

車両の大型化による効率化・省人化

日本の長大・連結トラックの通行について

- 車限令の一般的制限値(長さ12m)を超える車両であっても、車両の構造もしくは貨物が特殊で分割できない場合は、特殊車両の通行許可を得れば、通行可能。
- 長大トラック(フルトレーラ)については、長さ最大21mまで※のものを、通達で「車両の構造が特殊」として通行許可審査の対象としている。

※最大19mまでであったが、民間企業からの提案を受け、特区制度を活用した特例措置を実施(H22~H24:静岡県、愛知県、福岡県、岩手県、宮城県)し、特段の弊害が生じていないことが確認できたことから、平成25年11月以降、最大21mと通達を変更(全国展開)。



長さ	通行許可について
21m超	許可審査の対象としない(許可不可)
12m~21m	個別に審査して許可可否判定
~12m	許可不要(特車ではない)

※長さ以外に重量に関する審査で許可可能となる必要

- 21mを超える車両を通行させる際には、特段の弊害が生じないかどうかを確認した後、現行通達を変更する必要。
- なお、道路交通法では、最長25mまでと定められている。

長大・連結トラックの一般的制限値の比較

国名	長さ			車両総重量※1
	単車	連結車		連結車 セミトレーラ・フルトレーラ
		セミトレーラ	フルトレーラ	
スウェーデン	24.0m	25.25m	25.25m	64t
フィンランド	12.0m	16.5m	25.25m	76t
ノルウェー	12.4m	17.0m	25.25m(高速道路等)	60t(高速道路等)
デンマーク	12.0m	16.5m	25.25m(高速道路等)	60t(高速道路等)
オランダ	12.0m	16.5m	25.25m(高速道路等)	60t(高速道路等)
EU指令	12.0m	16.5m	18.75m	44t
ドイツ	12.0m	16.5m	18.75m(実験中)	44t
フランス	12.0m	16.5m	18.75m	44t
イギリス	12.0m	16.5m	18.75m	44t
ロシア	12.0m	20.0m	20.0m	44t
アメリカ(NY州)	12.2m	19.8m		36.3t
オーストラリア	12.5m	19.0m	53.5m(被牽引車4台)	119t
日本※2	12.0m	12.0m 16.5m(高速自動車国道)	12.0m 18.0m(高速自動車国道)	27t 36t(高速自動車国道)

※1 最遠軸距等によりこれより低い数値の場合がある。

※2 日本においても特車通行許可を取得すれば、国際海上コンテナ積載車両(長さ17m、総重量44t)等の通行は可能である。

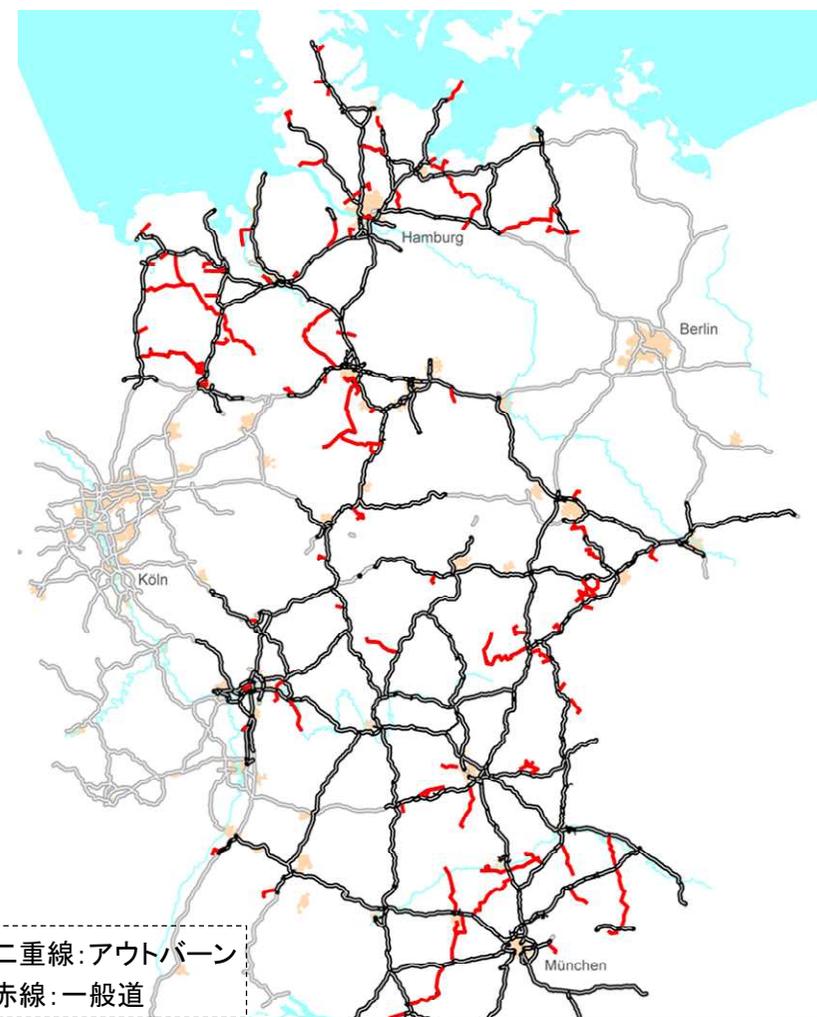
ドイツアウトバーンの長大連結トラック実験概要

- 連邦交通・デジタルインフラ省は、2012年より長大トラックの路上社会実験を実施。
- 新たに除外令を制定し、135台の長大トラックが指定されたアウトバーン区間等を走行。

■実験の概要

項目	内容
期間	2012年1月～2016年12月(5年間)
目的	長大トラック導入に伴う環境への影響、輸送の効率性、交通の安全性、インフラストラクチャへの影響等の測定
根拠法	規制を超える長さを有する車両および連結車両の道路交通法関連規定からの除外に関する政令(除外令)*
対象区間	延長約10,150km(約70%がアウトバーン)(2015年8月時点)
参加者	51社135台が参加(2016年1月時点)

* 長大トラックについて道路交通法関連の規定の適用除外を認める法令



二重線:アウトバーン
赤線:一般道

図 実験の対象区間(2016年1月時点)

ドイツアウトバンの長大連結トラック実験(対象車両)

- ドイツの制限値(セミトレーラ16.5m、フルトレーラ18.75m)を超える下記の車両を実験で使用。

■長大トラックの種類

タイプ1: 全長17.80mまでのセミ・トレーラー



タイプ4: 全長25.25mまでの、台車軸および被牽引車を伴うセミ・トレーラー



タイプ2: 全長25.25mまでの、中央に軸のある被牽引車を伴うセミ・トレーラー



タイプ5: 全長24.00mまでの、被牽引車を伴う貨物車



タイプ3: 全長25.25mまでの、台車軸および被牽引車を伴う貨物車



ドイツアウトバーンの長大連結トラック実験(実験スキーム)

実験期間:2012年1月~2016年12月(5年間)

