

## 第6回創業等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成25年5月16日（木）13：00～14：30
2. 場所：内閣府合同庁舎4号館2階第3特別会議室
3. 出席者：
  - （委員）大崎貞和（座長）、大田弘子（議長代理）、浦野光人、長谷川幸洋、森下竜一
  - （専門委員）久保利英明
  - （事業者）ITS Japan、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、日本化学工業協会、化成品工業協会
  - （国土交通省）碓自動車局審査・リコール課課長、石嶋自動車局自動車情報課課長補佐
  - （厚生労働省）長谷部医薬食品局審査管理課化学物質安全対策室室長、大久保衛生専門官
  - （経済産業省）恒藤製造産業局化学物質管理課化学物質安全室室長、内野課長補佐
  - （環境省）瀬川環境保健部企画課化学物質審査室室長
  - （事務局）羽深規制改革推進室次長、中原参事官
4. 議題：
  - （1）国土交通省、事業者からのヒアリング  
「先進自動車の公道走行試験に係る手続の迅速化」
  - （2）厚生労働省・経済産業省・環境省・事業者からのヒアリング  
「新規化学物質の審査制度の見直し」
5. 議事概要：
  - 羽深次長 それでは、時間になりましたので、規制改革会議第6回創業等ワーキング・グループを開催いたします。  
御多用中、お越しいただきましてありがとうございます。  
本日は、金丸委員、滝委員、川本専門委員が御欠席でございます。規制改革会議の大田議長代理にも御出席をいただいております。  
それでは、今後は大崎座長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。
  - 大崎座長 それでは、早速ですが、議題1「先進自動車の公道走行試験に係る手続の迅速化」に関し、国土交通省、事業者からのヒアリングに移らせていただきます。  
では、関係者の御案内をお願いいたします。  
(国土交通省 ITS Japan トヨタ自動車 日産自動車 入室)
  - 大崎座長 皆様、御多忙のところ御出席いただきまして誠にありがとうございます。  
それでは、最初に国土交通省から国際先端テストの結果について御説明をいただけます

でしょうか。

○国土交通省（碓課長） 国土交通省自動車局審査・リコール課長の碓と申します。

それでは、資料1－2につきまして御説明いたします。

比較の視点、比較国の日本とアメリカ（カリフォルニア州）と書いてございますが、最初の1. のところですが、公道を走る車に関する基準は日米に存在しています。それぞれの国の基準に適合している試験車両は、普通の一般の登録されたような車両と同じように公道走行試験は当然できます。それは、日米同様でございます。

2. のところにありますが、試作車、1. に書いています基準に該当しないものが公道走行試験を行う、そういった許認可のようなものが存在するかということでございますが、生産された試作車両がそれぞれの国の基準に抵触する場合に当該車両を公道で走行試験をする制度というのは、日本では大臣認定制度というものがございまして、それを活用することで可能になってございます。こちらにあるように、道路運送車両法の中の省令の保安基準第56条第4項というところに書いてございます。

一方、米国にはその比較をするような対象のものがないと、我々が調べた限りでは聞いておりますし、これは米国の運輸省、NHTSAという道路交通安全局というものがおりますけれども、そこにも確認してございますし、念のためカリフォルニア州のこういった車両の当局にも確認してございます。

米国は比較対象がないのですけれども、その他のところを御説明しますと、3. の2でお話しした大臣認定の手続が日本に存在する理由としましては、安全の確保ですとか、環境保全に配慮しつつも、新技術の実用化や普及を促進するために、基準に抵触するような車両であっても、手続を踏んで公道走行試験を実現できるようにするためでございます。

これは、その前にあります資料1－1を御覧になっていただくと分かるかと思いますが、このように基準に合わないということがあっても手続を踏んで走行することが可能であります。その場合、その基準に合っていないところの基準の安全性とか、環境保護性能がどうなるかというところを何かの条件を付すことで担保した上で認定をしております。

このような制度が存在しておりますから、日本の制度というのは国際的に見ても自動車開発メーカーに対して柔軟性のある制度になっているというところは御理解いただければと思います。

4. でございますが、この大臣認定の具体的な手続の流れということでございます。資料の1－1の2枚目というか、裏にちょっと簡単に絵を書いておりますが、申請、これは普通自動車メーカーなどがされます。それで、我々はその申請の目的を確認いたしまして、提出の書類ですとか車両の基準適合性の確認といったことを行った上で、先ほど申し上げましたように、この部分は現行の基準に合っていないというものがある中でどういうふうに安全を担保するかなどを検討しまして、その制限を付したりして認定を行っております。こういった流れでございます。

それから、5. ですが、手続を進めるに当たりましてどんな書類を提出するかと

いうところがございます。シートにも書いてございますけれども、分かりやすく申し上げますと、通常、大臣認定を申請してくる場合、乗用車などですと型式指定という基準に合っている車の一部、ちょっと改造して新しい装備を付けたりして大臣認定を行うという場合が多いわけですが、そのベースになります型式指定を取得した車両からの変更点として、車両のどのような部分について保安基準、すなわち安全基準とか環境基準の適用除外が必要なのか。その安全基準や環境基準に合っていないというところに対して、どのように担保をしようと考えられているのか。その試験の計画ですとか、収集しようとしているデータはどんなものか。または、当該自動車や装置の開発の状況とか、今後の普及の見通しみたいなものですね。また、もしあればこの大臣認定に関する部分に特化して点検整備とか、何か特殊なものがあるのかどうか。

そういったことを聞いておまして、その安全や環境を確保するというため、または将来の基準化のために必要であると思われる最低限のことを書類で出していただいたりしております。

それからシートの6. にありますが、その手続は個々の車ごとに行われるのかどうかというところですが、大臣認定の手続は個々の大臣認定車両ごとに申請を受け付けるのが基本となっております。

ただ、構造ですとか、装置が同一または類似の複数の試験自動車について申請をするという場合は、代表する自動車の審査のみでできるように柔軟な運用をしております。

それから7. でございますが、大臣認定の平均的な期間ということで1～2か月程度と書いてございますけれども、審査期間が短いものというのは、例えば過去に同じような自動車を用いて大臣認定を取得したことがあるなどの理由で実車による確認を省略するような場合がございます。そういったときに短くなっているということでございます。

それから、最後の8. の年間どのぐらい処理しているかというところは、大臣認定として年間4～5件ぐらいというのが実例でございます。

以上のとおり、日本ではメーカーの技術開発促進の観点から、保安基準に一部適合していないような試験自動車につきましても、必要な安全や環境を確保するための制限を付すことによって、国土交通大臣の認定を行うことで公道走行試験ができるようになってございます。この制度は、アメリカには比較する制度がないものでございまして、国際的に見ても先進的な制度でございますので、大臣認定制度を維持して当該制度をメーカーが活用することが日本の先進技術開発の推進と、その普及に資すると考えてございます。

あとは、参考までに資料1-1の最後にSpecial Plateというメモが入っております。このように、基準に合わないものを走行試験するということに関してはアメリカに比較する制度がございませんが、米国で自動車メーカーが公道走行試験をする際に使用しているSpecial Plateというものを簡単に追加して参考に配付してございます。

これは、米国の安全基準などに適合している車両を使って公道走行試験をするときにこのPlateをもらうといえますか、発行していただき、こういうものをつけて走行試験をして

いるということなのですが、これと似た同様な制度は日本にもございまして、試運転に関する臨時運行許可ということを道路運送車両法上しております。ですから、やはり基準に合ったものについては登録することなく日本でも公道走行試験をすることが可能になってございます。

私からの御説明は以上でございます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、続きましてITS Japan、トヨタ自動車、日産自動車の皆様、併せて10分程度ということで、大変時間が少なくて恐縮ですが、よろしく願いいたします。

○ITS Japan それでは、最初にITS Japanの天野から、運転支援の技術がどのように進化してきたかということについて御説明申し上げます。資料1-3で、ページ数は多いですけども、スキップして要点を御説明申し上げます。

まず、最初に3ページ目を御参照ください。事故の起こっている状況をパイグラフで示してございますけれども、これを防ぐために大きく2通りの技術が開発されております。

左下にございますのは自律型、車の中にセンサーやいろいろな制御の機能を入れる車単独の対策、それから右側が協調型と申しまして、車の外側から、あるいは車相互で情報のやりとりをすることによって安全性を確保しようというものでございます。

4ページを御覧ください。技術的には何をやるかと申しますと、まず環境をどういう状況であるかということを知る認知、それをどうすべきかを判断して操作、アクセル、ブレーキやハンドル操作、このステップを人も踏んでいるわけで、それぞれに技術で支援しようというものでございます。

次のページをお願いいたします。5ページ目の絵でございますが、いろいろな要素が車に開発されて装着されております。色分けされているのは、正に先ほどの認知、判断、操作に相当するセンサーであり、コンピューターであり、制御装置でございます。

こういったものが、これまでASVというプロジェクト5か年計画の今は5期目でございます。二十数年の中で、次の6ページにございますようなものが既に実用化されて販売されております。衝突をレーダーで検知して未然に防ぐブレーキをかけるようなもの等々、既にテレビ等でも宣伝されて御承知いただいているかと思えます。

次をお願いいたします。7ページ目でございます。これに対しまして、車にどんなセンサーをつけても見通しの悪い曲がり角で見えない。人から見えないところはセンサーでも見えませんので、それは地上にある交通管制装置等から情報をもらうことによって情報を得ようというのが協調型システムでございます。

この7ページの、例えば左上でございますけれども、見通しの悪い首都高速等でカーブの向こう側、カーブを越えてすぐのところに渋滞のお尻がある。そうすると、通常、速度で走行してカーブを超えて慌ててブレーキを踏んでも間に合わずに追突事故が起きる。こういうことが多発してございます。これに対して、手前側で渋滞のお尻が伸びているときのみ知らせることによって未然に防げるといったシステムでございます。

これは、次の8ページにございますように既に高速道路を中心としたところ、約1,600か所に地上側の装置がついておりまして、車側の機器についても各社から発売されて普及段階に入っているところでございます。

次のページをお願いいたします。こういうふうに、いろいろな技術で安全性を高めていこうとして技術が導入されつつあるわけですけれども、懸念事項というのもございます。

まず、ここに書いてございますのは、一番左側はただ人が運転する。一番右は、完全に自動運転という漫画でございますが、どうせブレーキを踏まなくても機械がブレーキを踏んでくれてぶつからないのだろうというふうに過度に機械をあてにしますと、機械でも故障することもあるし、そういう過信というのはいくつか。危ないのではないか。つまり、人というのはどこまで責任を持って運転操作をすべきなのかという、その境目が技術の進化とともにどうしていくべきかというような議論がございまして。

それから、次の10ページにございますように機器等の問題もございまして、情報通信、データ通信を使いますと、通信が繋がらないだとか、あるいは悪意を持ってデータを改ざんするようなリスクもないとはいえない。こういったところをどういうふうに考えて安全な範囲で対策するかというようなことも、純粋な車の技術以外の部分で議論されているところでございます。

次のページをお願いいたします。一方、最近いろいろ話題になっております自動運転というものがございまして。これは人が関与しない運転でございまして、11ページに最初の実験、12ページには万博で実際にお客さんを運んだ自動運転のバス、それから13～14ページには最近行われました、トラックが自動的に追従していくというような研究開発がございました。それから、次の15ページを御覧いただきますと、アメリカでは軍事研究を行う上で無人の車の研究開発がコンペのような形でも進められております。最近、話題になっておりますグーグル車の自動運転は、このチームで活躍された方が開発されたものだと伺っております。

こういう中で私どもが考えておりますのは、こういうものすごく究極の技術と思われるような自動運転も、そこで派生した技術を今日、明日の車両にどうやって早く活用して、安全なり、あるいはモビリティの確保に資することができるかということでございます。

そういう意味で、例えば16ページの絵にございますように、高速道路の上り坂で渋滞がひどいところで車の速度を自動的に一定速に保つような技術、あるいは地上から渋滞情報を提供することによって、試算ではこういった渋滞は半減することができるということで研究会開発が続いているところでございます。

さらに、次の17ページにございますように、レーダーで見える直近の情報だけではなくて、その2台、3台前の状況も把握することによって安全性、あるいは通行の円滑性が確保できるのではないかとというのが次の大きなテーマになってきております。

18ページに、この辺りをちょっとまとめさせていただきました。もともとは左上にございますように、車そのものにレーダー、画像処理等を積んで車を賢くしていくというところ

ろで製品化が進んでまいりました。一方、その下側は、外からの情報をカーナビの画面等でドライバーに知らせることによって、協調型で安全を確保しようということが進んでまいりました。このいずれも既に実用化、製品化が済んでおりまして普及段階に入っております。

それで、この次のステップとしては、この2つの流れを組み合わせ、より一層高度な運転支援に結びつけていくということが研究開発の対象になっておりまして、既にプロトタイプは公道も走っておりまして、今年の秋の国際会議ではデモンストレーションを行う予定にもなっております。そのさらなる先には、自動運転というものもいずれくるであろうということでございます。

次の19～20ページで、今後について書かせていただきました。ステップバイステップで、メーカーは製品化の努力をしております。

20ページでございますように、安全ももちろんですけれども、高齢化等の社会がより活性化して、生き生きと生活していただくためのモビリティの確保にこういった技術が資するのではないかと考えております。以上でございます。

○トヨタ自動車株式会社 続きまして、資料1－4「公道走行試験について」ということで、連名になってございますけれども、トヨタ自動車代表して御説明申し上げます。

次のページを御覧ください。「公道走行試験の必要性」ということで、事故や交通渋滞等のない車社会を目指して、高度な運転支援技術の開発を官民挙げて推進中でございます。こういった技術の開発・商品化に当たりまして、専らメーカーのテストコース、シミュレーター、あるいは囲まれた空間での模擬市街路等で評価することはもちろんでございますが、やはり実際の交通量の中で適合性を見ることが大変重要だと思っておりますので、実環境下での公道走行試験が不可欠だと思っております。

これは過去にされた一例でございますが、2011年に開通前の第2東名で各社合同のAdaptive Cruise Controlという技術の公道走行試験をやったときの風景でございます。これは、後ほど述べます大臣認定とかというスキームではございませんで、ちょっと映りが悪いですが、通常の白ナンバーの範囲内で、公道でこういう試験が十分できる環境にある。できましたという実際例でございます。

次のページをお願いします。公道走行試験までの流れということで、先ほど国土交通省からも説明がありました大臣認定制度プロセスがどういうふうに我々業界側からも位置付けていますかということ、同じような流れで説明させていただきます。先ほどの制度のプロセスのところ、国土交通省は縦軸で書いていたのを、横に時間が流れる形で書かせていただいております、左から我々が認定取得の相談を申し上げます。それで申請をさせていただいて審査、許可認可が下りるまでに、先ほどの資料でいきますと1～2か月と書いてございましたが、我々は2か月ぐらいかかると捉えておりまして、それから公道走行試験をやりまして、最後にその結果を報告いたしまして、必要に応じてこれが基準化に結びつくという流れでございます。

次のページをお願いします。この大臣認定制度はそもそも、先ほどもカリフォルニア州との比較がありましたとおり、日本でのみできる非常にありがたい制度でございますが、違う観点でもこういう3つの観点で我々メーカー側からも嬉しさがあると考えております。

1つ目は、技術力の不明な者の安易な参入による、こういう先進安全車とか、そういう領域ですと、不安全車が公道を走るということを妨げる効果になっているのじゃないかと思えます。また、それで評判を落とすこと自体が全体の迷惑になりますので、技術普及の妨げを防ぐということにも資するのではないかと考えております。

2つ目は、始めから相談させていただくということは、官民でプロセス上、計画から知見をしっかり織り込んでおきますと、先ほど前のページで御説明しました、最後の基準に結びつけるところに、各社が個別でやってきたところだと結局そこをもう一度振り返って説明する必要があるのですが、そのプロセスに最初から参画させていただくということは基準につなげるところに非常にスムーズに行くということがございます。

3つ目、新技術の社会的受容性等の早期確認につながる。こういう観点でも、メリットがあるのではないかと考えています。

最後に、4ページでございます。とはいいまして、幾つか要望がございまして、それについて書かせていただいております。

「大臣認定に関する要望」ということで、①は大臣認定認可を一日でも早くいただけるように、大臣認定期間（申請～認可）の期間短縮の検討をお願いしたいと思っております。それは、先ほどの私の2ページでいきますと、この2か月をできる限り速やかに認可をいただきたいというのが1つ目の要望でございます。

2つ目、新技術の構造説明、公道走行目的、計画等の詳細説明を差し上げていますが、ここのやりとりにつきまして効率化いただきたいと思えます。専ら、先ほどの2ページのところでいきますと一番左の吹き出しがついております、こういう説明、相談のところの効率化でございます。

最後に3つ目、大臣認定期間中に車両仕様や試験計画を変更した際、これは御想像にかたくないと思うのですが、試験をするわけですから、いろいろ計画をしてやってみて、やはり違ったからこういうふうに諸元を変えたいな、スペックを変えたいなということは、それが試験なわけですから、そのときに最初に申し出ているこういう要件でやりますよといったけれども、違う場合はもう一度先ほどのプロセスの最初に戻って御説明するのは、我々はそのフィードバックが早く回らないものですから、安全とか、そういう重大なことをしっかり担保した上で、そういうサイクルが短く回るような運用につきまして御協力いただきたいということが3つ目のお願いでございます。

以上でございます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それではただ今の御説明、資料に基づきまして議論をしたいと思えますが、委員の皆様、いかがでしょうか。どうぞ。

○大田議長代理 ありがとうございます。まず、今トヨタ自動車の方からお話のあった要望ですね。大臣認定ですが、これについての国土交通省の御意見をお聞きしたいのですが、その大臣認定は今2か月というお話がありましたが、これは私どもがヒアリングをしても少なくとも2か月で、3か月半から4か月半ということも聞かれたりしますので、これは短縮できないのかどうかということです。

それから軽微なものは毎回、毎回テストしていると到底新しい車の開発では遅れてしまいますので、この柔軟な運用がどこまで可能なのかということのお答えを聞かせていただけますか。

○国土交通省（碓課長） 大臣認定の期間につきまして、標準処理期間は2か月ということで私どもやっております。

申請の内容にいろいろなものがございますので、場合によって少し長くかかるものがあったり、先ほども御説明差し上げたときに申し上げましたが、過去に同様な車両の申請などがあった場合には早く行われることもあったりということで、一律ではありませんけれども、今般、大臣認定の処理期間を短縮できないかということに関しましては、全般的にこのヒアリングといえますか、最初にメーカーが御説明をされるというプロセスから含めてできればということだと思いますけれども、それも含めて最初の御説明も効率的にやり、申請から認可までの期間も効率的にやっていくことで、メーカーの御要望を聞きながら申請、受理しておりますので、可能な範囲で対応していける部分はあると思います。

ただ、全て一様に短くできるかということ、内容もいろいろな申請がございますし、我々メーカーの技術開発を進めたいという意向でやっておりますので、そういった観点から可能な範囲で短縮に努力したいと思っております。

それから、軽微なものの取扱いにつきましては、今般の御要望も踏まえまして、これも一律に全てできるかどうかということ難しい面もありますけれども、軽微な変更であって安全などに影響のないものにつきましては一定の範囲で、例えば事後届け出化するようなことが可能になるような仕組みについては、今般の御要望を踏まえて検討してみたいと思っております。

○大田議長代理 いろいろなケースがあるのは、十分に分かります。それで、今2か月と書かれている部分がどれぐらいまで短縮されるかということが1点です。

それと、事後届けで済む分とか、あるいは簡素なやり方というのは、いつごろまでに結論をいただけますでしょうか。

○国土交通省（碓課長） 今すぐははっきりとは申し上げられませんが、例えば期間につきましては今2か月とあっておりましたら8週～9週ぐらいという感じだと思いますけれども、それを例えば6～7週ぐらいにいろいろ手続的に簡素化とは言いませんが、スピーディーにできるところはやるというようなことは考えてみたいと思います。

それから、手続面につきましては、事後届出とか、こういったものが適切かというところはこれから検討しますので、いつまでとは今は分かりませんが、メーカー等が要



望されているので、メーカーとダイアログを持ちながら、メーカーが困らないような時期に実現するようにしていきたいと思っております。

○大崎座長 私から1点よろしいですか。事実として、今までこの大臣認定の申請があったけれども、認可しなかったというケースはあるのでしょうか。

○国土交通省（碓課長） 私が存じ上げている限りにおきましては、やりたいという意向に対して調整に少し時間がかかったりはあるかもしれませんが、しなかったというものは聞いておりませんが。

○大崎座長 恐らく私は思うのですけれども、そもそも新車の走行試験をしたいという事業者というのは日本にもそんなにたくさんはいないと思うので、非常に名の知れた、きちんとしたところだけが申請をしてこられると思うのですね。

そういうときに、相当安全性等々に配慮した上で、では公道走行試験の大臣認定を受けようというふうにやられると思うので、ある意味ではゼロベースでの審査を必ずしないといけないというようなことではないのではないかと思いますので、8週間、9週間というのはそういう周到な準備をしてこられた申請に対する審査期間としては若干長過ぎるのではないかという感想を素朴に持ちますので、是非そこはある種、実績のある方については簡易な審査をするようなことを御検討いただければなと思います。

○国土交通省（碓課長） 私ども、決して意味のない審査をしているのではなくて、現行の基準に合っていないというのが公道を走るわけです。メーカーの構内を走るのではありませんので、国民の安全ですとか、環境をしっかりと守っていくというのが私どもの役所の任務でもございますので、そのバランスの中で適切にスピーディーに処理していきたいと思っております。

○大崎座長 あるいは、事業者の方から何かございますか。

○大田議長代理 3つの点に今お答えがありましたけれども、いかがでしょうか。

○日産自動車株式会社 例えば、今の大臣認定のお話なのですけれども、今まで認可していただけなかった例はないかどうか。今までは、全部認めてもらっております。

最近の例で申し上げますと超小型モビリティ、2人乗りの小さなものなのですけれども、あれは保安基準を全て満足できません。そういう車でも公道走行できるようにということで、ああいう車の実社会でどういうふうに安全に走ることができるかというようなところの実証実験をやらせていただいたり、今では当たり前の技術になっていますけれども、前の車に追従していくというようなところも実際に大臣認定等をいただいて、その技術のチューニングも含めていろいろな実証実験をやらせていただきながら商品化した。そのような事実がございます。

○久保利専門委員 ITSにお聞きしたいのですけれども、グーグルカーのお話が出ましたが、そうするとグーグルカーはアメリカでは公道上の実験はしていないし、これからはしない、できないという車だというふうに理解をしていいのでしょうか。

○ITS Japan すみません。私は手続面をよく承知していないのですけれども、グーグル社

の発表によると、場所はいろいろなところがあるのですが、公道は既に累計で数十万キロに達したというふうに広報しておりますので、あの車が公道を走ったということは実際にあったのだらうと思います。

○久保利専門委員 そうすると、国土交通省にお聞きしたいのですが、アメリカではこういうことはできない。大臣認定制度がないのでグーグルカーが走ることはあり得ないというふうに思うのですが、これはどこでこの差が出てきているのでしょうか。

○国土交通省（碓課長） グーグルカーがアメリカの運輸省の基準に合っていないとか、そういうことがあるのでしょうか。

○久保利専門委員 少なくとも、日本でもしグーグルカーのようなものをトヨタ自動車、日産自動車が発明、作ろうとしたときには多分、大臣認定のパターンにいくと思うのですね。そうじゃないのですか。

○国土交通省（碓課長） 先ほどから申し上げておりますように、現行の保安基準に適合している車は普通にプレートをつけて走行ができます。それで、グーグルカーのようなものが現行の保安基準に合うのであれば何も大臣認定は必要ではありません。

もし、何か合わないものがあるということでしたら、日本ではその合わないものも含めて認定する手続きがございます。以上です。

○久保利専門委員 ありがとうございます。とすると、このアメリカの保安基準というものと日本の保安基準というものが同じか、違うか。これについては、何か知見がございますでしょうか。

○国土交通省（碓課長） 自動車の基準につきましては今、国連の場で基準調和活動というのが進んでおりまして、アメリカも日本も98年にできました国際協定に基づきグローバルテクニカルレギュレーションというのを作ろうということで活動しておりますが、全ての基準が調和しているというわけではございません。そういう意味で、違った規則があるという部分は一部ございます。

○長谷川委員 これは質問ですけれども、公道走行試験ということですが、渋滞路と渋滞していないところ、あるいは首都高のようなところと普通の道路のところと、いろいろあると思うのですが、実際にはこれはどういうふうにやって運用されているのですか。首都高みたいなところでも、こういう試験をやったりするのですか。

○トヨタ自動車株式会社 お答えします。少し自動運転とか先進安全車ということだけがひとり歩きして、そこでグーグルカーのような究極でイメージされるのですけれども、今おっしゃったような首都高のようなああいう混雑したところで何らかのそういう先進安全技術の走行試験をやりますかということに対しては、通常行いません。

我々が過去、公道で試験したような、例えば一つの技術ですね、ぶつからない車に代表される先行車との距離を制御する車とか、あるいは自動で後進でパーキングするような車というのはそういうことに適した、ただ、安全に配慮した上で大臣認定をいただいていますので、そういったことを公道の中でもふさわしいところでやっていますから、そうい

ったことが大臣認証をいただければできるということイコール混んだ非常にビジーなところでできるということは全く違まして、我々も安全に配慮した上で技術的な知見でここが調べたいなというところは、やはりその会社の中のテストコースで見られない部分を最低限、公道で見ようというところでやっていますので、いきなりこのお願いが非常に混雑した普通の公道の中に紛れて試験車が走っているということと直接はつながらないという理解です。

○長谷川委員 そうすると、実際は公道といっても、ある決まった幾つかのところをやっているという理解でいいのですか。

○トヨタ自動車株式会社 そうですね。弊社でも、先ほど申しましたけれども、その技術を確認したい目的に合った中で安全に配慮できるところを我々は選んで、そこで試験をしているということです。

○長谷川委員 だから、実際の運用はあるかなり決まったところをやっているという理解ですか。

○トヨタ自動車株式会社 その技術によりましては、真っすぐの道を走りたい場合ですとそういうところですし、上り坂が走りたかったらそういうところですから、決まったところが、ある地区とかの限定という意味での決まったではもちろんございませんけれども、その目的に応じたということです。

○長谷川委員 つまり、もしそうであるとすれば、この地区については柔軟な運用をするというようなことは可能なのでしょうか。国土交通省にお聞きしますが、特区じゃないけれども、公道試験特区みたいな発想で考えて政策を発想することは可能なのかという質問です。

○大崎座長 国土交通省、いかがですか。

○国土交通省（碓課長） 道路交通につきましては、車両の安全性とか環境基準への適応性がこの大臣認定の話ですけれども、いわゆる道路交通法とか、警察でその交通規制とかいろいろありますので、私どもは車両が保安基準に合っていれば公道を走ってもいいですよということは言えますけれども、ではそれをどういう使い方をするかということまでは100パーセントコミットできるわけではないので、そこは御理解いただきたいのです。

○長谷川委員 私の質問は、今のトヨタ自動車のお話だと大体決まったところをやっているのですよという話だから、では大体決まっているところだけについては柔軟な運用をするという発想で考えることは可能かという質問です。

○国土交通省（碓課長） 私どもは場所ではなくて、車両はナンバーを付けると基本的には日本中どこでも走れますので、基本はその車両についてということです。

それで、ここだけ決めればいいのかということは特区的な発想でもしかしたらあるのかもしれないけれども、一般的な全国に適用になる法令体系とはちょっと別の話ではないかと思います。

○長谷川委員 トヨタ自動車の方も、そういうことを希望しているわけではないのですね。

○トヨタ自動車株式会社 ちょっとその前に、まず御認識を伺っておきますけれども、私の回答は今までもこれからも決まったところでやっているというふうにお答えしたつもりはなくて、その技術を確認するにふさわしい公道がどこか。高速道路なのか、山道なのか。その中に、もちろん混雑した道というのがもしあれば必要に応じてということで、そこだけは誤解をされませんように。

○長谷川委員 ですから、私が言ったように、地域を限定してこういうことをやってくれというような要望を出すお考えはないのですねということです。

○トヨタ自動車 今のところは、考えていません。技術によると思います。

○大崎座長 それでは、ちょっと時間も押してまいりましたので、議題1の議論についてはこのくらいにしたいと思います。ただ今の質疑応答は、今後の議論の参考とさせていただきたいと思います。どうも国土交通省、事業者の皆様ありがとうございます。

(国土交通省 ITS Japan トヨタ自動車 日産自動車 退室)

○大崎座長 それでは続きまして、議題2「新規化学物質の審査制度の見直し」に関してのヒアリングに移らせていただきます。関係者の御案内をお願いいたします。

(厚生労働省 経済産業省 環境省 事業者 入室)

○大崎座長 皆様、大変御多忙のところ御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

それでは、まず厚生労働省、経済産業省、環境省から制度の概要についてということで御説明をお願いいたします。10分をめぐりということで、大変短くて恐縮ですが、よろしくをお願いいたします。

○経済産業省(恒藤室長) 経済産業省化学物質安全室の恒藤と申します。

化審法は、ここに並んでおります厚生労働省、環境省、そして私ども経済産業省の3省で運用をしている法律でございますけれども、代表して私から新規化学物質の審査制度につきまして、少量新規化学物質の特例制度を中心に概要を御説明させていただきます。資料は、2-1でございます。では、資料2-1の1ページ目を御覧いただけますでしょうか。

化審法の目的は、人の健康あるいは動植物の生息に支障を及ぼすおそれのある化学物質による環境汚染を防止するというものでございます。これは、昭和40年代に当時、絶縁油等に広く用いられておりましたポリ塩化ビフェニル、いわゆるPCBによる環境汚染問題が発生したことを契機に、同じような被害を二度と起こさないようにするという観点から化審法が立法されまして、新しく開発された化学物質について、製造を運用する前に事前審査をするという制度が導入されたというものでございます。

この審査制度におきましては、原則として事業者から提出された試験データを元に新規化学物質の特性を判定いたしまして、必要があれば規制をするというスキームになってございます。具体的には、この※印のところに書いてございますが、その化学物質の分解性、蓄積性、そして長期毒性について試験データを元に判定をするという仕組みになってござ

います。

では、次のページを御覧いただけますでしょうか。化審法の全体像が、この2ページ目の絵に書いたものでございます。それで、今回御説明いたしますのは、この左側の新規化学物質の事前審査制度でございます。新しく開発された化学物質は原則として製造・輸入の前に事前審査を受けることになってございます。この仕組みは「通常新規」と、この世界では呼んでございます。

この制度には幾つかの特例がございまして、図の左下に記載をしております。この中で、事業者が予定している製造・輸入数量が少ない場合には、有害性の審査を一部省略できる「低生産」、それから「少量新規」という2つの仕組みが用意されているわけでございます。

では、続いて3ページを御覧いただけますでしょうか。今、申しあげました新規化学物質の3つの手続、「通常新規」「低生産」「少量新規」を比較したものでございます。

下の表を御覧ください。「通常新規」の仕組みは、分解性・蓄積性・人健康影響・生態への影響ということについて試験を行いまして、データを提出し、国の審査を受けるという手続でございます。この場合には上限なしで製造・輸入が可能になるという制度になってございます。それで、事業者の製造・輸入数量が少ない場合には、その下の2つの「低生産」、あるいは「少量新規」の制度を活用することができます。

「低生産」におきましては、分解性と蓄積性の試験をしてデータを提出し、高蓄積性でないということが確認されたものにつきましては年間10トンまで、全国で10トンまで製造・輸入していいとされている制度でございます。「少量新規」は、全国で年間1トン以内であれば試験データなし、試験データ不要で数量の確認だけで製造・輸入ができるという制度でございます。

なお、「低生産」も「少量新規」も全国ベースとなっておりますので、同一の物質に複数の申し出がありまして、それぞれの上限を超えた場合には上限以内に収まるようにして確認をするという制度になってございます。

また、「低生産」の10トンにつきましては、同じ物質が「少量新規」にも申出があった場合には、その「少量新規」の分も含めて全国10トンを超えないようにするという制度になってございます。

では、4ページ目を御覧ください。このグラフが近年の実績数量でございます。いずれも年々件数が増えてございます。ちなみに、24年度の件数は「低生産」が1,316件、「少量新規」が3万1,049件となっております。特に少量新規におきましては最近5年で約1万件増えているという状況でございます。

では、次のページをお願いいたします。その「少量新規」化学物質の確認の受付期間でございますが、5ページの右下の矢印に受付期間を記載してございます。年4回の受付期間を設けておりまして、例えば4月1日から製造・輸入を始めようという場合には、1月20日～30日の間に申出を行うということにされております。その後は、3か月ごとに受付

期間を設けて確認を行っております。

続いて、次をお願いいたします。先ほど御説明をいたしましたとおり、「少量新規」の確認制度におきましては製造・輸入の上限が化学物質ごとに年間で全国を1トンとされております。こうしたことから、複数の事業者が同一物質についてこの申請を行った場合には、その予定数量が調整をされることがございます。昨年度の実績で申し上げますと、ここに記載してございますが、3万1,673件の申し出がございまして、そのうち約85パーセントの2万7,000件につきましては申し出のとりの数量で確認がされてございます。残りの4,632件につきましては、数量調整が行われております。

ちなみに、この数字には申出を行った時点で既に1トンの上限値が埋まっていたために確認ができなかったという620件も含まれてございます。

また、この数量調整が行われた申出の内訳につきまして同一物質に何者から、要するに幾つの企業から申し出があったのかという内訳を示したのが下の表でございます。2者、3者からというものが比較的多くなってございますが、最大では同一物質に17者から申し出があったというケースもございました。

では、次をお願いいたします。7ページに、「少量新規」として申し出のあった化学物質の用途をグラフにして示してございます。電気・電子材料が一番多くて約3割、その他中間物、フォトレジスト・写真材料、塗料・コーティング剤などがその用途としては多いものとなっております。

最後の2枚のスライドで、「少量新規」の上限値1トンと、それから「低生産」の10トンの根拠を示してございます。

まず「少量新規」の1トンの根拠につきましては、ディルドリンという魚介類への蓄積性があり、毒性も強い化学物質を事例といたしまして、毎年仮に1トン製造され、その一定割合が特定の水域に放出されたという場合を想定しまして、その地域の魚介類を摂取した場合の健康への影響を評価してございます。

具体的にはこの下の表でございますが、その化学物質の蓄積性を考慮して魚におけるディルドリンの濃度を推計し、比較的魚を多く食べる人を想定してディルドリンの摂取量を計算した結果がこの一番下の数値でございまして、東京湾では $0.42 \times 10^{-4}$ となっておりますが、これをディルドリンの許容摂取量と比較いたしますと、下回ってはいるけれども、比較的近い値になっているということで、1トンであれば仮にこういう化学物質が新しく開発され、製造・輸入されたとしても環境汚染は生じないだろうということで、1トンであれば試験なしでいいという制度にしているというわけでございます。

最後は、「低生産」の10トンの根拠でございます。実は、環境省は環境中における化学物質の濃度というものを昔から測定をしてございまして、昭和49年から平成12年までの調査の中で測った化学物質について製造・輸入量、要するに化学物質の製造・輸入量と環境中に化学物質が見つかるかということの関係を分析したというのがこの表でございます。それで、見てみますとやはり製造・輸入量が多いものは環境中で見つかる割合は多い。逆

に小さいもの、特に10トン以下の製造・輸入量のもは今までこの調査では環境中では見  
つからなかったということが分かっているわけでございます。

こうしたことから、毒性を調べなくても製造・輸入している数量として年間全国で10ト  
ンというのを決めているわけでございます。

以上、私から新化学物質の審査制度について概要を御説明いたしました。以上でござい  
ます。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして日本化学工業協会からの御説明をお願いいたします。

○日本化学工業協会 お手持ちの資料の2-2に基づいてお話を申し上げます。

私は産業界の立場から、今日はこの化審法につきましては1枚目でございますように化  
学産業の現状と規制との関係について最初、少々お話をさせていただいた上で、この化審  
法の合理化の必要性についてお話をします。さらに、新規化学物質制度の規則に関しまし  
ては国際的な比較も若干行わせていただいて、産業界としての化審法における現状での課  
題と要望を述べさせていただきたいと思えます。

まず、1枚目のスライドをお開きいただきたいと思えます。ここにごございますように、  
いわゆる化学製品といえますのは天然ガス、石化、あるいは自然品からいろいろなものを  
誘導し、今や自動車あるいは電気、電子等の工業製品、さらに生活分野において紙おむつ  
といったもの、吸水性ゲルといった展開、さらにちょっと写真に出ておりますが、使用量  
を大幅に低減していわゆる環境への負荷を少なくした洗剤等の化学製品も我々が提供させ  
ていただいております。新聞紙上、メディア等では化学というのは意外と化学物質として  
悪い面しか取り上げられておりませんが、化学産業は正に暮らしと工業を支える、  
さらに多くの製品素材を提供する重要な基幹産業でございます。

事実、次のページでございしますが、これはちょっと古いですが、日本における産  
業別出荷高の2010年の実績を出させていただいております。左側はちょっと読みにくいで  
すが、一番下は輸送用機器でございまして、化学産業は広義の意味での化学工業でいきま  
すとナンバー2ということで、実際に40兆円の市場規模を誇る産業でございます。その他、  
電気・電子等が上に並んでまいります。

こういった意味では、3ページに移りますけれども、正に我が国の化学産業といえます  
のは非常に重要な基幹産業であるとともに、現在新製品開発を通じていわゆる機能性化学  
品を中心にグローバル市場での高いシェアを今後展開していくという状況にござい  
ます。これは、ひいては我が国経済の活性化と雇用の創出につながっていくということでござ  
います。

恐縮ながら、10ページをお開きいただきますとグラフが載っております。今、申し上げ  
ましたのは実際に石化品、いわゆるエチレン、そういった部分からの誘導品に関しまして  
はコスト競争の世界で、いわゆる新興国との競争では勝ち目はありません。。そういった  
意味では、生産拠点は海外に移し、日本の国内ではここにごございます機能性化学品をに重

点を置いてきているという状況でございます。そういった意味では、営業利益ベースで見ますと46パーセントを占めておりまして、はるかに汎用化学品の部分をしのいでいるということでございます。

3ページにちょっと戻らせていただきますと、今、申し上げましたが、真ん中にございますように日本の強い産業、特に自動車、電機・電子、衣料、医療用具等は化学品の高機能素材提供がなければあり得ないということでございます。

右下には、最近話題になります有機ELの例を出しておりますけれども、正にこの有機ELの基幹になっているものは、ここにカメノコがいっぱい並んでいますように、化学品がこれを全て占めているということでございます。

こういった中で国際競争力は非常に今、激化していきまして、新たな素材材料の開発を迅速に行うことがますます求められております。そういった意味では、正に性能と製品開発スピード追求の中でこの化審法というのは主に工業用化学物質を規制する法律でございますけれども、日本の素材産業、提供産業の競争力強化には最もある意味で影響が大きい規制だといっても過言ではないかと考えております。

11ページに若干、実はこの化審法の流れの中で、我々の今のいろいろな動きの中でお客さんとの関係をちょっと示しております。この化審法の流れ中で、例えばリチウムイオン電池の例でございますが、顧客はやはり電機・電子の皆さんは常にこういったものを採用する上で、化学物質の採用の段階で常にこの化審法の取得状況というものに関係しているというのが一つのポイントになってまいります。化審法の取得には、1トン以上作るということになりますと1.5年以上かかるという現状でございます。そういった意味で、お客様のニーズにきちんと合うかどうか。こういった意味では、特にスマートフォンのような早いスピードの消耗品ですと、我々としてもこれがちゃんとカスタマーサイドのニーズに合うかどうか難しいところであります。

4ページに移ります。こういった中で、特に国際的な化学品管理の潮流の中で、今、御紹介がありましたように化審法は世界に先駆けて公布された法律でございます。これまで数回の制度の見直しが行われてきたということでございますが、実際にその運用自体の合理化という観点での見直しは行われていません。いわゆる新規に開発された物質については、全てに一律の画一的かつ過剰の試験を要求されておりまして、多くの費用、時間を要するため、有用な新規の化学物質の開発が停滞もしくは事業化を断念するケースがございます。

こういった川下産業の開発・上市に当たりまして、的確な対応ができないケースが実際に起こっています。これは、正に産業開発競争力への障害になっていると考えております。

こういった意味では、国際的な流れの中で化審法もリスクベースの管理を導入してはいますが、諸外国と比較するとその運用はいまだ硬直的、画一的でありまして、動物試験等過大・過剰な試験を求められるケースがございます。これは、先進国からは非関税貿易障壁と指摘されるところもでございます。



欧米各国同様に、正に暴露の可能性を考慮した、これが実際のリスク管理でございますけれども、現実的なリスク管理に基づいて科学的根拠に基づいた、必要であれば試験管の試験や高度に発達したITを用いたリスク類推手法などを積極的に取り入れた合理的、柔軟かつ現実的な制度が必要かと存じております。

次のページでございます。今日のお話の中では、当初この少量新規化学物質、いわゆる生産量の少ない場合の特例ということで、2番を中心に御議論が進んでいるかと存じます。この表は、それぞれの新規化学物質の制度を国際的に比較したものでございます。日、欧、アメリカと出しております。

今日はこの2番の紫の部分のみが着目されておりますけれども、この分野は我々の化審法の課題における一部と考えております。そういった意味では、これのみならず後の届け出、登録対象、あるいは通常新規登録、試験項目の2)番、3)番の黄色いところも若干の御紹介をしたいと思います。

まず6ページのいわゆる低生産・少量新規については既に御説明があったとおりでございますが、ここでの一つの着目点は、少量新規については全国で1トンを超えないもの、さらに低生産量につきましては全国で10トンを超えないように調整されているということでありまして、これを超えますと、一定の試験要求をして、これは一律に我々は試験をしなければいけないという状況になっております。

こういった場合、毎年複数社がこの1トン/全国の枠の中で、申し出があった場合は政府により一定の量を各社に割り当て調整をされているというのが現状でございます。ただ、事業者からしますと、競合の相手がどのような出方をしてくるか分かりませんので、ある意味では生産計画を立てにくいという不都合も生じるわけでございます。こういった意味では、是非先進諸国と同様な形で少量新規の枠を各社1トンベースにさせていただきたいとお願ひしたいと思います。また、低生産量の枠も全国1トンではなく各社1トンに変更させていただきたいと考えております。

こういった意味では、考え方のベースは正に先進諸国との制度の整合性もございまして、反面考えますと用途等、あるいは排出係数に基づく排出量とリスクを考慮すればある程度のリスク予測が可能でありまして、こういった意味で安全性の担保も我々是可以するだろうと考えております。

我々企業にとっても、実は安全性の確保というのは重要なアイテムでございますので、そういったものにも配慮しながら進めることができると思っています。

次のページでございますが、実は他にも分解生成物、不純物の問題がございます。我々は素材の化学品を提供していますと、どうしても不純物というのは製法上の改良をしてもなかなか混入を避けることはできません。

ところが、化審法の場合は1パーセントを超えますとこの物質に関して試験が要求されます。これをフルコースで要求されますと、真ん中にございます、3,000万円以上の負担がかかりますし、さらに試験が数年にわたることもございます。我々はやはり化学物質を

管理する上でも、実際に我々が商売する上でも、製品を実際に流して外へ出していますのは「あり姿」でございますので、是非「あり姿」トータルでの試験と評価を可能とさせていただきたいと考えている次第でございます。

考え方のベースの中では、確かに先進諸外国の制度との整合性もございますけれども、例えば化学物質として99トン作った場合の1パーセントは990キログラムでございますが、少量新規の今の枠ですと全然ノータッチでも済む話なので、こういった意味での不整合もあるのではないだろうか我々は考えているところでございます。

その次のページ、最後のまとめでございます。我々は化学産業でございますが、なかなかメディアでも話題にはなりませんけれども、地味ながら我々産業競争力の中では重要な役割を果たしていると考えております。化審法に関しましては、硬直的、画一的な運用から、より国際的に整合性のある現実的観点に立った合理的かつ適切な管理制度と運用へお願いをしたいと思っております。

繰り返しますが、あくまでも少量新規のみならず他の問題も非常に我々にとっては重要な課題でございますので、こういったものを踏まえた解決をお願いしたいと考えているところでございます。

安全性確保、環境汚染防止というのは是非我々も進める必要がございますが、特に進化した定量的、科学的推測手法、テクノロジーの進歩に見合ったツールも積極的に導入願いたい。さらに、合理的なリスク管理レベルの向上とシステムを追及願いたいというふうには是非思っているところでございます。こういったインフラ整備、基盤技術整備の進行は国内の雇用確保にもつながりますし、またはイノベーションにもつながるわけでございます。正に日本の産業競争力の強化と、それから環境リスクの低減化にも、より効果を発揮するのではないかと考えておる次第でございます。

以上でございます。長くなりまして、恐縮です。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の御説明についての議論に入りたいと思っておりますが、ここでは化成品工業協会の方にも適宜御発言いただくこととしたいと思います。

最初に私から1点申し上げたいのですが、今の御説明の5ページの「新規化学物質制度の国際比較」という資料が私は非常に印象的だったのですが、3省の皆様もよく御存じかと思っておりますが、今、政府として国際先端テストという考え方をとってございまして、規制に関しては国際的に見て日本の規制が最も緩やかなものであるようにしていくという大方針が出ているわけですね。

これは、一見して日本の規制が非常に厳しいということがこれで明らかなわけなのですが、かつ先ほどお話のあったことで、もちろん安全とか環境の確保が非常に重要だというのは重々認識しておりますが、暴露の可能性がほとんどないような物質にまで一律に試験を要求しているとか、そういう取扱いが必ずしも安全の向上とか環境の確保ということにも資していないのではないかという印象を受けました。

その点について、3省の方の御意見をまず伺いたいと思うのですが、いかがでしょうか。  
あるいは、アメリカやEUは規制が緩過ぎるというふうにお考えですか。

○環境省（瀬川室長） ありがとうございます。国際整合性というのは私どももいつも気にしているところでございます。新しい規制、あるいは新しい規制緩和を考えるときに、やはり先に走っている国がないか。あるいは、中国、韓国といったアジア、私どもの国から恐らく年間4兆円くらいの規模で化学品を輸出しておりますけれども、そういった国々における規制や、あるいは緩和の方向がどうかということはいつも気にかけております。

座長がおっしゃられました分解生成物の取扱い、あるいは不純物の取扱いという一つの側面を見ますと、これは非常に数値的によく比較できるものですから、日本の規制があたかも厳しいかのように見えます。

ただ、実際には非常にいろいろなアスペクトがございます。日本国においては、もともと法制度として環境汚染を契機にしてこの法律が始まったという設計になっておりますし、または国際整合性という観点でいきますと、例えばアメリカ、TSCA（有害化学物質法）に関しましては、事前に要求される情報について当該事業者が売った先、つまり事業者が管理されない場所でどのように使われ、どのように環境中に出て、どのような労働者の方々が暴露されるのかといったところまで情報を要求されます。こういったことは、私ども3省の方ではいたしておりません。

いろいろな観点がございますので、あるアスペクトだけをもって化審法という日本の法律が世界に先駆けて最も厳しいということはなかなか比較が難しいかなという気もいたします。

申し訳ありません。先生に申し上げるようなことではないというのは重々分かっておるのですが。

○大崎座長 ちょっと誤解があると思うのですが、私は別に日本が一番厳しいというふうに決めつけているわけではなくて、少なくともこの点において、ここに出ている点において厳しいことが明らかなのではないですかということをお願いして、これらの点について海外と同じくらいに合わせるといことはできないかと申し上げているのです。アメリカで、よりたくさん情報を要求しているとしても日本の方が少ないのならば、それは結構なことなのではないですか。

○環境省（瀬川室長） 厳しいか、緩いかという観点よりは、法律をどのような観点で見るとい点がいろいろございますということをお願いしたかったという気持ちだけでございます。

○大崎座長 どうでしょうか。他の省の方も、現行規制は揺るぎのないものとして再検討の余地なしとお考えなのですか。

○厚生労働省（長谷部室長） 厚生労働省でございますが、法律は国際比較というのはなかなかこういう一覧表だけでは難しいものは確かにあると思います。それに、日本のこれまでの検討経緯もございます。

ただ、将来の考え方としては、学問、科学の進歩に応じて成果は取り入れていくべきだとは思いますが、それはきちんと科学的な議論をした上でと考えております。

○化成品工業協会 すみません。せっかくこの場に呼んでいただきましたので、化成品工業協会です。

化成品工業協会は今、会員は120社くらいで、そのうちの二十何社は日化協にも関連している大企業なのですが、その他の70社、80社はほとんど中小企業でございます。それで、彼らはどちらかというところ、確かに法規制に関するコンプライアンス意識というのは非常に高いと思うのですが、結局毎日何をやっているかというところ、正に化審法の申し出、それから届け出の対応であっぷあっぷというところ、粛々と対応しております。それで、日ごろの不自由を不自由とも全く感じないでやっているようなところがあるのかなと思って、今回みたいに例えば少量新規1トン、あるいは低生産量10トン各社ごと、そんな話がもしあったとしたらどう思いますかというところ、皆、非常に喜ぶのです。

というのは、先ほど日化協の話の中でも生産計画が非常に立てにくいということがあったのですが、中小企業は何で勝負しているかというところ、大企業が作れない少量の特徴を持った化学物質で勝負しています。だから、0.2トンなのか、0.3トンなのか、0.9トンなのか、その辺りが生産計画なのです。

それで、昨年0.5を生産して、ことしまた新しい顧客もできて0.8かと思っていたら0.2になっちゃったとか、それこそ本当に死活問題で、大企業と比べると本当にこの辺りが大きな死活問題になってきますので、もし1社当たり1トン、あるいは10トンといったことをさせていただければ、多くの会員は非常に喜ぶことにはなろうかと思っております。

○森下委員 質問になるのですが、今の話だと最初にたくさん応募されるということは、最初に応募しておかないと枠がなくなるともう受け付けられないから、恐らく1回目に皆さん応募されるということなのですね。

○化成品工業協会 早い、遅いは。

○森下委員 それは、関係ないのですか。1年間の枠が決まっているという理解ですね。

○日本化学工業協会 とにかく全国1トンという枠は決まっているわけでありまして。それで、各社それぞれのキャパに応じて1トン枠の中で申請をさせていただくこととなります。もちろん、これは1年で済むわけではございませんので、2年目はその実績に応じた形で申請をさせていただきます。

○森下委員 かつ年間10トンですね。逆にその制度を維持していると、これは談合じゃないのですか。

○日本化学工業協会 これは、我々のコメントするところではございません。

○森下委員 そういうことを強要しているような制度になっているのではないのですか。

○大崎座長 そこは、経済産業省から何か御見解はありますか。

○経済産業省（恒藤室長） 先ほどからの質問とも絡みますけれども、確かに諸外国と比べてこういう個別のところでは違いがあるというのは事実でございます。

ただ、他方で過去PCBによる環境汚染ということもあり、またそれを二度と起こさないようにするというのがこの法律の趣旨だと考え、それではそのためにどうしたらいいのかということを科学的に考えたときに、やはり全国で1トンまでであれば試験をしなくても大丈夫だろうということで今この制度にしているわけです。

そういう意味では、もし環境を守りつつ何か工夫ができるのであれば、それは是非考えていきたいと思っておりますが、今のところはこういう制度にしているということでございます。

○大崎座長 逆にいうと、1社1トンにしたら環境が汚染されるというふうに経済産業省としては確信されているということですか。では、EUやアメリカではそういうことは何で心配されていないのですか。

○経済産業省(恒藤室長) すみません。EUやアメリカがどういう議論をし、どういう検討をし、今の制度にしたのかということについて、我々が入手できるところについては調べたつもりでございますが、どういうサイエンティフィックなエビデンスを持ってやっているか、確信を持って理解するところまでというのは残念ながら現在はできておりません。

ただ、私どもとしては、今までの分析であればどんな特性を持った化学物質であっても1トンまでであれば、仮にそれが100パーセント環境中にばらまかれたとしても、こういう同じような被害は生じないだろうということで全国1トンという数字にしているということです。

○化成品工業協会 化成品工業協会ですけれども、先ほど森下委員の方から言われたように、事前に出しておくのかということに関しては、枠取りの考え方を実際に我々企業は当然持っておりまして、その年に生産できなければどうしようもないので、事前に作るか、作らないか分からないものに関しては申請を行うということは実際には現実に行われていると思います。ですから、毎年、毎年、数が増えていくというのはそういうところにあると思います。

それからもう一つ、今は有害性だけで議論をしているという制度になっているわけですが、4年くらい前になりますが、前回の法改正の際に、通常に大量に流通している化学物質に関してはリスク評価ということで、どれぐらい環境に排出されているかという係数をかけて、その中で議論をしていくという流れが現在ございます。

ですが、新規の届け出制度に関してはそれが導入されていないがために、そのハザードだけの絶対的な数量で議論をされているというところがありますので、審査制度の中にそのリスクの考え方というものを取り入れて、同時に行っていくということがやはりいいのではないかというふうに企業として考えております。

○大崎座長 その点について、経済産業省あるいは厚生労働省、環境省から何か御意見はありますか。そのリスクアセスメントみたいな考え方を取り入れるべきかどうかということについて、それは危険ですか。

○経済産業省(恒藤室長) これまでの運用の考え方をまず御説明させていただきますと、

少量新規については3万件というものを確認しているという中で、やはり化学物質の製造なり輸入をされる方が、お客様のところでその化学物質がどういう形で使われるのかというところをどこまで確保して製造・輸入されるのか、あるいは、どういうことに使われるのかという情報をしっかり持ってされるのかというところまで考えたときに、現実的には何に使われるかは分からないけれども、最悪のケースを想定して考えようということで、今の制度はこうなってきたということでございます。

○大田議長代理 全国で1トンと、全国で量を決めるのは取り締まる側からするとやりやすい方法ですけども、使う側からいうとこれはどう考えても使い勝手が悪くて、生産や製造の計画が立てられないし、早いもの勝ちになるし、年に4回しかその機会がないわけですね。

環境だけというのではなくて、環境と産業の両立を考えるのが政策だと思うのです。その観点から、今のリスクを考慮するという方法もあるでしょうし、何か見直してみようお考えはないのでしょうか。

○経済産業省（恒藤室長） 確かに、1社1トンではなくて全国1トンという形になっているがゆえに、予見可能性が高くないといえますか、低いこともあるというのは認識をしております。そういう意味では、課題があるということも認識はしております。

そういう中で、環境汚染を守る。今のリスク以上にリスクを上げない中でどういう仕組みを考えていくのかというところについて、正直言うと今までのところは工夫ができていないということでございます。

○大田議長代理 これから工夫をしていくというお気持ちはありませんか。

○経済産業省（恒藤室長） そういう意味では、確かに何かの工夫を考えていきたいとは考えています。

○大崎座長 そこは経済産業省ですので、今リスクを高めずにとおっしゃったのですけれども、日本の化学産業が崩壊するリスクというものは是非考えていただきたいと思うのです。

○久保利委員 3省から出ているものの9ページのデータを見ると、末尾の検出というものには10トン以上50トン未満のところでは不検出が18、検出が1、19件の中で1件だけですね。

逆に、3省からお出しいただいた2-1の6ページを見ると、同一物質に対する申出者数というのは最大で17社なのです。ということは、要するに仮に10トンあったとしても、10トン以上50トンですから、そうすると1社が皆1トンだとしても17社で17トンにすぎない。

だから、低生産であっても1~10というのは不検出が6だということに9ページはなっていますね。だから、100パーセントだという意味ですね。それで、これは19のうちの1つと出ているから、5パーセントが検出されたというのが10~50のこの数字なんじゃないでしょうか。検出状況です。

そうだとすると、検出されたものは一体物品が何なのかは分かりませんが、現実問題として1社に対して1トンとやって、もし今の状態のまま全国で1トンというふう

に言わないで1社1トンというふうにやったとしても、実はほとんど検出されるようなものは出てこないのではないか。

だから、逆に言うとアセスメントも含めてもう少し大量的などいいますか、一つ一つのものをここまで個別業者にいろいろなものの負担をかけるのではなくて、もう少し総合的に考えてみても17社で、1トンで17トンあったところで、私はそんなに重篤な大変な問題が起きるとは思わないのですけれども、その辺りを御検討されるつもりはないのでしょうか。

○大崎座長 今の点に付け加えて、私も今のこの図を見て気が付いたことを申し上げたいのですが、これは昭和49年度から平成12年度までの積み上げのデータになっているわけですが、昭和49年度と最近ですと随分と環境対策の技術なども変わっているのではないかと思うのです。最近はどうなのかということ踏まえた対応というのも御検討いただけないかと思うのですけれども。

○経済産業省（恒藤室長） すみません。この資料の説明が若干言葉足らずなところがあるので、まずその誤解を解きたいと思います。

この法律というのは昭和48年から導入をされておりまして、48年から蓄積性が高い化学物質については原則輸入、生産がされないということになっておりますので、魚に溜まるようなものというのは48年以降、日本ではもう流通していない。それで、魚に溜まらないようなものの中で、では検出されたかどうかというのがこの最後の紙でございますので、最後の紙については魚に溜まらないというのを確認した上で、ではどこまで許せますかということでこの制度を作っておりますので、10トンまでだったら毒性を調べなくてもいいですよということやってございます。

では、仮に魚でたまったらどうですかというのは、その1つ前のページの試算でございまして、魚に溜まるものについては年間1トンが仮に作られ、それが全部流されたとする許容量ぎりぎりですということになってございます。この資料は、そういう意味だということはず御理解いただきたいところです。

それから、最近の状況はどうなのかということでございます。これは対外的には資料を出してございませんが、今でも化学物質の排出量については他の制度、例えばPRTRという制度ができ、そこで各事業者がどういうふうな化学物質を使ってどれだけ出しているかというのは取ってございます。そういうものなどを見ますと、やはり10トンの排出量であれば、そこそこ懸念がある箇所はあるだろうというのが私どもの分析でも内部ではしてございまして、この12年以降、何もやっていないかということ、新しいデータも用いて分析というのは一応内部ではしているつもりでございます。

○大崎座長 そういうことを申し上げたかったのではなくて、こういう古いところから蓄積されたデータだけでやられるのもどうか。最近は状況がよくなっているのではないかと申し上げたかったのですけれども、それはちょっと置いておいていただいて、でも先ほど久保利委員のおっしゃった10トンでほとんど検出されないというような状態があるのだと

したら、1トン未満の方のものは競合が最大で17社だったということであれば、それは1社1トンにしてしまっても大丈夫じゃないかという、そこに対する御見解は何かございますか。

○経済産業省（恒藤室長） すみません。これも繰り返になってしまうのですが、仮にそれがすごく魚に溜まりやすいものであって毒性が強いものであった場合には、それこそ魚にたまってしまうということも考えられますので、それを1社1トンにして17トンまで大丈夫ですというのは正直難しいのではないかと考えています。

○日本化学工業協会 ありがとうございます。ややもすればそういう議論になるのですが、化学物質というのは実はいろいろなものがございます。単にディルドリンみたいなものだけではないのです。それこそディルドリンより危ないものだってあるのです。そのときは、1トン以下でも危ないものは危ないのです。

更に、9ページにございます検出状況に関しましても、同じ化学物質で全国調査をしながらそれを統計的に処理していくなればそれなりの正当性はございます。量的にもそういうふうなことは言えるでしょう。

でも、ここはいろいろな多くの化学物質をまとめてここに表示されている話であって、中にはなかなか検出しにくいもの、当時の分析技術だと検出されないものもあったはずなので、これだけで議論するのはちょっと得策ではないのではないかと思います。

いずれにしても、担保という観点からは、単に例えば化審法でも生分解という部分だけで見ていいのか。実際に化学物質は多面的に流れていきますので、それをよりリスクの高い予測をしながら必要なデータを、危ないと思ったらそれは是非要求するような形のフレキシブルな運用をお願いできればと思っている次第でございます。

○長谷川委員 さっきの全国合計か、1社単位かというところですけども、政策的に押さえたいというふうに考えるときは税を使うのが普通なんじゃないですか。それで、そうでなくて全国合計というふうに枠をはめてしまうと、やはりその枠取り行動みたいなこととか、あるいはもっと不明瞭なこととかが起きるかもしれないというので、そこは普通の経済産業省の伝統のお考え方で政策を考えればいいのじゃないかと思います。

○大崎座長 何かございますか。

○経済産業省（恒藤室長） 確かにそういう形で誘導していくというのも一つの方策として、可能性としては考えられると思いますけれども、やはり予期せぬ毒性を持った危ない化学物質が大量に作られ、それが放出されてしまった場合のことを考えると、やはり数量に上限を設けることを考えざるを得ないのではないかというのが今の考え方です。

○大崎座長 ですから、そこが正にさっきから出ているリスク評価の話だと思うのです。非常に危ないものが大量に放出されるような状況を作ってはいけないというのは、事業者の方も重々承知しておられるのじゃないかと私は思うのですが、そういった可能性がほとんどないような状況にまで画一的な試験等々を要求しているのじゃないかという話が出て



いるわけです。だから、そこは改善すると言っただけだと非常に前向きでいいかと思うのですけれども、どんなものなのでしょう。

あるいは、事業者の方の言っていることは相当無茶だというふうにお考えなのですか。  
○環境省（瀬川室長） 環境政策というのは科学に基づいてということと、いろいろな方の御意見、お考えを聞きながらどのように我が国として成長していくのかということをも念頭に置いております。

1社1トン、あるいは上限10トンというのは、現在の状況から考えますと、申請をする際に全ての売り先、あるいはお使いのところ、あるいは捨てるところまで見通せないのですというようなお声も事業者の方々からはお聞きしております。そういったことを含めて、全部情報を出していただけるような状況にあるのか、そういった作業がかえって御負担にならないのかということ、いつも私ども3省とも気にしているところではあるのです。

ですので、どのような化学物質のお使いのされ方かなど、お考えがあるのかというのは今日的にはまた違っているところもあるかもしれませんので、お考えをお聞きして検討させていただくことは3省ともやぶさかではございません。どのような形になるのかは始めてみないと分からないところはございますけれども、まず環境面から申し上げれば、先ほど来から私の友人であります経済産業省からも再三ございますが、1トン、10トンといった数値で管理をしている現在では問題は生じていません。

ただ、それを1社1トン、極言いたしますと100社100トンとなった場合に一体どういうことが生じるのか。そのときに、どんなお使いのされ方、もちろん極論だということは分かっているのですが、私ども化学物質審査規制法は申請があったら必ずお受けして審査をしてお返しするという「受け」の法律になっておりますので、ちょっとカワードなのですが、どういったことが考え得るのか。環境を守りながら成長していくというのは、これは事業者だけではなくて私ども、それからここにおられる皆さんはそうだと思いますので、どういったことが考えられるのかを検討することは全くやぶさかではありません。そういった姿勢だけは、是非分かっただけだとありがたいと思います。

○日本化学工業協会 全国1トンを各社1トンというような要望をしておりますけれども、我々としては安全性なり、環境汚染の防止というのは大前提でございますので、科学的な視点とか、つまりリスク評価をより考慮した数量の管理とか、あるいは先ほど庄野の方からも分解生物なり不純物の評価の話も出ましたけれども、やはりそういった視点をリスクという考え方を入れて何か前向きの管理ができないかということ、是非とも考えていただきたいというのが本当のところでございます。

○大崎座長 ありがとうございます。なかなかこれも議論の尽きないところではございますが。

○大田議長代理 御検討くださるということで、ありがとうございます。

検討にはすぐ着手していただける。今年度御検討いただくということでよろしいでしょうか。

○環境省（瀬川室長） 従来から、御要望に応じて御相談というのはしております。こういった機会もございますので、御相談は始めようと思います。関係者の方がおられるのと、それとサイエンティフィックな議論が必要だと思っておりますので、できるだけ早くというふうには思っております。

○経済産業省（恒藤室長） 今回、やはり暴露という面もよく考えた方がいいのじゃないかという御指摘、サゼスションもいただきましたので、それを踏まえて早目に検討に入りたいと考えております。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、この議題に関する議論はここまでということにさせていただきたいと存じます。どうも皆様ありがとうございました。

本日のワーキング・グループの議題は以上でございます。委員、専門委員の皆様、有り難うございました。