も可能な限り執務室に詰めて疑問点に随時対応するようにし（写真-2）、管内で解決できないような内容については、速やかに本局から地方整備局等に照会、情報収集する体制を構築した。



写真-2 受注者との打合せ風景

c) 問い合わせ対応の整理と周知

オンライン申請の操作方法や特車法令関係の電話対応など、問合せ先が異なるものや受注者窓口での対応が困難なものは、受け答え方と併せて速やかに転送するよう整理し、対応に要する時間を短縮した。

d) 書類補正に係る対応

基本事項の不理解や集約前の各開建の審査処理の差（申請区分、車両ナンバーや連結時諸元の入間違い、通行不可経路の選択、経路不連続など）により補正や差し戻しが全体の2割程度（表-5）と時間を要しており当該対応の改善が特に重要となっている。

申請者への補正対応について、説明用資料の作成送付と併せて電話対応を行っているなど集約前の方法を踏襲しており、1件当たりの対応が長時間に渡っていたため、受注者で補正情報を記したひな形資料を作成し、札幌開建と調整の上で補正に係る対応を統一し、電話対応を極力減らすことで処理時間の短縮を進めた。

しかし、抜本的改善には、補正を要する申請書の件数自体を減らす必要があり、そのためにはより多くの申請者にこれらの補正対応を周知し、今後の申請書作成に理解を頂くことが不可欠である。

本局でトラック輸送の業界団体である（公社）北海道トラック協会に現状を説明した結果、物流の迅速化に資する取組として、会場の提供と研修会の開催、会員企業への参加協力を快諾頂けることとなった。

そして、平成27年9月1日に同協会の研修施設において、全国的にも例がない「特殊車両通行許可申請手続研修会」を初開催し、同協会の加盟業者及び同代理人（行政書士等）104名に対し、申請

手続留意点として間違いやすい箇所等の説明及び質疑応答を実施した。審査遅延に対する叱咤も含め「今後も開催して欲しい」「地方でも行って欲しい」等好評であった。

本局・札幌開建・受注者共同執筆による配付資料は、同協会の会員向けホームページに掲載してもらい、申請手続の確認に活用頂いている（図-6）。

公益社団法人 北海道トラック協会様
特殊車両通行許可申請手続研修会 資料

特殊車両通行許可申請手続における留意点

平成26年
北海道開発局
特殊車両対策

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

○目次

申請内容の補正対応について	2～3
【ケース1・2】申請書の付属書類①・②	4～5
【ケース3】申請区分（新規・変更・更新）の選択	6
【ケース4】各車種毎の包括申請	7
【ケース5】申請提出前の「簡易算定」	
【ケース6】車両諸元の情報入力	
【ケース7・8】出発地・目的地の指定	
【ケース9】未収録路線名の入力	
【ケース10】パラ積み貨物の積載	
【ケース11・12】その他事項・手数料について	

申請に係るお問い合わせ先など

【注意】
本説明で用いた資料や取り扱い等については、法令等に基づいたものでありますが、法令通達等に定めのない点については、事務処理の簡便化等の観点から、将来の法令通達等の改正や、全国的に適用される場合があります。あらかじめご留意ください。

出発地・目的地の情報入力

ケース7: 通行経路表と地図上の経路が一致していない

【問題点】
・ 出発地及び目的地の住所と、通行経路表の起点及び終点が離れている。
・ 起点・終点の交差点が誤っており、未審査区間が生じてしまい確認及び補正に時間を要する。

【申請時の留意点】
・ 通行経路を全てカバーする位置にある交差点を指定してください。

(誤) 出発地・目的地の手前の交差点を選択
→未審査区間が生じている

(正) 出発地・目的地の奥の交差点を選択
→全審査が可能

実際の予定経路
誤った申請経路
正しい申請経路

図-6 特殊車両通行許可申請手続研修会の配付資料

e) 開建間（集約先・集約元間）の個別協議や窓口申請の補正対応方法見直し

札幌以外の9開建管轄の道路に係る個別協議では、札幌開建で審査案を作成し、9開建へ確認依頼しているが依頼方法や内容が明確でなく9開建では一から個別審査作業を実施することとなり、余計な時間を要していたため、全道調整し協議のルールを明確・簡略化した。

f) その他の見直し

作業分担の見直しや、執務室内の資料やレイアウト配置の見直しによる動線の確保など、受注者自ら見直しに取り組んでいる。

(3) 業務改善の成果

これらの対策を講じた結果、毎月の処理件数は6月から1,000件を超えるようになるとともに、集約化の対応によりオンライン申請割合が約75%まで到達した。

また、滞留件数は8月以降減少に転じている（表-5）が、目安となる申請書の到達から着手までの期間は、4～5月の遅れと上半期までの申請件数が過去最大となったこともあり最大2ヶ月近く要することもあったが、11月末の時点で全ての申請が到達後即着手まで回復するに至っている。

(4) 今後の展開

申請者への情報提供と共有のため、北海道における物流事業の閑散期である1～2月に各種周知・啓発活動を行い、新年度に通行開始予定となる申請に備える。

まず、オンライン申請への移行促進のため、毎年実施しているオンライン申請講習会を継続すること

とし、今年度2月に札幌・帯広・釧路で実施予定である。

また、9月1日実施の「申請手続研修会」について地方開催を求める声が多かったことから、帯広・釧路での講習会と同日開催の他、道内主要都市で開催することとし、手続に関する意見交換や情報提供も併せて行い、制度の理解を深めてもらう取組を進めていく。

更には、これらの資料情報も含め、北海道開発局ホームページのコンテンツ見直しを図り、情報の充実を図る。

日々の進捗管理、問題点の共有と速やかな解決は勿論のこと、申請者・審査者双方での情報（正しい作成方法や補正対応など）をわかりやすく提供することで見える化・共有化を図り、また、オンライン申請の移行促進による事務処理の電算化を進めることで、補正や問合せ対応の時間を少しでも減らし処理件数と処理速度を向上させることも有効と考える。

今年度は集約化開始元年であり様々な課題が生じたが、改善取組の効果が数年後には大きな事務効率化・簡素化に繋がるものと信じている。

(5) 特車審査事務に従事する者として

社会経済やインターネットの発展と共に、物流には迅速・大量かつ高品質な輸送が求められ、車両の大型化や輸送時間の短縮、輸送品質の向上が進んでいるが、規格の高い道路の建設、渋滞緩和を考慮した道路網の整備、適切な維持管理などで道路も大きく貢献している。

今や注文したものが即日配達可能となっている時代、特車申請の審査においても、迅速な審査処理により物流を支えること、苦情や問い合わせに対しても臆せず真摯に向き合い、積極的に改善策を進めることで、担当する職員のモチベーションアップ、特車行政や道路の維持管理に対する理解者を増やせるのではないだろうか。

6. あとがき

我々は、生後間も無い頃から今日に至るまで、徒歩や自転車、自家用車など何らかの形で道路を通っているが、通行に当たっては、信号や横断歩道などのいわゆる「交通ルール」の遵守を学校や家庭などで教えられ、その範囲で道路は自由に通行できるのが、今日誰もが知るところである。

一方、通行に当たっては道路管理者の許可が必要な場合があり、当該許認可に係る申請手続や審査事務である「特殊車両通行許可」が古くから制度化されていることは、世間一般に知られているとは言い難く、国土交通省の職員間でも道路管理事務に従事して初めて知る方も多いと思われる。本論文により、一人でも多くの方に特殊車両通行許可制度や道路管理の実務を知っていただき、興味・関心を持っていただければ幸いである。

謝辞：審査体制集約化及び審査事務の実施に当たっては、本省や各地方整備局、現場見学でご対応頂いた関東地方整備局東京国道及び横浜国道事務所の皆様、(公社)北海道トラック協会、そして北海道開発局内関係職員の皆様にご協力頂いており、ここに心より感謝申し上げます。

参考文献

- 1) ぎょうせい：最新車両制限令実務の手引（第4次改訂版）
- 2) 道路局道路交通管理課車両通行対策室：許可状況等報告書（平成16年度～26年度）
- 3) 国土交通省報道発表資料：「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針について」（平成26年5月9日）