

経済産業省

1. CNG車の普及促進について

経済産業省はこれまで、天然ガス自動車用スタンド設備とその工事費の2分の1を補助していたが、2011年度で打ち切られた。また、天然ガス自動車数は十数年間増え続けているが、急速充填所は2010年度より減少に転じている。しかし、トラック分野の環境対応車としては天然ガス以外に選択肢がないことから、天然ガススタンド設置補助制度の復活やスタンド建設のコストダウン、パイプラインの敷設などのインフラ整備を図りたい。

【回答】

天然ガス自動車のスタンドへの補助については、平成22年の事業仕分けの中で指摘があったのが、執行率があまりよくないと、あまり使われていないのではないかと、また、天然ガス自動車は技術的にも成熟してきて、実用段階ではないかと、それについて、いつまでも支援し続けるというのはいかがなものなのか、もう自立していくべきであるという指摘があり、廃止ということが22年に行われた。とはいっても、いきなり廃止すると、事業者の中でも非常に影響が大きいのではないかとということで、1年延長をしまして、23年度で終了という形になっている。したがって、省内での仕分けを受けたということがあり、復活というのは難しいと考えている。

一方、今、ガスシステム改革を行っており、電気の自由化法案が先日成立したが、電気だけを自由化しても仕方がないと、エネルギー全体で自由な市場をつくっていくというのが、エネルギーの市場改革の本旨であり、ガスについても全面自由化はどうあるべきかという議論をスタートしている。その中で、全面自由化をしたからといって、全国にパイプライン網が完全にまだできていないというのがガスと電気の大きな違いである。そして、ガスについては民間事業者によって採算ベースで建設が進んでいるところであり、その動きを自由化になって何でも競争だということで、パイプを延ばしていくコストまで削って競争するという形にしてはいけない。パイプラインが伸びて、より多くの人にガスが使えるようにするというインセンティブを損なわないような改革にしていこうということを目的の一つに掲げて、具体的にそのためにどういう制度設計をしたらいいかということ、今まさに議論を進めているところである。

2. 航空貨物のレシップに関する件

明らかに誤って本邦に到着した貨物を発地国等にレシップや再混載する場合の輸出通関において、便宜的に輸出者となる荷主が輸出貿易管理令に基づく商品説明や該非判定・

証明を行う事は極めて困難であることから、レシップの輸出通関には一定の簡易化を検討されたい。

【回答】

ご指摘の誤送品について輸出承認や輸出許可が必要になるというのは、大きく三つに分かれる。一つは、軍事転用可能な汎用品などの安全保障上の懸念のある貨物。二つ目が、バーゼル条約に関するような国際条約で手続が必要なもの。3番目が、麻薬などの禁輸、そもそも輸出をしてはだめだと言われているような貨物。その三つになる。

一つ目の安全保障上懸念のある貨物については、誤送品の返送であるということが明らかであるとしても、安全保障上の懸念の観点から、国際的な平和及び安全の維持を妨げることはないよう、厳格な貿易管理を行うことが原則である。ただし、輸出管理をきちんとしていると認められた企業に対しては、一定の範囲の貨物については確認を不要とするような一定の手続の簡素化といったものがあるのでご利用いただければと思っている。

二つ目のバーゼル条約の関係については、日本として条約に定められた手続が必要になる。その意味で条約履行の観点から相手国に対して確認をすとか、ワシントン条約であればサイテスと呼ばれるような書類とか、そういったものがどうしても必要になるため、一義的には手続の簡易化というのはなかなか難しい。最低限、国際条約を担保するというようなことだけはさせていただくということでやらせていただいている。

麻薬はあまり直裁的には関係ないかもしれないが、レシップだとしても、原則当然輸出は禁止されるというふうになっている。

一般的に、手続はなるべく簡素化しようという方向で例えば包括許可書とか、返品に限らず、どんどんやっつけていこうとしているので、レシップに限らず、もしいろいろとアイデアがあれば、引き続きお話を聞かせていただければと思っている。われわれも限られた職員なので、手続は簡素化したいというニーズは当然ある。

3. 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正について

民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目の是正について、平成24年に閣議決定された内閣府行政刷新会議の結論の方向性に沿った検討を早急に行い、航空法への一本化も視野に入れた抜本的な見直しをされたい。

【回答】

航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正については、平成24年に閣議決定され、平成25年3月にかけて検討会を開かせていただいた。その検討会において出た

結果に基づき、通達や省令などの改正を昨年11月に行い、設備の見直し、検定の見直しなどを行い、かなり評価を得ているものと思っている。

4. 環境関連について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。本格的な導入に向け、経産省がさらなるリーダーシップをとり、関係省庁との連携を図られたい。なお、実用化に向けては研究開発補助の拡充や全量買取制度の導入などあらゆる支援策を講じられたい。

【回答】

新エネルギー対策課では、バイオマスに限らず、再生可能エネルギー全般の導入拡大、普及というところを見ており、バイオジェット含むバイオ燃料についても、推進をしている。実際今、研究開発補助の拡充については、平成22年から現在も続いているが、この戦略的次世代バイオマスエネルギー利用技術開発事業の中で、このバイオジェット燃料の製造技術については扱っている。次世代と名前が付いているとおり、直ちに実用化は難しいということで、概ね2030年頃に事業化、実用化というところを見据えたプログラムになっている。平成22年から、先を見据えてしっかりと支援をしてきているところである。

バイオジェット燃料は、そこに至るまでの原料の違いや変換技術の違いなど色々ある。したがって、まだ一つのやり方に絞らずに、例えば一つは微細藻類から油をつくる藻を大量培養して、そこから抽出してつくるやり方、あるいは今ある木材や廃材、あるいは草のようなセルロース系のものからガス化をして、それを触媒で液体に取り出して使うBTLという技術など、色々なやり方と原料があることから、生産性・経済性を持たせて、バイオ燃料になるかどうかについてはまだまだ取り組みが必要ということで引き続きしっかりと支援してまいる所存である。

5. 原子力発電所に係る新規規制基準の厳格な適用について

ひとたび原発事故が発生すると、広範囲で交通労働者の仕事と職場と生活が破壊されることから、既設の原子力発電所について、安全性の強化・確認を求めるとともに、原子力規制委員会において策定された新たな規制基準を厳格に適用されたい。

【回答】

所管外として未回答