

物流を止めるな！札幌開発建設部における 特殊車両通行許可迅速化の取組

～データで読み解く審査窓口の現状・課題と解決方策～

国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 特定公物管理対策官

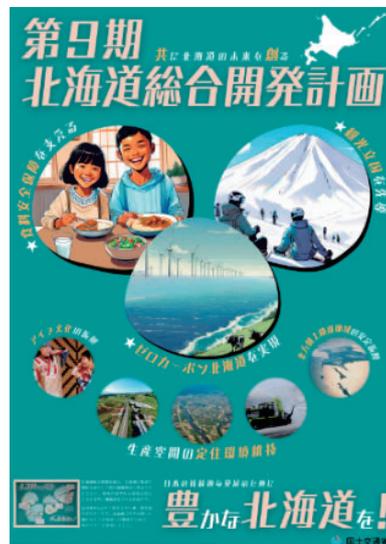
札幌開発建設部では、北海道内に10ある国土交通省北海道開発局の下部機関の一つとして、道路法に基づく特殊車両（特車）通行許可に係る事務を行っており、このうち審査事務は、平成26年5月国土交通省策定の「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行適正化方針」に基づく事務の効率化・集約化により、翌年4月から道内唯一の国の窓口として、日々沢山の申請を処理しています。

2016.1月号の道路行政セミナーで集約化移行時の課題と対策を寄稿しましたが、その後9年が経過しており、現在の社会情勢などを踏まえ、当部の特車審査の現状と課題を分析し、対策（予定含む）も含めて紹介することで現場実務の参考に資するものです。

1. 近年の北海道を取り巻く環境と特殊車両

北海道新幹線の札幌延伸工事及び札幌駅周辺など都心部の再開発、千歳市内の次世代半導体製造拠点の建設、風力発電の再生可能エネルギー施設などの建設が活況を呈しています。

また、2024年度からの北海道開発法に基づく第9期北海道総合開発計画では「我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道」が目標の一つに据えられ、今後より多くの関連する大型車両による特車申請が見込まれます。



資料1 第9期北海道総合開発計画（ポスター）



写真1 江差港で風力発電施設のブレードを積載するポルトレーラ

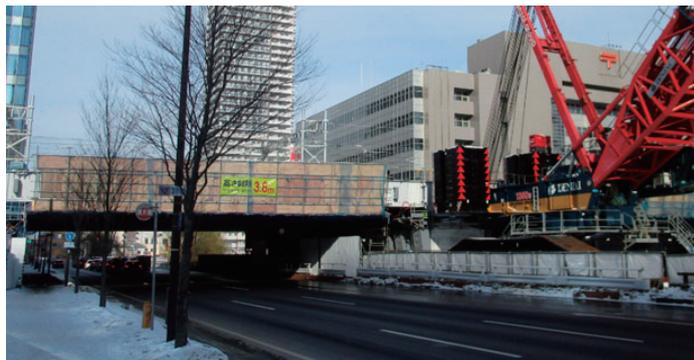


写真2 北海道新幹線札幌駅工事現場と国道5号の高さ3.8m規制

2. 特車申請の審査処理状況

申請件数は、ほぼ毎年増加を続けており、令和5年度末時点では27,262件と過去最高を記録し、平成27年度の集約開始時（11,251件）の約2.4倍（今年度末で約28,000件ペース）となりました。

許可件数も令和5年度で24,606件（H27=8,888件の約2.8倍）と、申請件数と同様に過去最高を記録しています（今年度末で25,000件超の許可見込み）。

また、審査の迅速度合を示す総処理日数は、平均17.5日（H27=平均41.0日）、控除後日数も平均9.7日（H27=36.0日）で、集約化直後から平成30年度まで1ヶ月以上に増加した後に減少し、令和3年度以降は概ね横ばいとなっています。（表1）

表1 特車申請に係る件数及び日数等 ※ H26は全道10開発建設部のうち札幌のみ

各種件数	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6(12月末)
A 申請件数	2,957	11,251	14,400	20,649	20,369	21,782	22,788	24,249	23,793	27,262	21,994
B 取下・差戻	51	1,840	4,654	4,772	2,884	2,483	2,283	2,486	2,706	2,516	2,275
B/A 取下・差戻率	1.7%	16.4%	32.3%	23.1%	14.2%	11.4%	10.0%	10.3%	11.4%	9.2%	10.3%
C 許可件数	2,867	8,888	9,967	15,151	17,295	19,638	20,616	22,094	20,798	24,606	19,872
処理日数	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6(12月末)
総処理日数	16.3	41.0	30.5	38.0	30.0	25.2	20.4	17.0	15.5	17.5	17.0
控除後日数	13.9	36.0	18.7	22.1	17.0	15.7	11.0	9.3	8.5	9.7	8.6
オンライン率	58.5%	78.3%	87.2%	92.9%	95.5%	97.7%	99.2%	99.3%	99.6%	99.8%	99.8%

【凡例】 申請件数：当該年度内に審査窓口に到達した申請の数。

取下・差戻：申請件数のうち、申請者都合での取り下げ分と内容不備により審査窓口から差し戻された分の数。

（差戻は窓口での審査によるものであり、オンライン申請システムにおける窓口到達前の自動差戻は含まない）

許可件数：当該年度内に許可した申請の数（年度跨ぎ処理もあるので、「申請+取下・差戻」と同一ではない）。

総処理日数：申請1件当たりの到達から許可まで要した日数の平均で、個別協議や補正など「当部窓口以外で要した日数」を含むもの。申請者が体感する日数。

控除後日数：総処理日数から個別協議や補正などの日数を控除したもので、当部窓口で要した実日数を示す。

オンライン率：申請件数のうち、オンライン申請により提出された分の割合。

3. 現在の課題と今後の対策

申請者目線では「仕事を請け負っても走れるのは17日後」の状況であり、国土交通本省で掲げる10日以内の許可（当初は2020年度までに）を現在も達成できておらず、平成30年11月から審査窓口を有する国・北海道・札幌市による「特車許可迅速化プロジェクトチーム会議（PT会議）」（座長：北海道開発局建設部道路計画課道路企画官、事務局：同建設行政課）を組織し、改善に向けた議論を続けています。

当部においても大量の申請の審査とより一層の迅速化を両立するため、申請情報などのデータをより細かく分析して申請者・審査窓口・道路管理者間協議先の三者各々の現状と課題を洗い出し、無駄・不要な事務の排除と合理化を徹底して、効果が見込まれる改善策を躊躇無く講じていきます。

(1) 申請者向けの業務改善

平成27年度の集約開始からしばらくの間、取下・差戻の件数が大幅に増え、補正対応での審査中断により1日の審査・許可件数が減り、苦情も多く寄せられたことから、補正・差し戻しの具体例を留意

点として共有し適正な申請書作成を促進する「手続研修会」、申請数が特に多い事業者に直接申請書を作成してもらいながら差し戻しの原因と改善方法を把握する「意見交換会」、オンライン利用率向上に向けた「特殊車両オンライン申請システム操作説明会」など運送事業者の実務担当者に向けたイベントを（公社）北海道トラック協会業務部及び傘下の各地区トラック協会の皆様のご協力を得て令和元年度まで集中的に実施し（写真3・4）、令和2年度時点では総処理日数（20.4日でH27から半減）、取下・差戻割合（3割から1割まで減少し許可証交付が増加）のいずれも改善し、オンライン申請利用率も99.8%に到達するなど効果がありました。

現在は、依然として取り下げ・差し戻しが年間2,500件前後（表1）あり、1件で数分～数十分の対応が生じて迅速な許可を阻害していることから、これらの対応への件数・時間を更に縮減するため、近年の特車制度の改正や現在の対応状況を反映した内容で行います。



写真3 適正な申請書作成を促進「手続研修会」



写真4 実際に申請書を作成しながらの「意見交換会」

他に、審査窓口への問合せ（表2）も年間約3,000件に上り、特に申請書作成・差し戻しに係る内容説明に時間を費やしていることから、前述のイベントに当該情報の内容を組み込み、当部ホームページのコンテンツ見直しと合わせて役立ち情報を掲載する見える化も速やかにを行い、問合せ自体の縮減を図ります。

表2 審査窓口で受けている問合せ内容の内訳と件数

問合せ件数	R2	R3	R4	R5	R6(12月末)
進捗照会	335	140	137	204	220
申請相談	2,040	2,621	1,889	1,518	885
特車制度	43	13	16		
システム関係	89	26	26	1,195	1,077
協議対応	1,252	1,220	1,385		
合計	3,759	4,020	3,453	2,917	2,182

【凡例】
 進捗照会：申請者からの審査進捗状況の問合せ。
 申請相談：申請者からの申請方法や算定内容の確認、差し戻し内容への質問など。窓口での申請書作成方法も含む。
 特車制度：申請者からの特車制度に関する問合せ。法令通達等の解釈に係ることは基本的に職員が担当。
 システム 申請者からの申請書作成支援システムの操作に係る関係：問い合わせ。審査窓口では対応できないものは、特車運用事務局を紹介する。
 協議対応：協議に係る他道路管理者や申請者からの問合せなど。

また、申請件数とオンライン申請利用率の増加により、これまで取扱の無かった道外の事業者による申請の取扱も増加しています（表3）。これらの中には、道内での輸送や工事によるものもある一方で、道外経路のみの申請によるものも多く見られ、経路審査や個別協議に係る事務での地理的な不慣れ（地名漢字の読みや地図ルート、補助国道を管理する地方公共団体など、該当する協議先の確認など）による影響もあって審査に時間を要することになり、対応に苦慮しているところです。

表3 申請件数に占める道外業者の申請とオンライン利用率の比較

道外業者申請		H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6 (12月末)
A	申請件数	14,400	20,649	20,369	21,782	22,788	24,249	23,793	27,262	21,994
D	うち道外業者分	1,019	4,323	5,918	6,356	6,670	5,712	5,419	7,714	6,861
D/A	占有率	7.1%	20.9%	29.1%	29.2%	29.3%	23.6%	22.8%	28.3%	31.2%
	オンライン率	87.2%	92.9%	95.5%	97.7%	99.2%	99.3%	99.6%	99.8%	99.8%

更には、近年の特車制度の多様化やオンライン申請の普及もあり、行政書士による代理申請を活用する事業者が大きく増えて800社近くに上り、件数も申請全体の半数を占めるようになりました。(表4)

このうち申請件数が3件以下の事業者が半数近くを占め、行政書士に様々な相談をする中で特車申請も必要なことを知って新たに申請することもあり、特車制度の周知啓発に貢献しているとも言えます。

行政書士も特車申請などの運送事業系メインの方だけでなく、他事業をメインにしている方も多く、街の身近な法律家として様々な申請手続を手がける中でも、特車申請については補正や差し戻しを受けることが多々あり、難しい手続であるとの声も多く聞きます。

表4 行政書士による代理申請の状況

行政書士申請	H28	R6(12月末)
申請件数	14,400	21,994
うち行政書士分	4,729	10,795
(道内の行政書士)	4,278	6,008
(道外の行政書士)	451	4,787
占有率%	32.8%	49.1%

【令和6年12月末現在】
 道内行政書士 49名
 道外行政書士 24名
 事業者数 796社
 (道内680 + 道外116)
 道内事業者平均 9.0件
 (うち324社が3件以下)



資料2 特殊車両通行確認制度 (紹介チラシ)

このような状況を踏まえ、今年2月下旬に特車申請手続に係る実務講習会を(公社)北海道トラック協会様の各部会会員企業の実務ご担当様及び、北海道行政書士会様所属の行政書士の各々に向けて開催し、併せて令和4年度から開始の「特殊車両通行確認制度」への移行斡旋も進めていきます。

開催後も、各機関の会員向けに講習会資料及び講義映像の提供などのサポートを行い、改善効果の検証も進めていく予定です。

(2) 審査窓口向けの業務改善

審査作業の流れ(図1)の中では、道路管理者間協議に要する手数料(トラクタ台数、経路数、国以外の道路管理者の有無、大型車誘導区間に係る単価適用可否の確認)の手計算や、許可決裁終了後の許可証有効期間入力作業(既許可期間内の変更での満了日や年数入力で誤りが起きやすく、システムの修正依頼を要する手戻りが度々生じている)といったミスが起こりやすい作業項目があり、RPA(Robotic Process Automation)の導入による改善可否などの対策を検討中です。

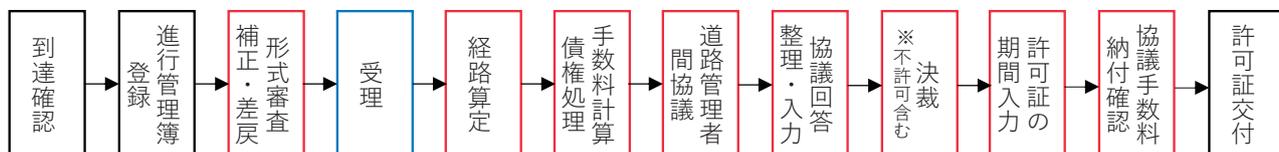


図1 特殊車両通行許可申請審査に係る事務処理のおおまかな流れ(赤枠は審査・確認作業の項目)

(3) 協議先道路管理者（主に地方公共団体）向けの業務改善

審査窓口以外の道路管理者が管理している道路の通行可否回答に要する「道路管理者間協議」時間の短縮は全国的な課題ですが、審査窓口の手が及ばない事務であるため、これまで「道路情報便覧への収録促進（協議自体の削減）」及び「特に回答時間を要している協議先窓口への催促」を講じていますが、PT 会議において協議先市町村の業務負担軽減策と迅速化が話題になりました。

当部の実態を確認したところ、北海道内だけでも年間で約 170 市町村に約 12,000 件（北海道の各建設管理部及び札幌市あてを除く）の協議を行っており、回答までの日数も平均 0 日～約 4 週間と幅が違って協議件数の多少による相関関係も無い状況であること（表 5）や、毎年度複数の市町村に協議事務の詳細を説明している実態があることから、道内各市町村の協議担当者向けに、当部審査窓口における協議時の審査ノウハウなどを簡潔にまとめたマニュアルを作成中であり、説明や周知の方法も含めて現在検討しているところです。

表 5（左）直近 3 か年の札幌開建から道内各市町村への個別協議状況
（右）令和 5 年度における個別協議数及び日数平均の多い市町村
※いずれも、北海道（各建設管理部）、札幌市への個別協議分を除く

個別協議	R3	R4	R5
協議した市町村数（道内）	167	161	171
総協議回数	11,857	11,684	12,442
回答までの日数平均	5.0	5.8	5.6
市町村平均（最短）	0.3	0.0	0.0
市町村平均（最長）	24.5	26.1	28.0

R5 協議数順	協議数	日数平均	R5 日数多い順	協議数	日数平均	
1	A 市	887	3.3	1	X 町	28.0
2	B 市	779	11.2	2	Y 町	23.7
3	C 市	659	17.3	3	Z 市	17.4

4. 審査迅速化の中でも窓口として心掛けたこと

道内の大型事業の増加や、物流 2024 年問題及びバス・トラック等運転手の担い手不足などの社会情勢もあり、積載貨物の大型化や連節バス・ダブル連結トラックといった車両の大型化も進んでいます。

これらの車両は既存の審査基準（限度算定要領）に収まらないですが、審査迅速化を進める中であっても機械的に審査せず、事務・技術連携して申請者と入念に事前協議を行い許可できるよう努めています。



写真 5 札幌駅前を駆け抜ける連節バス
（札幌市ご提供）



写真 6 札幌開発建設部前の工事現場
（札幌第 4 合同庁舎建設工事）と鉄骨を搬入するスタンションセミトレーラ

道路の構造保全と交通の危険防止（道路法第 47 条）のため、大型車両の通行に当たっては特車制度により厳格に審査しなければいけません。これらの車両が社会経済を発展させ我々の生活を支えてくれていることも忘れてはいけなと考えま。法律を遵守する運送事業者が安心して目的地に到着するための助けとなるべく、今後も的確・迅速な審査と細やかな対応の両立を心掛けていきます。