

特殊車両許認可・取締り実務での連携強化と業務改善について

西川 紀明

近畿地方整備局 奈良国道事務所 管理第一課 (〒630-8115 奈良県奈良市大宮町3-5-11)

特殊車両通行許可制度は、規格外の大型車両(特殊車両)を対象とした道路保全のための許認可制度である。本制度の目的は、重量の大きな車両の通行による道路の疲労に歯止めをかけることと、寸法の大きな車両の通行による道路の損傷を事前に防止することにある。

特殊車両については、あらかじめ車両構造や積載貨物、通行経路を審査し、条件を付けて道路管理者が認める場合に限り特別に通行を許可するものとしている。そのため、道路管理者は事前の通行審査に関する実務を行うとともに、警察などの関係機関とも連携して、無許可や許可条件違反で通行する車両を対象とした取締り実務を行っている。

本稿では、特殊車両の通行に関する許認可実務や取締り実務の内容について概要を述べるとともに、関係機関との連携強化や業務改善といった視点から、奈良国道事務所が先駆けて展開している実務について紹介する。本稿が、特殊車両許認可・取締りに関係する全国の実務担当者にとって参考となることを期待するものである。

キーワード 道路保全、特殊車両、連携強化

1. はじめに

特殊車両通行許可制度は、道路を設計する段階では想定していない規格外の大型車両(特殊車両)を対象とした道路保全のための許認可制度である。この制度は、道路の疲労に歯止めをかけることと、道路の損傷を事前に防止することの二つを目的としている。

まず、重量の大きな車両の通行を無制限に認めることは、道路に疲労を与え、橋梁などの構造物や舗装の寿命を短くする。構造物の寿命や舗装の修繕周期を延ばし、道路の補修費用を少なくするためには、通行する車両の総重量や軸重を制限することが必要である。

次に、寸法の大きな車両の通行を無制限に認めることは、人命に関わる重大事故を発生させたり、道路標識や照明柱などの道路附属施設を損傷させたりすることにつながる。道路を事故や損傷による被害から守るために、通行する車両の寸法を制限することも必要である。

ここで、当初から重量や寸法の大きな車両が通行できるよう道路を設計してはどうか、といった考えもある。しかし、ごく一部の車両のためだけに道路の設計を過大にすることは、道路整備の総費用を著しく増大させる。

そのため、道路自体は大多数の車両の通行を満足させる設計としたうえで、一部車両の通行について許認可制度により特別に審査するようなシステムをとっている。

2. 特殊車両通行許可の実務について

特殊車両とは、車両制限令による一般的制限値(図1)を超える寸法、重量などを有する車両のことをいう。そ

ういった車両の例としては、自走式クレーン車(図2)や大型トレーラー(図3)といったものがあげられる。

特殊車両については、道路管理者が事前に車両構造や積載貨物、通行経路を審査して認め、そこで求めた条件に従って通行する場合に限り、通行を許可している。

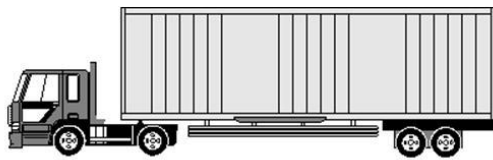


寸法、重量など	通常	指定道路
幅(W)	2.5m	2.5m
長さ(L)	12m	12m
高さ(H)	3.8m	4.1m
総重量(G)	20t	25t
軸重(A)	10t	10t
最小回転半径(Rmin)	12m	12m

図1 車両制限令による一般的制限値



図2 特殊車両の例(自走式クレーン車)



海上コンテナ用セミトレーラー



重量物運搬用セミトレーラー



ポールトレーラー

図3 特殊車両の例(大型トレーラー)

なお、「指定道路」とは、物流の効率化を目的として、道路管理者が車両の高さや総重量の制限値を特別に引き上げて指定している道路のことである。「高さ指定道路」「重さ指定道路」の2種類があり、高速自動車国道や主要な国道・都道府県道が指定されている(図4)。



図4 京阪神地区の指定道路ネットワーク(重さ指定)

さて、ここからは特殊車両の通行審査に関する実務について順を追って述べてゆく。現在では、特殊車両を運行させたい者(申請者)自らがインターネットに接続できるパソコン(PC)を使用して「オンライン申請システム」により申請することが一般的なため、ここではその場合の通行審査について説明する。

審査は、申請者が車両の諸元、積載物の内容、通行経路、通行日時等について、自らのPCを使ってオンライン申請システムにより申請書を作成することから始まる。

ここで、このシステムには「簡易算定機能」という機能が備わっている。この機能により、申請者は自らのPCの画面上において、道路管理者に個別に確認するこ

となく、ある程度までの「通行条件」を事前に算定できる。この過程では、道路管理者が定めている「特殊車両通行許可限度算定要領」と、道路管理者が築き上げたデータベースである「道路情報便覧」が活用されている。

ちなみに、この道路情報便覧は、全国の道路管理者から集めた橋梁での通行可能重量の限度値、トンネルなどの高さ制限値、曲線、交差点などにおける幅・長さの限度値といった情報を収録したものである。

交差点の例でいえば、特殊車両が多く通行する交差点について、「寸法0型」とよばれる「幅2.5m×長さ20m」～「幅3.5m×長さ18m」クラス車両までの通行可否(直進、左右折の可否)に関する情報を有している。

あと、通行条件とは、徐行、連行禁止、誘導車配置、橋梁同一径間内他車両排除といった、道路管理者が通行を許可する際に申請者に求める条件のことである(表1)。

区分	内容	
	重量についての条件	寸法についての条件
A	徐行等の特別な条件を付さない。	徐行等の特別な条件を付さない。
B	徐行及び連行禁止を条件とする。	徐行を条件とする。
C	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする。 (誘導車の配置は、橋梁同一径間内の他の車両を排除し、積載貨物の固縛状態を確認するため)	徐行及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする。 (誘導車の配置は、前方の安全を確認するとともに、交差点通行時において他の車両等の安全を確保するため)
D	徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置し、かつ2車線内に他車が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする。 道路管理者が別途指示する場合はその条件も付加する。	

表1 通行条件の区分

申請の受付後、道路管理者は、道路情報便覧の持つ情報だけでは通行可能と認められなかった箇所を含め、通行経路上のすべての橋梁について通行可能な重量か、あるいはすべての交差点や曲線について問題なく曲がれる寸法かといった点を審査して、通行の可否、さらに、許可する場合には通行条件について決定する。

この過程で、自ら管理している道路以外については、申請を受け付けた道路管理者が他の道路管理者に個別に問い合わせることになるが、これを「個別協議」という。

個別協議についていうと、算定項目や審査項目が多数あるいは複雑である場合や、関係する道路管理者が多数になる場合には、審査の事務処理に時間がかかり、審査の完了までに数ヶ月を要することもある。

この点については、道路管理者として、これまで事務処理の簡素化と審査期間の短縮に努力してきたところである。オンライン申請時に簡易算定機能による審査を行えるようになったのも、そういった努力の成果である。

もともと道路情報便覧による審査は、道路管理者間の個別協議を省力化し、それに代えるものとして始まった。そのため、道路情報便覧による審査結果は、個別協議の結果と同等の効力を有するものとされている。

現在ではデータの充実により、高速道路や国の管理する国道については道路情報便覧でほとんどの審査が可能となっており、道路管理者の実務が省力化されている。

さて、特殊車両の通行許可審査は、申請者に対して「必要な条件を付して許可」又は「理由を付して不許可」の回答をするとともに、通行条件、有効期間を示すことで完了する。有効期間については、重量、寸法により1~2年となっている。

3. 特殊車両通行取締りの実務について

特殊車両通行許可制度では、事前の通行審査も重要であるが、無許可や許可条件違反で通行する車両に対する取締りを行うことも道路管理者として同じく重要である。

奈良国道事務所が行っている特殊車両通行許可違反の取締りには、ほぼ1ヶ月に1回実施する「現地取締」と、24時間365日について実施している「自動取締」とがあり、いずれも管内の国道25号(名阪国道)で実施している。

まず、現地取締では、道路脇に設置された計量所に車両を誘導し、重量・寸法を計測する(図5)。その後、「特殊車両通行許可証」を所持しているかを確認する。

許可を受けていない場合や許可内容への違反が認められた場合には、運転者に違反事実を説明し、確認した上で、運行事業者に対する「警告書」を発行する。



図5 現地取締(基地への引込み、寸法・重量の測定)

なお、違反が悪質な場合には「措置命令書」を発行して目的地まで徐行するよう求めたり、積み荷の一部を降ろすよう求めたり、通行を停止させたりすることもある。

次に、自動取締においては、道路上空のカメラにより車両のナンバーを確認するとともに、路面にある測定装置により車両総重量、軸重を測定する(図6)。その後、車両のナンバーについて運輸局の車検証データベースと照合を行うことにより、違反者の特定を行っている。

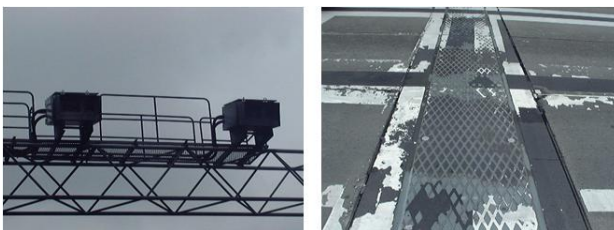


図6 自動取締(カメラ、測定装置)

ところで、違反者への指導については、2013年2月までは「指導警告書」又は「措置命令書」を現地で手渡すか送付するだけだったが、2013年3月に「特殊車両の通行に関する指導取締要領」が改正され、全国の国道事務所における対面での是正指導を実施することとなった。

あわせて、悪質な違反や一定回数以上の違反を重ねた運行事業者に対して、弁明の機会を与えた上で、事業者名の公表も行うものとしている。

なお、道路や道路附属施設の損傷を引き起こした場合には、道路管理者として損害賠償請求を行っている。

また、過積載で悪質な違反を重ねた場合、人命に関わるような又は長期間にわたる道路の通行止めを伴うような社会的影響の大きい重大事故を起こしたりした場合には、警察や運輸局など関係機関との連携の上で、事業者に対する行政処分を行うことがある。

4. 許認可実務での業務改善の取組み

道路情報便覧では「寸法0型」を超える車両の通行審査はできない。また、通行可否情報が未収録の交差点も多くある。そのため、今なお個別協議は数多く残り、許認可実務の業務改善にあたって大きな課題となっている。

この個別協議についていうと、奈良国道事務所から他の道路管理者に行うものと、逆に他の道路管理者から奈良国道事務所に行うものの2種類がある。

ここでは、後者の件数を減らすため、奈良国道事務所が行っている業務改善の取組みをいくつか紹介したい。

まず、奈良国道事務所では、管内の路線における特殊車両の通行可否についての審査実績を豊富に有している。そのため、過去の許可限度についてまとめた資料を作成し、道路情報便覧の情報に加えて参考にしてもらえるよう、全国の道路管理者に情報提供を行っている(図7)。

一つの例をあげて説明する。奈良県内の国道25号は、名古屋と大阪を結ぶ最短経路に位置し、この経路での通行を希望する申請が数多くある。「寸法0型」を超える車両での申請も多く、そのたびに個別協議が生じてきた。

そこで、個別協議を受ける件数を減らすべく、「寸法0型」を超える車両についての過去の許可・不許可実績をまとめた資料を奈良国道事務所として作成し、全国の道路管理者に提供しているところである。

次に、幅員の狭い箇所や高さ制限のある箇所を回避し、個別協議をしなくても済むような通行経路の設定方法についても全国の道路管理者に情報を提供している。

最後に、道路情報便覧において通行可否が未収録となっている交差点についての通行審査を行った場合、道路情報便覧の更新を待たずして、その結果を全国の道路管理者に提供している。

いずれもまだ始めたばかりの取り組みであり、現段階で成果が定量的に出ているわけではない。ただ、いずれは通行審査に関する実務の簡素化につながり、許認可実務として一つの業務改善が図れると考えている。



図7 個別協議の件数を減らすための情報提供(国道25号)

5. 取締り実務での連携強化の取組み

現地取締については、過積載車両や速度違反を取り締まる奈良県警察本部交通部高速道路交通警察隊と合同で開催しているが、道路行政に関する他の関係機関との連携強化も進めているところである(図8)。

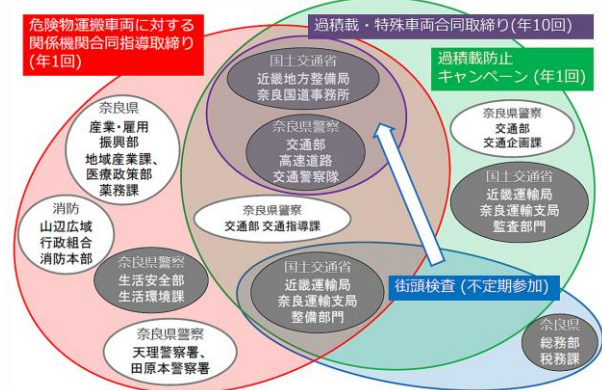


図8 関係機関との連携体制

まず、道路管理者として、事故による通行規制や道路損傷を防ぐために、大型車のドライバーに日頃から安全運転と適切な車両整備に努めてもらうことも重要と考えている。そのため、車検を所管する近畿運輸局奈良運輸支局が行う街頭検査との連携を図っている(図9)。



図9 連携している街頭検査(車両検査、軽油検査)

具体的には、同支局に場所を提供し、整備不良や不正改造、排ガス規制違反などの街頭検査に協力している。

なお、同支局については、奈良県過積載防止連絡会議（奈良運輸支局、奈良国道事務所、奈良県警察、奈良県トラック協会で構成）の事務局も務めていることから、

過積載防止の啓発活動とセットで取締りを実施することもある(図10)。

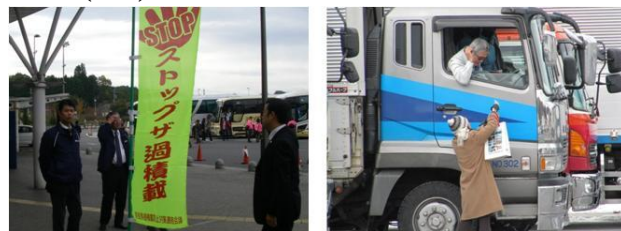


図10 過積載防止の啓発活動

次に、やはり道路管理者として、財源の公平な徴収が行われることもまた重要であると考えている。そのため、大型車の燃料である軽油にかかる税金(軽油引取税)を所管する奈良県総務部税務課が行う街頭検査との連携も図っている。同課にも同じく場所を提供し、脱税目的の不正軽油の街頭検査に協力している(図9)。

以上のほか、年1回は危険物運搬車両に対する関係機関合同指導取締りという形をとり、奈良県警察本部生活安全部・地元消防関係者とも連携を図っている(図11)。



図11 危険物運搬車両の合同取締り

取締り実務における連携強化は、現地取締(街頭検査)に関するものに限らない。奈良国道事務所では自動取締に関しても、24時間365日収集したデータについて、運送事業者を所管する奈良運輸支局との共有を図っている。

この共有にあたって奈良国道事務所では、上記の自動取締によって単に違反者を特定しているだけではなく、違反についての詳細なデータ整理も独自に行っている。

具体的には、違反常習者について何時台の通行が多いのか、何曜日の通行が多いのか、事業所を所管する運輸支局はどこかといった内容を詳細に分析している。そして、その結果を奈良運輸支局に提供し、運送事業者に対する監査の基礎資料として役立ててもらっている。

今後は全国の整備局や自治体とデータを融通し、通行許可の事前審査にあたって活用することも一案である。

6. おわりに

本稿では、特殊車両の通行に関する許認可実務や取締り実務の内容について概要を述べるとともに、奈良国道事務所が先駆けて展開している実務について紹介した。奈良国道事務所としては、今後も実務上でさらなる業務改善と連携強化を図っていききたいところである。

本稿が、全国における特殊車両許認可・取締りに関係する実務担当者にとって参考となれば幸いである。