



特殊車両通行許可制度

一審査体制の集約化における現状

中国地方整備局 広島国道事務所 管理第一課

1 はじめに

我々道路管理者は、特殊車両通行許可制度に基づき道路保全を図りながら通行許可審査事務を行っている。広島国道事務所では平成27年度に審査体制の集約化によって審査事務が集中し数多くの事務処理をしている。しかし、特殊車両及び許可制度についてはあまり知られていない制度・事務であると感じられる。そこで本稿は、特殊車両と許可制度について、そして平成27年度に審査体制に大きな転換があった審査体制の集約化の紹介を行うものである。

(1) 特殊車両とは何か

特殊車両とは、車両の寸法や重量などが図1にあるように車両制限令で定められる制限値をいづれか1つでも超える車両のことである。これは、道路法第47条第1項で「道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両…の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める」と規定されており、ここに根拠をおいている。

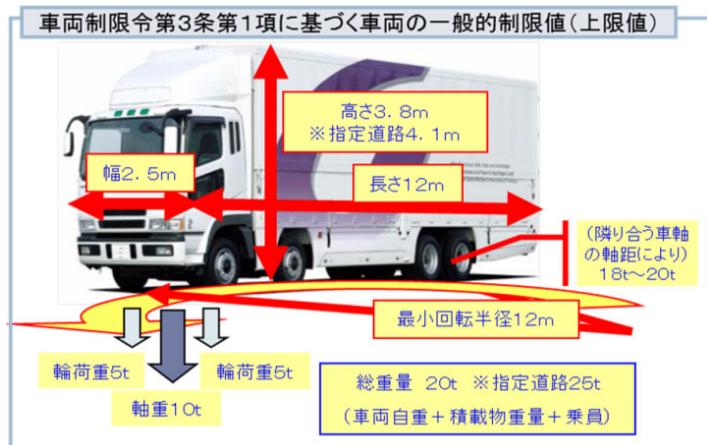


図1 一般的の制限値

(2) 車両の特殊性

一般的な規格を有する車両と異なり、車両制限令で定められる制限値を超える「特殊な車両」とはどういうことか。その特殊性には大きく分けて2種類ある。

ア 1つ目は、車両の構造それ自体が特殊であるということである。建設機械やトレーラ連結車の特例8車種など、車両の構造上制限値を超える場合がこれに当たる。

イ 2つ目は、積載貨物が特殊であるということである。たとえば制限値を超える新幹線の車体や電柱などの分割不可能な貨物を運ぶ場合がこれに当たる。



図2 特殊車両の例

2 特殊車両通行許可制度の概要

(1) 通行の制限

特殊車両の通行は原則として禁止となっている。なぜならば、道路の構造は、一定の規格の車両が安全に通行できるよう設計されており、この規格を超える特殊車両の通行は、道路の構造や交通に支障を及ぼす恐れがあるからである。(道路法 47 条第 2 項)

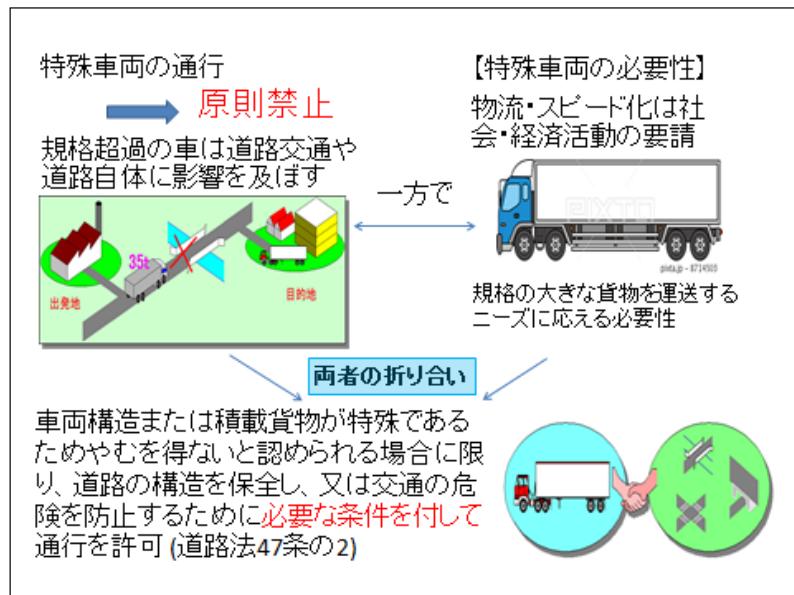


図 3 制度の概要

(2) 特殊車両の必要性

道路に影響を与えるとわかっている特殊車両の通行がなぜ必要なのか。実際の社会・経済活動において、物流及びそのスピード化は必要不可欠である。そして道路は社会・経済活動を支える基盤であり、その活用はなくてはならない。また、道路法自体が「公共の福祉を増進することを目的」としていることからも(道路法第1条)、特殊車両と道路の間に折り合いを付ける必要がある。

(3) 許可制度

制限を超える車両の通行は原則禁止となっているが、車両構造または積載貨物の特殊性を審査し、必要上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、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可している(道路法47条の2第1項)。これが特殊車両通行許可制度である。

3 適正化方針

道路の老朽化対策は喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要があるとともに、道路の劣化への影響が大きい大型車両の通行の適正化が重要である。

このような背景から、特殊車両の通行の適正化を図る必要があるとして、平成26年5月に「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」(以下、適正化方針という。)が策定された。

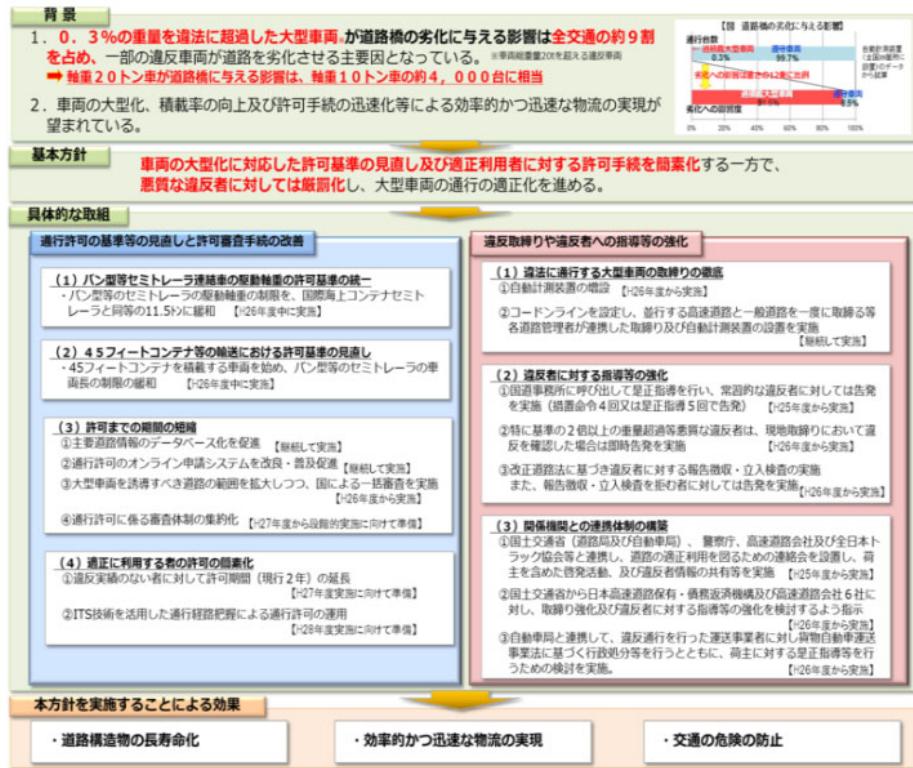


図4 適正化方針の概要

適正化方針のねらいは、車両の大型化に対応した許可基準を見直し、適正利用者に対する許可手続の簡素化を図る一方で、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推進するという取組になっている。

適正化方針の実施により期待される効果は3つ考えられる。

- ア 1つ目は、道路構造物の長寿命化が図られること。取締りや指導を強化することで違反車両が減少すること等により道路構造物の劣化が抑制される。
- イ 2つ目は、効率的で迅速な物流を実現すること。重量や寸法の基準を緩和することでの物流の効率化や、審査体制の集約化による審査期間の短縮化が図られる。
- ウ 3つ目は、許可制度が遵守されることで、安全な走行が期待され交通の危険が防止されることである。

4 審査体制の集約化

(1) 集約化とは

適正化方針の中で、特に審査体制の集約化が大きな動きとしてあった。審査体制の集約化とは、これまで多くの申請窓口で審査を行っていたものを、ある事務所が一括して審査することであり、平成27年度より全国で段階的に行われている。中国管内では、平成27年度に岡山国道事務所、福山河川国道事務所、山口河川国道事務所を広島国道事務所に集約し、平成28年度に鳥取河川国道事務所、倉吉河川国道事務所、浜田河川国道事

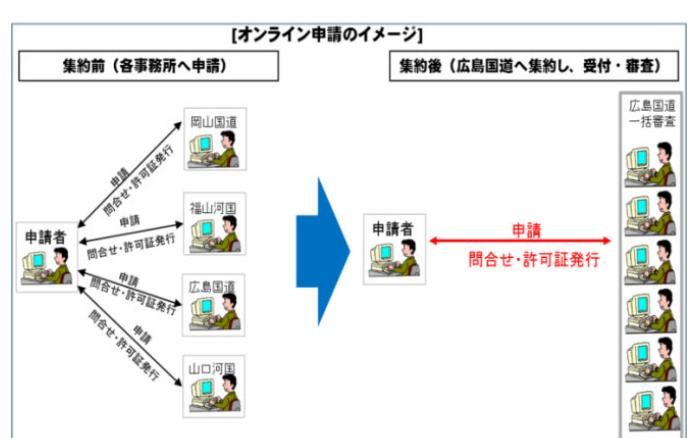


図5 集約化イメージ

務所を松江国道事務所に集約している。

(2) 集約化に関する取り組み

ア 申請方法の変更

集約化に伴い、今まで紙申請を行っていた申請者は、従来の窓口での申請が出来るものの、そこから新たな窓口へ郵送しなければならず、その手間や郵送にかかる時間が増え、また申請書の紛失のリスクも増してしまう。

そこで集約化に伴って、申請方法を紙による申請ではなく、ペーパーレスのオンライン申請に移行してもらうよう呼びかけた。申請から許可書交付までが電子化され、申請書の補正や回答もオンラインでできるため、時間短縮にもなり、24時間申請が可能ということもあって、申請者が窓口まで足を運ぶといった負担もなくなる。先に述べた影響がなくなるばかりではなく、遙かに速い事務処理が可能になる。申請方法の電子化により、事務処理のスピード化は確実に図られている。なお現在、オンライン申請は総申請数の90%以上を占めている。

イ 広報活動

オンライン申請の移行の説明においては、チラシをHPに掲載するだけでなく、窓口においても申請者に呼びかけている。またオンライン申請説明会を開催し、集約化やオンラインによる申請方法について説明を行うなど広報に力を入れてきた。しかし、やはり今でも特殊車両通行許可制度についての認知は低いので引き続き広報を続ける必要があり、今年度の7月には特殊車両の通行の多い山陽自動車道の宮島SAにて中国地方初の合同広報活動を行ったところである。これは整備局だけでなく、NEXCO西日本・中国運輸局・広島県警察・自治体・中国トラック協会・中国経済連合会等の関係団体と連携して、特殊車両や通行許可制度について知ってもらうために行ったものである。26名参加し、1時間の間に配布したチラシは150部にのぼった。



図6 合同広報の様子



図7 合同広報パネル説明の様子

ウ 提出資料の統一

集約化以前の各事務所間には、申請者からの申請書類の受付時に細かな違いがあった。ある事務所では、A書類が揃ってなくてはいけないとしていたが、ある事務所ではA書類は特に必要ないとしていて、受付時の添付書類が異なっていた。このため審査を行う際に混乱が生じ、処理に時間がかかる

ることが懸念された。

集約化に際し、提出書類を統一化することで受付窓口では混乱が生じることなく、また申請者にとってもわかりやすく申請しやすいものに変更することが出来た。

エ 事務所の審査体制強化

集約化をすると、今まで各事務所で処理していた件数分を集約先事務所が行うことになるため、単純に審査件数が増大する。今までよりも円滑な審査事務を行うことが求められるため、執務環境の充実を図っていくことが必要である。

広島国道事務所では、パソコンモニターを1人あたり2台設けることにより、一方の画面には申請通行経路を、もう一方の画面では地図情報を映して、両画面を見比べながら審査が出来るようにすることにより、審査の質の向上を図っている。

また、個別協議では連絡をFAXで行っているが、集約元事務所分は全て広島国道事務所で行うこととしており、送受信件数やその枚数の増加により出力及び送信待ちの時間がかかるのを防ぐため、FAXの増設をして事務のスピードアップを図ることも有効な対策であった。

また、審査件数が増大した分、その審査状況の把握を行っている。日々受付件数と審査件数を一覧表に記録することで、審査残件数の増減を把握している。さらに各週ごとに処理状況を確認することで滞留がないか把握し、あればその原因を究明し滞留することのないよう対応している。



図8 窓口での受付対応の様子



図9 執務室の様子

5 終わりに

許認可事務を担っている管理第一課としては、スムーズで素早い事務処理が求められる。審査事務の集約化によってさらなる事務の効率化が図られることになったが、その実態はまだ試行錯誤の部分も少なくない。今回の集約化を踏まえると集約先事務所の設備の充実を図ることや、審査基準をどのようにまとめしていくかなど、集約化に際しての事前準備をしっかり進めることがその後の事務処理のいいスタートに繋がる。段階的に始まった集約化だが、これからも事務所の集約化を予定していくのでその体制作りを遺漏なく行なうことがスムーズな集約化の第一歩と考える。

今後も集約化に係る課題は出てくると思うが、その時に事務処理に混乱を生じさせないようにすることや、申請者の負担にならないような工夫をしていくことが大切である。

《参考文献》

『最新車両制限令』実務の手引