Ⅳ．消防庁交渉

　　全国港湾１８年秋年末中央行動での行政交渉として消防局危険物保安室との交渉を行なった。冒頭、遠藤副委員長のあいさつの後、早速小島係長より申し入れ項目に沿った回答がなされた。

回答については前回と同様の内容だった（以下回答要旨参照）が、フレキシブルバックについては国交省のガイドラインが出されていることについて、周知させていることや、コンテナターミナル内での火災を受けて危険物物流団体協議会を通じて１１月に横浜港のターミナルに視察に出向く予定が報告された。　その後、組合参加者から、危険物の国際基準と国内基準との差が現場での混乱や事故対策が取れない状況を招いていることなどの発言を行なった。また、小島係長からは、ターミナルの仕組みや輸出入コンテナの船から荷主までの流れが詳しく知りたいなど、視察に向けての質問が何点か出され、意見交換を行なった。最後に組合から、今後も労働者の視点を取り入れるような対応をとっていただくことを要望し、できれば視察の結果や情報交換も含め意見交換の場をとっていただくとともに、本日の真摯な回答や対応に感謝を申し上げ、協議を終了した。

１．フレキシブルバックによる危険物貨物輸送の禁止について

(１)　輸出・輸入に関わらず、運送の際に破損、発火など危険性のあるフレキシブルバック、その他の輸送用機材を、工業製品として絶対に認めないこと。そのために、これらの製品に関して厳格に審査をする体制を確立するため、関係省庁との連絡会議が設置された際には、積極的に参加すること。

＜回答＞　消防庁は、工業製品の製造等を規制する権限を有していない。なお、運搬の安全確保の観点から、情報収集など関係省庁と連携を図っている。

(２)　今般、国際海上コンテナの陸上における安全な輸送を確保するため、関係者にて組織される国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議において、国際海上コンテナ内のフレキシタンクの損傷による液体物の漏洩を防止するため、フレキシタンクを用いる際に確認すべき内容について、「国際海上コンテナの陸上 における安全輸送マニュアル」が関係する国際機関の協同の策定による「ＩＭＯ／ＩＬＯ／ＵＮＥＣＥ 貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」を踏まえた改定がなされたが、依然として不安定な輸送形態と言わざるを得ない。液漏れ事故や車両火災などが今後、発生しないよう動植物油（液体）のISOコンテナ輸送については、タンクコンテナでの輸送に限るよう改正すること。

＜回答＞　消防法令による危険物の運搬の規制は、車両による陸上輸送に限定されており、航空機、船舶、鉄道又は軌道による危険物には適用されない。フレキシブルバックによる危険物の運搬が可能となった2000年から現在までにおいて、フレキシブルバックによる危険物の運搬中の事故は1件のみであり、フレキシブルバックを使用することにより危険性が増大しているとは認識していない。なお、今後も事故の動向等を注視し、情報収集を継続するなど必要な対応を講じていく。

２． 危険物貨物情報の事前周知の徹底について

(1)　政府として、国際連合危険物輸送勧告を批准することを推進し、消防法における危険物の概念を国際基準に整合させ、その基準で、輸送に連結した国内法を整備し、港湾運送、ＩＳＯコンテナ運送における危険物輸送の安全を担保すること。そのために、所管に委ねることなく、連絡会議を設置し、具体的対応を図ること。

現状、ＩＳＯコンテナの危険物輸送に関して、外航海運・内航海運ともに国際基準にて運用されているが、港頭地区で陸上輸送となった時点で危険物そのものの定義に差異が発生することにより、港頭地区での引き渡しに際し、混乱が生じることなど、国際基準への統一化を早急に図ること。

＜回答＞　引火点の高い引火性液体であっても、日本における地震の発生状況を踏まえると、何らかの火源により着火し延焼する危険性があり、その危険性に応じた規制は必要だと考えているところである。また、引火点の高い引火性液体については、その危険性に応じた規制を行っており、規制の合理化を図っている。なお、運搬容器に基準については、船舶からの引き渡しに際して混乱が生じないよう、国際基準への整合を図っている。

(2)　安全データシート（ＳＤＳ）は、危険物輸送時における緊急対処における重要な情報であることから、ＩＳＯコンテナの国内輸送においては、ＳＤＳの日本語での交付を義務付けるよう経済産業省へ働きかけること。

また、消防法上のＳＤＳ義務付けは無く、危険物取扱者同上で事足りるとのことであるとしているが、危険物従事者の事故時対応において、連絡体制に不測の事態となった場合においても、緊急対処できるようＩＳＯコンテナ輸送に限り、ＳＤＳの義務付け等の法整備を図ること。

＜回答＞　他省庁が所管する法令については、直接、所管省庁に申し入れ等していただきたい。また、消防法令上、危険物を移送する際には、移送する危険物の危険性等を把握している危険物取扱者の同乗をさせることにしており、SDSの義務付けは必要ないと考えている。

(3)　日本化学工業協会の自主的運用であるイエローカードについて、法制化すること。イエローカードについては、実態から言えば、車上に常に複数枚常備されていることが多く、緊急時の対応に戸惑いが生じるなど極めて深刻な状況となっている。よって、厳格な法規制により、都度、荷主等より日時入りの文書としての交付義務を課す等、運用の法制化すること。

＜回答＞日本化学工業協会から会員宛てに「輸送している化学品以外のイエローカードは携行させない」ことを示しており、この徹底を図れば解決すると考えている。

(4)　更には、国内における危険物輸送全体を発展させ、車載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに、番号ベータベースを整備して、パソコンやスマートフォンなどの通信端末で、関係者以外でも処理方法を把握できるようイエローカードの内容を検索できるシステムに改善すること。

＜回答＞　消防法令上、積載する危険物の類・品目・数量等を表示することとしており、イエローカードや統一書式の法制化は必要ないと考えている。また、運用については日本化学工業学会に申し入れてほしい。

(5)　ＩＳＯコンテナ輸送における危険物国内輸送における実態調査を行い、運転手に対するＳＤＳやイエローカードの携帯状況や危険品類の品名、数量の把握状況等の徹底を図るとともに、荷主はじめ輸送に係る諸団体に周知徹底すること。

＜回答＞　消防庁では毎年、危険物の運搬車両等に対する立入検査を実施しており、その際にイエローカードの携帯状況等についても調査している。調査結果については、保安確保のための留意事項と併せて、全日本トラック協会等の輸送に係る諸団体に周知徹底している。なお、調査結果については、消防庁のホームページでも公開している。