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	「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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
110010	「弁理士過疎地域」における「商標権の登録出願手続」の知的財産管理技能士資格を有する行政書士への開放	弁理士法	弁理士法第75条により、商標登録出願手続を含む工業所有権に関する特許庁への手続の代理及び書類の作成については、弁理士の専権業務とされている。	「弁理士過疎地域」における知的財産管理技能士資格を有する行政書士が「商標権の登録出願手続」（意見書・補正書作成、不服審判請求を含む。）を行えるようにする。	弁理士は商標権の登録出願手続を独占しているにもかかわらず、絶対数が少なく、しかも都市部に集中・偏在しており、四国地方のような弁理士が少ない「弁理士過疎地域」では弁理士はサービス供給義務を果たしておらず、企業は不便を強いられている。 行政書士は、登録商標の譲渡や使用許諾等において、商標権の移転・使用権設定登録、譲渡・使用許諾契約書の作成等を行っており、登録商標の管理・活用を担う法律専門家である。ところが、商標登録出願は弁理士法の規制があるため、行政書士は行うことができず、「商標の権利化から権利化後の管理・活用」までの一貫した法律サービスが提供できない。 商標とは「文字・図形・記号等」のことで、商標登録出願は定型的なものであり、難しいものではない。 知的財産管理技能士となるための知的財産管理技能検定の試験科目に商標権利化（意見書、補正書、不服審判等を含む。）があり、知的財産管理技能士資格を有する行政書士には「商標権の登録出願手続」（意見書・補正書作成、不服審判請求を含む。）を行う能力が担保されている。 知的財産管理技能士資格を有する行政書士が「商標権の登録出願手続」を行うことで、「商標の権利化から権利化後の管理・活用」まで一貫して行うことができるようになり、企業の利便性が向上し、地域が活性化する。	C	―	商標権を含む産業財産権は、第三者に対し独占排他的な効力を有する極めて影響の大きい私権であることから、商標登録出願等の手続代理においては、出願人が事業等において使用する商品や役務を適切に指定するとともに、他の商標との類似性・識別力に対し的確な判断を行うことで、出願人が求める商標権の権利範囲に応じて適切かつ的確に手続きを行い、権利を取得、維持できるよう業務を遂行する必要がある。そのためには、商標制度を含む知的財産制度についての高度な専門的知識と能力が不可欠である。仮に、的確な判断が行われなかった場合、依頼人のみならず、利害関係者に対して不測の損害、不利益を与えるおそれがある。したがって、商標登録出願等の手続代理業務は、産業財産権全般に関する専門的な知識や能力を有する弁理士が行う必要がある。 一方、行政書士となるための行政書士試験においては、商標に関する試験科目は存在せず、知的財産制度に関する専門的知識と能力が担保されているとはいえない。また、知的財産管理技能検定は、企業・団体の内部において、知的財産の管理、活用を行う能力を証明するものである。よって、知的財産管理技能検定において、一部、産業財産権の出願手続に関する試験問題が出題されていたとしても、弁理士に求められているような特許庁への手続を代理人として独立して行うための高度な専門的知識や能力を担保するものではない。したがって、知的財産管理技能士である行政書士について、商標登録出願等の手続代理業務を担わせることは適切でない。 現在、弁理士の存在しない都道府県は無く、弁理士数が多いとは言えない地域に対しては、日本弁理士会が、地域窓口責任者を配置するとともに、各地域に出張可能な弁理士を検索することを可能とするなど、各種対応を行っている。なお、地方におけるユーザーへのサービスの問題と、行政書士に出願手続きを開放することとは、直接関係するものではないため、各々独立の問題として対応すべきものと考える。			C	―				C	―			1025040	個人	香川県	総務省 経済産業省
110020	高濃度バイオディーゼル燃料（BDF）の利用可能化	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（以下「品確法」という。）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1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。 品確法においては、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1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。 また、品確法第17条の4の2第1項及び第17条の8第4項の規定に基づき、軽油特定加工業者は、特定加工して生産した軽油を自動車の燃料として販売又は消費しようとするとき、当該軽油が規格に適合することを確認する義務を負う。 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。 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21年2月に、高濃度バイオディーゼ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、これまでのバイオディーゼ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。	軽油と混合して販売する脂肪酸メチルエステルの混合割合の規制（5.0質量%以下）を撤廃する。	洲本市、淡路市で廃食用油によるBDF生産が拡大しつつあるが、混合割合5質量%未満の販売しか認められていないため、自家消費以外の利用が広がらず、本格的な普及段階に進めないでいる。 地球温暖化対策並びに資源制約の時代にも持続する地域づくりの観点から、自動車の脱化石燃料化を進めることが不可欠であり、BDFの利用が進むことで、地域全体での廃食用油の再利用や菜の花・ひまわり等の原料作物の栽培が盛んになり、自動車の脱化石燃料化に貢献するものである。	D	―	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。 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利用の認定制度（試験研究認定制度）を実施している。 今回の提案については、当該ガイドラインを基に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いる試験研究認定制度を活用することで対応可能であり、現在、京都市において、B20の試験研究を実施していることから、同様の対応をご検討いただきたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	試験研究としての規格外燃料の使用は可能とのことであるが、近隣に大学等研究機関が立地しない、小規模な自治体においては、この取組を行うことは実際には困難である。脱化石燃料、エネルギーの地産地消を進める観点から、地域におけるBDFの利用促進のための規制改革をお願いしたい。	D	―	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。ただし、試験研究認定制度を活用することで規格外燃料の使用は可能であり、その際は前回の回答でお示しした要件を満たせば必ずしも大学等研究機関を要するものではない。したがって現行規定により対応可能であると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	小規模な自治体では試験研究認定制度の活用が実際には困難なため、より簡易な仕組みの検討をいただきたい。	C	―	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、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。 そのため、軽油規格の特則である試験研究認定制度に基づく認定は、軽油の品質管理体制や自動車の安全管理体制などの基準を満たすことを条件として、自動車の燃料に係る技術の発展に資する研究を特別に認めているものである。 したがって、現行の制度をより簡易にすることは困難であることをご理解いただきたい。		1043010	兵庫県	兵庫県	経済産業省 環境省
110030	小規模水力により発電した電気の利用先の規制緩和	電気事業法第17条	電気事業を営む場合及び次に掲げる場合を除き、電気を供給する事業を営もうとする者（一般電気事業者を除く。）は、供給の相手方及び供給する場所ごとに、経済産業大臣の許可を受けなければならない。 一　専ら一の建物内又は経済産業省令で定める構内の需要に応じ電気を供給するための発電設備により電気を供給するとき。 二　一般電気事業、特定電気事業又は特定規模電気事業の用に供するための電気を供給するとき。	小規模水力により発電した電気については、電気事業法17条により1つの施設にしか使えないことになっています。地域活性化を目的として地方公共団体が事業主体となる場合については、目的達成のために当該地方公共団体が所有する施設については複数の場所についても利用できるようにしていただきたい。	現在当町では約50kWの水力発電設備を設置し、町の施設である保育所、福祉センター、街路灯まで自前の配電線を引いたうえで、電気を利用する事業を計画している。 地方公共団体が事業主体となる場合は、目的は利益の追求ではなく、環境保全、環境教育など地域活性化を目的としている。発生した電力を地方公共団体の有する複数の施設に使えず、そのほとんどが売電となる現状のままでは、地方自治法で定める「住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割」を逸脱することにつながりかねないと思われるため、本件を提案する。	D	-	本提案は、町が保有する発電機により発電した電気を、町が保有する配電線によって、町が保有する施設に供給するものであると認識します。このような行為は、いわば自家発自家消費と同様の行為であり、需要に応じた電気の供給にも、事業にも該当しません。 そのため、このような行為は電気事業法の規制の対象外となりますので、現行制度においても実施が可能です。			D	-				D	-			1048010	富士河口湖町	山梨県	経済産業省

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	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
110040	太陽光発電の買取価格を都道府県が割増すことのできる措置	エネルギー供給構造高度化法 平成二十一年経済産業省告示第二百七十八号（最終改正：平成二十二年三月二十九日　経済産業省告示第六十六号）	太陽光発電の余剰電力買取制度については、「太陽光発電による電気の調達に関する電気事業者の判断の基準」において、「当年度における転嫁の単価については、前年における買取総額が実績値に基づくこと等、その算定のために必要な数値が変動するものであることにかんがみ、毎年度、転嫁の実施に先立って、その算定のために必要な数値が確定し次第、可能な限り速やかに具体的な単価を設定するものとする。」と定められており、毎年、総合資源エネルギー調査会買取制度小委員会を開催し、買取価格を定めているところ。 なお、平成22年度においては、買取に要する費用があまりに微小なため、実質的なサーチャージは生じていない。	「太陽光発電による電気の調達に関する基本方針」における買取制度によると、「国が買取制度を定め、運用するもの」と規定されているため、都道府県が独自の判断で買取料金を変動させることができない。本提案は、都道府県が特区申請した場合、国が制定、運用するとの規定を緩和して、都道府県が地域全体を対象地域とし、太陽光発電の買取価格を割増せることを求めるものである。新たに発生した費用については、地域太陽光発電促進付加金として、対象地域の全電力需要家が応分の負担をするものとする。	現行のエネルギー供給構造高度化法においては、国が太陽光発電の買取制度を定めて、全国一律の買取価格が設定されている。しかし、地域が太陽光発電に適しているか、太陽光発電によって地域活性化がはかれるか、電気料金の上昇が住民や産業にどの程度影響を与えるかなどに関して、地域の判断や見解は異なる。このように地域により事情が異なることを考慮して、太陽光発電の買取価格について、地域が一定の裁量権を持てることは望ましいことであると考えられる。地域を細かく設定すると電気事業者の業務負担が増すため、対象地域は都道府県単位とし、都道府県内では同一の買取料金とする。また、国の政策はすべての国民が享受すべきものであるとの観点から、都道府県は、国の買取価格に対して一定の率で割増すことのみができるものとする。新たに発生した費用については、都道府県内の電気料金に加算されるものとする。本制度により、地域が責任を持って、地域活性化に関する独自の政策判断を行う権限を付与することで、地域発グリーンイノベーションが実現する可能性の高まることが期待できる。	C	－	現行の買取制度は、複数の都道府県にまたがって事業を営む電力会社が主体として行っているが、都道府県別の買取りが行われるとなると、サーチャージの清算に当たり、各種手続の事務コストの増大を招くことが懸念される。 また、都道府県内で買取価格を割り増しし、その増分を域内の電力需要家で賄うのであれば、これは当該自治体が電力需要家に補助金を交付することと同じことであると考えられる。 また、国民の皆様の理解と協力を得ていくために「分かりやすく」「過度に複雑でない」ことを基本方針としており、政策の費用対効果を高めるためにも、買取価格は全国一律の価格が適当と思われる。太陽光発電の普及を図ることは、我が国のエネルギーセキュリティの向上、地球温暖化対策の一助となり、こうした恩恵は日本国民が平等に享受するものであるため、買取に要した費用は国民の皆様に公平・平等に負担いただくことが適当である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	時間帯別など複雑な電気料金メニューが選択可能な現在の料金計算システムから考えて、初期コストを除けば、電力会社の事務コストが大きく増大するとは考えにくい。また、本提案における電力買取りも現行制度と同様に、受益者負担の原則に従っており、かつ、投資効果を考慮して10年間の買取りを基本とするものである。補助金の場合、将来の補助制度を都道府県が確約することは困難であるため、投資効果が期待しにくい。太陽光発電効率が地域により大きく異なることに関して、受益者の公平・平等が図られていない現行制度において、全国平等な費用負担でなければ国民が不公平感を持つとは思われない。以上の点について見解を伺いたい。	C	－	電気事業者の供給区域は、必ずしも都道府県の境で区分けされていないため、買取対象地域を都道府県にした場合には、地域を細かく設定する場合と同様、地域毎に個別に買取費用の算定及び清算を行う必要が生じ、その実施にあたっては電気事業者にとっても当該都道府県にとっても煩雑な手続きが必要となる。そのため、事務コストが増大することが見込まれる。 また、そもそも買取制度は再生可能エネルギー導入促進がその大きな目的であるため、再生可能エネルギー導入時の補助金の設定によって同様の目的を達成することが可能と考えられる。 いずれにせよ、国民の皆様の理解と協力を得ていくために「分かりやすく」「過度に複雑でない」ことを基本方針としており、政策の費用対効果を高めるためにも、買取価格は全国一律の価格が適当と思われる。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	国民の安全性を確保するような制度なら全国一律である必要があるかもしれないが、再生可能エネルギーの導入促進制度が、全国一律の買取価格でなければならない明確な理由がはっきりしない。明確な理由がないのであれば、規制緩和の対象として検討すべきではないか。どうしても、「分かりやすく」「過度に複雑でない」制度でなければならないとするならば、電力会社供給エリア内にあるすべての都道府県が共同提案した場合に特区を認めるという制度ではいかがであろうか。この場合、電力会社の事務負担は少なく、「過度に複雑な」制度にはならないと考えますが、見解を伺いたい。	C	－	太陽光発電の普及を図ることは、我が国のエネルギーセキュリティの向上、地球温暖化対策の一助となり、こうした恩恵は日本国民が平等に享受するものであるため、買取に要した費用は国民の皆様に公平・平等に負担いただくべきという考えの下、政策の費用対効果を高めるため、買取価格は全国一律の価格が適当と考えている。 現在実施している余剰電力買取制度においては、太陽光発電によって得られる電気の買取に要した費用は電力会社毎に清算を行っているため、全国一律の負担とはなっていないものの、今後の再生可能エネルギーの導入拡大に鑑み、平成24年度の導入を目途として検討を行っている再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度においては、地域間の負担の公平性を保つべく、地域間調整を行い、全国一律の負担とする予定である。 このため、電力会社供給エリア内のすべての都道府県が共同提案した場合、制度の実施に要する電力会社の事務コストは、都道府県別に買取価格を設定する場合よりは低くなると考えられるものの、当該提案のように買取価格に差をつけた結果として、特定の地域について負担が大きくなることは地域間の負担の公平性を損ね、地域間調整の実施を予定している全量固定価格買取制度との整合性が図られず、国民にとっても、自らの居住する地域の負担のみ大きいという複雑で分かりにくい制度となると考えられる。		1055010	個人	岡山県	経済産業省
110050	ガソリンに関する燃料の規格の緩和	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 揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第10条第1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 道路運送車両の保安基準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（以下「品確法」という。）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1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。 品確法においては、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1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。 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、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バイオエタノールを10％混合したガソリン（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条の2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は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や品確法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。	ガソリンに係る燃料の規格について、エタノールが容量比3%以下とされているところ、10から20%以下まで引上げることを求める。	現在宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を活用してバイオエタノールを生産し、これを燃料の一部として島内において利用するとともにバイオエタノールの生産の過程で生じる蒸留残渣について肥料又は飼料として島内の農畜産業において利用し、エネルギーの地産地消を通じた環境調和型の循環型社会のモデルの形成を目指す、「宮古島バイオエタノール実証事業」が進められている。当該実証事業においてはバイオエタノールは、主にガソリンに混合させて自動車の燃料として活用することとされている。現行制度においてはこうしたエタノール含有ガソリンについては、その含有の割合が3%であるもの(E3)までは使用が認められているが、これを超えるものはガソリンとしての使用が認められていない。一方、米国においては10%まで(E10)、ブラジルにおいては20から25%まで(E20～25)ガソリンに含有することが認められ、実際にこうしたガソリンを燃料とした自動車が走行している。エタノールの使用については、これによる自動車、給油設備等の劣化等に関する課題が指摘されているが、我が国の一部の自動車企業が製造する自動車については、米国に輸出されE10等を使用しても何ら問題が生じない構造と同一の構造となっており、指摘されている課題は技術的には既に解決済みであると言える。かかる状況下にあって、またグリーンイノベーションを目指しているところ、E10等の使用が認められていないというのは著しく合理性を欠くものであると考えられる。そこで、本特例措置についてまず実証事業が進められている宮古島において実験し、宮古島発で全国に展開することを提案するものである。	D	－	現在、環境省、経済産業省、国土交通省において、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年度内に結論を得るべく検討を行っているところである。 今回の提案に係るE10等を用いた実証事業については、当分の間、現行の道路運送車両法に基づく大臣認定制度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制度を活用していただきたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	貴省ご回答においては、E10 対応の車両及び燃料の規格内容について、平成22 年度内に結論を得るべく検討を行っているとのことであるが、①現在の検討状況及び②試験研究用自動車以外のE10 対応自動車の公道使用を可能とする時期について、教示されたい。また、大臣認定制度等を活用することで、実証事業が可能とのことであるが、当方提案は特区におけるE10の使用を可能とすることを求めるものであるところ、特区において申請を行うについては、両手続を一本化又は簡素化することは検討できるか。併せて、当方提案においては、E10のみならず、最大E20まで引上げることを求めているが、これについても検討の上、回答されたい。	D一部C	－	E10対応の車両及び燃料の規格内容については、大気汚染防止や安全性確保等の観点から検討を行っているところであり、制度の内容について平成22年度内に結論を得ることとしている。 一方、E20まで引き上げることについては、現行の道路運送車両法に基づく大臣認定制度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制度を活用していただきたい。 なお、大臣認定制度と試験研究認定制度の申請については、評価を行うために必要となる事項について提出を求めているものであり、手続きを一本化又は簡素化することは困難である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	貴省ご回答においては、E10 対応の車両及び燃料の規格内容については平成22年度中に結論を得ることとしているとのことであるが、E10を自動車の燃料の規格として認める趣旨を含むものであると解してよろしいか。次に、E20についての貴省のご回答は、E20は自動車の燃料の規格としては認められないという趣旨を含むものか、教示されたい。また、車両に係る大臣認定制度と燃料に係る試験研究認定制度の申請について一本化又は簡素化は困難であるとのことであるが、民間事業者等からすれば新たな燃料を活用して自動車の走行実験を行うという点については同じであるところ、少なくとも申請受付窓口を一本化することは検討できないか。	D一部C	－	再検討要請に対する回答の「E10対応の車両及び燃料の規格内容については、大気汚染防止や安全性確保等の観点から検討を行っている」とは、E10を含めた現行の規格値を超えるバイオ燃料混合ガソリンの規格について検討を行っているものである。 一方、E20については大気汚染防止や安全性確保等の観点から課題があり、更なる実験や実証試験等による知見の集積が必要と認識している。 なお、車両に係る大臣認定制度と燃料に係る試験研究認定制度の申請については、それぞれの観点から評価を行うために必要となる事項について手続きを設けているものであり、各手続きで必要となる書類も所管する省庁も異なることから、申請受付窓口を一本化することは困難である。	宮古島バイオエタノールプロジェクト	1076020	㈱三井物産戦略研究所	東京都	経済産業省 国土交通省 環境省