

45ftコンテナ輸送のメリット

45ftコンテナは、これまでの基準では公道輸送を行う上での条件が厳しく、日常的な輸送業務での利用は現実的ではありませんでしたが、平成27年6月1日から基準が緩和(⇒P.2)され、**40ftコンテナと同条件での公道輸送が可能となりました。**

45ftコンテナを利用するメリットとして以下が想定されます。

1. コンテナ輸送本数の削減

45ftコンテナは、コンテナに満載しても総重量が30.48tを超えない「容積勝ち」の貨物（例：プラスチック、衣料品、タイヤ等）であれば、40ftコンテナに対して13%程度の積載率向上が可能となります。ままとまった本数を40ft⇒45ftに転換するとコンテナの総本数を減らすことができ、輸送回数の削減やCO2排出量の削減などの効果が期待できます。

2. バラ積みからコンテナへの転換

45ftコンテナは長さ約13.7mで、40ftコンテナより1.5m長いいため、これまで40ftコンテナに収まらずコンテナが利用できなかった大型貨物・長尺貨物（パイプなど）を、コンテナで効率的に輸送できるようになります。

45ftコンテナ等の輸送における許可基準の見直しについて

40ftコンテナの輸送に使われているシャーシ（台車）は、従前の車両通行許可※1の基準が連結車両長17mとなっていたため、トラクターヘッドと連結した時にこれを超えないよう設計されています。

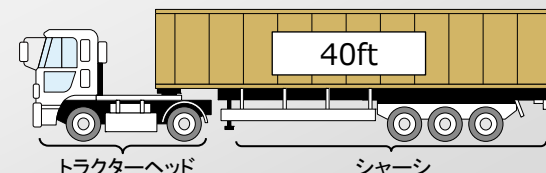
※1 海上コンテナ輸送車両は、道路の構造を守り交通の危険を防ぐために定められた制限を超える「特殊車両」に該当するため、予め輸送経路等を道路管理者に申請し、許可を得なければ道路を通行することができません。車両通行許可基準を超えた条件の申請に対しては、輸送車両の前後に誘導車を配置する等の厳しい条件が付したうえで通行許可が出されることとなります。

45ftコンテナは40ftコンテナより全長が約1.5m長くなるため、40ft用シャーシでは輸送できず、45ft専用または45ft対応マルチシャーシで輸送することになります。しかし、従前の基準である連結車両長17mをクリアできる45ft対応シャーシの製造は、設計上の課題等があるため難しいとされています。

そこで、45ftコンテナ輸送を推進するため、安全性などの検討を経て許可基準の見直しが行われ、**条件付き※2で許可基準を17mから18mまで引き上げる**内容の関係法令の改正が行われ、平成27年5月1日及び6月1日に施行されました。

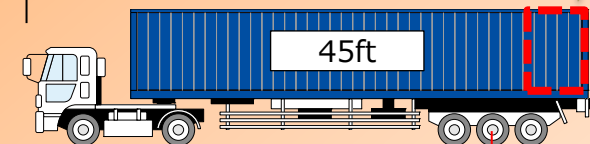
これにより、45ftコンテナも40ftコンテナと同じ基準で許可申請できるようになり、実用的な輸送が可能となりました。

【従前】連結全長17.0mまで



40ftに対して
積載容量が
約13%UP

【改正後】連結全長18.0mまで



※リアオーバーハング
(後軸の旋回中心から
車両後端まで)

※2 リアオーバーハング=Lとして

- ①全長17.5mまで $3.2\text{ m} \leq L \leq 4.2\text{ m}$
- ②全長18.0mまで $3.8\text{ m} \leq L \leq 4.2\text{ m}$

関係省令等の改正に伴うオンライン申請システム運用の変更点

車両の大型化に対応した許可基準の見直し等に関する関係省令等の改正に伴い、①～④に示す機能が「特殊車両オンライン申請システム」に実装されました。〔施行：平成27年6月1日～〕

○報道発表資料) 車両の大型化に対応した許可基準の見直し等に関する関係省令等の整備について（平成27年3月31日掲載）
http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000497.html

① バン型等のセミトレーラ連結車については、 駆動軸重の上限を10トンから11.5トンに緩和します

【適用条件】

バン型等のセミトレーラ連結車（特例8車種）

ただし、バン型等のセミトレーラ用2軸トラクタの後軸重に関する試験及び判定方法に適合した車両に限る

② 45フィートコンテナ等の輸送における車両の許可基準について、 車両長の上限を17メートルから最大18メートルに引き上げます

【適用条件】

バン型等のセミトレーラ連結車に対して、申請経路における交差点の交差角が概ね90°以下（一般的な十字路や丁字路）かつ、車両のリアオーバーハングが3.8～4.2m（3.2～3.8mの場合は全長17.5mまで）の車両が対象です

（①、②の適用に伴い、）

- ③ 大型車誘導区間の許可基準に係わる対象車両の範囲を拡大します
- ④ 許可期間2年となる対象車両の範囲（寸法）を拡大します