

平成17年12月28日

「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」 の策定について

1. ガイドライン作成までの背景

国際海上コンテナの陸上輸送については、コンテナ内における貨物の積み付け状況、コンテナ総重量、危険物の有無やその種類等についての正確な情報が、トラック運転手まで十分に伝達されていないため、不適切な積載等を要因とする横転事故の発生、荷崩れ事故等の緊急時における対応の遅れや二次災害発生の危険性等の問題があるとの指摘が従前からなされていた。

こうした問題に対処するため、関係省庁間で意見交換を行い、コンテナ貨物情報の伝達に関する仕組み作りの検討を続け、昨年6月には国際海上コンテナの陸上輸送に関係する団体に対し要請を行う等、問題解決に向けた取り組みを進めてきたところである。しかしながら、関係各者における取り組みを示す具体的な指針等が存在しないため、情報伝達が十分行われていない状況にあった。

このため、関係省庁、関係団体により構成される「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ワーキング」を設置し、関係者がそれぞれ取り組むことが望ましい具体的措置について検討を行うとともに、遵守が必要な法令等の規定を併せて取りまとめ、今般、「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」を策定した。

2. ガイドライン記述事項の概要

既に個々に取り組みが行われている事項、実現可能性の大きい事項を中心に掲げるとともに、それぞれの連携体制について記述。(別添参照)

トラック事業者が必要とする安全輸送のための情報について

コンテナ内容物に関する総重量、コンテナサイズ、危険物内容、積み付け状況等、トラック事業者がコンテナ安全輸送に必要な情報の入手方法及びその伝達方法について、関係者がそれぞれ取り組むべき事項を記述。

過積載、偏荷重等の不具合コンテナ判明時の対応について

トラック運転手のコンテナ搬出時において、入手した情報と異なる不具合等が判明した際の措置について、その連絡体制及び受荷主への積み直しの依頼等、関係者がそれぞれ取り組むべき事項を記述。

危険物輸送について

危険物輸送に際し、消防法等の関係法令に基づき、義務付け又は推奨されている緊急連絡票の作成・携行、コンテナ外部への表示、運送時における有資格者の乗車等、関係者がそれぞれ取り組むべき事項を記述。

コンテナ内容物の問い合わせ時の対応について

安全輸送のために必要な情報の問い合わせに対しては、関係者それぞれが把握している情報をもれなく回答すべきことを記述。

積載方法等に関する発荷主への啓発について

過積載や偏荷重等の事前防止のため、輸出元に対しコンテナの積載重量や積み付け方について適切な指示を行う等の啓発活動について記述。

3. 今後の取り組みについて

今後、本ワーキング関係者を中心に関係団体、関係事業者等が、本ガイドラインを末端にまで普及させ、国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保に必要な情報伝達に資することとしている。

国際海上コンテナ陸上輸送の安全問題へのこれまでの対応経緯

平成13年 9月：国土交通省、警察庁、財務省、経済産業省、厚生労働省、消防庁の関係省庁と関係労組において意見交換を開始。

平成14年 2月：社団法人全日本トラック協会海上コンテナ部会長より関係団体に対し、海上コンテナ安全輸送に関するお願いを发出。

平成16年 6月：自動車交通長、海事局長、政策統括官の連名にて関係団体に対し、安全輸送に関する要請を发出。

平成16年12月：「要請」の実効性に関する調査を実施。

平成17年 3月：国土交通省等の国際物流関係7省庁が、国際物流全体の諸施策を掲示した「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を策定。

平成17年 8月：当該パッケージの施策目標を実現させるため、「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」及び「同企画調整委員会」を設置。
また、同企画調整委員会の下に、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ワーキング」を始めとする施策別の4つのワーキングを設定。

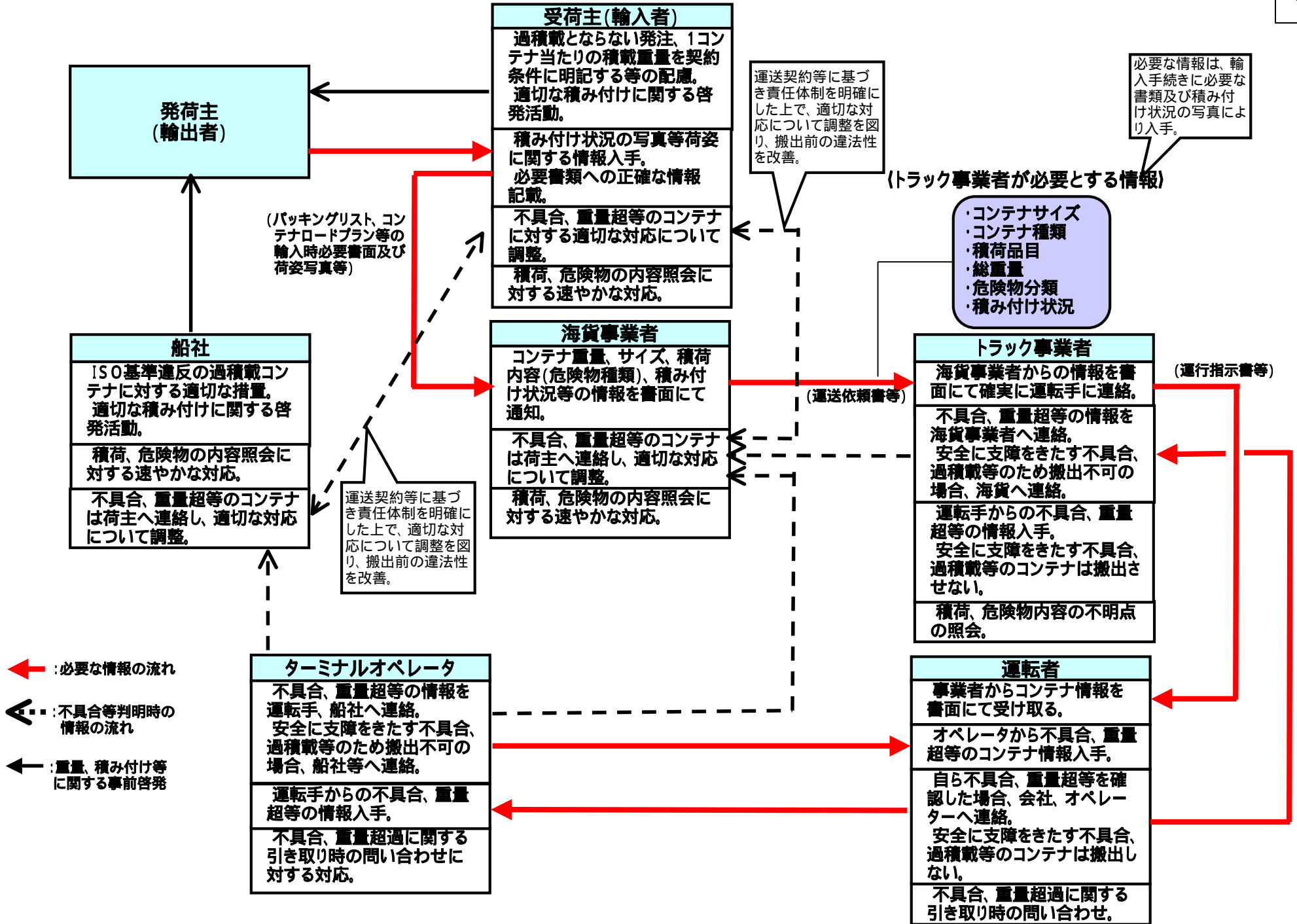
平成17年 9月：第1回「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ワーキング」を開催し、ガイドライン策定に向けた検討を開始。

(この間、関係団体からのヒアリング、関係者との調整を実施)

平成17年12月：第2回「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ワーキング」において、ガイドラインを策定。

国際海上コンテナの陸上における安全輸送に必要な情報等の流れ

別添



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

平成 17 年 12 月

目 次

はじめに.....	1
1. ガイドライン策定の背景.....	2
2. ガイドラインの目的.....	3
3. ガイドラインに示される内容の区分.....	3
4. 本ガイドラインの構成.....	3
4.1 関係者とガイドラインに盛り込む内容	3
4.2 解説欄の記載事項	3
4.3 盛り込む内容の概要	4
5. ガイドラインの内容.....	5
(1) 受荷主（輸入者）の取り組み.....	5
(2) 船社の取り組み.....	8
(3) 海貨事業者の取り組み.....	10
(4) ターミナルオペレーターの取り組み.....	13
(5) トラック事業者の取り組み.....	15
(6) 運転者の取り組み.....	18
おわりに.....	20
参考資料.....	22

はじめに

平成 17 年 3 月 30 日、国土交通省等 7 省庁は、平成 21 年までの 5 年間で行う国際物流の諸施策を掲示した「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を策定したところであり、同年 8 月 9 日、「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」を発足させ、進捗状況の点検・評価のほか、必要に応じた施策の見直しを行った。

同協議会企画調整委員会の下には、複数ワーキンググループ（WG）が設置され実務者による具体的検討が行われることとなった。

そして、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送WG」においては、本報告書の「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」作成について検討を行った。

本ガイドラインは、国際海上コンテナの陸上輸送安全輸送対策強化のため、外航船舶運航事業者、港湾運送事業者（ターミナルオペレーター、海貨事業者等）、利用運送事業者、貨物自動車運送事業者（トラック事業者）がそれぞれ取り組むことが望ましい具体的な措置を示したものである。

作成にあたっては、外航船舶運航事業者等が保有するコンテナ内の貨物情報を運送事業者も共有する等、陸上輸送の安全対策が総合的に強化されるように配慮した。

ここにWGの委員各位、本ガイドラインを策定するにあたりご協力をいただきました関係者各位に対し、心から感謝申し上げますとともに、広く関係者に活用を期待する次第である。

1. ガイドライン策定の背景

国際海上コンテナの陸上輸送については、コンテナ内における貨物の積み付け状況や総重量、危険物の有無や種類、数量及び性状等についての正確な情報がドライバーまで十分に伝達されていないため、貨物の不適切な積載等を要因とする横転事故の発生につながるるとともに、荷崩れ事故等の緊急時における対応の遅れにつながるほか、二次災害発生危険性の高くなる等の問題があるとの指摘が従前からなされていた。

こうした問題に対処するため、平成13年9月より関係省庁間において意見交換が開始されることとなり、コンテナ貨物情報の伝達に係る仕組み作りの検討が続けられ、昨年6月には関係団体に対し安全輸送に関する要請がなされる等、問題解決に向けた取り組みが進められてきたところである。

しかしながら、こうした要請についても関係各者においては十分認識されておらず、コンテナ内の貨物情報の伝達が十分になされていない状況が改善される見込みは乏しい状態にあった。

このため、これまでのような抽象的な要請ではなく、関係各者の具体的な取り組みを示す指針等の発出が望まれることとなり、今般、国際海上コンテナの陸上における安全輸送についてガイドラインを策定するに至ったものである。

参考：「国際海上コンテナの安全輸送に関する要請について」の発出

国際海上コンテナの陸上輸送に関し、貨物の不適切な積載による横転事故等の可能性があること、危険物等の輸送に関し適正な表示等がなされていない事例も見受けられることから、平成16年6月29日付け国土交通省自動車交通局長、海事局長、政策統括官の連名にて関係団体に対し、「国際海上コンテナの安全輸送に関する要請について」を発出している。

(要請先団体：(社)全日本トラック協会、(社)日本経済団体連合会、(社)日本荷主協会、(社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会、(社)日本港運協会、日本海運貨物取扱業会)

2. ガイドラインの目的

国際海上コンテナの陸上安全輸送対策の強化のため、外航船舶運航事業者、港湾運送事業者（ターミナルオペレーター、海貨事業者等）、利用運送事業者及びトラック事業者が、それぞれ取り組むことが望ましい具体的な措置に関するガイドラインを作成した。

注) EDI 及び電子タグ利用によるそれぞれの事業者間のコンテナ情報の共有のあり方等については、電子タグの実証実験の成果等を踏まえつつ検討を行い、取りまとめるものとする。

3. ガイドラインに示される内容の区分

ガイドラインは、必要に応じて2区分で定めた。

①基本的な内容（基本的要件）（本ガイドラインでは◎で表示）

安全確保のために必要とされる基本的事項。

- ・法令に定められた事項
- ・平成16年6月29日付け国土交通省自動車交通局長、海事局長、政策統括官連名により関係団体に発出した、「国際海上コンテナの安全輸送に関する要請について」に記載された事項

②さらに望まれる内容（本ガイドラインでは○で表示）

今後の技術開発の進展に応じて、段階的な取り組みがさらに望まれる内容。

4. 本ガイドラインの構成

4.1 関係者とガイドラインに盛り込む内容

国際海上コンテナの複合一貫輸送に関わる関係者別に、次の項目をガイドラインに盛り込んだ。

	1) 積載方法に関する指示と確認		2) 内容物等に関する情報伝達	3) 危険物輸送に関する注意事項	4) 陸上輸送時における事故防止
	過積載とならない発注、確認	積載物の固縛、偏荷重抑止			
(1) 受荷主（輸入者）	○	○	○	○	—
(2) 船社（外航船舶運航事業者等）	○	○	○	○	—
(3) 海貨事業者等	○	○	○	○	—
(4) ターミナルオペレーター	○	○	○	○	—
(5) トラック事業者	○	○	○	○	○
(6) 運転者	○	○	○	○	○

注) ○は、ガイドラインを策定する部分。

4.2 解説欄の記載事項

必要に応じて解説欄を設け、ガイドラインにて示した事項について、具体的な事例や詳細な実施手法等について記述した。

4.3 盛り込む内容の概要

1) 積載方法に関する指示と確認

- ・ 過積載運行の防止策
- ・ 積載物品の確実な積み付け及び固縛について積み付け者への依頼
- ・ 偏荷重防止のための取組み

2) 内容物等に関する情報伝達

- ・ 積荷の品目（品名）、積み付け方法、輸出国等の情報等が運転者に伝わるしくみの構築
- ・ トラック事業者からの問合せに対して荷主及びフォワーダーが伝えるべき内容
- ・ トラック事業者が把握すべきコンテナ内の積荷（危険物等）に関する情報の範囲の確認

3) 危険物輸送に関する注意事項

- ・ 危険物の有無、種類等のイエローカード（緊急連絡表）以外の書類（輸送依頼書等）への記載の徹底
- ・ 危険物に関するドライコンテナの外部表示を陸上輸送時にも徹底
- ・ コンテナの損傷、内容物の漏れ、偏荷重等の点検、確認（ヤード内、搬出時等）の徹底

4) 陸上輸送時における事故防止

- ・ コンテナ、運行経路等の乗務前確認を徹底
- ・ ドライバーの最高速度制限等交通法規の遵守
- ・ 運送事業者の過労運転防止の徹底
- ・ 国際海上コンテナ輸送車両の特性に関するドライバーへの教育の実施を徹底

5. ガイドラインの内容

(1) 受荷主（輸入者）の取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
過積載とならない発注	<p>◎受荷主の発注条件がトラック事業者等に対して、過積載等の法令違反に大きく影響を与えることから、発荷主への発注にあたっては ISO 基準値等を超える過積載とならないように十分配慮すること。</p> <p>○1 コンテナあたりの積載重量を契約条件に明記する等配慮すること。</p>
積載物品の確実な固縛の積み付け者への依頼	<p>◎偏荷重防止、コンテナの損傷防止、事故の際の積載物品の荷崩れ、散乱防止等ために、積荷の特性に留意した適切なコンテナの積み付けに関する啓発活動を船社と協同して発荷主に対して行うこと。</p> <p>○発荷主へ積み付けを指示する際には、積み付け状況が明確となる写真等荷姿に関する情報を送信するよう依頼すること。</p>
商品特性に応じた積み付け	◎積荷の特性・梱包仕様等に留意した積み付けを指示すること。
2) 重量、内容物等に関する情報伝達	
海貨事業者等への重量、荷姿、品名等の情報伝達	◎海貨事業者等に対し、コンテナ内容物の重量、積み付け状況が明確となる写真等荷姿に関する情報、品名等を、パッキングリスト（P/L）、又はコンテナロードプラン（CLP）等の必要書類で正確に伝達すること。
重量、荷姿、内容物に関する情報の開示	◎国際海上コンテナの陸上輸送をトラック事業者へ直接依頼する場合は、コンテナ重量、荷姿及びコンテナ内容物の品名をトラック事業者に伝えるとともに、トラック事業者から問合せがあった場合には、当該情報について、もれなく速やかに回答すること。
運送契約に基づく適切な対応	○船社又は海貨事業者等から、ターミナルに到着したコンテナが伝達した情報と大きく異なっている旨の連絡があった場合には、運送契約等に基づく開封、積み直し等の適切な対応について調整を図り、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態とすること。
3) 危険物輸送に関する注意事項	
危険物に関する情報の開示	◎コンテナ内容物の品名と合わせて、危険物の種類、量、イエローカード等危険物に関する情報も海貨事業者等に提供すること。

注) 「海貨事業者等」とは、海貨事業者の他、利用運送事業や運送取次事業等を行ういわゆるフォワーダーを含む。以下同じ。

《解説》

■積載方法に関する指示と確認について

積載物品の確実な固縛を発荷主（輸出国の積み付け者）（以下「発荷主等」という。）へ依頼するためのひとつの方法として、受荷主は海貨事業者等と協力して、発荷主等から貨物の積み付け状況の写真を送信してもらうことが、既に一部の国際コンテナ輸入貨物の輸送で行われているところである。特に、設備、機械等分割が困難な重量貨物を輸送する場合に有効な方法である。

海貨事業者等が発荷主と直接取引がない、あるいは、提携先、自社の海外事業所等がない場合は、受荷主から船社に次の点を依頼することが望まれる。

- ・グロスウエイト（Gross Weight 総重量）等の情報を船社から入手して海貨事業者等に伝達すること。
- ・積荷の特性に留意したコンテナの積み付けに関する啓発活動を、船社から発荷主に対して行うことを船社に指示すること。

なお、発荷主等への積み付けに関する依頼は、文書（電子メール可）で行い、了解した旨の返信を確認すること。

■重量、内容物等に関する情報伝達について

受荷主は海貨事業者等に対して、陸上輸送中の過積載及び荷崩れ等の防止、輸送品質の向上等のために、商品特性、荷姿等に応じた注意喚起を徹底することが望まれる。

■危険物輸送に関する注意事項について

本ガイドラインにおいて記述している「危険物」とは、消防法、火薬類取締法、高圧ガス保安法、毒物及び劇物取締法、労働安全衛生法等の各危険物関係法令に基づく危険物、火薬類、高圧ガス、毒物、劇物等をいう。

危険物の輸送に際しては、必要となる書面の交付、必要となる標識の表示、危険物取り扱いに関する有資格者の選任、危険物の管理方法、他の危険物との混載を禁止する等の運搬方法、応急措置に必要な工具等の携行、事故発生等緊急時の措置等、危険物関係法令に基づき様々な基準が定められており、国際海上コンテナの陸上安全輸送のためには、関係者それぞれの取り組みにより、危険物に関する情報がトラック運転手まで正確に伝達されることが必要不可欠である。

また、安全輸送を一層確保するため、ドライコンテナへの危険物の外部表示や国連番号の表示等、危険物関係法令による規制対象外であるものの表示についても、関係者への啓発活動を行うこと。

危険物に関する正確な情報の伝達手段の一つとして、(社)日本化学工業協会では化学物質や高圧ガス輸送時の万一の事故に備え、ローリーの運転者や消防・警察などの関係者が取るべき処置を書いた緊急連絡カード（イエローカード）の、受荷主お

よび海貨事業者、又は NVOCC での作成、トラック事業者の携行、事故対応体制の構築を推進している。

イエローカードは、消防法、毒物及び劇物取締法、高圧ガス保安法、火薬類取締法、及び道路法で規制される危険有害物に該当するものを主としており、タンクローリー等のバルク輸送の場合は、必ずイエローカードを携行することとなっている。

また、1 製品・品目について、一定の数量以上を輸送する場合、燃焼時及び水や空気と接触して、緊急処理活動に影響を及ぼす有害ガスを発生するものの輸送、受荷主および海貨事業者、又は NVOCC の自己責任による判断によるケース等においてイエローカードを携行することが推奨されている。ただし、高圧ガスについては、一部を除き、少量であってもイエローカードないし、類似の内容のものを輸送時に携帯することが義務付けられている。

(2) 船社の取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
偏荷重、コンテナの損傷防止のための積み付けに関する啓発	◎偏荷重防止、コンテナの損傷防止ために、積荷の特性に留意した適切なコンテナの積み付けに関する啓発活動を発荷主に対して行うこと。
過積載の防止	◎海外の発地にて ISO 基準値を超える過積載コンテナが発見された場合は、荷送人に連絡の上、引き取りを要請することとするが、万一 ISO 基準を超える過積載コンテナが日本に到着してしまった場合は「コンテナの重量超過が判明した際の受荷主との調整」記載の事項に準じて対応する。
コンテナの不具合が判明した際の受荷主との調整	◎ターミナル内で偏荷重、高重心等が生じていることが判明したことやコンテナの損傷、内容物の漏れ等の不具合が確認されたことの連絡がターミナルオペレーターからあった場合には、荷主へ連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、関係法令に抵触しないよう適切な措置が講じられる調整を行うこと。
コンテナの重量超過が判明した際の受荷主との調整	◎検量の結果、書類に記載された重量と大きく異なっていたため、引き取りの際に過積載となることが判明したことの連絡がオペレーターからあった場合には、荷主に連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、関係法令に抵触しないよう適切な措置が講じられる調整を行うこと。
2) 内容物等に関する情報伝達	
内容物に関する情報の開示	◎コンテナ内容物について、ターミナルオペレーター等当該輸送関係者から問合せがあった場合には、把握している情報をもれなく提供すること。
3) 危険物輸送に関する注意事項	
事故発生の恐れがある時の対応	◎危険物が漏れる等で、災害が発生するおそれのある情報を得た時は、速やかに荷主等関係者へ照会すること。

《解説》

■積載方法に関する指示と確認について

船社が行う偏荷重、コンテナの損傷防止のための積み付けに関する輸出国の発荷主に対する啓発活動としては、次のような具体事例がある。

例1) 貨物の固縛の徹底（木材のバラ積みを禁止する等）

例2) 木材、パイプ等を使用した貨物位置の固定を徹底する（コンテナ後部の荷止め等）を徹底する 等

船社が輸出港における検量により ISO の基準で過積載のコンテナを発見した際に講ずる安全な措置とは、具体的には、輸出国において積み替え等によりコンテナ規定の積載量まで貨物量を縮減すること等である。先進国以外の地域からの輸入コンテナの中には、稀にコンテナの強度を超える重量のまま日本のターミナルに到着するコンテナもあり、注意が必要である。

注) ISO のコンテナ総重量と国内法（道路法）の総重量の上限には差があり、船社は ISO の基準のみ遵守している。

(3) 海貨事業者の取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
受荷主からの重量、荷姿に関する情報取得	◎ 1 コンテナあたりの重量、積み付け状況が明確となる写真等荷姿に関する情報の提供を荷主に対して依頼すること。
トラック事業者への重量の通知	◎ トラック事業者コンテナの運送依頼を行う際には、事前重量、コンテナサイズ（背高コンテナ等）、種類に対応したトラクター、トレーラーの配車のための情報を書面にて正確に通知し、トラック事業者が過積載運行とならないように努めること。
コンテナの不具合が判明した際の受荷主との調整	◎ ターミナル内で偏荷重、高重心等が生じていることが判明した場合やコンテナの損傷、内容物の漏れ等の不具合が確認されたことの連絡がターミナルオペレーター及びトラック事業者からあった場合には、荷主へ連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、開封、積み直し等の適切な対応について調整を図り、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態とすること。
コンテナの重量超過が判明した際の受荷主との調整	◎ 確認検量の結果、ターミナルオペレーター及びトラック事業者から書類に記載された重量と大きく異なり、引き取りの際に過積載となることが判明したことの連絡があった場合には、荷主へ連絡し、運送契約等に基づき責任体制を明確にした上で、開封、積み直し等の適切な対応について調整を図り、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態とすること。
2) 内容物等に関する情報伝達	
荷主からの重量、荷姿、品名等の情報取得	◎ 受荷主から、コンテナ内容物（積載貨物）の重量、積み付け状況が明確となる写真等荷姿に関する情報、品名等を、パッキングリスト（P/L）、又はコンテナロードプラン（CLP）等の必要書類で確実に取得すること。
トラック事業者への情報の開示、通知	◎ 上記で取得した情報を、トラック事業者へ書面にて正確に伝達すること。特に、商品の特性、重量等、輸送の際に注意すべき事項は必ずトラック事業者へ伝達し、運転者に指示、注意事項を徹底させること。 ◎ コンテナの内容（外装の異常を含む）について当該輸送関係者から問合せがあった場合には、把握している情報をもれなく回答すること。

ガイドライン	
3) 危険物輸送に関する注意事項	<p>◎危険物関係法令の輸送規制について、事前確認を行い、法令を遵守すること。</p> <p>◎コンテナ内容物の品名と合わせて、危険物の種類、量、イエローカード等危険物に関する情報もトラック事業者を提供すること。</p>

《解説》

海貨事業者がトラック業者へコンテナの運送依頼をする際には、海貨業者各社の輸入指示書等の書面を活用して、商品の重量、内容物をトラック業者へ伝達することが望まれる。

■積載方法に関する指示と確認について

海貨業者は次の方法で重量を把握し、トラック事業者へ通知することが望ましい。

- ・パッキングリスト（P/L）、又は船荷証券（B/L）を見て、納品書（伝票）に重量を記載する。1 B/L＝複数コンテナの場合は、B/LのAttach Sheetにより1コンテナあたりのグロスウエイト（Gross Weight 総重量：緩衝材を含み、コンテナを除く）を把握する。
- ・書類で重量がわからない時は、ターミナルオペレーターに問合せ、又はヤード内に出向いて検量を行っている海貨業者もある。
- ・コンテナの自重は、コンテナ（スチール製、アルミ合金製）の外装に表示されているTARE WEIGHT（自重）で把握することが可能。

なお、容積の記載は省略されるケースが在るが、貨物名（品名）、荷姿（梱包状態）及び重量を合わせてトラック事業者へ伝達する事により、コンテナ内が高重心になっているか推測する事が出来る場合もある。設備、機械類のような貨物に有効。

近年、繊維等の重量に比べて容積が大きい貨物を輸送する際に、コンテナ内容積を少しでも増やそうとすることが試みられ、高さが9フィート6インチの背高コンテナ（2,896 mm）が作られるようになってきた。背高コンテナは、トレーラー輸送のできる道路の中でも、あらかじめ定められた指定道路しか通行できないので、海貨業者はトラック事業者へ背高コンテナであることを配車依頼書等で必ず伝達する必要がある。

なお、コンテナ種類には、ドライコンテナ、冷凍コンテナ、オーパントップコンテナ、フラットラックコンテナ等がある。

■内容物等に関する情報伝達について

海貨事業者は受荷主から商品の品目（穀物等）だけでなく、品名（小麦、機械等）、又は当該商品の性状について情報提供依頼をすることが重要である。海貨業者は、品名、又は商品（カタログ）の形状、化学品等の性状について情報をトラック事業者に伝達することにより、トラック事業者はトップヘビー（コンテナ上部に荷重が集中すること）になりやすいか積み付けを推測可能となる。貨物が化学品等の場合ドラムなのか、梱包（パレタイズ）された状態なのかによっても、貨物の荷姿に留意した運転操作を行うことが可能となる。

■危険物輸送に関する注意事項について

海貨事業者は、危険物関係法令の輸送規制を事前に確認し、これらを遵守しなければならない。

以下は、その具体的な内容の一例である。

- ・ 災害防止協会等へ事前報告を行う。
- ・ 内容物の品名と合わせて、危険物に関する情報も当該輸送関係者に提供すること。危険物輸送を依頼する場合は配車票に記入する等してトラック事業者に伝達する。
- ・ 危険物によっては、他の危険物との混載の禁止、応急措置に必要な工具等の携行等様々な基準があることから、危険物に関する情報が確実にトラック運転手まで伝達されるよう努めること。
- ・ 危険物が漏れる等で、災害が発生するおそれのある情報を得た時は、速やかに荷主等関係者へ照会すること。
- ・ 危険物の種類に応じて、コンテナ外部の所定の表示がされている（国内法ラベルへの張替）か確認すること。更に、安全輸送を一層確保するため、ドライコンテナへの危険物の外部表示や国連番号の表示等、危険物関係法令による規制対象外であるものの表示についても関係者への啓発活動を行うこと。・トラック事業者に対して、運搬の際には危険物関係法令に基づき必要となる有資格者あるいは運転交替要員等を乗車させるよう指示し、イエローカードを発行することが望ましい。
- ・ 海貨事業者においては、「危険物・有害物事前連絡表」等各社独自の書式により、正式な品名、IMDG コードの等級（CLASS）、隔離区分（火薬類該当）、物理的性状、国連番号、危険物の分類・項目、危険物の危険性・有毒性・爆発性・引火性等の具体的注意事項、危険物取扱上の注意事項、同保護具、貨物の容器・外装等をトラック事業者に伝達している場合もある。

(4) ターミナルオペレーターの取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
コンテナの不具合が判明した際の対応	<p>◎偏荷重、高重心等が生じていることが判明した場合やコンテナの損傷、内容物の漏れ等の不具合が確認された場合は、船社等（引き取り時に判明したときは、運転者）に伝達すること。</p> <p>◎上記の偏荷重や不具合等が、安全輸送に支障をきたすおそれがあるため搬出できない時は、船社等に連絡すること。</p>
重量の確認（コンテナと書類の照合）及び重量超過が判明した際の対応	◎検量した重量が、書類に記載された重量より大きく過積載となるおそれのある場合は、船社等（引き取り時に判明したときは、運転者）に伝達すること。
	◎検量の結果、過積載となることが判明し、搬出できない時は、船社等に連絡すること。
2) 内容物等に関する情報伝達	
情報の開示、通知	<p>◎コンテナ内容物について引き取り時に運転者から問い合わせがあった場合には、上記の不具合、重量超過に関して把握している情報をもれなく回答すること。</p> <p>◎コンテナに特に異常が認められる際は、船社等を通じて速やかに伝達すること。</p>
3) 危険物輸送に関する注意事項	◎危険物関係法令の規制について事前確認を行い、蔵置期間等の法令を遵守すること。

《解説》

コンテナターミナルの運営を行うターミナルオペレーターは、コンテナヤード(CY)における実入りコンテナ受渡し作業等を行っている。

■積載方法に関する指示と確認について

コンテナターミナルのコントロールセンターでは、コンテナへの貨物の積み付け不備、海上輸送中の揺れ等により生じたと思われる、CY内で偏荷重、高重心等が特に著しいと判明したコンテナについて、輸入コンテナ搬出予約リストを基に、船社等(船社を通じて荷主)へ連絡することが望まれる。

コンテナターミナルの出入口であるゲートにおいて、コンテナの外部状態の点検を行う際には、外部が変形していないか、扉が閉じられているか等を確認し、外装から偏荷重や荷崩れを推測する。

なお、ゲートにおける検量(台貫)設備は、輸出コンテナのゲートインの際に使用されているが、荷主、海貨事業者等の依頼により、過積載運行となる可能性のある輸入コンテナについて検量を行うことも出来る。

■内容物等に関する情報伝達について

CY内においては、内容物が危険物でなくても、内容物が漏れ出す、自然発酵等の化学反応により内容物が発火する場合等がある。このように、コンテナ蔵置作業中等で特に異常が認められる際には、ターミナルオペレーターは、船社、荷主等へ速やかに伝達することが望まれる。

■危険物輸送に関する注意事項について

危険物の情報は、本船到着前にターミナルオペレーターに伝わっている。

ターミナルオペレーターにおいては、海貨事業者の《解説》危険物輸送に関する注意事項に準じた措置が望まれる。



コンテナヤード (青海埠頭)



ゲート (大黒埠頭)

(5) トラック事業者の取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
過積載運行防止	◎過積載運行防止の徹底を図ること。
コンテナ総重量に対応した配車計画	◎海貨事業者等から受信した情報に基づき、コンテナの総重量等を把握し、過積載とならないよう車両を配車すること。
引き取り時にコンテナの不具合が判明した際の対応	◎コンテナヤード内で偏荷重、高重心等が生じていることが判明した場合や、コンテナの損傷、内容物の漏れが確認された不具合コンテナについて運転者から連絡があった場合には、海貨事業者等へ連絡し、指示を受けること。 ◎上記の偏荷重や不具合等が、安全輸送に支障をきたすおそれがある場合にあっては搬出させないこととし、この旨を海貨事業者等に連絡し、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態となってから搬出させること。
引き取り時にコンテナの重量超過が判明した際の対応	◎コンテナの重量が書類に記載された重量より大きいことについて運転手から連絡があった場合で、過積載となることが判明した場合にあっては、当該トラクター、トレーラーでは搬出させないこととし、この旨を海貨事業者等へ連絡し、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態となってから搬出させること。
2) 内容物等に関する情報伝達	
情報の取得	◎コンテナ内容物について不明な場合は、海貨事業者等に確認し運行すること。
運転者への伝達	◎コンテナ内容物の重量、荷姿、品名（品目）、イエローカード等運転に参考となる情報を運転者に書面にて正確に伝達すること。
3) 危険物輸送に関する注意事項	◎危険物関係法令の輸送規制について、事前確認を行い、法令を遵守すること。 ◎危険物の混載禁止、応急措置のための工具等の整備、「危険物取扱者」の乗車等の必要な人員の手配等、危険物関係法令を遵守するための準備、トラック運転者への法令遵守のための周知等を行うこと。
4) 陸上輸送時における事故防止	
車両の特性に関する教育	◎乗務員に国際海上コンテナを輸送する際の車両の特性について十分な教育を行うこと。
交通労働災害の防止	○適切な運行管理等を行い、労働災害防止の徹底を図ること。
過労運転防止	◎過労運転防止の徹底を図ること。
特殊車両通行許可証の携行	◎特殊車両通行許可証を携行していない車両には国際海上コンテナを積載しないこと。

《解説》

■危険物輸送に関する注意事項について

トラック事業者は、危険物関係法令に基づく輸送規制の内容を事前確認し、それぞれの基準を遵守すべく事前に準備を行う必要がある。

以下は、その具体的な内容の一例である。

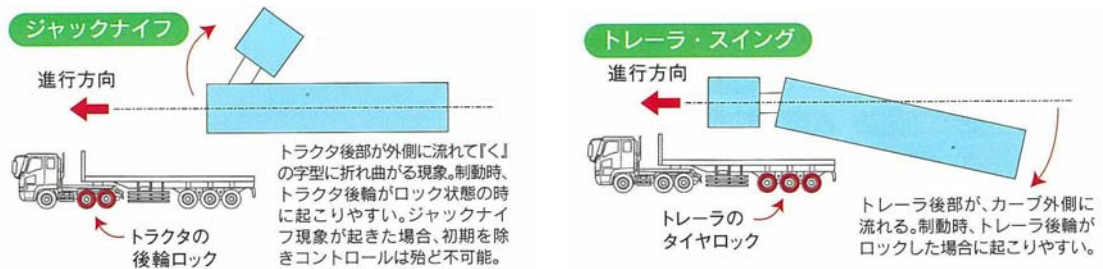
- ・危険物を運搬する際には、ドライコンテナ等の移動タンク貯蔵所により危険物を移送する場合における危険物取扱者の乗車等、危険物関係法令に基づき必要となる有資格者あるいは運転交替要員等を乗車させること。更に、安全輸送を一層確保するため、危険物関係法令による有資格者等の乗車義務がない場合であっても、運搬する危険物を取り扱うことのできる有資格者等を乗車させることが望ましい。
- ・危険物を運搬する際には、危険物の種類に応じて車両に所定の標識を掲げ、コンテナ外部に所定の表示をすること。更に、安全輸送を一層確保するため、ドライコンテナへの危険物の外部表示や国連番号の表示等、危険物関係法令による規制対象外であるものの表示についても掲げて運搬することが望ましい。
- ・危険物によっては、他の危険物との混載の禁止、応急措置に必要な工具等の携行等様々な基準があることから、危険物に関する情報は、確実にトラック運転手まで伝達すること。
- ・日本語イエローカードを海貨事業者から入手し、運転者に携帯させることが望ましい。

なお、危険物輸送に際しては、危険物の数量や運搬形態に応じて受ける法的規制を確実に把握しておく必要がある。そのため、諸法令に精通することは勿論のこと、社団法人全日本トラック協会に所属している会員については、当該所属協会において配布している、安全輸送に係る啓発資料等をその都度参考にすることが望ましい。

■陸上輸送時における事故防止について

トラック事業者は、乗務員に対する交通安全教育と併せ、国際海上コンテナを輸送する際の車両の特性について十分な教育を行うべきであり、次の点等に留意することが重要である。

- ・コンテナ積載：ツイストロック（四隅にコンテナを緊締する装置）の緊締
- ・走行時：交差点、下り坂、ガード下、踏み切り等での注意点等
- ・運転席からの視界や死角、夜間、雨天時の運転
- ・トラクターとトレーラーのブレーキ操作と作動
- ・制動時の車両の挙動特性：不適切なブレーキやハンドル操作をすると、「ジャックナイフ現象」や「トレーラー・スイング現象」が発生しやすくなる。



出典：「重量物輸送のためのドライバー手帳」社団法人全日本トラック協会、平成 16 年 12 月

トラクター側とトレーラー側両方に ABS (Antilock Brake System) が装着されていることが理想的であるが、トラクター側のみ ABS が装着されている場合の制動時の注意点等も指導すべき内容である。ABS と連動して車両安定性を向上するシステムを装備した新型車両が開発されているが、新型車両の方が旧型に比べて加速が良く、ハンドル操作が軽くなっている点も、運転者への注意事項である。

教育方法としては、経験年数の長い運転者からの指導、社団法人全日本トラック協会等が発行する運転者向け指導書の活用等が考えられる。

また、交通労働災害の防止のためには、交通労働災害防止のためのガイドライン（平成 6 年厚生労働省労働基準局長通達）に基づき、適切な運行管理、労働時間管理等事業者の総合的かつ組織的な取り組みを推進することが望まれる。

更に、過労運転防止の徹底については、ドライバーの集中力低下による事故の発生を抑止に寄与するターミナルでの待ち時間を見込んだゆとりある労務管理、デジタルタコグラフの装着等による安全な速度での運行の徹底等が望まれる。



40ft コンテナを積載した 3 軸トレーラー



20ft コンテナを積載した 2 軸トレーラー

(6) 運転者の取り組み

ガイドライン	
1) 積載方法に関する指示と確認	
過積載運行防止	◎過積載となるコンテナの輸送は行わないこと。
引き取り時にコンテナの不具合が判明した際の対応	◎ターミナル内で走行中にコンテナ積載時の自動車の状態を確認し、偏荷重、高重心等が生じていることが判明した場合やコンテナの損傷、内容物の漏れ等の不具合が確認された場合は、会社及びターミナルオペレーターに連絡すること。 ◎上記の偏荷重や不具合等が、安全輸送に支障をきたすおそれがある場合にあっては搬出しないこととし、この旨を会社及びターミナルオペレーターに連絡し、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態となってから搬出すること。
引き取り時にコンテナの重量超過が判明した際の対応	○ターミナル内で検量した重量が書類に記載された重量より大きく、過積載となるおそれのあるコンテナの情報を受けた場合は、会社へ連絡し、トラクター、トレーラーの積載量を超えないか確認すること。 ○ターミナル内で走行中にコンテナの重量が明らかに書類に記載された重量より大きいことに気がついた場合は、ターミナルオペレーターに連絡し検量を行うとともに、会社へ連絡し、トラクター、トレーラーの積載量を超えないか確認すること。 ○上記2項目における会社への確認の結果、過積載となることが判明した場合にあっては、当該トラクター、トレーラーでは搬出しないこととし、この旨を会社及びターミナルオペレーターに連絡し、当該コンテナの輸送上、関係法令に抵触しない状態となってから搬出すること。
2) 内容物等に関する情報伝達	
内容物の確認	◎引き取りに行くコンテナ内容物の情報を書面にて把握すること。 ○コンテナ内容物について輸送中に不明点がある場合は、会社、受荷主等に確認し運行すること。
3) 危険物輸送に関する注意事項	◎危険物関係法令の輸送規制について、事前確認を行い、法令を遵守すること。 ◎ドライコンテナ等の移動タンク貯蔵所により危険物を移送する場合における危険物取扱者の乗車等、危険物関係法令に基づく要件を満たした者であること。

ガイドライン	
4) 陸上輸送時における事故防止	
安全な速度での運行	◎最高制限速度を遵守するとともに、カーブや坂道等道路形態、天候や路面の状態等諸条件に適応した安全な速度により運行すること。
運行経路の確認	◎運転者は、指示された納入先への経路を「特殊車両通行許可証」記載の経路により確認し、許可証を携行すること。

《解説》

■積載方法に関する指示と確認について

コンテナターミナルの出入口であるゲートは、荷主、およびトラック事業者と船社との輸送責任の分岐点となる場所であり、ゲートから出場した輸入コンテナを再度、保税地域であるコンテナターミナルのヤード内に戻すことはできない。

運転者は、コンテナ蔵置場所からゲートを OUT するまでのヤード内走行中に、次の点を確認することが重要である。

- ・コンテナの偏荷重、高重心等が生じていることが判明した場合は、コンテナの状態を会社及びターミナルオペレーターに連絡して、低床トレーラーによる輸送への振り替え、ヤード内コンテナ内容物の積替え場所（CFS 等）へコンテナを移動させる等の指示を仰ぐ。
- ・コンテナの損傷、内容物の漏れが確認された場合は、運転者はターミナルのゲート担当者に連絡するようにする。

エアサス付きトレーラーは、振動、衝撃の緩和、輸送中の品質管理向上に適しているが、多少の偏荷重はサスペンションが支えてしまい、運転者が偏荷重を感じにくいという特性があるため、軸重制限違反（道路法違反）となる可能性があることに注意が必要である。

■危険物輸送に関する注意事項について

運転者は、危険物関係法令の輸送規制で様々なことが義務付けられており、その内容について事前確認を行い、これらを遵守しなければならない。

以下は、その具体的な内容の一例である。

- ・危険物等を輸送する場合は、あらかじめ車両と積荷の点検を入念に行うこと。
- ・危険物を運搬する際には、ドライコンテナ等の移動タンク貯蔵所により危険物を移送する場合における危険物取扱者の乗車等、危険物関係法令に基づき必要となる資格を有していること。
- ・危険物が漏れる等で、災害が発生するおそれのある時は、応急処置をして最寄の消防機関等へ通報すること。
- ・事故時の緊急措置対応や二次災害防止のため、危険物関係法令で携行が義務付けられている場合以外であっても、イエローカードを携行することが望ましい。

おわりに

国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策を強化するためには、WG関係者を始め、関係団体、関係事業者等が、本ガイドライン確実に普及させるという意識を共有するとともに、国際海上コンテナの陸上輸送に関わる各位が、本ガイドラインを着実に実施することが必要不可欠である。

また、実施状況を広く関係者に知らせるため、本ガイドラインの実施状況を定期的に把握し、関係者の意見を踏まえガイドラインの見直し等を図っていくことが必要である。

なお、本ガイドラインの実効性を一層高めるためには、以下の課題についても今後検討していくことが重要である。

【課題1】コンテナ情報の伝達におけるITの活用

本ガイドラインでは、コンテナ総重量、内容物の品名等を運転者までどのようにして伝えていくことが望ましいかを示した。コンテナ情報の伝達を実施する場合、関係者間の情報伝達の手段としては、主に電話とFAX、書類が利用されており、情報伝達を実施する場合、各関係者が必要なコンテナ総重量、内容物の品名等の共通する情報とその都度入力されるなど業務負担が大きい。このため、情報化を活用した業務負担の軽減など関係者間のコンテナ情報の伝達方法の検討も重要である。

情報共有化の具体例としては、日本コンテナ物流情報ネットワーク（JCL-net）が、ターミナルオペレーター、海貨・通関事業者、トラック事業者の3者間における業務の電子化・標準化を推進するために平成17年よりサービスを開始しており、搬入票に相当する情報を教授する機能を有している。

【課題2】海外の発荷主への啓発

外航船舶運航事業者は、偏荷重防止、コンテナの損傷防止ために、積荷の特性に留意したコンテナの積み付けに関する啓発活動を海外の発荷主に対して行っている。今後は、本ガイドラインに沿って、受荷主からの海外の発荷主に対する、商品特性に応じた積み付けに関するより実効性のある指示を推進していくことが課題である。

【課題3】コンテナ輸送機器、車両の改良、開発

事故抑止のための車両開発は各メーカーで進められており、ABS以外に、電子制御式ブレーキ、車両が不安定な状態に近づくと警報にてドライバーに告知するシステム、デジタルタコグラフ等も実用化されている。これらのシステムの普及促進を図るとともに、運行管理者は運転者に対してより一層の安全運転

に関する指導を強化することが求められている。

各種コンテナサイズに対応した伸縮タイプ等のトレーラーの開発も、陸上輸送の効率化のみならず、輸送の安全性向上にも寄与するものと考えられる。

【課題4】国内からの輸出コンテナの陸上輸送について

わが国からの輸出コンテナへの積み付けは、国内における各種マニュアル等に基づいていることが多く、一般的には荷崩れは生じにくい。しかし、運転者が運行する際に注意すべき事項は、輸出コンテナも輸入コンテナと同様であるため、今後は、輸出コンテナの輸送に際しても本ガイドラインの内容を参考にした発荷主、トラック事業者等の取組みが望まれる。

参 考 資 料

参考 1	国際海上コンテナの陸上における安全輸送WG名簿……	23
参考 2	国際海上コンテナの輸入手続きと書類の流れ……	24
参考 3	ガイドラインの用語解説……	25
参考 4	国際海上コンテナの陸上輸送に関する主な法令条項……	31
参考 5	国際海上コンテナ輸送における重大事故の発生事例……	33

国際海上コンテナの陸上における安全輸送WG 名簿

(敬称略、順不同)

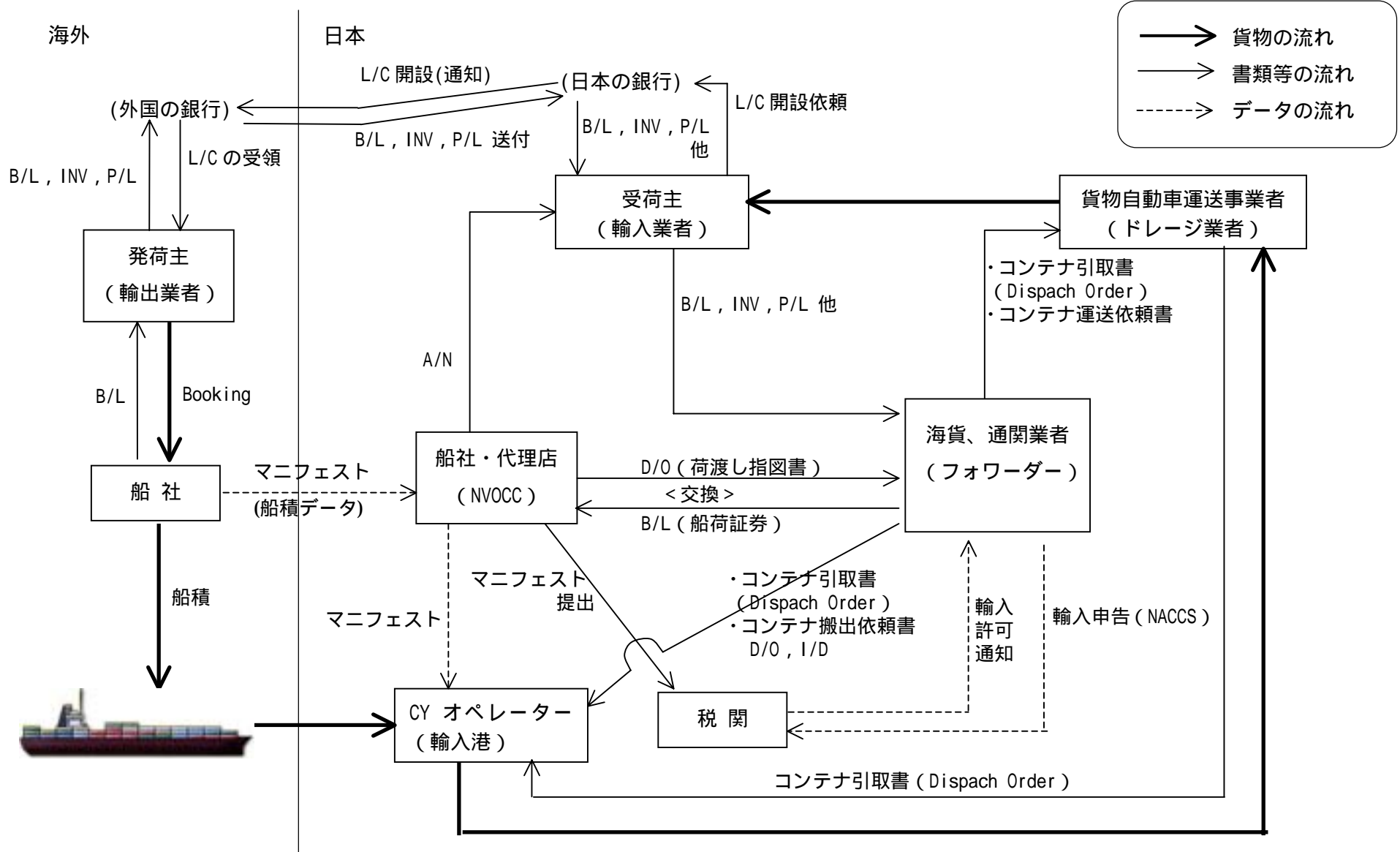
委員	松川 一裕	(社)日本船主協会 物流システム幹事会 幹事 (所属:川崎汽船(株)コンテナ船事業グループ 会計業務チーム長)
"	網代 勝夫	外国船舶協会幹事会委員
"	福原 勉	(社)日本港運協会(所属:三菱倉庫(株) 横浜支店 南本牧営業所長)
"	佐野 勝俊	日本海運貨物取扱業会常務理事
"	水田 嘉憲	(社)日本国際ナショナルフレイトフォワードーズ協会理事長
"	春原 博	(社)日本荷主協会専務理事
"	引田 克幸	(社)全日本トラック協会 海上コンテナ部会 業務分科会委員長 (所属:藤木陸運(株)物流事業副本部長常務取締役)
	吉野 正幸	(社)全日本トラック協会 海上コンテナ部会 (所属:国際コンテナ輸送(株) 理事)
"	吉本 隆一	(社)日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所主幹研究員
"	太田 誠	(社)経済団体連合会産業本部国土グループ長

関係行政機関

	警察庁交通局交通規制課
"	総務省消防庁危険物保安室
"	総務省情報通信政策局技術政策課研究推進室
"	財務省関税局税関調査室
"	厚生労働省医薬食品局審査管理課化学物質安全対策室
"	厚生労働省医薬食品局食品安全部企画情報課検疫所業務管理室
"	経済産業省貿易経済協力局貿易管理課
"	経済産業省原子力安全・保安院保安課
"	国土交通省総合政策局貨物流通施設課
"	国土交通省総合政策局複合貨物流通課
"	国土交通省道路局道路交通管理課
"	国土交通省自動車交通局総務課安全対策室
"	国土交通省自動車交通局貨物課
"	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課
"	国土交通省海事局外航課
"	国土交通省海事局検査測度課
"	国土交通省港湾局港湾経済課
"	国土交通省政策統括官付政策調整官付

国際海上コンテナの輸入手続きと書類の流れ

参考 2



最近では I/D を NACCS 送信することが多い。
 I/D (Import Declaration) = 輸入申告書 (輸入許可通知書)
 貨物を輸入するにあたり、輸入者名、品目、数量、価格、関税、消費税などを記載して税関に提出する書類を輸入申告書といい、税関が輸入を許可し、許可印を押して交付されると輸入許可通知書となる。

ガイドラインの用語解説

【あ行】

アライバル・ノーティス (arrival notice)

着船通知書。船社が荷主あてに本船到着予定日、貨物明細及び運賃を通知する書状。

インボイス (invoice)

荷主が、発送貨物の品名、種類、価格、発送人、荷受人等を詳細に記入し、荷受人に送付する明細書。

イエローカード

化学物質や高圧ガス輸送時の万一の事故に備え、輸送関係者や消防・警察などが取るべき措置や通報内容を書いた緊急連絡カード。

乙仲 (おつなか)

海運貨物取扱業者 (海貨業者) のこと。戦前、傭船ブローカーである甲種海運仲介業を「甲仲」と略称したのに対して、個品運送の仲介業である乙種海運仲介業を「乙仲」と略称したが、これが今日でも海貨業者の俗称として使用されている。(参) 海貨業

【か行】

海貨業

海運貨物取扱業のこと。港湾運送事業法に規定する一般港湾運送事業 (一種) のうち「港湾において、荷主の委託を受けて行う個品貨物の沿岸荷役及びはしけ運送を一貫して行う」事業をいう。また、荷主だけでなく、船社の委託も受けられるのが新海貨業で、通常、これもあわせて海貨業と称している。(参) 乙仲

海上コンテナ

船舶によって貨物輸送するためのアルミ又はスチールでできた箱。大きさはISO規格で定められており、主流は高さ8フィート又は8フィート6インチ、長さ20フィート及び40フィートの二種類。アメリカ合衆国内では長さ45フィートのコンテナも一般的である。また、高さ9フィート6インチのいわゆる背高コンテナも近年増加している。積荷の輸送形態にあわせて、ドライ、バルク、タンクコンテナなどさまざまな種類がある。 コンテナ

混載

多数の顧客から小口貨物を集め、輸送の一単位（貨物、トラック、コンテナ、パレット等）にすること。

コンテナ・ターミナル (container terminal)

海上コンテナ輸送のための施設で、岸壁、ガントリークレーン、コンテナヤード、トランスファークレーン、コンテナ・フレート・ステーション、コントロール・タワー等で構成されている。

コンテナ・フレート・ステーション

C F S (Container Freight Station)

コンテナ・ロード・プラン (C L P)

C L P (Container Load Plan)

コンテナヤード

C Y (Container Yard)

コンテナ

一般的には貨物のユニット化を目的とする輸送用の容器のこと。I S O規格によって国際的にコンテナの定義、主要寸法、最大総重量、表示方法などが規定されている。

サイズの種類 - 20フィート、40フィートなど。

使用目的の分類 - ドライコンテナ、リーファーコンテナ（冷凍コンテナ）、オープントップコンテナ、タンクコンテナ、フラットラックコンテナなど。

【さ行】

シッパー (shipper)

出荷主。

SHIPPING INSTRUCTION (Shipping Instruction)

別称：S/I、船積み指図書。B/L作成の指図書。例えばL/Cで輸出する場合、輸出者はL/Cの内容に合ったB/Lを船社に作ってももらわなければ買い取りが出来なくなるのでこの書類によってB/L内容を指示する。従ってこの内容を間違えるとD/R、M/R、B/Lの内容が違ってきてしまう。荷主の作る書類の中でも重要度が高い。B/L作成の指図書。

【た行】

ターミナル・オペレーター

コンテナ・ターミナルの運営主体。港湾におけるコンテナシステム全体を統括することはもちろん、作業遂行者として、わが国においては、港湾運送事業法上の免許取得業者(港運業者)が行っている。

タンク・コンテナ

食品、油類、化学薬品など液体貨物を輸送するためのタンクを備えたコンテナ。

通関業者 (custom-house broker)

カスタム・ブローカーまたは税関貨物取扱人ともいう。貿易貨物の輸出入に関する通関手続きを荷主に代わって取扱うことを業とする者で、営業地所轄の税官庁の許可を受けたものである。海貨業者、倉庫業者、運送取扱業者が兼ねる場合が多い。

デバニング (devanning)

コンテナから貨物を取り出す作業。unstuffing unpacking ともいう。(反)バンニング

ドライコンテナ (dry container)

一般にいうコンテナであり、世界で流通しているコンテナの推定8割以上を占める。

トレーラー (Trailer)

自らは動力源を持たず、トラックや、トラクターなどによって牽引され貨物を輸送する車両のこと。港湾では、特にコンテナを乗せて移動させる台車のことをいう。シャーシ (chassis) ともいう。

【な行】

荷姿 (にすがた : packing style)

貨物に施される外部包装の形態をいう。

荷主

物流において、その対象となる貨物の法的所有権を有する者をいう

荷役 (にやく)

貨物の積み卸し作業をいう。

荷渡指図書 (にわたしさしずしょ)

D / O (Delivery Order)

【は行】

バンニング (vanning)

コンテナ内に貨物を詰め込む作業をいう。stuffing、packingともいう。(反)デバンニング

フォワーダー

一般に運送取扱人を意味する。

複合輸送 (combined transport, intermodal/multimodal transport)

国際複合輸送に関する条約草案を通して、一般に使用されるようになった用語で、特定の運送品が二つ以上の種類の異なる運送手段により運送される場合をいう。その運送の一貫性を強調して、複合一貫輸送とも言われる。

船荷証券

B / L

保税運送

保税制度の一形態。保税地域の利用を補充し、又は促進するために、税関の承認を受けた場合には、外国貨物を保税状態のまま保税地域等相互間を運送することができる。

(参) O L T (Overland Transport): 保税陸上運送。日本の関税法において認められている保税運送のうちの一形態で、トラックないし鉄道により、指定保税地域間の外国貨物のまま輸送することを指す。発地の税関において、地域・期間を定めて許可を受ける。

本船

はしけ、引船その他の港運船等に対比して航洋船を指す。

【ま行】

マニフェスト (manifest)

本船の積載貨物を積み地、揚げ地、船荷証券番号別に、貨物明細、受け荷主等を記載した積み荷の一覧表の目録である。通関上の必要書類で、各国揚地税関は、本船入港の際に、船長署名入りマニフェストの提出を求め、貨物の取り締まり及び課税を行う。

実入りコンテナ (loaded container)

貨物を積載した状態のコンテナをいう。

元請

港湾運送事業法の一般港湾運送事業者

【や行】

横持ち (drayage)

特定の場所に置かれたコンテナや貨物を別のCY、上屋、倉庫などに搬入したり、CY、上屋や倉庫等から本船岸壁やターミナルへ運ぶことをいう。

【アルファベット】

B / L (Bill of Lading)

船荷証券。貨物の船積みを証明するために運送人（通常は船社）は荷送人に発行する有価証券。貨物の受取証であり、運送契約の証拠であり、引渡証券としての性格も有する。

C F S (Container Freight Station)

LCI貨物の受渡し、保管、コンテナへの積み込み及び取り出し作業を行う施設をいう。

C L P (Container Load Plan)

コンテナ内積付表のこと。コンテナ内貨物の明細及び情報、引渡しの形態等を記載する書式。コンテナ内蔵貨物の明細を表示した唯一の書類である。コンテナごとに作成され、ヤードに搬入する際にオペレーターに提出され本船積付プランや、揚げ地において輸送手続き、デバンニング作業などに広く利用されている。

C Y (Container Yard)

コンテナヤード。FCL貨物の集荷、保管、蔵置や、空コンテナを受け渡しする場所。

D / O (Delivery Order)

荷渡指図書。船社がCFS又はCYオペレーター宛に、本状持参人に貨物の引渡しを指示する非流通書類をいう。本来荷渡しは、B/Lと引き換えに行われるべきものであるが、実務上、荷受人よりのB/L提出に対して、船社はD/Oを発行交付、荷受人はこれを提示し、現実に荷渡しを受ける。

E D I (Electronic Data Interchange)

電子データ交換。異なる利用者間で事務処理や商取引等にかかわるデータを広く合意された標準的な規約のもとにコンピュータ間で直接交換すること。

E D O (Equipment Despatch Order)

コンテナ機器引渡指図書。船社が荷主へのコンテナ貸し出しに際し、CYオペレーターあてに発行する指図書。これにより、バンニング場所や搬入CY、あるいは、コンテナの返却場所等が指定される。

G / W (gross weight)

総重量。ISOの基準と国内法の基準の差がある。

L / C (Letter of Credit)

信用状。輸入業者が、貨物の輸入に当たり、取引銀行に依頼し、貨物の代金支払いを保証するために発行してもらう一種の保障上。L / C 決済は、貿易取引における確実迅速な代金回収の手段として、現在もっとも広く用いられている。

L C L (Less than Container Load)

コンテナ 1 個分を満たすには足りない小口貨物のこと。

M S D S (Material Safety Data Sheet) = 製品安全データシート

事業者による化学物質の適切な管理の改善を促進するため、対象化学物質を含有する製品を他の事業者に譲渡又は提供する際、事前に提供することが義務づけられている化学物質の性状及び取扱いに関する情報。

N A C C S (Nippon Air Cargo Clearance System)

航空貨物通関情報処理システム。昭和 58 年 8 月から新東京国際空港と同物流基地 (T A C T) で導入。昭和 55 年 10 月には大阪国際空港に拡大。東京、中野の航空貨物情報処理センターのコンピュータと税関、航空会社、銀行、フォワーダー等をオンラインで結び、通関及び関連業務を自動処理するシステム。

N V O C C (Non Vessel Operating Common Carrier)

船舶などの運送手段を自ら所有せず、海上運送人など実運送人のサービスを使って輸送するもののこと。輸送責任やタリフは自らの名において行う。フォワーダーが N V O C C 業務に参入することが多く、日本では利用運送人がこれにあたる。

P / L (Packing List)

貨物の梱包明細書。パッケージごとに品名、個数、重量、Shipping Mark (荷印)などを記載する。数量が少ない場合は、invoice で兼用し、作成されない事もある。

Shipping Mark

荷印。貨物の梱包や容器に表記されているもので、荷主又は荷受人を表す略語や積地、仕向け地、貨物の番号、原産地等などの情報が記載されていることが多い。

参考：横浜市港湾局ホームページ

(1) 運行管理（過積載等の防止）

過積載関係	道路法第47条（車両の通行規制）〔国土交通省〕
	道路運送車両法42条（乗車定員又は最大積載量）〔国土交通省〕
	道路交通法第57条（乗車又は積載の制限等）〔警察庁〕
	道路交通法施行令第22条（自動車の乗車又は積載の制限）〔警察庁〕
	道路交通法第58条の5（過積載車両の運転要求等の禁止）〔警察庁〕
積載物	貨物自動車運送事業法第17条（輸送の安全確保）〔国土交通省〕
	貨物自動車運送事業輸送安全規則第4条（過積載の防止）〔国土交通省〕

(2) 積み付け（積載方法及び偏荷重の防止）

貨物事業者運送事業法第17条（輸送の安全確保）〔国土交通省〕

貨物自動車運送事業輸送安全規則第5条（貨物の積載方法）〔国土交通省〕

(3) 内容物（危険物等の安全な輸送と内容開示）

消防法〔消防庁〕

- ・法第10条（指定数量以上の危険物取扱）
- ・法第13条、則58条の14（危険物取扱者）
- ・法第16条の2（危険物取扱者の乗車）
- ・法第16条の3（事故発生時の対応）
- ・法第21条の2 保安基準47条（検定対象機械器具等の検定）
数量に応じた所定の消火器の設置
- ・危険物の規制に関する政令、規則

令15条（移動タンク貯蔵所の基準）危険物の類、品名、最大数量の表示
令15条、則17条（車両前後への標識掲示）
令20条、則32、35条（消火設備の基準）
令25条（危険物の貯蔵及び取扱い基準）
令26条（貯蔵の基準）ローリーの完成検査済証の常備
令27条、則49の6（取扱いの基準） 静電気災害のおそれのある液体危険物注入。引火点40度未満の危険物注入。 令27条 引火点40度未満の危険物注入時のエンジン停止。 令27条、則40の5 ローリーから他のタンクへの注入ホースの緊結 令27条、則40の6 移動貯蔵タンクの接地
令30条の2、則47条の2（運搬方法）距離ごとの交代運転要員の確保 注）総務省令で定める危険物以外に適用。
令30条の2（移送の基準）運行前弁類等点検、安全な駐車場所、緊急時の対応。
則24条の5（タンクコンテナへの所定表示）

高圧ガス保安法〔経済産業省〕

・法第23条（移動）

・一般高圧ガス保安規則

一般則48条（移動に係る保安上の措置及び技術上の基準）
一般則49条（車両に固定した容器による移動に係る技術上の基準等）
一般則50条（その他の場合における移動に係る技術上の基準等）

・液化石油ガス保安規則

液石則47条（移動に係る保安上の措置及び技術上の基準）
液石則48条（車両に固定した容器による移動に係る技術上の基準等）
液石則49条（その他の場合における移動に係る技術上の基準等）

・法第48条（充てん）

・容器保安規則

則19条（再充てん禁止容器以外の容器に係る附属品）
則21条（容器の加工の基準）

火薬類取締法〔経済産業省〕

・法第19条（運搬）

・法第20条（火薬類運搬証明書の携帯）

・火薬類の運搬に関する内閣府令

府令12条（積載方法）
府令13条、14条（混載の禁止）
府令15条（運搬方法）
府令16条（標識）
府令17条（通路）
府令18条（荷送人等の留意事項）

毒物及び劇物取締法〔厚生労働省〕

・法第7条（毒物劇物取扱責任者）

・法第8条（毒物劇物取扱責任者の資格）

・法第11条（毒物又は劇物の取扱）

・法第16条の2（事故の際の措置）

・法第22条、令41条（業務上取扱者の届出等）

・毒物及び劇物取締法施行令

令40条の3（容器又は被包の使用）
令40条の4（積載の態様）
令40条の5（運搬方法）
令40条の6（荷送人の通知義務）

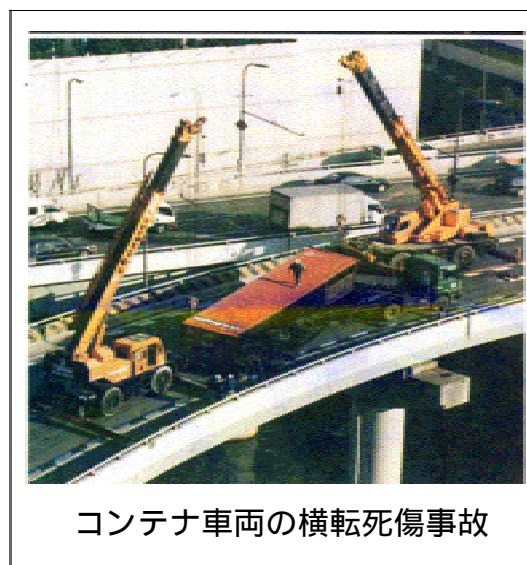
国際海上コンテナ輸送における重大事故の発生事例

国際海上コンテナを輸送する自動車（以下、コンテナ車両という。）の重大事故の発生状況をみると、平成13年から平成16年の4年間におけるコンテナ車両の事故件数は113件で、このうちコンテナ車両の転覆・転落事故は46件40.7%発生している。一方、貨物自動車全体を見ると、平成13年から平成16年の事故件数は8,817件で、このうちの転覆・転落事故は766件8.7%となっており、コンテナ車両は貨物自動車全体と比較して約4.7倍の横転事故が発生している。

国際海上コンテナを輸送する自動車の転覆・転落事故について、自動車事故報告規則（国土交通省令）に基づく自動車事故報告書により報告のあったものの事故事例をみると、事故原因は速度超過、運転操作不適切等運転手の過失によるものが多い。これは横転の弾みで内容物が崩れてしまっているために、コンテナの内容物や積み付けの不備によるものかどうか不明であることから、原因を特定できていないためであると思われる。

しかし、個別の事故事例をみると、つづら折れカーブにおけるトレーラ荷台部の揺り返しによる横転（次頁H13.7.24の事故）、青信号になって交差点へ進入し中頃に来たときに荷が右側に片寄り始め、内側のタイヤが浮くのを感じたという運転手の報告（次頁H16.12.16の事故）等、カーブ、交差点等での法定速度での走行時のシャーシのふらつきが原因とされる事故は、コンテナ内部の荷崩れや重量の偏った積み付け（偏荷重）が横転事故の一因となっていることは容易に推測される。

運転手は道路交通法等関係法令を遵守することに加えて、少なくとも積荷の品目（品名）、積み付け方法、輸出国等の情報を把握していることが、国際海上コンテナの陸上における安全輸送において重要と考えられる。



コンテナ車両の横転死傷事故

表．コンテナ車両の事故件数

	貨物車			内、コンテナ車		
	貨物車 事故件数	内、転覆、 転落事故 件数	転覆、転落事 故の割合	コンテナ 事故件数	内、転覆、 転落事故 件数	転覆、転落事 故の割合
平成13年	2,189	137	6.3%	26	12	46.2%
平成14年	2,093	201	9.6%	30	10	33.3%
平成15年	2,257	205	9.1%	22	8	36.4%
平成16年	2,278	223	9.8%	35	16	45.7%
合計	8,817	766	8.7%	113	46	40.7%

表．主な国際海上コンテナ車両の事故

発生日	時刻	場所	事故概要
H13.4.17	15:55	東京都 大田区羽田旭町 首都高速道路	首都高速・羽田線の上り線を約 80 Km / h で運行中、羽田出口付近の右カーブに差しかかり車線を変更をしたところ、コンテナが左に傾いたためハンドル操作で立て直しを図ったが間に合わず左側に横転した。
H13.7.24	0:20	新潟県 南魚沼郡湯沢町三保 7 0 5 国道 17 号	当該車は国道 17 号線を千葉に向かって走行中、二居トンネルの手前の上りつづら折れ右カーブで、トレーラ荷台部の揺り返しにより横転した。
H13.11	5:36	鹿児島県 川内市東向田町 2 - 2 5 国道 3 号	制限速度 50 km / h の所を 70 km / h で走行し、右曲がり交差点で遠心力により横転。
H14.5.3	3:50	長野県 下伊那郡上清路村 2 7 2 3 番地 国道 256 号	R 1 9 に入り多治見市にて 30 分休憩をとり、南木曾から R 2 5 6 に入り清内路トンネルをすぎ下り 5 % の傾斜道を 50 km にて走行 (40 km の道) 左カーブにて横転した。
H15.3.29	6:00	長野県 北安曇郡美麻村青具	つづら折カーブで、コンテナセミトレーラーが共振現象を起こし横転し、惰性で滑走した。
H15.5.2	7:10	千葉県 香取郡小見川町虫旗 4 5 2	荷を 28,000 kg 積載して県道を運行中、交差点を左折した時に積荷のコンテナが荷台よりずれて、対向車線に落下し、対向車 2 台を押しつぶし、1 名が死亡。
H15.9.29	10:50	東京都 大田区羽田空港 1-1 国道 8 号	海上コンテナに荷物約 18 トンを積んで、50km/h で走行していた。前方右カーブ手前約 30m で、40km/h に減速して通過しようとしていた。このとき、中央に寄りすぎたため、ハンドルを左に切ったが、バランスを崩し横転した。
H15.11.1	1:56	福井県 美浜町 国道 27 号	点呼後出発約 15 分後当該地点の左ループにて右側に横転し街路灯を倒し、ガードレールにつきこみ死亡事故となった。
H16.1.14	13:45	東京都 大田区東糞谷 4 - 6 首都高速	首都高速道路横浜線羽田入口合流附近右カーブ地点に差しかかった時、左側シャーシ後部にてバーンという音と同時に車体が大きく揺れ左側に傾きそのまま転倒した。
H16.7.3	20:50	大阪府 大阪市港区田中 3 丁目府道高速大阪港線	約 85 km / h で平坦、右曲の道路を走行中、牽引車が左側に傾き横転した。
H16.9.24	5:40	北海道 千歳市本町 5 丁目 8 7 8 番地 国道 36 号	当該車両は、交差点を 30km/h で右折した際に横転したもの。運転者にケガ無し。
H16.11.22	9:00	東京都 中央区日本橋 1 - 1 9 首都高速江戸橋 J C T	当該運転者は、コンテナ (23.000kg) 積車にて首都高速 5 号線から環状線に入るため江戸橋 J C T を 50 ~ 55km/h で運行していたところ、右カーブにおいて突如後部トレーラがふらつき、右側に傾いたため、右側にハンドルを切り戻そうとしたが制御不能となり横転した。この事故により当該運転者が軽傷を負った。
H16.12.16	7:00	岩手県 花巻市西宮野目 1 3 - 6 5 - 2 国道 4 号	青信号になり、交差点へ進入し中頃に来たときに荷が右側に片寄り始め、内側のタイヤが浮くのを感じ、当該運転者は、運転操作を誤り、中央分離帯に衝突横転した。