| 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・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 110010 | エコポイント宝くじ | ・刑法（第185条、第187条）<br>・不当景品類及び不当表示防止法<br>・信託法<br>・当せん金付証票法 | ・富くじの発売、富くじ発売の取次ぎ、富くじの授受の禁止<br>・経済の現状に即応して、当分の間、当せん金付証票の発売により、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配分するシステムです<br>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。この算出方式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。<br>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、第三者委員会でその適否について公正に判断している。<br>2．今回ご提案いただいている交換商品については、他の商品と同様に公募期間中に応募いただいた上、第三者委員会でその適否について判断し、決定されるもの。<br>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、再度検討し回答されたい。 | 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%排除する事を全国民が参画出来得る事を目的とした国家的なビジネスモデルである貴省等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も同じ目的である。本案の基本となるものは当社所有のビジネスモデル特許であり、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触れるのではないか？との意見があり急遽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。 | 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寄附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。<br>2．なお、消費者庁からの回答分類Eは、景品表示法の規制に関することであり、賭博、富くじの発売等については、法務省からの回答分類でCとされているとおり、刑法により罰則が定められている。 | 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。 | 法治国に於て起業する場合法律に違反する様な立案はできない。但し今回提案実行する事業のタイトルに宝くじと称したる事に依り立法化の必要ありと断じられたものと考えられる。各省よりの回答も消費者庁を除いて各省立法化必要との回答に接し現況の政局に於て立法化する事も不可能ではないと考えられる。但し立法化の条件は政策的経済的世相的にも特別強大なインパクトを与えると共に国民の利益に直結する様な事業企画である事が必須の条件となるが幸いにも本事業目的はCO2－25%排除事業に全国民が賛同できるプランであり加えて現況経済的最大のネックとなっているデフレ克服に寄与する案となれば可能性は極めて大である。詳細は別紙参考資料で提案。 | C | I | 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寄附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。 | 1024010 | 株式会社 市姫商事 | 福井県 | 総務省<br>法務省<br>経済産業省<br>環境省<br>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<br>大気汚染防止法第19条の二第1項<br>大気汚染防止法第19条の二第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<br>揮発油等の品質の確保等に関する法律第13条第1項<br>揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第10条<br>道路運送車両法第40条、41条<br>道路運送車両の保安基準第1条の2<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。 | 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。 | 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の排出量削減に資する。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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、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。<br>・ 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。<br>・ 現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道とかち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。<br>・ 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等があるが、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。<br>・ 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くところであるが、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い。 | "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。 | 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。 | 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。 | "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。 | F | Ⅲ | ・高濃度バイオディーゼル燃料の利用については、バイオディーゼルの品質安定化や車両安全性等数多くの課題があり、試験機関での更なる実験や実証試験等による検討が必要と認識している。<br>・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。 | 今後の具体的なスケジュールをお示しいただけなかったところ。<br>試験研究認定制度の利用に向けた検討を行うこととするが、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きたい。 | F | Ⅲ | ・高濃度バイオディーゼル燃料の利用については、バイオディーゼルの品質安定化や車両安全性等数多くの課題があり、試験機関での更なる実験や実証試験等による検討が必要と認識しているため、現状では規格化のスケジュールをお示しすることは出来ないと認識している。 | 1036020 | 十勝エネルギー特区推進協議会 | 北海道 | 経済産業省<br>国土交通省<br>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１７条の７第１項<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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。 | 軽油へのバイオディーゼル燃料（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の排出量削減に資する。<br>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。<br>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。<br>・ 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。<br>・ 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。<br>・ 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。<br>・ なお、高濃度のバイオディーゼル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ことについては、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、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い。 | "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となるのかご教示いただきたい。 | D | Ⅲ | ・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。 | 今後の具体的なスケジュールをお示しいただけなかったところ。<br>試験研究認定制度の利用に向けた検討を行うこととするが、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きたい。 | D | Ⅲ | ・高濃度バイオディーゼル燃料の利用については、バイオディーゼルの品質安定化や車両安全性等数多くの課題があり、試験機関での更なる実験や実証試験等による検討が必要と認識しているため、現状では規格化のスケジュールをお示しすることは出来ないと認識している。 | 1036020 | 十勝エネルギー特区推進協議会 | 北海道 | 経済産業省<br>環境省 |