2月12日　物流WEEKLY

特車通行許可　審査期間 大幅に短縮

「人手」を完全自動化へ

平均審査日数が平成25年の23日間から同29年には50日と約2・2倍になっている「特車通行許可」。ドライバー不足による車両の大型化などから、許可件数も同25年の約26万件から同29年は37万件と増加する一方だ。審査期間の大幅な短縮化をめざして、国交省は審査方法の大幅な刷新を打ち出した。現在の「人手」に頼る方法から「完全自動化」と「アウトソーシング化」する方針だ。

2020年までに10日達成へ

国交省は5日、社会資本整備審議会道路分科会第65回基本政策部会を開催。今後の道路政策のあり方などについて議論された。その中で特車通行許可の審査方法を根本的に改善し、2020年までに審査期間10日間を達成させる考えだ。

現状の審査方法は「紙」がベースとなっている。トラック事業者から申請された書類はすべて印刷され、それを担当者が確認。不備などがあれば電話で修正依頼を出す。「パソコンなどに疎い事業者を救済するため」に、このようなシステムで運用されている。

基本政策部会

受理された書類は自動審査システムにかけられるが、電子道路情報データ（道路情報便覧）が収録されていない場合（約7割）は協議資料が印刷されファクスで協議依頼し、自治体担当者が審査するという。自治体によっては、この審査平均日数が100日というところもある。

今後は、このような「人手」をなくし、審査を完全に自動化していくという。しかも、「過去に許可実績のある重量・寸法以下の車両が通行する場合、個別の技術的審査を省略」する。審査内容についても現在、133ある申請項目を「申請車種」「積載貨物」「最大幅の車両の諸元」「路線名」「通行区分」「出発時住所」「目的地住所」の7つに簡素化するという。

許可期間も現在の2年間から「基本は3年。優良事業者は4年とすることを検討」するという。優良事業者は「Gマーク取得事業者か過積載違反の有無などを検討する予定」としている。

また、申請の受け付けについては「アウトソーシング」化が検討されており、民間に委託し、重量や経路のデータをチェックして道路管理者に報告していく。道路管理者は外部機関を通じて許可を出していく。国交省では「審査を迅速にする分、ICT（情報・通信技術）でモニタリングを強化」していく方針で、これも「人手」をかけないシステムにしていく。

審査の自動化については「システムは、ほぼ完成しており、後は運用の問題」という。しかし、自動化が徹底されれば、「少しでも不備のある申請は受け付けられなくなる」という側面も出てくるようだ。（小西克弥）