令和３年度　第２回車両安全対策検討会
令和３年11月２日

安全－参考資料１

燃料電池自動車等の規制の在り方検討会
最終報告書

令和3年10月

燃料電池自動車等の規制の在り方検討会

目　次

１．はじめに
　１－（１）燃料電池自動車等の規制見直しの背景・趣旨
　１－（２）本検討会による検討の概要
　１－（３）検討会の設置概要
　１－（４）検討会の委員

２．既存制度について
　２－（１）高圧ガス保安法と道路運送車両法における規制
　２－（２）日本における高圧ガス保安法適用対象外について
　２－（３）海外における燃料電池自動車等、ガス燃料車規制法について

３．検討の考え方と一元化の方向性について
　３－（１）検討の方向性①：基本的な考え方
　３－（２）検討の方向性②：リスク評価について
　３－（３）検討結果①：ガス種・車種
　３－（４）検討結果②：装置
　３－（５）検討結果③：一元化後の制度イメージ
　３－（５）検討結果④：車両法への一元化によって高圧ガス保安法の適用を除外するもの
　３－（６）検討結果⑤：引き続き高圧ガス保安法の適用があるもの

４．まとめ

１．はじめに

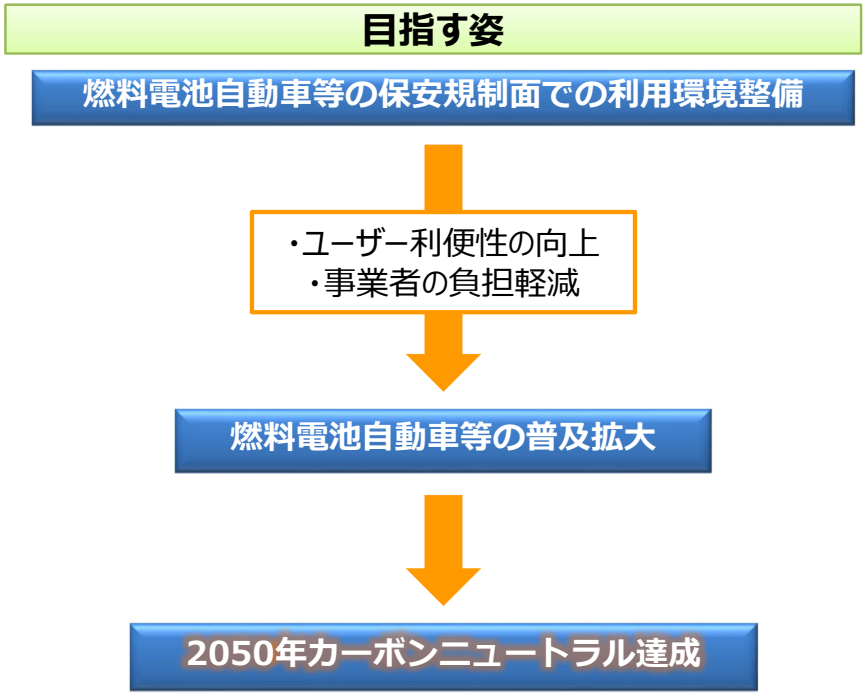
1－（1） 燃料電池自動車等の規制見直しの背景・趣旨

- 我が国は、**「2050年のカーボンニュートラル達成」**を目標に掲げているところ、燃料電池自動車をはじめとした水素の利活用の促進は非常に重要であり、保安規制面での利用環境整備が喫緊の課題。
- 一方、燃料電池自動車等は高圧ガス保安法と道路運送車両法（国土交通省所管）の二法令による規制がなされている。これに対し、ユーザーの利便性や事業者の負担軽減の観点から、見直しの要望がなされてきた。**燃料電池自動車等の利用拡大を実現するため、関係する規制を一元化することが望ましい**。

＜参考＞　成長戦略（抜粋）令和3年6月18日閣議決定

2．グリーン分野の成長
（1）2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略
ⅲ）分野別の課題と対応

（自動車・蓄電池産業）
・燃料電池自動車の普及拡大に向けて事業者と利用者の負担を軽減するため、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、6月に一定の方向性を取りまとめ、2021年内に結論を得る。



1 –（2）本検討会による検討の概要

- 学識者、業界関係者、その他有識者、関係省庁を構成員とする**燃料電池自動車等の規制の在り方検討会**を立ち上げ、燃料電池自動車、天然ガス自動車、液化石油ガス自動車（以下「燃料電池自動車等」という。）を巡る規制について高圧ガス保安法だけでなく道路運送車両法の側面からも整理し、今後のあるべき制度について広く検討した。また、水素の活用分野が拡大している現状をふまえ、その他水素関係の規制についても問題点の洗い出しや検討を行った。

１－（３）検討会の設置概要

◆燃料電池自動車等の規制の在り方検討会

第一回：令和３年４月　９日
第二回：令和３年５月１４日
第三回：令和３年６月１８日
第四回：令和３年８月２６日
第五回：令和３年10月　８日（最終）

下記に留意し、検討を実施した。

- 法技術的及び技術的な観点、両面からの検討を行うこと。
- 高圧ガス保安法のみではなく道路運送車両法の観点
（ガソリン車や電気自動車などその他自動車に対する規制との関係性も含む）
からも検討すること。
- 規制の合理性を検討するにあたっては、事業者の利便性だけでなく、
消費者や社会全体の利益についても十分考慮すること。
- 二法令においては、安全確保に係る前提や考え方が異なる点、
各法令に基づく既存の制度（設備、人員等を含む）等を踏まえた
実現可能性についても十分考慮すること。

１－（４）検討会の委員

（有識者等）

三宅　淳巳	横浜国立大学　理事・副学長
吉川　暢宏	東京大学　生産技術研究所　教授
井上　裕嗣	東京工業大学　工学院 教授
山下　郁也	本田技研工業株式会社　四輪事業本部ものづくりセンター パワーユニット開発統括部　パワーユニット開発二部 電動ユニット開発課　チーフエンジニア
原　裕一	いすゞ自動車株式会社　NGV企画・設計部 NGV企画・設計第一Ｇ　シニア・エキスパート
土屋　彰	トヨタ自動車株式会社TCボデー設計部 第2ボデー設計室アンダー機能２Ｇ　主任
横山　幸秀	日野自動車株式会社　電動パワートレーンシステム開発部
山下　顕	燃料電池実用化推進協議会（FCCJ）
吉田　剛	一般社団法人水素供給利用技術協会（HySUT） 技術部　シニアマネージャー
永井　啓文	独立行政法人 自動車技術総合機構 企画部長
三浦　佳子	消費生活コンサルタント
竹永　裕二	東京都環境局環境改善部環境保安課

１－（４）検討会の委員

（事務局 ）
高圧ガス保安協会

（オブザーバー）

大西　好治	中央精機株式会社スチール・容器事業体第1生産技術部 生産技術室容器グループ（日本溶接容器工業会）
肌勢　貴俊	株式会社ベンカン機工尼崎工場品質保証課長（高圧容器工業会）
白砂　伸之	大静高圧株式会社取締役副社長（全国高圧ガス容器検査協会）
寺島　雄一	株式会社幸田技術課課長（日本高圧ガス容器バルブ工業会）
松川　尚生	独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所 企画部技術コーディネーター
高橋　徹	日本自動車整備振興会連合会教育・技術部部長

経済産業省　高圧ガス保安室、自動車課
経済産業省資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部新エネルギーシステム課
総務省消防庁危険物保安室
国土交通省自動車局　安全・環境基準課、審査・リコール課、整備課
国土交通省海事局　海洋・環境政策課

２．既存制度について

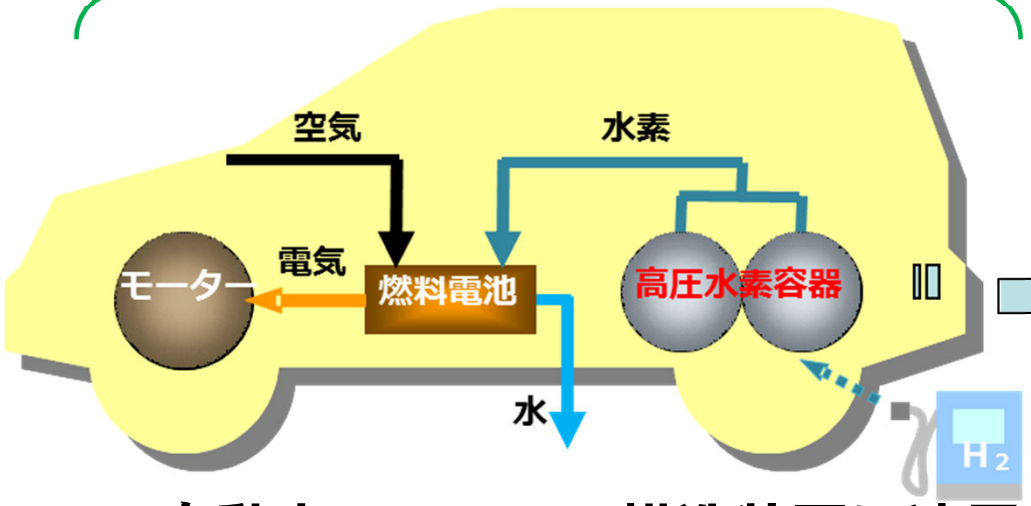
2 –（1）高圧ガス保安法と道路運送車両法における規制

- 現状、**燃料電池自動車等については、駆動用の燃料システムに対し、高圧ガス保安法と、道路運送車両法の２法令により規制されている**。※通常のガソリン自動車、電気自動車等の燃料システムは、道路運送車両法においてのみ規制されている。

日本の燃料電池自動車に関する規制について

国土交通省

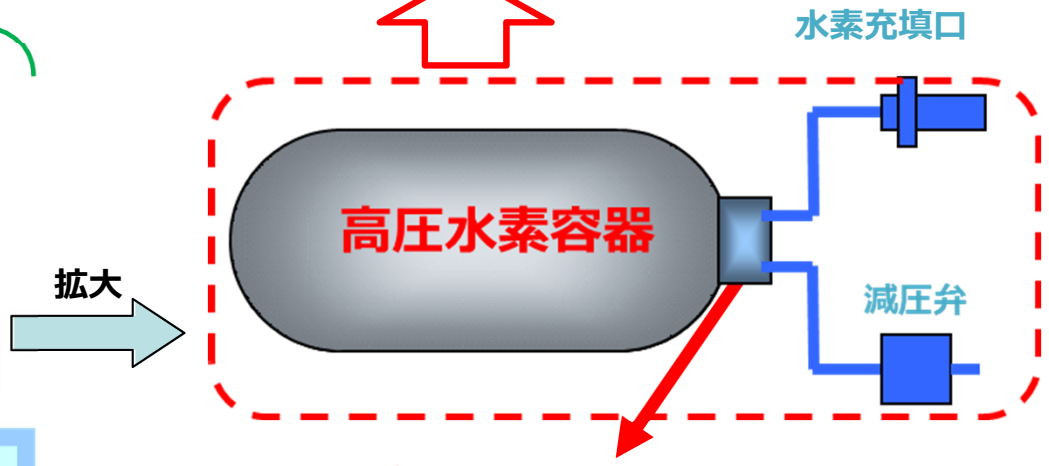
車両
⇒ 道路運送車両法



自動車の30（※）の構造装置に適用

経済産業省

高圧水素容器＋附属品＋接続配管等
⇒ 高圧ガス保安法



附属品（容器主止弁）

容器、附属品等の数部品に適用

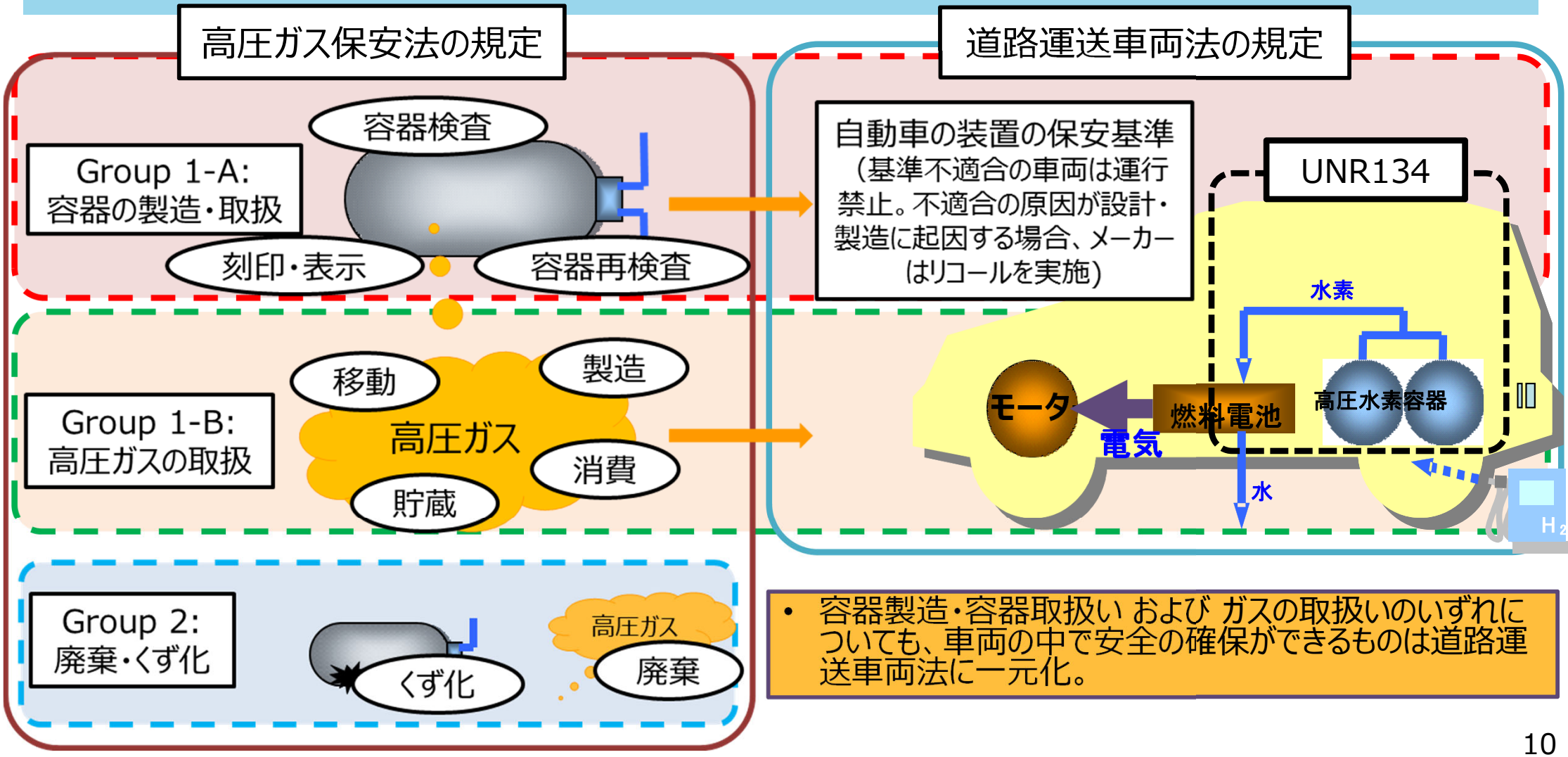
※車両を構成する20,000～30,000部品に、30の構造装置の分類に応じて保安基準が適用される。

*) ガソリン車の燃料タンクは指定数量である200リットル以上で消防法の規制が適用されるが、実態としては存在しない。

2 –（1）高圧ガス保安法と道路運送車両法における規制

- 燃料電池自動車等の利用拡大が予想される中、安全性を確保しながらも、より合理的な制度を目指すことは、経済・産業の発展に資すると考えられる。このため、車載容器※等について高圧ガス保安法の適用除外とし、道路運送車両法でその安全を担保することを視野に入れ、検討を実施した。

※附属品含む（以下同じ）



- 容器製造・容器取扱い および ガスの取扱いのいずれについても、車両の中で安全の確保ができるものは道路運送車両法に一元化。

2－（2）日本における高圧ガス保安法適用除外について

- 高圧ガス保安法では第三条において、適用除外となる高圧ガスを定めている。
- この中には、今回の検討対象である道路運送車両法と同じく、国土交通省の所管する法令に対する適用除外も存在する。

高圧ガス保安法 第三条	三号	五号
適用除外の対象	船舶安全法に 規定	航空法に 規定
備考	**国土交通省　所管**	**国土交通省　所管**

適用除外の背景（高圧ガス取締法解説より）

船舶安全法
「船舶そのものの構造上の特殊性によって必ずしも陸上の施設と同様の規制が困難であり、又陸地を遠く離れて航海する場合に検査その他について陸上と同様の取締を実施することは困難であることから本法においては、別途船舶安全法に基いて高圧ガス関係の規制を行うこととし政令によって適用を除外した」

航空法
「航空法により、航空機全体としての安全確保の見地から空を飛ぶという特殊性に鑑み、厳格な規制が行なわれているので本法から全面的に適用を除外している。」

2 –（2）日本における高圧ガス保安法適用対象外について

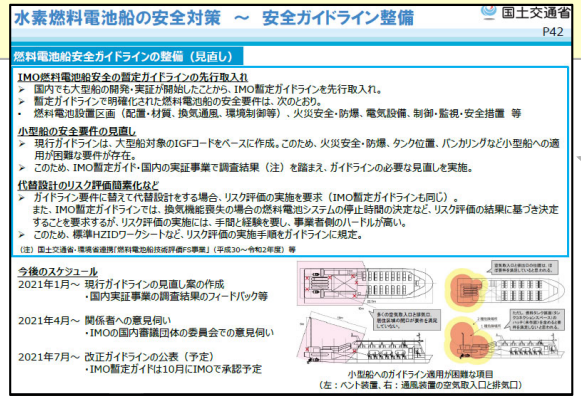
- 航空法ならびに船舶安全法においては、下記のとおり、航空機・船舶の一部として高圧ガスを含めた安全が担保されている。

船舶安全法

燃料タンク
船舶安全法第５条の定期検査にて燃料タンクを含め技術上の基準に適合しているかどうかの確認を行う。

船舶安全法第5条
　船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ区別ニ依ル検査ヲ受クベシ
一　初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第十条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査（定期検査）

積荷（高圧ガス）
船舶安全法の技術上の基準等に適合したものについては積載することができる。



国土交通省海事局作成

水素燃料電池船にかかる
安全ガイドラインの検討資料

航空法

燃料タンク
航空法第10条の耐空証明にて燃料タンクを含め技術上の基準に適合しているかの確認を行う。

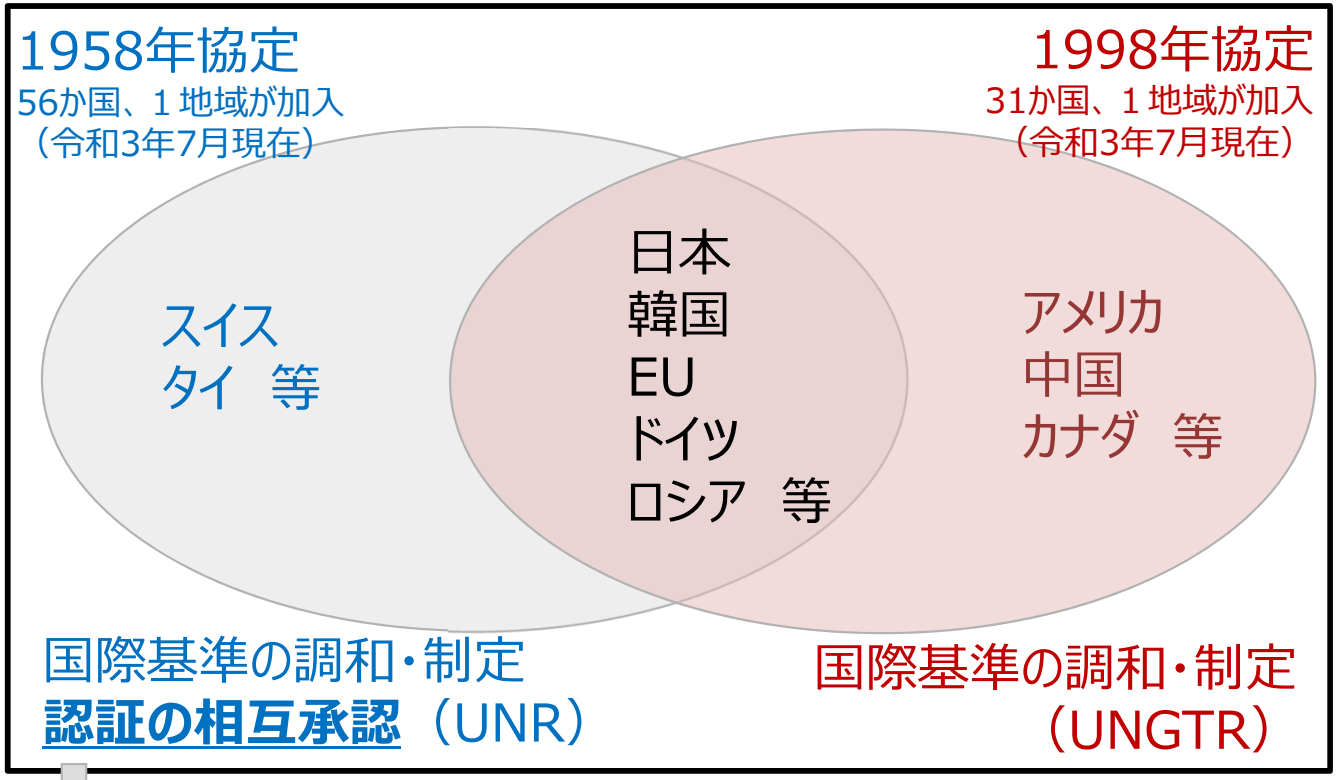
航空法第10条第４項
　国土交通大臣は、第一項の申請があつたときは、当該航空機が次に掲げる基準に適合するかどうかを設計、製造過程及び現状について検査し、これらの基準に適合すると認めるときは、耐空証明をしなければならない。
一　国土交通省令で定める安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準

積荷（高圧ガス）
技術上の基準又は国際規格に適合したものについては輸送許容物件として扱われる。

2－（3）海外における燃料電池自動車等、ガス燃料車規制法について

- 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（1958年協定）加盟国のうち、**燃料電池自動車等が2法令により規制されるのは、日本のみ**。
- 韓国、ドイツ、EU、アメリカにおける燃料電池自動車等の規制について調査を行った。

	根拠法	
	車検制度	容器再検査（CHG、CNG、LNG）
日本	道路運送車両法	高圧ガス保安法
韓国	自動車管理法及び騒音振動管理法、大気環境保全法（車両の騒音・排気等）	
ドイツ	ドイツ交通ライセンス規則 29章（StVZO §29）及びAnnex-VIII（期間指定）、Annex-VIIIa（検査範囲指定）	
EU	EU指令2014/45 自動車及びそのトレーラーの定期的な道路交通適性試験	
アメリカ	各州法 車検制度が義務化されていない州も複数存在	各州法



締約国は、自国が装置毎に採用した「UN規則（UNR）」についてのみ認証の相互承認が可能となる。
装置ごとに160の協定規則（基準）が制定されており、
日本では乗用車の制動装置、警音器等の94の規則を採用。
(令和3年（2021年）6月現在)

３．検討の考え方と一元化の方向性について

3 –（1）検討の考え方①：基本的な考え方

- 燃料電池自動車等の普及拡大に向けて、**安全性を確保しながらも、事業者と利用者の負担を軽減し、より合理的な制度とするため**、**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。
- 一元化に当たっては、**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**する。

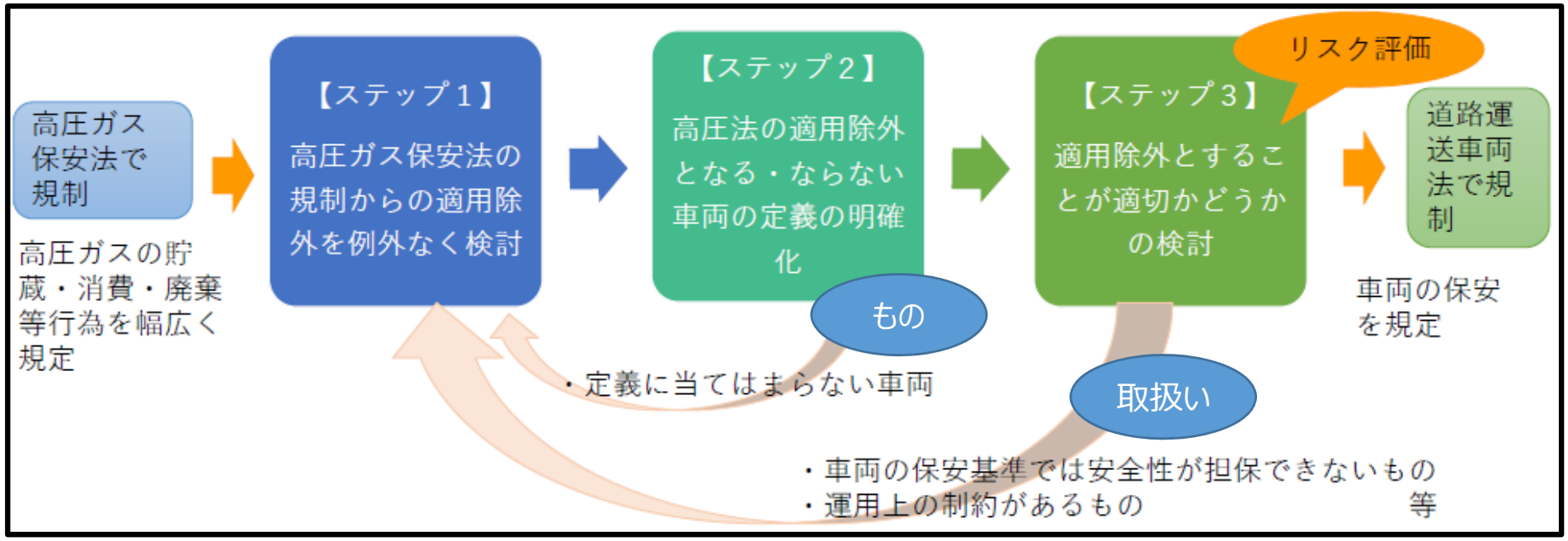
（参考）成長戦略（抜粋）令和3年6月18日閣議決定

2．グリーン分野の成長
（1）2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略
　iii）分野別の課題と対応

（自動車・蓄電池産業）
・燃料電池自動車の普及拡大に向けて事業者と利用者の負担を軽減するため、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、6月に一定の方向性を取りまとめ、2021年内に結論を得る。

3－（2）検討の考え方②：リスク評価について

・検討会では下記３ステップ及びリスクに対する評価を実施し、制度について検討した。



リスク評価

ロングリスト

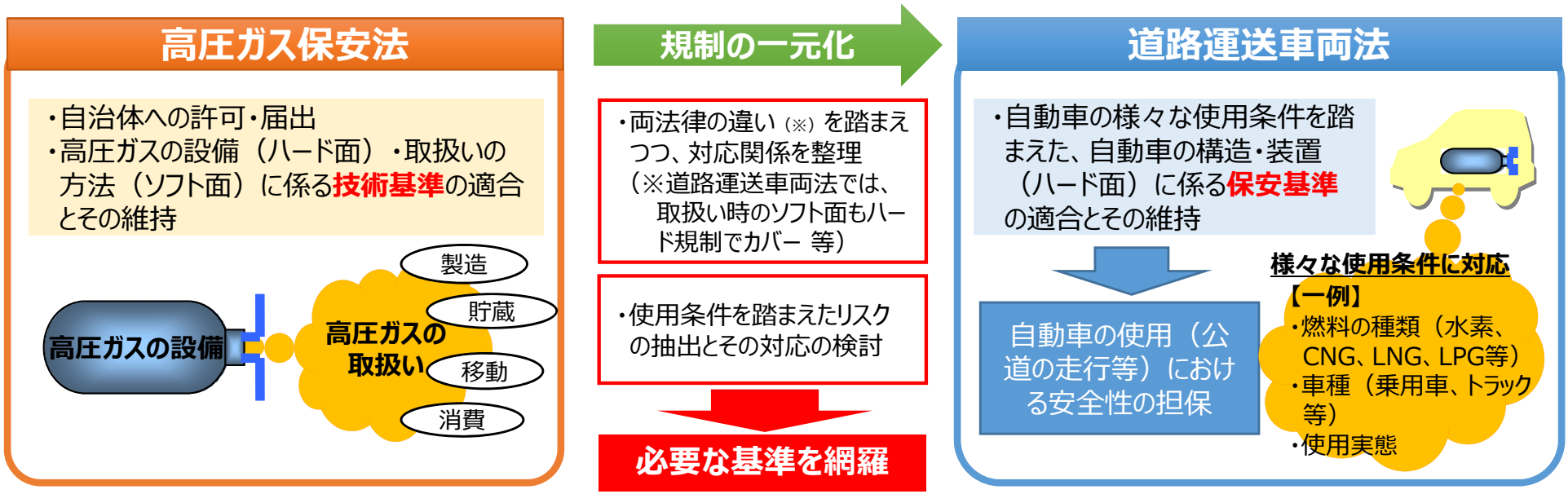
・燃料電池自動車等にかかる高圧ガス保安法の規制内容を条文ベースで確認
・現在の適用法規によるリスクと適用除外とした場合のリスクを評価
・法、政令、省令以下条文ごとに車両法体系への移管を検討

リスクアセスメント

・自動車の生産から廃車まで及び車載容器のライフサイクル上で発生しうるリスクについて包括的に検討し、発生確率と影響度からリスクレベルを評価
・許容できないリスクへの対策を検討

3－（2）検討の考え方②：リスク評価について

- 高圧ガス保安法は、高圧ガスの取扱いに関して、高圧ガス設備や取扱いの方法に関する技術基準への適合とその維持を求めることにより、安全を担保し、一方道路運送車両法は、自動車の構造・装置に係る保安基準の適合とその維持を求めることにより安全を担保している。
- 規制の一元化に当たっては、両法律の規制手法や基準の違いを踏まえつつ、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等を用いることにより安全を確保できるのかどうか、リスク評価の手法を活用して検討した。（ゼロリスクを目指したのではなく、高圧ガス保安法で担保されていた安全と同等のリスクが担保できているか。）
- リスク評価は、過去の高圧ガス搭載車両の事故事例などを参考にしつつ、衝突、火災、破裂といった車両として起こりえる最悪の事態を想定して検証した。
- ①道路運送車両法の現行の保安基準、②高圧ガス保安法に規定する基準の車両法の保安基準への追加、③車両法や高圧ガス保安法に加えて、業界ガイドライン等の整備により、高圧ガス保安法と同等の安全を担保するよう検討した。



3－（3）一元化の方向性①：ガス種・車種

- 検討会での議論を踏まえ、下記を見直しの対象と想定。

登録された車両を高圧ガス保安法の適用除外とし、　　を規制見直しの対象と想定。

車両カテゴリー		道路運送車両法の規定 (道路運送車両法施行規則第1条、第2条)		例（四輪）	例(二輪)
自動車	普通自動車	小型自動車・軽自動車(軽)・大型特殊自動車(大特)・小型特殊自動車(小特)以外の自動車		普通乗用車(3ナンバー) 大型トラック(1ナンバー) バス	-
	小型自動車	四輪以上 4.7x1.7x2.0m以下 2L以下 軽・大特・小特以外	二輪・三輪で、軽・大特・小特以外	小型乗用車(5ナンバー) 小型トラック(4ナンバー)	251cc以上
	軽自動車	三輪以上 3.4x1.48x2m以下 0.66L以下 大特・小特以外	二輪 2.5x1.3x2m以下 0.25L以下 大特・小特以外	軽自動車(軽四)	126cc～250cc (軽二輪)
	大型特殊自動車	小特以外の特殊な構造の自動車		ショベルローダ、ロードローラ、フォークリフト、ロータリ除雪自動車、ホイールクレーン等の特殊な構造の自動車 農耕トラクタ等の農耕作業用自動車	
	小型特殊自動車	4.7x1.7x2.8m以下かつ15km/h以下の特殊な構造の自動車　又は 35km/h未満の農耕作業用自動車			
原動機付自転車(原付)		三輪以上 0.050L以下 0.60kW以下	二輪 0.125L以下 1.00kW以下	50cc以下 0.60kW以下	125cc以下 1.00kW以下

ガス種※
圧縮水素（CHG）
圧縮天然ガス（CNG）
液化天然ガス（LNG）
液化石油ガス（LPG）

※主に自動車の動力伝達装置の駆動用燃料として使用するもの

3－（3）一元化の方向性 ①：車種

- 適用車種については、現行の制度にて安全性担保することを考慮し、継続検査（車検）にて定期的に容器品質を確認できる車種に限ることとした。なお、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、高圧ガス保安法で一元管理されることが適当であることを確認した。

車両カテゴリー	燃料装置保安基準	点検		新規検査・継続検査	高圧ガス保安法適用有無	理由
		日常点検	定期点検			
普通・小型・軽四	○	○	○	○	適用除外	- 継続検査により、定期的な安全確認が可能 - 現在市販される高圧ガス燃料車両の多くをカバー可能
軽二輪	○	○	○	-	継続適用	- 検査制度無 - 一般ユーザが実施可能かつ安全担保可能な検査項目への変更（例：メーターに異常有無表示）は現在の技術レベルでは困難。将来に向けて継続検討。
大型特殊	○	○	○	○	継続適用	私有地内での使用が主であるため、高圧ガス保安法で一元管理されることが適当
小型特殊	○	○	-	-	継続適用	
原付	-	-	-	-	継続適用	検査制度無いため、将来に向けて継続検討

3－（3）一元化の方向性 ①：ガス種

- ガス種については、高圧ガス保安法において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）について燃料装置にかかる規定が整備されている。ガス種別の車両登録台数、常用の圧力、容器再検査の方法等については以下のとおり。

ガス種	登録台数※	常用圧力	原料	状態	容器再検査の方法	使用可能年数
LPG (液化石油ガス)	160,818台	0.3～0.9MPa	プロパン、ブタン	液体	**車両から取外して容器再検査を実施** **・外観検査（外部及び内部）** 車両から取外し、機器＋目視検査 **・防錆塗装** 表面処理後、錆止め塗装及び上塗り **・耐圧試験** 水を用いて加圧し、膨張率が一定に収まることを確認	容器則 規定なし
CNG (圧縮天然ガス)	7,951台	20MPa	メタン (天然ガス)	気体	**車載のまま容器再検査を実施** **・外観検査** 車載のまま、機器＋目視検査 **・漏えい試験** CNG充塡下でガス検知器を使用し10秒以上外面検知又は検知液塗布	容器則 15～20年 国際則 ～20年
LNG (液化天然ガス)	数台程度	0.3～0.9MPa程度	メタン (天然ガス)	液体	**車載のまま容器再検査を実施** **・外観検査** 車載のまま、機器＋目視検査 **・漏えい試験** ガス検知器を使用し、10秒以上外面検知 **・保冷性能** 容器則：LNG充塡下で表面温度測定、国際則：容器内圧の変化を測定	容器則 15年 国際則 容器製造業者の定める期間
CHG (圧縮水素)	3,758台	70MPa	水素	気体	**車載のまま容器再検査を実施** **・外観検査** 車載のまま、機器＋目視検査 **・漏えい試験** 当該車両の使用燃料充塡下でガス検知器を使用し10秒以上外面検知	容器則・国際則 15年

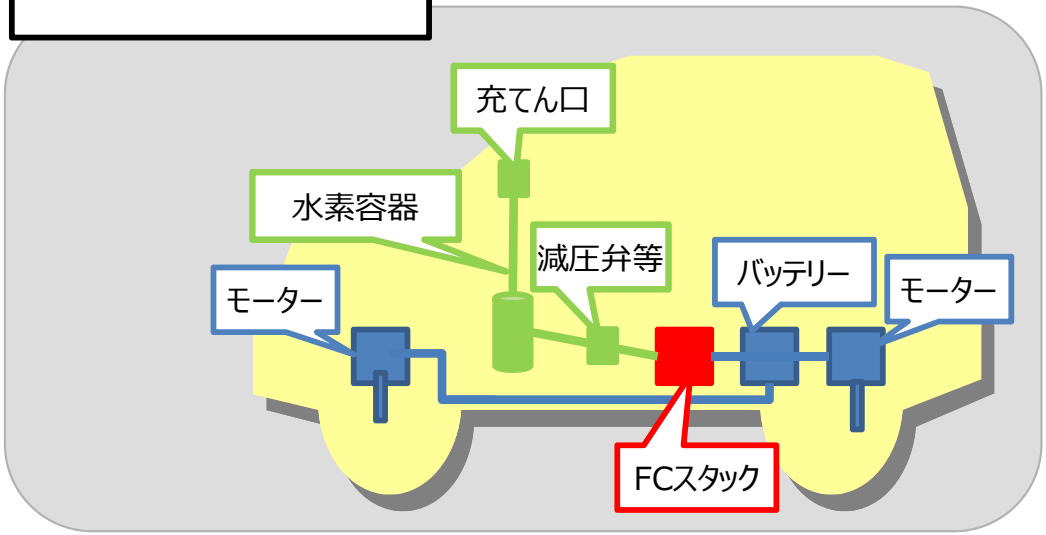
※　出典：（一財）自動車検査登録協会「我が国の自動車保有動向」より

3 –（4）一元化の方向性 ②：装置

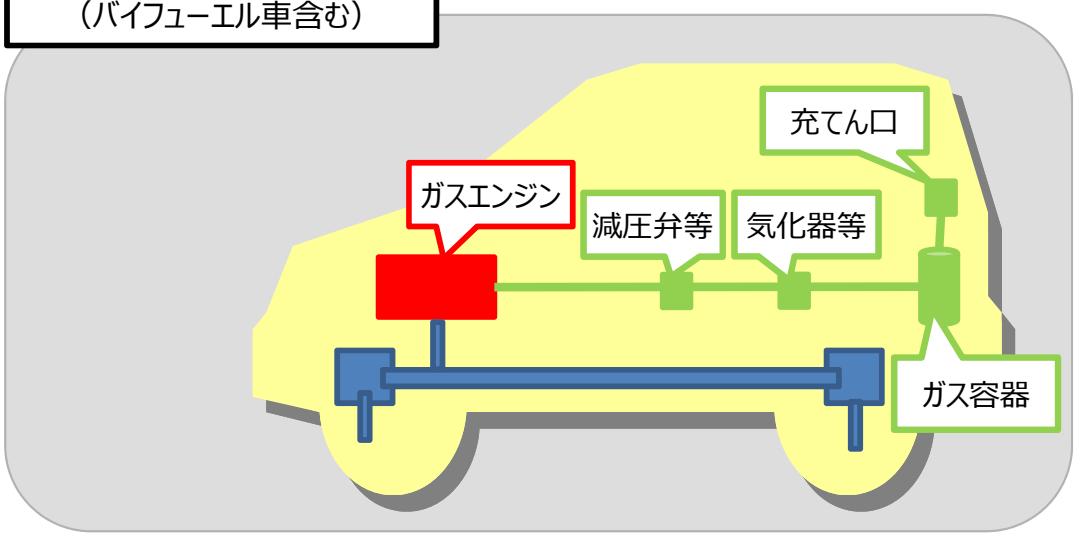
- 装置については、**主に動力伝達装置の駆動用燃料として高圧ガスを使用する装置**（原動機及び燃料装置）に限ることとした。すなわち高圧ガスの運搬や、駆動にかからない使用のみを目的とした装置は含まれない。

原動機 ＋ 燃料装置

燃料電池自動車

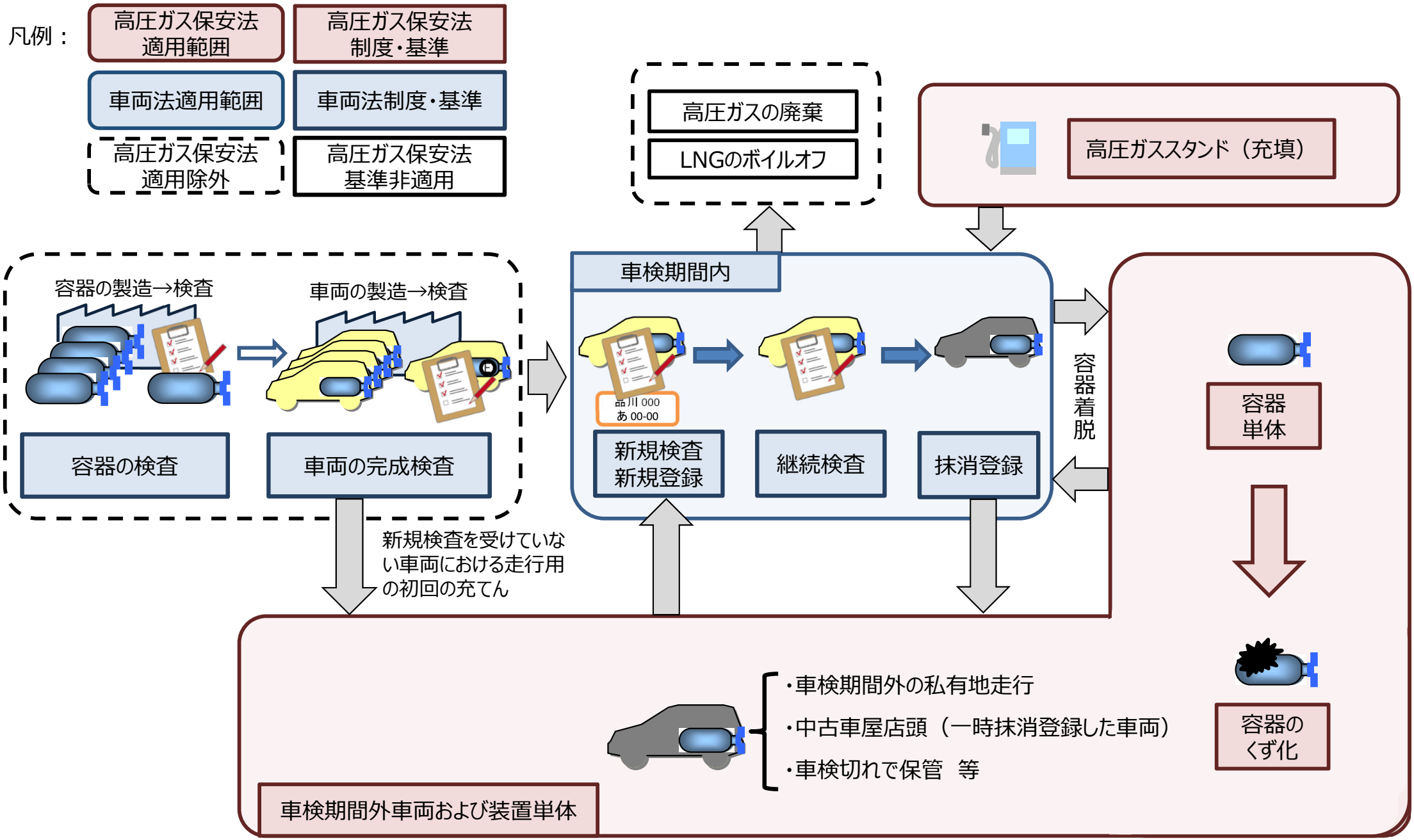


CNG・LNG車
（バイフューエル車含む）



道路運送車両法
第四十一条　自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。
一　**原動機**及び動力伝達装置
六　**燃料装置**及び電気装置

3－（5）一元化の方向性 ③：一元化後の制度イメージ



3－（5）一元化の方向性：一元化後の制度イメージ（新規検査･継続検査）

- 高圧ガス容器等にかかる安全については高圧ガス保安法にて担保していたが、一元化後は、道路運送車両法において車両と一体として高圧ガス容器等の安全を確保できるようにする。すなわち、車載容器について、**現行の高圧ガス保安法の型式承認相当の制度及び容器検査･容器再検査相当の検査を道路運送車両法の型式指定制度及び検査（新規検査･継続検査）において実施**する。
- **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**することによって、容器検査･再検査相当の検査を受けていない車両の運行は不可となる。
- **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**することにより、**充填可能期限経過後の車両の運行は不可**となる。

（※）追加措置の必要性は引き続き検討（例：ユーザーへの容器の充填可能期限の継続的通知）

3－（5）一元化の方向性 ③：現行制度（型式指定）

現行制度

道路運送車両法

【事業者単位】
型式指定申請

国土交通省・（独）自動車技術総合機構
・基準適合性審査
・品質管理体制審査

国土交通省
⇒ **型式指定番号の告示**
【型式指定】

高圧ガス保安法

【事業所単位】
登録申請

経済産業省
・検査設備の基準適合性審査
・品質管理体制審査
⇒ **容器等製造業者として登録**

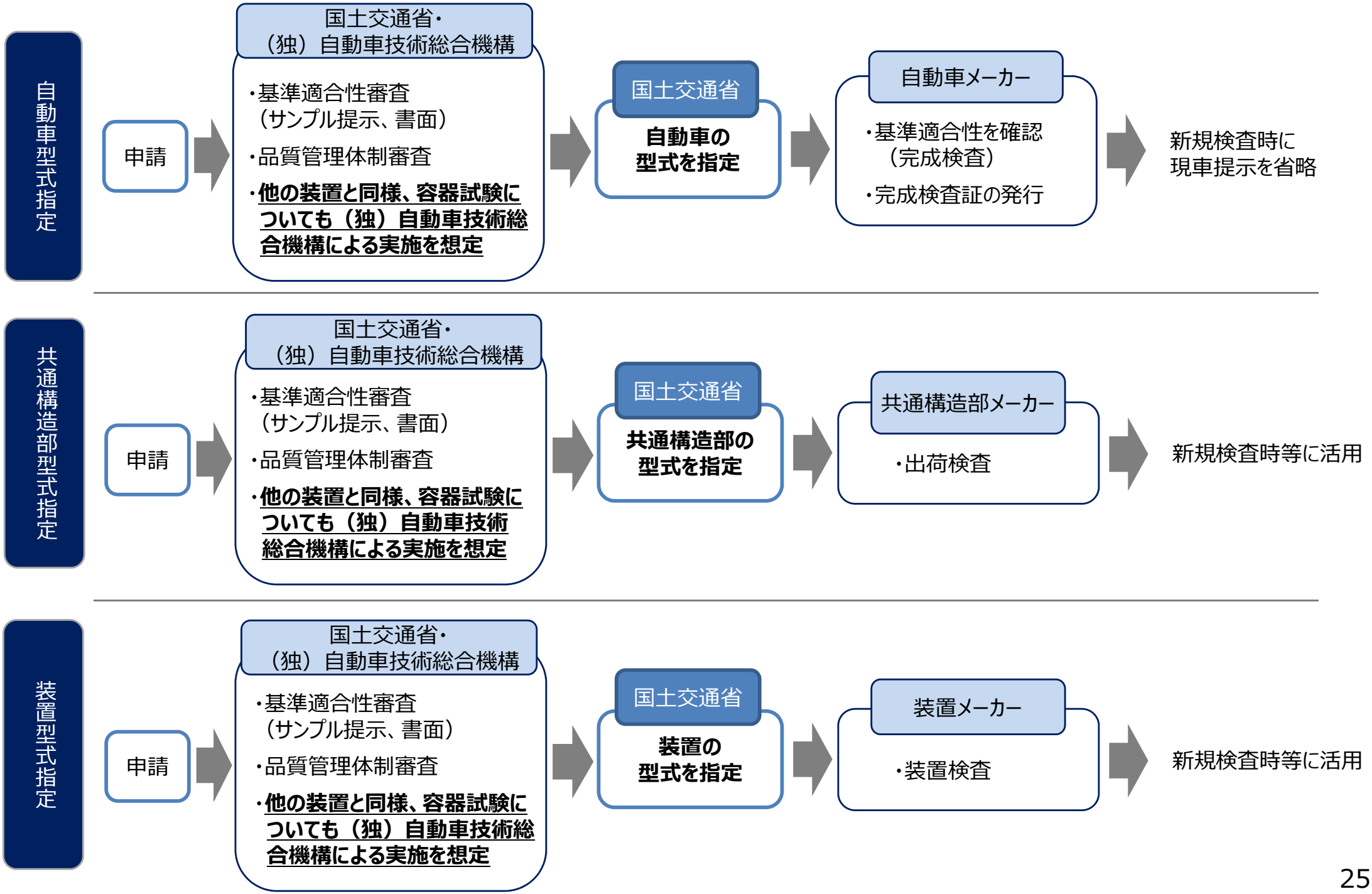
【事業所単位】
型式承認申請

経済産業省
・容器の基準適合性審査
⇒ **容器への刻印・標章**
【型式承認】

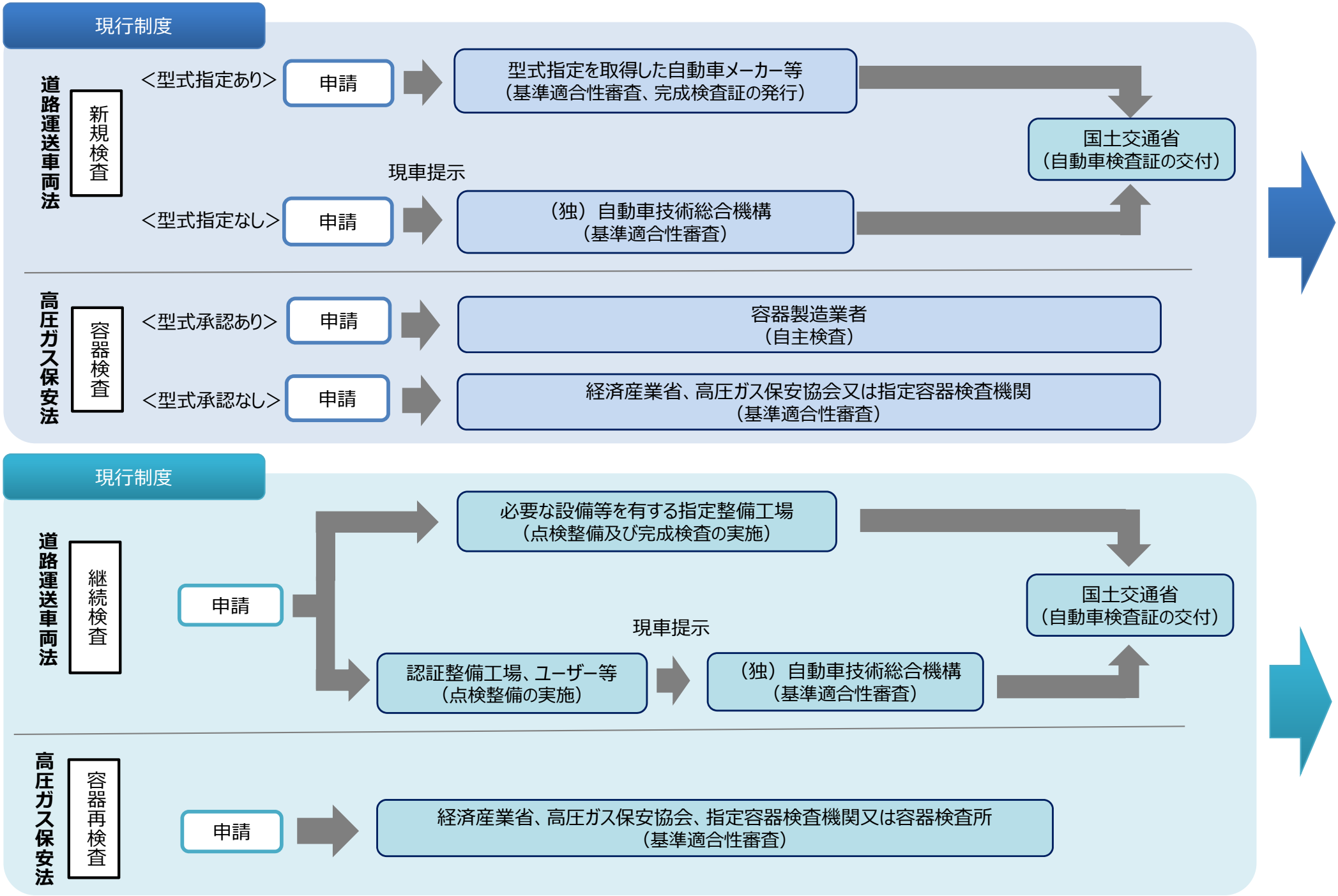
道路運送車両法の型式指定制度に一元化

※一元化後の型式指定制度イメージは次ページ

3－（5）一元化の方向性 ③：一元化後の制度イメージ（型式指定）

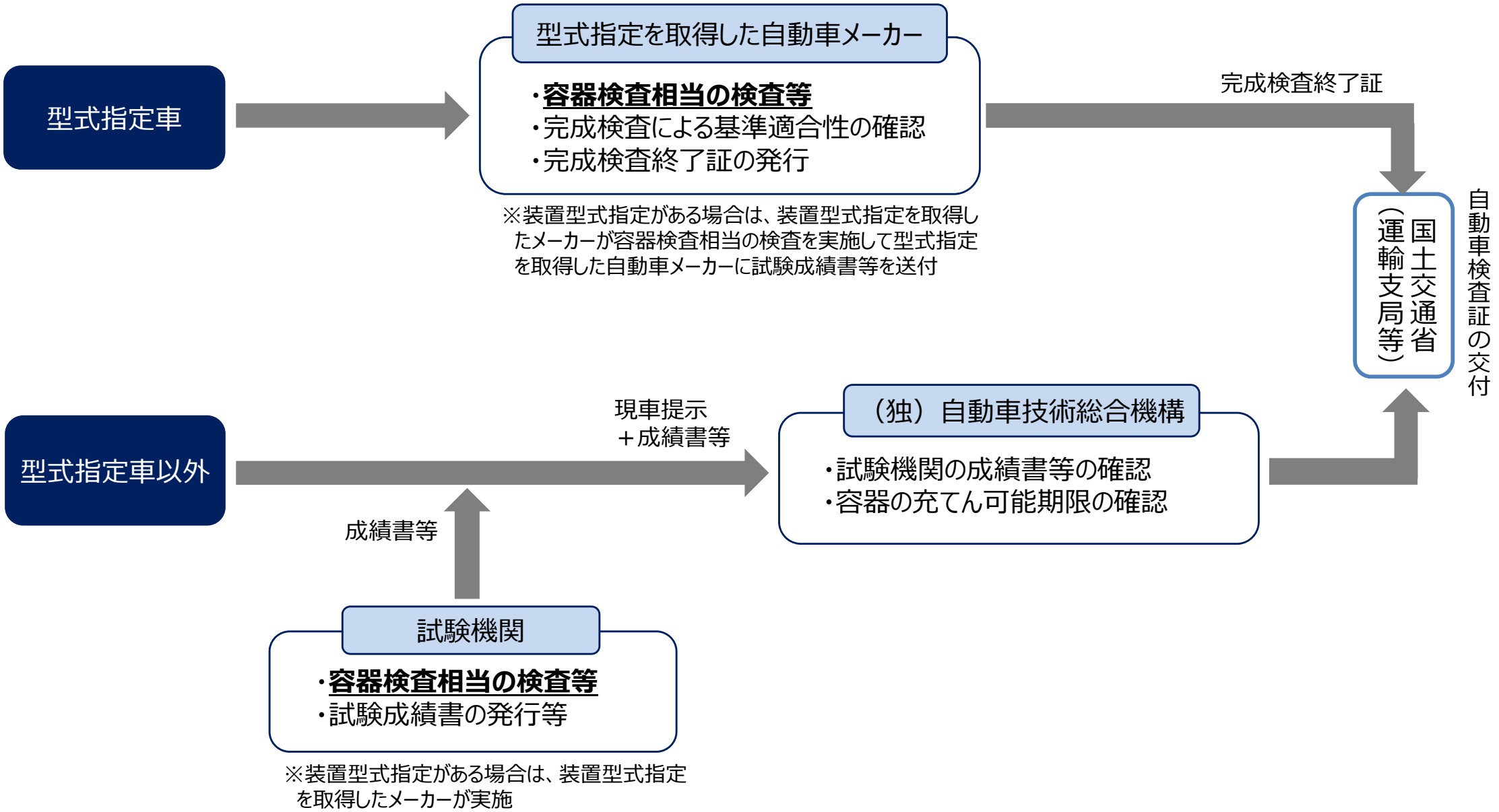


3－（5）一元化の方向性③：現行制度（新規検査・継続検査）

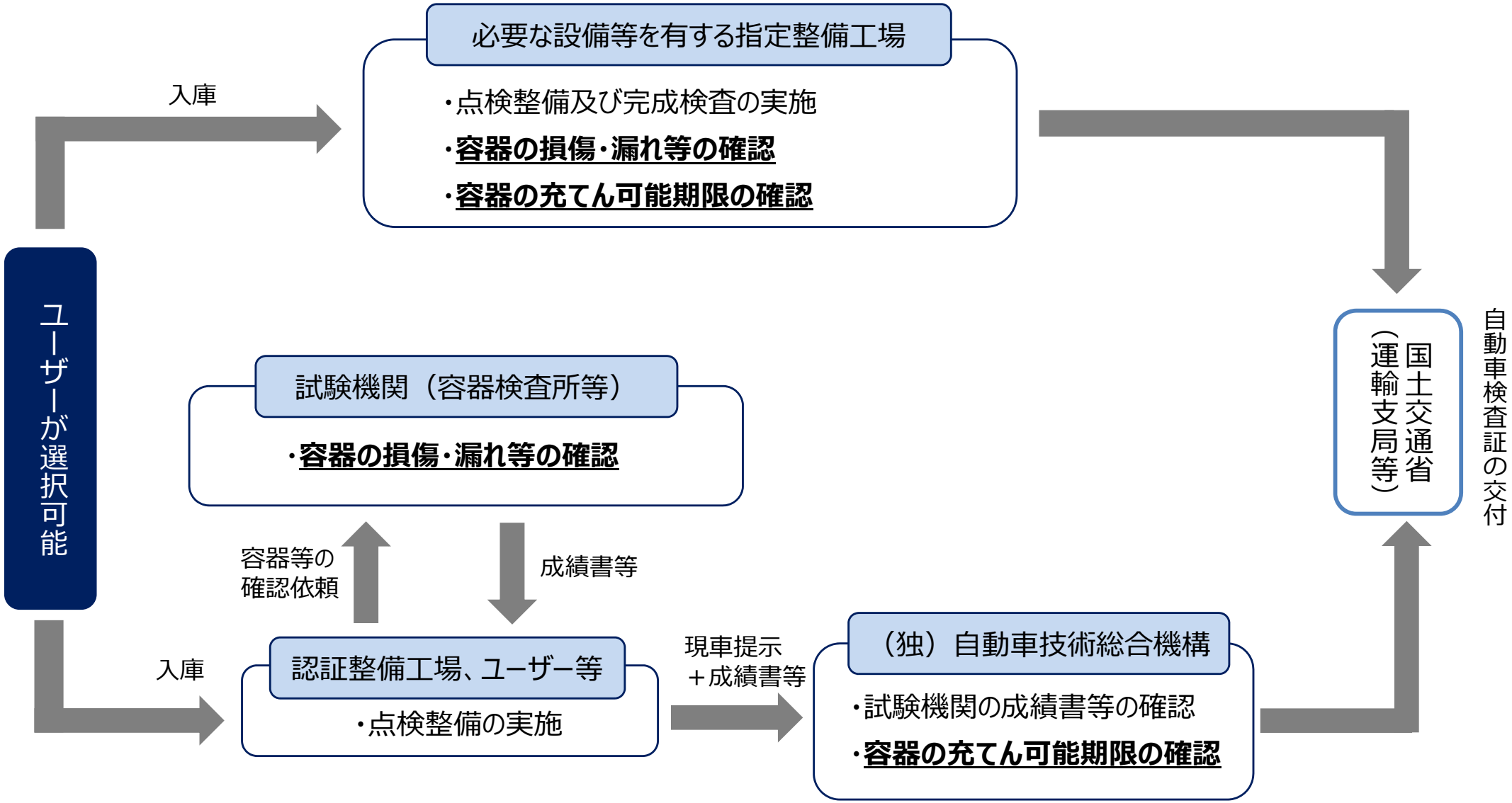


※一元化後の新規検査・継続検査イメージは次ページ以降

3－（5）一元化の方向性③：一元化後の制度イメージ（新規検査）



3－（5）一元化の方向性③：一元化後の制度イメージ（継続検査）



3－（5）一元化の方向性④：その他道路運送車両法への一元化にあたり高圧ガス保安法の適用を除外するもの

容器の製造から新規検査まで

- 道路運送車両法の装置型式指定制度に高圧ガス容器を追加するとともに、高圧ガス保安法の容器の技術基準等（装置の基準、刻印、表示の方法）を道路運送車両法の保安基準体系下において措置するにあたり、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、消費等（新規検査を受けていない車両における走行用の初回の充てん以降を除く）について、高圧ガス保安法の適用を除外する。

高圧ガスの廃棄

- 高圧ガス保安法の車載燃料装置用容器の基準（ガスが容易に漏洩しない堅牢な設計等）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ともに、整備工場等において安全にガスが廃棄されるように、業界によるマニュアル等を整備して適切な管理を確保し、車載原動機・燃料装置内のガスの廃棄は高圧ガス保安法の適用を除外する。

ボイルオフガス

- 高圧ガス保安法の車載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ともに、業界によるマニュアル等を整備して液化天然ガス自動車の所有者におけるボイルオフガスの安全な取扱いを確保し、車載原動機・燃料装置内のガスの貯蔵は高圧ガス保安法の適用を除外する。

3－（5）一元化の方向性④：その他道路運送車両法への一元化にあたり高圧ガス保安法の適用を除外するもの

車両内の高圧ガス（減圧、外部給電）

- 道路運送車両法の保安基準において、車両内で高圧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ことから、車載原動機・燃料装置内のガスの使用（減圧、外部給電）は高圧ガス保安法の適用を除外する。

大量の高圧ガスを燃料として搭載する車両内の高圧ガス

- 既存の道路運送車両の保安基準に加え、高圧ガス保安法の車載原動機・燃料装置用容器の基準（耐圧性、材料等）を道路運送車両法の保安基準体系下において措置すること、及び業界によるマニュアルや表示等により、安全性を確保し、大容量（300㎥以上）の高圧ガスを燃料として搭載する車両内（原動機・燃料装置内）の高圧ガスの消費は高圧ガス保安法の適用を除外する。

緊急時・事故時の対応

- 既存の道路運送車両法の措置（整備命令、リコール制度）及び道路交通法の措置（交通事故の場合の危険防止措置、事故報告）に基づき対応することにより、高圧ガス保安法の適用を除外する。

3－（6）一元化の方向性⑤：引き続き高圧ガス保安法の適用があるもの

- **高圧ガス保安法の既存措置のうち、道路運送車両法等において安全担保できないもの**については、引き続き**高圧ガス保安法を適用**する。

新規登録していない車両、車検期間が切れた車両

- 高圧ガス保安法の貯蔵、移動、消費、容器検査・容器再検査等の規定を適用する。

取り外された容器

- 高圧ガス保安法の貯蔵や廃棄等の規定を適用する。

容器検査・再検査相当の検査不合格、当該検査を受けていない容器

- 高圧ガス保安法の貯蔵、移動、消費等の規定を適用する。

高圧ガスの充填

- 充填設備（高圧ガス処理設備を含むもの）及び当該充填設備を使用した充填には高圧ガス保安法を適用する。

５．まとめ

まとめ

１．検討の考え方

- 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する。
- 規制の一元化に当たっては、両法律の規制手法や基準の違いを踏まえつつ、リスク評価の手法を活用して検討。

２．一元化の方向性

（１）適用除外対象（車種、ガス種、装置）

- 車種：普通自動車、小型自動車、軽四輪自動車
- ガス種：圧縮水素、圧縮天然ガス、液化天然ガス
- 装置：主に動力伝達装置の駆動用燃料として使用する装置（原動機、燃料装置）

（２）一元化後の制度（型式指定、新規検査・継続検査）

- 現行の高圧ガス保安法の型式承認相当の制度及び容器検査・容器再検査相当の検査を道路運送車両法の型式指定制度及び検査（新規検査・継続検査）において実施。
- 容器の充てん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ことにより、充填可能期限経過後の車両の運行は不可となる。

まとめ

（３）その他道路運送車両法への一元化にあたり高圧ガス保安法の適用を除外するもの

- 容器の製造から新規検査前まで
- 高圧ガスの廃棄
- ボイルオフガス
- 車両内の高圧ガス（減圧、外部給電）
- 大量の高圧ガスを燃料として搭載する車両内の高圧ガス
- 緊急時の対応

（４）引き続き高圧ガス保安法の適用があるもの

- 新規登録していない車両、車検期間が切れた車両
- 取り外された容器
- 容器検査・再検査相当の検査不合格、当該検査を受けない容器
- 高圧ガスの充填

（５）今後の対応

- 本報告書で示された一元化の方向性を踏まえて具体的な制度設計を進めるとともに、デジタル技術の活用により、更なるユーザーの利便性向上や事業者の負担軽減のための方策を検討し、最終的にガソリン自動車と同じ感覚で乗れる自動車となるように、燃料電池自動車等の利用拡大のための環境を整備していく。