

# 45フィートコンテナの特区における 取り組みについて

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 1 はじめに

特殊車両通行許可制度は、道路法第47条の2に規定されている制度で、車両制限令に定める制限値を超える車両については、道路管理者の許可を得て「特殊車両」として通行できることとしているものです。

国際標準化機構（ISO）により規格化されたコンテナ（主に船舶を介して国際間の輸送に使用される。以下「国際海上コンテナ」という。）をトレーラで輸送する場合、その多くは長さや総重量が車両制限令に定める制限値を超えるため、各道路管理者は特殊車両通行許可制度に則り、通行する道路に応じて必要な条件を附して許可しています。

本稿では、これまでの国際海上コンテナの大型化の動きとそれに対応した特殊車両通行許可制度の運用、そして構造改革特別区域において特例措置として講ずることとなりました「45フィートコンテナの輸送円滑化事業」について概説させていただきます。

## 2 国際海上コンテナの大型化の傾向

一般的にコンテナ（container）とは、鋼鉄やアルミニウムなどで造られた箱のことで、これに貨物を詰めて航空機、船舶、鉄道、自動車などを使用した輸送に使用されます。米国ではコンテナによる輸送が1950年代から広く行われるようになりましたが、様々な長さのコンテナが存在していたことから、船への大量の積み付けが困難であったり、荷役時に補助具が必要であるなど、輸送が非効率となっていました。このため、1961年、米国運輸省により長さ10、20、30、40フィート（1フィートは約30センチメートル）のコンテナのみを規格品とすることが定められ、1964年には国際標準化機構（ISO）により、長さについては上記と同じく、高さについては8フィートがISO規格化されました。その後、1966年には高さ8フィート6インチが追加され、食品、雑貨、工業製品等の輸出入貨物がコンテナに詰められて輸送されるコンテナリゼーションと呼ばれる現象が発生し、特に20、40フィートコンテナが広く物流に使用されることになりました。

その後、1993年には高さ9フィート6インチのサイズのコンテナ（背高コンテナ）が、2005年には長さ45フィートのコンテナがISO規格化されるなど、経済のグローバル化を背景にコンテナは大型化しています。世界的に見るとコンテナの流通量は右肩上がりになっており、特に40フィート背高コンテナの伸びが顕著です。

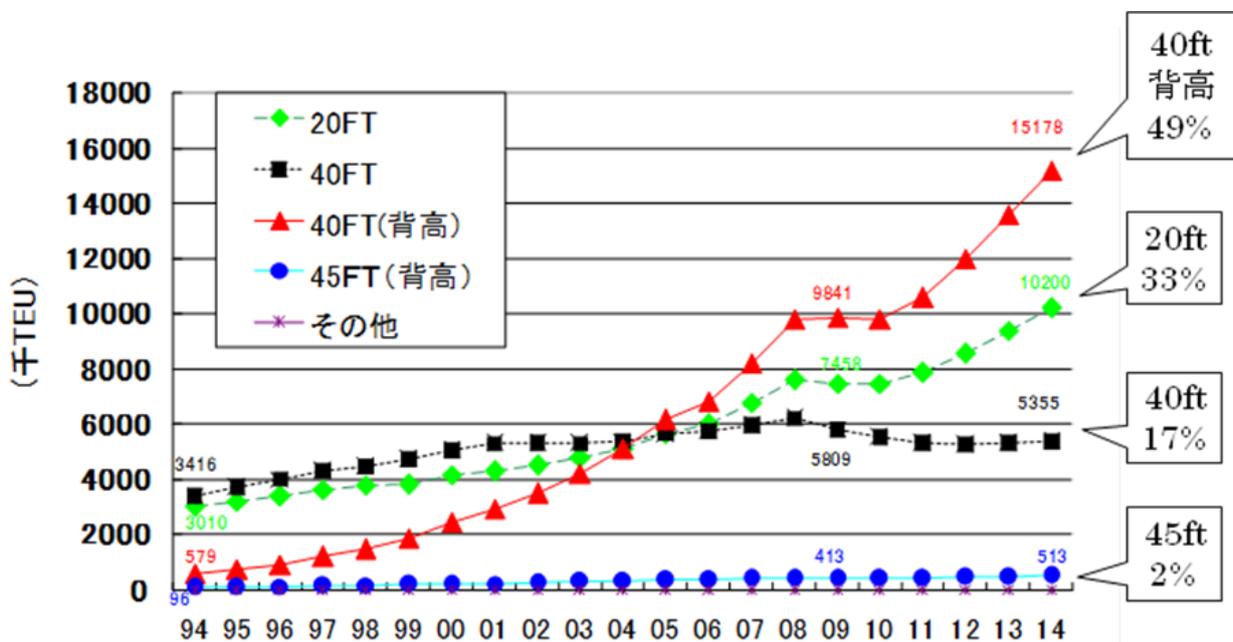
また、米国と中国間などの一部地域においてはまだシェアは少ないものの45フィートコンテナが流通し始めています。積載物も含めたコンテナの重量のISO規格は20フィート、40フィート、45フィートともに30.48トンであり、このため20フィートは小さくて重量があるもの、45フィートは軽くてかさばるものの輸送に適しているということが出来ます。我が国においては現在この45フィートコンテナはほ

とんど流通していませんが、国際競争力確保の観点から日本に45フィートコンテナは持ち込めないという国際認識を改める必要がある、との声が上がっていました。

表 ISO規格のコンテナのサイズ

規格	サイズ (高さ×幅×長さ)	純積載容積 (m <sup>3</sup> )*	最大総重量 (t)	最大積載 重量(t)*	ISO 規格化
40ft	8ft'6in×8ft×40ft <2.59m×2.44m×12.19m>	67.3	30.48	27.6	1969年 S44'
40ft背高	9ft'6in×8ft×40ft <2.90m×2.44m×12.19m>	76.0	30.48	27.5	1993年 H5'
45ft	9ft'6in×8ft×45ft <2.90m×2.44m×13.72m>	85.6	30.48	26.5	2005年 H17'

\*純積載容積及び最大積載重量はコンテナの材質等により異なる。



資料：Market Analysis WORLD CONTAINER CENSUS 2010 (Informa) のデータを元に作成

(注) TEU換算、ドライコンテナのみ

TEU = コンテナの本数を20ftコンテナに換算して測る単位。40ft・45ftコンテナ1本 = 2TEU

図 世界の海上コンテナのサイズ別保有量の推移

### 3 特殊車両通行許可制度とは

本セミナーにおいてはこれまでも何度かご紹介させて頂いていますが、馴染みの薄い方もいると思いますので、改めて特殊車両通行許可制度の概要を述べさせていただきます。

道路は、一定の規格(大きさ・重さ)の車両が安全かつ円滑に通行できるように造られており、この規格を超える車両は道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から「通行させてはならない」とされています(道路法第47条第2項)。ただし、現実の社会・経済活動においては、前述の規格(すなわち、車両制限令に定める制限値)を超える車両をやむを得ず通行させる必要が生じることがあります。この場合、このような車両の通行をすべて禁止してしまえば、社会・経済活動を支える最も基礎的な施設である道路の効用を十分に活かしきれず、かえって公益を損なうことにもなりかねません。このため、道路構造物と



車両制限令（政令）に定められた車両の一般的制限値

車両の諸元		一般的制限値	
幅		2.5メートル	
長さ		12.0メートル	
高さ		3.8メートル（高さ指定道路は4.1メートル）	
重さ	総重量	20.0トン（重さ指定道路は25.0トン）	
	軸重	10.0トン	
	隣接軸重※	隣り合う車軸の軸距が1.8メートル未満	18.0トン
		隣り合う車軸の軸距が1.8メートル以上	20.0トン
輪荷重		5.0トン	
最小回転半径		12.0メートル	

※ただし、隣り合う車軸の軸距が1.3メートル以上、かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5トン以下の時は19トン

道路を通行する車両との間の調和を図る制度として、特殊車両通行許可制度が設けられています。（道路法第47条の2第1項）

これは、車両制限令に定める制限値を超える車両について、通行させようとする者の申請に基づいて、道路管理者が車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと判断するものについて、通行条件を附して通行を認めることとしているものです。

## 4 特殊車両通行許可制度における国際海上コンテナ輸送への対応

繰り返しになりますが、国際海上コンテナは重量・寸法が規格化されているため、中身を詰め替えることなくそれに対応した様々な輸送モード（船舶・自動車など）で輸送が可能であり（複合一貫輸送）、これにより輸送の効率化やコストの縮減などが可能となるのが大きな利点です。また、基本的に船舶や自動車による輸送運賃はコンテナ一本あたりのレートで設定されているため、物流の要請として「積めるだけ積む」、いわゆるフル積載輸送が求められることは当然の帰結かもしれません。このような状態のコンテナを積載したセミトレーラの多くは長さや総重量が車両制限令に定める制限値を超えるわけですが、仮にすべての国際海上コンテナを港で開封させ、より小さいトラックで分割輸送させたとすれば、道路構造物には優しいかもしれません。しかしながら、貿易立国である我が国の物流・経済活動を阻害する要因にもなりかねません。それ故に、国際海上コンテナ輸送にも適切な対応を図る必要があります。具体的には、おおむね下記の通りの取扱いを行ってきました。

- 平成5年 重さ指定道路の導入（設計自動車荷重25トンに対応）
- 平成10年 フル積載国際海上コンテナの輸送を許可（軸重の期限付き緩和）
- 平成15年 エアサスペンション付き駆動軸重の緩和（最大11.5トン）
- 平成16年 高さ指定道路の導入（上限4.1メートル）

このような取組みにより、重さ・高さ指定道路においては、現在普及している中でもっとも大型の40フィート背高コンテナのフル積載車両でも、条件付きで通行することが可能となっています。

## 5 45フィートコンテナと特殊車両通行許可制度との関係

道路はネットワークとして機能しており、同じ車両の申請に対して道路管理者毎に特殊車両通行許可の可否や通行条件が大きく異なるのは好ましくなく、このため、許可に際しての統一的な技術的審査方法が定められています。特殊車両通行許可限度算定要領では、個々の車両の寸法・重量と通行する道路との関係の客観的な審査方法について規定し、道路構造の保全や交通の危険防止の観点からのA～Dの4段階

の通行条件を算定します。具体的には、重量についての通行条件の意味は次の通りです。

- A ……徐行等の特別の条件を付さない。
- B ……徐行及び連行禁止（※）を条件とする。
- C ……徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする。
- D ……徐行、連行禁止及び当該車両の前後に誘導車を配置し、かつ、2車線内に他車両が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする。

※「連行禁止」とは、2台以上の特殊車両が縦列をなして、同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置をいう。

車両の長さについては、それが長いほど交差点や曲線部における内輪差が大きく、道路に対する所要占有幅が大きくなります。長さに関する審査では、45フィートコンテナ用車両は最長18メートル近くになる可能性があることから、多くの道路でC条件、すなわち誘導車配置条件が附されることが予想されます。現行の特殊車両通行許可制度では45フィートコンテナを特段の規定をしているわけではなく、車両が大きければ大きいほど通行条件が厳しくなるのはある意味当然のことですが、結果として45フィートコンテナ用車両の通行条件が厳しくなることについて、物流の円滑化の観点から、審査基準の緩和が求められているところです。



写真 国際海上コンテナ輸送車両のイメージ

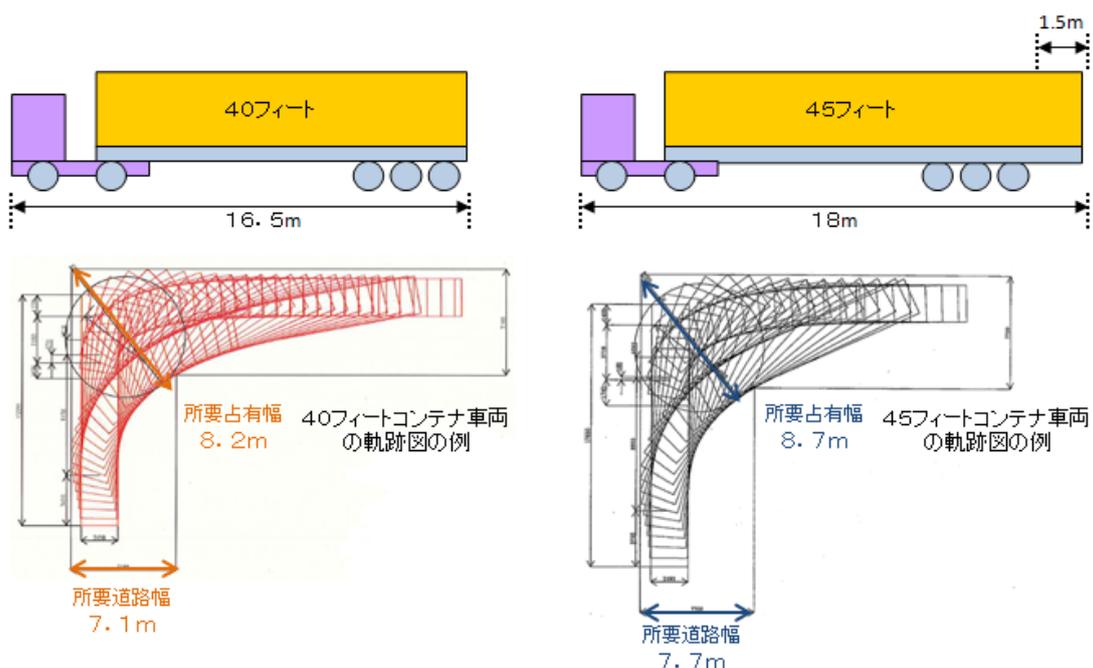


図 40フィートコンテナ用車両と45フィートコンテナ用車両の比較イメージ

## 6 45 フィートコンテナの輸送円滑化事業について

「構造改革特別区域」(以下「特区」という。)制度においては、国民より提案された規制緩和要望について、該当する規制を所管する省庁（規制所管省庁）及び内閣官房が検討を行い、一部地域において実施できると考えられるものについて規制の特例措置を設定します。その後、当該規制の特例措置の実施を希望する地方公共団体は、特区計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることで、特区として成立することになります。

平成 22 年 7 月に提出された 45 フィートコンテナ用車両に係る提案は、我が国の道路を通行するにあたり、当該車両を 40 フィートコンテナ用車両と同等の条件で通行させることを求めるものでした。検討の結果、平成 23 年 1 月 21 日閣議決定「構造改革特別区域基本方針の一部変更について」により、特区において講ずる特例措置に、45 フィートコンテナの輸送円滑化事業（特例措置番号 1224）が追加されました。詳細は、首相官邸 HP（下記アドレス）に掲載してあります。

（<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou2/sankou/0806/110121kokkou.pdf>）

## 7 おわりに

今回の 45 フィートコンテナの輸送円滑化事業もそうですが、特殊車両通行許可制度の運用に関しては、従前より社会・経済情勢の変化やニーズに対応するため逐次見直しを行ってきましたが、依然として、申請者の方々などから様々な要望を受けているのも事実です。一方、今後道路構造物の高齢化が進展する中で、大型車両の通行経路、時間、方法等を制限することで道路負荷の軽減を図るという当該制度の適切な運用もその重要性を増している状況です。

引き続き、道路管理に携わる方々や国民の皆様のご理解・ご協力をお願いしまして、本稿を終えることとします。