

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	概要要求への 反映状況	予算等の措置の名称 (項)(目)(目録)	概要要求額 (単位:千円)	その他	政府予算案への反映状況			管理 案 番 号 等	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
										予算の名称 (項)(目)(目録)	予算額 (単位:千円)	その他関連事項									
1310010	環境省	BOF(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、道路に關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、道路に直接關連しない用途については、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割が農林漁業外の100%利用であること、②不正軽油問題等の発生を踏まえ、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併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併し支援することとし、農産物から選定する高品質のDPO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、政府予算案として認められました。 (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 (概要要求額) 800,000千円 <a href="#">資料あり</a>	1 0 6 0 0 2 0	BOF(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	BOF導入拡大のため、BOF混合軽油に対して課される軽油引取税のうち、BOF分について非課税とすべきである。	京都府認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、BOF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)が軽減されている。 BOF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、軽油と混合しない部(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、BOF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、BOF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、BOF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、BOF混合軽油の価格が下がるため、運賃が安く、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が図ることが想定される。BOF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、イコルフットパニング(公正競争・公平競争)の観点からその限定の是正を求めるものである。	地方税法	愛知県	松山市	【併】 BOF混合率5パーセント、1リットルのBOF混合軽油の場合 ○現状：131.855円/リットル ○BOF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 BDF100(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の人的資源を支援する制度はありません。	C	特定非営利活動促進法は、市民の自主性や自律性を尊重する観点から、行政の関与を権力抑制する一方、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、市民によって支え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NPO法人の格付けが行ったり、人材あふれんや人材費の負担などを進めてその運営に直接的に關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。	-	概要要求において、人材費そのものを支援する要求はしていませんが、低炭素で持続可能な社会を実現するために、地域の社会改革をもたらす事業活動を行う事業体環境NPOや社会的企業の自立化を進めるための事業が政府予算案として認められました。 名称：持続可能な社会づくりを行う事業体環境NPO・社会的企業中間支援スキーム事業 (項) 環境・経済・社会の統合的向上費 (目) 環境保全調査費 (概要要求額) 96,996千円	1 0 8 0 1 0	NPO人材確保支援制度	NPOの人的資源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、人材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。 併せて、NPO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材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、一定期間の人材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年目は年俸全額の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、「人材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」人材費を払えない、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ことが期待できる。		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の取組」や「環境パートナーシッププラザ」が運営するウェブサイト「環境らしんばん」で広く紹介しています。	C(D)	21年度概要要求において未定記の内容について同様の要求を行っています。	97,238	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	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 (概要要求額) 54,842千円	1 0 8 4 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にアクセスしにくい状況にある。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済団、経済同友会、大学機関、ハローワークに委託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の活動が促進されるようになり、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 京都府認定書目標達成計画	制度として24時間運行を規制するものがあるとは認識していません。	-	-	-	京都府認定書目標達成計画において、鉄道を始めとする公共交通の利便性の向上については、運賃差別的な排出削減に向けた手段の一つとされています。地方、深夜化を推進するライフスタイル・ワークスタイルの普及に併し、国民的な意識改革に向け、諸外国の状況も踏まえ、総合的に検討することとされています。 環境省としては、深夜化するライフスタイルによってCO2排出量の増加が考えられることから、まずは現状のライフスタイルの改善しについての検討が必要であると考えております。	-	1 0 8 0 5 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らに接続するJR・私鉄各線。 騒音問題や運行効率、各社の負担、運行に關する保安問題も考慮して、30分が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倍の新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、今後その需要は益々増加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交通機関、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時ごろから5時ごろまでの時間帯は完全停止、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・稼働率や深夜の駅周辺に過剰な客待ち路上駐車も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。実施に關しても、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はいえず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 シャードキャピ ネット	国土交通省 環境省				