

# ダブル連結トラックの本格導入について

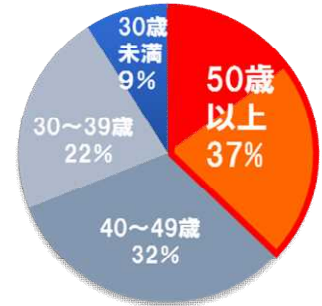
---

# 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
- 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**

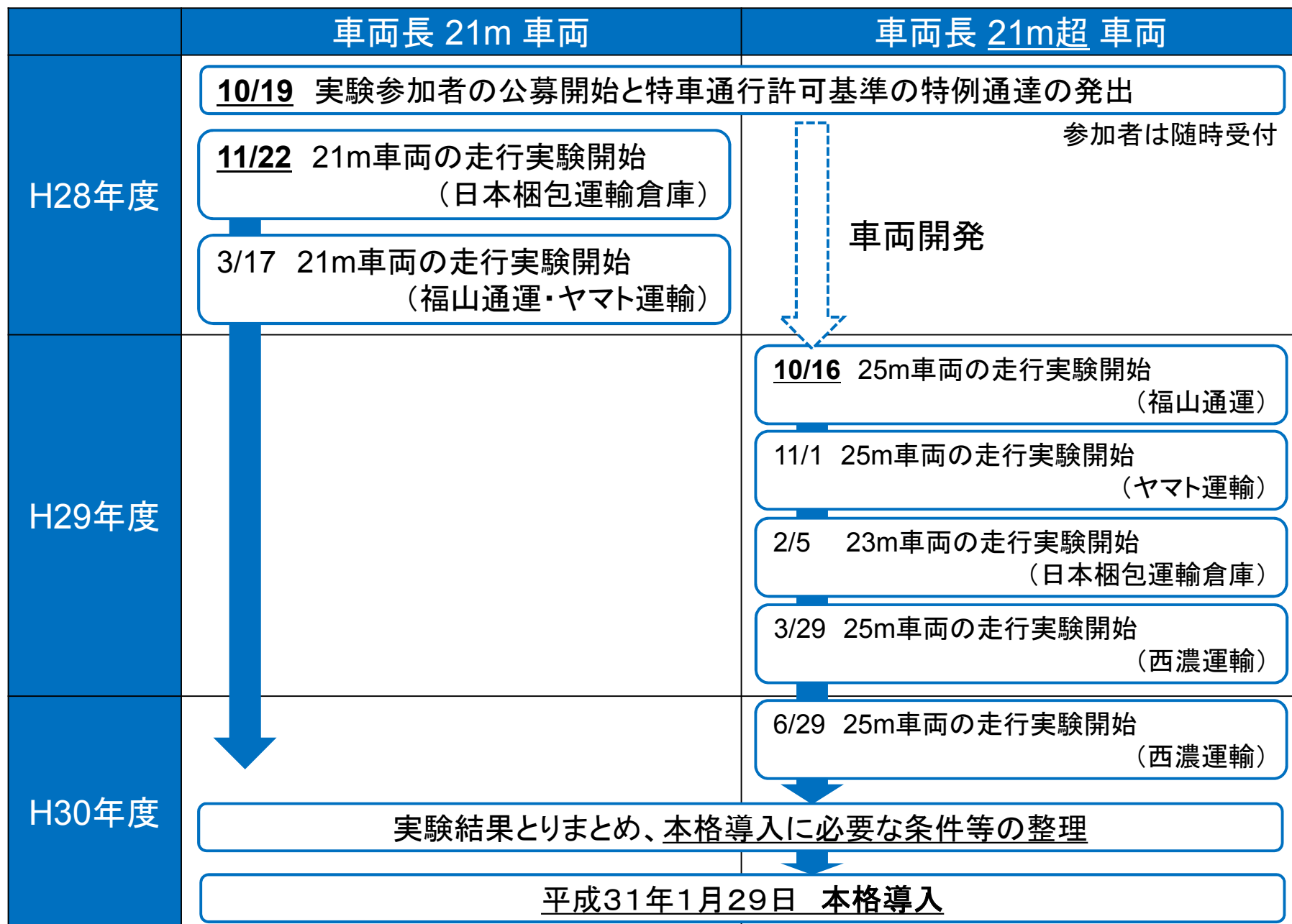


特車許可基準の車両長を緩和  
(現行の21mから最大で25mへの緩和)



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実験の経緯



# 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、通常の大形トラックに比べ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)>

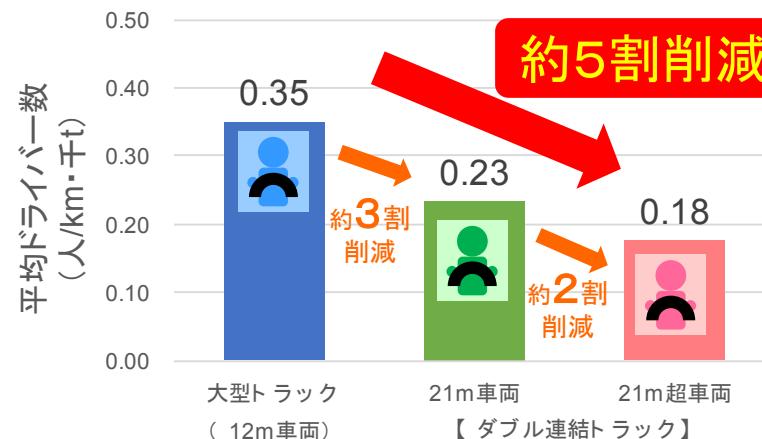


<ダブル連結トラック(21m超車両)>

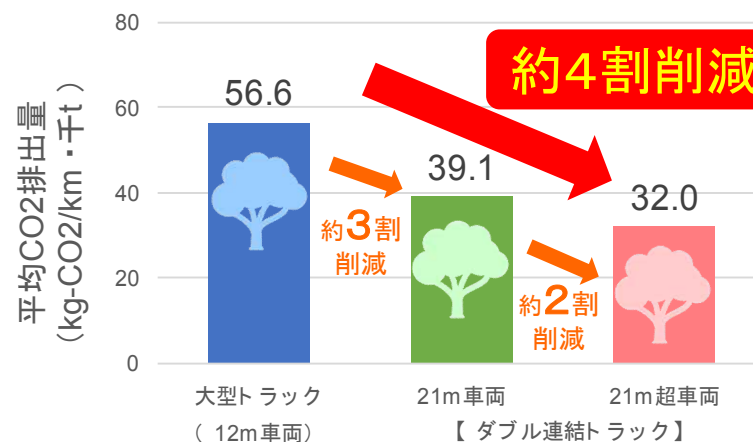


車両諸元	大型トラック	21m車両	21m超車両
長さ (m)	11.98	20.98	24.98
高さ (m)	3.78	3.78	3.78
幅 (m)	2.49	2.49	2.49
最大積載量 (t)	13	24.1	25.9
対象車両	大型トラック	21m車両	21m超車両
平均輸送量	10.9t	16.8t	22.0t
千t・kmあたりの必要ドライバー数	0.35人	0.23人	0.18人
千t・kmあたりのCO2排出量	56.6kg-CO2	39.1kg-CO2	32.0kg-CO2
千t・kmあたりの燃料消費量	21.6L	14.9L	12.2L

## ■ 省人化(千t・km当たりの必要ドライバー数)



## ■ CO2削減効果(千t・km当たりの排出量)



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)

# 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

## ①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

## ②通行に当たっての条件

項目	内容
I 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)
II 運転者	①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 ②直近5年以上の大型自動車運転業務への従事 ③2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
III 積荷	危険物貨物、動物等は不可
IV その他	①追越、縦列走行の禁止 ②故障時等における板状及び点灯式の両方の機材の使用