

平成 28 年 3 月 1 日
消 防 庁

危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令（案）に対する意見募集結果及び省令の公布

消防庁では、危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令（案）の内容について、平成 27 年 10 月 31 日から 12 月 1 日までの間、国民の皆様から広く意見を募集したところ、3 件の御意見をいただきました。意見募集においていただいた御意見の概要及び御意見に対する考え方を取りまとめましたので公表します。また、意見募集の結果を踏まえ、当該省令を本日公布しました。

1 省令の内容

現状、航空機給油取扱所において給油ホース車又は給油タンク車が航空機に給油を行う際、給油時に発生する静電気を原因とする火災対策として、接地電極を使った給油設備等の接地（アース）及び給油設備等と航空機を電氣的に接続すること（ボンディング）が定められています。

今回の改正省令の主な改正事項は、接地電極を使った給油設備等の接地に関する義務付けを削除するものです。

2 意見募集の結果

省令（案）について、平成 27 年 10 月 31 日から平成 27 年 12 月 1 日までの間、意見を募集したところ、3 件の御意見をいただきました。

いただいた御意見の概要及び御意見に対する考え方については、別紙 1のとおりです。

【参考】

「危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令（案）に対する意見募集」

http://www.fdma.go.jp/neuter/topics/houdou/h27/10/271030_houdou_2.pdf

3 省令の公布

消防庁では、意見公募手続の実施結果も踏まえて検討し、危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令（平成 28 年総務省令第 12 号）を本日付で公布しました。

改正省令改め文 別紙 2

改正省令新旧対照表 別紙 3



（事務連絡先）

消防庁危険物保安室

（担当：白石課長補佐、後藤事務官）

TEL 03-5253-7524（直通）

FAX 03-5253-7534

【危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令（案）に対する意見及びその理由並びに総務省の考え方】

No.	案に対する意見及びその理由	総務省の考え方	提出意見を踏まえた案の修正の有無
1	<p>①改正根拠として、米国の報告書（CRC Report No. 583）や欧米における現状では不十分であると考ええる。</p> <p>ボンディングは給油車両と航空機との間の電位差を零にする行為であり、給油車両及び航空機に帯電する静電気を零にする行為ではないことが考慮されていないのではないか。</p> <p>また、基本的にタイヤは伝導体（伝導率が高い）ではないため、ボンディングにより、航空機及び給油車両に帯電した静電気は、導電性を有するタイヤから地表に流電させることが可能となるとの説明は成り立たないのではないか。</p> <p>なお、改正内容の説明においては、「給油ホース車」と「給油タンク車」の種類を区別せずに行うべきではないか。</p>	<p>給油設備等と航空機を電氣的に接続すること（以下「ボンディング」という。）の目的は、給油中に発生する電荷を中和させ、航空機の燃料タンクで放電が発生するのを防止することです。米国連邦航空局（FAA）、航空業界、航空機給油業界及び消防署の代表者の立ち会いの下行われた調査をまとめた「CRC Report No. 583」において、タイヤの導電性に関わらず、航空機及び給油車両を接地せずボンディングのみで安全性が確保されることを証明する実証実験において、電界強度を測定した結果、航空機の燃料タンクで放電が発生するおそれがないとされています。本調査や米国、欧州等では接地電極を使った給油設備等の接地（以下「アース」という。）を行わないことを起因とする事故は報告されていないことを踏まえ、アースを行っていてもボンディングが行われていれば航空機給油時の静電気対策として安全性に問題はありません。</p> <p>なお、アース及びボンディングに関する技術的検討においては、給油車両の種類の違いはしていません。</p>	なし

No.	案に対する意見及びその理由	総務省の考え方	提出意見を踏まえた案の修正の有無
	<p>②現行の静電気対策(アース及びボンディングを行うこと)に起因する事故が起きたことはあるのか。改正後、仮にアースを行わなかったことに起因する事故(装備・操作を除く)が発生した場合の責任の所在如何。</p> <p>静電気対策として一番確実な方法は、航空機及び給油車両を接地することであると考えるが見解如何。</p> <p style="text-align: right;">ほか同旨 1 件</p>	<p>アース及びボンディングを行う静電気対策に起因する事故は承知しておりません。仮に事故が発生した場合、消防庁としては関係消防機関と連携し、事故原因調査等の必要な対応を行ってまいります。</p> <p>アースを行っていなくてもボンディングが行われていれば航空機給油時の静電気対策として安全性に問題はありません。</p>	なし

No.	案に対する意見及びその理由	総務省の考え方	提出意見を踏まえた案の修正の有無
2	<p>ボンディングをする事により航空機と給油車両の電位差は無くなるが、飛行機及び給油車両がゴムタイヤで地面と接している場合地面との電位差が無くならないため、航空機の持つ電荷が地面と接触した地点から流れる可能性がある。これが燃料給油口付近を端点として発生すると大事故に繋がる恐れがあり、安全性が十分とは考えられないので、これまでと同様アースとボンディングの両方を行うべきではないか。</p>	<p>ボンディングの目的は、給油中に発生する電荷を中和させ、航空機の燃料タンクで放電が発生するのを防止することです。米国連邦航空局（FAA）、航空業界、航空機給油業界及び消防署の代表者の立ち会いの下行われた調査をまとめた「CRC Report No. 583」において、タイヤの導電性に関わらず、航空機及び給油車両を接地せずボンディングのみで安全性が確保されることを証明する実証実験において、電界強度を測定した結果、航空機の燃料タンクで放電が発生するおそれがないとされています。本調査や米国、欧州等ではアースを行わないことを起因とする事故は報告されていないことを踏まえ、アースを行っていてもボンディングが行われていれば航空機給油時の静電気対策として安全性に問題はありません。</p>	なし

○提出意見数：3件

※提出意見数は、提出意見者数としています。

○総務省令第十二号

危険物の規制に関する政令（昭和三十四年政令第三百六号）第十七条第三項第一号及び同項第二号並びに第二十七条第六項第一号の二の規定に基づき、危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令を次のように定める。

平成二十八年三月一日

総務大臣 山本 早苗

危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令

危険物の規制に関する規則（昭和三十四年総理府令第五十五号）の一部を次のように改正する。

第二十六条第三項第六号ホ中「接地導線」を「航空機と電氣的に接続するための導線」に改め、同号へ及び同項第七号を削る。

第二十六条の二第三項第六号中「は、前条第三項第七号の規定の例によるほか」を「には、静電気を有効に除去するための接地電極を設けるとともに」に改める。

第四十条の三の七第五号中「接地するとともに、航空機と電氣的に接続する」を「航空機と電氣的に接続

することにより接地する」に改める。

附 則

この省令は、公布の日から施行する。

○ 危険物の規制に関する規則の一部を改正する省令 新旧対照条文
 ○ 危険物の規制に関する規則（昭和三十四年総理府令第五十五号）

（傍線部分は改正部分）

改正案	現行
<p>（航空機給油取扱所の基準の特例） 第二十六条 令第十七条第三項第一号に掲げる給油取扱所（以下この条及び第四十条の三の七において「航空機給油取扱所」という。）に係る令第十七条第三項の規定による同条第一項及び第二項に掲げる基準の特例は、この条の定めるところによる。</p> <p>2 航空機給油取扱所については、令第十七条第一項第一号、第二号、第四号（給油空地に係る部分に限る。）、第五号（給油空地に係る部分に限る。）、第七号ただし書、第九号、第十号（給油ホースの長さに係る部分に限る。）及び第十九号の規定は、適用しない。</p> <p>3 前項に定めるもののほか、航空機給油取扱所の特例は、次のとおりとする。</p> <p>一 五（略）</p> <p>六 給油設備が給油配管及び給油ホース車である航空機給油取扱所は、前号イからハまで及びへの規定の例によるほか、次によること。</p> <p>イ 二（略）</p> <p>ホ 給油ホース車のホース機器には、航空機と電気的に接続するための導線を設けるとともに、給油ホースの先端に蓄積される静電気を有効に除去する装置を設けること。</p> <p>（削る）</p>	<p>（航空機給油取扱所の基準の特例） 第二十六条 令第十七条第三項第一号に掲げる給油取扱所（以下この条及び第四十条の三の七において「航空機給油取扱所」という。）に係る令第十七条第三項の規定による同条第一項及び第二項に掲げる基準の特例は、この条の定めるところによる。</p> <p>2 航空機給油取扱所については、令第十七条第一項第一号、第二号、第四号（給油空地に係る部分に限る。）、第五号（給油空地に係る部分に限る。）、第七号ただし書、第九号、第十号（給油ホースの長さに係る部分に限る。）及び第十九号の規定は、適用しない。</p> <p>3 前項に定めるもののほか、航空機給油取扱所の特例は、次のとおりとする。</p> <p>一 五（略）</p> <p>六 給油設備が給油配管及び給油ホース車である航空機給油取扱所は、前号イからハまで及びへの規定の例によるほか、次によること。</p> <p>イ 二（略）</p> <p>ホ 給油ホース車のホース機器には、<u>接地導線を設けるとともに、給油ホースの先端に蓄積される静電気を有効に除去する装置を設けること。</u></p> <p>（削る） 航空機給油取扱所には、<u>静電気を有効に除去するための接地電極を設けること。</u></p>

(削る)

(船舶給油取扱所の基準の特例)

第二十六条の二 令第十七条第三項第二号に掲げる給油取扱所(以下この条及び第四十条の三の八において「船舶給油取扱所」という。)に係る令第十七条第三項の規定による同条第一項及び第二項に掲げる基準の特例は、この条の定めるところによる。

2 船舶給油取扱所については、令第十七条第一項第一号、第二号、第四号(給油空地に係る部分に限る。)、第五号(給油空地に係る部分に限る。)、第七号ただし書、第九号、第十号(給油ホースの長さに係る部分に限る。)、及び第十九号の規定は、適用しない。

3 前項に定めるもののほか、船舶給油取扱所の特例は、次のとおりとする。

一 五 (略)

六 給油設備が給油タンク車である船舶給油取扱所には、静電気を有効に除去するための接地電極を設けるとともに、給油タンク車が転落しないようにするための措置を講ずること。

(航空機給油取扱所における取扱いの基準)

第四十条の三の七 令第二十七条第六項第一号の二の規定による航空機給油取扱所における取扱いの基準は、次のとおりとする。

一 四 (略)

五 給油ホース車又は給油タンク車で給油するときは、給油ホース車のホース機器又は給油タンク車の給油

七 給油設備が給油タンク車である航空機給油取扱所には、静電気を有効に除去するための接地電極を設けること。

(船舶給油取扱所の基準の特例)

第二十六条の二 令第十七条第三項第二号に掲げる給油取扱所(以下この条及び第四十条の三の八において「船舶給油取扱所」という。)に係る令第十七条第三項の規定による同条第一項及び第二項に掲げる基準の特例は、この条の定めるところによる。

2 船舶給油取扱所については、令第十七条第一項第一号、第二号、第四号(給油空地に係る部分に限る。)、第五号(給油空地に係る部分に限る。)、第七号ただし書、第九号、第十号(給油ホースの長さに係る部分に限る。)、及び第十九号の規定は、適用しない。

3 前項に定めるもののほか、船舶給油取扱所の特例は、次のとおりとする。

一 五 (略)

六 給油設備が給油タンク車である船舶給油取扱所は、前条第三項第七号の規定の例によるほか、給油タンク車が転落しないようにするための措置を講ずること。

(航空機給油取扱所における取扱いの基準)

第四十条の三の七 令第二十七条第六項第一号の二の規定による航空機給油取扱所における取扱いの基準は、次のとおりとする。

一 四 (略)

五 給油ホース車又は給油タンク車で給油するときは、給油ホース車のホース機器又は給油タンク車の給油

設備を航空機と電氣的に接続することにより接地すること。

設備を接地するとともに、航空機と電氣的に接続すること。