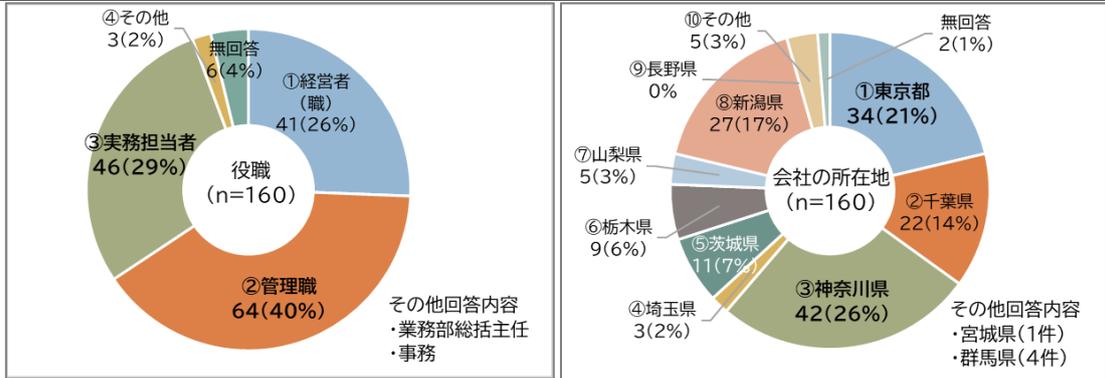


運送事業者へのアンケート調査結果（特殊車両通行確認制度の利用実態調査）

（単純集計・クロス集計）

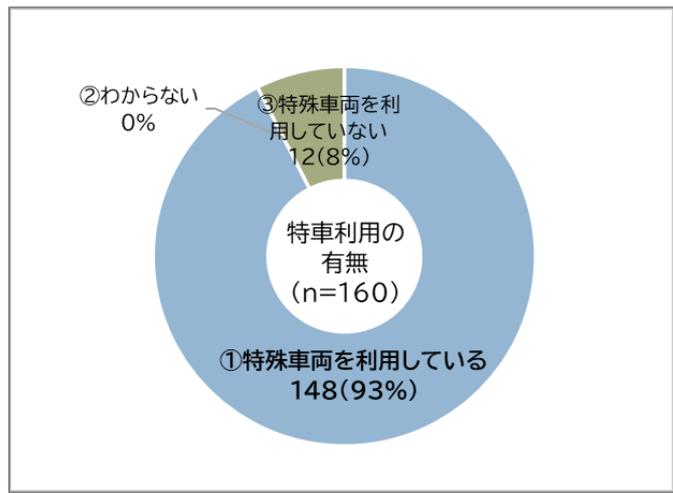
◆単純集計

【属性1】 役職・会社の所在地



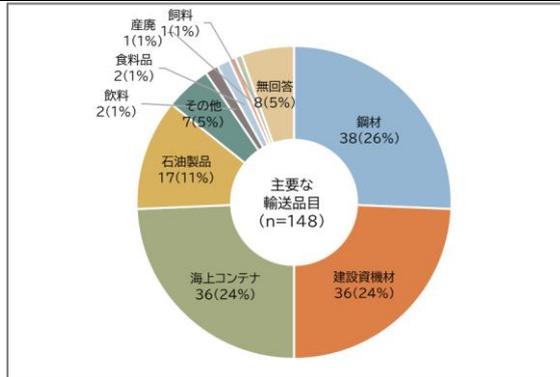
回答者の役職は、「②管理職」と回答した割合が約4割で最も多かった。所在地は「③神奈川県」と回答した割合が最も多く、次いで「①東京都」となった。

【属性2】 貴社では特殊車両を利用した運送を行っていますか。



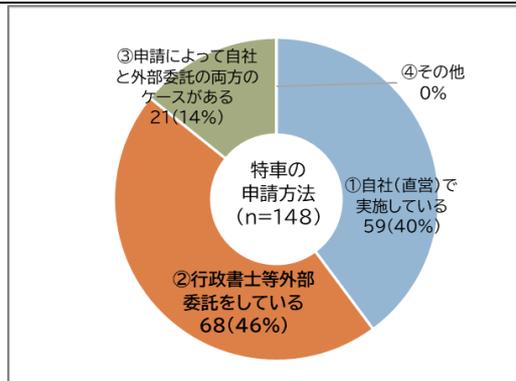
回答者 160 名のうち約 9 割（148 名）が「①特殊車両を利用している」と回答した。（以降の質問は「①特殊車両を利用している」と回答した 148 名を対象とする。）

【属性3】 貴社の主要な輸送品目についてご教示ください。（多数ある場合は代表的なものをいくつかご記載ください）



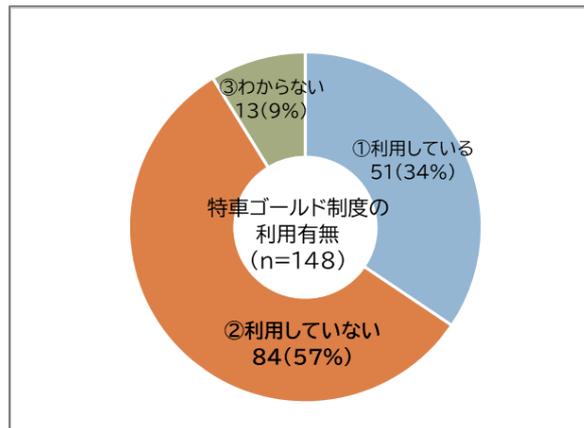
主な輸送品目は「鋼材」「建設資機材」及び「海上コンテナ」が上位を占めた。

【属性4】 貴社では特殊車両を走行する際に主にどのような方法で申請されていますか。



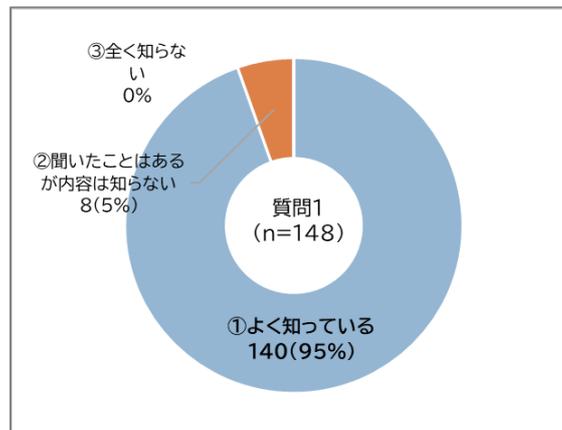
回答者の約5割が「②行政書士等外部委託をしている」と回答した。「①自社(直営)で実施している」と回答した割合は約4割であった。

【属性5】 貴社では「特車ゴールド制度」を利用されていますか。



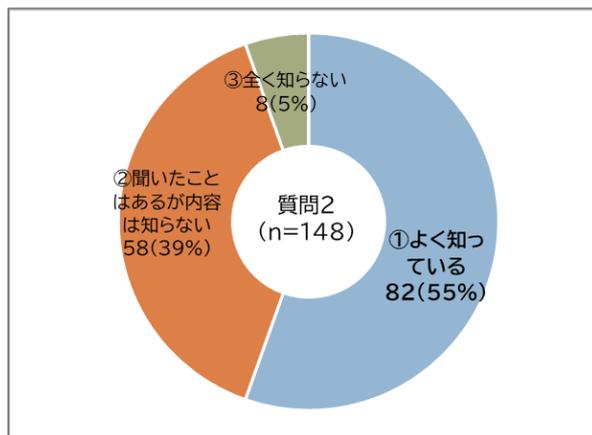
回答者の約6割が特車ゴールド制度を「②利用していない」と回答した。

【質問1】 法令で定められた寸法や重量を超える特殊車両は通行許可等が必要ですが、このことをご存知ですか？



特殊車両制度に関する認知度は約 9 割と、非常に高い結果となった。

【質問2】 令和 4 年 4 月から「特殊車両通行確認制度(以下、「確認制度」という。)が運用開始されましたが、このことをご存知ですか？



「確認制度」の認知度は約 6 割であり、残りの 4 割以上は内容について認知していない結果となった。

【質問3】 「確認制度(特殊車両通行確認システム)」を利用したことはありますか？

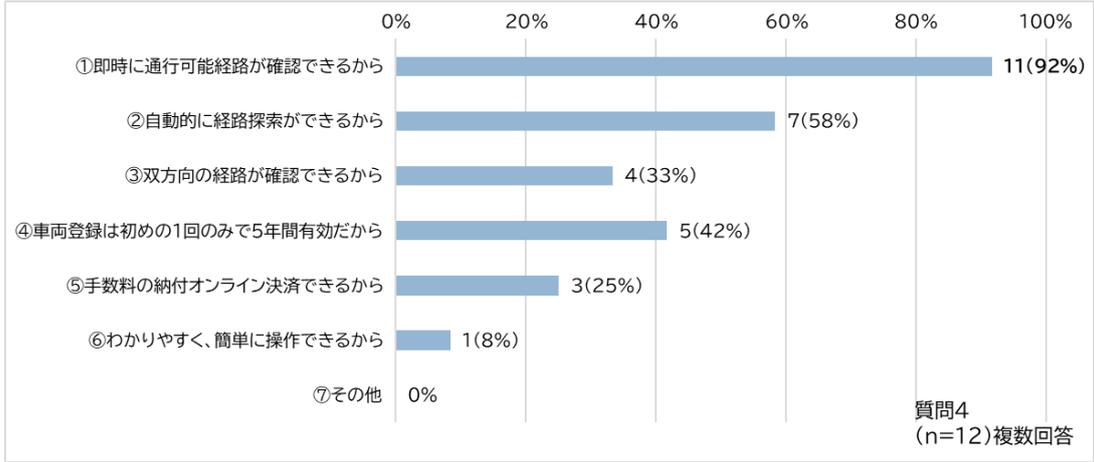


「①確認の回答書を受領しており、今後も利用する予定」という、確認制度の利用意向が高い回答者は1割未満であった。

「⑤特車登録センターのWebサイトにアクセスしたがシステム操作は実施しなかった」「⑥特車登録センターのWebサイトにアクセスしていない」を合わせた、今後確認制度の利用を促すことが効果的と思われる回答者は約5割であった。

「⑦行政書士等外部に委託しているためわからない」と回答した約4割については、行政書士へのアンケート調査等を実施することで実態を把握することが必要と考えられる。

【質問4】 (質問3で「①「確認の回答」を受領しており、今後も利用する予定。」と回答した方のみご回答ください)「確認制度」を今後も利用する予定とした理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。



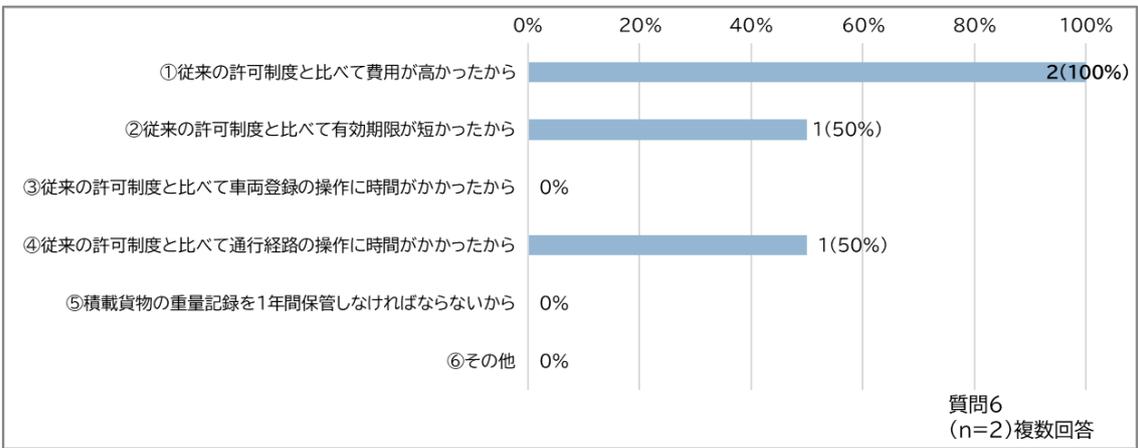
「確認制度」を今後も利用する予定とした理由について、質問3で「①確認制度を今後も利用する予定」と回答した12名のうち、「①即時に通行可能経路が確認できるから」が約9割と最も多く、次いで「②自動的に経路検索できるから」が多い結果となった。

【質問5】「確認制度」をまだ利用していない方へ、どのような点をお勧めしたいかご教示ください。

都道府県検索を利用すると、同一県内の主要道路の特車許可が入手できること
オンラインで即時に申請出来る

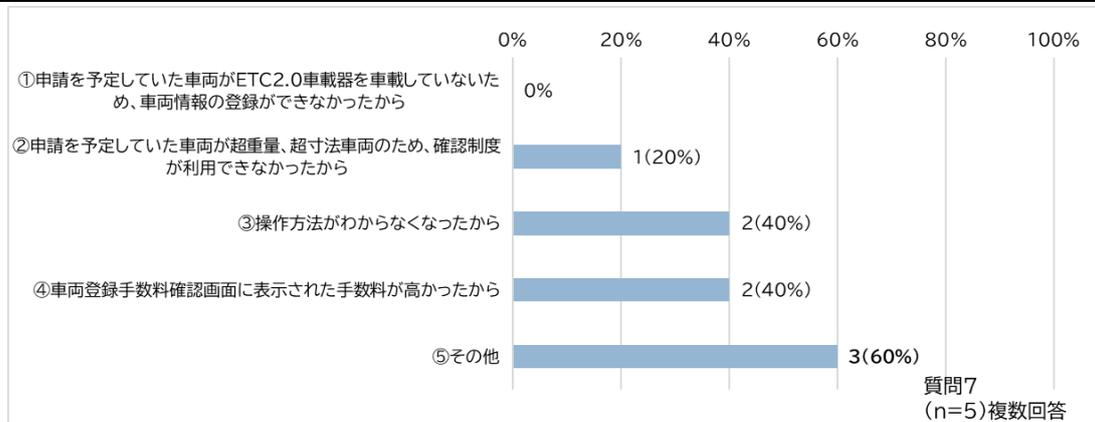
「確認制度」をお勧めしたい理由として、「都道府県検索機能によって同一県内の主要道路の特車許可が入手できる」「即時に通行可能となる」という2件の回答が得られた。

【質問6】（質問3で「②「確認の回答書」を受領したが、今後は利用しない予定」と回答した方のみご回答ください）「確認制度」を今後は利用しない予定とした理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。



質問3で「②確認の回答書を受領したが今後は利用しない予定」と回答した2名共に、「②従来の許可制度と比べて費用が高かった」ことを理由として挙げていた。

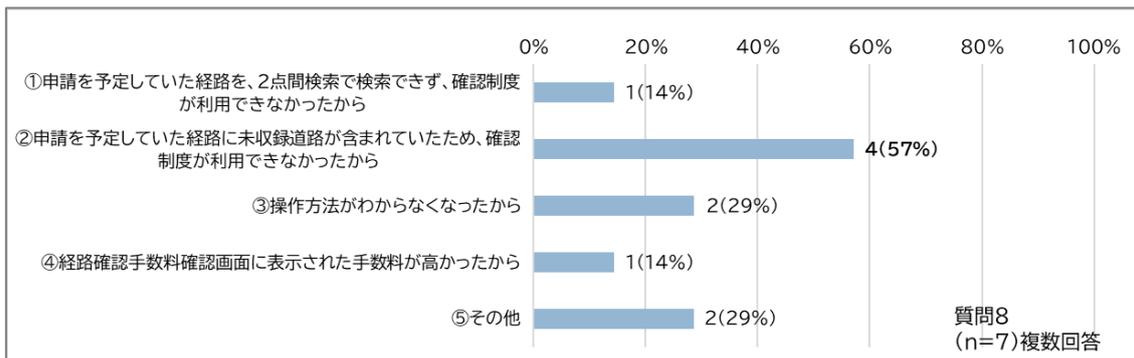
【質問7】（質問3で「③車両情報の登録」画面に関する操作を実施した」と回答した方のみご回答ください）「確認制度」を途中でやめられた理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。



途中でやめた理由について「手数料支払い方法で迷った」というその他回答も含めると、「③操作方法がわからなくなったから」との回答が最も多かった。

質問7 その他回答内容
手数料支払い方法でまよったため
輸送までの日程に余裕があったため従来の申請で行った
入力中急ぎの業務が入った為

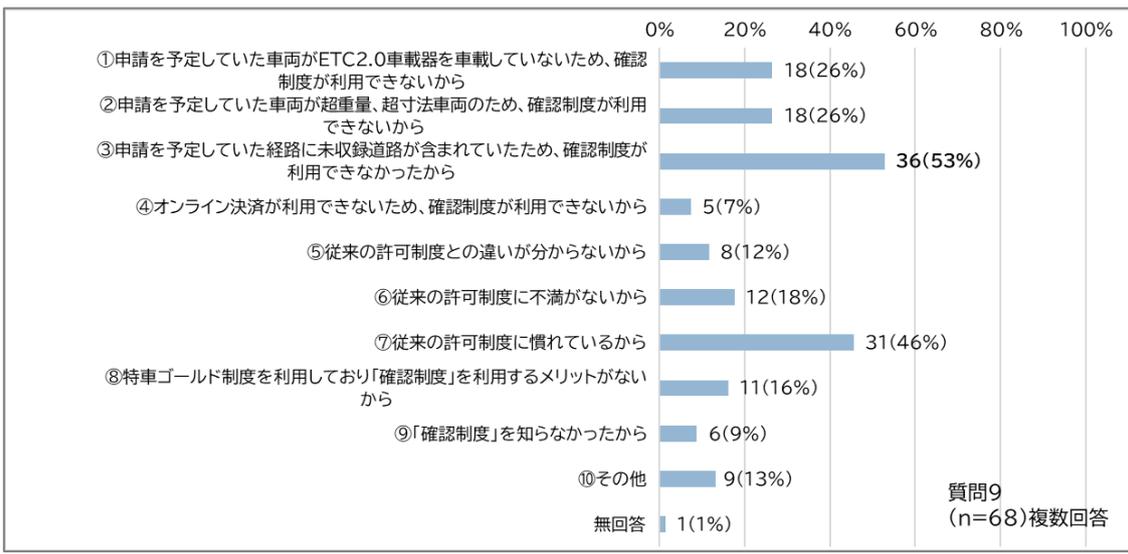
【質問8】（質問3で「④経路確認」画面に関する操作を実施した」と回答した方のみご回答ください）「確認制度」を途中でやめられた理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。



途中でやめた理由について、回答者7名のうち約6割が「②申請を予定していた経路に未収録道路が含まれていたため、確認制度が利用できなかったから」と回答した。

質問8 その他回答内容
車両に関する必要な情報を得るのに時間が掛かる
長期間の定期運行でないため

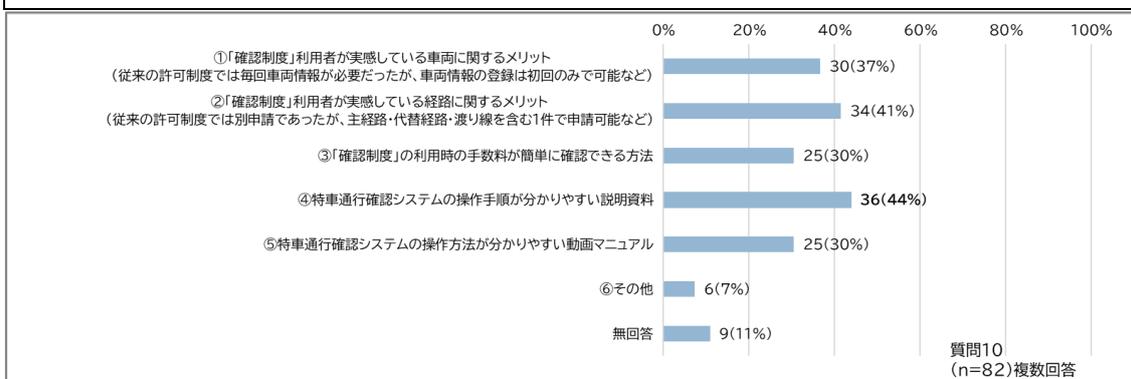
【質問9】（（質問3で「⑤特車登録センター（<https://www.tks.hido.or.jp/>）」の Web サイトにアクセスしたが、システム操作は実施しなかった」または「⑥特車登録センター（<http://www.tks.hido.or.jp/>）」の Web のサイトにアクセスしていない」と回答した方のみご回答ください）
「確認制度」を利用しなかった理由をご教示ください。当てはまるものをすべてお選びください。



「特車登録センターの Web サイトにアクセスしたがシステム操作は実施しなかった」あるいは「アクセスしなかった」理由について、「③申請を予定していた経路に未収録道路が含まれていたため、確認制度が利用できなかったから」と回答した割合が約 5 割と最も多く、次いで「⑦従来の許可制度に慣れているから」との回答が多い結果となった。その他回答内容としては「費用が高い」「許可期間が短い」といった理由が挙げられていた。

質問9 その他回答内容
1年の有効期間では短いから
手数料が高い、更新も有料、許可期間が短い
行政書士に任せているから
従来よりも費用が掛かるため
費用が高くメリットを感じない
大量のデータを一から入力するのが大変。使用車両の諸元は殆ど同じのはずなので、省略したシステムを構築してほしい
料金が割高であるので利用していません
自社以外の協力会社車両の申請もしている為、従来の申請を利用
車両登録料が高額なため

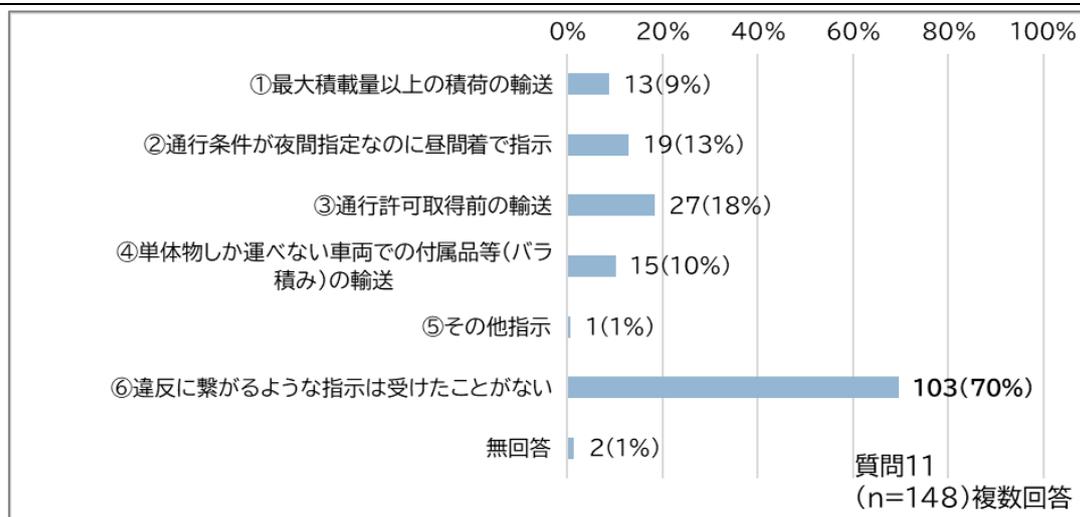
【質問10】「確認制度」に関してどのような情報があれば、利用を検討したいと思いますか。当てはまるものをすべてお選びください。



質問3で特殊車両通行確認システムを「今後利用しない」「システム操作を途中まで実施した」「システム操作を行っていない」等と回答した82名が「確認制度」に求める情報として、「④特車通行確認システムの操作手順がわかりやすい説明資料」が約4割と最も多く、次いで「②確認制度利用者が実感している経路に関するメリット」「①確認制度利用者が実感している車両に関するメリット」が多い結果となった。

質問10 その他回答内容
思わない
道路収録状況の改善、手数料の見直し、車両登録料の廃止、許可期間を許可制度と同等程度に延長。
車両固有の寸法等を確認する必要があり、片手間では無理。利用は検討しない。従来通りの申請で結構です
簡単で分かりやすく、メリットがあれば検討します
経路が従来以上であり、費用が従来以下
料金が高すぎる

【質問11】 荷主(発注者)から以下のような指示を受けたことはありますか。当てはまるものをすべてお選びください。



荷主(発注者)からの指示について、「⑥違反に繋がるような指示は受けたことがない」との回答が約7割と最も多い結果となった。

【質問12】 特殊車両による輸送において、最も大きな課題と感じられていることをご教示ください。

特殊車両による輸送において、最も大きな課題と感じていることについて、得られた意見を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。詳細は次頁を参照。

質問12回答内容

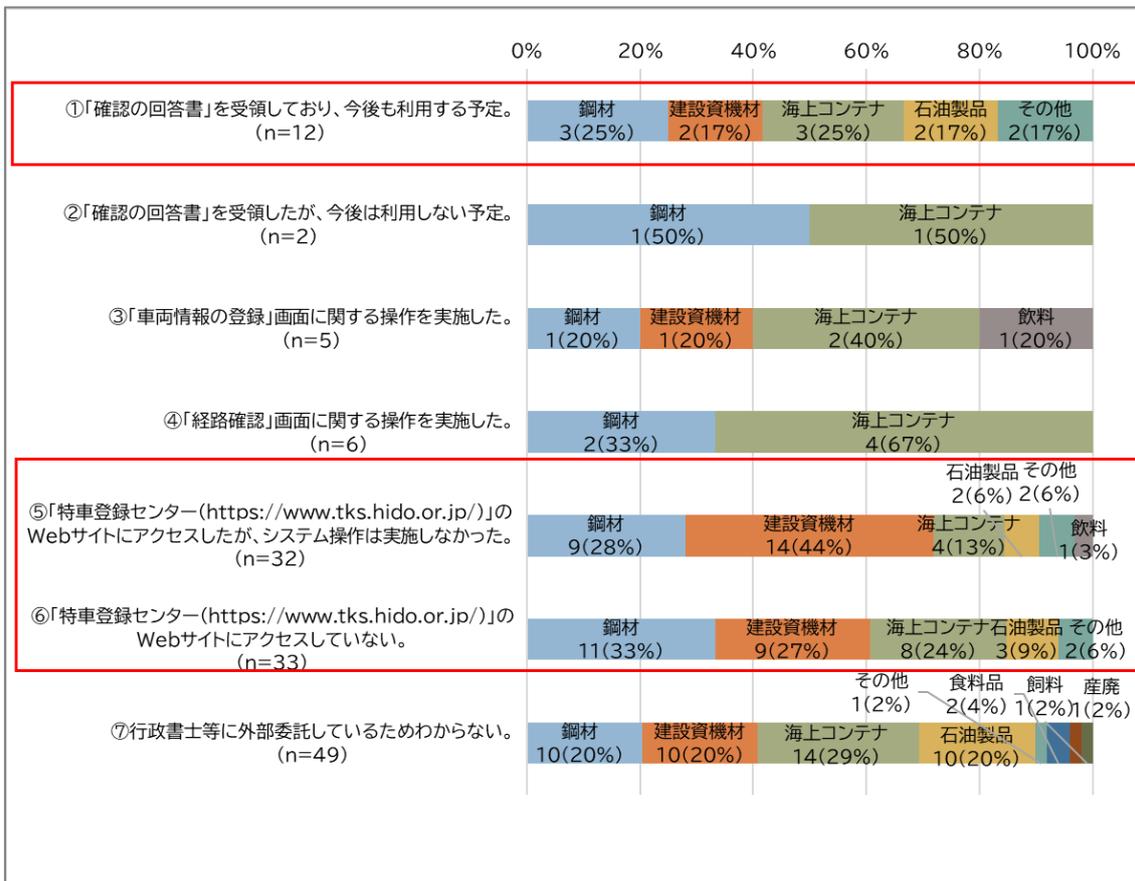
新制度	
確認制度に関する意見・課題	3
特殊車両通行制度の見直し	
道路情報便覧への収録促進	7
協議時間の短縮・審査の迅速化	24
システムの利便性向上	2
手数料	6
許可手続きの簡素化	21
通行可能経路の拡大	11
通行条件の見直し	20
許可期間の延長	1
荷主関連	
荷主の理解不足	6
荷主からの直前の指示	2
その他	
運搬に要するコスト	6
ドライバー不足	4
道路整備	3
法令遵守	2
その他	10

質問12回答内容
荷主から24t未満と依頼されているものが直前に増えてしまい、車両がもう1台必要になることがある。
特車申請の際に、未収録道路、未収録交差点が多く個別協議に時間を要すること。2桁国道のバイパスから県道等の降りる側道でも未収録があるので確認制度が機能しやすい環境を整備するべき。
未収録道路の扱い、協議時間の短縮 D条件及び幅高さC条件での通行時間帯を出来るだけ24時間に近い許可にしていきたい。 車両取得時に積載重量の定められた車検証を取得します。車検証の重量を守っていれば特車や緩和等重複した制度は不要かと思えます。
・通行許可取得までの時間がかかること。 ・未収録路線の確認まで時間がかかること。
申請の簡素化、または明瞭化 幅広トレーラーの通行時間帯について、空車時は0時～24時の走行を認めて頂きたい。積載時においても、幅・高さ・長さ・重量がC条件に当てはまれば、0時～24時の走行を認めて頂きたい。今の通行条件では働き方改革における労働時間の上限を遵守することが出来ず、新規入職者の確保も益々困難になる。
荷主の理解不足と運賃
発注者側の認識の問題。ルールを守らない同業他社への移行。 ・夜間輸送の時間(0時～6時)をもう少し緩和してもらいたい。※ドライバーの拘束時間の短縮が厳しくなっている。 ・通行許可申請をしてから、許可がおりるまでの期間が長期化(2ヶ月)している。※許可までの期間短縮を希望します。
道路法、道路交通法、道路運送車両法、並びに各地方条例等、一車両の輸送に関して各種法規に対応している。荷主は法律を理解していない。周知不足。更に基準緩和審査の際、道路法への対応のため車両構造を対応させていると説明しても、道路法、車両制限令の詳細を知らない。各省庁間でも内容の差異を理解していない。運送事業者が都度説明している状況。
担当者から、結局それ程変わっていないと聞いている。 現場納入が多いため、未収録道路が多く時間がかかる。
通行経路の選定、休憩場所の指定
・荷主が特車のことを知らない、分からない、知識がない。(どんなに説明してもだめ・知っている人もいるが…) ・特車申請に時間が掛かり過ぎて納期までに間に合わない。(荷主の特車依頼が遅すぎもあるが) ・未収録道路が多すぎ。未収録はもちろん、収録道路だけの申請でも時間がかかりすぎ。(一か月以上)変更届でナンバーだけを変更しただけなのに(寸法変わらず)、また一から審査のやり直しなんて…酷すぎませんか?(当日交付を希望) ・最近色々なシステムを導入しているが、とても使いづらい。利用者のことをどこまで考えて作っているのか。
特殊車両運行の際は、安全運行による事項防止のため、誘導車両の配置や積載物の下見など、運搬コストがかかりますが、重要な作業だと考えます。現状では荷主全般、コスト削減のためにこのような安全管理が蔑ろにされていると実感します。荷主に因るコスト削減が影響していることは確かです。
・システムが複雑でエラーが出ても解決方法を導き出すのに時間が掛かる。 ・協議になった場合早い回答をお願いします。 ・未採択道路を申請する際の手間が大変。(道路番号調査、地図添付等)
・新車を導入しても通行許可がすぐにおりない。 ・経路が毎年のように更新されていて変わる。
・兵庫国道でも橋梁協議のマーヅンを見てもらえると楽。神戸市道に迂回しないとならないから。 ・輸送というので定速しているローリーや定期便のマナーが悪いと思う。高速で70km/hの車を75km/hの車が抜くのに、70km/hの車がアクセルを緩めることなく走るので長時間掛けて抜いていて周囲の車がイライラしているのが良くわかる。あおり運転の原因の一つであると思う。また、ローリーは大抵の人が合流でゆずらないし雨の日にスピードを落とさずしぶきを上げる人が多い。
通行条件の区分が実態とかけ離れている。C条件はB条件に緩和されるべきでは。 ・確認制度利用時に未採択道路が経路に含まれないので、別で特車許可を取得しなければならないこと。 ・車台番号ではなく車両登録番号に紐づいているので、ナンバー変更時に許可を取り直さなければならないこと。
運転士不足です。
確認制度によって、手続き時間の短縮、算定可能な道路の増加は良かったと思います。課題は、荷物重量の記録がやりきれない点、自動昇降機付きシャーンがその他軸種で高速算定されない点だと思います。
・通行許可取得までに時間を要する。 ・特車申請費用負担が大きい。
大型進入禁止等、単発配送の依頼を受けた時の通行許可の申請及び申請経路外の申請が簡単に出来ないか。 夜間通行時間帯は現行21～6時ですが、市街地においての搬入・搬出作業は近隣住民の反対などあり運行時間帯の緩和が望ましい。 夜間指定の時間があるが、労働時間、拘束時間の問題があり、早い時間帯で輸送が出来るようにならないかが課題。
車両総重量による一部区間のみD条件 車軸毎、経路毎に許可が必要となり、複雑で数種の許可書管理となる規制緩和を求めたい。
昨今人手不足により長距離輸送が深刻になる中、トレーラーを中間地点で入れ替える案が出た。しかしながら、備車さんを踏まえての輸送が多いため、特車の壁があり実行できない。(例:自車トラクタ・トレーラーセット10台として、備車先は50社とすると、その50社にトレーラー10台あったとして、その半分をシャーン入れ替えで使った場合でもトラクタ10台で250台トレーラーを引く。少なく見積もって100台。これが実現できれば長距離輸送も多少減らせ、社員の負担も減らせるのではないか。
安い、早い、簡単 ドライバーの不足 ・申請から許可が下りるまで長期間を要すること。 ・緊急時(災害時)等に速やかに対応できない。(許可証がないため)
特殊車両が安全に走行できる道路整備。車幅、高さ… 申請から許可までの時間が掛かる。特に個別協議が発生すると道路管理者によっては一ヶ月以上掛かり、お客様からクレームを受ける。
通行可能道路が直ぐに判断できない事 許可までに時間がかかる事 許可を取るまでの手続きに時間がかかる事 毎回同じ経路なのに未採択道路管理者の協議が長すぎる。 申請の手間、費用、説明不足、許可期間が短い ルートが限られてしまう 最終納品場所まで全てを網羅する事は不可能である。 トレーラー(リヤカー)自動車税である。

手続きなく輸送できないこと
燃料の高騰
制度そのものが複雑過ぎる事
被牽引車両のナンバー登録。型式登録のみにして頂きたい。
許可制度申請がなれている為、そちらを使用での申請をしている、最近は、許可制度も許可がおりるまでの時間が早くなっている。確認制度は、未採択路線がない申請場合は、確認制度がおそらく早いと考えているが、許可制度になれている為に変更できないでいる。
車両導入前は仮申請しかできず、ナンバー登録した時点で本申請し、承認されてからでないと運行できないのが理解できない。承認まで1～2か月かかり車両が使えない。
許可の取得までに時間がかかりすぎる。
通行道路が限られてしまう。
車両によって運行時間帯の制限があること。
車両の最大積載量と特車の総重量の違い
荷主企業や配送先倉庫の特車車両による輸送の知識不足
走行時間規制と待機場所
どこでも通行出来るわけではない事。
未収録道路の収録、高さ・重さ指定道路の追加。輸送時間の緩和。
法制遵守
新たな仕事の依頼が急にあって、その経路の許可が下りていなければ受けられない事
公共物(PC桁など)の設計段階から、特車車両での輸送を詳細に計画できていないところ。
通行許可の取得
超重量の場合、許可が下りず輸送できない事
特車車両通行許可制度は昭和37年、今から67年前に開始されたと聞いているが、その当時とは道路規格、道路網、橋梁強度、車両性能など全く違う環境になっている。当時はトレーラーという文字通り特殊な車両だったと思うが現在は当たり前のように日本全国多数のトレーラーが走っています。 そもそも特車車両通行許可制度は今の時代に即しているのか疑問です。 人手不足、ドライバー不足の昨今、許可条件によっては夜中に運行し誘導車を付けなければならないことから運転手には相当な負担をかけてしまい働き方改革の弊害になっています。基準緩和を受けている車両は許可取得は当たり前ですが、せめて基準内車両に関しては許可なく走行できるようになれば労働時間削減に大変有効だと思います。特車車両通行許可制度を否定するのではなく、超大物、長尺物、超重量物は今までどおり厳しく審査していただき、特例8車種は緩和していただくなどメリハリのある制度になる様お願い致します。
休憩場所の確保
基本的に単体輸送になってしまうこと。
許可が下りるまでの期間の長さ
申請ルート通りに間違えず安全に走行する事
まだまだ申請に時間を要すること
市町村道を含む通行許可申請時に、国土交通省の対応窓口または市町村によって審査対応の早さに差がある。
誘導車の必要ない通行条件を拡大緩和すること。
未収録道路の調査に労力を要する。
重量規制
・幅3200台車の通行時間をなくしてほしい
・25tトラックでの重さ指定道路以外での走行
2024年問題
国・ネクスコ(高速道路団体)が一貫性の無い事により、結局輸送会社が大変な思いをする。また、そもそも道路の強度が低すぎる事がそもそも問題で改善してほしい。
通行出来る道路が限られる。
高速道路輸送において、休憩・休息時にパーキングエリアを使用するが、特車車両が停められるスペースが少ない。
申請が煩雑、費用がかかる
車検、基準緩和認定が許可された時点で、特車許可を不要にして欲しいです。
未採択路線を走行する際に許可証発行までの時間が長く運用に支障をきたす場合が多いこと
通行可能経路の選択の少なさ ラストワンマイルの申請 依頼-走行までの期間の短かさ
シャシーの車番登録。型式だけの一致にして欲しい。
通行認定の取得に関わる費用。日数。
法律そのものと、荷主の指示のギャップ
申請の手間・費用
許可条件の緩和
全ての車輛で全ての経路の取得。
申請期間の長さ
許可申請にかかる手間と許可までの期間の長さ、顧客の希望する時期に運送できない
申請から認可(許可)までのスピード感
①運輸局では、連結及び積載量の記載され問題ないが、特車申請の場合通行時の積載量が減トン計算されてしまう。
②市町村の細かい経路が取れない。
未収録道路の登録
・申請から許可されるまでの期間(時間)を要する事
・運行ルートによっては21-6制限が無くても支障なく運行できる(例:19～20時頃などの)場合もあるため、その制限を緩和していただきたい(21時前に運行してしているという事ではありません)
特車申請のシャシー毎の紐付け
超寸法車両の待機場、高速道路利用不可、運行時間
高速道路料金
特になし(5件)

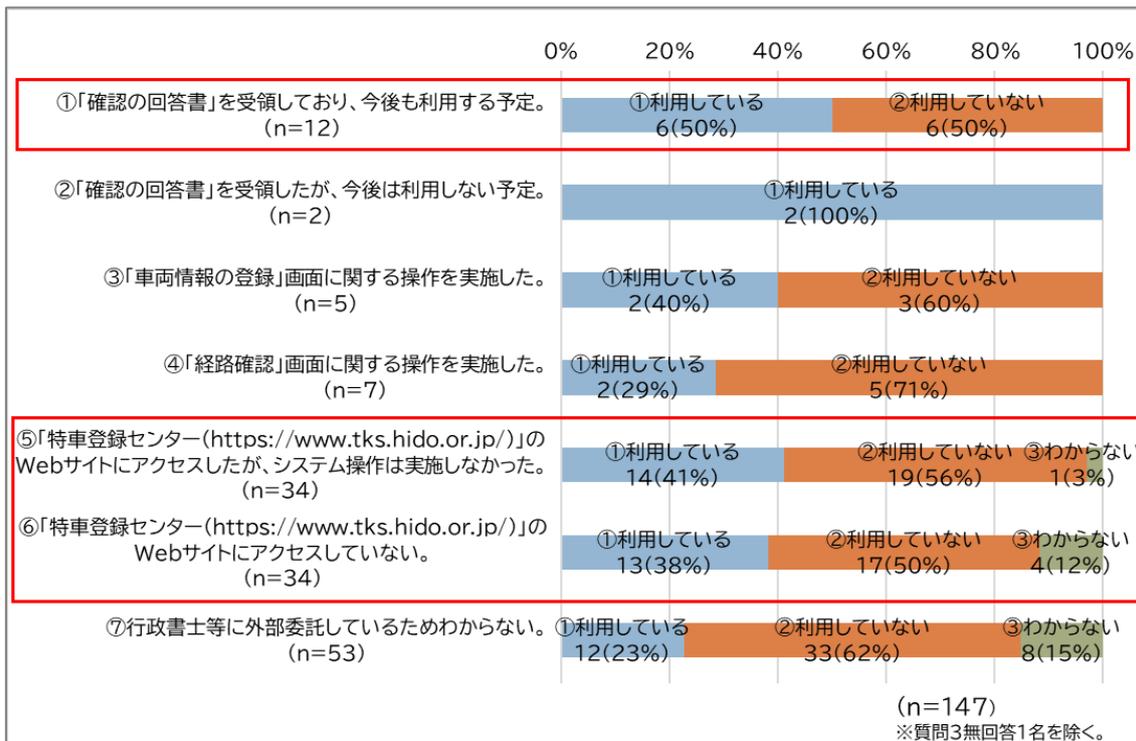
◆クロス集計

【質問3】確認制度の利用有無×【属性3】主要な輸送品目



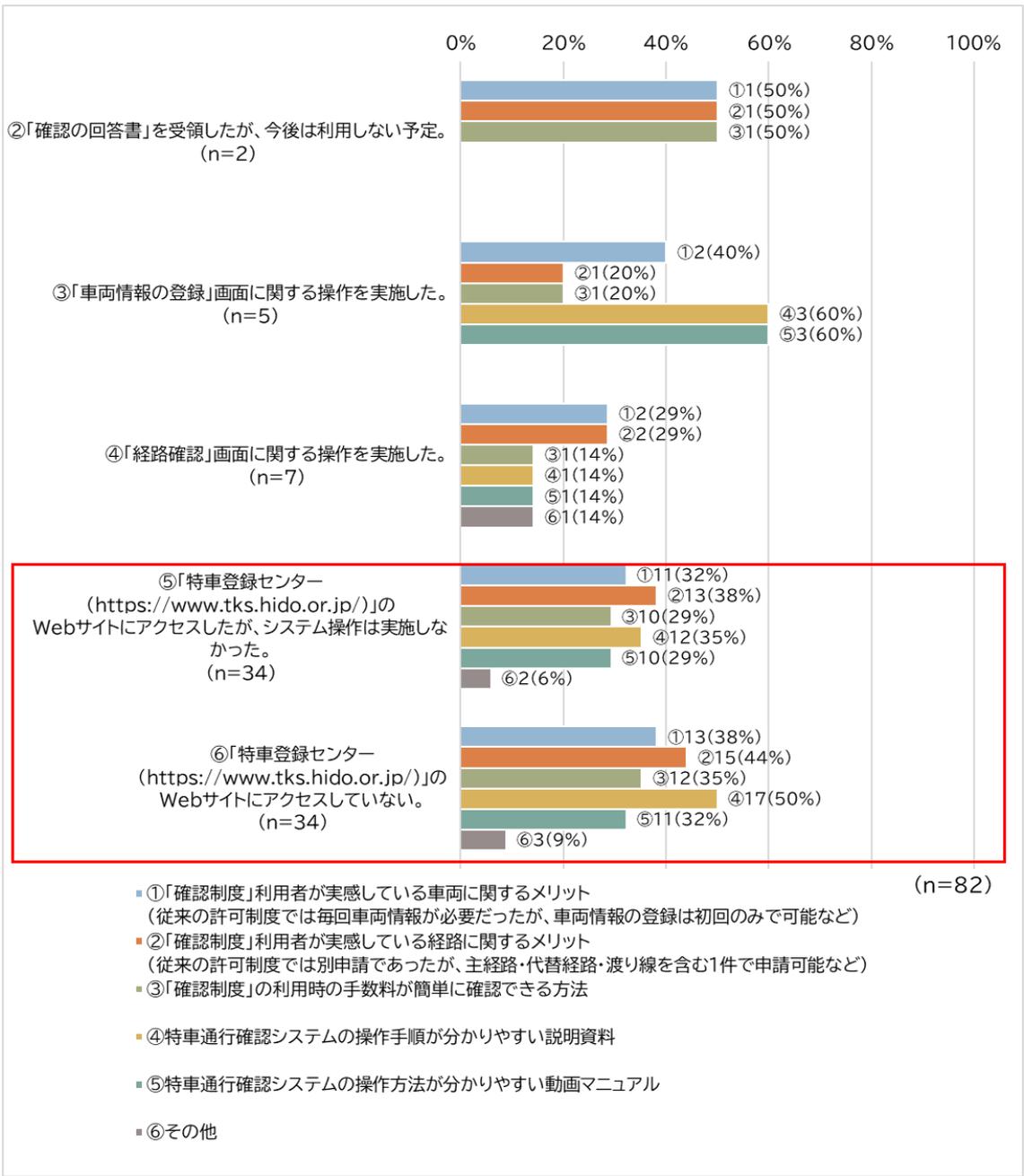
確認制度の利用状況について、質問3で「①確認の回答書を受領しており、今後も利用する予定」とした回答者と、「⑤特車登録センターのWebサイトにアクセスしたが、システム操作を実施しなかった」「⑥特車登録センターのWebサイトにアクセスしなかった」とした回答者の割合を比較したところ、輸送品目による顕著な差異はみられなかった。

【質問3】確認制度の利用有無 × 【属性5】特車ゴールド制度の利用有無



質問3で「①確認の回答書を受領しており、今後も利用する予定」とした回答者のうち、約5割が特車ゴールド制度を利用している結果となり、「⑤特車登録センターのWebサイトにアクセスしたが、システム操作を実施しなかった」「⑥特車登録センターのWebサイトにアクセスしなかった」とした回答者が特車ゴールド制度を利用している割合より約1割多い結果となった。

【質問3】確認制度の利用有無 × 【質問10】確認制度の利用検討につながる情報について



確認制度をシステム操作していない回答者が確認制度に求める情報として、「④特殊車両通行確認システムの操作手順がわかりやすい説明資料」が最も多く、次いで「②確認制度利用者が実感している経路に関するメリット」「①確認制度利用者が実感している車両に関するメリット」が多い結果となった。