

5・5 国際海上コンテナの陸上輸送問題

5・5・1 国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策

1. 法律案策定に係る経緯

国際海上コンテナのトレーラーの横転による死傷事故が相次いで発生したことを受け、平成 21(2009)年 12 月、以前より本件に高い関心を寄せていた前原国土交通大臣(当時)の指示により、三日月政務官(当時)をヘッドに関係省庁、物流事業者、荷主および労組で構成する検討会議を設置(平成 22(2010)年 2 月までに 3 回開催)して更なる安全対策のための法律案策定について議論を行った。同会議では、情報伝達と安全性向上の因果関係の問題、法律案の実効性の問題、物流上の混乱を招くこと、国際競争力の阻害要因になること、国際的な制度でない限り機能しないといった懸念が、当協会をはじめ荷主、物流事業者より主張される一方で、トラック業界および労組からは運転者の安全の観点から法律制定の必要性が強く訴えられた。同会議では、安全対策が重要であることに相違はなかったものの、個別の論点については各事業者の意見を集約するまでには至らなかった。その後、法律案は検討会議での意見を踏まえて国会で審議されることとなり、平成 22(2010)年 3 月 5 日、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」が国会に提出されたが、同年 12 月の臨時国会において審議未了として廃案となった。国土交通省は、同廃案後も再提出に向けて重量測定の実証実験や技術的な検証を行ってきた。

2. 法律案の再提出について

平成 23(2011)年 11 月、国土交通省自動車局より、「IMO/ILO/UNECE 貨物輸送ユニットの収納のためのガイドライン」や「SOLAS 条約」の改正の議論が開始されることも視野に、コンテナの陸上輸送における安全対策には船社の一層の協力が不可欠であるとして、船社の立場を廃案となった前法律案における「ドライバーへの情報提供に協力する立場」から、「受荷主の求めに応じて情報提供する義務を負う立場」へ変更する修正案について理解を求められた。これに対して当協会は、荷主の情報である貨物情報の提供を船社に義務付ける修正案は不合理であることを説明して強く反対を表明したが、関係者の情報提供の義務付けを整え安全対策を進めるためには船社の協力が不可欠とされたため、業務に追加の負担が生じないことを前提として、受荷主から重量情報伝達の求めがあった場合は現行の貨物到着案内(Arrival Notice)を再送付することで義務を果たしたことが認められることを条件に、この要請を受けることとした。

その後、法律案が示すスキームでは安全確保に繋がらないとの意見が経団連等から示される中、政府は平成 24(2012)3 月 6 日、コンテナを積載した車両のドライバーがコンテナ内の貨物情報を把握出来るようにコンテナ情報の伝達等を義務付ける「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」([【資料 5-5-1-1】](#))を閣議決定し、国会に提出し

た。今後、法律案は国会で審議されることとなるが、運用面の多くは政省令に委ねられることとなっている。

当協会は、自動車局との意見交換や経団連の活動等を通じて、安全対策は事故原因の徹底的な究明に基づく効果的かつ実効性のある対策を構築して実施することが肝要との考え方に基づき、船社意見の反映に努めた。