

規制の事前評価書

評価実施日：平成22年3月4日

政策	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案		
担当課	自動車交通局安全政策課	担当課長名	山崎 篤男
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 【関連条項】 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律第4条から第7条まで、第9条及び第17条 【内容】 輸入し、又は輸出される貨物を詰め、その詰替えを行わずに船舶及び自動車を用いて一貫運送されるコンテナ（国際海陸一貫運送コンテナ。以下「コンテナ」という。）の自動車運送の安全を確保するため、受荷主等に対し、当該コンテナに詰められた貨物の品目等に係る情報を貨物自動車運送事業者等（以下「トラック事業者」という。）に伝達すること等を義務付けるほか、当該コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について定める。</p> <p>② 規制の目的 コンテナの自動車運送の安全の確保を図る。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標 a 関連する政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 b 関連する施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する c 関連する業績指標 100 事業用自動車による事故に関する指標 ①事業用自動車による交通事故死者数 ②事業用自動車による人身事故件数 d 業績指標の目標値及び目標年度 ①380人（平成25年） ②43,000件（平成25年） （注）上記目標値は、コンテナトレーラーを含むすべての事業用自動車についての数値である。 e 規制により達成を目指す状況についての具体的な指標 ー</p> <p>④ 規制の内容 【規制の創設】 (1)コンテナに関する情報の伝達制度の創設 受荷主等（輸入海陸一貫運送コンテナの受取りを行う者。以下同じ。）は、外国発荷主（輸入海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。）に対し、当該コンテナ内貨物の重量及び積付けの状況に関する情報等を伝達することを求めなければならないこととする。（第4条） 受荷主等又は本邦発荷主（輸出海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。）はコンテナの陸送の手配を依頼する海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者に、トラック事業者はコンテナトレーラーの運転者に対し、貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等（コンテナ情報）をそれぞれ伝達しなければならないこととする。（第5条から第7条まで）</p>		

	<p>また、受荷主等は、輸入海陸一貫運送コンテナの重量に関する情報が外国発荷主から取得できなかった場合には、当該コンテナの重量を測定し、その結果を運転者に伝達しなければならないこととする。(第9条)</p> <p>(2)トラック事業者の遵守事項等の規定</p> <p>トラック事業者は、コンテナ情報等により、コンテナが安全な自動車運送に支障を及ぼすおそれがある状態（過積載、偏荷重等）にあると知ったときは、運転者に対して運送することを命じ、又は運転者が運送することを容認してはならないこととする。また、コンテナの荷台への確実な固定、取得したコンテナ情報を踏まえた安全な速度での運転等を運転者に指導しなければならないこととする。(第17条)</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <p>a 目標と現状のギャップ</p> <p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており（40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上）、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>b 原因分析</p> <p>コンテナは、貨物の盗難防止や密輸防止等の観点から、国際的な商慣行上、一旦貨物を積付け、閉扉・封印した後は、着地で受け取るまでの間、原則として開封しないこととなっている。このため、コンテナの自動車運送に際しては、コンテナトレーラーの運転者が運送開始前にコンテナ内貨物の積付け状況を確認することができず、仮に自動車運送の安全上支障のあるコンテナであっても、運転者はその状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況にある。</p> <p>また、コンテナの運送は、専用シャーシ（荷台）を用いて行われるものであり、一般的なトラックとは車両構造が異なる面があるため、運転者は、その特殊性を踏まえた運転を行う必要があるが、必ずしもそれが十分に徹底されていない状況にある。</p> <p>c 課題の特定</p> <p>受荷主等又は本邦発荷主からコンテナトレーラーの運転者に至るまでコンテナ情報が確実に伝達されるようにし、当該情報を踏まえた安全な運送が行われるようにする必要がある。</p> <p>また、運転者は、コンテナトレーラーの構造の特殊性を踏まえた運転等を徹底する必要がある。</p> <p>d 規制の具体的内容</p> <p>コンテナに関する情報の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、トラック事業者の遵守事項等を規定することとする。</p>
想定される代替案	当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、トラック事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。
規制の費用	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテ

	<p>ナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。 ・トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。 <p>b 行政費用 トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用 港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</p> <p>b 行政費用 特になし</p> <p>c その他の社会的費用 受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素 自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 受荷主等が自主的な取組みを実施する場合には、当該規制案と同等の便益を得られるものの、罰則等の強制力がないことから、取組みが必ずしも実施されない場合があることが予想され、コンテナトレーラーの運転者がコンテナの状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況が改善されないおそれがある。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定の費用、トラック事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等及びトラック事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方（トラック事業者にあつては運転者）に対して運送に係る書面（運送委託書、運送指示書等）を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>また、トラック事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者であるトラック事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>

<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>立案に当たっては、国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議における議論を踏まえた。</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>平成25年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることから、当該規制は有効である。</p>