11 経済産業省　非予算（特区・地域再生　再検討要請回答）.xls

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
1120010	事業用電気工作物設置に係る主任技術者の選任要件の緩和	電気事業法第43条第1項及び第2項、 主任技術者制度の解釈及び運用（内規）	事業用電気工作物の設置者は、その電気工作物の工事、維持及び運用に関する保安の監督をさせるために主任技術者免状の交付を受けている者のうちから主任技術者を選任しなければならない。ただし、事業用電気工作物のうち自家用電気工作物を設置する者にあっては、経済産業大臣の許可を受けて、主任技術者免状の交付を受けていない者を主任技術者として選任することができる。その許可の条件を内規として定めて運用している。		第二種電気工事士の業務にて、自家用電気工作物で最大電力「100キロワット未満」の需要設備を有する事業場の許可主任技術者指定 が可能ですが、この「100キロワット未満」の基準を、第一種電気工事士の半分にあたる「250キロワット未満」まで見れるように緩和して欲しい。	現在弊社の料金対象電力147キロワットの工場にて協力会社でお願いしている電気主任業務を自社で行い管理費用の軽減が狙いです。業務にあたる者は電工二種を所持し、関連の立会い業務を10年以上経験がありますので許可をお願いしたいと思います。全国でニーズがどのくらいあるのか現時点ではわかりませんが、電工二種もそんなに簡単な試験ではございませんし、この資格で250キロワット以下で受電しているキュービクルの管理は十分出来ると考えています。	C	－	法第43条第2項の許可要件は、その設備規模及び主任技術者の業務を行う者の能力について、保安確保の観点から定められている。 要望は、第二種電気工事士の扱うことができる電気工作物の最大電力を250KWにしてほしいとのことだが、仮に第二種電気工事士の実務経験が10年以上あったとしても、その者が250KWという規模の大きな高電圧の設備の保安の監督を行うことは、安全確保の観点から問題があるため、対応することはできない。	「安全確保の観点から問題がある」と回答されているが、「問題」となる点について具体的に明示されたい。	もっと具体的な回答を希望します。	C	－	第二種電気工事士は、電気工事士法において、一般用電気工作物（600V以下）の電気工事にのみ従事できるとされている。また、その資格取得の試験等においても一般用電気工作物に係る知識・技能を求めている。 このため、第二種電気工事士は、自家用電気工作物（600V超）の知識を有しているものとは認められない。したがって、自家用電気工作物の知識を有さない第二種電気工事士が自家用電気工作物の主任技術者となることは、当該工作物による感電、火災を防止するため、基本的には認められない。		1 0 0 4 0 2 0	アイリスオーヤマ㈱	兵庫県	経済産業省
1120020	新エネルギーの利活用の促進（バイオエタノール）	大気汚染防止法第19条第1項 大気汚染防止法第19条の二第1項 大気汚染防止法第19条の二第1項の規定に基づく、自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度告示 揮発油等の品質の確保等に関する法律第13条第1項 揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第10条 道路運送車両法第40条、41条 道路運送車両の保安基準第1条の2 道路運送車両の細目を定める告示第3条	自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律の3法律においてそれぞれ規格を定めているものであるが、道路運送車両法及び品確法での燃料規格は、大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第2項の規定を踏まえて規格を制定しているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止の観点から、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、含酸素率1．3%までを規定している。また、品確法及び道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとともに、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。 大気汚染防止法においては、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、含酸素率1．3%までと規定しており、許容限度以上にバイオ燃料が混合された燃料については、これに対応していない車両に使用した場合は大気汚染への影響があることから、認められていない。 揮発油等の品質の確保等に関する法律（以下「品確法」という。）においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。同法においては、大気汚染防止法第19条の2第2項の規定を踏まえて規格を制定しているものであるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題がない燃料性状を規格として規定しており、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。 エタノール含有量については、一般車両に高濃度アルコール燃料を導入した場合に金属腐食及び火災のおそれがあるため、一般車両に使用して安全性上問題のない燃料として3%上限を規定しているものである。また、バイオディーゼル含有量については、混合率5%を超える燃料については、実際に車両に対する不具合も報告されており、このような燃料を使用して公道走行することは車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題があることから、5%上限を規定しているものである。 したがって、同法の規格を越えたバイオ燃料混合燃料の使用・販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められていない。 道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることから、E10燃料は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格において、一般の自動車燃料として使用することが認められていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。		ガソリンへのバイオエタノールの混合率の上限を10%とする。 また、バイオエタノールを10%混合したガソリンに対応した車の登録を可能にする。	バイオエタノールは、規格外小麦等から製造し、ガソリンと混合して輸送用燃料として使用することができる。 バイオマスから製造されており、カーボンニュートラルであることから、環境に優しいエネルギーである。 平成20年に、「揮発油等の品質の確保等に関する法律」が改正され、製造や販売に関し、様々な規制が強化されたところ（平成21年2月施行）。 ガソリンへのバイオエタノールの混合率は3%までとされているが、環境に優しい新エネルギーの利活用促進のため、混合率の上限を緩和する必要がある。 また、エタノール濃度が3%を超える燃料に対応した車両は、現行法上の保安基準に適合しておらず、道路を走ることができないため、基準を改正する必要がある。	C	Ⅲ	大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第1項においては、自動車排出ガスによる大気汚染の防止を図るため、自動車排出ガスの許容限度及び自動車の燃料の性状に関する許容限度又は自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、現在エタノール混合燃料については、含酸素率1．3%（エタノール混合率にして概ね3%）までと規定している。今後、混合率10%までの高濃度エタノール混合燃料の試験研究用自動車以外の自動車への使用を可能とするためには、大気汚染防止法に基づくこれらの許容限度並びに揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく燃料性状に関する規格及び道路運送車両法に基づく自動車の安全上、環境上の基準の見直しが必要となることから、今年度から実施している高濃度バイオ燃料実証事業の成果等を踏まえながら、関係省庁と連携しつつ所要の検討を進めて行く考え。 揮発油等の品質の確保等に関する法律においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。同法の燃料規格は、大気汚染防止法第19条の2第2項の規定を踏まえて制定しているものであるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題がない燃料性状を規格として規定しており、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油は脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。したがって、同法の規格を越えたバイオ燃料の試用販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められるものではない。特に、E10等の高濃度エタノール混合ガソリンについては、一般車両に使用した場合に、金属腐食による車両火災のおそれなどの安全性上の問題、および含酸素分の増加によるNOxの増加等の大気汚染防止上の問題があることから、原則としてE10の使用は認められるものではない。 一方でバイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施しており、これによって同法においてもバイオ燃料の高濃度化についての検討を行っているところである。この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。なお、高濃度エタノール混合燃料試験研究については、現時点では、北海道とかち財団や大阪府においてE10の試験研究認定を3年計画で取得し実施しているところ。 なお、今後の同法の燃料規格の改正には、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度の改正及び道路運送車両法の保安基準の改正の必要があり、今後、関係省庁と連携しつつ所要の検討を進めて行く考え。 道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることから、E10燃料については、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格において、一般の自動車燃料として使用することがみとめられていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。 一方で、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件としてE10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施しており、現在、北海道のとかち財団や大阪府において3カ年にわたる試験研究実証が実施されている。 なお、E10対応車の型式指定のための保安基準の改正には、この大臣認定による試験走行で得られたデータによる安全性や環境性能の検証が必要となるほか、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格においてE10燃料の規格が定められる必要があり、今後、関係省庁と連携しつつ所要の検討を進めて行く考え。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、「所要の検討を進めて行く考え」と回答されているが、それぞれ今後の検討スケジュール等があれば明示されたい。	「自動車排出ガスによる大気汚染の防止を図るため、含酸素率1.3%と規定している」、「含酸素分の増加による大気汚染防止上の問題がある」とあるが、排出ガス試験では、CO、NOXどちらも自動車排出ガスの許容限度を大幅に下回っている。 大気を汚染するのは排出ガスであり、排出ガスが明らかに許容限度以内であるにもかかわらず、燃料の性状として含酸素率が1.3%を超えていることにより使用を禁止する理由をご教示いただきたい。 「一般車両に使用した場合に、金属腐食による車両火災のおそれなどの安全性上の問題がある」とあるが、一般車両への使用の危険性は承知しており、E10対応自動車への使用を提案しているもの。	C	Ⅲ	大気汚染防止法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律での燃料性状の規格の原則的考え方は、我が国で使用される全ての自動車の安全性及び排ガス低減性能を確保することを前提としているものである。 したがって、大気汚染防止法における燃料の規格については、使用過程車（E10未対応車）にE10を使用した場合、排出ガス低減性能が悪化するものもあることから、含酸素率1．3%を上限として規定しているところである。 同様に、揮発油等の品質の確保等に関する法律の燃料性状の規格についても、使用過程車（E10未対応車）にE10を供給した場合の安全性が確保されず、さらに排出ガス低減性能が悪化するものもあることから、エタノール3%及び含酸素率1．3%を上限として規定しているところである。 なお、国土交通省における試験自動車としてのE10対応車の認定にあたって、排出ガス低減性能や安全性について満たすべき技術的要件を定めたE10対応車の技術指針に適合していることを確認し、公道走行試験を可能としているところ。 今後のE10の規格化については、ご提案のようなE10対応車限定の規格としての検討を進めているところであり、これに向けては、現在、環境省による審議会での検討、国土交通省及び経済産業省による3年計画での安全性及び排ガスに関する大臣認定試験研究実証等により、各省と連携して検討を進めているところ。 規格化の検討のスケジュールについては、前述の3年間の実証事業の結果を受けて規格化を行う見込み。 また、今後E10対応車の型式指定及び登録のための道路運送車両の保安基準を策定するためには、現状では排ガスのデータ等が十分でないことから、現在、環境省による審議会での検討、国土交通省及び経済産業省による3年計画での安全性及び排ガスに関する大臣認定試験研究実証等を行っており、これらの検証結果を受けての型式指定のための保安基準改正について、大気汚染防止法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律でのE10燃料規格の検討等とも併せて、各省と連携して検討を進めているところ。 保安基準改正の検討のスケジュールについては、E10規格化の検討と同様に、前述の3年間の実証事業の結果を受けて行う見込み。	十勝エネルギー特区	1 0 1 4 0 2 0	十勝エネルギー特区推進協議会	北海道	経済産業省 国土交通省 環境省
1120030	新エネルギーの利活用の促進（BDF）	揮発油等の品質の確保等に関する法律17条の7第1項 揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第22条第1項	自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律の3法律においてそれぞれ規格を定めているものであるが、道路運送車両法及び品確法での燃料規格は、大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第2項の規定を踏まえて規格を制定しているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止の観点から、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、含酸素率1．3%までを規定している。また、品確法及び道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとともに、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。 揮発油等の品質の確保等に関する法律（以下「品確法」という。）においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。同法においては、大気汚染防止法第19条の2第2項の規定を踏まえて規格を制定しているものであるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題がない燃料性状を規格として規定しており、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。 エタノール含有量については、一般車両に高濃度アルコール燃料を導入した場合に金属腐食及び火災のおそれがあるため、一般車両に使用して安全性状問題のない燃料として3%上限を規定しているものである。また、バイオディーゼル含有量については、混合率5%を超える燃料については、実際に車両に対する不具合も報告されており、このような燃料を使用して公道走行することは車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題があることから、5%上限を規定しているものである。 したがって、同法の規格を越えたバイオ燃料混合燃料の使用・販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められていない。		軽油へのバイオディーゼル燃料（BDF）の混合率の上限をは50%とする。	BDFは、廃食用油から製造し、軽油と混合して輸送用燃料として使用することができる。 バイオマスから製造されており、カーボンニュートラルであることから、環境に優しいエネルギーである。 平成20年に、「揮発油等の品質の確保等に関する法律」が改正され、製造や販売に関し、様々な規制が強化されたところ（平成21年2月施行）。 軽油へのBDFの混合率は5%までとされているが、環境に優しい新エネルギーの利活用促進のため、混合率の上限を緩和する必要がある。	C	Ⅲ	揮発油等の品質の確保等に関する法律においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。同法の燃料規格は、大気汚染防止法第19条の2第2項の規定を踏まえて制定しているものであるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題がない燃料性状を規格として規定しており、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール3%（E3）まで、軽油は脂肪酸メチルエステル5%（B5）までと規定している。したがって、同法の規格を越えたバイオ燃料の試用販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められるものではない。特に、混合率5%を超える高濃度バイオディーゼル混合軽油については、実際に車両に対する不具合も報告されており、このような燃料を使用して公道走行することは車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題があることから、原則としてB50の使用は認められるものではない。 一方でバイオ燃料の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施しており、これによって同法においてもバイオ燃料の高濃度化についての検討を行っているところである。この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。なお、高濃度バイオディーゼル混合燃料の試験研究については、現時点では、京都市においてB20の試験研究認定を取得し実施しているところ。 大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第1項においては、自動車排出ガスによる大気汚染の防止を図るため、自動車排出ガスの許容限度及び自動車の燃料の性状に関する許容限度又は自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、現在バイオディーゼル混合燃料については、特段の許容限度を定めていない。しかしながら、現在の最新の排出ガス規制及び今後の排出ガス規制に適合したディーゼル車に高濃度バイオディーゼル混合燃料を使用した場合には、排出ガスの量が増大する可能性もあり、今後のバイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、高濃度バイオ燃料実証事業を今年度から実施しているところ。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、「バイオ燃料の高濃度化についての検討を行っているところ」と回答されているが、具体的な検討の内容を明示されたい。	「実際に車両に対する不具合も報告されており、（中略）原則としてB50の使用は認められるものではない。」とあるが、十勝バスでは、強制規格を満たしたBDFを使用し、適切にエンジンオイルの交換を行い、夏季B100、冬季B50で通年走行したが、エンジン分解点検において不具合は一切生じていない。どのようなBDFをどのような状況で使用した場合に不具合が生じたものかご教示いただきたい。	C	Ⅲ	揮発油等の品質の確保等に関する法律での燃料性状の規格の原則的考え方は、我が国で使用される全ての自動車の安全性及び排ガス低減性能を確保することを前提としているものである。 バイオディーゼルの軽油への混合比率については、経済産業省において一般のディーゼル車を想定しつつ安全や環境等の観点から問題がないといえるバイオディーゼル混合軽油の性状を検証し、安全性が検証された脂肪酸メチルエステル5%までを品確法の混合上限として規定しているところである。 また、国土交通省が平成18年度に実施した廃食用油由来のバイオディーゼル燃料利用者へのアンケート結果では、回答のあった127件のうち、不具合有りの回答は57件（45%）と多数の事業者が高濃度バイオ燃料での不具合を報告している。同じく国土交通省が平成21年2月に策定した「高濃度バイオディーゼル燃料等の使用による車両不具合等防止のためのガイドライン」においても、バイオディーゼルを高濃度で使用した場合の不具合とその対処法が記載されているところである。 なお、高濃度化についての検討については、回答に記載しているとおり、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件として、高濃度バイオ燃料混合燃料等の規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施しているところである。	十勝エネルギー特区	1 0 1 4 0 3 0	十勝エネルギー特区推進協議会	北海道	経済産業省 環境省
1120040	水産物の輸入の承認申請前の水産庁長官への確認手続の簡素化	輸入貿易管理令第4条第1項第2号、中華人民共和国を原産地又は船積地域とするさけ及びます並びにこれらの調製品を輸入しようとする場合の2号承認申請の前の確認申請について	中華人民共和国を原産地又は船積地域とするさけ及びます並びにこれらの調製品を輸入しようとする場合の経済産業大臣への承認申請の添付書類として水産庁長官が確認した書類を必要としており、当該確認申請において提出すべき書類として、漁法及び漁場に関する確認書、当該貨物の漁獲時から日本に輸入するまでの売買、加工、輸送等貨物の流れを証する書類等の提出を求めている。		中華人民共和国を原産地又は船積地域とするさけ及びます並びにこれらの調製品を輸入しようとする場合の経済産業大臣への承認申請前の水産庁長官への確認申請において提出すべき書類のうち、当該漁法及び漁場に関する確認書、並びに当該貨物の漁獲時から日本に輸入するまでの売買、加工、輸送等貨物の流れを証する書類については、提出を不要とすること。	中華人民共和国を原産地又は船積地域とするサケ及びマスの輸入事業者は、輸入に際して、当該さけ及びますが母川国主義に反して不正に捕獲されたものではないことを確認するため、水産庁長官の確認を受けた上で、輸入貿易管理令第4条第1項第2号に基づく経済産業大臣の承認を受けなければならないこととされている。 当該確認手続においては5つの書類を提出することとされているが、その審査に1ヶ月程度要し、その後の承認及び通関手続を経て我が国に輸入されるまでに数ヶ月を要している。輸入されるサケ及びマスの多くは一次加工のみを経た生鮮品であり、輸入までにこれだけ多くの時間がかかると、冷凍保存されていたとしても、劣化等は避けられない。中国は我が国にとって水産物の一次加工の重要な拠点の一つとなっているところ、現行手続はその積極的活用の大きな障害となっている。 また、現状において、輸入されるサケ及びマスのほとんどは養殖されたものであって不正に捕獲された可能性は極めて低く、原産地の公的機関が発行する原産地証明等によりその事実を確認すれば足りると考えられるところ、現行手続は輸入事業者に無用な負担を強いるものであると考えられる。加えて、こうした手続により輸入に時間を要することにより、世界的に食料の需給がひっ迫している状況にあって、輸入先の多様化等を通じた、安定的な食料供給の確保等、国民の食生活の安定にも支障が生じるものと考えられる。	C	－	国連海洋法条約第66条において、サケ・マスなどの溯河性資源については、「溯河性資源の発生する河川の所在する国は、当該資源について第一義的利益及び責任を有する」とする母川国主義が定められている。 また、北太平洋における溯河性魚類の系群の保存のための条約第3条第3項においても、条約締約国は、「この条約に規定された禁止事項に違反して採捕された溯河性魚類の取引を防止し、及びそのような取引に関与した者を処罰するため、適切な措置をとる」こととされている。 このため、我が国は、過去において同条約に反し不法操業を行った台湾、北朝鮮及び中国を原産地又は船積地域とするサケ・マス類を我が国に輸入する場合は、輸入貿易管理令第4条第1項第2号の規定に基づく輸入承認を必要としているところであり、輸入承認に当たっては、不法操業による漁獲物及び当該漁獲物から生産された調製品ではないことを確認することが審査における重要な要件であることから、これらの提出を不要とすることは適当でない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	貴省ご回答の趣旨は理解するところであるが、当方提案の趣旨は、不法に採取されたサケ・マス等と養殖されたサケ・マスを一律に取り扱わず、後者に関して養殖地である原産国の公的機関が発行する証明書をもって、当該漁法及び漁場に関する確認書、並びに当該貨物の漁獲時から日本に輸入するまでの売買、加工、輸送等貨物の流れを証する書類に代えることを求めているものである。養殖されたサケ・マスについてはその事実が証明されれば足りると考えられるところ、公的機関が発行する証明書では足りないとする根拠を教示されたい。	C	－	当該漁法及び漁場に関する確認書を不要とした場合、原産地証明書では原料の数量及び原産地しか判断できないため、当該原料が、養殖など適正な漁法及び海域で漁獲された漁獲物によるものであるということが判断できないこと並びに当該貨物の漁獲時から日本に輸入するまでの売買、加工、輸送等貨物の流れを証する書類を不要とした場合、当該貨物が当該漁法及び漁場に関する確認書により適正と判断された原料を使用して製造された調製品であることがトレースできなくなることから、これらの提出を不要とすることは適当でない。		1 0 3 4 0 2 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	農林水産省 経済産業省
1120050	企業ポイントの失効等の利用条件に関するルールの設定	【該当法令】なし 【関連法令】民法、消費者契約法、不当景品類及び不当表示防止法	現状、企業ポイントの失効等の利用条件に関する明確な法令はない。		企業ポイントを財産と認め、ポイント失効に関するルールを法案としてまとめる。	現在、家電量販店やTUTAYA、クレジットカード会社等で、顧客の囲い込みを目的としたマーケティング・ツールとして、様々な「企業ポイント」制度が存在し、消費者にとっての価値も高まっている。しかし、「企業ポイント」の失効のルールは企業ごとにまちまちで、消費者に混乱をもたらしており、消費者とのトラブルに発展しているケースもある。消費者保護の観点から、失効ルール等、最低限の法整備を行うべきである。	D	－	企業の提供するポイントサービスが拡大する中で、ポイントの利用条件・有効期限の突然の変更、事前説明の無いポイント消失などについての苦情が消費者より寄せられるようになっているところであり、このような状況を受け、経済産業省においては、法学者や消費者代表などの有識者からなる「企業ポイントの法的性質と消費者保護のあり方に関する研究会」を開催し、ポイントについての消費者保護策の検討を行った。 当該研究会における調査では、ポイントについての消費者トラブルの多くは、企業の認識と消費者の期待のギャップから生じていたことが確認された。この問題を含む、当該研究会での検討内容を基に、本年1月、「企業ポイントに関する消費者保護のあり方」ガイドラインを取りまとめ、ポイントサービスの仕組みについての説明や、トラブルへの適切な対応などを企業に求める内容としている。 一方で、過大な規制を課すことに関しては、まずは企業による本ガイドラインで示された消費者保護の取組の推移を見るべきであり、ポイントサービスの運営コストを高め、多様で革新的なポイントサービスの存続を阻害し、ひいては、ポイント関連ビジネスの縮小や消費者の利便性の低下につながるおそれもあるため、企業ポイントについての法整備は、現時点では慎重に考えるべき。			D	－			1 0 3 9 0 1 0	個人	東京都	経済産業省
1120060	省庁対抗省エネ合戦ならびに自治体対抗省エネ合戦				内閣府が主体となって通達を出す	現在国をあげての温暖化対策を進めているが省庁間の温度差が激しく、このままでは京都議定書は達成出来ないと推測される。そこで従来の建物における原単位管理の中に「一人当たりの年間排出量」という新しい手法で庁舎管理を行いネットでの発表を義務づける事を提案したい。 従来の省エネルギーセンターが建物で進めてきた原単位は平米当たりのエネルギー使用量であり、ある程度の目安にしかならない。しかしながら、ある建物においてビルに入居する人数を年間総エネルギ-使用量を評価基準にして『1人当たりのCO2排出量』データを原単位に加えればより明確な判断が下せる。 省庁対抗省エネ合戦は経済産業省すら腰を引くと判断されるアイデアだがここは国策の15%を達成する為内閣府主導で進めるべきと思われる。	E		規制等は存在しない。 なお、政府としては、政府の事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める実行計画を閣議決定し、それに基づいて各省庁の温室効果ガス排出量を毎年公表しており、既に各省庁の排出量を比較することは可能。			E				1 0 7 0 0 1 0	NPO法人地球環境融合センター	東京都	経済産業省 環境省 内閣府
1120070	ITパスポート試験の一部免除措置について	情報処理技術者試験規則（昭和四十五年省令第五十九号）	現在、ITパスポート試験は、情報処理技術者試験規則に基づき実施されている。		IT企業の集積している渋谷区において、ITを駆使できる高度なスキルを持った人材の育成を促進し、雇用の創出や起業の促進を図る。具体的には【初級システムアドミニストレータ試験及び基本情報技術者試験の構造改革特別区域における特例措置】と同様に一部の講座の受講の条件を満たした受講生に対し、ITパスポート試験の一部免除を実施する。	【具体的な実施内容】 ・講座修了者に対するITパスポート試験の一部免除 【期待される効果】 ①高いITスキルを有した人材の増加 ②学生の就職支援や社会人のキャリアアップを推進 ③渋谷区におけるベンチャー企業成長促進や起業家の増加	C	Ⅲ	ITパスポート試験は、初級システムアドミニストレータ試験や基本情報技術者試験等のように午前試験と午後試験には分かれおらず、一括した試験となっているため、試験の一部を免除するということはできない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	ご回答いただいたような試験免除ではなく、[ストラテジ系]の基準点（30%以上）を緩和する。 ただし、合計得点の基準（60%以上）は、維持とする形で、資格の信頼性を担保させる。 以上のような措置により、IT分野における雇用拡大の実現に寄与させたい。	C	Ⅲ	情報処理技術者試験の合格基準を変更する措置は、試験のレベル及び信頼性に問題を生じるので受け入れられない。 ITパスポート試験は、一定時間内にストラテジ系、マネジメント系、テクノロジー系と3つの分野の設問に回答する形式であるため、仮に特定分野のみ基準点を緩和することとした場合、当該分野で回答に取り組む時間を他の分野に振り向けることが可能になるなど、影響は当該分野にとどまらず試験全体に波及することになり、問題が生じる。		1 0 7 3 0 6 0	株式会社パソナグループ　シャドーキャビネット	東京都	経済産業省
1120080	リサイクル料金の前払い制導入等	特定家庭用機器再商品化法	・小売業者は、特定家庭用機器廃棄物の引き取りを求められた場合は、当該特定家庭用機器廃棄物の排出者に対し、収集及び運搬に関し、料金を請求することができる。 ・製造業者等は、特定家庭用機器廃棄物の引き取りを求められたときは、当該特定家庭用機器廃棄物の再商品化等に必要な行為に関し、料金を請求することができる。 ・小売業者は、特定家庭用機器廃棄物を引き取ったときは、自ら特定家庭用機器として再度使用する場合、特定家庭用機器として再度使用又は販売する者に有償又は無償で譲渡する場合を除き、製造業者等に引き渡さなければならない。		現行法で規定されているリサイクル料金の後払いの問題点に鑑みて、これを前払いにするとともに小売りのリユースを制限することを提案する。	家電リサイクル法では、現行のリサイクル料金後払いのシステムにより、排出者・小売り業者との間で不法行為が目立つ。例えば、そこに関係のない回収業者が介在することによって廃家電が行方不明になることが多く、不法投棄や金属だけを抜き取って外国に売られるなどの弊害をもたらしている。この廃家電を正規ルートから外さないためにも排出者にはリサイクルしやすく、小売業者には確実に廃家電を製造者に引き渡すことができるような仕組みを作ることが重要であり、リサイクル料金の前払い制とともに小売業者が製造者に廃家電を再度使用（リユース）するしないに関わらず引き渡すべきだと考える。　　　　　　　　　提案理由：廃家電品が非正規ルートへ流れることの懸念は廃家電に含まれる金属資源を失うことである。希少資源大国を目指す日本国の競争力に関わる問題である。リサイクル料金後払いでは排出者は主に買い替えの時にはきちんとリサイクルに出すが、それ以外は非正規ルートへつながる不法回収者へ渡してしまうことが多く、製品購入時に小売店にリサイクル料金を払った方が良いと考える。	C	Ⅰ	平成18年4月に、家電リサイクル法施行から丸5年が経過し、法に規定する見直しの時期を迎えたことから、同年6月から産業構造審議会及び中央環境審議会の合同会合において家電リサイクル制度の施行状況の評価・検討が行われ、平成20年2月に報告書が取りまとめられた。 同報告書において、リサイクル費用の回収方式については、引取台数の着実な増加や不法投棄台数の減少傾向など着実に成果を上げている現在の施行状況を踏まえると、費用回収方式の変更という根本的な制度変更を行うことなく、現行の費用回収方式を維持しつつ、現行制度の改善のため、家電リサイクル法ルートへの適正排出促進のための措置や家電不法投棄対策等の個別課題解決のための措置を講じていくことが適当であるとされた。 これを受けて、経済産業省及び環境省では、メーカーによるリサイクル料金の引下げや小売業者による引取り・引渡しの一層の適正化、廃棄物処理法等の厳正な運用などの施策を実施・推進しているところである。 また、循環型社会形成推進基本法では、リユースは、環境への負荷の低減にとって有効であると認められるときは、リサイクルよりも優先されるべきと定められており、適正なリユースは引き続き促進されるべきである。 同報告書において、3R推進や消費者の排出利便性の向上の観点から、小売業者がリサイクル品のみならずリユース品についても積極的に引き取ることが望ましいとされた。 このため、小売業者による引取・引渡義務の適正実施を担保し、リサイクルされるべき廃家電とリユース品として扱うことが適当なものとに排出家電を適切に仕分ける基準を作成するためのガイドラインを策定したところであり、小売業者による同ガイドラインを踏まえた適切な仕分け基準の作成・運用を推進するなど、引き続き、適正なリユースの促進に向けて取り組んでまいりたい。			C	Ⅰ			1 0 8 0 0 1 0	個人	神奈川県	経済産業省 環境省