

産業構造審議会 保安・消費生活用製品安全分科会

高圧ガス小委員会（第19回）

議事録

日時：令和3年7月6日（火） 13：00～15：00

場所：オンライン開催

議題

- （1）燃料電池自動車等に関する規制の在り方について
- （2）その他

議事内容

○佐藤高圧ガス保安室長　それでは、定刻となりましたので、ただいまから第19回高圧ガス小委員会を開催させていただきます。

7月1日付で経済産業省高圧ガス保安室長を拝命しております佐藤でございます。金地同様、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、今回は新型コロナウイルスをめぐる現下の状況を受けて、前回と同様にオンラインを活用した遠隔会議の形態で実施させていただくことになりました。何か問題や御不明の点等生じましたら、随時お知らせいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○阪本室長補佐　本日の会議はWebEXによる会議ですので、大変恐縮ではございますが、会議の配付資料につきましては、事務局から事前にお送りしたPDFの資料を御参照願います。また、モニターにも説明に沿って配付資料を表示いたしますので、そちらも併せて御参照ください。

また、WebEXの使用方法について、ハウリング防止のため、御発言時以外はマイクをミュートにさせていただきますよう御協力をお願いいたします。御発言をされる場合は、WebEXのチャット機能にて御発言意思の表示をお願いいたします。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。

事務局に連絡が必要な事態が発生しましたら、WebEXのチャット機能か、あらかじめ御連絡させていただいている緊急連絡先に御遠慮なくお電話を頂ければと存じます。

詳細は、事務局からお送りいたしました説明資料、「WebEX会議の御案内」を御参照ください。

○佐藤高圧ガス保安室長　続きまして、事務局を代表し、太田大臣官房技術総括・保安審議官より御挨拶させていただきます。太田審議官、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○太田大臣官房技術総括・保安審議官　太田です。本日は、お忙しい中、御参加賜りありがとうございます。また、平素より高圧ガス保安行政に御理解、御協力を賜り、改めて御礼を申し上げます。

また、このようになちょっと不便な会議になっていますけれども、何か不便なことがございましたら、何なりとお申しつけください。

カーボンニュートラル2050の成長戦略の中で、水素の保安規制面での利用、環境の整備というのが、カーボンニュートラル実現に必要な不可欠ということになってございます。

とりわけ燃料電池自動車は、非常に大きな役割を期待されていると承知してございます。経済産業省としても、規制改革実施計画に基づく対応措置など規制の合理化を着実に進めてきたところでございます。

また、関連の高圧ガス保安協会含めまして、皆さんの御努力を賜りながら類似の規制の見直しも行ってきているところでございます。

本年6月に閣議決定をされた成長戦略では、グリーン分野の成長課題として、燃料電池自動車の普及・拡大に向けて、道路運送車両法と高圧ガス保安法の関連規制の一元化も視野に規制の在り方を検討して、6月に一定の方向性をまとめ、本年内に結論を得ると明記されてございます。

経済産業省では、本年4月に燃料電池自動車等の規制の在り方検討会を立ち上げまして、燃料電池自動車などに係る規制について、今後のあるべき規制の在り方を関係省庁や業界の皆様とも連携しながら議論を行ってきたところでございます。

本日の委員会では、この燃料電池自動車などに関する規制の在り方について、事務局から中間の検討・整備状況を御説明いたします。今後の検討の方向性を確認した上で、年内の最終取りまとめに向け、検討を加速したいと考えてございます。

委員の皆様におかれましては、幅広い視点で忌憚のない御意見を賜れば幸いです。

私、この後、災害対応で抜けてしまいますが、活発な御議論をお願いいたしまして、私の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

○佐藤高圧ガス保安室長　　ありがとうございました。

それでは、これより議事に移ります。

議事進行につきましては、小川委員長にお願いしたいと思います。

○小川小委員長　　それでは、今日も効率的に会議を進めていきたいと思っておりますので、御協力をよろしく申し上げます。

それでは、まず事務局より、会議定足数の報告、議事の扱いの確認をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○阪本室長補佐　　本日は、委員14名中、代理出席の方を除いて12名の方に、また、代理の方を含めると14名の皆様に御出席をいただいております、議決権を持つ過半数以上の委員の方に御出席いただいておりますので、小委員会の定足数に達していることを御報

告させていただきます。

また、今年度より、保安分科会等をはじめとする産業構造審議会全体の整理に基づきまして、任期満了となりました業界団体の専門委員の皆様については、オブザーバーへと変更となりました。今回の委員会開催に当たりまして、日本LPガス協会、石油連盟環境安全委員、一般社団法人日本産業・医療ガス協会、一般社団法人日本ガス協会、一般社団法人日本溶接容器工業会の各専門委員の皆様がオブザーバーとなられましたことを御報告いたします。

このほかの代理出席についてですが、本日は、一般社団法人全国LPガス協会副会長、柳委員の代理として村田常務理事に、一般社団法人日本エルピーガスプラント協会副会長、垣屋委員の代理として明石専務理事に御出席いただいております。

本日の会議につきましては、非公開により執り行われます。議事録につきましては、委員の方々の御確認を頂いた上でホームページ上に公開することとさせていただきます。

事務局からの連絡は以上となります。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

(1) 燃料電池自動車等に関する規制の在り方について

それでは、議事に入りたいと思います。

「燃料電池自動車等に関する規制の在り方について」に関しまして、資料1に基づいて、事務局から説明をお願いします。

○佐藤高压ガス保安室長　　それでは、「燃料電池自動車等に関する規制の在り方について」御説明させていただきます。

資料1を御覧ください。

本件は、審議事項として委員の皆様方から御意見を頂きたいと思っております。まず、資料に沿って御説明させていただきます。

まず、見直しの背景・趣旨でございます。

3ページ目を御覧ください。

まず、今回燃料電池自動車等の規制見直しの背景・趣旨でございますけれども、2021年6月、まさに先月、閣議決定いたしました成長戦略におきまして、政府として205

0年のカーボンニュートラルの達成を目標に掲げているところでございます。この中で、燃料電池モビリティをはじめとした水素の利活用の促進というのは非常に重要だと考えております。

ただ、この中で、導入当時は想定されていなかった法規制に関する課題が顕在化してきていると認識しております。

具体的な課題としては、左下にまとめさせていただいております。そもそも2法令で規制しているということで、まさに道路運送車両法と高圧ガス保安法の双方で規制している点。

また、工場の登録・認可につきまして、例えば容器製造事業者、車載容器の型式認可につきまして、道路運送車両法との関係での差異があるという点。

また、車検や容器再検査につきまして、車検と容器再検査双方の法令での検査を受ける必要があるという点でございまして、結果として、容器検査の期限切れのときに水素ステーションで充電できないと。要は検査時期のずれから生ずる不都合などが生じてしまっているということもございます。こういった点が課題としてはあるのではないかとということがございます。

こういった課題を解決することで、右下でございましてけれども、まさにユーザーの利便性、また企業の産業競争力の向上、さらなる燃料電池モビリティの普及拡大、こういったところにつなげていくというふうに考えておりますので、こういった点が、まさに今回の見直しの背景・趣旨の主立ったところでございます。

4ページ目に進ませていただきます。

燃料電池自動車等への現状の規制でございまして。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まして、高圧ガス保安法と道路運送車両法の2法令により規制が適用されているという状況でございまして。

下半分に概況図を描かせていただいております。国土交通省様所管の道路運送車両法につきましては、まさに車両を構成する2～3万の部品につきまして、30の構造装置の分類に応じて保安基準が適用されているという状況でございまして。

ただ、その中の高圧水素容器などにつきまして、右下でございましてけれども、当省の高圧ガス保安法の適用も受けているというようなことが、まさに現状でございまして。

こちらでございましてけれども、これは自動車の型式認定に係る相互承認を行う枠組みである58協定加盟国、この中で見ますと日本だけだということでもありますので、こういっ

た点、まさに少し二重の規制になってしまっているということかなと思っております。

参考ということで5ページ目でございますが、韓国の車載容器の検査について資料を入れさせていただいております。こちらを見ますと、やはり車載の耐圧容器につきましては、自動車の管理法の体系の中で一体的に規定しているのではないかと考えておきまして、現在、アメリカ、ドイツ、EUの規制につきましても詳細を確認しているということでございます。

6ページ目でございます。

こちら、日本における高圧ガス保安法の適用対象外についてということでスライドを入れさせていただいております。皆様御承知のとおり、高圧ガス保安法におきましては、第3条において、適用対象外となる高圧ガスを定めているところでございます。

この中には、国土交通省で所管している道路運送車両法と同じく国土交通省所管の法令も含まれてございまして、具体的にこちらに書かせていただいているとおり、航空法、また船舶安全法の適用対象については高圧ガス保安法の適用対象外となっております。基本的には、航空機、船舶の一部として高圧ガスを含めた安全が担保されているという状況でございます。

ですので、こういった一つの適用対象外の前例があるということで御紹介させていただいているというのが6ページ目でございます。

次、見直しの方向性に移らせていただきたいと思います。

8ページ目に移らせていただきます。

まず、見直しの原則ということでございますが、以下の原則に従って適用除外の検討を実施ということを書かせていただいております。

道路運送車両法、こちらにつきましては、道路運送の車両に関しまして、安全性の確保及び公害の防止その他の環境保全及び整備についての技術の向上。また、高圧ガス保安法は、高圧ガスの製造、貯蔵、販売、移動その他の取扱い及び消費、また容器の製造及び取扱い、こういったものも規制するというところでございますので、右側でございますが、まさに車両と一体で安全を確保できるものにつきましては、道路運送車両法の中で規制を行うほうが、一つの規制としては合理的なのではないかということで考えているというところでございます。

では、こういった形で検討を行っているのかということで、参考を9ページ目に書かせていただいております。

基本的には、今8ページ目で申し上げました、まさに車両と一体で安全確保できるものについて道路運送車両法で規制するという念頭に置いて、まず、そもそも高圧ガス保安法の規制からの適用除外を例外なく検討するという事で、全て道路運送車両法の中で手当てするとどうということになるのかというところを、一つ出発点として考えております。

その上で、受け皿となる道路運送車両法の中で対象となりにくいもの、そういったものをまず明確化した上で、最終的にステップ3としてリスク評価をするということで、実際、本当に高圧ガス保安法の対象除外とできるのか、そういった点を検討していくというのが全体的な考え方でございます。

10ページ目に進めさせていただきます。

まず、適用除外の対象の範囲についてということで、10ページ目に資料を入れさせていただきます。

こちら、登録された車両を高圧ガス保安法の適用除外とするということでございまして、下に書かせていただいております車両の 카테고리、まさに赤枠で黄色の背景で囲んでいる部分でございますけれども、車両の 카테고리と右側にあるガス種、こちらの左と右を掛け算した車両とガスにつきまして高圧ガス保安法の適用除外とするというのが一つの考え方なのではないかということで、今検討しているところでございます。

具体的にその車両の適用車種とガス種につきまして詳細に書かせていただいているものが、11ページ目と12ページ目でございます。

車両の 카테고리につきましては11ページ目でございますけれども、現行の制度に安全性を担保することを考慮して、いわゆる車検でございますけれども、継続検査にて定期的に容器の品質を確認できる車種に限ること、というのが一つの出発点ではないかということでございます。

そういったしますと、まさに普通自動車、小型自動車、また軽自動車の中の四輪車、こういったものにつきましては継続的な検査、いわゆる車検制度がございまして、一つの適用除外となり得るのではないかというふうに考えております。

他方、そちらにくくってない部分でございますけれども、そもそも検査制度がない軽自動車の軽二輪ですとか原付制度というものはその対象外になりますし、また、大型特殊、小型特殊につきましては、私有地内での使用が主であるということでありますし、また、基本的には事業者の方がユーザーであり、高圧法で一元管理するということがより望まし

いのではないかとということで、検討の範囲からは一応外しているというところがございます。

ガス種につきましては、12ページを御覧ください。

こちらは高圧ガス保安法につきまして、4種類の高圧ガスについて、燃料装置に係る規定が整備されております。

そのうちLPG（LPガス）につきましては、車両から取り外して容器の再検査を行う。具体的には、ガスを抜いて再検査を行う。容器を取り外した上で、ガス抜きをして再検査を行うということございまして、ほかの3つのガスに比べると、そもそも検査の中身が、検査自体のレベルが多少異なるということございまして。

また、そもそもLPガスにつきましては、タクシー会社がユーザーだというふうに承知しておりますので、そういった観点からも、こちらのLPガスにつきましては、引き続き高圧ガス保安法の適用を受けるということが、より適切ではないかというふうに考えているというところがございます。

13ページ目に進めさせていただきます。

その他ですけれども、個別の重要論点ということで幾つか書かせていただいております。

こちらは、燃料自動車等並びにその車載の高圧ガスの容器のライフサイクルの中でも、特に整理が必要だというふうに現時点で考えている部分でございます。それぞれについて、適用除外の対象範囲として3つ、重要課題の個別検討事項として2つございます。

詳細の一部につきまして、次の14ページ目以下に事例を書かせていただいておりますので、御紹介させていただきます。

1つ目が新規登録前の車両ということで、14ページ目に書かせていただいております。先ほど適用除外で申し上げたとおり、登録された車両を高圧ガス保安法の適用除外とした場合に、そもそも容器の製造から新規検査前までの容器など、自動車に対して道路運送車両法上の規定がかからない段階のものを、どういうふうに安全性の担保をするのかという点が一つの論点になってまいります。

この点につきましては、道路運送車両法の中に型式指定制度というものと承知しております。これは、メーカーが型式指定取得した車両を出荷する前に、保安基準に適合していることを証明するというときに完成検査というものをやっているということでございます。

その中で安全性というものが担保できるということであれば、高圧ガス保安法の適用除外の方向性というものが一つあり得るのではないかとということで、対応のところに書かせていただいているところでございます。

ただ、そもそも型式指定を受けていない容器につきましては、具体的な状況等を踏まえて、型式指定と同等の安全性の担保策を検討して、その結果を踏まえて最終的に判断するというふうに考えてございますが、一つのこういった論点があるということでございます。

15 ページ目でございます。

これは走行用兼発電用の車両ということで、今回いろいろ検討している中で、走行用のみならず発電用の車両にもなるというような車両があるということが分かってございます。

例えば、大型のバスなどがあり得るのではないかとございまして、この場合は、走行用兼発電用で大量の高圧ガスを積載した車両というものにつきましては、そもそも高圧ガス保安法の中で特定高圧ガスの消費に係る規制、例えば圧縮水素であれば、300立方メートル以上ある高圧ガスにつきましては、消費開始の20日前までに知事への届出が必要になるというものでございますけれども、そういったものについては、そもそもどう扱うのかということでございまして。

こちらにつきましては、道路運送車両法の中で安全性が担保されれば、高圧ガス保安法の中の適用除外を解除するという一つあり得るのではないかと考えておきまして、今後の安全性の検証の結果を踏まえて、届出のところの規制を解除するかどうかということの最終判断かなというふうに思っているところでございます。

ページ進みまして、16 ページ目でございます。

容器再検査と車検についてという点でございます。

こちらは、まさに継続して車両の性能維持をするという観点で点検整備と継続検査、いわゆる車検が必要だということでございまして。ただその際、現状、まさに高圧ガス保安法で定める容器の再検査というものも受検する必要性がございますので、この点をどう整理するかという点がございまして。

この点でございますけれども、1つは、現状でございました真ん中の図のところ、例えば圧縮水素ガス、圧縮天然ガスにつきましては、容器の再検査の検査項目として現状、外觀の検査、また漏えいの試験を行うということでございましてけれども、例えば道路運送法の車検時にこういった検査を行っているということが確認できるようにするという方向で、今後、詳細制度設計を進めることでこの点は解決できるのではないかとというのが、一つ今

現状で考えているところでございます。

個別の重要論点のこのスライドの最後でございます。17ページ目でございます。

車載容器総括証票の扱いということで書かせていただいております、スライド1枚入れさせていただきます。

こちらにつきましては水素ステーション側の確認義務規定の点でございますが、水素充填時に、車載容器の安全性の確認の観点から水素ステーション側に確認の義務を課しているというものでございます。こちらにつきましては、平成29年6月9日に閣議決定されております規制改革実施計画、こちらにおいてもこの規制に関する合理化という点について指摘を受けているところでございます。

この点につきましては、まさに充填時の容器再検査期間と充填の可能期限の15年、要は車検でしっかり確認していくということと、充填可能期限は容器自体が15年だという期限担保を前提条件として、燃料充填時の証票確認を不要化するかということについて、今後、詳細設計することで解決できないかというふうに考えているところでございます。こういったような論点があるというところでございます。

最後、中間とりまとめということで、18ページを入れさせていただきます。

こちらにつきましては、今申し上げたようなことを改めてまとめさせていただいておりますので、詳細、改めて述べることは割愛させていただきたいというふうに思っておりますが、まさに車両と一体で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するというので、今後さらなる検討を進めていきたいというふうに考えているところをまとめさせていただいているところでございます。

以下ですけれども、19ページ目以降は、この検討を具体的に行う検討会の概要を19ページ目に入れさせていただいております、先ほど太田からも申し上げたように、4月から今年度3回にわたって検討を行っているということでございます。

20ページ目に、委員の先生方を書かせていただいております。本小委員会の関係でも、吉川先生、また三浦先生にはお世話になっているところでございまして、さらなる検討を今後進めていきたいということでございます。

21ページ目、冒頭申し上げたとおり、成長戦略の詳細を書かせていただいているということと、最後、御参考の紹介までですけれども、22ページ目、規制改革実施計画についてということ。

これまで多々、要望というか規制改革に関する提案をいただいております。今回の中身

につきましては、右側でございます、未措置（検討中）ということで幾つか書かせていただいておりますが、平成29年の計画の未措置の9項目のうち、赤枠でくくっている部分がまさに一番該当する部分でございます。併せて、オレンジの丸で書かせていただいている点につきましても、今回の検討の中で解決できるものは解決していきたいというふうに考えているということでございます。

ちょっと説明、駆け足になってしまいましたが、事務局からの説明は以上になります。

○小川小委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、御質問等いただこうと思いますが、検討会のほうの吉川委員の手が挙がっているようですが、よろしくをお願いします。

○吉川委員 東大、吉川です。

スライドの10枚目、適用除外の範疇を見せていただいているのですが、車用の燃料タンクを移動容器とみなして、これまで高圧ガス保安法の管理の下で行ってきたことを、ほぼそのまま行うという前提で、適用除外というか、国土交通省さんにその管理を移管するというのを考えると、先ほど説明もあったかと思いますがけれども、車検制度がしっかりしてきてきちんと管理できている、こういうふうなところで——まず、そういうふうなところは分かるのですが、これから、燃料電池機器と言ったらいいのかな、高圧輸送、積んで走るモビリティの適用範囲、ますます拡大すると思うのですね。

例えば海外で言えば、燃料電池ドローンを飛ばしているものもあり、あと、自転車のフレームに高圧水素をためて電動自転車にするという、そういうふうなものも売っているところもあります。

そういったところを考えると、これから高圧水素の燃料タンクというのが、それぞれのモビリティの部品の一部になっていくというふうに思われますので、それに対応できるように、自動車なりモビリティの部品の一部としてみなせば、国土交通省できちんとした、モビリティと言ったらいいのかな、自動車全体と言ったらいいのかな、機器の安全性を総合的に考えて管理いただくというふうな体制にしていくのがよろしいのではないかと思います。

ですので、この仕分けはあくまでも、暫定的と言ったら申し訳ないですけども、（暫定的な）ものと検討会のほうでは考えており、今後さらに、今ここで色が変わっていない部分についても、適切なところで国土交通省さんに見ていただければというふうに思っている次第です。

以上です。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

今の御意見について、事務局のほうから何かありますか。

○阪本室長補佐　　高圧ガス保安室の阪本です。今頂いた点はまさに御指摘のとおりでして、まず、ニーズのあるところから可及的速やかに対応を進めているところでございます。今後、今頂いたような技術開発も含めてその進展を見守りながら、対応が必要となるものについては、その状況に応じてしっかりと国土交通省様とも御相談をしながら検討を進めていくということと理解しております。

なお、本日、国土交通省様からも自動車局審査・リコール課から御参加をいただいておりますし、連携しながら取組も進めているということの証左であることを申し添えさせていただきます。

もし国土交通省様から補足の点がございましたらお願いできればと存じますが、いかがでしょうか。

○是則国交省審査・リコール課長　　国土交通省審査・リコール課長の是則でございます。どうぞよろしく願いいたします。

御指摘ありがとうございます。今回の見直しにおきましては、従来から国土交通省のほうで、車両使用過程にある車両をしっかりと管理できる体制が整っている部分で、高圧ガスタンクの検査などについても対応させていただくということで話が進んでおります。

今御指摘いただいたそれ以外の部分について、確かに御指摘のようにこれから増えていくでしょうし、自転車の上にも装着が進むというようなことかと思えます。原動機付自転車とかそういったところにも進んでいくと思えますので、そういったところにどのような対応が可能かということは、我々としても今後検討していきたいと思えます。

ありがとうございます。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

それでは、近藤委員、お願いします。

○近藤委員　　高圧ガス保安協会会長の近藤でございます。今御説明をいただきました燃料電池自動車の規制の在り方について申し上げます。

燃料電池自動車の安全規制につきまして、車両に搭載された高圧ガス燃料装置を含め道路運送車両法において一元化することは、手続の簡素化によりユーザー、メーカーの利便性が向上し、燃料電池自動車のさらなる普及につながるため、適切な方向性であり、賛同

いたします。

一方、今後の検討課題といたしまして、御説明にもありましたとおり、例えば車検における容器再検査の具体的な仕組み作りでありますとか、電源供給などのために水素を大量に運搬する燃料電池自動車の移動や消費などにおける保安の確保をどうするか、といったような多くの課題が残っているところでございます。

これらは保安レベルの維持のため重要でございまして、当協会といたしましては、高圧ガス保安法上の専門性や経験を生かし、課題を解決するため、制度の整備に引き続き貢献してまいります。

また、もう一点、今回の議題にはございませんが、産業保安基本制度小委員会の中間とりまとめについて一言申し上げたいと思います。

産業保安基本制度小委員会において、高圧ガス保安法を含む産業保安全般の制度見直しが審議され、先日、中間とりまとめが公表されたところでございます。しかしながらこの案につきましては、多くの自治体や事業者から、保安レベルの維持の点で懸念の声が聞かれております。

高圧ガス小委員会は、長年、高圧ガス分野の規制に携わってきた学識経験者や安全に関心を持つ消費者が参加をしており、この問題についてプロの集まりでございます。この高圧ガス小委員会で慎重にしっかりと議論を行っていただきたい、このように考えております。

私からの発言は以上でございます。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

2点目についてなのですが、産業保安基本制度小委員会の中間とりまとめを踏まえた今後の進め方につきましては、6月21日に横山分科会長より御連絡がありまして、私から皆様にお伝えしたとおりです。

政府においては、2022年の通常国会への関連法案の提出を念頭に置いて関連作業を進めておりまして、こうしたスケジュールを踏まえて、この中間とりまとめで指摘された制度の見直しについては、各小委員会で個別に審議するのではなく、産業保安基本制度小委員会で一括して審議・とりまとめを行うということとしています。

一方で、本件は関係者の多い重要な課題でありますので、次回、これは多分秋頃になると思いますが、高圧ガス小委員会を開催しまして、委員の皆様から御意見を頂く機会を設けたいというふうに考えておりますので、御理解をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、1点目は、事務局のほういかがでしょうか。

○阪本室長補佐 1点目、ありがとうございます。まさにこの検討会の事務局として、高圧ガス保安協会様に担当していただきながら検討を進めてきたところまでございまして、先ほど近藤委員からもお話がありましたとおり、まさにそのような高圧ガスの知見を制度整備にも生かしていただいて、連携をさせていただきながら具体的な設計を進めさせていただければと考えております。引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

○小川小委員長 ありがとうございます。

それでは、続きまして、香川委員に御発言を頂きたいと思います。よろしくお願いいたします。

○香川委員 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

本テーマでありますように、政府が立ち上げています脱炭素社会では様々なガスを今後利用していく形でカーボンニュートラルの社会を構築していくということになるかと思えます。ただ、本件のように車体を解体した場合等には、当然高圧の容器として残ることもあるかと思われます。道交法から適用外になった車両や、高圧ガスタンクとして、一時的になるか分かりませんが、世の中に存在する可能性があるかと思えます。

車関係もそうですが、いろいろな製品において免責事項として、こういう場合は除くと説明書や作業書に明記することで、製造者等の責任の適用外にすることが多くあります。免責事項等で法律、規制上適切に書いてあっても、法律の専門家であればその文言を読んで、適用外だとか安全だというふうに判断できますが、先ほどから話がありますように、いろいろな製品が海外から来た場合とか、一般の方がなかなか免責事項を認知できない、確認できない場合もありますので、高圧ガス容器として不適切な取扱いが懸念されます。

その場合、保安の観点から事故や災害、特に直近でもありましたように自然災害が多い国ですので、何が起こるか分からないということを未然に防ぐことが必要だと思います。

今回の検討事項の中にもありますが、例えば、車の中に車両の部品として水素タンクを保有している場合は問題ないのですが、取り外された場合でも、目視して、これがあくまでも高圧ガスタンクである、非常に危険であるということが分かるような形にしていただきたいと思えます。

旧法からだんだんと新しい法体系になっていくところで、先ほどもKHKの近藤委員からも御発言がありましたが、いろいろな面で見直しが必要ではないか。産業保安基本制度の中でも取り込んでいかなければいけないと思うのですが、今までの法律、規則等で書か

れていたこと、免責等事項を含めて、それで十分足りているのか。

例えば、先ほど吉川委員からお話がありました燃料用のカートリッジとか輸入品の容器、これらにはビジネス的な要素があるのか商業的な要素があるのか、危険物というイメージよりも、身近な製品ですよというようなイメージのものを多く見かけます。それがなかなか認識されずに保安上問題が出てくる可能性がありますので、是非、高圧ガスまた高圧に関するものは、どの方が見ても危険なものであると分かるようにしていただきたい。

今回の話ですと、水素の燃料電池自動車の場合は、高圧ガスタンクというのが部品として一時的に独立する場合には、一目見て、危険なものである、危険なものが入っている可能性がある、というような表示が必要であるかと思えます。

コメントでございます。ありがとうございます。

○小川小委員長 ありがとうございます。

コメントということですが、何か事務局ありますか。

○阪本室長補佐 恐らく表示等といったところに関連する論点かと理解しております。今後の詳細検討の中でしっかりと、頂いた御意見も踏まえて検討を進めていきたいと存じます。ありがとうございます。

○小川小委員長 ありがとうございます。

それでは、チャットのほうも順番で進めていきたいと思えます。

次は、柳委員からお願いしたいと思えます。

○柳委員代理（村田） 全国LP協会、柳委員代理の村田でございます。御説明頂きまして、ありがとうございます。

LP自動車についてですが、最近ではモーターとのいわゆるハイブリッド型のものもだいぶ出てきて参りまして、これにつきましては、燃料電池自動車あるいは電気自動車と同様にいわゆる電動車というふうに位置づけられておりまして、今後、カーボンニュートラル社会の到来を見据えますと、一つの重要な車種になってくるであろうというふうに考えております。

そういう中におきまして、今回の規制の一元化の議論の中におきましては、LPガスについてはとりあえず対象外ということに整理がされております。これにつきましては、ほかのガス種と比較した場合、検査項目の中に耐圧試験がございまして、車検を行う工場が耐圧試験を実施できないなどのような実態があるということが背景にあるかと思っております。

ます。

ただ、現行の規定がこういうこととございますことから、現場のほうが対応できてないという実態がございます。規制の緩和を行うことによりまして、新たな現場の対応も出てくると思います。

そういう意味におきましては、私ども詳細に調査したわけとございますが、私どもが承知している限りにおきましては、海外では、自動車用のL Pガス容器の再検査で、容器を取り外して耐圧検査が要求される例は聞いておりません

したがって、今後、いろいろと諸外国の事例を調査頂きまして、ぜひとも日本の現行規制がいわゆるガラパゴス規制にならないように配慮頂きまして、今後、規制の一元化に向けて一緒に道筋を検討いただければなと思っております。グローバリゼーションが進む中におきまして、日本の産業競争力の強化という観点からも規制の合理化は必要だと思っておりますので、この点、ひとつよろしくお願ひしたいと思っております。

以上でございます。

○小川小委員長 ありがとうございます。

柳委員の代理の村田様でしたね。失礼しました。

今の御意見に、事務局からのコメントありますか。

○阪本室長補佐 貴重な御意見、どうもありがとうございます。最初の段階では、L Pガスも一元化の対象として検討を進めていたところとございます。自動車工業会様の中でガス種ごとのタスクフォースを作られまして、L Pガス車について一元化をした場合にどのような安全担保策があるかということをお検討された結果、時期尚早ということで、産業界の側から今回は見送りたいとのお話があつての現状であるということをおまづ補足させていただきます。

その上で、耐圧試験に関する御指摘がございました。今回、一元化の対象外とするというふうに自工会様の中で検討された理由の一つとして、取り外しが可能であつて、車載容器以外の用途でも使える状況がL Pガスの独自の運用としてあるというお話もございました。

ですので、耐圧試験だけを解決すれば、問題なく一元化できるわけでもないようでございます。今回の検討の中で一元化の対象についてはL Pガスを外すわけとございますけれども、別途、様々規制の合理化については、従来から御相談しながら対応を進めてきたところとございます。

一元化とは別に、そういった御相談等も引き続きさせていただければと存じます。貴重な御意見、どうもありがとうございました。引き続きいろいろと意見交換をさせていただければと存じます。よろしく願いいたします。

○小川小委員長　ありがとうございました。

それでは、続きまして、熊崎委員からお願いしたいと思います。

○熊崎委員　お時間ありがとうございます。横浜国立大学の熊崎です。御説明ありがとうございました。

今回の検討は、これまでも進められている規制の合理化の一貫であると理解しております。

質問なのですが、これまでこちらの委員会では、イノベーションを阻害しないようにということで性能規定化を進めるという方向で制度の見直しをされてきたと思います。今回、道路運送車両法と一元化するということですが、進めている性能規定化の取組の中で位置づけについて教えてください。

○小川小委員長　事務局のほう、いかがでしょうか。

○阪本室長補佐　ありがとうございます。おっしゃるとおり、高圧ガス保安法における規定の合理化の一つの方法として、性能規定化というものを進めてきたところでございます。ただ性能規定化を全てにおいて進めてきたというよりは、それがふさわしい規制、例えば先般の冷凍機について、対応してきたところでございまして、すべからく全てにということではない点は、御理解をいただければと存じます。

その上で、思想的な背景として、なるべく性能を規定化することが望ましいというのはおっしゃるとおりでございます。その点で、今回の一元化に関して性能規定化という観点で何かという意味では、むしろ複数法令がかかっていることによる不都合を解消するという観点、また違う視点での合理化に取り組んでいるという関係性でございます。

○小川小委員長　いかがでしょう、よろしいでしょうか。

○熊崎委員　分かりました。ありがとうございました。性能規定化そのものとは異なる観点での合理化と理解しました。

今後、また仕組みを検討するに当たって、性能規定化という本委員会の方向性についても考慮頂きながら進めていただければと思います。よろしく願いいたします。

○小川小委員長　ありがとうございました。

それでは、内山委員、三浦委員の順で御発言頂きたいと思いますので、内山委員、お願

いします。

○内山委員 神奈川県の内山です。よろしくお願いいたします。

今回の見直しの原則としての、車載された高圧ガス燃料容器の道路運送車両法での一元化ということに関しましては、所管する神奈川県といたしましても合理的であると考えております。ただ、一元化に際しまして2点ほど懸念されることがありますので、現場で実際に対応する県として発言させていただきたいと思っております。

1点目は、検査の周期についてです。今回は車載されたという前提がございまして、私ども現場で実際に、ステーションに参りました車が、容器の検査が切れていたということで帰ってもらったという、実際そういう実例を経験しております。ですので、検査容器の周期に関して、どの時点を起点とするのかというところをこれから検討がまた必要になってくると、車検の周期等をどこにそろえていくのかというところを、ぜひ十分に御検討頂きたいというふうに考えております。

2点ですが、スライドの9枚目、参考で今後の検討の手順というところ。リスクアセスメントのお話の御説明がありまして、自動車の生産から廃車までのいわゆるライフサイクルについてということで、十分問題として御認識をされていると思うのですが、車載される前は、容器として経産省さんが所管される高圧ガス法、車載になったところで国土交通省さんの車両法。

私、廃棄物のほうの経験が長いものですから、今度、廃車された段階になりますと、自動車リサイクル法で環境省が入ってくる。解体で容器から独立するとまた高圧ガスに戻るということですので、結局はまたいろいろな法律のバトンタッチが必要になってくる中で、どこが主体となってコントロールするのかというのが、実際、現場を抱えている行政としては非常に懸念される。

国がそういう形ですと、当然こちら側も所管するところがばらばらになっていってしまいますので、このリスクアセスメントのところでもそこら辺のところ。物自体のライフサイクルもそうなのですが、それに伴います規制のバトンタッチ、それに伴う窓口の部分、ここも当然一元化されることが大切だと思っておりますので、その点の各省庁の連携をぜひお願いしたいと思っております。

以上です。

○小川小委員長 ありがとうございました。

事務局のほうからいかがでしょうか。

○阪本室長補佐　　まず、1点目の検査の周期について、詳細制度設計は国土交通省様に検討を進めていただいているところではあるのですが、大きな指標としましては、車検制度の中で期限関係のものが漏れなく一元的に管理できるような、そういう制度を検討しております。その中で、検査周期のことに特化してというよりは、先ほどお示しいただいたような、ステーションで充填ができないというようなことが起きないように、そういった制度設計に努めていきたいと考えてございます。

また、2点目について、複数法令の重複適用が解消される方法については、いろいろな形があると考えております。今回のように道路運送車両法に一元化するものもあれば、両者の連携、運用の中で整理するものもあろうかと思っておりますので、頂いたような観点も踏まえつつ検討を進めたいと考えております。

一番分かりやすいものは、もちろん1つの法令の中で最初から最後までということなどは理解しておりますけれども、それぞれの法目的も異なりますので、そういった点も加味しながら、規制の在り方の検討を連携して進めていきたいと考えてございます。

○小川小委員長　　ありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、三浦委員から。挙手されていますでしょうか、お願いします。

○三浦委員

ありがとうございます、消費生活コンサルタントの三浦です。

私も吉川先生と同様に、末席で検討会に参加をさせていただきまして、経済産業省、国土交通省合同で意見交換が行われました。私たちのような消費者の立場からすると、まだ実際にはそんなにFCV車も見かけておりませんし、正直に申し上げて、乗っている方はほとんど・・・と言うか、かなり少ない方しか、このお話は分かりにくいことなのかなと思います。

私がとても気になっていたのは、今、神奈川県さんもおっしゃってくださったとおり、この件に関して現場に携わっていく様々な方に、不合理というか不便がないようにこれを組み立てていくべきと思っています。一本化することで、消費者も非常に便利にこれが使えるように、合理的にという事でそもそも検討されていることですので。また何らかの形で、消費者に対するリスクコミュニケーションの機会が必要だとも思います。以上です。ありがとうございました。

○小川小委員長　　ありがとうございました。伊藤委員、手が挙がっていますでしょうか。

○伊藤委員　　全国高圧ガス容器検査協会の伊藤です。

私たちの容器再検査協会の事業は、過去から続いてくる中で、安全という側面から各種事業を支えてきました。業界としてもそのような自負があり、今残っている容器再検査事業は、技術と併せて高い意識のある会社だと思っております。

安全性の担保という側面而言えば、設備も既に持っており、今まで容器再検査を実施してきた実績もあるため、十分な対応が可能であるのではないかと考えております。

また、自身でガス検知器がない、申請する体制の構築できない指定・認証整備工場に、容器検査所の職員が出向いて検査することも可能であるのではないかなと思います。これはユーザーの車検先の選択肢を大幅に広げることにつながり、ユーザー様の利便性向上にも資するのではないかと考えます。

なので、容器検査所として、車両法体系の中での新制度においても役割を果たしていけるのではないかと考えております。

以上です。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

コメントと受け取らせていただいてよろしいでしょうか。何か事務局のほうからコメントありますか。

○阪本室長補佐　　貴重な御意見ありがとうございます。新しい制度の中でも、容器検査を今まで高压法の下でやってこられた皆様が、一定の役割を担いたいし、今までやってきた実績もあるのでできるはずだという御意見だと理解いたしております。

まさに今までの様々な取組や実績を踏まえて、国土交通省様のほうで検討中の新制度に関して、しっかりとそういった方々も一定の役割があるような形で検討をしていただくように、御相談を進めているところでございます。

本日、国土交通省様からも御参加いただいておりますので、この点について何か補足等ございましたら、お願いできますでしょうか。

○小川小委員長　　よろしく申し上げます。

○是則国交省審査・リコール課長　　御意見ありがとうございます。これまで車検などをやる体制として、指定整備工場や認証工場といったいわゆる整備工場、こちらを活用してきたところなのですが、移行して突然、こういった工場に高压ガスタンクの検査をしると言ってもなかなか難しい面がありまして、できるだけスムーズに移行していく、車両法体系の中に取り込んでいくという中では、これまで検査を行われてきた方々にぜひ御協力をいただきたいと思っておりますので、それを含めて、どのような制度構築が可能かという

ことを今後検討していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○小川小委員長　　ありがとうございました。

そのほか、御意見、御質問ございませんか。

私、1点あるのですが、この制度で燃料電池の自動車を15年以上使うことというの
できなくなるという制度なのでしょうか。これは単純な質問ですが、いかがでしょう。容
器が車から載せ替えられないという話になると、15年が容器の期限とすると、15年た
ったら、もう車も替えないといけないという話になるのでしょうか。

○阪本室長補佐　　新しい容器に積み替えることはできることとなっております。既にあ
る車Aに載せていた容器を下ろして、別の車Bに転用するということは許されないとい
うことですので、容器の期限が来たからといって車も使えなくなるということではござい
ません。

○小川小委員長　　そうすると、30年使えることになるわけですね。分かりました。中
古の部品として外されてきたものは絶対に使ってはいけないけれども、新品を載せ替える
のは制度として大丈夫な制度というふうに理解しました。ありがとうございました。

○阪本室長補佐　　基本的には、水素についてはそうでございます。

○小川小委員長　　それでは、そのほかにも御意見、御質問ございませんでしょうか。

それでは、大変多岐にわたる御意見、御質問いただきまして、ありがとうございました。

本件は審議事項ということですので、資料1の見直しの方向性に沿って今後進めていく
ということをお認めいただいたということにしたいと思っております。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、本日の議題は以上となります。

(2) その他

全体を通じて、何か御意見ございましたら。これはチャットではなくて発言していただ
ければと思います。いかがでしょうか。ございませんか。――ありがとうございました。

それでは、事務局から、何か連絡事項がありましたらお願いします。

○阪本室長補佐　　本日の議事要旨は事務局で作成し、事務局の文責でホームページ上に
公開いたします。また、議事録は、委員の皆様にご確認いただいた後に公開することを予
定しております。追って事務局より確認の依頼を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。

○小川小委員長　ありがとうございました。

それでは、本日は、長時間にわたりまして皆様の活発な御意見、御議論いただき、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の会議を終了ということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

——了——

お問合せ先

産業保安グループ保安課高圧ガス保安室

電話：03-3501-1706

FAX：03-3501-2357