

# ダブル連結トラックの路線拡充について

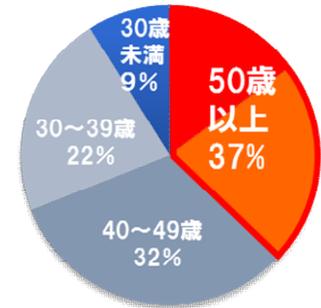
---

# 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台で通常的大型トラック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  
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



これまで 通常的大型トラック



約12m

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)



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に関する主な特車許可基準

## 車両長

車種	限度値
フルトレーラ	最大25m

## 通行に当たっての条件

項目	内容
車両の技術要件	ETC2.0や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
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 直近5年以上の大型自動車運転業務への従事 2時間以上の訓練の受講 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 故障時等における板状及び点灯式の両方の機材の使用

## 主な通行経路となる区間

対象区間
新東名区間(海老名ジャンクションから豊田東ジャンクションまでの区間)



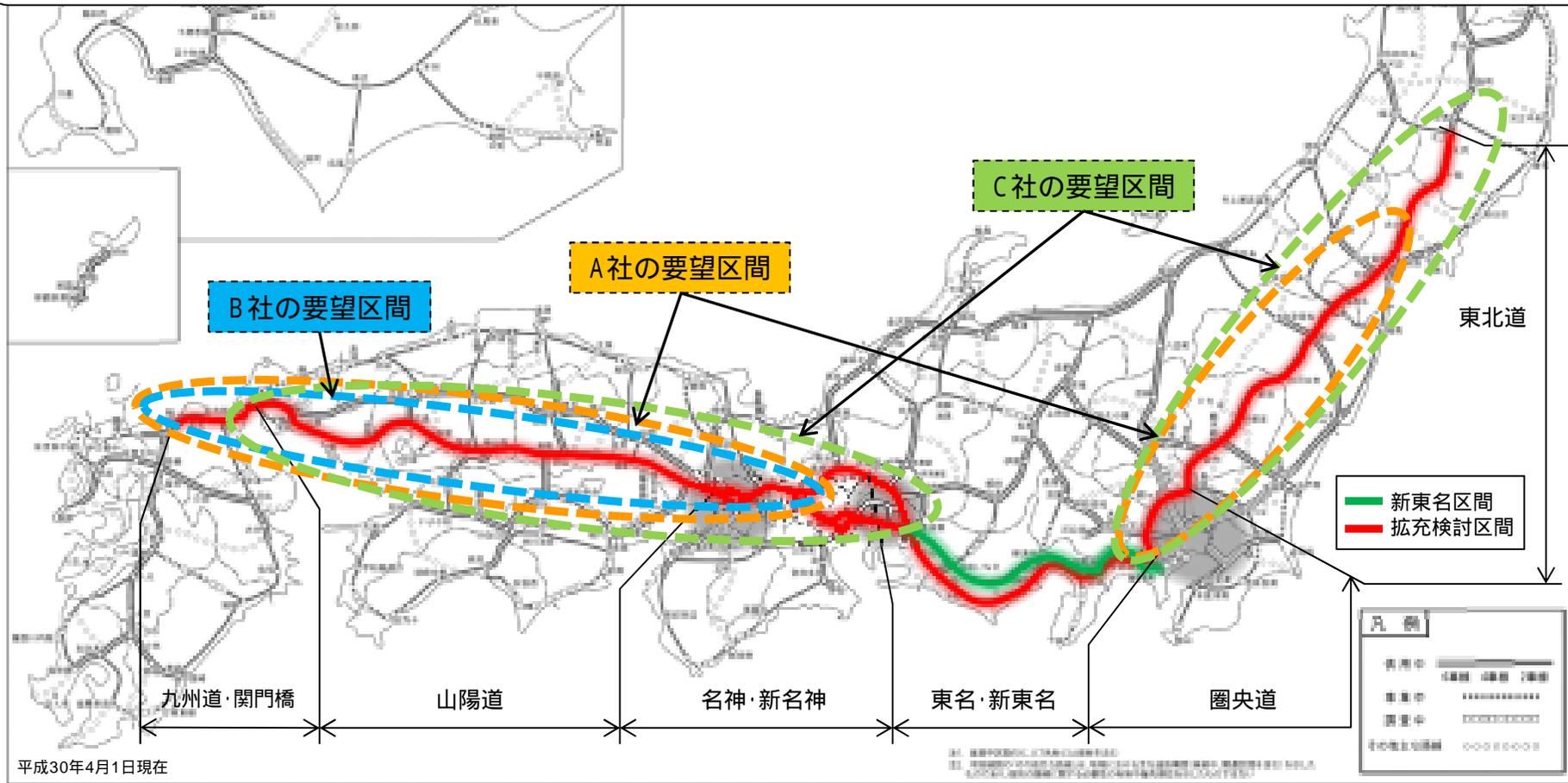
今回

物流事業者のニーズ等を踏まえ、対象区間の拡充について検討

# 拡充検討路線の考え方(案)

以下の項目を踏まえ、拡充を検討する区間を選定

- ・25mダブル連結トラックを運行している事業者のニーズがある
- ・4車線以上
- ・高速道路から物流拠点までの一般道路の道路構造について、誘導車を配置することなく通行可能



# 路線拡充に向けた検討の内容

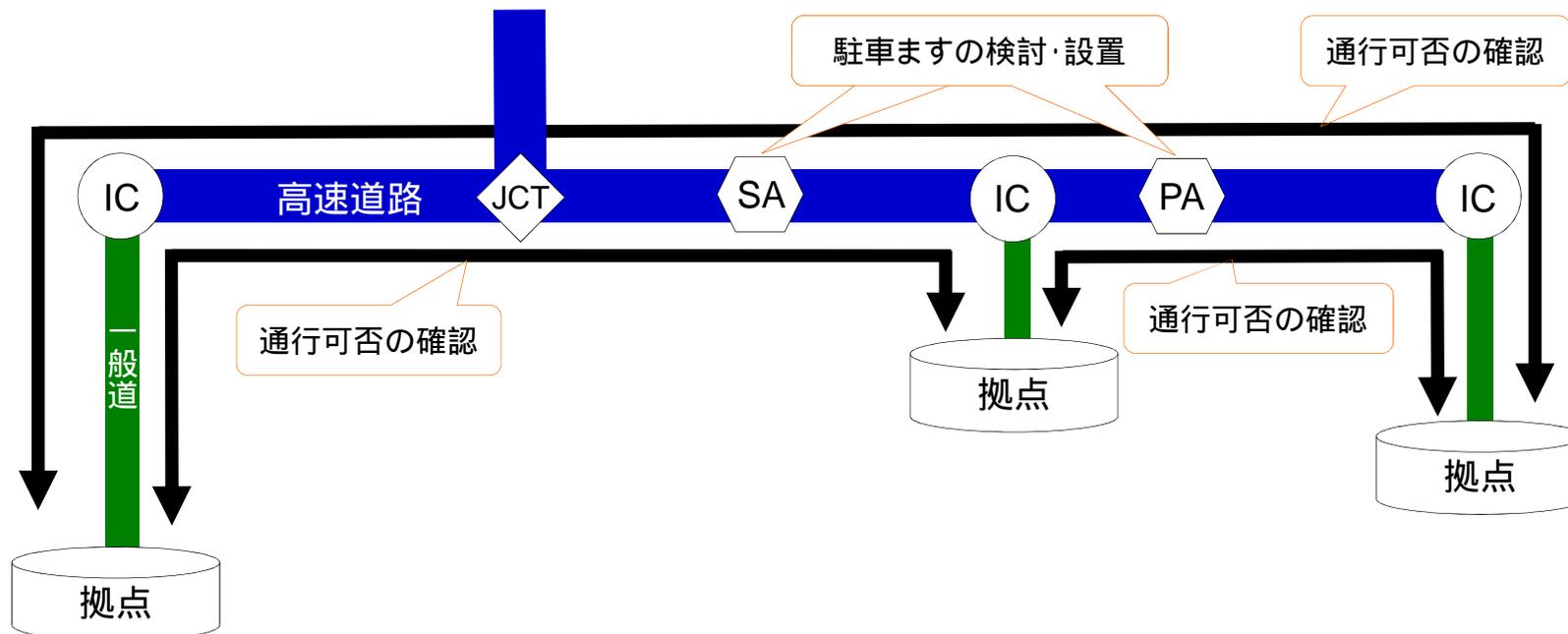
拡充検討路線について、道路構造の確認や休憩箇所の詳細検討を実施  
上記検討を踏まえ、拡充路線を確定

## 【検討内容】

- ・道路構造: 高速道路のICやJCT、物流拠点へのラストワンマイルの通行可否の確認  
(道路管理者)
- ・休憩箇所: ダブル連結トラック優先ますの設置箇所の検討(高速道路会社)

⇒ 経路、発着拠点や中継拠点等の詳細計画を物流事業者に適宜確認しながら実施

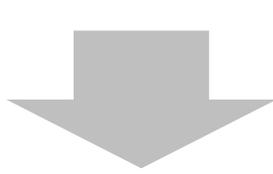
(イメージ)



## 今後の進め方(案)

今回

物流小委員会【拡充検討路線(案)の審議】



道路構造の確認:IC・JCT・接続道路(道路管理者)

休憩箇所:運行ルート等を踏まえた検討(高速道路会社)

今年夏頃

路線拡充(通達改正)

許可申請受付



休憩箇所の整備(高速道路会社)

許可(走行開始)

引き続き、運行状況や運送事業者のニーズを踏まえて、対象路線について検討

## (参考) ダブル連結トラックの現在の通行状況

本格導入後、共同輸送としての参加も含めると、運行企業は6社、許可車両は14台  
 通行路線は、新東名区間を中心として、首都圏から近畿圏を結ぶ、圏央道、東名、名  
 神、新名神、伊勢湾岸道

### 本格導入後の通行ルート

令和元年5月末時点

運行企業	車両長	許可台数	ルート
福山通運(株)	25m	1台	裾野IC:裾野営業所(静岡県裾野市) ~一宮IC・小牧IC:名古屋支店(愛知県北名古屋市)(262km)
ヤマト運輸(株)	25m	2台	圏央厚木IC:厚木ゲートウェイ(神奈川県愛甲郡愛川町) ~茨木IC:関西ゲートウェイ(大阪府茨木市)(447km)
日本梱包 運輸倉庫(株)	23m	1台	入間IC:狭山営業所(埼玉県狭山市) ~鈴鹿IC:鈴鹿センター営業所(三重県鈴鹿市)(402km)
西濃運輸(株)	25m	2台	小牧IC:小牧支店(愛知県小牧市) ~藤枝岡部IC:藤枝支店(静岡県藤枝市)(171km)
共同輸送	25m	8台	圏央厚木IC:厚木ゲートウェイ(神奈川県愛甲郡愛川町) ~茨木IC:関西ゲートウェイ(大阪府茨木市)(447km)

共同輸送実施企業:西濃運輸、日本通運、日本郵便、ヤマト運輸

