

11 経済産業省 非予算(特区・地域再生 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	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ついては、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キロワット未満の場合、主任技術者免状を有する事業場の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当たる「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います。業務にあたる者は電気二種を所持し、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、電気二種もそんなに簡単な試験ではないと思いますし、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えることができる電気工作物の最大電力を250KWにし、ほしいとすることが、仮に第二種電気工事士の業務経験が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、保安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。		1004020	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2第1項、大気汚染防止法第19条の3第1項、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種法での燃料規格は、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、品種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「品種法」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生じることから、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及び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24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生じることから、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及び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。	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24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生じることから、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及び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。	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燃料の性状に関する許容限度又は自動車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)として概ね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、関係府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。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、および含酸素率の増加による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府庁において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る。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。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生じることから、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及び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。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、北海道とから財団や大府庁において3か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る。今後、関係府庁と連携しつつ所要の検討を進めて行く考え。	十勝エネルギー特区	1014020	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種法での燃料規格は、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、品種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「品種法」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。	軽油へのバイオディーゼル燃料(BDF)の混合率の上限を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24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。	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24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。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が可能である。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。	十勝エネルギー特区	1014030	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
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及びびこれらの調製品を輸入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、漁法及び漁獲に関する確認書、当該貨物の進捗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られている。	中華人民共和国を原産地又は船積地域とする及びび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、漁法及び漁獲に関する確認書、当該貨物の進捗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られている。	中華人民共和国を原産地又は船積地域とする及びび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、漁法及び漁獲に関する確認書、当該貨物の進捗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。	中華人民共和国を原産地又は船積地域とする及びび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、漁法及び漁獲に関する確認書、当該貨物の進捗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。	中華人民共和国を原産地又は船積地域とする及びび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、漁法及び漁獲に関する確認書、当該貨物の進捗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。	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種の系群の保存のための条約第3条第3項においても、条約締結国は、「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種の取引を防止し、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、過去において条約的に反し不法採捕を行った台湾、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号の規定に基づき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、不法採捕による汚染物及び当該汚染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。	1034020	(株)三井物産戦略研究所	東京都	農林水産省 経済産業省	

11 経済産業省 非予算(特区・地域再生 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	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
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き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。		1039010	個人	東京都	経済産業省
1120060	省庁対抗省エネ合戦ならび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「1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、ある程度の目安にはならない。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ー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隠れて判断されるアイデアだがこれは国策の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關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。		1070010	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ことはできない。		1073060	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、収集及び運搬に關し、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となる行為に關し、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周に売られるなどの弊害もたらしている。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べきである。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關わる問題である。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法の施行状況の調査・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、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・引渡義務の適正な実施を担保し、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。		1080010	個人	神奈川県	経済産業省 環境省