

投資促進等ワーキング・グループ関連

提案事項名	該当頁
1 - 原付制度規制改革2 (原付1種の法定速度40km/hへの引き上げ)	…………… 1
2 - 消防法施行令第25条第2項次表について	…………… 1
3 - 利子補給金制度における支給対象先の拡大	…………… 2
4 - 船の規制緩和	…………… 2
5 - 離島に立地するガスタービン、ディーゼル機関に係るばい煙の簡易測定法の改善	…………… 3

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
1	27年 8月24日	27年 9月10日	原付制度規制改革2 (原付1種の法定速度40km/hへの引き上げ)	<p>提案内容</p> <p>原付1種の法定速度を40km/hに引き上げる。 引き上げに際して次のような条件を設けても良い。 ・現在実施中の数時間の原付実技講習を40km/h等に対応した内容に強化する。(実技試験を導入するわけではない) ・普通自動車免許への原付免許の付帯は原付実技講習を受ければ付帯するようにする。 ・道路の規制速度がかなり高い等特別な場合を除き交差点の2段階右折は基本的に廃止する。</p> <p>提案理由</p> <p>私は先に原付1種を2種に統合する原付制度規制改革案を出し、対応不可との回答が来た訳ですが、その不可理由の回答を見るに以前から多くの方も提案されている原付1種自体の法定速度の引き上げ案について、それを小規模に留めて実技試験を導入せずに実技講習の強化程度に留める案の方がまだ通るのではないかと思った次第です。この案についてまた今回も対応不可で蹴るのであれば、担当省庁にはこれなら出来るという対案を回答内容で示すことを強く求めます。</p> <p>1950年代の原付がモペットだった時代に制定された法定速度30km/hが60年以上も実態に合った見直しがなされず放置されています。見直しを行わない事は許されません。</p>	個人	警察庁
2	27年 9月3日	27年 9月10日	消防法施行令第25条第2項次表について	<p>幼稚園(消防法施行令別表第1において第6項2(幼稚園)について、消防法施行令第25条第2項表において幼稚園舎2階から避難するための避難設備の中に、避難はしご、避難タラップなど避難の際、幼稚園児が使用できないものが含まれていることは、非常に危険で安全安心をつかさどる法律の抜け穴であることがうかがえます。これについて、消防本部は認めざるを得ない状況にあり、政令改正等、何らかの措置をお願いしたいと思います。幼稚園児の大切な命のためによろしくお願いします。</p>	個人	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
3	27年 9月7日	27年 9月10日	利子補給金制度における支給対象先の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・利子補給金制度(総合特区支援利子補給金、エネルギー使用合理化特定設備等導入促進事業費補助金、グリーンファイナンス促進利子補給金等の制度)において、金融機関が特定分野に係る企業貸付を行う際、利子補給を受けることができるが、現在、生命保険会社は支給対象となっていない。 ・生命保険会社は、生命保険契約により受け入れた保険料を長期に亘る企業貸付等により運用しており、その資金は全国各地において企業の設備投資等に広く活用されている。 ・したがって、利子補給金制度において、補給金の支給対象に生命保険会社を加えることは、企業の資金調達手段の多様化や資金調達先の分散化に繋がり、ひいては地域経済や日本経済全体の発展に繋がるものと考えられる。 ・については、利子補給金制度における支給対象に生命保険会社を加えて頂きたい。 	(一社) 生命保険協会	経済内閣 環境産業 省 省
4	27年 9月9日	27年 9月10日	船の規制緩和	<p>現在、船の長さ3.3メートル、エンジン出力2馬力未満は船舶免許免除となっていますが、湖沼と海上と同じ規制です。</p> <p>湖沼と海では波風、潮流が全く違い、海では2馬力では非力。波風潮流に流される事があります。安全制向上の為、海では5馬力位まで規制緩和願いたい。または、5馬力までの簡易な免許制度を備えて欲しい。船体検査除外、実技なし、法令試験のみで良いと思います。</p> <p>また、上記の船に、船の位置を保つための、エレキエンジンを搭載すると、エンジン出力合計が2馬力を超えるため規制対象船になります。</p> <p>船の位置を保つための動力を、航行に使用する出力に加算するのおかしい。</p> <p>例えば、2馬力エンジンとアイ、パイロットの組合せ。2馬力エンジンとミンコタの組合せ。</p> <p>現実には、2馬力エンジンとミンコタは同時には使えません。2馬力エンジンとアイ、パイロットも同時には使えません。つまり、どちらを使用しても、推進器としては2馬力以下となります。なのに規制されてしまいます。</p> <p>再考願いたい。</p>	個人	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁												
5	26年 10月14日	27年 9月29日	離島に立地するガスタービン、ディーゼル機関に係るばい煙の簡易測定法の改善	<p>通知が定める簡易測定法に、JISで規定されている測定方式を追加すべきである。少なくとも、「ガルバニ電池方式」、「定電位電解方式」は現行の簡易測定法より測定精度が高く使用実績もあり、また取扱いが容易な分析計であることから、1次スクリーニング用の測定方式である簡易測定法への追加を認めるべきである。</p> <p><ガルバニ電池方式> (JIS B 7983) 溶存酸素濃度に比例して電流を発生させるガルバニ電池を採用し、電流量から酸素濃度を求める。測定項目は酸素(O₂)。</p> <p><定電位電解方式> (JIS B7982 付属書1規程) ガス透過性膜を通じて拡散吸収された二酸化硫黄や一酸化窒素などが、定電位電解によって酸化されたときに得られる電解電流を測定して濃度を求める。測定項目は窒素酸化物(NO, NO₂)、二酸化硫黄など。</p> <p>[提案理由] 離島に設置されているガスタービンおよびディーゼル機関に係るばい煙量等の測定は、船舶による交通の便が著しく不便なこと等を考慮して、大気汚染防止法施行規則別表1、2および3の2備考に掲げる日本工業規格に定める測定法による測定に代えて「簡易測定法」により、ばい煙量等の排出基準を把握することも可能であると環境庁通達(環大規第241号昭和62年11月6日付)及び資源エネルギー庁通達(平成2年1月5日付)によって認められている。</p> <p>このため、内燃力発電所のガスタービン及びディーゼル機関のばい煙量等の測定については、1次スクリーニングとして簡易測定法による測定を行い、排出基準の超過のおそれがある場合は、都度JISによる測定を行い、真値を確認している。</p> <p>環大規大241号に認められたばい煙簡易測定法 ○検知管法(硫黄酸化物、窒素酸化物、酸素) ○イオンクロマトグラフ法(硫黄酸化物、窒素酸化物) ○スモーク・テスター法(ばいじん)</p> <p>現行の簡易測定法は、下表のとおり測定誤差が大きい。実際の運用においては、測定値が排出基準を超過しているおそれがあるために、JIS法による測定を実施する頻度が多い。また、JIS法による測定結果では、ほとんどの場合排出基準内にある。このような中で現行の簡易測定法のみでは、今後も上記のような対応が多くなる。船舶による交通の便が著しく不便なことを考慮して、離島向けに簡易測定法によるばい煙量等の排出状況を把握することを認めた理由からも、測定精度が高い測定方法を用いて1次スクリーニングすることが必要不可欠である。通知が定められた1987年当時は、ガルバニ方式、定電位方式を使用する携帯型の小型測定機器が、まだ普及していなかったが、その後の技術革新等を踏まえて、新たな測定方式を追加すべきである。2009年1月の「全国規模の規制改革要望に対する各省庁からの再回答について」において、環境省は「頂いたご意見を踏まえ、早急に検討を開始する予定」と回答しているものの、現在に至るまで検討・改善が行われていない。</p> <p><参考> ガルバニ電池方式 + 定電位電解方式を採用した分析計と検知管法の精度比較(実測値例)</p> <table border="1" data-bbox="725 1050 1344 1348"> <thead> <tr> <th></th> <th>分析計</th> <th>検知管法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>O₂(測定範囲 0 ~ 25vol.%)</td> <td>± 0.2vol.%</td> <td>± 12%</td> </tr> <tr> <td>NO(測定範囲 0 ~ 3,000ppm)</td> <td>± 5ppm(0 ~ 100ppm) ± 5%(101 ~ 2,000ppm), ± 10%(2,001 ~ 3,000ppm)</td> <td>± 32%</td> </tr> <tr> <td>NO₂(測定範囲 0 ~ 500ppm)</td> <td>± 10%(0 ~ 200ppm) ± 5%(201 ~ 500ppm)</td> <td>± 32%</td> </tr> </tbody> </table> <p>窒素酸化物規制値に対する検知管法の測定誤差の想定(計測機器メーカー資料) 規制値(ppm) 誤差による最小値(-32%) 誤差による最大値(+32%) 950 540 1,500 1,200 680 1,900 1,400 790 2,200 実測値では、誤差想定値を超える場合がある</p>		分析計	検知管法	O ₂ (測定範囲 0 ~ 25vol.%)	± 0.2vol.%	± 12%	NO(測定範囲 0 ~ 3,000ppm)	± 5ppm(0 ~ 100ppm) ± 5%(101 ~ 2,000ppm), ± 10%(2,001 ~ 3,000ppm)	± 32%	NO ₂ (測定範囲 0 ~ 500ppm)	± 10%(0 ~ 200ppm) ± 5%(201 ~ 500ppm)	± 32%	(一社)日本経済団体連合会	環境省
	分析計	検知管法																
O ₂ (測定範囲 0 ~ 25vol.%)	± 0.2vol.%	± 12%																
NO(測定範囲 0 ~ 3,000ppm)	± 5ppm(0 ~ 100ppm) ± 5%(101 ~ 2,000ppm), ± 10%(2,001 ~ 3,000ppm)	± 32%																
NO ₂ (測定範囲 0 ~ 500ppm)	± 10%(0 ~ 200ppm) ± 5%(201 ~ 500ppm)	± 32%																