

1. 地域公共交通の確保について

地域公共交通は、人口減少や少子高齢化、マイカーの利用拡大などにより、厳しい経営環境に置かれている。その結果、事業者単独で公共交通を維持することが困難な地域が全国各地で増加している実態にある。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で喫緊の課題であるとともに、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。

そうした実態を踏まえ、総務省は、本年1月、人口規模が小さく、過疎化・高齢化が進行し、厳しい財政状況にある市町村を対象に地域公共交通の確保等に関する実態調査の結果をとりまとめ、公表したところである。

については、持続的な地域公共交通の確保に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行われたい。あわせて、地域公共交通の確保に向け、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じられたい。

2. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境下で就労する船員にとって、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得、緊急時の無線医療体制の維持はもとより、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながり、船員のメンタルヘルスの維持などの観点からも、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠です。近年の情報通信技術の進歩により、様々な情報取得やコミュニケーション手段としての通話や通信、映像配信などのサービスが利用可能になるとともに、新たなサービスの提供や通信環境整備も進められているが、船員がこれを安価に利用できる環境には至っておりません。海上においても陸上と同様な情報通信サービスが利用できるよう、高速衛星通信が利用可能となる海上ブロードバンド設備の段階的な設置促進とともに、料金の低廉化に向け支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に依然として存在する携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波不感地帯の解消も含め船陸間通信の充実を図られたい。

3. 洋上投票制度の拡充について

現行の洋上投票制度では、法の解釈において、本邦出港前に投票送信用紙を取得する必要があるため、三国間航路就航船に乗り組む船員や本邦以外の港で乗船（交代）する船員にとっては、投票送信用紙の取得自体が不可能である。さらに、本邦出港後に対象選挙が実施されないまま、はじめて本邦に入港した際には、投票送信用紙を一度返却し再度取得する必要があるから、本邦入港期間の短い船舶では再取得自体が困難であり、事実上、洋上投票を行うことができない。

また手続面では、事前に「選挙人名簿登録証明書」や「投票人名簿登録書」の取得、指定市区町村の選挙管理委員会による投票送信用紙等の交付が必要となるほか、船内での送信完了の確認や、投票記載部分と必要事項記載部分の切り離し、帰港後の投票用紙の送付など一連の手続きが必要となる。

多様化した船舶の運航形態に応じて、すべての船員が公民権を行使できるよう、柔軟な対応や運用を図っていただくことと併せ、手続きの煩雑さを解消いただきたい。また、証明書を取得後に陸上の投票所でも円滑な投票を行えるよう、各選挙管理委員会に対して制度自体に関する周知徹底を図っていただきたい。

4. 船員税制確立への取り組みについて

船員は家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境のもとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県の今治市の5自治体において実施されている。住民税減免措置の他の地域への拡大に向け支援いただきたい。

【消 防 庁】

1. コンタミに関する課題

危険物のいわゆる「コンタミ」の防止については、元請および輸送の各事業者団体と共同で「危険物荷卸し時相互立ち会い推進全国一斉キャンペーン」を継続的に取り組んでいただいているところであるが、多くの給油所等において、依然として、荷卸しを受ける側の危険物取扱者が不在または無資格者が対応、あるいは接客を理由に対応できない等の事情で、ドライバー単独で荷卸しをせざるを得ない状況が散見される。

また、立ち合いが可能となるまで給油所で待機することは、給油所の運営状況や

荷主である給油所のオーナーとの関係、その後の配送予定などから困難な状況もある。

さらには、油種ごとの着色や注入口、「ハイテクローリー」等により、定められている手順で作業すれば、コンタミは避けられるはずであるが、施設・設備等の老朽化により油種区分が不鮮明になっている状況、とりわけ商社を介した石油メーカー系列外の給油所において安全装置を解除しなければ対応できない状況、ドライバーが早急に荷下ろししなければならぬ状況、等があいまって発生しているのが現実である。ついては、実態を把握したうえで、給油所の安全に対する意識を改善すべく、引き続き、行政指導を強化されたい。

2. 継続して改善に向けた取り組みを要請する事項について

(1) I S Oコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

貴庁の「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」において、I S Oコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する消防法上の手続きの簡素化について論議されたことを評価しており、実現に向け取り組まれない。

(2) S D Sの交付およびイエローカードの法制化と運用改善について

貴庁の「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」において、関係事業者間における危険物情報の伝達に係る論議がなされたことを評価している。同検討会の調査結果では、「海外から国内へ輸入されるコンテナの危険物情報をより確実に伝達を行うためには、発注者（荷主）から関係事業者へのより一層確実な情報伝達が必要なことが改めて分かった」とされており、イエローカードによる危険物情報伝達の奨励事例等が示されていることから、業界の自主的な取り組みであるイエローカードの法制化に向けて、関係団体と課題を共有して取り組まれない。

また、I S Oコンテナの国内貨物輸送におけるS D S（MSDS）の日本語での交付の義務付けについて、検討されたい。

(3) 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。ついては、法改正も視野に、国際ルールに調和した基準に再編されたい。

3. 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

依然として、ドライコンテナによるフレキシブルバックを用いた輸送がコスト削減を理由に行われている。消防法による危険物（液体）自体のドライコンテナでの輸

送は無いと思われるが、動植物油(液体)に関しては行われており、フレキシブルバック自体も再利用されていて劣化による流出事故の報告も多数ある。

いかに発火点が高い動植物油であっても、流出事故ともなると車両火災や重大災害が発生し、運転手や一般市民が危険な事故に巻き込まれる状況となるため、動植物油(液体)のISOコンテナでの輸送についてはタンクコンテナでの輸送に限るように国土交通省自動車局と連携して改正するとともに、危険物の液体輸送におけるタンクコンテナ輸送推進に向けた具体的な取り組みの進捗状況を示されたい。また、貴庁においては「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」が設置されているが、検討事項にある「海外製の特殊な容器、国連規格や機械器具等における危険物の運搬に関する事項」にフレキシブルバックでの運送も加えられたい。

4. 危険物貨物輸送の安全について

(1) 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、混乱が生じていることなどの現状を把握し、国際基準への統一化とその危険性に応じた規制を早急に整備されたい。そのために所管に委ねることなく、連絡会議を設置し、具体的対応を図られたい。

(2) 輸入コンテナにおける危険物貨物について荷主からの情報伝達が遅いため、ターミナル内の仮蔵置申請が遅れている状況にある。また、仮蔵置許可についても自治体ごとの違いはあるが、日数を要することから実際には輸入コンテナが通過扱いされ仮陸揚げされている実態もある。さらには申請費用も事業者が負担している実情も見受けられる。

貴庁においては「危険物輸送の動向等を踏まえた安全対策の検討会」が設置されているが、物流に携わる労働者のためにも、安全・安心の港となるように荷主からの情報伝達の義務付け、もしくは荷主による仮蔵置申請をさせるように申請基準を改正されたい。

(3) ISOコンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて、現状はタンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのISOコンテナシャーシでは手続き上の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態が報告されている。については、法令順守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理基準を改善されたい。

(4) 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をされたい。

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実施されたい。

- (5) 積載する危険物の事故処理対応について、重大事故において運転手からの積載危険物詳細等の伝達が不可能な場合があることから、車外に国連番号の表示を義務化するとともに、国連データベースを整備し、PCやスマートフォンなどの通信端末で、事故処理方法などイエローカードの内容を検索できるように改善されたい。
- (6) イエローカードが車上に複数枚携行されている状態について、改善傾向が見られていることは評価する。しかし、依然として常に複数枚のイエローカードが車上に常備されていることが多く、緊急時に戸惑いが出るなど極めて深刻な状態となっている。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は引き続きの指導に留まらず、他省庁との連携を図るとともに、都度の運行時に日付入りの文書として荷主責任として交付するよう法制化されたい。
- (7) 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、港頭地域での蔵置状況や管理状況、また陸上輸送となるまでの間、港湾運営会社や港湾労働者等あらゆる関係者に対し、危険物であることが分かるような仕組みを構築されたい。

そのうえで運転手に対する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ことを荷主はじめ関係諸団体に周知徹底されたい。