

規制改革推進会議

農林水産ワーキング・グループ説明資料

「農業用トラクタ公道走行に関する アンケート結果」

令和3年4月19日

公益社団法人 日本農業法人協会



調査概要・・ P.2

（設問1）規制緩和が行われた作業機付きトラクタの公道走行の申請手続きについて、現状に当てはまるものについて、次の中から該当するもの全て選択してください。

（選択問、複数回答可）・・ P.3

（設問2）設問1の具体的な事例を教えてください。（自由記述）

【申請手続きに関するもの】・・ P.4

【更なる規制緩和に関すること】・・ P.6

【制度周知に関するもの】・・ P.7

【保険に関するもの】・・ P.8

【メーカーに関するもの】・・ P.8

【免許に関するもの】・・ P.9

【その他】・・ P.10

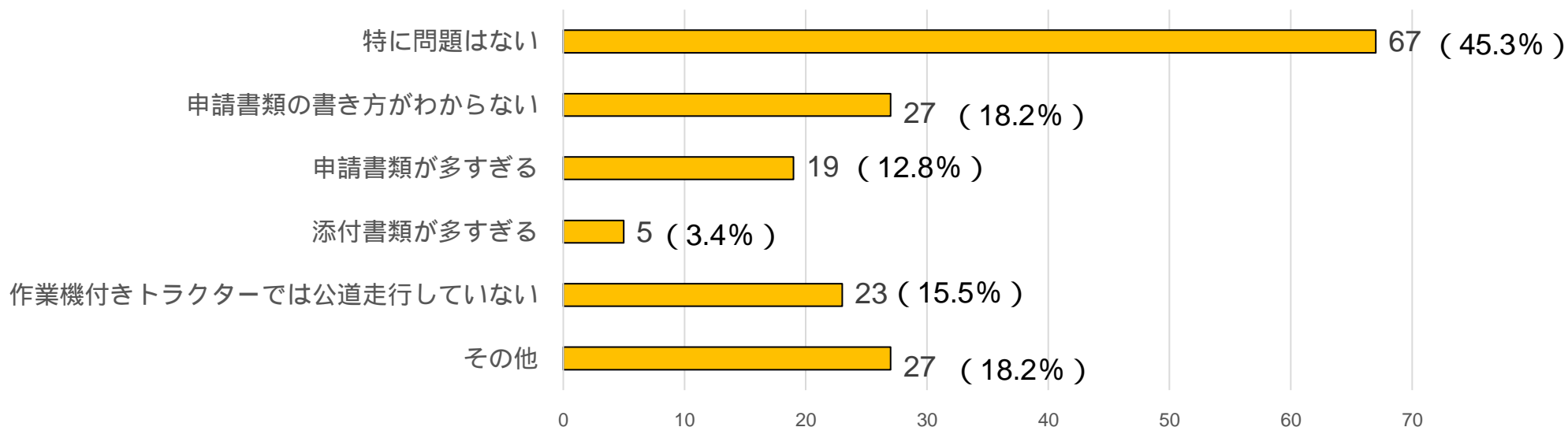
1. 調査期間：2021年2月26日～2021年3月8日
2. 調査方法：会員宛てメールを実施しGoogleフォームにて回答
3. 調査目的：農業用トラクタの公道走行に関する弊会員の意識及び現状の収集
4. 有効回答数：148社

(回答者都道府県分布)

合計	148社(42道府県)
北海道・東北	22社(北海道6、宮城4、福島4、岩手3、山形3、青森1、秋田1)
関東	21社(茨城6、埼玉4、千葉4、神奈川3、群馬2、山梨2)
北信越	35社(新潟13、石川7、長野6、福井5、富山4)
東海	6社(静岡4、岐阜2)
近畿	11社(滋賀4、京都2、大阪2、奈良2、和歌山1)
中国	17社(山口8、岡山3、広島3、鳥取2、島根1)
四国	9社(高知4、愛媛2、徳島2、香川1)
九州・沖縄	27社(熊本9、鹿児島4、福岡4、大分3、沖縄3、宮崎2、長崎1、佐賀1)

- n 回答者の2割弱が申請書の記載方法が分からないと回答。
- n 次ページ以降の自由記述では、申請手続きの簡素化、制度周知が不十分である等、更なる制度改善への声が多数ある。

(設問1) 規制緩和が行われた作業機付きトラクタの公道走行の申請手続きについて、現状に当てはまるものについて、次の中から該当するもの全て選択してください。(n=148、複数回答可)



(その他の意見要旨)

- ・規制緩和されたが、手続きが難しい
- ・行政(陸運局、町村)の対応が追い付いていない。
- ・申請手続費用が高い。
- ・規制緩和の周知が不十分 等

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【申請手続きに関するもの】

- 交差点旋回時の軌跡図、交差点番号など不要な書類が多い。
- 事業所毎に安全教育を行う事で申請の簡略化ができるのではないかと思います。
- 役場等から、通知が来ていれば申請すると思う。
- 大規模に展開するものにとって、道路管理者別の書類作成が複雑でよく理解できない。
- 作業機の幅が2.5mを超える場合は許可証が必要ですが未だに申請書の書き方が公開されておらず、手続きが難しい。EXCEL等で、経営者自ら提出できるように改善してほしい。
- 特殊車両通行許可申請におけるオンライン申請がWebから可能ではあるが、農耕車等の選択肢が無く、農水省と国交省で相談して、「農耕車等」の枠を作ってほしい。枠が出来れば、後は製造メーカーの車両規格を読み込めば、簡単に申請書が作成可能だと思う。走行経路については、自治体でかなり温度差があると思いますが、いずれデータが揃うようになると思われる。
- スマホで申請できれば助かります。
- 申請の具体的な方法も周知してほしい。また、申請にあたってのテクニックがあるように感じる。土業に頼まなくても自分で出来るような内容、制度であってほしい。地域によっては2.5m幅を超える作業機が主流になり、そのようなところは移動距離も長く、多くなり、経路も多様になると思うので。

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【申請手続きに関するもの】

- 申請書類が県道・市道で違い、同じ内容の書類を作らなければならない。
- オンライン申請時に、道路名称や交差点番号等それぞれ数百箇所を県市町村行政に確認しなければ一般の地図やグーグルマップに乗っていないので大変です。超大型車両や数十トンの建設機械の走行を想定した申請様式に記入するのはかなり現実離れしているように感じる。申請様式書類も、大型建設機械と同じ様式なのでわからない単語が並んでいる。また、トラクターに装着する器具類もとても高価でかなり経費がかかった。
- Webの申請システムが活用できるとのことで一度説明を聞いたが、農業で活用するにはあまり適していないと感じた。道路が市道、県道が基準になっており使いづらい。農道もふまえたシステムがあれば良いと思う。
- トラクターに作業機を付替えする(耕うんロータリー)ごとに申請がいることが手間である。
- メーカー側で手続きを行うなど簡素化が必要。
- 範囲一括申請が可能で、かつ申請金額の引き下げ。

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【更なる規制緩和に関すること】

- ハザードだけで走行できればいいと思います。
- 幅2.5m規制を緩和してほしい。
- 全幅規制の緩和。全幅制限を超える場合の通行許可申請は現実的ではない。
- 北海道の公道は除雪のスペース確保の為広く取られているが、機械も大型化していて耕作地への移動距離も長いので規制緩和していただくとありがたい。
- 移動距離が短い場合はもう少し緩くしてほしい。
- 車幅の規制を170cm 200cmにして欲しい。
- 灯火機器類の設置は必要だと思うが、作業機幅等の記載は意味がないと思う。
- 大きさの限度を定めて申請なしで走行可能にしてほしい。
- 一定条件をクリアするため表示等をしたがあまりにも規制が厳しすぎる。

農業用トラクタ公道走行に関する会員の声



(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【制度周知に関するもの】

- 日本農業機械工業会からガイドブックが出されているが、グレーな部分もありアタッチメント毎の説明があれば理解しやすいのではないか。
- 地域別に説明会などを行ってほしい。
- 作業機付きトラクターの公道走行で、安定性の確認が取れたトラクタと作業機の組み合わせを旧型トラクタ、旧型作業機の組み合わせも解るようにしてほしい。
- 市、町、JA、関係者からの情報提供、指導がほとんどなく、個々の農家さんも何も取り組んでいないのが現状で、規制緩和について新聞で知ったなあ、程度の会話にとどまり、従来慣習であたりまえのように公道走行されているのが現状。個々の農業者への周知方法の改善が必要と感じる。

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【保険に関するもの】

- 現状、緑ナンバーのトラクタ（時速30^{km}以下）については現状も申請を行わず走行をしている。但し保険加入は通常の車両と同様にしており、けん引作業機も保険の対象としてリスク管理している。しかし、通常の白ナンバー（時速50^{km}）については車検が必要であり、また、走行地域や路線、距離、けん引作業機等届け出が必要であり、メーカーやディーラーの援助を必要とする。農業者が作業に注力し、他の負担を軽減させるために資格においては大型特殊免許にての対応、公道走行については「保険加入」によるリスク管理など通常のトラックなどと同様の簡易さを求めたい。
- 新車ではメーカーが対応すれば良い。年式によっては専用パーツを出してくれれば良い。それよりもメーカー、JA、共済などに確認したが乗用車の自賠責に似たトラクターの保険が存在していない。道路を走れるのであれば一定基準を設けて専用の保険も完備してほしい。若い従業員などが器物破損や人身事故を起こした時のことを考えると恐ろしい。

【メーカーに関するもの】

- そもそも、今までグレーで販売してきた農機メーカーや行政に取付負担金を希望します。例えば車の1974年以前の車のシートベルトと同じ扱い方と同じ考え方が適応されるべきで、農業者はその時代に販売している物を適正に購入しているのにおかしい。
- 商品を守るメーカーが、広報する気がなく消極的であると感じる。
- メーカーからの支援が必要。メーカーの意識が低いと感じる。
- 分かりづらい点が多いので、今後農機具メーカーに規制をクリアしている物を販売して頂きたい。

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【免許に関するもの】

- 高知県の場合大特の免許を取得するため自動車学校に入校しようと思っても定員オーバーですぐに入校が出来ない。そして限定付きで農耕車で免許を取得しようとして押し込みをしても順番待ちでいつになるかわからない状態である。国が率先して、農耕車で免許が早く取得出来るようにならないものだろうか。
- 大型特殊免許取得者が作業するように改善したが、トラクターや作業機をつけた際の標識等の対応はしないまま作業をしている。
- 高齢者の免許維持の問題がある。いつまで農業できるのかわからないのに免許を持ってというのはどうかなと思うし、家の周りしかないので免許を待たず前の田んぼに行こうとしたら警察に捕まり切符を切られゴールドで無くなったのは厳し過ぎないかと思う。
- 大型特殊免許を取得しようにも、教習所の受け入れ枠の関係で試験を受けられていない人が周辺には多い。
- 元々大型特殊免許を殆どの農家は持っていないため、自動車学校も満杯で、更に言えば高齢者の農家にも今から免許がいりません、無ければ免停になりますというのはどうかと思う。
- 大特免許取得に時間と費用がかかり過ぎなので改善を望む。

(設問2) 設問1に関する具体的な事例等や改善希望等を教えてください。

【その他】

- 都市近郊であると確かに移住圏と農業が入り混じり公道の端に農業車輛優先の表示があっても、畜舎立地と住民との環境問題と同じように共存していくのは難しいし、今後の大きな課題になっていくと思う。
- 建設重機が現場を移動する時に自走をする事と同じで、当然、交通の妨げになる。農業者の作業機と建設業者の建設機械と違わない。農道も私道でない限り公道で農耕車優先は、従前の農業の公共性から来るもので、今後、農業であっても企業責任を問われると思われる
- 検挙された話や事故の話も聞くが農繁期は本当に忙しいので作業機を付けたままで走行するので、田園地帯の道路には「農作業車両走行道路」等の標識を設置し、一般車両に注意喚起して欲しい。
- 大型特殊トラクタのタイヤタイプは自走してます。パワクロタイプはキャリアーに積載して圃場間移動していますが、ロータリーを装着して公道走行が駄目だと仕事にならないです。
- 法人経営所有のトラクタは大型化している。改めて規制条項を読んだが、走行するたびに道路使用許可を取るのとは不可能です。
- 経営者が詳細まで理解しておかなければいけない事項が多い。専門家（農機センター）がその役を担い、経営者は全てを網羅的に理解することに心血を注ぐことがあるべき姿だとは思わない。そのための方策はとられていると思うので、現場からもボトムアップの声を出していきたい。