

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	再検討要請	提案主体からの意見	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・関係府庁
110010	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 ・信託法 ・当せん金付証券法	・宝くじの発売、宝くじの取次ぎ、宝くじの授受の禁止 ・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、もっ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が配分されるシステムです。 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協賛・拠出する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ポン抽選方式と一緒です。により抽選券を入手した応募者に、当選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す。また、応募者から拠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	1. 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、魅力ある商品にすることを念頭に、第三者委員会での適否について公正に判断している。 2. 今回ご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。 3. なお、エコポイントの交換商品としては、環境配慮型製品を対象としているところであるが、そうした事業目的に照らせば、太陽光パネルなどの商品自体を交換商品とすれば足りるところであって、いざさらば御心遣い、現行刑法上規制されている方法をとるものであれば、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。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答させていただきます。	特区を通じて検討要請のエコポイント宝くじ(仮称)の創設のビジネスの目的は日本が世界に対して約束したCO2-25%削減の事を全国的なビジネスマネジメントである貴省等3省合意の上で推進している新しいカタチのエコポイントと同じ目的である。本案の基本となるものは当社所有のビジネスマネジメントであり、そのスキームに基づいて立案したものであるが、貴省よりの回答1.2に記載されているグリーン家電普及促進事業担当者が第三者委員会に提出前に於て本企画が刑法に抵触するのではないか?との意見があり急速特区に対して本企画を関係省庁に対して検討要請を計ったものである。3については消費者庁より回答分類Eを取得済。	プロジェクト名	1 0 2 4 0 1 0	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
110020	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2項 自動車燃料の性状に関する許容限度及び自動車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第13条第2項 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、大気汚染防止法の観点から、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、エタノール分に係る規格については、含酸率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、バイオ燃料の混合割合については、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、エタノール分に係る規格については、含酸率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関する措置を講じている。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、バイオ燃料の混合割合については、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、バイオディーゼルの含有量については、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、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、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、北海道から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。 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。 しかしながら、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、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。現在、北海道の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。	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ともに、E10の製造及びE10対応車へのE10の供給を可能とする。 なお、E10に対応していない車へのE10供給を防止するため、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、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。 ・また、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)を実施している。 ・現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道から財団や大阪府において、これらの制度による認定を取得し、E10対応車の走行実証試験を実施している。 ・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大臣認定は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22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、更なる前倒しを検討して参りたい。	右提案主体からの意見を踏まえ、実現に向けた具体的なスケジュールを提示させていただきます。	「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22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、更なる前倒しを検討して参りたい。」とのご回答をいただいたところであるが、温室効果ガスの排出削減は喫緊の課題であることから、早期に結論をお出しいただくことを期待する。	十勝エネルギー特区	1 0 3 6 0 1 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	
110030	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、大気汚染防止法の観点から、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、エタノール分に係る規格については、含酸率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、バイオ燃料の混合割合については、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関する措置を講じている。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、バイオ燃料の混合割合については、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、バイオディーゼルの含有量については、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わる既存の情報・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。	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の排出量を削減し得る。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排出量を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規格に含した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、適切にエンジンオイル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わる既存の情報・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)を実施している。 ・また、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)を実施している。 ・現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、京都市において、この認定制度「ガイドライン」に基づき認定を取得し、B20の走行実証試験を実施している。 ・今回の提案については、同ガイドラインを基に管理体制の整備を図るとされており、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は可能である。 ・なお、高濃度のバイオディーゼルの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については、車両安全性、排ガスへの影響等の技術的課題について検討を実施しているところ。	右提案主体からの意見を踏まえ、実現に向けた具体的なスケジュールを提示させていただきます。	「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は可能。とのご回答であり、また、ご指摘のとおり、京都市において、B20の走行実証試験が実施されているところであるが、この実証試験の結果は、いつ、どのような形で反映されることなのかご教示いただきたい。」	十勝エネルギー特区	1 0 3 6 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 環境省	