

「秋のレビュー」（３日目）

石油製品の品質を確保するための手法の在り方

平成26年11月14日（金）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：市川行政改革推進本部事務局次長

評価者等：上村評価者（とりまとめ）、太田評価者、河村評価者、伊永評価者、水上評価者

府省等：経済産業省、財務省主計局

○市川次長 それでは、本日第1のテーマでございます「石油製品の品質を確保するための手法の在り方」について議論いたします。

今、視聴者の皆様は「対象事業について」という横表をごらんになっているかと思いますが、これは経済産業省の事業名「石油製品品質確保事業」です。エネルギー対策特別会計の事業ということでよろしゅうございますね。27年度要求額15億円の事業でございます。この事業につきまして、まず、事務局から内容、論点の説明をさせます。

○事務局 それでは、事務局説明資料1ページをお開きください。

この図の右側が、今回対象になった事業でありますけれども、国から補助金を受けた試買検査実施業者が抜き打ちで全国のサービスステーションを訪問いたしまして、石油製品、これはガソリンが2種類と灯油、軽油とございますけれども、この試買を行って品質を分析する事業です。全てのSSを対象、年1回以上、多くは2回くらい回っていると思いますが、実施しているということ。試買であるから当然有料であることがポイントかと思えます。

また、SS以外にも石油製品を販売している業者として、例えば灯油の巡回販売行っている業者等があるわけでありまして、こういった業者については対象外になっているということでございます。

図の左側をごらんください。

試買事業とは別に、国は法律上、SSに対して立入検査権限を有しております。また、そもそも法律上、SSは規格不適合品の販売禁止という義務を負っておりますほか、ガソリンについてのみであります。販売者自ら、または登録分析機関に委託することによって品質分析をする義務が課されているということでございます。この品質分析は、原則として10日に1回行くとされておりまして、こちらの費用は各SSの自己負担になっているということでございます。

2ページをごらんください。

25年度の試買の実績でございます。多数の試買を行っているわけでありまして、不適合事案の発生がどの程度かといいますと、全体でも0.3%ということでありまして。ガソリン、軽油、灯油によってそれぞれの発生割合は異なりますけれども、最も多い灯油でも全体の0.7%、ガソリンに至っては、さらにその10分の1以下という状況になっているということでございます。その上、近年では故意による事案はほとんどなく、不適合事案のほ

とんどもはヒューマンエラーであると伺っているところでもあります。

こうした状況を踏まえまして、論点を3点ほど提示させていただきたいと思います。

1点目が、多数の試買にもかかわらず、試買で発覚する不適合事案がわずかなのはなぜか。試買の頻度や対象業者は適切か。2点目が、揮発油、軽油及び灯油によって不適合事案の発生割合が異なるにもかかわらず、一律同じ回数で試買を行っているのは非効率ではないか。3点目は、規制の強化や事業者の自主的努力をさらに高める余地はないかということでございます。

以上です。

○市川次長 それでは、経済産業省からこの論点に従って御説明をお願いします。

4分程度でお願いいたします。

○経済産業省 資源エネルギー庁の石油流通課長でございます。

お手元の資源エネルギー庁石油流通課クレジットの横の「石油製品の品質を確保するための手法の在り方」という資料で御説明を申し上げたいと思います。

まず、1ページ目でございますけれども、先ほど事務局からの御説明と若干かぶりますが、石油製品の品質の確保の全体の体系を示している図でございます。

まず「揮発油等の品質の確保等に関する法律」という法律に基づきまして、下の左から右にごらんいただく形になると思いますが、揮発油、軽油、灯油について適切な品質を確保していくために、まず、一番左端の生産業者・輸入業者につきましては、生産段階、輸入段階での品質の確認義務を課しております。

右に行っていただきまして、石油製品販売業者、SS、サービスステーションでございますけれども、こちらのレイヤーにおきましてガソリンにつきましては、揮発油販売業者、ガソリンスタンドの登録の義務及びガソリンについての品質の分析義務をここに記載のとおり課してございます。ガソリン以外の軽油、灯油あわせて全油種につきましては、一番下の星印でございますが、規格不適合品の販売禁止、規格に即したものを販売する義務を課しているというものでございます。

本日御議論いただきます事業につきましてはその下、試買検査ということで赤字で書いてございます。これは全ての油種につきましては、ガソリンスタンドに対しまして抜き打ちで購入分析を行い、品質が守られているかどうかを確認する事業でございます。

この予算につきましては、現在、平成26年度は15億円という予算で執行しておりますけれども、過去、平成16年度にさかのぼれば、随分効率的な予算執行に努めてきておるところでございます。

ページをおめくりいただきまして、2ページ、「試買実績及びその効率性について」でございます。先ほど頂戴しました論点との関係でございますが、ここでございますように、不適合案件、品質に問題のある案件は油種ごと、また、その時期によりまして変動がござ

います。変動はございますが、最近は僅少で推移していると私どもは考えております。これは、先ほどの品確法の規制、また本事業の効果、下にご書いてございますように抑止力、故意、または人為的なミスの誘発を抑止する効果及びこれらの規制及び本事業に基づき、またこれを踏まえた事業者さんの対応、この3者の結果であると私どもは考えてございます。

先ほど事務局の御説明にもありましたけれども、油種ごとの販売チャンネルは異なっております。2つ目の論点にもかかわりますけれども、油種ごとの技術動向、価格動向、また輸入をめぐる環境で、それぞれの不適合につながり得る事案は起き得ると思っておりますが、これらの全ての油種を扱っているSSにおける試買検査で効率的に実施しているのが私どもの整理でございます。

また、これらに加えて、ページをおめくりいただきますと3ページでございますが、上半分は御参考までにそれぞれの規格をお示ししておりますけれども、下半分に、私どもの試買事業をきっかけとして危険な事例が探知できたこともございます。こういったものにつきましては、例えば私の在任中では灯油の事案が多いわけでございますけれども、灯油にガソリンなり、ほかのものがまざることによりまして、本来蒸発、揮発しない灯油が40度以下で揮発をすることになりますと、火災等々につながってまいりますので大変危険ということでございます。

最後に4ページでございます。3点目の最後の論点の関連でございますけれども、規制強化の手法、これは具体的なところにつきましてはいろいろな案があり得ると思いますが、1案、例えば品質分析の頻度を高めることも考えられるかと思ひ、こちらのほうには整理させていただきましたが、さまざまな手法について実効性を高める観点からは検討を行っていく必要があるかと認識してございます。

最後の自主的努力のところでございますが、先ほどもふれましたが、私どもの規制をしっかりと実行していくことは無論、この試買事業を通じたさまざまな品質不適合を誘発するケースについての情報提供に基づきまして、事業者さんにしっかりと自主的にも対応してもらい、これらがそれぞれの安全にかかわるものでございますので、しっかりと実施されていくことが私どもが石油製品の品質を確保する上で重要なのではないかと、その一翼をこの事業は担っていると考えてございます。

以上でございます。

○市川次長 それでは、このテーマにつきましては、論点は分けずに一括で御議論いただきたいと思ひます。どの点からでも結構でございます。

○上村評価者 御説明ありがとうございます。

ガソリンについては業界の取り組みがあるわけですが、灯油には取り組みがないわけですね。また、灯油のほうが不適合となる確率、可能性が非常に高いわけですが、そう

いう意味では、ガソリンと灯油は事情が異なるように思っております。一律にまとめて試買をしていることにどのような意義があるのかについてお聞きしたいと思います。

○経済産業省 今、上村さんから御指摘いただきましたように、販売チャンネルにつきましてはガソリン、灯油、軽油とそれぞれ異なっております。例えばガソリンにつきましては、ほぼ全てがガソリンスタンドで販売されていますが、他方で軽油につきましては、およそ半分程度がガソリンスタンド関連のところで売られており、それ以外のチャンネルが半分程度ございます。また、灯油につきましては、ガソリンスタンドでおよそ2割強の販売が行われておりまして、それ以外のチャンネルでおよそ4分の3程度売られている状況でございます。

私どもが全ての販売チャンネルに対して、例えば品質を確認していくことをせずにSSで行う理由でございますけれども、この資料にもございますように、ガソリンスタンドにつきましては、複数油種を扱うことが一般的でございます。複数油種を扱うということは、残念ながら複数の油種がまじる機会もその分高まるということでございまして、そういった観点から、私どもはガソリンスタンドにおきまして品質の確認をさせていただくことを現時点では整理、方針として行っているところでございます。

○上村評価者 それはよくわかります。まじる可能性がSSにあるということですね。ただ、SSに行ったときにガソリンと灯油を同時に買うということですね。ただ、灯油のほうが不適合になる確率が高いので、灯油のみを買っていくことも考え方としてはあるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○経済産業省 考え方としてはあろうかと思います。効率を考えていくときに、私どもの前提としては、年に1回は少なくとも全てのSSにいつ行くかは特定せずに、抜き打ちで入ることで緊張感を持った品質管理を当然、義務を負っていただいている皆様にやっていただくのですが、御質問のとおり、例えば油種を少し絞って灯油だけを取りに行くという手間でいきますと、行って帰ってくる手間については基本的には同じでございますので、その他の油種の購入費用が変わるのが実際の販売局面での違いということになると思えば、むしろほかの油種についても、あわせて購入分析の機会として活用すべきではないかということで、全ての油種を購入する考え方になってございます。

○上村評価者 追加で質問ですけれども、1回以上と言われましたが、例えば2回行っているところもあるんですね。2回行っている判断はどうかされているのでしょうか。

○経済産業省 考え方といたしましては、試買事業に基づきまして不適合がわかった、ないしは試買事業によらずして不適合の品質に問題のあるSSの存在がわかったということが

ございます。こういった不適合の状況を踏まえまして、例えば地域、季節、流通ルートを念頭に2回目の試買事業を行っていくという考え方になります。これが規制に基づきましてしっかり対応していかなければいけないという事案であるとすれば、立入検査等々、法律に基づく執行ということになっていきますけれども、それ以外の関連するかもしれないエリア、事業者さんについての試買事業の対象とすることによる品質確保の効果を高めるという整理で運用しております。

○河村評価者　そもそも品質確保の品確法の趣旨の確認をお願いしたいのですけれども、先ほどから伺っていると適切な品質のものと御省の資料にも書いてあるのです。これは要するに、違う種類のものがまざらなければいいというそれだけなのでしょうか。それがガソリンについていえるのか、灯油はどうなのか。私などがこれをいろいろ見ていますと、ある程度いろいろなブランドがついているチェーンのガソリンスタンドならまだいいのではないかと。逆に灯油などですと、私が住んでいるところには毎週売りに来る業者さんもいますし、ああいうところは、灯油だけしか扱っていないからまざる可能性がないから対象外ということで果たしていいのか。それが国民にとって危険はないのかということをお教えいただければと思います。

○経済産業省　まず、品質規制の中身について御説明を、私どもの資料の3ページをごらんいただきたいと存じます。

ごく簡単な表現になっておりますので、雑駁さについては少し御容赦をいただくわけでございますけれども、例えば左上、黄色の揮発油はガソリンでございますが、ハイオク及びレギュラー両油種であります。さまざまな観点からの品質規制を行っております。上半分は基本的には大気汚染物質の発生の防止のためのもの、これが鉛から酸素分というところになります。例えば硫黄分などがたくさん入り過ぎておりますと、環境汚染物質の浄化をする装置にふぐあいが生じることがございますので、こういう品質は守ってもらわなければいけない。

下の部分につきましては、例えば「エンジントラブル防止」とありますけれども、端的に申しますと、自動車の運転時の安全につながるものでございます。エタノールというものは3体積%以下、3%以下という規制でございますが、これはかつて高濃度エタノール、高濃度アルコールをガソリンのかわりに車に入れて運転をした、流通したということが10年ほど前にあったことを御記憶にあられるかもしれないと思います。あれは、ガソリンを入れて運転する車につきましてそういう燃料を入れますと、エンジンにふぐあい、具体的にいいますと、エンジン部品のたしかアルミニウム部品についての欠損が起きまして、エンジントラブルといった事例があったということがございます。

このような観点での環境規制、安全規制を行っているとは大づかみ御理解いただきまして、灯油につきましては、私どもが一番気にするのは引火点のところでございます。40度以上

ということで、通常であれば揮発しないわけなのですが、下の事例にございますように、例えばガソリンとまざってしまいますと、ガソリンは通常常温で揮発しますので、灯油についても揮発してしまうことが起きる。これが安全性の問題だということは御理解いただけるのではないかと思います。

あわせて、今、さまざまなチャンネルがあるところの危険性の問題でございますけれども、灯油につきましては、基本的には最近の危険事例はございませんが、右側の軽油、ディーゼルにつきましては、かつて税逃れという観点も含めて灯油ないしは重油をまぜて軽油として違法に製造販売するということがままございました。こういった事案は、幸いにして我々の品質の規制もそうですし、自治体の皆さんの税の観点からの取り組み、違法製造に伴います不法投棄、産業廃棄物の取り締まりという取り組みをやってきたこともありまして、ここ5、6年は非常になくなっている状況でございますが、かつてそういったものがありましたということについては御質問に対するお答えとさせていただきます。

以上でございます。

○河村評価者 それであれば、単に、例えばスタンドでもともとタンクローリーが来て持ってきたときに間違えて入れるということだけではなくて、やはり粗悪なもの、大気汚染につながるもの、万一のトラブルにつながるものが過去にあった事例もある。今はいろいろ抑止が働いていると思いますけれども、そういうことがあり得るということであれば、ガソリンスタンドを通らないチャンネルについてもきっちり品質確保のことを考えていくべき。特に軽油の部分について思いますし、灯油もそうかなというところがあるのではないかと思いますのですが、そこについてはいかがでしょうか。

○経済産業省 今回の御指摘は実はまことにそのとおりだと思っております。

今、私どものこの事業につきましては、SSを先ほど申しあげましたような整理で試買事業の対象としておりますけれども、今、河村さんが御指摘いただいたような兆候が出てまいりました場合には、私どもは規制でしっかり対応することは無論でございますが、試買事業の対象についても効果を高める観点からしっかり対応を考えていく必要があるという整理でございます。

ただ、現時点におきましては、足元の状況を踏まえますと、例えば灯油ないしは軽油のみを扱っている業者を途端にないしは積極的に対象としていく必要はなく、SSに対する試買事業ということでこの事業を効率的に実施していきたいという整理を現時点ではしておるということで御理解いただければと存じます。

○水上評価者 幾つかお聞きしたいのですが、まず、灯油の件なのですが、灯油の不適合の割合は0.7%ということなのですかけれども、このうちガソリンのような揮発油が混入していて火事のリスクがあるものはどのくらいあるのでしょうか。多分、2つハードル

があつて、1つはガソリン等がまじっていてということ、その混入量がちょっと入っているという話ではなくて、火事のリスクを有意に増加させる規模に入っているという一種危険事案と呼ばれるものはこの0.7%のうちどれくらいあるのでしょうか。

○経済産業省 ただいまの御質問との関係でいきますと、危険事案についての定義の問題はございますが。

○水上評価者 今回の私の定義で言うと、どれくらいあるのでしょうか。

○経済産業省 私どもとして認識しておりますのは、まず、引火点が低く、かつたくさんのお客様に販売されてしまった事案につきましては、25年度におきましては8件あったと私どもは認識しております。

○水上評価者 8件あった。それが、実際の火事が起きるほどの量が混入していたかどうかはわかるのですか。今のは、たくさんのお客様に売られたかどうかというお話ですけども、火事が有意に起きるだけの混入量だったかどうかという点についてはどうですか。

○経済産業省 火事が起きる量が基本的にそれぞれ売られておりまして、基本的にはポリ缶で灯油は御案内のとおり販売されますので、その量は、すなわち火災の危険にはつながっていく量だと。

○水上評価者 いやいや、灯油の中に本当にちょっとだけガソリンが入っているケースと灯油の半分がガソリンであるケースは全然火事のリスクが違いますね。そういう意味で、これ以上入っていたら火事のリスクがあるという意味での危険事案は8件のうちさらに何件あったのですか。

○経済産業省 今、申し上げた8件が全てそのような事案だということでございます。

○水上評価者 8件は全部火事になるような事案だったのですか。

○経済産業省 灯油の品質が40度でしか蒸発してはいけないというものなのですが、それを下回る、30度、20度とかという事案だと御理解いただければと存じます。

○水上評価者 では、それが8件あったのですね。その8件についてはどういう対応がとられたのですか。

○経済産業省 それぞれの対応につきましては、私どもこれが試買事業ないしは事業者さんからの判断ないしは。

○水上評価者 例えば8件のガソリンを売ったガソリンスタンドは公表されているのですか。

○経済産業省 ガソリンスタンドにつきましては、個々のガソリンスタンド事業者さんが回収をまず迅速に行います。他方で、これは法執行の話になりますが、私どもはこの場合には灯油の販売の停止を直ちに命じます。その上で、販売先に対してのお知らせを促すとともに回収を行う。その回収が十分に行えない場合には、昨年、北海道でもケースがありましたけれども、新聞広告、商圈に対する折り込みチラシの形での周知を促すとともに、再発の防止を求めるという法執行になります。

○水上評価者 なるほど。とりあえず、8件についてはそういう事情があって、8件以外のところについては確かに灯油に問題はあったけれども、火事になるような話ではなかったということですね。

もう一点なのですが、ガソリンの問題で、突然エンジンがとまったり、本当にアルミニウムが欠損してしまうような危険事象はこのうちどれぐらいあったのですか。

○経済産業省 平成25年度におきましては、幸いゼロ件でございます。

○水上評価者 ゼロ件だったのですか。軽油について、かつては非常に違法なアルコールをまぜたみたいな話がありましたけれども、10年前の不適合の割合はどれくらいなのか。

○経済産業省 10年前の軽油の不適合の割合は、試買件数分の不適合の割合ということで、試買事業の関連で申し上げますと、0.74%になります。

○水上評価者 でも、逆に言うと、その程度ということですか。今、過去にはものすごい違法があって、大変なことだったという話ですけども、10年前であっても0.74%なのですね。

○経済産業省 件数としてはその程度でございます。ただし、1点補足をお許しいただければ、先ほど申し上げましたように、不正軽油の製造をいたしますと、例えばドラム缶に硫酸を使った形での製造過程で用いるものが不法にそのまま放置をされる、それも中山間地に放棄される。

○水上評価者 いや、だから、そのごくわずかなひどいところがひどかったという話はわかるのです。割合が何%ですかという話を聞いて0.74%だったという理解でいいですね。

○市川次長 ここで一旦、視聴者のコメントを紹介いたします。

○事務局 ニコニコ動画における視聴者からのコメントを紹介いたします。

抜き打ちテストは抑止力として効果がありそうですが。

ガソリンのように軽油に緑や黄色の色をつけたらどうか。

まざらない工夫をすれば事業は要らないような。

給油口の大きさや形を変えて物理的にまざらないシステムにするとかね。

以上でございます。

○市川次長 ありがとうございます。議論を続けます。

伊永先生、お願いします。

○伊永評価者 ニコニコ動画のほうで指摘があったことと同じようなことを感じたのですが、資料の3ページに平成23年、24年、25年の6件の試買で発覚した事例を書いていたのですが、灯油にガソリンが混入した事例が非常に多い。これは、タンクローリーから地下タンクにおろすときの段階だろうと思うのですが、消費者がガソリンスタンドで買うときにこういうことが起こる事例はどのくらいあるのでしょうか。試買対象ではないので。

○経済産業省 御質問の適切なお答えになれば御指摘いただきたいのですが、先ほど御指摘のとおり、混入が起きる段階はタンクローリーがガソリンスタンドに入ってまいりまして、タンクローリーがガソリンスタンドの地下に基本的には埋設のタンクが一般的にございますので、ここに荷おろしをいたします。この荷おろしをいたしますときに、灯油が入っているタンクに間違えてガソリンを入れてしまうケースが典型的になります。こういったものにつきましては、灯油のタンクの中でガソリンが一定量入りますと、コンタミが生じまして引火点が下がる。引火点が下がったものが売られてしまっただくさん流布したのが、先ほど御質問いただいた8件のケースという整理でございます。

○伊永評価者 念のために教えていただきたいのは、消費者がガソリンスタンドで灯油を買い、あるいはガソリンを買いというときにコンタミが起こる可能性というのは試買対象でないのをつかんでおられないかもしれませんが、これの10倍や100倍あるのでしょうか。

○経済産業省 ガソリンスタンドの今の表示の仕方も含めて、消費者の方が灯油とガソリンをまぜて買って帰ってしまうことはほぼ起きるケースは少ないと思います。

○伊永評価者 わかりました。普通、ポリタンクでやっているのと金属缶でやるので誤りが起こるはずないですね。それでは、地下タンクの話に戻りますが、今、国民の方も指摘されていたように、灯油のタンクローリーのホースの先のノズルが、例えばガソリンの入り口とマッチしてしまうということはあるのですか。

○経済産業省 結論としては、現時点においてはあります。

○伊永評価者 それが私たちが一番よくわからないところで、ジョイントの部分をきちっと区別すれば、もうこの危険な状況は起こらないはずなのですが、それをガソリンスタンドなり、あるいは石油元売、タンクローリーの会社にはっきりと国が基準を示してこうしなさいというのは今は難しい状況なのですか。

○経済産業省 なかなか難しいかもしれないと思っております。理由としては2つありまして、1つは、ガソリンスタンドにおけます給油口の区別、コンタミ防止のための対応がなされているガソリンスタンド、新しいものにつきましては、基本的に全てなされております。タンクローリーサイドにおいてもそれはなされているケースが今はほとんどです。しかしながら、ガソリンスタンドにおきまして、設備の更新が伴っていない古い設備を持って行っておられる事業者さんにつきましては、実際問題として現存しているということと、設備更新を行っていくことにつきましては、自己負担の問題等々も含めまして、実効性をよく考えていかないといけないと思っております。

○伊永評価者 そういうことであれば、昨年が期限だったと思うのですが、地下タンクを新しいものに取りかえるような国の方針がございましたけれども、その後のものは、今の御説明だとジョイントの部分は差別化されているということによろしいのですか。

○経済産業省 ジョイントの部分につきましては、対応している部分と対応していない部分があると思いますけれども、そういう形で対応されている事業者さんにつきましては基本的には御対応が進んでいるという御理解で結構だと思います。

○伊永評価者 そこの対応が進んでいるところまで今は試買をしているのですか。この対象に含めているのですか。

○経済産業省　今は対象にしております。実際、先ほどのコンタミの防止の観点でいきますと、ジョイントを結合するという技術的な対応以外に、例えば荷おろしにつきましては危険物でございますので、タンクローリーの運転手さんだけではなくて、必ず従業員が立ち会って行いなさいという運用が求められておるわけなのですけれども、このところなかなかそれが十分に行えない。また、何らかの形でコンタミが起きるとというのが、残念ながら今の足元の状況だと思っておりますので、引き続き全体について現時点では行っているということでございます。

○伊永評価者　全体のタンクローリーの数から見て、年に使われる時期も限られていますので、灯油のタンクローリーは少ないはずですから、それだけ違う形に処理するということができるとやれば、国としても多少補助をするという制度はつくれないのですか。

○経済産業省　事業の実態から一言だけ補足させていただきますと、今、物流も効率的に行うということで、むしろ1台の大型のタンクローリーのタンクの部分は仕切りがございまして複数油種を一度に運ぶことがございますので、基本的にはそういう実態を踏まえてどのような効果的なものが必要かというあたりを検討する必要がありますが、今の御指摘も可能性としてはあると思います。

○太田評価者　制度の趣旨としては、初期には何といたしますか、非常にガソリンの品質の悪いものがあったということを防ぐために始まったという理解でよろしいですか。

○経済産業省　さようでございます。淵源といたしましては、もともとの品質規制については昭和48年に始まっておりまして、オイルショックの後に粗悪なガソリンが出回ったということへの対応という歴史でございます。

○太田評価者　粗悪ガソリンに対して対処する。先ほど軽油の不正の事例の話もありましたが、それは伊永先生に伺ったほうがいいかと思っておりますけれども、軽油に色をつける形で不正が非常に減ったという話をちょっと伺ったのですが、その点についていかがですか。

○経済産業省　今、御指摘のあった点は、不正軽油の製造を発見しやすくするための添加剤を灯油などにまぜておりまして、クマリンという物質なのですが、クマリンという物質を含んでいるかどうかを軽油について分析することによりまして、灯油をまぜたという足跡がわかる仕組みのものが現時点で運用されております。

○太田評価者　監査とか検査などに関していいますと、抜き打ち検査はランダムな検査が有効なのは基本は不正なのです。こちらは、ほとんど今、0.何%のエラーというのは、文

字どおりエラーであって、悪意があるわけではなくて、単純に間違えたという話でありまして、この間違いに対して抑制効果は基本、抜き打ちである必要は全然なくて、エラーの抑制という意味であれば、定期検査で問題ないわけです。とすると、定期的な事前にわかっている検査は、試買のほかに、別に制度があると理解しておりますけれども、いかがでしょうか。

○経済産業省 そこはおっしゃるとおりです。規制の部分でガソリンにつきましては10日ごと、ないしは年に1回という形での品質分析を義務として負っていただいております。軽油、灯油につきましてはそのような義務を今は課してございません。

○太田評価者 不正に対応するものとしての試買ということだとすると、対応しようとしている不正自体は、これが仮にないとなると、非常に昔のように粗悪ガソリンが出回るものなのでしょうか。

○経済産業省 今の御質問にお答えするのが一番難しいわけなのですけれども、先ほど申し上げましたように、油種ごと、また時期によりまして随分状況が違います。例えばガソリンにつきましては、高濃度のアルコール燃料といったものが輸入されて、国内で流通し、自動車に問題が起きたケースがございましたが、こういったものが今後どういう環境下で起こり得るかということについては、私どもは当然見ていく必要があると思いますが、可能性は排除できないかもしれないと思います。

また、灯油等々につきましても、例えば近年、為替の関係でいきますと輸入がやや有利な状況下においては、例えば2年ほど前から2、3年につきましては、輸入灯油が結構多い時期がございました。そうしますと、灯油について先ほどの御指摘のような引火点が低いという深刻な事案は少ないのですが、どうしても色がおかしいとかという御指摘が多くなされたこともございます。

こういうことがさまざまな事業環境、経済環境におきましてめぐっていくものでございますので、試買に基づきます不適合件数も一貫して右肩下がりというよりは上がったたり、下がったたりということが残念ながら起きているということだと存じます。

○太田評価者 粗悪ガソリンというのは非常に昔の話ですね。恐らく高度成長期あるとか、あるいはそれ以前であるとか。現在はブランド化も進んでいまして、それぞれの会社がそれぞれの会社の中でブランドイメージを損なわれないように、恐らく内部的に品質管理もされていることなのだろうと思います。もう既にブランドが確立されて、粗悪ガソリンが出回らない状況になったときに、この試買をやめたときにどれぐらい粗悪ガソリンが出回るのか。先ほどの軽油の事案でいうと、別の方向で色をつけるという形で不正が激減したという経緯がありまして、試買というのが不正の軽油を抑制するという意味では余り効果

的ではなかったと理解したのですけれども、目的に対して手段としてどれくらい有効かということなのですね。今のエラーの事案を下げるという意味では定期検査があるわけですので、基本的に抜き打ちである必要は全然ないだろうと思いますが。これはさらに削減していく余地はないのかということを伺いたいのですが。

○経済産業省 幾つかの論点をお示しいただいたと思いますので、全てにお答えになっているか、できるだけお答えいたしますけれども、まず、ガソリンについての試買検査を取りやめたときに、例えば販売現場、小売現場におきまして粗悪ガソリンのようなものが出回る可能性があるかないかについていえば、基本的には元売が精製して元売のルートで販売するようなものにつきましてはそれはないと存じます。あるとすれば、先ほどの何らかのエラーによりますコンタミによるものが中心になるのではないかと。現時点ではございませんけれども、輸入されてくる燃料の出回りについては心配をしなければいけない要素としてはあるかと存じます。ガソリンの品質については、実際、10年前にあった事例を踏まえての要素ということになろうかと思えます。

○太田評価者 そういうリスクの高いところに集中して抜き打ちをするというのは抑制に効果的ではないのですか。

○経済産業省 そこはまさにおっしゃるとおりだと思います。

その観点でいきますと、冒頭の上村さんの御指摘にもつながるわけですが、現時点ではSSにおきまして試買事業を行っていくという整理の中で、全ての油種に対応することが効率的に実施できるという前提のもとで私どもはこういった形の対応をしております。

あわせて、1点補足しますと、ガソリンのみならず軽油、灯油の品質についても時々におきまして品質規制の強化を行っております。近年では、軽油につきまして、サルファーフリーという言葉が耳にされたことあるかもしれませんが、日本では基本的には硫黄分を極値まで少なくしたものを使いましょうということになっておりますが、こういったものが実施されたときに、しっかりこれが守られているか。こういったところを全体にモニターするのに試買事業が有効だったと思えますし、バイオ燃料の添加が認められたものにつきまして、どういう状況かというものにつきましても、全体をモニターする上では非常に有効であったということがこの5、6年ではあったかと存じます。

○太田評価者 定期検査のほうは試料をコストなしに徴収していた。試買のほうはお金を払っているわけですね。コストなしに権限として集めて、定期検査のほうはしているわけですね。そちらのほうではできないのですか。やはり抜き打ちでないといけないのですか。

○経済産業省 手法につきましては、私どもはやはり抜き打ちで1年のうちにいつ来るか

わからないという形での手法が、現場でのある種の対応を促す意味では効果があると思いますが、立入検査ももちろん抜き打ちで行っていくわけでありますけれども、立入検査そのものは、品質に問題があるような事案につきまして検査人員を集中的に投入して運用ということにもしておりますので、試買事業をそのまま今、得ているような効果をそちらのほうに全体代替できるかどうかについては少し疑問に思っております。

○太田評価者 10日に1回というのは定期検査をされているわけですね。これは棚卸資産回転期間はどれぐらいですか。つまり、油がタンクの中でどれぐらい滞留するものなのでしょう。

○経済産業省 それはお察しのとおり、平均で10日に1回、ガソリントankの中のものの在庫が入れかわるという調査をベースに、これは最近も確認しておりますけれども、平均という目安ではありますが、そういう形で10日1回という義務を課しております。

○太田評価者 そうすると、不正をするほど意図的に油の中の構成要素を変えた場合に、10日間で1回転するということは、不正の場合であったとしても、10日に1回の検査で引っかけられるわけですね。そこでさらに抜き打ちをやる必要があるのですか。余り不正を抑制するという目的に対して手段として有効ではないのではないかという心証を持っているのですが。

○経済産業省 10日に1回の検査に加えてというところでありまして、私はやはり10日に1回に加えての全数検査、こちらでの試買事業によりまず確認があることによりまして、例えば1件の品質のまずい灯油、ガソリンが出回ることが個々の国民の安全性にもかかわってくることと思えば、重要なものとしてその部分も意味はあると考えております。

○太田評価者 ただ、余りにも内部の構成が違うものであれば、10日に1回の定期検査でも発見できるのですね。それに比べて抜き打ちで検査をする意味があるのですか。

○経済産業省 私どもの過去の事例から申し上げますと、全てが10日に1回の検査を行っているSSにつきまして、試買事業におきまして、不適合事案がないかということであれば、そんなことはなくて、やはり一定数ございます。そういうことを踏まえまして、10日に1回の検査を行っている方につきまして、試買事業を行っても行わなくても不適合について抑止効果が試買事業について限界的ではないかということでは必ずしもないのではないかと考えております。

○太田評価者 定期検査の場合と抜き打ちの場合とで不適合の割合は有意に違うのですか。

○経済産業省 当然ながら、10日に1回の検査に基づく不適合率のほうが高く検査としては出ます。

○太田評価者 逆ではなくて、定期のほうが高いのですか。

○経済産業省 定期検査のほうが高くなります。その上で、定期検査で不適合の率がそれぞれ事業者がみずから義務として行い、みずからこれを確認、対応するというルートとして一定程度出ますけれども、それに加えて試買事業を行っておりましても、不適合の検査を自身で確認できる機会のある方々についても一定数の不適合率が出るのが現状であります。

○太田評価者 ちょっと理解が難しいのですが、もし仮に不正が全くないとする、エラーだけであればどちらも同じ率で出るわけですね。ミスだけであれば同じ率で出るわけですね。定期検査の場合は、わかっているわけなので不正をするわけがないので抜き打ちのほうが不適合の率が高いと予測したのですね。当然、不正分が上乘せされる分。ところが実際には定期検査のほうが不適合率が高いわけですね。

○経済産業省 ガソリンにつきましてはそういう状況であります。

○太田評価者 それは純粋に考えると、抜き打ち検査は全然役に立っていないのではないかと聞こえるのですけれども、そうではないのですか。

○経済産業省 灯油、軽油は置いておきまして、ガソリンにつきまして、そういう不適合事案の探知の機会につきましてどのように評価するかということによるかと思えますけれども、ガソリンの品質のきちんとしたものを世の中に流通していくための制度装置として試買事業によりまして、不適合のものが探知されることにつきまして私どもは意義があると思っておりますし、それについて有効性ということについてはちょっと尺度によるかと思えます。

○水上評価者 まず、1点だけ事実を確認してから意見を言いたいと思うのですが、定期検査では確認できなかったのだけれども、試買では確認された。つまり、定期検査は漏れてしまったのだけれども、試買によって不適合が確認された例は、去年でいうと何件あるのですか。

○経済産業省 申しわけございません。件数としては今おっしゃったような絞り込みでの

検査は手元にございせん。

○水上評価者 例えば定期検査でも不適合は発見されて、それと同時期に試買もしていたら両方ともで不適合は出ますけれども、それはどっちにも1としてカウントされるのですか。

○経済産業省 それはどちらとも1にカウントいたします。

○水上評価者 それだとやはり試買は意味がないかもしれないですね。つまり、定期検査では漏れているものを試買のほうでだけ抽出できているものが幾つかあるのであればそれは考えられるかもしれないけれども、今の時点ではそれは件数としてそもそも把握してもしないのでしょうか。そうだとすると、全部定期検査でいいのではないですか。

ちなみに、軽油、灯油を定期検査に載せることによって発生するコストの増加分はどれぐらいあるのですか。

○経済産業省 まず、後半の御質問にお答えいたしますと、コストについての試算は今、つまびらかになかなかできませんけれども、と申しますのは、今、ガソリンスタンドの業者さんだけを試買事業の対象にしていることではなくて。

○水上評価者 ガソリンであれば、ガソリンスタンドの人は、今、ガソリンは10日に1回は持ってきているわけですね。そのときに一緒に売っている軽油と灯油についても持ってきてもらった場合に、どのぐらいのコスト増になりますか。つまり、それによって事業者の人は物すごい負担増になるのですか。

○経済産業省 その負担増はやはりあると思います。

○水上評価者 でも、大してないでしょう。ほとんどは持ってくるコストでしょう。さっきそう言っていたではないですか。ほとんどは持ってきたり、持って帰るコストで、抽出すること自体のコストは大してない。つまり、灯油とか軽油を何万リットルも持っていくのだったらそれ自体のコストが発生するかもしれないけれども、定期検査で持ってくる量ものはちょっとなのだから、そうだとすると、定期検査に軽油と灯油を載せて、かわりに試買をやめるとしてしまったほうがいいのではないですか。

○経済産業省 まず、今、方法の体系といたしまして、ガソリンの品質の分析を課しているものがガソリンについてということになります。それ以外の軽油等については品質に適合したものを売らなければいけないという義務の体系になっておりますので、そこにかか

わる問題にもなりますけれども、加えまして。

○水上評価者 でも、それは来た後にする検査の方法を変えればいいだけです。持っ  
ては来てもらって、その後に適合しているかどうかの検査を軽油と灯油はします。ガソリン  
についてはさらに細かい検査をしますとすればいいだけの話で、それはこっちサイドの問  
題でしょう。だから、別にそれで全然足りているのではないかと思います。

○経済産業省 その場合の軽油、灯油につきましては、事業者さんの御負担で御提供して  
いただくようなこと。

○水上評価者 そういうことですね。つまり、それによって事業者がものすごい負担増に  
なるのだったら大変かもしれないけれども、現時点で既にガソリンについては事業者負担  
なのですね。

○経済産業省 さようですね。

○水上評価者 そうだとすると、同じように持ってくるときに、軽油と灯油も持ってきて  
もらうだけだとすれば、それはそんなにガソリンスタンドさんをすごくいじめている政策  
だとも思いませんから、国民負担15億円のかわりに、今のガソリンスタンドにもうちょっ  
とだけ手間かけさせてくださいというほうがいいのではないですか。だってこれは15億円  
をかけているのでしょ。

○経済産業省 ちょっと私の理解が及んでいないのかもしれませんが、軽油、灯油  
につきまして、私どもが試買事業ということでガソリンスタンドに行きまして、購入をし  
て持って帰ってくる部分の費用を事業者さんのほうに御負担いただくということで。

○水上評価者 試買をする必要はなくて、そもそも試買の効果があるのは故意の場合で、  
今、ヒューマンエラーしか基本的にはないのだとすると、定期検査でよくて、定期検査のラ  
インナップの中に軽油と灯油を入れてもらえばいいという話なのではないですかというこ  
とです。

○経済産業省 定期検査における品質分析の義務づけをするという。

○水上評価者 いや、細かい品質分析まではしなくてもよくて、つまり不適合かどうかの  
検査。これまでも試買によってしているものと同様の検査をするということで、それに対  
しての費用をガソリンスタンドさんに持ってもらってもいいし、あるいは持ってきてもら

うところまではしてもらえけれども、分析についての費用だけは国が持ってもいいかもしれないです。ほとんどこの事業の費用はデリバリーのコストでしょう。そうだとすると、デリバリーのところまではガソリンスタンドさんにやってもらって、最後の分析するところの費用だけは別に国が持ってもいいと思います。そうしたら大幅に削減できるのではないですか。

○経済産業省 この事業の費用の構造につきましては、デリバリーのコストが大きくかかる部分はもちろんでございますけれども、品質の分析の設備をもとにこれで分析をしていくための対応の部分についてもそれなりのコストがかかりますので、今、おっしゃったところについては一定程度の効果に。

○太田評価者 それは定期検査のほうでもかかるのではないですか。定期検査のときにも設備あるわけですね。同じものを使ってはダメなのですか。

○経済産業省 ちょっと整理をさせていただいて、ガソリンについての定期検査と今おっしゃっていただいております品質分析義務の履行の場合には、ガソリンスタンドはこれを分析機関に委託をしまして、ガソリンについてこれを行う形になっております。このときに、軽油、灯油についての品質の分析についてはガソリンスタンドの事業者さんについては義務ではございません。その上で、デリバリーをしたものについて、ガソリンについてのデリバリープラス分析の費用を今、SSの事業者さん是对応していただいておりますけれども、軽油、灯油の品質の分析にかかる費用は必要になろうかと思えます。

○太田評価者 水上さんもそれは別に手当をしてとおっしゃっているので、その部分は現状のままオーケーというわけではないですが、分析はそちらでもされているわけですね。これはどちらも社団法人全国石油協会さんだという理解なのですが、同じところで同じ人が別の予算でやっているということですね。

○経済産業省 さようです。

○太田評価者 そうすると、特にその場合の分析の設備が必要というのがよくわからないのですが。同じ人が同じことを別の予算でやっているだけですね。

○経済産業省 その意味ではまさにそのとおりです。全国石油協会におきまして、またもう一つ、新日本検定協会という機関におきまして品質分析の体制を整えておりますので、これが登録分析機関ということで法律上位置づけておりますので、これにもう一つ、日本海事検定協会というところなのですが、ここは最近、実態がないと聞いております。2つ

につきまして、SSの事業者さんが任意でこれを選んで、課されている分析義務を果たしていただくというスキームになっております。

○河村評価者　そもそもお尋ねしますけれども、ガソリンを扱っているスタンドでは、必ずガソリンと一緒に軽油も扱っているでしょうけれども、灯油はみんな扱っているのですか。全部扱っていると思っていいのですか。

○経済産業省　実態といたしましては、全油種を扱っているところが多いと思いますが、SSによりましては、例えばガソリンにつきましては、うちはハイオクは扱っていませんとか、灯油は扱っていませんとか、そういう事業者さんの御判断としての違いはございます。

○河村評価者　それであれば、例えばいろいろ発生件数を見るとやはり油種によって違うわけですから、灯油を扱っていないところに対しては1回行ったときに全部試買して買ってくるのはわかる気はしますけれども、扱っている油種が少ないところについてはもう少し頻度を下げるとか、そういうことをしてもいいのではないのかという気はしますがどうでしょうか。

○経済産業省　そこは御指摘のとおりだと思っておりまして、基本的には全国のSSの皆様が1回は行った上で、その先の運用につきましてはその時々状況に応じまして対象を選定していく形で考えてございます。

○河村評価者　品質分析義務、要するに業者側が自分たちでちゃんと持ち込んで検査してもらう義務と、試買とどう使い分けるかとさっきから議論になっていきますけれども、故意、悪意があるような案件があったときにどう摘発するかということもあるでしょうし、あとは、その対象になる業者にどの程度協力を求められるかということもあると思うのです。本当は自主的な努力でやってもらうのが一番いいのですけれども、品質分析義務というのは、比較的そういう側面が大きいですね。自分でやっていただく、費用も自分たちで持っていていただく。ただ、それになじまない業者さんがいらっしゃるのも事実で、先ほど私が質問したときに、例えば軽油とか灯油は問題が起こったら考えますと課長はおっしゃってくださったのですが、それでいいのかなとか、ちょっと遅きに失しないかなという心配もございます。あと、灯油とか軽油ですといろいろなスタンドばかりではないというお話が最初に御説明がありましたので、そういうところにこそ、本当は自主的に協力していただくのが一番望ましいと思いますけれども、そうではないところに対してこそ逆に試買を使ったらどうですか。こっちが買うから、行くから、そのかわり検査にはちゃんと応じろ。野放しはだめで、粗悪なものとか品質が劣化したものとかが入っているのは困るので、そういうこともお考えになってはいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

○経済産業省 やや品確法の義務をどの程度、どの者にかけるかというところの議論にかかわりますので、一言で申し上げるのは難しいわけなのですが、やはり石油製品の品質を確保していく上でガソリンの揮発性が高く、また、国民の自動車にも使う安全にも経済にも意味があるというところでの対象を重視しているところはあると思います。ただし、今、おっしゃったような灯油、軽油につきましても視野に入れていくべきではないかという点については、私どもも常に考えておりますので、それは関係の事業者団体とも意見交換等々を定期的に行いながら、先ほどの事例等については提供しているような対応でありますけれども、必要な対応をおくれないように行っていきたいと思っております。

○市川次長 時間が超過します。

これまでのところでもしシートを送っていただける先生がいらっしゃいましたら、シートの送信をお願いいたします。

追加で、太田先生、お願いします。

○太田評価者 シートを書くためだけの確認なので短めに参りますが、基本的に試買ではなくて、品質検査義務だと問題なのは、持ち込みを業者さんのほうがされるので、不正の場合に違うものを持ってきてしまう可能性があるということですか。試買はその場に行って買うから不正を抑制できる。

○経済産業省 御指摘の可能性も当然あると思っております。

○太田評価者 そこは違うということですね。もし、本当に中のものを持ってくれば10日くらいで一巡するわけだから、多分試買がなくてもいい。完全にいるけれども、全然別のちゃんとしたガソリンを持ってくる可能性がある。実は売っているほうはそうではなくてという。

○経済産業省 悪意の方が、その悪意をそのままあらわしていただくことを想定したくないですけれども、現状よりもその可能性は高まるとは思っています。

○太田評価者 立入検査は別にあると思うのですけれども、これはどれぐらいの規模ですか。立入検査は試買とはまた別なわけですね。どういう形式でされているのでしょうか。

○経済産業省 25年度におきましては、300件ちょっと立入検査を行っておりますが、これは基本的には品質の問題があるガソリンスタンドが中心でありますけれども、立入検査を行っております。立入検査の一つの契機として試買事業におきます結果、これは私どもが

知るところになりますので、これに基づいてという運用もさせていただいております。

○太田評価者 つまり、品質検査義務だけでよくないというのは、不正の別のガソリンを持ってくる可能性がある。だから、不正を完全には抑制できない。立入検査は件数が限られているのでその補完的に使っているということですか。

○経済産業省 全体としてそういう形での対応ということになろうかと思います。

○太田評価者 試買は特にブランドガソリンは全部やらなくて、ノーブランドというか粗悪ガソリンが出る可能性の高いところに集中してやっているということは全然ないのですね。全業者につき年に1回ですね。

○経済産業省 さようです。

○太田評価者 ここは弾力的にリスクの高いところに集中することはないのですか。

○経済産業省 もちろんそういうところもあると思います。ただ現時点では、残念ながら年間1回の分析義務を課しているところにあっても、低い発生率という御指摘だと思いますけれども、発生事案としては、年に1回の元売のマークを掲げている分析義務のSSにつきましても、不適合事案がこの試買事業によっても探知されているということでございます。

○太田評価者 ただ、それはエラーなので、わざとやっているわけであれば、抜き打ちである必要は全然ないのですね。抜き打ちが有効なのは不正に対してなので、ミスがあったからやったほうがいいというわけではないですね。恐らく不正はないわけですね。

○経済産業省 その抑止効果については御指摘の見方もあり得ると思いますし、私どもとしては、いつのタイミングで抜き打ちの試買が来るかというところは、販売現場におきまして常に緊張感を保つのに効果があるのではないかと考えております。

○太田評価者 定期検査のほうは効果はないわけですか。ミスの抑制に関しては抜き打ちである必要は全然なくて定期検査でいいと思います。特に抜き打ちである必要は何かありますか。

○経済産業省 試買事業について抜き打ちである必要ですね。ガソリンのところについての抜き打ちである必要があるかないかについていえば、同じように、私どもとしては不正

をする可能性が常にあるという性悪説に立てばやはり意味があると思いますし、相当程度、今、それが低いのではないかという前提に立てばその分、必要性も低くなるかもしれませんが、私どもの考え方としては、規制をしっかりと行っていくとともに試買事業及び事業者さんの取り組み、この辺がいずれも手を抜くことなく今の状況を保っていることにつながっていくと思います。

○太田評価者 どうもよくわからないのですが、品質検査義務でも、タンクにあるものを持ってきてくれることが確実であれば試買事業はいらないわけですね。10日で回転するわけですから、どうせ不正があれば発覚してしまうので。ところが、そこで売っているものは粗悪なものだけれども、検査に持ってくるものはちゃんとしたガソリンを持ってくる可能性があるもので、現地に行ってみて試買をする意義があるという御説明だと思ったのですが。そうすると、抜き打ちである必要は不正に対してだけです。エラーを抑制することに関しては、試買は全くというか、別の品質検査義務のほうで各品質が確保されているので試買の役割とは違うと理解したのですが。

○経済産業省 ちょっと切り口の違うことを申し上げるということを自覚しながら申し上げますと、他方で試買事業におきまして、今、資料にもガソリンの事例を1つ入れておりますけれども、ガソリンについて灯油の混入ということもあったことがありますので、そういったものが試買事業を契機とした探知の機会があるということも意義はあると思っております。

○水上評価者 これは質問ではなくて意見なのですが、この事業は、全く無駄かと言われると、そうではないかもしれませんが、ただ、極めて有効性については疑わしいと思います。つまり、定期検査で事実上足りているのではないかと。少なくとも軽油や灯油を定期検査に入れれば足りていると思います。

特に、もし実際に全量試買をやめたとして不都合が発生したとしても、それが死亡事案の発生につながる確率はさらにそこからものすごく低いと思われます。

そう考えると、まず、少なくとも全量試買ではなくて、全体の数%を無作為抽出して抽出試買にするとところまではすぐにやって、ふぐあいの発生頻度がそれで上がるのかどうかを確かめていただく必要があるのではないかと思います。多分、上がらないと思いますけれども、抽出試買にしたら有意に上がるのだとするとやはり全量である必要があることになるかもしれません。

ただ、その場合は多分、それは故意だということですね。エラーのほうは定期検査のほうでわかるはずなので、数%の抽出試買にしたら有意にそれが上がると故意の人がふえることになるので、それは大変問題だということだと思います。

次に、故意を防ごうと思うと抽出試買にして、もし見つかったときのサンクションを重

くすることも非常に重要で、免許取り消し、営業停止という話の対応で十分に抑止力があると思います。現実には、今の時点で故意の事例はほとんどないと思いますので、今後、もし故意みたいな話があるとしたらサンクションのほうを重くする形で多分、十分に対応できるのではないかと思います。そういう方向が1つ。

もう一個は、全く切り口の違う方法ですけれども、給油時のジョイント等の形状を変えるみたいな根本防止策がなされていないSSについては試買をする。ただ、その試買の費用は事業者負担にすることにして、その上でジョイントの形状を変えるみたいな投資については、一定割合の3分の1とか4分の1ぐらいの補助をつけてあげて、投資については少しサポートしてあげる。ただ、それをやらないのだったら、そこについては試買をするけれども、そのお金はSSの費用でやる形にすることがもう一個考えられて、これは根本的な解決のほうにSSを促すことになるのだと思います。

現時点の試買は、結局、根本解決のほうに促しているわけでもないし、故意は実際にはほとんどないのに、もしかしたらそんなことがあるかもしれないという非常に抽象的な危険を防止するためにやっているということで、それに対して15億円の国費を投入することが現状において正しいかという正しいとは思えない。これは特会だからじゃぶじゃぶなのではないのかという疑いをかけられたときに、十分な説明ができるとは思えないというのが私の意見です。

○市川次長 先生方、シートを。

お願いします。

○経済産業省 今、御指摘いただいた件について二言補足させていただきたいと思います。

先ほどの御説明の繰り返しになりますけれども、試買事業につきまして、件数につきましては継続的に一定数行っておりますというのは、この資料をごらんいただければわかりいただけたと思いますが、その過程におきまして、油種ごとも不適合の件数、また率が上がったり、下がったりするわけでありまして、これにつきましてどう評価するかというところかと思っています。それは故意のケースもあればエラーのケースもあるということで、そこをどう考えるか。

○水上評価者 ちなみに故意のケースは何件把握されていますか。

○経済産業省 故意のケースにつきましては、昨年のケースにつきましては1つもないと思っております。

もう一つ申し上げますと、試買事業という手法以外のケースも含めてさまざまな対応ということであれば、今、御指摘いただいたようなさまざまな可能性はもちろんあると思っております。

○上村評価者 故意のケースについてですが、灯油とガソリンはガソリンのほうが高いので、灯油の場合は故意のケースは起こらないと私は思っていますが、いかがですか。

○経済産業省 そこは御指摘のとおりだと思います。むしろ起こり得るのは、故意についてはガソリン、軽油というのが過去の歴史でもあろうかと思っています。

○伊永評価者 水上委員が言われた中にちょっと含まれているのではないかと思いますのですが、これをずっと続けていくべきなのか、あるいは事業者自体が自主的に本当の意味で自分たちで問題を全てクリアにしていくような視点もこれから入れていかなければいけないと思いますので、それに向けての例えばロードマップが考えられないのかとか、そういうものも含めて、やはり大きく見直していただく必要がある。

私がさっき申しました国民からも提案のありましたジョイントの問題はもっとクリアに技術で解決できる部分はかなりあると思いますし、ジョイントでガソリンと灯油を差別化したほうが安全性の意味でもはるかに高いし、効率的でもありますから、こういうものをやはり進めていく。その先にあるのは、事業者自身が自主的にこの問題に対して、石油の品確法について結果を示すのだという方向が一番正しい姿ではないかと思いますので、そういうものに向けて一旦この事業はストップしてでも新しくやり直すという視点が欲しいなと感じました。これはコメントで結構です。

○経済産業省 ただいまの御指摘は、非常に根本のところからの方向の問題だと思いますのでコメントとして受けとめさせていただきます。

他方で、私ども行政側のむしろ制度、規制の執行のコストもできるだけ合理化しながらというところの知恵をこらすのは無論でございますが、そういった中で全体としてこういった形で実効性が高いのかということについてしっかり考えろという御指摘だと受けとめさせていただきました。

○市川次長 ありがとうございます。

現在、コメントの取りまとめをしております。選択肢の集計をしているところでございます。

もともと、これはガソリンのほうは揮発度が高くて、ガソリンのほう扱うのに危ないということもあって、10日に1度という厳しい定期検査になっているわけです。ところが、実際に消費者に渡るところになりますと、今度は、ガソリンについては10日に1度検査しているので、ガソリン自体を購入したときに危険なガソリンにめぐり合うチャンスは非常に低くなっている。

一方で、安全なはずの灯油をより安全なはずで、そんなに定期検査の義務もかかってい

ない灯油を買うことになる、今度はガソリンが混入しているというリスクがあって、こちらのほうが高くなっている。逆に、逆転現象が起きているような気がするのですが、そのところはどうかという見方はよろしいのですか。

○経済産業省 逆転というところの、どっちが上でどっちが下かの議論はあろうかと思いますが、石油製品そのものは全体に危険なものである一方で、非常に国民生活、国民経済には大事なものでありまして、これがしっかりと品質のものを提供していく、そのエラーという部分、また故意、悪意の発露の機会をできるだけ小さくしていく手法の問題として、今、規制と試買事業と、あと、事業者さんの取り組みをしっかりと行っていくことでこの状況をつくり出していると思っておりますので、どこかがどう手を抜いているということかどうかということでは必ずしもないのか。

○市川次長 ただ、そのやり方が最後、年に1回というのはちょっと精神論のようになっているか。そこにいろいろな濃淡をつけられるのではないかという議論が今回あったのではないかと理解しております。

コメントの取りまとめが選択肢の集計だけできましたので、御発表いただきます。

○上村評価者 それでは、発表します。

論点1「多数の試買にもかかわらず、試買で発覚する不適合事案がわずかなのはなぜか。試買の頻度や対象者は適切か」。①「改善を図るべき」と回答された方が5人でした。その中の具体的な問題点として㊦「不適合事案の実態に応じて、適切な試買の頻度やタイミングを見極めるべき」が5人。④「SS以外の石油製品販売業者についても品質確保対策を講ずるべき」が2人。㊧「その他」については4人の御意見がありました。

②「問題はない」は0人でした。

③「その他」については2人の方からコメントをいただいております。

論点2「揮発油、軽油及び灯油によって不適合事案の発生割合が異なるにもかかわらず、一律同じ回数で試買を行っているのは非効率ではないか」という点ですが、①「適切とはいえない」が5人でした。具体的な改善点については㊦「不適合事案の発生割合に即して、油種ごとの試買量にメリハリをつけるべき」が3人。④「その他」が4人の方からコメントをいただいております。

②「特に問題はない」は0人でした。

③「その他」については1人の方からコメントをいただいております。

論点3「規制の強化や事業者の自主的努力をさらに高める余地はないか」については、①「検討する必要がある」が5人でした。具体的な改善点については㊦「事業者や事業者団体に対して品質確保のための自主的取組を促すべき」が4人。④「国による立入検査や試料収去をより活用すべき」が2人。㊧「その他」が1人からコメントいただいております。

す。

②「現状で良い」が0人でした。

③「その他」についても0人でした。

以上です。

○市川次長 どうもありがとうございました。

コメントの文章としての取りまとめほうは、もう少し御時間をいただきまして、次のセッションの後に先生方に御相談いただきます。

第1のテーマ「石油製品の品質を確保するための手法の在り方について」の議論はこれまでといたします。

どうもありがとうございました。

(その後に発表されたとりまとめコメント)

○市川次長 「石油製品の品質を確保するための手法の在り方」について文章のとりまとめを御相談いただきましたので、御発表いただきたいと思います。

○上村評価者 それでは、「石油製品の品質を確保するための手法の在り方」についてとりまとめをいたします。

品質不適合事案の実態に鑑みれば、全てのSSを対象に一律の頻度で試買を行うのは不適切であり、費用対効果を考慮して、安全性の配慮のための技術的な措置を講じているSSについては試買の頻度を下げるなど、実態に応じて適切な試買の頻度やタイミングを見極めるべきではないか。

油種についても、揮発油と灯油とではリスクが異なり、不適合事案の発生割合も異なることから、試買の頻度にメリハリをつけるべきではないか。

事業者が費用を負担する品質分析の対象への軽油及び灯油の追加、不正事案に対するサンクションの強化など規制の強化と試買事業の縮小を同時に進めることなどを検討するとともに、SS以外の石油製品販売業者を含め、事業者や事業者団体に対して品質確保のための自主的な取り組みを促すべきではないか。

以上です。

○市川次長 どうもありがとうございました。