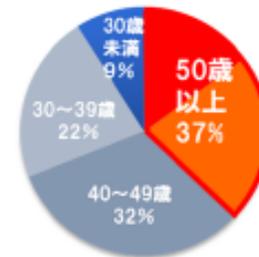


## ダブル連結トラックによる省人化

現状：トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）



民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進



**現在** 通常の大型トラック（10tトラック）



約12m

**今後** ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



※写真は21m車両のもの

特車許可基準の車両長を緩和  
（現行の21mから最大で25mへの緩和を検討）



実験で走行中のダブル連結トラック

平成28年11月22日より、トラック輸送の主要幹線である「新東名」で実験開始

日本経済新聞朝刊5面  
平成29年3月16日



### 連結トラック輸送実験

## ヤマト・福山通運が参加

国土交通省は15日、通常2台を結ぶ。実験への参加は昨年11月に始めた日本梱包運輸倉庫をあわせて3社となる。走行データを集めて輸送や安全上の課題を確認する。国交省は全長25台を連結して21台として新東名高速道路を走らせる。実験への参加を募る。

トラック運転手は約4割が50歳以上と高齢化が進んでいる。国交省は若手や女性を呼び込むためには長時間労働の是正が必要とみている。効率的な輸送方式の普及を促す。

ヤマトは1日2台を走らせる計画で、神奈川県と愛知県の物流ターミナル28

るよう狙いだ。

ヤマトは1日2台を走ら

せる計画で、神奈川県と愛

知県の物流ターミナル28

国土交通省は15日、通常2台を結ぶ。実験への参加は昨年11月に始めた日本梱包運輸倉庫をあわせて3社となる。走行データを集めて輸送や安全上の課題を確認する。国交省は全長25台を連結して21台として新東名高速道路を走らせる。実験への参加を募る。

実験への参加を募る。

トラック運転手は約4割

が50歳以上と高齢化が進ん

でいる。国交省は若手や女

性を呼び込むためには長時

間労働の是正が必要とみ

ている。効率的な輸送方式の普

及を促す。

ヤマトは1日2台を走ら

せる計画で、神奈川県と愛

知県の物流ターミナル28

るよう狙いだ。

ヤマトは1日2台を走ら

せる計画で、神奈川県と愛

知県の物流ターミナル28

るよう狙いだ。

ヤマトは1日2台を走ら

せる計画で、神奈川県と愛

知県の物流ターミナル28

- ◆ イベント名称:官民連携した大型車通行適正化広報PR・取締り活動
- ◆ 開催日時:平成28年11月1日 11:30~15:00
- ◆ 主催団体:大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会
- ◆ 開催場所:国道19号 道の駅「賤母」(街頭PR)  
中央自動車道 中津川インターチェンジ(取締り活動確認)



活動状況

## 開催結果

- ◆ 広報活動
  - 国道19号 道の駅「賤母」にて、協議会メンバーで大型車通行適正化に向けたPRチラシを、大型車ドライバーや一般ドライバーに配布しました。
  - 配布枚数  
25枚
- ◆ 取締り活動見学  
広報活動終了後、中津川インターチェンジに移動し、中日本高速道路株式会社の取締り活動を確認しました。
- ◆ 活動参加メンバー  
岐阜県、中部運輸局、中部地方整備局

## ○ 目的

特殊車両通行許可に関する違反が後を絶たない現状に鑑み、道路管理者であると同時に荷主でもある中部地方整備局として、発注工事現場における特殊車両通行許可の確実な履行を確認し、自分たちの現場で違反を起こさせない、違反があれば適切に処置をしていく、指導していくことを目的として実施。

## ○ 第1回全事務所点検対象(平成28年12月～平成29年1月)

事務所名	確認工事名
岐阜国道事務所	東海環状 口ヶ島南高架橋鋼上部工事
高山国道事務所	中部縦貫 丹生川高山地区整備工事
多治見砂防国道事務所	21号 坂祝BP整備工事
静岡国道事務所	富士管内事故対策整備工事
沼津河川国道事務所	天城北道路佐野地区 道路建設工事
浜松河川国道事務所	佐久間道路 佐久間第2トンネル工事
紀勢国道事務所	42号 小原野橋下部(P3・A2)工事
北勢国道事務所	東海環状 宇賀川橋南鋼下部工事
三重河川国道事務所	23号 三行南地区道路建設工事
飯田国道事務所	三遠南信 小嵐トンネル調査坑工事
名古屋国道事務所	第三出張所西地区交通安全施設整備工事
愛知国道事務所	名二環 かの里4高架橋橋下部工事
名四国道事務所	蒲郡BP 豊沢広石道路建設工事

## ○ 第2回全事務所点検対象(平成29年2月)

事務所名	確認工事名
岐阜国道事務所	東海環状大野神戸IC建設工事
高山国道事務所	降雪期のため特車の出入りなし
多治見砂防国道事務所	
静岡国道事務所	静清維持管内西部維持修繕工事
沼津河川国道事務所	天城北道路湯ヶ島第三トンネル工事
浜松河川国道事務所	佐久間道路川合地区PC上部工事
紀勢国道事務所	42号尾鷲管内法面防災工事ほか
北勢国道事務所	名阪国道法面防災工事
三重河川国道事務所	23号鈴鹿・津地区道路建設工事
飯田国道事務所	三遠南信天龍峡大橋鋼上部工事
名古屋国道事務所	153号伊勢神地区仮橋設置工事ほか
愛知国道事務所	名二環西蟹田5高架橋中下部工事ほか
名四国道事務所	23号蒲郡BP豊川地区整備工事

## ○ 第1回点検結果

条件違反(誘導車未配置)1件  
→ 道路法に基づく警告書発出

## ○ 第2回点検結果

不適切事例なし

主体	実施日	概要
愛知県警察本部	29.1.24	愛知県警察学校における教養
岐阜県トラック協会	28.11.9	初心者向け特殊車両講習会
	28.12.14	特車に係る最近の法改正等講習会
	29.2.2	ダブル連結トラック実験説明会
三重県トラック協会	29.2.1	特殊車両通行許可制度及び申請方法講習会



愛知県警察学校における講習実施状況(29.1.24)



三重県トラック協会松阪支部における講習実施状況(29.2.1)

◆ 平成28年度中の荷主企業・団体向け講習会実施結果

実施日	相手方	参加人数
H28. 11. 16	プレストレストコンクリート建設業協会中部支部	24名
H28. 12. 6	日本橋梁建設協会中部事務所	13名
H29. 1. 23	日本建設業連合会中部支部	80名
H29. 2. 20	鉄鋼連盟会員企業・愛知県トラック協会	58名
H29. 2. 21	日本建設機械工業会加盟社	8名



H28.12.6 日本橋梁建設協会中部事務所説明会



H29.1.25 建通新聞

◆ 講習会における主な意見・質問

- ・ 建設機械メーカーとしては、どこまで分解できるように製造すれば良いのか知りたい。標準的な基準があれば良いと思う。
- ・ 特例8車種の許可の上限は総重量44トンとなっているが、車両が進化しているなか、見直し等はされないのか。
- ・ 分割不能な単体物を運搬する重量物運搬用セミトレーラに、最大積載量の範囲内で、分解した複数のパーツを積めるようにできれば、車両を減らすことで環境にも良いと思う。
- ・ 夜間通行の条件が付されると、運搬日数がかかるため、条件の基準を検討できないのか。

# 私たちの暮らしは 道路で支えられています



橋やトンネルにより、川や山の反対側へ行くのが便利になり、人やものの交流が盛んになります。

このグラフは、主要国で近年建設された高速道路に対する橋やトンネル（構造物）の割合を示しており、日本の高速道路は、約3分の1が橋やトンネルで、外国の割合より高くなっています。



構造物比率※ =  $\frac{\text{橋の長さ} + \text{トンネルの長さ}}{\text{道路全体の長さ}}$  ※道路全体の長さの内、橋やトンネルなどの構造物の長さの割合

高速道路の長さ748.41km  
2000(平成12)年～  
2004(平成16)年に  
新しくつくられた高速道路

**アメリカ 7.0%**

高速道路の長さ2,706km  
1979(昭和54)年に  
新しくつくられた  
インターステイトハイウェイ  
(高速道路)

**フランス 4.2%**

高速道路の長さ930km  
1996(平成8)年～  
2005(平成17)年に  
新しくつくられた  
都市間高速道路

**ドイツ 10.0%**

高速道路の長さ122.7km  
2003(平成15)年に  
新しくつくられた  
連邦アウトバーン(高速道路)

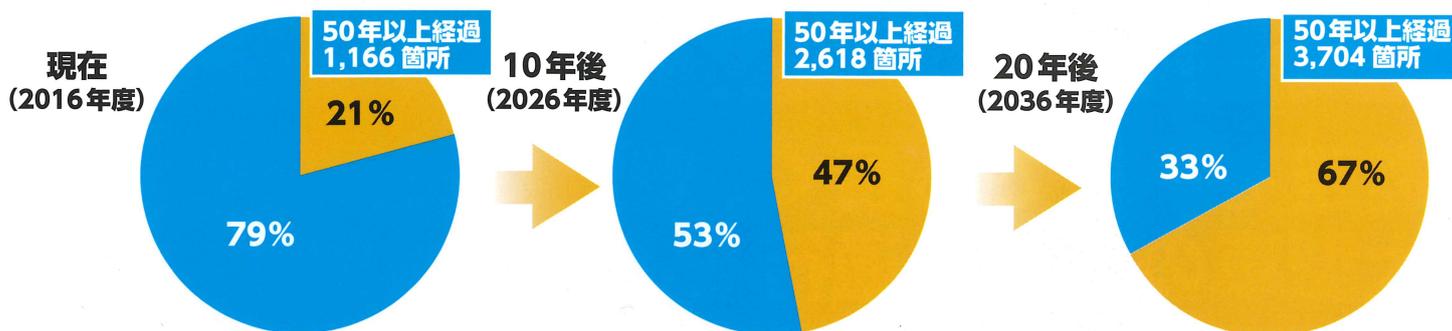
(一財) 国土技術研究センター資料より作成



当時建設された橋梁の寿命は平均50年とされています。

中部地方整備局が、管理する橋梁約6000箇所のうち、全体の約40%が高度経済成長期(1955年～1975年ごろ)に建設されています。

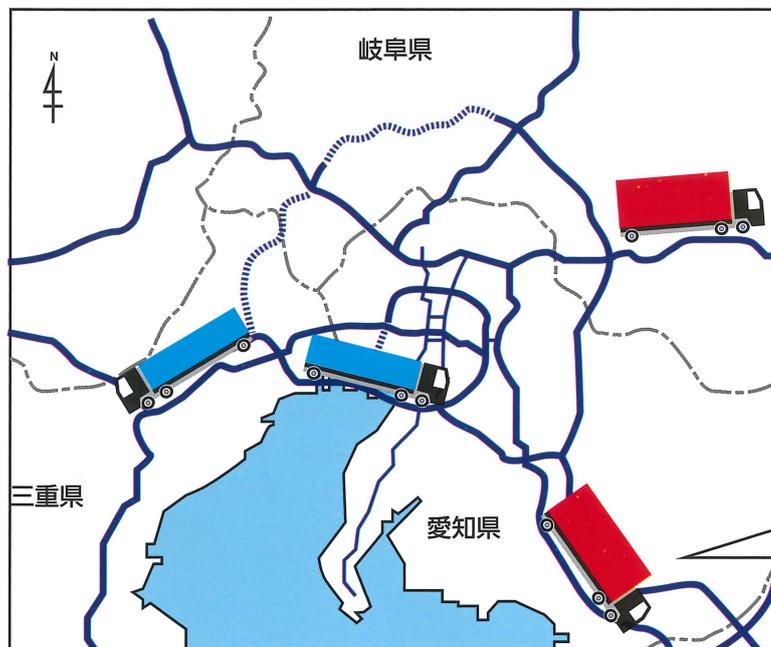
中部地方整備局の管理橋梁  
(橋長2m以上対象、2016年9月時点)



国土交通省調べ(2015年12月現在) 建設年度不明橋は除く

10年後には、約半数の橋梁が50年を迎える

# 道路は、社会・経済活動を支える 最も重要な社会基盤施設。 国民経済上の要請と道路管理上の要請との 調和を図ります。

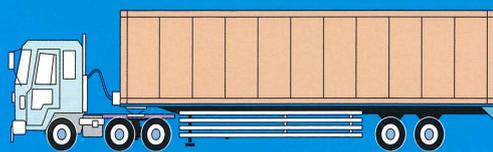


お客様から夕方までに運んで欲しいと言われたけど、この車は幅が広いから、夜間通行が許可条件なんだよな。  
昼間の道路交通量は多いし、事故を起こさないか心配だよ・・・

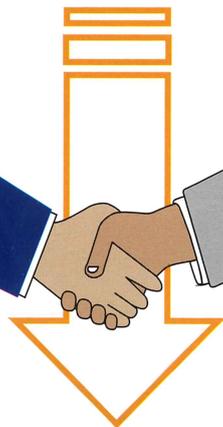
お客様からこの重たい荷物を1度に運んで欲しいと言われたけど、総重量が通行許可条件を超えているんだよな。  
橋梁の劣化への影響が大きいし橋梁が壊れないか心配だよ・・・



道路法では、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度を、政令で定めております。  
今日も適正に道路を通行しましょう。



「物流」は日本の経済や産業を支えます。



トラックと道路が物流を支えます。

## 道路を一日でも長く、安全に使うため 大型車の適正な通行をお願いします

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会

事務局：国土交通省中部地方整備局道路部

TEL：052-953-8166 [http://www.cbr.mlit.go.jp/road/oogatasha\\_tekisei/index.html](http://www.cbr.mlit.go.jp/road/oogatasha_tekisei/index.html)



## 適正重量を守って通行しましょう

### 道路運送車両法

～車両を守るためのルール～

『**積める重さ**』 = **最大積載量**

- ◆最大積載量は、車両が安全に走行するために積載できる荷物の限度重量です。
- ◆過積載運行は、制動力の低下やバランスを崩しやすくなり重大事故の原因になる可能性があります。

**車両総重量 = 車両重量 + 乗車定員の重量 + 最大積載量**

(これらの数値は車検証に記載されています。)



### 道 路 法

～道路を守るためのルール～

『**運べる重さ**』

橋など道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため重量制限値を決めています。

**通行経路によっては最大積載量の荷物を積むことが出来ません。**

橋の重量制限

車両総重量  
**25トン**

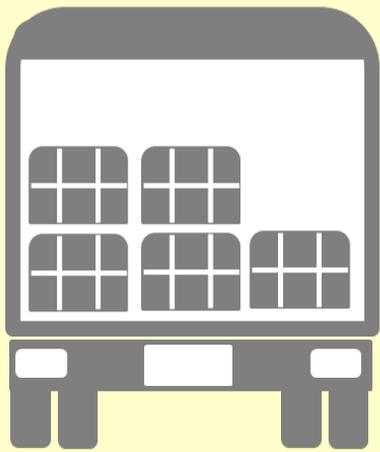


例えば

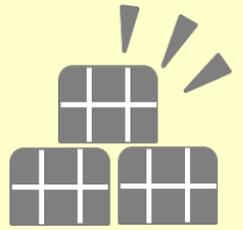
橋の重量制限が20トンの場合、車両総重量が20トンを超える車は通行できません。

『積める重さ』と『運べる重さ』は違います！

# 荷主のみなさん！ 無理なお願いしていませんか？

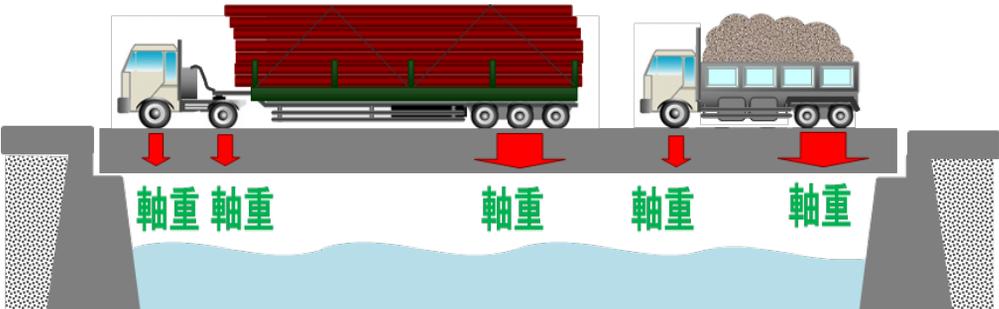


積んでしまうと  
あそこの橋が渡れないな・・・



あれも一緒にお願ひ。  
まだ**最大積載量**まで  
積んでないでしょ？

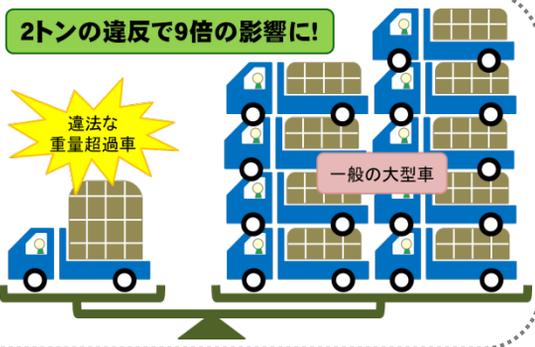
あなたが想像する以上に違法な重量超過車両は道路を傷めます。



POINT!

車軸それぞれにかかる  
重量を「**軸重**」といいます。

大型車1台が軸重10トンの基準よりも2トン  
超過した場合、構造物に対して約9倍の重さが  
のることになり、わずかな重量オーバーであっても  
道路へのダメージが大きくなります。



道路を末永く安全にご利用いただくために  
適切な積載へのご理解とご協力をお願いします

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会

東海商工会議所連合会・(一社)中部経済連合会・(一社)愛知県トラック協会・  
(一社)岐阜県トラック協会・(一社)三重県トラック協会・(一社)静岡県トラック協会・  
愛知県警察・岐阜県警察・三重県警察・静岡県警察・愛知県・岐阜県・三重県・  
静岡県・名古屋市・名古屋高速道路公社・中日本高速道路(株)  
・国土交通省中部運輸局・中部地方整備局

事務局：  
国土交通省  
中部地方整備局  
TEL:052-953-8166

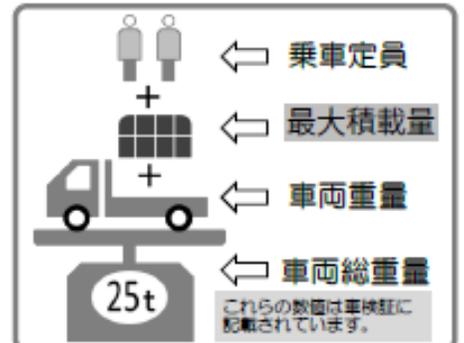
3月24日付 中部経済新聞  
 3月27日付 物流ニッポン  
 3月28日付 輸送経済新聞

道路も車両も大切なパートナーです。適正重量を守って通行しましょう。

『積める重さ』と『運べる重さ』は違います

道路運送車両法

『積める重さ』＝『最大積載量』  
 最大積載量は、車両が安全に走行するために積載できる荷物の限度重量です。



道路法

『運べる重さ』橋など道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため重量制限値を決めています。

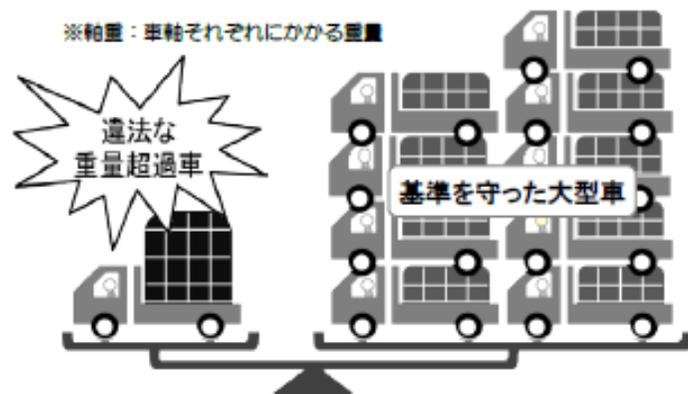
通行経路によっては最大積載量の荷物を積むことが出来ません。



あなたが想像する以上に違法な重量超過車両は道路を傷めます

大型車1台が、軸重10トンの基準よりも2トン超過した場合、道路に対しては基準を守った車の約9倍の重量に相当します。

※軸重：車軸それぞれにかかる重量



特殊車両通行許可制度について詳しくは、  
<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>

大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会

東海商工会議所連合会・(一社)中部経済連合会・(一社)愛知県トラック協会・(一社)岐阜県トラック協会・(一社)三重県トラック協会・(一社)静岡県トラック協会  
 愛知県警察・岐阜県警察・三重県警察・静岡県警察・愛知県・岐阜県・三重県・静岡県・名古屋市・浜松市・浜松市・名古屋東運送株式会社・日本東運送株式会社  
 国土交通省中部運輸部・中部地方整備局

事務局：国土交通省 中部地方整備局  
 TEL:052-953-8166

# 大型車通行適正化に向けた 中部地域連絡協議会広報の活動

こ れ ま で の 実 績

平成29年度活動提案について

# 大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」について

## 1. 設立趣意

道路の老朽化対策が喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、道路の劣化に与える影響が大きい重量を違法に超過した大型車両の対策が必要とされています。道路を通行する車両の内、道路の構造を守り、かつ交通の危険を防ぐため、一般的な制限を超えた車両（以下、「特殊車両」という）の走行には、道路管理者による「特殊車両通行許可」が必要となっています。

このため、重量を違法に超過した大型車両が、国民の重要な財産である道路をこれ以上痛めることのないよう、大型車両の通行の適正化を図る必要があります。

こうした中、平成26年5月9日に特殊車両の国による一括審査や審査期間の短縮といった緩和と合わせて、違反者への指導強化や厳罰化という緩和と強化の両輪からなる適正化方針を公表し、それに基づき、平成27年2月23日には“基準の2倍以上の重量超過者は即告発”という厳しい運用が開始されることとなっています。

このような状況を踏まえ、大型車両の適正かつ安全な走行のために、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等がパートナーとなって連携し、情報の共有や意見交換、従来とは異なる手法も取り入れた広報活動を中心とした取り組みを展開することが重要です。

そのため、大型車両の走行に関する知見や情報の交換、取組内容や連携活動の検討等を継続的に行うことを目的に、「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」を設立するものです。

## 2. 中部地域連絡協議会の取組みについての考え方

### 1) ステップ1

- ・ 連絡協議会設置及び持続性ある連携体制の構築
- ・ 情報及び課題共有、適正化にむけた広報戦略の検討

### 2) ステップ2

- ・ 適正化に向けた連携した広報の実施
- ・ 連携した違反車両の取り締まり実施

### 3) ステップ3

- ・ 連絡協議会の各関係者の継続的かつ主体的な取り組みの波及・促進
- ・ 国民の道路資産を守る活動として広く社会に向けた広報展開

## 「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」規約

(名称)

第1条 本会議は、「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」(以下、「連絡協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 連絡協議会は、大型車両の運転者及び関係する事業者の適正かつ安全な走行に向け、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等が連携し、従来とは異なる手法も取り入れながら広報活動を中心とした取り組みを展開するため、大型車両の走行に関する知見や情報の共有や意見交換、取組内容や連携活動の検討等を行うことを目的とする。

(組織)

第3条 連絡協議会は、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、貨物運送事業者及び荷主企業団体等の各員(以下「委員」という。)をもって構成する。

2. 連絡協議会には、座長を置く。

3. 座長は、中部地方整備局 道路情報管理官が努め、議事その他の会務を統括する。

(連絡協議会及び活動事項)

第4条 連絡協議会は、目的達成のため次の活動を行う。

(1) 大型車両の走行に関する知見や情報(課題含む)の共有や意見交換に関すること

(2) 取組内容の検討に関すること

(3) 連携活動の検討に関すること

(4) 連絡協議会の取組の効果検証と継続的な取組に関すること

(5) その他

(連絡会)

第5条 連絡協議会は、定期的に座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、連絡協議会に委員以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。

(事務局)

第6条 連絡協議会の運営に関する事務は、国土交通省 中部地方整備局 道路部 交通対策課が行うものとする。

(その他)

第7条 この規約に定めるもののほか、連絡協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成27年1月27日から施行する。

## 「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」広報の活動方針と取組概要

### 1. 街頭PR

広報PRキャンペーン（特車取締りと合同）

- 平成26年度  
広報目的、対象、内容、手段等の検討を実施
- 平成27年度  
平成27年5月に、活動のキックオフとして広報活動と特殊車両現地取締りを同時に実施し、以後継続的に街頭PRを実施
- 平成28年度  
各県において街頭PRを実施

### 2. 講習会等

講習会、研修会の活用等

- 平成26年度  
各メンバーが持つ機会（講習会等）を活用して実施していく事を確認
- 平成27年度  
各県トラック協会、愛知県警察において講習会を実施したほか、荷主企業への説明会を開始
- 平成28年度  
既存の講習会（運行管理者、安全運転管理者講習）における説明を実施。  
荷主企業・団体への説明会を実施。

### 3. 広報媒体活用

協議会HP、ポスター掲示、新聞広報等

- 平成26年度  
新聞広告の出稿
- 平成27年度  
新聞広告の出稿、ポスター・チラシの作成
- 平成28年度  
新聞広告の出稿、大型車通行ガイドマップ・チラシの作成

H26年度 中部地域連絡協議会の連携広報

時期		1月	2月	3月	
タイミング	大型車適正化施策		悪質な重量制限違反者の告発(レッドカード)の運用	バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一	
	全国的な行動 (交通安全運動、道路月間など)				
連絡協議会		●第1回連絡協議会(27日) <※全国初設立>		●第2回連絡協議会(16日)	
連絡協議会広報の活動方針	街頭PR	愛知県			
		岐阜県			
		三重県			
	講習会等	愛知県			
		岐阜県			
		三重県			
	広報媒体活用	協議会HP ポスター掲示 新聞広報等	●記事掲載 日経、建通(29日)	●パネル  ●記事掲載 物流ニッポン(2日) 建設産業(6日) 中日新聞 1面トップ(22日)	●広告掲載 物流ニッポン (5日) 静岡、伊勢、日経 (6日) 中日、信毎(7日) 伊勢、静岡(18日) 信毎(20日)  ●記事掲載 物流ニッポン(23日)

H27年度 中部地域連絡協議会の連携広報

時期		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
タイムライン	大型車適正化施策	悪質な重量制限違反者の告発(レッドカード)の運用												
		バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一												
		45フィートコンテナ等の輸送基準の見直し												
		特車ゴールド制度開始												
	全国的な行動 (交通安全運動、道路月間など)	春の全国交通安全運動 (6日~15日)		「不正改造車を排除する運動」 強化月間 (1日~30日)	夏の交通安全運動 (中旬~下旬)	道路ふれあい月間 (1日~31日) 道の日(10日)		秋の全国交通安全運動 (21日~30日)	トラックの日(9日)		年末の交通安全運動 (上旬~下旬)			
	連絡協議会			●第3回 連絡協議会(12日)				●第4回 連絡協議会(30日)	●協議会への参加要請 静岡県トラック協会 静岡県商工会連合会 静岡県、静岡市、浜松市 NE XCO 中日本東京支社 静岡県警察				●第5回 連絡協議会(15日) <small>静岡県の関係機関・団体が協議会へ参加</small>	
連携協議会広報の活動方針	街頭PR	PRキャンペーン特車取締り	愛知県	●合同広報・取締り 道の駅「藤川宿」 国道1号 (21日)					●愛知県トラック協会 第11回 トラックと交通安全・環境フェア出展 (4日)	●あいちITSワールド 2015出展 (20日~23日)	●合同広報 ・安城トラックステーション (2日) ・刈谷ハイウェイオアシス (4日)			
			岐阜県	●合同広報・取締り 道の駅「志野・織部」 国道19号 (29日)			●合同広報・取締り 道の駅「月見の里南濃」 国道258号駐車帯 (26日)				●合同広報 道の駅「月見の里南濃」 (3日)			
			三重県	●合同広報・取締り 道の駅「いが」 国道25号 (25日)			●合同広報・取締り 亀山トラックステーション 国道23号 (27日)					●合同広報 道の駅「いが」 (9日)		
	講習会等	講習会・研究会等の活用	愛知県						●講習会・アンケート 愛知県トラック協会 (21日)			●講習会 愛知県警察学校(21日)		
			岐阜県						●講習会・アンケート 岐阜県トラック協会(16日)					
			三重県						●講習会・アンケート 三重県トラック協会(20日)					
		全域									●ヒアリング ・日本建設業連合会(5日) ・日本鉄鋼連盟(8日) ・日本橋梁建設協会(12日) ・プレストレストコンクリート建設協会(15日) ・日本道路建設協会(18日) ・名古屋港運協会(26日) ・日本建設業連合会(27日)	●ヒアリング 日立住友重機械 建機クレーン(16日)	●研修会 鉄鋼メーカー(8日) ●ヒアリング 日本車輛製造 (18日)	
	広報媒体活用	協賛HP ポスター掲示 新聞掲載等	●新聞広告 物流ニッポン(6日)				●新聞広告 物流ニッポン(7日) ●記事掲載 輸送経済新聞 (18日) ●ポスター A2版 (ルールを守った大型車の 通行をお願いします)		●チラシ A4版 (事業者・道路利用者向け)	●記事掲載 建設工業新聞(5日) ●新聞広告 静岡、信濃毎日、伊勢(30日)	●チラシ 愛知運輸支局内に配置 ●新聞広告 中日(1日) 中部経済、輸送経済(22日) 物流ニッポン(24日)			●荷主団体へチラシ送付 (7日) ●新聞広告 ・輸送経済 (22日) ・中日、静岡、信毎、伊勢 物流ニッポン、中部経済 (24日)

H28年度 中部地域連絡協議会の連携広報

時期		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
キャンペーン	大型車適正化施策							悪質な重量制限違反者の告発(レッドカード)の運用 バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一 45フィートコンテナ等の輸送基準の見直し 特車ゴールド制度開始 審査事務所の完全集約化 大型誘導区間のラストマイル追加 三重県内のオンライン窓口を三重河川国道事務所を集約					
	全国的な行動 (交通安全運動、道路月間など)	春の全国交通安全運動 (6日～15日)		「不正改造車を排除する運動」 強化月間 (1日～30日)	夏の交通安全運動 (中旬～下旬)	道路ふれあい月間 (1日～31日) 道の日(10日)	秋の全国交通安全運動 (21日～30日)	トラックの日(9日)		年末の交通安全運動 (上旬～下旬)			全国の国道事務所にて特車ゴールド制度の受け付け
連絡協議会				●第6回 連絡協議会(29日)				●第7回 連絡協議会(27日)					●第8回 連絡協議会(17日)
街開きPR	愛知県			●愛知県トラック協会 ツイストロック街頭指導 (1日)	●合同広報・合同取組み 名古屋トラックステーション 国道23号 (7日)			●愛知県トラック協会 第12回トラックと交通安全・ 環境フェア出展 (2日)					
	岐阜県			●合同広報・合同取組み 道の駅「月見の里南濃」 国道256号駐車帯 (10日)				●合同広報 道の駅 賤母(1日)					
	三重県							●合同広報・合同取組み 道の駅 しが 国道25号 (20日)					
	静岡県					●合同広報・合同取組み 道の駅「宇津ノ谷峠」 国道1号 (3日)							●合同広報(案) 浜松トラックステーション (24日)
	全域									●直轄工事1 3現場の点検 (第1回)		●直轄工事1 1現場の点検 (第2回)	
連絡協議会広報の活動方針	愛知県	●愛知県講習会 安全運転管理者講習会				●講習会 愛知県トラック協会(1日)					●研修会 愛知県警察学校(24日)		
	岐阜県			●講習会 岐阜県トラック協会(7日)				●講習会 岐阜県トラック協会(9日)		●講習会 岐阜県トラック協会(14日)		●講習会 岐阜県トラック協会(2日)	
	三重県				●講習会 三重県トラック協会(6日)							●講習会 三重県トラック協会(1日)	
	静岡県												
	全域	●中部運輸局講習会 運行管理者講習会							●研修会 プレストレストコンクリート 建設業協会(16日)	●研修会 日本橋梁建設協会中部 事務所(6日)	●研修会 日本建設業連合会 中部支部(23日)	●研修会 ・鉄鋼メーカー(20日) ・建設機械メーカー(21日)	
広報媒体活用	新開広報等	●チラシ 愛知県運転免許窓口に 配置											
	協議会HP			●会報誌への記事掲載 名古屋商工会議所 ●道の駅：広報DVD放映 「月見の里・南濃」 (9日～24日) 「美並」 (27日～7月8日)	●道の駅：広報DVD放映 「美濃白川」 (11日～22日) 「ロックガーデンひちそう」 (25日～8月5日)							●チラシ A4版 発注者向け ●チラシ A4版 重量啓発 ●広告掲載 ・中部経済新聞(24日) ・物流ニッポン(27日) ・輸送経済新聞(28日)	



大型車両通行適正化に関する  
インターネット調査結果

平成29年3月

株式会社MBCプロデュース

## 目次

1. 目的
2. 調査概要
3. 調査内容
4. 項目別調査結果
  - (1) 基本属性
    - 1) 年代・性別
    - 2) 職業
    - 3) 居住地
  - (2) 大型車の通行にかかわる法令に関する認知度
    - 1) 車両に積める荷物の長さ・重さは法令で決められていることへの認知度
    - 2) 道路を通行できる車両の長さ・重さは法令で決まっていることへの認知度
    - 3) 車に積める荷物の長さ・重さ、道路を走れる車の長さ・重さなどは、それぞれの法律で規定されており、その数値が異なることへの認知度
  - (3) 道路施設の高齢化に関する意見
    - 1) 全国の橋梁のうち、高度経済成長期に整備されたものが全体の約3割を占めるなど、道路構造物の高齢化が進行していることへの意見
  - (4) 違法重量超過車両に関する意見
    - 1) 違法な重量超過車の通行は、わずかな重量超過であっても、道路や橋の寿命を大きく縮める。ごく一部の違反車両が、道路を劣化させる主要因となっている事に関する意見
    - 2) (4). 1) の違法重量超過車両への対応に関する意見
    - 3) 違法重量超過車が違反をする理由に関する意見
    - 4) 大型車の通行に係わる法令、道路施設の高齢化、違法重量超過車両に関する問題に関する意見
5. 今後の広報の方向性について

## 1. 目的

道路施設としての橋梁などの高齢化対策は喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、橋梁の高齢化に与える影響が大きい『重量』を違法に超過した大型車両の通行対策が必要である。

平成27年1月には、大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会（事務局：国土交通省中部地方整備局道路部交通対策課）を設立し、大型車両の運転者及び関係する事業者の適正かつ安全な走行に向け、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等が連携し、現在、広報を中心とした啓発活動などの取り組みを展開しており、また、大型車両の走行に関する知見や情報の共有や意見交換、その取組内容や連携活動の検討等も行っている。

本調査では、連絡協議会活動の効果を定量的に表す指標として、大型車通行適正化に関する浸透率を把握することを目的とする。

## 2. 調査概要

調査方法：インターネット調査

対象地域：愛知県、岐阜県、三重県、静岡県

アンケート回収数：2,000件

実施時期：平成29年2月

### 3. 調査内容

#### 大型車両通行適正化に関するネット調査

##### 対象地域

愛知、岐阜、三重、静岡県内

##### サンプル数

2,000

道路施設としての橋梁などの高齢化対策は喫緊の課題であり、道路の維持・修繕をより適切に実施していく必要がある一方で、橋梁の高齢化に与える影響が大きい『重量』を違法に超過した大型車両の通行対策が必要とされています。

平成27年1月には、大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会（事務局：国土交通省中部地方整備局道路部交通対策課）を設立し、大型車両の運転者及び関係する事業者の適正かつ安全な走行に向け、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等が連携し、現在、広報を中心とした啓発活動などの取り組みを展開しており、また、大型車両の走行に関する知見や情報の共有や意見交換、その取組内容や連携活動の検討等も行っております。

そのような中で行うこのアンケートは、大型車の通行適正化に関して、皆さまの認識等を確認するもので、ご回答いただいた結果は、今後、協議会の取り組みの参考とさせていただきます。

#### 【基本属性に関する質問】

##### 質問1

あなたの年代を以下の中から選んで下さい。

- ① 10代
- ② 20代
- ③ 30代
- ④ 40代
- ⑤ 50代
- ⑥ 60代以上

質問2

あなたの職業について、あてはまるものを以下の中から選んで下さい

- ① 会社員
- ② 会社経営・役員
- ③ 公務員・団体職員
- ④ 専門職(医師・看護師・弁護士など)
- ⑤ 自営業
- ⑥ 契約社員・派遣社員、パート、アルバイト
- ⑦ 専業主婦(主夫)
- ⑧ 無職
- ⑨ 学生
- ⑩ その他( )

【大型車の通行にかかわる法令に関する質問】

質問3

車両に積める荷物の長さ・重さは法令で決められていることを知っていますか？

あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 聞いたことがあり内容も知っている
- ② 聞いたことはあるが内容は知らない
- ③ 聞いたことはない。

車両に積める荷物の長さ・重さなどは、交通の安全と円滑を目的とした法律(道路交通法)で

- 高さ：3.8メートル(高さ指定道路では4.1メートル)
- 長さ：荷物のはみ出しは車体の長さの1割まで
- 幅：荷物のはみ出しは不可

と規定されています。

質問4

道路を通行できる車両の長さ・重さは法令で決まっていることを知っていますか？

あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 聞いたことがあり内容も知っている。

- ② 聞いたことはあるが内容は知らない
- ③ 聞いたことはない。

道路を通行できる車両の長さ・重さなどは、自動車の安全性の確保を目的とした法律（道路運送車両法）で

- 高さ：3.8メートル
- 長さ：12メートル
- 軸重：10トン
- 総重量：最大25トン

と規定されているほか、道路の構造を守り、交通の危険を防ぐための法律（道路法）でも、道路を通行できる車両の長さ・重さを定めています。この最高限度のことを「一般的制限値」といい、主なものは以下のとおりです。

**【一般的制限値】**

- 長さ：12.0メートル
- 総重量：20トン（高速自動車国道または重さ指定道路は25.0トン）
- 軸重：10.0トン
- 高さ：3.8メートル（高さ指定道路では4.1メートル）
- 幅：2.5メートル
- 最小回転半径：12.0メートル

質問5

車に積める荷物の長さ・重さ、道路を走れる車の長さ・重さなどは、それぞれの法律で規定されており、その数値が異なることを知っていましたか？

あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 聞いたことがあり内容も知っていた。
- ② 聞いたことはあるが内容は知らなかった。
- ③ 聞いたことはなかった。

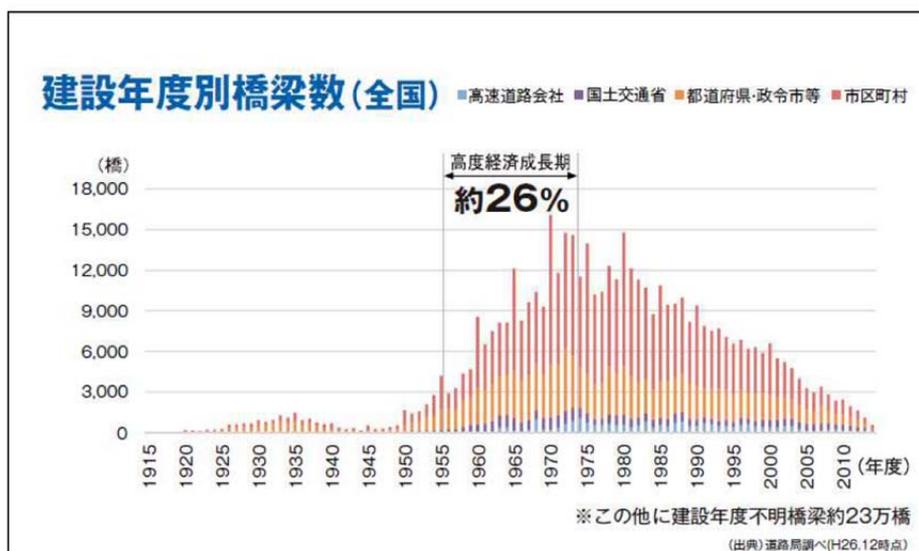
同じ車の長さ・重さなどに関する規定であっても、適用される法律の違いによって、その許可値が異なります。

車検証の車両総重量が40トンでも、総重量20トンを超えると特殊車両通行許可が必要です。

※ 車種等による例外は除きます

【道路施設の高齢化に関する質問】

質問6



全国の橋梁のうち、高度経済成長期に整備されたものが全体の約3割を占めるなど、道路構造物の高齢化が進行しています。

この現状に関するあなたの意見について、あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 不安を感じる。
- ② 不安には思わない。
- ③ ( )

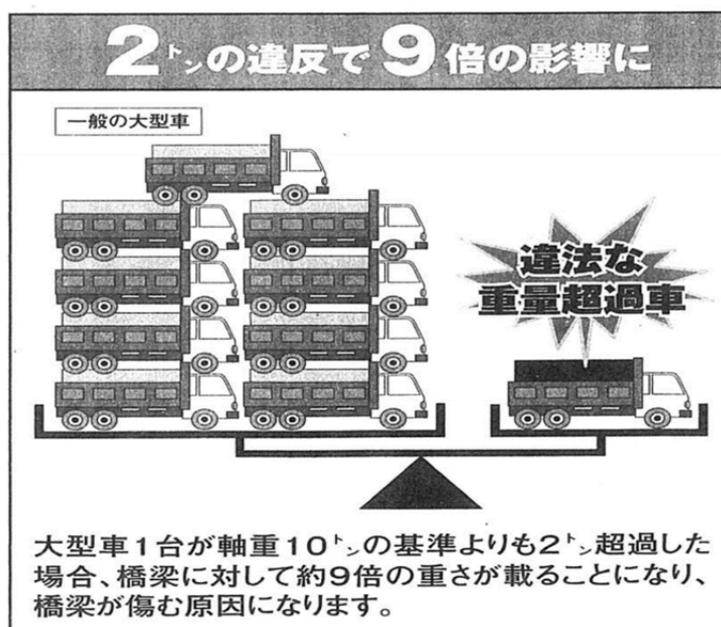
この時代に建設された橋の寿命は、50年とされています。

1960年ごろから1990年ごろまでに橋が集中的に建設されており、今後50歳以上の橋が増加していくこととなります。

道路管理者により点検・整備を行っていますが、さらに長く安全に皆さまに使っていただくことが重要となっています。

【違法重量超過車両に関する質問】

質問7



違法な重量超過車の通行は、わずかな重量超過であっても、道路や橋の寿命を大きく縮めることが分かっています。

ごく一部の違反車両が、道路を劣化させる主要因となっている事に関するあなたの意見について、あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 重要な問題だと思う
- ② 重要な問題とは思わない
- ③ よく分からない
- ④ その他 ( )

道路を一日でも長く使っていただけるよう道路構造物を守り、また、交通の危険を防ぐため、道路を通行する大型車両の長さ・高さ・幅などや重さの最高限度は法律で定められ、基準を超えて車両を通行させようとする場合は、道路管理者から『特殊車両通行許可』を受ける必要があります。

質問8

質問7の違法重量超過車両への対応に関するあなたの意見について、あてはまるものを以下の中から選んで下さい。

- ① 厳しく取り締まるべきと思う
- ② 厳しく取り締まるべきとは思わない
- ③ その他 ( )

質問9

違法重量超過車が違反をする理由について、あなたが思うことを以下の中から選んで下さい。

- ① 運転手が自らやっていると思う
- ② 運送事業者が指示していると思う
- ③ 荷主が指示していると思う
- ④ その他 ( )

質問10

大型車の通行に係わる法令、道路施設の高齢化、違法重量超過車両に関する問題について、あなたの自由な意見をご記入ください。

( )

質問は以上です。

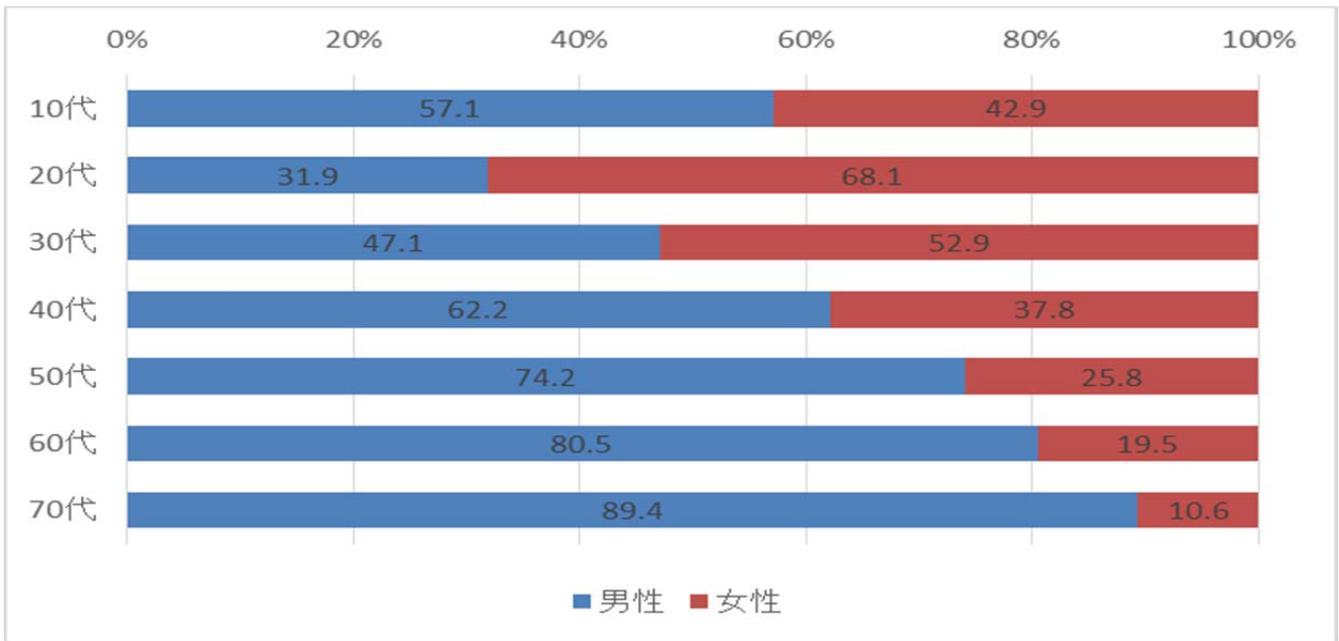
皆さまからいただいたご回答は、今後の「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」の取り組みの参考とさせていただきます。

ご協力ありがとうございました。

#### 4. 項目別調査結果

##### (1) 基本属性

###### 1) 年代・性別



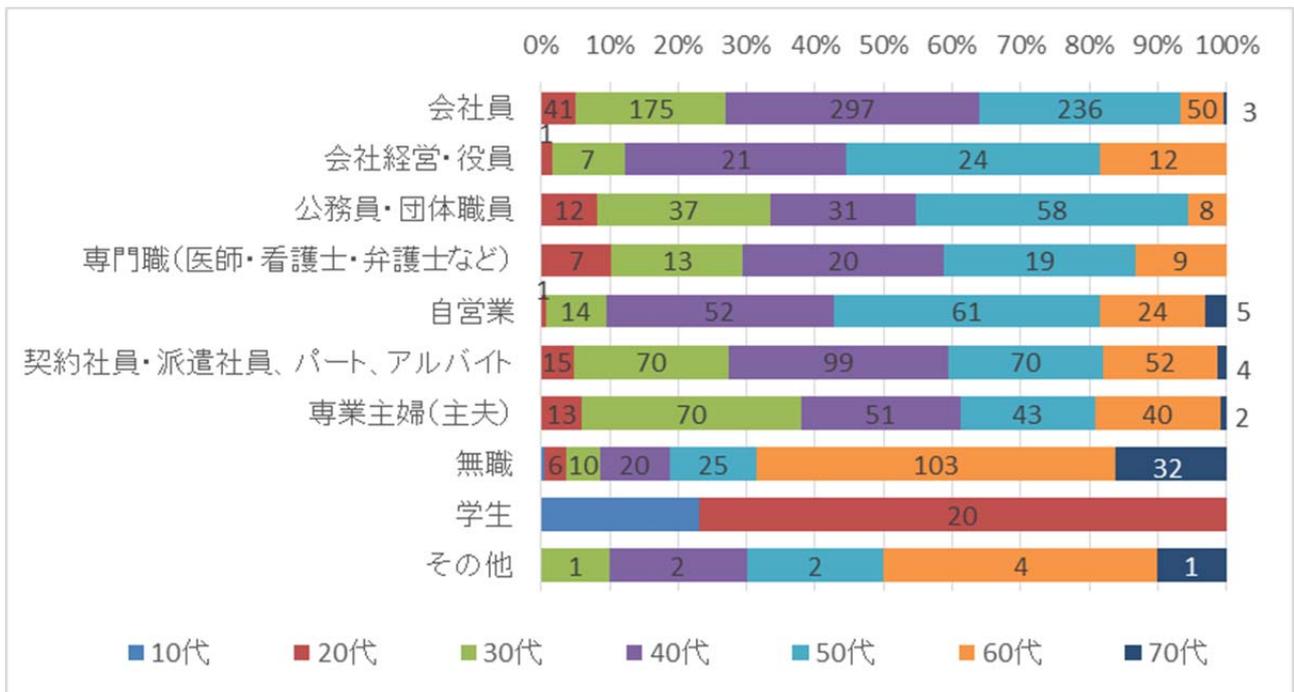
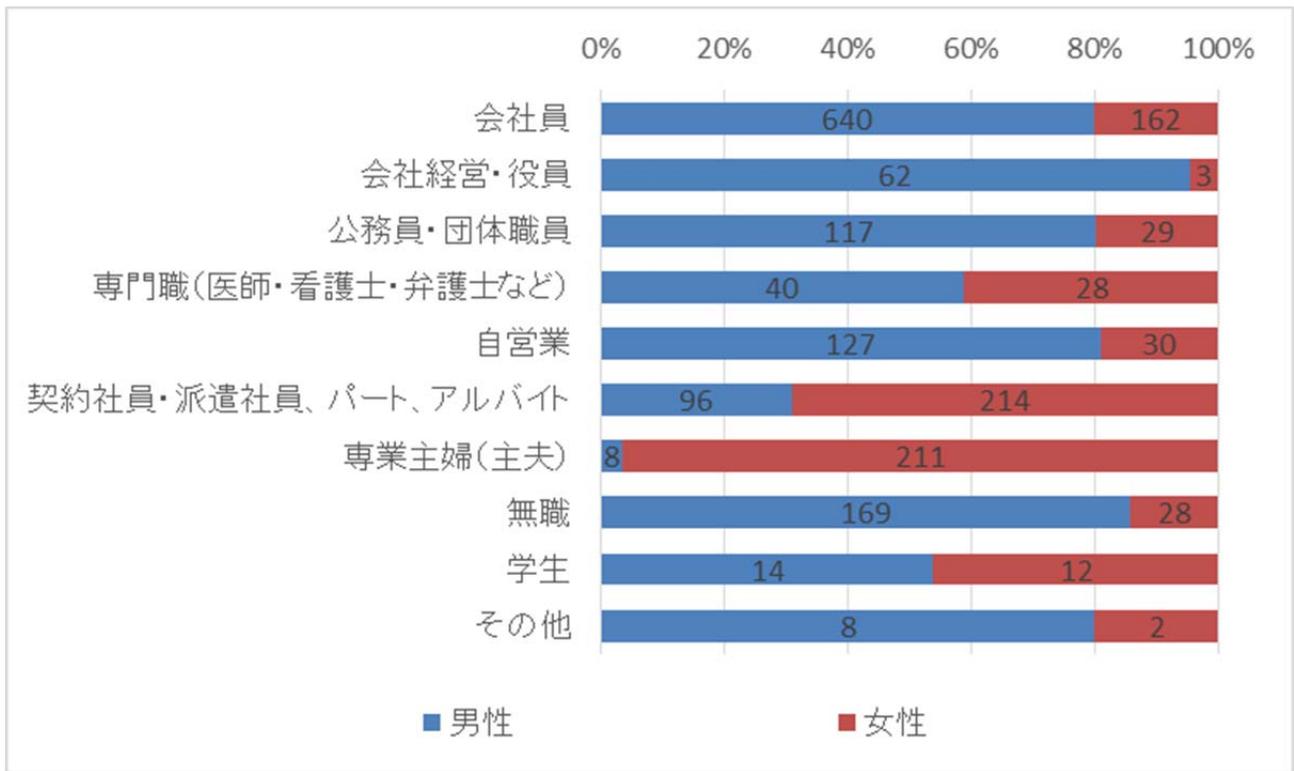
			男性	女性
全体		件数	2,000	1281
		構成比	100	64.1
年代	10代	件数	7	4
		構成比	100	57.1
	20代	件数	116	37
		構成比	100	31.9
	30代	件数	397	187
		構成比	100	47.1
	40代	件数	593	369
		構成比	100	62.2
	50代	件数	538	399
		構成比	100	74.2
	60代	件数	302	243
		構成比	100	80.5
	70代	件数	47	42
		構成比	100	89.4

注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10ポイント以上、■ は+5ポイント以上、■ は-10ポイント以下、■ は-5ポイント以下を意味する。

70代では男性の割合が89.4%と高く、次に60代、50代、40代の順に男性の割合が高くなっている。

20代、30代では、女性の占める割合が5割以上となっている。

2) 職業



			全体	会社員	会社経営・役員	公務員・団体職員	専門職（医師・看護師・弁護士など）	自営業	パート社員・派遣社員、アルバイト	専業主婦（主夫）	無職	学生	その他
全体			件数 2,000	802	65	146	68	157	310	219	197	26	10
			構成比 100	40.1	3.3	7.3	3.4	7.9	15.5	11.0	9.9	1.3	0.5
性別	男性	件数	1,281	640	62	117	40	127	96	8	169	14	8
		構成比	100	50.0	4.8	9.1	3.1	9.9	7.5	0.6	13.2	1.1	0.6
	女性	件数	719	162	3	29	28	30	214	211	28	12	2
		構成比	100	22.5	0.4	4.0	3.9	4.2	29.8	29.3	3.9	1.7	0.3
年代	10代	件数	7	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0
		構成比	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	85.7
	20代	件数	116	41	1	12	7	1	15	13	6	20	0
		構成比	100	35.3	0.9	10.3	6.0	0.9	12.9	11.2	5.2	17.2	0.0
	30代	件数	397	175	7	37	13	14	70	70	10	0	1
		構成比	100	44.1	1.8	9.3	3.3	3.5	17.6	17.6	2.5	0.0	0.3
	40代	件数	593	297	21	31	20	52	99	51	20	0	2
		構成比	100	50.1	3.5	5.2	3.4	8.8	16.7	8.6	3.4	0.0	0.3
	50代	件数	538	236	24	58	19	61	70	43	25	0	2
		構成比	100	43.9	4.5	10.8	3.5	11.3	13.0	8.0	4.6	0.0	0.4
	60代	件数	302	50	12	8	9	24	52	40	103	0	4
		構成比	100	16.6	4.0	2.6	3.0	7.9	17.2	13.2	34.1	0.0	1.3
	70代	件数	47	3	0	0	0	5	4	2	32	0	1
		構成比	100	6.4	0.0	0.0	0.0	10.6	8.5	4.3	68.1	0.0	2.1

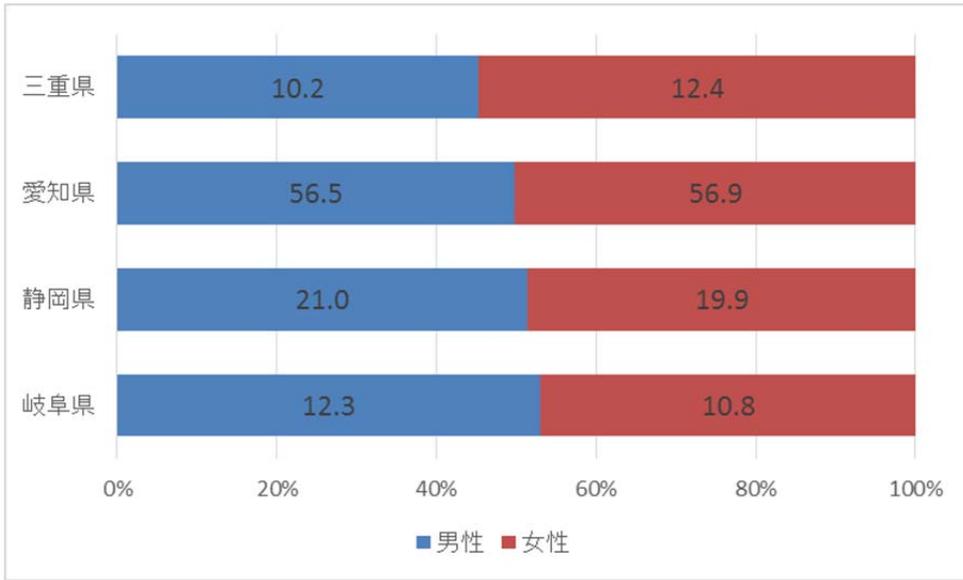
注) 全体の割合 (%) に対して ■は全体+10ポイント以上、■は+5ポイント以上、■は-10ポイント以下、

■は-5ポイント以下を意味する。

男性では、「会社員」の割合が50.0%と高く、女性では、「契約社員・派遣社員、パート、アルバイト (29.8%)」、「専業主婦 (主夫) (29.3%)」、「会社員 (22.5%)」の順に割合が高い。

年代別では、10代では「学生」の割合が最も高く、20代から50代では「会社員」の割合が最も高く、60代、70代では「無職」の割合が最も高くなっている。

### 3) 居住地



			全体	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
全体		件数 構成比	2,000 100	235 11.8	412 20.6	1133 56.7	220 11.0
性別	男性	件数 構成比	1,281 100	157 12.3	269 21.0	724 56.5	131 10.2
	女性	件数 構成比	719 100	78 10.8	143 19.9	409 56.9	89 12.4
年代	10代	件数 構成比	7 100	1 14.3	0 0.0	5 71.4	1 14.3
	20代	件数 構成比	116 100	9 7.8	18 15.5	74 63.8	15 12.9
	30代	件数 構成比	397 100	51 12.8	72 18.1	240 60.5	34 8.6
	40代	件数 構成比	593 100	65 11.0	123 20.7	340 57.3	65 11.0
	50代	件数 構成比	538 100	64 11.9	117 21.7	291 54.1	66 12.3
	60代	件数 構成比	302 100	41 13.6	70 23.2	154 51.0	37 12.3
	70代	件数 構成比	47 100	4 8.5	12 25.5	29 61.7	2 4.3

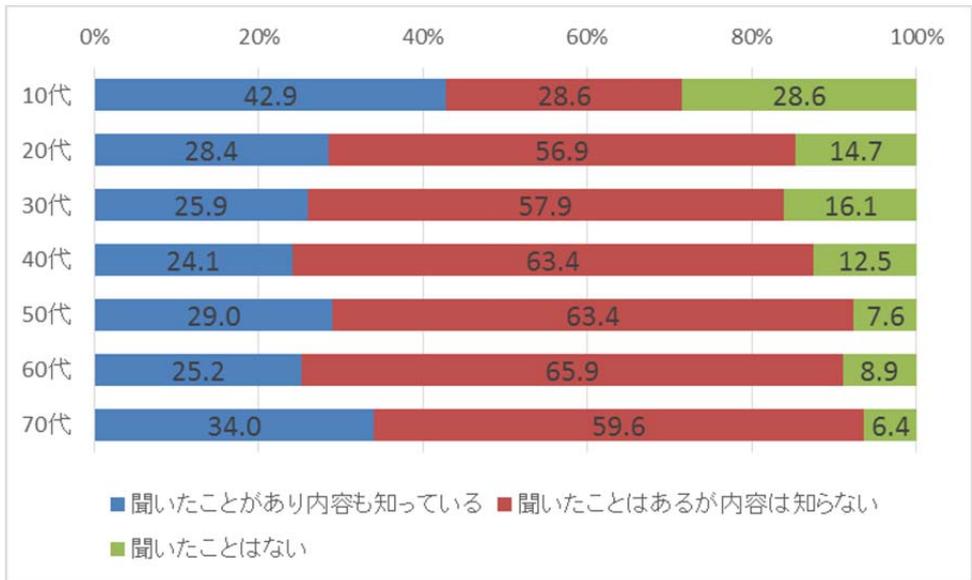
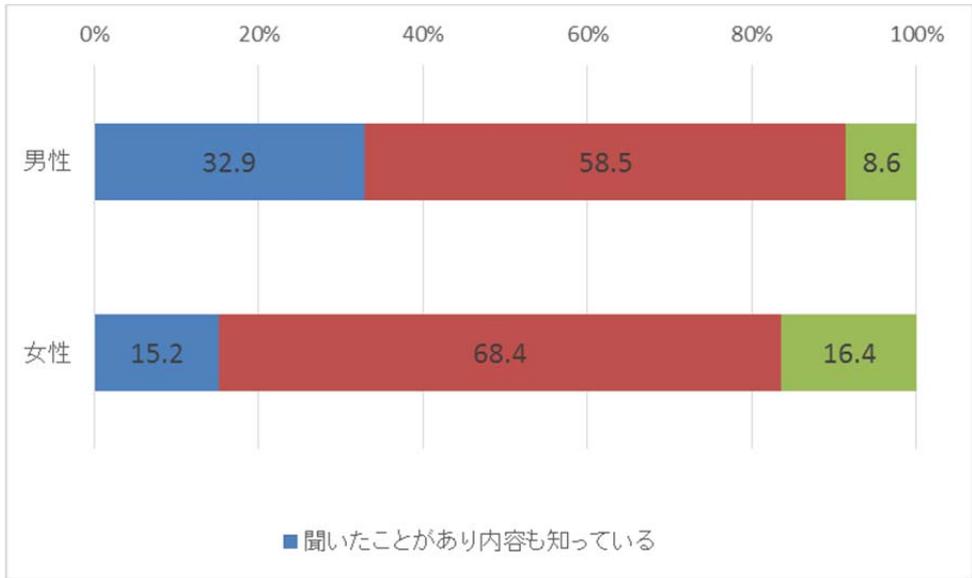
注) 全体の割合 (%) に対して ■は全体+10ポイント以上、■は+5ポイント以上、■は-10ポイント以下、■は-5ポイント以下を意味する。

男性、女性共に「愛知県」の割合が高く、次に「静岡県」の割合が高い。

年代別でも、どの年代でも「愛知県」の割合が高く、次に「静岡県」の割合が高くなっている。

(2) 大型車の通行にかかわる法令に関する認知度

1) 車両に積める荷物の長さ・重さは法令で決められていることへの認知度

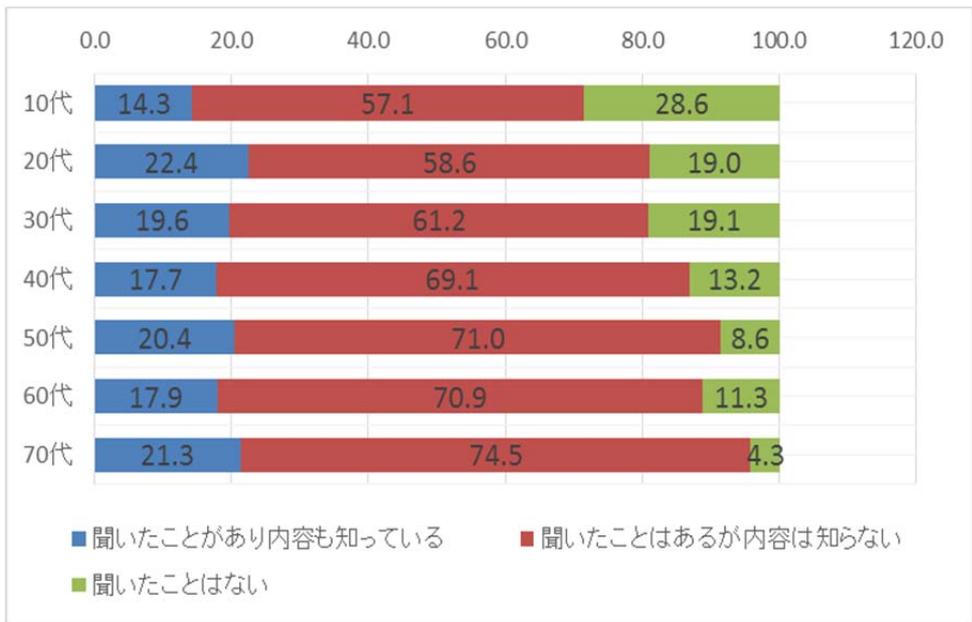
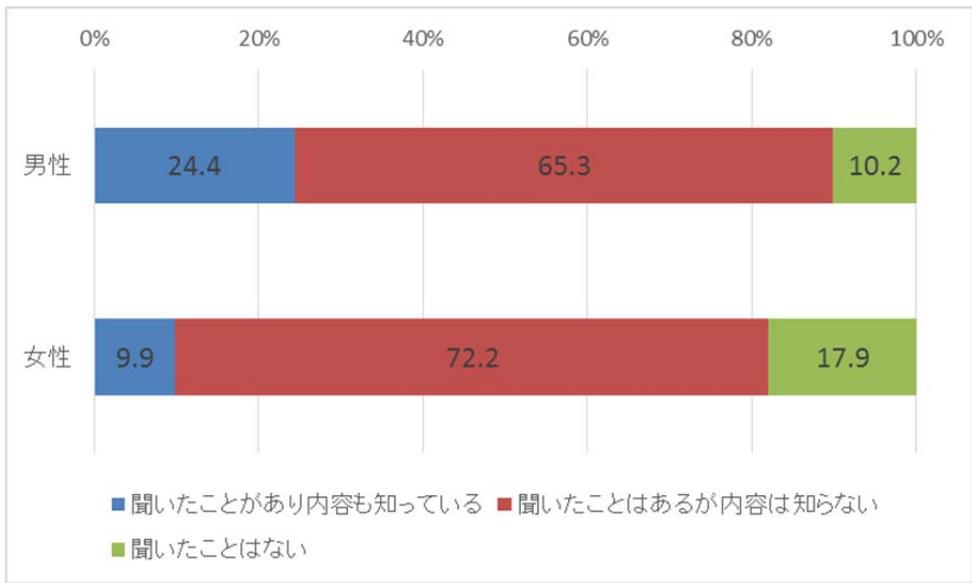


			全 体	内 容 も 知 つ て あ い る	が 聞 い た こ と は あ い る	聞 い た こ と は な い
全体		件数 構成比	2,000 100	530 26.5	1242 62.1	228 11.4
性別	男性	件数 構成比	1,281 100	421 32.9	750 58.5	110 8.6
	女性	件数 構成比	719 100	109 15.2	492 68.4	118 16.4
年代	10代	件数 構成比	7 100	3 42.9	2 28.6	2 28.6
	20代	件数 構成比	116 100	33 28.4	66 56.9	17 14.7
	30代	件数 構成比	397 100	103 25.9	230 57.9	64 16.1
	40代	件数 構成比	593 100	143 24.1	376 63.4	74 12.5
	50代	件数 構成比	538 100	156 29.0	341 63.4	41 7.6
	60代	件数 構成比	302 100	76 25.2	199 65.9	27 8.9
	70代	件数 構成比	47 100	16 34.0	28 59.6	3 6.4

注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10 ポイント以上、■ は+5 ポイント以上、■ は-10 ポイント以下、■ は-5 ポイント以下を意味する。

「車両に積める荷物の長さ・重さは法令で決められていること」への認知度では、男性・女性共に、「聞いたことがあるが内容は知らない」の割合が最も高く、次に「聞いたこともあり内容も知っている」の順となり、これらで8割以上を占めている。また、年代別でも同様の傾向となっており、性別、年代にかかわらず認知度は高い。

2) 道路を通行できる車両の長さ・重さは法令で決まっていることへの認知度

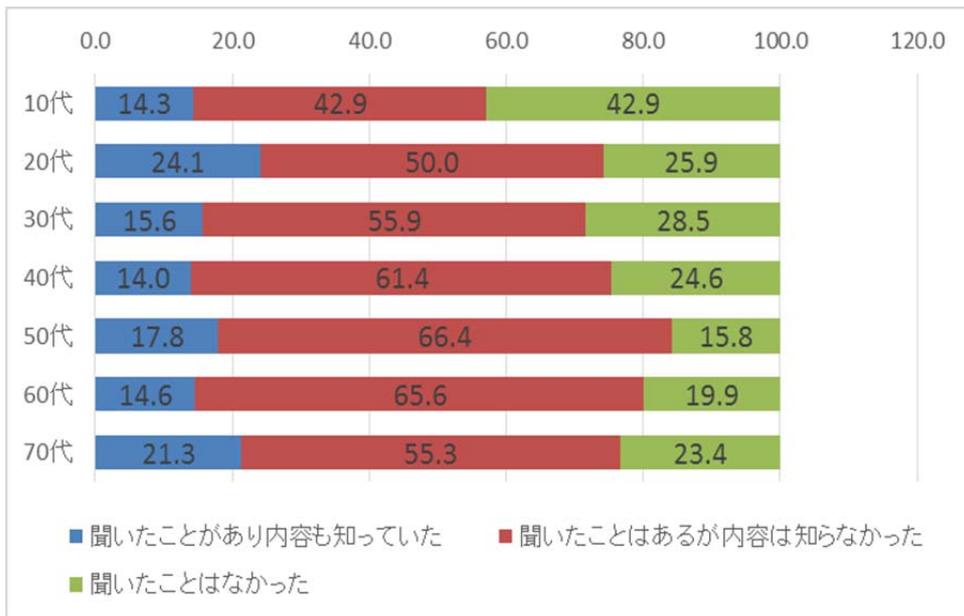
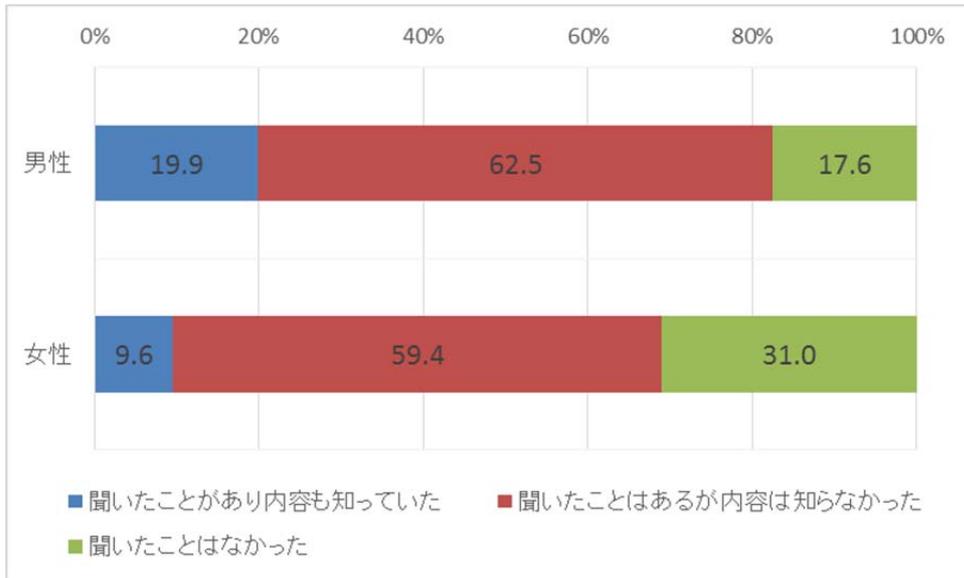


		全体	いり聞 る内 容た もこ 知と つが てあ	なる聞 いが 内た 容は 知は らあ	い聞 いた こと はな
全体		件数 2,000 構成比 100	384 19.2	1356 67.8	260 13.0
性別	男性	件数 1,281 構成比 100	313 24.4	837 65.3	131 10.2
	女性	件数 719 構成比 100	71 9.9	519 72.2	129 17.9
年代	10代	件数 7 構成比 100	1 14.3	4 57.1	2 28.6
	20代	件数 116 構成比 100	26 22.4	68 58.6	22 19.0
	30代	件数 397 構成比 100	78 19.6	243 61.2	76 19.1
	40代	件数 593 構成比 100	105 17.7	410 69.1	78 13.2
	50代	件数 538 構成比 100	110 20.4	382 71.0	46 8.6
	60代	件数 302 構成比 100	54 17.9	214 70.9	34 11.3
	70代	件数 47 構成比 100	10 21.3	35 74.5	2 4.3

注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10 ポイント以上、■ は+5 ポイント以上、■ は-10 ポイント以下、  
■ は-5 ポイント以下を意味する。

「道路を通行できる車両の長さ・重さは法令で決まっていること」への認知度では、男性・女性共に、「聞いたことがあるが内容は知らない」の割合が最も高く、次に「聞いたこともあり内容も知っている」の順となり、これらで8割以上を占めている。また、年代別でも同様の傾向となっており、性別、年代にかかわらず認知度は高い。

3) 車に積める荷物の長さ・重さ、道路を走れる車の長さ・重さなどは、それぞれの法律で規定されており、その数値が異なることへの認知度



			全 体	い り 聞 た 内 容 も 知 っ て あ る	な か が い た 内 容 は 知 ら あ い	か 聞 っ た こ と は な い
全体			2,000 100	324 16.2	1228 61.4	448 22.4
性別	男性	件数 構成比	1,281 100	255 19.9	801 62.5	225 17.6
	女性	件数 構成比	719 100	69 9.6	427 59.4	223 31.0
年代	10代	件数 構成比	7 100	1 14.3	3 42.9	3 42.9
	20代	件数 構成比	116 100	28 24.1	58 50.0	30 25.9
	30代	件数 構成比	397 100	62 15.6	222 55.9	113 28.5
	40代	件数 構成比	593 100	83 14.0	364 61.4	146 24.6
	50代	件数 構成比	538 100	96 17.8	357 66.4	85 15.8
	60代	件数 構成比	302 100	44 14.6	198 65.6	60 19.9
	70代	件数 構成比	47 100	10 21.3	26 55.3	11 23.4

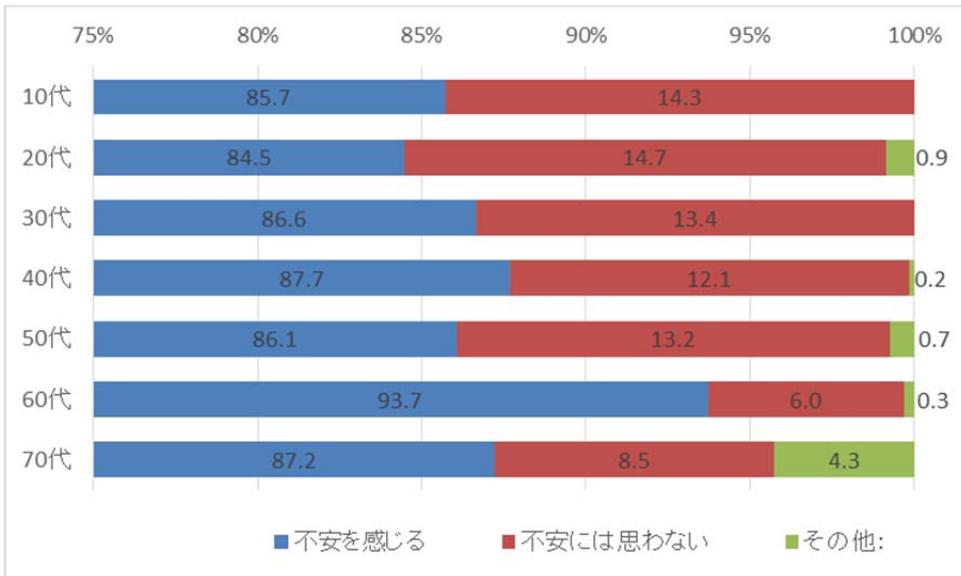
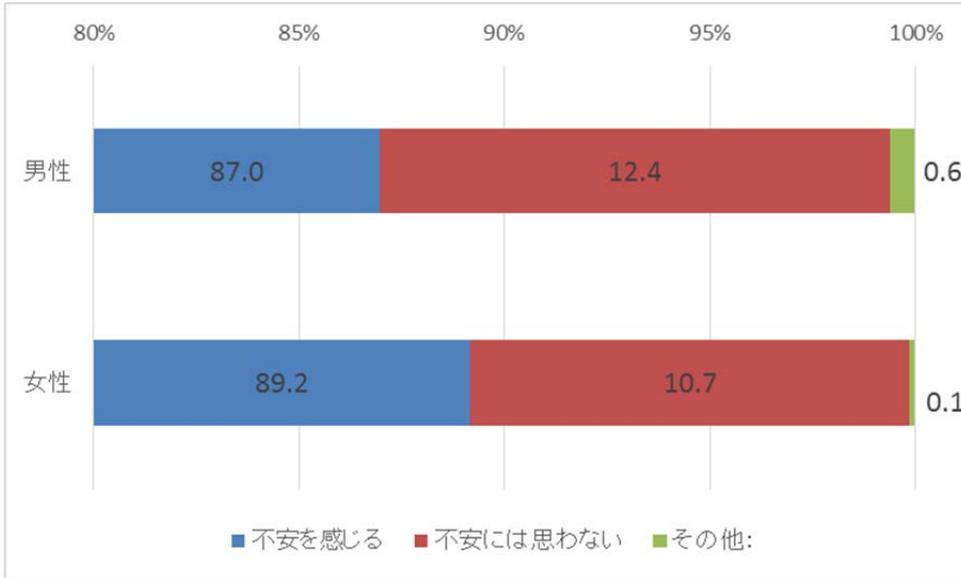
注) 全体の割合 (%) に対して ■は全体+10 ポイント以上、■は+5 ポイント以上、■は-10 ポイント以下、■は-5 ポイント以下を意味する。

「車に積める荷物の長さ・重さ、道路を走れる車の長さ・重さなどは、それぞれの法律で規定されており、その数値が異なること」への認知度では、男性は「聞いたことがあるが内容は知らない」の割合が 62.5%と最も高く、次に「聞いたこともあり内容も知っている」の順となり、これらで 82.4%を占めている。女性でも「聞いたことがあるが内容は知らない」の割合が 59.4%と最も高いが、次に「聞いたことがなかった」が 31.0%の順となっており、男性と比較して、女性からの認知度が低い傾向にある。

年代別では、50代では、「聞いたことがあるが内容は知らない」の割合が最も高く、次に「聞いたこともあり内容も知っている」の順となっているが、その他の年代では、「聞いたことがあるが内容は知らない」、「聞いたことがなかった」の順となっている。

### (3) 道路施設の高齢化に関する意見

1) 全国の橋梁のうち、高度経済成長期に整備されたものが全体の約3割を占めるなど、道路構造物の高齢化が進行していることへの意見



			全体	不安を感じる	不安には思わない	その他
全体		件数 構成比	2,000 100	1755 87.8	236 11.8	9 0.5
性別	男性	件数 構成比	1,281 100	1114 87.0	159 12.4	8 0.6
	女性	件数 構成比	719 100	641 89.2	77 10.7	1 0.1
年代	10代	件数 構成比	7 100	6 85.7	1 14.3	0 0.0
	20代	件数 構成比	116 100	98 84.5	17 14.7	1 0.9
	30代	件数 構成比	397 100	344 86.6	53 13.4	0 0.0
	40代	件数 構成比	593 100	520 87.7	72 12.1	1 0.2
	50代	件数 構成比	538 100	463 86.1	71 13.2	4 0.7
	60代	件数 構成比	302 100	283 93.7	18 6.0	1 0.3
	70代	件数 構成比	47 100	41 87.2	4 8.5	2 4.3

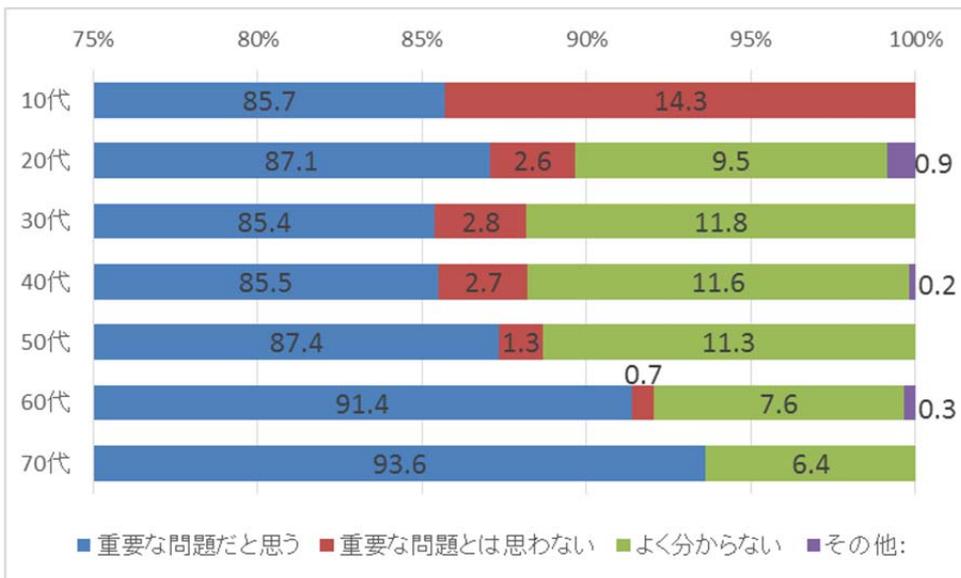
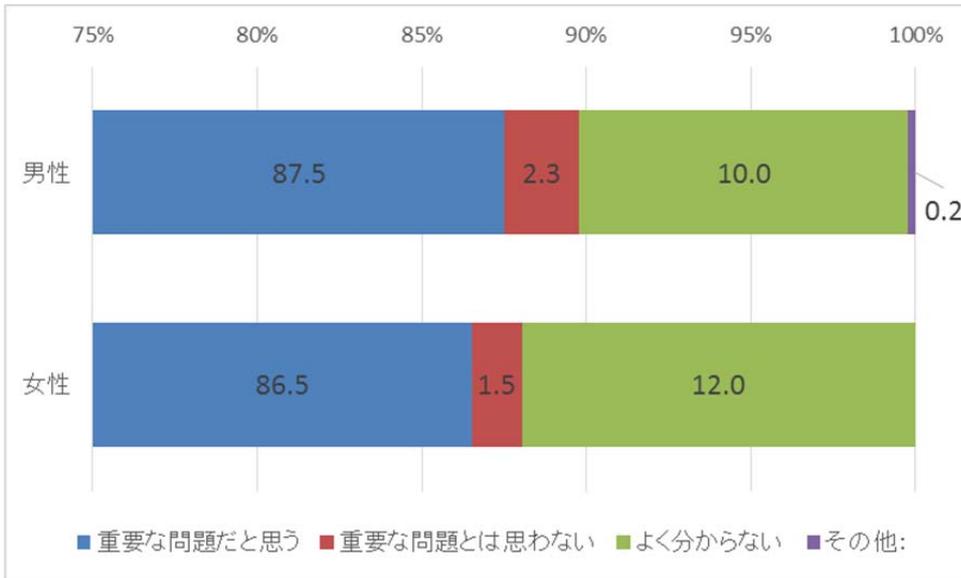
注) 全体の割合(%)に対して■は全体+10ポイント以上、■は+5ポイント以上、■は-10ポイント以下、■は-5ポイント以下を意味する。

「全国の橋梁のうち、高度経済成長期に整備されたものが全体の約3割を占めるなど、道路構造物の高齢化が進行していることへの意見」では、男性・女性共に「不安を感じる」との意見が85%以上を占めている。

年代別でも「不安を感じる」との意見が85%以上を占めており、性別、年代にかかわらず道路構造物の高齢化の進行には不安を感じている。

#### (4) 違法重量超過車両に関する意見

1) 違法な重量超過車の通行は、わずかな重量超過であっても、道路や橋の寿命を大きく縮める。ごく一部の違反車両が、道路を劣化させる主要因となっている事に関する意見



			全 体	と重 要な 問題 だ と思 う	は重 要な 問題 と 思 わ な い	い よ く 分 か ら な	そ の 他
全体		件数 構成比	2,000 100	1743 87.2	40 2.0	214 10.7	3 0.2
性別	男性	件数 構成比	1,281 100	1121 87.5	29 2.3	128 10.0	3 0.2
	女性	件数 構成比	719 100	622 86.5	11 1.5	86 12.0	0 0.0
年代	10代	件数 構成比	7 100	6 85.7	1 14.3	0 0.0	0 0.0
	20代	件数	116	101	3	11	1
		構成比	100	87.1	2.6	9.5	0.9
	30代	件数	397	339	11	47	0
		構成比	100	85.4	2.8	11.8	0.0
	40代	件数	593	507	16	69	1
		構成比	100	85.5	2.7	11.6	0.2
	50代	件数	538	470	7	61	0
構成比		100	87.4	1.3	11.3	0.0	
60代	件数	302	276	2	23	1	
	構成比	100	91.4	0.7	7.6	0.3	
70代	件数	47	44	0	3	0	
	構成比	100	93.6	0.0	6.4	0.0	

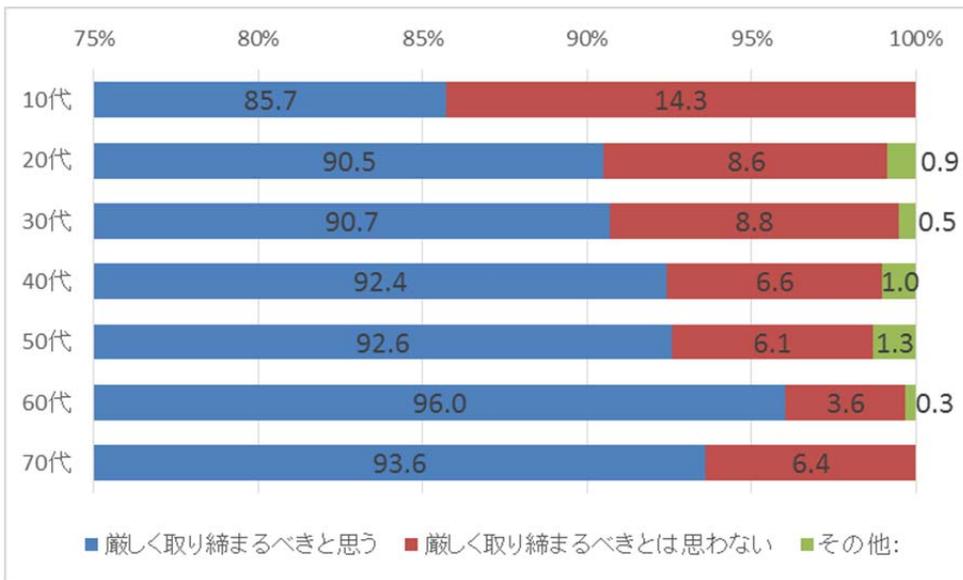
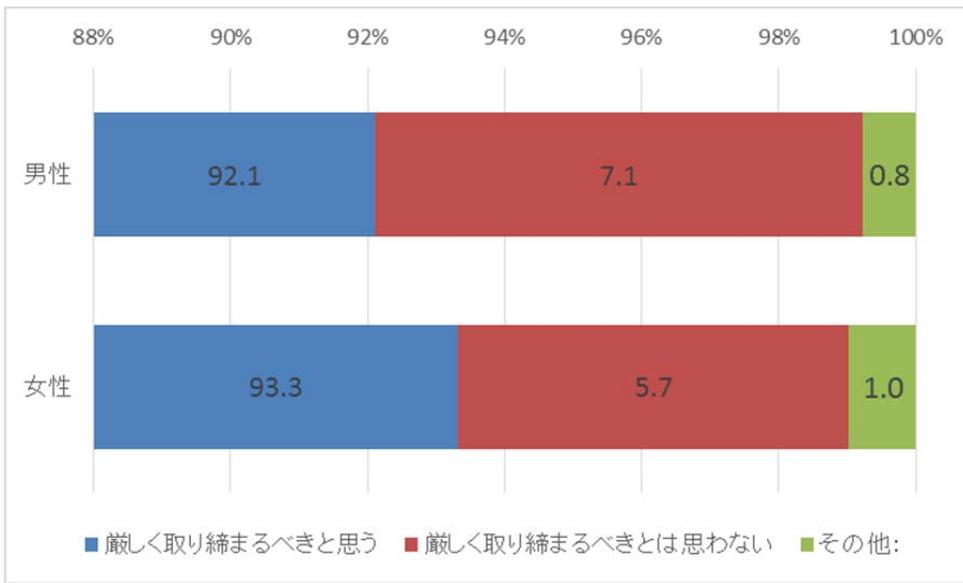
注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10 ポイント以上、■ は+5 ポイント以上、■ は-10 ポイント以下、■ は-5 ポイント以下を意味する。

「違法な重量超過車の通行は、わずかな重量超過であっても、道路や橋の寿命を大きく縮める。ごく一部の違反車両が、d 道路を劣化させる主要因となっている事」に関する意見では、男性・女性共に「重要な問題だと思う」との意見が 86%以上を占めている。

年代別でも「重要な問題だと思う」との意見が 85%以上を占めており、性別、年代にかかわらず、ごく一部の違反車

両が、道路を劣化させる主要因となっている事は、重要な問題であると認識されている。

2) (4). 1) の違法重量超過車両への対応に関する意見

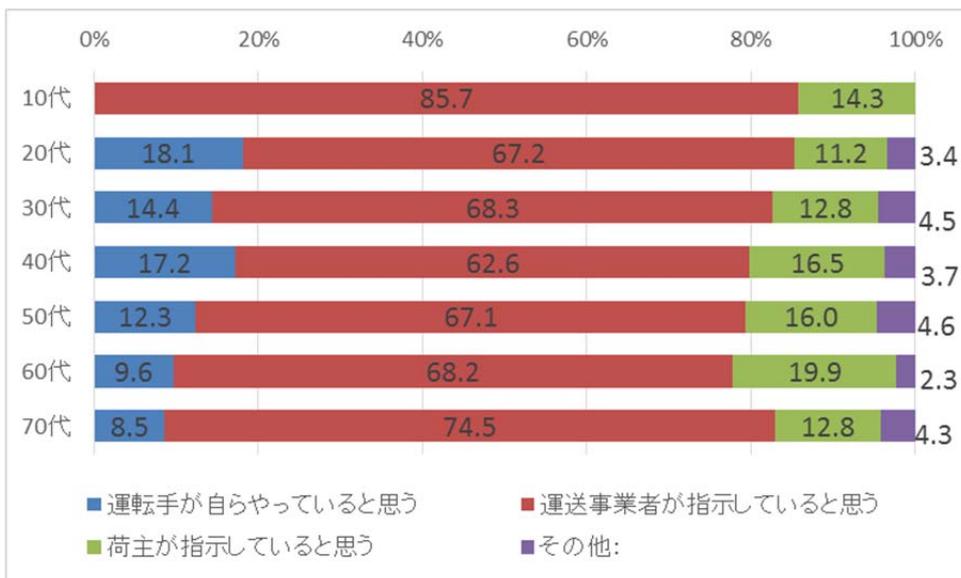
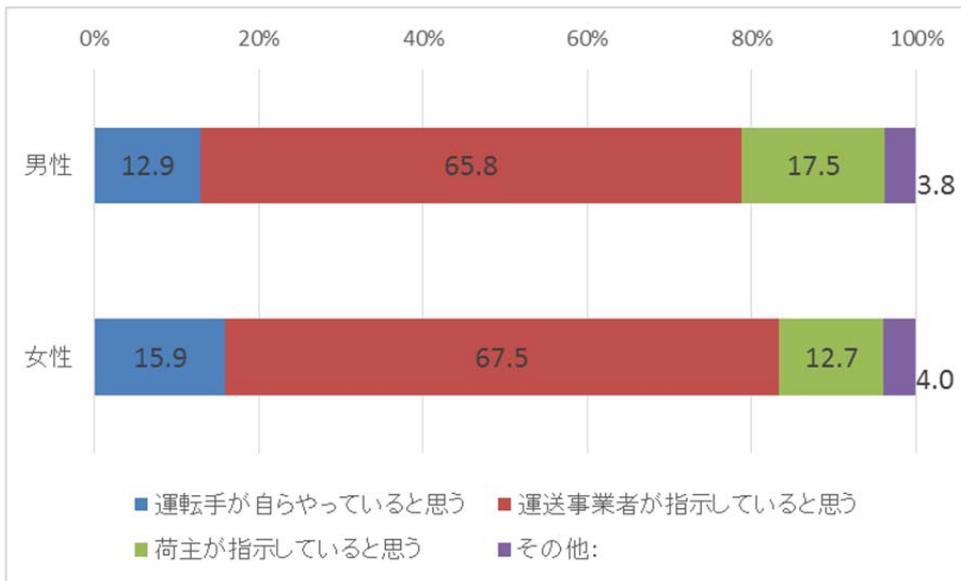


			全体	と厳しく取り締まるべき と思う	と厳しく取り締まるべき とは思わない	その他
全体			件数 2,000	1851	132	17
			構成比 100	92.6	6.6	0.9
性別	男性	件数	1,281	1180	91	10
		構成比	100	92.1	7.1	0.8
	女性	件数	719	671	41	7
		構成比	100	93.3	5.7	1.0
年代	10代	件数	7	6	1	0
		構成比	100	85.7	14.3	0.0
	20代	件数	116	105	10	1
		構成比	100	90.5	8.6	0.9
	30代	件数	397	360	35	2
		構成比	100	90.7	8.8	0.5
	40代	件数	593	548	39	6
		構成比	100	92.4	6.6	1.0
50代	件数	538	498	33	7	
	構成比	100	92.6	6.1	1.3	
60代	件数	302	290	11	1	
	構成比	100	96.0	3.6	0.3	
70代	件数	47	44	3	0	
	構成比	100	93.6	6.4	0.0	

注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10ポイント以上、■ は+5ポイント以上、■ は-10ポイント以下、■ は-5ポイント以下を意味する。

「違法重量超過車両への対応に関する意見」では、男性・女性共に「厳しく取り締まるべき」との意見が、92%以上を占めている。年代別でも「厳しく取り締まるべき」との意見が、85%以上を占めており、性別、年代にかかわらず、違法重量超過車両に対しては厳しき取締りを行うべきであるとの意見が多い。

3) 違法重量超過車が違反をする理由に関する意見



		全体	運転手が自らやっていると思う	運送事業者が指示していると思う	荷主が指示していると思う	その他：
全体		件数 2,000	279	1328	315	78
		構成比 100	14.0	66.4	15.8	3.9
性別	男性	件数 1,281	165	843	224	49
		構成比 100	12.9	65.8	17.5	3.8
	女性	件数 719	114	485	91	29
		構成比 100	15.9	67.5	12.7	4.0
年代	10代	件数 7	0	6	1	0
		構成比 100	0.0	85.7	14.3	0.0
	20代	件数 116	21	78	13	4
		構成比 100	18.1	67.2	11.2	3.4
	30代	件数 397	57	271	51	18
		構成比 100	14.4	68.3	12.8	4.5
	40代	件数 593	102	371	98	22
		構成比 100	17.2	62.6	16.5	3.7
50代	件数 538	66	361	86	25	
	構成比 100	12.3	67.1	16.0	4.6	
60代	件数 302	29	206	60	7	
	構成比 100	9.6	68.2	19.9	2.3	
70代	件数 47	4	35	6	2	
	構成比 100	8.5	74.5	12.8	4.3	

注) 全体の割合 (%) に対して ■ は全体+10ポイント以上、■ は+5ポイント以上、■ は-10ポイント以下、■ は-5ポイント以下を意味する。

「違法重量超過車が違反をする理由」に関する意見では、男性・女性共に「運送事業者が指示していると思う」との意見が65%以上を占めている。年代別でも、「運送事業者が指示していると思う」との意見が、65%以上を占めており、性別、年代にかかわらず、違法重量超過車両違反をする理由は、運送事業者が運転手に指示を出していると思われる。

## 5. 今後の広報の方向性について

(1) 調査結果を踏まえ、以下の点について広報を行うことが必要と考えられる。

- ① 道路は社会・経済活動を支える最も重要な社会基盤施設であるが、その高齢化が進行しており、道路の適正利用が重要な課題となっていること
- ② 大多数の運送事業者は適正かつ安全な通行を行っていること。
- ③ ごく一部の違法重量超過車両が道路構造物の劣化させる主要因となっていること
- ④ 物流は、荷主、運送事業者および運転者により成立していること

- ⑤ 適正な物流は、関係者全ての認知、理解が不可欠であること
- (2) 広報ツールは協議会名で作成したチラシのほか、協議会各関係者において必要に応じて作成する
- (3) 実施にあたっては、各関係機関によるイベント開催時や、道路や交通安全に関心が高まる期間（例：交通安全運動期間、道路ふれあい月間、トラックの日など）に、道の駅、SA・PAなどで連絡協議会メンバーによる活動趣旨の説明を行うとともに直接手渡しする。

以上