

重要物流道路制度における 国際海上コンテナ車の運用について

(目次)

1. 基本的な考え方

- トラックの大型化に対応した道路ネットワークの構築
- 国際海上コンテナ車の運用

2. 特別な構造基準の設定

3. 特車許可を不要とする仕組み

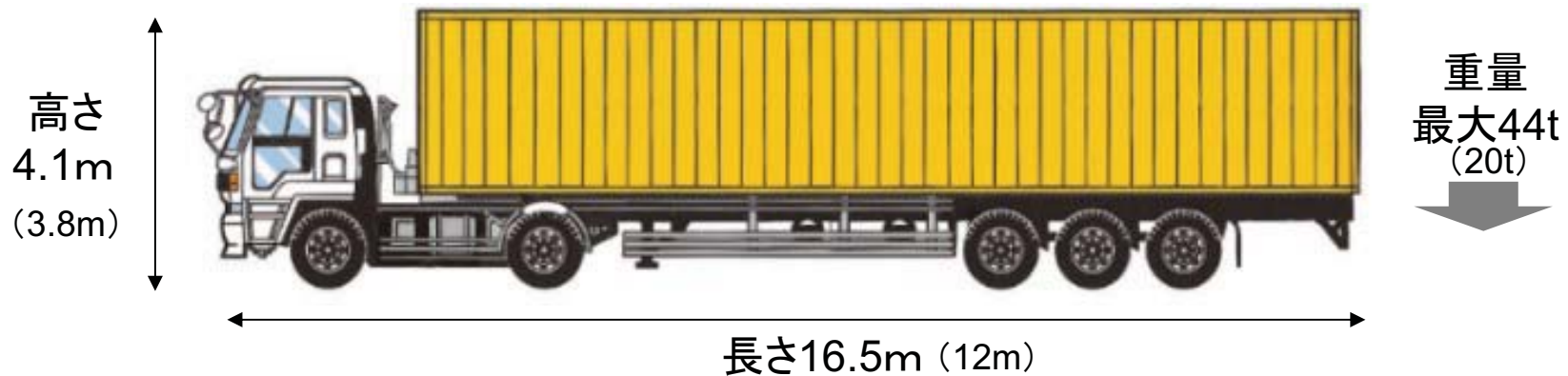
- 対象車種と一般的制限値の緩和水準
- 総重量の確認
- 走行経路の確認

トラックの大型化に対応した道路ネットワークの構築

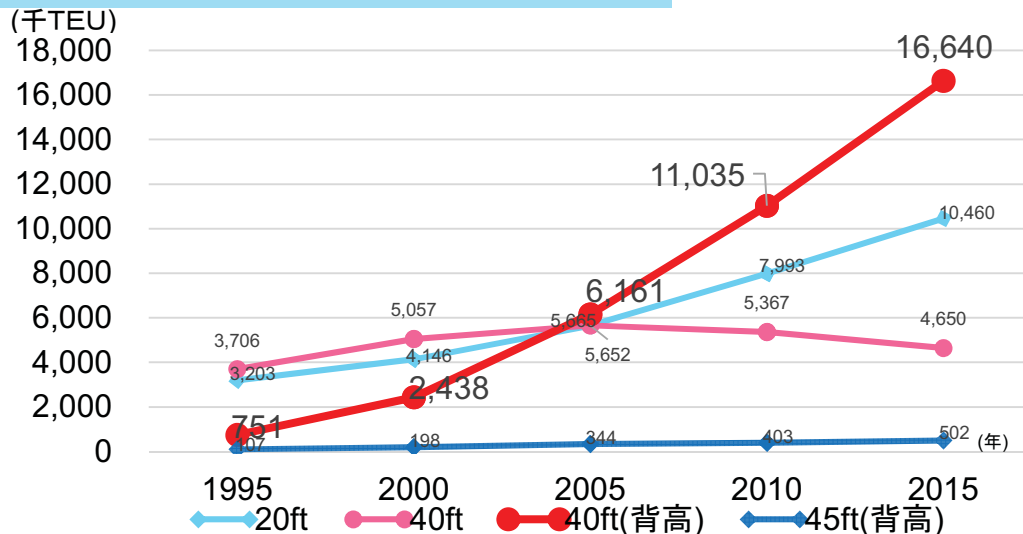
- 近年、世界的に増加している国際海上コンテナ(40ft背高)を、特車許可なく効率的に輸送し、生産性向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークを構築する。

国際海上コンテナ車(40ft背高)の車両諸元例

※()は特車許可不要の一般的制限値

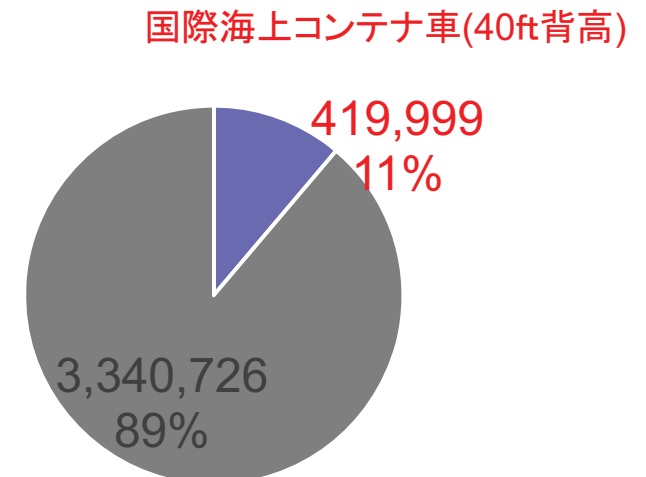


世界の海上コンテナ保有個数の推移



出典: Containerisation International2010、Drewry Container Census2013、2016

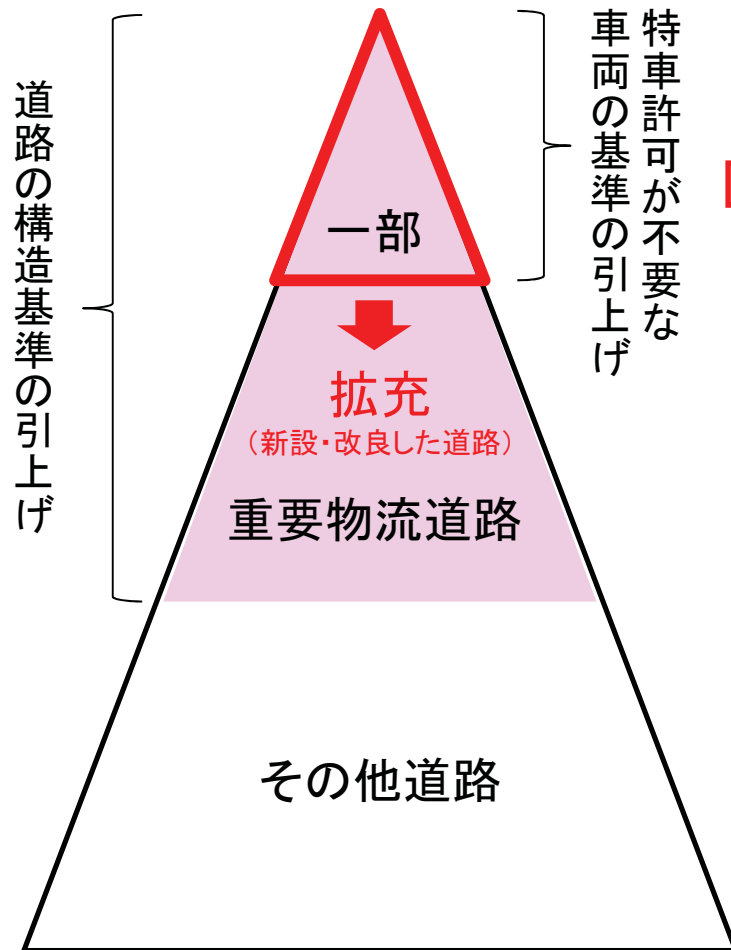
特車許可台数に占める割合(2017)



出典: 2017年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

国際海上コンテナ車の運用

国際海上コンテナ車(40ft背高)
に対応する水準まで引上げ



- ① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、道路構造等の観点から支障のない区間を指定。
- ② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続きは不要。



国際海上コンテナ車(40ft背高)

(参考)特車許可が不要な車両の基準の国際比較

■セミトレーラ連結車の場合

| 諸元 | 日本 | イギリス | ドイツ | フランス |
|----------|--|---------------------------|---------------------------|------------|
| 幅(m) | 2.5m | 2.55m | 2.55m | 2.55m |
| 高さ(m) | 3.8m (高さ指定道路 4.1m) | 規定なし | 4.0m | 規定なし |
| 長さ(m) | 12m (高速道路 16.5m) | 16.5m | 16.5m | 16.5m |
| 車両総重量(t) | 20t 重さ指定道路 25t (特例5車種※ ¹ は27t) 高速道路 25t (特例5車種は36t) | <u>44t</u> ※ ² | <u>44t</u> ※ ³ | <u>44t</u> |

※1 特例5車種とは、バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用及び自動車運搬用のトレーラ連結車であり、海上コンテナセミトレーラ連結車(国際海上コンテナ車)は含まれない。

※2 道路への負荷が小さいエアサスペンション、ダブルタイヤ、低公害エンジンを装着した車両は44t

※3 複合一貫交通で40フィートISOコンテナを運搬する車両は44t

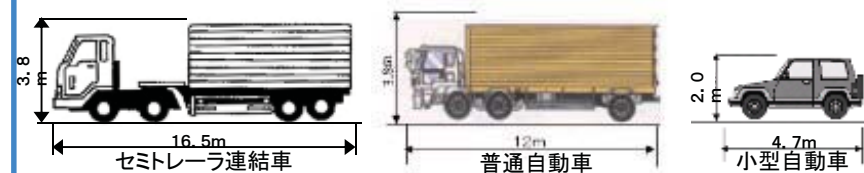
道路構造令の概要

■ 道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合の一般的技術的基準である。

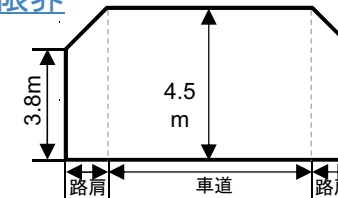
道路構造令

- 1 通行する自動車の種類に関する事項(設計車両)
- 2 幅員
- 3 建築限界
- 4 線形
- 5 視距
- 6 勾配
- 7 路面
- 8 排水施設
- 9 交差又は接続
- 10 待避所
- 11 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
- 12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
- 13 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項

1 通行する自動車の種類に関する事項(設計車両)



3 建築限界



12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度

- 普通道路の設計荷重: 245KN
- 小型道路の設計荷重: 30KN

重要物流道路の特別な構造基準

- 重要物流道路の新設・改築に適用する道路構造の基準について、国際海上コンテナ車(40ft背高)が特車許可なく通行可能となる水準まで引き上げる。

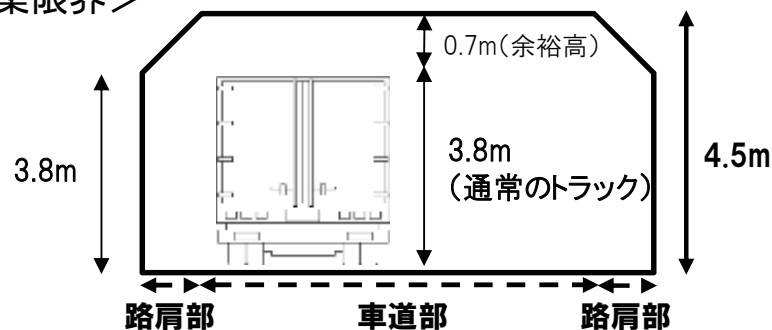
<設計車両>

| | | 高速国道・自専道等 〔1種、2種 3種1級、4種1級〕 | その他の道路 |
|--------|---------------|-----------------------------------|-----------|
| | | 設計車両 | セミトレーラ連結車 |
| 諸 元 | 長さ | 16.5m | 12m |
| | 幅 | 2.5m | 2.5m |
| | 高さ | 3.8m | 3.8m |
| | 前端 オーバーハング | 1.3m | 1.5m |
| | 軸距 | 前軸距 4m 後軸距 9m | 6.5m |
| | 後端 オーバーハング | 2.2m | 4m |
| | 最小回転半径 | 12m | 12m |

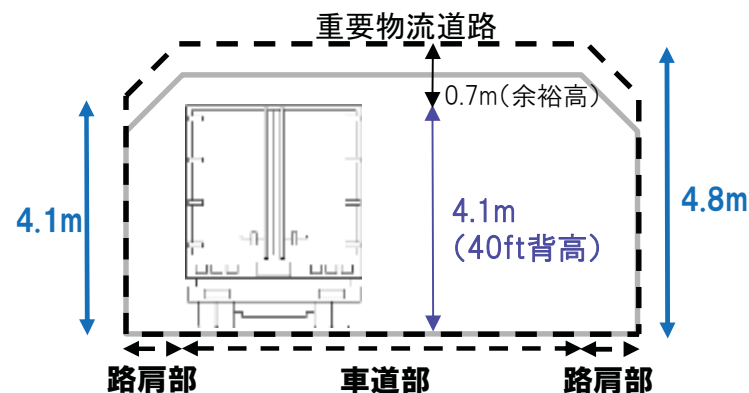
重要物流道路に指定

| | | 重要物流道路 | |
|--------|---------------|-------------------|------------------|
| | | 高速国道・自専道等 | その他の道路 |
| 設計車両 | | 国際海上コンテナ車(40ft背高) | |
| 諸 元 | 車長 | 16.5m | 16.5m |
| | 幅 | 2.5m | 2.5m |
| | 高さ | 4.1m | 4.1m |
| | 前端 オーバーハング | 1.3m | 1.3m |
| | 軸距 | 前軸距 4m 後軸距 9m | 前軸距 4m 後軸距 9m |
| | 後端 オーバーハング | 2.2m | 2.2m |
| | 最小回転半径 | 12m | 12m |

<建築限界>



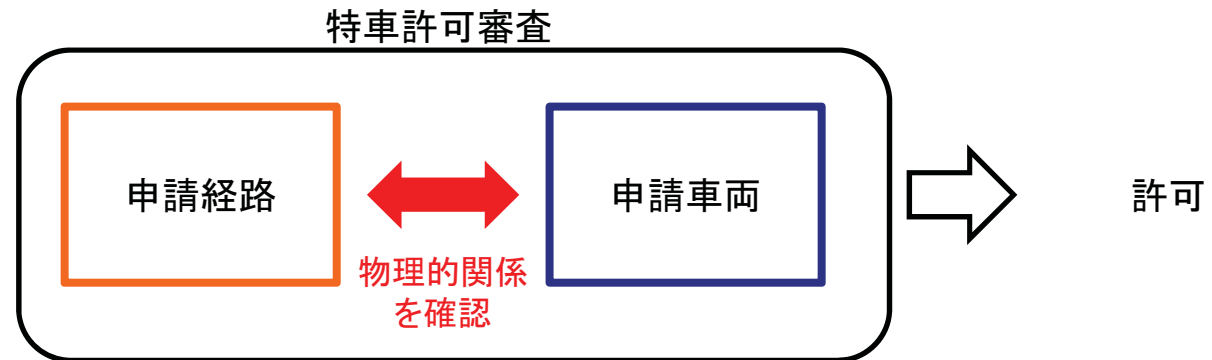
重要物流道路に指定



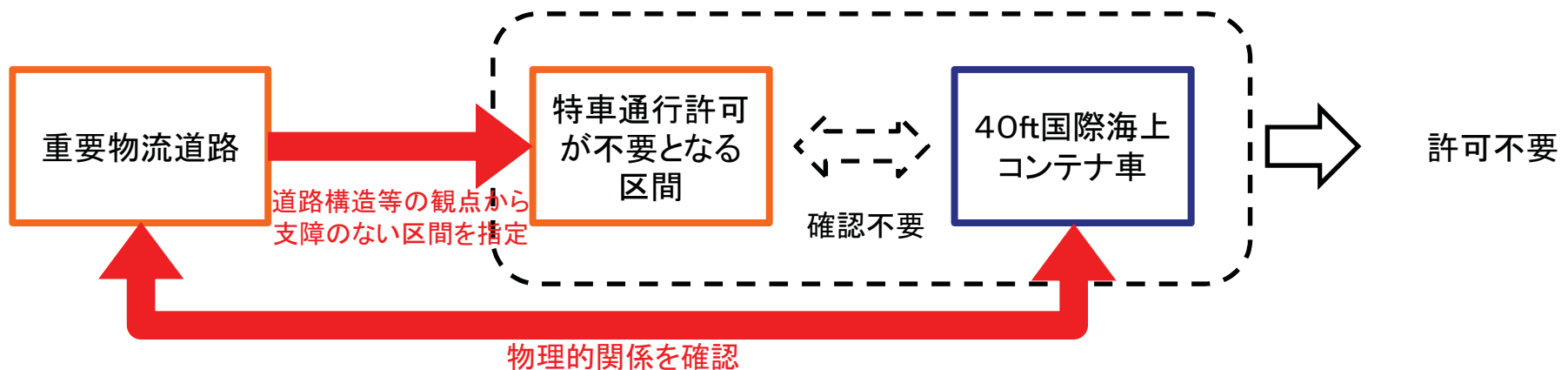
重さに係る構造基準について

- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の諸元(総重量は最大44t)に基づき、重要物流道路上の橋梁について、特車通行許可審査と同様の方法で通行可否を確認し、道路構造等の観点から支障のない区間を特車通行許可が不要となる区間として指定。
- 重量の観点からは、**構造基準を引き上げず**に、当該車両が**特車許可なく走行できるネットワークを構築**。

<特車審査(個別に確認)>



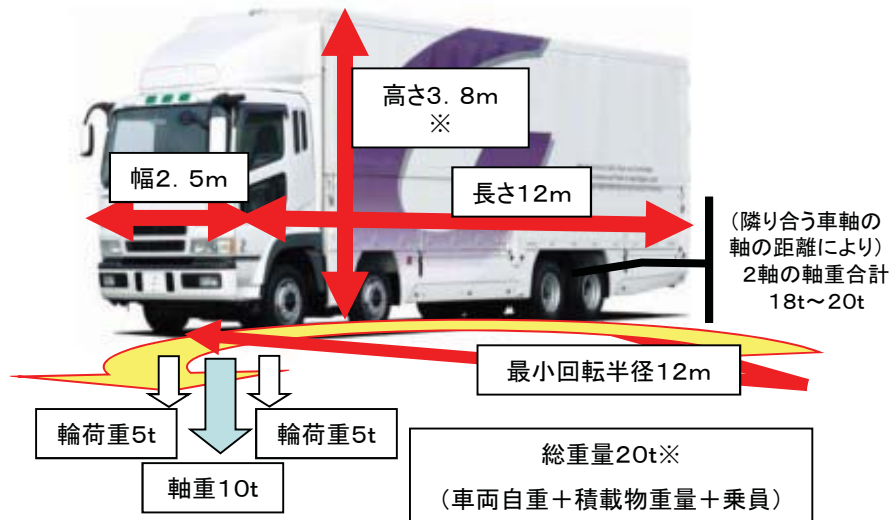
<重要物流道路>



特車通行許可制度の概要

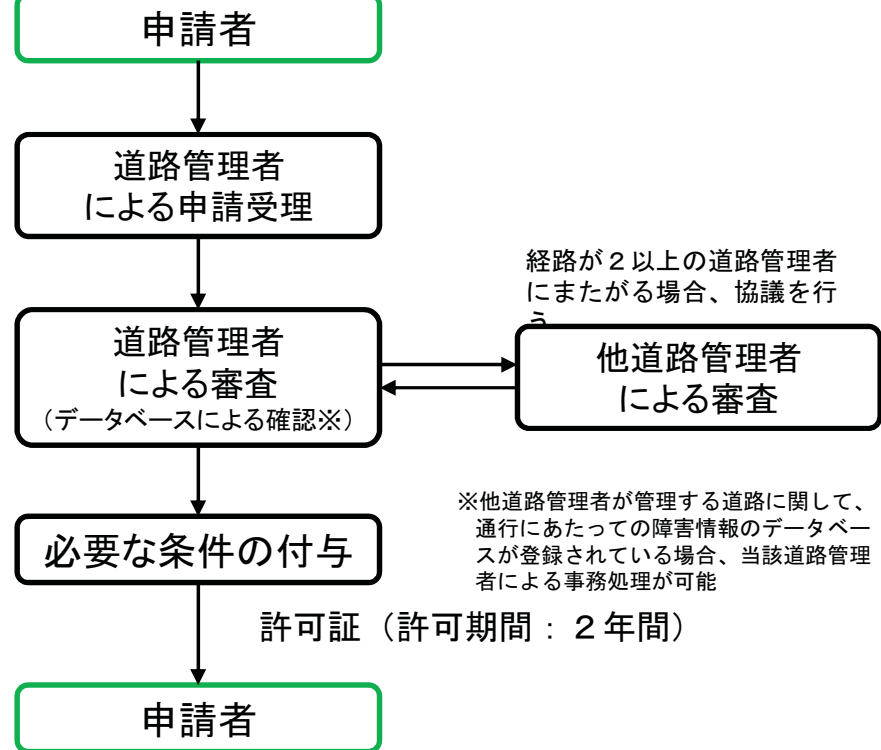
- 一般的制限値を超える車両は原則通行できない。
- **車両の構造や車両に積載する貨物が特殊である場合**に限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険の防止に必要な**条件を附して通行を許可**。

車両制限令に基づく車両の一般的制限値



※ 高さについて、高さ指定道路では、4.1m
総重量について、重さ指定道路では、最大25t

特殊車両通行許可の手順



対象車種と一般的制限値の緩和水準

- 特車通行許可が不要となる車種として、国際海上コンテナ車(40ft背高)を設定。
- このため、一般的制限値を、道路構造等の観点から支障のない区間に限定して、国際海上コンテナ車(40ft背高)に対応する水準まで引き上げるとともに、重量や走行経路が遵守されるよう、必要な要件を設定。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値>

| | 高速自動車 国道 | その他 |
|--------|-------------------|--------------------|
| 車幅(m) | 2.5 | |
| 車高(m) | 3.8 高さ指定 4.1※1 | 3.8 高さ指定 4.1 |
| 車長(m) | 12 | |
| 総重量(t) | 20~25※2 | 20 重さ指定 20~25※2 |

(構造的に支障のない区間)
重要物流道路

| | 重要物流道路 (一部区間) |
|--------|------------------|
| 車幅(m) | 2.5 |
| 車高(m) | 4.1 |
| 車長(m) | 16.5 |
| 総重量(t) | 44 |

※1 高速自動車国道は全て高さ指定道路に指定されている。

※2 総重量は車両に条件(最遠軸距等)を付すことにより一般的制限値を緩和

※3 特例5車種について、車長に係る一般的制限値は高速自動車国道16.5m、その他12m、総重量に係る一般的制限値は、最遠軸距に応じて高速自動車国道25~36t、その他24~27t

<要件>

- ① 国際海上コンテナであることを証明する書類の携行(→重量の確認)
- ② ETC2.0の装着及び登録(→走行経路の確認)

対象とするコンテナサイズ

- 生産性向上の観点から、**最も輸送効率の高い40ft背高コンテナを対象**とし、その他のコンテナについては、今後の輸送動向を踏まえ、有識者に意見を伺いながら検討

今回対象

| コンテナサイズ | 40ft背高 | 40ft | 30ft・31ft | 20ft |
|---------------------|--|---|--|--|
| 諸元 | | | | |
| 用途等 | <ul style="list-style-type: none"> ○国際海上コンテナでの活用が主 ○40ftコンテナに比べ、容量上有利となるため、利用実績が増加 | <ul style="list-style-type: none"> ○国際海上コンテナでの活用が主 | <ul style="list-style-type: none"> ○特車許可台数は少ない ○31ftコンテナは、JRで使用されるが数は僅か（鉄道用の基本は12ft） | <ul style="list-style-type: none"> ○多くが、特車許可が必要な12m以上の車両により運搬 |
| 国際海上コンテナ特車許可台数(H28) | 303, 202(56%) | 88, 695(16%) | 27(0%) | 152, 207(28%) |
| 世界のコンテナシェア※ | 16. 6百万(51. 6%) | 4. 7百万(14. 4%) | — | 10. 5百万(32. 4%) |

※ Drewry Containe Census 2016（単位：TEU）

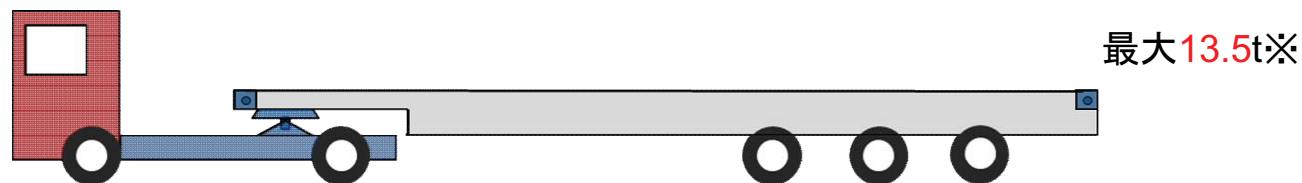
国際海上コンテナ車の総重量

- 国際海上輸送で使用するコンテナについては、ISO(国際標準化機構)により、**最大重量が規定(30.48t)**
- これまでの特車許可の申請実績から40ft背高コンテナを輸送する際に使用する車両の最大重量が13.5tであることから、**国際海上コンテナを輸送する車両の総重量は44t以内**となる。

<ISO(国際標準化機構)によるサイズ別コンテナの寸法等>



<40ftコンテナを輸送する車両の重量>



※ 40ftコンテナを輸送する
トラクター・トレーラー

※40ftコンテナを輸送する車両の99.9%が13.5t以下

⇒国際海上コンテナ車の最大総重量 **44t**(=13.5t+30.48t)

国際海上コンテナ車の総重量の確認

- SOLAS条約において、国際海上コンテナは、荷送人による**重量の測定・証明などが義務付けられており、ISOで規定される最大重量(30.48t)以下であることが担保**
- このため、国際海上コンテナであることが確認できる**書類の携行を、特車許可を不要とする要件として設定**

<SOLAS条約による国際海上コンテナ総重量の証明等>

- ① **荷送人**は、定められた方法で**コンテナ総重量を証明**
 - ② コンテナ総重量の船積書類への記載と船長への報告
- ⇒ISOで規定される**最大重量(30.48t)以内であることを担保**

<国際海上コンテナであることが確認できる書類(例)>

EIR(機器受渡証)

| | |
|--------|---|
| 作成者 | 船会社等のコンテナ所有者(運送事業者(ドライバー)が携行) |
| 作成目的 | コンテナを貸与する際にコンテナの状態を記録するための書類 |
| 主な記載内容 | ・搬出又は搬入者・場所・日時 ・コンテナ番号・サイズ ・返却予定場所・日時 ・船積予定地・仕向地 |

【参考】SOLAS条約について

- ・ 海上における人命の安全のための国際条約であり、163国が加盟(2018年現在)
- ・ わが国では、条約の内容について、船舶安全法体系の省令等により担保

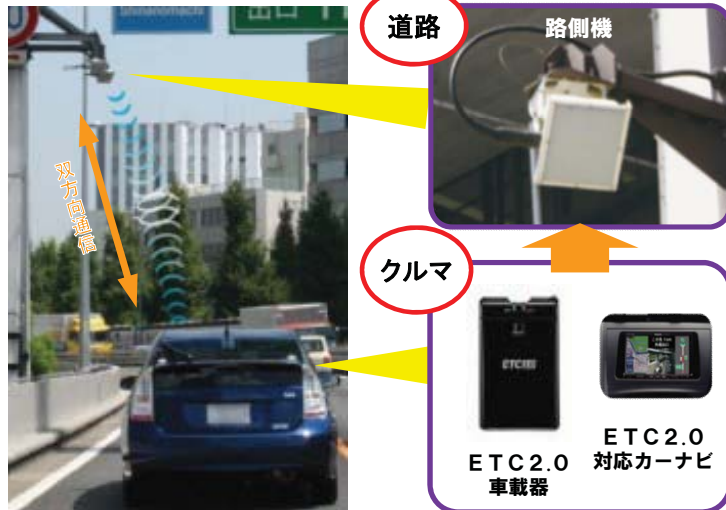


SOLAS条約で定める重量計測(イメージ)

走行経路の確認

- ETC2.0では、車両に搭載されたETC2.0車載器に関する情報の提供を受けることにより走行経路の確認が可能
- このため、ETC2.0の装着及び登録を、特車許可を不要とする要件として設定

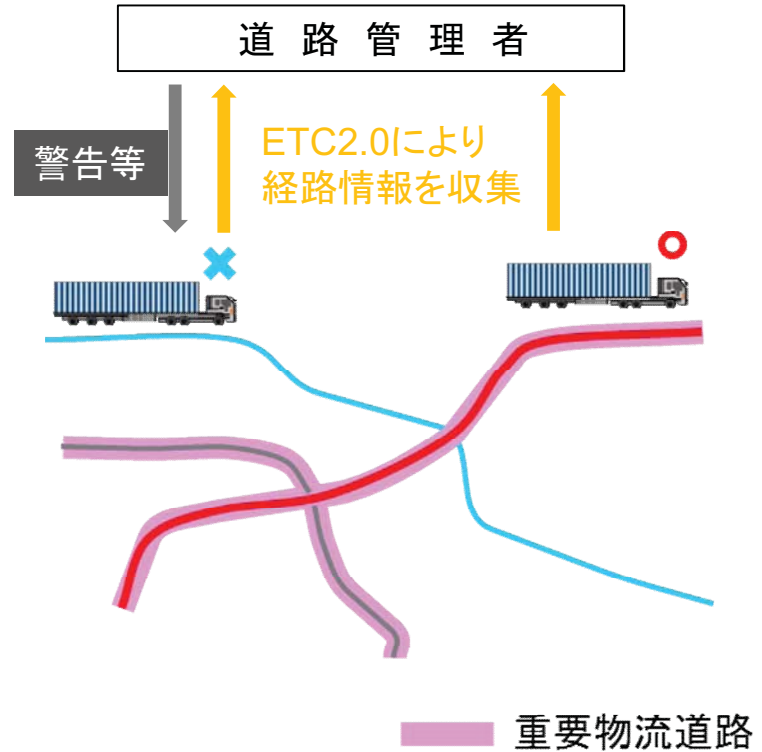
ETC2.0の概要



路側機
高速道路約1,700カ所
直轄国道約1,900カ所

車載器(H30.4時点)
約270万台

走行経路の確認



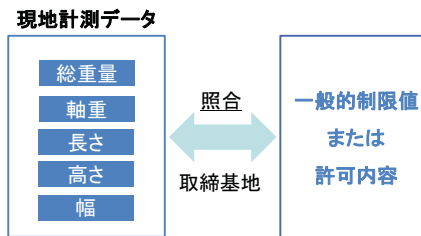
取締りの実施と罰則の強化

- **国際海上コンテナ車(40ft背高)についても、他の特車通行許可を受けている車両と同様に取締りの対象**であり、重量や経路などの**違反が確認された場合、道路管理者が警告等を行う。**
- また、複数回違反が確認された場合などに特車許可を必要とするなど、**指導や罰則の強化を検討**

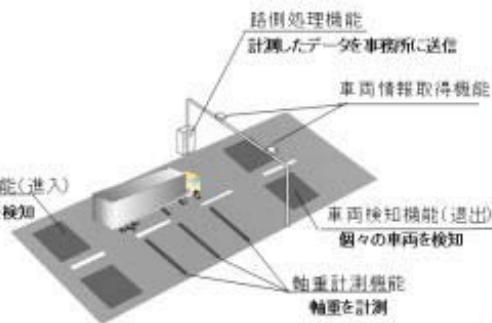
取締基地等での取締り

国際海上コンテナ車(40ft背高)も取締りの対象

○取締基地における取締り



○自動重量計測装置による取締り



指導や罰則の強化

- 違反が確認された場合、特車許可車両と同様に、警告や是正指導、告発の措置を講じる
- あわせて、一定期間に複数回違反が確認された場合などに特車許可を必要とするなど、指導や罰則の強化を検討

【参考】現行の特車制度における行政指導等の流れ
(直轄国道での取締基地の例)

