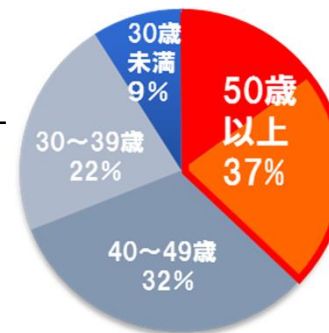


## ダブル連結トラックの通行区間の拡充について

---

# 1. 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）



■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



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）



25mダブル連結トラック

平成31年1月29日より新東名を中心に本格導入

## 2. ダブル連結トラックの実験・導入の経緯

|       | 車両長 21m 車両                                                                                                                                       | 車両長 21m超 車両                                                                                                                                                                      |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| H28年度 | <p><b>10/19</b> 実験参加者の公募開始と特車通行許可基準の特例通達の発出</p> <p><b>11/22</b> 21m車両の走行実験開始<br/>(日本梱包運輸倉庫)</p> <p><b>3/17</b> 21m車両の走行実験開始<br/>(福山通運・ヤマト運輸)</p> | <p>参加者は随時受付</p> <p>車両開発</p>                                                                                                                                                      |
| H29年度 |                                                                                                                                                  | <p><b>10/16</b> 25m車両の走行実験開始<br/>(福山通運)</p> <p><b>11/1</b> 25m車両の走行実験開始<br/>(ヤマト運輸)</p> <p><b>2/5</b> 23m車両の走行実験開始<br/>(日本梱包運輸倉庫)</p> <p><b>3/29</b> 25m車両の走行実験開始<br/>(西濃運輸)</p> |
| H30年度 |                                                                                                                                                  | <p><b>6/29</b> 25m車両の走行実験開始<br/>(西濃運輸)</p>                                                                                                                                       |
|       | 実験結果とりまとめ、本格導入に必要な条件等の整理                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                  |
|       | 平成31年1月29日 本格導入【海老名JCT～豊田東JCT】                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                  |
| R1年度  | 令和元年8月8日 ルート拡充【北上江釣子IC～太宰府IC】                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                  |
| R4年度  | 令和4年11月8日 ルート拡充【約2,050km→約5,140km】                                                                                                               |                                                                                                                                                                                  |

# 【参考】ダブル連結トラックの実験結果概要(省人化・環境負荷低減効果)

○ 同じ重量を輸送する場合、通常的大型トラックに比べ21m超車両は、ドライバー数が約5割の削減となり省人化効果が発現し、燃料消費量・CO2排出量も約4割削減。

## ■車両諸元

＜大型トラック(12m車両)＞



＜ダブル連結トラック(21m車両)＞

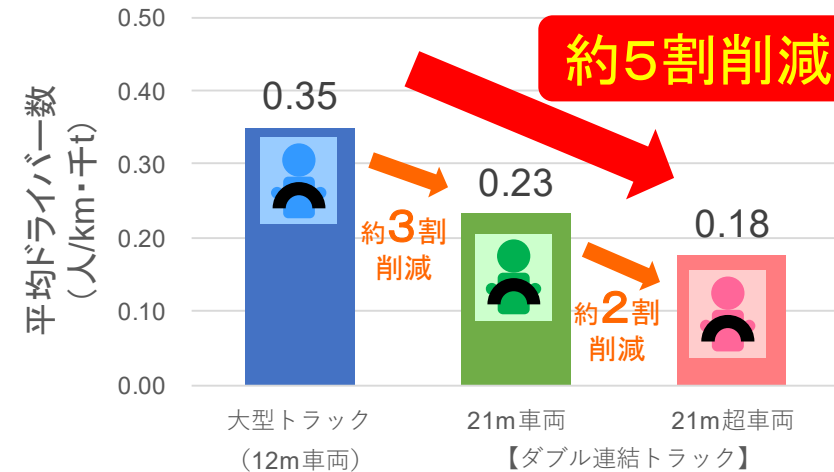


＜ダブル連結トラック(21m超車両)＞

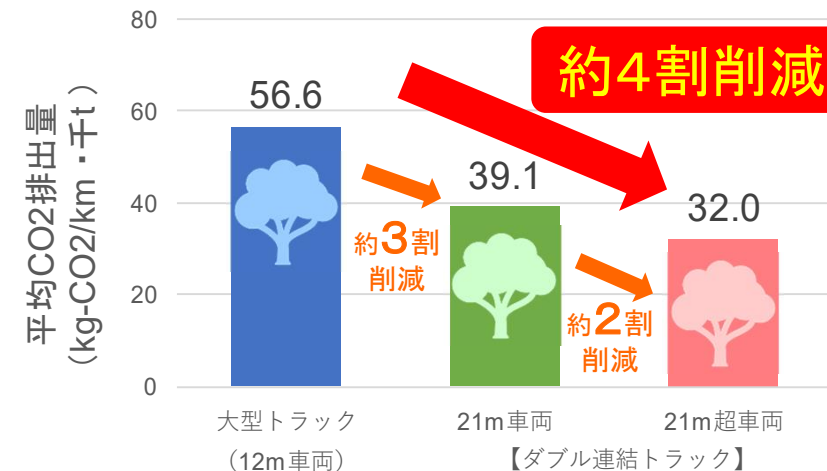


| 車両諸元              | 大型トラック       | 21m車両        | 21m超車両       |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| 長さ (m)            | <b>11.98</b> | <b>20.98</b> | <b>24.98</b> |
| 高さ (m)            | 3.78         | 3.78         | 3.78         |
| 幅 (m)             | 2.49         | 2.49         | 2.49         |
| 最大積載量 (t)         | 13           | 24.1         | 25.9         |
| 対象車両              | 大型トラック       | 21m車両        | 21m超車両       |
| 平均輸送量             | 10.9t        | 16.8t        | 22.0t        |
| 千t・kmあたりの必要ドライバー数 | 0.35人        | 0.23人        | 0.18人        |
| 千t・kmあたりのCO2排出量   | 56.6kg-CO2   | 39.1kg-CO2   | 32.0kg-CO2   |
| 千t・kmあたりの燃料消費量    | 21.6L        | 14.9L        | 12.2L        |

## ■省人化(千t・kmあたりの必要ドライバー数)



## ■CO2削減効果(千t・kmあたりの排出量)



出典: 福山通運(株)乗務記録表 (H29.10月~H30.7月)  
 ヤマト運輸(株)乗務記録表 (H29.11月~H30.7月)  
 日本梱包輸送倉庫(株)業務記録表 (H30.2月~H30.7月)  
 西濃運輸(株)業務記録表 (H30.4月~H30.7月)

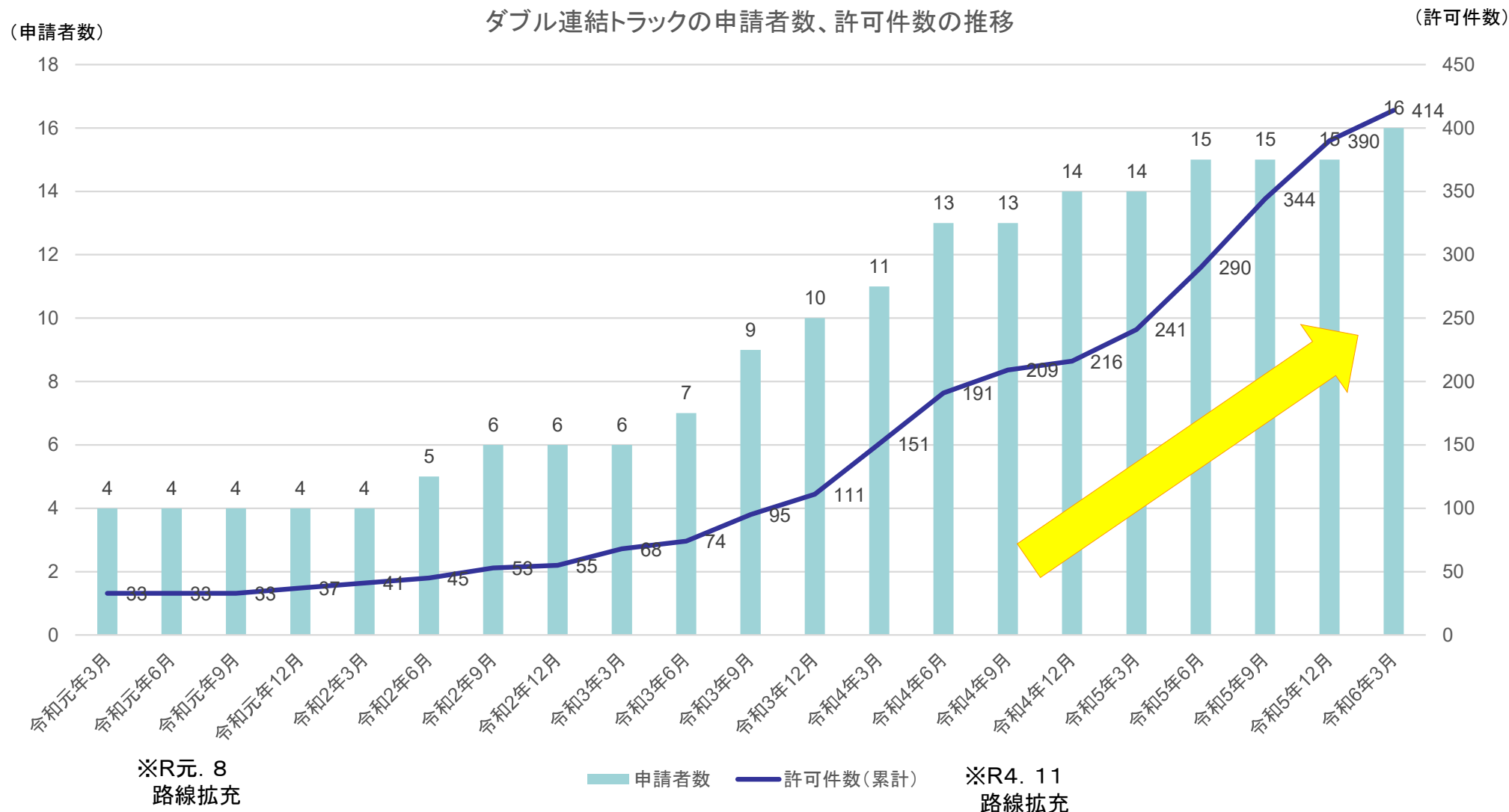
# 3. 現在のダブル連結トラックの通行区間について





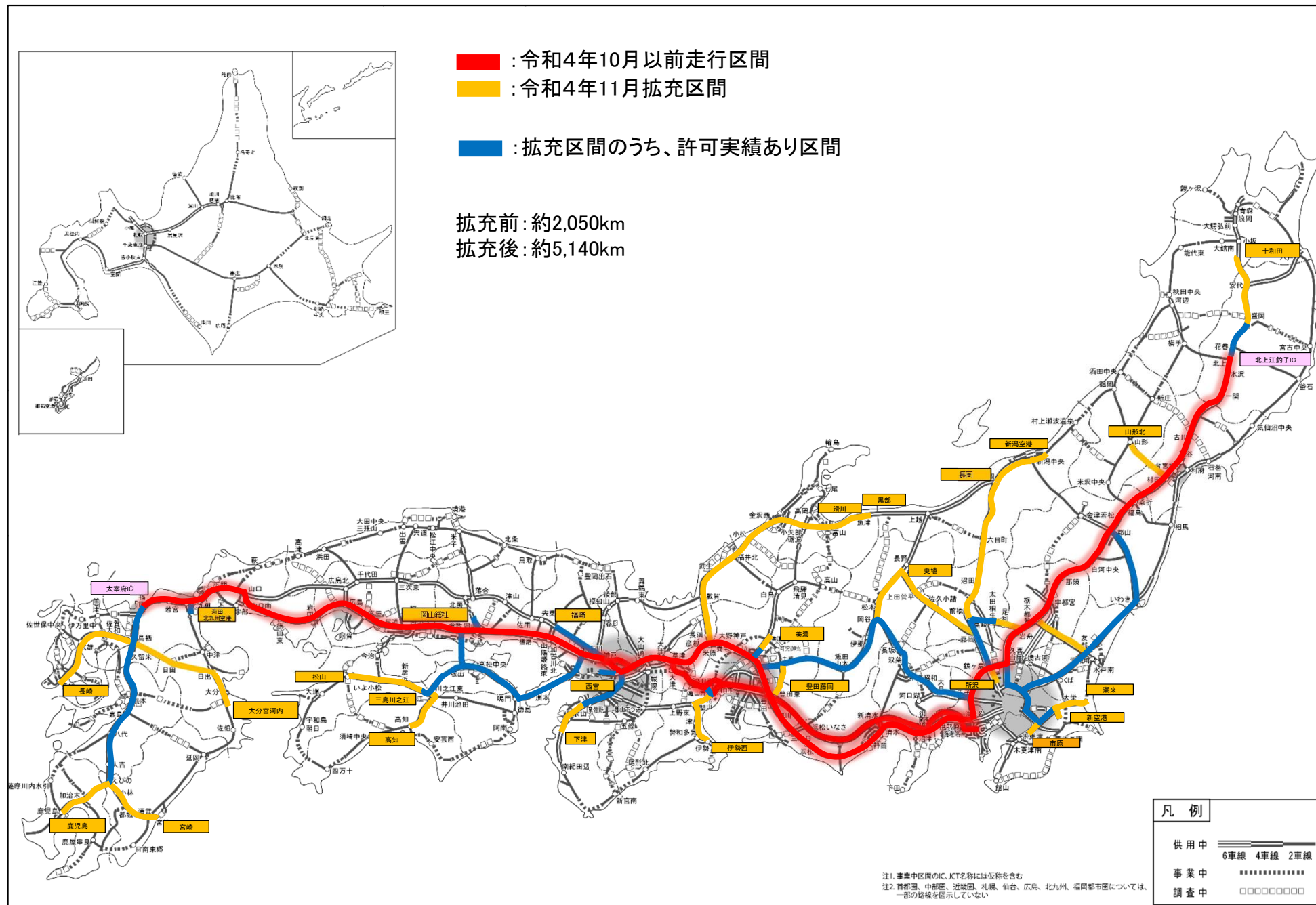
# 4. ダブル連結トラックの運行状況

- 2024年問題を受けて、物流効率化のため、ダブル連結トラックの導入が進んでおり、申請者数及び許可件数のいずれも増加している
- 物流事業者において、今後も、ダブル連結トラックの導入拡大を検討している



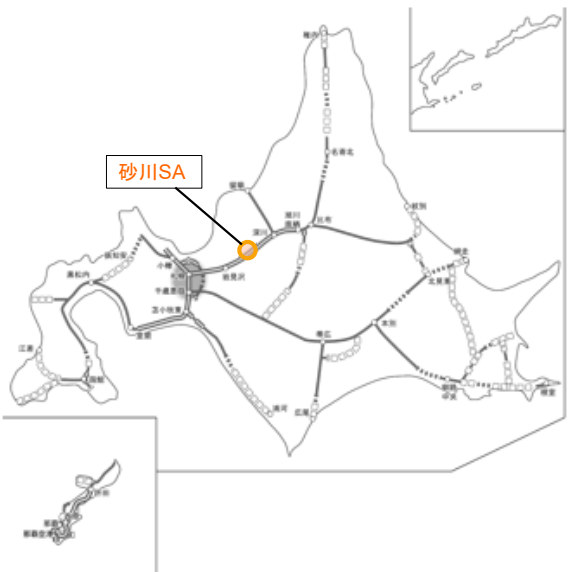
※1回の許可で2年間、許可された区間を通行可能

# 5. 令和4年拡充区間での通行状況

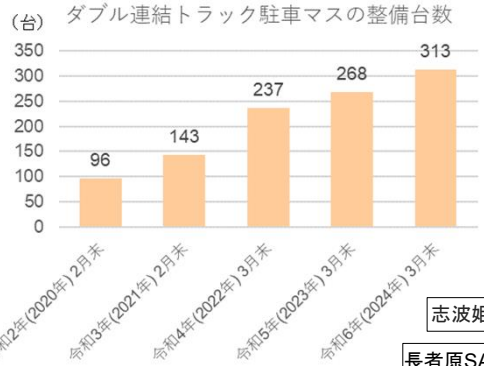


# 6. ダブル連結トラックの駐車マスの整備について

○ダブル連結トラックの駐車マスについて、令和6年3月末時点で、152箇所313台分を整備済みであり、令和6年度はさらに29箇所58台分を整備予定。

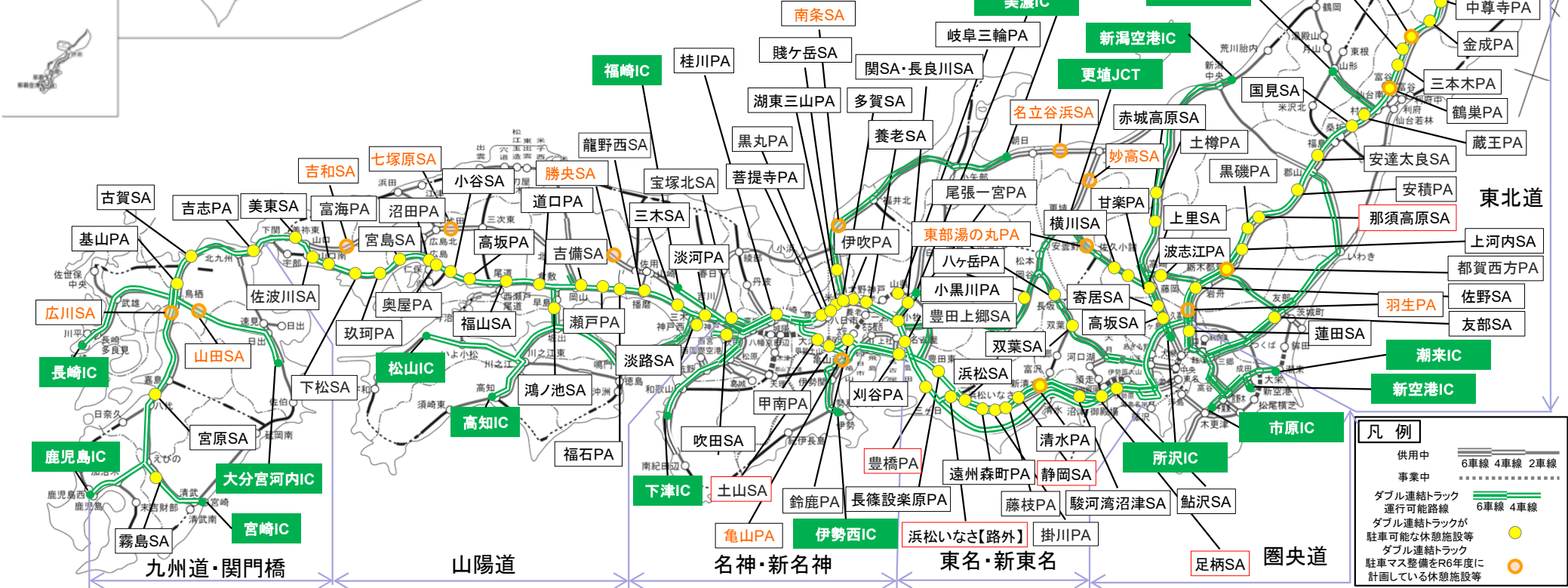


整備事例: 淡路SA(上り)



令和6年3月末時点

- 以下のエリアで予約駐車マスの実証実験を実施中(下図旗挙げ□表示)
- ・新東名 浜松いなさIC路外駐車場: 30台 (2021.4.1~)
  - ・東名 足柄SA(上り): 1台 (2021.4.1~)
  - ・新東名 静岡SA(上下): 各1台 (2021.7.30~)
  - ・新名神 土山SA(上下): 各1台 (2021.10.29~)
  - ・東北道 那須高原SA(上り): 3台 (2024. 3. 19~)



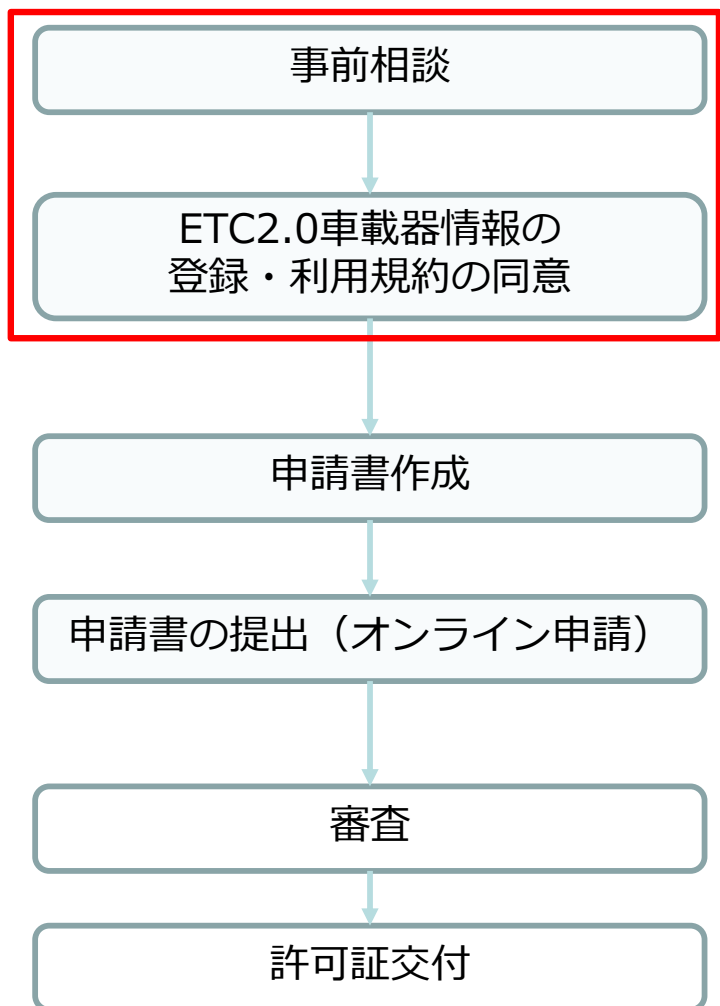


## 7. 手続きの見直し状況(事前審査)

- ダブル連結トラックは、その車両の大きさから、通常の車両と比べ、特に通行可能な道路が限られることや安全運行のために特別な装備や運転者の技能を求めているため、事前相談を推奨。
- 許可期間を更新する場合などは事前相談を不要とする運用を実施しているが、事業者の声も踏まえ、審査マニュアルにおいても不要なケースを明記し、推奨であることを周知。

### 【ダブル連結トラック申請の流れ】

事前相談 : 特殊車両通行手続きにおけるダブル連結トラック独自の項目



⇒ 21m超車両の申請は、一般的な申請と比較し、通行条件、添付書類、通行経路の設定方法等が複雑です。適切かつ円滑な手続きを行うため、申請前に事前相談を行うことを推奨します。

#### (審査マニュアルでの記載)

ダブル連結トラックの申請は、他の特殊車両の申請と比較して、申請方法、付属書類、通行経路の設定方法等の留意点が多岐にわたるため、申請予定者に対して、受理機関への事前相談を行っていただくことを推奨しています。

(中略)

更新申請、車両諸元と経路が既存の許可の範囲内の申請、申請者が自らの責任において事前相談を必要としない場合等については、事前相談は必要ありません。

⇒ 事前相談した地方整備局の指定した(直轄)国道事務所を申請先とします。オンライン提出時に次の付属資料を添付資料します。

#### <付属資料>

- ① 軌跡図
- ② 特定の区間の通行距離等に関する書類
- ③ 申請書において車両の安全装置が装備されていることを確認したことを報告する書類
- ④ 運用者に関わる書類（免許証の写し、実技訓練を受講したことを証する書類、など）
- ⑤ Gマーク認定証の写し※通行期間を4年とする場合

## 8. 拡充対象区間の考え方

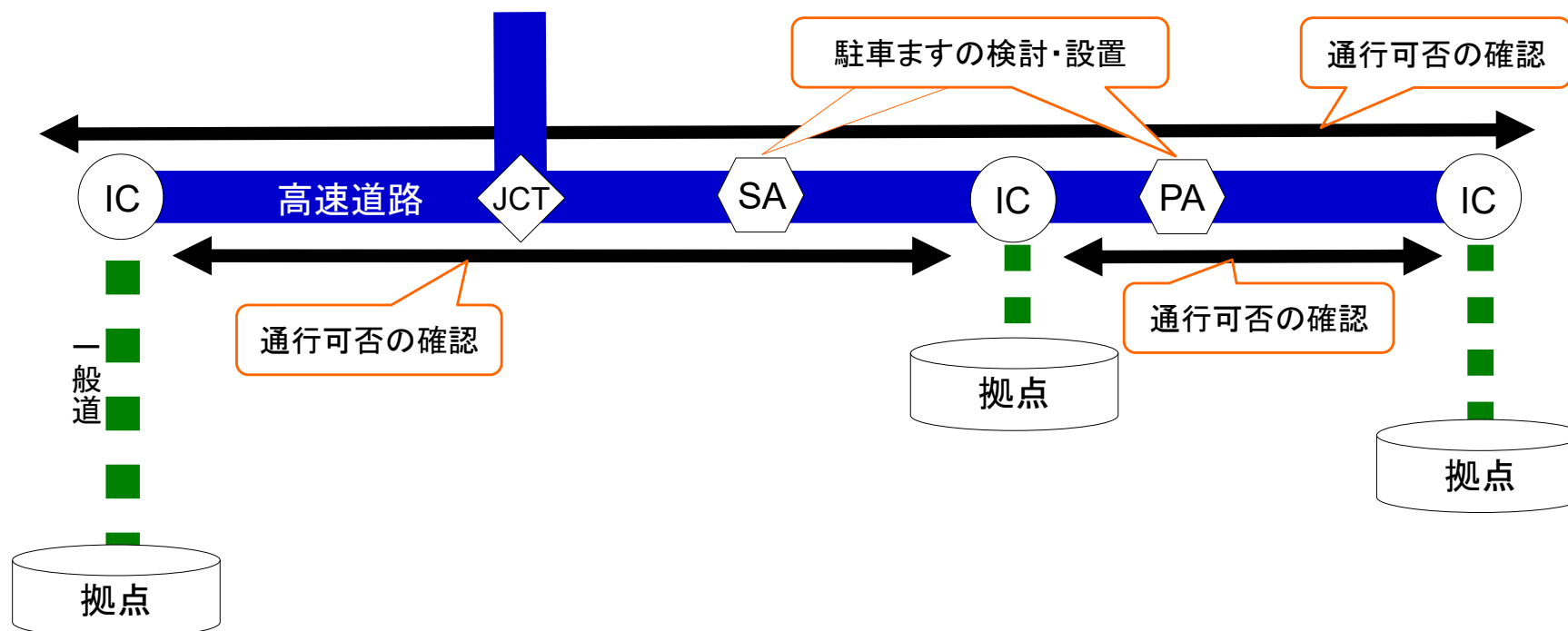
○ 拡充を検討する区間は、①ダブル連結トラックの運行について事業者のニーズがある又は災害等による通行止め時の迂回路として活用できる区間、かつ、②高速本線について4車線以上であり、構造上の支障等がない区間

### 【検討内容】

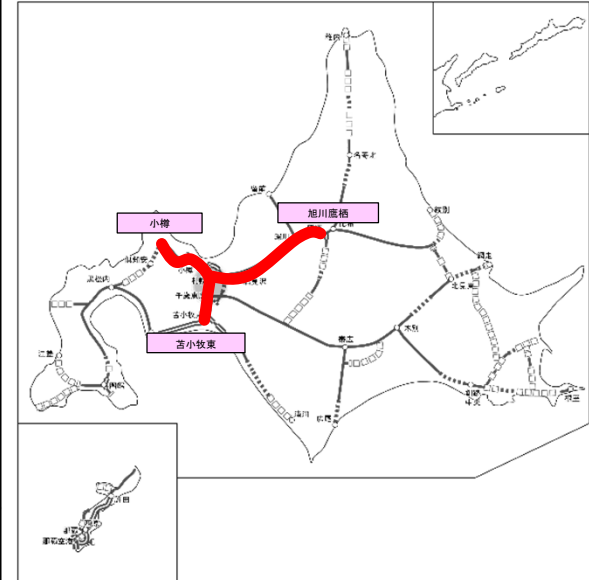
事前に物流事業者から拡充希望の経路、発着地や休憩予定箇所等の情報を収集

- ➡ 道路構造：高速道路の通行可否等の確認（道路管理者）
- ・休憩箇所：ダブル連結トラックに対応した駐車マスの設置箇所の検討（高速道路会社）

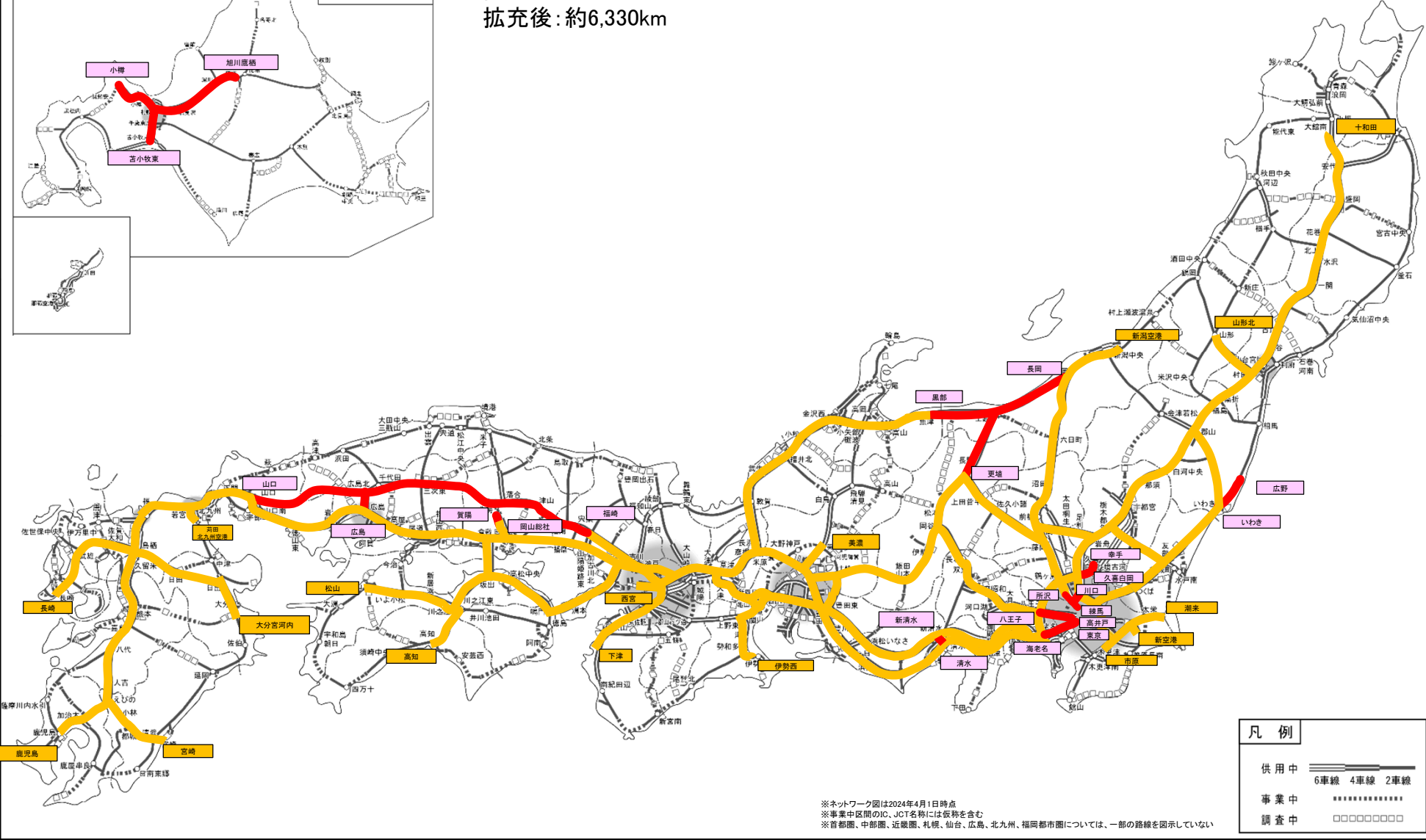
（イメージ）



# 9. 拡充する通行区間について(全国)



: 現在走行区間  
 : 今回拡充区間  
 拡充前: 約5,140km  
 拡充後: 約6,330km



| 凡 例 |                                                                                 |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------|
| 供用中 | <span style="border-bottom: 3px double black; width: 50px;"></span> 6車線 4車線 2車線 |
| 事業中 | <span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 50px;"></span>             |
| 調査中 | <span style="border-bottom: 1px dotted black; width: 50px;"></span>             |

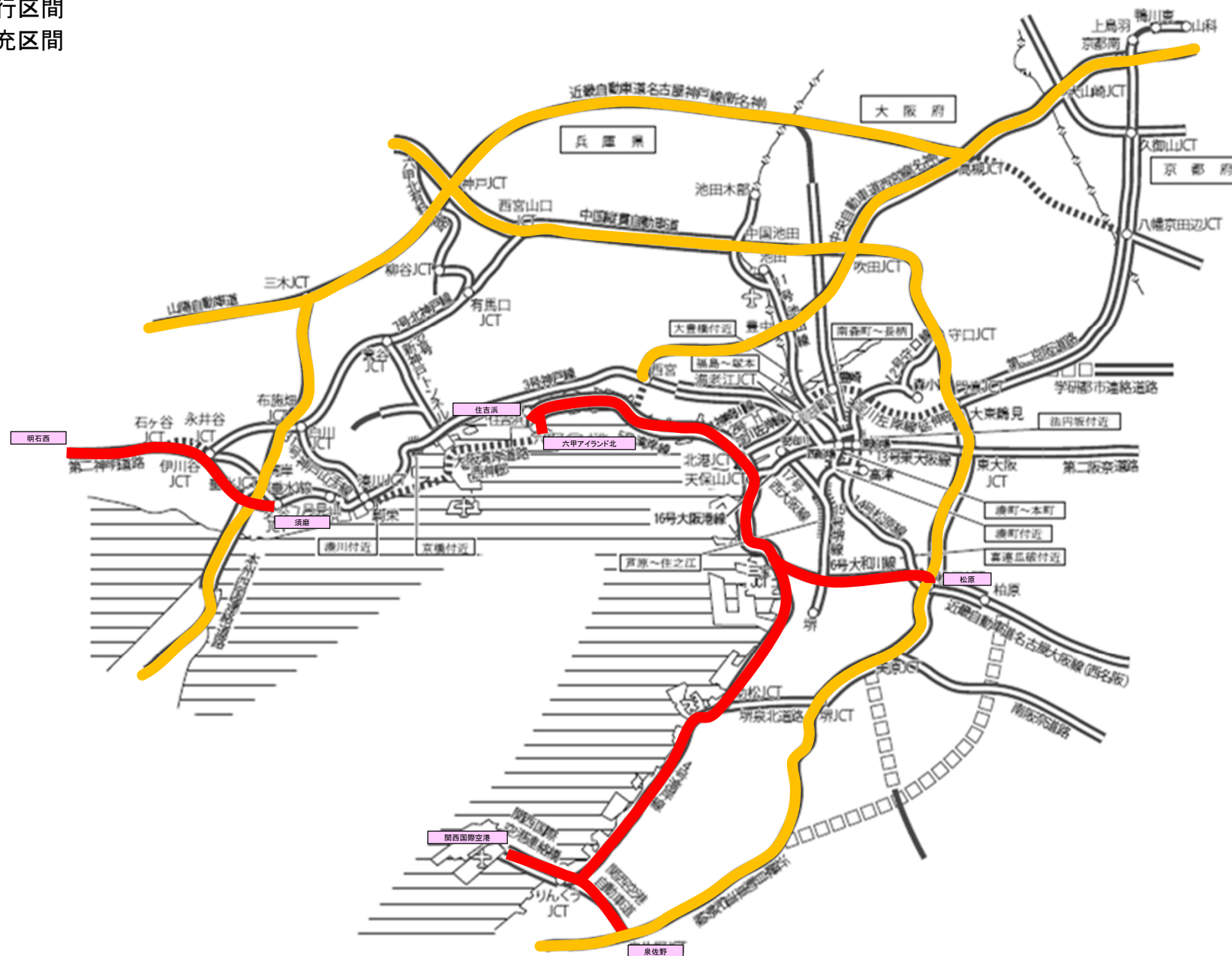
※ネットワーク図は2024年4月1日時点  
 ※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む  
 ※首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を明示していない





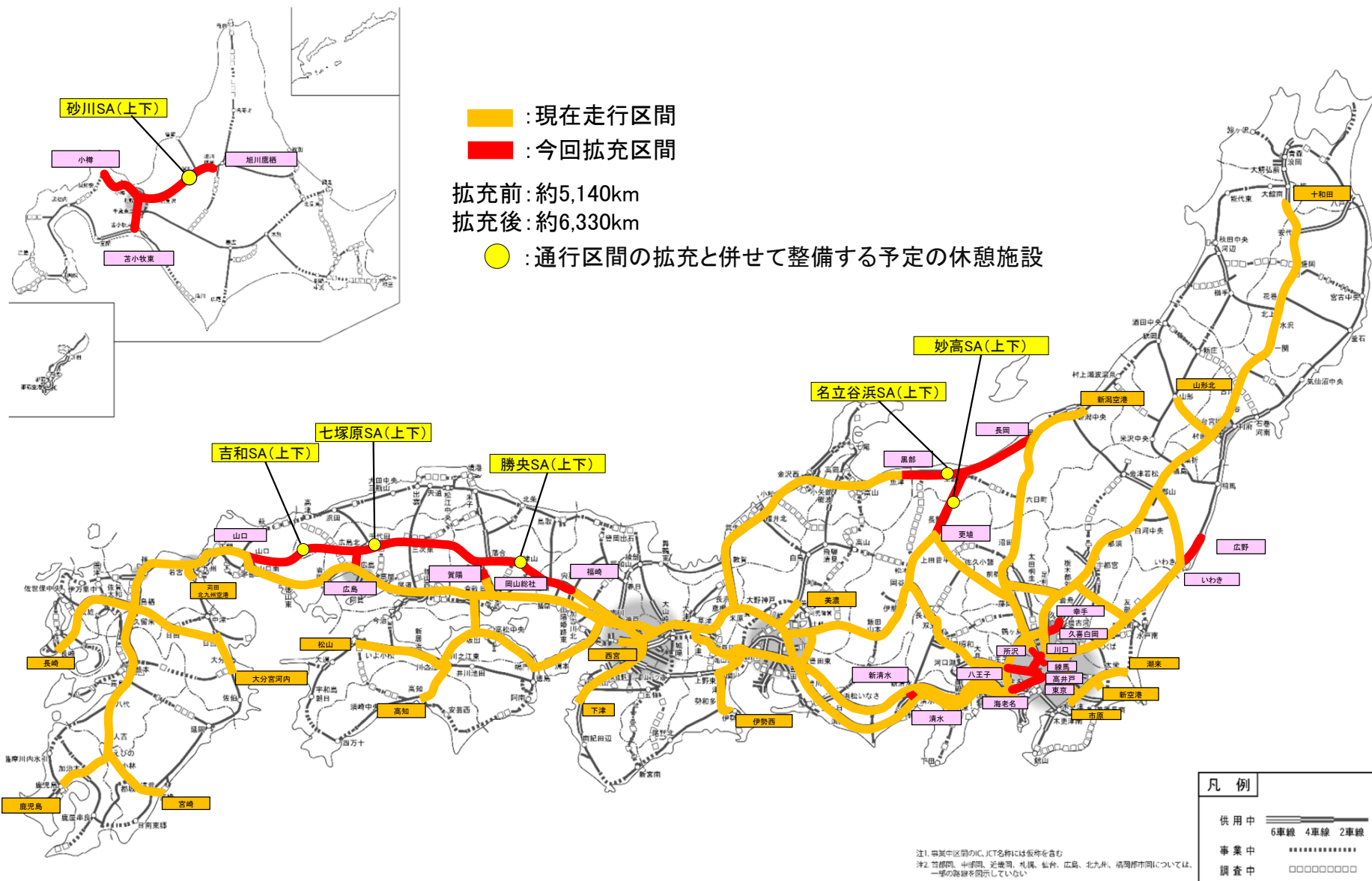
# 9. 拡充する通行区間について(近畿圏)

- 現在走行区間
- 今回拡充区間



○拡充予定の通行区間において、全国12ヶ所の休憩施設等でダブル連結トラック優先駐車マスを新たに整備し、改善基準告示(連続運転時間4時間で30分の休憩)を超過する箇所を解消予定。

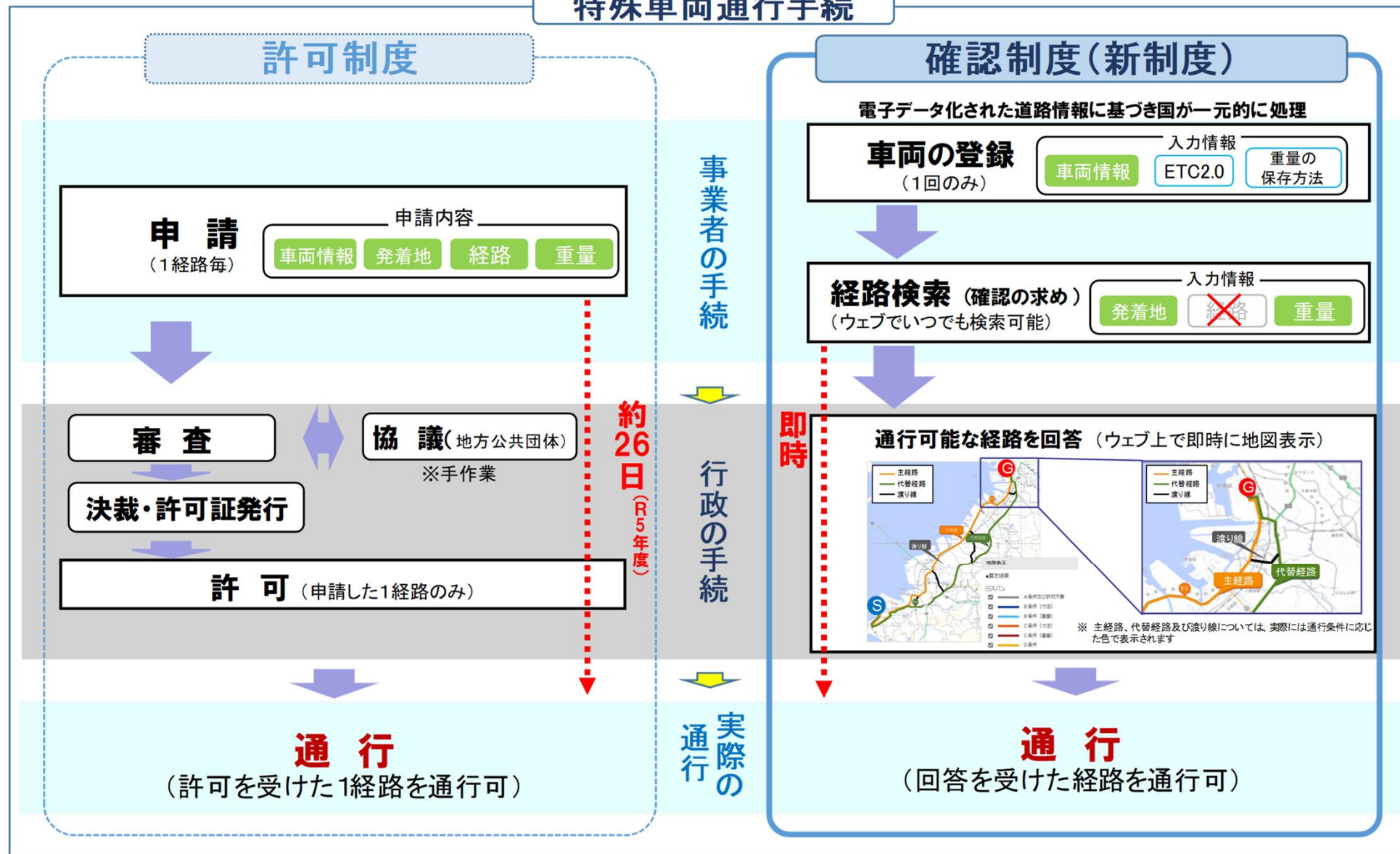
○その後も今回拡充される通行区間も含め、物流事業者のニーズを踏まえ、休憩施設内のレイアウト等を検討の上、順次整備を行う。



# 11. 確認制度活用に向けた取り組み

- 現在、ダブル連結トラックの特殊車両通行手続きについては、「許可制度」のみで対応している状況。
- 通行区間の拡充や許可実績が増加している状況を踏まえ、即時に通行が可能となる「確認制度」に対応したシステム改良を令和6年度中に実施する予定。

## 特殊車両通行手続



※国土交通大臣は、登録等の事務を行わせるため、道路法に基づき(一財)道路新産業開発機構を指定登録確認機関として指定

## 12. 今後のスケジュール

7/9  
(本日)

物流小委員会【拡充検討路線(案)の審議】



今年  
夏～秋頃

路線拡充(通達改正)

※許可申請受付開始



〔 休憩箇所の整備(高速道路会社) 〕

許可(走行開始)