

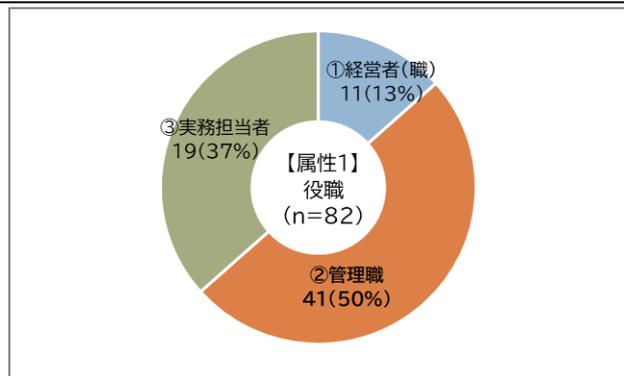
R4 建設業界・産廃業界に属する荷主企業へのアンケート調査結果（単純集計）

◆回答者一覧

	団体名	説明会開催有無	資料配布有無	回答者数
業 界 建 設 ・ 建 築	(一社) 東京建設業協会	○	○	40名
	(一社) 神奈川県建設業協会		○	9名
	(一社) 千葉県建設業協会		○	6名
	(一社) 埼玉県建設業協会		○	15名
物 業 界 産 業 廃 棄	(一社) 東京都産業資源循環協会	○	○	6名
	(一社) 東京建物解体協会		○	6名
	合計	2団体	6団体	82名

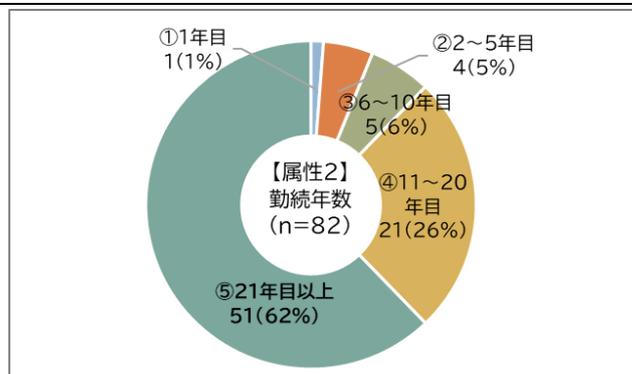
◆単純集計

【属性1】 役職について教えてください。



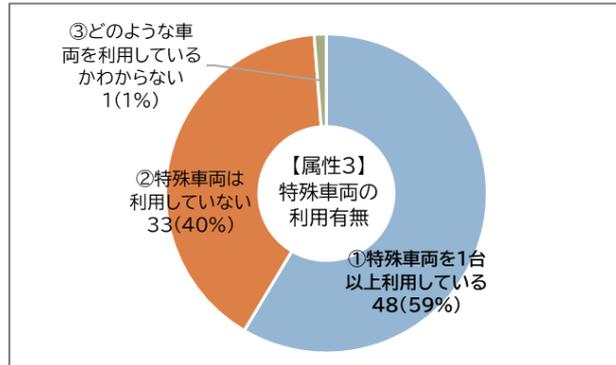
回答者の役職は、「②管理職」が約5割で最も多く、次いで「③実務担当者」が多い結果となった。

【属性2】 (同一業界において)勤続年数は何年目ですか？



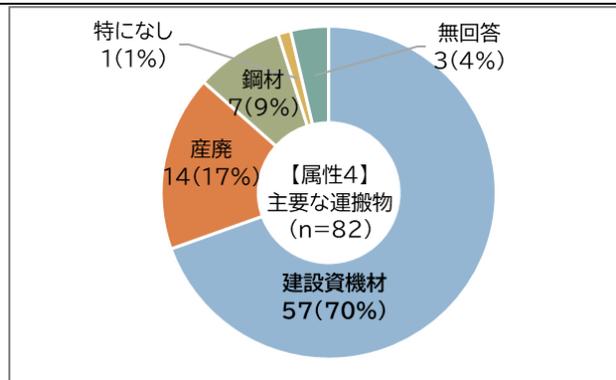
勤続年数は、「⑤21年目以上」と回答した割合が約6割と最も多かった。

【属性3】 積荷の運搬には「特殊車両」※を利用していますか。



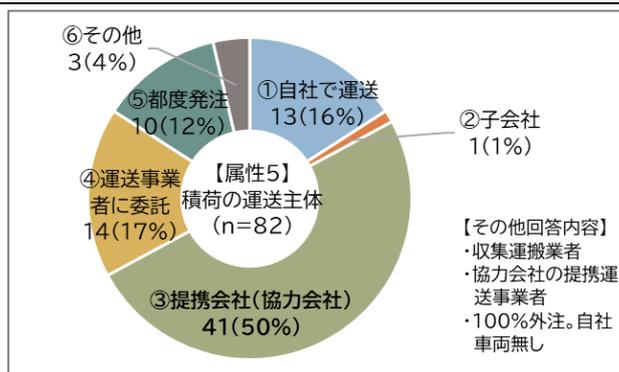
特殊車両の利用有無について、「①特殊車両を1台以上利用している」回答者が約6割、「②特殊車両は利用していない」回答者が約4割であった。

【属性4】 貴社の物流に係る主要な取扱品目を教えてください。



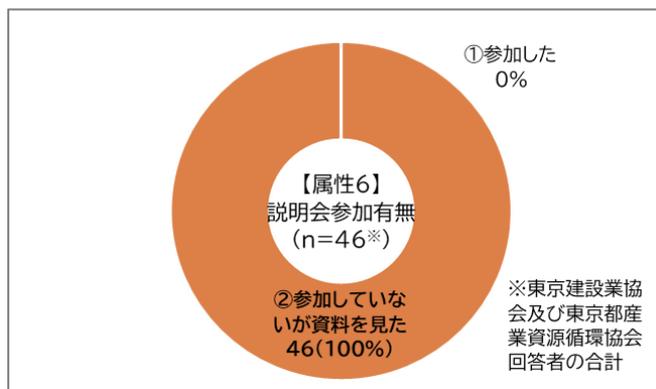
主要な運搬物は、「建設資機材」が約7割で最も多かった。

【属性5】 上記の主要な取扱品目(積荷)の運送主体は、次のうちどれでしょうか？
(代表的な形態を1つ選択)



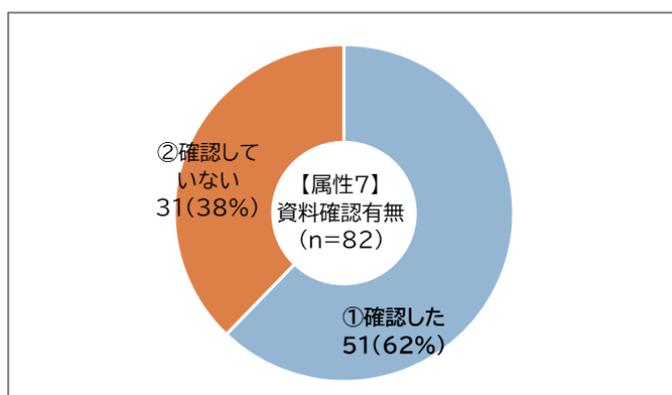
積荷の運送主体は、「③提携会社(協力会社)」が約5割で最も多かった。

【属性6】 令和4年10月26日(東京都産業資源循環協会は令和4年11月18日)に開催された説明会に参加されましたか？



東京建設業協会及び東京都産業資源循環協会の会員である回答者 46 名のうち、全員が特殊車両通行制度に関する説明会に「②参加していないが資料を見た」と回答した。

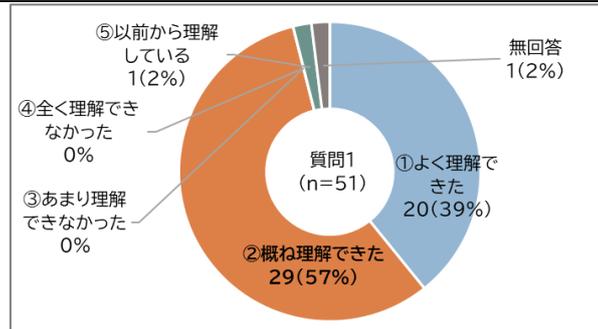
【属性7】 「特殊車両通行制度について」という資料内容を確認しましたか？



「特殊車両通行制度について」という資料内容の確認の有無について、回答者の約 6 割である 51 名が「①確認した」、約 4 割である 31 名が「②確認していない」と回答した。

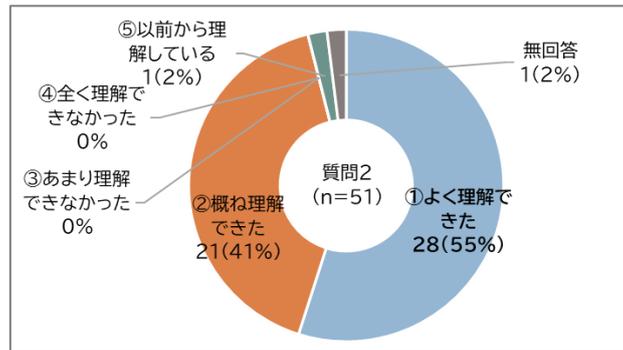
(以降、質問 1～質問 15 は「①確認した」と回答した 51 名、質問 16～質問 30 は「②確認していない」と回答した 31 名を対象とする。)

【質問1】 道路が老朽化している現状について、ご理解いただきましたか？



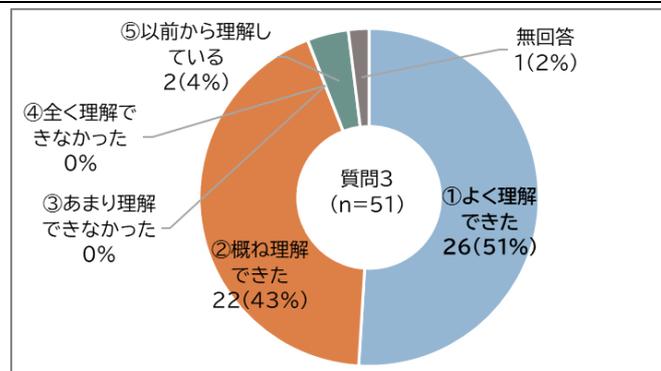
道路の老朽化に関して、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると、約9割となった。

【質問2】 違法に重量オーバーした大型車両の走行が道路(橋)の劣化に対して大きな影響を与えることについて、ご理解いただきましたか？



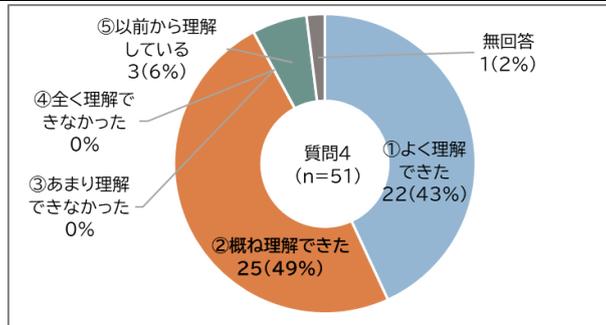
重量超過車両が道路に与える影響について、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると、約9割となった。

【質問3】 一定の重さや大きさを超える車両(=特殊車両)を走行させる場合、道路管理者に対して特殊車両通行許可申請または確認の求めを行い、許可等を得なければならない理由をご理解頂けましたか？



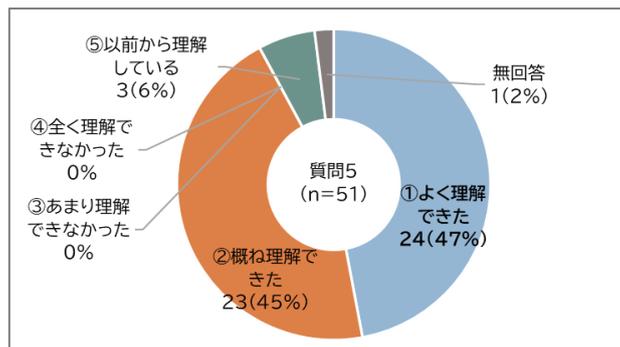
特車制度について、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると、約9割となった。

【質問4】 特殊車両通行許可制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、誘導車を配置しなければならない場合があることについて、ご理解いただけましたか？



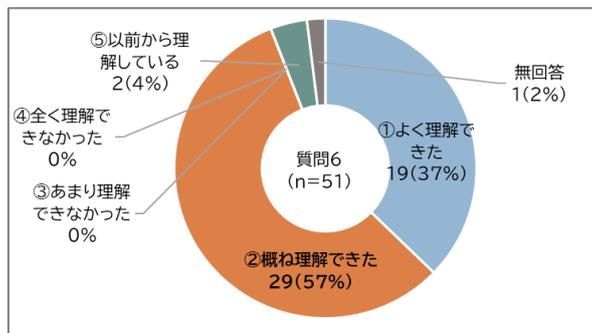
誘導車の配置について「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると約9割となった。

【質問5】 「最大積載量」とは、車検証に登録されている「車両総重量」から「車両自重」と「乗車定員」を差し引いた重さであることについて、ご理解いただけましたか？



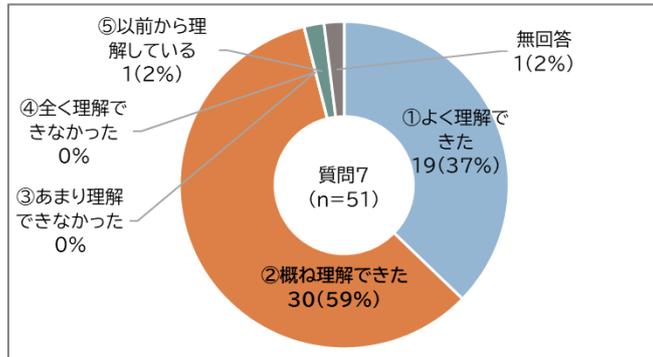
最大積載量について、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると約9割となった。

【質問6】 通行する経路によっては、道路法(車両制限令)に基づき、車検証に記載されている最大積載量まで積載できない場合があることについて、ご理解いただけましたか？



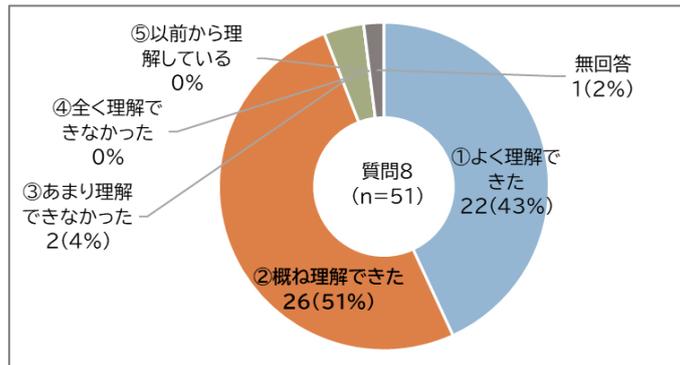
通行経路によっては最大積載量まで積載できない場合があることについて、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると約9割となった。

【質問7】 車両に荷物を積み場合、車両総重量が一般的制限値以内であっても、積み方が偏ると軸重超過になる可能性があることについて、ご理解いただけましたか？



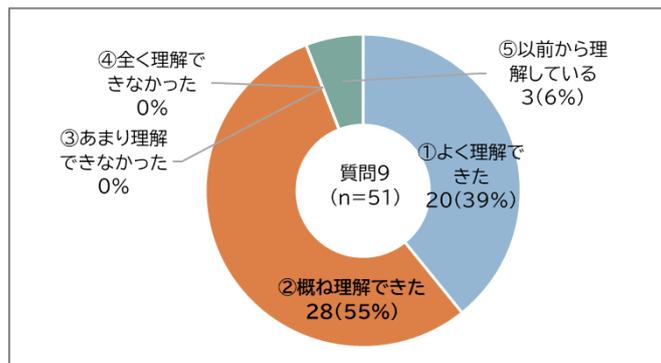
車両総重量が一般的制限値以内であっても、軸重超過になる可能性があることについて、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると、約9割となった。

【質問8】 悪質な違反者への対策強化として、現地取締りで総重量が基準の2倍以上の超過と確認された場合、即時刑事告発が実施されることについて、ご理解いただけましたか？



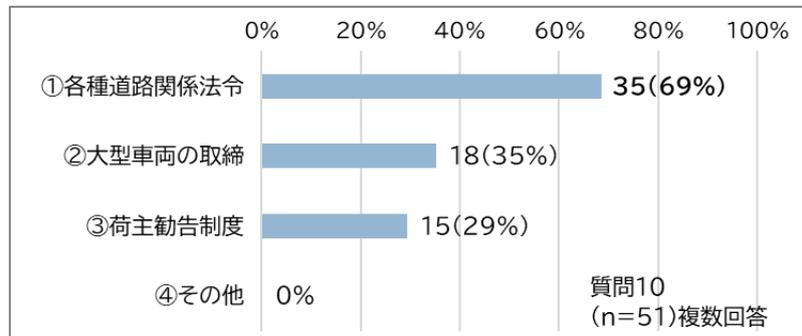
即時刑事告発について、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると、約9割となった。

【質問9】 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についてご理解いただけましたか？



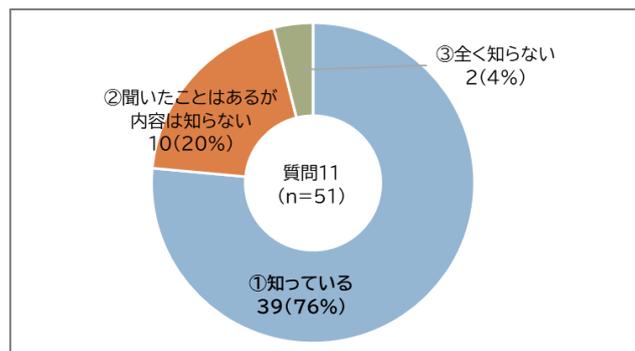
荷主勧告制度について、「①よく理解できた」「②概ね理解できた」と回答した割合を合わせると約9割となった。

【質問10】 説明の内容(資料)のうち、もっと理解を深めたいと思われたことはありますか？(複数回答可)



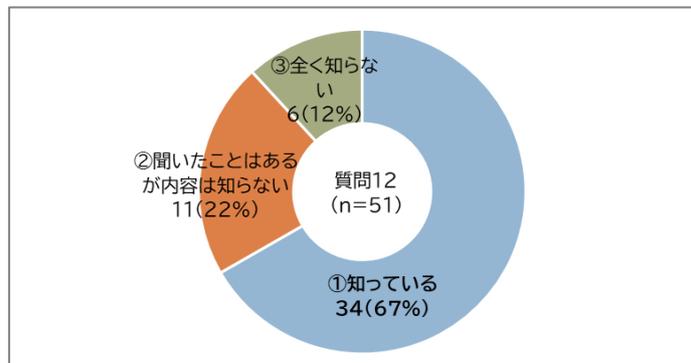
理解を深めたい内容について、「①各種道路関係法令」と回答した割合が約7割と最も多かった。

【質問11】 特殊車両通行許可制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、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、ご存知ですか？



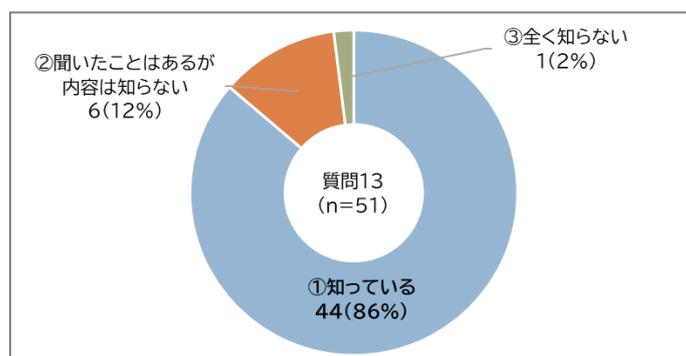
夜間通行条件についての認知度は約8割であった。

【質問12】 特殊車両通行の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)を付された場合、工事現場への搬入また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が必要になることがありますか、ご存知ですか？



夜間通行条件を付された場合の待機場所や作業ヤードの確保の必要性について、約7割が「①知っている」と回答した。一方で、「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割が内容を認知していないことがわかった。

【質問13】 運送事業者が特殊車両通行の手続きを実施する場合、通行可能になるまで1ヶ月近く時間を要することがありますが、ご存知ですか？



通行許可の取得に1ヶ月近く要することがあることについて、約9割が「①知っている」と回答した。

【質問14】 どのような取組みが「大型車両の通行の適正化」の実現に繋がると思われますか？

「大型車両の通行の適正化」の実現に繋がると思われる取組みについて、得られた意見等について、項目ごとに整理した。なお、個別意見の中に複数の項目がある場合は、それぞれ計上したため、回答者数≠回答数となっている。

挙げられた意見をみると、特車制度に関する説明会の実施等の啓蒙活動、ポスター掲示等の広報活動による特車制度の周知を挙げる内容が多かった。また、取締強化、過積載防止対策、違反時の厳罰化等、運送事業者を対象とした取組みを挙げる意見がある一方で、申請手続きの簡素化や制度自体の見直しを挙げる意見もみられた。詳細は次頁を参照。

項目	回答数
広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	12
取締り強化	7
申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	6
過積載防止対策	4
違反時の厳罰化	3
適正な賃金・価格	3
綿密な搬入計画の実施	3
その他	5
特になし・わからない	4

【質問 14 詳細内容】

回答内容	広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	取締り強化	申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	過積載防止対策	違反時の厳罰化	適性な賃金・価格	綿密な搬入計画の実施	その他
発注者・設計者の理解								○
幅広く広報活動	○							
運送事業者にその内容を把握させること	○							
取り締まりの強化		○						
事務手続きの簡略化			○					
違反時の罰則の強化、注意喚起	○				○			
WIMの増設、町のポスターなどに掲示を行うこと。	○			○				
運送会社への教育	○							
手続きの簡素化			○					
運転手、運送会社へ適正な賃金を払う事。 搬入計画を事前に綿密の行う事。						○	○	
総じて発注者から請負者に適正なコストと納期を支払う様にしてもらうこと。(過剰なコスト競争や厳しい工期や納期設定が無くなり、多少なりとも余裕がある状態)						○		
情報周知と徹底	○							
早期からの計画と協力会社への特車申請の示唆及び綿密な打ち合わせの実施							○	
該当場所の道路の仕様制限をまず理解し、しっかりと関連法規を確認すること	○							
取り締まりの強化と実態の把握		○						
取締りの強化		○						
車両の製造の時点で過積載などの問題車両はエンジンがかからないなども考えなければいけないのではないか。				○				
あらためての周知活動 啓蒙活動 などPRの強化	○							
警察の取締り強化		○						
啓蒙活動	○							
違反時の厳罰化					○			
違反時の厳罰化					○			
官民の主な団体ももっと意見を上げれば良いと思う。								○
建設資機材関係での積荷の際の使用ダンプの最大積載重量の確認と、積込数量(重量)の把握をし、過積載防止を徹底することが重要である。				○				
特殊車両通行制度についての説明会の随時実施。申請書類を警察署等のHPの分かりやすいところに載せる等の見える化。	○							
地道な啓蒙活動	○							
過積載防止対策				○				
取り締まりの強化		○						
運賃アップが必要です。						○		
運送車両への自動車税軽減								○
荷主の検量制度								○
特車申請許可発行の迅速化及びシステムの簡素化、特車未申請車両の取締り強化		○	○					
特車許可申請期間の短縮と未申請の通行者の取締りの強化を両輪で行って欲しい		○	○					
特殊車両通行許可申請から認可までの期間が長すぎるので得意先から急な対応を求められたときに許可なく運行せざるを得なくなるので認可までの許可をスピーディーにすることで適正化が可能になると思います。			○					
大型車両についての決まり事や注意事項を、車両使用側だけでなく、一般に広く情報発信し、スマホや車載カメラからの情報提供を求めるなどとして、実際の注意指導などに役立てることで、適正化に少しは繋がるのではないかと思います。	○							
余裕を持った依頼や輸送計画の策定							○	
申請の簡素化			○					
許可基準の見直し・道路の整備(老朽化対策)								○
特になし・わからない								
合計	12	7	6	4	3	3	3	5

【質問15】 大型車両の走行に関して、懸案となっていることやご意見、ご要望等がございましたらご記入ください。

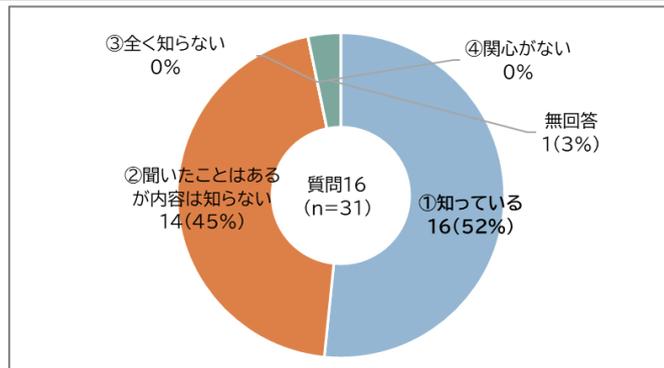
大型車両の走行に関する意見・要望等について、項目ごとに整理した。なお、個別意見の中に複数の項目がある場合は、それぞれ計上したため、回答者数≠回答数となっている。

項目	回答数
申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	7
過積載防止対策	3
広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	2
取締り強化	2
違反時の厳罰化	1
その他	6
特になし	11

【質問 15 詳細内容】

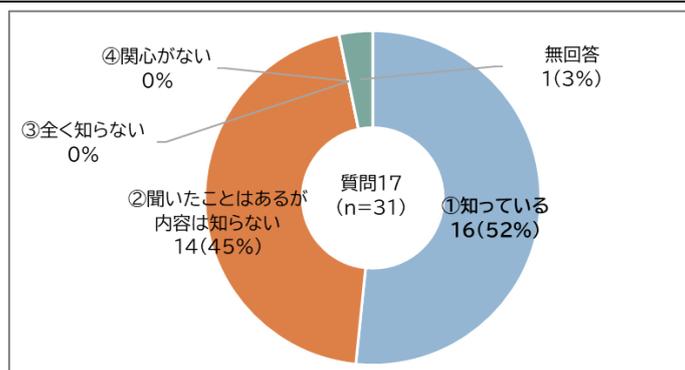
回答内容	申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	過積載防止対策	広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	取締り強化	違反時の厳罰化	その他
申請許可を取るまでの時間を短くして欲しい	○					
道路の情報についての窓口がわかりにくい						○
申請から許可までの期間が1か月以上掛かる場合がある	○					
運転手の知識・認識不足			○			
排気ガスの問題が気になります						○
特車申請の通行可能時間帯と、近隣住民の要望する作業時間帯の乖離						○
大型車両の走行振動・騒音などを提言する方法を確立すること						○
過積載は厳しくなってきたが、未だに見るからに過積載しているだろう車両が通行しているが、今以上に厳罰化するべきなのか、他の対策を取るべきなのか？		○			○	
特殊車両通行の許可までの日数の短縮	○					
特殊車両通行の許可までの日数の短縮	○					
過積載防止の徹底管理と法定速度の厳守等の指導教育徹底が必要且つ重要となる。		○	○			
特殊車両申請について、申請に1か月以上かかりますが、公共工事については、もう少し短縮できないかご検討お願い致します。	○					
建設業なので道路が傷んでいる状況を良く見ます。原資は税金ですし、造ったものは長く使ってもらいたいので、取り締まり強化を願います。				○		
許可の時間短縮を望みます。	○					
荷台の深い大型ダンプは常に過積載で運行しているので、取り締まりをしてほしい。		○		○		
新しい特車申請システムについてだが、廃棄物業界の特性として処分場が僻地にある場合が多い。その際、未収録路線が多く存在するため新しい特車申請システムが利用できないため恩恵が得られていない。						○
許可までの期間・道路の整備(道路幅)	○					○
特になし						
合計	7	3	2	2	1	6

【質問16】 全国で道路(橋等)が老朽化している問題をご存知ですか？



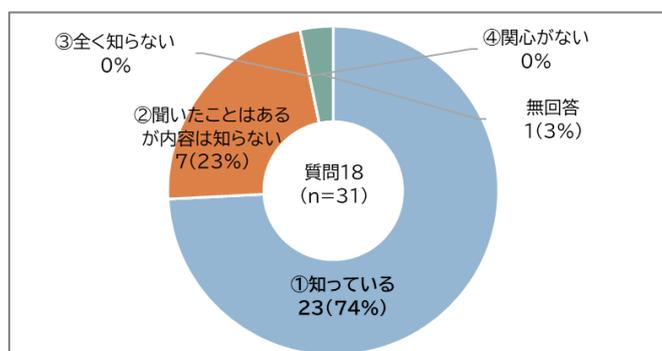
道路の老朽化について「①知っている」と回答した割合は約 5 割となり、「②聞いたことはあるが内容は知らない」と回答した割合をやや上回る結果となった。

【質問17】 違法に重量オーバーした大型車両の走行が道路(橋)の劣化に対して大きな影響を与えることをご存知ですか？



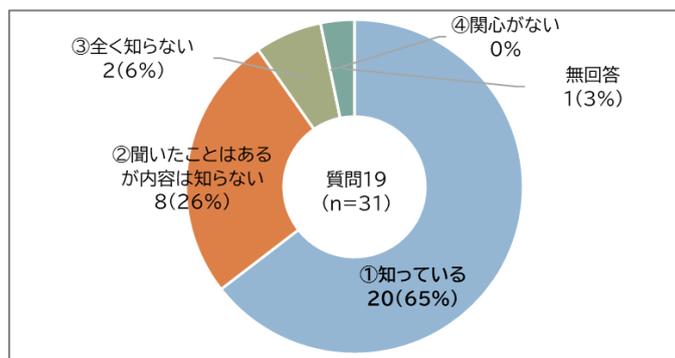
重量超過車両が道路に与える影響について、「①知っている」と回答した割合は約 5 割となり、「②聞いたことはあるが内容は知らない」と回答した割合をやや上回る結果となった。

【質問18】 一定の重さや大きさを超える車両(=特殊車両)を走行させる場合、道路管理者に対して特殊車両通行許可申請または確認の求めを行い、許可等を得なければならないことをご存知でしたか？



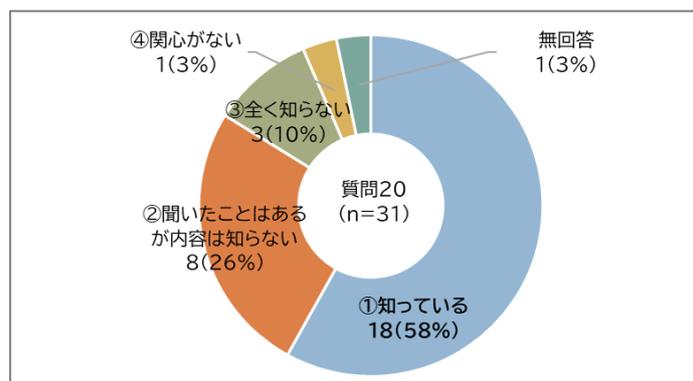
特車制度に関して「①知っている」と回答した割合は約 7 割であった。

【質問19】 特殊車両通行許可制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、誘導車を配置しなければならない場合がありますが、ご存知ですか？



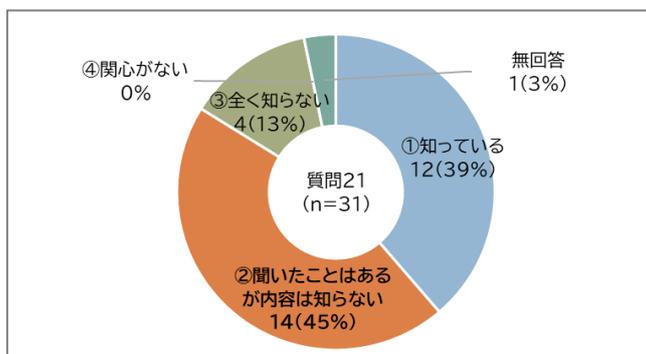
誘導車の配置に関する認知度は約 7 割となり、残りの 3 割は内容について認知していない結果となった。

【質問20】 最大積載量とは、車検証に登録されている「車両総重量」から「車両自重」と「乗車定員」を差し引いた重さであることをご存知ですか？



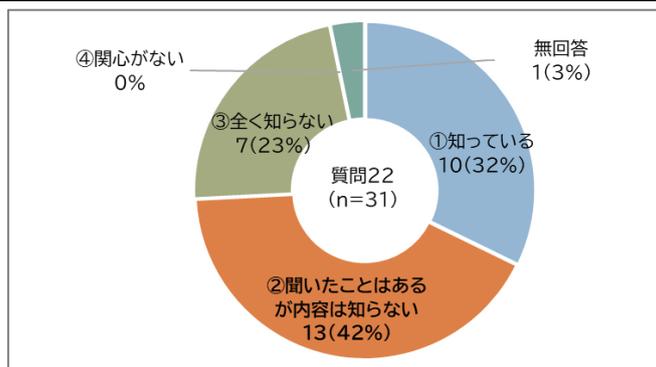
最大積載量について、約 6 割は認知しているが、残りの約 4 割は内容を知らない結果となった。

【質問21】 通行する経路によっては、道路法(車両制限令)に基づき、車検証に記載されている最大積載量まで積載できない場合があることをご存知ですか？



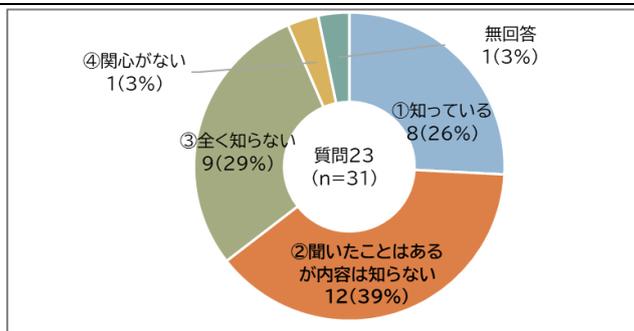
通行経路によっては最大積載量まで積載できない場合があることについて、「①知っている」と回答した割合は約4割となり、「②聞いたことはあるが内容は知らない」「③全く知らない」と回答した割合よりも約2割下回る結果となった。

【質問22】 車両に荷物を積む場合、車両総重量が一般的制限値以内であっても、積み方が偏ると軸重超過になる可能性があることをご存知ですか？



車両総重量が一般的制限値以内であっても、軸重超過になる可能性があることについて、「②聞いたことはあるが内容は知らない」と回答した割合は約4割、「③全く知らない」は約2割となり、認知度が低い結果となった。

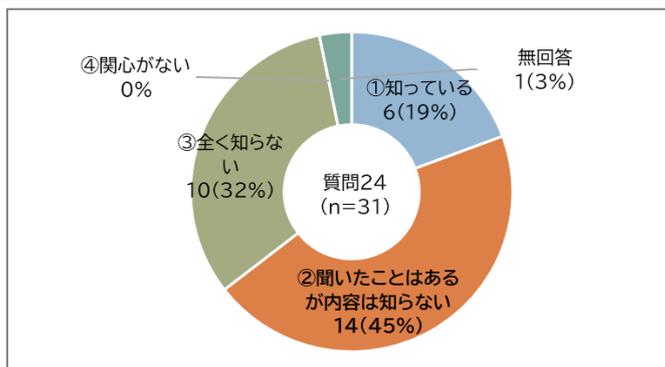
【質問23】 悪質な違反者への対策強化として、現地取締りで総重量が基準の2倍以上の超過と確認された場合、即時刑事告発(レッドカード)が実施されることをご存知ですか？



即時刑事告発について、「②聞いたことはあるが内容は知らない」と回答した割合は約4割、「③全く知らない」は約3割となり、認知度が低い結果となった。

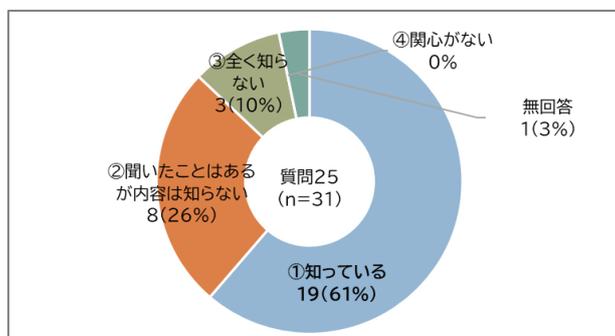
【質問24】 運送事業者の違反に対して、場合によっては荷主責任が問われる荷主勧告制度の内容をご存知ですか？

荷主勧告制度とは【URL:<https://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf>】



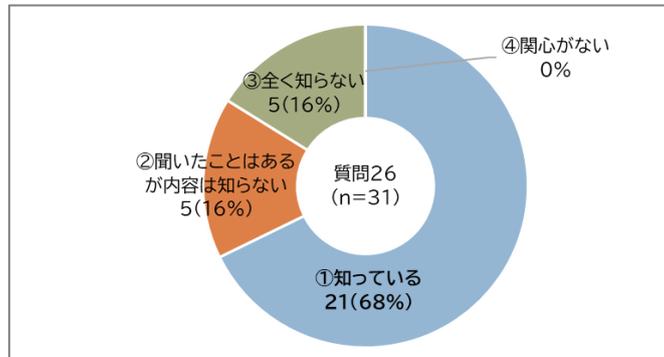
荷主勧告制度について、「②聞いたことはあるが内容は知らない」「③全く知らない」と回答した割合を合わせると、約8割が内容を認知していない結果となった。

【質問25】 特殊車両通行許可制度では、重量物や超寸法の積み荷を運ぶ場合、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、ご存知ですか？



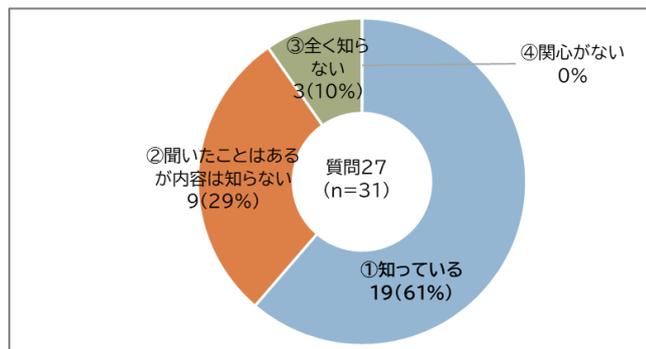
夜間通行条件について、「①知っている」と回答した割合は約6割であった。

【質問26】 特殊車両通行の条件として、夜間通行条件(21時～翌6時等)を付された場合、工事現場への搬入また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が必要になることがあります。ご存知ですか？



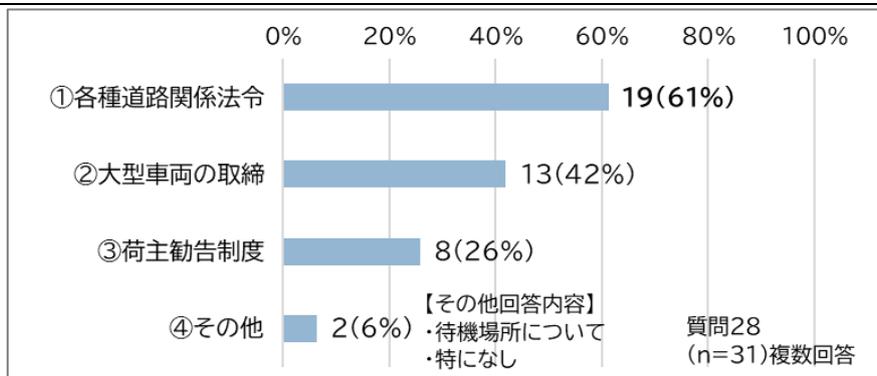
夜間通行条件を付された場合の待機場所や作業ヤードの確保の必要性について、「①知っている」と回答した割合は約7割であった。

【質問27】 運送事業者が特殊車両通行の手続きを実施する場合、通行可能になるまで1ヶ月近く時間を要することがありますが、ご存知ですか？



通行許可の取得に1ヶ月近く要することがあることについて、約6割が「①知っている」と回答した。

【質問28】 大型車両の通行の適正化について、もっと理解を深めたいと思われることはありますか？（複数回答可）



もっと理解を深めたい内容として、「①各種道路関係法令」が約 6 割で最も多く、次いで「②大型車両の取締」が多い結果となった。

【質問29】 どのような取組みが「大型車両の通行の適正化」の実現に繋がると思われますか？

「大型車両の通行の適正化」の実現に繋がると思われる取組みについて、得られた意見等について、項目ごとに整理した。なお、個別意見の中に複数の項目がある場合は、それぞれ計上したため、回答者数≠回答数となっている。

挙げられた意見をみると、講習会・勉強会の実施等の啓蒙活動、注意喚起を付したポスター掲示等の広報活動による特車制度の周知を挙げる内容が多かった。また、運賃の適正化を挙げる意見もあった。詳細は次ページを参照。

項目	回答数
広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	10
適正な賃金・価格	2
取締り強化	1
申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	1
過積載防止対策	1
コンプライアンスの徹底	1
その他	2
特になし・わからない	1

【質問 29 詳細内容】

回答内容	広報活動・啓蒙活動による認知度の向上	適性な賃金・価格	取締り強化	申請手続きの簡素化・許可期間の短縮化	過積載防止対策	コンプライアンスの徹底	その他
取締りばかりではなく、優良企業への表彰や特典を設ければ良いのではないか							○
講習会	○						
現場でも大型車両の知識を得た社員が少ないので、勉強会を開き、現場でルールを徹底させる。	○						
運行の際に、道路交通法を順守する						○	
関係者への定期的な講習	○						
待機場所と経路の確保							○
情報展開	○						
道路管理者からの警告	○						
手続きの簡素化と確実性				○			
常磐道下りの過積載ダンプ取締 水戸南インターチェンジあたりで降りていきます			○		○		
運賃の適正化・見積(積算)での基準単価の見直し		○					
注意喚起を付したポスターの掲示	○						
運送業者への啓発	○						
各事業所及び運転者へのお願い	○						
より多くの人に認知してもらえるために講習会等を増やしてもらいたい。	○						
運転手向けのオンラインセミナー。何度も実施する。	○						
適正価格の推進		○					
特になし							
合計	10	2	1	1	1	1	2

【質問30】 大型車両の走行に関して、懸案となっていることやご意見、ご要望等がございましたらご記入ください。

大型車両の走行に関する意見・要望等をみると、道路幅の拡張、道路の舗装構成の見直し、踏切・橋梁等既設構造物の強化等、道路・構造物そのものの改善を挙げる内容が多かった。

【質問 30 詳細内容】

回答内容
踏切や小型の橋など通行経路にある既設の構造物の強化をお願いしたい
21～6時の夜間搬入に対し、現場としては近隣対策が非常に苦勞する。19時ぐらいからにしてほしい。
道路幅に対しての通行制限
全国の道路の幅を広げてほしい
過積載 不正改造ダンプ(オーロラフィルムなどで中がまるっきり見えないなど)
道路の舗装構成の見直し(いまだに古い構成で道路を作ってる)
運搬費などの見直し 道路の舗装構成の見直し
大型車両の通行により家の前の道路が轍だらけのため修理してほしい。
特になし(3件)