

11 経済産業省(特区16次提案 再検討要請回答)その②.xls

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な内容	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・関係官庁	
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	・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、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低賃で抽出して頂き、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。 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、応募者から抽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	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	C	I	1. エコポイントの交換商品としては、環境配慮型製品や環境等耐などを対象としているところであるが、CO2削減という本提案の事業目的に照らせば、そうした商品自体を交換商品とすれば足りるに留まらず、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。			1 0 2 4 0 0 1 0	株式会社 札幌市旭 福井県 商事	都道府県	経済産業省 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、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、消費者の利益を確保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法律(以下「揮発油等に関する法律」という。)において、揮発油等の品質の確保等に関する法律に定める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、バイオエタノー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公道を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がある。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が可能である。 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規格に対して、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、同法を踏まえて、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、北海道とから財団や大阪府において3カ年にわたる試験研究実施が実施されている。	バイオエタノールは、規格外小売等から製造し、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可能である。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、給油口の近くにE10燃料使用可能である旨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。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。 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れた。 "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、更なる前倒しを検討して参りたい。"とのご回答お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。 ・現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道と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れた。 "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、更なる前倒しを検討して参りたい。"	F	III	バイオエタノールを10%混合したガソリン(E10)の、現行の試験研究用自動車以外のE10対応自動車への使用を可能とするため、E10対応の車両及び燃料の規格内容について、平成22年度中に結論を得るべく検討を行う。			1 0 1 3 6 0 0 0 0	十勝エタノール 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 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、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、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、消費者の利益を確保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法律(以下「揮発油等に関する法律」という。)において、揮発油等の品質の確保等に関する法律に定める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、バイオエタノー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公道を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がある。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月に高濃度バイオエタノール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、これまでのバイオエタノール燃料使用にかかる既存の情報・知見を体系的に整理した「高濃度バイオエタノー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、高濃度バイオエタノール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、「高濃度バイオエタノー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、高濃度バイオエタノール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、これまでのバイオエタノール燃料使用にかかる既存の情報・知見を体系的に整理した「高濃度バイオエタノー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」を策定している。 右提案主体からの意見を踏まえ、今後の検討過程について、具体的なスケジュールを提示された。 "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、いづつ、どのような形で反映されることとなるのかご教示いただきたい。 ・京都市による実証実験の結果については、1年ごとの報告を受け、こうした課題への対応について確認を行うこととなっている。	右提案主体からの意見を踏まえ、今後の検討過程について、具体的なスケジュールを提示された。 "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。"	D	III	高濃度バイオエタノール燃料の利用については、バイオエタノールの品質安定化や車両安全性等数多くの課題があり、試験期間での更なる実験や実証試験による検討が必要と認識している。 ・京都市による実証実験の結果については、1年ごとの報告を受け、こうした課題への対応について確認を行うこととなっている。			1 0 3 6 0 0 2 0	十勝エタノール ルギー 特区推進協議会	北海道	経済産業省 環境省		