

5. 環境・エネルギー

1 気候変動対策の推進

1 実効性ある温室効果ガス削減対策の実施

(提案要求先 金融庁・総務省・厚生労働省・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局・政策企画局)

- (1) IPCC『1.5℃レポート』の内容を踏まえ、2030年までの温室効果ガス削減に向けた「今後10年間の取組」にふさわしい明確な道筋を早期に明らかにすること。
- (2) 国際社会が進める脱炭素化に向けた先導的な役割を果たしていくため、規制的措置を含む総合的な施策を早期に構築し、削減に向けた行動を一刻も早く開始すること。施策構築に当たっては、CO₂排出総量削減義務と排出量取引制度を導入するとともに、業務ビル対策や中小企業及び家庭部門での省エネ対策の促進など、実効性ある対策を実施すること。さらに、脱炭素対策に積極的に取り組む企業や不動産が、ファイナンス上でも評価されるよう、投資判断する際に効果的な開示情報の在り方等についての検討を深めること。
- (3) 「地球温暖化対策のための税」については、気候変動対策における国と地方の役割分担を踏まえ、地方への十分な財源配分を行うこと。

<現状・課題>

気候変動の影響の甚大さと対策の緊急性が改めて浮き彫りになった今、気候変動対策は大きな転換点を迎えている。既に避けられない気候変化への対応が急務となっているとともに、世界では、石炭火力発電からの撤退や再生可能エネルギーの大幅な増加など、「1.5℃追求：2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」に向けた動きが加速している。

また、気候変動対策は、「持続可能な開発目標（SDGs）」を実現するために不可欠なものである。

国は、令和2年10月に『2050年カーボンニュートラル宣言』を表明し、現在、エネルギー基本計画の見直しを進めている。

気候危機が既に私たちの身近に及んでいる今、大きく求められているのは、「2050年実質排出ゼロ」につながる「具体的な行動を開始」することである。このため、IPCC『1.5℃レポート』が提起した、2030年までの「今後10年間の取組」が極めて重要との認識を一にして、2030年までの温室効果ガス削減に向けた明確な道筋を早期に明らかにし、削減に向けた行動を一刻も早く開始することが必要である。

具体的には、現在利用可能な我が国の優れた既存・先進技術を全面活用しながら、ものづくりから建築物・市民生活に至るまで、エネルギー効率の更なる改善や再生可能エネルギーの抜本的な利用拡大を抜本的に進めていくこと、カーボンプライシングなどにも取り組んでいくことが必要である。

また、特にエネルギー供給に大きな責任と役割を持つ国として、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化に向けた取組を最大限に加速させ、2030年における電力の再生可能エネルギーの割合を飛躍的に高めていく必要がある。

脱炭素社会の実現にむけて、国が果たすべき役割は決定的に重要である。東京をはじめとする各地域の主体的かつ率先的取組を支援する施策の構築や2050年に向けた更なる技術開発などに取り組むとともに、温室効果ガスの国内での大幅削減を目指すことで脱炭素社会への転換を先導し、世界全体の排出削減に最大限貢献していくことが必要である。

この中であって、令和3年2月以降、環境省では「カーボンプライシングの活用に関する小委員会」、経済産業省では「世界全体でのカーボンニュートラル実現のための経済的手法等のあり方に関する研究会」を通じて、カーボンニュートラルの実現に向けた検討が進められており、本年8月、それぞれ中間整理が提示された。

このうち、経済産業省の中間整理では、カーボン・クレジット市場の創設とこれに合わせたカーボンニュートラル・トップリーグ（仮称）を設置し、企業が自主的に設定した目標に基づき削減量を評価する仕組みの試行を予定しているが、国の削減目標の達成、さらには、脱炭素社会の実現に向けて、排出量の総量削減義務を伴う仕組みの導入など国が積極的な施策展開を図る必要がある。

また、「地球温暖化対策のための税」が平成24年10月から導入されたが、税の導入に伴う税収に関し、気候変動対策における国と地方の役割分担を踏まえた財源配分が課題となっている。

<具体的要求内容>

(1)

ア IPCC『1.5℃レポート』が提起した、2030年までの「今後10年間の取組」にふさわしい明確な道筋の設定

IPCC特別報告書「1.5℃の地球温暖化」（2018年10月）の内容を踏まえて、2030年までの温室効果ガス削減に向けた、「今後10年間の取組」にふさわしい明確な道筋を明らかにすること。特に、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化や電化が困難な分野における熱エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギー由来のCO₂、フリー水素の活用など、脱炭素社会を実現するエネルギー構造転換への具体的道筋を明らかにすること。

自らの強い意思表示と具体的施策を礎に、「持続可能な開発目標（SD

G s) 」の実現にも寄与する、一層野心的な計画策定を目指すものとし、国際社会が進める脱炭素社会の実現に向けて先導的な役割を果たしていくこと。

イ カーボンプライシングなど脱炭素社会実現のための規制的措置を含む総合的な施策の早期構築

なお、既存火力発電については、更なる高効率化と脱炭素化を図る必要がある。このためにも、火力発電所を対象としたCO₂排出量の削減義務化や電力需要家と火力発電所を対象とする国内排出量取引制度等実効性の高い規制的措置の導入を含む総合的な施策を早期に構築すること。

ウ 総量削減を中核とする実効性の高いキャップ&トレード制度の早期実現
国内排出量取引制度の創設に当たっては、以下の点を実現し、実効性の高い制度とすること。

- ① 原単位規制ではなく、総量削減義務を導入すること。
- ② 更なる高効率化と脱炭素化を図るため、直接排出方式により火力発電所の排出総量を対象とすること。
- ③ 事業者単位でなく、事業所単位の制度とすること。
- ④ 特に大量の温室効果ガスを排出する事業所を対象とし国が実施する制度と、それ以下の一定程度の温室効果ガスを排出する事業所を対象とし地方自治体を実施する制度の二制度を創設し、国と地方がともに積極的な役割を果たす制度とすること。
- ⑤ 東京都のキャップ&トレード制度や都道府県・政令指定都市が実施している報告書制度など先行する地方自治体の制度との整合を図ること。
- ⑥ 国内排出量取引制度と整合するようエネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号）及び地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）を改めるとともに、事業所からの報告内容を地方自治体に提供し、国と地方の効果的な連携を進めること。

エ 家庭部門等の強化

- ① ライフスタイルやビジネススタイルの転換を促すとともに、より一層の節電を図るため、不要な広告や店舗の照度、小売・量販店等の営業時間や放送事業の時間帯の設定等、エネルギー使用の在り方の見直しを関連業界に働きかけること。
- ② エアコンやテレビ等の家電に電力使用量及びCO₂排出量を表示する機能の標準搭載や、電気・ガスにとどまらず、ガソリンや灯油などの領収書にCO₂排出量を表示するなど、CO₂の可視化の取組を促進すること。
- ③ トップランナー基準を満たした高効率給湯器の普及を飛躍的に促進するため、家庭に対する助成制度などにおいて、より一層の財政的措置を講じること。
- ④ 家電製品等の製造事業者に対して、製品の工場出荷時の初期設定を省エネモードとするとともに、省エネモードの設定方法を消費者に分かりやすく情報提供するよう求める仕組みを構築すること。

- ⑤ 市民生活のセーフティネットである住宅については、高い断熱性能と太陽光発電や蓄電機能等を兼ね備える「レジリエントな健康住宅」を標準化するための施策を強化すること。

オ オフィスや事業所等における取組

- ① 一般社団法人日本建築学会等の提言も踏まえ、過度に照度に偏重しすぎている現行の照明設計・基準の考え方から転換し、質の高い照明環境の形成に向けた新たな基準を設定すること。

なお、照度基準については、旧照度基準1979版の照度範囲（300～750ルクス）に戻すとともに、設定照度は、300～500ルクスでの対応を推奨すること。

- ② 室内空気中のCO₂濃度の一律的な管理基準について、省エネルギー・節電の観点から見直しを行うこと。
- ③ 扉を開け放したままにするなど、明らかに無駄なエネルギー利用と考えられる冷暖房を行っている店舗営業などの行為に対して、エネルギー使用の合理化を求める仕組みを構築すること。
- ④ 省エネ法に、ピークシフト行動を評価する仕組みが設けられているが、今後は、「原単位削減」の観点だけではなく、エネルギー消費量の削減を更に強化するため、「エネルギー使用総量の削減」の程度を評価する仕組みの追加も検討すること。

カ 地球温暖化対策の実現に向けた普及啓発活動の強化

実効性のある地球温暖化対策を実現するためには、全ての国民及び事業者が一丸となって取り組む必要がある。地球温暖化対策に対する意識を高めるため、広く国民及び事業者に対して情報発信するなど、地球温暖化対策計画に記載した取組について効果的かつ着実に実施すること。

キ 地方自治体の温室効果ガス排出量算定に必要なデータの確保

エネルギー供給事業者から自治体へのデータ提供について法的に義務付けるなど、各自治体が確実に温室効果ガス排出量算定に必要なデータ提供を受けられるようにすること。

ク 脱炭素対策に積極的に取り組む企業や不動産がファイナンス上でも評価されるよう、企業側とファイナンス側との対話ツールとして、企業内容等の開示に関する内閣府令（昭和48年大蔵省令第5号）に基づく効果的な開示情報の在り方等について、検討を深めること。

(2) 「地球温暖化対策のための税」の導入に伴う地方財源の確保等

地方分権改革との整合性や気候変動対策における国と地方の役割分担を踏まえ、国と地方で財源を適切に配分し、地方自治体がその地域特性にあった省エネ施策の推進事業に充当できるようにすること。

2 建築物の脱炭素化の促進

(提案要求先 文部科学省・厚生労働省・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局、住宅政策本部)

- (1) エネルギー消費性能が新築建築物の基本的性能に位置付けられたが、新築建築物のエネルギー性能にも大きな影響を与える外壁等による熱の損失を防止する性能、いわゆる外皮性能に関する指標についても住宅以外の新築建築物の基本的性能に位置付けること。
- (2) 住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化及び適合義務化の対象拡大を図るとともに、エネルギー消費性能をより詳細に把握できるようにすること。
- (3) 新築住宅のエネルギー消費性能基準の強化を図るとともに、適合義務化を早急に導入すること。
- (4) 新築建築物への再生可能エネルギー導入義務化に向けた取組を進めていくこと。
- (5) 建築物のエネルギー性能の表示制度について、その実効性を担保するため、表示の義務化を図ること。
- (6) 既存建築物のゼロエミッション化を推進すること。
- (7) 国等が所管する教育施設及び医療施設の脱炭素化を推進すること。
- (8) LED照明等の高効率照明の普及目標達成に必要な具体的な取組を推進すること。
- (9) 既設蛍光灯器具へ直管型LEDランプを取り付ける際の注意点について、国民に周知徹底すること。

<現状・課題>

令和2年10月の内閣総理大臣所信表明において「2050年カーボンニュー

トラル（脱炭素社会の実現）」が宣言された。新たに建てられる建築物はその多くが2050年以降も存在することになるため、建物稼働後にカーボンニュートラルを可能とするような性能を新築時に備えることが重要となる。

国においては、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（平成27年法律第53号。以下「建築物省エネ法」という。）に基づき、平成29年4月から一定規模以上の住宅以外の新築建築物におけるエネルギー消費性能基準への適合義務化を開始した。

これにより、新築建築物の基本的性能としてエネルギー消費性能が位置付けられ、建築基準法と連動することから住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能の向上に向けた底上げ効果が一定程度期待できる。

建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第4号）においては、住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準への適合義務化の対象が拡大（2千㎡以上から300㎡以上）された一方、住宅については、エネルギー消費性能基準への適合率が比較的低い水準にとどまっているため、適合義務化により市場の混乱を引き起こすことが懸念されること等から、導入が見送られた。その後、本年8月に公表された国の「脱炭素社会に向けた住宅・建築物における省エネ対策等のあり方検討会」のとりまとめ（以下「あり方検討会とりまとめ」という。）では、2025年度における新築住宅及び住宅以外の小規模新築建築物のエネルギー消費性能基準への適合義務化等、省エネ対策強化の方向性が示されている。

さらに、新築建築物のエネルギー消費性能は、建築設備だけでなく外皮性能からも大きく影響を受ける。そのため、建築主等が講ずべき措置として、外皮性能の向上に係る措置を位置付け、新築建築物の外皮性能を把握できるようにするとともに、外皮性能の向上が持つ意義や効果について明確な認識を持てるようにすることが重要である。また、EUでは既に、エネルギーの性能表示を指令し、多くの国が制度義務化しており、東京都でも環境性能評価書やマンション環境性能表示を義務付けている。国においても建築物省エネ法に基づき、新たに住宅用途も対象に含めた新築建築物の省エネルギー性能の表示制度が位置付けられ、平成28年4月から適合義務化に先駆けて施行している。しかしながら、この第三者認証の仕組みも有する表示制度は任意の表示制度となっており、脱炭素化建築物の普及に向け、こうした表示制度の実効性の担保が必要である。

2050年カーボンニュートラルに向けた目指すべき住宅の姿については、国の「あり方検討会とりまとめ」では、「ストック平均でZEH基準の水準の省エネ性能が確保される」こととしており、そのための既存ストック対策としての省エネ改修のあり方・進め方について、「実態に即した省エネ改修の取組にきめ細かく対応しつつ、取組の大幅な拡大を図るため、地方自治体の取組と連携して効率的かつ効果的な省エネ改修を促進すること。」と提言されている。都としても、2030年までの温室効果ガスの削減目標として「2000年比50%削減」を掲げており、その実現のためには、CO₂排出割合の高い家庭部門（住宅）の省エネ化の促進が重要である。

これまで都は、既存住宅の省エネ改修の促進のため、開口部の窓やドアといった部分的な断熱改修に取り組んできたところであるが、住宅ストック全体で、

約1割しか省エネ基準を満たしていないとされる現状を踏まえると、既存住宅の省エネ性能を、省エネ基準適合レベルやZEHレベルにまで、抜本的に引き上げていくための取組が必要である。

そのためには、既存住宅の所有者の改修費負担の軽減が必要不可欠であるが、既存住宅の膨大なストック数を勘案するとその財源確保が課題となってくる。

この提言を踏まえて、国としても都や区市町村の省エネ改修促進の取組に対する財政支援を充実させる必要がある。

LED照明等の高効率照明については、国は、2020年までにフローで100%、2030年までにストックで100%普及することを目標として取組を進めている。照明は大きなエネルギー消費割合を占めており、例えば、白熱電球をLED電球に置き換えると、約85%の消費電力削減が可能である。照明のLED化という費用対効果の高い取組により、地球温暖化対策を加速化させる必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) エネルギー消費性能が新築建築物の基本的性能に位置付けられたが、新築建築物のエネルギー性能にも大きな影響を与える外壁等による熱の損失を防止する性能、いわゆる外皮性能に関する指標についても住宅以外の新築建築物の基本的性能に位置付けること。

建築物省エネ法により、平成29年4月から住宅以外の新築建築物におけるエネルギー消費性能基準への適合義務化が開始されたが、建築設備のエネルギー性能は、外皮性能からも大きく影響を受けることから、建築主が建築する際に、エネルギー消費性能と併せて外皮性能を把握できるようにするとともに、当該法令に建築主が取り組むべき外皮性能の向上に関する措置も盛り込むべきである。

- (2) 住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化及び適合義務化の対象拡大とエネルギー消費性能のより詳細な把握について

住宅以外の小規模新築建築物の適合義務化を早期に導入するとともに、住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準は、建物稼働後にカーボンニュートラルを可能とする水準へ速やかに強化すること。

また、複合用途の新築建築物におけるエネルギー消費量については、建物用途ごとの内訳を明らかにするものとする。

東京をはじめ、大都市では一つの建物に商業用途と住宅用途が存在する大規模な複合用途の建築物が多く存在する。しかし、省エネルギー計画書では建物全体のエネルギー消費量しか把握できない様式になっている。こういった建築物に関しては、建物全体のエネルギー消費量のデータだけでなく、建物用途ごとのデータを把握することも省エネを推進するには不可欠である。

建築物省エネ法における新築建築物の省エネルギー性能の判断は、一次エネルギー消費量により行われているところである。新築建築物の省エネルギー性能を飛躍的に高めていくためには、積極的にあらゆる再生可能エネルギーを利用していくことが不可欠である。しかしながら、現在の一次エネルギー消費量の算定プログラムでは、太陽光による発電量の反映にとどまり、自

然通風や自然採光の利用などの建築的手法を含めた積極的な再生可能エネルギーの活用を反映することができない。国は、再生可能エネルギーの積極導入に向け、一次エネルギー消費量の算定に、再生可能エネルギーの利用を反映するための評価方法を開発し、活用できるようにすること。

(3) 新築住宅のエネルギー消費性能基準の強化と適合義務化について

建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第4号）において、本年8月のあり方検討会とりまとめにおいては、2025年度における住宅のエネルギー消費性能基準への適合義務化及び2030年度以降に新築される住宅については、ZEH基準の省エネ性能に適合することを目指すことと示されている。

住宅におけるエネルギー消費性能の向上は喫緊の課題であることを踏まえると、住宅のエネルギー消費性能基準への適合義務化を早期に導入すべきである。また、住宅以外の新築建築物と同様に、住宅のエネルギー消費性能基準は稼働後にカーボンニュートラルを可能とする水準へ速やかに強化すること。

加えて、適合義務化を早期かつ円滑に導入するため、現在行われている新築住宅に対する固定資産税の減額や住宅ローン減税等について、環境性能に優れた新築住宅に限定する重点化を、義務化に先行して実施すること。さらに、新築住宅のエネルギー消費性能向上に向けては、地域の住宅供給を担う工務店の省エネ技術向上が不可欠であり、施工技術者や設計者を対象とする講習会の開催等、事業者のニーズも踏まえた国の支援策を拡充していくこと。

(4) 新築建築物への再生可能エネルギーの導入義務化に向けた取組を進めていくこと。

再生可能エネルギーの固定価格買取制度や低炭素建築物の認定制度が開始されたが、令和12年度までにZEBやZEHを実現していくためには、断熱や日射遮蔽性能等の建築設備の省エネの推進に加え、オンサイト（＝需要側）での、太陽光・太陽熱等の再生可能エネルギーの導入が不可欠である。新築建築物における再生可能エネルギーの導入については、各種必要設備等設置後の余剰スペースへの導入を検討するとどまり、導入には消極的になっている。本年8月のあり方検討会とりまとめにおいて、「2050年において設置が合理的な建築物には太陽光発電設備が設置されていることが一般的となることを目指し、また、これに至る2030年において新築戸建て住宅の6割に太陽光発電設備が設置されることを目指すこととして、将来における太陽光発電設備の設置義務化も選択肢の一つとしてあらゆる手段を検討し、その設置促進のための取組を進めること」と示されている。再生可能エネルギーの普及・導入拡大のためには、新築建築物における導入義務化に向けた取組を強力に進めていくべきである。

(5) 建築物のエネルギー性能の表示制度について、その実効性を担保するため、表示の義務化を図ること。

国は、平成28年4月から一次エネルギー消費量の指標を活用し、新築建築物の省エネルギー性能表示制度を新たに開始したところであるが、この制度は、第三者認証による任意の表示制度となっている。新築建築物の取引に

において、新築建築物の省エネルギー性能が比較検討できるようにしていくためには、比較対象となるあらゆる新築建築物に表示が行われていることが不可欠である。本制度の表示についても建築物省エネ法の中で義務付けること。

(6) 既存建築物のゼロエミッション化の推進

ア 既存大規模事業所におけるゼロエミッション化の推進

既存の大規模事業所に対し、総量削減を中核とする実効性の高いキャップ&トレード制度を早期に実現することで、更なる省エネや再エネ利用拡大を促進し、既存建築物のゼロエミッション化を図ること。

イ 中小規模事業所における省エネルギーの進展を促す評価指標の見直しに当たっての検討

経済産業省におけるベンチマーク制度の見直しに当たっては、環境性能が高く良好なマネジメントがなされている建築物が高く評価される指標となるよう検討すること。

ウ 既存建築物における環境価値評価の普及促進

世界的にESG投資の動きが強まる中で、既存建築物のゼロエミッション化に向けた投資を喚起していくことが重要である。このため、事業所ごとのCO₂排出実績等のデータを保存する自治体と連携を図りながら、既存建築物の運用段階に着目した環境認証の仕組みを構築するなど、グリーンファイナンスを通じたゼロエミッション化を促進すること。

また、環境価値評価であるCASBEE、BELS、都のカーボンレポートなどを「建築物の環境価値評価に関する事項」として宅地建物取引業法で定める重要事項説明に追加することや、国等の事業所が民間ビル等に入居する際の基準とするなど活用を努めること。

さらに、ホテル等を対象とした環境認証の仕組みであるエコマーク認証の普及拡大を図ること。

エ グリーンリースの普及拡大

ビルオーナーとテナントの双方が協働して、テナントビルのエネルギー消費低減に取り組むグリーンリースを普及させるため、国土交通省は、平成28年2月にグリーンリース・ガイドを作成した。国は、不動産関係団体と連携して優良事例やその有効性を広くビルオーナー等に周知しグリーンリースの普及拡大を図ること。

オ 既存住宅における省エネ改修の促進

(ア) 既存住宅の省エネ性能向上に向けて省エネ改修工事を更に強力に促進するため、省エネ改修に係る固定資産税の特例措置における減額の割合を高めるとともに、現行1年間としている減額の期間についても大幅な延長を行うこと。

また、改修工事の対象にドアを加えるとともに、省エネ改修のインセンティブが働きづらい賃貸住宅も追加するなど、減額の適用要件を拡充すること。

(イ) 既存住宅の省エネ改修工事について、効率的・効果的な工法の普及や所有者の費用負担軽減を図るため、既存住宅に対する標準的な省エネ改修工法や、改修により達成される省エネ水準等について明らかにすると

ともに、都や区市町村が既存住宅の省エネ改修を促進する取組に対して、国費による財政支援を行うこと。

(7) 国等が所管する教育施設及び医療施設の脱炭素化の推進

国等が所管する教育施設、病院等について、それぞれの施設に求められる機能を確保した上で、省エネ化が大きく進む設備改修が促進されるよう予算措置を行うこと。特に、国立大学法人又は独立行政法人については、国が監督官庁として積極的に関与し、事業者の模範となるよう率先して教育及び医療施設の脱炭素化を図ること。

(8) LED等の普及目標の確実な達成に必要な取組の推進

エネルギー基本計画（平成30年7月）及び地球温暖化対策計画（平成28年5月）で掲げるLED照明等の高効率照明の普及目標達成に必要な具体的な取組を推進すること。

また、LED照明化は、費用対効果の高い対策であるが、導入時の一時的な費用負担が大きいことが普及を妨げる要因となっている。更なる普及促進のため、必要な財政支援を実施すること。

(9) 直管型LEDランプの安全性の確保

直管型LEDランプの既設蛍光灯器具への交換取付けは、事業所において取り組みやすい省エネ対策である。

一方、直管型LEDランプは、様々なメーカーが製品を提供しており、既設の蛍光灯器具に合わない直管型LEDランプを装着して、発火、発煙、過熱等の事故が発生するケースもある。このため、既設の蛍光灯器具に直管型LEDランプを取り付ける際の注意点について、国民に周知徹底すること。

3 住宅の脱炭素化に向けた取組の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 住宅政策本部、環境局)

- (1) 2050年までに温室効果ガス排出の実質ゼロの実現につなげるため、公営住宅について、省エネ改修による断熱性能の向上や、再生可能エネルギーの導入拡大などの取組に、必要な財源の確保や補助対象を拡充するとともに補助率の引き上げなど必要な措置を講じること。
- (2) 省エネ性能の高い住宅が高く評価される住宅市場環境の整備のため、住宅の流通段階における省エネ性能表示の義務化について、具体的な検討を進め、早期実現を図ること。
- (3) 既存住宅についても、早急に検討を進め、売買時や賃貸契約時に、新築や改修の際に算定された省エネ性能が継続的に表示される仕組みを構築すること。

<現状・課題>

都は、住宅セーフティネットの中核として公営住宅の整備を進めている。公営住宅の建設や既存公営住宅の改修にかかる費用は、公営住宅法に基づき、社会資本整備総合交付金や地域居住機能再生推進事業費補助金により費用の一部を助成されている。

公営住宅について着実な省エネ化や再生可能エネルギーの整備や導入には、現在活用している社会資本整備総合交付金や地域居住機能再生推進事業費補助金の補助対象の拡充や補助率の引き上げなど、温室効果ガス排出の実質ゼロに向けた取組を行う地方自治体の負担減が必要不可欠である。

住宅の省エネ性能表示に関しては、国の「脱炭素社会に向けた住宅・建築物の省エネ対策等のあり方検討会」では、消費者が省エネ性能の高い住宅を選択することを可能とすることと併せて、省エネ性能向上の取組を促進し、さらには、省エネ性能の向上による光熱費の削減効果等が将来住宅市場において適切に評価され、資産価値や賃料等に反映される市場環境の整備を目指すことが掲げられており、具体的な方策として、住宅の販売又は賃貸の広告等において、省エネ性能に関する表示制度を導入し、新築住宅から義務化を目指し、既存住宅については、改修前後の合理的・効果的な表示・情報提供方法について検討・試行することなどが提言されている。

また、「住宅の省エネ性能の光熱費表示検討委員会」では、民間事業者団体の

海外事例調査として、EUの省エネ性能の広告表示が義務化されている国においては、消費者の6割以上が住宅選択の際、省エネ表示を参考にしている、と報告されている。

このように広告時における省エネ性能表示は、令和4年度から導入が予定されている光熱費換算表示も含めて、省エネ性能の高い住宅が高く評価される住宅市場環境の整備のため、大変重要な取組であり、国においては、提言を踏まえて、新築住宅における義務化や既存住宅における検討・試行にも着実に取り組むべきである。

一方で、こうした義務化等の実施に当たっては、国の調査では、中小工務店と建築士の約半数が省エネ性能を計算できないとされており、義務化に向けては省エネ性能表示への習熟度向上が課題となっている。

<具体的要求内容>

- (1) 2050年までに温室効果ガス排出の実質ゼロの実現につなげるため、公営住宅について、省エネ改修による断熱性能の向上や、再生可能エネルギーの導入拡大などの取組に、必要な財源の確保や補助対象を拡充するとともに補助率の引上げなど必要な措置を講じること。
- (2) 省エネ性能の高い住宅が高く評価される住宅市場環境の整備のため、住宅の流通段階における省エネ性能表示の義務化に向けて、中小工務店や建築士の省エネ性能算出への習熟度向上を図るとともに、省エネ性能表示や光熱費換算表示の義務化に向けたロードマップを示すなど、具体的な検討を進め、早期実現を図ること。
- (3) 既存住宅についても、早急に検討を進め、売買時や賃貸契約時に、新築や改修の際に算定された省エネ性能が継続的に表示される仕組みを構築すること。

4 分散型エネルギーの導入とエネルギーマネジメントの推進

(提案要求先 経済産業省・資源エネルギー庁・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) コージェネレーションシステム（CGS）の導入など、災害時の業務継続も想定したエネルギー供給体制を整備する取組を支援すること。
- (2) 蓄電池システムの普及を着実に進めるため、導入を促進する継続的な支援策を講じること。
- (3) 地域でのエネルギーマネジメントの取組を継続的に支援すること。

<現状・課題>

気候変動問題に適切に対処しながら経済成長も両立するスマートエネルギー都市の実現に向けて、需給両面の取組を進めることが不可欠である。

供給面の取組では、都外からの電力供給のみに頼るのではなく、太陽エネルギー等の再生可能エネルギー、コージェネレーションシステム等の低炭素かつ高効率な電源の普及拡大などにより、更なるエネルギーの低炭素化と首都東京のエネルギーセキュリティを高める取組を進めていく必要がある。

需要面の取組では、省エネ対策に加え、デマンドレスポンスやピーク時間帯の電力需要を抑えるなど、電力の供給状況を踏まえながら需要を無理なく効率的に制御するエネルギーマネジメントの取組を推進していく必要がある。

<具体的要求内容>

(1) 非常時のエネルギー供給体制の整備

都市開発の機会を捉えてコージェネレーションシステム（CGS）を導入し、エネルギーの面的な利用によって都市の低炭素化と災害時の業務継続性を確保する取組に対し、継続的な支援を行うこと。

(2) 蓄電システムの普及

蓄電システムは、非常時の電源として活用できるほか、太陽光発電システムとの連携により、建物や地域でのエネルギーの自家消費拡大にも有効である。

国は、蓄電システムの導入促進に向けて継続的な支援策を講じること。

(3) エネルギーマネジメントの促進

再生可能エネルギーの大量導入を見据えた家庭や事業所、地域でのエネルギーの有効利用を促進するため、ICT等も活用したエネルギーマネジメントの取組を継続的に支援すること。

2 自動車等のゼロエミッション化の推進

(提案要求先 経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局・交通局)

- (1) 非ガソリン車の普及に向け、優遇制度の拡充や規制的手法の導入など、より積極的な政策展開を行うこと。
- (2) 非ガソリン車、特にゼロエミッションビークルに関する技術開発、価格低減が促進されるよう、国からもメーカーに手厚い支援を行うなど強力で押し進めること。
- (3) ゼロエミッションビークルのエネルギー供給インフラ整備の促進を図ること。
- (4) 非ガソリン車の普及等に加え、自動車由来の温室効果ガス排出量の早期削減に向け、カーボンニュートラル燃料の普及、エコドライブやモーダルシフトを推進すること。

<現状・課題>

自動車交通に起因するCO₂排出量は、我が国の総排出量の約16%を占め、その削減は、気候変動対策として極めて重要であり、ゼロエミッションビークル（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、電動バイク）をはじめとした非ガソリン車の普及は喫緊の課題である。

国は従来、2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代（非ガソリン＋クリーンディーゼル）自動車の割合を5～7割とすることをしていたが、本年1月、2035年までに、乗用車新車販売で電動（非ガソリン）車100%を実現する目標を表明した。一方、都は、昨年12月、都内で新車販売される乗用車を2030年までに、二輪車を2035年までに100%非ガソリン化する目標を打ち出しているが、現状は、2020年度における都内の乗用車新車販売に占める非ガソリン車の割合が40.2%、うち走行中にCO₂を排出しないゼロエミッションビークルについては2.3%にとどまっている。

バスについても、国では2030年度までに燃料電池バス1,200台の導入、都では2030年にゼロエミッションバス300台以上の導入や小型路線バスの新車販売の原則ZEV化を目標としており、2019年度末時点では、都内のゼロエミッションバス導入台数は62台となっている。

- (1) 非ガソリン車への転換を促すためには、補助や税制優遇等の仕組みを拡充させるとともに、燃費基準の更なる見直しをはじめとした、より積極的な取

組が必要である。

- (2) ゼロエミッションビークルを含む非ガソリン車は、車種展開が進んでいない分野もある。

乗用車においては、バンやワンボックスタイプの自動車や軽自動車について、非ガソリン車の車種が少ない。また、電気自動車は、航続距離の問題など普及に当たっての技術的課題が多いほか、車両価格も同クラスの通常エンジン車やハイブリッド自動車と比較して高価である。

二輪車においても、非ガソリン車の車種が少なく、電動バイクは航続距離が短いことに加え、車両価格が高価であるなど多くの課題がある。特に、航続距離の問題から、電動バイクの普及に向けては、バッテリーの共通化が大きな課題である。

バスやトラックなどの商用車においては、より非ガソリン車に関する技術開発が進んでおらず、価格差も大きい状況にある。

加えて、営業車やバス・貨物車のゼロエミッション化を進めるためには、営業所等に充電設備を設置することが必要であるが、特にEVバスで現行の路線バスと同様の運用を行うためには、より短時間での充電を可能とする技術開発や環境整備が求められる。

- (3) 2018年11月に東京都が実施した「ゼロエミッション東京の実現に向けた自動車利用に関する世論調査」においては、電気自動車等についての心配事で充電・燃料補給の「インフラ不足」を挙げる人が45%で最多であり、調査から2年以上経過した現在でも、充電・燃料補給のインフラ整備が十分進んでいるとは言えない。このため、ゼロエミッションビークルの普及に向けては、充電設備や水素ステーションの整備を促進し、インフラ不足に対する不安を払拭することが重要である。

- ① これまで充電設備について、集合住宅や事務所に非公共用充電設備を、商業施設等に公共用充電設備を整備するよう進めてきたが、近年、社会貢献として集合住宅や事務所に公共用充電設備を設置したい、また逆に、商業施設等に自社所有EV充電用の非公共用充電設備を設置したいといったニーズに加え、建物に付属しない土地のみの駐車場に充電器を設置したいというニーズ等が新たに出て来ている。これらに的確に対応することで充電設備の整備が大幅に進むと見込まれるが、現状の国の補助制度は建物用途ごとに補助対象を限定しており、普及を進める上での制約が大きい。
- ② 加えて、充電設備のうち、特に、急速充電設備は導入に伴い電力料金が大幅に上がるなど維持管理に係る負担が大きいことなどから、充電設備の普及が十分に進んでいない。
- ③ また特に、都市部ではマンション等の集合住宅が多く、充電設備の普及を重点的に進める必要があるが、電源の確保が課題になるとともに、既存の集合住宅では導入に当たり管理組合の合意が必要となる。
- ④ さらに、公共インフラとしての充電設備の普及を進めるには、公共施設において率先的に導入することが必要であり、都は既に本年3月、都有施設に公共用充電設備を300基以上設置する目標を設定している。
- ⑤ また、燃料電池自動車は、水素ステーションにおいて短時間で充填でき

るメリットがあるが、水素ステーションは各種規制や、設備が高額なことなどから、普及が十分に進んでいない。

- (4) 乗用車について、走行中にCO₂を排出しないゼロエミッションビークルが都内に本格的に普及するには、一定程度の期間が必要な状況である。

また、商用車については、非ガソリン車に関する技術開発が進んでおらず、加えて車両の使用年数が長期にわたることから、本格的に普及するには相当程度の期間が想定される。

都は2030年までに2000年比で温室効果ガス排出量を半減とする目標を掲げており、その着実な達成には、非ガソリン車の普及に加え、CO₂排出量を低減する燃料への転換、走行中の車両からのCO₂排出量の削減や、環境負荷の小さい交通手段の活用を進める必要がある。

そのため、カーボンニュートラル燃料の使用、公共交通機関への転換、鉄道等へのモーダルシフト推進や、エコドライブに努める貨物運送事業者を評価する「東京都貨物輸送評価制度」のようなエコドライブの普及など、様々な取組が求められる。

<具体的要求内容>

- (1) 非ガソリン車へシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすよう、補助額や補助対象車種の拡充、道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。

また、将来的なガソリン車やディーゼル車の販売禁止など、世界的に自動車の非ガソリン化を強制的に導入する政策を行う動きもあることから、我が国においても、規制的手法の導入等を検討するなど、より積極的な政策展開を行うこと。

- (2) 革新的なバッテリーの開発、車種展開の拡大、メーカー間の部品等の共有化など、ゼロエミッションビークルを含む非ガソリン車に関する技術開発や価格低減が進むよう、メーカーに対して、国からも技術支援や財政支援を行うなど、あらゆる手段を用いて強力で押し進めること。

特に、電動バイクのバッテリーに関しては、メーカーとも連携しながら、その共通化に向けた取組を積極的に支援すること。

また、開発途上にあるゼロエミッショントラックの早期市場導入が果たせるよう、車両開発、走行実証等に対する財政的支援等を講じること。

加えて、EVバスについて、より短時間での充電を可能とする技術等、現行の路線バスと同様の運用ができるための技術開発や環境整備が進むような取組を積極的に行うこと。

- (3) 電気自動車の充電設備や水素ステーションなど、ゼロエミッションビークルのエネルギー供給インフラの整備を図ること。

① 充電設備導入への補助に関して、土地・建物それぞれの設置ポテンシャルを最大限活用するため、設置者の多様なニーズに対応できる柔軟な補助制度を構築すること。

② 急速充電設備のランニングコストへの補助を新たに開始するとともに、充電設備の設置に係る固定資産税の課税標準に関して特例措置を講じ、維

持管理に係る負担を軽減すること。

- ③ 集合住宅においては、新築の場合、充電設備の設置に必要な電源を確保できる設計を行うよう、マンションディベロッパー等に対して積極的に働きかけ、必要な財源措置を行うとともに、「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置に当たってのガイドブック（平成29年6月改訂）」を更新しながら、費用分担の考え方や運用ルール作り等の参考となる事例等を一層周知すること。
 - ④ 短期間に集中して充電設備を増やすため、国の施設においても、率先して公共用充電設備を設置すること。特に、普及が進みにくい急速充電設備を重点的に設置すること。
 - ⑤ 水素ステーションの整備促進に向けて、必要な規制緩和を行い、財政支援を継続するとともに、支援対象の拡大などを図ること。
- (4) 走行中の車両からのCO₂排出量削減に向け、国は、水素から製造するe-fuelやバイオ燃料などのカーボンニュートラル燃料の普及促進や技術支援、自動車の燃費や燃料使用状況を自動で取得し保存することができる車載装置等の導入支援、及びエコドライブによるCO₂排出量の削減に取り組む事業者等が社会的、経済的に評価される仕組みを構築すること。
- また、自動車から、公共交通機関への転換を進めるため、地域の特性に応じた取組に対する助成を行うこと。
- 加えて、物流における共同配送や自営転換、鉄道等へのモーダルシフト等を推進していくため、中小・零細事業者でも取り組みやすい仕組みづくりや大都市での実効性のある施策の推進に資するよう十分な助成額の確保等を行うこと。

3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大

(提案要求先 内閣府・経済産業省・資源エネルギー庁・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) 「2050年カーボンニュートラル」を実現するため、2030年の電源構成に占める再生可能エネルギー割合について38%以上の高みを目指すとしていることから、取組を最大限加速させること。
- (2) 再生可能エネルギーの利用拡大に向けた電力系統の運用改善・強化整備を図ること。
- (3) 再生可能エネルギーの継続的な利用・導入拡大に必要な制度等を整備すること。
- (4) 島しょ地域における再生可能エネルギーの大量導入の実現に向けた必要な措置を行うこと。
- (5) 海洋エネルギー等の開発・利用に必要な措置を講じること。
- (6) 再生可能エネルギー熱利用促進に必要な実効性の高い全国的な普及策を構築すること。
- (7) 環境に配慮した電力選択の喚起及び消費者保護に必要な措置を行うこと。
- (8) 使用済太陽光発電設備の3R対策を講じること。

<現状・課題>

パリ協定の発効以降、世界的に脱炭素社会の実現に向けた気運が高まっている中、先進諸国を中心に大幅な温室効果ガスの削減に加え、再生可能エネルギーについても、これまで以上に高い中期目標を掲げる動きが広がっている。

また、企業においてもRE100等、再生可能エネルギーを積極的に調達しようとする動きが急速に高まっている。

国は、令和2年10月の『2050年カーボンニュートラル宣言』や令和3年4月の「2030年度の温室効果ガス46%削減、更に50%の高みを目指して挑戦を続ける新たな削減目標」の実現に向け、エネルギー供給に大きな責務を有する国としての役割をしっかりと果たし、再生可能エネルギーの導入拡大を強力

に推進していく必要がある。

平成24年7月から電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法（平成23年法律第108号）に基づく固定価格買取制度（以下「FIT制度」という。）が施行され、全国的な再生可能エネルギーの普及により、CO₂排出抑制、エネルギー自給率向上や化石燃料の節約のほか、地域経済活性化や雇用創出効果など国内経済への波及効果を生んでいる。

一方、発電コストは国際水準と比較して依然高い状況にある。

加えて、全国的に系統制約が依然として発生するなど、再生可能エネルギーの導入拡大に向けた様々な課題が明らかになっている。特に、太陽光発電設備は、余剰電力買取制度及びFIT制度の創設を端緒に、我が国で導入量が急速に伸びており、寿命を迎える2040年前後に、廃棄物として大量に排出されることが見込まれている。設備の中の太陽光パネルには、鉛などの有害物質を含有しているものもあり、その処分費が比較的高額になるため、経営基盤が強固でない発電事業者が使用済みの太陽光パネルを放置するなどの不適正な処理を行う懸念がある。

さらに、再生可能エネルギーによる熱利用は、支援策が不十分であるため普及が進まず、再生可能エネルギーのポテンシャルが十分活用できる状況にはない。

また、消費者の取組として環境に配慮した電力選択を喚起するとともに、国や電気事業者は、適切な情報発信と消費者ニーズに即した情報提供を行うべきである。

< 具体的要求内容 >

- (1) 2030年の再生可能エネルギー割合38%以上を目指すとしていることから、再生可能エネルギー導入拡大を最大限加速させること

「2050年カーボンニュートラル」を実現するためには、国レベルでの再生可能エネルギー施策の強化が極めて重要である。国は、令和3年10月に閣議決定したエネルギー基本計画において、2030年の電源構成に占める再生可能エネルギーの割合を36～38%としつつ、あわせて、再生可能エネルギーの研究開発の成果の活用・実装が進んだ場合には、38%以上の高みを目指すとしていることから、2050年の排出実質ゼロの達成に向け、この方針に沿って38%以上の高みを目指し、再生可能エネルギーの導入拡大を最大限加速させること。

さらに、再生可能エネルギー大量導入時代を見据え、エネルギー調整力として有望な水素の活用を推進すること。また、電化が困難な分野における熱エネルギーの脱炭素化も進めること。

- (2) 再生可能エネルギーの利用拡大に向けた電力系統の運用改善・強化整備

再生可能エネルギーの導入拡大に当たっては、系統の空き容量不足による接続拒否や高額な系統増強費用の請求による事業断念、接続可能となっても出力抑制を課せられるなど、全国的に系統制約が依然として発生している。

これら再生可能エネルギー導入の阻害要因を取り除くため、以下の内容について更に検討を深め、電力系統の運用改善、強化整備を図ること。

- ① 既存系統の最大限の活用

系統を増強するためには、多額の費用と時間を伴うことから、まずは既存系統を最大限に活用することが重要である。

現在、日本版コネクト&マネージの検討・実施等により既存系統の活用が進められているが、再生可能エネルギーの優先接続を図るなど、再生可能エネルギーの積極的な導入に向けた制度設計を行うこと。

また、水力や蓄電池など調整電源の一層の活用、太陽光や風力などの変動特性の把握や気象情報を用いた発電出力予測の活用などの系統運用技術と合わせ、既存系統を最大限に活用すること。

② 広域的な電力融通の実現

九州地方・東北地方等においては、太陽光発電や風力発電など再生可能エネルギーの発電量が地域の需要を上回る状況もあり、地域内の電力需給を一致させるため、無制限・無保証の再生可能エネルギーの出力抑制が課せられる。

電力需給調整を局所的な運用にとどめず、東北東京間連系線等、地域間連系線の活用など、日本全体として広域的な電力融通を図ることで出力抑制を最小化すること。

③ 系統設備の整備

長期的に再生可能エネルギーの導入拡大を図るためには、一定の系統の増強及び更新投資が必要となる。

系統増強に当たっては現状、発電事業者等の原因者への特定負担も生じるが、社会的インフラを整備する観点で踏まえ、特定の者に過度に負担を強いることなく、再生可能エネルギーの導入が促進されるように措置を講じること。

(3) 再生可能エネルギーの継続的な利用・導入拡大に必要な制度等の整備

再生可能エネルギーの継続的な利用・導入拡大を推進するためには、FIT制度の着実な運用と適切な見直しを図るとともに、FIT制度の買取期間の終了後も見据えた適切な環境整備を行う必要がある。ついては、以下の必要な措置を講じること。

① FIT制度の抜本的な見直し

2020年6月に成立した「エネルギー供給強靱化法^{*}」において、一部の電源について、「競争力ある電源への成長が見込まれる電源」として、FIP (Feed in Premium) 制度が導入されたが、再生可能エネルギー電源の導入促進が阻害されないよう、着実な運用を図るとともに、実施結果について検証を行い、社会構造の変化なども踏まえ、適宜必要な見直しを行うこと。

また、「地域で活用され得る電源」に関し、地方自治体の防災計画等への位置付けが要件化されたが、こうした要件により再生可能エネルギーの導入が抑制されないよう適切に制度を運用するとともに、必要に応じて見直しを行うこと。

※強靱かつ持続可能な電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律（令和2年法律第49号）

② FIT制度買取期間終了後の対応

令和元年11月以降、住宅用太陽光発電の買取期間の順次満了を契機として、蓄電池等と組み合わせた自家消費利用を促進するなど、再生可能エネルギーの継続利用が損なわれないよう適切な措置を講じること。

また、住宅用太陽光発電設備を設置した需要家が、買取期間終了に伴う環境変化に対応できるよう、官民一体となって広報、周知の徹底を図ること。

- ③ エネルギー供給構造高度化法^{*}における中間評価の基準設定等について
中間評価の基準の設定に当たっては、新電力と旧一般電気事業者の公平な競争環境の確保に留意しつつ、再生可能エネルギーの利用が促進されるよう適切に設定すること。また、中間評価の基準の達成状況について、小売電気事業者ごとの結果の公表を行うこと。

あわせて、小売電気事業者が再生可能エネルギー電源を調達しやすい環境及び再生可能エネルギー電源の調達が社会的に評価される仕組みの整備を進めること。

※エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律（平成21年法律第72号）

- ④ 税制優遇措置の強化

再生可能エネルギーの更なる利用・導入拡大のため、発電設備・付帯設備の投資を促進する再エネ高度化投資促進税制を再び実施するとともに、対象設備に太陽光発電や風力発電等を含める等、税制優遇措置を強化すること。

- ⑤ 太陽光発電設備の適切な保守・メンテナンス体制の構築

保守・メンテナンスや施工の不良等による太陽光発電の発電量低下や途絶が生じることのないよう国は、設置状況や事故事例の実態を把握し、関係業界と連携を図りながら、長期にわたる安定的な発電の維持に必要な体制を構築するとともに、その重要性について、施工業者や設置者に対し、適切な情報発信を行うこと。

- (4) 島しょ地域における再生可能エネルギーの大量導入の実現

島しょ地域は、電力需要が小さく、電力系統へ接続できる再生可能エネルギーの量が限られている。CO₂を排出しないゼロエミッションアイランドの実現に向け、系統への接続可能量拡大のための技術検討や実証の促進、再生可能エネルギーの大量導入に必要な支援策を講じること。

また、再生可能エネルギーの長期保存による季節間の電力変動への対応技術である水素蓄電の導入に向けた必要な支援策を継続すること。

加えて、地域内における再生可能エネルギーの需要に対応できるよう、必要な制度や仕組みを構築すること。

- (5) 海洋エネルギー等の開発・利用に必要な措置

波力発電など新たな海洋エネルギーや洋上風力発電の開発について、エネルギー関係技術開発ロードマップに沿って着実に推進すること。

また、海洋エネルギー等による電力を系統に接続するための海底送電ケーブルなどのインフラ整備を支援すること。

(6) 再生可能エネルギー熱利用促進に必要な実効性の高い全国的な普及策の構築
再生可能エネルギー熱市場の活性化のため、イギリスなど海外の先進事例も参考に、太陽熱や地中熱などの再生可能エネルギー熱利用を全国的に促進する本格的な支援制度を創設すること。

(7) 環境に配慮した電力選択の喚起

電力小売全面自由化以降、ビジネスモデルが多様化する中、消費者が電力選択をするに当たり十分な情報を得ることができる環境整備が必要となってくる。

国は消費者に対し、電力小売自由化の仕組みについて、分かりやすく、正確な情報発信を行うとともに、電気事業者に対しては、供給する電気の電源構成について契約時に消費者へ説明する等、積極的に情報公開が行われるよう、必要な措置を講じること。

(8) 使用済太陽光発電設備の3R対策

太陽光発電設備の廃棄適正化に向け、総合資源エネルギー調査会のワーキンググループで廃棄費用を担保する制度について検討され、既に太陽光発電事業者に対して廃棄費用を外部積立させる方向性が示されているが、具体的な制度設計に当たっては、使用済太陽光発電設備の適切な処理が行えるよう、算定根拠を明らかにした上で、適切な積立金の水準を設定すること。

また、発生抑制及び資源の循環利用の観点から、太陽光パネルのリユース及びリサイクルを促進する対策を講じること。

4 水素社会の実現に向けた取組の加速

(提案要求先 消防庁・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局・都市整備局・交通局)

- (1) 「グリーン成長戦略」で示した工程表を実現するため、「水素基本戦略」及び「水素・燃料電池戦略ロードマップ」を大幅に見直すとともに、「グリーンイノベーション基金」も活用しながら、大規模な水素需要の創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けた取組を進めるなど、脱炭素社会の実現に向け、水素利用の大幅拡大に向けた取組を加速すること。
- (2) 定置用燃料電池や燃料電池自動車・バス、水素ステーション等の導入について、メーカーやバス事業者及び水素ステーション運営事業者等が長期的な視点をもって事業展開ができるよう、複数年度にわたる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、支援対象の拡大を図ること。とりわけ、中小企業に配慮すること。
- (3) 家庭用、業務・産業用燃料電池や純水素型燃料電池などの定置用燃料電池について、使用目的等の補助対象の要件を緩和し、財政支援を行うこと。
- (4) 燃料電池自動車を含む非ガソリン車へシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすよう、補助額や補助対象車種の拡充、道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。また、将来的にガソリン車やディーゼル車の販売禁止を検討する等、世界的に自動車の非ガソリン化を強制的に導入する政策を行う動きもあることから、我が国においても規制的手法の導入等も検討するなど、より積極的な政策展開を行うこと。

燃料電池自動車の補助事業について、同程度の販売額にもか

かわらず補助額に大きく差が出ないように、車種によらず申請者の実質負担の軽減を図ること。また、燃料電池自動車の業務用車両としての活用を促進すること。

燃料電池バスの導入補助に加え、導入後に負担増となる燃料費等にも支援を行うこと。また、低コスト化が期待される水素充填圧力3.5 MPaの燃料電池バスを支援対象に加えること。

燃料電池トラック等、燃料電池を活用した新たな業務・産業用車両等が早期に社会実装を果たすよう、取組を進めること。

(5) 水素ステーションの整備、運営に対する財政支援を継続的に行うとともに、都市部における水素ステーション整備の困難性に鑑みて、障壁の設置や土地賃借料など、整備、運営に不可欠な経費に対しても支援を拡大すること。

ア 整備に関すること

燃料電池バスの更なる普及や燃料電池トラック等の商用燃料電池モビリティの実装化を見据え、事業所内等における水素ステーション整備についても財政支援を行うこと。

水素ステーションの経営自立化に向け、低コスト化が期待できる水素充填圧力3.5 MPaの水素ステーションを支援対象に加えること。

既存ガソリンスタンド等に水素ステーションの併設を図るなど、マルチエネルギーステーション化に向けた取組を加速すること。

イ 運営に関すること

10年間程度の継続的な運営費支援策や、第三者が水素ステーションを整備し、ガソリンスタンド事業者に運営委託する仕組みなど、安定的な水素ステーション運営を可能とする方策を

導入すること。

保安監督者や従業者の育成、確保に向けて、保安監督者の免状取得機会の拡大及び実務経験を積む機会の更なる確保等、国として支援策等を講じること。

- (6) 水素ステーションの整備促進に向けて、「規制改革実施計画」の未措置事項を迅速に措置するとともに、公道と水素充填設備との保安距離規制や保安検査の方法等の更なる緩和を進めること。

土地が限られている都心部での水素ステーション整備を促進するため、屋内給油取扱所に水素ステーションを整備できるよう消防法における技術上の基準を示すこと。

高压ガス保安法に基づく燃料電池バスの容器再検査について、走行等による充填圧力の低下により、容器再検査に必要な圧力を確保できず実施が困難な場合があるため、検査基準を緩和するなど、方法を見直すこと。

燃料電池バスを用いた外部給電について、高压ガス保安法の特定消費規定の対象とされていることから、自然災害発生時等の利用に支障が生じる状況にあるため、速やかに対象から除外すること。

また、それまでの間については、外部給電器の利用実態を踏まえ、簡略化した手続方法を直ちに示すこと。

- (7) 脱炭素社会実現の柱となる再生可能エネルギー由来の水素について、製造・利用するための設備導入への財政支援を継続的に実施するとともに、製造コスト削減に向けた技術開発及び環境価値の確立に向けた検討を進めること。また、CO₂フリー水素の供給システムの確立に向けて、国として先導的な役割を

果たすこと。

福島県産水素をはじめとした国内の再生可能エネルギー由来の水素の活用促進に向けて、国として支援策を講じること。

(8) 東京 2020 大会のレガシーとなるまちづくりに向けた、選手村地区における水素利活用のための施設整備に対する補助制度を拡充すること。

(9) 水素を利用する意義や水素の将来性等に関して、更なる普及啓発を図ること。

<現状・課題>

水素は利用の段階で水しか排出せず、エネルギー供給の多様化や非常時対応など、多くの優れた特徴を有している。水素関連技術は、運輸・家庭・業務など様々な分野での省エネ化に寄与するほか、将来的には、発電や産業、電化が困難な熱エネルギーなどを含めた幅広い分野での脱炭素化に貢献できる。

また、水素は大規模・長期間のエネルギー貯蔵が可能であり、今後再生可能エネルギー由来電力が大量導入された際の調整力としても有望である。

脱炭素社会を実現するためには、再生可能エネルギーの基幹電源化に加え、再生可能エネルギー由来CO₂フリー水素をその柱とし、本格活用する必要がある。

国も「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(2021年6月)」において、水素をカーボンニュートラルのキーテクノロジーと位置付けている。

現在、家庭用及び業務・産業用燃料電池や燃料電池自動車・バスなど、水素エネルギー利活用機器の市場投入や水素ステーション等のインフラ設備導入が進んでいるが、今後は更にこの流れを加速し、水素エネルギーの利用拡大を図ることが求められている。

しかし、水素エネルギーの普及に当たっては、様々な課題があり、コスト低減や購入費用の負担軽減、技術開発、規制緩和、再生可能エネルギー由来CO₂フリー水素の供給、国民の理解促進等を進めていかなければならない。

よって、水素社会の実現に向けて、政府に対し、次の事項を実現するよう強く求める。

<具体的要求内容>

(1) 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(2021年6月)」や改定予定の「エネルギー基本計画」を踏まえ、これまでの「水素基本戦略(平成29年12月策定)」及び「水素・燃料電池戦略ロードマップ(平成31年3月改定)」を大幅に見直し、グリーン成長戦略で示した工程表の実現に向けた具体的なアクションプランを示すこと。

また、「グリーンイノベーション基金」も活用しながら、大規模な水素需要を創出するとともに、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けた取組を進めるなど、水素社会の実現に向けた取組を加速すること。

さらに、水素の活用による熱の脱炭素化の検討を進めること。

- (2) 定置用燃料電池や燃料電池自動車・バス、水素ステーションの導入について、メーカーやバス事業者及び水素ステーション運営事業者等が長期的な視点を持って事業展開ができるよう、複数年度にわたる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、支援対象の拡大を図ること。とりわけ、中小企業に配慮すること。
- (3) 省エネとレジリエンス向上を両立する家庭用及び業務・産業用の燃料電池や純水素型燃料電池については、初期費用の低減による普及促進を図る必要があるため、「蓄電池等の分散型エネルギーリソースを活用した次世代技術構築実証事業」や「災害時等の強じん性向上に資する天然ガス利用設備導入支援事業費補助金」において、使用目的等を限定しないなど、補助対象の要件を緩和の上、財政支援を行うこと。
- (4) 燃料電池自動車を含む非ガソリン車へシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすよう、補助額や車種の拡充、道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。

また、将来的にガソリン車やディーゼル車の販売禁止を検討する等、世界的に自動車の非ガソリン化を強制的に導入する政策を行う動きもあることから、我が国においても規制的手法の導入等も検討するなど、より積極的な政策展開を行うこと。

「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」における燃料電池自動車の補助事業について、車両販売額が同程度であるにもかかわらず補助額に大きな差が出ないよう、車種によらず申請者の実質負担の軽減を図ること。また、燃料電池自動車の特性を踏まえ、タクシーやレンタカー等の業務用車両としての活用を促進すること。

「水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業」における燃料電池バスの補助事業について、平成30年度までに導入した実績のある団体についても、実績のない団体と同様の補助率（2分の1）にすること。

燃料電池バスに対する補助の予算規模を拡大できるよう、十分な財源の確保を行うとともに、負担増となる燃料費や水素充填のための水素ステーションへの移動コストに対しても財政支援を行うこと。

燃料電池バスが観光用途等で高速道路を利用する際に必要となる付属設備を支援対象に加えること。

費用低減、車種の拡大に向け、水素充填圧力35MPaの燃料電池バスを支援対象に加えること。

小型・大型トラックや各種作業用車両等、燃料電池システムを活用した新たな業務・産業用車両の研究開発、走行実証に対する財政支援等を行い、早期の社会実装を実現すること。

鉄道、船舶、航空等における水素利用の拡大に向けた取組を加速すること。

- (5) 水素ステーションの整備、運営に対する財政支援を継続的に行うこと。

ア 整備に関すること

水素ステーションの整備における支援対象を、土地の造成や障壁の設置、水素ステーションの併設、転換のために行う既存設備等の撤去・移設など、整備に不可欠な経費に拡大すること。また、燃料電池バスの更なる普及や燃料電池トラックなどの商用燃料電池モビリティの実装化を見据え、事業所専用の水素ステーションの整備や既存の水素ステーションの設備の増設・増強にも拡大すること。

機器のダウンサイズによる費用低減が期待できる水素充填圧力35MPaの水素ステーションを支援対象に加えること。

既存ガソリンスタンド等に水素ステーションの併設や急速充電器等の設置、ZEVレンタカー・カーシェアの導入を図るなど、マルチエネルギーステーション化に向けた取組を加速すること。

イ 運営に関すること

水素ステーションの運営に対する支援については、都心部での水素ステーション整備を促進するため、土地の賃借料を新たな支援対象とするとともに、運営事業者の実際の費用負担額に見合う補助額とすること。

燃料電池バス対応水素ステーションは、乗用車だけを対象とする水素ステーションと比べ、営業時間・日数が増加し、運営経費が増加する傾向にあることから、より手厚い財政支援を行うこと。

10年間程度の継続的な運営費支援策や、第三者が水素ステーションを整備し、ガソリンスタンド事業者に運営委託する仕組みなど、安定的な水素ステーション運営を可能とする方策を導入すること。

水素ステーション整備後の最初の3年間に限り固定資産税の課税標準を4分の3とする特例措置について、事業運営期間中にわたり3分の2以下に縮小させること。

水素ステーションは年間を通じて運営しているにもかかわらず、運営経費の補助対象期間が実質的に10カ月に限られることから、運営実態に即した見直しを図ること。

また、補助金交付までの多額の支払が負担となる中小企業に対し、四半期や半期の実績に基づく分割払での交付が選択できるよう措置を講じること。

保安監督者や従業者の育成、確保に向けて、保安監督者の免状取得機会を拡大するよう、講習終了のみを要件とした免状取得を可能とする関係法令の改正や、複数回の試験実施を想定した地方公共団体の手数料の標準に関する政令の改正を行うなど、国として支援策等を講じること。

中小事業者等が新たに水素ステーション事業に参入しようとした場合、実務経験を積む機会を自ら確保することが困難であることから、国として更なる支援策等を講じること。

- (6) 「規制改革実施計画（令和2年7月17日閣議決定）」等に基づく規制緩和について、現在の未措置項目を迅速に措置すること。加えて、公道と水素充填設備との保安距離規制に関して、ディスペンサーと公道との離隔距離の短縮を可能とする新たな代替措置が例示基準へ追加されたが、ガソリンスタンド並みの更なる緩和（現状の5mから4m）を進めること。

また、水素ステーションの保安検査方法について見直しが見直しが実施されたが、事業者負担の軽減、営業休止期間の短縮をより一層進めること。

消防法は、都内に多く存在する屋内給油取扱所への水素ステーションの整備を制限している。土地に限られる都内では、水素ステーションを屋内給油取扱所に併設することが合理的であるため、これを可能とするよう技術上の基準を示すこと。

燃料電池バスの水素タンクは、高圧ガス保安法の定めにより一定の年数ごとに容器再検査が必要であり、検査項目の一部である漏えい試験については、最高充填圧力の5分の3以上の圧力で実施するとされている。しかし、水素ステーションから検査場所まで近距離であっても、走行等による充填圧力の低下により、検査に必要な圧力を確保できず検査が実施できない場合がある。このため、検査における充填圧力基準を緩和するなど、容器再検査の方法を見直すこと。

燃料電池バスを用いた外部給電は、高圧ガス保安法に基づく特定消費規定の対象とされており、大臣特別認可や給電場所ごとの20日前の届出が必要となるなど、自然災害発生時等の利用に支障が生じる状況にある。燃料電池バスを用いた外部給電については、別途、道路運送車両法や電気事業法等により高圧ガス保安法の趣旨を踏まえた安全性が確保されていることから、速やかに特定消費の対象から外すこと。

また、上記規定の改正までの間においては、給電時の事前届出をバス事業者ごとに一度のみとするなど、外部給電器の利用実態を踏まえ、簡略化した手続方法を直ちに示すこと。

- (7) 脱炭素社会の実現には、再生可能エネルギーを活用した水素エネルギーの普及が重要である。しかしながら、普及に向けては、技術開発やコスト低減、環境価値の確立など様々な課題がある。このため、再生可能エネルギー由来水素を製造、利用するための設備導入へ財政支援を継続的に実施するとともに、製造コスト削減に向けた技術開発及び環境価値の確立に向けた検討を進めること。また、CO₂フリー水素の供給システムの確立に向けて、国として実効ある支援策や制度構築を図ること。

水素の「製造」だけでなく、水素輸送車への燃料電池の活用など、「輸送」における低炭素化のための技術開発等への支援も行うこと。

また、福島県産水素をはじめとした国内の再生可能エネルギー由来水素の活用促進に向けて、国として支援策を講じること。

- (8) 選手村における水素導入は、環境先進都市の実現に向け、一般の住宅地における水素利用のモデルを構築するとともに、エネルギー・環境施策の先進的な取組を実施・PRし、水素社会の構築を先導することが期待される。

大会のレガシーとなるまちづくりに向けた、選手村地区における水素ステーションの整備や定置用燃料電池の設置等、段階的な施設整備に対する補助制度を拡充すること。

- (9) 水素エネルギーの利用拡大には、国民の理解が重要であることから、水素を利用する意義や水素の将来性等に関して、更なる普及啓発を図ること。

5 公園整備事業等の推進

1 公園整備事業等の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

水と緑のネットワーク形成を推進するため、公園緑地及び特別緑地保全地区の整備や用地取得等に係る必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分するとともに、制度を拡充すること。

<現状・課題>

東京の公園緑地は、国内外の他都市に比較して著しく少ない。

また、丘陵地や低地、水辺などの緑は、生物多様性の保全やレクリエーションの場の提供、都市気候の調節など重要な役割を担うため、早急に保全・整備が必要である。

さらに、中長期的な国内外の利用者の回復を視野に、都市の魅力を高めるため、文化財庭園等の観光・文化の拠点となる都市公園の整備が必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 首都東京を緑あふれる都市にするため、都市公園や特別緑地保全地区等のあらゆる公園緑地及びその関連施設の整備や用地取得等に十分な交付金を確保すること。
- (2) 世界からの来訪者の「おもてなし」の場となる庭園や動物園を含む都市公園の改修に十分な交付金を確保するとともに、補助対象施設の拡充を行うこと。
- (3) 公園整備や特別緑地保全地区の用地取得に係る国費率を3分の1から2分の1に引き上げること。
- (4) 増大する都民のレクリエーション需要や、市街地における防災上の避難地の確保等に対応するため、国営昭和記念公園の整備を促進すること。

参 考

(1) 公園整備事業の推進

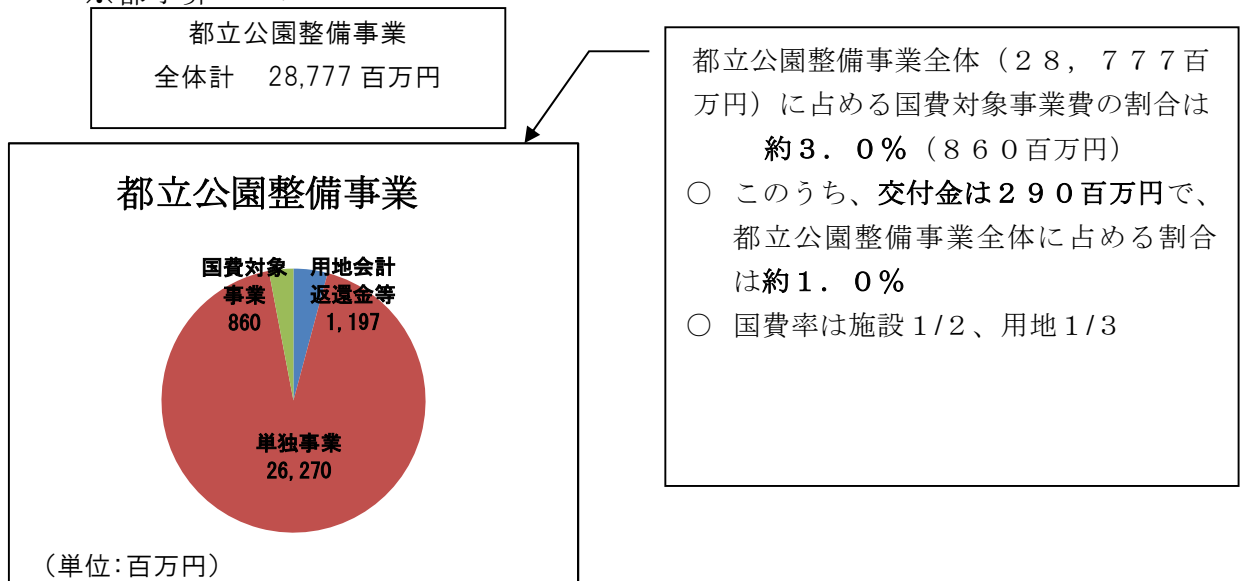
【都の公園整備の計画と実績】

区 分		都市計画公園・緑地計画 決定面積 (令和2年4月現在)	公園整備済面積 (令和2年4月現在)
		規模 (ha)	規模 (ha)
都市公園	都立公園	3,958	2,030
	その他公園	7,447	3,921
都市公園以外の公園		—	2,058
計		11,405	8,009
一人当たりの公園面積 ※全国平均 10.3 m ² /人		8.2 (m ² /人)	5.7 (m ² /人)

都区市町共同で策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」(令和2年7月改定)に基づき、都市計画公園・緑地の効率的な整備を推進していく。

【令和3年度 都予算に対する交付金の割合(事業費)】

※都予算ベース



(2) 特別緑地保全地区の指定状況

(平成31年4月1日現在)

区 域	箇 所 数	面 積
	箇 所	h a
23区	17	86.44
多摩・島しょ	33	233.77
東京都全体	50	320.21

(3) 用地取得費に対する現在の国費率

区 分		国費率	根拠法令
	公園整備	1 / 3	都市公園法施行令第31条
参 考	道路・街路整備	1 / 2	道路法56条
	河川整備	1 / 2	河川法第60条第2項

※ 1 / 2 とすることを要求

2 防災公園の整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

防災公園の整備促進のため、必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分するとともに、用地取得に係る国費率を引き上げること。

<現状・課題>

震災時の首都東京の機能確保は喫緊の課題であり、都市の防災機能を高めるため、救援・復興の活動拠点や避難場所となる防災公園整備は急務である。

さらに、東日本大震災を踏まえ、首都直下地震などの震災の備えを万全とし、災害に強い首都東京を実現するため、防災公園整備はより一層、早期に着実な整備が求められる。

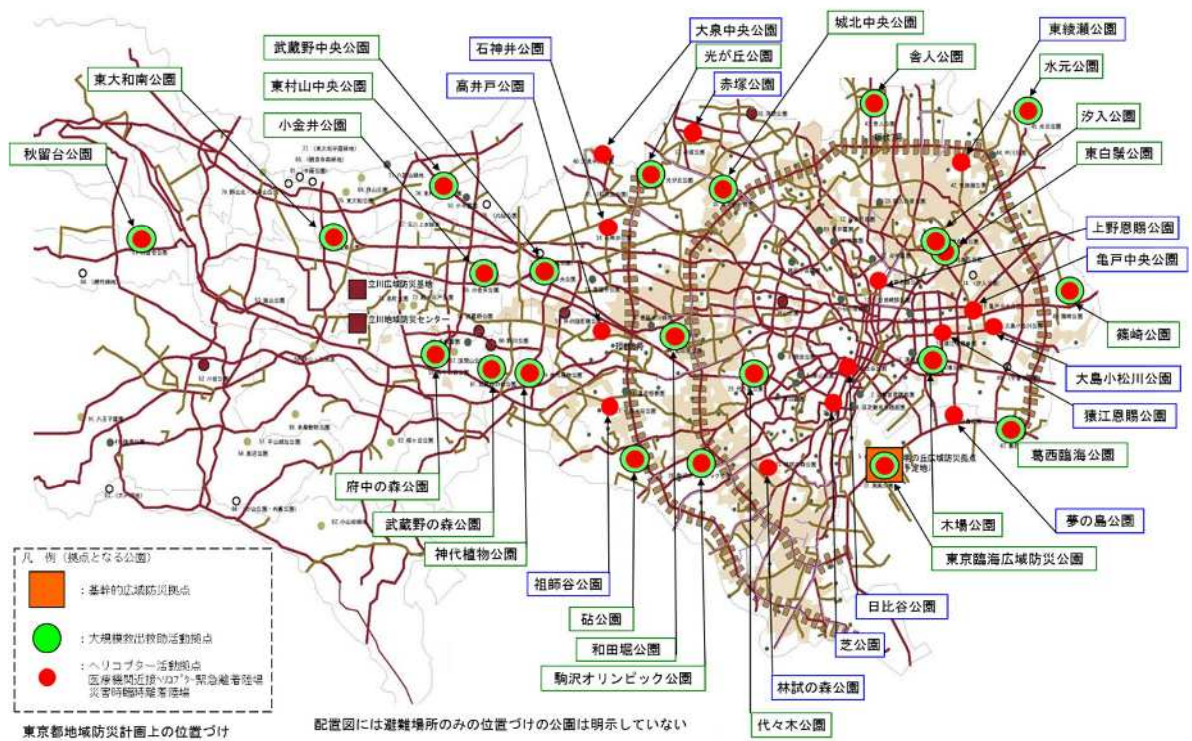
防災公園として重点化を図り事業を進める都市計画公園は、その開園面積が計画全体の約5割に過ぎず、2029年度までに約130ヘクタールで事業を進め、計画的・集中的に更なる拡張に取り組む必要がある。あわせて、防災公園の機能強化のため照明灯や非常用電源等の整備、改修が必要である。

<具体的要求内容>

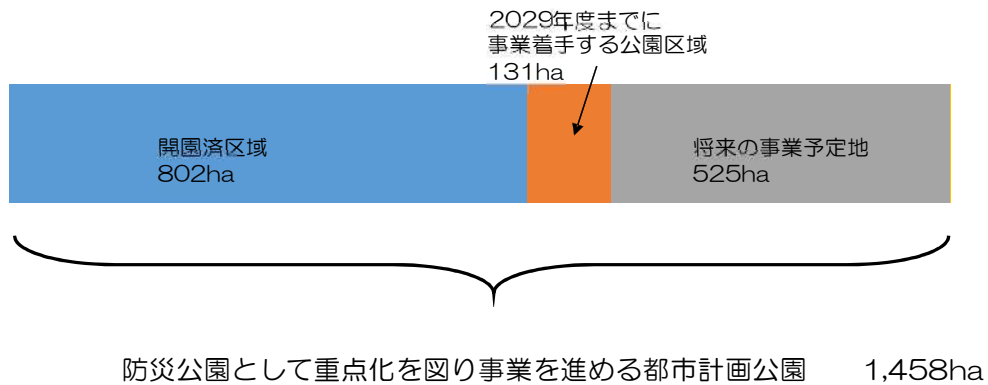
- (1) 公園整備事業推進のため必要な交付金を確実に配分すること。
- (2) 「東京都地域防災計画」で指定された、避難場所である防災公園の整備・改修を短期集中的に進めるため、必要な交付金を確実に配分すること。
- (3) 公園整備の用地取得に係る国費率を3分の1から2分の1に引き上げること。

参 考

(1) 東京都の防災公園整備 (R 2. 6)



(2) 防災公園の整備促進



(3) 用地取得費に対する現在の国費率

区 分		国費率	根拠法令
参 考	公園整備	1 / 3	都市公園法施行令第 3 1 条
	道路・街路整備	1 / 2	道路法 5 6 条
	河川整備	1 / 2	河川法第 6 0 条第 2 項

※ 1 / 2 とすることを要求

6 道路環境対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

幹線道路の騒音対策やヒートアイランド対策等を推進し、沿道住民の生活環境を改善するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

幹線道路の沿道においては、騒音・大気汚染など環境が厳しい箇所もあり、沿道住民の生活環境改善に向けた課題が依然として残されているため、その対策が求められている。

また、ヒートアイランド対策の一つとして、路面温度の上昇を抑制する効果のある舗装を敷設する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 騒音対策としての低騒音舗装、緩衝建築物一部負担に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) ヒートアイランド対策としての遮熱性舗装等に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (3) 騒音対策としての防音工事助成に対して財政的支援を実施すること。
- (4) 自動車排出ガスによる大気汚染が特に著しく、重点的な対策を実施することが必要な地点について、国が主体となって、必要な調査と対策の検討を行うこと。

参 考

(1) 沿道環境対策事業
令和3年度 都の予算（当初）

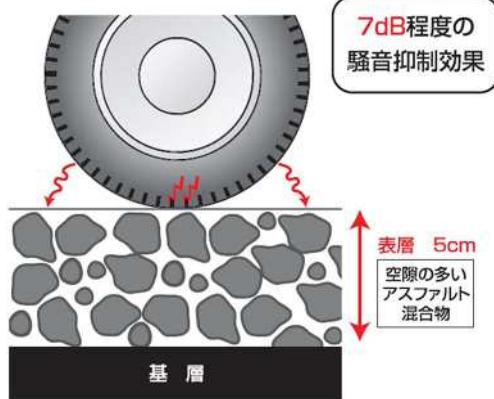
（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
沿道環境改善事業	13,089	2,366（1,183）
低騒音舗装	7,320	762（381）
遮熱性舗装・保水性舗装	5,515	1,404（702）
防音工事助成	54	0（0）
緩衝建築物一部負担	200	200（100）

区 分	事業費	国、首都高速株の負担金額
局地汚染対策	42	5

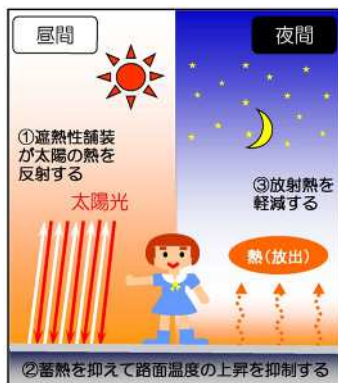
都、国、首都高速株が負担比率に基づき負担している。

低騒音舗装



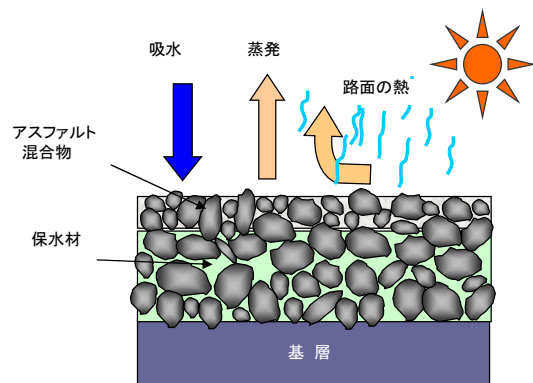
- すきまの多い材料を舗装表面に使用し、走行車両のタイヤと路面で圧縮された空気により発生する音などを空隙に吸収する舗装
- 通常の舗装と比べ路面の騒音を7デシベル程度抑制する。

遮熱性舗装



- 舗装表面に遮熱材を塗り、赤外線を反射して熱吸収を防ぐ舗装
- 舗装表面に塗るため、低騒音舗装に施工しても騒音低減機能は損なわない。

保水性舗装



- 舗装の空隙に注入した保水材によって、雨水などの水分を吸収し、蓄えることができる舗装
- この水分が晴天時に蒸発する気化熱で路面温度を下げ、舗装から大気への放熱を少なくする。

7 森林循環促進に向けた施策の拡充

(提案要求先 林野庁)
(都所管局 産業労働局・政策企画局)

- (1) 森林循環に資する国産材の利用促進施策を拡充すること。
- (2) 森林循環の促進に必要な基盤整備や、低コスト化推進のための施策を強化すること。

<現状・課題>

我が国の森林は、戦後植林された人工林が伐採の時期を迎えているが、木材価格の下落などを通じた林業の低迷により、森林の管理や伐採更新が停滞している。こうした状況を受け、若い森林が極端に少ない偏った年齢構成となっており、花粉飛散の増大や森林の二酸化炭素吸収能力の低下を招いている。

また、近年、台風等の豪雨災害が頻発しており、森林の有する土砂災害防止や洪水緩和といった機能の重要性が一層高まっている。

このため、偏った年齢構成の是正や、森林の有する機能の持続的な発揮に加え、国の掲げる木材自給率50パーセントの目標を達成していくためには、伐採、利用、植栽及び保育という森林循環を促進し、全国の森林再生、すなわち治山への取組へとつなげていくことが必要である。

そこで、都は、地域材である多摩産材の利用拡大や林道等の基盤整備を進めるとともに、森林所有者と協定を結び、伐採や花粉の少ないスギの植栽及び保育の実施に取り組んできたが、急傾斜地での木材搬出技術を持つ事業者の不足等が課題となっている。

また、平成30年6月に発生した大阪北部地震により、安全性に問題のあるブロック塀の倒壊事故が発生したことを受け、対策の一つとして都有施設で国産材を活用した塀の設置を進めるなど、多摩産材をはじめとした国産材の更なる活用を進めている。

あわせて、新型コロナウイルスの影響等によって今後の木材需要の先行きが不透明であることから、これまで以上に公共部門等における木材需要の創出が求められている。

さらに、都の提案により全国知事会に設置され、47都道府県が参加する国産木材活用プロジェクトチームでも、地域の活性化や国土強靱化などにつながる国産木材の更なる需要拡大に向けた政策提言を取りまとめ、国に対して協力を要請するとともに、都道府県が創意工夫を凝らした取組を展開し、地方の責任を果たしていくという決意と姿勢を示す行動宣言を策定し、都道府県で更なる取組を進めているところである。

そのため、国においても、森林循環の促進に向け、以下について積極的に取り組むことが必要である。

<具体的要求内容>

(1) 森林循環に資する国産材の利用促進施策の拡充

伐採したスギ等の国産材を積極的に利用するため、国産材を使用した塀など、幅広い用途での普及を加速させる財政支援を継続的に行うこと。

また、民間利用の一層の促進や中高層建築物の木造化に向け、技術研究開発や設計・施工を担う人材育成などの施策を拡充すること。

(2) 森林循環の促進に必要な基盤整備や低コスト化推進のための施策の強化

森林の多面的機能の発揮、花粉飛散量の低減及び木材自給率目標の達成に不可欠となる林道等の基盤整備、境界明確化、林業におけるデジタル技術の活用などに向けた対策を強化すること。

また、急傾斜地等での森林循環を推進するため、架線系高性能林業機械の開発・普及や、架線技術者育成のための取組を強化すること。

8 食品ロス削減施策の推進

(提案要求先 消費者庁・農林水産省・経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

食品ロス削減に向け、多様な主体と連携し、国民運動として食品ロスの削減を推進するとともに、食品リサイクル法の対象を拡大すること。

<現状・課題>

日本国内で発生する食品由来の廃棄物等のうち、本来食べられるにもかかわらず捨てられている、いわゆる食品ロスは平成30年度実績で600万トンと推計されており、これは国連世界食糧計画（WFP）による食糧援助量（約420万トン）の1.4倍に相当する膨大な量である。

- ① 令和元年10月、食品ロスの削減の推進に関する法律（令和元年法律第19号）が施行されるとともに、令和2年3月には、食品ロスの削減の推進に関する基本的な方針が示された。都においても令和3年3月に策定した東京都食品ロス削減推進計画に基づき、多岐にわたる施策を着実に推進しているところであり、国民運動として事業者・消費者・行政等の多様な主体が協働により取組を進めていく必要がある。
- ② 流通段階（製造、卸売、小売）で発生する食品ロスは、食品ロス全体の3分の1に上る。平成31年3月、農林水産省の「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」（以下「ワーキングチーム」という。）において加工食品や日配品の商慣習に関しての取りまとめが行われ、納品期限の緩和等の動きが進展しているものの、更に実効性のある対策を進める必要がある。
- ③ 新型コロナウイルス感染症の影響により、家庭での食事の機会も増加していることから、買い物前のストックチェックや、商品を陳列棚の手前から取るなど、食品ロスを意識した消費行動の重要性が一層増している。食品ロスの削減に向けた具体的な行動を促すよう、「新しい日常」にも配慮しながら、普及啓発等に継続的に取り組んでいく必要がある。
- ④ 令和元年7月から計34の業種区分について発生抑制の目標値を設定したものの、目標値の設定がなされていない業種区分も多い。
発生抑制は、食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律（平成12年法律第116号。以下「食品リサイクル法」という。）において最優先で取り組むべき事項であり、施策を更に強化する必要がある。
また、食品リサイクル法の対象となっている業種は、食品製造業・食品卸売業・食品小売業・外食産業の4業種であり、学校などは法の対象となっていないことから、食品リサイクル法の対象とするよう検討する必要がある。
- ⑤ 食品廃棄物のリサイクル促進のため、リサイクル施設の整備促進が重要である。

<具体的要求内容>

新型コロナウイルス感染症の影響は、食の各分野にも及んでおり、食品ロス削減に当たっては、フードサプライチェーンの強靱化、安全・安心志向の高まり、社会貢献意識の高まりなどの変化を的確に捉え、対応していくことが必要である。食品廃棄物の発生抑制及びリサイクル促進に当たり、次のとおり取り組むこと。

① フードサプライチェーンが複雑に絡み合う過程で発生する食品ロスの削減に向けて、事業者、消費者、行政等の各主体の連携の下、実効性ある取組が進むよう施策を講じること。

② ワーキングチームにおける議論等を更に進め、賞味期限の延長など一部企業で行われている取組を業界全体に広げる方策を検討するなど、商慣習による食品ロスの削減に引き続き取り組むこと。

また、A I、I C T等の情報通信技術を活用した流通段階における食品ロスの発生状況を事業者自らが把握するシステムの普及など、具体的な削減につながる施策を早急に打ち出すこと。

あわせて、フードバンク等を活用し、発生した食品ロスの寄贈や再流通を促進すること。

③ 消費者の食品ロスに関する実態把握や理解促進が進むよう、行政や事業者等における削減の取組を積極的に情報発信するとともに、食品ロス削減に関して体系的に理解できる普及啓発資材の開発や、知識を得る機会の創出を積極的に図ること。

④ 令和元年7月に告示された食品循環資源の再生利用等の促進に関する基本方針に基づき、発生抑制の目標値が設定されていない業種区分の目標値を早期に設定すること。既に設定された目標値についても、更なる排出抑制促進のため、目標値の見直しを検討すること。

また、学校給食用調理施設について、平成27年4月に公表された学校給食から発生する食品ロス等の状況に関する調査結果を踏まえ、食品リサイクル法の対象とするよう検討すること。

⑤ 食品廃棄物リサイクル施設の整備促進を図ること。

9 プラスチック対策の推進

(提案要求先 経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) プラスチック等の資源利用の脱炭素化を進めるために、大幅なリデュース・リユース及び水平リサイクル技術の社会実装に向けた施策を推進すること。
- (2) バージン樹脂に対する再生樹脂の価格競争力を高めるため、経済的手法も含めた措置を検討し導入すること。

<現状・課題>

資源の大量消費が気候変動や生物多様性の損失を地球規模で引き起こしている。脱炭素社会を実現するために、使い捨て型の大量消費社会から持続可能な資源利用への大胆な移行を先進国が主導していく必要がある。

プラスチックは優れた素材であり、食品の保存等に欠かせないものであるが、その一方で、海洋ごみになった場合、海洋生態系に大きな影響を与えるリスクが増大しており、国際的にも早急かつ実効性のある対策が求められている。

使い捨てプラスチック容器包装・製品等の大幅な削減と使用済み容器包装・製品の水平リサイクルを実現する必要がある。

プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律（以下「プラスチック資源循環促進法」という。）では、（１）プラスチック使用製品の環境配慮設計及び使用の合理化の促進、（２）区市町村によるプラスチック使用製品廃棄物の分別収集・再商品化、（３）製造事業者等による自主回収の促進、（４）排出事業者による排出の抑制及び再資源化の促進といった措置が盛り込まれたが、具体的な規定に関しては政省令に委ねられている事項が多く、今後の政省令の制定に当たって実効性ある規定が整備されることが重要である。

また、原油価格の下落によりバージン樹脂の価格が低い水準にとどまり再生樹脂に十分な価格競争力がないことが、高度な水平リサイクル技術の開発導入の支障になっている。プラスチック以外の資源も含めた資源利用の脱炭素化に向けた具体的なビジョンやルールを社会全体で議論するとともに、経済的手法も含めた施策を検討することが重要になっている。

<具体的要求内容>

- (1) 大幅なリデュース・リユースに向けた実効性ある制度の構築

プラスチック使用製品設計指針（プラスチック資源循環促進法第7条）及び特定プラスチック使用製品提供事業者の判断基準となるべき事項（同法第28条）の制定と併せて、指定容器包装利用事業者の判断の基準となるべき事項（容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（平成7年法律第112号）第7条の4）及び容器包装多量利用事業者の定期報告制

度（同法第7条の6）の見直しを行い、プラスチック製の使い捨て容器包装・製品の大幅な削減やリユース容器への切替えなどを促進する実効性ある制度を構築すること。

また、プラスチック使用製品設計指針等においてバイオマス資源への代替を促進する場合には、原料採取に係る持続可能性やリサイクル容易性等に十分に配慮すること。

さらに、リチウムイオン電池等を使用する製品に関しては、取り外し容易な構造や取り外しを促す表示などが普及するよう、実効性ある対策を進めること。

(2) プラスチック使用製品廃棄物の再商品化等に係る区市町村の負担軽減等

プラスチック資源循環促進法第6条第1項に基づき区市町村がプラスチック使用製品廃棄物の分別収集及び分別収集物の再商品化を行おうとする際に、区市町村に再商品化費用等に係る過度な負担が生じることがないように、制度を検討すること。

また、これに関連する循環型社会形成推進交付金の制度見直しに関しては、区市町村が分別収集の強化などに適切に対応できるよう早期に要綱等を提示すること。

さらに、区市町村によるプラスチック使用製品廃棄物の分別収集・再商品化や排出事業者によるプラスチック使用製品産業廃棄物等の再資源化（同法第7章）の拡大に応じて、材料リサイクル又はケミカルリサイクル施設の施設容量の増が必要となることから、事業者による施設の新設・増設等を支援すること。あわせて、再生可能エネルギーの使用や水平リサイクル技術の早期実装など、プラスチック資源循環全体の脱炭素化に向けて事業者を支援すること。

(3) 自主回収に係る合理的な制度の構築及び事業者間の連携の促進

製造事業者等による自主回収・再資源化事業計画の認定（同法第39条）に際しては、事前手続を最小化し事後チェックを原則とする観点で合理的な制度を構築すること。

また、自主回収の推進・拡大に向け、事業者による消費者へのインセンティブ付与や設備導入などの取組を支援し、回収量の拡大を図ること。

さらに、効率的な自主回収・再資源化のためには複数の製造事業者等が連携して取り組むことが極めて重要であることから、関係事業者間の連携を働きかけること。

(4) プラスチック使用製品産業廃棄物等に係る、排出の抑制の優先及び再資源化の高度化

プラスチック使用製品産業廃棄物等の分別収集や再資源化の様々な方法が併存することが、必ずしも脱炭素化の方向につながらず、むしろ単なる排出の利便性や再資源化費用の低廉化が優先されかねないことから、排出の抑制が優先されるべきこと及び再資源化の高度化が重要であることを明記したガイドラインを示すこと等により適切な排出抑制及び再資源化を排出事業者に促すこと。

(5) 再生樹脂の利用拡大に向けた経済的手法の検討

再生樹脂の利用拡大を図るため、プラスチック使用製品設計指針等による促進措置と併せて、再生樹脂とバージン樹脂との価格差を埋めるための経済的手法の導入を検討すること。例えば、原料ナフサを対象とした炭素税の導入又は欧州連合が導入しようとしているバージン樹脂課税によりバージン樹脂利用の抑制を図るとともに、その財源を水平リサイクル技術の開発や社会実装への支援措置に充てること等が考えられる。

(6) 資源利用に係る脱炭素化ビジョン等の検討

プラスチック以外の資源も含めた資源利用の脱炭素化に向け、循環型社会形成推進基本計画の改定等を通じて、具体的なビジョンやルールに関する検討を進めること。

10 国立公園の活用

(提案要求先 環境省)

(都所管局 環境局)

- (1) 東京にある3つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進め、世界の旅行者が長期滞在したいと望む地とすべく、アクセス改善を含む積極的な観光振興を図ること。
- (2) 国立公園事業等、本来国が実施すべき事業については、国が着実に実施するとともに、対象を拡大すること。やむを得ず都が行う場合には、それに見合う財源を措置すること。

<現状・課題>

都心部に近接する東京の国立公園は、国内外から年間約1,700万人の観光客が来訪しているが、その魅力や自然の豊かさについての認知度は高くなく、アクセスや利用のための施設も限られているなど、ポテンシャルが十分に引き出されているとはいえない。

一方、国は観光振興について、国立公園のナショナルパークとしてのブランド化を目指す「公園満喫プロジェクト」を推進しており、この中で阿寒摩周国立公園など、先行して対象となった全国8か所の国立公園において重点的な投資を行っているが、8公園に準じる公園として追加で対象となった富士箱根伊豆国立公園も含め、東京の国立公園への対応はいまだ十分ではない。

国立公園事業については、平成17年度にそれまで都道府県に措置されてきた補助金制度が廃止され、国が直轄事業として執行することとなったが、その対象事業は限定的なものとなった。

さらに、国が行うとした事業の進捗も、極めて不十分であるため、現在、国立公園施設の老朽化が進行している。

一方、都が事業を実施するに当たっては、国立公園整備事業等を対象に平成27年度に自然環境整備交付金が、平成29年度に環境保全施設整備交付金がそれぞれ整備されたが、いずれも国の予算は十分なものと言えず、必ずしも継続的な措置とは言えない状況である。

については、各地域の実情やニーズ、あるいは利用の状況等に応じて、国立公園を適正に活用していくために、次の取組を早急に進めることが必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 東京にある3つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進めるため、「国立公園満喫プロジェクト」等により計画的・集中的な投資を行うこと。

また、国立公園内のアクセスや回遊性を向上させる歩道整備、エコツアーリ

ズム推進のための人材育成等、地域の観光振興のために都や地元自治体が行うハード・ソフト対策について支援策を講じること。

その際、国立公園の豊かな自然環境の次世代への確実な継承を念頭におき、保護と利用のバランスを十分に図ること。

(2) 国立公園の事業は、自然公園法上、国が執行することが原則であることから、これらについて、着実に行うとともに、事業の対象を拡大すること。

さらに、東京都域の利用施設整備に係る国立公園事業について、国による執行が一部に限られ不十分なこともあり、これまで東京都が担ってきた経緯がある。こうした現状に鑑み、やむを得ず都が行う場合には、必要な財源を措置するとともに、執行のための協議を一括で行うなど、迅速に事業が行えるよう制度の運用を図ること。

また、国立公園整備事業を対象にした地方自治体に対する自然環境整備交付金及び環境保全施設整備交付金については、十分な予算措置を図り、継続的な支援を行うこと。

1 1 廃棄物・リサイクル対策の拡充

(提案要求先 環境省)

(都所管局 環境局)

廃棄物処理・リサイクルの仕組みを維持するため、新型コロナウイルス感染症対策を充実すること。

<現状・課題>

国の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、廃棄物の処理業者（収集・運搬、処分、リサイクル）その他の廃棄物処理に関わる事業者は「国民生活・国民経済の安定確保に不可欠な業務を行う事業者」として位置付けられている。

こうした中、国は、廃棄物の適正かつ円滑な処理に向けた通知やQ&Aを適時発出するなど、社会インフラとしての廃棄物処理が円滑に実施されるよう、マスクや消毒液の必要資材の確保に向けたメーカー等への働きかけも含め、様々な対策を講じてきた。その甲斐もあり、今では個人防護具の使用、消毒の徹底等の安全対策が定着するに至った。

しかし、新型コロナウイルスについての研究調査が進み、環境における生存期間その他の性状についての情報が明らかになってきたが、変異種が確認されるなど、依然として不明な点が多く残されており、未知のウイルスへの感染の不安が払拭されたとは言い難い。

新型コロナウイルスの収束が見通せないことから、廃棄物処理・リサイクルにおける新型コロナウイルスへの対応は今後も実施していく必要がある。

<具体的要求内容>

新型コロナウイルス感染への不安を払拭するため、廃棄物の排出、収集・運搬、処分、リサイクルの各段階における新型コロナウイルスの付着可能性、生存期間等の性状を調査し、地方自治体及び関係業界に対して情報提供を行うとともに、詳細な感染防止対策を示すこと。