

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	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・関係官庁
130010	銃猟の制限の緩和	鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律第38条	日出前及び日没後においては、銃器を使用した鳥獣の捕獲等(以下「銃猟」という。)をしてはならないとされている。	日出前及び日没後においても、一定の制限を設けるなかでカワウの銃器による捕獲を認める	長浜市の琵琶湖上にある竹生島には、カワウの一大コロニーが形成されており、湖魚の被害や糞害等による捕獲被害、また、国宝を含む重要文化財保護への影響が深刻化している。毎年、銃器による捕獲や追い払いをしているが、銃器での捕獲は、日出から日没までという制限があるうえ、捕獲対象であるカワウは、繁殖時期以外は、日出前に鳥を飛び立ち、日没後に帰ってくることから、日中は、捕獲対象となるカワウが竹生島にいないのが現状である。その為、効率的なカワウの捕獲ができず、被害は更に拡大し、観光客へ被害を及ぼす可能性も懸念されることや、竹生島は、花ごう岩の一枚岩で出来ており、捕獲被害により地肌が露出し、すでに一部では土石の流出も見られ、今後、竹生島全体が崩落してしまう危険性もある。 竹生島は観光客がいなくなれば、他の陸地等とは違い、無人となることから、竹生島が無入であることを確認した上で、日出前または日没後30分～1時間前後の有視界に限り、銃器での捕獲を認めていただくことで、効率的な捕獲ができるようになる。なお、従事する捕獲員については、必要最少限の人数とし、経験年数、射撃の技術や視力良好な者、射撃場での訓練実施も含めた従事者を選定することとし、捕獲には必ずリーダーとなる監督員も同行し、常に無線等による連絡体制も整えることにより、安全を確保することとする。 以上のことにより捕獲が可能となれば、湖魚の被害等の軽減、そして何よりも「神を齎く島」として緑豊かな竹生島の再生が図られ、広域的被害の軽減にも繋がる。	C	I	日出前及び日没後は、狩猟の対象となる野生鳥獣をはっきりと判別することが困難であり、銃砲の発射により人間に危害を生ずるおそれもあるため、鳥獣保護法第38条において、銃猟を使用した鳥獣の捕獲等が禁止されている。 長浜市の要望は、3月下旬から9月中旬にかけて日没後30分から1時間程度の間の薄明かりの中で、竹生島の巣に戻るカワウを湖面及び島内より散弾銃で捕獲することであるが、①カワウは、全身が暗褐色であり、日没後の照度条件下では、明確にカワウを視認できず、弾丸がカワウに命中したかどうかの確認や、死体の回収等が困難であるため、効果の検証が難しいこと②カワウの視認ができない照度条件下で散弾銃を使用する場合、カワウを半矢にする可能性が高く、いたずらに負傷した鳥を増やすおそれがあること③個人の釣り人等が利用するプレジャーボートについては、全てを湖面から物理的に排除することは困難であること④日没後の駆除についても、カワウに慣れが生じ、飛行位置を高く取るなど、すぐに順応する可能性があることから、継続的な効果が見込めないこと⑤捕獲の実施に伴う事故の発生に対する責任の所在に関して、現時点では明確でないこと等から、人の生命に重大な危険を及ぼす可能性があるととも、継続的に効率的な捕獲に繋がらないことから、ご提案については認めることができない。	1021010	長浜市	滋賀県	環境省	
130020	銃猟の制限の緩和	鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律第38条	日出前及び日没後においては、銃器を使用した鳥獣の捕獲等(以下「銃猟」という。)をしてはならないとされている。	現行法で規定されている日出前及び日没後においては、銃器を使用した鳥獣の捕獲等(以下「銃猟」という。)をしてはならないという「銃猟の制限」を、一定の要件を満たしている場合に緩和し、日没後から日没前までの銃猟を可能とする。	可猟地域内にある私有地において、実包の発射と着弾までが昼間以上に当該私有地内で安全に行われるのであれば、代替措置を持ってエゾ鹿に対しての夜間銃猟を可能にする。 【提案理由】 エゾ鹿の生息数は50万～60万頭といわれており、林・牧草地・畑での被害(農業被害額50億円・平成20年北海道)や自動車・列車事故が多発(事故発生件数は1,206件・平成18年北海道)するなど、人々の生活との間で深刻な摩擦が生じている。危険猟法、ワナなどの規制緩和が行われているもの、ことエゾウカに対しては学習し、逃避行動をとる特性があることから捕獲効果が伸びていない。但し、交通事故の発生時間について昼夜を分けた場合、夜間の発生が84%を占めている事より、エゾ鹿は夜間に頻りに行動する反面、夜間において警戒心が著しく薄れるという特性があることがわかる。実際、警戒心が減退する夜間の場合には至近距離までエゾ鹿に近づけることが出来ることから、欧米では鹿猟に対して合法的に夜間銃猟が行われており、特に頭数管理においてはミネソタ・アイオワ州で著しい効果を上げている。 【代替措置】 (1)発射位置と着弾位置の明確化及び夜間銃猟の責任の所在の明確化として土地所有者から主務官庁への事前届出とし、着弾位置における安全なバックストップの確保を要件とする。 (2)着弾エリアの視界に関しては、客観的な判断基準として住宅地における道路照明基準(JIS Z9111-1988)である3-5ルクスを採用し、夜間銃猟の終始に常時3ルクス以上が確保されている機械的な措置がとられている事を要件とする。	C	I	日出前及び日没後は、狩猟の対象となる野生鳥獣をはっきりと判別することが困難であり、銃砲の発射により人間に危害を生ずるおそれもあるため、鳥獣保護法第38条において、銃猟を使用した鳥獣の捕獲等が禁止されている。 現状制度下において昼間の銃器使用を続けていることで鳥獣に慣れが生じ、夜間に出没しやすくなったことから、夜間に銃猟を行いたいという要望があるものと推測されるが、一方で、①安全確保の面では、当該区域への人の立ち入りの有無を確認する方法がないこと②着弾点の位置等、射先を明確に認知することができないこと③夜間に安全に射撃する技術、効果的に射撃する技術が確立されていないことから、人の生命に重大な危険を及ぼす可能性があるととも、効率的かつ効果的な捕獲に繋がらない猟法は認め難いと考えている。 また、提案理由を具体的にみると、①「発射位置と着弾位置を明確化する」とあるが、実猟において猟銃から発射された弾丸がどこに着弾するかを予測した例はなく、天候、風向き、地形によって飛距離等も変化するため、確実な着弾地点を示すのは不可能である。 ②申請者がい「住宅地における道路照明基準である3-5ルクス」は、4m先の人の顔の輪郭が識別できる程度とされており、通常、数十～数百m先にいる鳥獣を射撃ができるとは考えられない。 ③エゾウカの捕獲については、囲い、わな、くくりわな等による捕獲が可能である他、阿寒町においては大型囲いによるシカの大規模な捕獲など新たな取り組みが始まっており、危険性を排さない夜間発砲による捕獲によらない捕獲技術もある。 なお更に以下のような課題を検討する必要がある。 事故等の発生に対する責任の所在を明確しておく必要があること、さらに、実施に際しては、その責任者等の判断によるものであることを明確にする必要がある。 上記の他、効果的な夜間の駆除には、サイレンサー等が必要であるが、所持等については、銃砲刀剣類所持等取締法において規制されていることから、当該法律に対する措置が必要となる。	1046010	個人	北海道	環境省	
130030	狩猟免許試験において、試験項目の一部を免除すること。	鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律第48条	狩猟免許試験は、狩猟免許の種類ごとに次に掲げる事項について行う事とされている。 ①狩猟について必要な適性 ②狩猟について必要な技能 ③狩猟について必要な知識	狩猟免許試験の実施項目における、「狩猟について必要な技能」に係る課題の大部分は、銃器の安全な取扱いについての項目であり、「銃砲刀剣類所持等取締法第4条第1項第1号の規定による許可を有している者」については、既に「銃砲の安全な取扱い」はクリアしているところであり、当該技能試験のうち、銃砲所持許可の検定と重複する課題を免除する。	本県においては、ニホンジカ及びイノシシ等による農林業被害が8億円を超える水準にあり、有害鳥獣捕獲や個体数調整を実施するためには狩猟者の確保が喫緊の課題となっており、狩猟免許所持者(特に第一種銃猟免許所持者)を増加させる必要がある。 銃砲所持許可所持者に狩猟免許の取得を促していくために、単に試験の得点配分の変更ではなく、既に他の法令で検査を受け合格した試験課題を免除し受験者の負担軽減を図っていく必要がある。	C	I	銃器を用いた狩猟において、一般人を巻き込んだ死亡事故を含む重大事故の発生等が依然としてある実態に鑑み、安全な狩猟を実現する上で、銃器の基本操作に関する事項である「銃銃の点検・分解結合、保持及び携行」を始めとする一連の試験項目は、狩猟免許を所持するに足る技術を有する者であることを判断するために確実に確認すべき重要な項目であることから、試験項目を除外することはできない。 なお、銃砲刀剣類所持等取締法に基づく銃の所持許可に係る技能検定は、銃銃の操作及び射撃に関する技能を確認するものであり、一方、鳥獣保護法に基づく狩猟免許の技能試験は、野外で実際に銃銃を発砲することを想定し、狩猟に必要な技能を備えているかどうかを判定するものであることから、互いに異なる視点から試験項目が定められているところである。	1026070	兵庫県	兵庫県	環境省	
130040	鳥獣保護区において、特定鳥獣をわなにより捕獲等ができることとする	鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律第28条	都道府県知事は、鳥獣の保護を図るため特に必要があると認めるときは、鳥獣の種類や鳥獣の生息の状況を勘案して、鳥獣の保護のため重要と認める区域を県指定鳥獣保護区として指定することができる。	鳥獣保護区の全部又は一部については、都道府県知事が指定した区域において、シカなどの特定の鳥獣(シカ、イノシシ)に関し、わなによる捕獲等を可能とする区域を指定することができることとする。	本県においては、ニホンジカ及びイノシシ等による農林業被害が8億円を超える水準にある。このため鳥獣保護区の更新の際には地元同意が難しい状況も生じている。 有害鳥獣捕獲や個体数調整を実施しているが、なお適正数に達しておらず、農林業被害を防ぎ、また鳥獣保護区を存続させるために、保護区内での狩猟期間中の「狩猟(安全面等を考慮し、わなに限定)」による捕獲を推進し、当該特定鳥獣の個体数を減少させる必要がある。「特定休猟区」制度の「鳥獣保護区」版をイメージしている。	C	I	鳥獣保護区は、鳥獣の大規模な生息地における鳥獣相の保護、渡り鳥や希少動物の生息地の保護など、特に保護を図る必要があると認められる地域について指定しているものであり、鳥獣保護区内で狩猟を認めることについては、たとえ対象種類や猟法を限定するものであっても、狩猟者の自主的な捕獲行為により、当該区域に生息する様々な鳥獣の生息環境の攪乱に繋がるとおそれがあり、鳥獣保護区の指定の目的達成に支障を及ぼすおそれがあることから、困難であると考える。 なお、現行制度においても、鳥獣保護区にかかる区域で農林水産業等の被害が出ている場合、鳥獣保護区における鳥獣の保護を図りつつ、当該鳥獣の適正な個体数調整の達成のために、区域、期間、方法等について適切に調整をした上で許可を受け、有害鳥獣捕獲を行うことが可能となっているので、兵庫県においても適正に運用されたい。また、これまで、他の都道府県から同様の要望等は提出されていない。	1026080	兵庫県	兵庫県	環境省	
130050	自然公園区域における風力発電施設設置に係る規制の適用除外	自然公園法第13条第3項及び自然公園法施行規則第11条第11項	風力発電施設については、平成16年2月に、「国立・国定公園内における風力発電施設のあり方に関する基本的考え方」として審査基準に盛り込むべき事項についてとりまとめを行い、現在は自然公園法施行令第11条第11項に「風力発電施設の新築、改築又は増築」として審査基準の明確化を図ったところである。	国立公園内での風力発電施設設置について、県が風車の設置が周辺の風致・景観と調和すると認められる場合(山稜線に設置する場合を除く)は、自然公園法の風致景観に関する規制の適用を除外する。	本県では、2010年度の温室効果ガス排出量を2000年度から6%削減することを目標として地球温暖化対策を進めており、その対策のひとつとして、風力発電の出力を現在の43000kWから2010年度までに10万kWまで増やす計画である。このため、よい風の条件の得られる自然公園区域において、大規模風力発電施設の設置を促進する。 <提案理由> <本年9月の国連気候変動首脳会議において、わが国は2020年度までに1990年度比で25%の削減を目指す旨を公表したことから、今後、再生可能エネルギーへの移行は不可欠な状況である。その方策の一つである風力発電施設の設置について、自然公園区域であっても、風車のある風景をその土地の自然エッセンスを利用した地球温暖化防止を象徴する風景ととらえ、自然公園法の風致景観に関する規制の適用を除外すべきである。	C	III	風力発電施設と風致景観との調和に対する当省の考えは、平成16年2月「国立・国定公園内における風力発電施設のあり方に関する考え方」のとおり、地球温暖化防止の観点も踏まえた上で、大規模な風力発電施設は保全すべき自然景観に大きな影響を与える可能性があるため、自然景観への支障、生物多様性への影響を回避・軽減する等の保全措置を講じる必要があるとされており、審査基準に基づき個別に判断する必要がある。 審査基準については、一層の明確化が求められていることから、平成21年度中に検討を行い、具体的とりまとめを行うこととしている。	1026090	兵庫県	兵庫県	環境省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	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・関係官庁
130060	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2第1項 大気汚染防止法第19条の2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。	バイオエタノールを10%混合したガソリン(E10)に対応した車が広く公道を走行することを可能とする。E10の製造及びE10対応車へのE10の供給を可能とする。	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自動車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するため、カーボンニュートラルであり、CO2の排出量を削減に資する。 政府が「温室効果ガス排出量を1990年比で25%削減」を打ち出されたところであるが、達成するためには、運輸部門のCO2排出量削減は必須であることから、バイオエタノールの高濃度混合利用の早期実施を提案する。 なお、E10燃料はアメリカの諸州で義務づけられるなど既に海外で普及しており、国内の自動車メーカーも技術的に対応済みである。また、排出ガスについても実証実験の結果、法令に規定された許容限度を下回っていることが確認されているところ。 E10を供給する自動車は、E10に技術的対応が可能なE10対応車とするが、現状ではE10対応車として車両登録ができないため、公道を走行することができないことから、車両登録を可能とすることを提案する。 なお、E10に対応していない車へのE10誤給油を防止するため、給油機本体やノズルにE10であることを表示するとともに、給油口の近くにE10燃料使用可能であることを表示するなどの対策を講じる必要がある。	F	Ⅲ	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、道路運送車両法に基づく大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施している。 今回の提案については、E10対応車の詳細について精査する必要があるが、現行の道路運送車両法に基づくE10大臣認定と揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく試験研究認定を取得すれば公道の走行が可能であり、これまでの大臣認定申請実績を踏まえ、申請時におけるより一層の提案主体の負担軽減を図って参りたい。 なお、E10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平成23年度に結論を得ることを目指して関係省庁で連携しつつ所要の検討を進めているところであるが、更なる削削しを検討して参りたい。	十勝エネルギー特区	1036010	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
130070	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第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、バイオディーゼルの燃料については、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、同法の規格を超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。 一方、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21年2月に、高濃度バイオディーゼルの燃料使用者に対して、燃料、改造、点検整備上の留意点等に関する助言、注意喚起を行う際の指導要領として、これまでのバイオディーゼルの燃料使用にかかる既存の情報・知見を体系的に整理した「高濃度バイオディーゼルの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」を策定するとともに、経済産業省では、揮発油等の品質の確保等に関する法律において、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、これらによって、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の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。	軽油へのバイオディーゼルの燃料(BDF)の混合率の上限を20%とする。	BDFは、廃食用油から製造し、カーボンニュートラルである。軽油と混合することにより自動車用燃料として使用することができ、CO2の排出量を削減に資する。 政府が「温室効果ガス排出量を1990年比で25%削減」を打ち出されたところであるが、達成するためには、運輸部門のCO2排出量削減は必須であることから、BDFの高濃度混合利用の早期実施を提案する。 なお、自動車の安全性を確保するため、混合するBDFについては、JIS規格に合致したBDF(ニート)のみを使用する。また、管理体制についても、「高濃度バイオディーゼルの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(指導要領)」を基に、自動車管理マニュアルを作成し、適切にメンテナンスや燃料ホースの点検を行うなど管理体制の整備を図る。	D	Ⅲ	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21年2月に、高濃度バイオディーゼルの燃料使用者に対して、燃料、改造、点検整備上の留意点等に関する助言、注意喚起を行う際の指導要領として、これまでのバイオディーゼルの燃料使用にかかる既存の情報・知見を体系的に整理した「高濃度バイオディーゼルの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」を策定するとともに、経済産業省では、揮発油等の品質の確保等に関する法律において、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、これらによって、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の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。	十勝エネルギー特区	1036020	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
130080	エコポイント宝くじ	刑法(第185条、第187条)不当景品類及び不当表示防止法 償託法 当せん金付証券法	富くじの発売、富くじ発売の取次ぎ、富くじの授受の禁止。 経済の現状に即応して、当分の間、当せん金付証券の発売により、浮動購買力を吸収し、もつて地方財政資金の調達に資することを目的とする。	今回提案する「エコポイント宝くじ(仮称)」とは、当選品付き抽選券を、個人等が所有しているエコポイントと交換で取得し、いずれかの応募者に環境配慮型商品を提供するシステムです。 現在、刑法の特例として、地方財政資金の調達を目的に、都道府県等に宝くじの発売が認められているところですが、このエコポイント宝くじについては、現金ではなくエコポイントを抽選券と交換であり、環境貢献の観点から、関東圏と関西圏において特区として認めていただきたい	地球温暖化対策の1つの手段として提案させて頂くこのエコポイント宝くじ創設は、当社の特許権を利用したシステムであり、個人等から一定のエコポイントを提供し、一定の算出方法で環境配慮型商品が寄贈されるというものであります。この算出方法は現状行われている宝くじ方式、町内会などで利用されているガラガラ抽選方式と一緒です。 エコポイント宝くじのシステムとしては、エコポイントとの交換により抽選券を入手した応募者に、当選品としてエコカーや太陽光発電システムなどの環境配慮型商品が当選するものであります。応募者から提出されたエコポイントの一部を、幼児施設(保育所・幼稚園等)などの公益的なエコ事業の促進に充てる予定です。全てが【環境とエネルギー】分野で政府が進める低炭素社会の実現に特化した事業形態で考えられております。	C	I	グリーン家電普及促進事業におけるエコポイントの交換商品等については、公募の際に提示した条件に照らし適正な審査を行う観点から、第三者委員会での適否について公正に判断している。今回御提案いただいている交換商品についても、他の商品と同様に公募期間中に応募いただいた上、第三者委員会での適否について判断し、決定されるもの。 なお、エコポイントの交換商品としては、環境寄附及び環境配慮型製品を対象としているところであるが、エコ事業の促進等という本提案の事業目的に照らせば、現行どおり、環境寄附又は環境配慮型製品自体を交換商品とすれば足りるところであって、いたずらに射幸心を煽り、現行刑法上規制されている方法をとり、注文可能な地域を限定する商品を導入するためのシステム変更等に係る国費が必要なものであれば、そのような交換商品に特段の必要性・公益性は認められないと考える。	1024010	株式会社 市姫商事	福井県	総務省 法務省 経済産業省 環境省 消費者庁	