

# 地域によって期間に差

一定の大きさや重さを超える車両を通行させるには許可が必要。しかし、運送事業者からは「特殊車両の許可がなかなか下りない」という声を聞く。ルート配送の仕事ならまだいいが、スポットの場合、「許可が下りるまで半年ほど待ってほしい」とは仕事にならない。対応に苦慮する運送会社だが、地域によってその状況が変わってくる。各地の国道事務所を話を聞くと、申請から許可までの期間に差が出ているようだ。

(小西克弥)

## 対応に苦慮する事業者

申請数が多いと考えられれば、受け付けられる東京ではどうか。東京国道事務所では「概ね1週間、短いと10日くらい。ウチでは取り扱っている件数が多いが、地域によって差が出ることもある。だいたい2か月から3か月。協議が

少ないければ、受け付けられる東京ではどうか。東京国道事務所では「概ね1週間、短いと10日くらい。ウチでは取り扱っている件数が多いが、地域によって差が出ることもある。だいたい2か月から3か月。協議が



「許可がなかなか下りない」という声も

の場合、平均で20日くらい。必要のあるものでも47日。一部で長くなることもあるかもしれないが、特に特別なことをしているのとはなく、決められた通りに処理をしているだけ」と説明する。

札幌開発建設部では「協議先にもよるが、1か月で回答がある場合もある。経路数や車両の重さにもよるが、協議がなければ1か月か月くらい」という。中日本高速道路東

京支社では「2、3週間。もっとかかる場合もあり、経路によって判定に時間がかかる」とし、西日本高速道路関西支社では「申請数や申請に不備がある場合もあり、特に長いものになると半年というものもあった」としている。

行政書士は、「最も大事だけれど、明日に通行きい理由として、単純に申請量が増えていることが挙げられる。ないという現実がある。行政として、ルールの適用は誤っていない。ただ、現実の経済活動にルールが追いついていないという典型的な例だ」と話す。

また、「最近の感覚としては、行政のチェックも細かくなってきた。昔は出発地も目的地も、細かい

枝道は取らずに幹線道路からの申請でも許可が下りている例が多かったが、最近ではグーグルのストリートビューで現地が確認できるので、行政もそれを見て『枝道まで取って下さい』と指導している。多くの場合、その枝道は未探知道路になる。未探知道路は多くの場合、ネットで情報が取れないので、現地の役所に照会するが、その手間は申請者にとっても膨大な量になる」と説明する。

同行行政書士は「運送事業者には違法な通行をさせないために、道路の細切れ申請を認めることや、ある程度の大きさの車両であれば届出制にする」とも、議論したほうがいいのではないかと提案。このままでは、だれも得しない」と話す。

## 「このままでは誰も得しない」

行政書士が指摘

行政書士鈴木事務所  
(横浜市)の鈴木隆広

## 協議の部分 時間かかる

国交省

国交省(道路交通管理課)では、「もちろん、課題として認識している。生産性プロジェクトとして取り組んでいる。時間がかかる部分は協議の部分。」

また、許可までに時間がかかるケースについて、「新幹線の車両などの超重量・寸法ものは、個別の橋ごとにチェックしているのだから、そう言ったものは時間がかかる」と説明する。

国が管轄する道路と地方自治体が管轄する道路が混在しているのが普通で、協議に時間がかかっている。協議を減らして省略していく方向で、自動化するよう取り組んでいる。いまは平均1か月かかっているが、2020年度までに平均10日にしたい」としている。

また、許可までに時間がかかるケースについて、「新幹線の車両などの超重量・寸法ものは、個別の橋ごとにチェックしているのだから、そう言ったものは時間がかかる」と説明する。