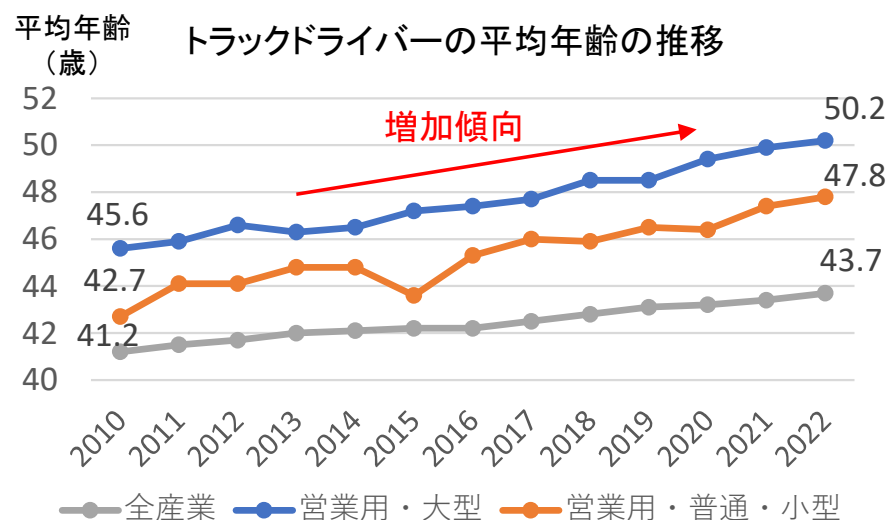


特殊車両通行制度をとりまく現状と課題

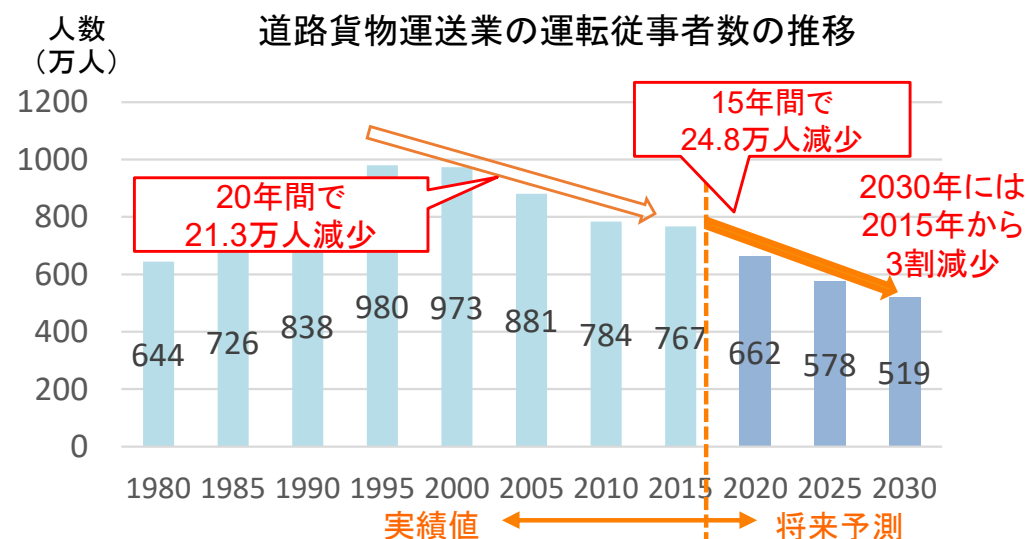
1. 特殊車両の通行をとりまく現状

- 物流の労働力不足の中、労働時間規制等により輸送能力が不足する「2024年問題」をはじめ、構造的な物流危機が懸念。
- トラックドライバーは、平均年齢が高く、担い手の急速な減少が予測されており、これまで運んでいた荷物のうち、2030年度には約34%が運べなくなる可能性。

ドライバー不足の現状



出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」より作成



自動車運送事業における労働時間規制等による物流への影響

その後も対応を行わなかった場合

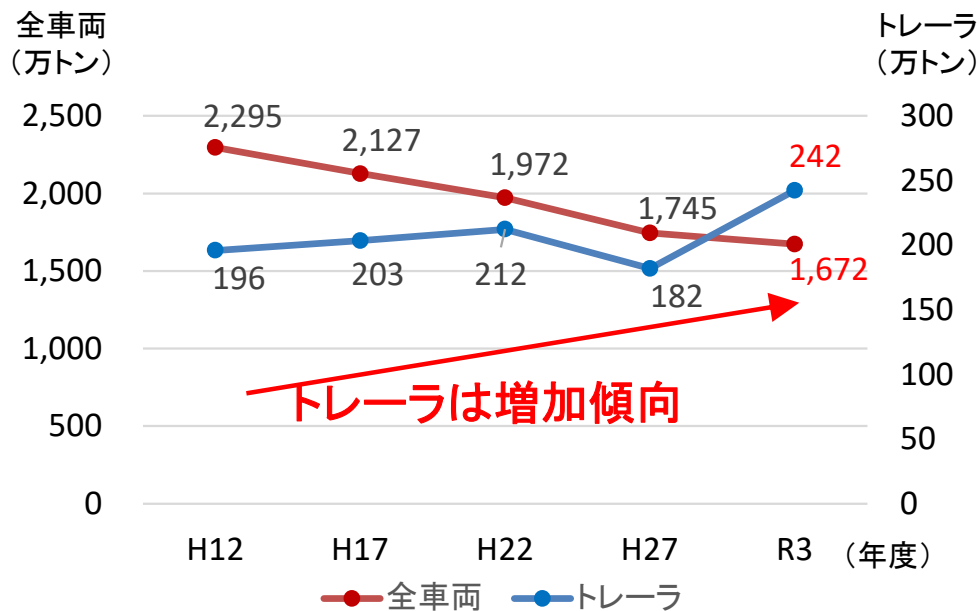
2030年度には輸送能力が
約34%(9億トン相当)不足する可能性

出典:国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」より作成

- 全車両の貨物量(年間の総運搬重量)が直近の20年で約3割減少している一方、トレーラ利用の貨物量は約2割増加。
- また、直近の4年間では、全車両、積載重量16t以上(特殊車両に相当する重量)の車両ともに積載率は増加傾向であり、一度で多くの重量を運搬する傾向が強まっている。

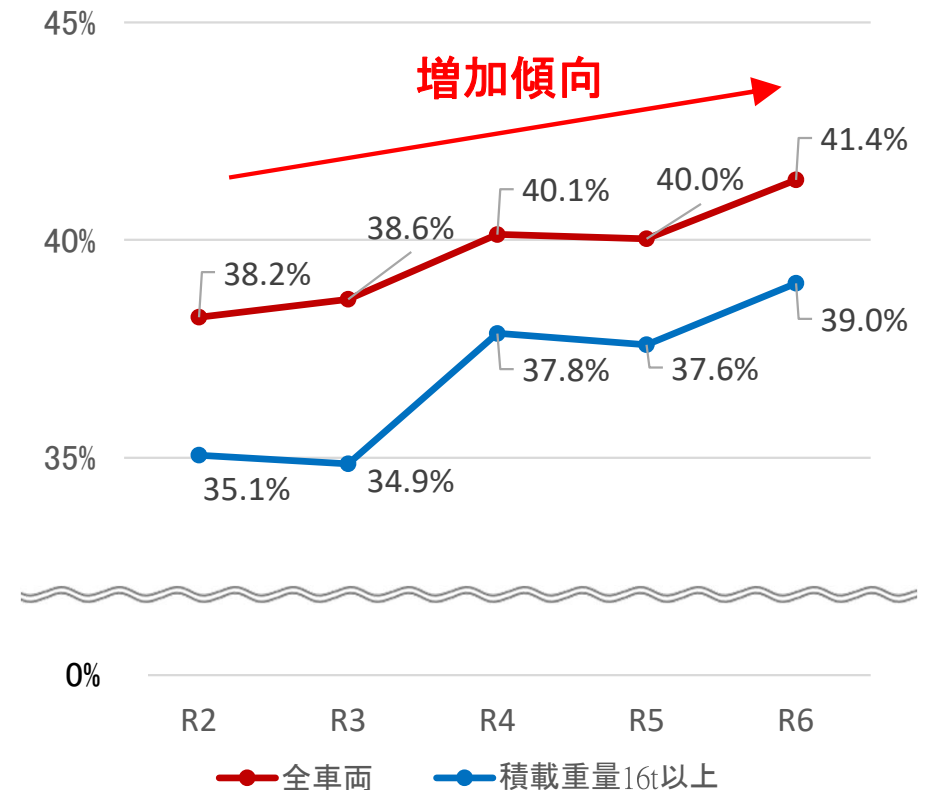
貨物量(年間の総運搬重量)の推移

	H12年度	H22年度	R3年度
全車両	2,295万トン	1,972万トン	1,672万トン
トレーラ	196万トン	212万トン	242万トン



(注)
国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」の自家用・営業用トラックで作成

貨物営業用自動車の積載率の推移

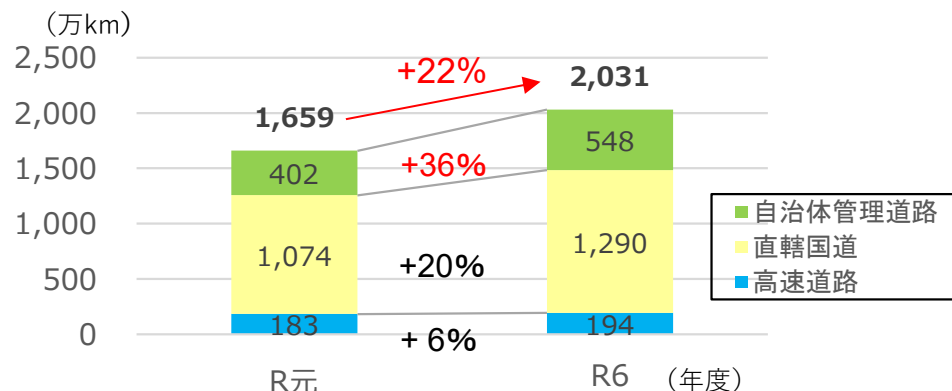


(注)
1 国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成
2 積載率=輸送トンキロ/能力トンキロ

- 特殊車両の年間許可台数は10年前と比較して2倍超と増加傾向。
- 許可総延長、許可経路数も増加傾向にあり、自治体管理道路の許可延長が急増。

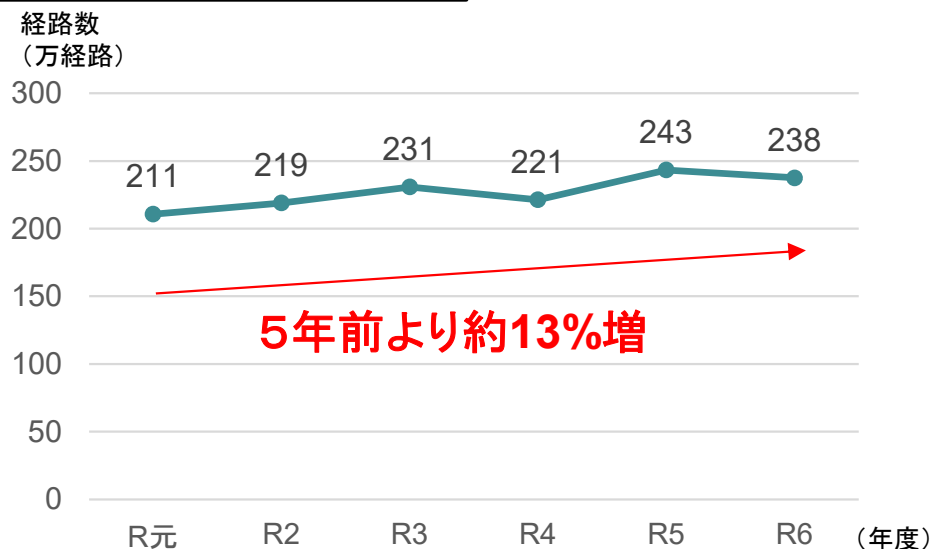
許可総延長(道路種別)

- ・令和元年から令和6年の5年間で**許可総延長は2割増加**。
- ・道路種別にみると、**自治体管理道路が約36%増加**と顕著。

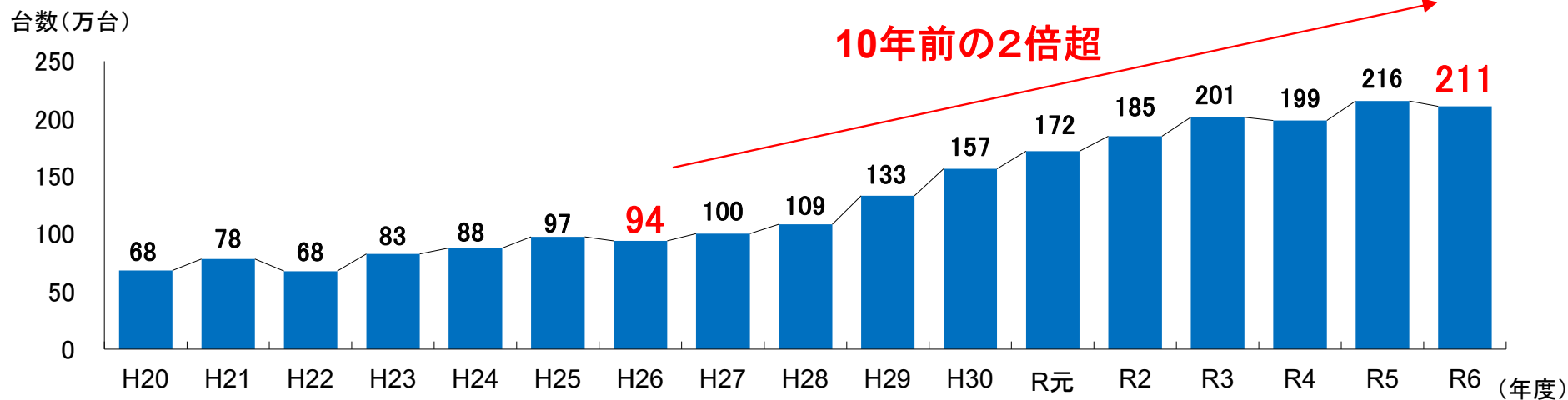


※高速道路には都市高速も含む
※自治体管理道路(補助国道、都道府県道、市町村道)

許可経路数の推移



許可台数の推移



- セミトレーラや建設機械等といった大型の車種を中心に、許可経路数の伸びが顕著。
- また、近年はダブル連結トラック等の新型の大型車両も登場、許可件数も増加中。

大型車両の増加

- ・特殊車両のうち、大型の車種（セミトレーラや建設機械等）の増加が顕著。

車種別の許可経路数（片道）の推移

	R2年度	R6年度	増減数
合計	2,189,073	2,375,095	+186,022
セミトレーラ	1,288,408	1,372,869	+84,461
建設機械等	672,310	759,646	+87,336
トラック	150,474	167,261	+16,787
その他	77,881	75,319	-2,562

※建設機械等：建設機械類と重セミの合計

※その他：ポールトレーラ、フルトレーラ、ダブルスの合計

○セミトレーラ



○建設機械等



○トラック



新型の大型車両の登場

- ・トラック輸送の省人化促進のため、平成31年よりダブル連結トラックを本格導入。
- ・許可件数は、導入から5年間で約5倍に増加。

これまで 通常の大型トラック

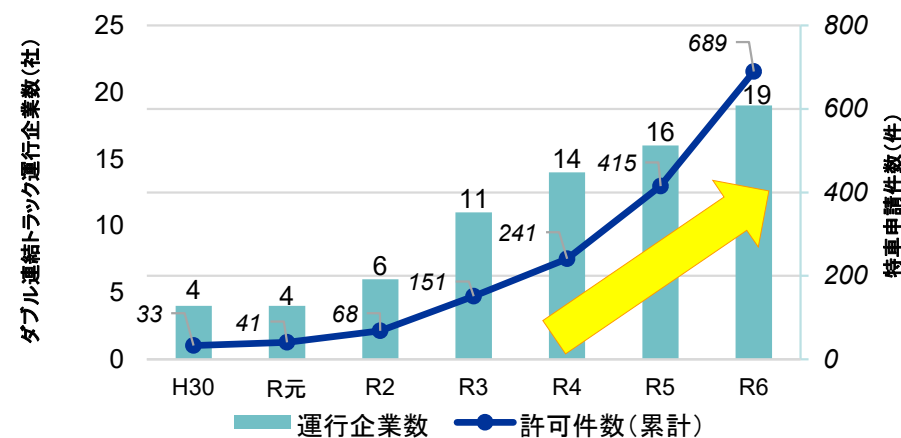


現在 ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



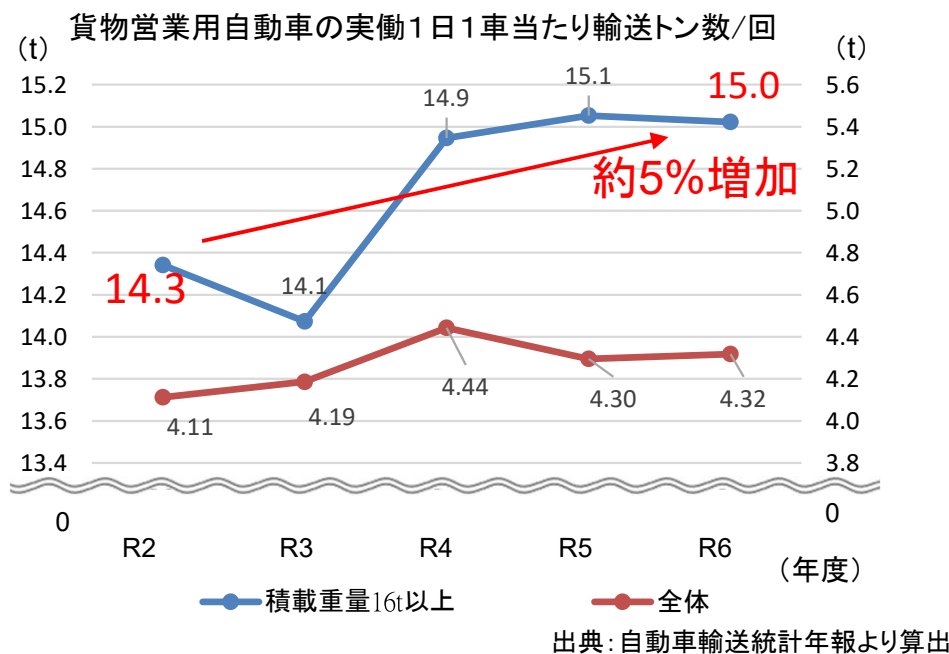
特車許可基準の車両長を緩和
（現行の21mから最大で25mへの緩和）

ダブル連結トラックの許可件数・企業数推移



- 積載重量16t以上の車両の輸送量が4年前より約5%増加するなど、一台あたりの重量が増加。
- 橋梁での通行条件である、C条件（誘導車付走行）、D条件（夜間通行等の条件）が付される許可件数が増加。

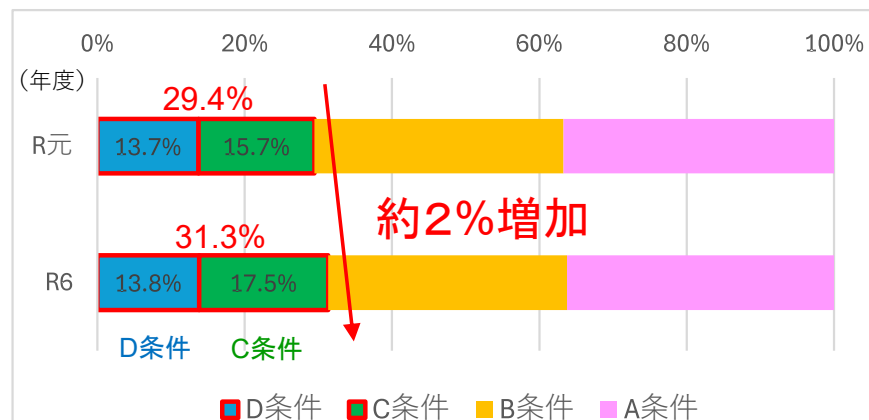
走行車両の重量化の傾向



橋梁障害の許可条件について

- ・誘導車や夜間通行が必要なC・D条件が5年前より約2%増加しており、全条件の約3割を占めている。

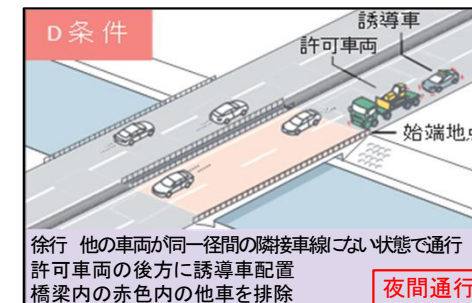
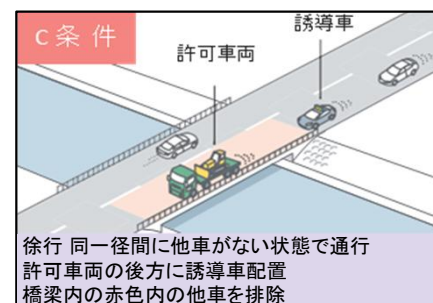
橋梁障害の許可条件別の割合推移（経路ベース）



（参考）積載重量16t以上の車両（セミトレーラ）の例



（参考）許可条件について

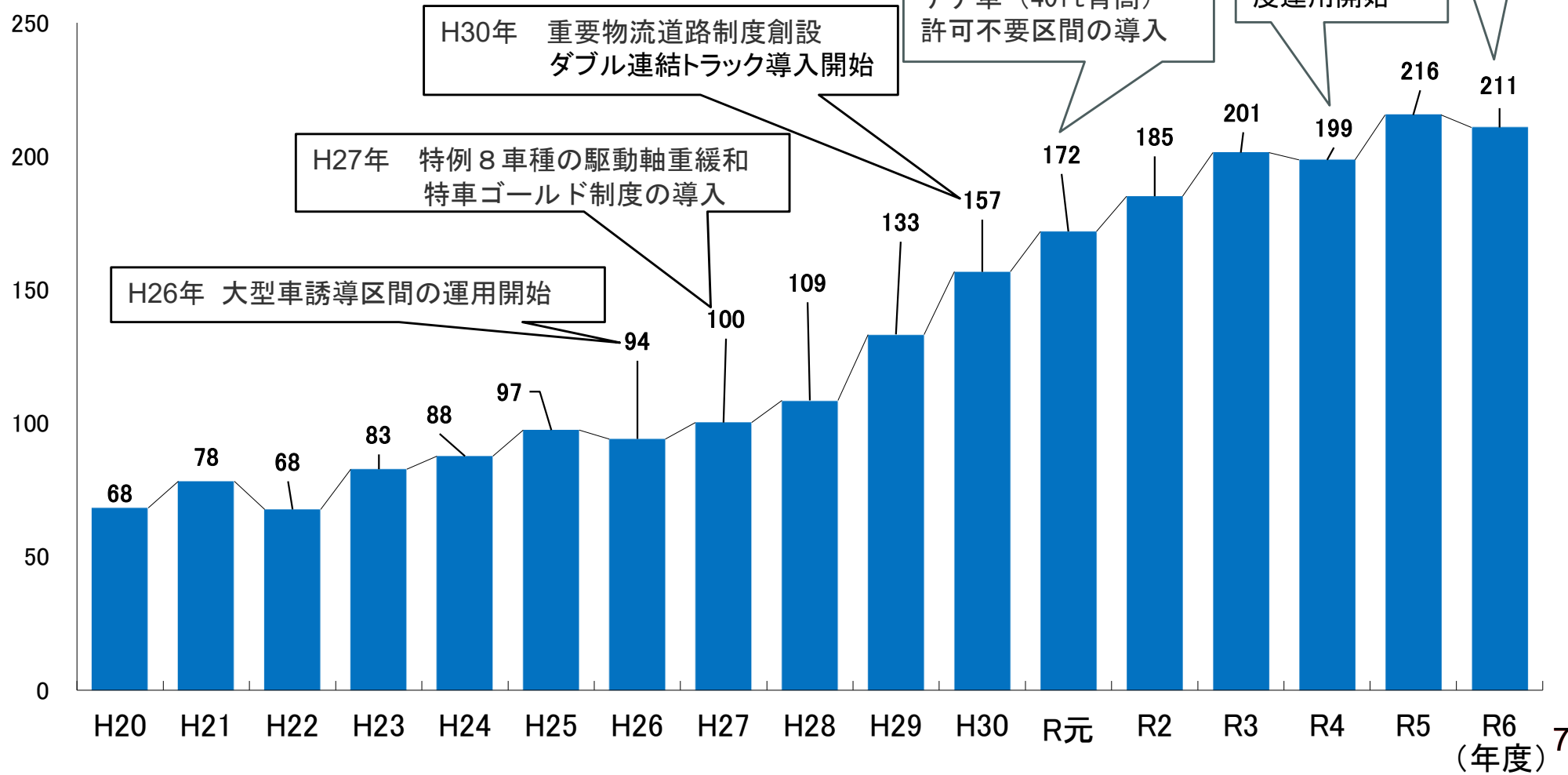


特殊車両通行制度の変遷

- 特殊車両の需要の変化に応じ、新制度の導入や基準緩和など見直しを実施。
- 近年では、道路法を改正し令和4年度より確認制度を導入。令和6年度より、夜間通行条件の緩和に係る試行を実施中。

許可台数

(万台)



【参考】令和4年度から導入した確認制度の仕組み

特殊車両通行許可制度

手数料

申請
(1経路毎)

申請内容

車両情報 発着地 経路 重量

事業者の手続

行政の手続

通行時／通行後

200円
(1年～4年有効)

審査



協議

(地方公共団体)

※手作業

許可 (申請した1経路のみ)



現地取締り



WIM(自動計測装置)による取締り

約34日(R6年度)

特殊車両通行確認制度(R4.4.1～)

情報が電子データ化された道路について
国が一元的に処理

手数料

5,000円/台
(5年有効)

車両の登録
(1回のみ)

入力情報

車両情報

ETC2.0

重量の
保存方法

経路の検索
(ウェブで検索可能)

入力情報

発着地

経路

重量

即時

①600円
②400円
(1年有効)

通行可能経路を回答 (ウェブで即時に地図表示)

①2地点双方向2経路検索

②都道府県検索



・現地取締り
・WIMによる取締り



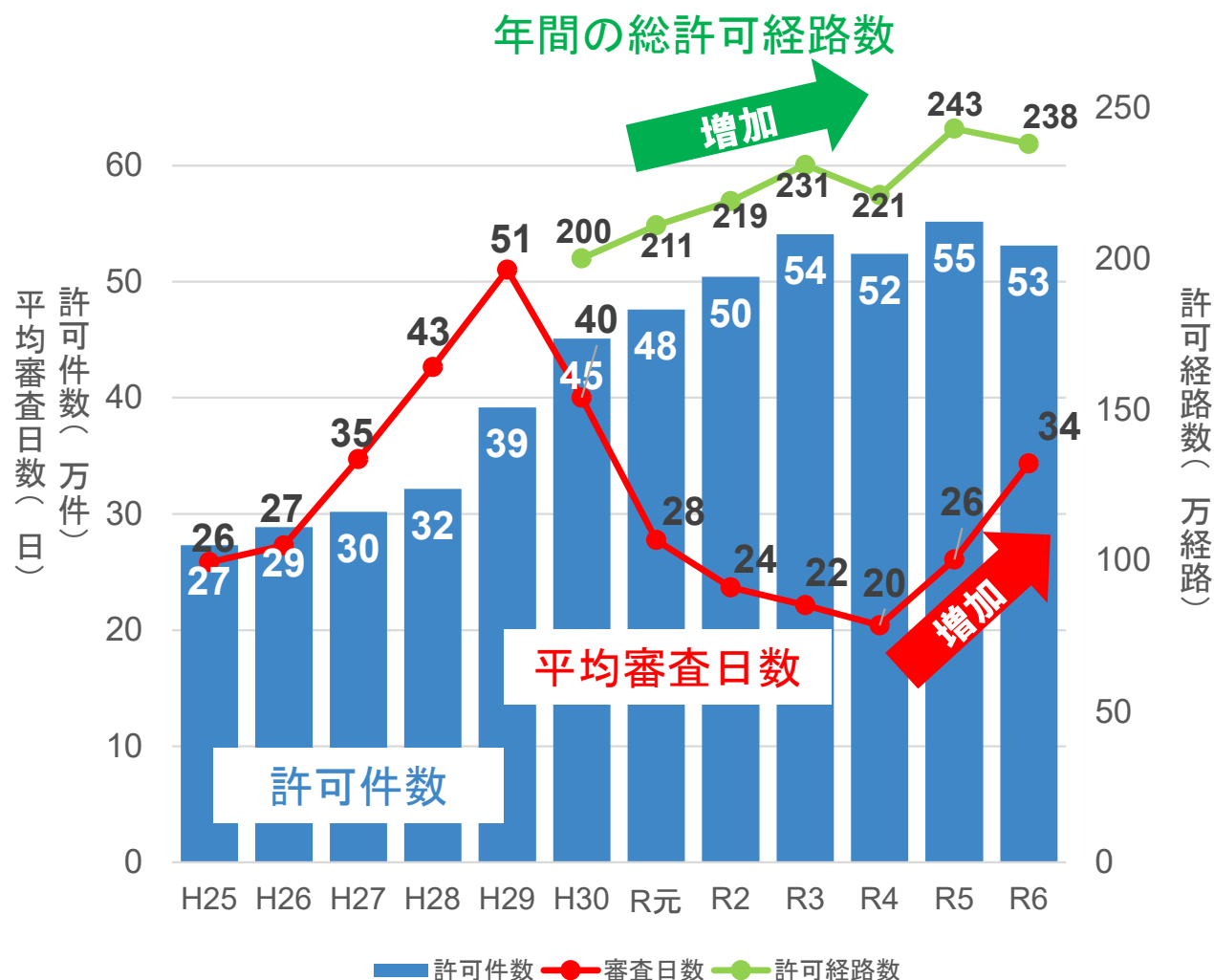
・ETC2.0を活用した経路確認
・運送依頼書等による重量確認

2. 物流効率化等に資する 審査日数の更なる低減に向けて

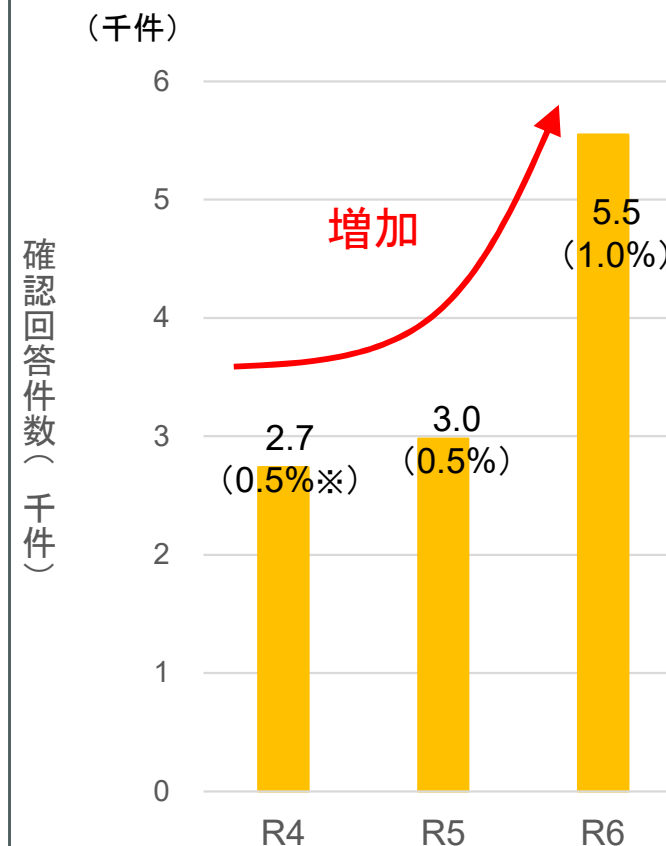
許可制度と確認制度の許可件数等の推移

- 許可制度の平均審査日数は、年間の総許可経路数増等の要因により、近年増加傾向。
- 即日回答可能な確認制度の許可数は増加傾向だが、許可制度と比べると、利用は低調。

■許可経路数、平均審査日数および許可件数推移（年度）



■確認制度回答数（年度）



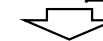
※: 確認回答件数 / (許可件数 + 確認回答件数)

① 審査体制の改善

- 特殊車両通行許可申請の審査を効率的且つ集中的に処理し、審査等に要する期間を短縮するため、国道事務所における審査体制の集約化を実施(H27～)

〈集約状況〉

H26: 88箇所



R6 : 30箇所

② 道路情報の電子化の推進

- 平成30年度以降に利用された道路を重点的な電子化対象(約5万km)として設定し、令和8年度までに道路情報の電子化の概成を予定。(R5～)

③ 重要物流道路における特車許可不要区間の導入

- 重要物流道路のうち、道路管理者が道路の構造上の観点から支障がないと認めて指定した区間において、一定の要件※を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行について、許可を不要とする措置を導入。(R元.7～)



※① 国際海上コンテナを運搬するものであることを証明する書類の携行

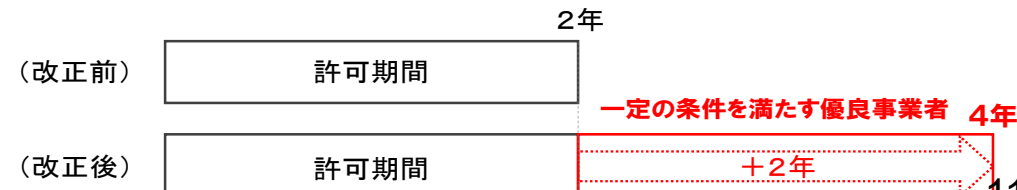
② ETC2.0車載器の搭載及び登録 等

④ 変更申請における審査の簡素化

- 新たな目的地を追加する場合、許可を受けている区間の審査を省略。(R元.6～)
- 車両の諸元を超えない車両を追加する場合、審査を簡素化し、優先的に処理。(R元.7～)

⑤ 許可の有効期間の延長

- 優良事業者を対象に、当面の間、許可の有効期間を最大2年間から最大4年間に延長。(H31.4～)



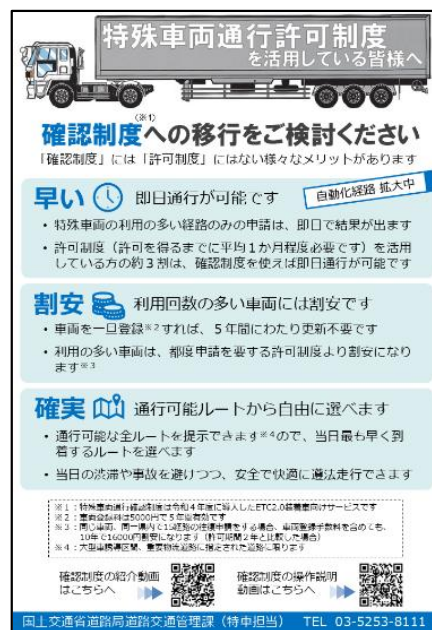
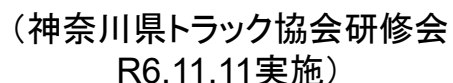
■行政書士会に対する取組

- ・ 都道府県行政書士会に対してセミナー実施
〔 R6.2 福岡、R7.11 高知(予定) 〕
- ・ 今後、広報誌への記事掲載依頼や定期的な意見交換を実施予定

■その他広報活動

- ・ 未利用者を対象とした確認制度モニターを実施（R7.1～ 17者実施中）
- ・ システム操作説明動画を作成、周知
- ・ 全国各地においてポスター掲載（R6.4～ 93部）、チラシ配布（R6.4～ 900部）

(PRチラシ)

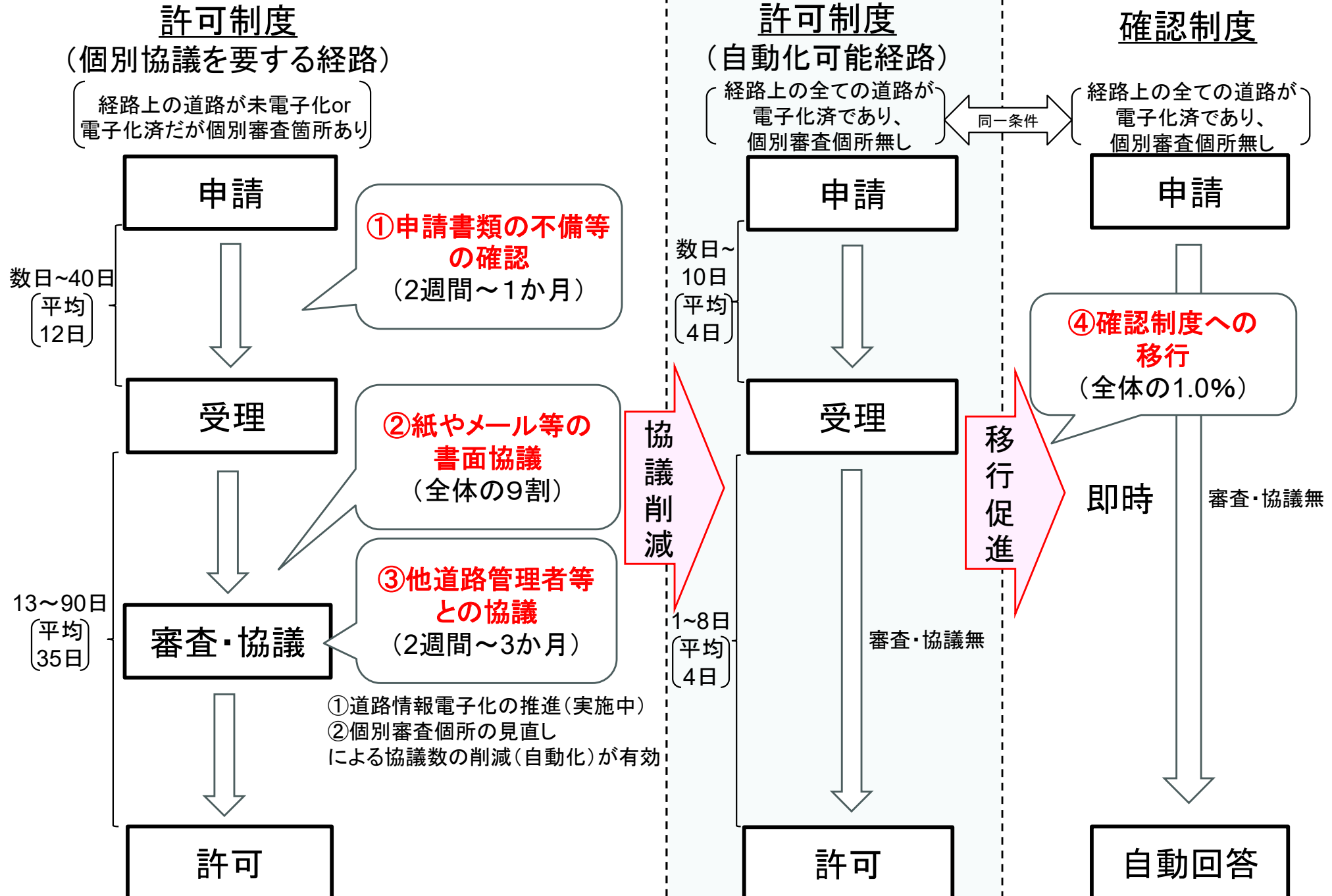


(PRポスター)



(PRチラシ)



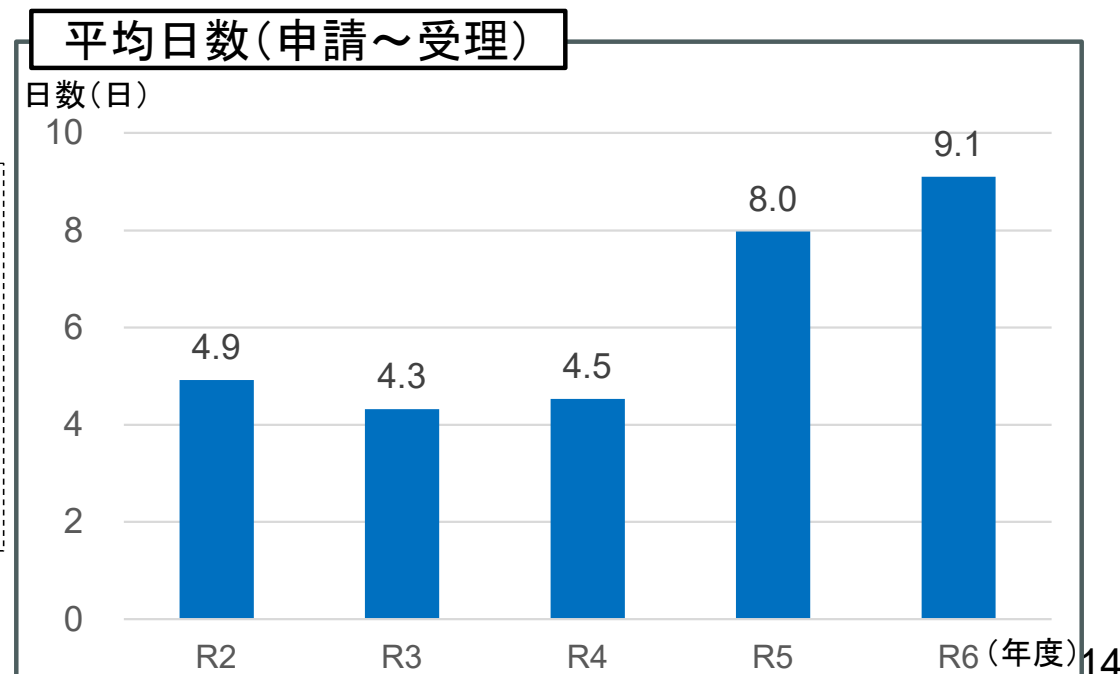


＜申請から受理までに時間を要している主な理由＞ (※)R7.10 国道事務所へ聞き取り

- 申請の2割程度は書類に不備。修正のために申請者とのやりとりが発生。
- 修正後の再度申請する際に、改めて書類確認が必要。
- データベース化していない道路について道路管理者を特定するのに時間要。
- 手数料の請求手続き等作業負荷は大きくないが処理しなければならない件数が近年増加傾向。
- 同様の申請を複数の事務所に同時申請している事業者あり。
- 走行するエリアでは関係のない、ある特定の事務所に集中的に申請をしている事業者あり。

【参考】書類の不備の中で典型的な事例

- 目的地や路線名が正しく入力されていない
- 通行不可の区間が含まれている
- 未収録路線の詳細地図など必要書類が添付されていない 等



○他道路管理者との協議の約97%は、いまだに郵送やFAX等を用いて、書面で行われている。

○協議先の意向やオンライン個別協議システムの処理スピードの遅さが原因。

＜オンライン協議の利用状況＞

■国道事務所が1日に郵送しなければならない協議書類

■オンライン個別協議システムの利用率

	協議方法	
	書面協議	オンライン
許可件数	30,164	1,036
比率	97%	3%

※R6.6に国が許可した件数(41,525件)のうち、協議ありの31,200件の実績を集計

※書面協議: 郵送、FAX、メール等による協議

オンライン: オンライン個別協議システムによる協議

(協議方法が混在する場合はオンラインに集計。)



協議先
約200件分

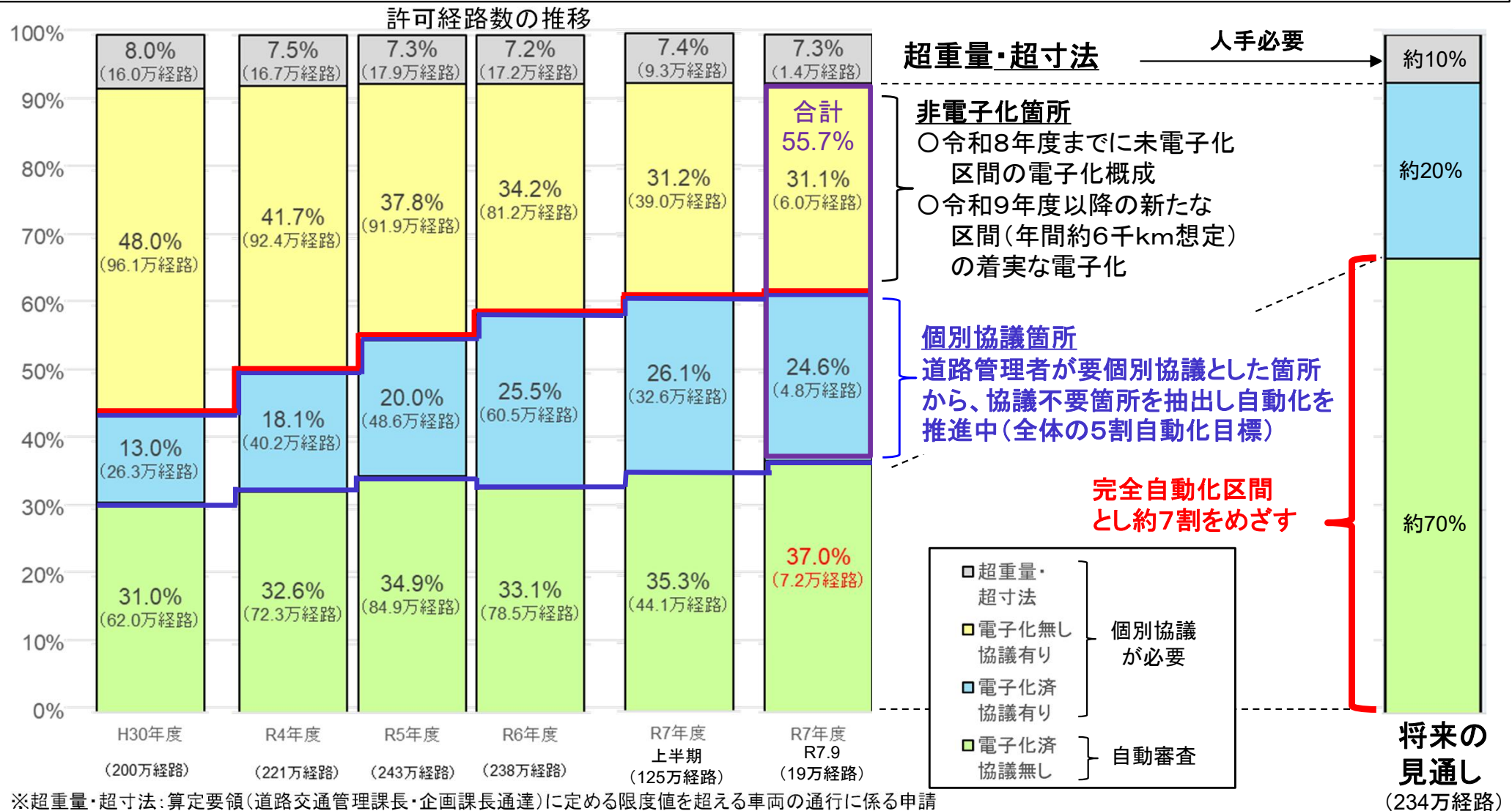
＜書面により協議を実施している理由＞ (R7.10 国道事務所より聞き取り)

- ・協議資料を郵送して欲しいと要望される。
- ・協議先道路管理者がオンライン個別協議システムを使用していない
- ・システムでは複数申請を一度に協議することが出来ず、書面協議の方が効率がいい
- ・システムが使いづらく、特に処理スピードが遅いため、作業に時間がかかる

③審査経路に関する課題(個別協議箇所が発生)

- 確認制度が利用できる自動審査経路は約37%、対して個別協議が必要な経路は約56%(*)。
- 個別協議箇所のうち協議不要箇所を洗い出し全体の3割の箇所を自動化するとともに、さらに、電子化済の経路で個別協議が発生する経路は増加傾向であり、早急に対策が必要。

(※)超重量・超寸法を除く

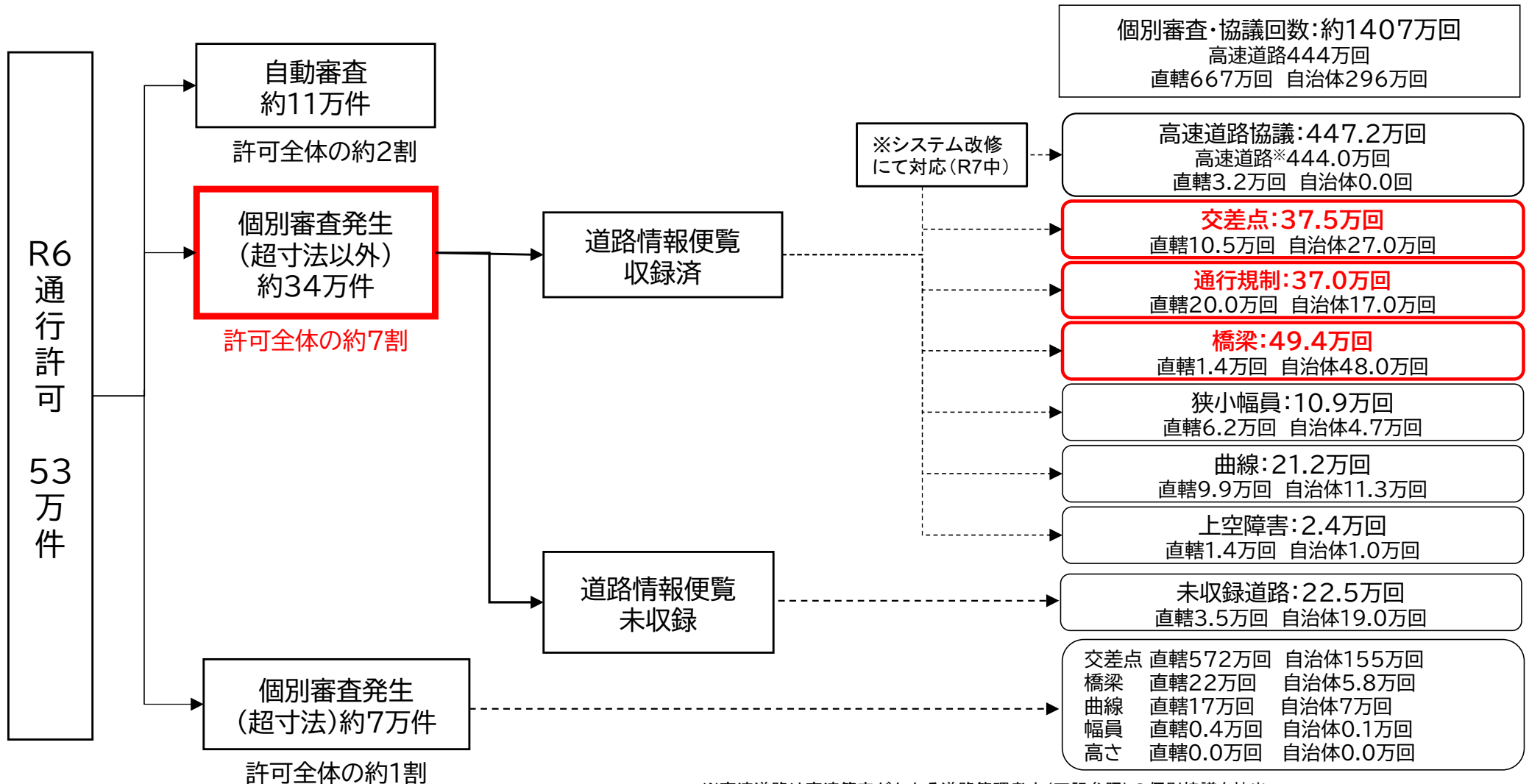


※超重量・超寸法:算定要領(道路交通管理課長・企画課長通達)に定める限度値を超える車両の通行に係る申請(寸法:3.5m以上、高さ:4.3m以上、総重量:設計荷重と老朽化による劣化を加味して定められる値等)

※将来見通しの経路総数はR4~6の3カ年平均とし、電子化無し協議有分については、R7.1.11~の電子化済協議有無割合により算出している。

③個別協議箇所の内訳

- 手作業を必要とする個別協議件数は、全体の約7割。
- 協議件数の多い橋梁、交差点、通行規制を対象に、協議回数が多い箇所から順次、直轄のみならず地方自治体についても見直しを実施中。

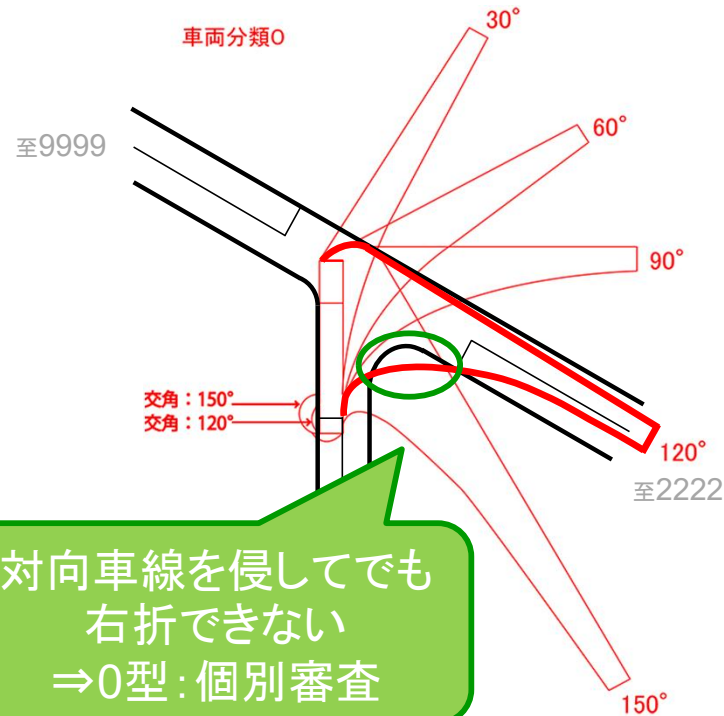


※高速道路は高速算定がかかる道路管理者内(下記参照)の個別協議を抽出
NEXCO3社、本四高速、首都高速、阪神高速、指定都市高速道路公社3社(名古屋、広島、福岡北九州)

【参考】個別協議発生箇所の見直しの事例(交差点)

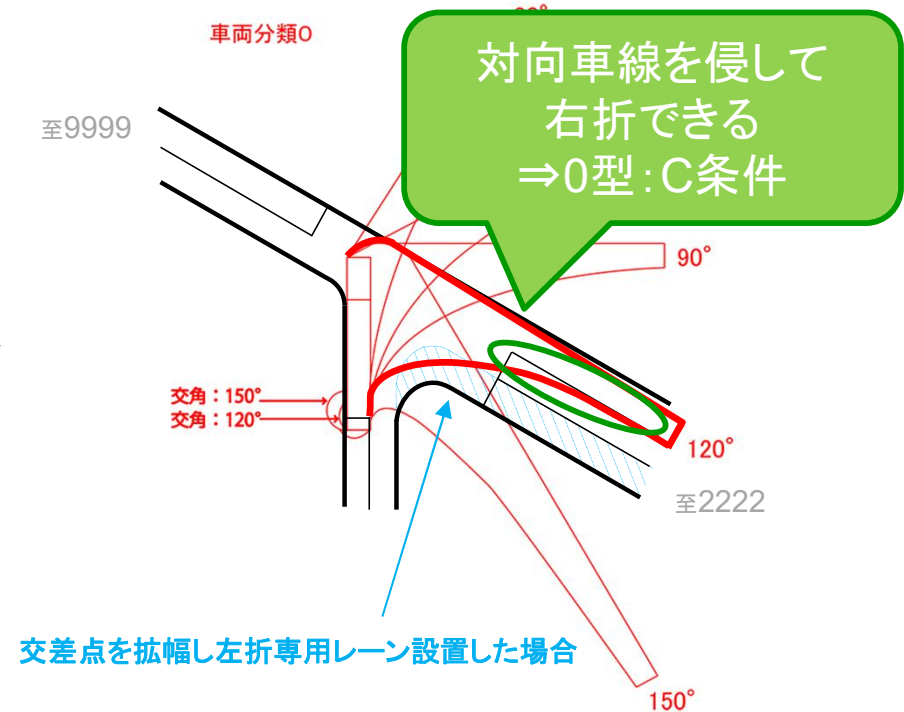
- 改良前の交差点では右折ができない場合でも、交差点を拡幅することにより、対向車線を侵しつつ、通行が可能。
- この場合、C判定（誘導車を伴っての右折）となり、個別協議が解消。

便覧収録時点(交差点改良前)



交差点改良

現況(交差点改良後)



<折進情報>

枝番	折進先 交差点番号	車両分類				進禁	路線名称
		O	I	II	III		
1	5339469999	個	C	C	C		市町村道 中央区8号線
2	5339461111	—	—	—	—		
3	5339462222	個	C	C	C		市町村道 中央区6号線

個: 個別協議が必要
C: 誘導車が必要

<折進情報>

枝番	折進先 交差点番号	車両分類				進禁	路線名称
		O	I	II	III		
1	5339469999	個	C	C	C		市町村道 中央区8号線
2	5339461111	—	—	—	—		
3	5339462222	C	C	C	C		市町村道 中央区6号線

本来はC条件(誘導車付き)で通行可能だが、便覧が直されていない! ⇒ C条件に修正

<主な意見>

1. 手数料等について

- 確認制度の手数料について、利用者にとって利用しやすい手数料水準としていただきたい。
- 確認制度の車両登録料が高く(5000円/台、5年有効)、コストがかかる。
- 許可制度の手数料と比較して、確認制度は高い。使いたい気持ちになりづらい。

2. 確認制度のメリットについて

- 人手の必要な協議(未収録等)箇所がまだまだ多いので、許可制度を使った方が良い。
- 地方道の走行がメインであれば道路情報便覧に収録されていない箇所が多いことから、確認制度を使うメリットが少ない。
- 新たな道路を供用されるなどの際には、即時デジタル化を進めていただきたい。

3. 確認制度のシステムについて

- 許可制度は車両情報の入力が型式ごとだが、確認制度は一台ごとであるため手間。
- 車両登録時の車両諸元入力が異なるため、確認制度移行時にエラーが出て困る。
- 許可制度で申請した車両情報を確認制度に読み込めるようにして欲しい。

(出典)R6年12月 全日本トラック協会からの要望
R7年10月 日本行政書士会連合会へのヒアリング 等

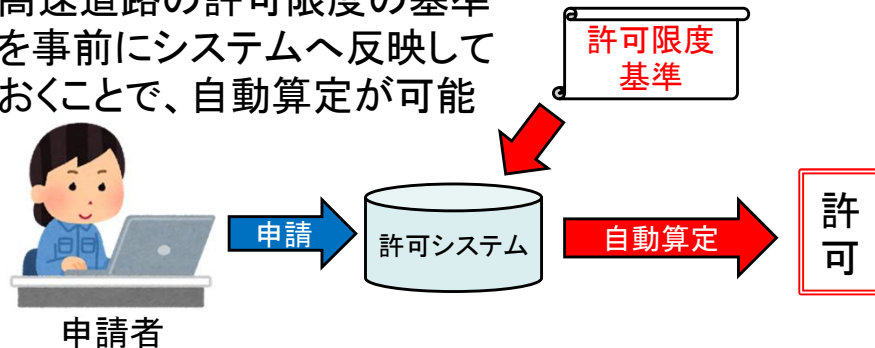
④システム改良の現在と求められる課題

- これまでに、利用者側の利便性向上や行政側の審査・回答効率化の観点より、確認制度、許可制度の両システムの改良を実施。
- 一方で、許可、確認システム間等の連携の脆弱性や、他データベースとも連携した許可実績を道路施策へ幅広く活用する等、中長期的な課題あり。

■実施中の主なシステム改良

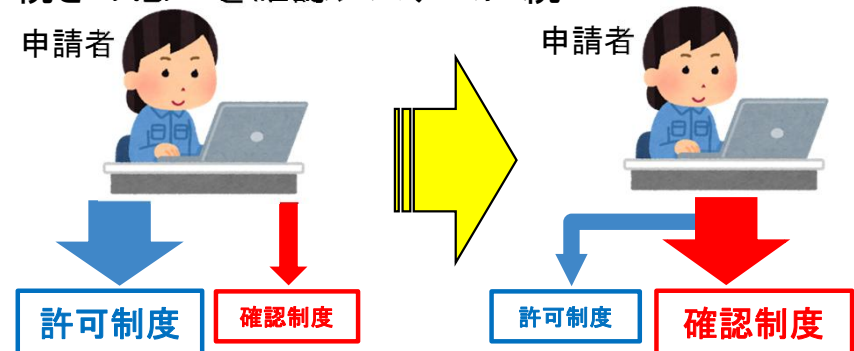
<高速協議の自動化>

高速道路の許可限度の基準を事前にシステムへ反映しておくことで、自動算定が可能



<申請窓口の統一>

申請手続きの窓口を確認システムに統一

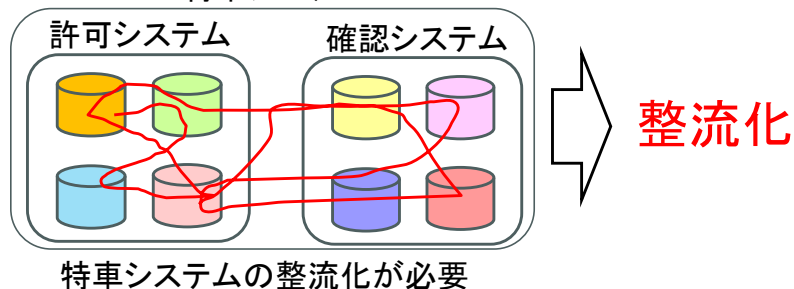


■対策が求められる中長期的な課題

<許可、確認システム構成の抜本対策>

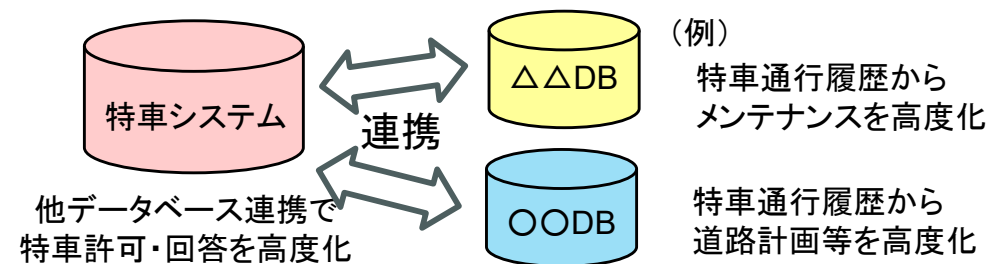
複雑な既存システムの連携により、処理エラーのリスク増、処理速度の低下等が懸念

特車システム



<許可実績の道路施策への活用>

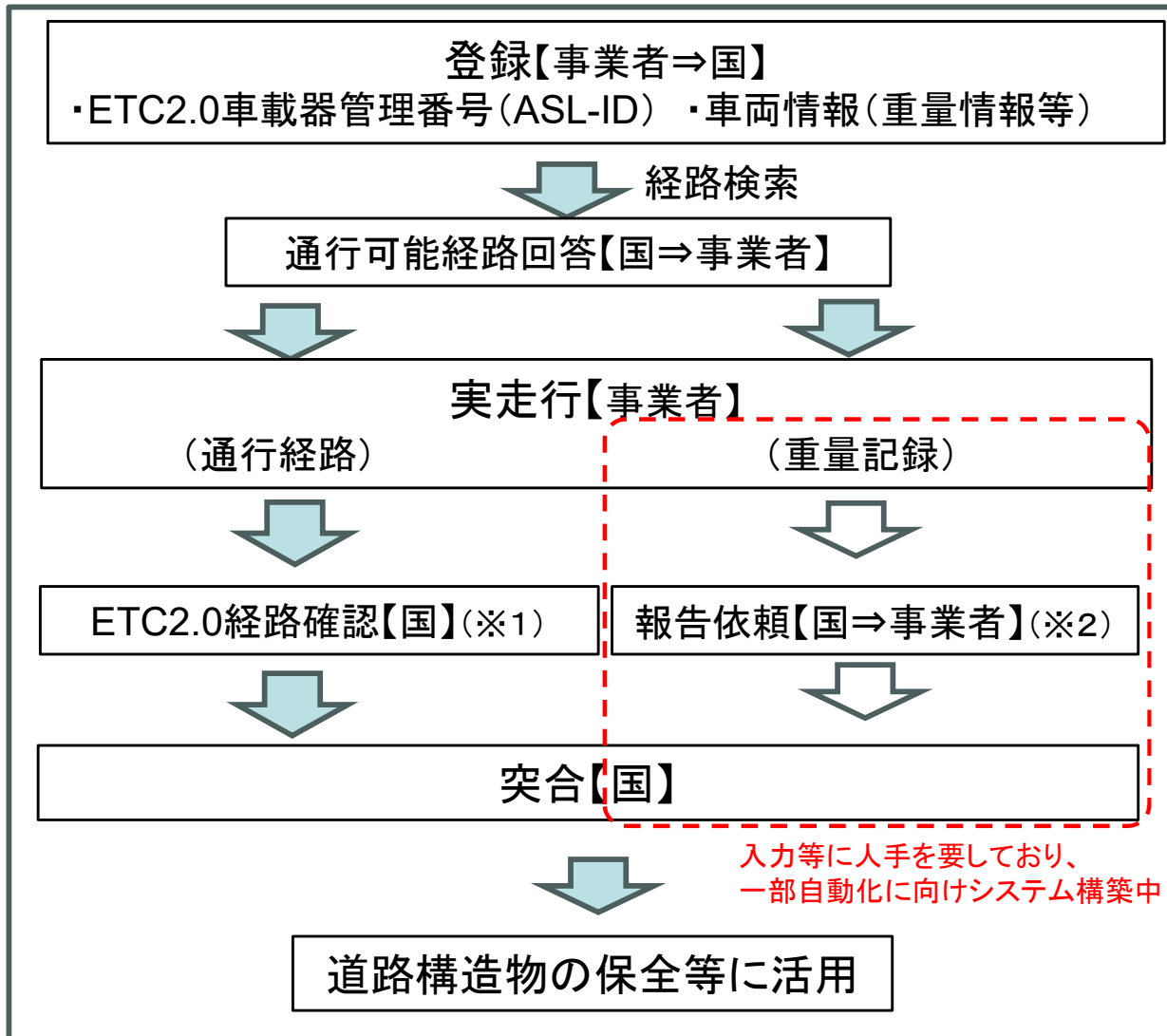
特車システムと他データベースと連携や、膨大な特車許可実績が各種道路施策へ活用し、各種施策を高度化することができていない



④将来的なシステム連携の例(通行経路のモニタリング)

- 確認制度はETC2.0車載器搭載車に利用を限定。車両の通行実績の経路（プローブデータ）を事後確認できるモニタリング制度を導入（※現在一部システム構築中）。
- 将来は自動化された経路と重量の情報を組み合わせ、道路構造物保全等に活用。

■モニタリングの作業フロー



(※1) 走行履歴(地図表示)画面

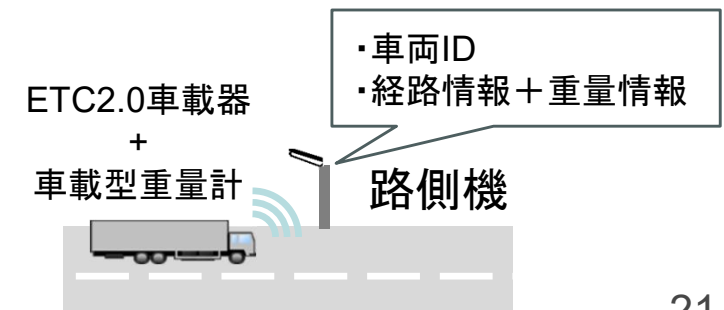
モニタリング結果による実績一例(走行経路が通行可能経路と異なっていたことが判明し、注意喚起を実施)



通行可能経路(確認回答経路)
実際の走行経路

(※2) 重量の自動記録(イメージ)

現在、重量記録については、都度事業者に日報等記録の報告を依頼し、確認しているが、人手を要することから、将来的には自動で重量を取得するシステムの構築を検討(次世代ITS検討会先行プロジェクト「大型車通行適正化WG」において実証実験予定)



3. 対応の方向性(案)

＜主な課題＞

①申請受理における課題

- ・申請書類や様式のチェックが手作業で実施されており、滞留の一因。
- ・申請経路数等の増により、審査体制を圧迫

②協議における書面協議の多用

- ・個別協議の約97%が書面で協議。

③他道路管理者との協議による遅延

➤審査経路(個別協議箇所が発生)

- ・約6千km/年の特車申請実績が新たに発生。
- ・許可件数全体の7割が個別協議要。

④ 確認制度に関する課題

- ・現状全体のわずか1%の利用。
- ・不均衡な手数料体系。
- ・許可・確認両制度の申請情報の連携が不十分。
- ・道路のデジタル化が未完成(令和8年度概成)。

＜対応の方向性(案)＞

○ 全体の方針(①～④)

- ・道路管理者の人的資源も限られる中、超寸法超重量申請等、自動化不可の審査以外は全て確認制度により自動化を進めるべき。

○ 許可制度の審査効率化の推進

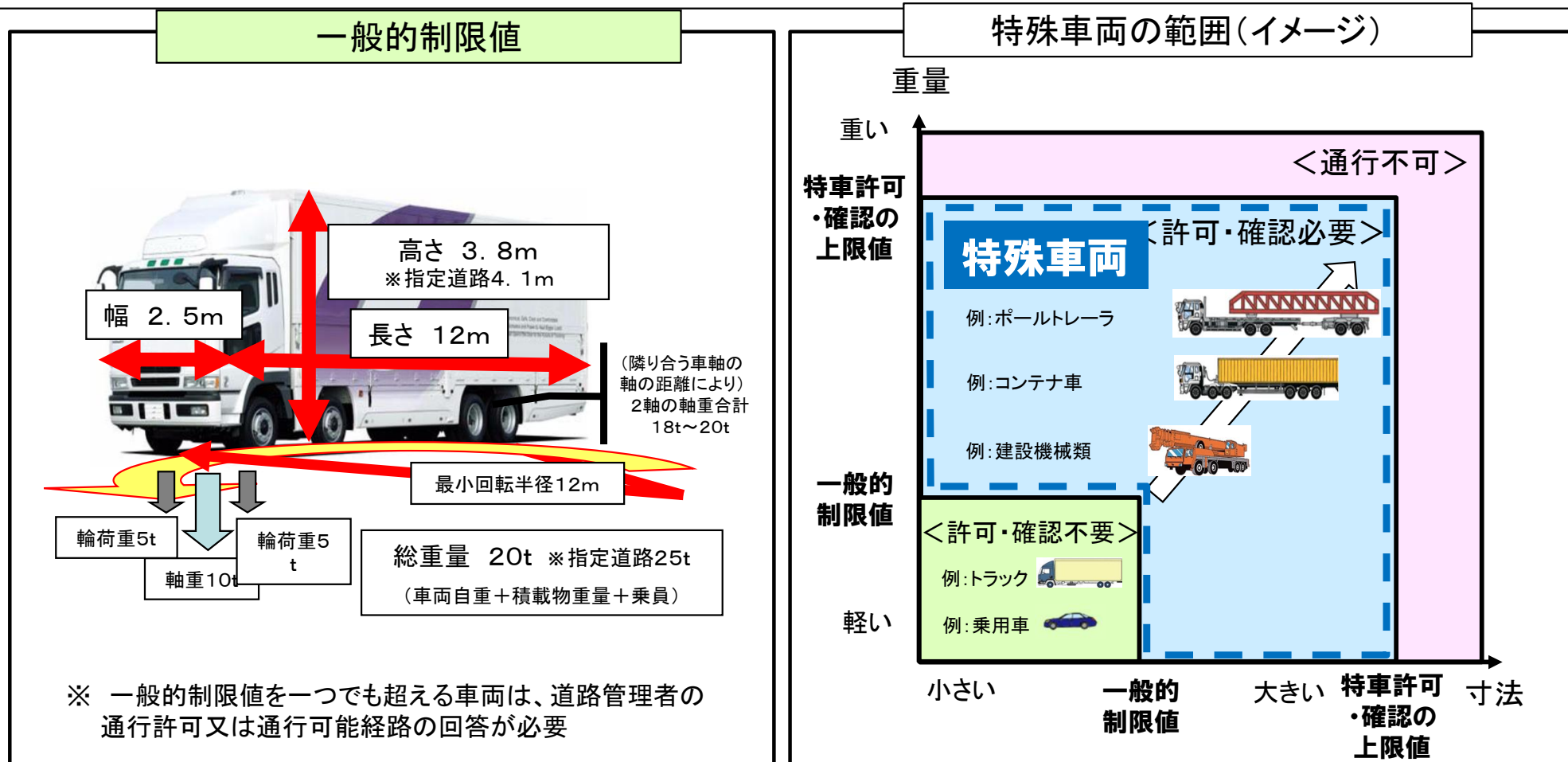
- ・申請書類のチェックや協議等を自動化する等、効率化を図るべき。(①、②)
- ・新たな未収録道路の電子化を効率的に進める仕組みを検討すべき。(③、④)
- ・個別協議箇所の見直し等、協議箇所が増えないような仕組みを検討すべき。(③、④)

○ 確認制度への移行促進

- ・許可・確認両制度の利用環境について、確認制度への移行促進の観点からも、利用者ニーズを踏まえた見直しを検討すべき。(③、④)
- ・許可・確認両制度の申請を一元的に行えるよう、申請システムを一本化すべき。(④)
- ・モニタリングも含め確認制度のシステムを早急に完成させるべき。(④)
- ・処理スピード改善等、抜本改良を含め、中長期的なシステム全体のあり方を検討するべき。(①～④)

参考資料

- 道路は一定の規格（以下「一般的制限値」）の車両が安全・円滑に通行できるよう造られており、これを超える車両を通行させる場合、道路法に基づき、通行の許可又は通行可能経路の確認を受ける必要
- 道路管理者は、道路と車両の物理的関係を審査し、道路の構造の保全及び交通の危険の防止するため、必要な条件を付して通行を許可又は通行可能経路を回答

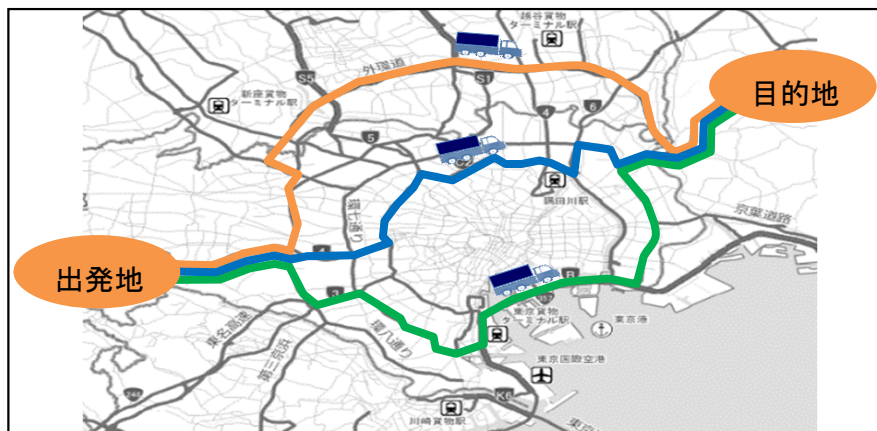


【参考】特車ゴールド制度(ETC2.0装着車への特車許可の簡素化)

- 業務支援用ETC2.0車載器を装着し、利用規約等に同意してあらかじめ登録いただいた車両は、大型車誘導区間における経路選択を可能とする許可を実施。
- そのため、大型車誘導区間内であれば渋滞や事故、災害等による通行障害発生時の迂回ができ、輸送を効率化が可能。
- また、許可更新時の手続きを自動化することで、手続きが従来に比べ簡素化が可能。

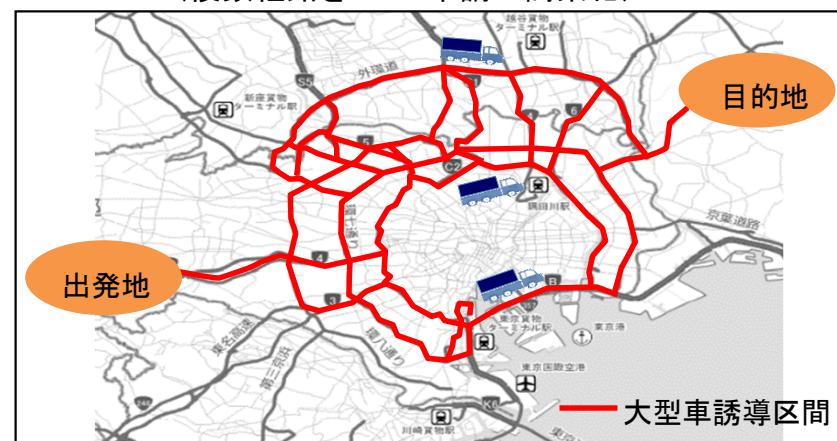
【通常の許可】

申請・許可された経路のみ通行可能
(一本一本の経路毎の大量な申請が必要)



【特車ゴールド】

大型車誘導区間を走行する場合、経路選択可能
(複数経路を1つの申請に簡素化)



◆ 対象車両

大型車誘導区間申請に適合する車両※1、かつ業務支援用ETC2.0車載器※2を装着した車両

※1 車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年9月25日建設省令第28号)第10条の車両諸元等に適合する車両

※2 特殊用途用GPS付き発話型車載器

適合する車両の諸元								
	新規格車			新規格車以外				
	単車	連結車		単車	連結車			
		追加 3 車種	特例 5 車種		セミトレーラ連結車(国際海上コンテナ車を含む)		フルトレーラ 連結車	ダブルス
					特例 5 車種及び追加 3 車種			
幅	2.5m 以下							
高さ	3.8m 以下			4.1m 以下				
長さ	12m 以下			17m 以下※1			19m 以下	21m 以下
最小回転半径	12m 以下							
総重量	25t 以下		26t 以下	39t 以下	44t 以下			
軸重	10t 以下			11.5t 以下※2		10t 以下		
隣接軸重	隣り合う車軸に係る軸距が 1.8m 未満の場合は 18t 以下 1.8m 以上の場合は 20t 以下 (隣り合う軸重に係る軸距が 1.3m 以上であり、当該隣り合う車軸に係る軸重がいずれも9.5t 以下の場合は 19t 以下)							
輪荷重	5t 以下			5.75t 以下		5t 以下		

【参考】国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間について(概要)

概要

- 平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつある。
- このため、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げることに伴い、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする。

指定延長

令和元年7月以降、順次指定

重要物流道路(約36,000km)のうち

- ・高規格道路 約13,000km
- ・直轄国道 約15,200km
- ・地方管理道路(拠点へのラストマイル等) 約3,200km

合計 約31,500km

※令和6年7月時点

効果

- 当該区間の通行にあたり特車許可は不要

従来

許可まで30日程度

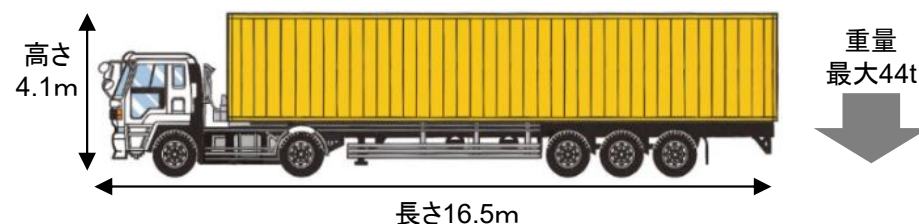
運用開始後

許可不要

国際海上コンテナ車(40ft背高)が機動的に通行できる道路ネットワークの構築

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値の引き上げ>

	高速自動車国道 ・その他	重要物流道路 (道路構造等の観点から 支障のない区間)	国際海上コンテナ車(40ft背高) 特殊車両通行許可不要区間
総重量(t)	20 重さ指定道路25※1		44※2
車高(m)	3.8 高さ指定道路4.1		4.1※3
車長(m)	12		16.5

※1 車両長さ及び軸距に応じた制限あり

※2 車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり
このほか、軸重(11.5t)、輪荷重(5.75t)の制限あり

※3 現行の規定(高さ指定道路)により指定

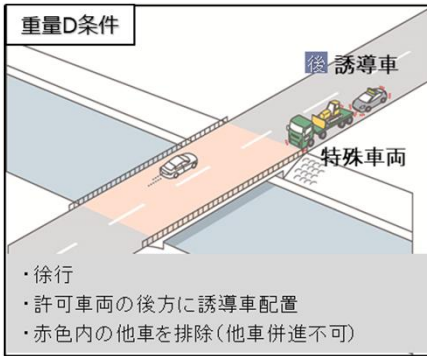
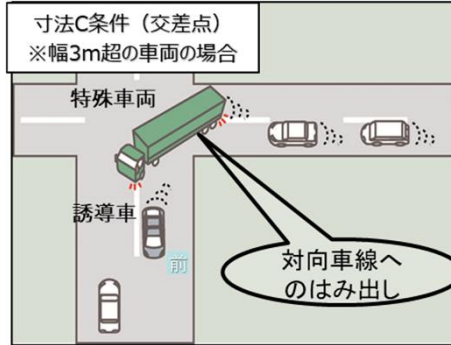
<要件>

- ① 国際海上コンテナを運搬するものであることを証明する書類の携行
- ② ETC2.0車載器の搭載及び登録 等

【参考】夜間通行条件の緩和の試行について

○ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を検討し、令和6年4月8日より限定的な条件で緩和の試行を開始。

＜夜間通行条件の緩和試行の概要＞

	重量D条件	寸法C条件かつ幅3m超																												
夜間通行条件が付される場合	重量D条件 	寸法C条件(交差点) ※幅3m超の車両の場合 																												
緩和試行内容	・当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所を対象に前後1時間を拡大し、20～7時に通行可能とする	・重セミを対象に、車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映 ⇒寸法C条件が付される車両が減少する																												
実施状況	・約1.5万箇所(橋梁)を対象に緩和	・約4.5万箇所(折進)を対象に緩和 ※上記に加え、約4.2万箇所個別審査不要となっている。																												
緩和適用状況※	<table><tr><th rowspan="2">重量D条件 の緩和適用状況</th><th colspan="2">重量D条件が付された件数</th><th colspan="2">緩和適用の件数</th></tr><tr><th>台数</th><th>橋梁数</th><th>台数</th><th>橋梁数</th></tr><tr><td>許可制度</td><td>28,859</td><td>45,191</td><td>653 (2.3%)</td><td>5,506 (12.2%)</td></tr></table>	重量D条件 の緩和適用状況	重量D条件が付された件数		緩和適用の件数		台数	橋梁数	台数	橋梁数	許可制度	28,859	45,191	653 (2.3%)	5,506 (12.2%)	<table><tr><th rowspan="2">寸法C条件 の緩和適用状況</th><th colspan="2">交差点又は丁字路で 寸法Bが付された件数</th><th colspan="2">緩和適用の件数</th></tr><tr><th>台数</th><th>折進数</th><th>台数</th><th>折進数</th></tr><tr><td>許可制度</td><td>1,039</td><td>974</td><td>12 (1.2%)</td><td>3 (0.3%)</td></tr></table>	寸法C条件 の緩和適用状況	交差点又は丁字路で 寸法Bが付された件数		緩和適用の件数		台数	折進数	台数	折進数	許可制度	1,039	974	12 (1.2%)	3 (0.3%)
重量D条件 の緩和適用状況	重量D条件が付された件数		緩和適用の件数																											
	台数	橋梁数	台数	橋梁数																										
許可制度	28,859	45,191	653 (2.3%)	5,506 (12.2%)																										
寸法C条件 の緩和適用状況	交差点又は丁字路で 寸法Bが付された件数		緩和適用の件数																											
	台数	折進数	台数	折進数																										
許可制度	1,039	974	12 (1.2%)	3 (0.3%)																										

※対象期間：令和6年4月8日～令和7年1月末。対象期間の許可全430,903件(寸法は重セミかつ幅3m超で緩和対象となる諸元の許可全6,709件)の許可データから集計

※台数(トラクタ)は車両番号、橋梁数は障害番号、交差点数は交差点番号の内、重複を除いた件数をカウント

＜検証事項等＞

- 緩和試行時間帯における周辺交通等への影響有無の検証
- 事業者へのヒアリング等により、実際の走行を踏まえた効果検証
(実際の運行経路や通行時間帯の変化、運転者の拘束時間への影響等)