

消防庁 危険物保安室
室長 秋葉 洋 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 糸谷 欽一郎

全日本港湾運輸労働組合同盟
会 長 新屋 義 信

危険物貨物等の取り扱いに関する申し入れ

記

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。
- (2) 2016年10月30日付、事業用自動車事故調査報告書によって、事故の原因が運転手の急ブレーキによるものと確定された。危険物貨物の運転に従事するうえで、急ブレーキを行ってはならないとは、国内輸送において考えられないものである。たとえ引火点が130度以上の動植物油等であったとしても輸送中の火災が全くないとは言えない。ただちに消防法の改正を行い、陸・海・空のいずれの輸送モードにあっても、フレキシブルバックによる液体輸送を禁止すること。また、それまでの間は、行政指導により、フレキシブルバックの使用を禁じる措置を講ずること。
- (3) 「危険物に関する規制の省令」が規制緩和された結果、動植物油等のISOコンテナによるフレキシブルタンク輸送が増加している。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とともに、法改正までの間、国土交通省主催の国際海上コンテナの輸送に対する安全対策会議で当面の措置としての問題提起を行うこと。

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。

- (2) 安全データシート（SDS）は、危険物輸送時における緊急対応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、危険物取扱者同乗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、緊急対応できるよう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。

- (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。

- (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、番号デ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。

- (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。

以上