

令和7年度の取組

第16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7年8月8日 関東地方連絡会議
- ・令和7年9月26日 北陸信越地方連絡会議(勉強会)
- ・令和7年11月4日 中部地方連絡会議

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7年度実施:茨城・千葉(合同)、沖縄

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

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 フレキシタンク輸送に関する実態調査

国際海上コンテナの陸上輸送において、フレキシタンク輸送時に発生した漏洩等の実態調査を実施。

⑥ マニュアル等の外国語対応化

トラック運転者に向け、「安全運転の徹底」及び「不適切コンテナ発見時の対処」の内容を周知する動画コンテンツ(令和6年度作成)について、英訳版の動画を作成・公開。

安全対策会議

設置概要

- 国際海上コンテナの陸上運送における安全対策について意見交換を行う。

開催実績

- 平成25年から開催し、令和7年3月までに計15回開催

直近の第15回（令和7年3月開催）会議での議題

- 国際海上コンテナの横転事故等の発生状況
- 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・優良事例の報告
- 令和6年度取組
- サイバーポートに関する取組

委員

（委員）

一般社団法人 日本経済団体連合会
 一般社団法人 日本貿易会
 日本商工会議所
 日本ロジスティクスシステム協会
 一般社団法人 国際フレイトフォワードナー協会
 公益社団法人 全日本トラック協会

社団法人 日本港運協会
 社団法人 日本船主協会
 外国船舶協会
 全日本港湾労働組合
 日本海運貨物取扱業会

（行政）

国土交通省自動車局安全政策課
 国土交通省自動車局技術政策課
 国土交通省自動車局貨物課
 国土交通省道路局企画課
 国土交通省道路局道路交通管理課

国土交通省港湾局港湾経済課
 国土交通省港湾局参事官室
 国土交通省海事局外航課
 国土交通省総合政策局
 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
 警察庁交通局

地方連絡会議

概要

- 各関係業界の代表者が集まり、ガイドライン・マニュアルの周知及び取組状況に関する意見交換を行う。

開催地域

- 平成25年から開催し、令和7年11月までに計31回開催
 （北海道・東北・関東・中部・北信*・近畿・九州の総開催回数）

***北信は勉強会を令和7年に初開催**

メンバー

（関係業界）

荷主、取次事業者、トラック事業者、船社、港湾運送事業者等の関係業界、港湾管理者・埠頭公社、関係行政機関の参加により開催。

日時: 令和7年8月8日(金) 14:00~

場所: 横浜第二合同庁舎

出席者

(関係団体等)

一般社団法人東京港運協会
神奈川港運協会
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
一般社団法人群馬県トラック協会
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)
東京都港湾局
川崎市港湾局
経済産業省関東経済産業局
国土交通省物流・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15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6年度取組について
- (2) 意見交換、連絡事項

主な議事

- 白ナンバートラックや外国人ドライバーが増えてきている。ターミナル内の作業において言葉が通じず案内が伝わらないといった事例が増えてきており、新たな枠組みとして、海コン事業者がターミナル内に入出入りするための許可等のスキームが必要ではないか。
- ターミナル内での案内や指示について、英語版のリーフレットを用意する等して対応しているが、外国人ドライバーの増加によるトラブルは増加している。
- リーフレット等を作成し、周知を行っていくことが事故の減少に寄与するものと考えているので、引き続きよろしくお願ひしたい。
- 労働時間上限規制により、早く終わらせなければとの思いから急いでしまい、事故を誘発してしまっている側面があるのではないかと、運転者が精神的に安定した状態で仕事をしてもらうことが一番重要である。
- 業界の自主的な取り組みとして、シャーシシェアリングを行っていく。役割分担することで、労働時間、環境対策にも繋がっていく。

日時: 令和7年9月26日(金) 13:30~

場所: 北陸信越運輸局4F第1会議室

初開催

出席者

(関係団体) 順不同

新潟国際貿易ターミナル(株)

(株)リンコーコーポレーション

富士運輸株式会社

全日本港湾労働組合(全港湾)

(公社)新潟県トラック協会

※今回の会議は、勉強会(準備会)であったため、新潟県内の関係者のみの出席とした。

(行政) 名簿順

国土交通省物流・自動車局

国土交通省北陸信越運輸局

議題

- (1) 国際海上コンテナの陸上輸送の事故の現状
- (2) ガイドライン、マニュアルの概要とポイントの紹介
- (3) コンテナ積載物の事業者による情報伝達の優良事例紹介
- (4) 意見交換

主な議事

- 北陸信越運輸局としては、連絡会議を設置しておらず、国際海上コンテナ輸送にかかる問題点等の情報共有を図るため、勉強会(準備会)を開催することとした。
- 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るが、新潟港ヤード内では、計測できる専用場所は現状無い。クレーンで積み上げた際に、偏加重コンテナ等であった場合に警報が鳴るようなシステムがあれば良いのではないかと。また、コンテナに異常があった場合の連絡方法が複雑なため、シンプルにする必要がある。
- 偏加重コンテナ等が原因による事故が起きた際に、運転者の責任だけにならないような分析・検討が必要。また、ドライバーの育成に非常にお金がかかるが、事故を起こした場合に、ドライバーのみの責任となるのであれば、なり手がいなくなる懸念がある。
- 荷待ちや労働時間の課題があれば積極的に情報提供いただきたい。
- 引き続き意見交換の場を設けていく。

日時: 令和7年11月4日(火)14:30~

場所: 名古屋合同庁舎第一号館

出席者

(関係団体) 名簿順

一般社団法人 中部経済連合会
名古屋海運協会
名古屋日本船代理店会
名古屋港運協会
一般社団法人愛知県トラック協会
全日本港湾労働組合
名古屋港管理組合

(行政) 名簿順

中部経済産業局 産業部流通・サービス産業課
国土交通省自動車局
国土交通省中部地方整備局
国土交通省中部運輸局

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6年度 of 取組
- (4) 中部運輸局の取組等について
- (5) 海上コンテナ部会の活動・取組について

主な議事

- トラック協会に加盟している事業者は安全に対する意識が向上しているが、引き続き、個々のドライバーに対する各種ガイドライン等の周知や、非会員事業者に対するの対策が課題である。
- 中部運輸局としても、トラックドライバーと接する機会にリーフレットの配布等を行うなど、本連絡会議の構成員にもご協力いただき、さらなる周知に取り組むこととする。

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7年11月27日 茨城県・千葉県トラック協会



令和8年2月27日 沖縄トラック協会

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、より低速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。
- **不適切な積荷の状態で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品又は異常な積載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、品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、異常な重量を感じたときは、公道に出る前にコンテナの状態を自覚で確認し、**必要に応じてメジャーで車体後部の左右両側の高さを確認して下さい。**
- ✓ 上記、メジャーによる測定結果、車体の後部の高さの差が
 - ・ 5cm以上の場合は、荷主まで連絡し、積荷、積載し直すこと。
 - ・ 3cm以上5cm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積込、低床トレーラーの手配等の対応を行ってください。
 - ・ 3cm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にも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)	
積 荷	大型陶磁製品 (花瓶、洗面台等)、建材 (組立て式)、機械、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;">  <p>家具の例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自動車部品</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ コンテナのサイズに合わせて本機積載 ○ 実行のサイズに合わせ、異なる本機サイズが望ましい
運 転 者	<ul style="list-style-type: none"> ✓ バックル等、運送部がある場合は速やかに解除し、運行管理者に報告して指示を待たすよう
積 込 方 法	<ul style="list-style-type: none"> ① 商品の重さに従って、本機を使用する必要がります ② 積込時、積み下ろしは必ず必要に応じて必要に応じて行なってください ③ コンテナ上に積載がある場合は、チェーンロックを使用し、 ④ 積込部積込みの場合は、段が外れないよう上下をまたいだ積み木を打ち付ける、または固定します ⑤ 前後に隙間がある場合は、動かさないようコンテナの壁に寄せ木を打ち付けます ⑥ 本機が、コンテナの隅 (コーナー) に押し当てて固定して積込を完了させます
積 込 時 間	コンテナに余裕なく本機を使用するまで、シフトロックの位置では積込は行いません。積込が、チェーンロックの位置で完了した後に、積込が完了、積込機が解除される場合があります

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	
積 荷	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;">  <p>(クレート)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>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)</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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
運 転 者	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「自動車部品の積込は、積載事故が発生します」 ✓ ショーリングトラックされていない荷姿 (積のまま固定せずにそのまま積載) も見受けられますので、十分注意しなさい
積 込 方 法	<ul style="list-style-type: none"> ① 可動空間があったもの ② 雨水や海水などによる浸水によるもの

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

7

荷主、事業者、運転者へのフレキシタンク輸送の実態把握に関する調査を実施

○調査概要

- 荷主(17者)、事業者(96者)、運転者(473者)に対して、令和7年10～12月にフレキシタンク輸送に関するアンケート調査を実施
- アンケート調査にてフレキシタンク輸送の実績があった荷主(1社)、事業者(4社)に対して、令和8年2～3月にヒアリング調査を実施

○調査項目

(アンケート調査)

- フレキシタンクを用いた液体の輸送の有無
- フレキシタンクの破損による液体物の漏洩の有無(2014年度以降) ※輸送ありの回答者のみ

(ヒアリング調査) ※ヒアリングは荷主・事業者にのみ実施

- フレキシタンクを用いた液体の輸送の年間件数や輸送件数に対する近年の概観
- フレキシタンク輸送での漏洩防止の取組、漏洩があった際の処置方針、決まりごと等
- フレキシタンク輸送において特に留意している点
- フレキシタンク輸送での漏洩について ※漏洩ありの回答者のみ

フレキシタンク輸送に関する実態調査

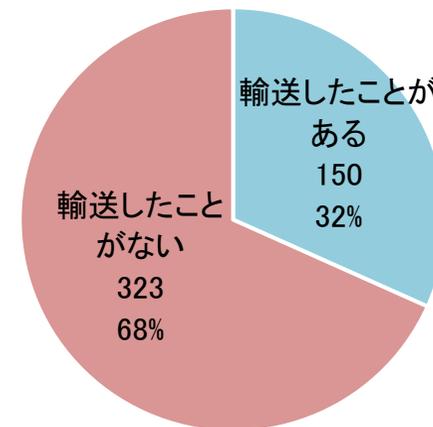
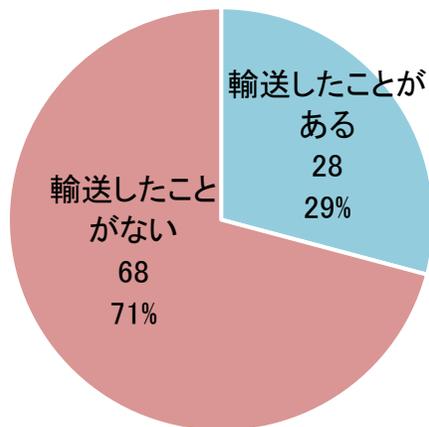
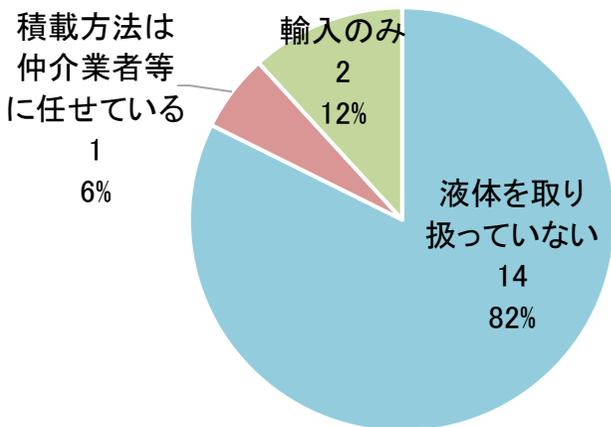
○アンケート回答結果

・フレキシタンクを用いた液体の輸送の有無

荷主 (N=17)

事業者 (N=96)

運転者 (N=473)

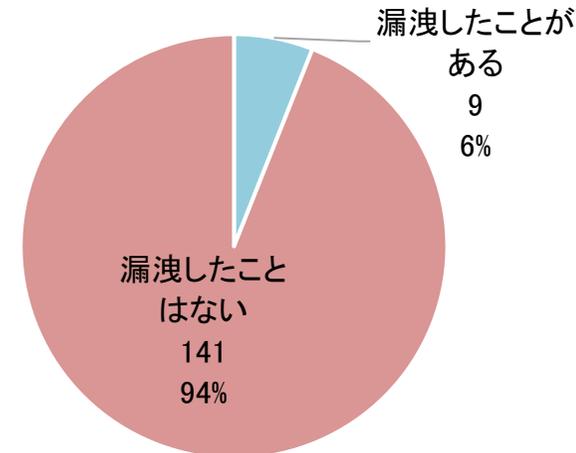
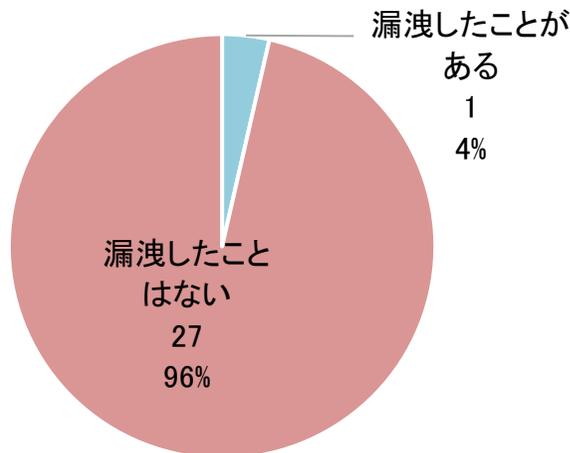
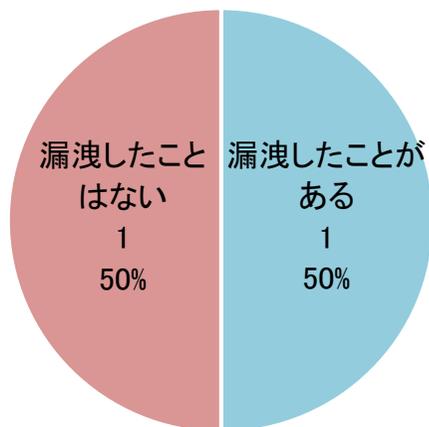


・フレキシタンクの破損による液体物の漏洩の有無(2014年度以降) ※輸送ありの回答者のみ

荷主 (N=2)

事業者 (N=28)

運転者 (N=150)



○ヒアリング結果 ※ヒアリングは荷主・事業者にのみ実施

- フレキシタンクを用いた液体の輸送の年間件数や輸送件数に対する近年の概観について
 - フレキシタンクを用いた液体の輸送は、荷主では近年増加傾向と感じているが、事業者では増加している感覚はもっていない。

(参考)回答者別の意見

- ✓ (荷主A) 輸入で年間50件程度輸送している。植物油脂や他の食品を含めて、フレキシタンクによる輸送が増えている認識はある。
- ✓ (事業者B) 輸入で年間70件程度輸送している。近年件数が増加している感覚はない。
- ✓ (事業者C) 輸入で24年度は年間100件程度あったが、25年度は10件程度であった。大幅に減少した理由は元請が取扱いを中止したため。近年件数が増加している感覚はない。
- ✓ (事業者D) 輸入で年間6件程度輸送している。近年件数が増加している感覚はない。
- ✓ (事業者E) かなり前からフレキシタンクを用いた輸送はしていない。

フレキシタンク輸送に関する実態調査

- フレキシタンク輸送での漏洩防止の取組、漏洩があった際の処置方針、決まりごとなどについて
 - フレキシタンクが施錠されたコンテナの中にあるため、輸送事業者では事前に漏洩を防ぐ方法がない状況。
 - 漏洩を発見した場合は、担当者への連絡、イエローカード(注意事項を記載した書面)に従い処置対応している。

(参考)回答者別の意見

- ✓ (荷主A、事業者B、事業者E) フレキシタンク輸送に関して、漏洩防止の取組はしておらず、漏洩があった際の処置方針などは特に決めていない。
- ✓ (事業者C) フレキシタンクはコンテナの中にあるため、輸送事業者で漏洩を防ぐ方法はない。漏洩を発見した(明らかに中身が洩れているなど)場合は、運送を中止して、担当者へ連絡する連絡網を整備している。
- ✓ (事業者D) コンテナの中身を輸送事業者は触ることができないため、発荷主が漏洩防止の取組を実施していると認識している。漏洩があった際は、イエローカード(注意事項を記載した書面)に従い処置対応することとなっている。

フレキシタンク輸送に関する実態調査

・ フレキシタンク輸送において特に留意している点について

- 積込が完了した時点で漏れがないかどうか、乗務員が目視で確認を行う等の対応を指示している。
- 液体輸送になる為、運転手への教育、事前の貨物把握を実施している。

(参考)回答者別の意見

- ✓ (荷主A) 冬場などの気温が低いタイミングでの内容物の固化リスクがある。
- ✓ (事業者B) 荷卸し作業は納品先の担当者が行うが、荷卸しに係る時間が2時間程度の為、労働時間が長くなる。
- ✓ (事業者C) コンテナターミナルで積込が完了した時点で、漏れがないかどうか、乗務員が目視で確認を行っている。コンテナは施錠されており、勝手に開封ができないので、これ以上の確認方法がない
- ✓ (事業者D) 液体輸送になる為、運転手への教育、事前の貨物把握が必要となる。当社では数年貨物運送しているが、貨物に起因するヒヤリハット等はない。

・ フレキシタンク輸送での漏洩について (※回答は事業者1社のみ)

- ✓ (事業者C) コンテナターミナルでの積込時に乗務員のチェックで漏洩に気が付いたため、その時は、ターミナルで再度積み置きとなった。その後、その輸送はキャンセルとなった。

【参考】フレキシタンク利用による事故事例

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漏洩事故～ (大阪府堺市から和歌山県伊都郡かつらぎ町まで)

事故概要

平成26年8月23日、トラクタ・コンテナセミトレーラが走行中、国際海上コンテナ内のフレキシタンクから米油約7000ℓが道路上に漏洩した。この影響とみられる交通事故が大阪府内から和歌山県内にかけて発生し、7名が重傷を負い、14名が軽傷を負った。



コンテナ内部の状態



フレキシタンクの
損傷状態

運行経路図



原因

米油を輸送中、急ブレーキをかけた際に、フレキシタンク内の米油が前方に移動してフレキシタンク上面に大きな力が加かったことにより、フレキシタンク上面の一部が損傷した可能性が考えられる。

当該事業者においては運転者に対し、漏洩事故が起きた際の対処方法についての指導が不十分であったことが、被害の拡大につながった可能性が考えられる。

※過去の事故事例として、マニュアルに掲載済

- 外国人ドライバーも増えてきているとの声があったところ、トラック運転者に向けて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処」の内容をさらに周知するために作成した教育動画の英訳版を作成。
- 次年度以降も周知に必要なアイテムの拡充を図っていく。

運転者向け簡易リーフレット



全国で2万部を配布

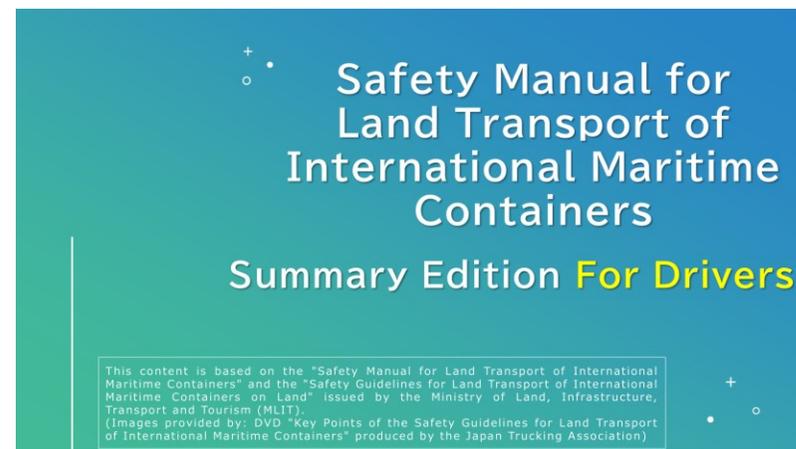
運転者向けマニュアル動画版



動画リンク

国交省Youtubeで公開(R8.3月時点で約1000再生)

英訳版マニュアル動画



動画リンク

国交省Youtubeで公開