

特殊車両通行制度の実態について

二木 裕司¹・大野 凌雅²

¹中部地方整備局 道路部 交通対策課 (〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1)

元 ²中部地方整備局 道路部 交通対策課 (〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1)

現 ²中部地方整備局 飯田国道事務所 木曾維持出張所 (〒399-6101 長野県木曾郡木曾町日義4774)

国内の道路インフラの老朽化が深刻化する中、一部の重量違反車両による舗装・構造物の劣化が大きな課題となっている。特殊車両の通行には「特殊車両通行許可制度」または「特殊車両通行確認制度」による事前の手続きが義務付けられているが、後者の「特殊車両通行確認制度（新制度）」は、その利便性にもかかわらず利用率が低迷している。本研究では、同制度の普及・促進に向け、現状の運用における課題を整理・抽出した上で、具体的な改善策及び促進方策を提案するものである。

キーワード 特殊車両、アンケート調査、老朽化

1. はじめに

国内の道路インフラの老朽化が深刻化する中、一部の重量違反車両による舗装・構造物の劣化が大きな課題となっている。道路や橋梁の保全、交通安全を確保するため、道路法第47条の2に基づき、一般的制限値（幅・高さ・長さ・総重量など）を超える車両が公道を通行する場合に、道路管理者から許可を受けるための制度である特殊車両通行制度が運用されている。本制度では、一般的制限値（幅：2.5m、高さ：3.8m、長さ：12m、総重量：20t、軸重：10t、輪荷重：5t、最小回転半径：12m）を1つでも超える場合、特殊車両に区分され申請が必要となる。

現在、特殊車両通行制度には、2つの制度が併存する。全ての道路を対象に個別審査が行われる「特殊車両通行許可制度」と、電子データ化された道路に限り、即時に通行可否が分かる制度である「特殊車両通行確認制度」である。特殊車両通行制度の比較を図-1に示す。

「特殊車両通行許可制度」は道路状況の調査や未収録道路の協議が可能のため、柔軟なルート設定ができるのに対し、「特殊車両通行確認制度」の対応道路は電子化された道路データ区間に限定されており、未収録道路や個別協議が必要な道路は対象外となるなど、「特殊車両通行確認制度」の方が対象となる道路範囲が狭い特徴がある。

申請方法や要する期間に着目すると、「特殊車両通行許可制度」は経路を申請者が詳細に指定する必要があるほか、道路管理者の協議等もあるため、許可まで約1か月を要する。一方、「特殊車両通行許可制度」は、車両を事前登録する必要があるものの、出発地と目的地を入力するだけで経路が自動表示、即時（数秒～数分）で回答を得られ、そのまま通行可能など、申請から回答を得るまでの期間が早い特徴がある。

「特殊車両通行確認制度」は2022年度より運用が開始された新制度である。開始以降、本制度の利用を促進してきたが、現状の利用率は1%¹⁾と言われており、普及が進んでいない状況であり、普及・促進を図る必要がある。しかし、企業が認識する特殊車両通行確認制度の課題を過年度までに把握できていない。

以上を踏まえ、本論文では、特殊車両を保有する愛知県内の企業に対し、特殊車両通行申請制度の利用実態や利用可否の理由などを把握するアンケート調査の概要と調査結果、結果を踏まえた特殊車両通行確認制度の課題と普及・促進に向けた改善方法等を取りまとめる。

	通行許可制度	通行確認制度
審査期間	約1ヶ月間	即時（リアルタイム）
対象道路	全ての道路	情報便覧に収録された道路
経路検索	詳細な経路を指定	出発地と目的地を指定
通行可能経路	申請した1経路のみ	確認した複数経路
手数料	申請車両台数×申請経路数×200円	車両登録手数料1台5,000円（5年間有効） 2地点双方向2経路検索：1件につき600円 都道府県検索：1県400円（1～4県まで）

図-1 特殊車両通行制度の比較

2. アンケート調査の概要

本章は、実施したアンケート調査の概要を示す。

(1) 調査目的

特殊車両通行確認制度の普及促進に向け、申請方法・システムのメリットやデメリット（改善点）について、道路利用者の意見を把握する。

(2) 調査対象

現行の道路便覧整備状況でも制度利用が可能と想定さ

れる物流企業を調査対象と設定し、一般社団法人愛知県トラック協会の会員企業311社（海コン部会269社・重量品鉄鋼部会42社）に協力いただいた。

(3) 調査期間

2025年10月20日（月）～11月28日（金）の約1か月間とした。

(4) 調査手法

WEBのアンケートフォームを作成し、オンラインで回答いただいた。ただし、アンケートの依頼や回答フォームへの案内は紙（回覧・チラシ等）、電子（会員メールでの配信）で実施した。

(5) 調査項目

各企業の特特殊車両保有状況（事業規模）に加え、「通行確認制度」の認知度や利用頻度、利用する／しない理由、企業が感じる本制度のメリット・デメリット、申請実態（自社対応、外部委託）等を把握した。なお、回答の離脱を回避するため、調査票の設定問数は最大でも10数問程度に抑え、可能な範囲で選択式とするなど、回答負担の軽減を図った。

(6) 回収結果

41社から回答を得ることができた。回収率は約13%であった。

3. 特殊車両通行確認制度の利用実態と課題の整理

本章は、アンケート調査結果に基づく特殊車両通行確認制度の利用実態と課題について整理する。

(1) アンケート調査結果

a) 特殊車両通行確認制度の認知状況

特殊車両通行確認制度の認知状況結果を図-2に示す。図-2より、「特殊車両通行確認制度」を「知っている」と回答した割合は全体で約85%であり、「特殊車両通行確認制度」自体の認知は進んでいる傾向にあることが確認された。

b) 特殊車両通行確認制度の利用状況

特殊車両通行確認制度の利用状況を図-3に示す。なお、本項目はa)で「知っている」と回答した企業のみ調査している。図-3より、「利用したことがある」と回答した割合は全体で約43%と、利用は全体の半数以下に留まっていることが確認された。

c) 特殊車両通行確認制度の利用頻度

特殊車両通行確認制度の利用頻度を図-4に示す。なお、本項目はb)で「利用したことがある」と回答した企業のみ調査している。図-4より、「特殊車両通行確認制度」を利用したことがある企業のうち、「継続して利用している」と回答した割合は全体で約60%であり、利用経験のある企業の約40%が一度は利用したが、現在とりやめている状況であることが確認された。「特殊車両通行確認

制度」を利用する上で、企業にとって不便な事項がある可能性が示唆された。

d) 特殊車両通行確認制度の利用理由

特殊車両通行確認制度の利用理由について、継続利用する企業の結果を図-5に、一度利用したが現在利用していない企業の結果を図-6に示す。なお、本項目はb)で「利用したことがある」と回答した企業に対し、c)の結果を踏まえて区分している。また、回答は3つまでの制限を設けている。各結果について各選択肢に対する回答数から各群の企業数で除した回答率で整理する。図-5より、「複数経路を一度に確認することができるため」と回答した企業は全体の約56%、「申請してからすぐに通行できるため」が全体の約44%であった。また、図-6より、「申請してからすぐに通行できるため」が全体の約83%であっ

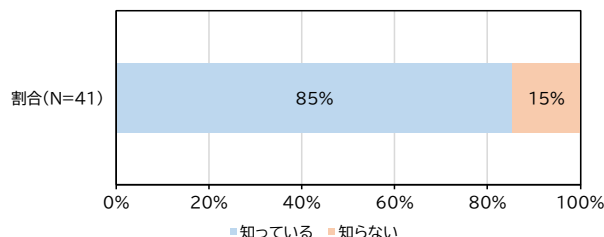


図-2 特殊車両通行確認制度の認知状況結果

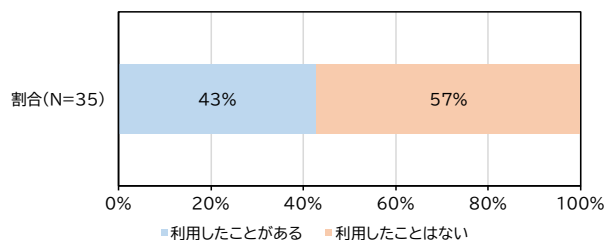


図-3 特殊車両通行確認制度の利用状況結果

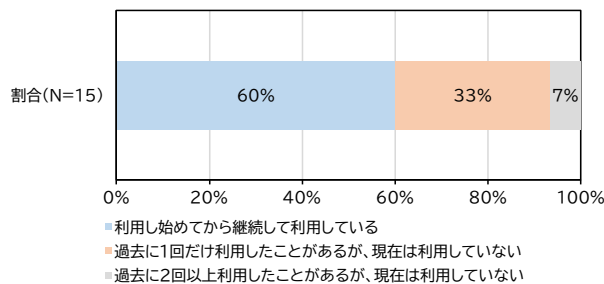


図-4 特殊車両通行確認制度の利用頻度

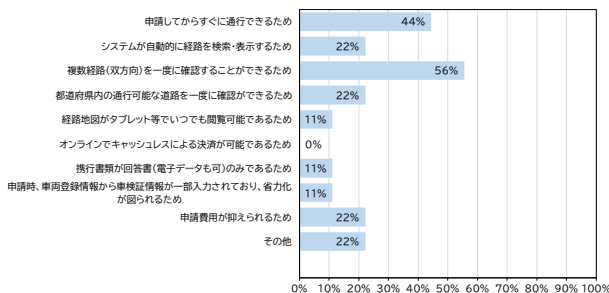


図-5 特殊車両通行確認制度の利用理由

(継続利用する企業N=9)

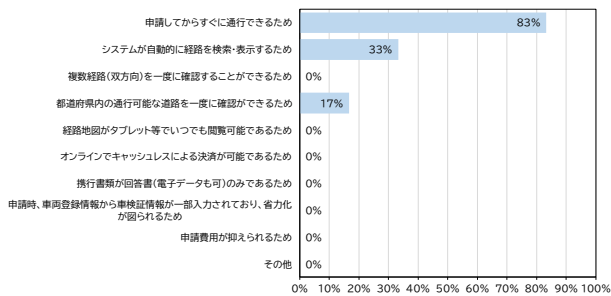


図-6 特殊車両通行確認制度の利用理由
(一度利用したが現在利用していない企業N=6)

た。このことから、「申請してからすぐに通行できる」ことが、企業にとって「特殊車両通行確認制度」を利用するメリットと感じる傾向といえる。

e) 特殊車両通行確認制度の利用時の困りごと／辞めた理由

特殊車両通行確認制度を継続利用する企業には、初めて利用する際の困りごとを、やめた企業については、その理由を調査した。初めて利用する際の困りごとの回答結果を図-7に、やめた理由の回答結果を図-8に示す。なお、回答企業区分および回答割合の算出方法はd)と同様である。

図-7より、初めて利用する際に困ったこととして、「オンラインシステムの操作マニュアルがわかりにくい」が最も多かった一方で、「特になし(困っていない)」と回答した企業も半数程度存在した。また、図-8より、利用をやめた主な理由として、「オンラインシステムの操作マニュアルがわかりにくい」、「道路情報便覧の見方や操作方法がわかりにくい」との回答があった。

f) 特殊車両通行確認制度の利用しない理由

b)で確認した特殊車両通行確認制度を利用しない企業に調査した利用しない理由の回答結果を図-9に示す。なお、本項目の回答は3つまでの制限を設けている。図-9より、「申請にかかる手数料が高い」、「システムで対応している道路情報便覧では通行したい道路が通れない」が最も多く、それぞれ半数を占めている。また、「特殊車両通行確認制度の内容がよくわからない」や、「システムでの申請が難しそう」といった「特殊車両通行確認制度」の概要やシステム申請などの詳細の認知が進んでいない可能性が示唆された。

制度へのご意見は今後の参考としつつ、道路情報便覧の更新・見直し状況や、制度の詳細な内容の周知に向けた広報を検討することが重要と考えられる。

g) 特殊車両通行確認制度の知らない企業の利用意向とその理由

a)で確認した特殊車両通行確認制度を知らない企業に対し、図-10に示すような特殊車両通行許可制度と特殊車両通行確認制度の特徴を比較した情報を提示した上で、特殊車両通行確認制度の利用意向とその理由を調査した。

利用意向の結果を図-11に、回答理由を図-12に示す。なお、本項目の調査には、回答は3つまでの制限を設けている。図-11より、全ての企業から「利用してみたいと思う」と回答があった。図-12より、利用してみたいと思う主な理由として、「申請してからすぐに通行できるため」、「システムが自動的に経路を検索・表示するため」、「都道府県内の通行可能な道路を一度に確認ができるため」が半数以上の企業から回答があった。

本制度を知らない企業の視点では、これら3点が「特殊車両通行確認制度」のメリットとして認識された傾向が確認された。

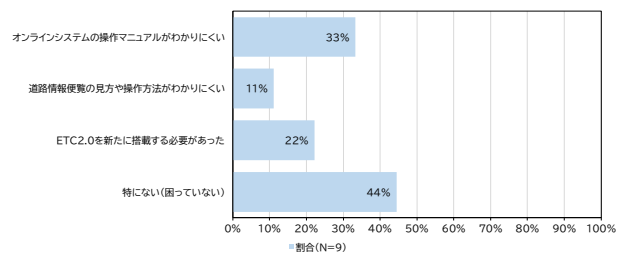


図-7 初めて利用する際の困りごと
(継続利用する企業N=9)

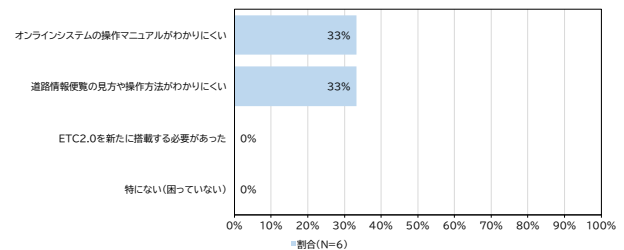


図-8 特殊車両通行確認制度をやめた理由
(一度利用したが現在利用していない企業N=6)

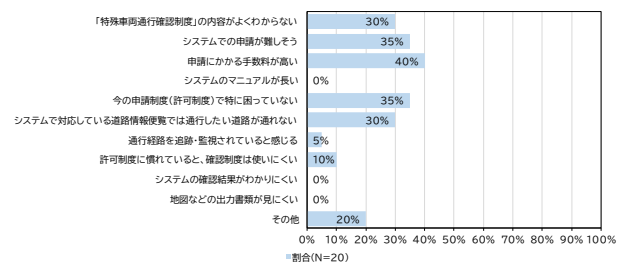


図-9 特殊車両通行確認制度を利用しない理由

特殊車両通行確認制度は、現行の特殊車両通行許可制度と比較して、 使い勝手が良い(早い、簡単、便利)手続き となっています。		
事前に登録した車両について、通行可能経路の確認・手数料の支払いまで、また通行可能経路の検索・確認だけでなく、特殊車両の登録・届出・廃止の手続きもインターネットを利用して24時間・オンラインで行うことができます。そのほか、特車通行確認制度には、特車通行許可制度と異なる様々な特徴があります。		
	特車通行許可制度	特車通行確認制度
車両登録	車両登録は不要(申請時には車両情報の提示が必要です)。 ◇許可証の有効期間内は通行可能です。	事前の車両登録が必要です。 ◇5年ごとに車両登録を更新します。
手続き～運行	数日～数カ月が必要です。	◇即時に通行できます。
経路 (手続き時)	自ら手作業で通行したい経路を選定するため、通行が難しい道路、通行できない道路を選ぶことがあります。	◇システムで通行可能経路を自動表示します。 目的地の追加ができます。
対象道路	道路法上の道路全てが手続きの対象となりますが、道路情報が電子データ化されていない道路は長期間の個別協議が発生します。	道路情報が電子データ化された道路が対象です。 ◇システムで通行可能経路を即時に表示します。
経路 (通行時)	通行できる道路の区間を一覧表、経路図で表示します。 ◇経路図は、パソコンでの表示または紙媒体で対応します。	通行できる道路の区間を経路図で表示します。 ◇経路地図はタブレット等でいつでも閲覧可能です。
支払い	請求書を郵送で受取り、銀行等で振込等による支払いです。	◇オンラインでキャッシュレスによる決済が可能です。
携行書類	許可証及び関係書類一式を携行(電子データも可)します。	◇回答書を携行(電子データも可)します。
入力	申請の都度、車両諸元等の情報を入力します。	◇車両登録の情報を用いるため、車検証情報から一部入力されます。

図-10 通行確認制度を知らない企業への情報提供内容

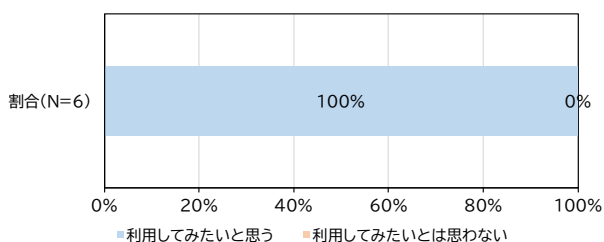


図-11 特殊車両通行確認制度の利用意向

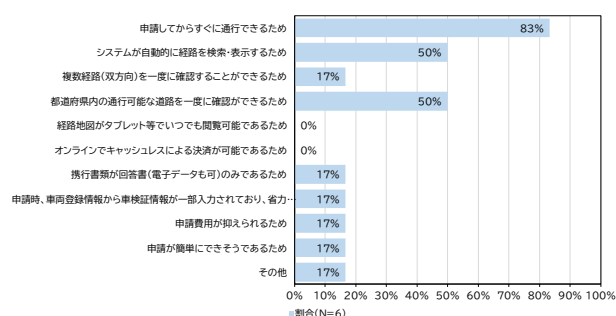


図-12 特殊車両通行確認制度を利用したいと思う理由

(2) 特殊車両通行確認制度の企業認識と課題

(1)より、「特殊車両通行確認制度」の特徴のうち、「申請してからすぐに通行できる」ことが回答企業にとって魅力として認識されている傾向にある。

また、「特殊車両通行確認制度」の利用経験がある企業からは、「オンラインシステムの操作マニュアルがわかりにくい」、「道路情報便覧の見方や操作方法がわか

りにくい」といった回答があったことから、普及促進に向けた課題といえる。

4. 普及・促進に向けた改善方法の検討

3章までに整理した特殊車両通行確認制度の利用者認識を踏まえ、対応方針を検討した。検討結果を以降に示す。

(1) 特殊車両通行確認制度の広報活動の強化

利用しない理由のうち、「特殊車両通行確認制度の内容がよくわからない」や「今の申請制度(許可制度)で特に困っていない」への対応として、通行申請制度の広報活動の強化を検討した。

これまでも、中部地方整備局では「特殊車両通行ハンドブック」の公開や、ポータルサイトの設置などにより広報活動を実施してきたが、サイトへのアクセスした方への訴求に留まりがちであり、利用者に直接情報を届けることが難しい。そこで、業界関係者に対面式で広報する各種業界フェアなどへのブース出展を考えた。これにより、特殊車両通行確認制度に関するポスターの掲示、チラシの配布だけでなく、パソコンで申請のデモンストレーションの実施や講習会の開催、広報動画の放映なども可能である。また、今回のアンケート調査結果から、企業が特殊車両通行確認制度を利用する理由を魅力として直接届けることができ、制度内容だけでなく、申請方法などの具体的なイメージを訴求することが可能になる。また、「今の申請制度(許可制度)で特に困っていない」利用者に対しても、制度内容の再認識・再理解の機会創出につながると考えられる。

(2) システム操作の機会創出

利用しない理由のうち、「システムでの申請が難しいそう」への対応として、システム操作の機会を創出する講習会の開催を検討した。

現時点において、申請システム操作マニュアルや操作説明ビデオは作成・公開されており、利用者が実際に閲覧することも可能であるが、利用者が各自で理解していく必要があるため、途中でシステム操作が難しいと感じてしまうと、離脱してしまう可能性がある。一方、一般財団法人道路新産業開発機構(以下、HIDO)の運営する特車登録センターでは出張講習会を実施しているが、主に利用者からの問い合わせがあった場合である。そのため、問い合わせを待たずに、道路管理者が積極的に行うプッシュ型の講習会の開催により、システムを操作する機会を創出することで、システム操作への抵抗をなくし、利用促進を図ることができると考える。

(3) 手数料の内容理解の促進

利用しない理由のうち、「申請にかかる手数料が高い」への対応として、個別ケースに応じた料金照会システムの構築を検討した。

現在、制度内には経路検索を行う際に、必要な手数料が自動計算・表示される仕組みが組み込まれているが、事前に試算する仕組みがない。つまり、手数料を把握するためには、システムにて操作をしてからでないと把握することができない。また、手数料表は公開されているものの、各自が条件に合う手数料を探す必要がある。

個別ケースに詳細に対応することは難しいが、大まかな出発地と目的地、条件などを入力することで簡易的に試算できるシステムがあると、概算の手数料を利用者が事前に把握することができ、申請利用へ寄与することが考えられる。

(4) 道路情報便覧に対応する道路の拡充・周知

利用しない理由のうち、「システムで対応している道路情報便覧では通行したい道路が通れない」への対応として、道路情報便覧に対応する道路の拡充と利用者周知を考えた。

直近3年間において、毎年1度道路情報便覧を更新しているが、現状未収録道路が存在し、それが利用抑制を誘発している可能性が考えられる。また、新制度が始まった2022年時点では、現状よりも未収録道路が多かったことから、利用者がより適応していないと感じ、以降、新制度の利用を避けている可能性も考えられる。そのため、道路情報便覧が毎年更新されていること、また利用者に対し定期的な確認を促すような周知を行うことが望ましいと考えられる。

(5) 制度内容の再認識・再理解の機会創出

利用しない理由のうち、「今の申請制度（許可制度）で特に困っていない」への対応として、特殊車両通行確認制度の広報の実施を検討するとともに、併せて利便性の向上に努めていきたい。

5. まとめ（今後の検討課題）

本稿では、特殊車両通行確認制度の普及・促進に向け、制度の利用実態や利用者から見た制度の課題を把握するためのアンケート調査を実施し、調査結果から得られた課題への対応方法を検討・整理した。

今回はアンケート調査をもとに考えうる対応方法を検討したが、今後は企業へのヒアリング調査も実施し、これら対応方法の実施必要性、また具体的なニーズを把握することで効果的な対応方法を抽出し、普及・促進に向けた活動を実施していきたい。

謝辞：本論文の作成にあたり、アンケート調査にご協力いただきました愛知県トラック協会の担当者様および会員企業の回答者様に心から感謝を致します。

参考文献

- 1) 社会資本整備審議会道路分科会第 86 回基本政策部会，資料 1：特殊車両通行制度をとりまく現状と課題