

と き 平成29年8月24日（木）

ところ 経済産業省別館3階 312会議室

水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会（第1回）議事録

○高橋室長 お時間になりましたので、開催させていただきたいと思います。

本日はご多用中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は事務局を担当させていただきます、高圧ガス保安室長の高橋でございます。この会議は、資源エネルギー庁水素・燃料電池戦略室と産業保安グループの高圧ガス保安室の共同事務局で開催しております。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第1回「水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会」を開始いたします。

本日はペーパーレスで行うこととなっておりますので、メインシートの皆様には、お手元に iPad を配付してございます。操作方法是お手元の資料をご覧いただきまして、ご確認いただければ幸いですけれども、ご不明な点がございましたら、担当の者がおりますので、お声がけいただければ幸いです。

それでは、本日の検討会のメンバーをご紹介させていただきたいと思います。国立大学法人東京工業大学名誉教授・小林英男様。燃料電池実用化推進協議会事務局次長・里見知英様。公立大学法人秋田県立大学教授・鶴田俊様。トヨタ自動車株式会社技術開発本部FC技術・開発部企画総括室渉外グループ長・藤本佳夫様でございますが、本日は代理で須田尚吾様にご出席でございます。続きまして、JXTGエネルギー株式会社新エネルギーカンパニー水素事業推進部水素技術開発グループマネージャーの前田征児様。消費生活コンサルタント・三浦佳子様でございますが、本日は所用のため、おくれでのご出席でございます。続きまして、国立大学法人横浜国立大学先端科学高等研究院教授・三宅淳巳様でございますが、本日は所用のため、おくれでのご出席でございます。続きまして、国立大学法人東京大学生産技術研究所教授の吉川暢宏様。続きまして、明大昭平法律事務所の弁護士でおられます吉川知恵子様におかれましては、本日、ご都合により、ご欠席でございます。

オブザーバーといたしまして、高圧ガス保安協会高圧ガス部部长代理の小山田賢治様。

関係省庁といたしまして、総務省消防庁危険物保安室課長補佐の竹本吉利様。厚生労働省労働基準監督局安全衛生部安全課・吉岡健一様。国土交通省自動車局整備課課長補佐の村井章展様。国土交通省自動車局審査リコール課課長補佐の林健一様。皆様にご出席いただいております。

本検討会の座長でございますけれども、国立大学法人東京工業大学名誉教授の小林英男

様にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、一言お願いいたします。

○小林座長 ご紹介いただきました小林です。単なる年長者ということで、座長を務めさせていただきます。

非常に重要な会議ですので、できるだけ皆さんに忌憚のないご意見をお伺いしたいと思いますが、時間が限られております。かつ、議事進行については効率的に進めたいと思いますので、その点もご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、まず資料の確認を事務局からお願いいたします。

○高橋室長 皆様、資料一覧をごらんください。資料1から7までのセットとなっております。資料に過不足がございましたら、ご連絡ください。

○小林座長 それでは、用意した議題に移らせていただきます。資料1の水素・燃料電池関連規則に関する検討会の趣旨等について、事務局、高圧室からご説明をお願いいたします。

○山中課長補佐 ご説明させていただきます、産業保安グループで保安課と高圧ガス室の担当をしております山中と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1をごらんください。「水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会について」という紙でございます。趣旨紙でございます。1.のところよりご説明いたします。

平成29年6月に閣議決定されました規制改革実施計画に37項目、水素自動車関係で盛り込まれておりますけれども、その中に、「水素・燃料電池自動車関連規制に関する公開の場での検討」という項目が設けられてございます。この項目に基づいて、この会議を実施するものでございます。関連箇所については下の四角囲いの中に引用してございますので、ご覧いただければと思います。

四角囲いの下に行きまして、この規制改革実施計画を実施するに当たりまして、今後、安全確保を前提といたしまして、水素・燃料電池自動車に関連する規制のあるべき姿をこの会議において幅広く議論させていただき、関係者間において、規制に関する課題を共有いたしまして論点を整理し、共通理解を得ることを目的に、また科学的知見、データに基づき、規制改革を進めるべく本検討会を開催させていただきます。

検討会の概要といたしまして、議事・資料の取り扱いについてでございますが、原則公開とさせていただきます。

検討メンバーは先ほどご紹介させていただいたとおりでございます。必要に応じてゲストスピーカーを招聘することとしております。

事務局といたしましては高圧ガス保安室、燃料電池戦略室の両室で担当いたします。

検討スケジュールでございますけれども、第1回は本日開催のものでございます。平成29年6月に閣議決定されました規制改革実施計画に基づく37項目について、一通りご紹介、ご議論いただければと思っております。個別項目につきましては、次回以降に議論を深められればと思っております。

以上、趣旨紙についての説明でございます。

○小林座長 ありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見がございましたら、お願いしたいと思います。申しわけありませんが、ご質問をなさる方はご自分のネームプレートを立てていただきたいと思っております。ご質問がございましたら、どうぞ。——よろしいですね。

それでは次の資料2-1「燃料電池自動車・水素ステーションに係る規制等へのこれまでの取り組みについて」、同じく事務局の高圧室からご説明をお願いいたします。

○山中課長補佐 引き続きまして、これまでの取り組みについて、ご説明をさせていただきます。

早速ですが、1枚おめくりいただきまして、私どもの考え方の基本スタンスが記してございます。私ども、高圧ガス保安法を所管しておりますけれども、名前のとおり、高圧ガスの取り扱いを規制する法律でございますが、これは公共の安全性を確保することを目的とした法律でございます。私どもとしても、水素社会の実現は非常に重要だと考えておりまして、安全な水素利用を進めるための規制の見直しはしっかりと進めてまいりたいと考えているところでございます。

一方で、水素、特に高圧の可燃性ガスにつきましては、使い方を誤ると爆発等の危険がある場合がございますので、リスクに応じた安全対策をとることが必要でございます。科学的知見、データに基づいて安全性をしっかりと確保し、安全性が確認できた場合には、制度の見直しに取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、これまでの取り組みについてのご説明をさせていただきます。これまでの取り組みといたしまして、2ページ目、上の四角囲いの中でございますけれども、平成25年に、まず安倍総理が成長戦略第2弾の中で、燃料電池自動車用水素タンクや水素ステーションについての規制改革を一挙に行うということを表明いたしまして、平成25年

の規制改革実施計画では 25 項目、27 年の同計画では 18 項目の見直しが盛り込まれたところでございまして、水素スタンドの設置に係る基本的な基準の整備はこれで措置されております。

また 29 年度の施政方針演説でも総理から、さまざまな規制を全て洗い出し、改革を進めますという発言がございまして、同年の規制改革実施計画には 37 項目の規制見直しが盛り込まれたところでございます。

下の表は、それを時系列にまとめたものでございますが、一番最初の規制改革によって、水素自動車をつくれるように、また水素ステーションを効率的につくれるようにというところが、上の 3 つで記載されたところでございます。足元の話だけご紹介いたしますと、平成 29 年 1 月 20 日の施政方針演説の中で、一番下、さらなる水素の利用の効率化に向けて、各省庁にまたがる規制を全て洗い出して改革を進めますという表明がございまして、今回の 37 項目に至ったところでございます。

続きまして、これまでの代表的な成果をご紹介させていただきます。こちらの紙につきましては、下の表のところをかいつまんでご説明をさせていただきますが、まず 1. と書いてございますところ、水素燃料電池自動車の航続距離を延長するために、82 メガパスカルの水素スタンドの設置を可能とする規制緩和を実施しております。

また、ガソリンスタンドや天然ガススタンドの併設を可能とし、建設及び運用コストの削減を図るというような規制緩和も実施しております。

また、日本の場合は土地利用の制約が多い場合がございますので、公道とディスプレイの間の距離を縮める等の性能規定化を図っております。これにより、スタンドのレイアウトの自由度が向上しております。

また、移動式スタンド、小規模スタンドの設置の基準を設けたり、さまざまな取り組みを展開してまいったところでございます。

続きまして、規制体系の、これまでの大きな制度の変化ということで、技術基準の性能規定化についてご紹介をさせていただきます。平成 8 年の高圧ガス保安法の改正におきまして、特定の仕様を定めない性能規定化へ、多くが転換しております。これにより、事業者が絶対にこの基準でなくてはならないではなくて、安全性を確保されていれば大丈夫ですよということで、ある程度の創意工夫をすることが可能な体系となっているという変更をいたしましたところでございますけれども、実際の運用といたしましては、都道府県等が検査をする際に、かつて基準であったものを例示基準に改めたものが、実際には基準と同

等に扱われたりということがございまして、必ずしも柔軟に運用されていないということがございました。それに対応するために事前評価の仕組みが従前から設けられておりましたけれども、新たにファストトラック制度のような取り組みを設けて、民間が策定した基準等を例示基準として取り込めるようにであったりとか、さまざまな取り組みを実施しているところでございます。

続きまして、6ページ目、7ページ目は今までに取り組んだ項目のご紹介でございます。両ページに示されているものについて、これまで検討し、措置を行ってきたところでございます。

説明は以上でございます。

○小林座長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見ございましたら、お願いします。――よろしいでしょうか。

次、資料2-2の「燃料電池自動車の安全規制に関する国土交通省の取り組みについて」、これは国土交通省様からご説明をお願いいたします。

○村井課長補佐 国土交通省自動車局整備課の村井でございます。資料2-2に従って、国交省のこれまでの取り組みを、我々の考え方も含めまして、短時間でご紹介させていただければと思います。

早速ですが、1ページ目をごらんください。水素燃料電池自動車の安全規制のうち、国土交通省の役割は、一言でいいますと車のハードそのものの規制でございます。その中身は、具体的に挙げますと道路運送車両法に基づきまして、まずその技術基準、保安基準を策定する。そして、自動車メーカーさんがつくられる車が、この保安基準に適合していることを確認する型式指定という行政処分がございます。さらに、このつくられた車がユーザーの皆様の手に入ったとき、その保守管理、基準への適合性の責任はユーザーご自身にございます。これを点検整備制度と申しております。さらに一定期間、公道を走行した場合には、その一定期間ごとに車検を受けていただくという、このような制度をもっているところでございます。

2ページ目にまいります。国土交通省のほうでも、これらの規制の運用、策定に当たっていろいろな安全規制に配慮して定めているところではございますが、車が安全でなければならないというのは、これはもちろんそのとおりでございまして、この点について、規制当局としては責任をもってやらなければならないと考えております。

ただ、道路運送車両法には保安基準の原則という規定がございまして、その基準という

のは、運行に十分に耐え、安全であるということはもちろんですが、その一方で、自動車メーカーの方々、あるいはユーザーの方々に不当な制限を課すものであってはならないという規定がございます。これは、我々規制当局を戒める規定なのかなと、このように理解しておりますが、この中身として、具体的に我々はこういうことを心がけているというのが、2ページ目に書かせていただいたものでございます。

安全の確保・環境の保全は、もちろん我々の主たる業務として取り組むわけでございますが、そのほかに、技術の進歩を踏まえて、規制を不断に見直すことが重要であろうと。特に自動車の技術というのは日進月歩で進歩してございますので、法律、基準をつくったときには想定もしていなかったような新しい技術が日々生まれているところでございます。昨今ですと、自動運転技術などがそれに当たると思います。

こういった新技術を受けとめやすい制度を我々も心がけなければいけないだろうと考えておりまして、具体的には、構造要件ではなくて、性能要件として規定して、設計の多様性を許容する。あるいは、現在、存在する基準に不適合の新しい技術が出てくるのであれば、そこは一定の使用の制限を課しながら適用を除外することで、そういう車の公道走行、実験を可能にするような、そういった制度ももっているところでございます。

さらには、安全であることはもちろんですが、それと負担とのバランスというのはどうなっているのかというのは、我々も常に気を使っているところでございます。また、自動車メーカーの方々に新しい車をつくっていただくときに一つ、大事だと考えているのは、規制の透明性・予見可能性というところを、我々、重視しているところでございます。どういうデータに基づいて、どういう考え方で規制をつくったのか。皆様からの意見はいただいたのか。あるいは、示された基準というのが客観的で、かつ測定可能、つまり再現可能性のあるものであって、そういったものに合わせ込んで、車をつくっていただけるような、そういった規制体系を心がけているところでございます。

3ページ目でございます。一方で、自動車は国際流通商品であるといった側面がございます。このため、日本だけでいい基準をつくっても、それはほかの国から見ると、ガラパゴスとか、日本の独善的な規制だとか、こういったご指摘も受けることがございます。逆に、各国それぞれで規制をつくられると、日本の自動車メーカーの方が外に出ていくときも同じような障壁と向き合うことになりますので、各国の自動車規制当局が国連に集まりまして、国際的な基準調和活動、あるいは認証の相互承認、日本の政府がいいよといったタイプアプルーバルについて、フランスがそのまま受け入れてくれる、逆もお互いさまで

あるという、そういった制度づくりを進めているところでございます。日本も、国土交通省もこの活動に積極的に参加しておりまして、多くの装置について相互承認を実現するとともに、日本が強みを有する、まさに燃料電池自動車等については日本が議長を務めて、その国際基準の策定をリードしているところでございます。

4 ページ目でございます。燃料電池自動車というのが十数年前に日本に出てきたときに、もちろんもともとあった基準はそういったものを想定しておりませんでした。そのときに、こういった技術基準を定めたらいいのかということは、本当に手探りの中で我々も、この規制体系を整備してきたところです。具体的には、国内の保安基準をつくったり、あるいは国連に国際基準を提案するに当たって、ここに例示でございますが、毎年調査費をとりまして、さまざまな研究所の皆様のご協力をいただきながら、実験を重ねて、技術基準のデータを取得してきたところでございます。もちろん、このほかにも自動車メーカーさん、あるいはスタンドの方々から水素に関するさまざまなデータもいただきながら、そういったデータに基づいて、先ほど申し上げた客観的で測定可能な基準の策定を進めてまいりました。

最後の 5 ページでございますが、これらの成果といたしまして、国土交通省では平成 17 年に、世界で初めて水素燃料電池自動車の車の保安基準を策定いたしました。これに基づいて型式認証も行っており、さらにはこういった車を世界に発信していけるように、日本のメーカーさんが世界で販売できるように、国際基準の策定を主導いたしまして、世界統一基準をつくりました。さらには、27 年 6 月には国連においてお互いに認証を受け入れ合うという相互承認基準も策定したところでございます。

一方で、国内法に目を向けますと、最後の 3. でございますけれども、他国の認証をそのまま受け入れるというのは、技術論だけではなくて、制度的な課題もございます。つまり法制度を整備する必要がございました。国土交通省では平成 10 年に、国連の相互承認協定加盟に伴いまして道路運送車両法を改正いたしまして、国連の協定に基づく一定範囲の装置について、加盟国が認証したものについては、同じ技術基準を国内でも採用しておりますので、その認証をそのまま受け入れるという、そういった法的な枠組みをつくっているところでございます。この枠組みを活用しまして、水素燃料電池自動車につきましては、28 年 6 月に相互承認のための協定規則の採用を行っているところでございます。

このように、国土交通省では車に関する規準、あるいは相互承認のための枠組みを随時つくってきたところでございますが、まだまだそういったものが残っているということで

あれば、その一つ一つをしっかりと片づけて、水素燃料電池自動車の普及のための環境整備に努めてまいりたいと思います。

以上です。

○小林座長 ありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見ございましたら、お願いします。どうぞ。

○鶴田氏 今、説明いただいた資料の中の、保安基準の原則の中でお伺いしたいことがございます。この中で、規制による安全効果と、メーカー・使用者の負担についてのバランスということがあるのですが、この安全効果といったときは、メーカーというか、使用者のみなのか、あるいは周辺までということなのでしょうか。

○村井課長補佐 メーカーのみならず使用者の方も含めての負担感というものは、我々、考慮することとしております。技術基準の場合には、多くは自動車メーカーさんの設計に影響を及ぼしますので、一義的にはメーカーさんとの負担の関係になりますけれども、結局、その価格が高くなると、ユーザーの方への価格転嫁に行きますので、やはりそれは、どれくらいの負担をかけたときに、どれくらいの安全効果が見込まれるのかということ、メーカーさん、ユーザーさん、両方の視点でみているところでございます。

○鶴田氏 これをみせていただくと、主にコストということになると、コストをもっているのは、直接的にはユーザーと販売者です。ただ、もしその車両が道路上で事故を起こした場合を考えると、周辺社会に対する影響、いわゆる、小沢さんが昔いった外部不経済というものなのですが、それは車両運送法上は検討しないということでしょうか。

○村井課長補佐 そこは、規制による安全効果というところで我々は考慮をしております。その規制をつくることによって、安全の外部不経済をどれだけ減らせるのかと。それに対して、メーカーさん、使用者の方はどれくらいの負担をするのかと、そういったバランスをみているところでございます。

○鶴田氏 ですから、要するに車両運送法には外部不経済というのは必ずしも明示的には入っていないけれども、運用上は入っているというような理解でよろしいのでしょうか。

○村井課長補佐 外部不経済という単語は法令用語ではないので、多分、法律には明記されておりませんが、概念としては、冒頭にある、運行に耐え、安全であるという、規定に車のみならず歩行者の安全まで含まれていると考えております。ただ、本当に安全を突き詰めるのだったら、車は走らなくていいのではないかという極論が出てきてしまうのですが、そこも、車がもともと存在がゆえにもっている外部不経済性というのはどうしても

あつて、それを押さえるために、どれほどのコストを、この社会は許容できるのかという、そういったバランスをちゃんと考えなさいという 46 条だという理解をしております。

○鶴田氏 わかりました。

○小林座長 よろしいでしょうか。これは別に自動車だけの問題ではなくて、全て同じだと思います。要するに、当事者以外に被害が及ぶおそれ、安全に問題があるということ、そもそもそのために規制が存在しているのであってね。ありがとうございました。

引き続きまして、資料 3 の「水素基本戦略の策定・規制見直しの必要性について」、事務局の、これは F C 室からご説明をお願いいたします。

○山影室長 水素・燃料電池戦略室長の山影でございます。よろしくお願いします。

それでは、資料 3 に基づきまして、ご説明申し上げたいと思います。お聞きいただきまして、1 ページ目でございますけれども、水素社会の実現ということで、水素は皆さん、ご承知のとおり、使用時に CO₂ を排出しない環境に優しいエネルギーであること。それから、海外の未利用エネルギーを含めましてさまざまなエネルギーから製造可能であるということもありまして、セキュリティの強化に貢献するだろうという観点から導入を図っていきたいと考えてございます。そういうこともございまして、2014 年 6 月からロードマップを策定しまして、昨年 3 月に改訂いたしました。そのロードマップに則りまして、燃料電池自動車、水素ステーションの普及、アクションプラン等を進めてきているところでございます。

そういう流れの中でありまして、2 ページ目にまいりますけれども、この 4 月に、「再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議（第 1 回）」というのが開かれまして、その場で、総理から以下のような指示を受けてございます。まず括弧書きの中でございますけれども、1 パラ目でございますが、水素社会実現に向けまして、関係大臣によって、政府一体となって取り組むための基本戦略を年内に策定することという点。特に、その中におきまして、それと並行してですけれども、2020 年に 4 万台規模での燃料電池自動車を普及させるために、水素ステーションの整備を加速させるための仕組みをつくるという点。それから、水素ステーションにかかわる規制を合理化するため、海外の規制や国内のガソリンスタンドとの比較も念頭に置いて総点検をせよというご指示をいただいております。それから、同じく 3 パラ目でございますけれども、サプライチェーンの構築、それから水素発電の本格導入に向けまして、関係者間の連携の基礎となる共通シナリオを策定せよという指示を受けてございます。

これを踏まえまして、基本戦略を策定しようと思っております、具体的にはこの9月から作業を始めようと思っておりますけれども、従来、官民の水素・燃料電池戦略を検討する場として水素・燃料電池戦略協議会というのがございまして、こちらでいろいろご議論させていただきまして、年末を一つのめどとしまして、戦略を策定する予定でございます。

続きまして、並行してという形になると思いますけれども、3ページ目にまいります。繰り返しになりますけれども、大きく3つ、取り組もうと思っております、1つは水素ステーション戦略整備に向けた官民一体の推進体制の構築という話。それから、F C Vも含めまして、水素ステーションに関する各省にまたがる規制の総点検を、具体的にこの場でやっていただくという形で考えてございます。それから、国際的なサプライチェーン構築と水素発電の本格的導入に向けたシナリオを策定したいと書いてございます。

特に、本日の検討会にかかわるところは4ページ目になりますけれども、水素利用の飛躍的拡大に向けた規制見直しの必要性ということで、これも繰り返しになりますが、足元で実現しつつあるF C Vの利用拡大を目指すためにも、必要なインフラである水素ステーションの整備費、それから運営費の低減目標、これは2020年で半減ということを目指して掲げてございます。この目的を達成するために、海外の規制、あるいは国内のガソリンスタンド等との比較を念頭におきまして、課題を精緻に把握し、それを解決していく規制見直し等の方策を検討して、必要な取り組みを実施してまいりたいと考えてございます。特にコスト削減を、ある意味、非常に意識しながら規制緩和のご議論をお願いできればと考えてございます。

それから、この資料上は済みません、水素ステーションだけを特にフォーカスしている資料になってございますけれども、もちろん自動車のほうも規制緩和が必要でございますので、そちらもあわせてご議論いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○小林座長　　ありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見、どうぞお願いいたします。鶴田先生、どうぞ。

○鶴田氏　　説明は無かったのですが、資料の参考で水素ステーションの日米比較が出ていたのをみたときに、確かに日本の法定検査、アメリカは法定検査（自主検査）のみなのですが、ただ、事故が起きたとき、どういうことが起こるかという、アメリカの場合は

懲罰的損害賠償というのでもう1つ担保しているのです。日本はそういう制度をとっていないということなので、コントロールボリュームとして、こういう切り方が妥当なのかどうかということをやっと伺いたいと思います。

○小林座長 それはそのとおりだと思いますけれども、これ、議論しますか。私、常に思っているのだけれども、何で日米比較するか。比較するときには、比較の基準だとかバックグラウンドだとか、要するに国によって、制度とかが全く違うわけです。そういうことを抜きにしてこういう説明をされると非常に困ると思うのだけれども、やめましょうね、この議論。大半の方はご理解いただいていると思うのですけれども、どうぞ。

○山影室長 この参考、説明してもよかったのですけれども、今日は初回ですので、一個一個比較対応していくつもりはないです。他方で、規制当局からはまた違う意見があるかもしれませんが、私ども、全体の戦略を考えている立場からしますと、日米を比較する必要はないかもしれません。一例として挙げている趣旨でございますけれども、今まさにおっしゃった点を抜きにして、ある意味、一般のご議論に照らしますと、なぜ同じではないのかと、よく質問を受けます。かつ、それがコストにかかわってきていて、こういうのがあって、普及がなかなか進まないのですというお声も多々ございます。それに対するきちっとした回答を、やはりある程度こういう場で、まさにプロの方がいらっしゃいますし、中で深めていければいいかなと思ってございますし、さはさりながら、先ほど国交省さんのご説明がありましたけれども、我が国だけで規制をつくり込んでいっても、それはガラパゴスといわれる批判もよく受けるものですから、何らかの合理性があって、行われるというところは否定はしませんが、その合理性というのをきちっと整理していくという作業も必要かと思っています。ここは済みません、やや問題惹起気味ですけれども、むしろこういう比較がされて、いろいろなお声があるということを踏まえた上で整理させていただければと思って、あえて参考として載せさせていただきました。

○小林座長 ありがとうございます。そういいながら、やはり重要な問題なので、ご意見がございましたら、どうぞ。吉川先生。

○吉川氏 今、ご説明ありましたように、法制度として違うというところはあるのだけれども、やはり技術者として、先方のほうが優れているのです。安いものをきちんと設計できる。枠組みの違いはあるにしても、日本だって、きちんと設計をして、いろいろな制度をちゃんと活用すれば、それなりの設計で安く、多分できるはずなのです。だけれども、そこをあえてやらないというのは、残念ながら、官民含めて設計能力が、日本の場合はち

よっと劣っているのだなど。そういったところをさらに補強するという観点も含めて、この先、ご議論いただければと。単に規制だけではなくて、それをちゃんと使いこなす技術力というのかな、それもやはり必要なのだと思います。

○小林座長　　そういう技術的な面からの今の比較です。

ほかはいかがですか。鶴田先生、再びお願いします。

○鶴田氏　　私は今は大学にいますけれども、昔は規制当局のほうにいましたので、昔の立場で話をしますと、私が当局にいたころには、建築物の性能規定があつて、特に省エネ性の話があつたときに、発泡性の可燃性物質で外側を覆う高層ビルというのがあつたのです。日本の場合は私も含めて、変な人がいっぱいいたので、最後まで行かないで、途中で立ち消えになったのですが、イギリスはそれをやったのです。大規模に採用しました。普及しました。そして今、何をやっているかという、一個一個テストしたら、想定した試験基準を満たしていない。なぜそれが起きたかという、合理的判断、エキスパートジャッジメントというか、性能規定化による認証制度でやったら、実は目標の性能を担保できていなかったと。それを今、こういう委員会をつくってやっている。ですから、そうならない規制緩和というのが、何かアイデアがあれば聞きたいです。

○小林座長　　その点が、日米比較の話とどのように結びついているか、ちょっとご説明を。

○鶴田氏　　ですから、その自主的な性能規定の認証基準といったときに、実際の使用環境というのは非常にさまざまあるので、性能規定の場合は比較がなかなか難しいですね。いろいろな複雑な条件を入れてやられておりますので。ところが、実際に事故が起きてみて、基本的なので試験をしてみるとパスしていない。確かに新しい進歩はあるのですが、想定もあるのだけれども、世の中ではさまざまな使われ方を、特に車の場合、されますので、どこまでを大丈夫、どこまでを大丈夫ではないというのをちゃんとやれるのかと。原子力発電所とか、製造工場のように非常に管理が行き届いていればいいと思うのですが、建物であるとか自動車のように、ユーザーの多様性を認めているところはかなり難しいと思うのです。そこを技術的に低コストでやれとはいっても、そういう多様な状況を想定して、あと責任を問われるようなことに関してはかなり難しいのではないかと思います。何かアイデアがあれば伺いたいと思います。

○小林座長　　ご意見はわかりますが、役所からのご説明は、性能規定化をメインとして進めましょうということになっていて、今のご意見は、性能規定化に関するご意見ですね。

○鶴田氏　　そうです。

○小林座長　　論点をはっきりさせていただきたいのですが、日米比較から始まっているのだけれども、そうではなくて、性能規定化の話ですか。

○鶴田氏　　新しい問題をやっていくときには、性能的に同等であるという基準でやっていくわけなのですが、それを誰が、事故が起きたときにきちっと説明できるのかどうか。

○小林座長　　だから性能規定化に対するご意見はわかりましたけれども、それは別のコメントとしてということですね。

○鶴田氏　　日米比較で技術の進歩という話があったので、その中に当然入ってくる話です。

○小林座長　　関連はみんなしていると思いますけれどもね。わかりました。

あと、いかがですか。特に性能規定化に関して今、必ずしも性能規定化の方向は？ というクエスチョンのコメントですが、それも含めて、何かご意見がございましたら。どうぞ。

○村井課長補佐　　先ほど性能規定化を進めていると申し上げた国土交通省でございますが、済みません、私は高压ガス、それ自体のエキスパートではないので、そこに言及するわけではなくて、もう少し車全体の話をしていただきますと、やはり車というのは大量流通して、ユーザーの方に手の届く価格で供給されなければいけないという前提がございます。そのためには、やはりある程度、性能規定化して、自動車のメーカーの皆様がそれに合わせ込んで車をつくれる、制度的な環境整備が必要だと思っております。

ただ、一方で、先ほどご指摘いただいたとおり、使用のされ方がさまざまであると。これはまさにそのとおりでございます。そういうことで、我々、もしくは国連でエキスパートが議論するときには、ワーストケースといったものを積極的に採用して、本当にこんな条件で基準をつくるのか、と思うような厳しい前提で議論を行っております。例えばFC車に限らないのですが、車をマイナス 30℃で起動できるのか。スウェーデンではそういう車が走っている。そういったいろいろなワーストケースを設定するとか、そういったアプローチをすれば、性能規定化というのは技術的に解決も可能な問題だと思っております。あとは技術の問題だと思います。

○小林座長　　性能規定化をここでまた取り上げると大変だし、既定方針として性能規定化だというように、大半の方は多分、ご理解していると思うのです。それはよろしいですね。あとは、これから個別の審議になりますので、個別で問題になるようなケースでまた

ご発言いただくということをお願いします。

あと、いかがでしょうか。——よろしいでしょうか。

では、とりあえず前に進めさせていただきまして、次の議題で、資料4です。「規制改革実施計画の要望内容について」。燃料電池実用化推進協議会からご説明をお願いいたします。

○里見氏 それでは、資料4で、先ほどからご紹介がありました、閣議決定された規制改革の実施計画の中身、というよりそれに向けて私ども燃料電池実用化推進協議会でこうした規制見直しの要望をしてまいりました。その要望という観点でご紹介させていただきます。

先ほど高圧ガス保安室様からもご紹介がありましたように、水素ステーション・燃料電池自動車の普及に向けては、法制度そのものが整っておりませんでしたので、2000年の当初から、いろいろな取り組みをお願いしております。特に実用化が近づいた、ここ5年ぐらいの間に、かなり多くの見直しをお願いしてきております。おかげさまで、非常に整備されてきまして、2015年から燃料電池自動車、あるいは水素ステーションという商用のものが実用化してきたというところがございます。それに加えて、今回、新たにまた実施計画で37項目ですが、多くの提案をさせていただきました。これまで世に出すというために整備をいただいてきたのですけれども、実際、こうしたものを商用化してみますと、やはり初期の運用だとか、あるいは工業生産といったようにしますと、まだまだ制度的に十分でないというか、手が届いていなかったなというところが出てきておりまして、今回、ご提案させていただいたものは、そういった項目が中心になってございます。37項目、個別に分けますと40項目になっておりまして、数が多いものですから、時間の関係もありまして、何ををお願いしたいかというところを中心にご紹介させていただきます。

番号が幾つかありまして、実施計画番号というのは、これは実施計画に記載されているところの番号でございます。それを幾つか项目的に分解しまして、40項目に分けて個票の番号というのがついてございますけれども、ご説明では、実施計画の番号に沿ってご紹介させていただきたいと思います。

初めに個票番号01、No.25の「高圧ガス販売事業者の義務の見直し」ということで、2つ、同じような課題でありますけれども、まず「水素スタンドにおける保安台帳の廃止」という項目でございます。これまでの高圧ガスのボンベ等の販売は、引き渡した需要家さんの保安状況を管理するために、その台帳というのを備えなければならないということに

なっております。これに従いまして、今現状の水素スタンドでも販売先の車について、その状況を記載するというをやっておりますけれども、燃料電池自動車の場合是一般のポンベの販売とは異なりまして、先ほどご紹介ありましたように、自動車のほうの管理規定がしっかりしてございますので、使用上の管理というものにつきましては、道路運送車両法、あるいは車に係る高压ガス保安法で十分管理できているということで、保安台帳というものは水素スタンドでは不要ではないかと考えておりまして、この辺についての見直しをお願いしてございます。

あわせて、No.25 のbのほうになりますけれども、高压ガスを販売する事業者においては、販売主任者という選任が必要となっております、この販売主任者の業務として記載されているものは、販売台帳の管理と、販売先の保安の管理というものが記載されておまして、その前のaの項目の、販売台帳の廃止とあわせて、この販売主任者の不要化ということもお願いしたいということでございます。

26 番の項目に移らせていただきます。「水素充填時の車載容器総括証票等の確認の不要化等」ということでございます。これは、普通、高压ガスの容器の充填につきましては、その容器が期限内であることを確認して充填しなければならないことになっておりますけれども、道路運送車両法におきましては、車のタンクの管理というのは自動車のユーザーに任されておりまして、道路運送車両法、あるいは高压ガス保安法で管理されております。こういった状況を考えますと、水素ステーションにおいて車両の容器が健全であるということは、車両が走行しているということで担保されていると考えますと、この確認についても不要化をお願いしたいということでございます。これらのもっていき方につきまして、どうやって安全を担保するかということとはご議論いただいた上でということでございますけれども、車載容器の総括証票を充填の都度、確認するというものは、今後、自動車が多数普及してきますと非常な手間になりますので、こういったことの不要化をお願いしたいということでございます。

27 番に移らせていただきます。「水素スタンドにおける予備品の使用」ということでございます。先ほどコストのことが話題になっておりましたけれども、水素スタンドでは定期自主検査、あるいは保安検査ということを毎年行うということになっておりますが、現状では最大 30 日ぐらい、休業が発生しているということがございます。幾つか要因があるのですけれども、ある種の部品については、そのメンテナンスに1～2週間かかってしまいまして、これが律速工程になっております。対策として予備品を備えるということ

が考えられますけれども、この予備品について規定が明確でなくて、新たに予備品を申請すると、新たな申請ということになりまして、非常に時間がかかってしまいまして、効果が余りないと考えられます。

ですから、新たな変更許可ということではなく、予備品を使いやすいようにしていただくことによって、この工期が短縮できるのではないかとということで、予備品についての有効な利用方法をご検討いただきたいということでございます。大臣認証制度による工場認定について、その認証工場による予備品については採用できるということもあるようですので、こういったマニュアルの整備とか、そういった措置をいただきまして、できるだけ予備品を効率的に使えるような制度を仕上げていただきたいということでございます。

28 番が「保安検査方法の緩和」ということで、これも前の項目と近いところがございますけれども、この保安検査、日数だけでなく、費用がかなりかかっているというのが現状でございます。特に圧縮機とか蓄圧器とか、こういったものの開放検査に非常なコストがかかっております。既に普及しております天然ガスのスタンドにつきましても、一定の要件を備えれば、開放をせずに外観検査が認められるようになっておりまして、水素スタンドにおきましても——水素の特性というのはありますけれども、その材料の指定ということで十分対応できておりまして、腐食等については天然ガスと同じように腐食性がないガスということを考慮しまして、CNGスタンドと同様に開放検査というものをなくするような方向でご検討いただきたいという要望でございます。

29 番「保安監督者に関する見直し」に移らせていただきます。これは、技術というよりは管理上の問題になりますけれども、高圧水素のスタンドにおきましても、高圧ガス製造保安責任者免許と一定の経験をもつ者から保安監督者に選任するということが求められているわけでございます。この保安監督者につきましても、常駐をするという必要性は明記されてございませんが、やはり 1 事業所に 1 名選任ということになっております。化学プラントと違いまして、水素のスタンドにおきましても設備がシンプルということで、必ずしも 1 つの事業所で専任するのではなく、複数のスタンドで兼任できるようにしていただきたいということでございます。当然、安全管理につきましても、保安監督者と連携を保てる係員を置くということが前提になると思いますけれども、保安監督者が複数のスタンドを兼任することによって、要員の効率的な運用を図るようにしていただきたいということでございます。

29 番の b、個票番号 07 に移りますけれども、こちらも保安監督者でございます。保安

監督者は製造保安責任者の免状と同時に一定の経験をもつということが必要条件になっておりまして、この一定の経験については、圧縮水素、または液化水素の製造にかかわる6カ月以上の経験ということになっております。一方、天然ガスのスタンドにつきましては、天然ガスというように規定されておらず、可燃性ガスに関する経験ということで示されておりまして、水素ということの課題はありますけれども、水素も可燃性ガスと同様のところがありますので、この6カ月の水素にかかわる製造経験というのは、スタンドが少ないうちはなかなか経験を得る機会がないということもありますので、この辺は可燃性ガス等に代替するような形で、水素にかかわる経験というものを緩和いただけるようなことをご検討いただきたいという要望でございます。

No.30「水素スタンド設備の遠隔監視による無人運転の許容」ということでございます。水素スタンドでは、必ずしも係員が常駐しなければならないという明確な規定はございませんけれども、いろいろな安全上の関係で今、保安監督者、あるいは係員が常駐するという形で運営してございます。先ほどコストの問題がございましたけれども、将来的に普及していくためにはコストを下げていくというところで、人による管理だけではなくて、最近進歩しております遠隔監視による監視によって安全を担保することで無人化ができるのではないかということを考えておりまして、こういった無人化に向けての制度設計をご検討いただきたいということでございます。これは将来、普及期に向けた課題という形で挙げさせていただいてございます。

31 番「水素出荷設備に係る保安統括者等の選任の緩和」ということで、先ほど水素スタンドにおける保安監督者の選任が必要だということで運用しておりますけれども、同じく、この水素スタンドで、車以外に水素を出荷するというスタンドがございます。この場合は水素スタンドと異なりまして、通常の化学プラントと同様な保安統括者と保安係員の選任というものが求められてございます。これは有資格者を2人選任しなくてはならないということで負担が大きくなってございまして、燃料電池自動車と同様な設備を備えた輸送用のカードル、トレーラーというものに充填する場合には、規模の関係もあるかと思いますが、一定規模以下のものについては、車への充填と同様な形で運用できるという形で、保安統括者の選任というものを免除していただけるようなご検討をいただきたいということでございます。

No.32 番「一般家庭等における水素充填の可能化」ということで、家庭というように書いてありますけれども、家庭というよりは自家用充填設備という形でご理解いただければ

よろしいかと思えます。既に 20 メガパスカル以下の流し込みに関する充填基準というものはある程度整備されてございますけれども、この場合に、離隔距離等が一般のスタンドと同じような長い距離が規定されておまして、これを要しますと、家庭だとか、自家用の設備というものには適用が難しいということがございます。この使用規制については CNG についてガス事業法で小型充填設備というものが適用されておまして、実際に一般の家庭でもできるような形になっておりますが、水素の自家用設備、家庭の充填設備につきましても、将来の普及を見通して、一般スタンドとは違う基準で自家用の設備ができるようなことをご検討いただきたいということでございます。

次のページが 33 番「水素スタンドにおける微量漏えいの取り扱いの見直し」ということでございます。高圧ガススタンドでは、災害が発生した場合は事故届を提出しなければならないということで、現状、ガス漏えいはどんな微量なものについても事故届を出すということになってございます。1 回事故届を出しますと、再開するまでに許認可の都道府県知事の下了解を得る必要がありますと、非常に時間がかかっております。こういったことがある一方、天然ガスのスタンドにつきましては、この微量漏えいについては事故扱いをしないということで現状では除外されておりますので、水素スタンドにおいても水素検知器で検知されないような配管の継ぎ手等からの微量な漏えいにつきましては、事故扱いを避けていただけるような方向でご検討いただきたいという要望でございます。

34 番「水素スタンドの充填容器等における措置の合理化」です。この充填容器における措置の合理化というのはちょっと複雑になっておまして、3 項目に分かれておりますが、基本的には、容器については直射日光を避けるための措置を講じるということが求められてございます。実際、移動のトレーラー等にはこの措置を講じるということで、既にトレーラーの上に屋根板等が置かれていますし、カードル等でもシートを被せる等、措置をしているのですが、これにつきまして、判断が明確になっておりません。都道府県によってはさらに屋根の設置を求められることがございまして、こういったものに対しては過剰な措置になっているということが考えられますので、直射日光を遮る措置について、具体的に、屋根に限らず、適切な措置で対応いただきたいということでございます。

同様に、この直射日光を遮る措置のもとになっておりますのが、容器の温度を常に 40℃以下に保たなければならないということがありますが、これにつきましては、最近、外気温が上昇しておまして、外気温の影響で超えてしまうということもあるということで、40℃を超えた場合は必ずしも違反ではないという判断はいただいております。

しかし、ここの判断も明確なところがございませんので、40℃を超える防止をするために、都道府県によっては散水設備を義務づけるということを指導いただく場合がございます、この辺につきましても、直射日光を遮る措置を講じている場合は違反にならないということ、その次の 34 番の「散水設備の設置」というのも、必要ないということは明確にさせていただきたいということでございます。

35 番にまいります。「貯蔵量が 300m³未満で処理能力が 30m³/日以上第 2 種製造事業者である水素スタンドの貯蔵に係る技術基準の見直し」ということで、水素スタンドは、100 立米以下の小規模な事業所については第 2 種製造事業者ということになっておりますけれども、やはり第 1 種と同じような基準が適用されてございます。

一方、貯蔵所につきましては、貯蔵能力が 300 立米以上とそれ未満で違ひまして、規模に応じた規制となっております。したがひまして、10 立米から 100 立米以下の第 2 種の製造所で、貯蔵能力が 300 立米未満の水素スタンドにつきましては、その貯蔵に係る規制を 300 立米以下の貯蔵所と同じような規制にさせていただきたいという要望でございます。

次は 36 番「燃料電池自動車への緊急充填に係る届け出の明確化」ということで、これはいわゆるガス欠におきまして、公道で緊急車両、J A F 等が駆けつけて水素充填を行うということでございます。こういった移動式の製造装置から充填する際には、都道府県知事に届け出たところで充填するということが記載されておひまして、場所等を明記しなければいけないということになっておりますけれども、届け出場所は J A F の供給エリア、営業エリアということで対応可能であるというような見解をいただいておりますので、こういった見解に従って、J A F 等が駆けつけて、日時とか場所があらかじめ特定できていなくても、充填できるような措置を施してさせていただきたいということでございます。

続きまして、37 番です。「液化水素ポンプ昇圧型水素スタンドにおける蒸発器の処理量の算定方法の見直し」ということで、高圧ガス製造設備の処理量を算定する場合に、設備の設計能力を合算して算出することにされておりますけれども、この液化水素スタンドにおきましては、蒸発器とかポンプにつきましては、切りかえで運用するという場合がございます。この場合につきましては、処理量を合算すると 2 倍の能力になってしまいますので、切りかえて使う場合はインターロック等での、併用しないということを前提に処理量の計算方法を見直していただきたいという要望でございます。

続きまして、38 番「水素スタンド設備に係る技術基準の見直し」でございます。水素スタンドは安全性担保のために、先ほどご紹介いただいたように、いろいろな取り組みを

してきまして、二重遮断弁とか過流防止弁とか、厳重な安全管理が施されております。しかし、先ほどご紹介いただいた 82 メガパスカルのスタンドがこれまでに経験、実績がなかったときの基準ということでリスク評価をしてつくっていただきましたけれども、技術がだんだんみえてきまして、実績も積み進歩してきているというところもあります。現状技術、あるいは実績等に基づいてリスクアセスメントを再度見直していただきまして、こういった二重遮断弁、あるいは過流防止弁といったようなものがなくても十分安全だということが検証できましたら、この辺の技術基準を見直していただきたいという要望でございます。

39 番「水素特性判断基準に係る例示基準の改正等の検討」ということで、こちらのほうも、先ほどの中にありましたように、性能規定化ということで、いろいろ固定した材料ではなくて、ニッケル当量規制という形で新たな鋼材が使えるような状況をつくってきていただいております。ただ、現状でみますと、このニッケル当量に該当する材料の流通量が少ないことから、なかなか入手しにくいとか、高価ということがございまして、ニッケル当量以外の新たな材料判断基準、性能判断基準を検討しまして、こういったものにつきましても適用していただくことによって、より広範な、安価な材料を安全に使えるような状況をつくっていただきたいという要望でございます。

No.40 番になりますけれども、「設計係数 3.5 の設計に係る圧力制限の撤廃」ということです。通常、この 7 条の 3 のスタンドをつくる時は設計係数 4 という技術基準が定められてございますけれども、20 メガパスカルまでにつきましては 3.5 という設計基準もございまして、82 メガパスカルについても、この 3.5 という基準が使えるような形にもって行っていただきたいということでございます。

41 番は、さらに「3.5 よりも低い設計係数」ということで、3.5 よりも低い設計係数につきましましては、大臣特認とか事前評価という制度がございますけれども、自己的に評価をして個別申請をするということが必要になってきまして、大きなプラントでは十分活用できる制度かと思いますが、水素スタンドのような小型のスタンドで、小規模の事業者さんが申請するにはかなり厳しいところがございますので、ASME 等にございます 2.4 という基準も整備していただきたいという要望でございます。

42 番「防爆機器の国内検定を不要とする仕組みの活用」ということで、水素スタンドで使います防爆機器というものにつきましましては、労働安全衛生法に基づいて、国内防爆基準、あるいは IEC 基準に適合したものであることということになっておりますけれども、

海外認証品を使用しようとするすると、この国内基準、あるいは国内の登録認証機関での認証が必要になるということで、二重の手間になってございます。前回の規制改革会議の実施項目で、外国検定機関の登録制度というものは採用いただいて、進めていただいておりますけれども、なかなかインセンティブがなくて、海外の検定機関の登録が進んでいないということがございます。こういった実情を考慮しまして、国内規格と同等の海外規格について、特にヨーロッパのメーカーさんはE N規格に基づくA T E X指令の認証を受けた製品などが多いものですから、A T E X指令などにつきましても、国内基準と同等だという認定をいただいて、海外認証品をそのまま使えるような方向にもっていただきたいという要望でございます。

43 番以降は自動車関係の要望でございまして、自動車関係につきましては、先ほど国交省さんからもご紹介がありましたように、国際規格と合わせるという手間をやっていただいて、かなり進展してきてございますけれども、実際、量産等に入ってきますと、幾つかの課題が出てきてございます。

初めは「型式承認等に関する期間短縮」ということで、高圧ガス保安法において自動車の圧縮水素容器というのは、工場の登録と当該容器の認証というものをシリーズで受けていかなければいけないということで、これに時間を要してございます。現状、まだ普及台数が少ないのですが、普及が進んできますと、認証に時間がかかるということで、この辺を並行で進めていただけるようお願いしたいということでございます。

44 番は「国連規則（U N－R 134）に基づく燃料電池自動車用高圧水素容器の相互承認制度の整備」ということで、先ほどご紹介がありましたように、G T Rと国連認証と2つの制度を取り込んでいただいておりますが、それぞれ書式が異なっております、この運用を一致させていただきたいという要望でございます。こちらにつきましては、既に6月30日付で措置をいただいていると理解してございます。

次に、45 番「品質管理方法の見直し」ということで、自動車に積む容器については、破砕テスト、あるいは圧力サイクルテストの組試験の実施が求められてございます。これにつきましても非常に時間がかかっておりまして、組試験が終了しなければ、生産した装置に刻印ができない、車にもっていけないということがございまして、このために、途中の中間容器が多くなっております。生産を効率的に進めるためには、組試験に代替するような、早期に短期間で確認がとれる試験・管理制度というものを整備いただきたいという要望でございます。

46 番でございますけれども、「開発中の燃料電池自動車の車両に搭載する高圧水素容器の検査制度の見直し」でございます。これは承認前の、開発中の自動車、あるいは容器について、メーカーの開発に必要なものについて特別充填制度ということでお願いしてございましたけれども、貯蔵とか移動について、状況が明確になってございまして、この辺を明確にさせていただきたいということでしたが、こちらにつきましても、6月付で措置をいただいていると認識してございます。

47 番は、「燃料電池自動車用高圧水素容器に係る特別充填許可の手續の簡素化」でございます。特別充填制度というのは、公道試験をするときに都道府県に出さなければいけないのですけれども、都道府県をまたいで公道試験を行いますと、それぞれに出さなくてはいけないということになっております。この辺も非常に手間になりますので、そういった重複を避けるような検討をいただきたいということでございます。

48 番ですけれども、「車載用高圧水素容器の開発時の認可の不要化」でございます。車については、車体部分については開発時の認可は不要ということになってはいますが、高圧ガス保安法に関する部分については、それぞれに認可する必要があるございまして、この辺についても車体と同様に、開発時の認可は不要としていただきたいという要望でございます。

49 番「燃料電池自動車に関する事務手續の合理化」ということで、国交省さんと高圧ガス保安法と、それぞれ別々に申請・認可のための手續をしておりますけれども、この辺の窓口を一本化していただきたいという要望になってございます。

50 番は技術的な中身になりますけれども、「高圧ガス容器に係る設計荷重を分担しないガラス繊維に関する解釈の見直し」ということで、繊維材料または繊維製造業者を変える場合は、それぞれ新たに試験が科されてございますが、荷重を分担しない外部のガラス繊維等の変更については、試験の不要化をお願いしたいということでございます。

51 番「燃料電池自動車用高圧水素容器の許容傷深さの基準の緩和」ということでございます。自動車の国際容器則では、傷の深さが一律に 1.25mm というように定められておりますけれども、いろいろな条件を考えまして設計してございますので、こういった判断につきましては、事業者の判断にさせていただきたいということでございます。また、繊維の露出の有無ということにつきまして、統一的な見解をいただきたいということでございます。

52 番「燃料電池自動車用高圧水素容器の標章方式の緩和」です。こちらにつきまして

は、自動車の刻印に係る措置として、フープラップ層のみやすいところに巻き込む方法、あるいはアルミ箔に打ち込んだものということが規定されてございますけれども、巻き込む方法はなかなか大変でございますし、アルミ箔も剥離する可能性がございます。UN規則におきましては、メーカーの推奨する方法で判断できるとなっておりますので、これと同等の措置をお願いしたいということでございます。

53 番でございます。「燃料電池自動車の水素充填口付近の標章の緩和」ということで、先ほど総括証票確認の見直し項目がございましたが、張る場所等におきまして、この一定の基準で入れるのは読みにくいとか、いろいろな情報がございますので、大きさ等の規定を見直していただきたいということで、こちらにつきましても6月30日付で措置いただいていると理解してございます。

54 番「会社単位での容器等製造業者登録」ということで、容器の製造の認証につきましては会社ごとではなく、工場ごとの登録ということになってございます。同じ製造方法で工場が違うと、それぞれ違う申請をしなければいけないということ、あるいはその許可番号が異なってしまうということで、効率的でないということでございますので、工場単位での申請に加えて会社単位での申請ができるようにしていただきたいということでございます。

55 番「容器等製造業者登録の更新」ということで、こちらにつきましては製造業者の登録と、その更新につきまして同様の申請をするということになっております。更新をし直しますと、また登録番号が異なってしまうということで、同じ製品なのに番号が違うといったような、管理上の不便さが出てきます。こういったことについて改善をお願いしたいということでございます。

56 番でございます。「水素貯蔵システムの型式の定義の適正化」ということで、国連規定とGTR規定と、それぞれ別な番号が付与されているということでございますので、UN-R134 と同等の運用としていただきたいという要請でございます。

57 番でございます。「燃料電池自動車用高圧水素容器の充填可能期間の延長」ということで、現状、この容器の基準をつくるときに15年ということで検討させていただきまして、15年と定められてございます。海外では25年というものもございますし、欧州では20年ということで進められてございます。今後の普及を考えますと、15年というのは少し短いかもしれないということで、この期間を伸ばすような技術検討を通して、充填可能期間の延長をお願いしたいということでございます。

58 番、こちらは F C V というよりは燃料電池の産業車両で、フォークリフト用の燃料電池電源といったようなものに関する規制の見直しの要望でございます。自動車の場合は車両と高圧ガス容器が 1 対 1 ということで、生涯、その容器を使い続けるのですけれども、フォークリフトの場合は電源ユニットを外して、まだ容器が使える限りは、ほかのフォークリフトにユニットごと交換するというのがございます。現状では、この辺が対応できておりませんので、こういった産業車両を想定した、車両と電源ユニットの 1 対 1 の対応を外すような形で、複数の車両で同じユニットが使えるような検討をいただきたいということでございます。

59 番「充填可能期間を経過した高圧水素容器を搭載した燃料電池自動車に係る安全な再資源化処理」ということで、現状の保安規則では、充填可能期間を経過した一般複合容器については、貯蔵及び移動が禁止されているということで、車を処分するためにレッカー移動することもできないことになっています。水素を抜かなければいけないということになってしまいますけれども、これはお客さま、あるいは現場で水素を抜くということとはかえって安全性を損なうということがございますので、充填可能期間を過ぎた容器を搭載した F C V についても、再資源化の処理というときについては、その移動、あるいは移動後の一時貯蔵を可能にするというような措置をお願いしたいということでございます。

60 番「燃料電池自動車販売終了後の補給用タンクの供給」ということで、容器検査に合格した年月日が、これは容器を製造したときから可能期間 15 年という期間が記載されるのですけれども、実際、車は有効期間は登録時からの年数ですが、容器の製造した期間からになりますと、車の販売までの時間がカウントされませんので、車が販売・登録されてから 15 年たたない前に容器が使えなくなるということが想定されます。こういったことにつきましてもユーザーの利便性が問題となりますので、充填可能な起算日を容器製造ではなくて、車の搭載日、あるいは車と合わせた日にちで、この期間をご検討いただけないかという要望になってございます。

ちょっと項目が多くて、雑駁なご説明になりましたけれども、以上でございます。

○小林座長 ありがとうございました。

非常に量が多くて、これからご質問、ご意見をお伺いしますが、今ご説明いただいたものは全て、今後個別にご意見をお伺いして、結論を出すという前提です。今日、個々についていろいろご意見をお伺いしていると、時間がとても足りません。それから、二重になります。それを念頭に置いて、ご質問とかご意見とか、個別を超えた全体のご意見でも構

いません。お伺いしたいと思います。鶴田先生。

○鶴田氏 大量の資料を丁寧に説明いただきました。今、委員長からご指摘があったように、個別のことをやっている時間はないのですが、例として 38 番で、「現状の課題」として「二重遮断装置（リスクアセスメント当時に比べて、遮断弁の信頼性・耐久性は向上している）」と書かれているのですけれども、このような、開発から現在まで改善したのだというのを示すバックデータ、要するに公表可能なバックデータが存在した上でこうおっしゃっているのであればいいと思うのですが、それが単に感覚的に書かれているとなかなか困ると思いますので、そういうバックデータを用意して議論が可能なようにしていただきたいというのが 1 点でございます。

あともう 1 つは、何カ所かで、CNG の話が比較で出てきたのですが、CNG はアメリカとか海外で使用されて、実際、いろいろな事故が起きて、消防が出たときに課題も指摘されています。あとオランダでは、市内で CNG ガスみたいなものを運転するのがいいかという議論もあるようなのですが、そういうものを含めて今のようなご意見なのかというところの 2 点を、実際の細かな検討のときには回答いただきたいと思います。

以上です。

○小林座長 ありがとうございます。2 つコメントをいただきまして、1 つが 38 番で、実際にスタンドが設置されて、運用しているということを見据えて、もう一回リスクアセスメントをやりなさいということに対して、個々の機器のメーカーのバックデータを出していただきたいという、そういうご意見ですね。

○鶴田氏 国民に説明するときに、秘密ではなくて、きちっと生データがありますと。要するに学术论文と同じ程度の公開が可能かどうかということです。

○小林座長 例えば、使っている遮断弁に関して、バックデータとおっしゃっているのは、どういうデータですか。

○鶴田氏 フィールドでの運転信頼性データです。どういう方法で計測して、できているという、そういう実データです。

○小林座長 おっしゃっているのは実績ですね。バックデータとおっしゃっているのは、実際にスタンドで使用して、トラブルがあったかないかという、そういうデータという意味ね。メーカーのバックデータではないですね。確認です。

○鶴田氏 これはもうフィールドのデータしか意味がないと思います。

○小林座長 使用実績ね、理解しました。

2番目が、CNGスタンドと全て比較を出してくださいということですね。

○鶴田氏 いや、比較されているのですが、広範囲にCNGを使用しているところではそれなりに、消防の視点からみると爆発火災であるとかタンクの飛散とか、そういうトラブルが報告されていますし、安全弁作動に伴う火炎放射に関して、今になって危ないという国も出てきているようなので、社会的に十分アクセスされている、受け入れられているという想定で書かれているのですが、本当ですかということです。

○小林座長 わかりました。そうしたら、これは次回以降、個々の項目を議論するときに、そういう面のご説明をしていただきたいという要望でよろしいわけですね。では、よろしくお願いします。

あと、いかがでしょうか。吉川先生、どうぞ。

○吉川氏 法規的なこととか技術的なことがいろいろ混在しているのに一概に申し上げて、ざっくりしたことで、また言葉尻を捉えてという感じで申しわけないのだけれども、「現状の課題」と「必要な措置」という、この書き方がよろしくなくて、「現状の課題」というのは、要するに、現状、問題と思っているとか、現状不満に思っているということですよね。その状況を説明していると。「必要な措置」というのは、それを解消するためにやってほしい要望ですよね。それで、課題というのには、「必要な措置」と書いてある要望を実現したときに、公共の安全性を確保するために、では、どのような、先ほどのバックデータではないですけども、どういうデータをそろえて、どういう検討をして、どういう結論を導かなくてはいけないかというところまでブレイクダウンしてもってきてほしいですね。そのところは、やはり関連している協議会の皆様方の技術力の力試しの場でもございますので、よろしくお願いいたします。

○小林座長 非常に適切なコメントをいただきましたけれども、この票自体は事業者がつくったわけですよね。だから、措置をするのは誰かという話になるのだけれども、事業者が何らかの措置を期待しているということ以外にないわけですよね。この場とか、あとは規制側とかが必要な措置をとるのであって、理解の問題だろうと思うのだけれども、確かに、事業者が要望する言葉としては不適切だよね。だけれども、それをいってもしようがないので、それはそういう理解をしましょうということでもよろしいですよね。

○吉川氏 課題だけは次回以降、ちゃんと明確にしてご準備くださいということです。

○小林座長 もう少しきちんとしてからご説明をいただきたいと。簡単にいったらそういうことね。多分、取り組みだよね。事業者側として、こういう要望を出すに当たって、

自分たちが課題をどのように考えて、それに対してどういう取り組みをしているかということまでご説明いただきたいと、そういう理解でよろしいですね。ありがとうございます。

あと、いかがでしょうか。三浦さん、お願いします。

○三浦氏 三浦です。おくれてきて済みません。私、途中からだったので、るる、ご丁寧に説明をいただいていたことかと思えますけれども、そもそも、すごく基本的なことをお伺いしてよろしゅうございましょうか。この票の中で、今、吉川先生がおっしゃった課題と措置というものの解釈の仕方というか、今日、いらっしゃっているいろいろな方に配られたり、マスコミの資料になったりするということは、あらゆる方に誤解を招かない資料にしないといけないものだ認識しているのですけれども、その中で、例えば8番、No.8 という意味ではなくて、この票自体の8です。今、吉川先生がおっしゃった「現状の課題」は5番で、「必要な措置」は6番とございますよね。この下の「見直しの効果」、これがされたら、こんなにすばらしいという事例は、そういうことがあるのでしょうか。ただ8番の「着手の前提及び安全上追加措置」と書いてある、ここの意味を教えてくださいのです。なぜかという、安全を確保するためにこんなことをしますというご説明もいただいていたはずなのに、安全上の追加措置が「無し」というのが結構あって、これはどういう意味なのかと。理系に疎い一般消費者からすると、これは何でしょうかと。特に、一般の方向けのところもあったりとか、No.48などは、手間がかかって、面倒だから認可を不要してほしいということなのだろうなと思うのですが、ここの8番なんて、「公共の安全に影響を及ぼさない措置」と。これは何ですか。当然のことですよね。これをわざわざ書いているのと、あとは「無し」というものの意味が私は理解できなかったもので、ちょっとご説明していただいてよろしゅうございましょうか。

○小林座長 では、ご説明をお願いします。

○里見氏 ちょっとここは雑駁な書き方で申しわけございません。私どもの取り組みとして今すぐやることがあるかどうかということで、「無し」というのは、今のところではみえていないのですけれども、今後、議論の中で出てきたところについては当然やっていくのですが、今のところは現状の、あるいは制度手続的な改良みたいなところで十分担保できているのではないかというようなところで「無し」というように書かせていただいております。当然、安全の議論とか、個々の進め方については、先ほど委員長からお話がありましたように、個々の中で議論いただくということで考えてございますので、書き方が雑駁で申しわけございませんでした。

○小林座長　確かに、そういう目でみると余りに差があり過ぎる。ほとんどが「無し」、空白で、ところどころに安全上の措置が書かれていたり、不要と考えると書かれていたり。だから8番の位置づけが非常に不明確だと、今、そういうご指摘で、確かにそういう気はします。次回に個別にご説明するときには、ここの見直しをしていただけませんか。全てについて8番をチェックしていただいたほうがいいと思う。今後、個別に全部議論するので、そのときの資料として、この8番の見直しをしておいていただけませんかということです。

○里見氏　今後の進め方等も十分伺っていないくて、どういう議論の資料を提出するかというのがわからなかったものですから、私どもの考え方の中で今、このように考えているという書き方でメモ的に書いてございますので、今、委員長のご指摘のとおり、中身はもう一回、十分検討いたします。

○小林座長　では、再検討していただくということでお願いします。もちろん、検討しても、当初の意図どおりで、これはこのとおりですというようなご説明でも構いません。できるだけ丁寧にご説明いただきたい。よろしくお願いします。

あと、いかがでしょうか。三宅先生、どうぞ。

○三宅氏　どうも丁寧なご説明をありがとうございました。全体の話として、もちろん今は技術的な話が中心になると思うのですが、基本的に、法の見直しをするとなると、やはり一般市民の方々の受容というか、きちんとして認知が得られないと先へ進めないと思うのです。その観点から、先ほど鶴田先生からお話があったように、きちんとデータを示すということと、もう1つは、やはり市民の目線に立って、きちんと理解が得られるようなご説明だとか、資料の準備というのをぜひお願いしたい。個々のことはまた次回以降だと思いますけれども。単にコメントです。

○小林座長　ありがとうございます。三宅先生のコメントのとおりで、そういう視点から、三浦さんからもコメントをいただいていますし、それから、ここを公開にして、これだけたくさんの方が来ていただいているというのが、私は今の、まさに目線だと思います。そういう意味で、ここでの審議結果というのを社会にきちんにご説明して、我々も社会に対してちゃんと説得できるような議論をしたいと思います。それは委員の皆さんにもぜひお願いしたいと思います。ちゃんと議論するということは、逆に責任をとるということで、よくこういうところでいいことはいふのだけれども、決まったことに対して、委員の人は責任をとらないというケースが結構あるので、いった以上は、皆さんにも責任をとっ

ていただく。その結果で物事が決まっていくようにする。それは、我々を含めて、きちんと確認していきたいと思います。お願いします。

あと、いかがでしょうか。鶴田さん、どうぞ。

○鶴田氏　これはロジック的な問題なのですが、48番と58番を比べますと、一方は公道を走行しないから基準を緩和してくれと。もう一方では、公道を走行しないものと公道を走行するものを同じように扱って延長してくれと、こういうロジックなので、これが同じ要望にあるとなると、何でもいいのですかという感じがするのです。そこら辺は少し整理いただかないと、先ほどのところでもあったのですが、ロジックとして分けがあるのだったら、車両はそのカテゴリーで考えて、産業として考えている範疇はそれと。でなければ、なぜわざわざ車両のタンクのカテゴリーがあるかというのがよくみえなくなるので、これまでの議論の基礎を外さない要望にさせていただいたほうが、議論が進むかと思います。

以上です。

○小林座長　ありがとうございました。これもご説明への要望で、個別だけで済むようなご説明ではなくて、それぞれ関連のあるものが整合するようなご説明、あるいはご要望にさせていただきたいと。それはお願いいたします。

あと、いかがでしょうか。――よろしいでしょうか。

そうしたら、実際にどういう進め方をするのかというのが非常に重要だと思いますので、次の案件で、検討会の当面の進め方という、議題5に入ります。資料5、6、7で、これは高圧室からご説明をお願いいたします。

○山中課長補佐　高圧室でございます。今後の進め方について、ご説明をさせていただきます。資料5、カラフルな表になっているものでございますけれども、ご用意ください。

このたび、平成29年度の規制改革実施計画に盛り込まれた、先ほどご紹介いただきました37の項目につきまして、一通り、表にしたものがこちらでございます。規制改革実施計画の中では実施時期、いつまでに検討、いつまでに結論というのが、それぞれ決まっております。1枚目の表が、規制改革実施計画の中で記載された順番に、例えば一番上のものであれば、実施計画上の番号は25番で、高圧ガス販売事業者の義務の見直しというものは29年度検討開始で30年度に結論を得、結論を得次第措置ということで、時期が記載されております。私どもといたしましては、まずこの記載された時期にしっかりと見直しを実施していくことをやっていこうと思っているところでございます。

2枚目をおめくりいただければと思うのですが、中身は同じでございますが、並

べ替えてございます。上から順番に、期限に近いものが上、遠いものが下ということになっておりまして、赤いところは 29 年度措置というところでございます。今後、この会におきましては、原則として、実施計画に記載された項目のうち、実施時期に近いものから順に、つまりこの表の上から順番にご議論を進めていければと思っております。

具体的にはということで、その次の資料 6 をごらんください。1. 「第 2 回検討会での検討項目について」というところで記載してございます。先ほど第 2 回以降に個別の項目をより深めて議論してまいりますとご説明させていただきましたけれども、見比べていただければと思うのですが、資料 5 の 2 枚目の上から順番に、27 番、36、37、50 などとさせていただきます。上から順に 6 項目、次回、検討を深められればと思っております。

ただ、中には、先ほど F C C J 様からのご説明の中にもあったように、既に措置済み、措置させていただいた項目がございます。それは 46、44、53 番の内容でございます。後ほど簡単にご紹介いたしますけれども、これらの項目については既に措置に至ったということでございますので、今後の検討の項目からは外すということにさせていただければと思っております。

また、この紙上は出てきませんが、先ほどのカラフルな資料 5 のほうに戻っていただきまして、2 枚目のほうで行きますと、上から 8 番目、計画番号 61 となっているものでございますが、「公開の場での検討」というのも、本日のこれをもって開始をしているということで、ご了解いただければと思っております。後で見比べていただければと思いますけれども、これで、赤い色がついているところは、第 2 回の時点では個別の議論がスタートできている状態ということになるかと思っておりますので、そのような形で進めさせていただき、第 3 回以降については、第 2 回の議論の進捗等を踏まえて、またこのような紙をお示しして、第 3 回ではこの項目を扱いますよとお諮りをして、進めさせていただければと思っております。

資料 5、6 の説明は以上でございます。

既に措置済みのところについてだけ、簡単にご説明をさせていただきます。資料 7 をごらんください。

44、46、53 については措置させていただいております。44 につきましては、型式承認証が日本語であったというものについて、国連規則に則って、国連規則において定める締約国に対する通知文の様式に準じて交付することによって、日本で型式承認を受けた表記

がスムーズに各国で受け入れられるようにということの改正を行っております。

46 につきましては、開発中のものですけれども、特別充填許可を受けたものについて、移動・貯蔵についての取り扱いが曖昧であったということがございましたので、基準の対象外であるということを明確化する改正をしております。

53 番につきましては、標章の大きさについて、告示上、規定がございまして、このサイズでなければならないというものが、車両の形状に制約がかかるということでございましたので、性能規定化させていただきまして、文字が読みやすければ大丈夫ですというところで改正をさせていただいております。これらは6月30日に告示を改正させていただいております。

説明は以上でございます。

○小林座長 どうもありがとうございました。以上の5、6、7という検討会の当面の進め方、具体的には第2回の進め方について、今、ご説明いただきましたが、これに関してご意見、どうぞ。

○須田氏（代理） トヨタ自動車の須田と申します。今後に関してですけれども、高压室様とは個別で今、議論を進めさせていただいております。まさに先ほど措置いただいている3項目もご対応いただいております。ただ、この項目の中ですと、全て29年度開始というように書かれておりまして、この後の議論、こういう検討会のスパンというか、どれぐらいのタイミングでやっていただけるのかというのを、準備の関係もありまして、教えていただけるとありがたいです。

○小林座長 非常に重要な、事務局として全体的なスケジュールはどのようにお考えか。要するに全部検討しなくてはいけないのだけれども、平成29年度というのがついているのが幾つかあって、次回、幾つかしか取り上げられないというのは、その後、どのようにお考えかという見通しをご説明ください。

○高橋室長 スケジュールに関しましては、次回、2回目を開催させていただく日程調整を行いながら、可及的速やかにやるということだと思いますけれども、今回の会議については、見直しの決定、見直ししていくかどうかという多様なご意見をいただきたいと思います。そして、検討の意思決定に資するために規制の見直しの可否であるとか内容、スケジュールについて、まず関係者間で規制や安全対策に関する情報を共有して、論点を整理していくと。その上で共通理解をつくっていくということを目的としてございます。ですので、スケジュールありきで何月何日までということではなくて、引き続き広い観点

から、皆様からご意見をいただきたいと思っている次第でございます。

ですので、先ほど申しましたとおり、グラデーションのついている３色の表がございすけれども、期限の近いものから順にさせていただきます、将来の話、例えば無人化の話であるとか、家庭での充填であるとか、今までの規制の延長線上ではないようなもの、こういうものについては社会的受容性なども必要になってくるというご指摘もございましたものですから、そういうところも踏まえて、幅広いご議論をいただければありがたいと思ってございます。

○小林座長　もう少し具体的には、３種類のカラーの色づけですけれども、平成 29 年度結論、措置という赤色のところは次回で検討して、第 3 回目でほとんど検討が終わると、そういうスケジュールと理解してよろしいわけですか。そういうことをお聞きしたいということですか。

○須田氏（代理）　ほかにも項目がございますので、かつ、先ほどご質問等でもありましたけれども、我々も安全でどういう観点を考えるべきかというところはちょっと相談させていただきたいところもございまして、そういう場として、こういう場があるのかなとも思っております。そういう考えでいくと、次はいつごろ、またこういう場で議論ができるかというのを考えておきたいという観点でございます。

○小林座長　もっと簡単な質問で、これ全部、今年度中にやるのですかという、私が知りたいことです。

○高橋室長　閣議決定上は、検討を開始するということになってございます。検討を開始するものについては、早いもの、遅いもの、ございますが、これを順次やっていくということだと思いますけれども、今日で、とりあえず 37 項目全て検討はスタートしたということで、閣議決定文章たる規制改革実施計画の債務は履行しているという状況だと思います。

今後の進め方については、先ほどいろいろなご指摘もございましたものですから、事業者さんの準備の状況もございすでしょうし、我々の準備の状況もございすので、それぞれの議論を踏まえまして、適切に対応していきたいと考えており、要所要所でしっかりと議論を検討していきたいと思っております。ですので、今年中に全部結論を出すのかということについては、ノーです。

○小林座長　検討開始という意味になると思うのだけれども、検討開始の確認はしますということぐらいはやるという理解でよろしいわけね。

○高橋室長 今日、開始しました。ただプライオリティもあるので、順番にやっていくということでございます。

○小林座長 全部について、今日は検討を開始していますと、そういう理解ね。

○高橋室長 はい。エネ庁さん、何かございますか。

○山影室長 若干補足というか、もう少し明確に答えさせていただくと、29 年度中に措置となっているものは、29 年度に結論を出し切らないといけないのです。ですから、それは逆にいうと、次回は済みません、スケジュールの都合で 11 月と聞いていますけれども、29 年度中に終わらなければいけないので、次回の、まさに議論結果次第では、ちょっとスパンを早くやらなければいけないかもしれない。そこは議論の中身によると思っています。ただ、いずれにしろ、結論を出す日が決まっているものは優先的に処理しなければいけないと思っています。

そういうことでいうと、今、高橋室長が説明していただいた色つきの表の赤の文字というのは、29 年度に措置をしましょうと。終わっているものもありますけれども、それが明確に決まっていますから、それは優先的に取り上げていきましょうということで2回目に挙がっています。その2回目の進捗ぐあいというか、結果が早く終わるのであれば、もちろんこれで遊んでいるつもりは全くないので、次のイエローゾーンです。検討は開始と、今日始まったことにはなっていますけれども、さはさりながら、いろいろ業界団体のほうに宿題は出ていますから、その宿題のまとめぐあいも聞かせていただいた上で、黄色のところは次のグループとして、2回目はさておき、3回目は当然、全部は無理かもしれませんが、その作業進捗状況を踏まえて上げていただくと。

その場合、まさに整理されてくるところがある項目から順番に、3回目、4回目ぐらいにやらせていただければいいかなと思っています。そこは、まさしく皆さんの準備がどこでできるかというところがあると思っていますので、そこは臨機応変に。

それから、我々としては速やかにやりたいと思っていますので、できるならば毎月やりたいぐらいですけれども、皆さんもご都合があると思いますから、具体的なスケジュールはご相談させていただきたいと思っていますのでございます。

いずれにしろ、検討開始のところは割かし後ろがオープンなのですけれども、措置を講じましょう、あるいは結論を出しましょうとなっている項目がありますので、そこは速やかに、間に合うようにやっていきたいと思っています。それをあわせてやっていきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

○小林座長 ご理解いただいたでしょうか。私はやっと理解できましたけれども。

どうぞ。

○里見氏 さっきのリスクアセスメントとか、いろいろご要望があるのですけれども、この場での検討に向けて、民間だけで用意するのではなくて、例えば自主基準案とかはそれなりの委員会をもっていますので、そちらで十分ご議論いただいた形で最終的に議論いただくのか、あるいは方向性みたいなものがある程度みえたところで、こちらで考え方をご議論いただくのか、そこは適宜、段階をみてご相談させていただいて、こちらで方向性をご議論いただくというタイミングははからせていただければと思います。

○小林座長 わかりました。今、こちらからご説明したのも多分、そういう趣旨だろうと思います。

今、ここで色づけというか、順位が決まっているのですけれども、この会合では、この順位をひっくり返す発言があってもいいと思うのです。それは対応できますという前提の話でね。検討開始になっているけれども、実は事業者が急いでやって、こういう結果で、これはもう今年度結果を出してくださいというような提示があっても、それは構わないと思います。それはそれなりに皆さんからご発言がいただければという前提になると思いますが。

どうぞ。

○前田氏 J Xエネルギーの前田でございます。蒸し返しになってしまうかもしれないのですが、やはりスケジュールは我々としても気にするところですし、今日はまずは要望を聞いていただいたということで検討開始ではあるのですけれども、今後、民間の事業者側でもいろいろデータを取りそろえたり、時間をかけてやっていく部分については早目に、方針の部分について、方向性を確としたものにさせていただきたいというのは強く感じているところです。我々も安全をおろそかにして緩和してくださいといっているわけではなくて、安全適正なものにさせていただきたいということでこの検討会に参加させていただいて、業界の皆さんと一緒に、そういったデータもお出ししながら議論させていただきたいと思っていますので、29 年度検討開始、それからお尻が決まった、30 年度結論というのは、実は時間があるようで意外とないものです。それから、29 年度検討開始と書いていただいているところについても、年内にとりまとめいただく大きな戦略、今後、我々も議論させていただくところにも大きく影響するところだと思っていますので、そういったところの道筋をなるべく早く出していただけるように、この検討会を頻繁に開いていた

だくようにお願いしたいと思います。

○小林座長　わかりました。それは多分、事務局も、我々も、これとこれを取り上げるから、会合を開いてくださいという皆さんの要望があったら、それは幾らでも、月に2回でもやるつもりです。それは皆さん、了解事項だと思います。だからむしろ要望を出していただきたい。検討開始であっても、これとこれは、もう既に検討が終わっているから審議にかけてくださいという、そういう要望を出していただきたい。ぜひそれはお願いします。

あと、いかがでしょうか。どうぞ、三浦さん。

○三浦氏　閣議決定だからやらなければならないということなのでしょうけれども、やはり、このことに関して知っている国民は果たして何人いるのでしょうかというのが最大の疑問で、こういうことで夢のような水素社会の実現に向けてスタートしましたというのはいいことかもしれませんが、やはり措置が決まっていて、31年度でこうしなければいけない、我々のスケジュールもあるのでと拙速にされることが、一般人からすれば非常に不安です。もちろん全国民の理解を得てなどというのは100%無理だから、それはないにしても、もう少し、例えば計画は計画で、これはこれとして、別個のところでリスクコミュニケーションの時間をとっていくスケジュールをどこかの中に入れるとか、リスクアセスメントはもちろん当然のことなのだけれども、行政監督の部分もあるから、行政の人たちに対してのご理解も必要でしょうし、ましてや私らみたいに全く、水素って何？　ちょっと怖いんじゃないの？　みたいにはやっと思っている人たちがたくさんいるという現実がある中で、やはりもうちょっと丁寧なリスクコミュニケーションをどこかでスケジュールに入れていただくとかしないと、これはもう措置ですから、この中で決めなければいけないのですみたいにいわれてしまうのは、それは違うのではないかと。補助金で税金も使われているでしょうと思う人はたくさんいると思うのです。

だから、そういう意味では、リスクコミュニケーションのスケジュールもどこかできちんと入れ込んでいって、やっていただかないと、それは困ります。事業者さんが、いや、私たちも準備があるのでという、そのお気持ちはよくわかりますし、安全は大前提とおっしゃっていただけるのは大変ありがたいことですけれども、理論的なことで、こうこうこうで安全ですといわれても、そこはなかなか安心にはつながらないので、せめてコミュニケーションの時間はとっていただきたいというのは要望として挙げさせていただければと思います。

○小林座長　非常に貴重なご意見だと思います。それは、この会合の結果をどのように世の中に知らせるか、それからそれなりの措置をしたときに、なぜそうしましたかということを、社会のメリットになるようなご説明をきちんとするという事で、肝に銘じて、今後、皆さんのご意見をお伺いしながら、どのようにやったら効果的かというのは検討させていただきます。

ただ、個人的には、私は世の中の人に、水素は危険だということをまず周知したい。危険だけれども、非常にメリットがある。では、危険を殺すために我々は何をやっているのですかという、それが規制の一つであって、それから関与している技術の問題であって、危険ということをきちんとご説明して、それに対して安全であるように考えていますと。それは規制と技術と両方だと。三浦さんからみると、それが足りないというお話ですから、できるだけきちんとした説明をするように心がけます。ありがとうございます。

あと、よろしいでしょうか。どうぞ。

○須田氏（代理）　1点だけ。メーカー側としても日程だけを考えているわけではなくて、下のほうに開始だけ挙げられている項目、こちらに関しては、公開の場を利用して、考え方ですとか、そういうところも一緒に議論させていただけると非常にいいなと思っています。なので、結論だけではなくて、検討過程においてもここで議論させていただけるとありがたいと思っています。

○小林座長　そのとおりです。だから、全部個別にここで議論があるでしょうということをさっきから私はこだわっているわけで、やはり年内に一応、全部個別には取り上げて議論したい。検討開始というのは、本当に検討する必要があるのですかということも含めてここで議論したい。場合によっては、検討開始ではなくて、既に検討してしまったとか、すぐ措置をしてくださいということになるかもしれない。そういう理解でよろしいですか。

あと、いかがでしょうか。どうぞ。

○村井課長補佐　国土交通省でございます。1点確認をさせていただきます。

こういう措置をするに当たって、当然、安全性について技術的な検証が行われることが大前提だと思っています。その上での話ですが、この参考につけていただいた関係法規集をみますと、法律にはねているものが幾つかございます。そうしますと、規制当局だけでは議論ができなくて、国会でご審議いただかなければいけないと思います。第2回以降の議論に当たっては、その可能性も排除しないで、純粹に技術的に可否を議論するという、そういった理解でよろしいでしょうか。

○小林座長　多分、そうではないと思うけれども、事務局から。

○高橋室長　そこは、広くご議論いただければありがたいと思ってございます。その上で、法律改正とか、そういうものについて必要なかどうかということについては、また政府部内での検討もあるでしょうから、一概にこの場ではお答えできませんけれども、広くご意見をいただきながら、ポジティブ、ネガティブの意見を整理していく、そして広くご意見を聞いていくということかと思ってございます。

○小林座長　私が関与しているというか、興味をもっている個々の案件の中で、おっしゃっているようなことが1つ2つあります。やはり個別の問題でしか、それは議論できないだろうと思います。だから、個別の問題でもう一回、ここで議論させていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。――では、どうもありがとうございました。

そうしたら、今は当面の進め方についてのご意見でしたが、それを離れて、全体として――もうかなり全体としてのご意見が出ていると思いますけれども、改めて、時間はわずかですが、皆さんから忌憚のないご意見を、いいたいことをいってください。

○三浦氏　皆さん、お腹がすいた時間、ランチは過ぎているのに済みません。

私は消費者代表だから余計に思うのですけれども、こういう検討会のときに、事業者の皆さんにお願いしたいのは、メリットと、デメリットもぜひ、きちんと報告いただきたいのです。光の裏には必ず影があるのと同じように、いいことばかり聞かされて、そうなんだ、素晴らしいと思っていても、いや、こんなこともあるでしょう、あんなこともあるでしょうと、世の中、全く想定外のことが起きてしまうということは、みんな経験したわけですから、どうか、もしかしたらこんなことがあるかもしれないということも含めて、デメリットの面も必ず丁寧にご説明いただけたらありがたいです。よろしくお願いします。

○小林座長　ありがとうございました。では、これは事業者の皆さんにお願いです。

あと、いかがでしょうか。――よろしいでしょうか。

相互意見交換は、さっきでほとんど尽きていると思いますので、それでは、これで終了したいと思います。次回の検討会では取り上げる項目が決まっています。それで、事務局と事業者の間できちんと、さっき委員の方からご意見がありましたように、今の資料ではなくて、今の資料を見直していただいて、丁寧なご説明をしていただきたい。それから三浦委員からご指摘ありましたように、いいことだけではなくて、デメリットというところちょっと問題かもしれませんが、心配事もきちんとご説明いただきたいということでよろし

くお願いいたします。

では、事務局からご連絡がありましたら。

○高橋室長　　本日は長時間、ありがとうございました。次回の検討会の日程でございますけれども、後日、改めて事務局からご連絡させていただきたいと思います。どうかよろしくお願いいたします。

○小林座長　　では、以上をもちまして本日の検討会は終了いたします。長時間、どうもありがとうございました。

——了——