

「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」 議事概要

日時：令和 8 年 3 月 10 日（火） 14:00～15:30

場所：中央合同庁舎 2 号館国土交通省第 1 会議室

出席者： 穂山委員、加瀬委員、川村委員、角田委員、浪江委員、早川委員、

村瀬委員、脇坂委員

（国土交通省）

道路局企画課、道路局道路交通管理課、物流・自動車局貨物流通事業課、

物流・自動車局安全政策課、海事局外航課、海事局検査測度課、港湾局港湾経済課

（関係省庁）

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

議事内容：

- （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 7 年度 of 取組
- （4）Cyber Port の取組について
- （5）意見交換

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。

- 港湾地区内のほとんどの事故は、白ナンバー（自家用）トラックやトラック協会に所属していない事業者による運送によるものと認識している。
- トラック協会内の事業者には周知が可能であるが、協会外の事業者やドライバーに対しては、安全対策の教育や周知が非常に困難である。事故対策に向けては、例えば、貨物自動車運送事業法の一般貨物自動車運送事業の中に、港湾運送事業に特化した認可（規制）を設けるといった、明確な線引き（区分分け）も考えられる。これにより安全教育をより徹底できると考えている。
- 港湾地区内で発生した事故は、道路上の事故と比べてトラック事業者の意見が通りやすく、責任の所在が曖昧になりやすいという意見が、トラック協会会員の一部にある。
- フレキシタンクからの液体漏洩について、今年に入り輸入コンテナで 4～5 件、船から揚がる際に漏洩が発覚するケースが続いている。トラック積載前に漏洩を発見した場合はタンクローリーへの移し替えなどで未然に事故を防いでいる。
- 事故原因の一つであるツイストロックの不完全について、ターミナル搬出前のツイストロックの徹底を啓発している。

- コンテナターミナル内でも短距離の横持ち（移動）が行われており、低速走行であっても横転のリスクはある。荷主からの正確な情報（偏荷重の有無など）があれば事前に適切な対処が可能となるため、情報の周知をお願いしたい。
- 港湾地区内の重大な事故は警察も介入し原因究明が行われる。トラック事業者が一方的に不利になるようなことはないと認識している。
- 港湾運送事業に特化した認可は、港湾運送事業法との関係もあるので難しいのではないかと。
- 荷主として、ガイドラインやマニュアルを順守し、業界団体を通じて、これらを周知することは極めて重要だと認識している。
- 調査結果で示された「末端のドライバーへの情報伝達の乖離」は大きな課題であり、今後も継続的な調査と周知をお願いしたい。
- Cyber Port については、業務の電子化・効率化や港湾の混雑解消を期待しているが、周辺関係者から「使っている」という声が聞こえてこない。システムの連携を強化し、使い勝手の良いものにしてほしい。
- 主に中小企業の荷主を多く抱える立場として、メジャー携行の有無や梱包情報の伝達の連携等について、荷主と運送事業者・運転者間で情報のギャップが生じていることに懸念している。なぜギャップが生じるのか、運転者や事業者の属性による違いを調べる等、調査の粒度を高めることが重要である。
- 着荷主には発荷主と運送事業者の間で交わされる契約内容が分からないため、トラブルを招く要因となっている可能性がある。そのため、連携や啓発の取組が必要であると感じている。
- Cyber Port について、事業者は全体像に疑問を感じていると思われるため、具体的な事例イメージや取り組むメリットを分かりやすく示してほしい。
- 情報伝達のギャップについては、基本的に書面で伝達しているにもかかわらずギャップが出るのは不思議である。本当に同じ情報が伝わっているのか、もしくは情報を伝えたつもりになっているだけで、受け手が認識していない可能性がある。引き続き調査をお願いしたい。
- 過積載、フレキシタンク破損、偏荷重等による輸入コンテナの事故の責任は、コンテナの中身を確認できないトラック運転手や船会社よりも、荷主の方にかかなりの部分があると考えている。警察等の行政機関にはその点を十分に認識して事故の対応をしてほしい。

以上