

# 長大トンネル等におけるタンクローリーの エスコート通行方式について(報告)

---

# 長大トンネル等における通行規制の現状

○ 長大トンネル(長さ5,000m以上)、水底/水際トンネルにおいては、トンネルの構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、危険物を積載する車両の通行を禁止又は制限している。(道路法第46条第3項)

## 対象車両

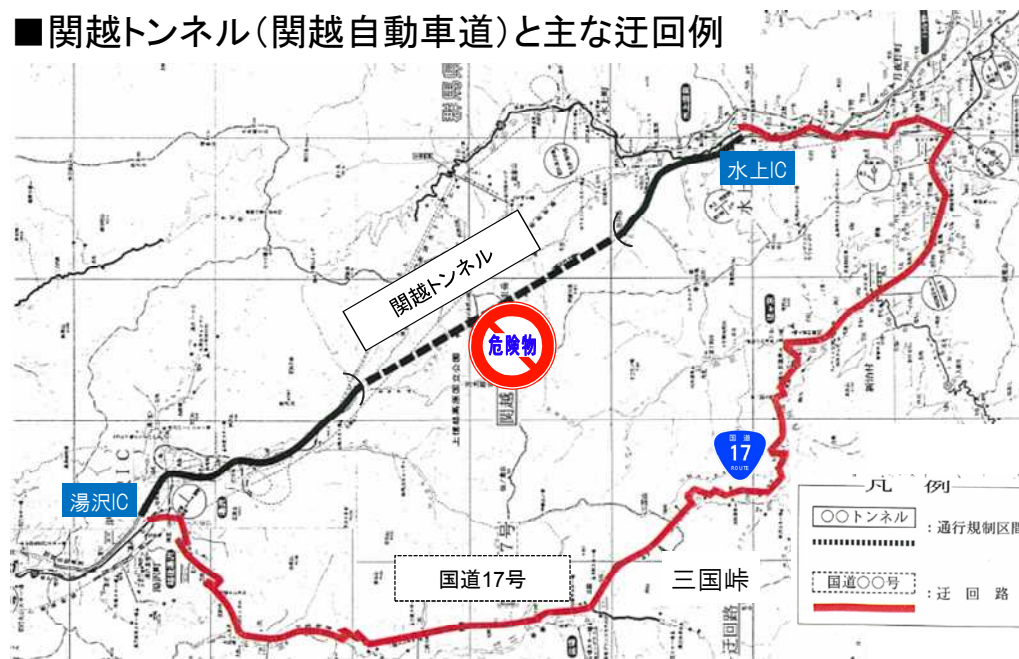
○火薬類、毒劇物、高圧ガス、石油等の 危険物を積載する車両 (例:タンクローリー等)



## 対象区間

○長大トンネル(16箇所):関越トンネル、恵那山トンネル等  
○水底/水際トンネル(21箇所):関門トンネル、東京港トンネル等  
計35箇所(重複除く)

### ■関越トンネル(関越自動車道)と主な迂回例



## 通行者への周知

○道路標識を設置

■中央自動車道(上り) 恵那山トンネル設置事例



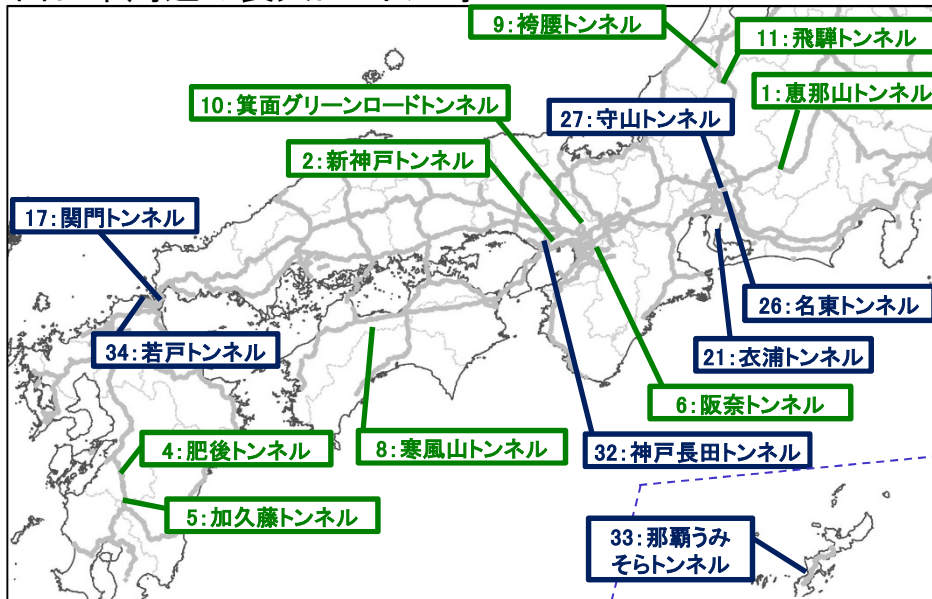
恵那山トンネル手前



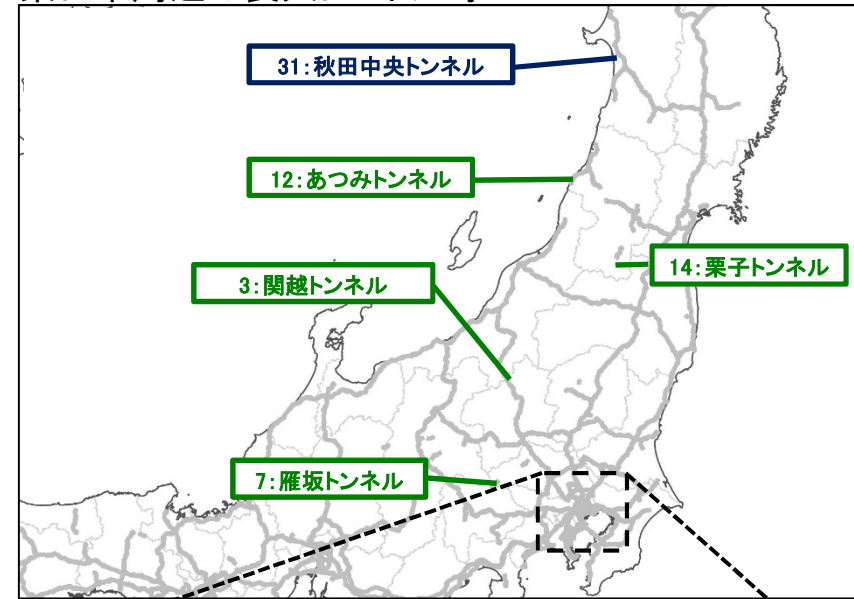
飯田山本IC付近(トンネル手前)での案内

# (参考)長大トンネル等の位置図

## 西日本周辺の長大トンネル等

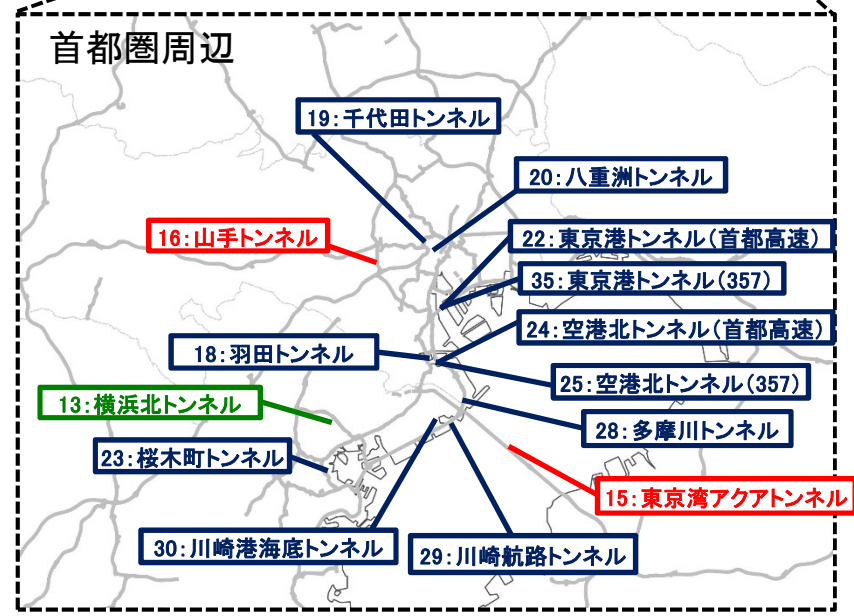


## 東日本周辺の長大トンネル等



### 長大トンネル等一覧(35箇所)

区分	トンネル名	路線名	道路管理者	区分	トンネル名	路線名	道路管理者
長大	1: 恵那山TN	中央自動車道	高速道路機構	水底 or 水陸	17: 関門TN	国道2号	中国・九州地方整備局
	2: 新神戸TN	阪神高速32号	高速道路機構		18: 羽田TN	首都高速1号羽田線	高速道路機構
	3: 関越TN	関越自動車道	高速道路機構		19: 千代田TN	首都高速環状・4号新宿線	高速道路機構
	4: 肥後TN	九州自動車道	高速道路機構		20: 八重洲TN	首都高速環状八重洲線	高速道路機構
	5: 加久藤TN	九州自動車道	高速道路機構		21: 衣浦TN	愛知県道	愛知県道路公社
	6: 阪奈TN	国道308号 (第二阪奈有料道路)	大阪府・奈良県道路公社		22: 東京港TN (首都高速)	首都高速湾岸線	高速道路機構
	7: 雁坂TN	国道140号 (雁坂TN有料道路)	山梨県道路公社		23: 桜木町TN	首都高速1号横濱線	高速道路機構
	8: 寒風山TN	国道194号	高知県・愛媛県		24: 空港北TN (首都高速)	首都高速湾岸線	高速道路機構
	9: 袴腰TN	東北北陸自動車道	高速道路機構		25: 空港北TN (357)	国道357号	関東地方整備局
	10: 箕面グリーンロードTN	国道423号 (箕面有料道路)	大阪府道路公社		26: 名東TN	名古屋第二環状自動車道	高速道路機構
	11: 飛驒TN	東北北陸自動車道	高速道路機構		27: 守山TN	名古屋第二環状自動車道	高速道路機構
	12: あつみTN	日本海東北自動車道	東北地方整備局		28: 多摩川TN	首都高速湾岸線	高速道路機構
	13: 横濱北TN	首都高速神奈川7号横濱北線	高速道路機構		29: 川崎航路TN	首都高速湾岸線	高速道路機構
	14: 栗子トンネル	東北中央自動車道	東北地方整備局		30: 川崎港海底TN	川崎市道	川崎市
水底 長大	15: 東京湾アクアTN	東京湾横断道路	高速道路機構	31: 秋田中央道路	秋田県道	秋田県	
	16: 山手TN	首都高速中央環状線	高速道路機構	32: 神戸長田TN	阪神高速31号神戸山手線	高速道路機構	
				33: 那覇うみそらTN	国道58号	沖縄総合事務局	
				34: 若戸TN	新若戸道路	北九州市道路公社	
				35: 東京港TN (357)	国道357号	関東地方整備局	

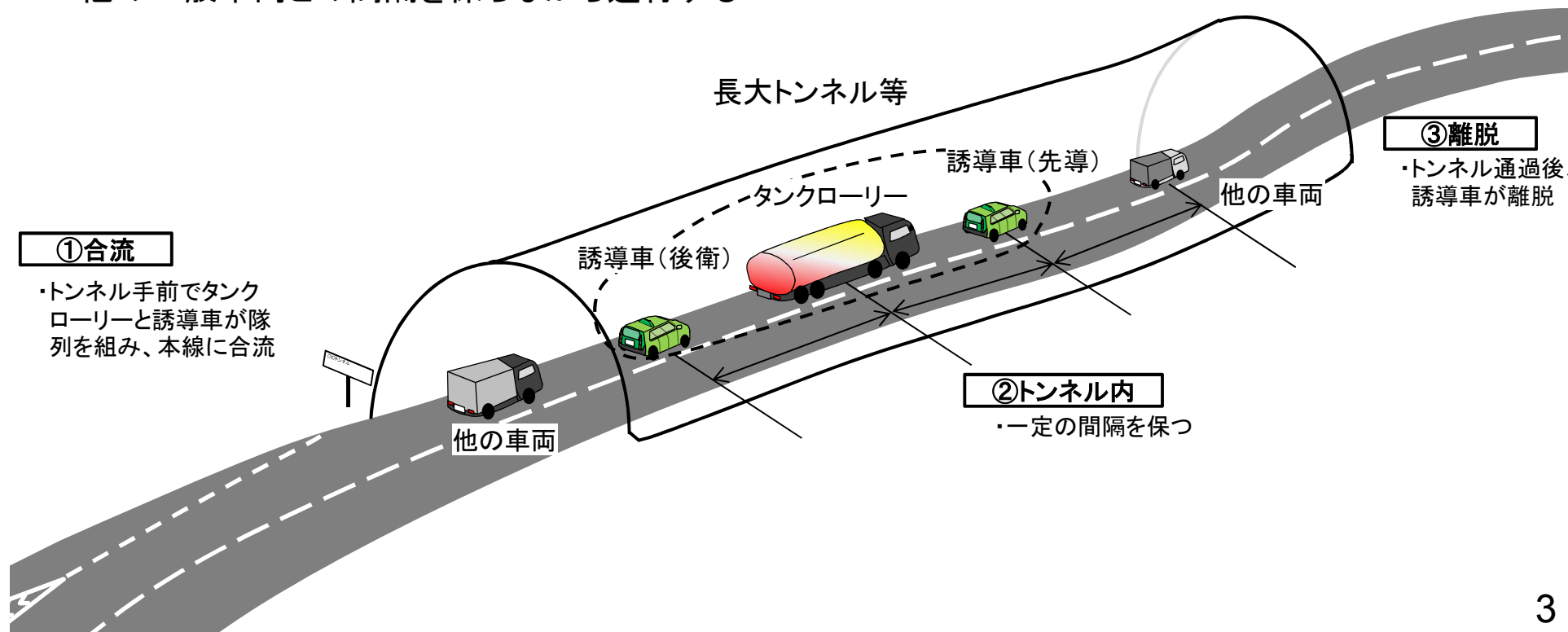


# 長大トンネル等における災害時の通行規制の緩和

- 災害時に被災地への迅速なエネルギー輸送を確保するため、石油等を輸送するタンクローリーについて、前後に誘導車を配置(エスコート通行方式)するなど通行の安全を確保する場合には、災害時に限定して長大トンネル等の通行を可能とするよう制度を改正 (H28.8)。

## 誘導車を配置したタンクローリーの通行(イメージ)

- タンクローリーの前後に誘導車を配置して、他の一般車両との間隔を保ちながら通行する



## 適用条件

道路管理者は、以下の①～③の条件が全て満足されている場合に限り、災害時の長大トンネル等におけるタンクローリーの通行を認める。

- ① 災害発生時に、原則として災害対策基本法に基づく緊急災害対策本部または非常災害対策本部が設置されている場合に、被災した地方公共団体等から災害応急対策に必要な燃料の供給要請がある場合
- ② 道路管理者が特に通行を認めた場合
- ③ タンクローリーの通行の安全を確保するために必要であると道路管理者が認める措置が講じられている場合

## 誘導車の要件

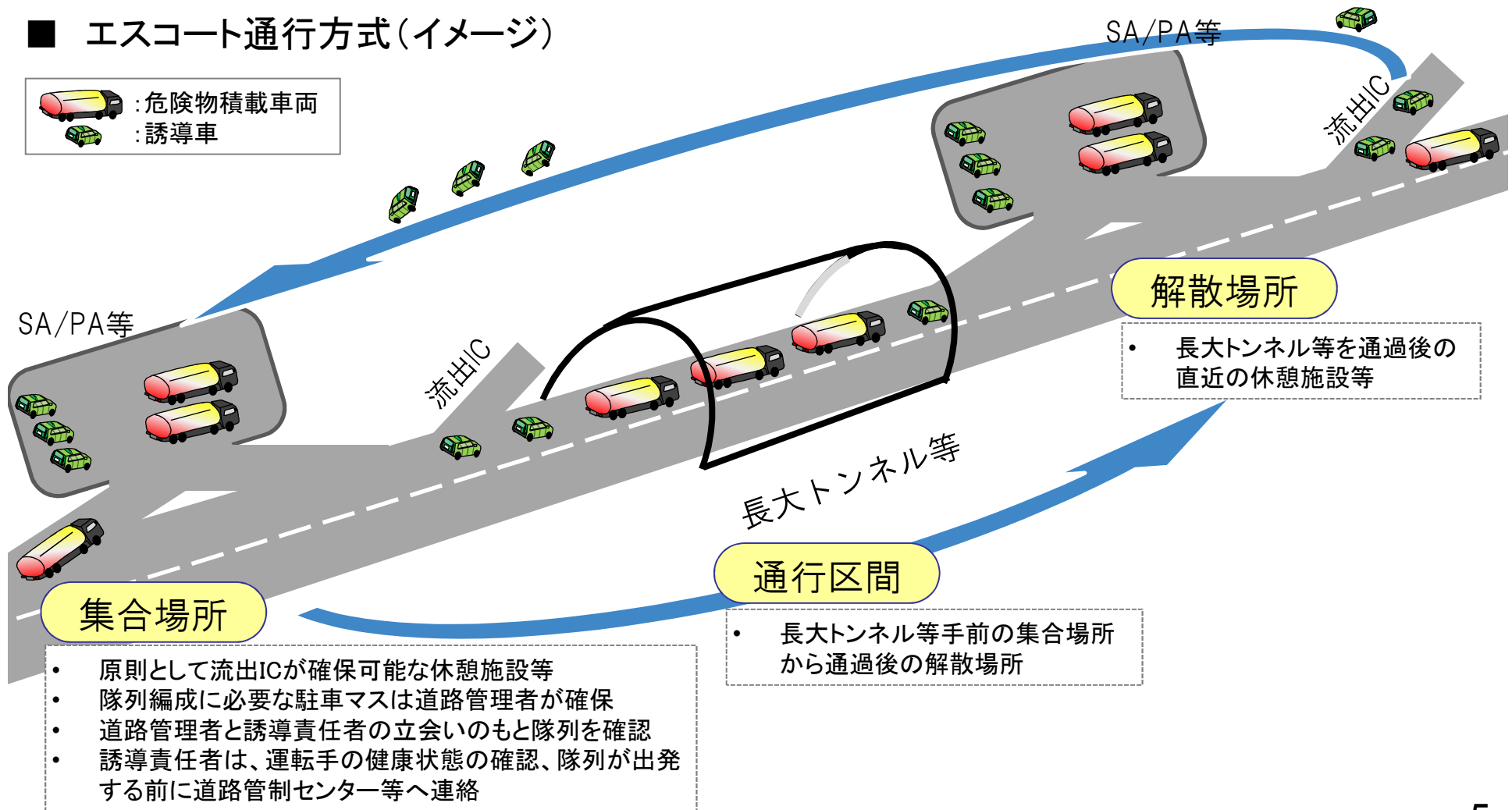
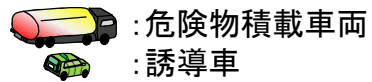
誘導車は、普通自動車等の一般的な自動車とし、車両後部に注意喚起を記載したカッティングシートを貼付

## 運転手の要件

- ・ 運転者は、「各車両の運転に必要な資格」、「特殊車両等の誘導経験」、「隊列での走行、非常時の対応(関係機関への連絡、消火設備等の取り扱い等)に関する安全教育訓練を受講・修了」している者

- 通行区間は、長大トンネル等手前の集合場所から通過後の解散場所までとする。
- タンクローリーを除く誘導車は、直近インターチェンジで流出し、集合場所に再結集して次の隊列を誘導( サイクル誘導 )する。

■ エスコート通行方式(イメージ)



解散場所

- 長大トンネル等を通過後の直近の休憩施設等

通行区間

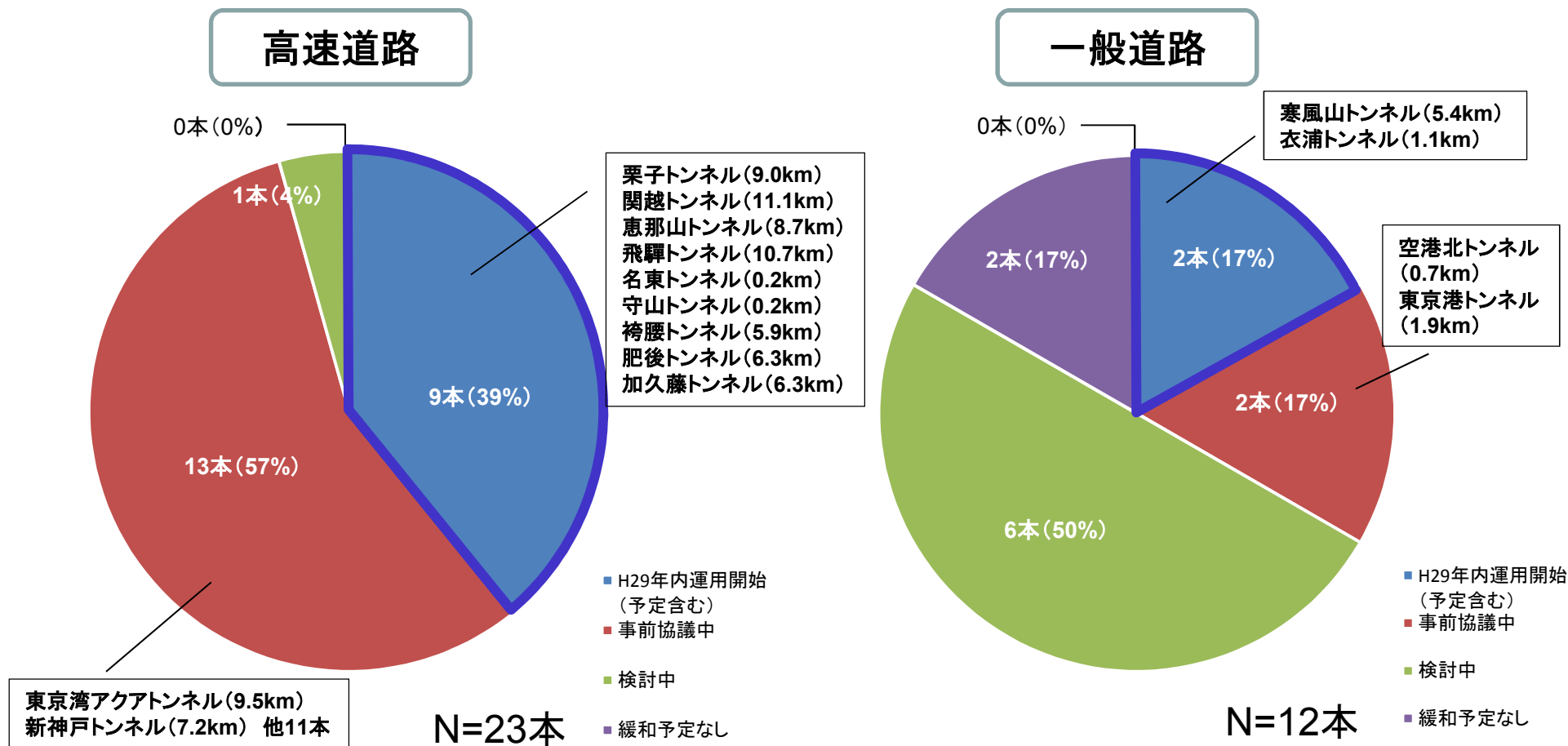
- 長大トンネル等手前の集合場所から通過後の解散場所

集合場所

- 原則として流出ICが確保可能な休憩施設等
- 隊列編成に必要な駐車マスは道路管理者が確保
- 道路管理者と誘導責任者の立会いのもと隊列を確認
- 誘導責任者は、運転手の健康状態の確認、隊列が出発する前に道路管制センター等へ連絡

# 長大トンネル等における災害時の通行規制の緩和状況

- 代替路が少ない長大トンネル等については、優先的に公安委員会との協議を実施
- 代替路のある都市高速道路等の長大トンネル等についても、別途協議中



※ 平成29年11月30日現在の適用状況である。

# 今後の検討の方向性

## 今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)

(平成27年12月25日 社会資本整備審議会・交通政策審議会)

### IV. 物流の目指すべき将来像の実現に向けた具体的施策等のあり方

#### 1. 物流生産性革命の実現

(車両の大型化による効率化・省人化)

(略)ETC2.0などITを活用した危険物車両の通行の効率化についても、安全性の確保に留意して検討する必要がある。



災害時	平時
<p><u>ETC2.0、最新の車両安全技術の装着等を条件に、更なる運用の効率化(エスコートなしを含む)について検討</u></p>	<p><u>エスコート通行方式及びETC2.0、最新の車両安全技術の装着等を条件に、通行を可能とすることを検討</u></p>

⇒ 通行ニーズ及び安全性を確認しつつ、現場での確認等も活用しながら検討