

第4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8月26日（木）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規制の在り方について（FCCJ）
- （2）新規検査及び自動車認証制度（国土交通省）

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 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。

- 燃料の多様性、危険性、漏れたときの法的な扱いをどの程度使用者や整備工場に伝えられるか。マニュアル整備とあるが、もう一步踏み込む必要があるのではないか。
- リスクアセスメントを行って詳細に検討しているが、この結果を踏まえ、FCV 車両が普及しガソリン車代替が本格的に進んだ後のことも想定して、お願いベースでない、実効性がありかつ安全を確保できる仕組みづくりを考えてほしい。
- FCCJ より、車両法での担保が重要と考えているが、まずはマニュアルで足りるかどうか関係各社とともに実効性を検討する旨、また大型車の事例含め今後の普及も見据えたユーザーへの伝え方を継続的に検討していく旨と併せて、サービスマニュアルについては配布だけではなく、訓練や作業能力向上を含め、業界としてできることを進めていきたい旨の返答があった。
- 経済産業省より、ユーザーへ伝えていくことは重要と考えており、専門知識のない方への周知も必要であることから、業界のマニュアル整備 + αの実効性を持った検討を続ける旨の返答があった。
- 基本は車検証（紙）で期限管理するというが、容器製造から廃棄まで紙の管理で上手くいくのか。容器一つ一つにデータを紐付け、一元管理するということではできないか。手続きの度に紙で管理するよりも、システムを作成しデジタルデータ管理のほうがいいのではないかと思う。
- FCCJ より、行政と相談しながら検討していきたい旨返答があった。
- 自動車の使われ方によって道路運送車両法と高圧ガス保安法を行き来すること、筋論として今までの議論からやむを得ないが、私有地でのみ使う場合でも、車検を維持させて道路運送車両法適用にした方が、ユーザーにとっては分かりやすく、良いと思う。
- FCCJ より、2 つの法律間を行き来することについては、周知方法や選択肢を説明する必要がある一方、車検を維持するには費用が掛かり、これを必須とすることは難しい旨、どのような顧客への周知が良いのか検討していく旨の返答があった。

○15年の充填可能期限、容器再検査の担保を継続検査でしっかりやって頂きたい。現在は充填期限確認を水素スタンドで確認を行うこととなっており、期限切れだと自走できずレッカー移動となる。容器の有効期限は UNR で定まっているものであり、車検にて有効期限の担保を行うことは、ユーザーの権利を損なうこととは考えていない。次回委員会で方向性を示してほしい。200の水素スタンド、それにCNGスタンドが困っている。よろしくお願ひしたい。

○容器再検査期間と車検期間の関係において、今後、普及が進むと消費者が混乱すると思うので、わかりやすい、混乱を防ぐ制度にしてほしい。

→国交省より、車検の中での容器再検査相当の検査実施について、次回検討会で具体案を提示したいと考えている旨の返答があった。また車検期間を充填可能期限の15年に合わせて短縮することの要望については、ユーザーの権利侵害との考えもあり、費用や自動車重量税等の問題もあるが、こちらも次回検討会で何らかの案を示したいと考えている旨の返答があった。

○国交省の認証制度の資料はもう少し具体的なものを出せたのではないか。次の委員会が最後であり一元化を目指してきたのに、これでは進みにくいのではないか。未来志向のプラットフォームを作ろうと言ってきたので、国交省にはもっと頑張ってもらいたい。

→国交省より、現行の認証制度や新規検査制度にて対応できると考えているため、現行制度についてご説明させていただいたところである旨、また次回検討会で改めて資料示したい旨の返答があった。

○高圧ガスの廃棄について、CNGは臭いがあり廃棄が難しいところがあり、適用除外の中で行って頂く際に注意して頂きたいと思う。また容器取り外しについて、解体業者にもくず化に関して周知徹底が必要ではないか。

→FCCJより、CNGのガスの処分や容器を取外す際の周知はしっかりやっていく旨、また併せてボイルオフガスの放出については、車が止まった状態での放出について安全に管理できるような方法を、高圧法の廃棄の基準を踏まえ、マニュアルで整備していく旨返答があった。

○バスの天井が衝突するような事故については、ぶつかる前に止まるような機構を組み込んでほしいと思う。事故が発生するとガス全般が怖いというイメージがすぐ広まることもあり、よく考えてほしい。

○IoTなどを駆使し、フェールセーフを進めてもらえればと思う。

→FCCJより、バスの容器配置については、安全基準などまだまだできることがあり、将来的には路車間通信などもありうると思うが、安全については今後も努めていきたいと返答があった。

○容器の転載・転用は危ないと思うのであってはならないと思う。現状、食品工場ではいづどこで、どのラインで製造されたものかなど、トレーシステムにて管理されている。今すぐでなくとも、安全にくず化するためのトレーシステムが何とかできないかと思う。

→FCCJより、容器の転用防止については、水素容器については禁止されているが、天然ガス車は現在

でも転載可能となっている旨、容器の寿命いっぱい使おうという取り組みで最近できたもので、資源の有効利用として、今後、水素容器も同様に安全な履歴を残す等、転用防止ではなく適切に転載するという事を進めると良いと考えている旨返答があった。

→オブザーバーより、現状の CNG 容器のくず化では、容器をくず化した時に廃棄証明書をくず化依頼元へ発行しており、くず化依頼があった場合は、不正使用がないように努めている旨返答があった。

○車両法への移管の 1 番の前提は安全担保だと思う。この検討会で様々な角度から検討したというスタンスを貫いてほしい。廃車の際はディーラーからスクラップ業者に引渡されるが、実際管理がどのようにされるのか。ガソリン車は必ずガソリンを抜く。高圧ガスも同様のことができているのか、きちんと実態運用面を提示して安全が担保されていることを示して欲しい。そうでないのであれば、スクラップについて、容器を取り外してから廃棄することを法律で縛る等、制度運用面を検討していただきたい。

→FCCJ より、ガスの廃棄の実態について、安全性が担保されるかどうか提示したい旨の返答があった。

○大量搭載の車両について、FCVトラックと危険物積載車両の違いを明確にして安全検証してほしい。例えばトンネルには、基本的にトンネル火災を前提に通行の規制があり、高圧ガスを積載している車両は規制を受けるが、高圧ガスを燃料としている車両は、どのように安全性が担保されているのか、など。

○東京湾横断道路など、既存の規制についても調べていただき、検討して欲しい。

→FCCJ より、現在のトンネルの通行可否についての過去の道路法での判断は、火災やシミュレーションなどで総合的に判断したものと認識しているため、今回のシミュレーションについても過去の考え方に沿った説明をしたいと考えている旨、また輸送用タンクと自走車両は通行の可否が違うかどうかとの指摘は他の委員から意見があったため、整理して次回説明したい旨の返答があった。

○型式指定制度について、自動車型式指定ではなく装置型式指定で製造された場合、車両のどこに装置を設置する等の自由度が高く融通が利く、といった制度なのであれば、車両としての総合的な安全性確認について、国交省とメーカーで技術的な検討を早めに進めていく必要があるのではないか。

→国交省より、容器を装置型式指定した場合にも、その後車全体で基準適合性の確認をしており、総合的な自動車としての安全性は担保できていると思うと返答があった。

○次回が最終回。しっかりとした議論と透明化、エビデンスが必要である。新しい制度設計のための未来志向のプラットフォーム作成が主眼であり、2つの法律をつなげるということは、他分野からしても興味のある内容だと思う。本検討が、グッドプラクティス、試金石になることと思う。

以上