

大型車両を取り巻く課題への対応 及び広報効果の検証

＜第8回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会＞

平成31年1月31日（木）

<目次>

1. 大型車両を取り巻く課題への対応
 - 1-1. 関東地域の課題への対応状況
2. 今年度の広報効果の検証
 - 2-1. ドライバー等への啓発活動の効果検証概要
 - 2-2. 大型車ドライバーへのアンケート調査結果
 - 2-3. クレーンオペレータへのアンケート調査結果
 - 2-4. アンケート調査結果まとめ
 - 2-5. 広報効果の検証
 - 2-6. 広報効果の検証まとめ

1.大型車両を取り巻く課題への対応

1-1. 関東地域の課題への対応状況

平成30年度における関東地域の大型車通行適正化に関する課題への対策状況について下表のとおり整理した。

課題に対して実施又は継続的に実施した対策内容			
課 題	対策内容		
	広報	取締	迅速化
特車制度の周知	1-①		
違反の多い協会等非加盟事業者に対する広報手段	1-②		
違反車両の交通安全対策	2-①		
荷主対策	3-①	3-①	
特車申請の許可期間短縮			4-①

1-1. 関東地域の課題への対応状況

(1) 今年度実施した特車制度周知の課題への対策内容を以下に示す。

課題	
広報対応	1-① 特車制度の周知



	対象者	課題への対応（案）※1	課題への対策内容※2
広報対応	社会一般	<ul style="list-style-type: none"> ラジオ（NACK5）、ラジオクラウドCMによる広報活動、及び連絡協議会委員等が実施する既存イベントへ参画し、チラシ配布やアンケートの実施 特車総合ツイッターでの広報実施 	<ul style="list-style-type: none"> ラジオ（NACK5）、ラジオクラウドCMによる広報活動、及び連絡協議会委員等が実施する既存イベント（埼玉県トラック協会主催：交通安全・環境フェア2018）へ参画し、啓発用ポケットティッシュ配布、特殊車両のぬり絵補助、展示パネルの説明を実施 特車総合ツイッターでの広報を実施
	運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> 連絡協議会委員（関係企業団体）が発行するメルマガ、機関誌等への定期的な寄稿 連絡協議会ホームページへの閲覧誘導の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 連絡協議会委員（関係企業団体）が発行するメルマガ、機関誌等へ大型車通行適正化推進月間の取り組み記事を掲載
	荷主	<ul style="list-style-type: none"> 重量違反等の多い業界に対して説明会を開催、また、荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等への定期的な寄稿 	<ul style="list-style-type: none"> 建設業会に対して説明会の開催や、特車制度説明資料及び啓発用チラシを配布 建設業界ホームページから、連絡協議会ホームページへのリンクにより、特車制度説明資料の閲覧を実施

※1 平成30年度第7回連絡協議会で課題への対応として決定した内容

※2 平成30年度に課題への対策として実施した内容

1-1. 関東地域の課題への対応状況

(2) 今年度実施した非加盟事業者の課題への対策内容を以下に示す。

課題		
広報対応	取締対応	1-② 違反の多い協会等非加盟事業者に対する広報手段



	対象者	課題への対応（案）※1	課題への対策内容※2
広報対応	協会等非加盟事業者	<ul style="list-style-type: none"> ラジオCMによる広報、及び整備管理者研修資料へのチラシ掲載 特殊車両及びクレーン車等販売ディーラーに対して車両購入者に対する特車制度の周知依頼を検討 車両制限令違反の現地取締時に引込車両ドライバーに対してチラシを配布 	<ul style="list-style-type: none"> ラジオCMによる広報、及び整備管理者研修資料へチラシを掲載 特殊車両及びクレーン車等販売ディーラー等は、車両購入者に対して特車制度の周知を実施しているので継続的に実施頂く 車両制限令違反の現地取締時に引込車両ドライバーに対して継続的にチラシを配布

※1 平成30年度第7回連絡協議会で課題への対応として決定した内容

※2 平成30年度に課題への対策として実施した内容

1-1. 関東地域の課題への対応状況

(3) 今年度実施した違反車両の交通安全の課題への対策内容を以下に示す。

課題	
広報対応	2-① 違反車両の交通安全対策



	対象者	課題への対応（案）※1	課題への対策内容※2
広報対応	荷主・運送事業者及び大型車ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> 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の検討 <p>平成29年1月～12月 事業用車両の死亡事故データ</p> <p>※) 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56.7%</p> <p>出典：(公社)全日本トラック協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 警察及びトラック協会が連携して、大型車両を含む業務用トラックを保有する事業者に対して、啓発用チラシ等を配布（資料3-1参照） 前年比で死亡事故が多いことから、引き続き事業者の交通安全対策の取組内容を検討 <p>平成29年/30年1月～9月 事業用車両の死亡事故データ</p> <p>出典：(公社)全日本トラック協会</p>

※1 平成30年度第7回連絡協議会で課題への対応として決定した内容

※2 平成30年度に課題への対策として実施した内容

1-1. 関東地域の課題への対応状況

(4) 今年度実施した荷主対策の課題への対策内容を以下に示す。

課 題			
広 報 対 応	取 締 対 応	3-①	荷主対策



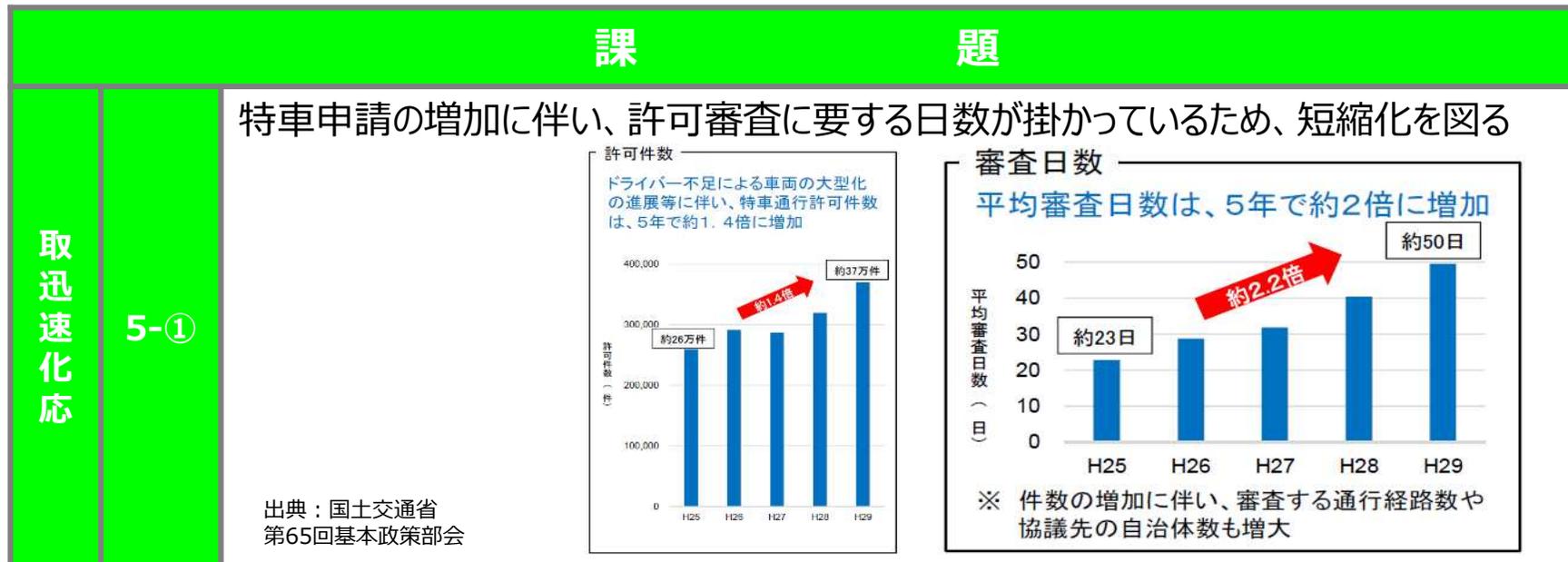
	対象者	課題への対応（案）※1	課題への対策内容※2
広 報 対 応	荷主	<ul style="list-style-type: none"> 重量違反等の多い業界に対して説明会の開催、また、荷主団体が発行するメルマガ、機関紙等への定期的な寄稿 	<ul style="list-style-type: none"> 建設業会に対して説明会の開催や、特車制度説明資料及び啓発用チラシを配布 建設業界ホームページから、連絡協議会ホームページへのリンクにより、特車制度説明資料の閲覧を実施
取 締 対 応	荷主	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令違反の現地取締時にドライバーに対して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 	<ul style="list-style-type: none"> 車両制限令違反の現地取締時にドライバーに対して荷主名聴取の協力依頼を継続的に実施 特車申請時に申請書への荷主名記載の協力依頼を継続的に実施

※1 平成30年度第7回連絡協議会で課題への対応として決定した内容

※2 平成30年度に課題への対策として実施した内容

1-1. 関東地域の課題への対応状況

(5) 今年度実施した特車申請の許可期間短縮の課題への対応内容を以下に示す。



	対象者	課題への対応 (案) ※1	課題への対策内容※2
迅 速 化 対 応	道路管理者 及び申請者	<ul style="list-style-type: none"> 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、今年度は、申請者が申請書の不備による差し戻し及び申請書受理期間の短縮について意見交換を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 通行許可迅速化検討部会で申請者側・審査者側それぞれが迅速化に向けて意見交換を実施 県内の道路管理者と申請者が意見交換を実施
	道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> 個別協議の期間短縮に向けた意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> 未収録道路の収録化等個別協議削減に向けた意見交換を実施

※ 1 平成30年度第7回連絡協議会で課題への対応として決定した内容

※ 2 平成30年度に課題への対策として実施した内容

2.今年度の広報効果の検証

2-1. ドライバー等への啓発活動の効果検証概要

今年度の“新たな取組み”として、ドライバー等への啓発活動を行った。トラック協会及び全国クレーン建設業協会の協力の基、大型車ドライバー及びクレーンオペレータが一定の規模で集まる機会を利用して、特車制度に関するアンケート調査を実施した。

効果検証概要

- ①効果検証の目的 チラシの配布やアンケート調査を通じて、現場の声を収集し、実態に即した広報活動の基礎資料とする。
- ②検証ツール アンケート調査結果
- ③対象者 大型車ドライバー及びクレーンオペレータ
- ④実施場所
大型車ドライバー ⇒ 関東甲信重量部会、海上コンテナ部会
クレーンオペレータ ⇒ 移動式クレーン運転士安全衛生講習（教育）、鉄道重機安全講習

実施規模

大型車ドライバー		
部会名	重量部会	海コン部会
回答者	297名	269名
合計	566名	

クレーンオペレータ		
講習名	移動式	鉄道重機
回答者	107名	58名
合計	165名	

2-2. 大型車ドライバーへのアンケート調査結果

アンケート調査概要

- アンケート実施月：平成30年10月
- アンケート実施方法：
トラック協会を通して、関東甲信重量部会員及び海上コンテナ部会員の大型車ドライバーへアンケート調査票を配布
- アンケート回答者数：566名

都県名	重量部会	海コン部会	回答者数
東京	97	61	158
神奈川	35	37	72
千葉	39	17	56
埼玉	13	11	24
茨城	19	35	54
栃木	26	56	82
群馬	—	49	49
山梨	5	3	8
新潟	30	—	30
長野	33	—	33
合計	297名	269名	566名

2-2. 大型車ドライバーへの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10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・会社の所在地
- 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：特殊車両で積荷を運ぶ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 6：特殊車両で積荷を運ぶ際に一番気を付けている点はどんなことですか？
- 質問 7：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 8：質問 7 の荷主（取引先）からの指示で①及び②を回答した方にお伺いします。荷主（取引先）からの指示の中で最も多い項目はどれですか？
- 質問 9：荷主との関係に限らず、特殊車両での輸送で困っていることはありますか？
- 質問 10：（劇画風タイヤ）イラストを以前に見たことがありますか？

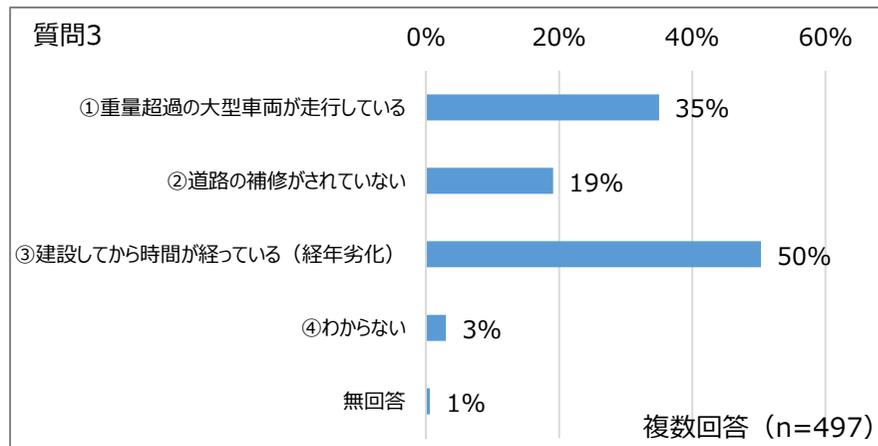
■回答者の属性

質問 1 で「特殊車両を運転している」と回答したのは 497 名 / 566 名であった。このうち 40 歳代が 42% で最も多く、40 歳以上が占める割合は 85% であった。

質問 2	回答者数	%
① 20 歳代	6	1
② 30 歳代	59	12
③ 40 歳代	209	42
④ 50 歳代	188	38
⑤ 60 歳以上	24	5
⑥ 10 歳代	0	0
無回答	11	2
合計	497	100

■質問 3 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 35% となった。最も多かったのは「経年劣化」で 5 割を占めた。



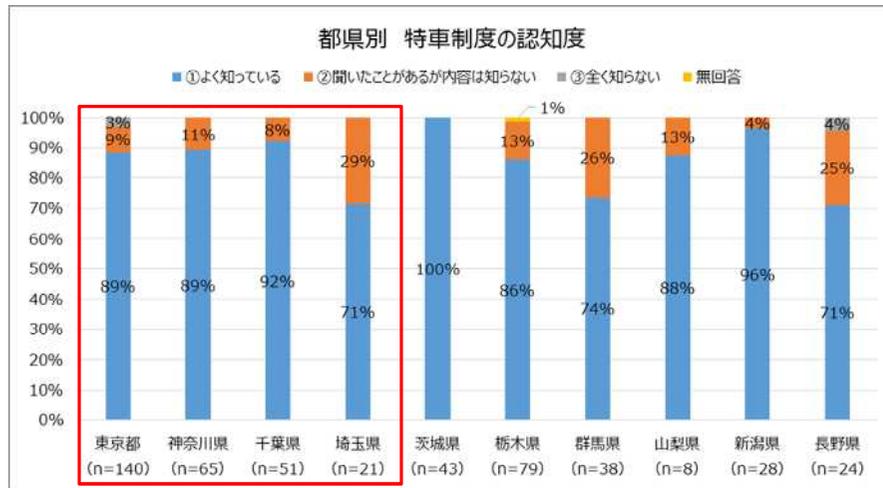
2-2. 大型車ドライバーへのアンケート調査結果

■ 質問4 特車制度の認知度

特殊車両を運転していると回答した大型車ドライバーを対象としているため、特車制度の認知度は約9割に上がったが、残りの1割は「内容は知らない・全く知らない」と回答した。

都県別（1都3県）で見ると、特車制度の認知度は東京都、神奈川県、千葉県が9割前後となったが、埼玉県は約7割となった。

質問4	回答者数	%
①よく知っている	434	87
②聞いたことがあるが内容は知らない	57	11
③全く知らない	5	1
無回答	1	0
合計	497	100



1都3県では
認知度88%

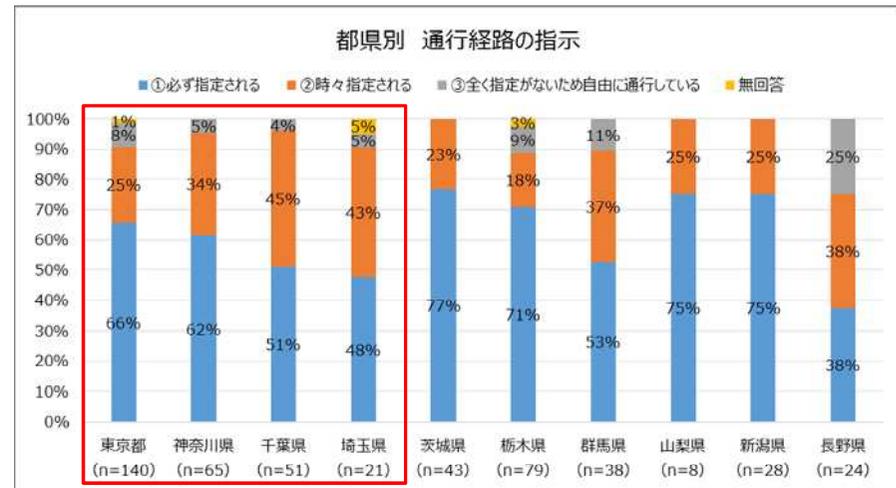
1都3県	回答者数	%
①よく知っている	244	88
②聞いたことがあるが内容は知らない	29	11
③全く知らない	4	1
合計	277	100

質問5 通行経路の指示

運行管理者等から通行経路を「必ず指定される」との回答が63%と最も多く、次いで「時々指定される」が29%となった。「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。

都県別（1都3県）で見ると、「必ず指定される」と回答した割合は、東京都と神奈川県が6割以上、千葉県と埼玉県は約5割となった。

質問5	回答者数	%
①必ず指定される	313	63
②時々指定される	145	29
③全く指定がないため自由に通行している	34	7
無回答	5	1
合計	497	100



1都3県では
「必ず指定」が
61%

1都3県	回答者数	%
①必ず指定される	168	61
②時々指定される	89	32
③全く指定がない	17	6
無回答	3	1
合計	277	100

2-2. 大型車ドライバーへのアンケート調査結果



質問7、8 荷主からの急な指示の有無

【質問7】

荷主から急な積荷の増量やルート変更等の指示を1度でも受けたことがある割合は約5割で、「1度もない」と回答した割合は約4割となった。

【質問8】複数回答

荷主からの指示で多い項目は、下記選択肢いずれも約2割となった。

- ①最大積載量以上の積荷を運ばされた
- ②走行条件が夜間なのに昼間着で指定された
- ③特車許可取得前にむりやり運ばされた
- ④単体物しか運べない車両で付属品等も運ばされた

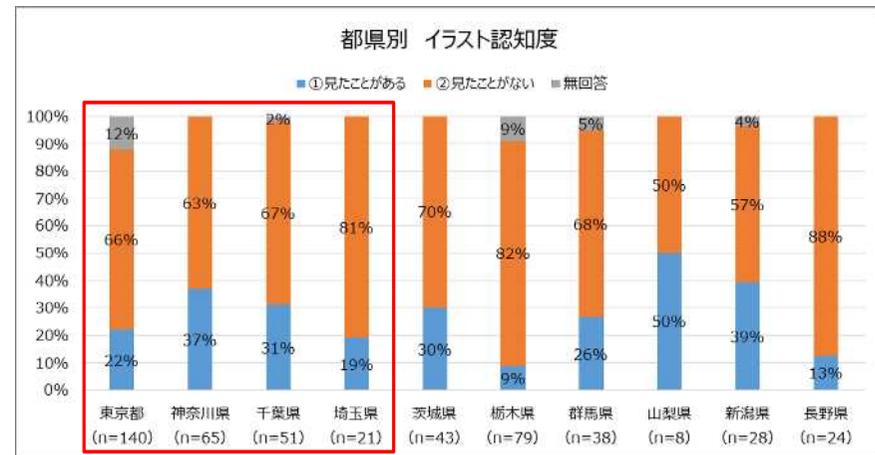
質問7	回答者数	%
①頻繁にある	16	3
②時々ある	57	11
③あまりない	190	38
④一度もない	184	37
⑤わからない	19	4
無回答	31	6
合計	497	100

質問10 連絡協議会の認知度

連絡協議会の統一イラストを「見たことがある」と回答した割合は25%で、「見たことがない」と回答した割合は70%となった。

都県別（1都3県）で見ると、神奈川県認知度が37%で最も高く、次いで千葉県、東京都、埼玉県の順となった。

質問10	回答者数	%
①見たことがある	123	25
②見たことがない	346	70
無回答	28	6
合計	497	100



1都3県では
認知度27%

1都3県	回答者数	%
①見たことがある	75	27
②見たことが無い	184	66
無回答	18	7
合計	277	100

2-3. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

アンケート調査概要

- 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：165名（回収率：約93%）

地区名	実施日	講習会名※	参加人数	回答者数	回収率(%)
東京	11月11日(日)	移動式クレーン運転士安全衛生教育	59	56	95%
神奈川	10月14日(日)	鉄道重機安全講習	60	58	97%
〃	10月28日(日)	移動式クレーン運転士安全衛生講習	58	51	88%
			177名	165名	93%

※クレーンオペレータは5年ごとに講習会を受講する。

2-3. 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：建設現場等にクレーン等特殊車両を運転する際に、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？

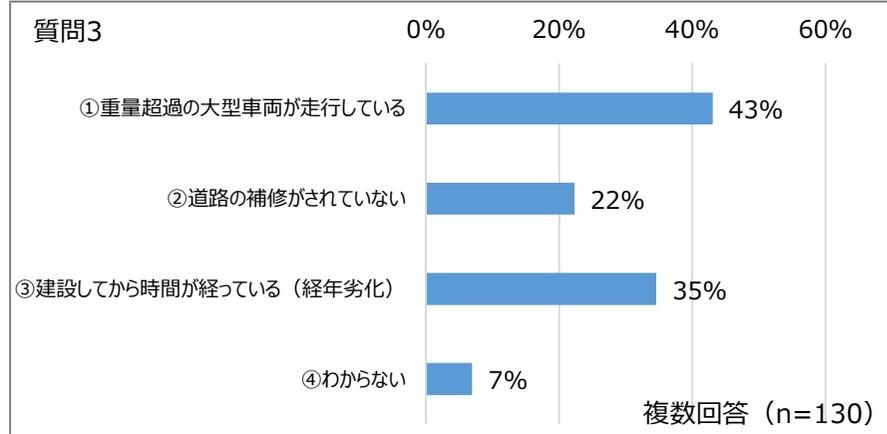
■回答者の属性

質問1で「特殊車両を運転している」と回答したのは130名／165名であった。このうち40歳代が43%で最も多く、40歳以上が占める割合は76%であった。

質問2	回答者数	%
①20歳代	18	14
②30歳代	11	8
③40歳代	56	43
④50歳代	30	23
⑤60歳以上	13	10
⑥10歳代	1	1
無回答	1	1
合計	130	100

■質問3 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43%で最多となった。クレーンオペレータは大型車ドライバー（35%：全サンプル数497名）と比べて、重量超過の大型車両が原因と認識している割合が8%高い結果となった。



■質問4 特車制度の認知度

特殊車両を運転していると回答したクレーンオペレータを対象としているため、特車制度の認知度は約8割に上ったが、残りの2割は「内容は知らない・全く知らない」と回答した。

質問4	回答者数	%
①よく知っている	97	75
②聞いたことがあるが内容は知らない	29	22
③全く知らない	2	2
無回答	2	2
合計	130	100

2-3. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

質問5 オールテレーンクレーンの走行方法

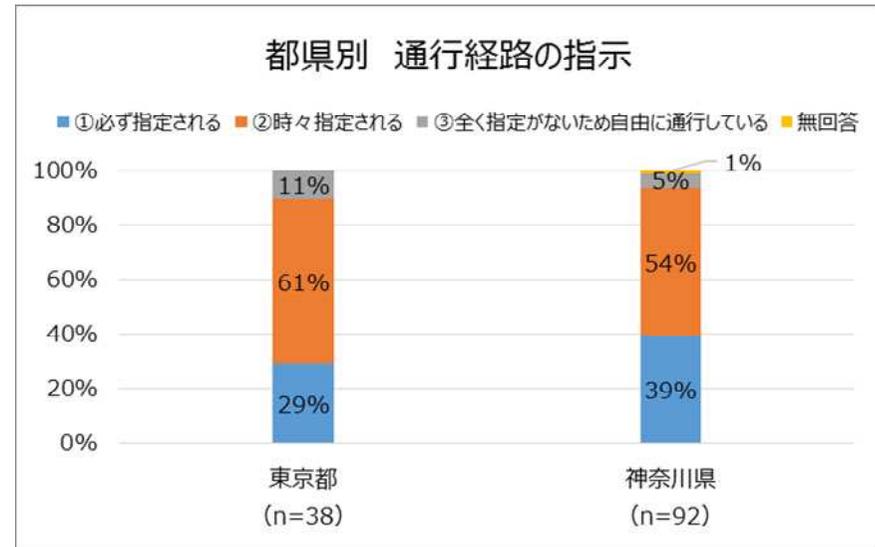
オールテレーンクレーンには分解しないと道路を走行することができないものがあることについて、「よく知っている」との回答が約8割と最も多かった。「内容は知らない」「全く知らない」を合わせると約2割が、遵守して走行していない可能性がある。

質問5	回答者数	%
①よく知っている	101	78
②聞いたことがあるが内容は知らない	25	19
③全く知らない	3	2
無回答	1	1
合計	130	100

質問6 通行経路の指示

運行管理者等から通行経路を「必ず指定される」との回答が36%であった。大型車ドライバー（63%：全サンプル数497名）と比べて、27%低い結果となった。「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。

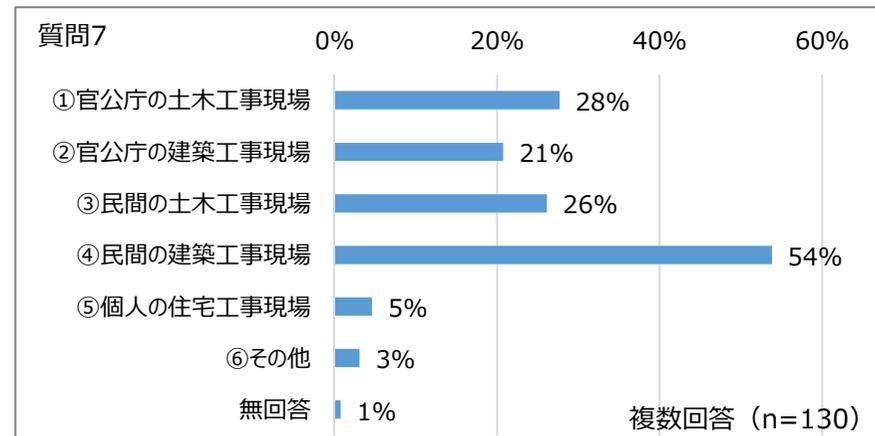
都県別で見ると、「必ず指定される」と回答した割合は、東京都が3割、神奈川県が4割となり、大型車ドライバー（6割）と比べると、2～3割下回る結果となった。



質問6	回答者数	%
①必ず指定される	47	36
②時々指定される	73	56
③全く指定がないため自由に通行している	9	7
無回答	1	1
合計	130	100

質問7 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、「民間の建築工事現場」が約半数を占めた。次いで「官公庁」「民間」の土木工事現場が3割弱となった。次年度以降、民間の建築工事を請け負っている業者・団体等を啓発対象とすることも有効と考えられる。



2-3. クレーンオペレータへのアンケート調査結果

質問8、9 発注者からの急な指示の有無

【質問8】

発注者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。「1度もない」は約1割と低く、発注者の特車制度の認知度が低いことが伺える。

【質問9】記入式

質問8で「頻繁にある」「時々ある」と回答した44名のうち、具体的な回答があったのは11名だった。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」(5名)であった。

質問8	回答者数	%
①頻繁にある	7	5
②時々ある	37	28
③あまりない	52	40
④一度もない	8	6
⑤わからない	24	18
無回答	2	2
合計	130	100

質問10 研修会・説明会等の開催希望

「ぜひ参加したい」との回答が22%となった。

「わからない」は半数を占めており、開催内容や日時を調整することで、参加者が増える可能性がある。

質問10	回答者数	%
①ぜひ参加したい	29	22
②よく知っているので参加しない	33	25
③わからない	64	49
無回答	4	3
合計	130	100

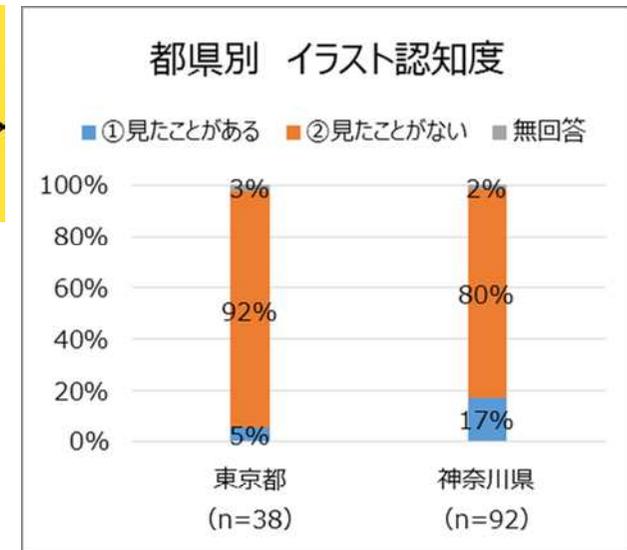
質問11 連絡協議会の認知度

連絡協議会の統一イラストを「見たことがある」と回答した割合は14%で、イラストの認知度は低い結果となった。

大型車ドライバー（25%：全サンプル数497名）と比べると、11%低い結果となった。

都県別で見ると、「見たことがある」と回答した割合は、東京都が5%と低い結果となった。

質問11	回答者数	%
①見たことがある	18	14
②見たことがない	109	84
無回答	3	2
合計	130	100



2-4. アンケート調査結果まとめ

アンケート調査結果まとめ

▶大型車ドライバー

- 特車制度の認知度は9割と非常に高かったが、残りの1割は特車を運転しているにも関わらず、「内容は知らない・全く知らない」結果となった。
- 運行管理者等からの通行経路の指示については、「時々指定される」「全く指定が無い」を合わせると36%となり、必ずしも許可経路を遵守した走行がなされていないことが確認された。
- 連絡協議会の統一イラストの認知度は25%となった。また、1都3県で見ると認知度は27%となった。

▶クレーンオペレータ

- 特車制度の認知度は8割程度であったが、残りの2割は特車を運転しているにも関わらず、「内容は知らない・全く知らない」結果となった。
- 運行管理者等からの通行経路の指示については、「必ず指定される」が4割弱にとどまり、残りの6割以上は、必ずしも許可経路を遵守した走行がなされていないことが確認された。
- クレーン等特殊車両が利用される現場として、「民間の建築工事現場」が約半数を占めた。
- 連絡協議会の統一イラストの認知度は14%で、大型車ドライバー（25%）と比較すると、11%低い結果となった。

2-4. アンケート調査結果まとめ

【考察】

- ✓ 特車制度の認知度は8～9割と高い結果となったが、残りの1～2割は特車を運転しているにも関わらず、特車制度を知らない結果となったため、今後も大型車ドライバー等に対して継続的かつ効果的な広報の実施が必要。
- ✓ 運行管理者から毎回通行経路の指示を受けている割合が、大型車ドライバーは約6割、クレーンオペレータは4割弱であったこと、また、「全く指定がない」ケースがいずれも約1割あったため、運行管理者に対しての継続的な広報の取り組みが必要。
- ✓ 大型車ドライバーの中で荷主からの急な変更指示を経験している割合は約5割となり、前年度（8割）と比べ3割程度減少したことから、特車制度への関心が高まっていることが推測される。しかし、「一度もない」は大型車ドライバー、クレーンオペレータとも約1割と低いことから、荷主や発注者に対して広報する機会を増やし、周知していくことが必要。
- ✓ 連絡協議会のイラストの認知度は25%となったが、引き続き連絡協議会委員協力のもと、チラシやポスター等を活用し広報を継続することが重要。

H31年度 連絡協議会の広報



これまで実施している広報の継続、
また、荷主業界に対する広報を検討し実施していくことが必要

2-5. 広報効果の検証

今年度実施した大型車ドライバーへのアンケート結果と、前年度実施した（道の駅庄和及び幕張PA）大型車ドライバーへのアンケート結果を比較し、広報効果の検証を行った。

比較に当たっての注意点

- ✓ サンプル数が異なる。（平成30年度：497名、平成29年度：45名）
- ✓ 平成30年度はトラック協会に加盟している会員のドライバーを対象とした。
（平成29年度は道の駅庄和及び幕張PAに駐車したドライバーを対象としており、トラック協会の会員か否かは不明）
- ✓ 平成29年度と共通する質問について比較している。

■ 回答者の属性

平成30年度及び平成29年度のいずれも、40歳代が40%前後で最も多く、40歳以上が占める割合はともに85%であった。

回答者の属性	平成30年度		平成29年度	
	回答者数	%	回答者数	%
①20歳代	6	1	1	2
②30歳代	59	12	6	13
③40歳代	209	42	17	38
④50歳代	188	38	14	31
⑤60歳以上	24	5	7	16
無回答	11	2	0	0
合計	497	100	45	100

40歳以上が占める
割合はいずれも
85%

2-5. 広報効果の検証

■ 特車制度の認知度

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あることについて、「よく知っている」と回答した割合は87%で、平成29年度と比較して34%上昇した。

特車制度の認知度	平成30年度		平成29年度	
	回答者数	%	回答者数	%
①よく知っている	434	87	24	53
②聞いたことがあるが内容は知らない	57	11	21	47
③全く知らない	5	1	0	0
無回答	1	0	0	0
合計	497	100	45	100

「よく知っている」
34%上昇

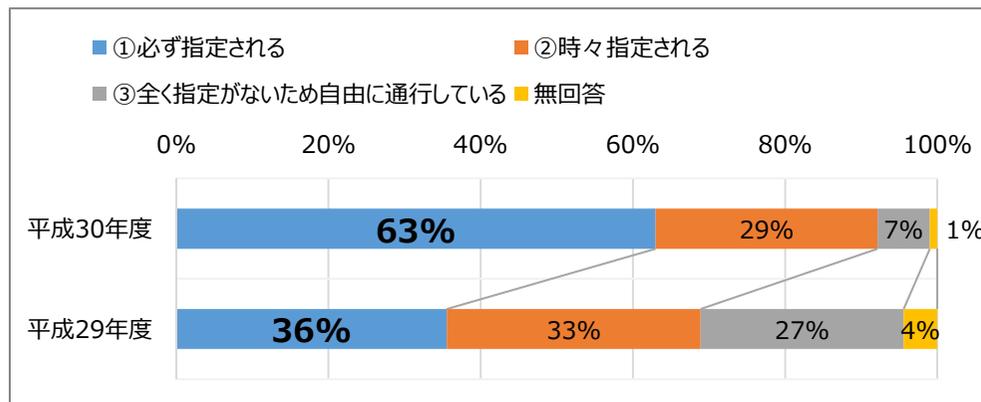
※平成29年度は「何となく知っている」「あまり知らない」の合算値

■ 通行経路の指示

運行管理者等から通行経路を「必ず指定される」との回答が、平成29年度と比較して27%上昇した。
「全く指定がないため自由に通行している」との回答は平成29年度から20%減少した。

通行経路の指示	平成30年度		平成29年度	
	回答者数	%	回答者数	%
①必ず指定される	313	63	16	36
②時々指定される	145	29	15	33
③全く指定がないため自由に通行している	34	7	12	27
無回答	5	1	2	4
合計	497	100	45	100

「必ず指定される」
27%上昇



2-5. 広報効果の検証

■ 荷主からの急な指示の有無

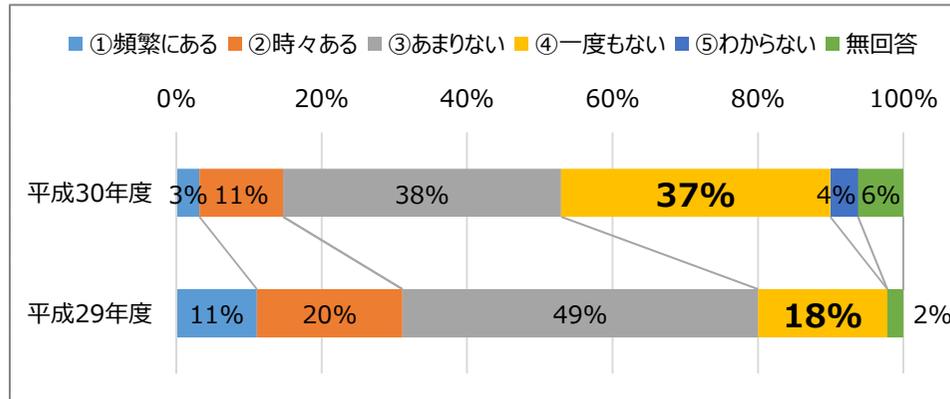
【質問7】

荷主から急な積荷の増量やルート変更等の指示を1度でも受けたことがある割合は、平成29年度と比較して、28%減少した。「一度もない」は平成29年度と比較して19%上昇し、37%となった。

荷主からの急な指示の有無	平成30年度		平成29年度	
	回答者数	%	回答者数	%
①頻繁にある	16	3	5	11
②時々ある	57	11	9	20
③あまりない	190	38	22	49
④一度もない	184	37	8	18
⑤わからない	19	4	-	-
無回答	31	6	1	2
合計	497	100	45	100

※平成29年度は選択肢「⑤わからない」は無し

「一度もない」
19%上昇



■ 連絡協議会の認知度

連絡協議会の統一イラストを「見たことがある」と回答した割合は、平成29年度と比較して3%上昇した。



連絡協議会の認知度	平成30年度		平成29年度	
	回答者数	%	回答者数	%
①見たことがある	123	25	10	22
②見たことがない	346	70	35	78
無回答	28	6	0	0
合計	497	100	45	100

「見たことがある」
3%上昇

2-6. 広報効果の検証まとめ

【特車制度の認知度】

- ✓ 「よく知っている」と回答した割合は87%で、前年度と比較し34%上昇した。特車制度の認知度が上がっていることが確認できた。

【通行経路の指示】

- ✓ 運行管理者等から通行経路を「必ず指定される」と回答した割合は63%で、前年度と比較して27%上昇した。特車制度への理解が高まっていることが伺える。

【荷主からの急な指示の有無】

- ✓ 荷主から急な積荷の増量やルート変更等の指示について、「一度もない」と回答した割合は37%で、前年度と比較して19%上昇した。荷主の特車制度の認知度が上がった可能性があることが伺える。また、荷主業界に対しては引き続き啓発活動を実施していく。

【連絡協議会の認知度】

- ✓ 連絡協議会のイラストの認知度は前年度と比較し3%上昇し、25%となった。各連絡協議会委員によるポスター掲示・チラシ配布などの取組の効果があったことが推測される。

H31年度 連絡協議会の 広報効果の検証



【大型車ドライバーに対して】

重量・海コン部会だけでなく、ほかの特車を扱う部会についてもアンケートを実施

【クレーンオペレータに対して】

5年に一度受講する講習会において、今後2～3年アンケートを継続し、広報効果の傾向を確認するとともに、効果的な広報を検討し実施していく。