

# 令和6年度の取組

## 第15回 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議



## ① 連絡会議等

- ・令和6年7月22日 関東地方連絡会議
- ・令和7年1月21日 九州地方連絡会議

## ② 各トラック協会 海上コンテナ部会 安全講習会

- ・ 全国2地域でマニュアル周知に関する講演を実施。

令和6年度実施:愛媛、群馬

これまでに実施済み:東京、神奈川、釧路、札幌、愛知、大阪・兵庫、福岡、沖縄、佐賀、栃木

資料2でご報告済み

## ③ 安全確保に係る調査

- ・ 荷主、運送事業者、運転者に対しガイドライン、マニュアルの周知状況や安全対策の取組につき調査を実施。

## ④ 情報伝達に係る優良事例調査

- ・ 主に積付けの状況に関する情報につき、情報伝達方法が優良と思われる事業者の調査を実施。

## ⑤ 国際海上コンテナの陸上輸送において発生した事故の分析

国際海上コンテナの陸上輸送において事故報告規則に報告された2021～2023年に発生した事故(33件)の傾向について分析を実施。

## ⑥ マニュアル概要の動画コンテンツ化

トラック運転者に向けて、「安全運転の徹底」及び「不適切コンテナ発見時の対処」の具体的な内容を見やすい絵と文字で紹介するリーフレットを昨年度作成して配布したが、さらなる周知を狙い動画コンテンツを作成。安全運転の啓発に活用していく。

## ⑦ 過去発生した重大事故事例のマンガ化

過去発生したコンテナセミトレーラー事故について、その原因や対策について読みやすいマンガ形式にまとめたものを作成。安全運転の啓発に活用していく。

日時: 令和6年7月22日(月)14:00~

場所: 横浜第2合同庁舎

## 出席者

### (関係団体) 名簿順

一般社団法人東京港運協会  
横浜港運協会  
京浜海運貨物取扱同業会  
東京倉庫協会  
神奈川倉庫協会  
東京商工会議所  
一般社団法人日本貿易会  
全日本港湾労働組合  
全横浜港湾労働組合連合会  
一般社団法人東京都トラック協会  
一般社団法人神奈川県トラック協会  
一般社団法人埼玉県トラック協会  
一般社団法人千葉県トラック協会  
東京港埠頭株式会社  
横浜川崎国際港湾株式会社  
川崎臨港倉庫埠頭株式会社

### (行政) 名簿順

東京都港湾局、横浜市港湾局、川崎市港湾局  
経済産業省関東経済産業局  
国土交通省自動車局  
国土交通省関東地方整備局  
国土交通省関東運輸局

## 議題

- (1) 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議(第14回)について
  - ① 国際海上コンテナの横転事故等の発生状況
  - 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
  - ③ 令和5年度の実績について
- (2) 関東運輸局の取り組み
- (3) 情報交換、連絡事項

## 主な議事

- 国土交通省とトラック協会の尽力により事業者への周知は浸透してきていると思うが、ドライバーへの周知について実際にどれだけ出来ているかという、まだ課題がある。
- サイバーポートを活用することにより、コンテナの積載状況をドライバーへ提供する等し、安全を確保できるシステムを構築いただきたい。コンテナの積載状況等の情報伝達は港湾労働者にとっても重要な情報である。
- 近年外国人ドライバーが増えてきており、言葉が通じない、ターミナル内のルールを理解していない等の問題が発生。よりよいガイドラインの運用について周知をお願いしたい。

日時: 令和7年1月21日(火) 14:00~

場所: 福岡合同庁舎新館

## 出席者

### (関係団体) 名簿順

ひびきコンテナターミナル株式会社  
博多ふ頭株式会社  
北九州埠頭株式会社  
九州地方港運協会  
全日本港湾労働組合  
運輸労連福岡県連合会  
一般社団法人九州経済連合会  
九州トラック協会  
福岡県トラック協会  
公益社団法人佐賀県トラック協会  
大分県トラック協会

### (行政) 名簿順

福岡県警警察本部交通企画課  
福岡県土整備部港運課  
福岡市港湾空港振興部  
北九州市港湾空港局港営部港営課  
九州経済産業局産業部流通サービス産業課  
国土交通省物流・自動車局  
国土交通省九州地方整備局  
国土交通省九州運輸局

## 議題

- (1) 国際海上コンテナの横転事故等の発生状況
- (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
- (3) 令和5年度の実施及び令和6年度以降の実施について
- (4) 国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための運輸局における実施について
- (5) 情報交換

## 主な議事

- トラック協会の会員については協会を通じてマニュアルやガイドラインの周知を行うことができるが、会員に入っていないところは分からない。**非会員に対しての周知が必要と考える。**
- 海上コンテナの輸送に関して懸念しているのは過積載と偏加重**であり、ドライバーへの教育やトラックの安全設備については進捗がある。一方、重量計の設置状況は港により差があり、設置を進めてほしい。
- 博多港のヒッツは輸出入貨物がいつ着いたか、受け取り状態にあるかどうか照会するシステムであり、当該システムを見るのは運転者が多い**ため、**PDFで安全に関わる情報を掲載することで周知に繋がる。**

全日本トラック協会から勉強会の開催について依頼があり、主にマニュアル、ガイドラインの周知を実施。



令和6年6月4日 愛媛県トラック協会



令和6年10月24日 群馬県トラック協会

## 周知内容

マニュアルP. 7

**<< ポイント >>**

- **安全な速度、適切な運転操作での安全運転**
  - 運転者は、コンテナトレーラーは通常の貨物より重く、重心が高いため、通常のトラックを運送する際と比べ、より低い速度で運転するよう心掛け、カーブ・交差点等では徐行して下さい。
  - 荷主及び取次事業者等は、コンテナトレーラーの運転の危険性を理解し、時間に余裕をもって運送依頼をして下さい。また、到着予定が遅れる場合であっても、決して急かさず、安全運転を行うようトラック事業者に指示して下さい。
- **不適切な仕様の貨物コンテナを運送しないための判断、対応**
  - ✓ トラック事業者は、安全運行を行う上で不適切な積載状態又は荷重状態のコンテナを把握するため、荷主から入手したコンテナの重量、目名及び梱包の種類等の情報を、運転者に伝達して下さい。また、フル積載、高重心等の情報がある場合は低床トレーラーを手配して下さい。
  - 【荷差別、貨物別に運転者が気を付ける事項は参考資料 13 を参照】
  - ✓ 運転者は、荷重量を量したときは、公道に出る前にコンテナの状態を自目で確認し、**必要に応じてメジャーで扉の隙間の左右側の高さを見計らして下さい。**
  - ✓ 上記、メジャーによる測定の結果、扉の隙間の高さの差が
    - ・ 0.5cm以上の場合は、荷主まで連絡し、厳格に修正してください。
    - ・ 0.5cm以上0.9cm未満の場合は、荷主まで判断を仰ぎ、貨物の内容/品目、重量等に応じて必要に応じて修正、低床トレーラーの手配等の対応を行ってください。
    - ・ 0.9cm未満の場合は、細心の注意を払って走行し、交差点での右左折時急カーブでは徐行してください。
- **緊締装置/ツイストロックの乗換**
  - ✓ 運転者は、運転を開始する前に、必ずコンテナの前後左右4か所の緊締装置によりロックを実施して下さい。

19

マニュアルP. 62, 56

**<令和3年4月改定内容>**

荷差別、貨物別の積付例と気を付ける事項

荷差別

クレート (CRATE, C/R)	
貨物	大型陶磁製品 (花瓶、洗面台等)、建材 (組み立て式)、機械品、電化製品、自動車部品、精密機器等
積付例	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>家具の例</b> </div> <div style="text-align: center;">   <small>(自動車部品) 家具のアーム・フレーム・ガラス等</small> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ コンテナのサイズに合わせて本機作製</li> <li>○ 実行のサイズに合わせ、異なる本機サイズが望ましい</li> </ul>
運搬時	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ バランス等、運搬時がある場合は速やかに停車し、運行管理者に報告して指示を待たすようお願い。</li> <li>○ バランス</li> <li>○ 商品に傷に及ぼす恐れ、素材を使用する必要がある</li> <li>○ 商品の重みや高さにより傾斜はなされる恐れがあります</li> <li>○ コンテナ上に傾斜がある場合は、チェーンベルトを使用します</li> <li>○ 運搬段積みの場合は、段が外れないよう上下をまたいだ積み木打ちを打付ける、または固定します</li> <li>○ 前後に傾斜がある場合は、動かさないでコンテナの扉に寄りかかると打付けます</li> <li>○ 本機が、コンテナの隅 (コーナー) にのみ使用可能で機体停止が困難です</li> </ul>
積付例	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ コンテナに合わせた本機作製するため、シロフックの位置または両側ははみ出さないで積付</li> <li>○ 積付例が、タンス梱包の固定が定かんとれていない、積物が傾き、倒れる恐れがある場合があります</li> </ul>

貨物別

取扱い品目最上位  
博多港・家具装備品  
北九州港・自動車部品

自動車部品	
貨物	ケース、クレート、カートン、パレット、スキャム、ユニット、ヘアピース、カートン等
積付例	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <small>(カートン)</small> </div> <div style="text-align: center;">   <small>取扱い品目最上位 博多港・家具装備品 北九州港・自動車部品 (クレート)</small> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動車部品は重量や大きさ等により、ケース梱包、クレート梱包、カートン梱包が主流です</li> </ul>
運搬時	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ (自動車部品の輸送は、積載事故等が発生します)</li> <li>✓ ショーリングトラックを走らせていない荷姿 (積のままだと定まらずにそのままだと見受けられますので、十分に注意しましょう)</li> </ul>
積付例	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 可動空間があったもの</li> <li>○ 雨水や海水などによる浸水によるもの</li> </ul>

22

ガイドライン、マニュアルの詳細及び地域ごとの取扱い品目に応じた注意点などを紹介

## ○概要

国際海上コンテナの陸上輸送において、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づき報告された、過去3年間（2021～2023年）に発生した事故33件について、積載されていた貨物の状態、当該トレーラの種類、車軸数等について分析を実施。

## ○対象事故件数

2021年：13件

2022年：10件

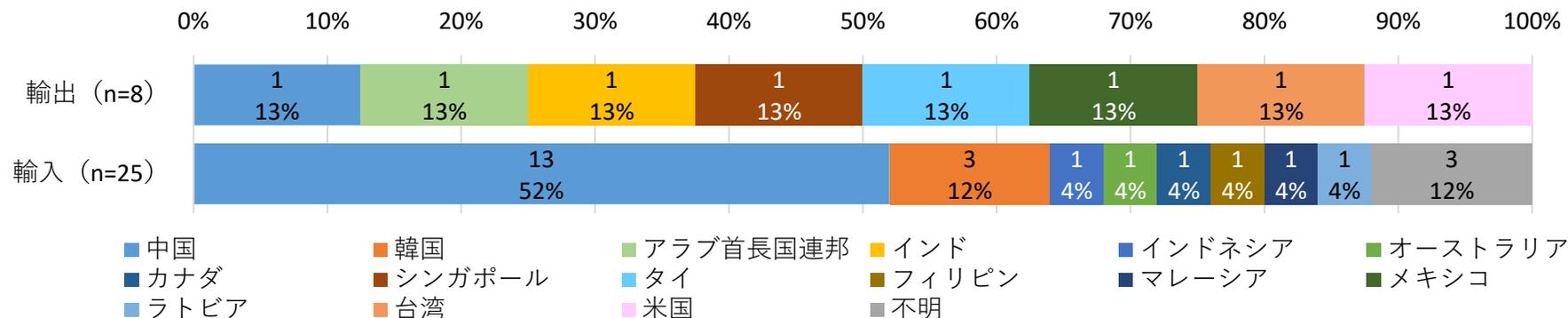
2023年：10件

# 1. 輸出入別国、積載物

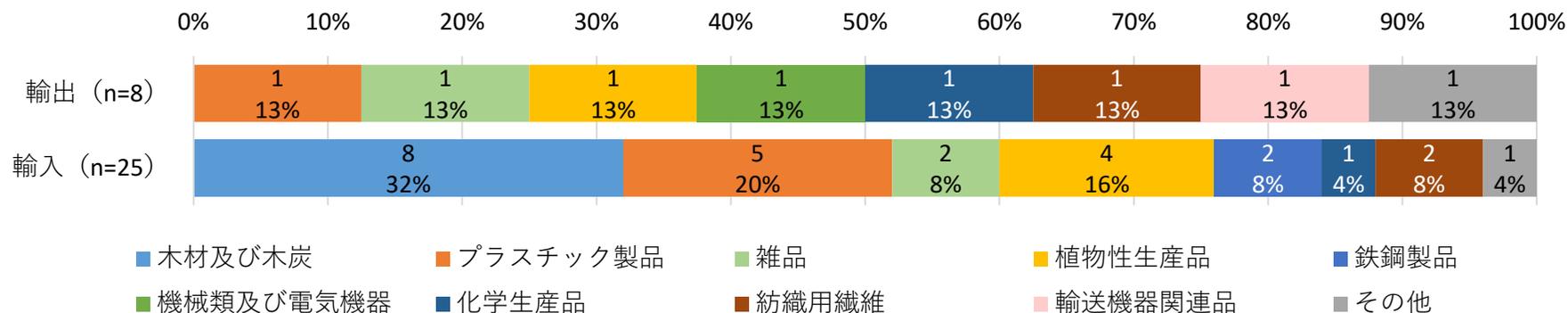
発生した33件の事故の内、25件が輸入コンテナであり、

- 輸入国は中国が多く、次いで韓国であった
- 輸入コンテナの積載物は、木材及び木炭が多く、次いでプラスチック製品であった

## ■ 国別



## ■ 積載物

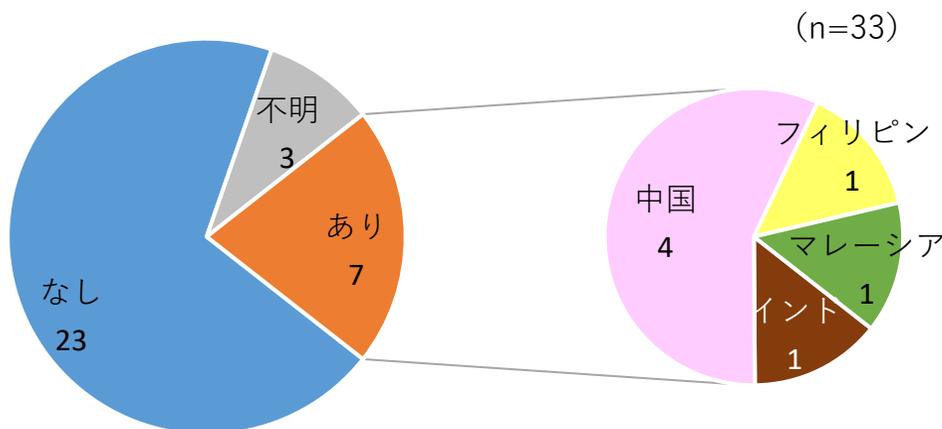


## 2. 輸出入別偏荷重・荷崩れ、死傷者数、コンテナの高さ

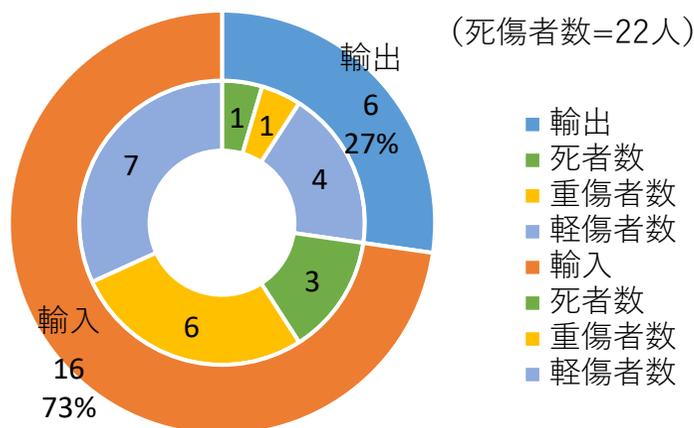
発生した33件の事故において

- 偏荷重・荷崩れの有無について、荷崩れがあったのは7件であり、そのうち輸入コンテナが6件であった。そのうち、中国からのコンテナが4件であった
- 死傷者は、輸入コンテナで約7割発生しており、輸入コンテナでの死者数は3名であった
- 積載していたコンテナの高さは、背高コンテナが73%で、うち輸入コンテナが79%を占めていた

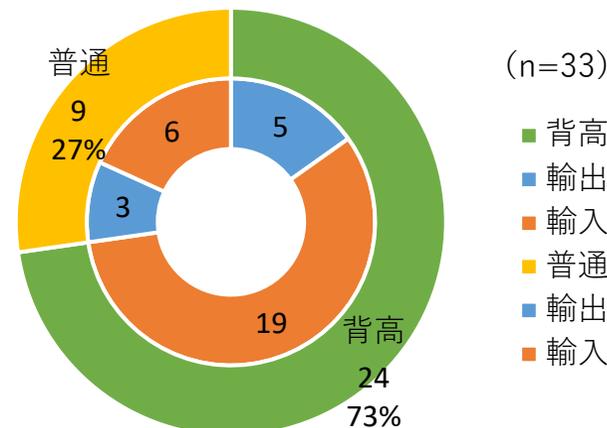
### ■ 偏荷重・荷崩れ有無



### ■ 死傷者数



### ■ コンテナの高さ

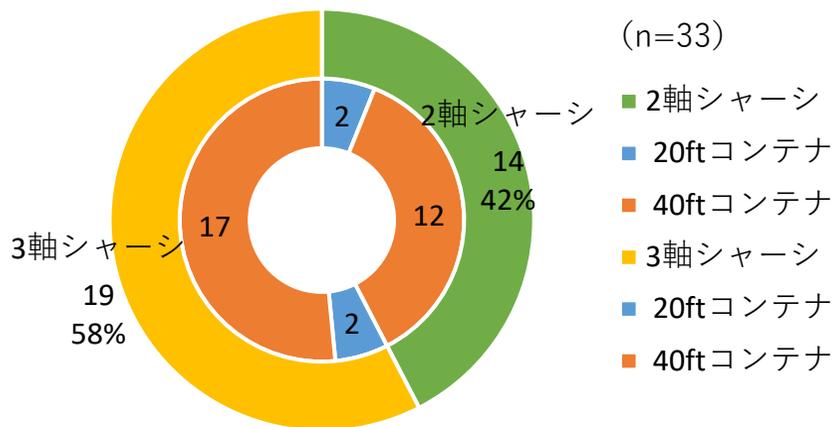


### 3. 車両の状況

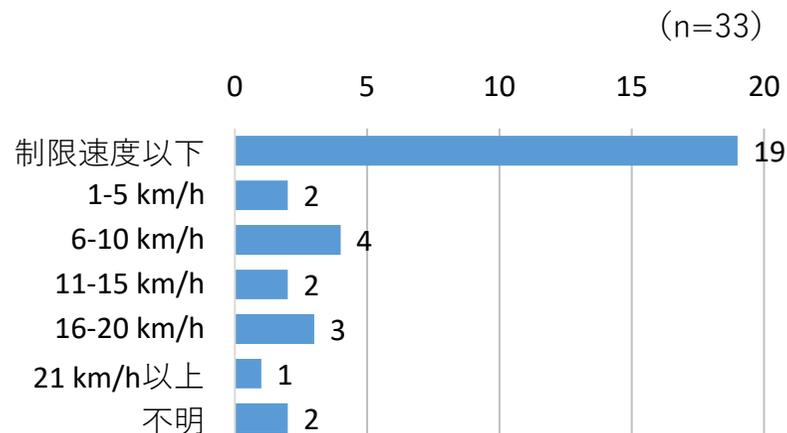
発生した33件の事故において

- 使用していたシャーシは3軸が58%、2軸が42%で、いずれも40ftコンテナを載せていた割合が大半を占めていた
- 事故衝突時、制限速度以下で走行していた事故が約6割であった

#### ■ シャーシの軸数とコンテナサイズ



#### ■ 衝突時の制限速度超過状況

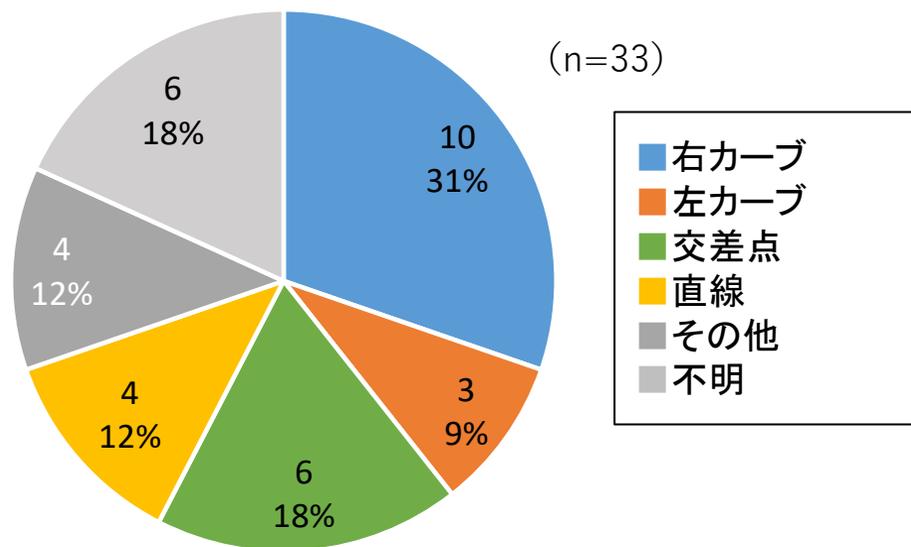


# 4. 事故現場の道路形状と事故の種類

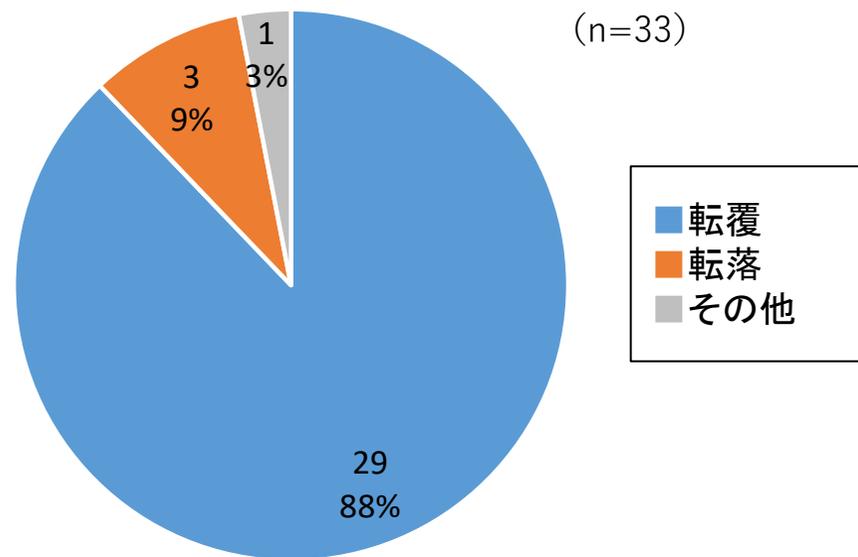
発生した33件の事故において

- 事故現場の道路形状は、右カーブが最も多く、次いで交差点であった
- 事故の種類は、転覆が約9割を占めていた

## ■ 事故現場の形状



## ■ 事故の種類

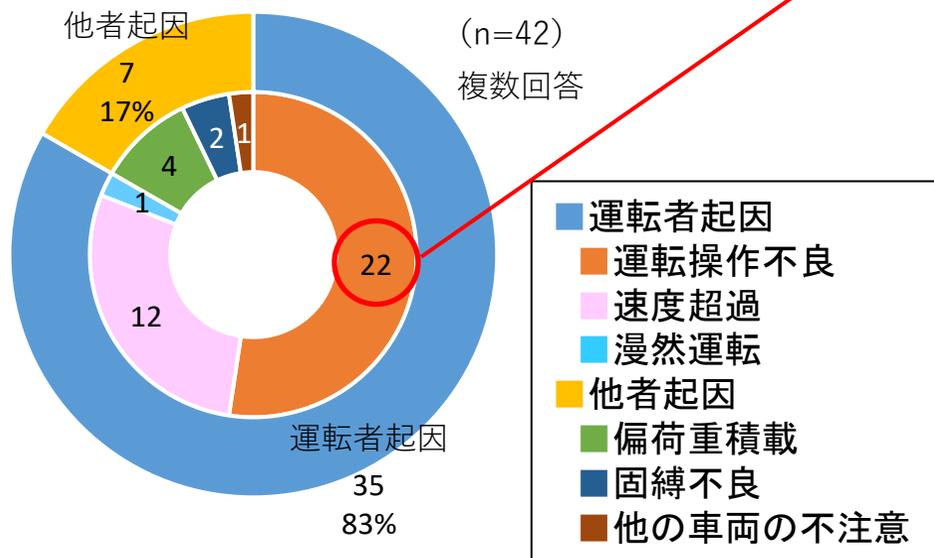


# 5. 事故原因

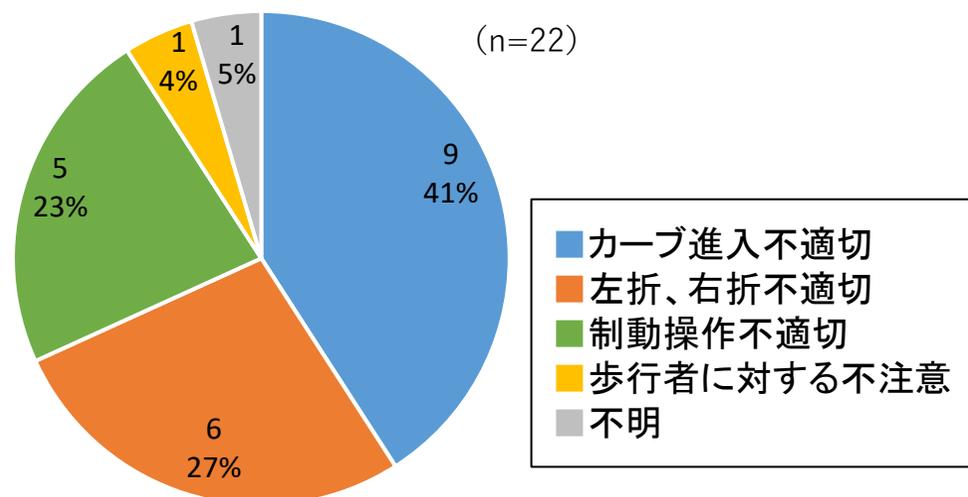
発生した33件の事故において

- 起因別事故原因は、運転者起因が約8割を占め、うち運転操作不良が約6割であった
- 運転操作不良の内訳は、カーブ進入時が最も多く、次いで右左折時であった

## ■ 起因別事故原因



## ■ 運転操作不良の内訳

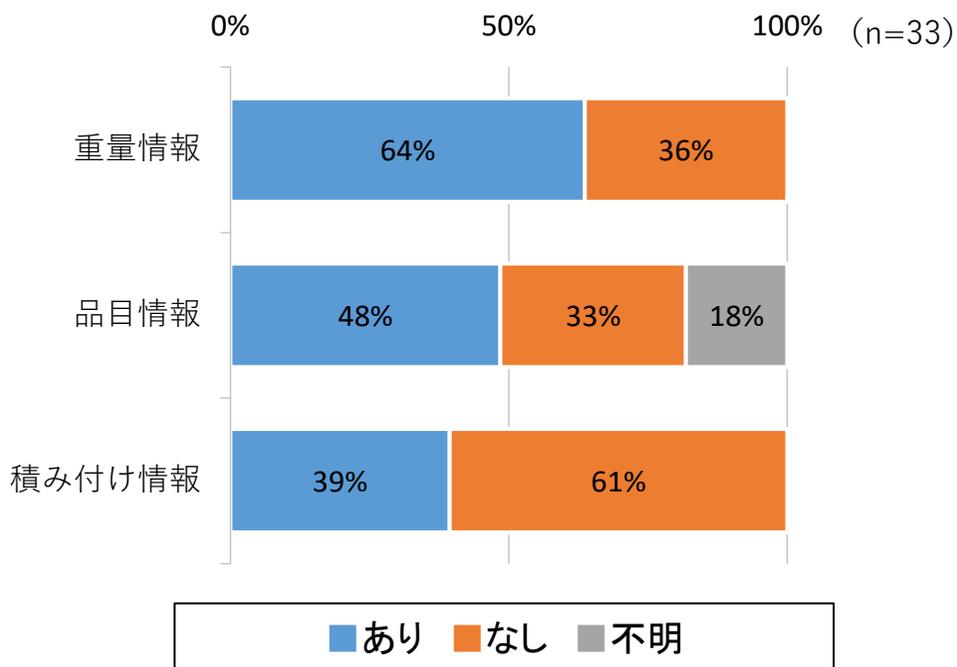


# 6. 運転者の状況

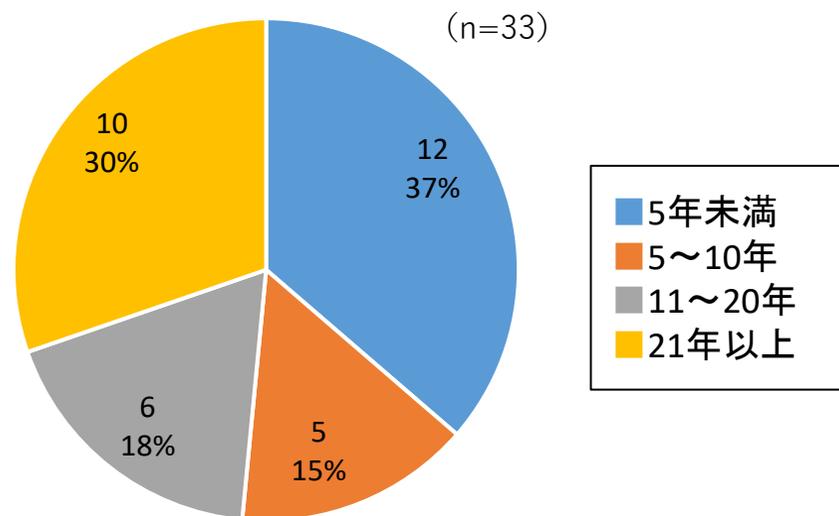
発生した33件の事故において

- 運転者の積載に関する情報把握について、重量情報は6割以上が把握しているものの、積み付け情報は4割程度しか把握していなかった
- 運転者の経験年数は、5年未満が最も多く、次いで21年以上であった

## ■ 積載に関する把握状況



## ■ 経験年数

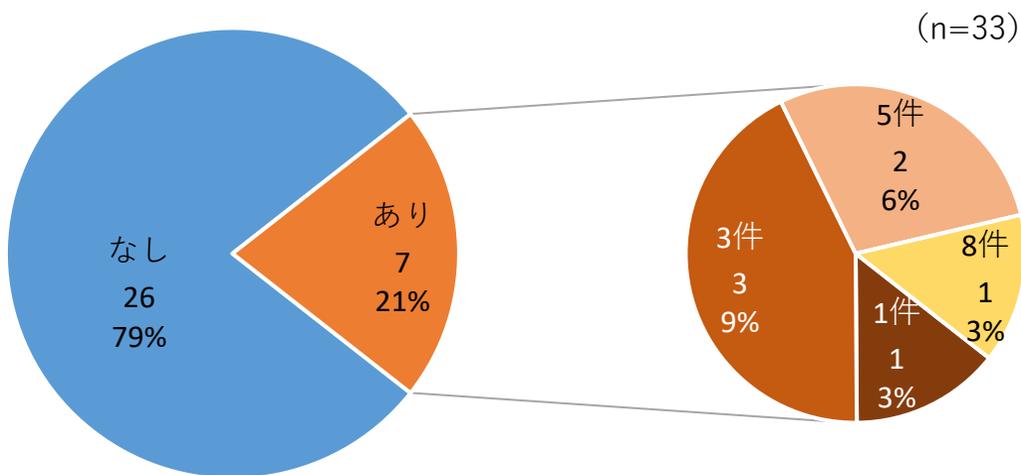


## 6. 運転者の状況

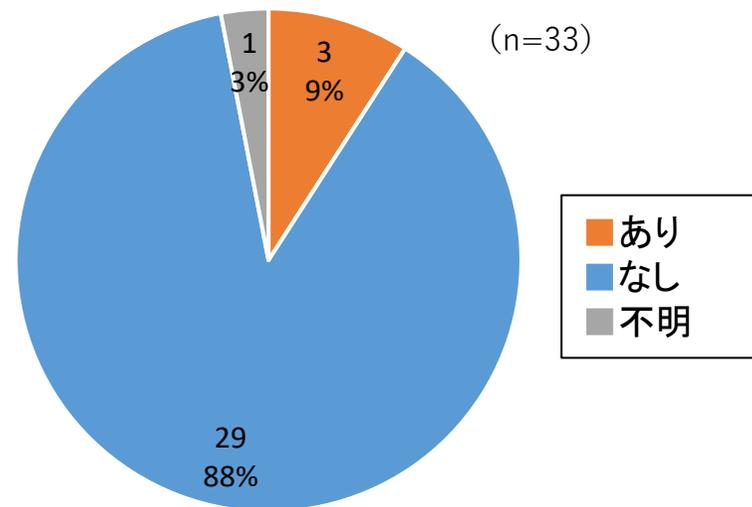
### 発生した33件の事故において

- 運転者の過去3年間の事故発生有無について、事故を発生させていた者が7名いた。事故を発生させていた7名について、3件以上事故を発生させていた者の割合が大半を占め、多い者は8件であった
- 過去3年間の運転者の道路交通法違反について、違反ありは9%であった

### ■ 過去3年間の事故発生有無



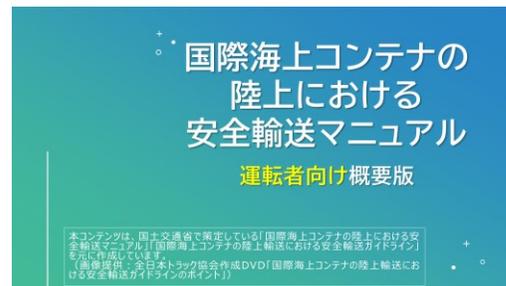
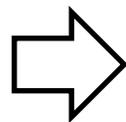
### ■ 過去3年間の道路交通法違反有無



# トラック運転者用リーフレットの動画コンテンツ化



昨年度作成のリーフレット



3分程度でまとめており、  
サイネージ表示、講習等での活用を想定

トラック運転者に向けに国際海上コンテナの陸上輸送における「安全運転の徹底」及び「不適切コンテナ発見時の対応」の内容をさらに周知するため、昨年度作成した運転者用リーフレットをベースに動画コンテンツ化。  
今後国交省HPやSNSを通じて発信していく。

**事業用自動車事故調査報告書 概要**  
 ～トラクタ・コンテナセミトレーラの衝突事故～  
 (東京都江戸川区)

**事故概要**  
 平成27年12月23日9時50分頃、東京都江戸川区の首都高速中央環状線葛西ジャンクションの高架道路において、トラクタ・コンテナセミトレーラが国際海上コンテナを積載して、右カーブになっている片側2車線の道路の第1通行帯を走行中、カーブを曲がり切れず左側壁に衝突し、コンテナセミトレーラ部が金網フェンスを押し倒し、側壁を乗り越え宙づり状態となり、コンテナは高架道路下の荒川に落下した。  
 この事故による死傷者はなかった。

**事故状況図**

**原因**

- 運転者がジャンクションの右カーブ区間で規制速度を超える70～80 km/hの速度で進入したところ、運転者が落下物を避けようとしてハンドルを更に右に操作したものであり、十分な減速をしていなかったため当該車両がバランスを崩し左側壁に衝突したものと推定される。
- 運転者は、経験や慣れから過剰運転をしていた可能性があるほか、荷下り場所での手待ち時間短縮のため少しでも目的地に早く到着しようとしていた可能性が考えられる。また、当該事業者においてコンテナセミトレーラの運転特性等について十分な指導教育を受ける機会がなく、カーブ区間では十分に減速し慎重に運転する必要があること等の認識が希薄であった可能性が考えられる。
- 当該事業者では、様々な点で十分な安全管理状況が見られ、事業者の安全管理を軽視した姿勢が事故の背景にあったと考えられる。

**再発防止策**

- 事業者は、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を活用し、運転経験の長い運転者であっても、コンテナセミトレーラの挙動特性等について繰り返し指導教育を行うこと。
- 事業者は、特殊車両通行許可を受ける必要がある道路を通行する場合は確実に許可を受けることもとより、運転者に対して運行経路や積荷等を踏まえた具体的な安全運行の指示を行うこと。
- 事業者は、運転者の乗務実態に合わせて、十分な数の運行管理者又は補助者を配置し、点呼を確実に実施させること。



\*諸事情により画像をぼかしています

その他の題材

- ・貸切バス横転事故(静岡県駿東郡小山町)
- ・ドライバーの疾病によるタクシーの衝突事故(東京都渋谷区)

事業用自動車事故調査委員会において、これまでに公表した調査報告書の事故事例を元に、安全運転の大切さを伝える啓発マンガを制作。この中でコンテナセミトレーラの事故も取りあげている。

ドライバーが経験した事故発生時の状況を、フィクションとしてマンガのストーリーにすることで、読者により身近な視点で事故を追体験してもらい、改めて安全運転の重要性を確認してもらうことを目的としており、安全啓発アイテムとして今後周知を進めていく。

(順次全国の関係機関に配布予定)