資料２

議事１）
大型車両を取り巻く課題への対応（案）

＜第11回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会（書面開催）＞

令和２年７月１３日（月）～７月２０日（月）

＜目 次＞

１．大型車両に関する最近の動き

２．具体的な取組内容

３．物流生産性の向上のための特殊車両の
　　新たな通行制度の創設

４．関東地域の課題の再確認

1. 大型車両に関する最近の動き

大型車両に関する全体的な課題の状況と、それに対応する取組の現状について整理した。

No.	課　題	取　　組	時期(参考)
①	特殊車両通行許可 審査日数の長期化	①－１　特車通行許可の審査日数の推移	2014/4～
		①－２　迅速化に向けたこれまでの主な取組（制度関係）	2019/4～
		①－３　迅速化に向けたこれまでの主な取組（デジタル化関係）	2017/4～
		①－４　オンライン個別協議システム	2020/6～
②	特殊車両通行許可 基準・運用の緩和	②－１　重要物流道路制度の創設	2019/5～
		②－２　国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間	2019/7～
		②－３　車両長の緩和（ダブル連結トラック運用）	2019/1～
		②－４　特殊車両通行許可基準（車両幅）の改訂	2019/1～
		②－５　特殊車両通行許可基準（はみ出し）の緩和	2019/1～
		②－６　特車ゴールド制度の運用改善	2019/3～
		②－７　通行時間帯（夜間）指定条件の合理化について	2019/6～
③	悪質な重量超過車両 の走行	③－１　悪質な重量制限違反者への告発	2016/2～
		③－２　大口・多頻度割引停止措置見直し	2017/4～
		③－３　荷主勧告制度の運用改善	2018/7～
		③－４　重量物輸送に係る基準の見直し	2017/7～
		③－５　過積載車両の荷主対策	2019/4～

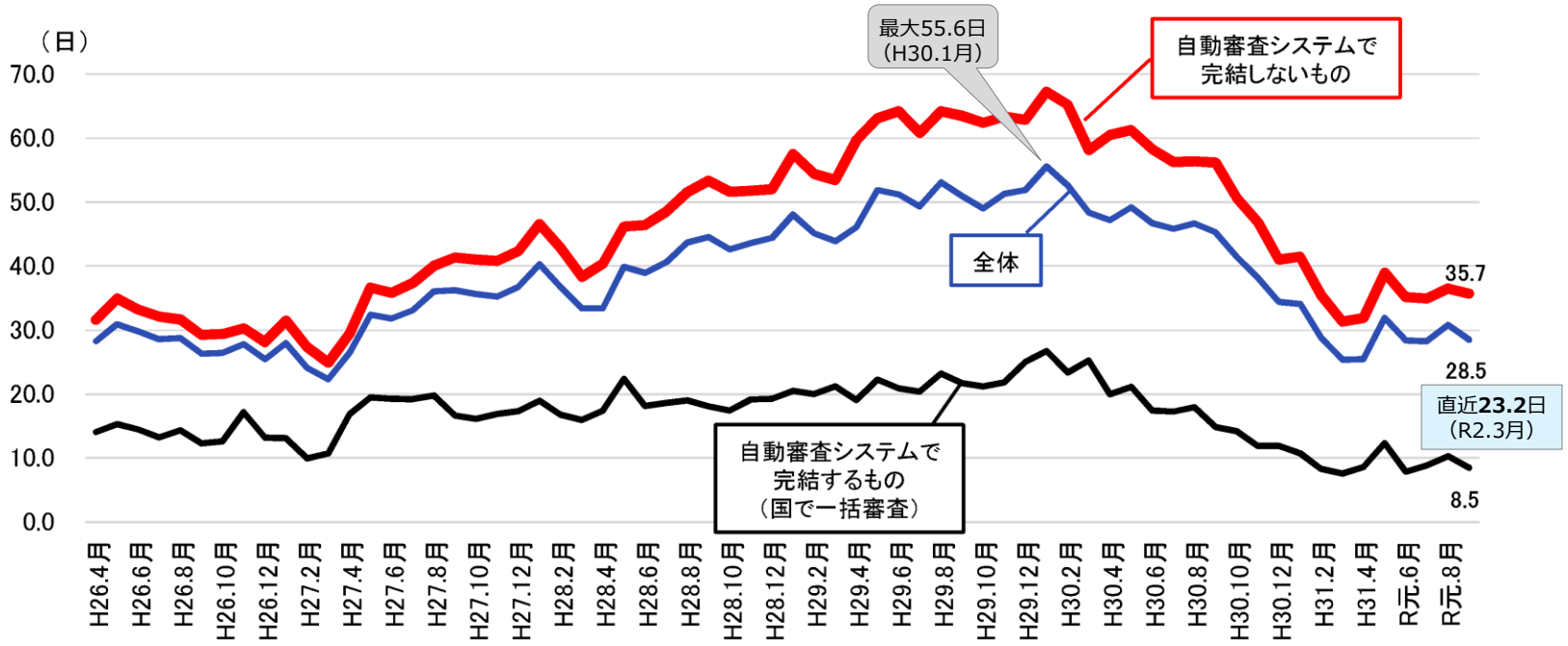
出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料
（一部追加）

①－１　特車通行許可の審査日数の推移

～審査日数の長期化に対する取組～

審査日数の推移

○　地方公共団体との協議など、自動審査システムで完結しないものに、依然、長期間を要している状況。



▲審査日数の推移（国が許可した平均審査日数）

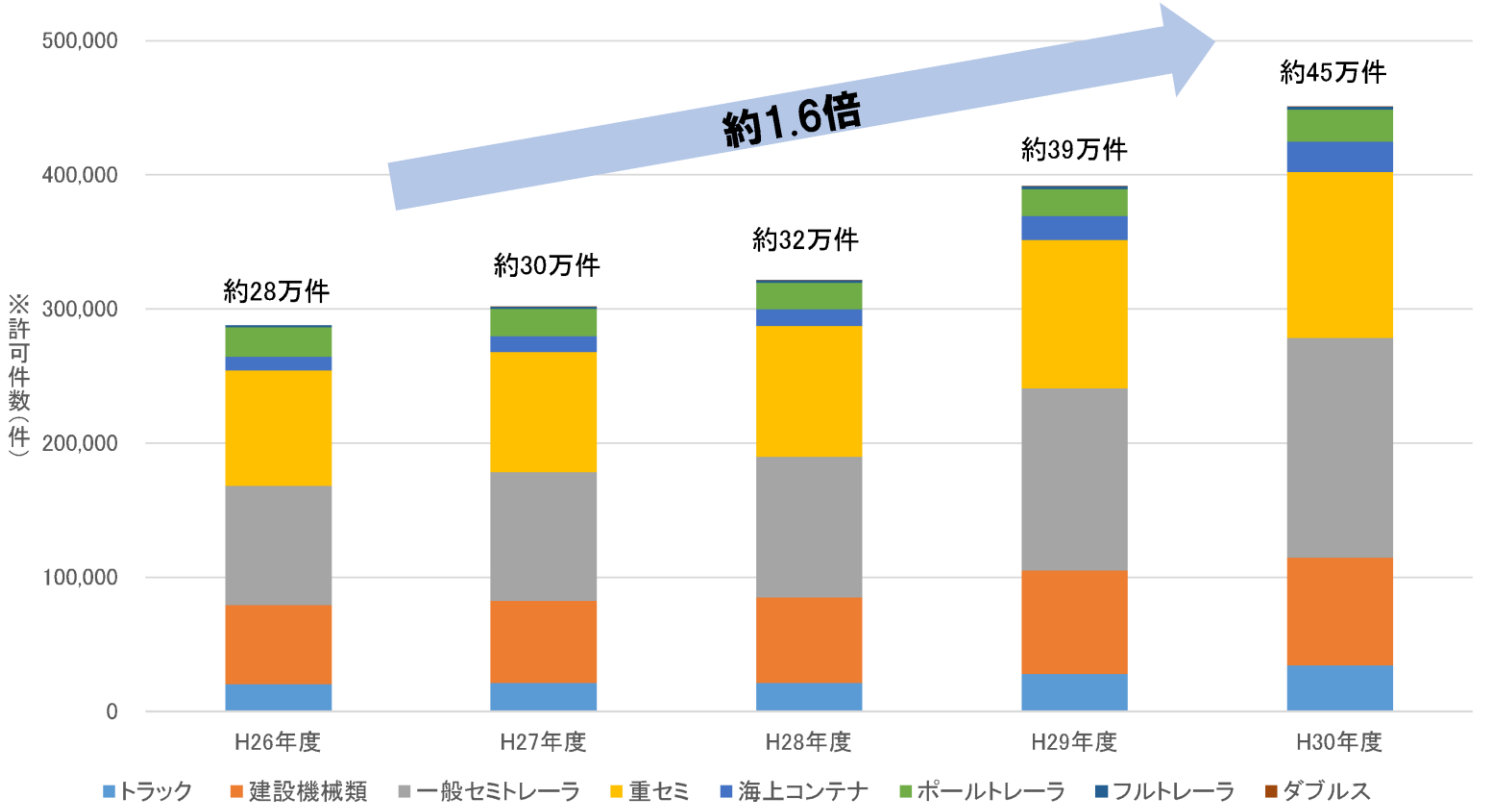
出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料

①－１　特車通行許可の審査日数の推移

～審査日数の長期化に対する取組～

許可件数の推移

○ ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、許可件数が増加。



※国への申請に対する許可件数

▲許可件数の推移

2. 具体的な取組内容

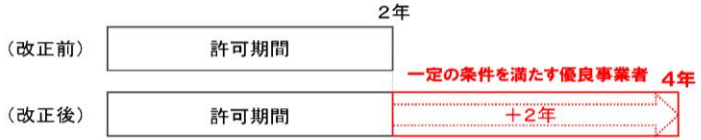
出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料

①－２　迅速化に向けたこれまでの主な取組（制度関係）

～審査日数の長期化に対する取組～

① 許可の有効期間の延長

- 優良事業者を対象に、当面の間、許可の有効期間を最大２年間から最大４年間に延長。（H31.4～）



② 変更申請における審査の簡素化

- 新たな目的地を追加する場合、許可を受けている区間の審査を省略。（R1.6～）
- 車両の諸元を超えない車両を追加する場合、審査を簡素化し、優先的に処理。（R1.7～）

③ 重要物流道路における特車許可不要区間の導入

- 重要物流道路のうち、道路管理者が道路の構造上の観点から支障がないと認めて指定した区間において、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行について、許可を不要とする措置を導入。（R1.7～）

④ 地方公共団体への支援

- 地方整備局単位で都道府県等とプロジェクトチームを設置し、審査や便覧収録に活用可能なツール等を提供。（H30.5～）
- 審査に時間を要している地方公共団体に対し個別支援。（H31.3～）

▲自治体に対する審査の研修
（プロジェクトチーム）

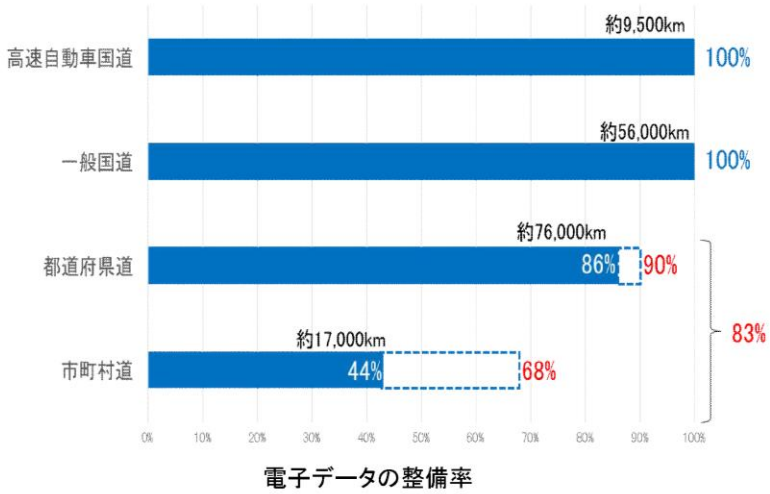
出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料

①－３　迅速化に向けたこれまでの主な取組（デジタル化関係）

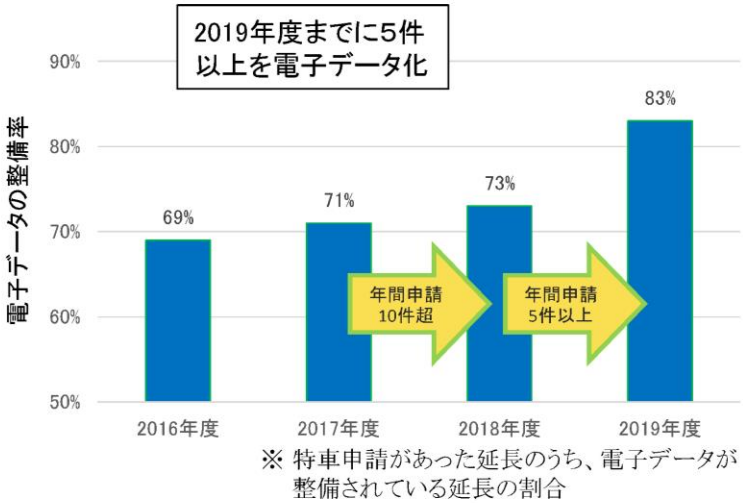
～審査日数の長期化に対する取組～

電子データの整備計画

○ 現在、約7割に留まっている地方道（都道府県道・市町村道）の電子データ化を促進。
○ 年間申請件数5件以上の地方道について、車載型センシング技術なども活用し、2019年度までに電子データ化を完了。



▲道路種別による電子データ化の2018年度末の整備率及び2019年度の整備予定



▲地方道における電子データの整備率※

出典：令和元年11月1日第71回基本政策部会資料

①－３　迅速化に向けたこれまでの主な取組（デジタル化関係）

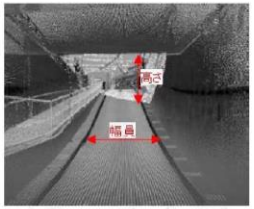
～審査日数の長期化に対する取組～

センシング技術を活用した電子データ化

○ センシング技術により、電子化が遅れている地方道等の情報を効率的に収集し、自動審査システムへ収録することで、審査を迅速化。

センシング装置による計測

3次元データの収集



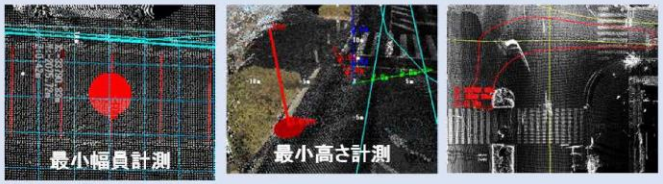
市道のアンダーパス部分

市街地部の市道

抽出

自動審査システム

便覧収録支援ツール（開発中）



活用

道路管理、自動運転等

- 各地方整備局毎にセンシング機器を導入済み
- 今年度までに地方道約4,000km分を取得予定
- 今後、効率的な便覧収録のためのツールの開発状況も踏まえ、追加を検討

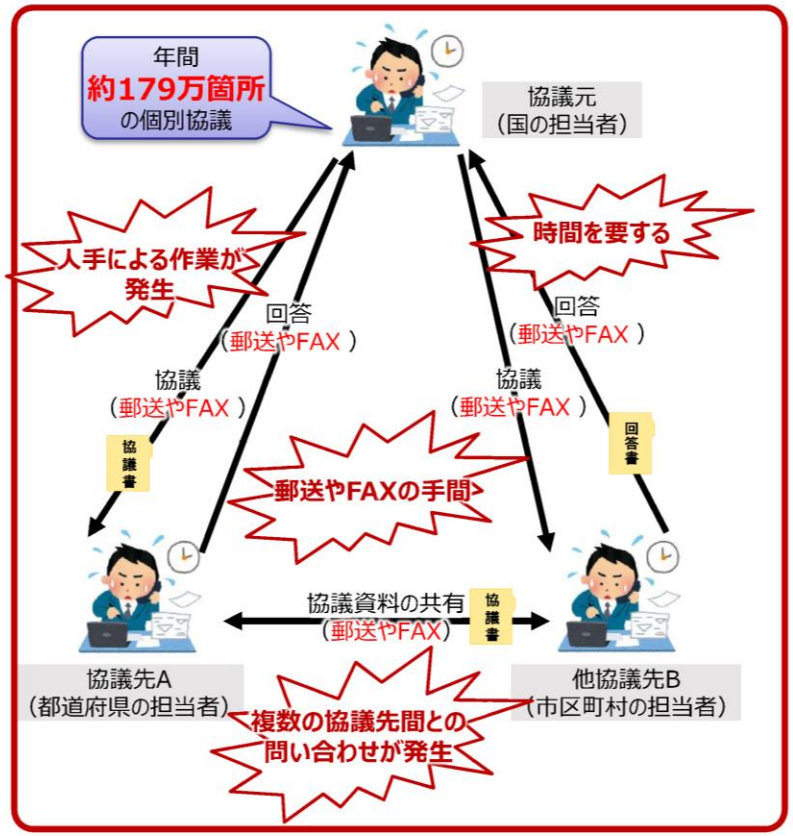
2. 具体的な取組内容

①－４　オンライン個別協議システム

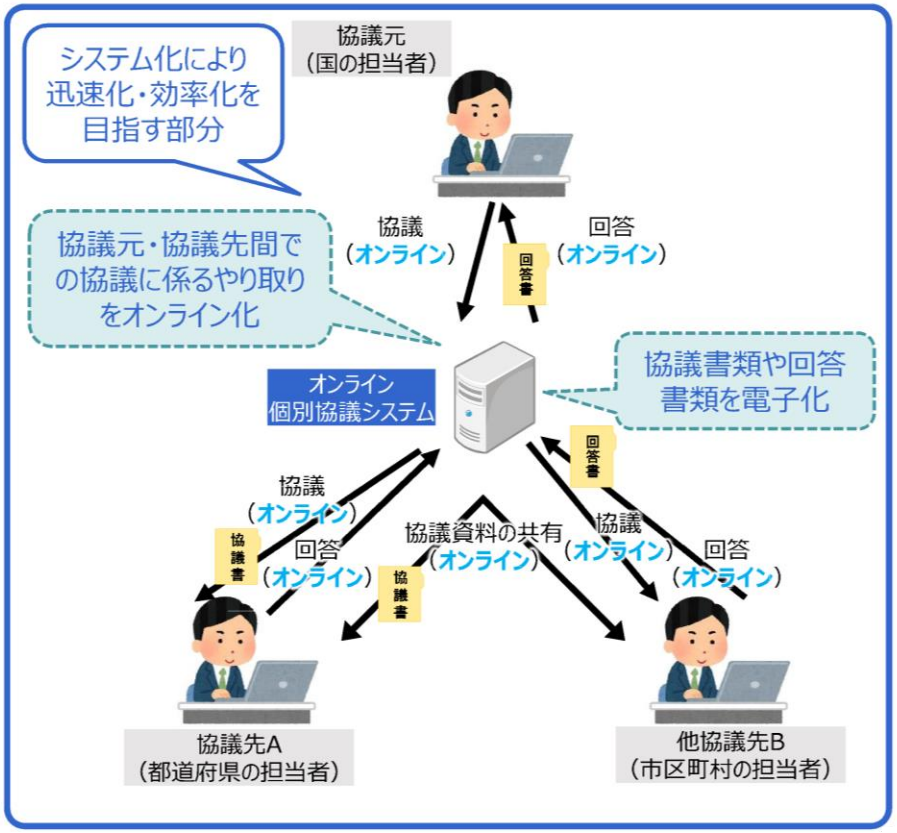
～審査日数の長期化に対する取組～

○現行の個別協議では、紙やFAXを用いて行われており、大量の印刷が発生していることや、協議資料の準備～回答書の作成が人手で行われており、協議先の負担増大
○協議書等を電子データ化・オンライン化することにより、協議作業等の迅速化・効率化を実現

現行の個別協議



オンライン個別協議システムを活用した個別協議



出典：令和元年10月29日第20回物流小委員会資料

②－１　重要物流道路制度の創設

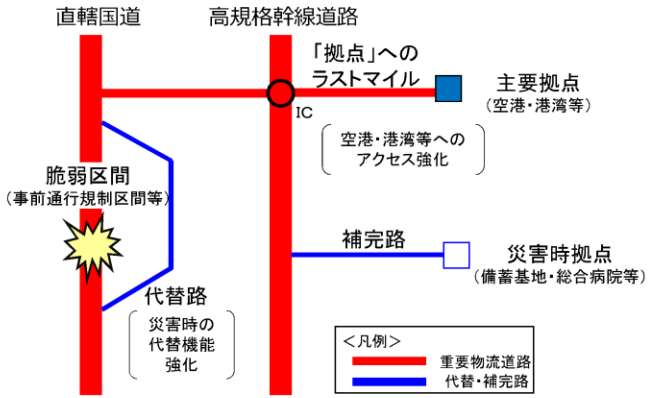
～特車許可基準・運用改善の取組～

重要物流道路の供用中区間の指定について

○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として　計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
○まずは、供用中区間を指定※し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

※指定する期日：2019年4月1日

■ ネットワークのイメージ



■ 指定による効果

・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間（約8割）について、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入
・重要物流道路は、構造基準（高さ）4.5mから4.8mに引上げ（高さ4.1mの車両に対応）

【重要物流道路】

・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

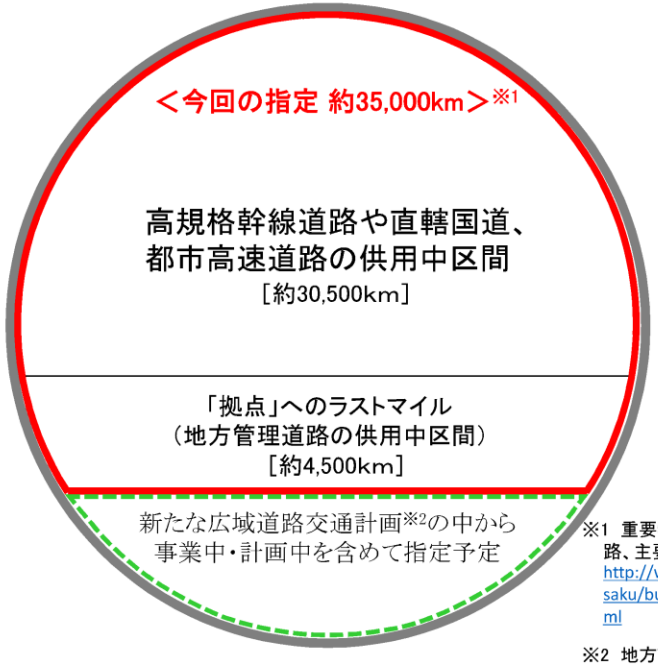
【重要物流道路及び代替・補完路】

［国際海上コンテナ車（４０ｆｔ背高）］

■ 今回の指定内容

① **重要物流道路**

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



※1　重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/maps/index.html

※2　地方ブロック単位で策定（各都道府県単位で策定するビジョン・計画とも調整）

② **代替・補完路**

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、代替・補完路（約15,000km）を指定

出典：令和元年10月29日第20回物流小委員会資料

②－２　国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間

～特車許可基準・運用改善の取組～

国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間について（概要）

概要

○平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつある。
○このため、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げることにより、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要とする。

指定延長（予定）

重要物流道路（約3万5千km）のうち

・高速道路	約12，200km
・直轄国道	約15，000km
・地方管理道路（拠点へのラストマイル等）	約2，800km
合計	約30，000km

効果

○当該区間の通行にあたり特車許可は不要

従来：許可まで30日程度 → 今後：**許可不要**

国際海上コンテナ車（40ft背高）が機動的に通行できる道路ネットワークの構築

＜対象車種＞

国際海上コンテナ車（40ft背高）

＜一般的制限値の引き上げ＞

	高速自動車国道・その他
総重量（t）	20 重さ指定道路25※1
車高（m）	3．8 高さ指定道路4．1
車長（m）	12

※1　車両長及び軸距に応じた制限あり

重要物流道路（道路構造等の観点から支障のない区間）

	国際海上コンテナ車（40ft背高）特殊車両通行許可不要区間
総重量（t）	44 ※2
車高（m）	4．1※3
車長（m）	16．5

※2　車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり
このほか、軸重（11.5t）、輪荷重（5.75t）の制限あり
※3　現行の規定（高さ指定道路）により指定

＜要件＞

① 国際海上コンテナを運搬するものであることを**証明する書類の携行**
② ETC2.0車載器の搭載及び登録　　等

運用開始日について

○各道路管理者における指定の後、**令和元年7月31日**に運用を開始。

2. 具体的な取組内容

②－３　車両長の緩和（ダブル連結トラック運用）

～特車許可基準・運用改善の取組～

現状：トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）

■民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、**1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入**を図り、トラック輸送の省人化を促進

■実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討

現在　通常の大型トラック

約12m

今後　**ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能**

特車許可基準の車両長を緩和
（現行の21mから最大で25mへの緩和）

平成31年1月29日より
新東名を中心に本格導入

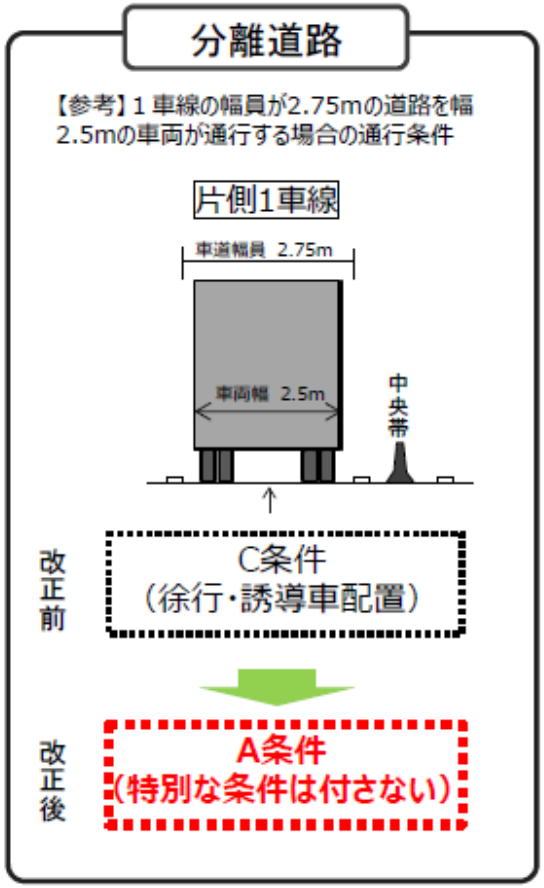
令和元年8月8日～
東北から九州まで対象路線を拡充

②－４　特殊車両通行許可基準（車両幅）の改訂

○ 片側１車線の分離道路の構造を通行する場合、同じ車道幅員の非分離道路と同等の通行条件となるよう基準が改正されました。

■改正内容

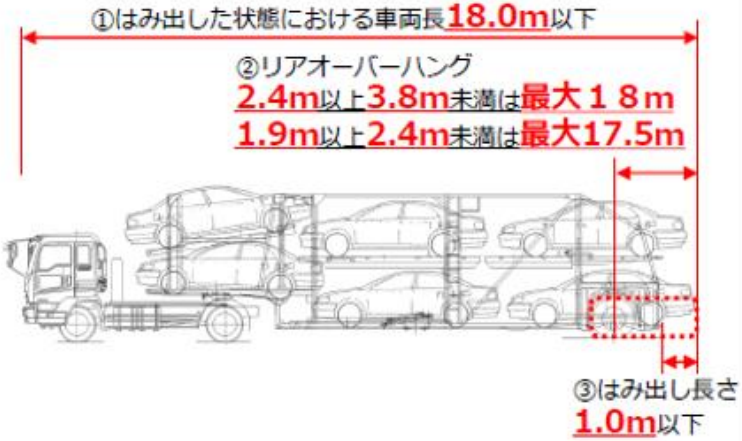
通行条件	許可車両の幅の限度		
	分離道路		非分離道路
	現行（片側2車線）	新設（片側1車線）	
A	車道幅員-3.0m	車道幅員-0.25m	$\frac{\text{車道幅員}-0.5\text{m}}{2}$
B	車道幅員-1.0m	－	$\frac{\text{車道幅員}}{2}$
C	車道幅員	車道幅員	車道幅員



②－５　特殊車両通行許可基準（はみ出し）の緩和

～特車許可基準・運用改善の取組～

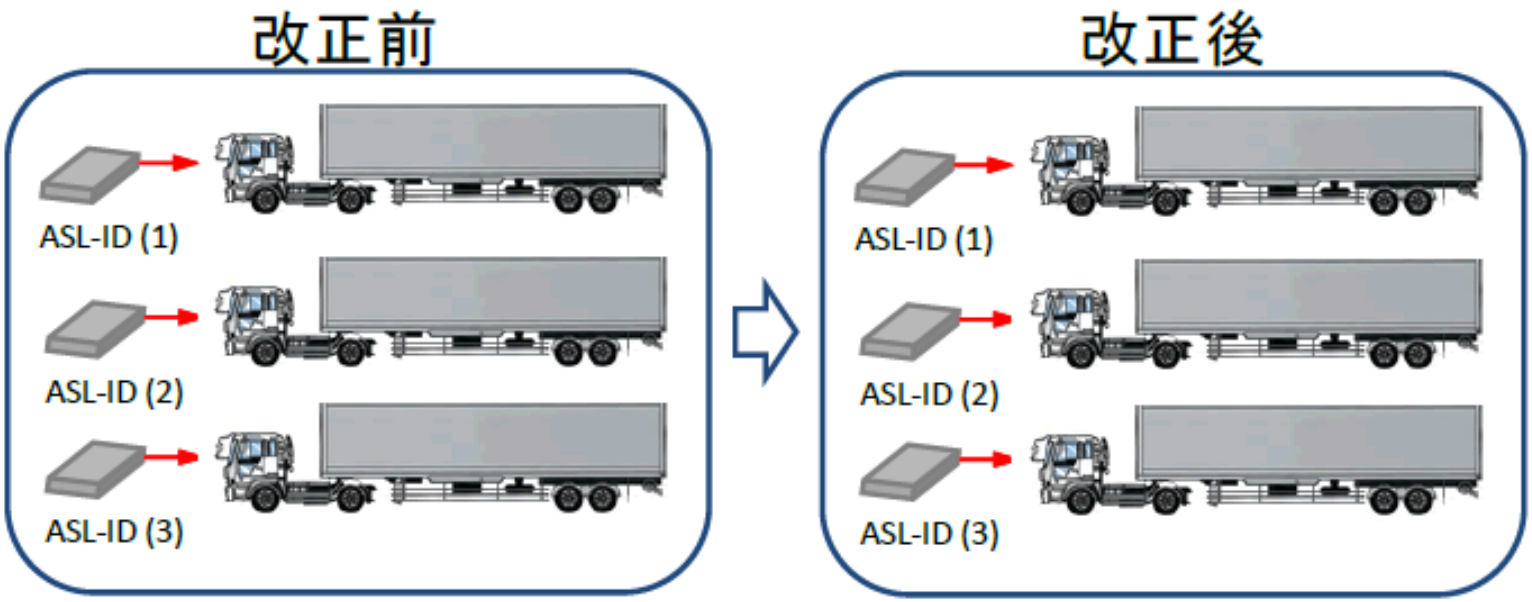
○ 積載物（自動車）をはみ出して運搬するなど自動車運搬用車両の特性を踏まえ、**生産性の向上や働き方改革に資するよう**、これまでのコンテナ運搬用車両等を想定した基準に加え、**自動車運搬用車両を対象とする新たな基準を設定**

現行の規定	【新設】自動車運搬用車両の規定
 特例8車種のセミトレーラ連結車　17m 被けん引車のリアオーバーハングが 3.2mから3.8mまでの車両にあっては17．5m 3.8mから4.2mまでの車両にあっては18m ※特例8車種 ①バン型、②タンク型、③幌枠型、④コンテナ用 ⑤自動車運搬用、⑥あおり型、⑦スタンション型、⑧船底型	 積載物をはみ出して積載する場合にあたっては、積載物のはみ出し長さが1.0m以内の場合、 リアオーバーハング（積載物含む）が 2．4m以上3．8m未満の車両にあっては18m 1．9m以上2．4m未満の車両にあっては17．5m

平成31年1月29日より基準を緩和

②－６　特殊ゴールド制度の運用改善

従来は、複数台のトラクタをまとめた申請ができませんでしたが、今回の改正（平成31年3月25日）により包括申請が可能となりました。
（「車種」、「荷物」、「通行期間」が同一の場合）



✕ 簡素化制度では複数の車両の包括申請は不可

○ 簡素化制度で許可申請可能

②－７　通行時間帯（夜間）指定条件の合理化について

～特車許可基準・運用改善の取組～

令和元年６月２１日（金）より、通行条件により通行時間帯が夜間に制限される区間は、これまでの全経路から、原則として、特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定されます。

具体的な区間は、許可証に添付されるＣ・Ｄ条件箇所一覧に記載されています。

また、すでにお持ちの許可証についても、Ｃ・Ｄ条件箇所一覧が付されている場合には、同様の取扱いとなります。

なお、今後、通行時間帯（夜間）指定条件が付される場合の条件書は、下記の通り表示されるようになります。

※申請者の皆様におかれましては、許可証・条件書と同じく、特殊車両の走行時に『Ｃ・Ｄ条件箇所一覧』の携行をお願い致します。

＜条件書への記載例＞

2. 屈曲部、交差点、幅員狭小又は上空障害箇所を通行するときは徐行すること。

3. 通行経路のうち、次の区間については左側端から数えて一番目の車両通行帯（登坂車線が設けられている区間にあつては登坂車線）を通行すること。
〔申請経路全路線　　〕

4. 通行経路のうち、次の区間については、許可車両の前後に誘導車を配置して通行すること。
〔別紙「Ｃ・Ｄ条件箇所一覧」の区間又は箇所　　〕

5. 次の区間を通行する時間は、21時から6時までとする。
（別紙「Ｃ・Ｄ条件箇所一覧」に通行時間帯が記載されている区間又は箇所）

また、交通混雑が予想される市街地等を通行する場合は、当該区間の交通混雑を避けて通行すること。

2. 具体的な取組内容

～悪質な重量違反車両への取組～

③－１　悪質な重量違反者の告発

■H27.2～
悪質な重量制限違反者への即時告発

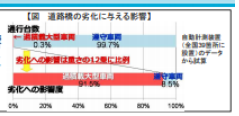
（参考）悪質な重量制限違反者への告発（レッドカード）について

背 景

０．３％の重量を違法に超過した大型車両※が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約９割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。※車両総重量20tを超える違反車両

⇨ 軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4，000台に相当

【図　道路橋の劣化に与える影響】



自動計測装置（全国30箇所に設置）のデータから試算

基準の２倍以上の重量超過の悪質違反者に厳罰化⇨現地取締りで違反を確認した場合は告発(ﾚｯﾄﾞｶｰﾄﾞ)

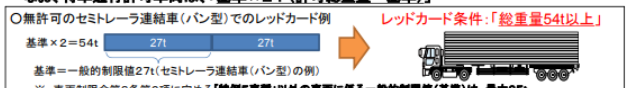
告発対象者の条件

○車両総重量の一般的制限値（国管理道路は最大２７ｔ）を基準とし、下記に該当する場合には、当該総重量違反の事実をもって告発（レッドカード）の対象とします。（基準については、車両制限令第３条並びに車両の通行の許可の手続き等を定める省令第１条及び第１条の２に掲げる表中のうち該当する総重量による）

◆車両総重量が「基準×２」以上の車両

なお、特車通行許可車両は、「基準×２＋(許可総重量－基準)」

○無許可のセミトレーラ連結車（バン型）でのレッドカード例



基準＝一般的制限値27t（セミトレーラ連結車（バン型）の例）

※　車両制限令第３条第２項に定める**「特例5車種」以外の車両に係る一般的制限値（基準）は、最大25t**

※　なお、車両総重量が基準の２倍に達しない場合にあっても、車両総重量違反が現認された場合には、積載物の軽減措置、通行の中止等を命ずるとともに、是正指導等が行われることがあります。また、常習的に違反が行われていることが確認された場合にあっては、現行通達に基づいて告発の対象になることがあります。

告発による罰則

○道路法１０２条（無許可）により、１００万円以下の罰金 等

基準の２倍以上の重量超過の違反が現地取締で確認された場合は、告発（レッドカード）に。

③－２　大口・多頻度割引停止措置見直し

■H29.４～
高速道路等における大口・多頻度割引停止措置等の見直し

Ⅱ．平成29年4月からの見直しのポイント

① 違反点数等の見直し

（1）【点数区分】措置命令等の発出基準に応じて違反点数区分を見直します

現行

違反種別（※）	点数
指導警告	－
措置命令A	3点～15点
措置命令B又はC	5点～15点
即時告発相当	15点～30点

平成29年4月1日から

違反種別（※）	点数
指導警告	3点
措置命令A	5点
措置命令B又はC	15点
即時告発相当	30点

※　『即時告発相当』とは、措置命令B又はC相当の違反のうち重量が基準の2倍以上の違反を指します。

※　平成 29 年 4 月より『即時告発』を実施した場合は、告発の結果（起訴、不起訴）に関わらず、一部割引停止の措置を実施します。

② 累積期間の見直し

（1）違反点数の累積期間を3か月（現行）から2年間（平成29年4月1日～）に拡大します

（2）違反点数の累積に応じて「割引停止措置」や「利用停止措置」を実施

現行

違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導及び警告
上記に定める警告期間内に30点以上	一部割引停止又は一部利用停止（1年以内の期間を定めて設定）

平成29年4月1日から

累積違反点数	措置内容
30点	講習会等による指導
60点	一部割引停止（1か月）
90点	一部割引停止（2か月）
120点	一部利用停止（1か月）
150点	一部利用停止（2か月）

※　平成 29 年 4 月より即時告発を行った場合は、累積違反点数にかかわらず、「一部割引停止（1か月以上）」を適用します。

（出典）中日本高速道路㈱HP

道路構造物へ与える影響が大きい重量超過車両の違反に対する措置をより厳しく見直し

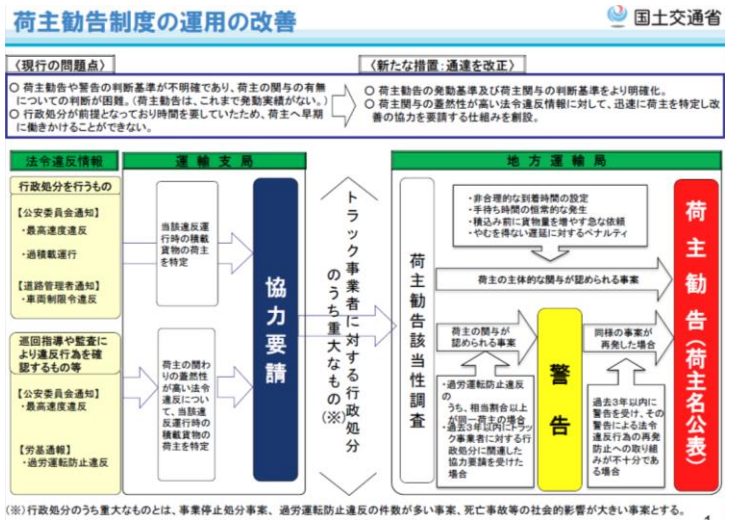
2. 具体的な取組内容

～悪質な重量違反車両への取組～

③－３　荷主勧告制度の運用改善

■H29.7～荷主勧告制度の運用改善

【課題】
- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であったため、荷主関与の有無について判断が困難。
- 行政処分が前提となっていたため時間を要し荷主へ早期の働きかけも困難。



荷主勧告の発動基準等を明確化
法令違反情報を基に迅速に協力要請へ

③－４　重量物輸送に係る基準の見直し

■H29.7～重量物輸送に係る基準緩和の見直し

【課題】
- 単体物に係る基準緩和トレーラ車両で、バラ積み輸送や特車通行許可未取得等により、重大事故を発生させる事案あり。
- 公平な競争環境が確保されず、法令を遵守する事業者に強い不満が発生。

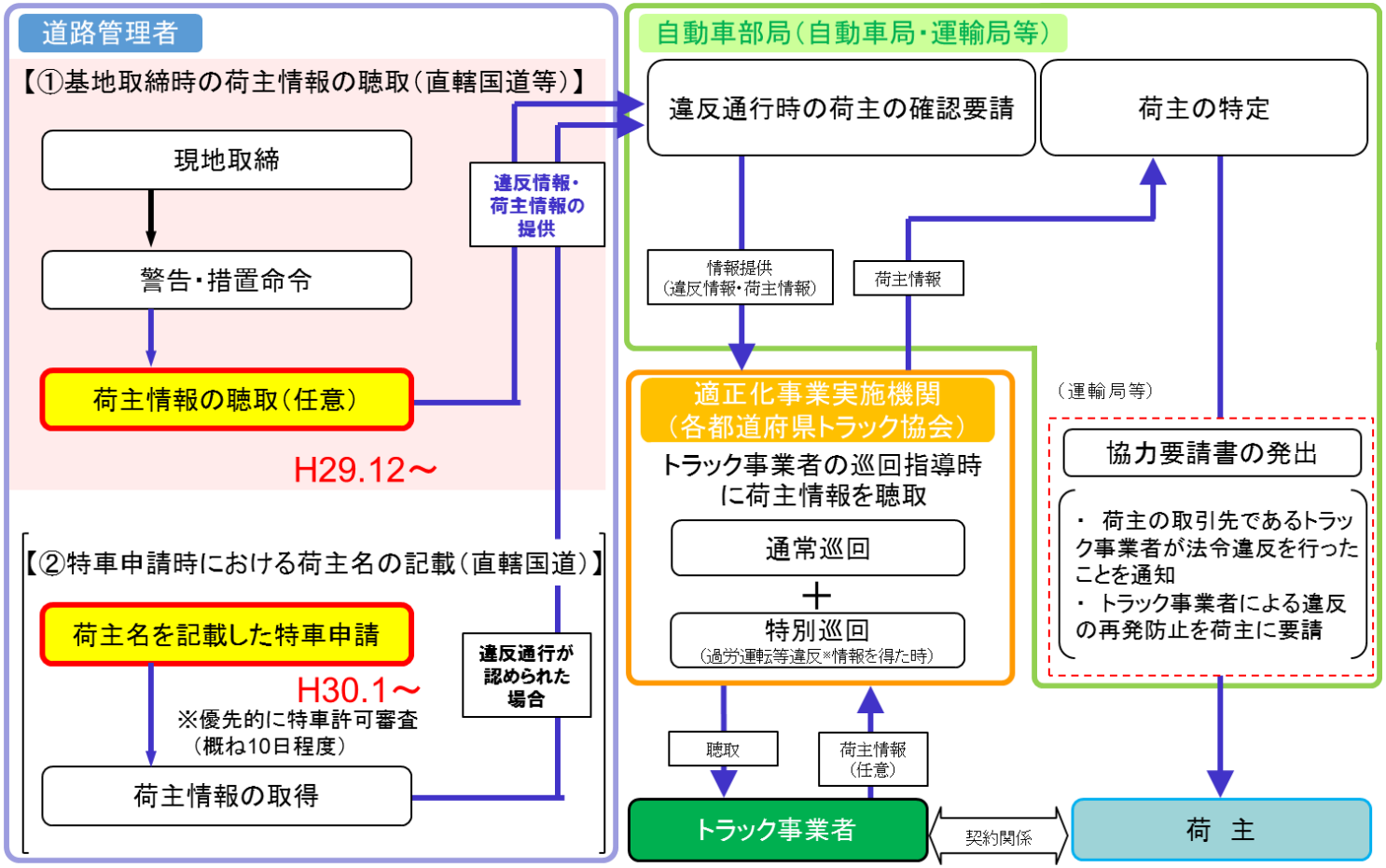
継続緩和認定の延長
悪質な違反行為に対する指導・処分強化

出典：令和元年6月27日第19回物流小委員会資料

③－５　過積載車両の荷主対策

～悪質な重量違反車両への取組～

■H29.12～基地取締時の荷主情報の聴取（直轄国道で試行）
■H30.1～特車申請時における荷主名の記載（直轄国道で試行）
■H31.4～本格運用開始



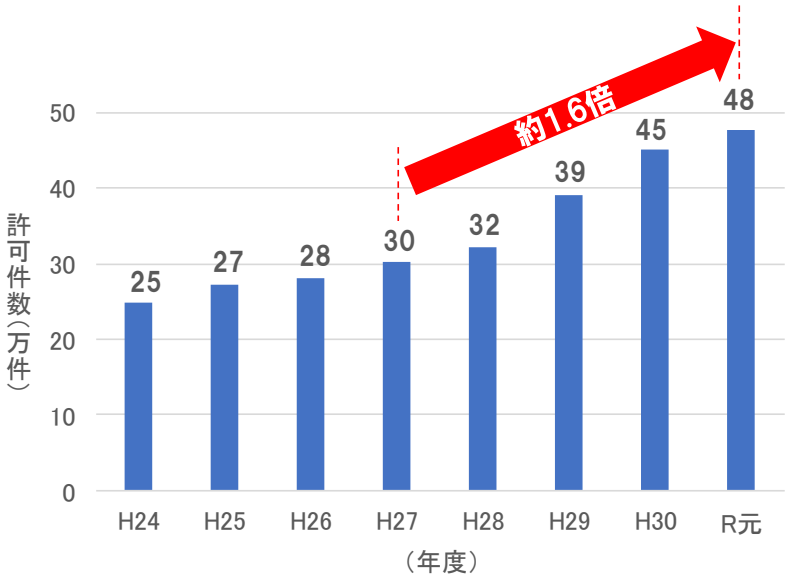
※　乗務時間等告示違反

3. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設【道路法、道路特措法】

① 特殊車両通行許可制度の現状

許可件数の推移

○ ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展により、**許可件数が増加**（直近の５年間（H27年度からR元年度）で約1.6倍）



審査日数の推移

○ 申請件数の増加に伴い、**審査日数が長期化**する中、迅速化に向けた取組みにより、５年前の水準までは短縮したが、**更なる短縮は困難**な状況

現行制度の抜本的見直しが必要

3. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設【道路法、道路特措法】

② デジタル化の推進による新たな特殊車両通行制度の導入

特殊車両の通行手続き

現行（許可）制度

事業者の手続

申　請（1経路毎）
申請内容：車両情報 / 発着地 / 経路 / 重量

約30日（現状）

行政の手続

審　査

協　議（地方公共団体）
※手作業

決裁・許可証発行

許　可（申請した1経路のみ）

実際の通行

通　行
（許可を受けた1経路を通行可）

通行時/通行後

取締基地における取締り

WIM（自動計測装置）による取締り

導入する新制度

情報が電子データ化された道路について国が一元的に処理

事業者の手続

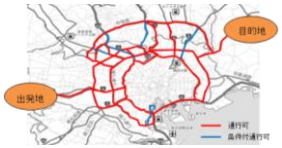
車両の登録
（1回のみ）
入力情報：車両情報 / ETC2.0 / 重量の把握方法

経路の検索（請求）
（ウェブでいつでも検索可能）
入力情報：発着地 / ~~経路~~ / 重量

即時

行政の手続

通行可能な全経路の通知（ウェブ上で即時に地図表示）



※老朽化した
橋梁等は非通知

実際の通行

通　行
（通行可能な全経路を通行可）

通行時/通行後

・取締基地における取締り
・WIMによる取締り
＋
・ETC2.0を活用した経路確認
・運送依頼書等による重量確認

※システムやデータの管理の一元化のため、外部機関（指定機関）にアウトソーシング可能

4. 関東地域の課題の再確認

関東地域における大型車通行の適正化に関する課題の再確認と、その対策について整理した。

対策を実施又は継続的に実施する課題			
広報対応	取締対応	迅速化対応	課　　題
1-①			特車制度の周知
1-②			協会等非加盟事業者に対する広報手段
2-①			違反車両の交通安全対策
3-①	3-①		荷主対策
		4-①	特車申請の許可期間短縮

4. 関東地域の課題の再確認

（１）今年度実施する特車制度周知の課題への対応（案）を以下に示す。

課　　題		
広報対応	1-①	特車制度の周知

課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報対応	社会一般	• ラジオCM（NACK5）による広報活動 • 連絡協議会ホームページ上にアンケートフォーム（URL）を設置し、一般向けのWebアンケートを実施 • 特車総合ツイッターでの広報実施
	運送事業者（協会加盟社）	• 連絡協議会委員（関係企業団体）が発行するメルマガ、機関紙等への寄稿
	荷　　主	• 荷主団体に対して説明会を開催 （または、）荷主団体を通じて啓発資料・チラシ等を会員企業へ配布 • 荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等へのチラシ等の掲載

4. 関東地域の課題の再確認

（２）今年度実施する非加盟事業者の課題への対応（案）を以下に示す。

課題		
広報対応	1-②	協会等非加盟事業者に対する広報手段

課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報対応	協会等非加盟事業者	• 特殊車両の製造メーカーにチラシ等を配布 • 一般貨物運送事業の許可交付時に、特殊車両を利用する運送事業者に対して、チラシを配布

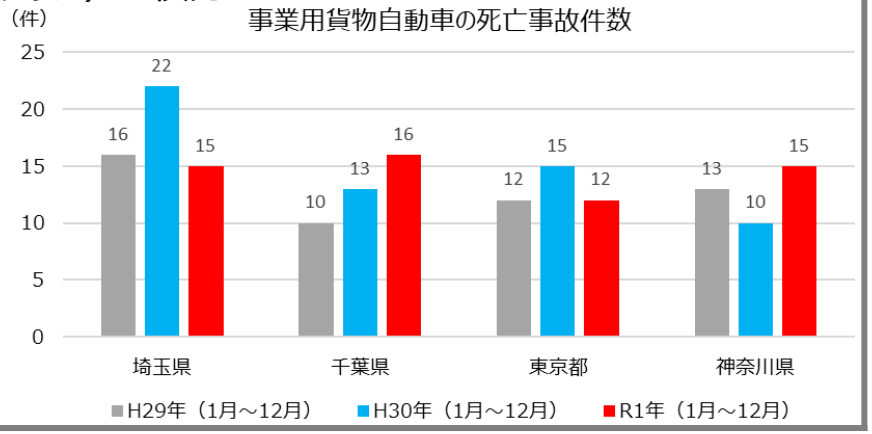
4. 関東地域の課題の再確認

（３）今年度実施する違反車両の交通安全の課題への対応（案）を以下に示す。

課題		
広報対応	2-①	違反車両の交通安全対策

課題への対応（案）

	対象者	取組内容
広報対応	荷主・運送事業者及び大型車ドライバー	• 警察や全日本トラック協会が実施する大型車両の交通事故防止対策運動等に対して、連絡協議会委員（警察及び運送事業者関連等）による大型車両の交通安全対策の取組内容（チラシ）の検討



出典：（公社）全日本トラック協会「2019年1～12月の交通事故統計分析結果～発生地別～」
※）大型車の死亡事故の割合は全国の事業用車両事故件数の59.8%（前年56.7%）

4. 関東地域の課題の再確認

（４）今年度実施する荷主対策の課題への対応（案）を以下に示す。

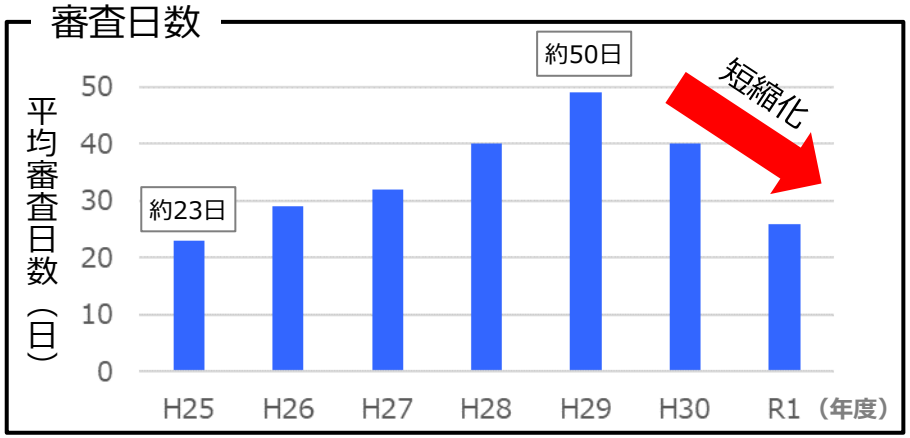
課題			
広報対応	取締対応	3-①	荷主対策

課題への対応（案）		
	対象者	取組内容
広報対応	荷　　主	• 荷主団体に対して説明会を開催 （または、）荷主団体を通じて啓発資料・チラシ等を会員企業へ配布 • 荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等へのチラシ等の掲載
取締対応	運送事業者を介した荷主対策	• 車両制限令違反の現地取締時にドライバーに対して積載貨物及び荷主名聴取の協力を依頼 • 特車申請時に申請書への荷主名記載の協力依頼 （荷主と申請者との関係と証する書面を提出：契約書や輸送依頼書等）

4. 関東地域の課題の再確認

（５）今年度実施する特車申請の許可期間短縮の課題への対応（案）を以下に示す。

課題		
迅速化対応	4-①	特車申請の増加に伴い、許可審査に要する日数が掛かっているため、短縮化を図る



出典：国土交通省
第65回基本政策部会資料を修正

※）平成29年度をピークとして、道路情報便覧収録や審査期間短縮に向けた審査窓口の努力により短縮化されたが、引き続き目標に向けて短縮化を目指す。

課題への対応（案）		
迅速化対応	対象者	取組内容
	道路管理者及び申請者	• 平成29年度に通行許可迅速化検討部会を立ち上げ、迅速化の課題に対する意見交換を実施してきたが、今年度は、申請者の申請書不備による差し戻し削減や道路情報便覧収録の促進について意見交換を実施予定
	道路管理者	• 個別協議の期間短縮や道路情報便覧の収録化について意見交換