

効率的な物流ネットワークの強化

建議 中間とりまとめ

P1

① 物流の現状

P2

② これまでの取組と課題

P8

③ 今後の方向性

P19

4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

(4) 効率的な物流ネットワークの強化

<今後の方向性>

- 現在の国際・国内の物流動向や利用者ニーズ、道路構造物への影響等について分析し、物流ネットワークを再検証
- 物流ネットワークについて、以下の取組を実施。
 - ・ 国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間について緊急対策事業を実施し、効率的なネットワークを構築
 - ・ 大型車両の通行について、道路構造物の状況に応じた効率的な物流を促進するため、包括的な許可の導入を検討する等、特殊車両通行許可制度の見直しを実施

6. 持続可能で的確な維持管理・更新

(1) 道路ストックの長寿命化

<今後の方向性>

- トレーラ連結車等の大型車両の道路適正利用を促進する仕組みを構築し、事業者等(運行事業主、運転手等)への啓発を行った上で、これら車両の違反通行データ等の活用、関係機関との連携強化、違反者の公表等により、指導・取締りの実効性を向上させることが必要である。

資料5

① 物流の現状

② これまでの取組と課題(ネットワークの設定、課題等)

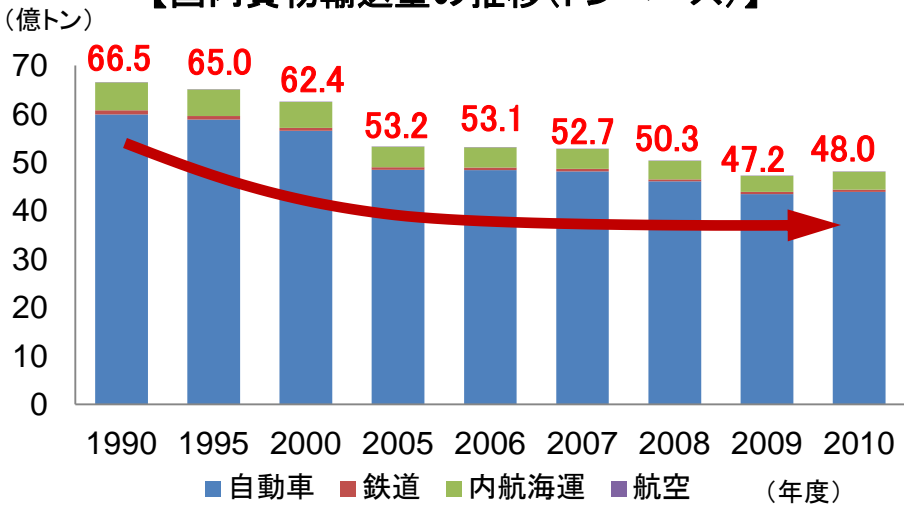
③ 今後の方向性(ネットワークの再構築、特殊車両通行許可制度の見直し等)

① 物流の現状

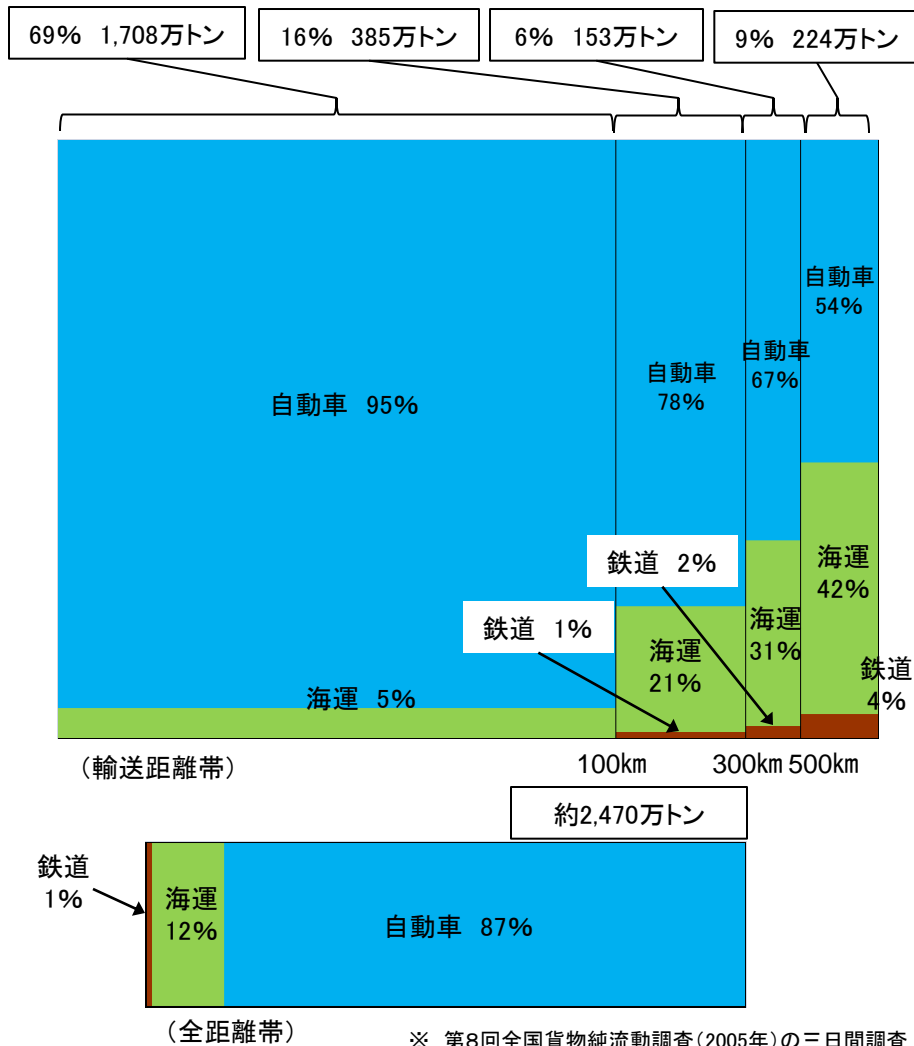
国内貨物輸送の状況

- 我が国の国内貨物輸送量は2005年ごろまで減少傾向で、その後は横ばい。
- 貨物輸送の9割超は自動車分担。100km未満の輸送が全体の約8割を占め、短距離の貨物輸送ほど自動車のシェアが高い状況

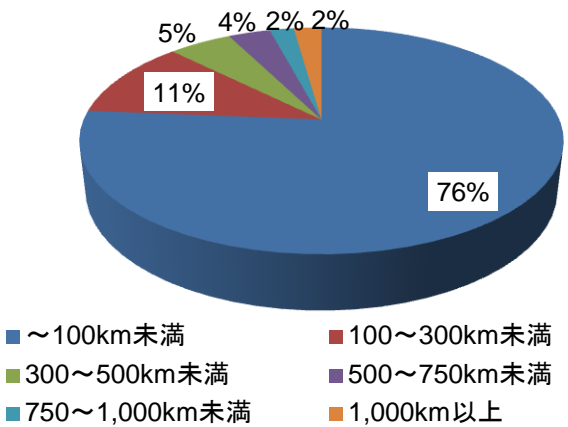
【国内貨物輸送量の推移(トンベース)】



【距離帯別の機関分担(トンベース)】



【距離帯別輸送量の割合(2007年度)】



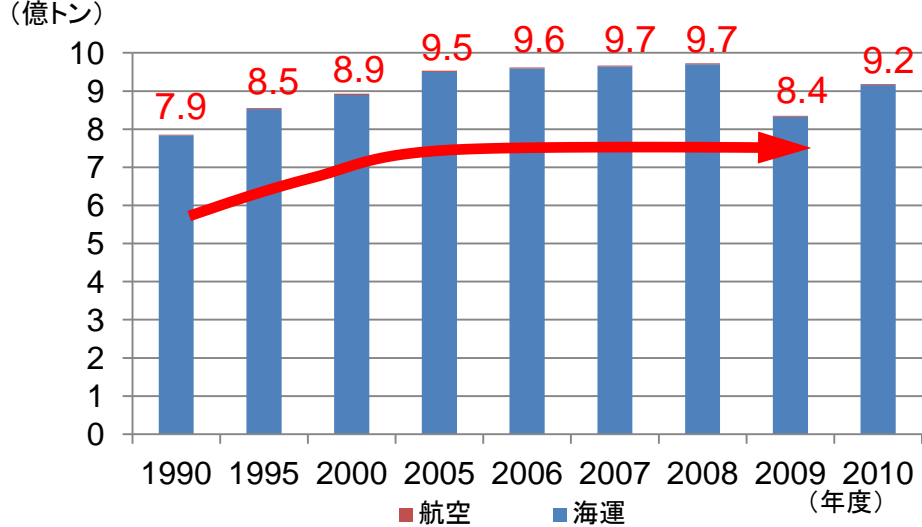
※ 第3回「新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会」資料を活用して編集

※ 第8回全国貨物純流動調査(2005年)の三日間調査を用いて作成

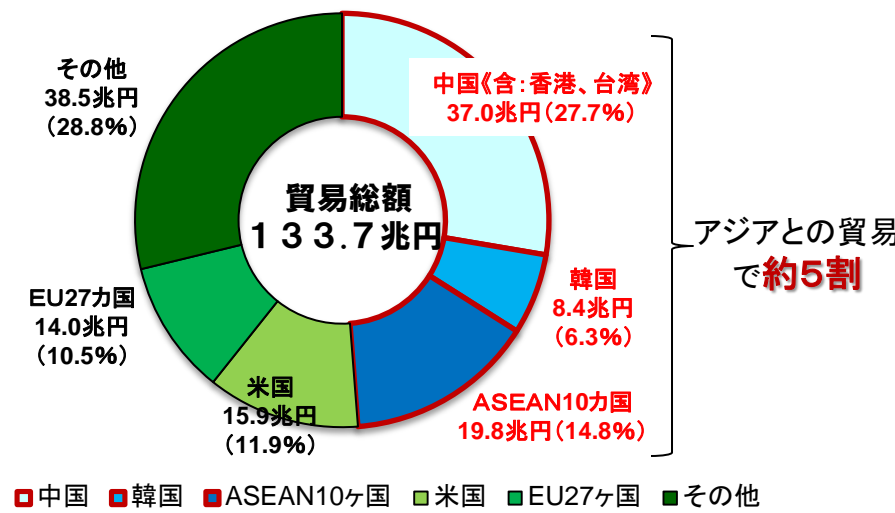
国際貨物輸送の状況

■我が国の国際貨物輸送量は2005年ごろまで増加傾向で、その後は横ばい。アジアとの貿易が約5割、特に中国との貿易が全体の約3割
 ■貿易量の推移をみると、輸入が圧倒しているが、原材料を輸入し、製品を輸出している状況

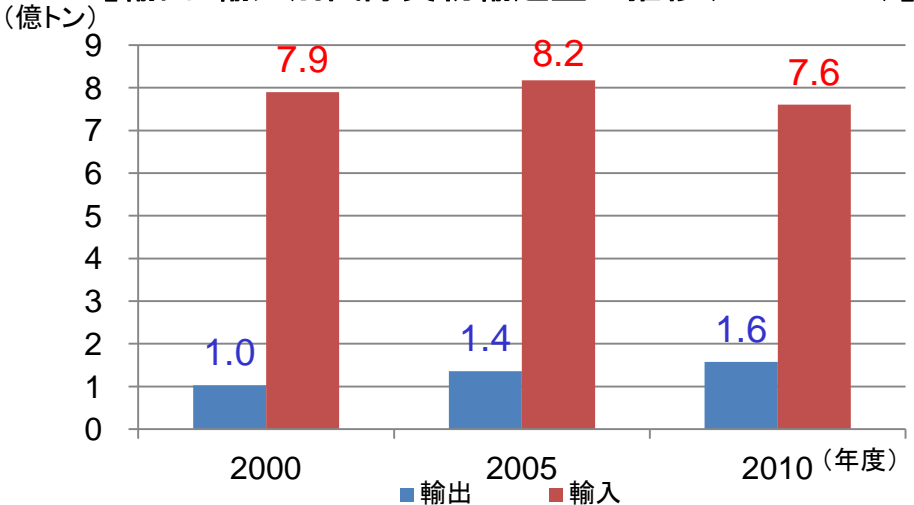
【国際貨物輸送量の推移(トンベース)】



【2011年の貿易額内訳】



【輸出・輸入別国際貨物輸送量の推移(トンベース)】



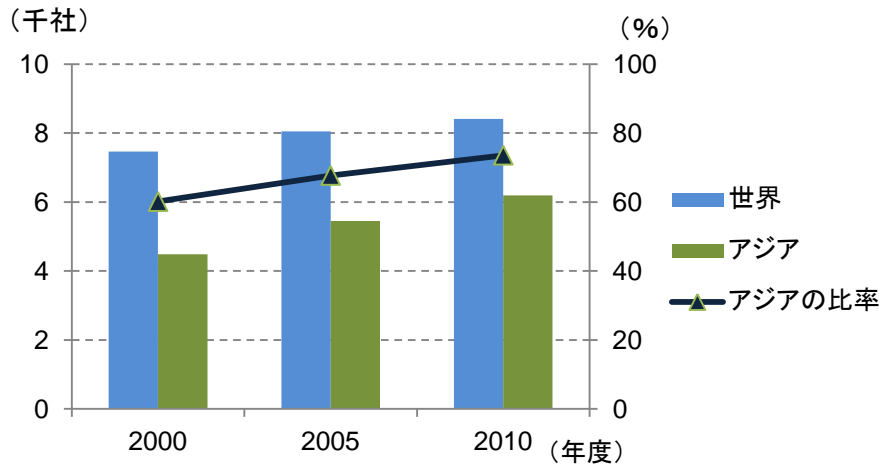
【日本の主な輸出・輸入品目(2011年)(金額ベース)】

| 輸出 | | | 輸入 | | |
|----|----------|--------|----|----------|--------|
| 順位 | 品目 | 割合 (%) | 順位 | 品目 | 割合 (%) |
| 1 | 自動車 | 12.5% | 1 | 原油及び粗油 | 16.8% |
| 2 | 鉄鋼 | 5.7% | 2 | 液化天然ガス | 7.0% |
| 3 | 半導体等電子部品 | 5.4% | 3 | 衣類、同付属品 | 3.8% |
| 4 | 自動車部品 | 4.6% | 4 | 石炭 | 3.6% |
| 5 | 原動機 | 3.5% | 5 | 石油製品 | 3.3% |
| 6 | プラスチック | 3.3% | 6 | 非鉄金属 | 2.7% |
| 7 | 科学光学機器 | 3.2% | 7 | 半導体等電子部品 | 2.6% |
| 8 | 船舶 | 3.1% | 8 | 医薬品 | 2.5% |
| 9 | 有機化合物 | 2.9% | 9 | 鉄鉱石 | 2.5% |
| 10 | 電気回路等の機器 | 2.6% | 10 | 電算機類 | 2.5% |

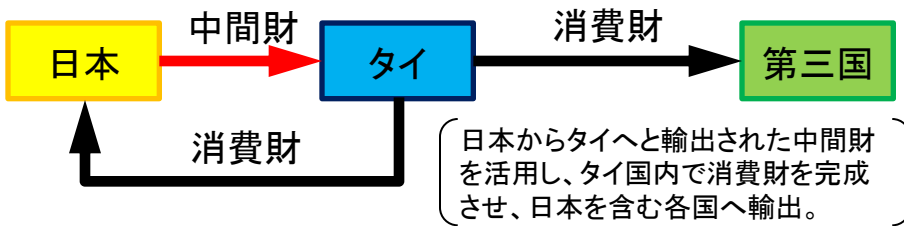
サプライチェーンのグローバル化

- 円高、人件費などの影響もあり、企業の海外進出が進展
- 国内生産される製品についても、海外からの部品調達率が高まっている状況
- サプライチェーンのグローバル化は急速に進展し、これらを支える日本物流企業の海外進出も進んでいる状況

【日系製造業現地法人数の推移】



【国際・国内一体的な輸送のイメージ】 (家電等の中間財に係るタイとの貿易事例)



《上記モデルに該当する製品の例》

自動車(輸入の5%)、家電(輸入の17%)等

※ 括弧内は、当該品目の日本の対世界輸出入に占めるタイ向けの割合(2010暦年)

【我が国企業における部品の海外調達の事例】

【大手重工・重機メーカー M社】

「M製作所(国内)での年間の調達額は、およそ約330億円。このうち、およそ45%を海外から調達。」

(資料)M社ホームページ

【大手自動車メーカー N社】

「2016年度までに、国内生産車種に使う部品の海外調達率を11年度の3割弱から4割以上に引き上げる。中国や韓国などアジアから低価格部品の調達を増やす。(中略)円高が長期化するなか、海外部品の採用を一段と増やし、国内工場の競争力を強化する。」

(資料)日本経済新聞平成23年8月28日電子版

【中国、タイ及び北米への利用運送事業者の進出状況】

| | 中国 | | タイ | | 北米 | |
|-------|------|------|------|------|------|------|
| | 事業者数 | 伸率 | 事業者数 | 伸率 | 事業者数 | 伸率 |
| 1998年 | 46 | 1.00 | 47 | 1.00 | 80 | 1.00 |
| 2002年 | 85 | 1.85 | 58 | 1.23 | 80 | 1.00 |
| 2008年 | 234 | 5.09 | 77 | 1.64 | 79 | 0.99 |
| 2010年 | 236 | 5.13 | 82 | 1.74 | 76 | 0.95 |
| 2012年 | 266 | 5.78 | 87 | 1.85 | 79 | 0.99 |

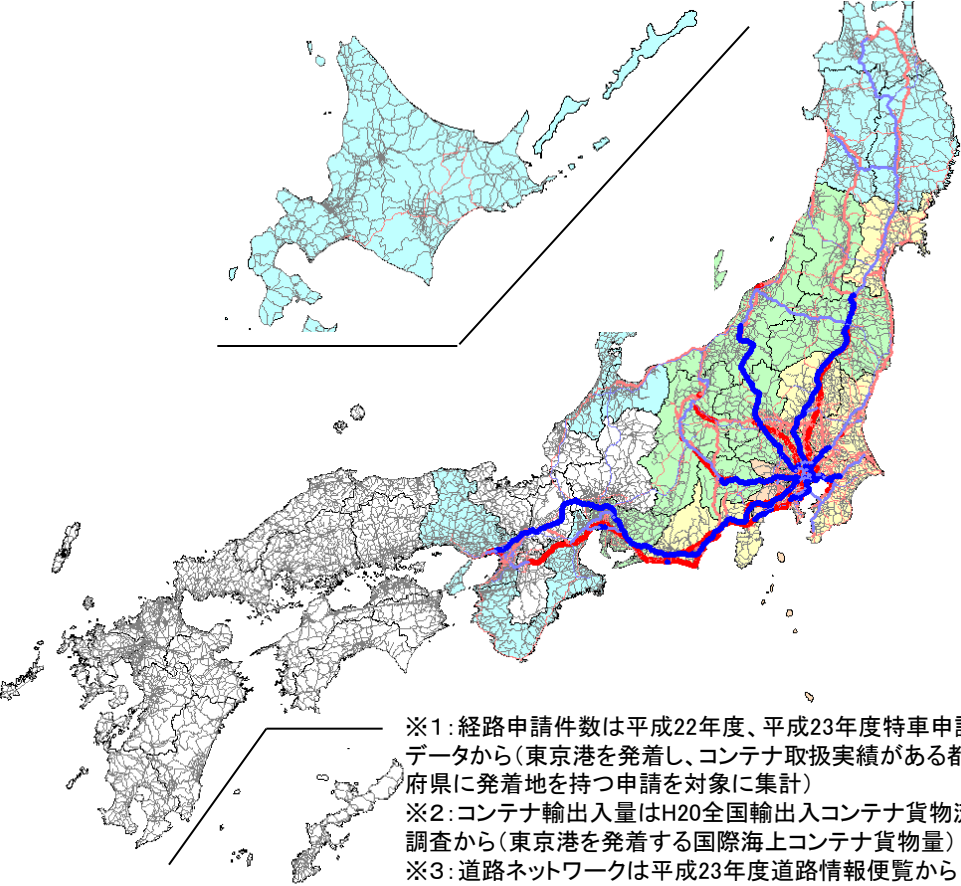
※伸率は1998年比

※ 通商白書2012、第3回「新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会」資料及び「月例経済報告等に関する関係閣僚会議資料」(平成23年11月 内閣府)を活用して編集

国内での貨物輸送への影響

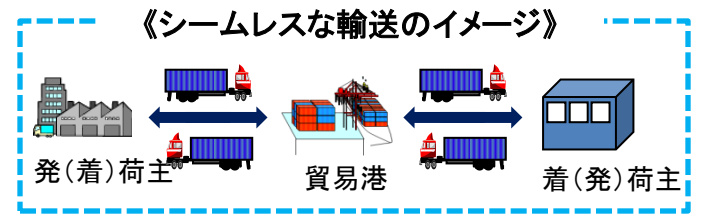
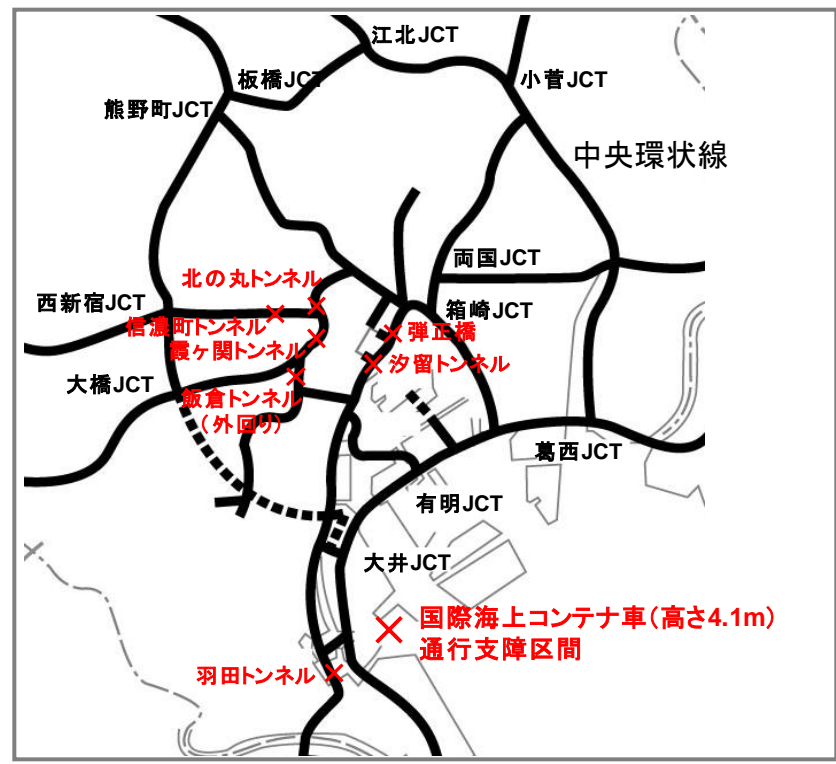
- 東京港を例にとると、国際海上コンテナの輸送の背後圏は、一定程度の広がりを持っている状況
- 国内外で積み替えのないシームレスな輸送を実現するためには、国際海上コンテナに対応した輸送体系の確立が必要であり、首都高の都心環状線など、幹線道路の通行支障の解消が必要。

【京浜港(東京港)の国際海上コンテナ貨物の背後圏と走行経路】



| 経路申請件数(高速) | 経路申請件数(一般) | コンテナ輸出入量(t/月) |
|------------|------------|----------------|
| 1~1万経路 | 1~1万経路 | 1~1,000 |
| 1万~5万経路 | 1万~5万経路 | 1,000~10,000 |
| 5万経路~ | 5万経路~ | 10,000~100,000 |
| | | 100,000 |

【首都高速道路における国際海上コンテナ積載車両(高さ4.1m)通行支障区間】



【参考】国際海上コンテナの活用状況

■国際物流においては、1950年代以降に導入されたコンテナの活用により、自動車・鉄道・船の間での積み替え作業を効率化

【我が国港湾の貨物取扱の状況】

| | コンテナ取扱個数 (千TEU) (2010年) | 総貨物取扱量 (千トン) (2010年) |
|-----|----------------------------|-------------------------|
| 東京 | 3,816 | 77,515 |
| 横浜 | 3,281 | 129,693 |
| 名古屋 | 2,395 | 185,703 |
| 神戸 | 2,556 | 85,532 |

※ 国内港湾のデータは、各港湾管理者のHPの掲載情報

【コンテナ利用の利点と課題】

| 利点 | 課題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> コンテナのサイズはISO規格化されており、それに合うように輸送用資材を準備可能 コンテナに貨物を積み込んだまま、内陸の目的地まで輸送可能(積み替えコスト削減) コンテナは金属製で丈夫なため、雨天での荷役、及び容器として複数回の使用が可能 | <ul style="list-style-type: none"> 積載量によっては、輸送コストが割高となる可能性 コンテナは大きく、船への積み込みなどの目的で物流インフラの整備を伴うため、初期投資が必要 |

《国際海上コンテナの例》



ドライコンテナ



冷凍コンテナ



タンクコンテナ

※ 冷凍コンテナ及びタンクコンテナの写真は、国際コンテナ輸送(株)HP

② これまでの取組と課題

国際物流基幹ネットワークの設定

■国際競争力強化のため、国際海上コンテナ積載車両が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワークの確保に取り組むこととし、「国際物流基幹ネットワーク」を設定。通行支障区間を順次解消

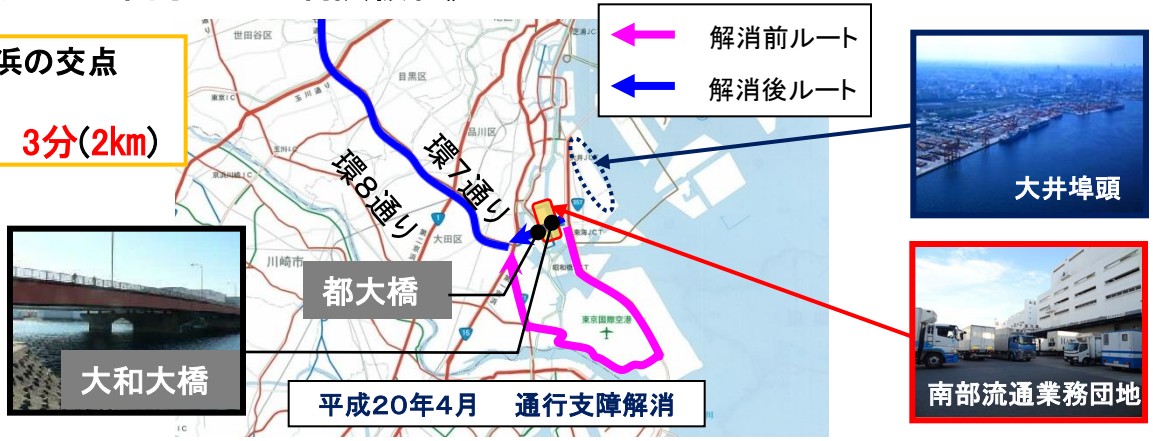
【国際物流基幹ネットワークの概要】(平成18年6月設定)

| 道路種別 | | 延長 | 国際コンテナ積載車両の通行支障区間(設定時) | | 国際コンテナ積載車両の通行支障区間(現在) | |
|-------|----------------|-----------|------------------------|---------|-----------------------|---------|
| | | | 区間数 | 延長 | 区間数 | 延長 |
| 供用中区間 | 高速自動車国道・都市高速道路 | 約8,200km | — | — | — | — |
| | 一般国道 | 約19,000km | 33 | 約 510km | 10 | 約 183km |
| | 地方道 | 約1,500km | 14 | 約 50km | 3 | 約 13km |
| | 小計 | 約29,000km | 47 | 約 560km | 13 | 約 196km |

【通行支障区間の解消による効果等】

《大和大橋・都大橋の橋梁補強による車両の重量制限緩和》

●大井埠頭から環7・第1京浜の交点までの所要時間・距離
 従前 28分(14km) → 従後 3分(2km)

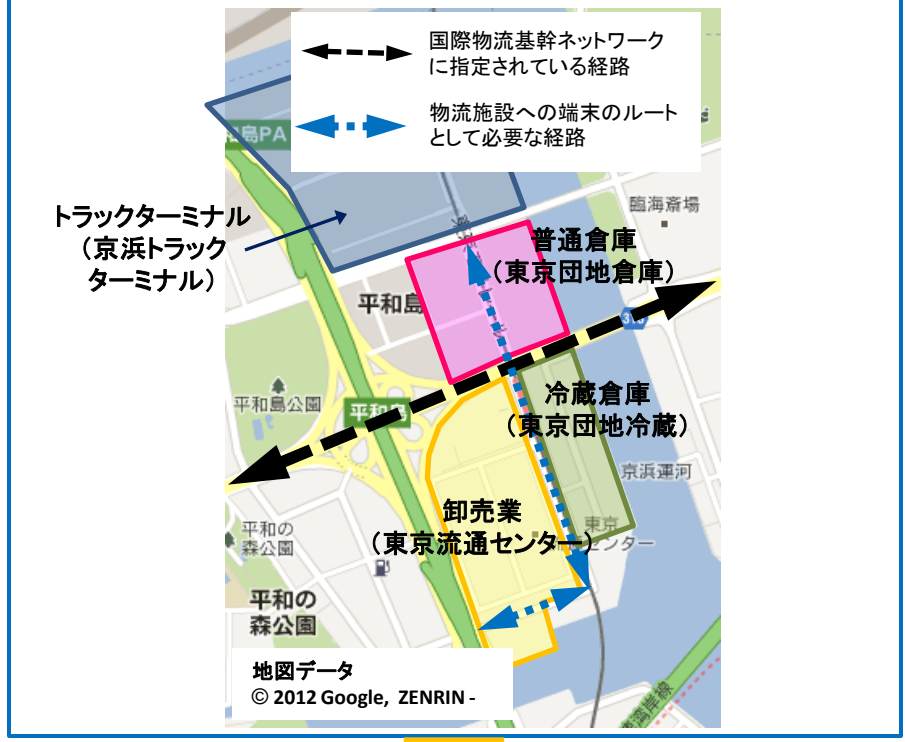


国際物流基幹ネットワークの課題

■国際物流基幹ネットワークの設定は、貨物輸送の効率性向上に一定程度応える施策であったが、個々の物流施設への末端のアクセスルートの未設定、高速道路利用の促進策の欠如等に関し、課題が存在

【物流施設への末端のアクセスルートの在り方】

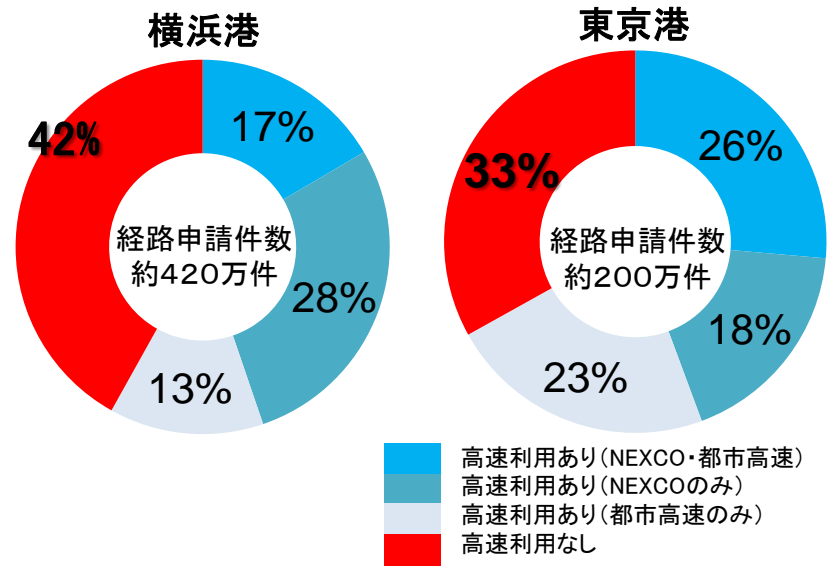
- 国際物流基幹ネットワークは、幹線輸送としての利用が期待される経路を中心に設定



物流拠点への末端のルートについても同様にネットワークに設定することが必要

【高速道路の利用促進】

- 大型の車両については、安全性、定時性等に優れた高速道路の利用が、沿道環境悪化を回避する観点からも基本とされるべき
- 横浜港を使う国際海上コンテナの4割の輸送、東京港を使う国際海上コンテナの3割の輸送においては、それぞれ高速道路を未利用

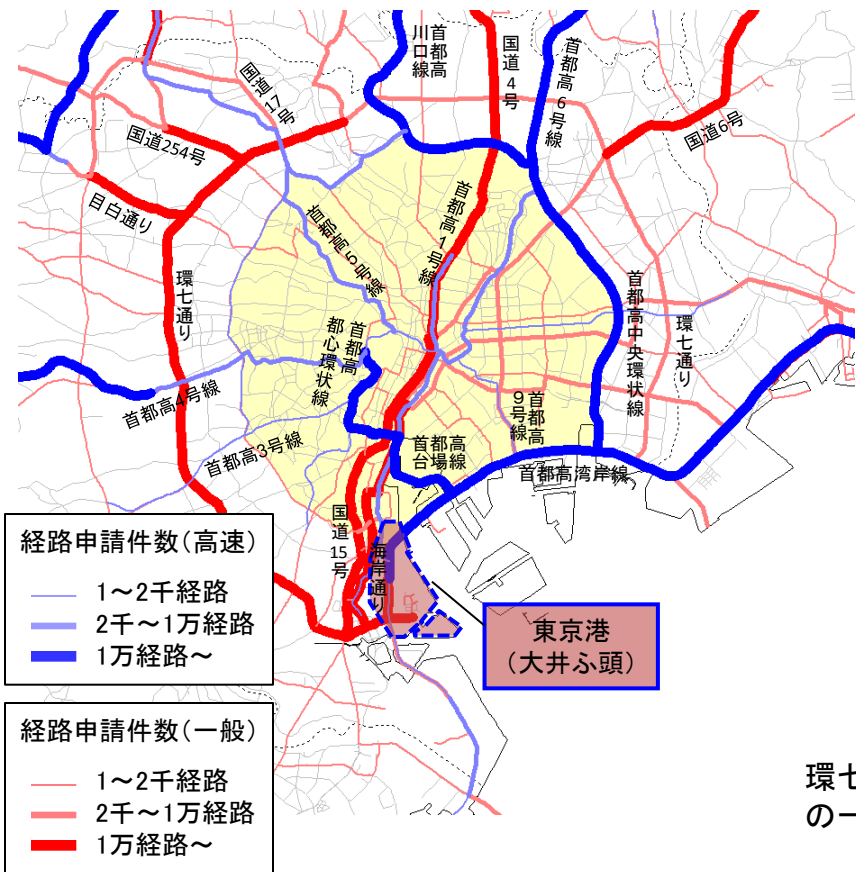


高速道路への誘導施策との連動、高速道路上の通行支障の解消が必要

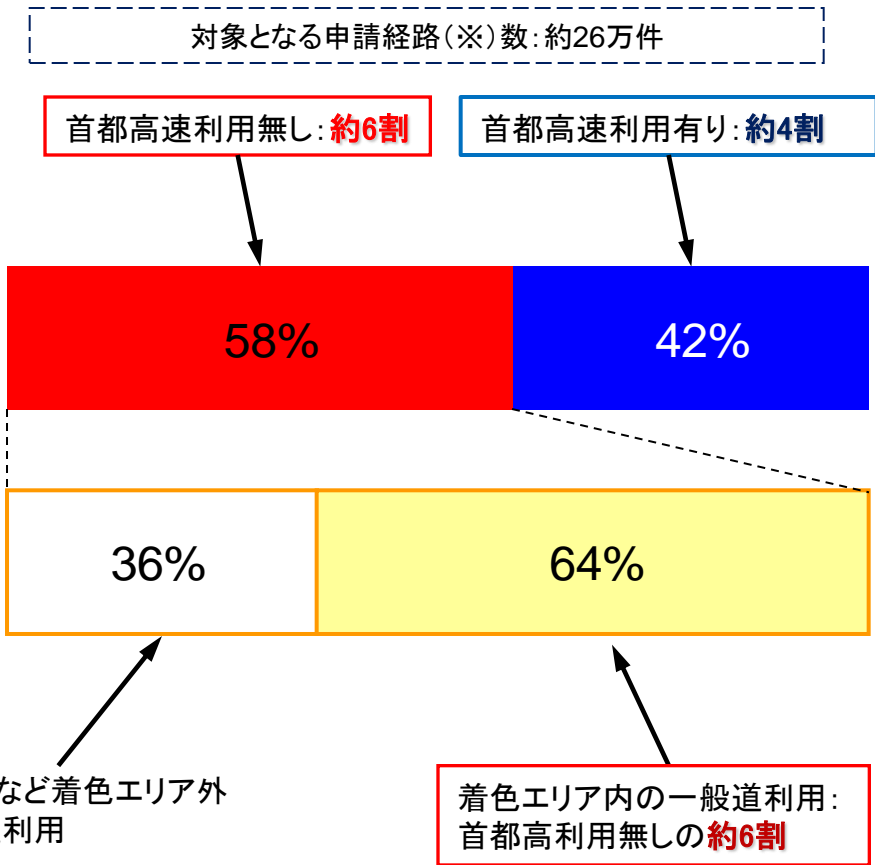
【参考】東京における国際海上コンテナ積載車両の流動の特徴

■東京港から東京以北へ向かう国際海上コンテナ積載車両に限定すると、首都高速を利用しない車両が約6割と多く、その約6割が中央環状線の内側の一般道を走行経路としており、一般道を走行するコンテナ積載車両等大型貨物車両に対する対策が必要

【東京港から内陸部への輸送における国際海上コンテナ積載車両の経路申請の状況】



【東京港から内陸部への輸送における高速道路利用状況】(申請ベース)



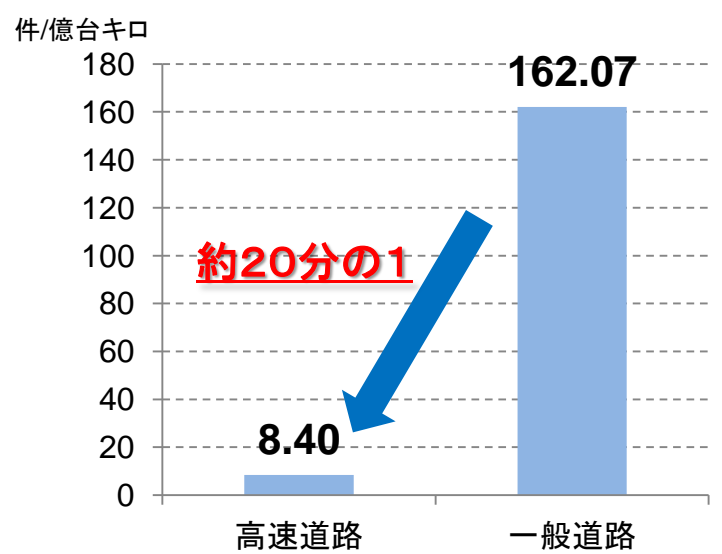
※ 到着地を東京都心を通る可能性のある東京以北(北海道、東北、新潟、北関東、埼玉、千葉、東京(23区以外))に限定

【参考】高速道路の利用による走行時の安全性、定時性の向上

- 高速道路は、一般道に比べて交通事故が少なく、円滑な走行が可能
- 高速道路の整備は、走行時間の短縮や定時性の向上に大きな効果

【交通事故発生割合】

平成22年において、高速道路の事故発生割合は、一般道の20分の1程度



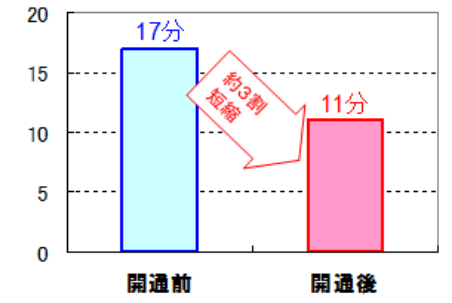
出典)
 走行台キロ: 道路交通センサス一般交通量調査
 ※高速道路: 高速自動車国道
 ※一般道路: 一般国道、主要地方道、都道府県道
 (H22道路交通センサスでの調査区間のみを対象としているため、道路交通センサスの調査対象となっていない市町村道等は含まない。)
 交通事故件数: 交通事故総合分析センター 交通統計

【定時性の向上】

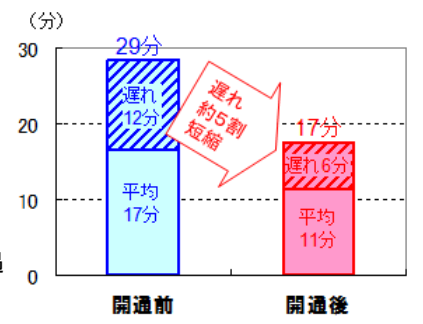
名古屋環状2号線の整備により、並行する名古屋高速3号大高線(名古屋南JCT⇒鶴舞南JCT)の定時性が向上



■平均所要時間
 (名古屋南JCT⇒鶴舞南JCT(17時台))
 (分)



■20回に1回程度(平日月1回程度)遭遇するレベルの渋滞での所要時間と遅れ時間



<算出手法>
 名古屋高速道路公社データによる開通前後の走行速度を用いて算出。

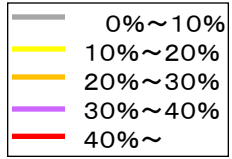
- ※開通前: 平成22年4～6月(平日)
- ※開通後: 平成23年4～6月(平日)

- (青): 平均所要時間
- (赤): 20回に1回程度(平日月1回程度)遭遇するレベルの渋滞での遅れ時間

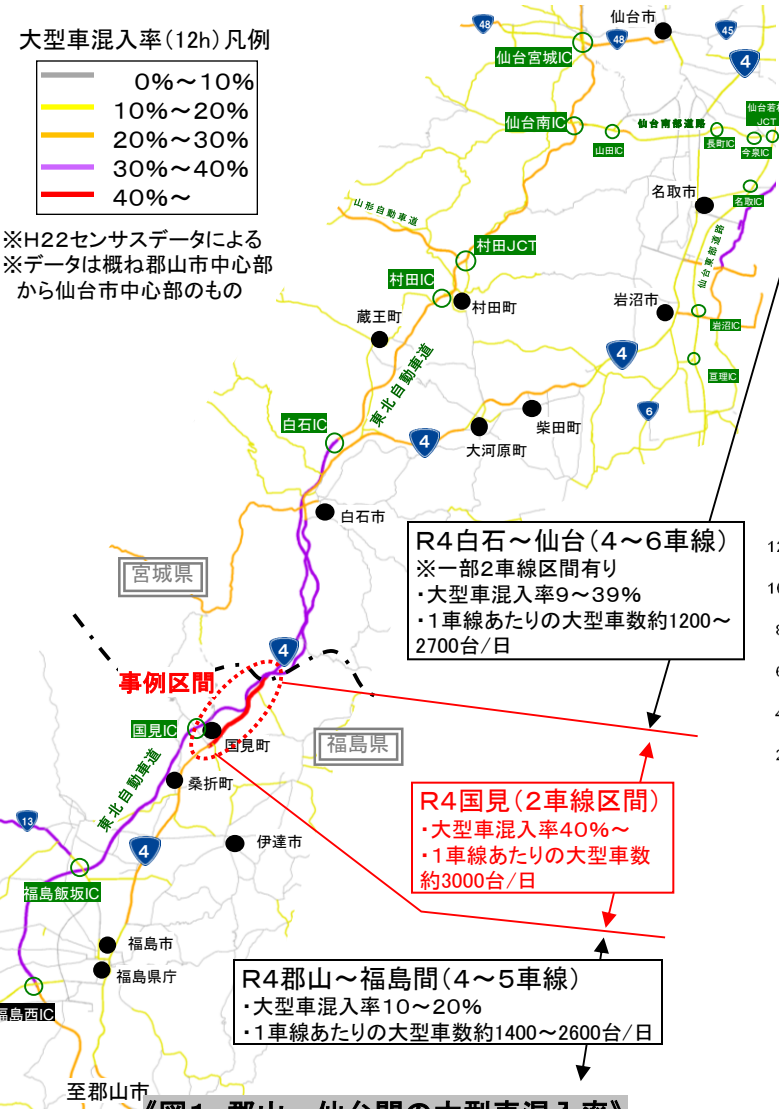
【参考】高速道路と並行する一般国道で大型車が多い箇所の例(一般国道4号・国見町周辺)

- 一般国道4号の国見町周辺の区間は、福島県内の郡山市以北で唯一の2車線区間であり、県内の全国道で最も大型車混入率が高い状況(図1、2) (※1車線あたりの大型車数でも、福島市内を上回る)
- 当該区間は事故率が高く(図3)、大型車の事故割合も高い(図4)。死亡事故も発生(図5)

大型車混入率(12h)凡例



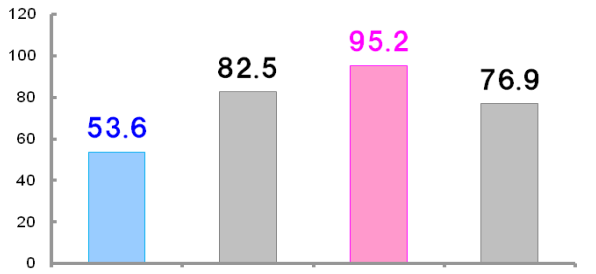
※H22センサデータによる
※データは概ね郡山市中心部から仙台市中心部のもの



【図1 郡山~仙台間の大型車混入率】

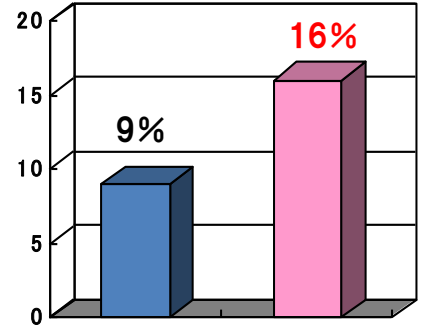


【図2 状況写真】



※1 事故データはITARDAデータ(H19~H22)を使用
 ※2 死傷事故率:自動車1万台が1万kmを走行した場合に起こる死傷事故件数

【図3 死傷事故率】



※過去10年分データによる(H15~H24.7)

【図4 大型車の事故割合】

女性はねられ死亡

国見で未明、国道横断中

二十四日午前一時十分ごろ、国見町藤田の国道4号にある。現場は信号機が設置されていなかった。その日は人暮りし、その宅から現場までは約一キロ。

「トラックはねられ、脳挫傷など、間もなく死亡した」

福島民友
平成13年8月25日

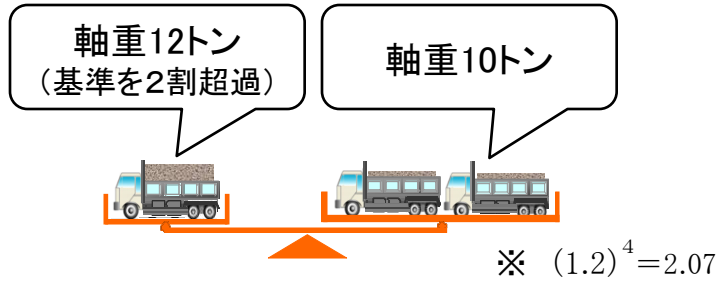
【図5 死亡事故事例】

大型車両の走行が道路に及ぼす影響①

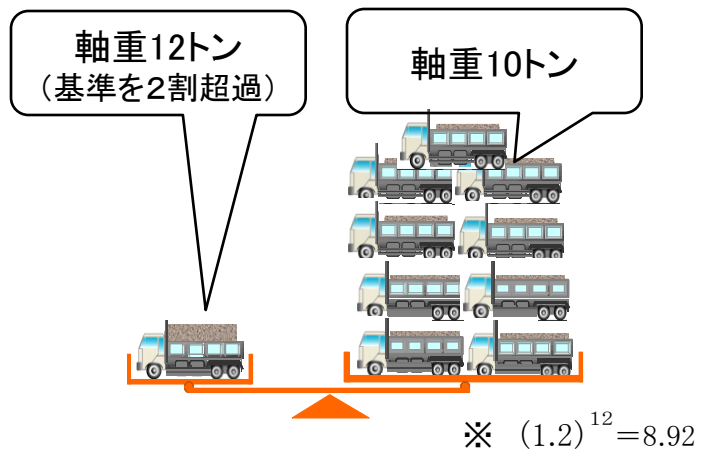
- 大型車の道路走行は、例えば、橋梁に対しては、軸重の12乗に比例して与える影響が増大
- 大型車の3割強が総重量制限を超過して通行

【大型車両の走行が道路に与える影響】

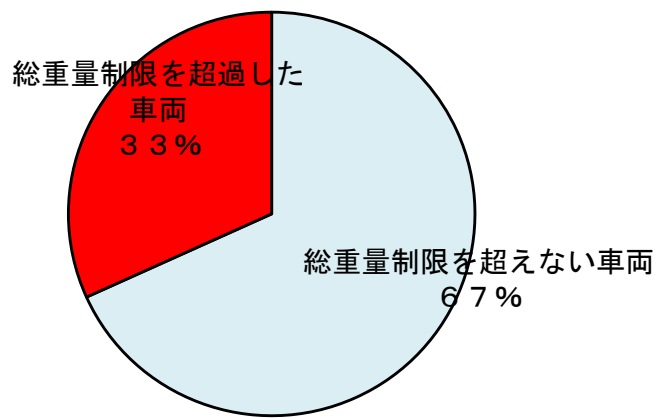
[舗装に与える疲労イメージ]
(軸重の4乗に比例)



[橋梁に与える疲労イメージ]
(軸重の12乗に比例)



【大型車両走行時における重量に係る違反状況】

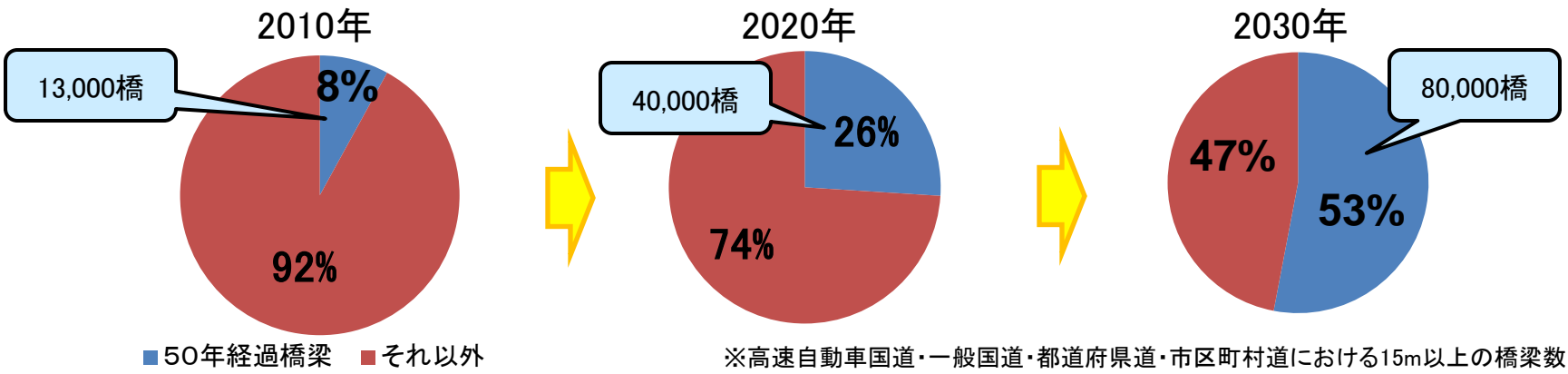


注1)平成23年度の車両重量自動計測措置データによる。
 注2)「総重量制限を超過した車両」とは、車検証に記載された車両総重量を超え、かつ、軸重10トン又は車両総重量20トンを超えた車両をいう。
 注3)「総重量制限を超えない車両」とは、適法に通行している車両と特殊車両通行許可申請すれば適法となる車両をいう。

大型車両の走行が道路に及ぼす影響②

■我が国の道路には、高度成長期に整備されたものが多数存在
 ■今後、損傷の増加が見込まれる橋梁が増大

【築後50年以上経過した橋梁の割合】



※高速自動車国道・一般国道・都道府県道・市区町村道における15m以上の橋梁数
 (出典: H21道路施設現況調査 H21.4時点データ)

【損傷の具体事例(一般国道23号 木曾川大橋(三重県))】

橋梁形式: 鋼トラス橋
 架設竣工年: 1963年(竣工後44年経過)
 経緯: 2007年6月 緊急点検中に斜材の破断を確認
 通行規制: 6月21日～10月21日(114日間)片側交互通行規制



平成19年6月20日破断を発生



平成19年6月29日補修完了

諸外国の貨物車での輸送における大型車両の活用

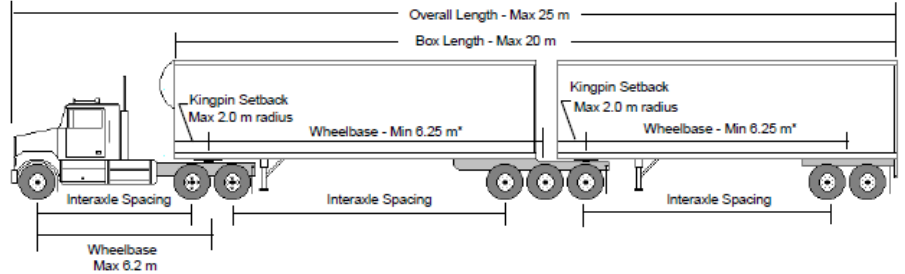
■海外では、同じセミトレーラ連結車であっても、我が国で許容されるより大型の車両の走行が可能

【大型車両の一般的制限値の国際比較】

| 国名 | 軸重(トン) | | | | 総重量 (トン) | 幅 (m) | 高さ (m) | 長さ (m) |
|-------------------------|--------------|------------|---------------------|---------------------|-------------|----------|-----------|-----------|
| | 軸重 | 駆動軸 の軸重 | 隣り合う車軸の軸重合計 (2軸) | 隣り合う車軸の軸重合計 (3軸) | | | | |
| 日本 (セミトレーラ連結車) | 10 | | 18~20 | - | 20~36 | 2.5 | 3.8、4.1 | 16.5、18 |
| EU (セミトレーラ連結車) | 10 | 11.5 | 20 | 24 | 40、44 | 2.55、2.6 | 4 | 16.5 |
| アメリカ (セミトレーラ連結車) | 9.08 | | 15.436 | 15.436~ (数式で算定) | 36.32 | 2.6 | 4.26 | 19.8 |
| カナダ (セミトレーラ連結車) | 5.5 (最前輪) | 9.1 | 17 | 24 | 46.5 | 2.6 | 4.15 | 23 |
| カナダ (B Train Double) | 5.5 (最前輪) | 9.1 | 17 | 23 | 62.5 | 2.6 | 4.15 | 25 |

- 《備考》
- ・EU: EU指令での規制値
 - ・アメリカ: カリフォルニア州における規制値
 - ・カナダ: 政府のMOU(Memorandum of Understanding)における標準的規制値

【B-Train Double のイメージ】



諸外国の物流における新たな動き(45ftコンテナの活用)

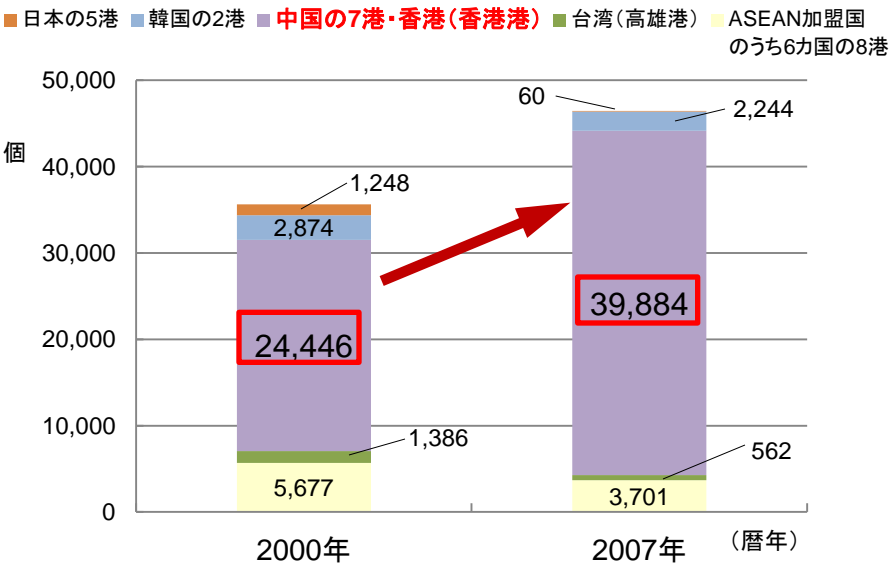
■特に、プラスチック製品や繊維製品などの軽い貨物の輸送を中心に、45ftコンテナ(これまでのコンテナよりも長く、容量が大きい)の利用の進展が見られる状況

【国際海上コンテナの諸元】

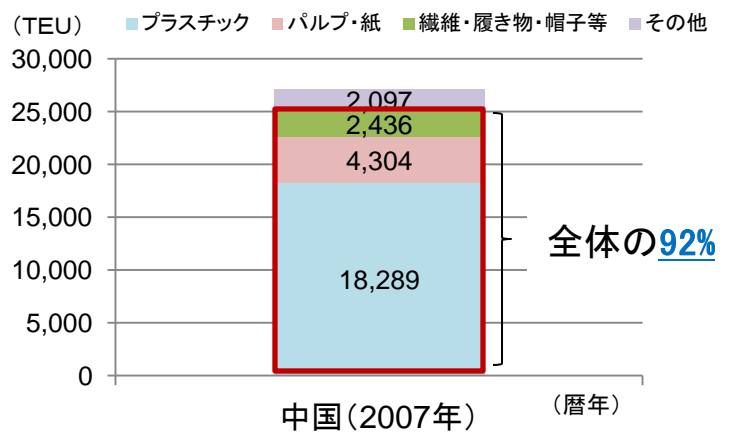
| 規格 | サイズ | | | 最大総重量 (kg) | 最大積荷重量 (kg) | 内容積 (m³) |
|--------|---------------------|----------------|----------------|------------|-------------|----------|
| | 長さ | 幅 | 高さ | | | |
| 20ft | 19'10" 1/2(6,058mm) | 8'0" (2,438mm) | 8'6" (2,591mm) | 30,480 | 28,080 | 33.0 |
| 40ft | 40'0" (12,192mm) | | 9'6" (2,896mm) | | 26,670 | 67.7 |
| 40ft背高 | | | | | 26,510 | 76.0 |
| 45ft | 45'0" (13,716mm) | 25,680 | 86.0 | | | |

容量のみ、約13%拡大

【米国からアジアの重要港湾への輸入における45ftコンテナの取扱個数】



【米国から中国への輸入における45ftコンテナの取扱品目別貨物量】



注) 中国全体では、45ftコンテナが192,867メトリックトン(12,057個)輸入されている。

※ 国総研資料No.478「コンテナサイズに視点をおいた国際海上コンテナ輸送に関する基礎的分析」を活用して編集

我が国における45ftコンテナの活用に係る取組

- 45ftコンテナの利用については、現在、仙台港周辺で構造改革特区の取組を実施中
- また、平成24年7月の閣議決定により、上記特区以外の輸入港を発着する輸送経路での検証、通行可能な経路の調査を実施

「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」の取組

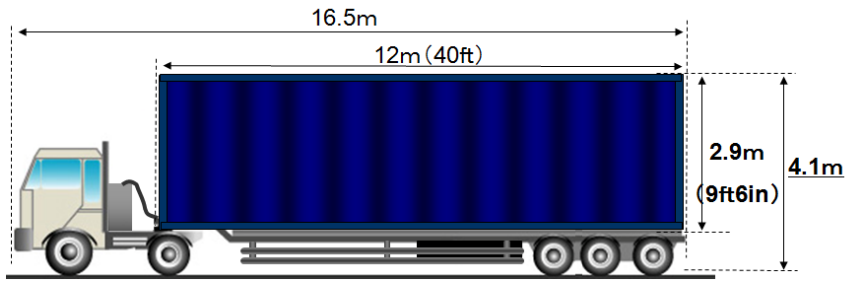
- 内容**
工場～港間の陸上輸送に、45フィートコンテナ輸送車両（車両長：17.23m）を利用
- これまでの対応**
平成23年9月5日 公道走行開始
10月から 運行状況や事故、ヒヤリハットの発生状況等について、申請者から報告開始
- 特例措置**
今回の取組で利用する17m超の車両の交差点における通行につき、40フィートコンテナ輸送車両と同等の条件を適用

「規制・制度改革に係る方針」の閣議決定(H24.7)

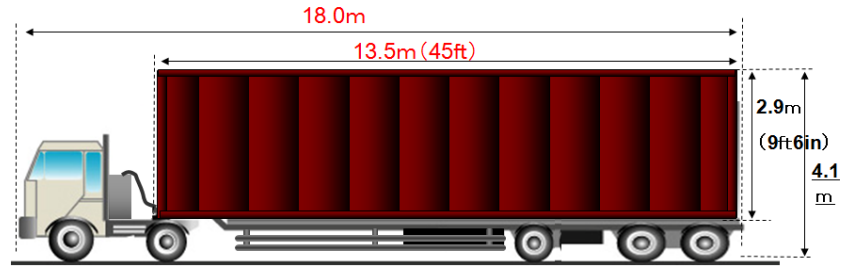
- 規制・制度改革の内容
産業界からの提案も踏まえ、全国展開に向け、「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」以外の輸入港を発着する輸送経路での検証、通行可能な経路の調査を実施する。

(参考)国際海上コンテナ積載車両の諸元の例

40ft背高コンテナ積載車:長さ 16.5m



45ftコンテナ積載車:長さ 18m



※1 45ftコンテナ積載車両には、総車長が17m未満のものも存在。
※2 いずれも、フル積載時の総重量は44トン。

③ 今後の方向性

物流上重要な道路ネットワークの再設定

■安全で走行環境のよい高速道路利用を基本としつつ、特殊車両の走行に支障のない経路から構成される道路網として、物流上重要なネットワークを再設定

【国際物流基幹ネットワークに係る主な課題を受けての対応策】

《対応策Ⅰ ネットワークの再設定及び機能強化》

(1)再設定の方向性

- 重要な物流拠点等に支障なく到達できるよう、端末のアクセスルートを含む形で設定(基本的に、重さや長さに係る大型車通行の支障を回避しながら設定)
- 物流が中心となる土地利用の多様な形態を考慮

(2)ネットワークの更なる機能強化

- 我が国の物流上のゲートウェーとなる港湾等へのアクセス機能の向上
- ネットワーク上の走行距離の短縮等につながる橋梁補強等の実施

《対応策Ⅱ ネットワークへの誘導を促進する措置の導入》

(1)特殊車両の通行許可との連携

- 手続の一元化の活用を通じた迅速化

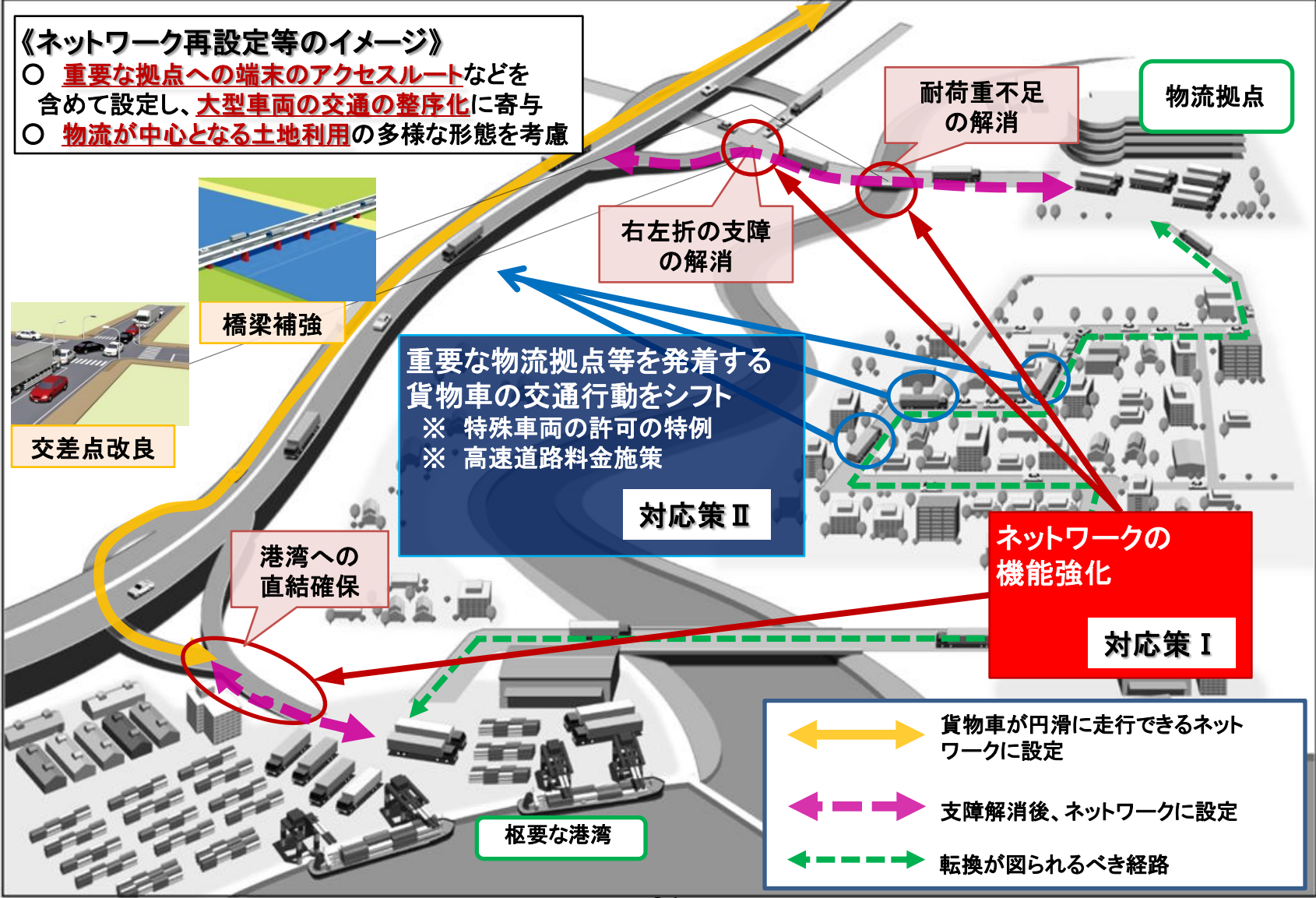
(2)高速道路の料金施策との連携

- ネットワークを利用する車両への高速道路料金に係る配慮

ネットワーク利用の
具体的なメリット

物流上重要な道路ネットワークの再設定のイメージ

■物流上重要な道路ネットワークの再設定と関連する措置の実施を通じ、貨物車の走行において、当該ネットワークを繰り返し使う認識が浸透することが期待



【参考】アメリカの新しい陸上交通法(MAP-21)と国家物流政策

- 2012年7月、米国の新しい陸上交通法MAP-21 (Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act) が成立。道路を始め、陸上交通に係る施策、予算、財源などを承認する法律
- 計画期間は約2年、予算規模は総額1,050億ドル(約8.4兆円)
- 国家目標の一つとして物流ネットワーク改善を位置づけ、国家物流政策を策定・実施

MAP-21の方針

- 1) 米国のハイウェイシステム(NHS)の強化
- 2) パフォーマンスベースのプログラムの確立
- 3) 雇用創出と経済成長の支援
- 4) 最重要課題の交通安全の推進
- 5) 連邦ハイウェイプログラムの再構築
- 6) プロジェクトの迅速化と技術革新の促進



[MAP-21に署名するオバマ大統領]

パフォーマンスベースのプログラムの国家目標

- 1) 安全
- 2) インフラの状態
- 3) 混雑緩和
- 4) 陸上交通システムの信頼性
- 5) **物流と経済活力**
- 6) 環境持続性
- 7) プロジェクトの遅延削減



《主な措置》

- 国家物流戦略計画(National Freight Strategic Plan)の策定
- 全国約27,000マイルの道路を国家物流ネットワーク(National Freight Network)として指定

物流上重要な道路ネットワークの更なる機能強化のための措置《空港・港湾アクセスの強化》

■諸外国においては、高速道路が港湾等に直結している場合が存在。我が国でも、拠点へのアクセス向上が必要。

【我が国の拠点空港・港湾へのアクセス時間・距離】



— 高規格幹線道路 (2011年度時点)

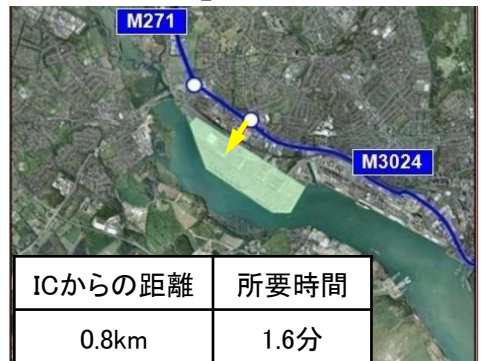
| 所要時間 | 空港 | 港湾 |
|------|----|----|
| ～10分 | ▲ | ● |
| ～20分 | ▲ | ● |
| ～30分 | ▲ | ● |
| 30分～ | ▲ | ● |

| | 高速道路アクセスの状況 | |
|------------|---------------|----------------|
| | 最短時間 30分以内 | 最短距離 10km以下 |
| 空港 (20) | 20 (100%) | 18 (90%) |
| 港湾 (42) | 37 (88%) | 36 (86%) |

※ ()内は対象となる空港、港湾の全箇所数

注) 対象となる空港・港湾
2007年度政策チェックアップにおける「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」において対象とした空港・港湾(対象の名称は現時点による)

[参考] サウサンプトン港(英国)におけるアクセス状況



- 特殊車両の通行許可に関し、手続の迅速化と監督の強化を併せて実施し、物流効率化と道路の適正利用の確保を促進

【特殊車両の通行許可に係る要望への対応や運用改善のイメージ】

《特殊車両の通行許可申請の処理期間関係》

[要望事例] 通行許可が出されるまでの処理に時間を要している状況

- 物流上重要な道路ネットワーク上の特殊車両の通行許可の手続の一元化の活用による、審査期間の短縮

※ 直轄における標準処理期間
・ 新規申請及び変更申請 3週間以内
・ 更新申請 2週間以内

《特殊車両の通行許可の実効性確保関係》

[運用上の課題] 自動計測装置で重量違反者を捕捉しても指導警告書の郵送のみ。常習違反への是正指導が不十分

- 繰り返し違反する者が、国道事務所等での是正指導にもかかわらず違反を繰り返す場合には指導結果を公表(会社名、違反内容等)する(3月1日運用開始予定)ほか、その他の措置も検討中

45ftコンテナの一層の利用促進に向けた取組

- 我が国でも、一定の経路においては車長の長い45ftコンテナ積載車両が利用可能
- 物流上重要な道路ネットワーク等において、45ftコンテナ積載車両の走行支障の解消に向けた取組の検討を実施

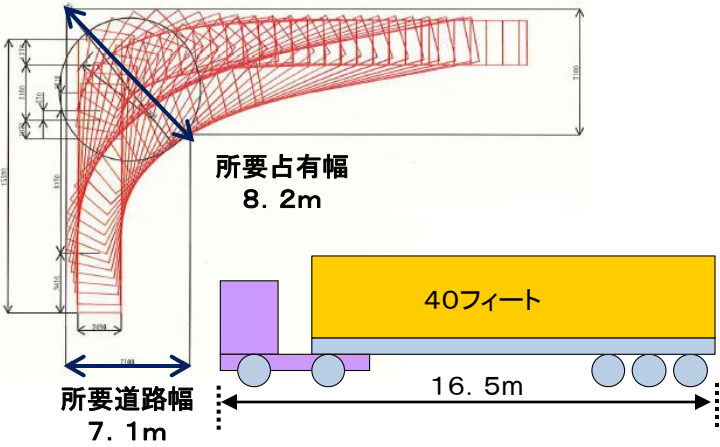
【45ftコンテナ積載車両の走行可能性】

- 車長の長い45ftコンテナ積載車両は、40ftコンテナ積載車両に比べ、交差点や曲線部での通行時に、より広い道路幅や占有幅が必要
- 現在、我が国においては、今なお、40ftコンテナ積載車両の右左折に支障のある箇所が存在

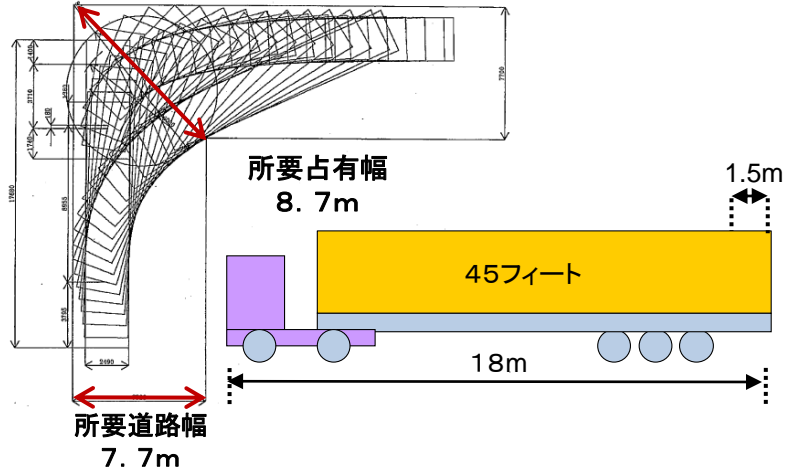
→ 今後、物流上重要な道路ネットワークを中心に、交差点の改良等によって国際海上コンテナ積載車両の通行支障の解消の取組を更に促進

《参考》走行時の軌跡図の例

◎40フィートコンテナ積載車両の軌跡図の例



◎45フィートコンテナ積載車両の軌跡図の例



国際物流に対応する道路関係の基準等の統一化

- アジアとの貿易の増加等に鑑み、今後、他国との間のシームレスな輸送の円滑化を更に進めることが必要
- 物流上重要な道路ネットワークを中心に、他国との間の特殊車両通行許可のワンストップ化、道路に関する基準、手続等の調和の確保などの検討を進めていくことが必要

【海外との間で大型車両を活用する輸送事例における課題等】

● 現状では、大臣級の合意によるパイロットプロジェクトの実施においては、各関係国において特殊車両の通行に関する手続を履行することが必要

➡ 今後、ニーズを把握しながら、特殊車両通行許可手続の一元化等の検討を進めることが妥当

※ 日中韓物流大臣会合に基づく日韓間のシャーシ相互通行のパイロットプロジェクトについては、現在、当事者が通行に必要な手続を進めている状況

《参考》既往の取組(H24.7開催の日中韓物流大臣会合により合意されたシャーシ相互通行に係るプロジェクト)

■日韓の間で「パイロットプロジェクトを平成24年後半から実施するために相互に協力する」ことについて合意

【パイロットプロジェクトの概要】

- 九州の自動車工場に向け、韓国製自動車部品を韓国から日本に輸送
- 日本のシャーシの韓国国内通行については平成24年10月10日から運用開始
- 韓国のシャーシの日本国内通行についても今後実施(予定)

