

報告3)

令和3年度の広報効果の検証(案)

第14回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会

令和4年1月24日(月)

<目次>

1. 広報効果の検証内容
- 2-1. 荷主へのアンケート深堀調査結果
- 2-2. 荷主へのアンケート深堀調査による効果検証
- 3-1. 自治体工事発注部署へのアンケート調査結果
- 3-2. 自治体工事発注部署への調査による効果検証
- 4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果
- 4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査による効果検証
- 5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果
- 5-2. ラジオ広報Webアンケート調査による効果検証
- 6-1. 連絡協議会HPアクセス数
- 6-2. 連絡協議会HPによる効果検証

1. 広報効果の検証

広報効果の検証は、啓発対象者としている「荷主・発注者」、「運送事業者等（クレーンオペレータ）」、「社会一般」に対して行うこととする。効果の検証にあたり、今年度実施した各アンケート及び啓発対象を下図に示す。

啓発対象者	荷主・発注者	運送事業者等	社会一般
アンケート	<p>2-1~2. 荷主アンケート調査</p> <p>3-1~2. 自治体工事 発注部署 アンケート調査</p>	<p>4-1~2. クレーンオペレータ アンケート調査</p>	
	5-1~2. ラジオ広報Webアンケート調査		
アクセス数	6-1~2. 連絡協議会HPアクセス数(分析)		

2-1. 荷主へのアンケート調査結果

かねてから運送事業者からは荷主への啓発も強化してほしいとの要望があり、大型車両の通行適正化の実現には荷主の理解・協力が必須であることから、毎年荷主の特車制度に関する認知度を調査している。

今年度は、更なる深堀調査を行うため、昨年度アンケート調査を依頼した(一社)日本建設業連合会関東支部を対象に、より具体的に特車制度の通行条件等に関してアンケート調査を実施した。

荷主アンケート調査概要

- アンケート実施期間:令和3年12月15日~12月27日
- アンケート対象者:(一社)日本建設業連合会関東支部
- アンケート実施方法:事務局を通じて、会員事業者へアンケートを依頼。
紙媒体及びWebアンケート形式で実施。
- アンケート回答者数:350名 ※有効回答者数は350名。
回答者数は会員企業各社から1名の回答ではない。

2-1. 荷主へのアンケート調査結果

荷主アンケート調査結果

荷主向けアンケート項目(属性+全7問)

【属性】本アンケートを記載された方についてお伺いいたします。属性1～3、5、6について、該当する箇所に○を付けてください。また、属性4についてご回答ください。

【質問1】昨年度のアンケート調査結果では、特車制度(法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要)の認知度は98%でした。なお、特車制度では、道路を通行する際に特殊車両通行許可の条件(A条件、B条件、C条件、D条件)が付されますが、それぞれの条件についてご存じですか？

【質問2】特車制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、特殊車両通行許可の条件によっては夜間通行条件(21時～翌6時等)を付される場合がありますが、ご存じですか？

【質問3】特車制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、特殊車両通行許可の条件によっては誘導車を配置することになっていますが、令和3年3月から誘導車の配置台数等を合理化(車両の前後から車両の前方又は後方へ)されたことをご存じですか？

【質問4】車両に荷物を積み込む場合に、総重量が特殊車両通行許可証以内であっても軸重が特殊車両通行許可証に記載された値を超過すると違反になることをご存じですか？

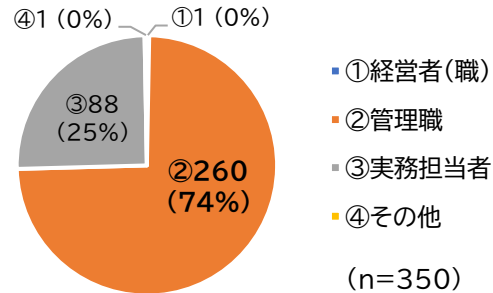
【質問5】運送事業者が特殊車両通行許可を取得するには、どの程度の時間を要しているかご存じですか？

【質問6】特殊車両通行許可の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)が付された場合に、工事現場への搬入、又は搬出時の待機場所や大型クレーンの組み立て・分解時の作業ヤードを確保していますか？

【質問7】特殊車両通行許可制度について、ご意見がございましたら記入してください。

■回答者の属性

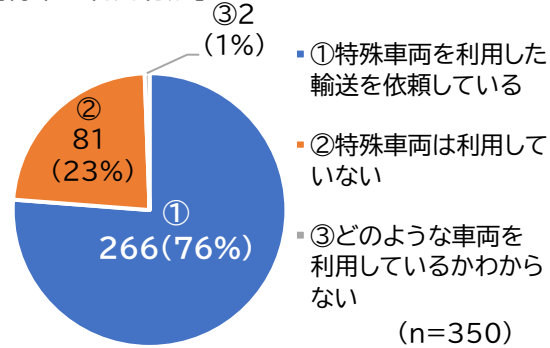
【役職】



■【属性1】役職

・回答者の役職は、「②管理職」が約7割で最も多く、次いで「③実務担当者」が約3割であった。

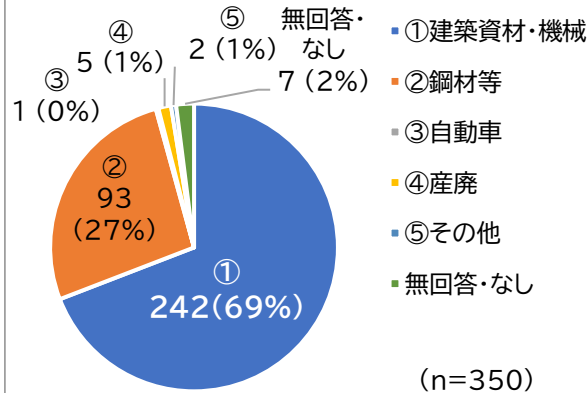
【特車の利用有無】



■【属性3】特殊車両の利用有無

・「①特殊車両を利用している」と回答した割合は約8割(266名)であった。

【主要な取扱品目】

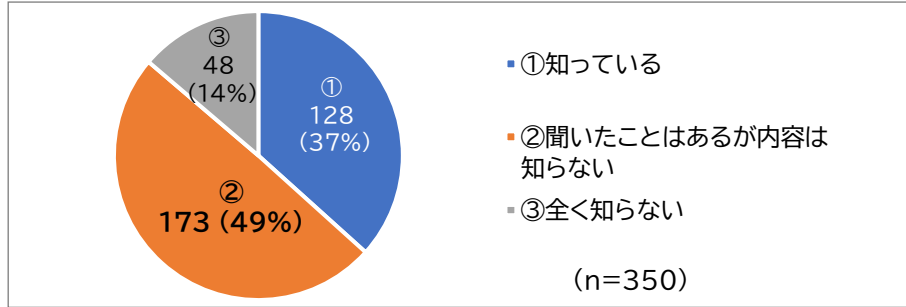


■【属性4】主要な取扱品目

・主要な取扱品目を大別したところ、「建築資材・機械」が約7割と最も多く、次いで「鋼材等」が約3割で多い結果となった。

2-1. 荷主へのアンケート調査結果

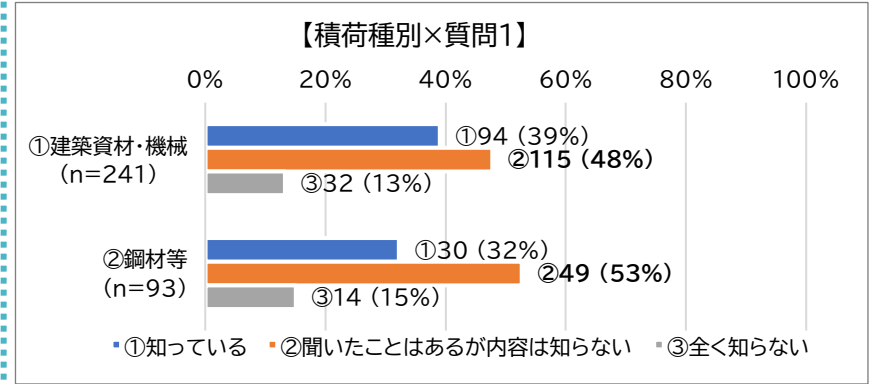
【質問1】昨年度のアンケート調査結果では、特車制度(法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要)の認知度は98%でした。なお、特車制度では、道路を通行する際に特殊車両通行許可の条件(A条件、B条件、C条件、D条件)が付されますが、それぞれの条件についてご存じですか？



■通行条件の認知度

- ・通行条件についての認知度は、約4割であった。
- ・属性3で「特殊車両を利用した輸送を依頼している」と回答した266名のうち、約6割(161名)が「内容は知らない・全く知らない」と回答した。

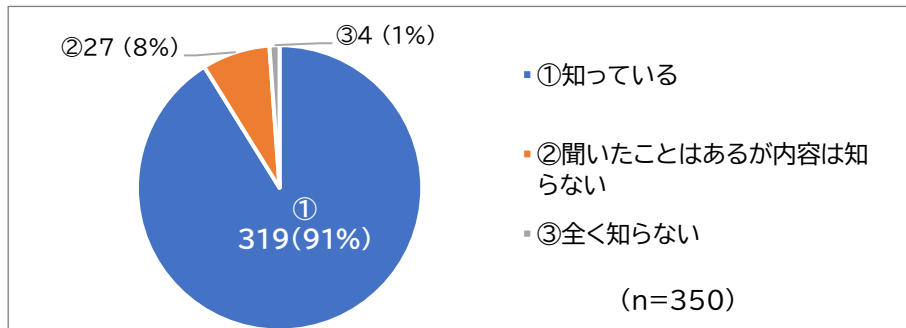
【属性4/積荷種別】×【質問1】クロス集計



■積荷種別×通行条件の認知度

- ・通行条件の認知度は、「建築資材・機械」を取り扱う回答者が約4割、「鋼材等」を取り扱う回答者が約3割であった。
- ・特殊車両利用者に限定したところ、「鋼材等」を取り扱う回答者の認知度が約6%上昇した。

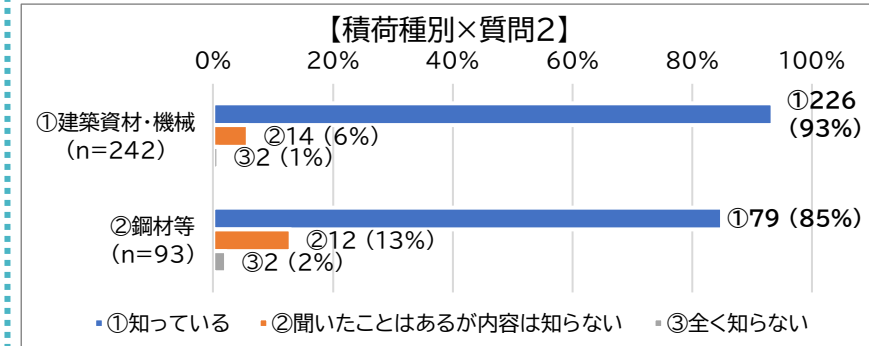
【質問2】特車制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、特殊車両通行許可の条件によっては夜間通行条件(21時～翌6時等)を付される場合がありますが、ご存じですか？



■夜間通行条件の認知度

- ・夜間通行条件の認知度は約9割と高い結果となった。
- ・属性3で「特殊車両を利用した輸送を依頼している」と回答した266名のうち、約9割(251名)が「知っている」と回答した。

【属性4/積荷種別】×【質問2】クロス集計

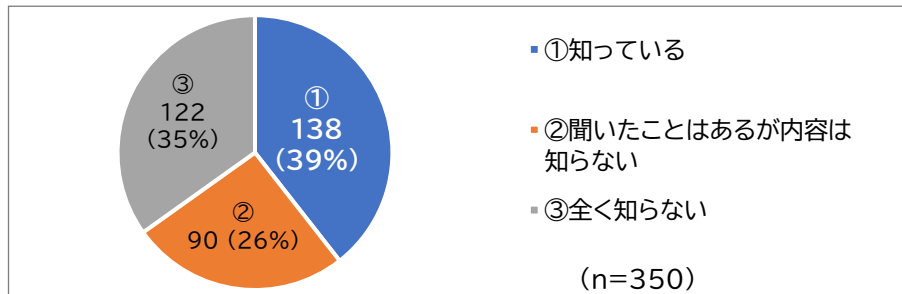


■積荷種別×夜間通行条件の認知度

- ・夜間通行条件の認知度は「建築資材・機械」を取り扱う回答者が約9割、「鋼材等」を取り扱う回答者が約8割であった。
- ・特殊車両利用者に限定したところ、それぞれ認知度が3~4%高くなった。

2-1. 荷主へのアンケート調査結果

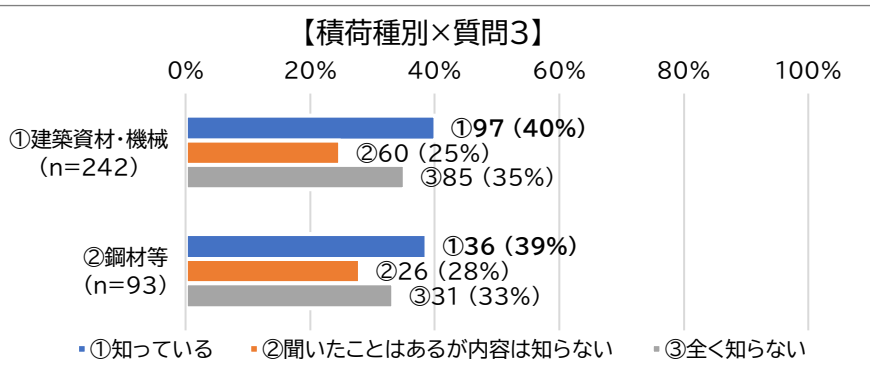
【質問3】特車制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、特殊車両通行許可の条件によっては誘導車を配置することになっていますが、令和3年3月から誘導車の配置台数等を合理化(車両の前後から車両の前方又は後方へ)されたことをご存じですか？



■誘導車配置条件の改正の認知度

・誘導車配置条件の改正に関する認知度は約4割と低い結果となった。
 ・属性3で「特殊車両を利用している」と回答した266名のうち、約6割(160名)は「内容は知らない・全く知らない」と回答した。

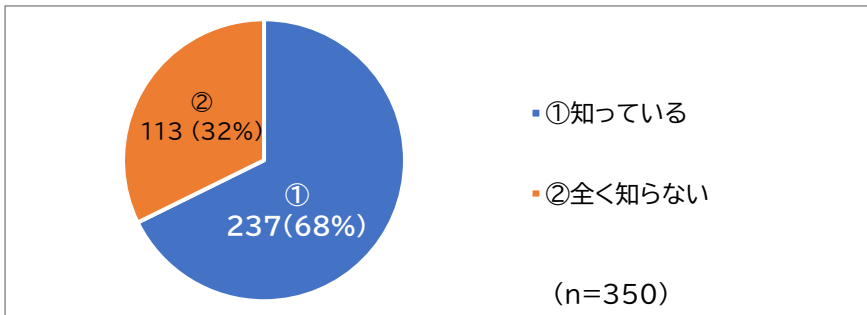
【属性4/積荷種別】×【質問3】クロス集計



■積荷種別×誘導車配置条件の改正の認知度

・誘導車配置条件の改正に関する認知度は「建築資材・機械」「鋼材等」を取り扱う回答者共に約4割であった。
 ・特車利用者のみ限定したところ、「鋼材等」を取り扱う回答者の認知度が約4%上昇した。

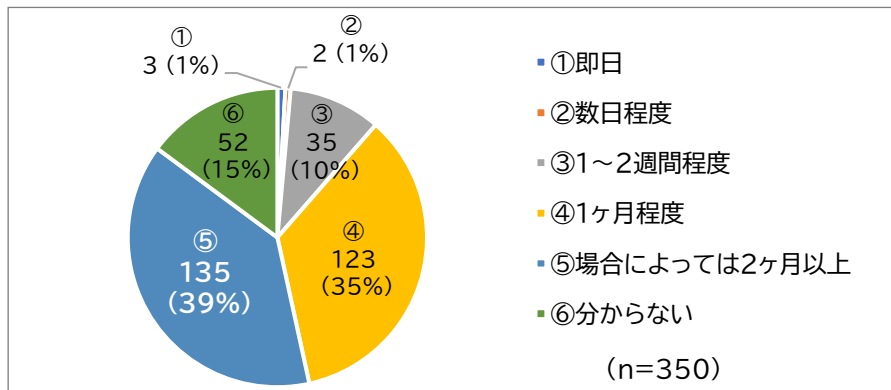
【質問4】車両に荷物を積み場合に、総重量が特殊車両通行許可証以内であっても軸重が特殊車両通行許可証に記載された値を超過すると違反になることをご存じですか？



■軸重違反の認知度

・軸重違反の認知度は約7割であった。
 ・属性3で「特殊車両を利用している」と回答した266名のうち、約7割(187名)が「知っている」と回答した。

【質問5】運送事業者が特殊車両通行許可を取得するには、どの程度の時間を要しているかをご存じですか？

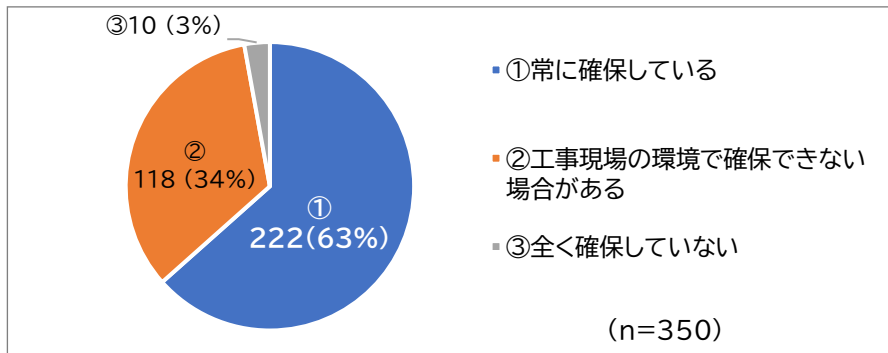


■通行許可取得に要する時間に関する認知度

・通行許可取得までに要する時間について、「場合によっては2ヶ月以上」と回答した割合が約4割と最も多い結果となった。

2-1. 荷主へのアンケート調査結果

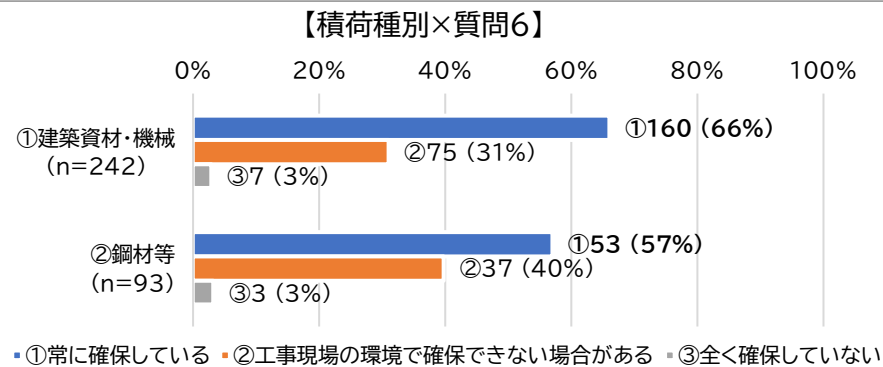
【質問6】特殊車両通行許可の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)が付された場合に、工事現場への搬入、又は搬出時の待機場所や大型クレーンの組み立て・分解時の作業ヤードを確保していますか？



■搬入・搬出時の待機場所や作業ヤードの確保状況

- ・約6割が待機場所や作業ヤードを「常に確保している」と回答した。
- ・一方で「確保できない場合がある」と回答した割合も3割を超えた。

【属性4/積荷種別】×【質問6】クロス集計



■積荷種別×搬入・搬出時の待機場所や作業ヤードの確保状況

- ・搬入・搬出時の待機場所や作業ヤードの確保について、「常に確保している」と回答した割合は、「建築資材・機械」を取り扱う回答者が約7割、「鋼材等」を取り扱う回答者が約6割であった。
- ・特車利用者のみ限定したところ、「常に確保している」と回答した割合は「建築資材・機械」を取り扱う回答者は約5%、「鋼材等」を取り扱う回答者は約8%上昇した。

2-2. 荷主へのアンケート調査による効果検証

総括

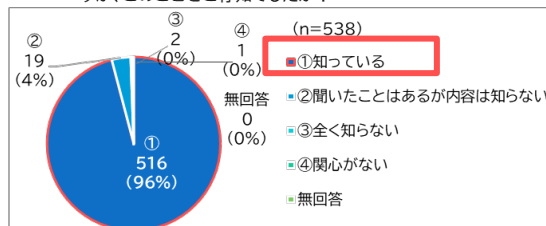
【対象者:荷主】

- 昨年度のアンケート調査において、特車制度の認知度は100%に近い結果であったが、今年度のアンケート結果では通行許可条件、及び誘導車の配置条件の改正に関する認知度が約4割と低い結果となった。

⇒制度の詳細について荷主に周知が必要

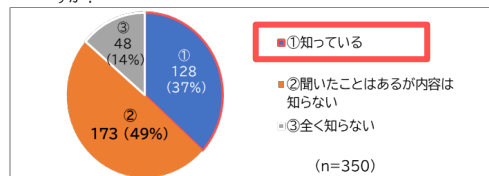
【令和2年度】認知度約10割

【質問4】法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要ですが、このことをご存知でしたか？

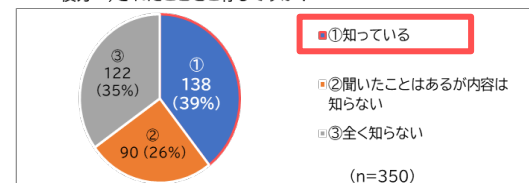


【令和3年度】認知度約4割

【質問1】昨年度のアンケート調査結果では、特車制度(法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要)の認知度は98%でした。なお、特車制度では、道路を通行する際に特殊車両通行許可の条件(A条件、B条件、C条件、D条件)が付されますが、それぞれの条件についてご存じですか？



【質問3】特車制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、特殊車両通行許可の条件によっては誘導車を配置することになっていますが、令和3年3月から誘導車の配置台数等を合理化(車両の前後から車両の前方又は後方へ)されたことをご存じですか？



- 総重量が許可値以内であっても軸重が超過した場合は違反となることについては、約7割の認知度があったが、残り3割は「全く知らない」という回答であった。

⇒軸重超過が道路構造物に対して与える影響について周知が必要

- 通行許可取得に要する時間について、「即日」「数日程度」「1~2週間程度」との回答が1割以上存在した他、「分からない」との回答も2割弱存在した。

⇒通行許可を取得するには一定の期間を要することを荷主に引き続き周知が必要

3-1. 自治体工事発注部署へのアンケート調査結果

今年度は新たな取組みとして、特殊車両の適正走行に向けて、自治体等の工事発注部署における特車制度の認知状況を把握すると共に、工事受注者への指導状況等を確認し、法令遵守に資する好事例を抽出するため、自治体工事発注部署へアンケート調査を実施した。

自治体工事発注部署へのアンケート調査概要

- アンケート実施期間：令和3年12月20日～令和4年1月7日
- アンケート対象者：A県本庁又は出先事務所及び県下の市町村における工事発注各部署の職員
- アンケート実施方法：A県本庁を通じて、出先事務所及び県下市区町村へアンケートを依頼。
紙媒体及びWebアンケート形式で実施。
- アンケート回答者数：106名 ※有効回答者数は106名。1部署で複数回答可。

3-1. 自治体工事発注部署へのアンケート調査結果

自治体工事発注部署アンケート調査結果

自治体工事発注部署向けアンケート項目(属性+全5問)

【属性】本アンケートを記載された方についてお伺いいたします。属性1~4について、該当する箇所に○を付けてください。

【質問1】貴所属部署にて発注する工事等において、契約書または共通仕様書、特記仕様書に特殊車両を通行させる場合の特殊車両通行許可証の取得に関する内容を明記していますか。

【質問2】工事発注に係る積算時に、分解して輸送が必要な大型クレーン又は切削機の分解・組立・輸送費用や夜間走行、誘導車の配置に掛かる費用で積算している項目をすべて選択してください。(複数回答可)

【質問3】工事で特殊車両を使用する場合、工事受注業者等が通行許可申請について施工計画に記載していますか。

【質問3-1】(質問3で①「記載している」と回答した方)

工事で特殊車両を使用する場合、工事受注業者等が通行許可申請に要する期間や許可までの期間を考慮した施工計画となっていますか。

【質問4】工事受注業者が特殊車両を使用した場合、特殊車両通行許可を取得しているか確認する機会がありますか。(複数回答可)

【質問4-1】(質問4で①「施工期間中に確認している」または②「検査時に確認している」と回答した方)

確認している項目は次のうちどれですか。該当するものすべてお答えください。(複数回答可)

【質問4-2】(質問4で③「確認していない」と回答した方)

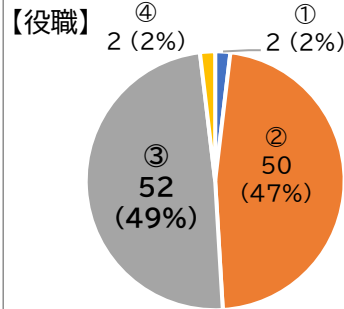
確認しない理由として最も当てはまるものをご教示ください。

【質問5】工事受注業者(元請け)が特殊車両を使用して建設機械や資材等を運搬するために運送事業者やクレーン事業者等に対して道路法違反等に繋がるような条件(急な依頼や積荷の増量等)で指示をしていないかどうか、確認する機会がありますか。

【質問5-1】(質問5で①「確認している」と回答した方へ)

確認はどのようなタイミングで、どのような内容で実施されていますか？

■回答者の属性



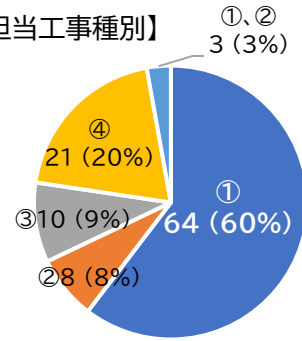
- ①課長クラス
- ②係長・主任クラス
- ③一般職員クラス
- ④その他

(n=106)

■【属性1】役職

・回答者の役職は、「③一般職員クラス」が約5割で最も多く、次いで「②係長・主任クラス」が約5割であった。

【担当工事種別】



- ①道路工事 (舗装、橋梁、交差点改良、道路新設工事等)
- ②河川工事 (堤防工事・護岸工事等)
- ③営繕工事 (基礎・上屋工事等)
- ④その他

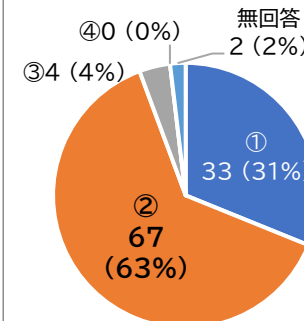
- ①道路工事 (舗装、橋梁、交差点改良、道路新設工事等)、②河川工事 (堤防工事・護岸工事等)

(n=106)

■【属性3】発注担当工事の種別

・回答者の発注担当工事の種別は「①道路工事」が約6割で最も多かった。

【特車を利用する工事発注の有無】



- ①発注している
- ②発注していない
- ③特殊車両の要否は分からない
- ④その他
- 無回答

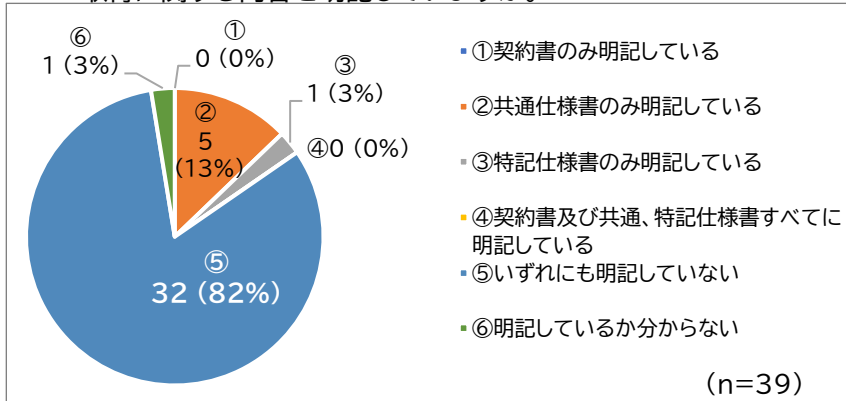
(n=106)

■【属性4】特殊車両を利用する工事の発注の有無

・「①発注している」と回答した割合は約3割(33名)、「発注していない」と回答した割合は約6割(67名)であった。

3-1. 自治体工事発注部署へのアンケート調査結果

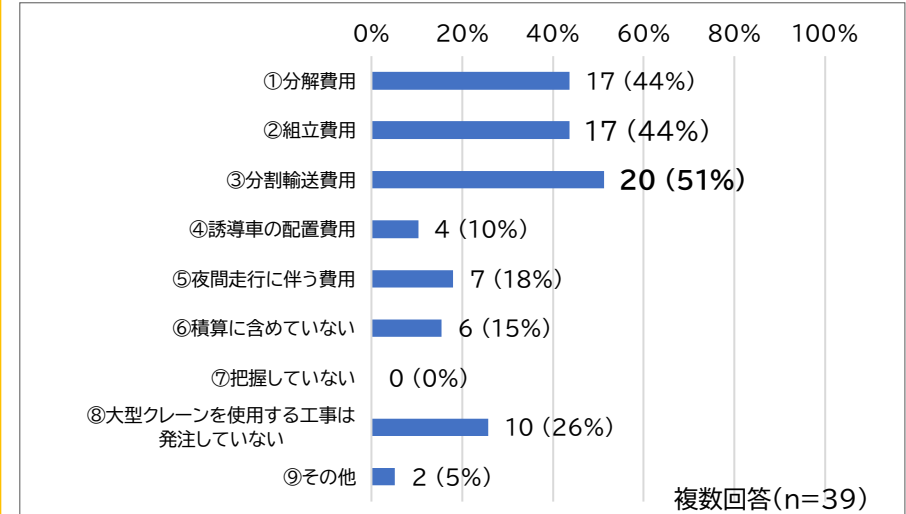
【質問1】貴所属部署にて発注する工事等において、契約書または共通仕様書、特記仕様書に特殊車両を通行させる場合の特殊車両通行許可証の取得に関する内容を明記していますか。



■通行許可証取得の明記

・通行許可証の明記について「いずれにも明記していない」との回答が約8割となった。

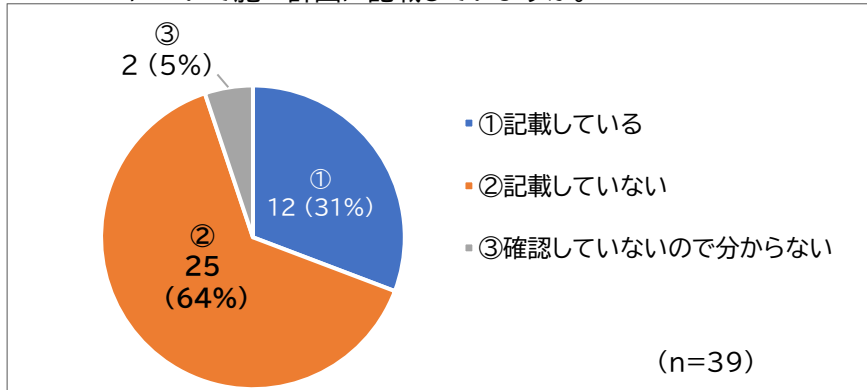
【質問2】工事発注に係る積算時に、分解して輸送が必要な大型クレーン又は切削機の分解・組立・輸送費用や夜間走行、誘導車の配置に掛かる費用で積算している項目をすべて選択してください。(複数回答可)



■工事発注に係る積算項目

・工事発注に係る積算時に積算している項目としては、「③分割輸送費用」との回答が約5割で最も多かった。

【質問3】工事で特殊車両を使用する場合、工事受注業者等が通行許可申請について施工計画に記載していますか。

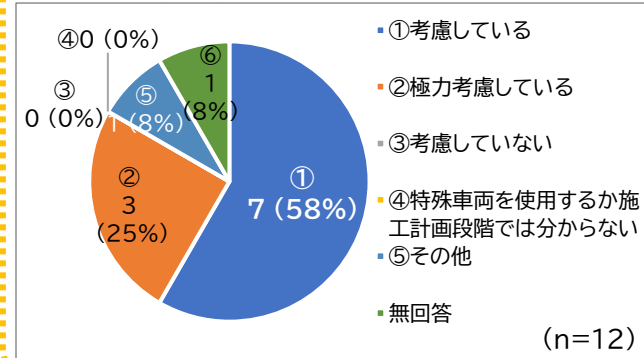


■通行許可申請の施工計画への記載

・工事受注業者等の通行許可申請の施工計画への記載について、「①記載している」と回答した割合が約3割、「記載していない」との回答が約6割であった。

【質問3-1】(質問3で①「記載している」と回答した方)

工事で特殊車両を使用する場合、工事受注業者等が通行許可申請に要する期間や許可までの期間を考慮した施工計画となっていますか。

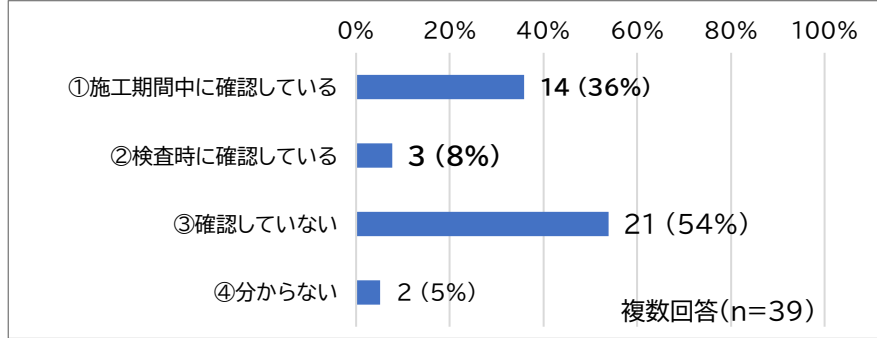


■施工計画における通行許可申請に要する期間の考慮

・質問3で「①記載している」と回答した12名のうち、約6割(7名)が「①考慮している」と回答した。

3-1. 自治体工事発注部署へのアンケート調査結果

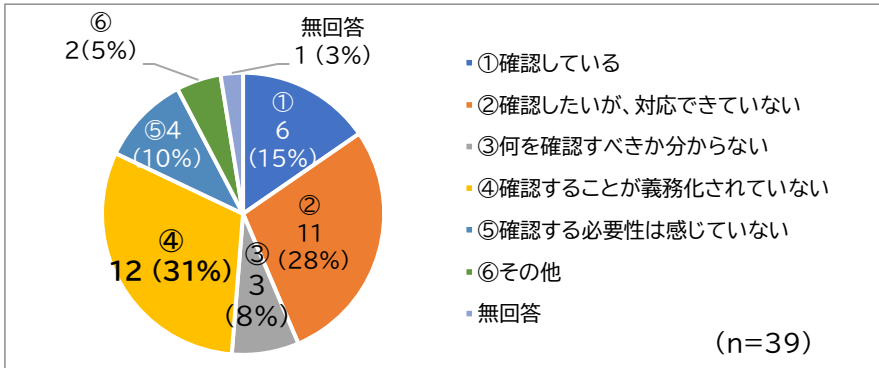
【質問4】工事受注業者が特殊車両を使用した場合、特殊車両通行許可を取得しているか確認する機会がありますか。(複数回答可)



■ 通行許可取得の確認の有無

・工事受注業者の特車通行許可取得の確認について、4割以上が施工期間中または検査時に確認していると回答した。

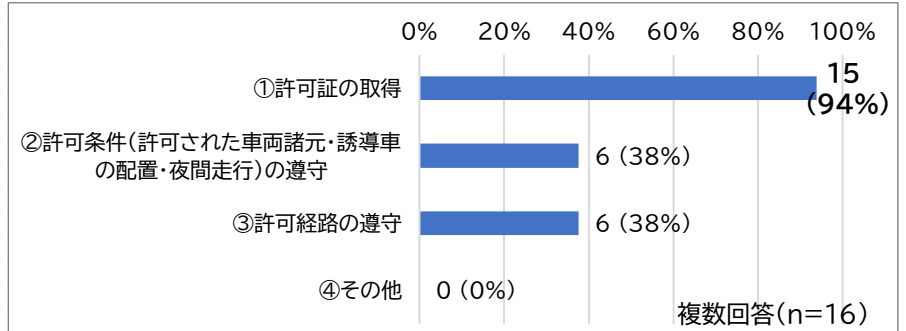
【質問5】工事受注業者(元請け)が特殊車両を使用して建設機械や資材等を運搬するために運送事業者やクレーン事業者等に対して道路法違反等に繋がるような条件(急な依頼や積荷の増量等)で指示をしていないかどうか、確認する機会がありますか。



■ 道路法違反に繋がる条件での指示の有無

・工事受注業者の運送事業者やクレーン事業者に対する道路法違反に繋がる条件での指示の有無について、「確認することが義務化されていない」との回答が約3割で最も多い結果となった。

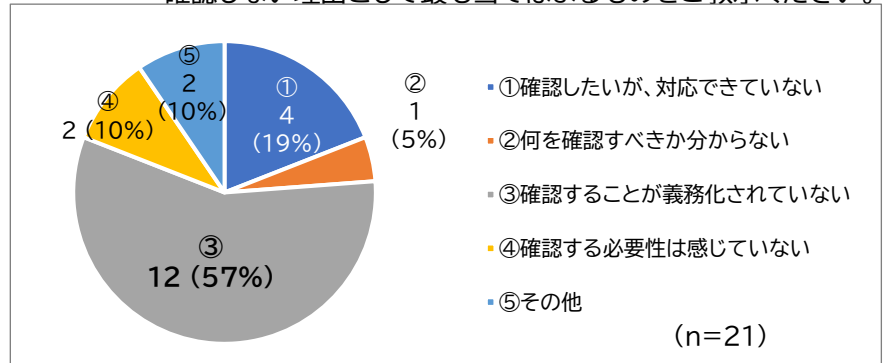
【質問4-1】(質問4で①「施工期間中に確認している」または②「検査時に確認している」と回答した方) 確認している項目は次のうちどれですか。該当するものすべてお答えください。(複数回答可)



■ 通行許可取得の確認項目

・施工期間中、もしくは検査時に確認している項目について、回答者の約9割が「①許可証の取得」と回答した。

【質問4-2】(質問4で③「確認していない」と回答した方) 確認しない理由として最も当てはまるものをご教示ください。



■ 通行許可取得を確認しない理由

・工事受注業者の特車通行許可取得について確認しない理由として、「確認することが義務化されていない」が約6割と最も多い結果となった。

3-2. 自治体工事発注部署へのアンケート調査による効果検証

総括

【対象者:発注者(自治体)】

- A県土木工事共通仕様書の総則に、受注者の特殊車両通行許可証の取得の確認義務について明記されているが、8割以上が「契約書または共通仕様書、特記仕様書のいずれにも明記していない」と回答しており、約4割が施工期間中または検査時に「特殊車両通行許可を取得しているか確認していることが分かった。
⇒大型車通行適正化に向けて発注者から受注者への確認が重要(好事例)
- 受注者が運送事業者等に対して道路法違反に繋がるような指示をしていないか、約2割が確認しており、また、「確認したいが対応できていない」という法令遵守に向けた前向きな回答も約3割存在した。
⇒運送事業者等からは元請け等による急な指示の存在が確認されているため
当取組みを推奨
- 工事発注に係る積算時に、大型クレーン車の分割輸送費用、分解・組立費用は、回答者の半数が特車利用における費用として積算していたが、誘導車の配置費用及び夜間走行に伴う費用を積算している割合は約1割～2割程度と低く、いずれの費用も積算に含めていないとの回答も2割弱存在した。

3-2. 自治体工事発注部署へのアンケート調査による効果検証

参考資料

参考資料として、「関東地方整備局土木工事共通仕様書」(抜粋)及び「A県土木工事共通仕様書」(抜粋)を掲載する。

【関東地方整備局土木工事共通仕様書(抜粋)】

14. 通行許可

受注者は、建設機械、資材等の運搬にあたり、車両制限令（平成31年3月改正政令第41号）第3条における一般的制限値を超える車両を通行させるときは、道路法第47条の2に基づく通行許可を得ていることを確認しなければならない。また、道路交通法施行令（令和2年6月改正政令第181号）第22条における制限を超えて建設機械、資材等を積載して運搬するときは、道路交通法（令和2年6月改正法律第52号）第57条に基づく許可を得ていることを確認しなければならない。

1-28

第1編 共通編 第1章 総則

表1-1-3 一般的制限値

車両の諸元	一般的制限値
幅	2.5m
長さ	12.0m
高さ	3.8m（ただし、指定道路については4.1m）
重量 総重量	20.0t（ただし、高速自動車国道・指定道路については、軸距・長さに応じ最大25.0t）
軸重	10.0t
隣接軸重の合計	隣り合う車軸に係る軸距1.8m未満の場合は18t（隣り合う車軸に係る軸距が1.3m以上で、かつ、当該隣り合う車軸に係る軸重が9.5t以下の場合は19t）、1.8m以上の場合は20t
輪荷重	5.0t
最小回転半径	12.0m

【A県土木工事共通仕様書(抜粋)】

12. 通行許可

受注者は、建設機械、資材等の運搬にあたり、車両制限令（平成31年3月改正政令第41号）第3条における一般的制限値を超える車両を通行させるときは、道路法第47条の2に基づく通行許可を得ていることを確認しなければならない。また、道路交通法施行令（令和元年9月改正政令第109号）第22条における制限を超えて建設機械、資材等を積載して運搬するときは、道路交通法（令和元年6月改正法律第37号）第57条に基づく許可を得ていることを確認しなければならない。

- 147 -

表1-1-4 一般的制限値

車両の諸元	一般的制限値
幅	2.5m
長さ	12.0m
高さ	3.8m（ただし、指定道路については4.1m）
重量 総重量	20.0t（ただし、高速自動車国道・指定道路については、軸距・長さに応じ最大25.0t）
軸重	10.0t
隣接軸重の合計	隣り合う車軸に係る軸距1.8m未満の場合は18t（隣り合う車軸に係る軸距が1.3m以上で、かつ、当該隣り合う車軸に係る軸重が9.5t以下の場合は19t）、1.8m以上の場合は20t
輪荷重	5.0t
最小回転半径	12.0m

ここでいう車両とは、人が乗車し、または貨物が積載されている場合にはその状態におけるものをいい、他の車両をけん引している場合にはこのけん引されている車両を含む。

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

クレーンオペレータアンケート調査概要

※クレーンオペレータは5年ごとに講習会を受講する。

- アンケート実施方法:講習会終了後にアンケート調査を実施し、その場で回収
- アンケート回答者数:計130名

地区名	実施日	講習会名※	回答者数
神奈川	3月14日(日)	安全衛生講習	71
//	9月12日(日)	安全衛生講習	24
千葉	4月18日(日)	安全講習	35
合計			130名

(参考)令和2年度

地区名	実施日	講習会名※	回答者数
神奈川	3月1日(日)	安全衛生講習	71
//	6月7日(日)	安全衛生教育	60
千葉	7月26日(日)	安全衛生講習	72
//	8月9日(日)	安全講習	39
//	11月15日(日)	安全講習	33
			275名

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

クレーンオペレータアンケート調査結果

クレーンオペレータ向けアンケート項目(全11問)

【質問1】運転している大型車両は「特殊車両」と言われるものですか？
(①と回答した方は質問2以降を回答。②、③を回答した方はこれで終了。)

【質問2】年齢

【質問3】道路の劣化に最も影響を与えている原因は何とお考えですか？

【質問4】法令で定められた重量を超える特殊車両は通行許可が必要ですが、このことをご存知ですか？

【質問5】オールテレーンクレーンを運転している方にお伺いします。オールテレーンクレーンには分解しないと道路を走行することができないものがありますがこのことをご存知でしたか？

【質問6】25t吊以上の自走式クレーンを運転している方にお伺いします。建設現場等にクレーン等特殊車両を運転していく際に、運行管理者等から通行経路の指示がありますか？

【質問7】クレーン等特殊車両を運転して行く工事現場はどこが多いですか？

【質問8】発注者から通行許可証取得前に急な現場作業等の指示がありますか？

【質問9】質問8の発注者からの指示で①及び②を回答した方にお伺いします。今までに発注者から最も多くの指示または要請を受けた内容をご記入ください。

【質問10】大型車両に関する法令、制度等について、研修会や説明会等があれば、参加を希望しますか？

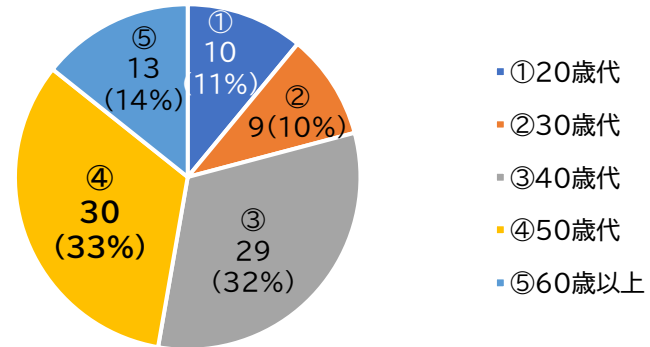
【質問11】(劇画風タイヤ)イラストを以前に見たことがありますか？

※クレーンオペレータアンケートにおける「発注者」の定義

⇒工事等の発注者ではなく、一次や二次下請け等からの直接的な作業依頼を行う者(依頼主)を示す。

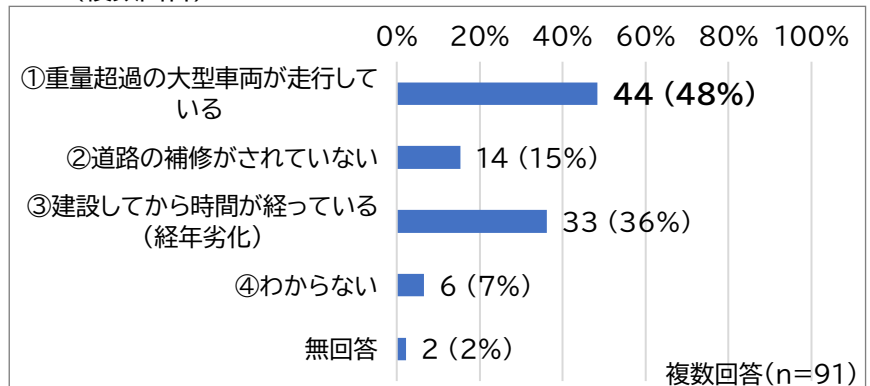
■回答者の属性

・質問1で「特殊車両を運転している」と回答したのは91名/(全130名)で、このうち40歳代~50歳代が約7割を占めた。



(n=91)

【質問3】道路の劣化に最も影響を与えている原因は何とお考えですか？ (複数回答)



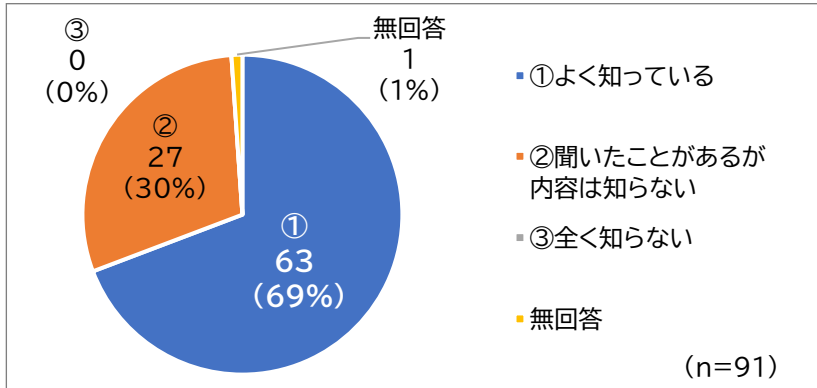
複数回答(n=91)

■道路劣化の原因(複数回答)

・重量超過の大型車両が道路の劣化に影響を与えていると認識している割合は約5割であった。

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

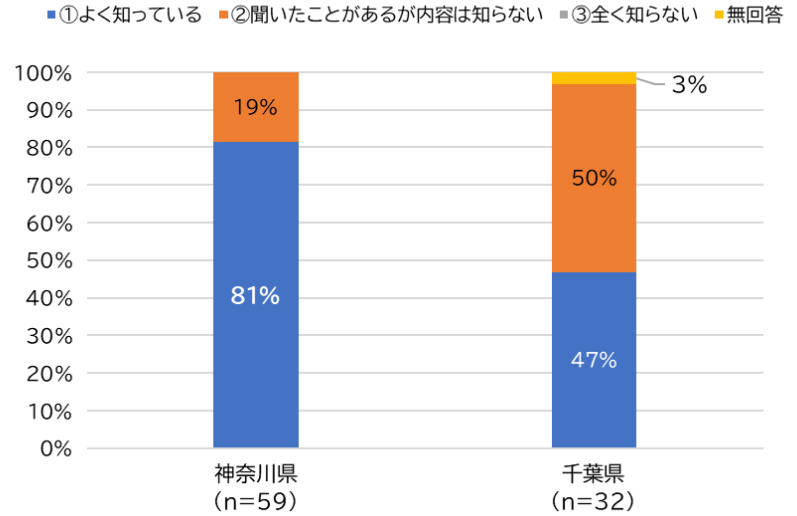
【質問4】法令で定められた重量を超える特殊車両は通行許可が必要ですが、このことをご存知ですか？



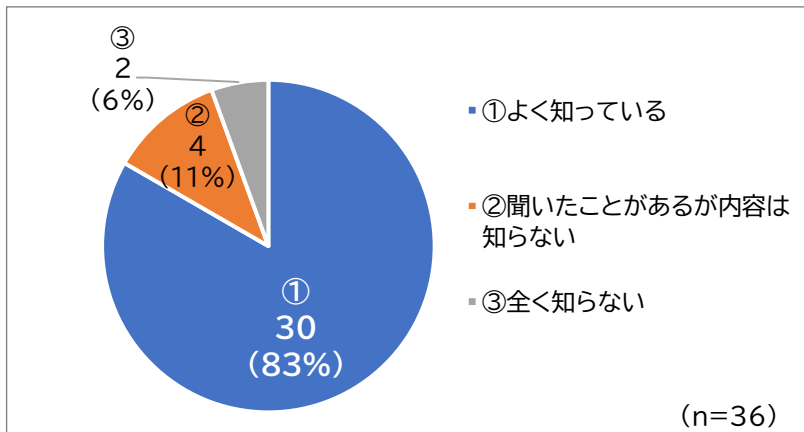
■特車制度の認知度

・特車制度の認知度は約7割にとどまり、残りの3割は「内容は知らない・全く知らない」と回答した。
 ・県別で見ると、特車制度の認知度は神奈川県が約8割、千葉県が約5割となり、県による認知度の差異が見られた。

県別 特車制度の認知度



【質問5】オールテレーンクレーンを運転している方にお伺いします。オールテレーンクレーンには分解しないと道路を走行することができないものがありますがこのことをご存知でしたか？

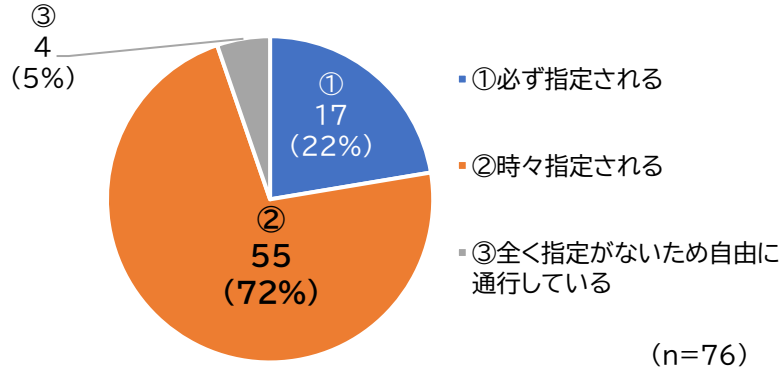


■オールテレーンクレーンの走行方法

・オールテレーンクレーンには分解しないと道路を走行することができないものがあることについて、「①よく知っている」との回答が約8割と高い結果となった。
 ・「②聞いたことはあるが内容は知らない」「③全く知らない」を合わせると、残りの約2割が分解せずに走行している可能性がある。

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

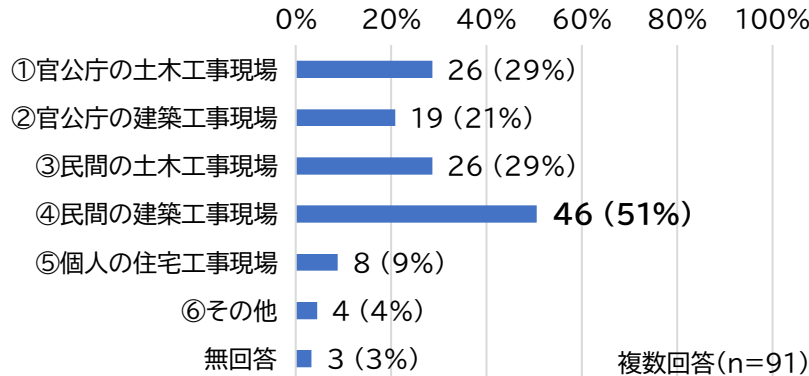
【質問6】25t吊以上の自走式クレーンを運転している方にお伺いします。建設現場等にクレーン等特殊車両を運転していく際に、運行管理者等から通行経路の指示がありますか？



■通行経路の指示

・運行管理者等から通行経路を「①必ず指定される」との回答は約2割であった。
 ・「③全く指定がないため自由に通行している」ケースも約1割あり、許可経路を遵守した走行がなされていない可能性が確認された。

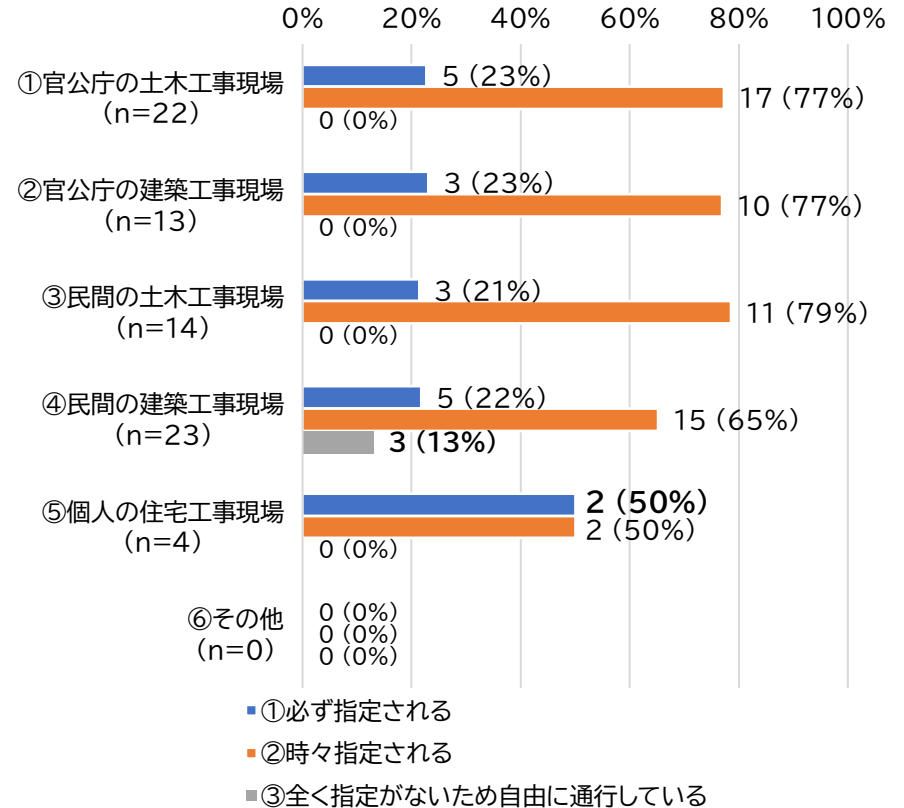
【質問7】クレーン等特殊車両を運転して行く工事現場はどこが多いですか？



■クレーン等搬入現場(複数回答)

・クレーン等特殊車両を運転して行く工事現場は、「④民間の建築工事現場」が約5割を占めた。

【搬入現場別】運行管理者からの通行経路の指示
 (質問7×質問6) ※クロス集計は神奈川県での結果のみ

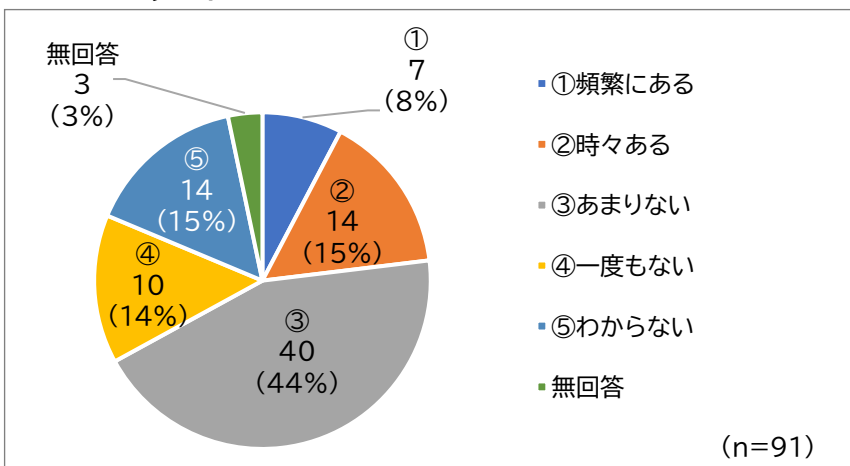


■クレーン等搬入現場別の通行経路の指示状況

・現場別に運行管理者からの通行経路の指示状況をみると、「①必ず指定される」割合は、個人の住宅工事現場が最も多く約5割であったが、それ以外の現場においては全て約2割程度となっている。
 ・また、どの現場でも「②時々指定される」割合が最も多く5~8割であった。
 ・「③全く指定されない」という回答は、「民間の建築工事現場」(3件)のみで見られた。

4-1. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

【質問8】発注者から通行許可証取得前に急な現場作業等の指示がありますか？



■発注者(依頼主)からの急な指示の有無

・発注者(依頼主)から通行許可取得前に急な現場作業等の指示を1度でも受けたことがある割合は約7割となった。「一度もない」は約1割と低く、依頼主の特車制度の認知度が低いことが伺える。

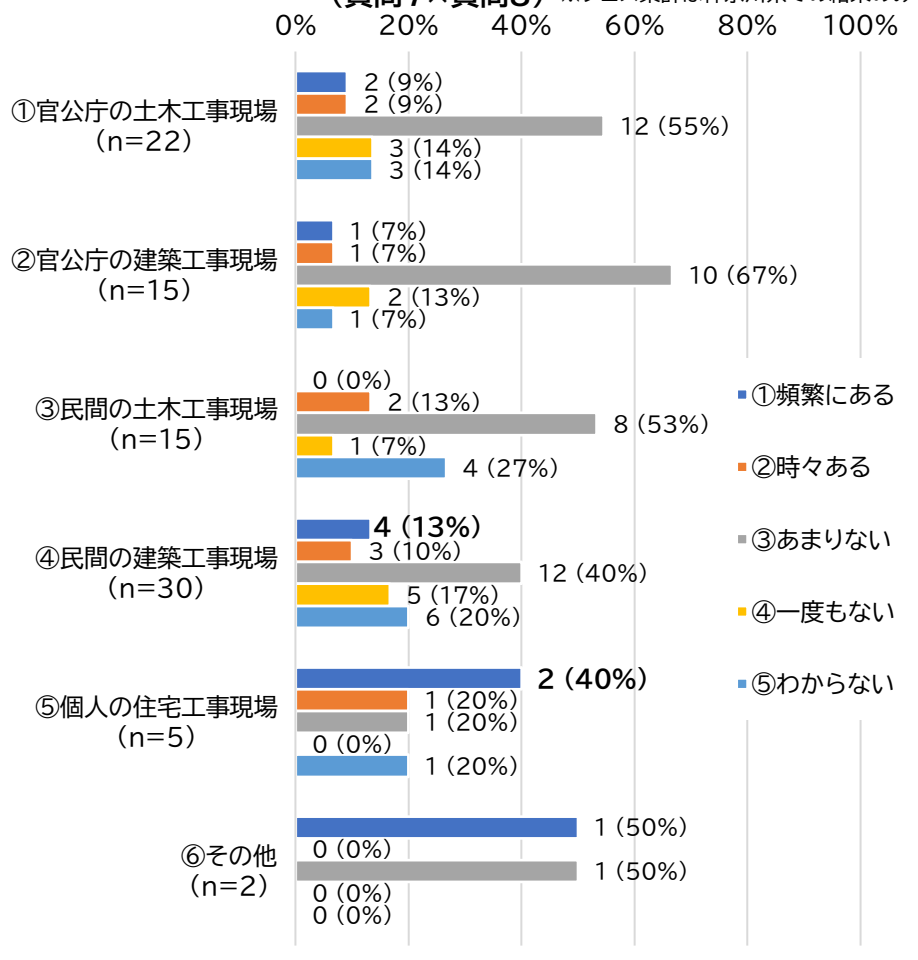
【質問9】質問8の発注者からの指示で①及び②と回答した方にお伺いします。今までに発注者から最も多くの指示または要請を受けた内容をご記入ください。

■発注者(依頼主)からの急な指示内容(記入式)

・質問8で「頻繁にある」「時々ある」と回答した21名のうち6名の回答が得られ、最も多かったのは「夜間走行の条件なのに昼間着で指定された」(2名)であった。その他「特車の時間が守られていない」「通行経路の指示がない」などの回答があった。

【搬入現場別】急な現場作業指示

(質問7×質問8) ※クロス集計は神奈川県での結果のみ



■現場別の急な指示の有無

・現場別に急な作業指示の状況を見ると、「頻繁にある」との回答割合が最も多かったのは、「その他」を除くと「個人の住宅工事現場」(4割)であり、次いで「民間の建築工事現場」(1割)が多かった。
 ・また、「時々ある」割合は、「個人の住宅工事現場」(1割)、や「民間の土木工事現場」(約1割)が多かった。

4-2. クレーンオペレータへのアンケート調査による効果検証

総括

【対象者:運送事業者等(クレーンオペレータ)】

- 特車制度の認知度は約7割であり、昨年度より1割程度低い結果となった。
⇒認知度向上のため、継続的な啓発活動が必要
- 依頼主都合の急な作業指示を経験している割合は約7割で、昨年度と同様高い傾向となった。また、急な作業指示が頻繁または時々行われている現場として、「民間の土木・建築工事現場」や「個人の住宅工事現場」が多かった。
⇒上記工事を請負う業界団体に対しての更なる広報の実施が必要
- オールテレーンクレーンの運転者の約2割が同クレーンの上下分解について、「内容は知らない」「全く知らない」という回答であった。
⇒公道走行に必要な条件について具体的に周知していくことが必要

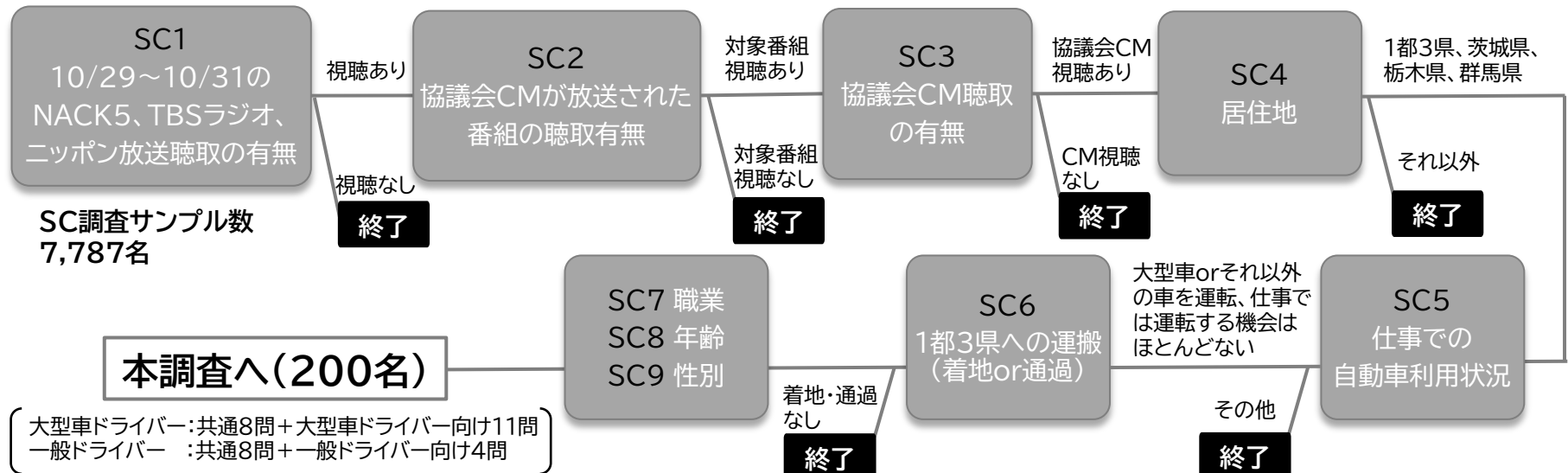
5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

ラジオ広報Webアンケート調査概要

- ▶アンケートの概要: 連絡協議会によるラジオ広報(以下、「協議会CM」という)を聴取した関東在住(※1都3県在住を優先)の20~60代男女に対して実施したWebアンケート
- ▶調査期間: 令和3年10月31日(日)~11月5日(金)※ラジオ広報は10/29~10/31に実施
- ▶対象者: 協議会CM聴取者かつ大型ドライバー(関東)
(緩和条件: CM聴取者かつ一般ドライバー(一都三県))
- ▶本調査サンプル数: 200名(スクリーニング調査サンプル数: 7,787名)
※本調査サンプル200名は各年代・性別で概ね均等割付となるよう配慮

※1: ラジオ広報におけるドライバーへのWebアンケート調査結果は資料3-1参照

スクリーニング調査



5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

ラジオ広報Webアンケート調査結果

【大型車ドライバー／一般ドライバー】
共通アンケート項目(全8問)

質問1: 普段ラジオを聴く際の聞き方として多いものは次のうちどれですか？

質問2: 「大型車通行適正化ラジオCM」をどこで聴きましたか？

質問3: 「大型車通行適正化ラジオCM」の内容を聴いて、どのような印象を持たれましたか？

質問4: (質問3で①or②と回答をした方へ) 関心を持ったのはどのような点でしたか？

質問5: 「大型車通行適正化ラジオCM」の内容を聴いて、重量オーバーの大型車に対してどうあるべきとお考えですか？

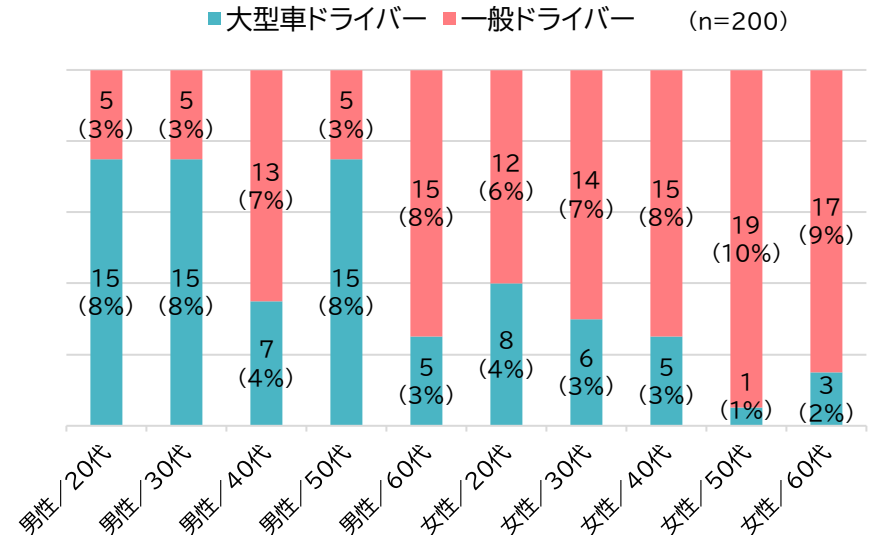
質問6: 仕事以外の日常生活における自動車の利用状況について最も頻繁に利用するものをお答えください。

質問7: 道路の老朽化問題や違法な重量オーバーの走行実態について、広く国民の皆様知って頂くには、どのような取組を実施すると効果があると思われますか？

質問8: 日頃、最もよく利用(閲覧)しているSNSは、次のうちどちらですか？

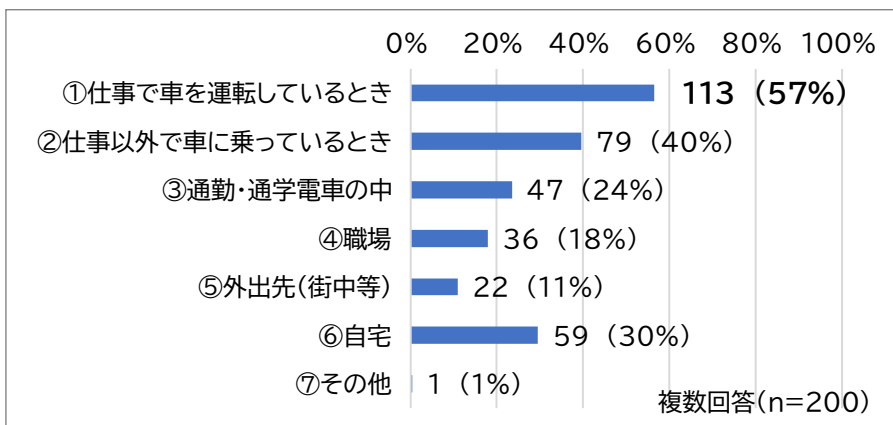
■回答者の属性

・今年度は回答者200名のうち、「全80名」の大型車ドライバーから回答を得ることができた。大型車ドライバーは男性の割合が高く、一般ドライバーは女性の割合が高い。



5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【質問2】「大型車適正化ラジオCM」どこで聴きましたか？(複数回答)

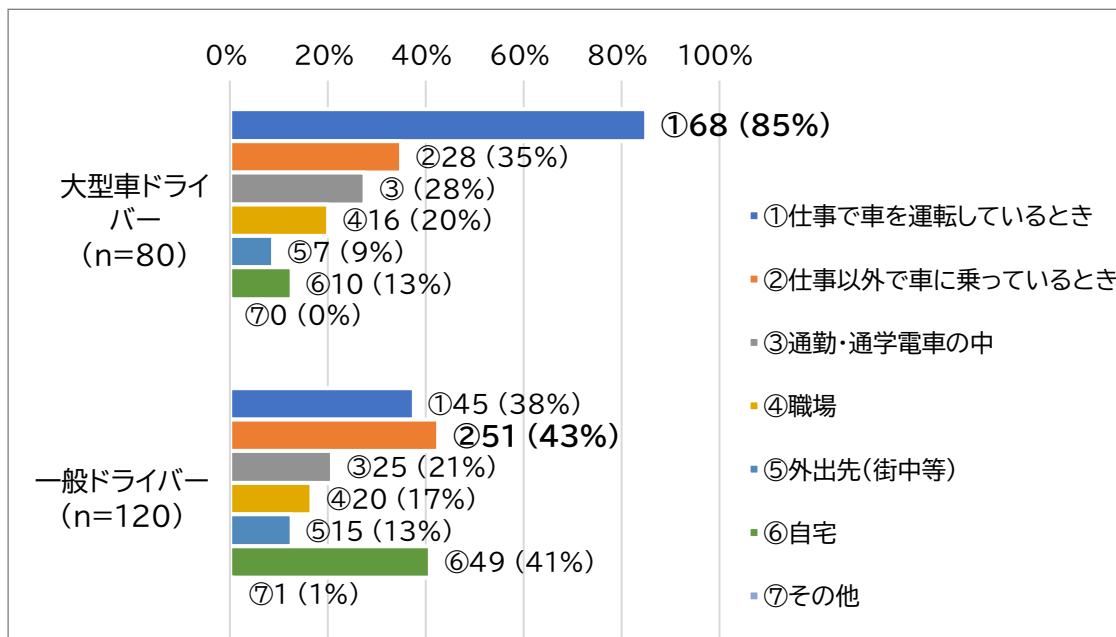


■CM聴取場所

・ラジオはドライバーとの親和性が高いため、本ラジオ広報も、仕事または仕事以外で車に乗っている時に多く聴取されていた。

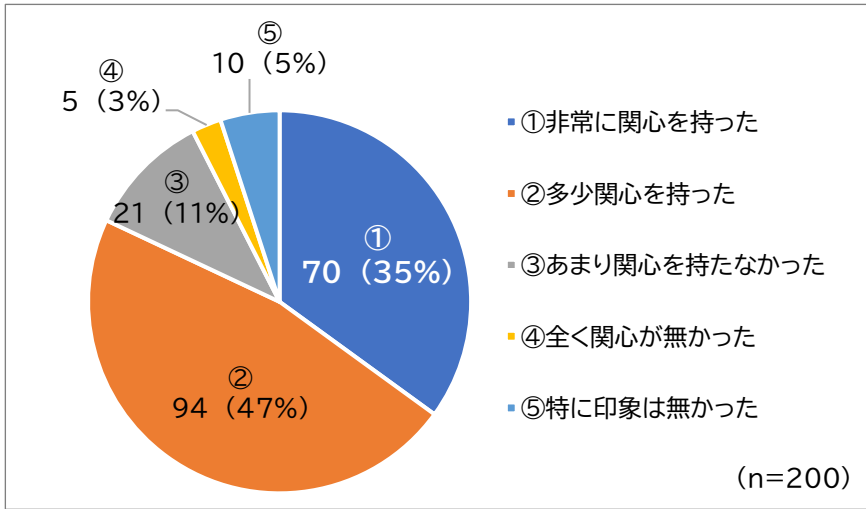
・大型車ドライバー／一般ドライバー別にCM聴取場所をみると、大型ドライバーは「①仕事で車を運転しているとき」が最も多いが、一般ドライバーは「②仕事以外で車に乗っているとき」と「⑥自宅」がほぼ同じ割合となった。

大型車ドライバー／一般ドライバー別(複数回答)



5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【質問3】「大型車通行適正化ラジオCM」の内容を聴いて、どのような印象をもたれましたか？

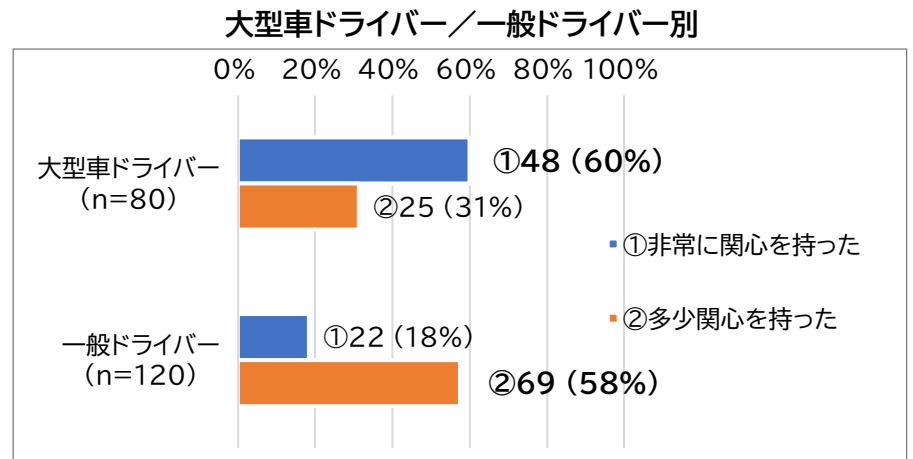
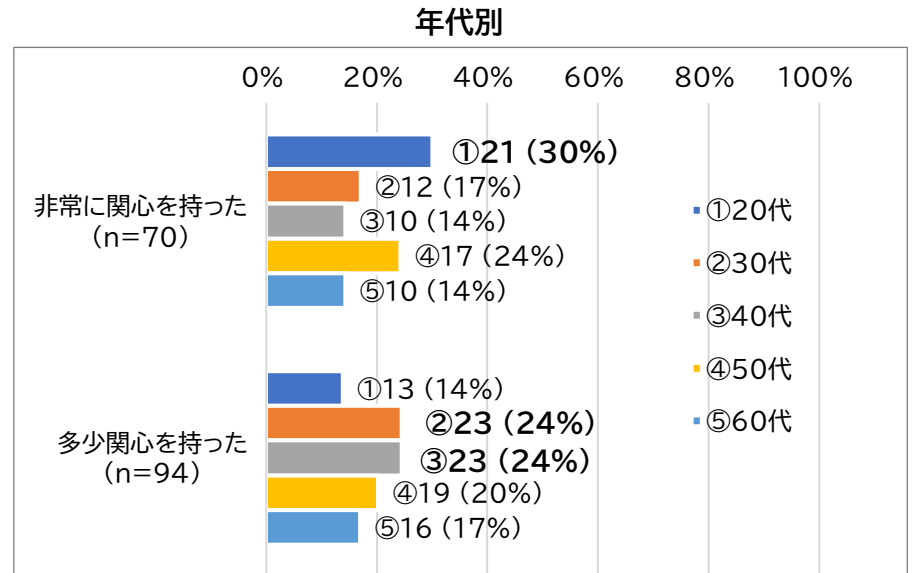


■CMの印象

・ラジオCMを聴いて、多少でも関心を持ったと回答した割合は約8割となり、何らかの印象を持たせることができた。

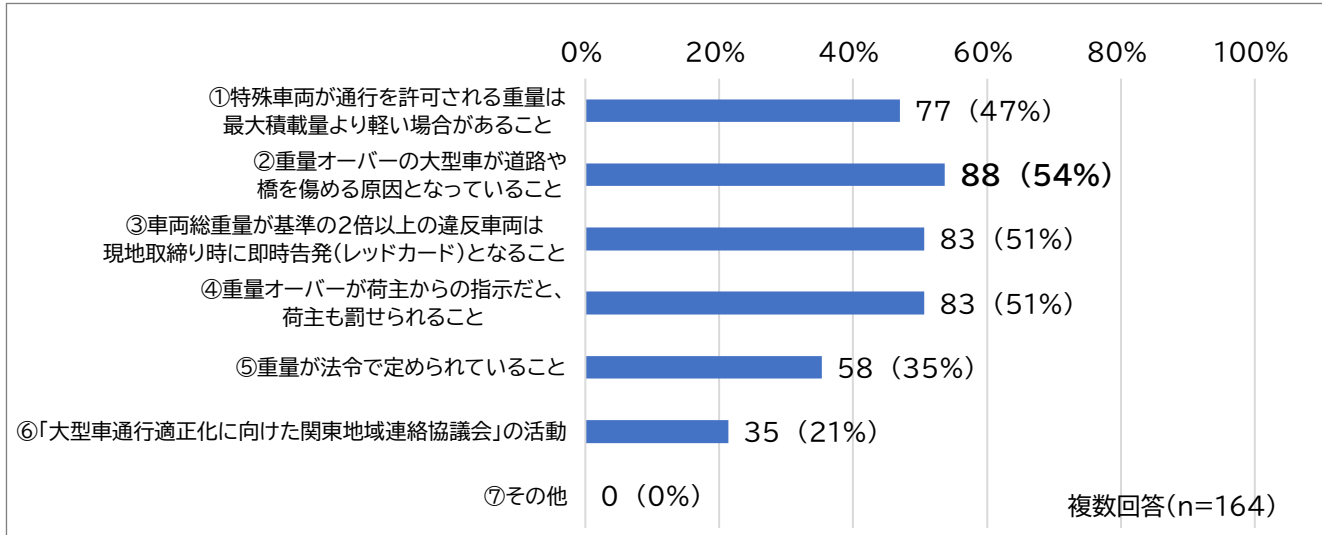
・年代別にみると、「①非常に関心を持った」と回答した割合は20代が約3割で最も高く、次いで50代が約2割であった。「多少関心を持った」と回答した割合を含めると、20代～50代までそれぞれの年代が4割前後となっており、年代に因らず、多少なりとも関心を持ってもらうことが出来た結果となった。

・大型車ドライバー／一般ドライバー別にみると、「①非常に関心を持った」と回答した割合は、大型車ドライバーが約6割で、一般ドライバーより関心の度合いが高い結果となった。



5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【質問4】(質問3で①or②と回答をした方へ)関心を持ったのはどのような点でしたか？(複数回答)

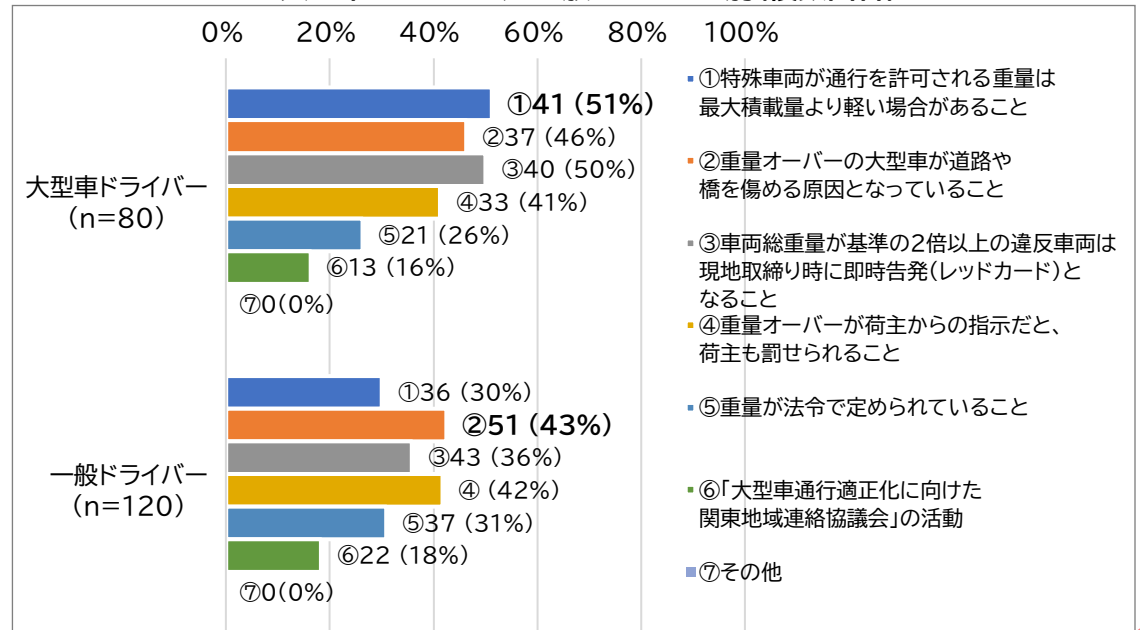


■関心を持った内容

・CM内容で関心を得た点として最も多かったのは、「②重量オーバーの大型車が道路や橋を傷める原因となっていること」であった。

・大型車ドライバー／一般ドライバー別に関心を持った内容を見ると、大型車ドライバーは「①特殊車両が通行を許可される重量は最大積載量より軽い場合があること」が約5割で最も多く、次いで「③車両総重量が基準の2倍以上の違反車両は現地取締り時に即時告発となること」が多かった。一般ドライバーは「②重量オーバーの大型車が道路や橋を傷める原因となっていること」が最も多かった。

大型車ドライバー／一般ドライバー別(複数回答)



5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【大型車ドライバー向け】アンケート項目(全11問)

質問9:全国的に道路(橋など)が老朽化している問題を報道や会社でお聞きになったことはありますか？

質問10:大型車を運転していて、以下の選択肢にあるような道路の傷みを感じることはありますか。

質問11:法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要ですが、このことをご存知でしたか？

質問12:特殊車両通行許可証で許可された通行経路をいつも走行していますか？

質問13:許可された通行経路以外の道路を使う理由をお答えください。

質問14:積荷を運ぶ際に、運行管理者からの指示はありますか？

質問15:積荷積載時または運転中、積荷が積載可能な重量以上であることを感じたことはありますか？

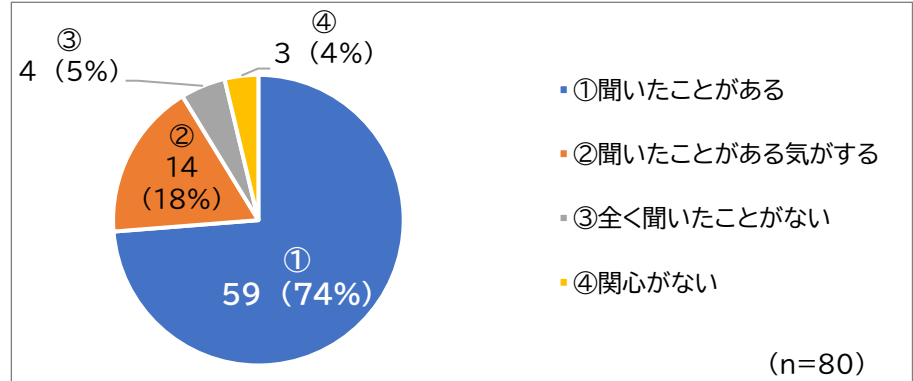
質問16:荷主(取引先)から、急な積荷の増量や、ルート変更等の指示をされたことはありますか？

質問17:運送事業者の違反に対して、場合によっては荷主責任が問われる荷主勧告制度の内容をご存知ですか。

質問18:重量を違法に超過した大型車(特殊車両)の取締りが強化されていることをご存知ですか？

質問19:車両総重量が基準の2倍以上の違反車両は現地取締り時に即時告発(レッドカード)となることをご存知ですか？

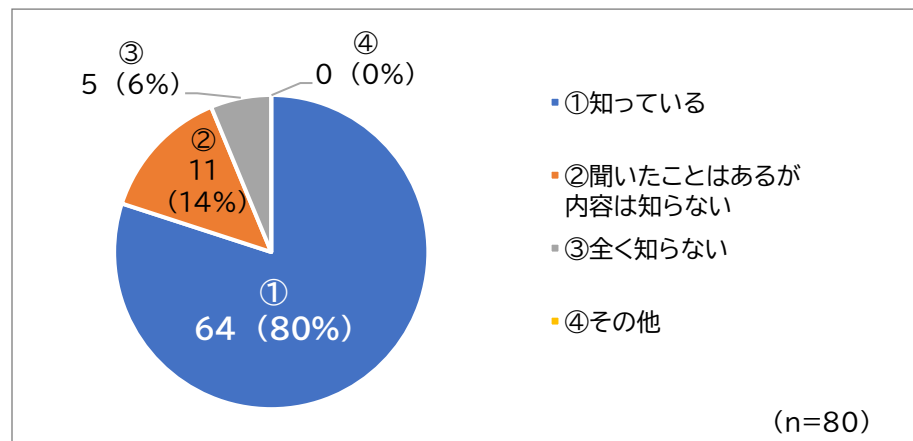
【質問9】全国的に道路(橋など)が老朽化している問題を報道や会社でお聞きになったことはありますか？



■老朽化問題の認知度

・道路の老朽化問題の認知度は約7割であり、昨年度と比べ1割以上低い結果となった。

【質問11】法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要ですが、このことをご存知でしたか？

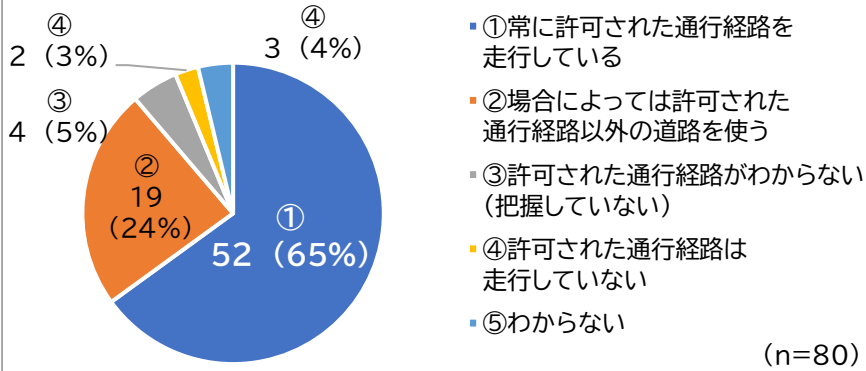


■特車制度の認知度

・特車制度の認知度は約8割であった。

5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

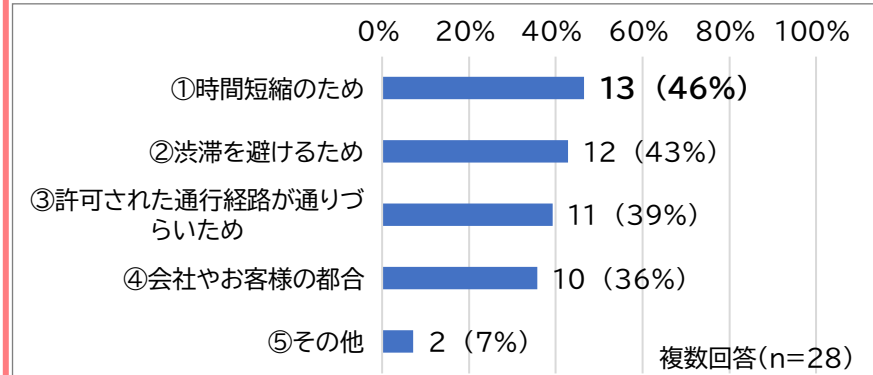
【質問12】特殊車両通行許可証で許可された通行経路をいつも走行していますか？



■許可経路の走行状態

・「①常に許可された通行経路を走行している」と回答した割合が約7割で最も多かったものの、残りの約3割は必ずしも許可経路を遵守した走行がなされていない結果となった。

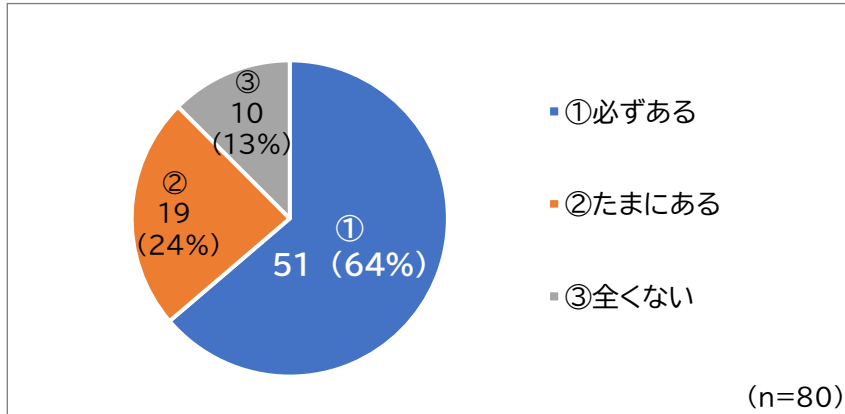
【質問13】(質問12で②～⑤と回答をした方へ)許可された通行経路以外の道路を使う理由をお答えください。(複数回答)



■許可経路以外の走行理由

・許可経路を遵守しない理由としては、「①時間短縮のため」が最も多く、次いで「②渋滞を避けるため」となった。

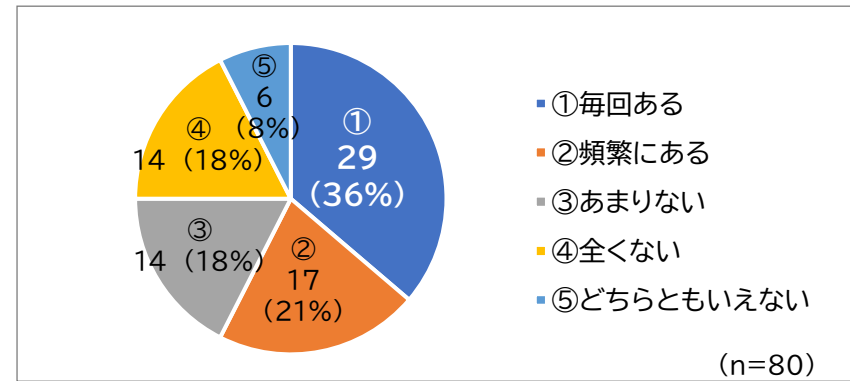
【質問14】積荷を運ぶ際に、運行管理者からの指示はありますか。



■運行管理者の指示の有無

・運行管理者の指示について、約6割が「①必ずある」と回答した。

【質問16】荷主(取引先)から、急な積荷の増量や、ルート変更等の指示をされたことはありますか？

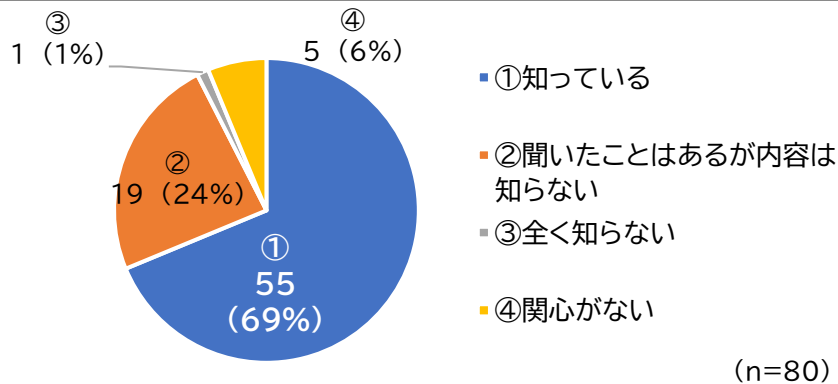


■荷主都合の急な変更指示

・荷主による急な変更指示について、「①毎回ある」「②頻繁にある」と回答した割合は、合わせて約6割となり、「③あまりない」「④全くない」を合わせた割合より高い結果となった。

5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

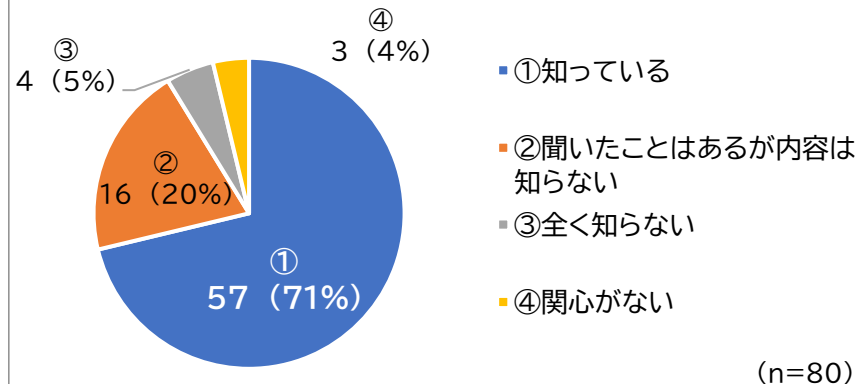
【質問17】運送事業者の違反に対して、場合によっては荷主責任が問われる荷主勧告制度の内容をご存知ですか？



■荷主勧告制度の認知度

・荷主勧告制度の認知度は約7割となった。
 ・「②聞いたことはあるが内容は知らない」「③全く知らない」を合わせると、約3割近くが内容を把握せずに走行している可能性がある。

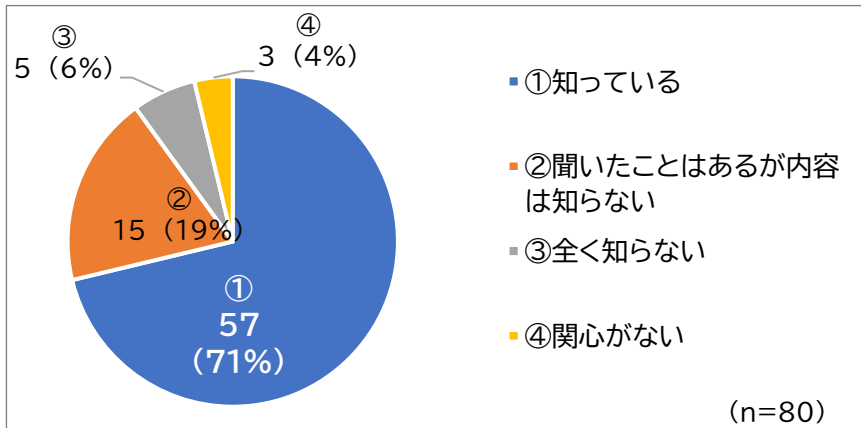
【質問18】重量を違法に超過した大型車(特殊車両)の取締りが強化されていることをご存知ですか？



■重量違反の取締強化の認知度

・約7割が重量違反の取締り強化について認知していたが、約3割は内容まで把握していなかった。

【質問19】車両総重量が基準の2倍以上の違反車両は現地取締り時に即時告発(レッドカード)となることをご存知ですか？



■総重量2倍レッドカードの認知度

・2倍レッドカードの認知度は約7割であった。

5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【一般ドライバー向け】アンケート項目(全4問)

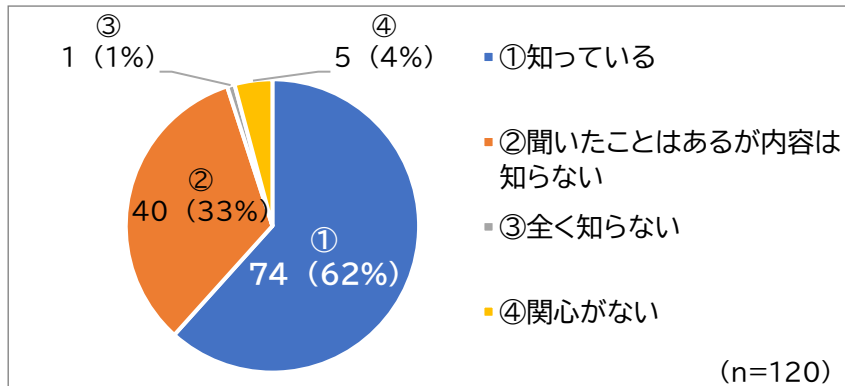
質問20: 全国で道路(橋)などが老朽化している問題をご存知ですか？

質問21: 道路(橋など)の老朽化はどのような危険があると思われますか？

質問22: 法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要ですが、このことをご存知でしたか？

質問23: 高速道路や国道では、重量オーバー等の大型車の取締りを行っていますが、ご存知でしたか？

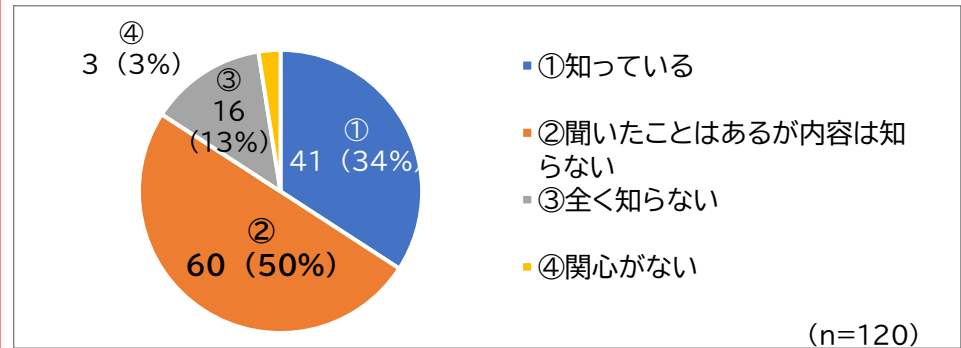
【質問20】全国で道路(橋)などが老朽化している問題をご存知ですか？



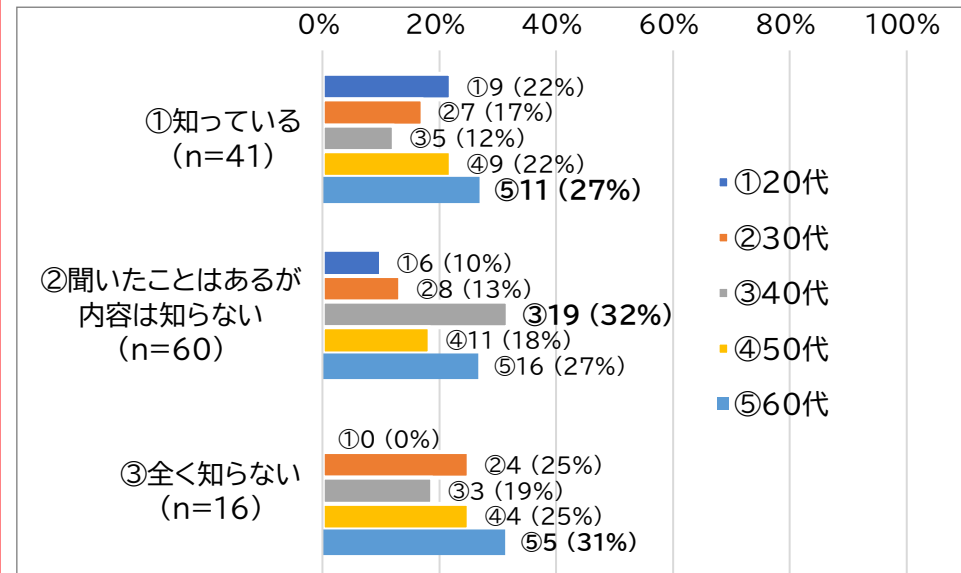
■老朽化問題の認知度

・道路の老朽化問題の認知度は約6割であった。

【質問22】法令で定められた重さ等を超えた大型車は通行許可が必要ですが、このことをご存知でしたか？



年代別



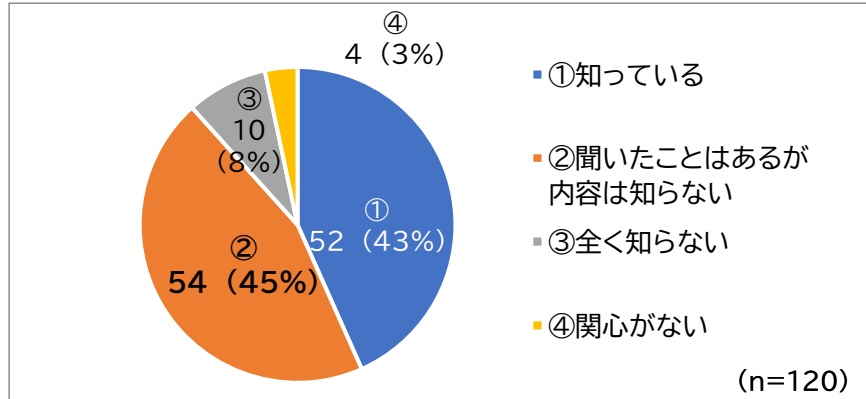
■特車制度の認知度

・特車制度の認知度は約3割となり、「聞いたことはあるが内容は知らない」「全く知らない」を合わせると、約8割が内容を把握していない結果となった。

・年代別にみると、「①知っている」と回答した割合は60代が約3割で最も高く、次いで20代、50代が共に約2割であった。

5-1. ラジオ広報Webアンケート調査結果

【質問23】高速道路や国道では、重量オーバー等の大型車の取締りを行っていますかご存知でしたか？



■重量違反の取締強化の認知度

・高速道路や国道で実施している取締りの認知度は約4割にとどまり、昨年度より1割以上低い結果となった。

5-2. ラジオ広報Webアンケート調査による効果検証

総括

【対象者：社会一般(大型車ドライバー含む)】

○社会一般

- 道路の老朽化問題の認知度は約6割と昨年度より約1割低い結果であった。また、特車制度の認知度も昨年度同様約4割であり、横ばいとなった。
⇒認知度向上のため今後も社会一般に対して広範的な周知が必要

○大型車ドライバー

- 特車制度及び老朽化問題の認知度は約7割～8割で、昨年度及び一昨年度調査と変化がなかったことから、認知度は高止まりしていることが推察される。
⇒大型車ドライバーに到達する継続的かつ効果的な広報の取り組みが必要
- 荷主都合の変更指示を経験した割合は8割近く存在しているものの、昨年度と比較すると約1割減少しており、「毎回変更指示等がある」との回答件数も過去3カ年で最も低い結果となったことから、荷主への継続的な啓発活動が、特車制度の認知度浸透へ一定の効果を上げていると推察される。
⇒法令遵守のため、次年度以降も荷主に対する持続的な取り組みが必要

6-1. 連絡協議会HPアクセス数

連絡協議会HPでは、特車制度や啓発活動の各種取組の情報発信を行っている。当該HPは関東地方整備局HP(道路)にバナーを設置して誘導を図っているものの、アクセス数は例年少なかった。このため、昨年度は「最新のお知らせページ」に一般向けWebアンケートURLの設置及び特殊車両の塗り絵公開を行い、特車総合ツイッターから誘導させる形で、HPの認知を広めるための工夫を行った。今年度も引き続き認知の浸透を目的とし、昨年度同様特殊車両の塗り絵の公開を実施した。

連絡協議会HP

【対象期間】 R3/8/1～11/30(広報重点期間・大型車通行適正化推進月間)
【比較期間】 R2/8/1～11/30(広報重点期間・大型車通行適正化推進月間)
R1/8/1～11/30(広報重点期間・大型車通行適正化推進月間)

- 「最新のお知らせページ」の平均アクセス数及びユニークユーザ数は、一昨年度と比較すると共に1.5倍増加したが、一般向けアンケートを実施した昨年度と比べると、アクセス数は約3分の1、ユニークユーザ数は約4分の1に減少した。

最新のお知らせページ	アクセス数(PV)平均	ユニークユーザ数(UU)平均
R3	8.5	5.6
R2	25.0	21.0
R1	5.5	3.6

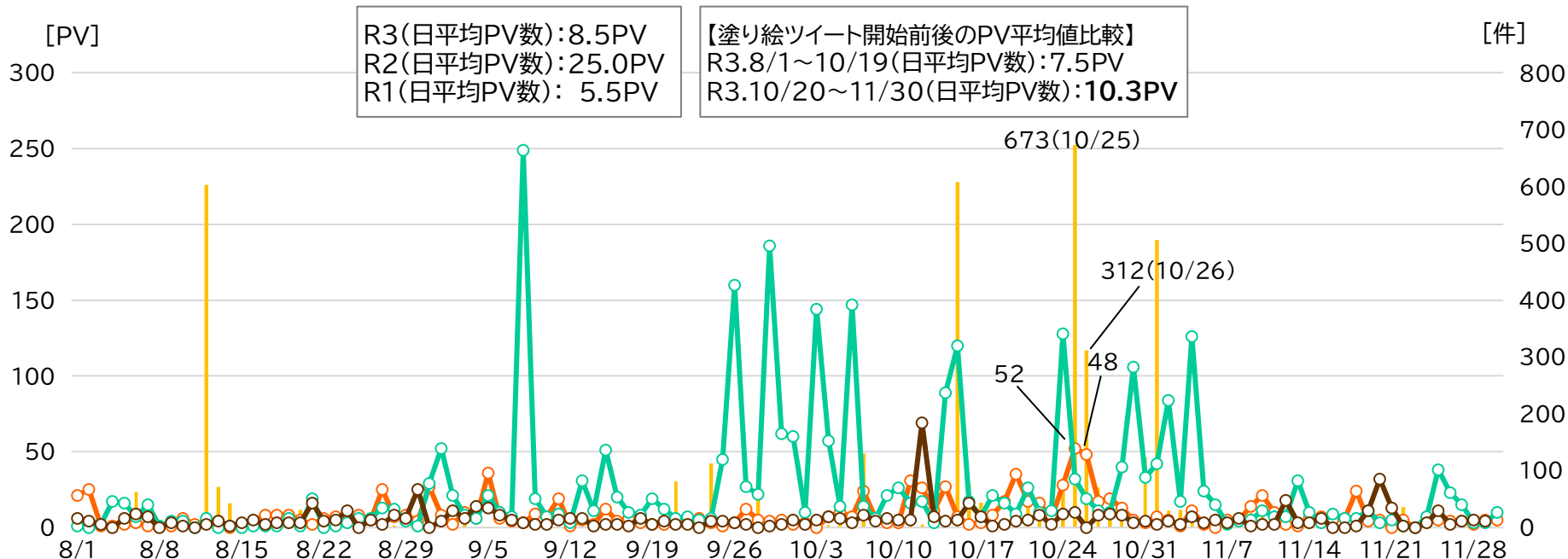
6-1. 連絡協議会HPアクセス数

- ツイッターで塗り絵の紹介(誘導)を行った当日及び直後に連絡協議会HPのアクセス数が増加している傾向が見られる。
- 塗り絵ツイートの発信開始日(10/20)を境界とし、その前後の期間の平均PVを比較したところ、発信後の期間の方が2.8PV多い結果となった。

⇒ ツイッター誘導との因果関係があることが推察される。

【R3/R2/R1】連絡協議会HP(「最新のお知らせ」)アクセス数

■ (参考)R3Twitterエンゲージメント数(右軸)
 ○ 【R3】PV数
 ○ 【R2】PV数
 ○ 【R1】PV数

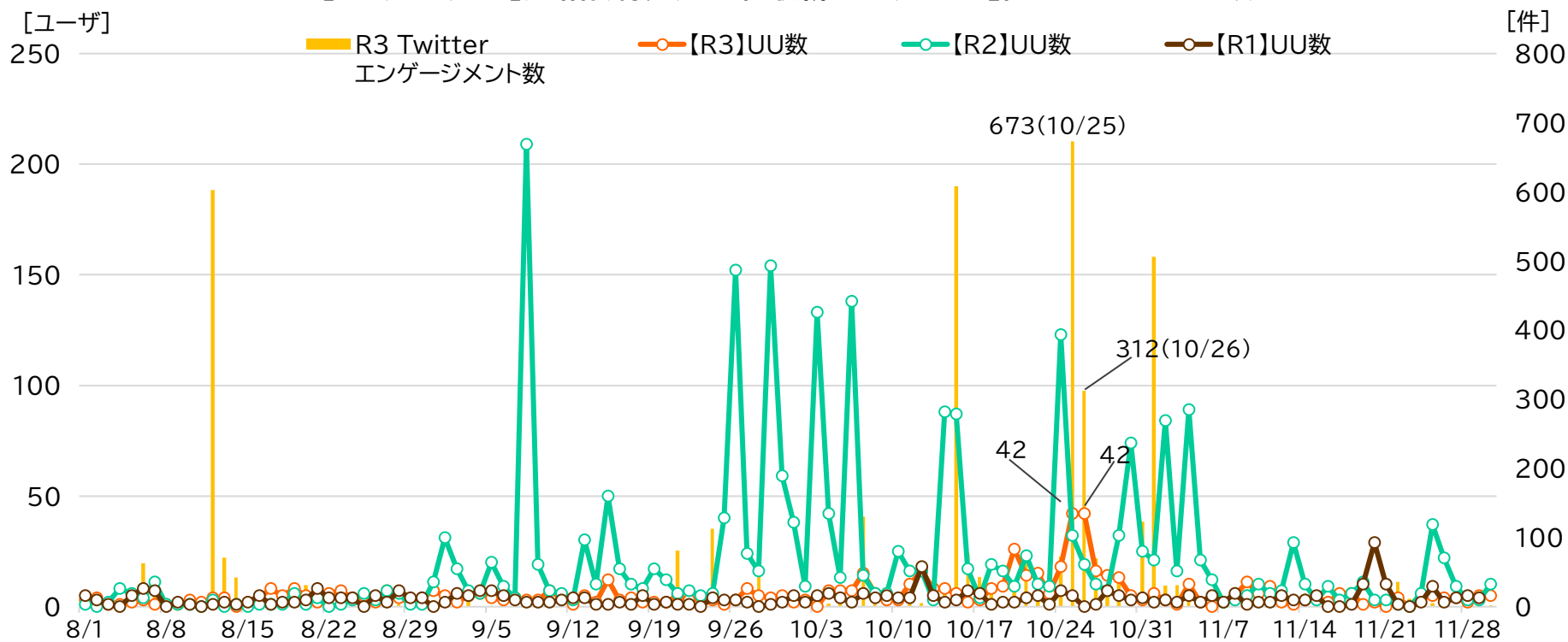


Twitter 発信日	塗り絵誘導	【10月】20、22、24、26、28日	合計5回
----------------	-------	----------------------	------

6-1. 連絡協議会HPアクセス数

- アクセス数とほぼ同様に、ツイッターで塗り絵の紹介(誘導)を行った当日及び翌日にユニークユーザ数が増加している傾向が見られる。

【R3/R2/R1】連絡協議会HP(「最新のお知らせ」)ユニークユーザ数



Twitter
発信日

塗り絵誘導

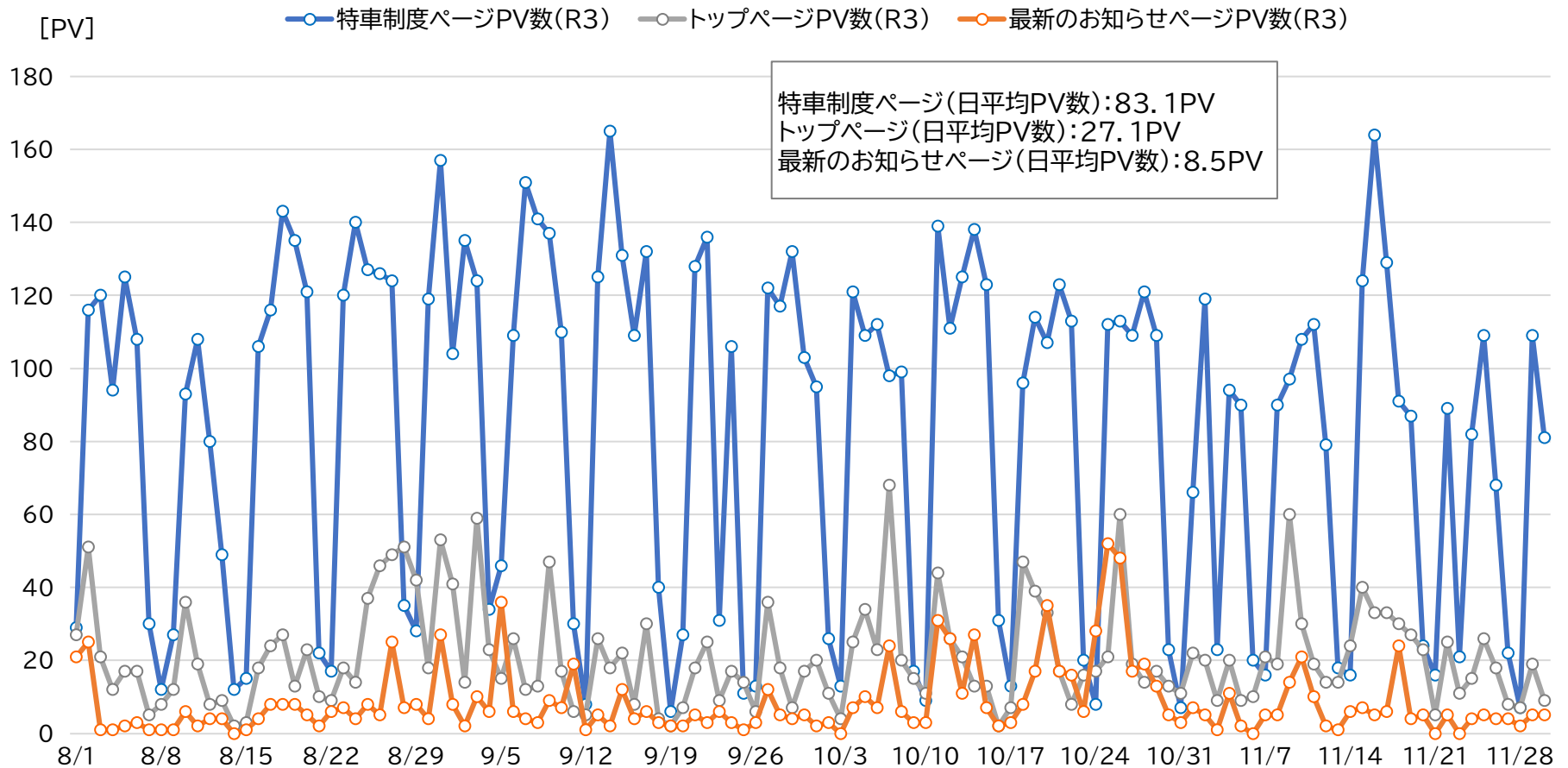
【10月】20、22、24、26、28日

合計5回

6-1. 連絡協議会HPアクセス数

- 今回ツイッターでは誘導先に設定していなかった特車制度ページ、トップページのアクセス数は、最新お知らせページに比べ高い値となっている。

【R3】特車制度ページ/トップページ/最新のお知らせページアクセス数



6-2. 連絡協議会HPによる効果検証

総括

【対象者:社会一般】

- 今年度も連絡協議会の広報ツールである特車総合ツイッターを組み合わせ実施した結果、ツイッターによる誘導を実施しなかった一昨年度と比較してアクセス数、ユニークユーザ数は増加したが、ノベルティ付きのアンケート調査を実施した昨年度程の増加は見られなかった。
- 特車制度ページは今回ツイッターの誘導先として設定していなかったが、高いアクセス数を獲得していた。
⇒特車制度について知りたいユーザと、特車制度には関わりがないユーザにアクセスしてもらうには異なるアプローチが必要