

## 「第 13 回 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」 議事概要

日 時：令和 5 年 3 月 3 日（金） 16:00～17:30

場 所：中央合同庁舎 2 号館 1 F 国土交通省第 1 会議室

出席者：穂山委員、足立委員、池田委員、今井委員、木村伸児委員、木村雅哉委員、須山委員、高橋委員、  
畠山委員、村瀬委員、脇坂委員

総合政策局参事官（物流産業）、道路局企画課、道路局道路交通管理課、自動車局安全政策課、  
自動車局貨物課、海事局外航課、海事局検査測度課、港湾局港湾経済課  
警察庁交通局交通企画課、経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

議事次第に沿って、事務局及び港湾局港湾経済課からの資料の説明後、意見交換が行われた。主な内容は以下の通り。

### 議題（１）国際海上コンテナの横転事故等の発生状況

- 安全対策をさらに徹底するために、国際海上コンテナの輸送には G マークの取得を条件とするか、コンテナ輸送用の特別な G マークを設けてはどうか。
- 横転事故が起こっても、処分を恐れて国交省に報告しない事業者もあると聞く。事故情報の収集について警察と連携できているのか。

### 議題（２）国際海上コンテナの陸上運送の安全確保に係る調査結果・優良事例

- 安全確保に係るアンケート調査には、しっかりと取組んでいる企業から回答が寄せられることが多く、必ずしも実態を反映していない可能性もある。調査対象を個別に選別する必要があるのではないか。
- トラクターヘッドの性能向上という点について 2 点申し上げる。
  - ・車体がコンテナの傾きを自動的に直すようになっているため、偏荷重状態の確認用にメジャーの携行を促すことは結構だが、車体の性能の向上を考えると、若干矛盾を感じる。
  - ・トラクターの馬力、エアサスペンションの性能向上により、運転者が気づかずに一時停止することなく交差点に侵入し右左折をするとコンテナが傾きやすく、傾いている方向に圧力がかかるため危険である。
- 近年の事故事例は大半が輸入コンテナである。輸入コンテナは輸出コンテナに比べデバンニング等により中身を確認する機会がほぼなく、ドライバーが不安を感じても打つ手が乏しい。優良事例のような発荷主への働きかけも制度化するのは現実的でないので、非常に難しい課題。
- 国際海上コンテナは、船会社も運送事業者も原則開封できず、受荷主のみ開封可能。荷主を巻き込んでいかなければならない。

### 議題（３）令和 4 年度取組及び令和 5 年度以降取組案

- 地方連絡会議について、例えば関東では、東京都トラック協会が参加するものという認識ができてしまっている。地域全体で当事者意識を醸成することが重要。
- 運行管理者の業務に、コンテナの中身を確認させるよう指示することを加えてはどうか。
- 海上コンテナ運送における事故防止の重要性について、言葉だけで海外の輸送人等に伝えることは難しい。コンテナの偏荷重により日本側でいかに重大な事故が起こっているか、映像によって海外の輸送人等に実感してもらうという取組を行ってみてはどうか。

#### 議題（４）サイバーポートに関する取組

- CONPAS によってターミナルへの入場はスムーズになっているが、実証実験用に専用ゲートを利用しており、入場はスムーズであるが中では渋滞が発生しているため、運転者からは課題があるという意見を聞いている。
- また、CONPAS の実証実験では専用タブレットを使用しているが、いずれ運用になると、運送事業者への購入費用の負担や機種の変更等、コスト負担になることも考えられるため、スマートフォンで利用できるように専用アプリの開発についても検討願いたい。
- VGM の伝達方法を船会社にヒアリングすると、大半が紙で伝達されている。VGM 情報伝達の電子化について、関連事業者に啓発してほしい。また、サイバーポートに登録、接続している船会社は極めて少ない。より多くの船会社にサイバーポートに接続してもらえよう、取り組んでいただきたい。

以上