

船社、トラック事業者及びトラック運転者に対する ガイドライン周知状況等実態調査



調査の概要

○概要

主に「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」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の周知状況や安全対策取組状況について、平成31年1月～2月に調査を実施

○対象

- ・ 船会社 (回答：12者)
- ・ トラック事業者 (回答：143者)
- ・ トラック運転者 (回答：452者)

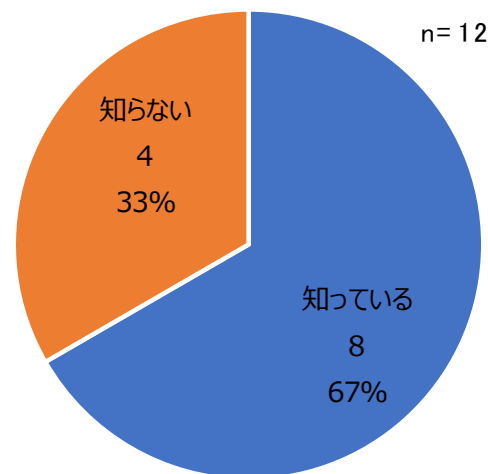
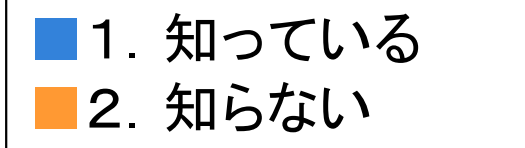
○調査内容

- ・ 「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」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の周知状況
- ・ コンテナ情報の伝達等、安全対策の取組状況
- ・ 船社におけるフレキシタンクの取り扱い 等

I. 船社に対する実態調査

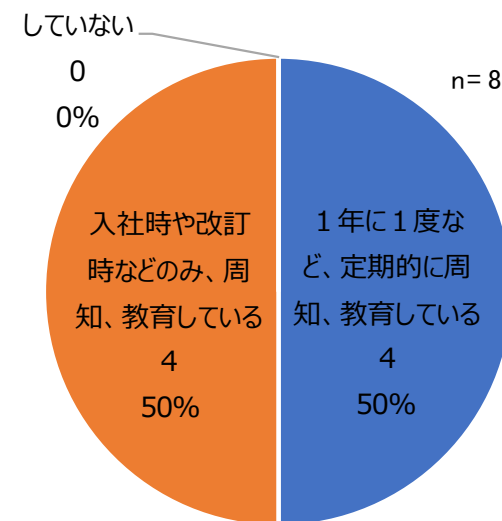
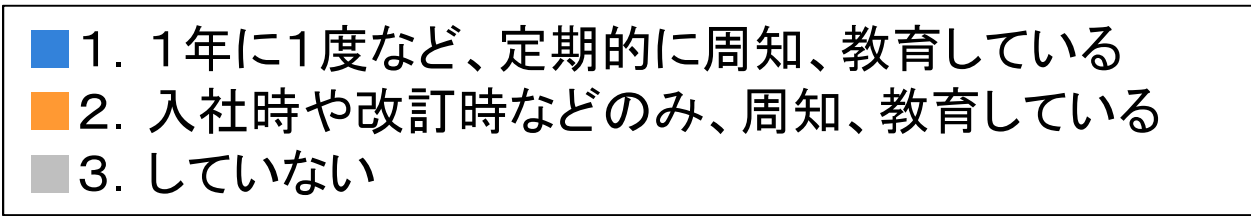
■国土交通省で策定している、

- ・「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」
 - ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」（以下「ガイドライン等」）
- を知っていますか。



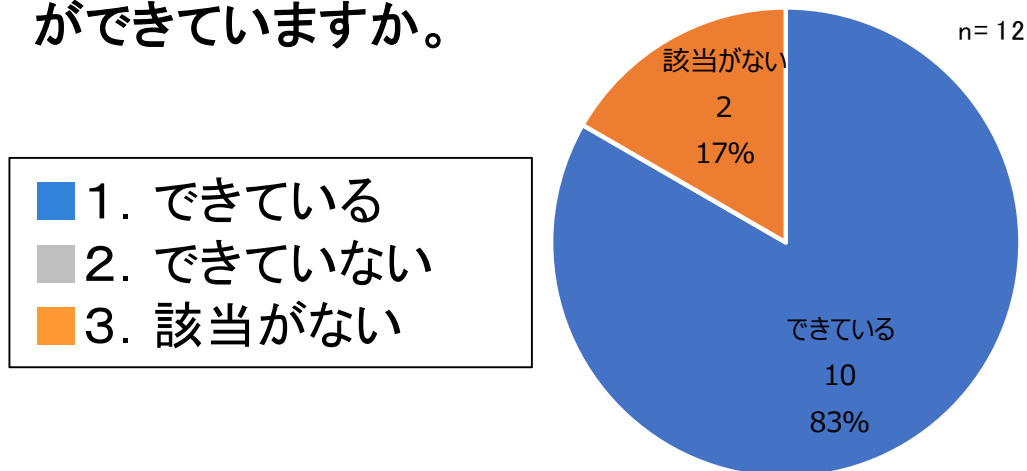
【ガイドライン等を知っている場合】

■ガイドライン等を関係部署の社員に周知していますか。

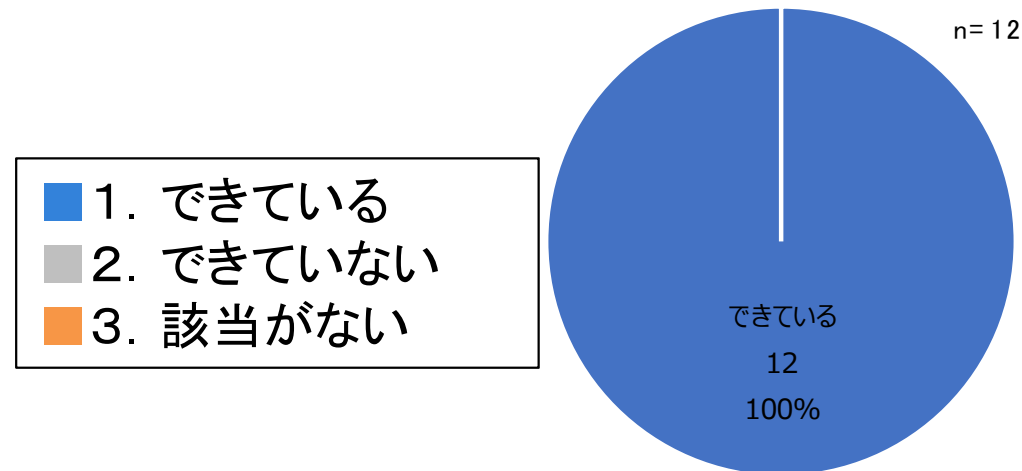


1. 船社に対する実態調査

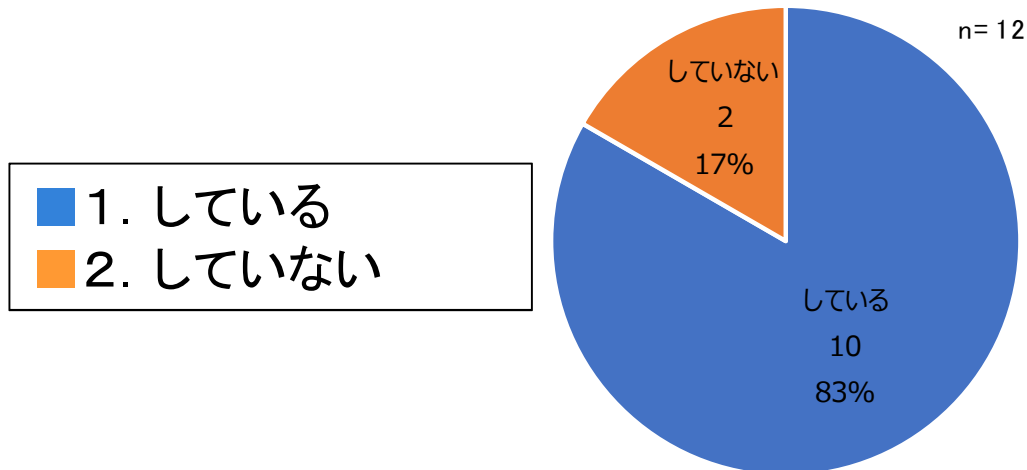
■ コンテナ内容物について、荷主又はターミナルオペレーター等の関係者から問い合わせがあった場合の、把握情報の提供ができていますか。



■ コンテナから危険物が漏れる等の異常が認められた場合の、速やかな荷主等関係者への伝達ができていますか。



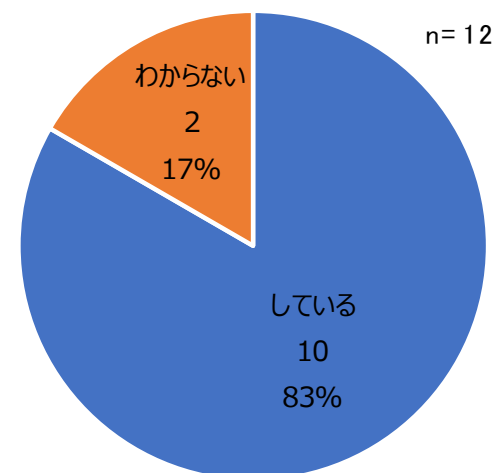
■ 発荷主に対し、偏荷重防止、コンテナの損傷防止のために、コンテナへの適切な積付けを行うよう、啓発を行っていますか。



【フレキシタンクによる液体輸送について】

■フレキシタンクによる液体貨物を輸送していますか。

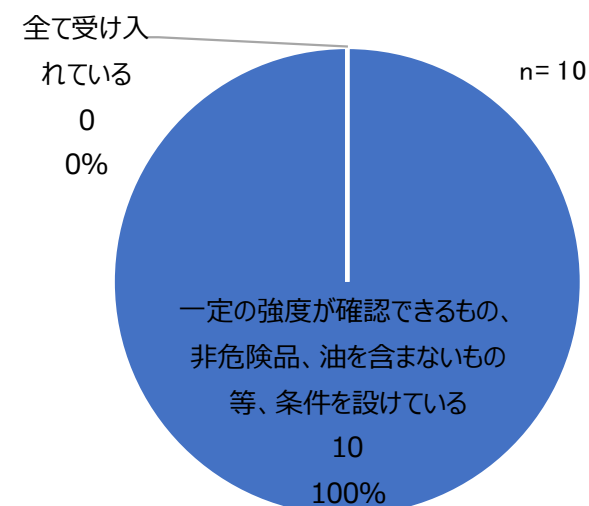
- 1. している
- 2. 全て断っている
- 3. わからない



【フレキシタンクによる液体輸送をしている場合】

■輸送するフレキシタンクに条件は設けていますか。

- 1. 全て受け入れている
- 2. 一定の強度が確認できるもの、非危険物、油を含まないもの等、条件を設けている。



I. 船社に対する実態調査

■輸送するフレキシタンク又は積載液体についての具体的な条件を教えてください。

- ・危険物は、NGとしている。それ以外は、基本的に受けるが、コンテナがふくらんでいる場合は、ゲートで拒否。
- ・危険品、化学薬品等は除外。国内輸送（フィーダ）は請け負わない。
- ・社内のブッキングマニュアルに基づいて、ブッキング受付可否判断。COA提出義務付け。危険物、海洋汚染物質の受付拒否。
- ・非危険品非海洋汚染。MSDS（製品安全データシート）提供必須。
20フィートのみ。Container Owner Associationが認証したタンクを使用する事。船体中央部オンデッキ1段目前提。
- ・船積毎の許可申請、品名による引き受け規制（禁止リストによる規制）、使用されるフレキシタンクの品質担保、詳細の確認（SDS（安全データシート）等の提出）、標札等による注意喚起の要求、特定品については追加でサーベイレポートの要求（積載方法等の確認）
- ・充填される液体が危険品の場合は引き受けない。充填される液体量を制限する。
フレキシタンクメーカーをC.O.A.メンバー製のものに限り引き受ける。
輸送中(船積みから船降ろしまで)貨物がフレキシタンクであることを関係者に船積みデータ上で明記する。
- ・本船上積み付けオンデッキ1段目積載することになっている。

■フレキシタンクを年間どのくらい輸送していますか。

○輸出コンテナ（回答2社）

- ・ 500TEU
- ・ 100TEU

○輸入コンテナ（回答1社）

- ・ 90TEU
うち、フランス向け 80TEU
インドネシア向け 10TEU
- ・ 30TEU

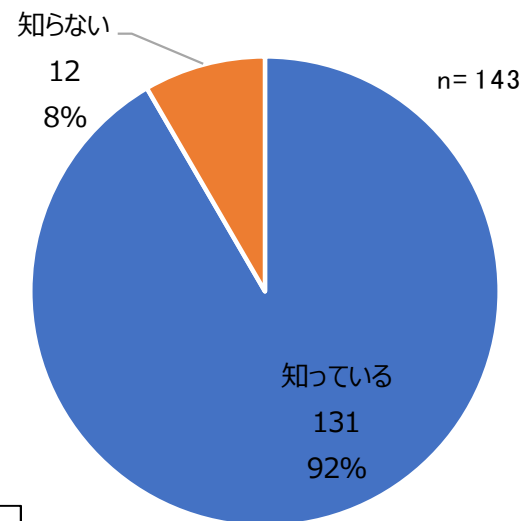
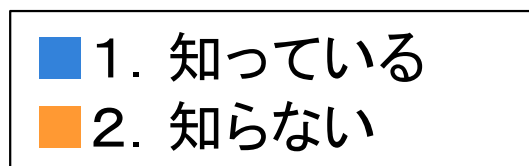
■ 輸送中に、フレキシタンクの破損により液体物が漏洩したことはありますか（平成28年以降）。
ある場合、その時の情報を教えてください。

| | 《事案1》 | 《事案2》 | 《事案3》 | 《事案4》 | 《事案5》 |
|---------------|----------------|----------------|--------------|--------------------|---------------------------------|
| ○ 輸出・輸入の別 | 輸入 | 輸入 | 輸入 | 輸入 | 輸入 |
| ○ 漏洩した品目 | ワイン | 米油 | 植物油 | アマニ油 | 植物性油 |
| ○ どの段階で把握したか | 入港前に船からの通報で把握 | 入港前に船からの通報で把握 | 積みかえ港で事故発生時 | CY揚げ時 | 積み替え港ハンドリング中 |
| ○ 漏洩が発覚した際の対応 | 荷主への通報、サーベイ、清掃 | 荷主への通報、サーベイ、清掃 | 積みかえ、残留分輸送継続 | 砂等で漏洩防止。荷主早期引き取り指示 | 積み替え港から揚港への輸送継続はせず |
| ○ 推定される原因 | バックの老朽化、強度不足 | バックの老朽化、強度不足 | タンク破損 | バッグの破損 | フレキシタンクとコンテナ庫内装飾品(ボルトナット等)との摩擦か |

以上 5件（4者）

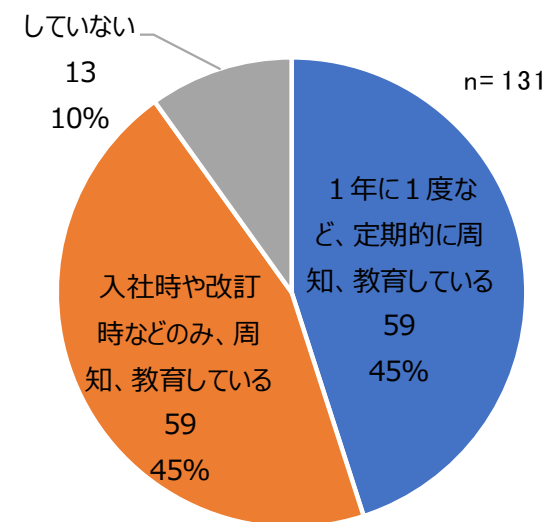
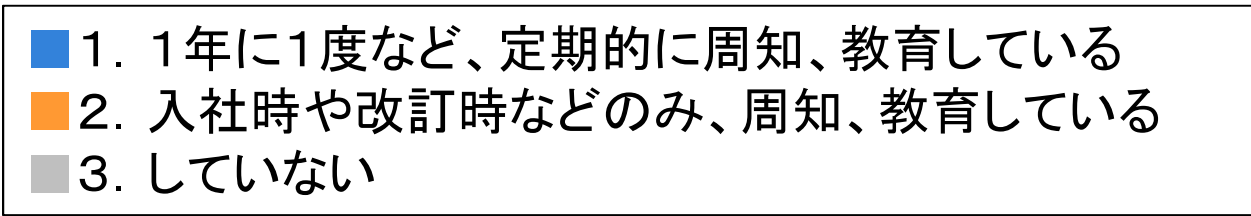
■国土交通省で策定している、

- ・「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」
 - ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」（以下「ガイドライン等」）
- を知っていますか。



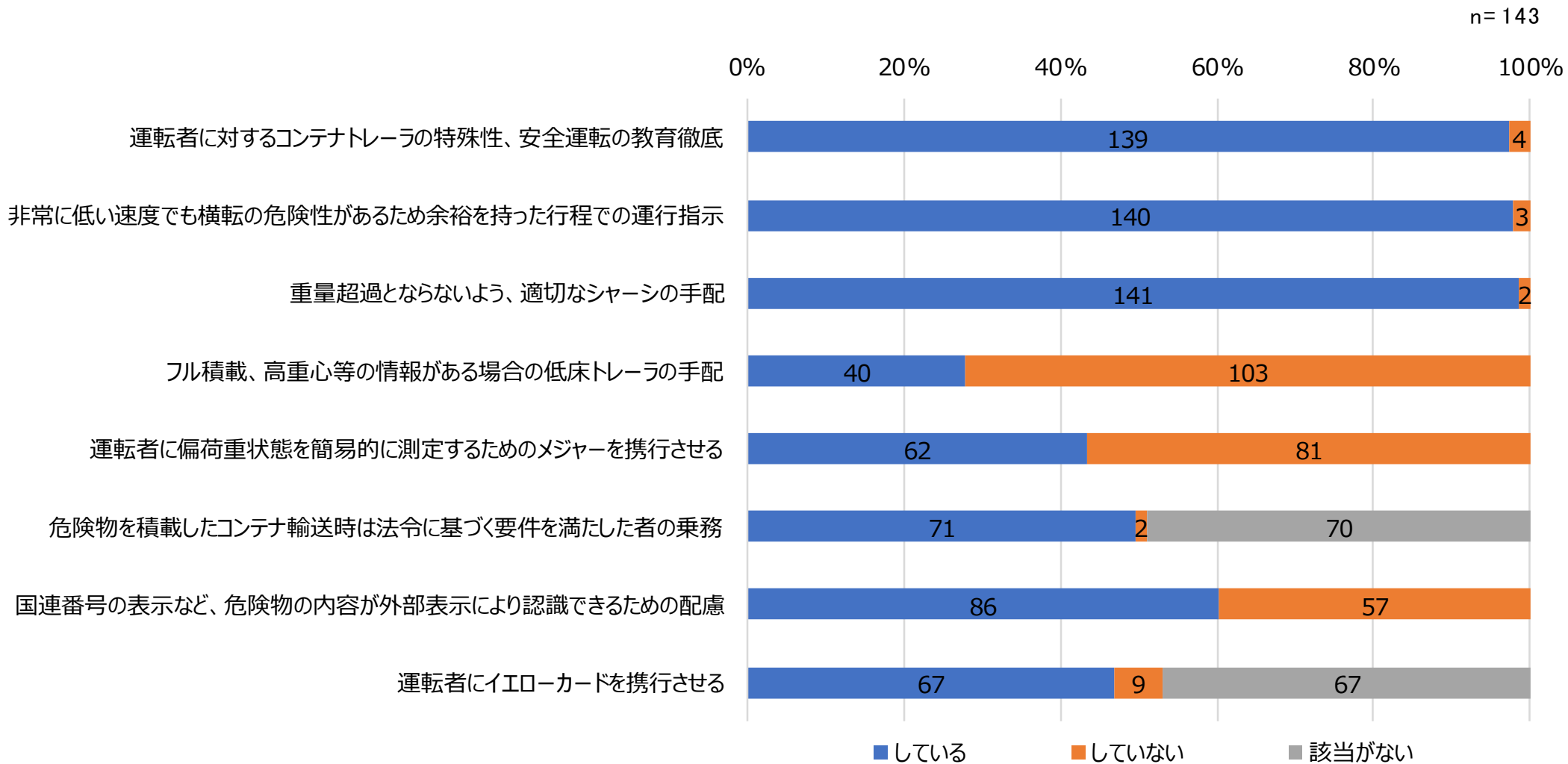
【ガイドライン等を知っている場合】

■ガイドライン等を社員に周知していますか。

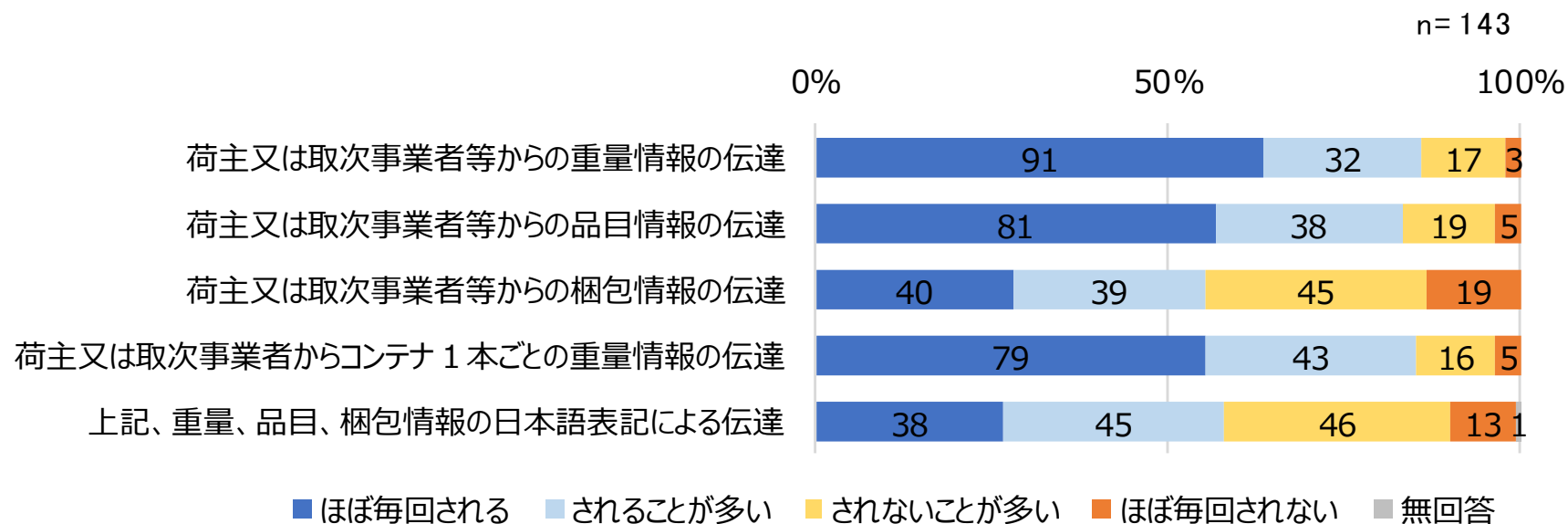


II. トラック事業者に対する実態調査

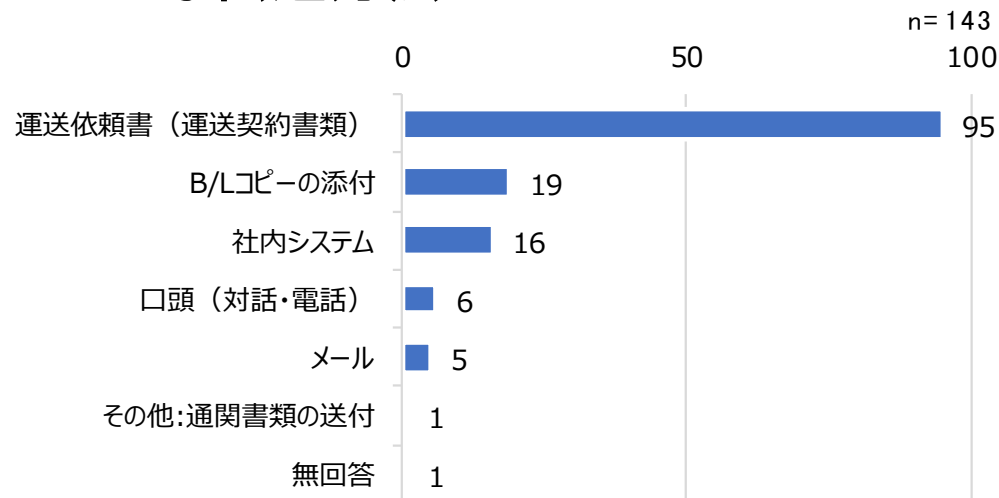
■コンテナトレーラの安全運転に関わる内容について、次の取組を実施していますか。



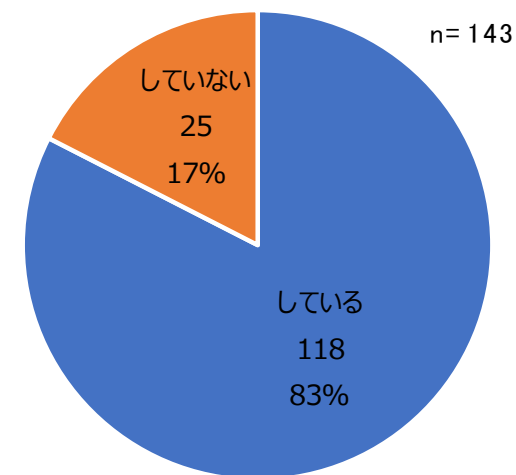
■輸入コンテナの情報伝達等に関し、次の対応を実施していますか。



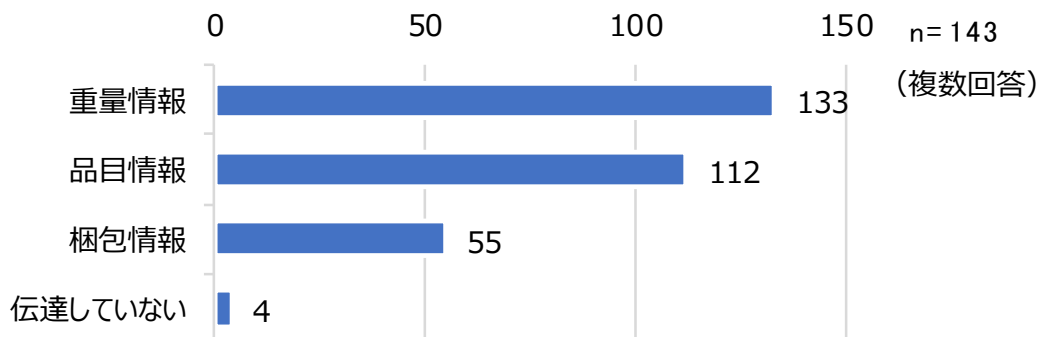
■重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



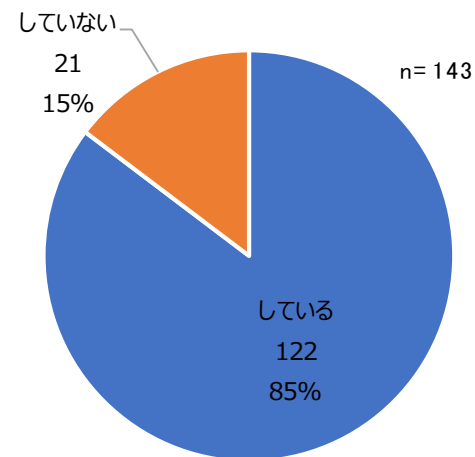
■重量、品目、梱包情報等が得られていない場合、運送依頼を行った者への情報要求



■ 運転者へ伝達している情報



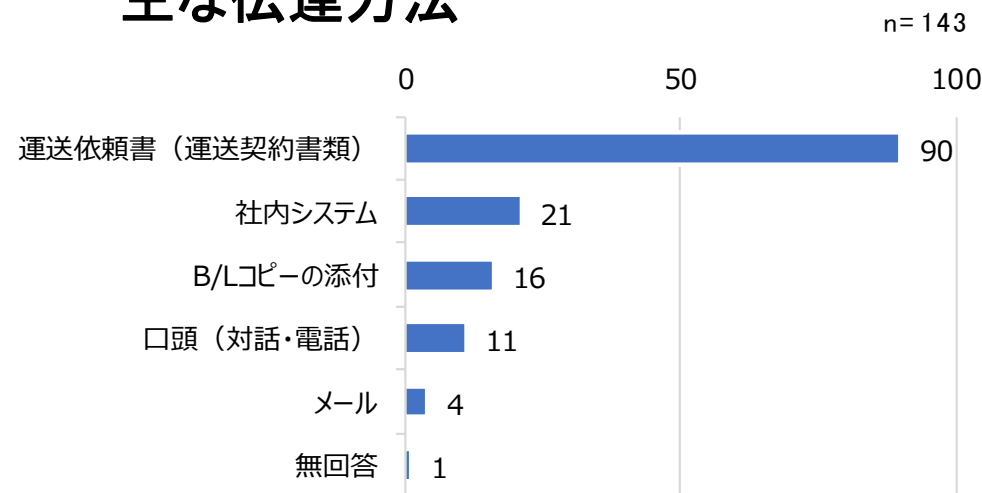
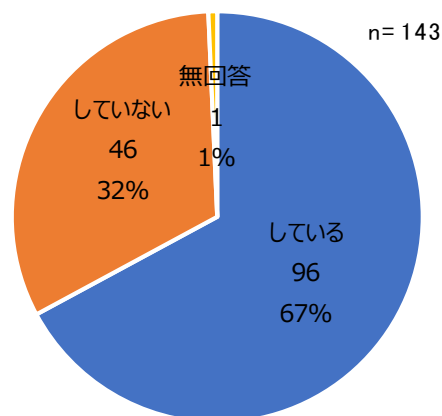
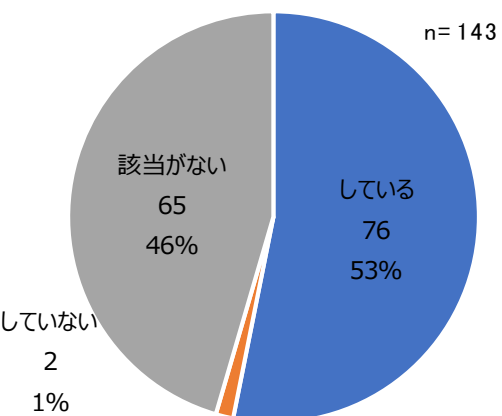
■ 運転者へのコンテナ1本ごとの重量情報の伝達



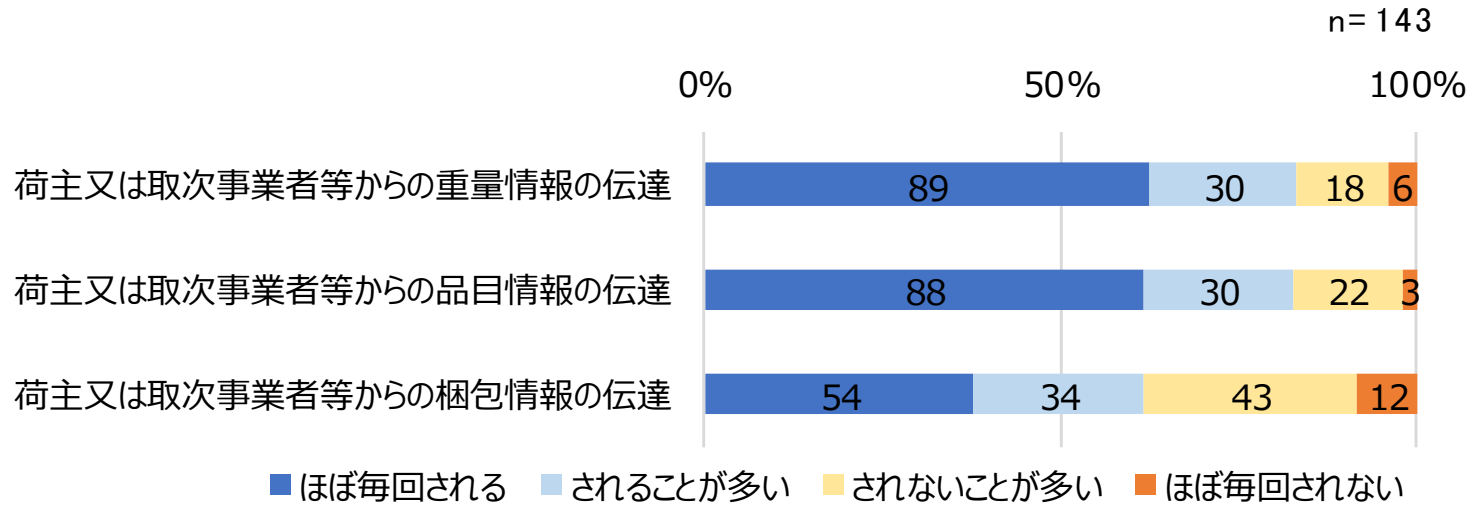
■ 運転者への危険物に関する情報の伝達

■ 重量、品目、梱包情報の日本語表記による伝達

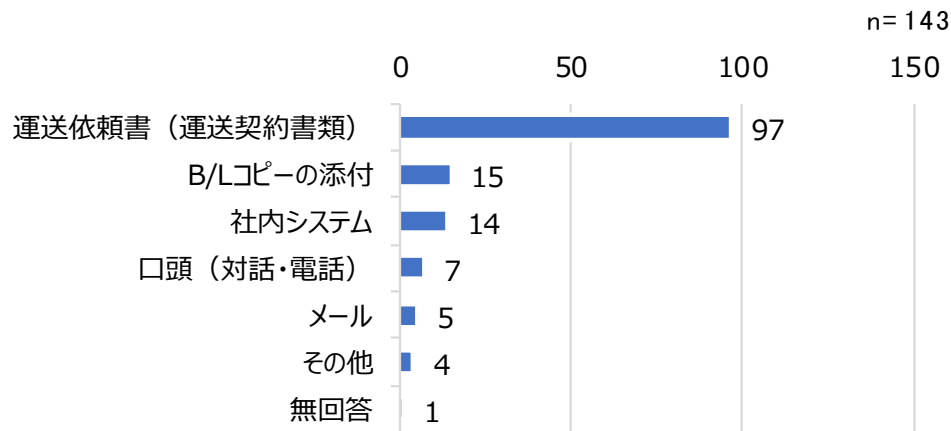
■ 重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



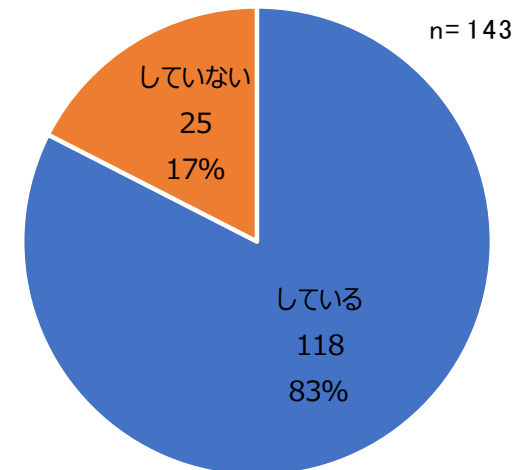
■ 輸出コンテナの情報伝達等に関し、次の対応を実施していますか。



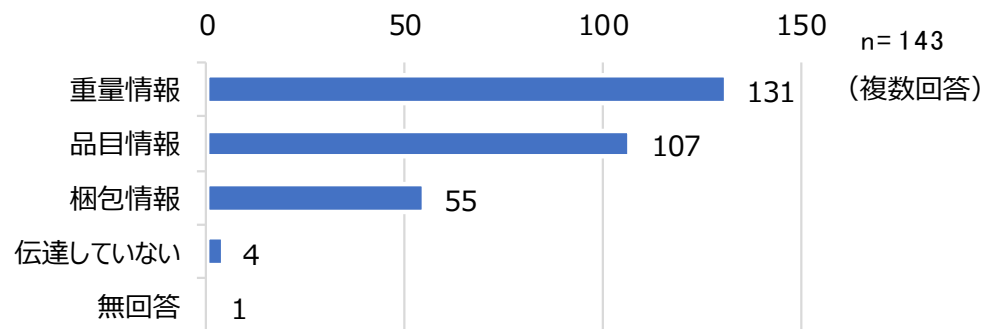
■ 重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



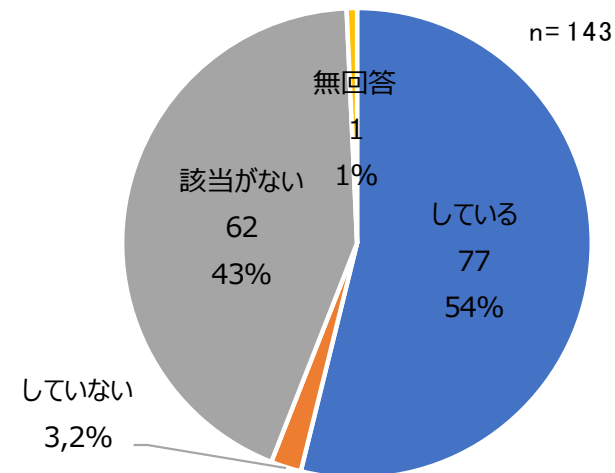
■ 重量、品目、梱包情報等が得られていない場合、運送依頼を行った者への情報要求



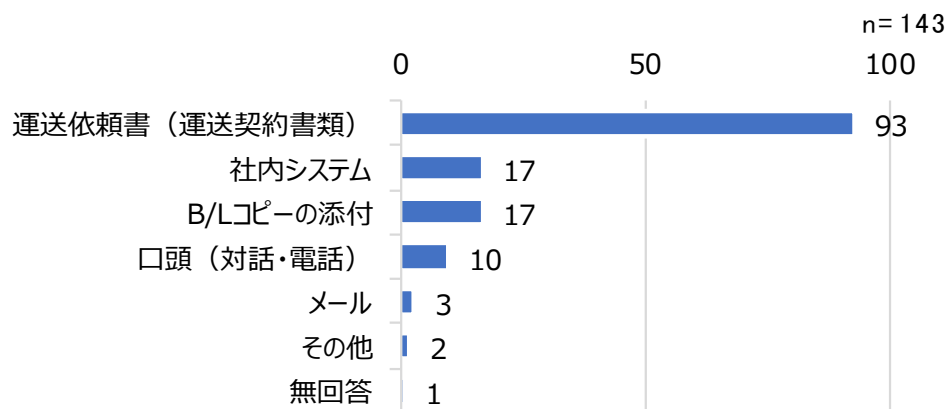
■ 運転者へ伝達している情報



■ 運転者への危険物に関する情報の伝達



■ 重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



II. トラック事業者に対する実態調査

■情報伝達等に関し、「されない」「していない」と回答された項目について、実施するために障害となっている事柄についてご記入ください。

《主な回答》

- ・間に何社か入ると最終依頼先まで情報が伝わってこない。
- ・取次事業者にも情報が入ってこないことが多い。
- ・中間業者が聞かないのでわからない。
- ・2軸シャーシで対応可能か3軸シャーシが必要かの伝達はされるが、重量は明記されていないことが多い。
- ・必要性を認識していないので要求していない。
- ・フル積載貨物であるかないかの手配のやり取りが多く、荷姿（バラ・パレット）
 - ・品目は、後回しになる傾向がある。
- ・利用運送業者からのケースの場合、利用運送業者が手間を省いている。

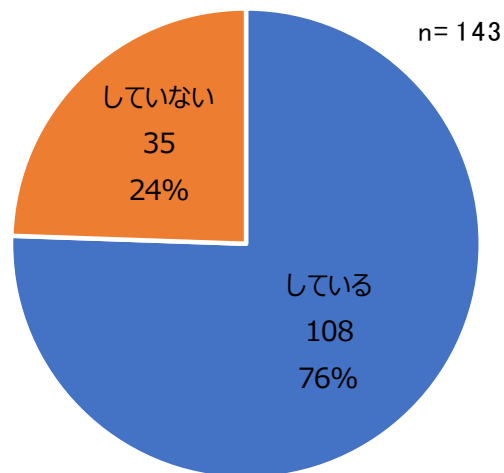
■情報伝達を行うにあたり、貴社特有の取組、工夫点などがありましたらご記入ください。

《主な回答》

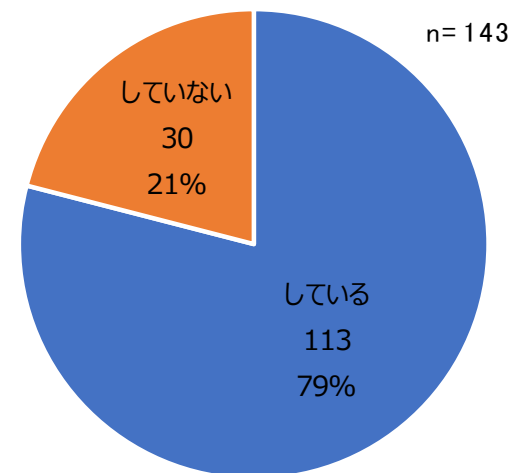
- ・一元管理するシステムを導入し、専用端末で電子的な情報伝達を行っている。
- ・自社のシステム上、全ての項目の情報を入力しないと先に進まないようになっている。
- ・取次事業者の管理システムに介入し、各車端末により電子的に情報伝達。
- ・輸出の場合自社で台貫を必ず実施。

■ 不適切状態にあるコンテナの発見及び是正のための措置に関して、その取組状況をお伺いします。

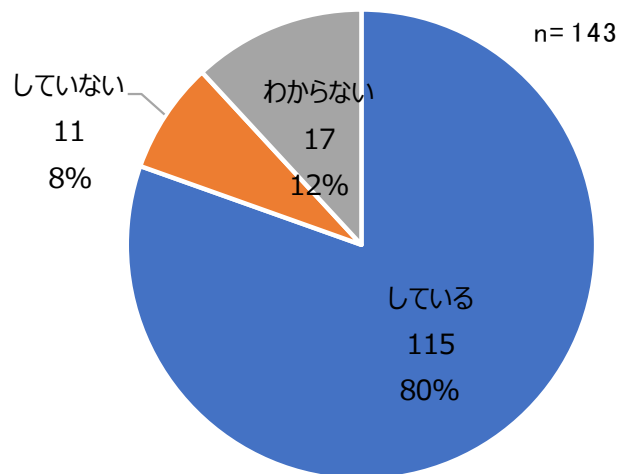
○ 輸入時において、運送前までに書面にて不適切状態(重量超過や偏荷重等)のおそれがあるコンテナの事前確認



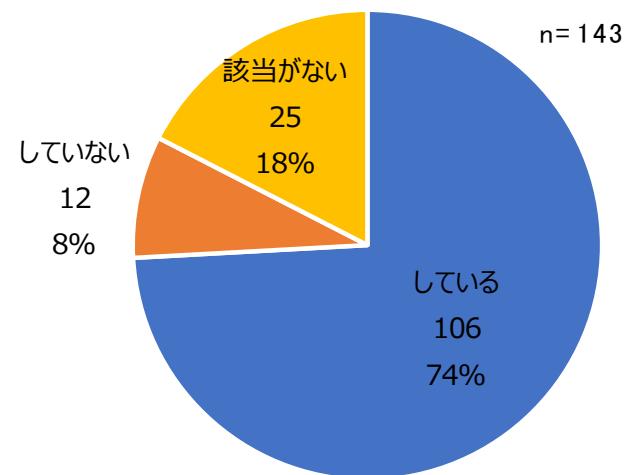
○ 輸出時において、運送前までに書面にて不適切状態(重量超過や偏荷重等)のおそれがあるコンテナの事前確認



○ 不適切コンテナが発見された際の関係機関との開封・是正のための連絡調整体制の確立



○ 不適切コンテナが発見された際の関係機関との開封・是正のための対応の実施

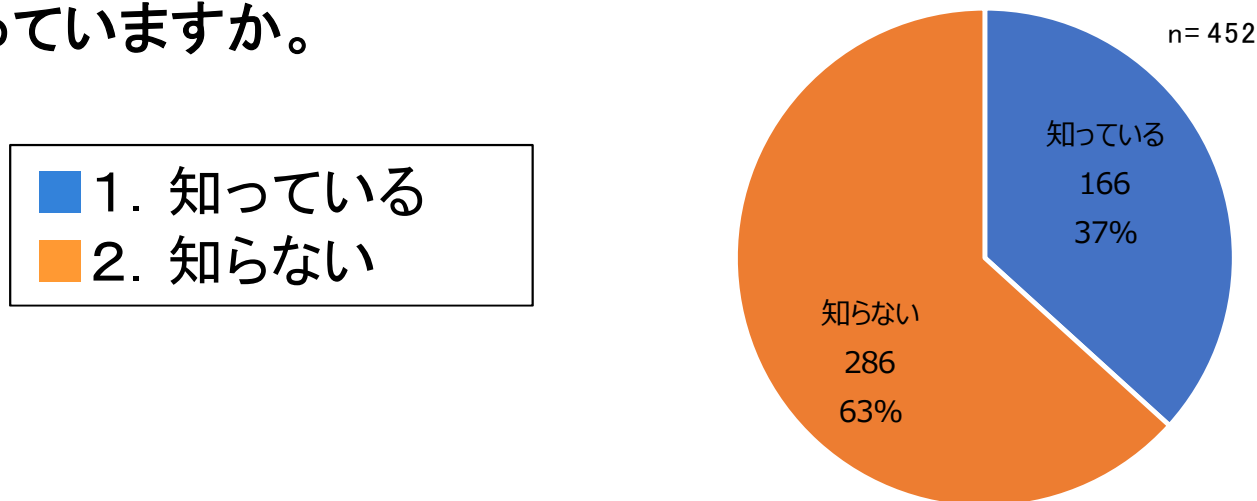


III. トラック運転者に対する実態調査

■国土交通省で策定している、

- ・「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」
- ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」（以下「ガイドライン等」）

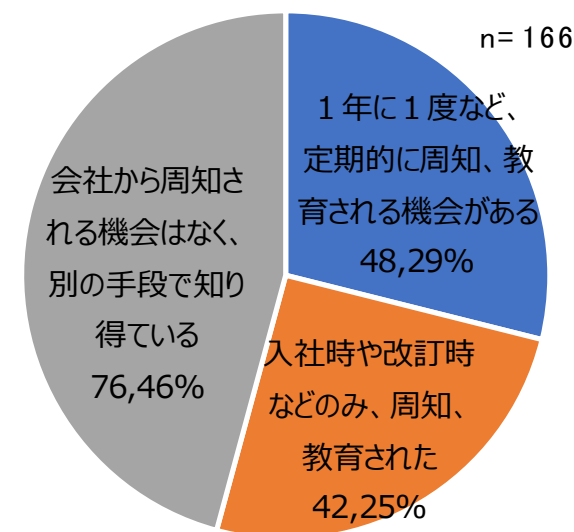
を知っていますか。



【ガイドライン等を知っている場合】

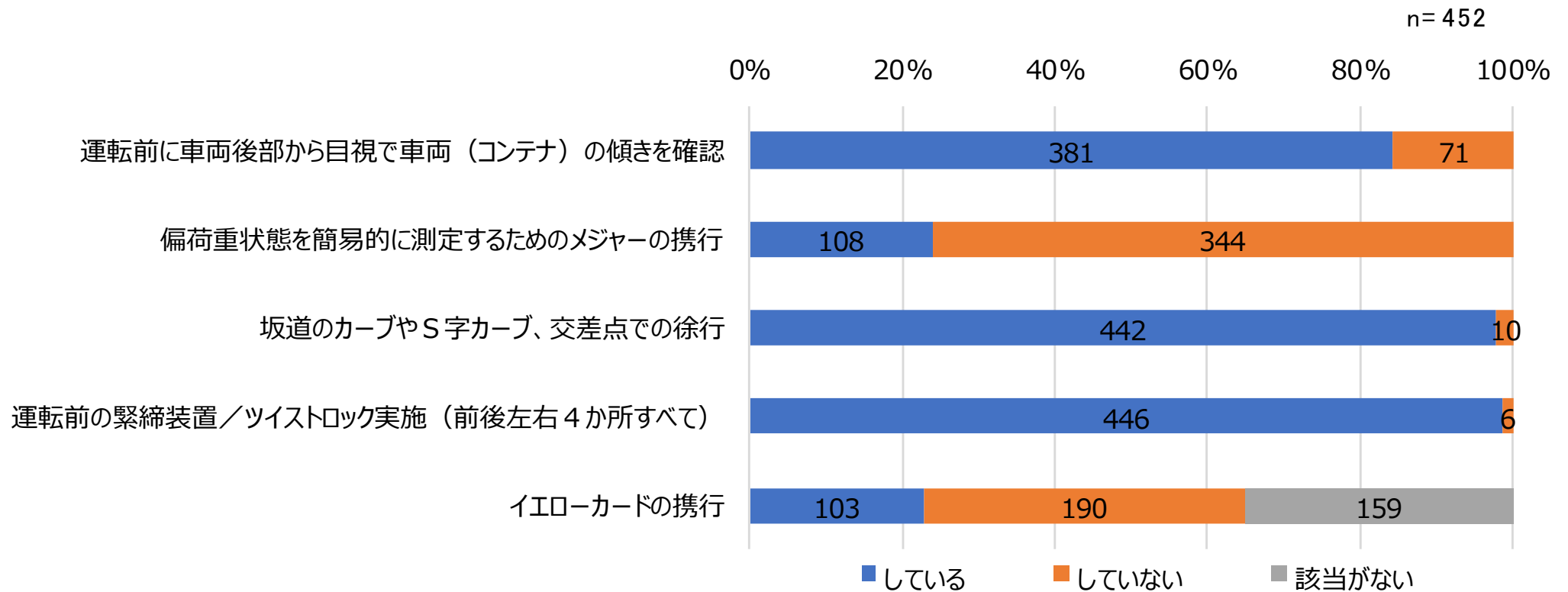
■所属会社において、ガイドライン等に関する周知や研修の機会がありますか。

- 1. 1年に1度など、定期的に周知、教育される機会がある
- 2. 入社時や改定時などのみ、周知、教育された
- 3. 会社から周知される機会はなく、別の手段で知り得ている



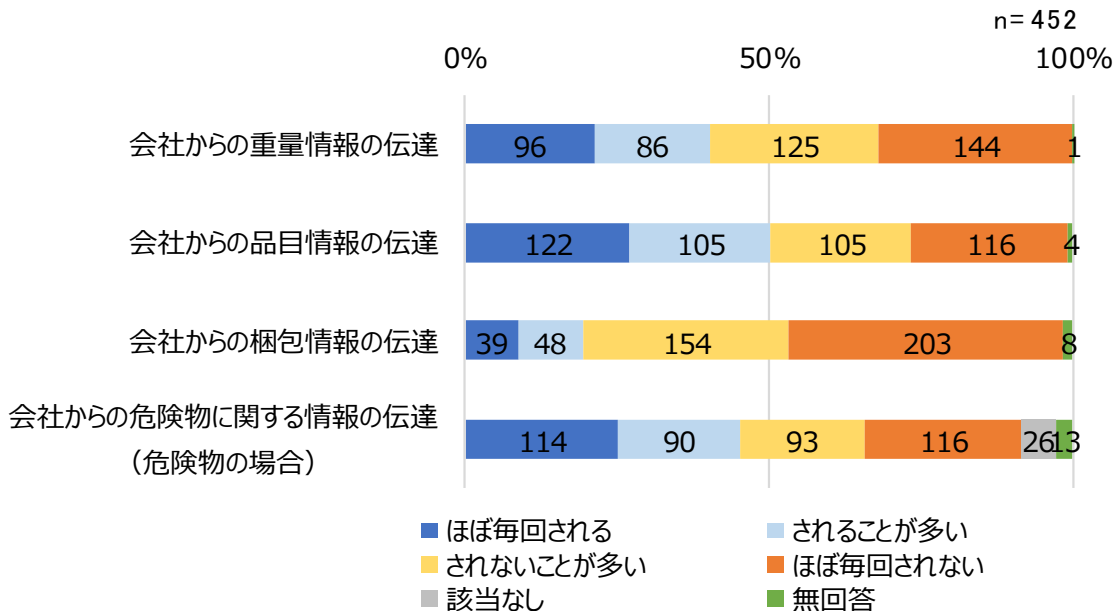
III. トラック運転者に対する実態調査

■コンテナトレーラの安全運転に関わる内容について、以下の取組を実施していますか。

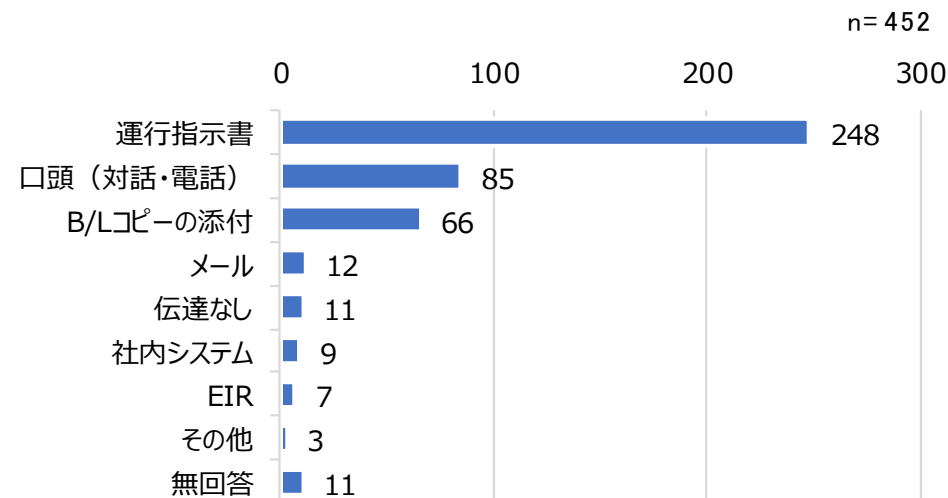


III. トラック運転者に対する実態調査

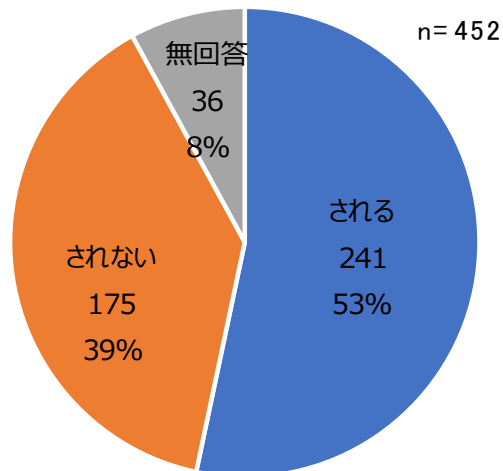
■ 輸入コンテナの情報伝達等に関し、次の対応を実施していますか。



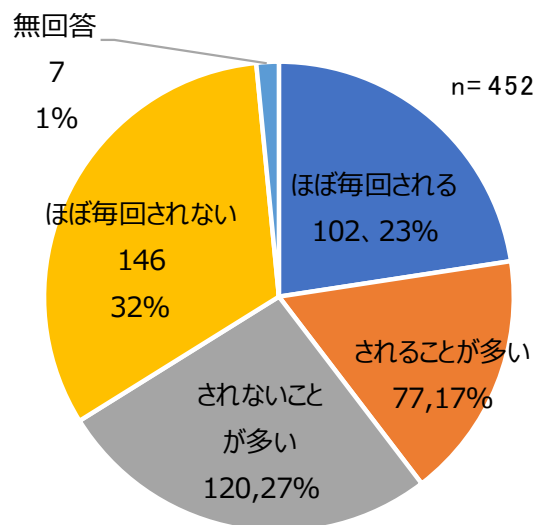
■ 重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



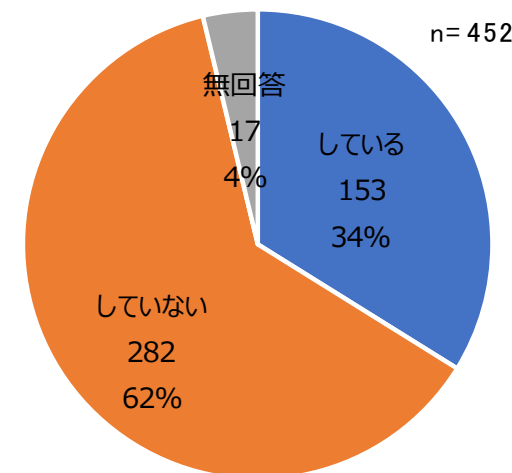
■ 日本語表記による伝達



■ コンテナ1本ごとの重量伝達

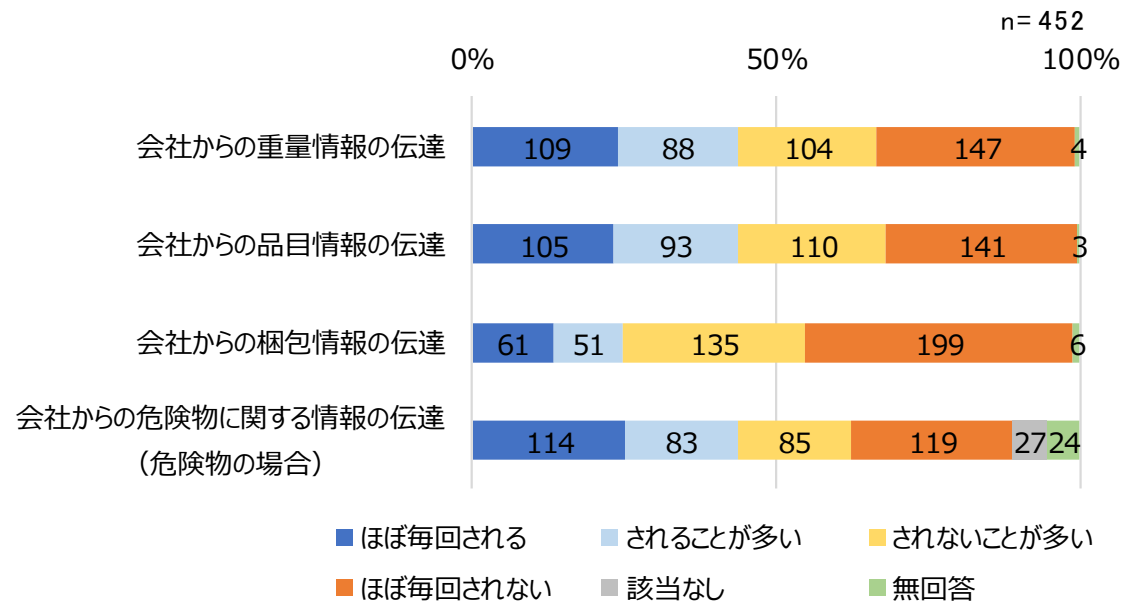


■ 重量、品目、梱包情報等が得られていない場合、会社への情報要求

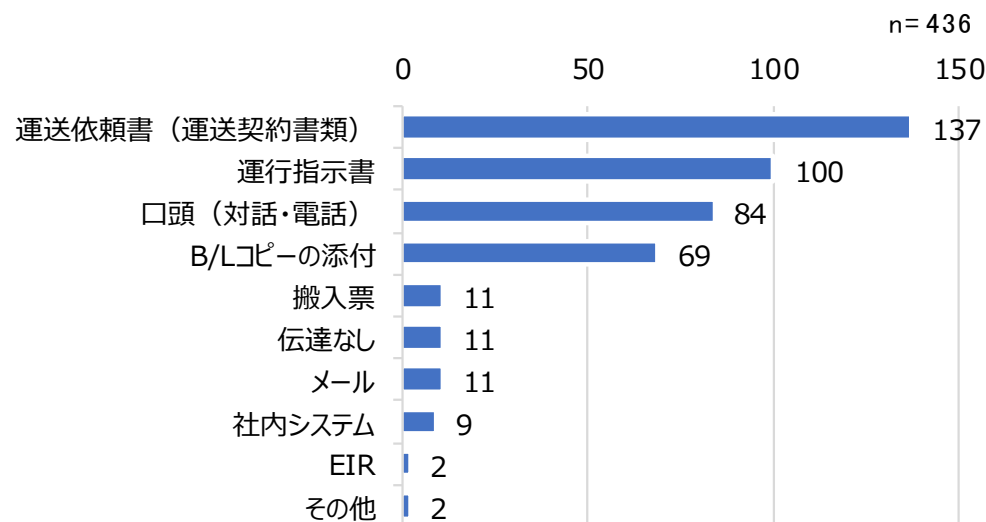


III. トラック運転者に対する実態調査

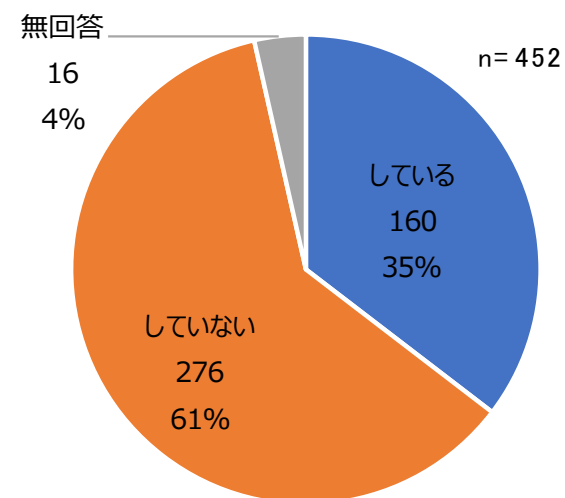
■ 輸出コンテナの情報伝達等に関し、次の対応を実施していますか。



■ 重量、品目、梱包情報の主な伝達方法



■ 重量、品目、梱包情報等が得られていない場合、会社への情報要求



Ⅲ.トラック運転者に対する実態調査

■情報伝達等に関し、「されない」「していない」と回答された項目について、実施するために障害となっている事柄についてご記入ください。

《主な回答》

- ・配車時の情報が不足している。引き取り場所等が決まっていることが多く、ドライバー任せになっている。
- ・配車係が多忙。
- ・会社での取扱いが多いため、すべてを網羅した指示書作成は難しいのではないかな。
- ・会社も情報を把握していないと思う。
- ・情報を荷主などに聞く仕組みができていない。
- ・会社側が情報伝達を重要と考えていない。
- ・重量や梱包を確認できないことが当たり前としてやっていると思う。
- ・会社に聞ける雰囲気ではない。
- ・日常の輸送業務工程の滞りをなくすことを優先しているのではないかな。
- ・扱う品目がほぼ限られているので、都度の情報伝達はされない。

■情報伝達を行うにあたり、貴社特有の取組、工夫点などがありましたらご記入ください。

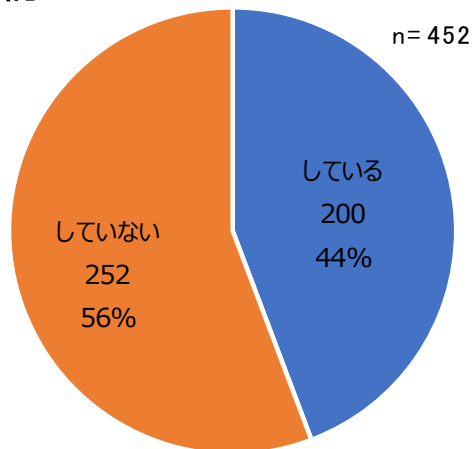
《主な回答》

- ・社内専用端末で電子情報伝達を行っている。

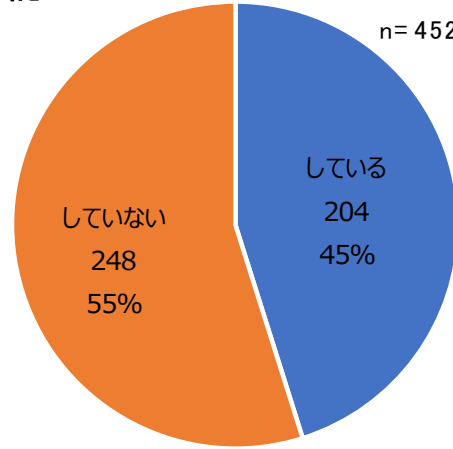
III. トラック運転者に対する実態調査

■ 不適切状態にあるコンテナの発見及び是正のための措置に関して、その取組状況をお伺いします。

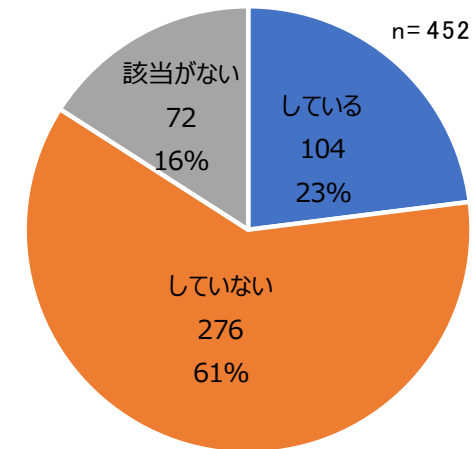
○ 輸入時において、運送前までに書面にて不適切状態(重量超過や偏荷重等)のおそれがあるコンテナの事前確認



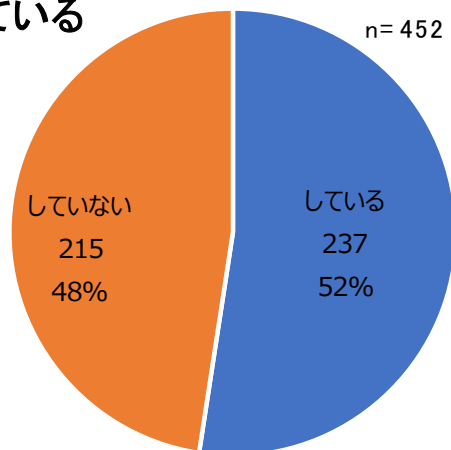
○ 輸出時において、運送前までに書面にて不適切状態(重量超過や偏荷重等)のおそれがあるコンテナの事前確認



○ 車両に傾きのおそれがある場合、メジャーによる傾きの簡易計測



○ 会社から運転者に対し、不適切コンテナが発見された際の関係機関との開封・是正のための連絡調整体制について示されている



○ 不適切コンテナが発見された際の、会社及び関係機関への連絡

