

と き 令和3年10月11日（月）15：00～17：00

ところ テレカンファレンスにて開催

水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会 （第14回）の議事録

水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会（第14回）

日時 令和3年10月11日（水）15:00～17:00

場所 経済産業省 別館5階 518 各省庁共用会議室（オンライン）

1. 開会

○佐藤室長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第14回水素・燃料電池自動車関連規制に関する検討会を開催いたします。本日はご多用の中、審議にご参加いただき誠にありがとうございます。

本検討会の事務局は、経済産業省新エネルギーシステム課と高圧ガス保安室が担当しており、私は、高圧ガス保安室長の佐藤と申します。どうぞ、よろしくお願いいたします。

なお、今回は新型コロナウイルスを巡る現下の状況を受けまして、前回と同様にS k y p eを活用した遠隔会議の形態で実施させていただきます。何か問題やご不明な点などが生じましたら、随時お知らせいただければと思います。

本日はS k y p eによる会議となりますので、大変恐縮ではありますが、会議の配布資料につきましては、事務局から事前にお送りしたPDFの資料をご参照ください。また、モニターにも説明に沿って配布資料を表示しますので、併せてご参照ください。

S k y p eの使用にあたり、ハウリング防止のため、ご発言以外はマイクをミュートにさせていただきますようご協力をお願いいたします。ご発言をされる場合は、S k y p eのチャット機能をご使用いただき、ご発言意思の表示をお願いいたします。事務局から順番に指名させていただきますので、指名があるまではミュートのままでお願いいたします。

また、事務局に連絡が必要な事態が発生しましたら、S k y p eのチャット機能でお知らせいただくか、あらかじめご連絡させていただいた緊急連絡先までお電話いただければと思います。詳細は、事務局からお送りした説明資料、S k y p e会議のご案内をご参照ください。

それでは、これからの議事進行を小林座長にお願いしたいと思います。小林先生、よろしくお願いいたします。

2. 議事

（1）議題1 規制改革実施計画の要望事項について

○小林座長 座長の小林です。よろしくお願いいたします。いつもお断りですが、効率的に会議を進めていきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

まず、事務局より議事の扱いの確認をお願いします。

○佐藤室長 本検討会につきましては、本来一般の傍聴者を募って公開により執り行うと

ころですが、今回は委員のみでの遠隔会議の形態で実施させていただきました。本日の議事録を作成し、これを公表することをもって「公開での実施」とさせていただきます。事務局からの連絡は以上です。

○小林座長 ありがとうございます。それでは議事に入ります。本日は、平成 29 年規制改革実施計画の No.49「燃料電池自動車に関する事務手続きの合理化」について、1 件を審議します。最初に、高圧ガス保安室からご説明いただき、そのあとに委員の皆さまからご意見等をお伺いする流れで進めたいと思います。ご意見、ご質問は、名簿順にこちらからお聞きすることにします。一応、一回りしたあと、さらにご発言がある方は、それを確認していきたいと思います。ご意見、ご質問がない場合は、なしということを明確にご発言くださるようお願いいたします。

それではまず、事務局からご説明をお願いいたします。

○佐藤室長 それでは、資料 1、規制改革実施計画の要望事項についてご説明させていただきます。私から、きょうは配布資料が 3 点ございますが、全てご説明させていただく形で進めたいと思っております。

まず、資料 1、規制改革実施計画の要望事項について、でございます。1 枚めくっていただいて、1 ページ目を見ていただければと思います。今回、検討する No.49、燃料電池自動車に関する事務手続きの合理化でございます。こちらは、平成 29 年度に検討を開始したものでございまして、経済産業省と国土交通省で検討するものでございます。内容といたしましては、まさに燃料電池自動車に関する事務手続きのあり方、これを事業者の負担の観点から検討を開始するということでございます。具体的な内容といたしましては、現在 2 省庁にまたがる燃料電池自動車に関する事務手続きのあり方を一元化する、一元管理する、こういったことを視野に入れて合理化の検討をいただきたいというものでございます。

これまでの経緯でございますけれども、まず、産業界から具体的な要望を、第 5 回、第 13 回の検討会においてご説明いただいております。これに対しまして、経済産業省高圧ガス保安室および国土交通省が参加する形で、No.49 について、事業者の負担軽減の観点から、事務手続きのあり方について両省において検討するということを述べているということでございます。

また、この次のページにも関連しますが、この No.49 の項目に関連する事項につきましても、併せて検討していくというものも幾つかございます。この点、委員のコメントということで書かせていただいておりますけれども、制度全体に関わることは全て一括して見直しを進めていただくということでございます。

資料 2 ページ目をご説明させていただきます。今、冒頭申し上げました No.49 の事項と合わせて統合して検討する事項として、4 点書かせていただいております。No.47 につきましては、こちらは車両開発時の走行試験に関して、自治体ごとの特別充填許可ということですが、この点が 2 カ月を要し、自治体ごとに判断基準が異なるということでございます。この点に関する検討要望ということでございます。

No.54 につきましては、車載容器の製造工場ごとに容器の製造業者の登録が必要だということをございまして、こちらが企業単位で容器製造業者の登録を可能とすることができないかというご要望でございます。

No.56 でございます。こちらは図面が同一の車載容器でも、工場ごとに型式取得が必要ということをございまして、こちら No.54 同様に、企業単位で型式取得ができないかと、こういったご要望をいただいているということでございます。

また、No.26 につきましては、多少異なりますけれども、現在、水素ステーション側に確認の義務を課しております、車載容器の総括証票等の確認、こちらにつきましては、不要化することができないかと、こういった検討の要望もいただいていたということでございます。この辺を合わせて一括して検討したということでございます。

それでは、資料の2のほうに移らせていただきたいと思います。資料2、燃料電池自動車等の規制のあり方検討会最終報告書案を見ていただければと思います。こちらはまず、ページをめくっていただきまして、目次で簡単に中身を少しご紹介させていただきたいと思います。

まず、この燃料電池自動車等の規制のあり方検討会でございますけれども、今、冒頭資料1でご説明差し上げました No.49 の検討事項、具体的に検討するための検討会として立ち上げたものでございまして、「はじめに」ということで具体的な背景・趣旨、また、設置概要などを触れさせていただきたいと思います。その上で、2ポツのところ、「既存制度」のところで、現行の規制について簡単に触れさせていただきたいと思います。その上で3点目でございますけれども、「一元化の方向性について」ということをご紹介させていただき、最後「まとめ」をご紹介させていただければと思います。

それでは、資料2 ページ目以降を進めさせていただきたいと思います。まず、「はじめに」の3ページ目を見ていただければと思います。もう皆さまご承知のとおりでございますけれども、この燃料電池自動車等の規制の見直しの背景・趣旨のところでございますが、これは国全体で2050年のカーボンニュートラルの達成というところを目標に掲げている中、まさに今回の見直しというのが、これを燃料電池自動車の分野で進めるためには、この法案規制の見直し、利用環境整備というものが喫緊の課題ということでございます。その点、燃料電池自動車は高压ガス保安法と道路運送車両法の2法令による規制がなされているということをございまして、この状況について、燃料電池自動車等の利用拡大を実現するために、関係する規制を一元化することが望ましいのではないかと、こういったご要望をいただいていたということでございます。

この点は、左下参考でございますけれども、成長戦略におきましても閣議決定（令和3年6月18日）されてございまして、この2法令の一元化も視野に規制のあり方を検討し、2021年内に結論を得るといようなこともうたわれているということでございます。

以下、4ページ目、5ページ目、6ページ目で、具体的な検討会の概要ということを書かせていただいております。

まず4ページ目のところでございますけれども、今回、この検討会の中では、学識者、業界の関係者の皆さま、その他有識者の先生方、関係省庁、これらを構成員とした検討会を立ち上げたということでございまして、個別具体的な議論をさせていただきました。

5ページ目でございますけれども、今年の10月8日まで、延べ5回にわたる議論をしていただいたということでございまして、具体的な中身として、法技術的、また技術的な観点の検討にとどまらず、実際、その他規制を合理化すると具体的にどういう社会的、また消費者への利便性の向上があるのかどうか、こういった点も含め、広くご議論いただいたというふうに思っております。

6ページ目、7ページ目に検討会の委員の先生方をご紹介させていただいてございますけれども、本日検討会にもご出席いただいております、横浜国立大学の三宅先生に座長を務めていただいております。そのほか、東京大学吉川先生、また、消費生活コンサルタント三浦様にも5回にわたりご参加いただき、精力的にご議論いただいて、今のこの検討会の取りまとめをしていただいたというところでございます。

7ページ目でございますけれども、その他、産業界の参加者にとどまらず、本日も参加していただいております、総務省の消防庁の皆さま、国土交通省の皆さまにもご参加いただいた検討会の報告書となっています。

続きまして、8ページ目、「既存制度について」ということでございます。こちらでも繰り返しになってしまいますので、ポイントだけご紹介させていただきます。9ページ目でございますが、まず現状、この燃料電池自動車等につきましては、駆動用の燃料システムに対し、高压ガス保安法と道路運送車両法の2法令により規制されているということでございます。まさに図示させていただいてございますが、国土交通省のほうで道路運送車両法に基づき車両全体を規制しているということに対しまして、経済産業省、私が所属しております高压ガス保安室、高压ガス保安法のほうでは、高压水素容器、また附属品、接続配管等、こういったところを規制しているものでございますので、ある種、この点につきまして二重の規制がかかっているというような理解でいるというところでございます。

10ページ目でございますけれども、具体的には、まさに今、2法令が重なっている部分につきまして、例えば、高压ガス保安法は適用除外とすることができないかと、その際、道路運送車両法での安全を担保することといったことを視野に入れて検討を行ったというのが、当初の検討した経緯でございます。

その上で、11ページ目、12ページ目でございますけれども、具体的に一元化を行うということは、高压ガス保安法を適用除外していくということを考えておりますので、資料11ページ目、12ページ目を用意してございますけれども、高压ガス保安法の体系では、第3条という中で、適用除外となる高压ガスを定めるという法体系を取ってございます。従いまして、今回検討対象である道路運送車両法の車両につきましても、まさに同じように、国土交通省様が既に適用除外としている例えば船舶ですとか、航空、飛行機、こういったものと同様に、この適用除外の規定に位置付けるということが、一元化ということの議論の出発点

になるのではないかとということでございまして、この過去の、既に国土交通省所管の法令に対する適用除外も存在するということを提示させていただいている資料が、11 ページ目、12 ページ目になるということでございます。

13 ページ目につきましては、諸外国、海外の状況をご紹介するというページでございます。現状でございますが、自動車の型式認定にかかる相互認証を行う枠組みに、58 協定(1958 年協定) というものがございます。こちらの加盟国で、実際に燃料自動車の法令規制はどういうことで担保されているかということを確認しますと、やっぱり 2 法令で規制されているのは日本のみなのではないかとということでございます。

また、韓国、ドイツ、EU、アメリカ、こういった国における燃料電池自動車の規制に関する調査も行ったところでございますけれども、基本的には、この 2 法令で規制されるということについては、日本だけなのではないかというところでございまして、やはり国際的に見ても一元化していくということは、その方向性としては望ましいのではないかとということでございます。

その上で、14 ページ目以降、「検討の考え方と一元化の方向性について」というところでご紹介させていただきたいと思います。まず、15 ページ目でございます。検討の考え方①、基本的な考え方でございます。今回、燃料電池自動車の普及拡大ということを鑑みまして、当然、一元化するときの考え方としては、やはり安全性を確保するということが大事だと考えております。安全性を確保しながら、事業者と利用者の負担を軽減して、より合理的な制度とする。その上で、道路運送車両法と高圧ガス保安法の関連規制の一元化を進めるということでございます。従いまして、一元化にあたっては、道路運送車両法等により安全を確保できるものについては、高圧ガス保安法の適用を除外し、道路運送車両法の適用等により対応していくということではないか、ということが今回の最終報告書案の中身でございます。

その上で、16 ページ目でございます。リスク評価も、この検討会の中でさせていただき、大きく 3 点がございます。まずは、高圧ガス保安法からの適用除外を例外なく行うとどういうことになるのか。次に、高圧ガス保安法の適用除外となるもの、ならないもの、具体的には車両というところに着目して、定義の明確化をしていくというような検討、さらに、実際、適用除外とすることが適切かどうかということを検討したということでございます。

この結果につきまして、17 ページ目に書かせていただいているところでございますが、今回、規制を一元化していくということにあたりましては、2 つ目の黒丸ですけれども、やはり両法律の規制手法、また基準というものは違うという点は当然でございます。ただ、こういった違いを踏まえつつ、高圧ガス保安法の規制がかからなくても、道路運送車両法の保安基準を用いることで安全が確保できるのか、また、リスク評価の手法を活用した上で検討したということでございます。この際、ゼロリスクというものを目指したのではなくて、やはり高圧ガス保安法で担保されている安全と同等のリスクが、今回新たに担保できるのかというところが大事かというふうに考えているというところでございます。

従いまして、4 つ目のところでございますけれども、道路運送車両法の現行の保安基準で

すとか、また、高圧ガス保安法に規定する基準の道路運送車両法の保安基準への追加ですとか、また、その道路運送車両法や高圧ガス保安法に加えまして、業界のガイドラインの整備によって、高圧ガス保安法と同等の安全を担保するということができるかと、こういった点について検討したということでございます。

2 法令の違いということで、下に高圧ガス保安法と道路運送車両法の絵を描かせていただいておりますが、高圧ガス保安法はハード面に関する取り扱いに加えまして、いわゆる取り扱いの方法というところのソフト面、こういった点を基準として合わせて規制しているというところでございますが、道路運送車両法につきましては、自動車の構造装置、ハード面にかかる法案基準の適合と維持、ここに重きが置かれているということでございますので、必ずしも一元化、要はハード規制、あるいはソフト面を合わせてカバーしているわけではないという点がございます。ただ、こういったところの違いを乗り越えてどう担保できるのかということが、今回のポイントかというふうに考えているというところでございます。

続きまして、18 ページ目以降、具体的な適用除外の考え方を示していきたいというふうに考えております。まず、18 ページ目、19 ページ目、20 ページ目で、ガス種と車種についてまとめさせていただいております。ガス種と車種のまとめにつきましては、18 ページ目でございますけれども、この赤枠で囲われておりますところを、今回の高圧ガス保安法の適用除外とするのが、今回の考え方でございます。

具体的には、車両につきましては、19 ページ目でございますけれども、基本的に現行の制度で安全性が担保されるという点を考慮いたしまして、継続検査、いわゆる車検制度、こういったもので定期的に品質を確認できる車種、これに限定する必要性があるのではないかとということで、赤枠の車種にさせていただいているところでございます。

これに加えまして、大型特殊自動車については、私有地内での使用が主であるため、こちらにつきましては、高圧ガス保安法で一元管理されることが適当であるということで、適用除外の対象からは除いているというところでございます。

また、ガス種につきましては、4 種類の高圧ガス（液化石油ガス・圧縮天然ガス・液化天然ガス・圧縮水素）について、現在、燃料装置にかかる規定が高圧ガス保安法上整備されておりますけれども、この点、液化石油ガスにつきましては、これは検査方法が現状、車両から取り外して容器再検査を行うということもございますので、今回の一元化の観点においては適用除外の対象から除く形で、赤枠で囲われております圧縮天然ガス、液化天然ガス、圧縮水素、この3種類のガスを適用の対象外とするのが適当ではないかとということで考えてございます。18 ページ目に書いてあります赤枠の車両と加えて、これらのガス種が今回の適用除外の対象として、政令で指定するような形で除外するということが具体的な考え方でございます。

その上で、21 ページ目でございます。装置についても、ある程度対象を絞る必要性があるということでございまして、考え方をまとめたものが 21 ページ目でございます。こちら

は、主に動力伝達装置の駆動用燃料として高圧ガスを使用する装置と書かせていただいております。まさに、この図でございますと、原動機と燃料装置、この2つに限ることとしたということでございまして、この2つを適用除外の対象として、さらに車種、ガス種に加えて、この装置でさらに限定をかけるということでございます。

すなわち、この原動機や燃料装置以外という、例えば青で表示しておりますバッテリーやモーターでございますが、こういった部分を高圧ガスの運搬や駆動にかからない使用のみを目的とした装置は含まれず、適用除外の対象とはしないことで、基本的にこの原動機、燃料装置を適用除外の対象とするということでございます。

その上で、一元化後の制度のイメージということで、22 ページに図を入れさせていただいております。容器の製造、検査から車両の製造検査、こちらにつきましては、道路運送車両法の制度基準のを適用することで適用除外とするということでございます。

その上で、その次ですけれども、車検期間内の車両につきましては、まさに車検の検査、新規の登録、継続検査抹消登録、こちらまでが道路運送車両法の適用範囲でございますけれども、一元化後は道路運送車両法の適用を受けた上で、道路運送車両法の制度基準を受けていくということかと思っております。

そのほか、高圧ガスの廃棄、LNGのボイルオフにつきましては、こちらは高圧ガス保安法の適用除外ということを考えてございますが、詳細は後ほどご説明させていただければと思います。

その他、赤枠のところにつきましては、こちらは引き続き高圧ガス保安法の適用を受ける範囲を表しているところでございます。具体的には図の右上、高圧ガススタンドの充填でございます。こちらは水素ステーション側の規制でございますので、今と変わらないということでございます。

その他、例えば容器を取り外したあと、容器単体ということであれば、これは高圧ガス保安法の適用を受けるということを考えておりまして、容器のくず化も同様ということでございます。また、道路運送車両法の考え方の中では車検期間の車か否かということで、その適用対象を受ける部分がございますので、車検期間外であれば、高圧ガス保安法の中での適用となるということで、車検期間外の私有地走行ですとか、中古車で店頭ですとか、また、車検切れで保管されているケース、こういったところにつきましては、引き続き高圧ガス保安法の適用を受けるという整理にしているところでございます。

その上で、23 ページ目以降、一元化後の制度イメージにつきまして、それぞれの項目について詳細にまとめたものについてご紹介させていただきます。まず、23 ページ目でございます。一元化後の制度イメージ、新規検査、また継続検査について、新規検査の中には型式での話もございますので、そちらについてまとめた資料でございます。まず、一番最初の黒丸でございますけれども、現行の高圧ガス保安法の型式承認相当の制度、および容器検査・容器再検査相当の検査、こちらにつきましては、道路運送車両法の型式指定制度、および検査（新規検査、継続検査）で実施するという、一元化の観点での安全の確保ができるの

ではないかというふうに考えてございます。

また、2つ目の黒丸でございますけれども、高圧ガス保安法の容器検査・容器再検査相当の検査を実施するための技術基準を、道路運送車両法の保安基準体系下において措置するということを考えております。

一番最後の黒丸でございますけれども、容器の充填可能期限を道路運送車両法の保安基準体系下において措置するということで、充填可能期限経過後の車両の運行は不可とする。具体的に現在 15 年というのが、容器の充填可能期限になっているということでございますが、制度上は、この車両法の保安基準体系下で措置するということで、この充填可能期限経過後の車両というものは運行不可ということでございます。

米印に書かせていただいておりますけれども、やはり、ただ、そうとは言いながら、本当に容器の可能期限が切れたあと、車両の運行が不可というのは、しっかりドライバーに周知する必要があるということでございまして、この辺、具体的なユーザーへの容器の充填可能期限の継続的な通知というところは、詳細を検討する必要があるということで追加措置の必要性につきまして、引き続き検討ということになってございます。こちら国土交通省さんと一緒になって考えていく必要があるというふうに考えております。

詳細ですが、24 ページ目は、現行制度以後、変更後のイメージということで資料を入れさせていただいております。まず、24 ページ目でございますが、こちらは型式指定の現行制度を表したものでございます。道路運送車両法におきましては、事業者単位で型式指定申請ということでございますが、そのあと、国土交通省の（独）自動車技術総合機構（NALTEC）による基準適合審査などを受けまして、国土交通省で型式指定番号を告示するというものでございます。

他方、高圧ガス保安法におきましては、事業所単位での登録申請となっておりまして、経済産業省で容器等製造業者として登録した上で、事業所単位で型式承認申請をしていただき、容器への刻印・標章、こういったものを行っているというのが現状でございますが、こちらを道路運送車両法の型式指定制度に一元化するというイメージ図が 25 ページ目でございます。

一元化後は、自動車の型式指定が 3 つございます。自動車全体、共通構造部、また、その装置ごとの 3 つございます。いずれもポイントといたしましては、他の装置と同様、容器試験についても自動車技術総合機構による実施を想定させていただいておりますけれども、自動車技術総合機構において、この確認をしていただくと、型式指定のところを担当していただくということで、それぞれ経済産業省と国土交通省、双方の法令に基づいて行っていたものを一元化していくということかと思っておりますし、その際、一元化されれば、事業者単位での確認と申請ということになりますので、こちらは先ほどいただいていた附属のその他の要望にも応えることができるのかなというふうに考えているところでございます。

その次、26 ページ目は新規検査・継続検査というところでございます。こちらにつきましても、仕組みとしてはほとんど同じようなところでございます。まず、現行制度でござい

ますけれども、新規検査につきましては、型式指定がある場合、型式指定がない場合ということで分かりますけれども、型式指定がある場合は自動車メーカーで、型式指定がない場合は自動車技術総合機構のほうで、現車を提示した上で確認を行う、新規検査を行うということかと思っています。

また、容器検査につきましては、型式承認がある場合は、容器製造業者による自主検査、ない場合につきましては、経済産業省、高圧ガス保安協会等による検査を行った上で、ということになるということでございます。

また、継続検査につきましては、26 ページの下半分でございますけれども、道路運送車両法につきましては、申請後、指定整備工場に行く場合は、その工場で、全ての基準適合審査まで行うという一方、認証整備工場であれば、点検整備を行った上、自動車技術総合機構の確認を経た後、国土交通省の自動車検査証が交付されます。容器再検査につきましては、経済産業省、高圧ガス保安協会、また容器検査所などでの基準適合性審査が行われるというところが現状でございます。

まず 27 ページ目で新規検査につきまして、型式指定があれば、こちらは現状行われているように自動車メーカーのほうで、容器検査相当の検査も行うということが適切ではないかということでございます。他方、型式指定車以外につきましては、試験機関による容器検査相当の検査を行う。その上で自動車技術総合機構で確認をして、実際にその自動車検査証の交付を行っていくということかと考えております。

また、28 ページ目の継続検査につきましては、こちらはいわゆる車検制度でございます。ユーザーが選択した上で、指定整備工場に持っていくか、認証整備工場に持っていくかということで少し対応は分かりますが、大型の指定整備工場であれば、必要な検査のための設備なども備えられるだろうということで、こちらは指定整備工場であれば、容器の損傷、漏れ等の確認、また容器の充填可能期限の確認を併せて行うということでございます。他方、認証整備工場であれば、既存の容器検査所などでの確認を経て、自動車検査証の交付ということにつながっていくということかなというふうに考えてございます。

その他、29 ページ目以降では、今回の一元化にあたって、高圧ガス保安法の適用を除外するものの考え方を幾つか入れさせてございます。詳細は 22 ページ目のところで流れを図示したところでございますが、まず、容器の製造から新規検査のところでございます。こちらにつきましては、高圧ガス保安法の容器の技術基準を道路運送車両法の保安基準体系下に措置するというので、製造から新規検査までの原動機・燃料装置内のガスの貯蔵、移動、消費、それについて高圧ガス保安法の適用を除外するということができるのではないかと考えてございます。

高圧ガスの排気、ボイルオフガスの廃棄でございますが、こちらにつきましても、ハード面の基準につきましては、まずは高圧ガス保安法の車載燃料装置用容器の基準、高圧ガス廃棄で言えば、道路運送車両法の保安基準体系下において措置するということが、まず確保するべきと考えてございます。

その上で、ソフト面の規制でございますけれども、こちらは高压ガスの排気ということでございますので、ある程度、取り扱いされる方が、整備工場のようにプロの方に限定されるのではないかとということで、その際、この整備工場が安全にガスを排気するという点を業界におけるマニュアルで整備することで、ガスの排気というところについても、高压ガス保安法の適用を除外することができるのではないかと考えてございます。

また、ボイルオフガスにつきましても、ハード面の基準につきましては、道路運送車両法の保安基準体系下においてしっかり措置するということは確保した上で、業界によるマニュアルなどを整備することで、関係してくる天然ガス自動車、同じガスの所有者にボイルオフガスの安全性を確保して、高压ガス保安法の適用を除外していくということができるのではないかとすることが、29 ページ目でございます。

その他、30 ページ目に3点ございます。まず、車両内の高压ガスでございますけれども、まず道路運送車両法の保安基準の中で、車両内の高压ガスが適切に使用されるように必要な規定が措置されているということでございますので、車載原動機・燃料装置内のガスの使用は、高压ガス保安法の適用を除外するということを書かせていただいております。

30 ページ目の2点目ですが、大量の高压ガスを燃料として搭載する車両内の高压ガスにつきまして、こちらにつきましても、既存の道路運送車両法の保安基準に加えて、高压ガス保安法の車載原動機・燃料装置用容器の基準を道路運送車両法の保安基準体系下において措置するということ、これに加えて、業界によるマニュアルや表示等により危険なものを実際表示するということを、今、検討中でございますけれども、こういったものを検討した上で、安全性を確保して、大容量（300 m³以上）の高压ガスにつきましても、燃料を搭載する車両内の高压ガスについては、高压ガス保安法の適用を除外することができるのではないかと考えております。

緊急時・事故時の対応でございますが、こちらにつきましては、既存の道路運送車両法における整備命令、リコール制度、また加えて、交通事故時の危険防止措置等の道路交通法上の措置によって対応することで、高压ガス保安法の適用を除外することができるのではないかとこのように書かせていただいております。

最後、引き続き高压ガス保安法の適用があるものを31 ページ目にまとめさせていただいております。こちらは、22 ページ目でご説明したときに、赤枠で記されているところでございます。まず1つ目が、新規登録していない車両、車検期間が切れた車両ということでございまして、こちらは道路運送車両法のスコープの範囲外でございますので、こちらの車両については高压ガス保安法のほうを適用しているということかと思っております。

また、取り外された容器につきましても、一元化とは直接異なる性格になってまいりますので、取り外された容器も、高压ガス保安法の適用があるものというふうに整理してございます。

3つ目でございますけれども、容器検査・再検査相当の検査不合格、また、検査を受けていない容器、こちらにつきましても、しっかり安全を確保するという観点において、高压ガ

ス保安法の適用を受けるということかと思っております。

4つ目に高圧ガスの充填ということを書かせていただいております。こちらは現状、水素ステーション側の規制につきましては、高圧ガス保安法で見えておりますし、今回、一元化の対象ではございませんので、高圧ガスの充填につきましては、これは高圧ガス保安法を適用するということが適切かと考えてございます。

33 ページ目、34 ページ目、こちらはまとめを書かせていただいております。こちらの中身につきましては、今申し上げたことの繰り返しでございますが、最後 34 ページ目のかっこの5番に今後の対応がございます。こちらは、今後デジタル化ということの技術の活用があるということで、さらなるユーザーの利便性向上ですとか、事業者の負担軽減のための方策、こういったものを利用拡大に向けた環境整備していく必要があるということを強く申しておりますので、この点を最後にご紹介させていただいた上で、この資料2の説明を終わらせていただきたいと思います。

最後、資料3を軽く簡単に触れさせていただいて、私の説明を終わらせていただきたいと思います。資料3につきましては、No.49の燃料電池自動車に関する事務手続きの合理化に関する検討状況ということで、これまでの今回の進捗につきまして、追記部分を赤字で下線を引かせていただいた部分でございます。中身につきましては、今申し上げたとおりでございますが、今回、3つ目の丸、検討の方向性のところにおきまして、今回、高圧ガス保安室の委託事業の中で、見直しにつきましてご議論いただいたということでございます。

また、検討のスケジュールでございますけれども、先ほどご紹介した成長戦略での検討事項を踏まえまして、また国土交通省、経済産業省で協力しながら、この法規の見直しを進めて、さらに詳細制度の検討を行っていききたいというふうに考えているところでございます。

少し長くなりましたが、私からは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、委員の皆さまからご意見、ご質問をお受けしますが、最初にお断りしたように、こちらから名簿順に委員の方を指名します。指名された方は、ご意見がある場合には、そのままご意見をおっしゃってください。特にない場合には、ないということを明確にご発言お願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、順番で里見委員が最初です。まず、里見委員、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

○里見委員 今回、No.49の手続きの合理化ということでご検討いただき、その方向性をまとめていただきまして、基本的に本来の要望であった法律の二元的な管理というのを一本化の方向で、本来の趣旨に沿った形で検討をまとめていただいております。誠にありがとうございます。

基本的な方向性としては、車検制度の中で一元化を図るという方向で整理いただき、要望どおりだと思います。説明の中で、22 ページ等で示されているように、同じ状態の車、あるいは設備であっても、車検期間内は道路運送車両法、車検が切れたり、登録抹消したあとの自家使用した場合は、高圧ガス保安法の適用になるということで、この辺りが利用者、ド

ライバーや所有者の方、販売店や整備会社の方に、ちょっと認識しにくいというところもあると思われますので、今後の詳細な制度設計の中において、十分配慮して具体化を進めていただきたいなと思っております。

それから、適用除外にならない水素スタンドでの充填について 31 ページの 3－(6) で示されておりますが、水素スタンドの基準は、高圧ガス保安法ということで、水素スタンドで道路運送車両法の車両に充填するという行為がどうしても行われますので、ここがちょうど 2 つの法律のインターフェースということになり、しっかり両方の法律の中でインターフェースの位置付けを明確にさせていただきたいと思っております。道路運送車両法の車両へは充填可能とするというような制度設計が必要だと思っておりますが、先ほど申しました、車検切れなどのときの容器に、高圧ガス保安法の技術基準が、充填に際して適用されると思いますので、うまく整合が取れるような制度設計をしていっていただきたいなというふうに思っています。

また、本検討会の中間報告では明記されていましたが、先ほど触れていただきました車載容器総括証票の確認の不要化ということについても、今後の検討の中で具体的に措置をしていただきたいと思っております。

それから、最初の業界からの要望のまとめということで、No.47、No.54、No.56、No.26 という関連事項がありまして、No.26 は車載容器総括証票不要化、No.54 と 56 については、道路運送車両法の中で管理されるということで整合が取れると思いますが、No.47 の特別充填許可は、道路運送車両法ではありませんので、どうしても都道府県が変わった場合の許可、認可といったものに対して対応いただきたいというところがありましたので、この辺についても引き続きご検討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。高圧ガス保安室のほうから何かございますか。制度の詳細検討の中で検討していただきたいというご要望だと思いますので、特にここで議論は必要ないかもしれませんが、もしお答えいただけるようでしたらお願いいたします。

○佐藤室長 ありがとうございます。今、小林座長におっしゃっていただいたとおりでございまして、今後の検討の中でしっかり考えていくべき点だというふうに思っております。車両の総括証票の取り扱いにつきましても、これは中でまだ検討中ですが、やはり容器期限切れのところ、車検のところを、どうユーザーの方に通知していくのかと、こういったところを少し具体的に検討していく中で、この取り扱いをどうしていくのか議論もございましたので、いただいている事項はよく認識した上で、関係される皆さまとご議論させていただくということかなというふうに思っております。

また、やはり今後の、より詳細な議論を引き続きしていかなければいけないというふうに思っておりますので、ぜひ、引き続きよろしく願いできればというふうに思っております。

○小林座長 里見委員、よろしいでしょうか。4 つとも承りました。

○里見委員 なかなか制度設計が難しいところもあるかと思っておりますので、よろしくお願い

いたします。

○小林座長 どうもありがとうございました。次、須田委員、お願いします。

○須田委員 意見が2つございます。1つは、本件、自動車業界としての要望でございまして、一步前に進めていただいて、非常に感謝しております。社会全体、カーボンニュートラルに向けた動きを踏まえまして、自動車業界としては、従来の観念にとらわれず、安全の確保のための新たな機会というふうに考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

もう1点は、先ほど里見委員からもございました、資料1のNo.47、特別充填許可のことです。こちらに関して、今回の一元化の枠外というふうに考えておりますので、引き続き、ご検討を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、須田委員も、今の特別充填が課題ということで、今後の検討をお願いしますということで、特にお答えしなくてよろしいですか。

○須田委員 はい。意見でございまして、一緒にやらせていただくところだと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

○小林座長 ありがとうございます。それは、検討事項としてちゃんと取り上げるということで、今ここでの議論はいたしません。ありがとうございました。次、鶴田委員、お願いします。

○鶴田委員 1点、私のほうから事務局にちょっとお聞きしたいのですが、このような事例というのは、過去にエアバッグであったかと思うんですが、今回の一元化の対応というのは、この前例と同じと考えていいのかというのが1つ目です。

2つ目は、整備工場が高圧ガスを取り扱う場合も、道路運送車両法のほうになりますということだったんですが、もし高圧ガスとして扱われれば、整備工場は高圧ガス施設になるわけなんですが、今回の整理だとすると、整備工場は高圧ガス施設というような表示はしないという考えでよろしいのかと。この2点を伺います。

○小林座長 ありがとうございました。これは、ちょっと取り上げたいと思います。鶴田委員が最初におっしゃった、エアバッグと同じ取り扱い、これは私は全く認識していないのですけれども、高圧室のほうから、どういう意味かということはお分かりいただいていますか。エアバッグが同じ取り扱いというのは。

○山口係長（高圧ガス保安室） エアバッグと同じ取り扱いというのは、どういったご意図でご質問いただいているのでしょうか。理解が及ばずに申し訳ございません。

○鶴田委員 エアバッグというのは高圧ガスではないですが、火薬取締法で最初扱っていたものを、火薬類ではない、車の装備として一元的に今は国交省さんで扱っているかと理解しております。ですから、課は違いますけれども、国土交通省と経済産業省さんのあいだで一元化されたという意味では、同じような例かなと。

○小林座長 理解したけれども、それはやっぱりこことは違う問題だね。それは、そういう情報としてはご存じね。

そして、国土交通省とのやりとりでは、同じようなことをやったわけですか。権限の委譲、あるいは適用除外というような。

○山口係長 ただ、エアバッグの場合は、ガスが少量ですし、高圧ガスとしての安全性も、車の中の燃料用のガスとエアバッグでは異なるかと思います。今回は、どちらかといいますと、エアバッグというよりは、資料にもお示ししていますとおり、船舶安全法で船舶内の高圧ガスが適用除外になった例ですとか、そういったほかの法律できちんと安全性が確保できているので、高圧法の適用を除外しても問題ないというようなものと近いというふうに、われわれとしては考えておりますが、お答えになっておりますでしょうか。

○鶴田委員 航空機と船舶については、領海というか、日本の領土を離れることがありますし、あと国際的な行き来があります。車も、もちろん国によってはそういうことがありますけれども、そういう事情と、日本の場合の自動車はちょっと違うかなと思ったのが1つ。

それから、エアバッグは確かに少量ではありますが、エネルギー放出速度は非常に大きなものがありますから、そういう火薬類として指定されたものを車の部品として扱っていきこうと、範囲も含めてですけれども、考えられたというのでは、スキームとしては類似するかなと思ったんで、質問させていただいたというわけです。

○小林座長 それは、鶴田委員から、高圧ガスおよび火薬類であるという、そういう事例がありますと、そういうことをちゃんと、あなた方はご存じですかとご注意いただいたと、そういうことでよろしいですか。

○鶴田委員 検査の問題であるとか、廃棄の問題とかは、そういう課題がありますので、そういうのを念頭に置かれて制度を考えたのであれば結構だと思います。

○小林座長 ありがとうございます。私も、申し訳ございません、知りませんでした。だから、ちょっとそれは事務局、それから私も、ちゃんと、どういうことがあったかということは勉強して、もし水素の問題と関連があるんだったら、それも今後の説明に取り入れたいと思います。ありがとうございます。

それで、あと一つが、整備工場の取り扱い。これは、すぐお答えできますよね。要するに、車検工場が高圧水素の取り扱いの看板を出すか、出さないかというご質問だと思います。

○樫尾補佐（高圧ガス保安室） 整備工場での取り扱いについてご質問いただきましたけれども、基本的には、工場内で高圧ガスが取り扱われるのであれば、それは引き続き高圧ガスであるので、高圧ガス施設ということに変わりはありません。

ただし、車の中の高圧ガスは、以降、高圧ガスではなくなりますので、その点だけ変わるということになります。お答えになっておりますでしょうか。

○小林座長 ありがとうございます。鶴田委員、それでよろしいでしょうか。

○鶴田委員 たぶん、当初はそういうことで混乱が少し生じるかもしれませんが、災害のときなんかはちょっと注意がいるかなと思ってご質問させていただきました。以上です。

○小林座長 ご心配されているのは、どの点ですか。整備工場で充填行為はないから、工場としては高圧ガスの製造はしていない。

○鶴田委員　そうです。でも、中には高压ガス設備と同程度の圧力のガスを積載した車両が入っていることを心配しています。

○小林座長　それは車両の中？

○鶴田委員　車両の中ですね。

○小林座長　整備工場とか、関係ない？

○鶴田委員　整備工場って、要するに高压ガスを搭載した車がたくさん集まるということで、特に点検とかをされている場合は、事故が起こる可能性はありますので、それで懸念しています。

○小林座長　それは、おっしゃっているのは全然違う問題で、水素容器を積んだ車がたくさんどこかで駐車しているようなときに、何かが起きるんじゃないかというご心配じゃないですか。

○鶴田委員　それと同じといえば同じですが、今回の場合は、整備工場において、これまでであれば高压のガスを扱っているというのが分かっておりますけれども、今回は、これからはその表示がなくても扱えるというか、取り扱い対象になるということですよね。

○小林座長　おっしゃっていることがちょっとよく分からないのだけど。車は整備工場にしようが外を走ってしようが、自分の車庫にとまっていようが、車の中の水素タンクは別に何の問題もないという話だと思うのですが。

○鶴田委員　それは同じですが。

○小林座長　整備工場が持っている設備に対して、その設備が悪い、心配だと言っているのか、あるいは整備工場に置かれた車の中を心配しているのか、どちらですか。

○鶴田委員　整備工場の中にある車を心配しているだけです。

○小林座長　それは整備工場にあっても、家庭の車庫であっても、外を走っている状態でも全く同じだと思うんです。

○鶴田委員　そういう姿勢であれば結構です。

○小林座長　なんか誤解されているんじゃないかと思うんですが。整備工場とか車検の工場には、水素の特別な設備があって、要するに充填を行っている、そう誤解されているんじゃないですか。

○鶴田委員　今回は、でも点検はしますよね。充填期限の確認だけで、別に配管とかを開けないんであればいいんですが、点検整備をされるわけでしょ。

○小林座長　点検はすると思いますけれども。それは、ボンネットを開けて中を見るとか、そういう話で、現在の容器再検査も点検だけです。

○佐藤室長　今も容器検査は車載のままで実施しており、外観検査と漏えい試験を行っております。

○鶴田委員　そうですね。それは、メーカーさんというか、作業される方が、責任を持ってやられるので大丈夫ということであれば。

○小林座長　2種類あります。メーカーが責任持ってやるものと、まちの工場と。

○鶴田委員 だから、それだけの話です。以上です。

○小林座長 どうもありがとうございました。エアバッグの件は、ちょっと経済産業省のほうで過去にあったことを確かめて、今回との関連を調査したいと思います。どうもありがとうございました。

そうしたら次、前田委員、お願いします。

○前田委員 ENEOSの前田でございます。今回の燃料電池自動車に関する事務手続きの合理化の検討方針につきまして、ご説明いただいた内容で、基本的に異論はございません。その上で、2点ほど意見を述べさせていただきます。

1点目は、資料2の22ページ目ご説明の中にありました点。里見委員のほうからも少しご意見がございましたけれども、車検切れ車両の取り扱いについてでございます。この点につきましては、私ども石油業界は、もともとこの水素自動車に限らず、一般的なガソリン車についても、店頭でのユーザーの皆さんに車検切れの車には乗らないようにしてくださいといった形で、注意喚起という面でもご協力をさせていただいてきました。ですので、それと同じような形で、今後ともこの件についての協力をさせていただくものだと思います。ですが、一部、高圧法の規制下における車検切れ車両の取り扱いについて、少し現場の混乱を招く可能性があるといったご意見が里見委員からもございまして、私どももそのとおりだと思いますので、ここについては、今後、混乱を招かないような説明のやり方をご検討いただければと思います。

それから、2点目車両の実際の検査機関についてです。今後、指定の検査機関で容器のところについては損傷等の確認をいただくということでございますけれども、私ども、ガソリンスタンドの中には、指定整備工場、あるいは認証整備工場等をやっているところもございます。また、私どもガソリンスタンドの中で、水素スタンドを併設して高圧ガスを取り扱うような、そういった例もございます。ですので、今後のユーザーの皆さまの利便性を確保していただく上でも、こういったガソリンスタンドを併設した水素スタンドの整備工場みたいなものもご活用いただけるよう、そういったガイドラインといいますか、検査の手順の検討をしていただければと思います。ENEOSからは以上です。

○小林座長 ありがとうございました。最初の車検切れの話は非常に重要な話です。まず的確に車検が切れた車の処置をお願いしたいというのは、高圧法のほうの問題じゃないですが、高圧法も全く同じで、使われていた容器が、要するに容器再検査を受けないで、そのままどこかに放置されているというのが現状では極めて多いわけです。だから、私としては、この車の車検切れと容器の再検査を受けないで放置されているのは同じ問題で、今後要するに、とんでもないものがごみとして、その辺に置かれているという状況が、かなり増えてくるんじゃないかと懸念しています。そういう意味で、これをどういうふうに運用していくかというのは、やっぱり細部をいろいろ詰めていくほか仕方がない。特に、保安室のほうから、これはありませんよね。

○佐藤室長 先生がおっしゃっていただいたとおりでございます。

○小林座長 困った問題という認識しかないですね。

○佐藤室長 ほかの船舶とか航空機とはちょっとやっぱり程度が違う問題が生じますので、そういった意味では、今、小林先生がおっしゃったように、容器検査に不合格となった場合といったところも含めてしっかり対応していくことが重要であり、そのときはやっぱり高圧法の話になってくるのかなとだと思っています。

○小林座長 それで、前田さん、後半の話はご協力します、ということね。活用していただきたいということね。

○前田委員 そういうことでございます。

○小林座長 ありがとうございます。それでは次、三浦委員、お願いします。

○三浦委員 こんにちは。お久しぶりです。検討会を含めて、経産省さんも国交省さんも、様々な議論を重ねてここまでまとめていただきました。先ほどの報告書案の16ページ、17ページでもお示しいただいたとおり、さまざまなリスクのことも含めて、先生方にもいろいろご説明いただきながら、どんなリスクが起こりうるのか、そういうときにはどのように安全が確保できるのかについて、検討させていただいたわけです。

これから時代の変化とともに、この車両がもっと増えたときに、例えば購入場所なども広まっていくと思います。メルカリで車を買える時代であり、消費者には今までとは違った常識が広まることになるかもしれないので、いついかなる状況でも、科学的知見に基づいて安全性を確保していただけるよう、各業界の皆さんに引き続きご協力をお願いしたいと思っています。

それから、今、小林座長がおっしゃったとおり、購入から廃棄まで、全てが非常に大事なプロセスだと思いますので、廃棄する際にも極力安全に、また環境にも十分配慮した廃棄の仕方等も含めて、今後も検討を続けていただきたいと思います。

一元化はやはり、利便性もあると思いますし、社会全体の利益につながればよいと思っていますので、今後とも、皆さんにご協力いただければと考えております。ありがとうございました。

○小林座長 ありがとうございます。それでは次、三宅委員、お願いします。

○三宅委員 横浜国大の三宅です。私のほうから質問はございません。簡単に意見だけ一言お願いします。

先ほどご紹介がありましたように、委託事業として高圧ガス保安協会のほうで5回にわたる検討会を行いまして、産官学の関係の方々にお集まりいただいて、非常に充実した議論をできたと思っています。その結果として、多方面から検討を行って、合理的な結論に達したと認識をしています。まず、関係の皆さま、どうもありがとうございました。

その上で、先ほどからもいろいろお話が出てきているとおりでありますが、今回の法律を一元化していくということにおいては、社会全体の大きな目標に向かっていくということとともに、当然、いろんなシステム、車、あるいはステーション、こういったものの普及拡大を目指していくということになりますので、まさにいろいろな取り扱われ方が出てくると思い

ます。今後、その詳細検討を行うにおいて、これまでは法律の観点から、2つの法律を一元化するときに抜け落ち、漏れはないだろうかというような観点で見ていたわけですが、当然これからいろいろ普及拡大していくと、さらに想定していないことが起きてしまうと思いますので、定期、不定期に確認を行って、必要に応じて常に見直しを検討するというをお願いしたいと思います。以上です。

○小林座長 ありがとうございます。三宅委員は、これをつくるのにもものすごく努力していただいたんですが、今最後の言葉で、見直しね。常に、いい見直しをして、新しい状況の変化にも対応できるようにというお言葉だと思いますが。ありがとうございます。

それでは次、吉川知恵子委員、お願いします。

○吉川知恵子委員 吉川です。私も、今回の一元化の方向性全体には賛成をいたします。その上で、幾つか指摘をさせていただきたいと思います。割と重要なものからと思うと、資料2の28ページ、ここに一元化の方向性ということで、今後、必要な設備等を有する指定整備工場等が、今までに替わって容器の再検査をすることになると思うのですが、事前説明を受けたときに、「指定整備工場は容器検査もできるスキルがあるかどうか何かチェックを受けるんですか」と言ったら、「そういうことはないと思います」というご説明を受けました。少なくとも容器の再検査基準みたいなものが作られるとよいと思っていますが、やはりちゃんと実効性のある容器再検査がされているのかどうかということを、指定整備工場の認定にあたっては再認定が必要としていただくなりして、しっかり実効性を担保していただきたいというふうに思いました。その要望が1つです。

それから、皆さんもおっしゃっていましたが、22ページにございますように、やはり車検切れ、あるいは容器検査不合格のものについての適用は、国交省ではなくて引き続き高圧ガス法の中で規制がされていくという点に関して、いかに実効性を持たせるかということがやはり大事だろうと思っています。自動車の場合は、ユーザーの数が船舶などとは違うので、一人一人のユーザーがそれを認識し得るのかどうか、そして違反した場合や違反状態で置かれていた場合に、果たして誰にどういうふうに責任を問うことができるのかということまで、きちっと法制度で定めていただきたいと思っています。

それと関連して、車検切れの状態で今、車を走行させると、道路交通法の中で罰則があって、6カ月以下の懲役とか、30万円以下の罰金とか定められていますけれども、今度、従来の車検に加えて、容器の部分でもそれに違反した場合に、どういうふうな罰則があるかということを、道路運送車両法上においても、明確に罰則規定を整備していただきたいというのを思いました。

最後に、これの説明のしていただき方の問題なんですけれども、皆さんも何人かおっしゃっていた47番というのは、結局、一括議論の中で今回の一元化の中では解決し得ない問題ということで、引き続き、高圧法の中の問題として効率化が進められるかどうかを別途に切り分けて議論をするということだと思うので、ちょっとこの資料だと、統合して検討を行ったというふうになっているので、ミスリーディングというか、誤解を生じかねないかなとい

う感想を持ちました。引き続き、業界の皆さんがこれについては、検討をということを要望されているようですから、これはこれで別個に議論をされたら良いと思っております。以上です。

○小林座長 ありがとうございます。これもたくさんおっしゃったので、方向性賛成はよろしいんですが、2番目が、指定整備工場、資格という問題。これは何かありますか。どうぞ。

○樫尾補佐 指定整備工場の資格要件として、何も特に確認はしないというふうに言っていたというご指摘をいただいたんですけれども、ちょっと訂正させていただきたいと思えます。新しい制度においては、当然、検査に必要な機器としてどういうものが必要なのかといったような規定を、新たに国交省の関係省令において定めることを検討しております。ただ、具体的にどこでどうやって規定するのかというのが、まだ決まっておきませんので、引き続き、そこについては検討していきたいと思っております。

○小林座長 一つ一つお尋ねします。それでよろしいでしょうか。

○吉川知恵子委員 既存の指定整備工場について、新たにそういう、ちゃんとした技能を持っているかということをチェックすることは想定されていないということですね。これから指定整備工場になるところは、当然そういう新しい要件がちゃんと加わっていくんでしょうけれども。そういうご説明を受けたので、ちょっと心配になった次第です。

○樫尾補佐 既存のものも、これから新しく指定整備工場になるところも、どちらも同じように扱う予定です。

○小林座長 既存は、だから水素容器の問題は関係ないから。

○樫尾補佐 既存のというのは、現状の制度はどうなっているかという意味であれば、現状は、容器再検査ができる制度というのは別途高圧法で規定されているので、車両法では特にないということかと思えます。

○小林座長 今後はそれを入れていきますということですね。

○樫尾補佐 そういうことになります。

○小林座長 水素容器以外のことは、だからあんまり関係ない話だから。

○吉川知恵子委員 ごめんなさい、私の質問の趣旨は、今も指定整備工場になっているところは、そのままスループスで指定整備工場であり続けるとすると、今後、容器の再検査とかもしなきゃいけないので、そのスキルがあるかどうかということを担保する手段がちゃんと考えられていますかと、こういう趣旨です。

○小林座長 そういう趣旨だったら、それは非常に簡単で、それは入れますということね。当然、今までは水素容器の検査なんてことは全く関係なかったもので、今後は、だから指定整備工場は当然、水素容器の検査をしますという、まず規格の勉強だとか、検査の勉強だとか、全部していただくと。それがこの意味だと、そういうことですね。

○樫尾補佐 そのとおりです。

○佐藤室長 ちょっと事前のご説明でお伝えできなかったかもしれません。しっかり対応

させていただくということで、そこは国交省さんとよく相談していくということかと思っています。

○小林座長 ただ、私の懸念は、今、水素容器の再検査をしますなんて問題以前に、指定整備工場というのが機能しないという社会的な指摘を受けている問題がありますね。要するに、本当は検査員という人が検査しなくちゃいけないんだけど、その資格のない人が検査していたとか、そういう問題が起きているので、それはちょっと、もう1回自動車会社のほうがよく反省してくださいということだと思います。今回の、水素なんかとはちょっと違う問題だと思いますけどね。よろしいですね、そういうことで。

○吉川知恵子委員 ありがとうございます。しっかりやっていただきたいということです。

○小林座長 3番目が、適用除外にならない車両の話ですね。それはお答えいただけると思います。適用除外にならない車両というのは、経済産業省が今までも非常に厳しくやっていますし、今後も現行と変わらないことをやっていくというご説明だと思いますが。吉川先生。

○吉川知恵子委員 すみません。それで、一元化されると、とかく誤解が生じがちだと思うので、引き続きこれは高压ガス保安法で厳しく取り締まられているんだぞということを、やはり中古車ディーラーとか、ドライバーの方とかにも啓蒙が必要じゃないかなと私は思っています。あと、罰則等の整備も必要ではないかなと合わせて思った次第です。

○小林座長 分かりました。

○佐藤室長 吉川先生、ありがとうございます。高压ガス保安室の佐藤でございますが、まさにその点、問題意識を持っており、対応したいというふうに考えてございます。また、ちょっと法制的にどうできるかというのは、内閣法制局とよく議論しなければいけないんですけれども、今おっしゃっていただいたようなところ、検査に合格したあとの容器の対応も含めまして、しっかり対応していくということかなと思っています。

○吉川知恵子委員 ありがとうございます。

○小林座長 もう1つ、容器再検査の期限切れの時の罰則ね。それはこの問題じゃなくて、要するに使用しなかった容器を放っておくとか、そういうのが高压ガス保安法では、極めて深刻な問題になっている。だから、それは、この問題とは別に高压ガス保安法の課題として検討していますということでしょうか。

○吉川知恵子委員 了解いたしました。

○小林座長 たぶん、仰っている趣旨は、古い容器を捨ててどこかに置いてあるというような問題が顕在化している。だから、その延長上で、古い車両がそういうことになるんじゃないかということを、ものすごく心配していますということだろうと思います。

○吉川知恵子委員 私があと最後にもう1個で申し上げたのは、車検切れの走行車両と同じように、容器再検査の車検と同じ扱いになりますけれども、それについてもちゃんと罰則規定を整合性を取ってやっていただきたいということです。

○小林座長 分かりました。それは、だから罰則を厳しくしてくださいというご意見ね。

○吉川知恵子委員 そうですね。

○小林座長 それは、だからお聞きしたことにしたいと思います。ありがとうございました。よろしいですね。

○吉川知恵子委員 ありがとうございました。

○中田係長 すみません、高圧ガス保安室中田と申します。もし、相違等あれば国交省さんからご発言いただきたいのですが、今の検討の状況ですと、容器の基準も、道路運送車両法上の保安基準に取り込まれますので、もし例えばその検査期限が切れているということがあれば、整備不良として道路交通法や道路運送車両法で罰則が科されることになるかと思われますので、よろしくお願いをいたします。

○吉川知恵子委員 了解しました。

○小林座長 そういうご指摘をいただければ、今みたいな細かいやりとり、制度を整備するところにきちんと皆さんに説明できるように付け加えていくということでもよろしいでしょうか。ありがとうございました。

そうしたら、次が東大の吉川委員、お願いします。

○吉川暢宏委員 東大の吉川です。1つ質問と、あともう1つはコメントです。簡単な質問のほうで、今の吉川知恵子委員のご発言に関連するんですけども、容器のくず化規定というのがありますよね。これは、高圧ガス保安法で見ることになると思いますが、現状、くず化しなかったら、どんな罰則があるんですか。

○小林座長

これは、ご質問にまずお答えしていただきたいと思います。容器のくず化の規制がどうなっているか。くず化しろという規則があるんですか。ないんじゃない？ くず化するときにはという。

○山口係長 現在の高圧法上は、廃棄する際にはくず化するようにという規定がございます。容器再検査や容器検査に不合格だった場合は、くず化しなければいけないという規定はあるんですが、一般的に廃棄しなければならないというような規定は、今、ございません。

○吉川暢宏委員 それで、さっきご心配されていたように、くず化しないで、どっかポツと捨てちゃったら、それは罰則はあるんですよね。

○小林座長 だから、ガスを廃棄しなければいけないんだけれども、それをくず化しろという規制になっていないんじゃない？ 再検査で不合格だったらくず化。だけど、再検査不合格をもらっていない容器は、くず化しなければいけないということは、たぶん法律的にはない。

○山口係長 廃棄する場合はくず化しないといけないというような制度になっています。

○小林座長 だから、廃棄ね。

○山口係長 ガスではなく、容器の廃棄になります。

○吉川暢宏委員 先ほどの罰則の考え方で、なんかその辺りもちょっと曖昧だなと思って、ちょっと聞いてみたんです。

○小林座長 曖昧だと思います。だから、容器再検査を不合格で廃棄、くず化しなくちゃい

けないというのは非常に明確なんだけどね。まだ使うかもしれないって本人が思って、その辺に置いとくのは罰則にならない、たぶん。それが、トラブルを起こしている、ほとんど。

○吉川暢宏委員 それで、そういう容器を、例えばメルカリで、e コマースで転売するなんというのは罪にならないの？

○小林座長 転売するのは罪にならないよね、たぶんね。

○山口係長 そのときに、容器の所有者名等の表示を変更するですとか、そういったものがありますが、転売することそのものは罪になりません。

○吉川暢宏委員 転売していいんだ。分かりました。

○小林座長 だけど、それは所有者がきちんと明らかになっていれば、転売。所有者が不明の状態、なんか転売したら、それは罰則があり、犯罪行為です。

○吉川暢宏委員 それは、さすがにまずいですか。分かりました。なかなかちょっと、その辺りは。

○小林座長 これは、だから今の問題とはちょっと違う、高圧ガス保安法そのものの問題ですね。一応、お答えしました。それで、本来の質問をお願いします。

○吉川暢宏委員 本来のほうは、検討会にも参加しており、基本的にはこの報告で結構だと思っています。あと、検討会のときにちょっと申し上げたことの繰り返しなんですけれども、目的として、ユーザーの利便性向上ということをやっていますので、ぜひ、ガソリン車なみの利便性向上をお願いします。これは国土交通省さんが、今後制度設計なり具体的な方向を考える上で検討されることだと思うんですけれども、ガソリン車なみの利便性向上をぜひとも目指していただきたいと思います。

ただ、今回議論になりましたように、基本的には、高圧ガス保安法と同等の安全性を確保するというのが大前提なので、現状なかなかガソリン車なみというのは難しいところと理解しています。ですが、検討会でもご議論していただきましたけれども、やっぱりデジタル技術を使って、車検の管理をかなりユーザーフレンドリーにするということのご紹介もありましたし、そういった技術を活用いただいて、この容器の管理、先ほどの廃棄も含めて、あと、里見委員もちょっとご心配されていた、スタンドと車両の容器を介してのインターフェースといったところも、管理いただければと思います。車のほうも容器の管理だけではなくて、そういう情報を省庁をまたがって共有していただいて、デジタルできちんと管理するというふうな想定ができれば、心配のかかなりの部分が解消されるのではないかと思いますので、ぜひ、その方向でご検討をさらに進めていただければと思います。以上です。

○小林座長 ありがとうございます。全て、今後に対してのご要望という、コメントということでもよろしいですね。

○吉川暢宏委員 はい。

○小林座長 それと、前にもほかの委員の方で、須田さんかな、たびたび出ましたけれども、今、吉川委員が最後におっしゃった、要するに水素スタンドにおける車と充填側のインターフェースの問題ですね。たぶん、利便性の問題というのは、それに尽きるんじゃないかと思

うんですよ。

今、スタンドは高圧ガス保安法の責任で管理していますが、たぶんドライバーが自分で充填できるというのが、ガソリン車なみという要望の意味だろうと思うんですよ。だから、その規制をどうするかというのが、やっぱり残された一番大きな課題じゃないかと、私もそのとおりだと思います。

何人かの委員の方に、そういう同じようなご意見をいただいているということで、今後、国土交通省と経済産業省のあいだで検討していただきたいと思います。だけど、どの省が引き受けるかで解決する問題じゃなくて、別の問題だと思うんだよね。今、高圧ガス保安法という規制のもとであっても、充填行為というのは、誰がやるのが一番安全か、一方で誰がやったほうが便利かという、ずっとその課題を引きずっているの。だから、むしろ自動車側とスタンド側、その両方でどういう方法がベストかというのを見つけていただくというのがいいと思っています。それは規制の問題じゃ、たぶんないような気がするんだけど、ご検討いただいて。規制ということで一元的に方法をつくって、どちらかですということで規制できたら、一番簡単なんだけれども、たぶんそういう問題じゃない気がしますね。

○吉川暢宏委員 小林先生がおっしゃるとおりだと思います。

○小林座長 検討していただきましょう。非常に大きな問題だということは再認識しましたので。ありがとうございます。

これで、一回りしましたので、今、たぶんほかの委員の方のご意見に対して反論があるとか、そういうことを言うんだったら、私はこういう意見だと、いろいろあると思いますので、2度目のご発言いただける方は、意思表示をお願いします。

ございませんか。特に2度目の発言はなしということで、よろしいですか。二回りも完了したということにさせていただきます。

それでは、最後に事務局から連絡事項など、ありましたら、お願いいたします。

○佐藤室長 まずは、ご議論いろいろいただきまして、ありがとうございます。いただいたご意見は、しっかり受け止めていきたいというふうに考えておりますので、引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。

その上で、次回、第15回の検討会につきましては、開催のめどが立ちましたら、事務局から追ってご案内させていただきたいというふうに思います。

また、これまでと同様、議事録案を作成次第、委員の皆さまにご確認を依頼させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○小林座長 それでは、本日は長時間にわたり活発なご議論をいただき、ありがとうございます。以上をもちまして、本日の検討会を終了いたします。

先ほど、議事録案の作成の件がございましたが、今回は公開していなくて、情報が早くほしいということを、関係者の方何人かからお伺いしております。それで、事務局にも、できるだけ早く議事録の作成をお願いしたいと思います。皆さんに、作成した議事録は早急に送付して、チェックしていただいて、できるだけ早く社会に公開したいと思いますので、ご協

力をよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

○佐藤室長 本日はご参加いただき、誠にありがとうございました。それでは、S k y p e
の赤の電話ボタンを押して、ご退室をお願いいたします。

○一同 ありがとうございました。

—了—

お問合せ先

産業保安グループ 高圧ガス保安室

電話：03-3501-1706

FAX：03-3501-2357