

## 第2回燃料電池自動車等の規制の在り方検討会 議事録【概要版】

日時：令和3年5月14日（金）15:00～17:00

場所：オンライン開催

議題：

- （1）燃料電池自動車等の一本化について（FCCJ）
- （2）車検制度について（国交省自動車局）
- （3）その他（経産省より、船舶安全法関係資料紹介等）

出席者：別紙のとおり。

議事概要：

FCCJより資料02、国土交通省より資料03、経済産業省より資料04について説明がなされ、委員より提出された意見及び質問と、その回答は以下の通り。

○見直しの方向性には賛成だが、道路運送車両法も高圧ガス保安法も船舶安全法もそれぞれ利用者の生命の安全確保が目的で、各法律は手段であり、目的達成に必要であれば、手段に当たる法律については体系も含めしっかりと変えていくべき。見直し範囲についてもこの目的に照らし、必要であれば継続検査がないものについても検討すべき。

○FCVの容器やCNG容器は車載のまま再検査を行うが、LPG容器は車両から取外して行う。LPG自動車について本検討で合わせて考えるのは厳しいのではないか。

→FCCJより、CNG車やLPG車についても引き続き検討はしているが、特にLPG車の一元化は非常に困難と認識している旨、また、LPG車の再検査における特殊性が検討全体に悪影響を与えることへの懸念が示された。

○軽二輪、原付、小型特殊も、容器のみの新規・継続検査を新設することで、一本化の対象にできないか検討いただきたい。

○私有地内でしか使わない中古車は高圧ガス保安法の対象となる（ガソリン車と異なり、車検がなくても容器再検査が必要）というのは、一般ユーザーから見るとわかりづらい。将来的には車両は車両法で一元的に管理いただきたい。

○国の車検場で容器再検査が難しいとの説明は理解したが、ガソリンスタンドで車検を実施しているところも多々あり効率的なので、民間車検場やガソリンスタンドの活用も広く検討いただきたい。検査証のコピーの活用なども可能と考える。

→他委員からも賛成の旨表明があった。

○GTR容器は車両法の保安基準で安全が担保されている。自動車用容器は、他のボンベと扱われ方が異なることから、再検査が本当に必要なのかということも、将来的には検討していただきたい。

○現在水素ステーションでの車両への充填時に行っている、再検査期限及び使用期限の確認についても、併せて車両法へ移管もしくは省略することを検討していただきたい。

○CNG や LPG は現状既に実施している内容もあるため、利便性が損なわれる制度は避けるべき。当面は経過措置を設けて、移行期間を作りつつ、将来的には車両法への一元化を目指していくべきではないか。

→FCCJ より、当面は高圧法上で認定されている容器検査所による検査も認めることが良いと考える旨、経産省より、法技術的には移行期間を設けるのが通常である旨回答があった。

○公道外使用については網羅されているか、慎重に検討すべき。容器を外す目的から整理したほうが良いのではないか。

○今後 FCV の改造もなされる可能性がある。一定の規制をしていただきたい。

○電源車、トラック等水素貯蔵量が 1000m<sup>3</sup>を超えるような車両は、他の車両への移充填も考えられるため、別途規制すべきではないか。

○高圧ガス保安法から車両法へと引き継げる強度等の技術基準と、設備距離、静電気除去等の車両法にない技術基準の整理をし、それに対するアプローチの仕方を早めに委員に示していただきたい。

→FCCJ より、指摘の点についてはまさに検討中であり、今後詳細を検討する返答があった。

→国交省自動車局より、車両法での担保についていろいろな意見が出ているが、高圧ガス保安法の規制の内容が分からないことから、同法での考え方や具体的な検査の内容等を整理いただいた上で、車両法に落とし込むにあたってどういうあり方ができるのかを検討したいので、まずは経産省や FCCJ から具体的なアイデアを提示いただきたい旨意見があった。

○船舶法の火災に対する扱いを説明してほしい。高圧法の容器則や国連基準の考え方としては、容器単体にて火災に対する安全性を確保しているが、単体よりも車両全体のシステムとして見ていく必要があるのではないか。

→国交省海事局より、船舶のガスの安全については、容器単体ではなく船体の一部として容器があることとらえ、船全体で火災を抑えるという考えである旨、加えて水素燃料電池船においては、水素の特性も含めて考えている旨説明があった。

○容器に修理の必要が生じた場合、どう対応するのか。整備場では難しいのではないか。

→FCCJ より、車両法上の特定整備等を利用し、認証・指定を行うことも考えられると回答があった。

→他委員より、FCCJ の意見に賛成する、現在も修理が必要であればメーカーに戻す等しており同様の運用も可能ではないかとの指摘があった。

○利用者としては、なるべく利便性が高くシンプルな制度で安全確保をいただきたい。中古車市場等様々な販売形態があることも考慮いただきたい。船舶法におけるガイドライン等の取り組みも参考になると

考えるので、取り入れられるものは取り入れていただきたい。

○容器使用期限に合わせて車検期限を短縮することは、容器の使用期限が明確になり、むしろ利用者の利便性向上に資するのではないか。国交省の法体系の中で車両の健全性を確保することで、スタンドでの容器証票の確認不要化が可能ではないか。

また、国交省自動車局より、前回委員より質問があった車両法 61 条第 3 項について、ユーザーの権利を大きく制約する規定であるとともに、他の制度との関係も含めユーザーの混乱を招くリスクがあること等を懸念しており、当該条項の活用は慎重に検討する必要があるが、選択肢のひとつとして、15 年という容器使用可能期限の担保について検討していきたい旨説明があった。

最後に委員長より、社会状況も踏まえ見落としがないよう議論を進めていきたい旨、6 月の中間とりまとめでは、実運用開始後に新たなケースが発覚しても対応できるような原則をまとめた旨が示された。