

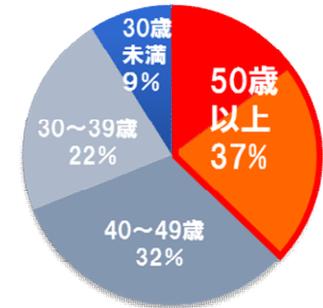
# ダブル連結トラックの本格導入について(報告)

# ダブル連結トラックの概要

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台で通常の大形トラック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  
実験状況を踏まえ、トラックの隊列走行についてインフラ面での事業環境の整備を検討



現在 通常の大形トラック



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



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)



平成31年1月29日より新東名を中心に本格導入

## ダブル連結トラックの本格導入に関するパブリックコメント(概要)

パブリックコメントの概要

期間:平成30年12月14日～平成31年1月13日

提出件数:30者

主な意見:

| 分類    | 提出件数<br>(提出者ベース) | 主な意見  |
|-------|------------------|---|
| 肯定的意見 | 23者              | <p>【導入に賛成】(11件)<br/>喫緊の課題であるドライバー不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な貨物輸送の安定的な確保に資するものであることから、賛成</p> <p>【対象路線の拡大】(9件)<br/>更なる効率化のため、規制緩和区間の拡大<br/>中部エリアから東北エリア、中国・九州エリアまでを実証実験させて頂きたい</p> <p>【休憩施設等のインフラ面の整備】(9件)<br/>高速道路SAに25m専用の駐車スペースの増設が必要</p> <p>【車両購入補助】(4件)<br/>初期導入費用を抑える・行政からの補助など検討頂きたい</p> <p>【重量の上限値緩和】(4件)<br/>長さが長くなったので、連結車両総重量の限度を大きくしてほしい</p> |
| 否定的意見 | 4者               | <p>今でも神経を使って運転しており、運転手目線での安全・利便性がないがしろにされている</p>  |
| その他   | 3者               | <p>本件と関係のないもの、詳細を確認するもの、賛否が明確でないもの</p>  |

## 今後の方針

今後、ダブル連結トラックの利用促進に向け、対象路線の拡充や高速道路SA・PAでの優先駐車マスの整備を進める。

物流事業者ニーズを踏まえた対象路線の拡充

- ・ 拡充にあたっての具体的方針の作成(夏ごろを目処)

高速道路SA・PAでの優先駐車マスの整備

- ・ 実証実験時に整備した駐車マスや駐車場予約システムを活用した、円滑な利用の促進
- ・ 優先マスの利用実態等を踏まえた大型車用駐車マスの増設の検討

事業環境の整備

- ・ 合流部における安全性確保、ダブル連結トラックの増加も見据えた走行空間の再編などについて検討

車両の導入支援

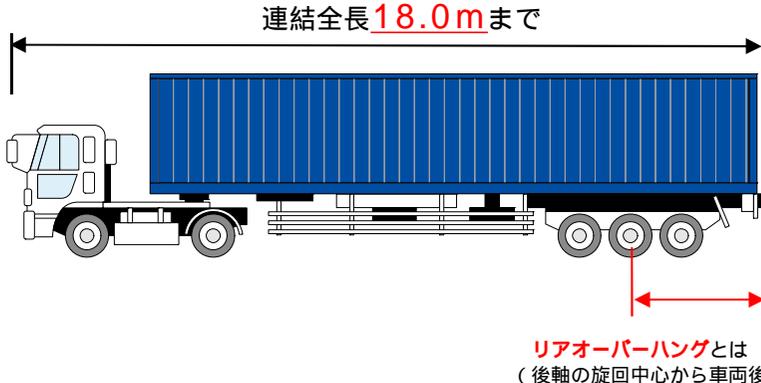
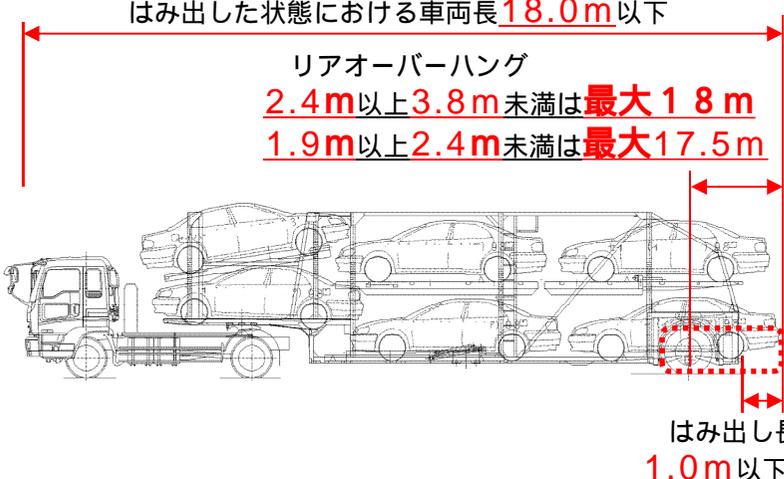
- ・ 環境省と連携し、車両の導入経費への補助を実施  
来年度から、今回の車両長の緩和に対応した車両も補助対象とする予定

運送事業者等と連携したフォローアップ

- ・ 許可を受けて通行する運送事業者やドライバーへのヒアリングやETC2.0データによる分析などにより、走行の安全性等を適宜検証

# 自動車運搬用セミトレーラ連結車の基準緩和の概要

積載物(自動車)をはみ出して運搬するなど自動車運搬用車両の特性を踏まえ、生産性の向上や働き方改革に資するよう、これまでのコンテナ運搬用車両等を想定した基準に加え、自動車運搬用車両を対象とする新たな基準を設定

| 現行の規定   | 【新設】自動車運搬用車両の規定   |
|---|---|
|  <p>連結全長 <b>18.0m</b> まで</p> <p>リアオーバーハングとは<br/>(後軸の旋回中心から車両後端まで)</p> <p>特例8車種のセミトレーラ連結車 17m<br/>被けん引車のリアオーバーハングが<br/>3.2mから3.8mまでの車両にあっては17.5m<br/>3.8mから4.2mまでの車両にあっては18m</p> <p>特例8車種<br/>バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用<br/>自動車運搬用、あおり型、スタンション型、船底型</p> |  <p>はみ出した状態における車両長 <b>18.0m</b> 以下</p> <p>リアオーバーハング<br/><b>2.4m</b>以上<b>3.8m</b>未満は<b>最大18m</b><br/><b>1.9m</b>以上<b>2.4m</b>未満は<b>最大17.5m</b></p> <p>はみ出し長さ <b>1.0m</b> 以下</p> <p>積載物をはみ出して積載する場合にあたっては、積載物のはみ出し長さが1.0m以内の場合、<br/>リアオーバーハング(積載物含む)が<br/>2.4m以上3.8m未満の車両にあっては18m<br/>1.9m以上2.4m未満の車両にあっては17.5m</p> |

平成31年1月29日より基準を緩和

## 自動車運搬用セミトレーラ連結車の長さ基準等に関するパブリックコメント(概要)

### パブリックコメントの概要

期間:平成30年12月14日～平成31年1月13日

提出件数:10者

主な意見:

| 分類    | 提出件数<br>(提出者<br>ベース) | 主な意見   |
|-------|----------------------|--|
| 肯定的意見 | 8者                   | <p>【導入に賛成】(3件)<br/>キャリアカーを対象とする規定の新設は賛成であり、進めるべき</p> <p>【対象車両等の拡大】(4件)<br/>17.5mの車両もはみ出しを含めて18.0mまでであれば許可するよう<br/>にしていきたい。<br/>自動車運搬用セミトレーラだけでなく、スタンション型、あおり型ト<br/>レーラでも後部ハミ出しによる運搬を認めてほしい。</p> <p>【その他】<br/>既存車両(許可車両)に対する経過措置 など</p> |
| 否定的意見 | 2者                   | リアオーバーハングの様な状態が発生するのは望ましくないのでは<br>ないか  |

## (参考)ダブル連結トラックに関する特車許可基準の改正概要

実験結果を踏まえ、安全な通行等の観点から必要な条件を付した上で、特殊車両通行許可に関する長さの上限を21mから25mに緩和  
 なお、今後の取組として、ダブル連結トラックの利用促進に向け、高速道路SA・PAでの優先駐車マスの整備や、物流事業者のニーズを踏まえた対象路線の拡充等を実施

### 車両の長さの上限値の緩和

| 項目            | 改正内容                      |
|---------------|---------------------------|
| 車両の長さ(フルトレーラ) | 一定の条件 を満たす場合に限り25m(現行21m) |

新東名区間(海老名～豊田東)が主な経路とする車両で、ETC2.0を装着しているものであること

### 通行に当たっての条件

| 項目      | 内 容  |
|---------|--|
| 車両の技術要件 | アンチロックブレーキシステム、車線逸脱警報装置などの車両安全技術に関する16装備(ETC2.0を含む)  |
| 運転者     | 大型自動車免許5年以上保有及び牽引免許5年以上保有<br>直近5年以上の大型自動車運転業務への従事<br>2時間以上の訓練の受講<br>または、優良な運転手(最低12時間の訓練かつ直近3年無事故・無違反)に限り、大型免許3年以上、牽引免許1年以上、大型自動車運転業務の直近3年以上従事 |
| 積荷      | 危険物貨物、動物等は不可   |
| その他     | 追越、縦列走行の禁止<br>故障時等における板状及び点灯式の両方の機材の使用   |