

第8回「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」議事要旨案

日 時：平成30年3月26日（月）13:00～15:00

場 所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

出席者

関係団体

- 〃 小倉 一夫 一般社団法人日本船主協会
(所属：㈱ケイラインジャパン 大井トラフィックセンター(センター長))
- 〃 小原 祥司 一般社団法人日本港運協会
(所属：三菱倉庫㈱ 常務取締役)
- 〃 鈴木 靖之 一般社団法人日本貿易会 政策業務グループ 主幹
- 〃 新田 大介 日本商工会議所 地域復興部 課長
- 〃 真島 勝重 全日本港湾労働組合 書記長
- 〃 三谷 太志 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
JILS 総合研究所 研究員
- 〃 武藤 毅彦 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会業務部長
- 〃 村瀬 千里 外国船舶協会専務理事
- 〃 森島 聡 一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部上席主幹
- 〃 山本 敦 公益社団法人全日本トラック協会海上コンテナ部会副部会長
(所属：名海運輸作業(株) 代表取締役社長)
- 〃 渡邊 正男 日本海運貨物取扱業会専務理事

国土交通省 自動車局、道路局

警察庁 交通局

経済産業省

- 議事内容：(1) 国際海上コンテナの横転事故等の発生状況
- (2) 平成29年度の活動報告
 - (3) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保に係るアンケート調査結果の報告
 - ・トラック事業者に対するフレキシタンクを用いた液体輸送に係る実態調査
 - ・荷主に対するガイドライン周知状況等実態調査
 - (4) 国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル改定案

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、国際海上コンテナの横転事故等の発生状況、平成29年度の活動報告、国際海上コンテナのフレキシタンク等の実態調査について報告し、国際海上コンテナの陸上輸送における安全輸送マニュアルの改定案について意見交換が行われ、マニュアルの改定案については出席者全員の同意が得られた。

事務局からの説明及び委員から出された主な意見は以下の通り。

(1) 国際海上コンテナの横転事故等の発生状況

【事務局より】

- ・国際海上コンテナ運送中のトレーラの横転等事故（自動車事故報告規則に基づき報告があったもの）の発生状況は資料のとおり、平成29年は10件であった。死者・重傷者は、平成27年以降発生していない。
- ・（事故概要を資料に沿って説明）

【委員より】

- ・事故原因について、運転操作不適切とされているものが多いが、コンテナ内部の固縛状態を全部把握していれば、カーブ進入時に無茶な運転にはならない。実際に横転してしまった後に中の事故調査をしても、最初どうだったのか把握するのは、ほぼ不可能。事故原因が本当に運転操作のみによるものなのかと、非常に疑問が残る。

(2) 平成29年度の活動報告

【事務局より】

- ・地方連絡会議を、今年度は関東、近畿、東北で実施した。
- ・関東運輸局では、トラック協会非会員事業者への周知状況が低いことを受け、ガイドライン・マニュアルをそれぞれの事業者に送付し周知する対応を行った。
- ・11月には、新たに、東北地方の地方連絡会議の会議が実現し、関係者間で意識合わせをした。

【委員より】

- ・意見なし

(3) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保に係るアンケート調査結果の報告

【事務局より】

- ・今年度は、2種類のアンケート調査を実施した。1つ目は、「トラック事業者に対するフレキシタンクを用いた液体輸送に係る実態調査」、2つ目は、「荷主に対するガイドライン周知状況調査」を実施した。
- ・（資料に沿って調査結果を説明）
- ・フレキシタンクについては、平成26年の漏洩事故以降、その安全基準がないことが問題ではないか、などの声があがっていたが、その他の漏洩事案について情報がなかなか把握できていなかったところ。今回の調査では、平成26年の事案のように交通事故に繋がった事案は確認されなかったが、一方、コンテナヤードでの作業中等にて漏洩が発見されたものが何件かあることが把握できた。

【委員より】

- ・意見なし

(4) 国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル改定案

【事務局より】

- ・国際的な取り組みである「IMO/ILO/UNECE 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」には、フレキシタンクを積載する場合の取扱いについての記載がある。この内容を参考に、安全輸送マニュアルに、フレキシタンクを積載する場合の留意点を追記し、改訂する提案をする。

【委員より】

- ・フレキシタンクを積載したコンテナに貼るラベルの規格はあるのか。
- ・ぜひ一定の強度試験を行ったようなフレキシタンクを使うよう啓蒙活動をお願いしたい。また、確実なコンテナ内部の積付けと、適切な保護材の使用等によって、一定の安全性が担保されるのではないか。輸入されるフレキシタンクについては、残念ながら、運転手自身が中身も積み付けも確認できない。
- ・消防法上の危険品に類するようなものであっても、引火点が 130 度以上であればフレキシタンクで輸送することができることになっているが、引火性の液体を大量に輸送する際に、少なくとも専用のタンクコンテナで輸送する場合は、それなりの危険物の取扱いを熟知した人、あるいは台車に車積用の消火器を積んだりして、ある程度安全性を持って走っている。しかし、将来のトラック業界の働き手の不足を含め、トラックの自動化自体は避けられない問題がある中で、船舶の航行上であったり、コンテナターミナル内であったり、陸上輸送の出発地点であったり、なんら積み付け、固縛の確認ができない状態の中で、一般道路へ出ること自体が非常に不安に感じている。
- ・フレキシタンクの輸送を受け付けない船社は少なからずある。
- ・フレキシタンクについて、船社はどのように梱包され、どこまで安全対策が取られているか分からない状況。また、参考に 1 年間でどれくらいのフレキシタンクを積んだコンテナが輸入されてくるのか知りたい。

以 上