

管理コード	省庁名	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	反映の分類	概算要求への反映状況	予算等の措置の名称(項)(目)(目細)	概算要求額(単位:千円)	その他	管理番号	要望事項(事項名)	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	根拠法令等	都道府県	提案主体名	その他(特記事項)	制度の所管・関係省庁
1310010	環境省	BDF(バイオディーゼルの燃料)混合軽油に対する軽油引取税の緩和	地方税法	軽油引取税は、道路に関する費用に充てるための目的税のため、農林漁業用機械に係る軽油等、道路に直接関連しない用途について、免税措置が設けられています。	C	バイオディーゼルの燃料混合軽油については、①利用形態の9割が課税対象外の100%利用であること、②不正軽油問題等の実態を踏まえ、今年度は、バイオディーゼルの燃料の普及・利用拡大に向け製造施設等の整備に対し支援することとし、軽油引取税の軽減要望は行わない考えです。	-	-	バイオディーゼルの燃料の普及・利用拡大に向け製造施設等の整備に対する支援について、具体的には、運輸部門における二酸化炭素排出量の削減に向けて、廃食用油から適正な品質のBDF製造を行う設備整備を支援する「エコ燃料利用促進補助事業」について要求することとしています。 (項) エコ燃料利用促進補助事業 (目) 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (概算要求額) 800,000千円 <a href="#">添付資料あり</a>	1 0 6 0 0 2 0	BDF(バイオディーゼルの燃料)混合軽油に対する軽油引取税の緩和	BDF導入拡大のため、BDF混合軽油に対して課される軽油引取税のうち、BDF分について非課税とすべきである。	京都議定書目標達成計画に基づき、2010年輸送用バイオマス由来燃料50万キロリットルの導入を目指して、BDF及びバイオエタノール混合ガソリンの導入拡大を図ることが必要となっている。 バイオエタノール混合ガソリンは、平成20年4月からバイオエタノール3パーセント混合ガソリンのうち、バイオエタノール分について、ガソリン税(揮発油税と道路地方税)が優遇されている。 BDFは本市において、低コストとカーボンニュートラルの観点から、軽油と混合しない形(BDF100パーセント)で、ごみ回収車23台に導入しているが、今後、導入拡大を図るためには、軽油と低濃度で混合した形での導入を進めることも重要である。しかしながら、BDF100パーセントの場合は非課税であるが、BDF混合軽油についてはBDF分にも軽油引取税が課されるため、BDF混合軽油の経済性は大きく悪化し、普及拡大を進める上での課題となっている。 このため、BDF混合軽油に係る軽油引取税のうち、BDFに係る分を非課税とすることで、BDF混合軽油の価格は下がるため、原油高が続く中、行政のみならず、ほとんど導入されていない民間においても普及に繋がることが想定される。BDF利用は地球温暖化対策に貢献できるものであり、経済的インセンティブを持たせることは重要である。 なお、当該提案は、バイオエタノール混合ガソリンに係る揮発油税等の軽減措置との対比で、イコールフットイング(公正競争・公平競争)の観点からその限定は是正を求めるものである。	地方税法	愛媛県	松山市	【例】 BDF混合率5パーセント、1リットルのBDF混合軽油の場合 ○現状 131.855円/リットル ○BDFに係る軽油引取税が免除された場合:130.25円/リットル 軽油(軽油引取税込):132円/リットル 軽油引取税:32.1円/リットル BDF(100パーセント):97円	総務省 農林水産省 環境省
1310020	環境省	NPO人材確保支援制度		NPOの人的費を支援する制度はありません。	C	特定非常勤活動促進法は、市民の自主性や自律性を尊重する観点から、行政の関与を極力抑制する一方、広範な情報開示制度を設けることにより、市民が行う自由な社会貢献活動が市民の信頼を得て、市民によって育てられるべきであるという理念に基づいています。したがって面がNPO法人の格付けを行ったり、人材あつせんや人権費の負担などを通じてその運営に直接的に関与することはこうした法の理念に反します。提案のような支援は困難です。	-	-	1 0 8 0 1 0	NPO人材確保支援制度	NPOの人的費について一定期間支援する制度の創設	地域において、様々な分野で住民のニーズが多様化するなか、行政でも営利企業でもない第三の主体としてのNPOが、今後ますます重要な役割を果たすことが期待されている一方で、その持続的な活動の展開には、人的費の不足など財政基盤の脆弱性、リーダーや専門知識を持つ人材の不足等がひとつのネックとなっている。 昨今、国においても、NPOへの事業委託を可能とする補助事業は多くなってきたが、人材確保のための人的費そのものを支援対象とした事業はほとんど見られない。 そこで、地域活性化に資するような取組において、マネジメント能力が高い等、優秀な人材として位置づけられたNPOの職員(既存の職員を含む)について、一定期間の人的費を支援する制度の創設を提案する。なお、支援の期間は3年とし、1年目は申請金額の100%、2年目は60%、3年目は30%とすることで、NPOの自立を促すこととする。 これによって、「人的費が払えない優秀な人材が留まらない一経営が上手くいかない一人件費を払えない」という負のループを止める事ができ、NPOの持続的な活動の展開の一助となる事が期待できる。		東京都	個人		環境省 内閣府	
1310030	環境省	NPO人材マッチング支援制度		NPOの活動状況や各種情報については、「環境NPO総覧」や地球環境パートナーシッププラザが運営するWEBサイト「環境らしんばん」で広く紹介しています。	C(D)	21年度概算要求においても左記の内容について同様の要求を行っています。	名称:地球環境パートナーシッププラザ運営費 (項) 環境・経済・社会の統合的向上費 (目) 環境保全調査費	97,238	1 0 8 0 2 0	NPO人材マッチング支援制度	NPOの活動状況や経営・人事等の情報の広報を、NPO支援センター、各種経済団体等に委託することを支援する制度を創設	現在、NPOの活動状況や不足人材の情報の積極的な広報ができていない。そのために、NPOで働きたいと考える人にとって各NPOにアクセスし難い状況にある。そこで、NPOの活動状況、経営、人事の情報について、より体系的な管理をNPO支援センターに委託し、またその情報の広報を経団連、経済同友会、大学機関、ハローワークに委託することを支援する制度を創設することを提案する。 具体的には、地域活性化に資するような取組を行うNPOについて、上記のような団体等に広報活動を委託する費用を支援することとする。これにより、広くNPOの活動が認識されるようになり、就業先、社会活動の場として、これまでNPOとあまり接点のなかった人材の関心も惹起することで、今後のNPOの人材確保に資することとなる。		東京都	個人		環境省 内閣府	
1310040	環境省	深夜時間帯の電気鉄道運行(大都市圏における24時間運行の実現)	地球温暖化対策推進法 京都議定書目標達成計画	制度として24時間運行を規制するものがあるとは承知していません。	-	-	-	-	1 0 8 0 6 0	深夜時間帯の電気鉄道運行(大都市圏における24時間運行の実現)	電気鉄道24時間運行を環境問題からCO2削減対策に関する施策として検討。	【実施内容】 公共交通機関のうち、主に鉄道において24時間運行の実施。 対象エリアは東京など大都市圏。 実施方法としては、首都圏であれば 東京メトロ、都営地下鉄およびそれに接続するJR・私鉄各線。 騒音問題や運行効率、各社の負担、運行に関わる保安問題も考慮して、30分かつ1時間につき1本程度の運行、スピード減速などによる騒音低減、車両数の削減、通常運賃の2-3倍の割増運賃などで対応する。 労働力に関しては、既存員で対応する他必要に応じて夜間の就労希望者より一定の訓練を受けた人材の育成を国家もしくは地方公共団体の助成を行うことで解消する。 【提案理由】 インターネットの普及、コンビニの24時間営業、テレビの24時間放送などから象徴されるように、特に大都市圏における国民の活動時間意識が変化してきており、今後もその需要は広範に変化していくと思われる。一方で、国民の足としての機能である公共運輸機関、特に鉄道に関しては少なくとも昭和初期の状況とかわらず夜間1時から5時ごろまでの時間帯は全て停止、その輸送を主にタクシーなどに委ねている。しかしながら、エネルギー環境問題の観点・騒音問題や深夜の駅周辺の過剰な客待ち路上駐車を考慮すると現段階では非効率といわざるを得ない状況である。以上から、社会の発展に資するためにもその需要が大きいと思われる大都市圏においてエネルギー効率の面および利便性の向上から深夜運行の必要性があると考える。実施に関しては、ニューヨーク地下鉄では既に24時間の運行実施、日本でも大晦日の終日運転が実施されており、治安面での検討は要するかと思うがインフラ面での支障はないと考える。		東京都	パソナグループ シャドーキャビネット		国土交通省 環境省	