

令和2年度

国の予算編成に対する  
東京都の提案要求  
(最重点事項)

令和元年11月





東京都では、本年6月に令和2年度の国の施策及び予算に対する提案要求をとりまとめ、要請活動を行ってまいりました。

このたび、都として、最重点事項に位置付けた項目につきまして、改めて予算編成に対する提案要求としてとりまとめました。

大臣及び各府省庁におかれましては、都の提案要求の実現に向けて的確な措置をとられるよう、お願いいたします。

令和元年11月

東京都

# 目次

事 項 名	頁
令和2年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（概要）	1
「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項について	2
「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会関係府省庁連絡会議 東京都との連絡協議会」に係る要望事項について	7
<b>1 地方分権改革</b>	9
1 真の分権型社会の実現	10
<b>2 行財政改革</b>	13
1 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化	14
<b>3 災害対策</b>	17
1 首都直下地震等への備え	18
2 帰宅困難者対策の推進	21
<b>4 都市整備</b>	23
<b>(1) 都市づくり・防災</b>	
1 建築物の耐震化の推進	24
2 木造住宅密集地域の整備促進	31
3 総合的な治水対策の推進	39
4 東京港の地震・津波・高潮対策の推進	57
5 大規模水害対策の推進	58
6 下水道事業に対する交付制度の拡充	65
7 不法係留船対策の推進	70
8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進	72
9 市街地の開発に係る諸事業の推進	73
10 既存住宅ストックの活用と空き家対策の促進	79
11 マンションの適正な管理と円滑な再生による良質なストックの形成促進	83
<b>(2) 道路・鉄道</b>	
12 東京外かく環状道路の整備促進	88
13 高速道路網の整備推進及び有効活用等	90
14 国道等の整備推進	97
15 道路・橋梁事業の推進	99
16 鉄道駅のバリアフリー化の推進	107
17 都市鉄道ネットワーク等の強化	110
18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充	113
19 連続立体交差事業の推進	115
20 無電柱化事業の推進	117
<b>(3) 基地対策・空港・港湾</b>	
21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進	121
22 米軍基地対策の推進	127
23 小笠原航空路の整備促進	129
24 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進	131
25 島しょ港湾等の防災対策の推進	134
<b>5 環境・エネルギー</b>	135
1 気候変動対策の推進	136
2 ゼロエミッションビークルの普及促進	149
3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大	151
4 水素社会の実現に向けた着実な取組	156
5 公園整備事業等の推進	160
6 道路環境対策の推進	164
7 森林循環促進に向けた施策の拡充	166
8 食品ロス削減施策の推進	168
9 プラスチック対策の推進	170
10 国立公園の活用	172
<b>6 福祉・保健・医療</b>	175
1 少子社会対策の推進	176
2 高齢社会対策の推進	187

<b>7 生活・産業</b>	195
1 国際金融・経済都市の実現	196
2 次世代通信ネットワークの早期構築【新規】	198
3 MICE推進施策の強化	199
4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和	201
5 外国人の受入環境の整備促進	202
6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善	208
7 ライフ・ワーク・バランスの推進	210
8 障害者の就業支援策の一層の充実	215
9 職場における女性の活躍を推進する雇用就業施策の充実	217
10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進	218
11 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進【新規】	221
<b>8 スポーツ・青少年・教育</b>	225
1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援	226
2 学校における働き方改革の実現	230
3 学校施設の空調設備整備に対する支援	232
<b>9 治安対策</b>	235
1 首都東京を守るテロ対応力の強化	236
2 重要インフラ等に対するサイバー攻撃対策の強化	237
3 総合的な治安対策の充実・強化	239
4 国民保護事案に関する対策の推進	250
参考	
1 省庁別提案要求事項一覧	253
2 所管局別提案要求事項一覧	257

※ 【新規】は、最重点事項に新たに追加されたもののことである。



# 令和2年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（概要）

## 最 重 点 事 項

1	<p><b>「セーフ シティ」の実現～もっと安全、もっと安心、もっと元気な首都・東京～</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 首都直下地震等への備え、帰宅困難者対策の推進、建築物の耐震化の推進、木造住宅密集地域の整備促進</li> <li>○ 総合的な治水対策の推進（都市型水害対策の推進）、東京港の地震・津波・高潮対策の推進、大規模水害対策の推進</li> <li>○ 下水道事業に対する交付制度の拡充、道路・橋梁事業の推進（道路施設の予防保全型管理）</li> <li>○ 無電柱化事業の推進</li> <li>○ 小笠原航空路の整備促進</li> <li>○ 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進（震災にも強い東京港の機能強化）</li> <li>○ 島しょ港湾等の防災対策の推進</li> <li>○ 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進【新規】</li> <li>○ 学校施設の空調設備整備に対する支援</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
2	<p><b>「ダイバーシティ」の実現～誰もがいきいきと生活できる、活躍できる都市・東京～</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道駅のバリアフリー化の推進</li> <li>○ 少子社会対策の推進 （子供・子育て支援における施策の充実、企業が取り組む次世代育成支援の推進、待機児童解消に向けた支援の充実）</li> <li>○ 高齢社会対策の推進（大都市にふさわしい介護報酬及び施設基準の見直し、認知症対策の総合的な推進）</li> <li>○ 外国人の受入環境の整備促進（多文化共生社会の実現に向けた総合的な方針の策定）</li> <li>○ ライフ・ワーク・バランスの推進（働き方改革の推進、テレワークの推進）</li> <li>○ 障害者の就業支援策の一層の充実</li> <li>○ 職場における女性の活躍を推進する雇用就業施策の充実</li> <li>○ 学校における働き方改革の実現</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
3	<p><b>「スマート シティ」の実現～世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京～</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東京外かく環状道路の整備促進、高速道路網の整備推進及び有効活用等、国道等の整備推進</li> <li>○ 都市鉄道ネットワーク等の強化</li> <li>○ 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進</li> <li>○ 米軍基地対策の推進（横田基地の軍民共用化の推進）</li> <li>○ 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進（物流機能の強化）</li> <li>○ 気候変動対策の推進、ゼロエミッションビークルの普及促進</li> <li>○ 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大、水素社会の実現に向けた着実な取組</li> <li>○ 森林循環促進に向けた施策の拡充</li> <li>○ 食品ロス削減施策の推進、プラスチック対策の推進</li> <li>○ 国立公園の活用</li> <li>○ 国際金融・経済都市の実現</li> <li>○ 次世代通信ネットワークの早期構築【新規】</li> <li>○ 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
4	<p><b>東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援</li> <li>○ 首都東京を守るテロ対応力の強化、重要インフラ等に対するサイバー攻撃対策の強化</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
5	<p><b>地方分権に資する地方税財政制度の抜本的改革の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 真の分権型社会の実現（地方分権に資する地方税財政制度の抜本的改革の推進、大学の定員増抑制の見直しなど地方創生に資する施策の推進）</li> </ul>

※ 最重点事項は、重点事項のうち、特別に知事が国に強く働きかける事項（新規2）

	最重点事項
令和2年度後期提案要求（R元. 11）	59
令和2年度前期提案要求（R元. 6）	58
平成31年度後期提案要求（H30. 11）	65
平成31年度前期提案要求（H30. 6）	60

## 「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項について

### 1 首都東京の重要施策に係る実務者による国と東京都の協議について

東京の活力の増進により、我が国全体の発展を促進する観点から、国と連携が必要な東京都の重要な施策について、実務者による国と東京都の協議を行うため、平成30年度に、国と東京都の実務者協議会を設置し、8項目20施策について、都と関係省庁との間で具体的な協議を進めている。

8項目20施策について、国と東京都が協議を行い、首都東京が抱える様々な課題を解決しながら、首都として「稼ぐ力」を高めていくとともに、東京が首都としての役割をしっかりと果たし、我が国の活力の増進に貢献していくために取り組んでいく。

### 2 8項目20施策と国への提案要求内容対応一覧表

以下の表は、国と東京都の実務者協議会における協議事項の20施策に対応する、都の提案要求内容を取りまとめたものである。

項目番号	施策番号	8項目 / 20施策 / 提案要求内容	対応頁
<b>1 首都圏空港・港湾機能の充実</b>			
	1	<b>羽田国際空港の機能強化</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。</li> <li>2020年までの機能強化実現に向けた新飛行経路の運用開始決定後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること。</li> </ul>	121
		<ul style="list-style-type: none"> <li>都心に近く、24時間利用可能な空港である羽田空港の機能を最大限に発揮するため、広域交通ネットワークの整備を推進すること。</li> <li>今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討すること。</li> </ul>	124
	2	<b>東京2020大会期間中の横田基地の民間航空利用</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う多くの来訪者に対応するため、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現すること。</li> </ul>	127
	3	<b>小笠原航空路の整備促進</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。</li> </ul>	129
	4	<b>東京港の国際競争力強化</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の早期完成に向けて整備を推進すること。</li> <li>物流機能の強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、必要な財源を確保すること。</li> </ul>	131
		<ul style="list-style-type: none"> <li>震災時においても、首都圏の物流機能を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の耐震強化岸壁について、整備を推進すること。</li> <li>震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S3バース）、10号地その2ふ頭（VA2バース）の耐震強化岸壁の整備に必要な財源を確保すること。</li> </ul>	133
<b>2 幹線道路の整備促進による道路ネットワークの早期完成等</b>			
	5	<b>東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備促進</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、必要な調査を加速させるとともに、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。</li> </ul>	88



項目番号	施策番号	8項目 / 20施策 / 提案要求内容	対応頁
	6	<b>高速道路網の整備推進等</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部と臨海部との連携強化やネットワーク強化による交通分散などに資する都市高速道路晴海線のⅡ期区間（晴海～築地）について、早期に事業者を決定し、事業化を図ること。</li> </ul>	90
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心環状線の築地川区間等の都市再生に関する検討を進め、着手すること。</li> </ul>	95
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化に向けて取組を進めること。</li> <li>・引き続き、周辺のまちづくりと十分な連携を図るとともに、可能な限りコストを削減した上で、大型車交通の環状機能の確保など、残された課題の解決に向けて取り組むこと。</li> </ul>	96
	7	<b>国道等の整備推進</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道357号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。</li> <li>・国道15号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。</li> </ul>	97
<b>3 首都圏鉄道網の拡充</b>			
	8	<b>鉄道ネットワーク等の強化促進</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会諮問第198号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備に向けて、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。</li> <li>・同答申において、検討熟度が低く構想段階だが、国際競争力の強化に資すると位置づけられた「都心部・臨海地域地下鉄構想」及び「都心部・品川地下鉄構想」について、事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。</li> <li>・整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされたJR中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。</li> </ul>	110
<b>4 大都市防災対策の強化、首都機能の維持、国土強靱化の推進</b>			
	9	<b>豪雨・高潮対策の推進</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市型水害対策を推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。</li> <li>・時間50ミリ対策を着実に進めるとともに、新たな目標整備水準の達成に向け、護岸整備と次の大規模事業に必要な財源を確保し、確実に配分すること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状七号線地下広域調節池（石神井川区間）</li> <li>・神田川下高井戸調節池 等</li> </ul> </li> </ul>	41
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都民の生命と財産を守り、首都東京の中核機能を確保するため、東京港における地震・津波・高潮対策を早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。</li> </ul>	57
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都県境を越える百万人単位の広域避難は、地方自治体だけでは十分な対応が困難な課題であるため、大規模水害時の避難計画の策定等、国は強いリーダーシップを持って対策を推進すること。</li> </ul>	58

項目 番号	施策 番号	8項目 / 20施策 / 提案要求内容	対応頁
	10	<p><b>首都直下地震への備え</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震対策緊急促進事業及び住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。 24</li> <li>・住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。 26</li> <li>・延焼遮断帯の整備を推進するため、必要な財源を確保するとともに補助要件を見直すこと。 31</li> <li>・木密地域の早期かつ着実な防災性向上を図るため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等に取り組むこと。 特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地において、防災上重要な生活道路の整備やその沿道の不燃化を促進するため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等を行うこと。 33</li> <li>・昨年度、地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備が重点配分対象事業となった。引き続き、首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線の整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。 99</li> <li>・都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るために、無電柱化の実施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。 117</li> <li>・自治体が民間事業者の協力を得ることの障害を取り除くため、法改正を行い、首都圏だけでなく全国共通の「発災時の損害賠償責任が事業者には及ばない制度」の創設を国として早期に実現すること。 21</li> <li>・首都直下地震等の災害から住民の生命と財産を守るとともに、首都機能への打撃を最小限にとどめるため、財政上の措置を実施するなど、首都直下地震対策を具体的に推進すること。 18</li> <li>・一時滞在施設の確保を図ることを目的に実施される災害時拠点強靱(じん)化緊急促進事業について、その対象区域を政令指定都市若しくは特別区の主要駅の周辺又は中核市、若しくは県庁所在都市の中心駅の周辺とする区域に限定しているが、この要件を緩和し、全ての駅周辺を事業対象区域とすること。 ・「帰宅支援」について、要配慮者の特別搬送に関するマニュアルの策定や鉄道運行の早期復旧を図れる体制づくりなどオペレーションに係る検討を進めること。 21</li> </ul>	
	11	<p><b>都市インフラ機能の維持・保全</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁(りょう)やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していく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。 102</li> <li>・下水道事業を継続的かつ計画的に遂行するために、下水道施設の改築・更新に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。 65</li> <li>・管きよの老朽化対策を支援する恒久的な制度として、改築・更新に係る新たな交付金制度を創設すること。 68</li> </ul>	

項目 番号	施策 番号	8項目 / 20施策 / 提案要求内容	対応頁
<b>5 国際金融都市・東京の実現、外国人受入環境の改善</b>			
<b>12 金融系企業参入促進に係る各種支援・規制緩和</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・金融系外国人材等が安心して活躍できる生活環境を整備するため、②高度金融人材等のニーズにかなった家事使用人利用の促進を図るため、特区による高度人材の家事使用人や親の帯同要件の更なる規制緩和を実現すること。④外国人の都内生活の利便性向上等の観点から、ペイロールカード口座への賃金支払を可能とする労働基準法上の特例を創設すること。</li> <li>・ビジネス環境が充実したポテンシャルの高い都心の国有地など、産業の活性化に資する拠点等となる場を確保すること。</li> </ul>			196
<b>13 外国人の受入環境の整備促進、バリアフリー化の推進</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人旅行者が利用しやすい無料の公衆無線LAN等の整備を推進すること。</li> </ul>			202
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「キャッシュレス・消費者還元事業」の実施期間を延長するとともに、中小・小規模事業者へ普及啓発の強化を図ること。</li> </ul>			204
<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIによる多言語音声翻訳技術の開発及び利用促進を図ること。</li> </ul>			226
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。</li> </ul>			110
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドア等の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。</li> </ul>			107
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドア等の整備を促進するため、コスト削減を図るための技術開発の支援等を行うこと。</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。</li> </ul>			108
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国は、多文化共生社会の実現に向けた総合的・体系的な方針を定め、国、地方自治体、受入企業、在住外国人支援団体等の役割を明確にし、外国人の受入環境整備のために必要な施策を推進すること。</li> </ul>			206
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国は、全ての在住外国人が安全・安心に暮らし、社会の担い手として活躍できるよう、多様な外国人が集住する東京の特性も踏まえ、都内自治体や在住外国人支援団体等への財政支援を含め、必要な環境整備を進めること。</li> </ul>			
<b>14 国立公園の活用</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>			172

項目番号	施策番号	8項目 / 20施策 / 提案要求内容	対応頁
<b>6 戦略的な特区制度の活用</b>			
	15	<b>経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会の実現</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会「Society5.0」を実現するため、安全面に配慮した官民連携の開放型データプラットフォームの構築や次世代モビリティサービスの実現などを支援すること。</li> </ul>	196
<b>7 女性・障害者の活躍推進</b>			
	16	<b>働きながら子育て、介護しやすい環境の整備推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中小企業が、改正育児・介護休業法を踏まえ、育児休業期間の延長を確実に行うとともに、自主的な取組を進められるよう、両立支援制度の導入と定着に向けた施策を充実すること。</li> <li>・中小企業が、育児・介護休業法の改正を踏まえ、育児休業期間の延長（1歳⇒2歳）を確実に行うとともに、育児目的休暇の導入など自主的な取組を進められるよう、助成金の拡充など両立支援制度の導入と定着に向けた施策を充実すること。</li> <li>・働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるため、育児休業制度について、期間延長の条件撤廃や給付金の給付率引き上げ、事業主による制度実施の徹底など制度改革を行うこと。</li> <li>・中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、働き方改革推進支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、「働き方改革」に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。</li> <li>・東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、テレワークの導入が促進されるよう、普及啓発や企業への支援策などを拡充すること。また、テレワークが適切に実施されるよう、ガイドライン等の普及啓発を図ること。</li> </ul>	180  176  210  214
	17	<b>障害者の法定雇用率引き上げに伴う企業への支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業の法定雇用率2.3パーセントへの引き上げを見据えて、企業に対する周知徹底や事業主に対する一層の支援策を講ずること。</li> <li>・週所定労働時間20時間未満の障害者の雇用に対する支援策を講ずること。</li> </ul>	215
<b>8 少子・高齢社会への備え</b>			
	18	<b>大都市特有の保育ニーズへの対応に向けた取組の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・待機児童の多くを占める3歳未満の低年齢児を中心に受け入れ、育児休業明けなど年度途中の入所ニーズにも柔軟に対応している都の認証保育所の実績を認め、認証保育所を国の制度に位置付け、十分な財政措置を講ずること。</li> </ul>	176
	19	<b>福祉人材定着のための仕組みづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・介護報酬改定に向けて実施する介護事業経営実態調査等について更なる精緻化を進め、人件費割合や物件費・土地建物の取得費等の実態の把握・分析を適切に行った上で、東京の実態に合わせ、介護報酬へ適切に反映すること。</li> <li>・保育士宿舍借り上げ支援事業について、待機児童数や財政力指数等にかかわらず補助対象となる採用後の年数を同一とするとともに、従前と同水準の交付額を確保すること。また、採用後11年目以降の職員や保育士以外の職員も補助対象とするよう制度の充実を図ること。</li> </ul>	187  184
	20	<b>認知症対策の総合的な推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・認知症疾患医療センター運営事業について、事業実施に必要な財源を措置すること。</li> <li>・行動・心理症状（BPSD）の改善等に効果的な支援手法の普及促進など、都道府県及び区市町村が地域の実情に応じた事業を円滑に実施するために必要な財源を措置すること。</li> </ul>	193

「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会関係府省庁連絡会議  
東京都との連絡協議会」に係る要望事項について

1 東京2020大会に向けた国と東京都の連携について

東京2020大会に向けて、国と開催都市である東京都とのより密接な連携に資するため、平成26年1月31日、「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会関係府省庁連絡会議 東京都との連絡協議会」（平成27年7月24日に会議名称を変更）を開催し、大会の成功のため財政支援を含めた国の協力を要請した。

これを踏まえ、より具体的な検討を行うため、平成26年3月27日に幹事会を設置し、現在、11項目30施策について、令和2年度予算における確実な措置等に向け、東京都と関係府省庁との間で具体的な協議を進めている。

2 要望事項(11項目30施策)

【2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会関係府省庁連絡会議  
東京都との連絡協議会 第12回 幹事会(令和元年11月12日開催)】

項目番号	施策	対応頁
1	円滑な大会運営の実現	
	大会期間中の円滑な輸送の実現	226
	暑さ対策の推進	164,226
	安定的な大会運営	226
2	競技会場の整備等	
	競技会場の整備	226
	競技会場等となる都立公園及び海上公園の整備	【協議終了】
	競技会場周辺の防災対策の強化	45,57
3	輸送手段の整備	
	三環状道路の整備及び利用しやすい料金体系の構築	88,92
	会場周辺道路・公共交通機関の整備	90,92,95,97,99,113,242
	拠点駅周辺の基盤整備	—
	羽田空港の機能強化	121,124,125
	大型クルーズ客船ふ頭の整備	【協議終了】
4	交通機関や公共空間のバリアフリー化	
	鉄道のバリアフリー化	107,108,109
	道路のバリアフリー化	117,242
5	テロ対策など治安対策等の強化	
	治安の維持向上	239
	首都東京を守るテロ対応力の強化	236,237
6	防災・危機管理体制の強化	41,243
	外国人旅行者の受入体制の整備	
7	快適な滞在環境の整備	201,202,226
	大会開催都市にふさわしい環境の整備	
8	大会開催に向けた緑化の推進	160,164
	大会開催に向けた環境施策の推進	50,52,70
	スポーツ・教育・文化の振興	
9	スポーツ施設の整備等	—
	オリンピック・パラリンピック教育の推進	226
	文化プログラムの推進	226
10	日本の技術力の発信と成長機会の獲得	
	水素エネルギー利活用の推進	156
	大会を契機とした経済活性化	218
11	パラリンピック競技大会に向けた競技会場の整備等	
	競技会場の整備及び安定的な大会運営	226
	障害者スポーツの振興	—
	鉄道のバリアフリー化(再掲)	107,108,109
	道路のバリアフリー化(再掲)	117,242
11	全国的な大会開催気運の醸成・文化イベントの展開	
	オールジャパンでの開催気運の盛上げ	226
	日本文化の魅力発信の充実	226

※ これらの要望事項は、東京2020大会に向けて完了を目指す事業だけでなく、取組を加速させていく事業を含めて整理している。



1

地方分権改革

# 1 真の分権型社会の実現

## 1 地方分権に資する地方税財政制度の抜本的改革の推進

(提案要求先 内閣府・総務省・財務省)  
(都所管局 財務局・総務局・主税局)

- (1) 地方税財政制度の抜本的改革を、地方分権に資するよう、早急に実現すること。
- (2) 消費税収の国と地方の配分割合の見直しなど地方税源の拡充を図るとともに、地方の自立につながる、安定的な地方税体系を早急に構築すること。
- (3) 地方の実態を踏まえ、必要な地方交付税総額を確保すること。

### <現状・課題>

真の地方自治は、地方自治体が自らの権限と財源に基づき、主体的に行財政運営を行うことで初めて実現できるものである。

しかし、我が国の財政は、国民が負担する租税収入の配分が、国税と地方税で6対4であるのに対して、国の歳出と地方の歳出の配分は4対6と、歳入と歳出における国と地方の比率が逆転している。

こうした中、令和元年10月に、地域間の財政力格差の拡大を理由に、再び法人事業税の一部が国税化され、これまで以上の規模で都道府県に配分する新たな措置が講じられた。

日本全体の持続的な成長を実現するためには、地方自治体が、自主的・自立的な行財政運営を行い、各々の個性や強みを発揮することが重要であり、地方自らが地域の課題解決に率先して取り組んでいくため、国から地方への権限移譲を進めるとともに、果たすべき役割と権限に見合った財源を一体として確保する必要がある。

そのためには、国・地方間の税財源の配分の見直しなど、地方税財政制度の抜本的な見直しに本腰を入れて取り組むべきである。

また、地方税収の安定的な確保という視点から、消費税収の国と地方の配分割合の見直しについて検討するなど、地方の将来にわたる安定的な自治体運営を可能とするため、本質的な議論を進めていくことが必要である。

さらに、これらと合わせ、財源保障機能と財源調整機能を持つ地方交付税制度について、法定率の更なる引上げなどにより、その機能が十分に発揮され得る程度の交付税総額を確保し、制度改善に取り組むことが不可欠である。

### <具体的要求内容>

- (1) 地方の真の自立を確立するため、地方が果たすべき役割と権限に見合うよう、日本の持続的な発展に資する地方税財政制度の抜本的な改革に取り組み、



国・地方間の税財源の配分の見直しを行うこと。

- (2) 消費税収の国と地方の配分割合の見直しなど地方税源の拡充を図るとともに、地方分権に資する安定的な地方税体系を早急に構築すること。その際、税制の見直しに関しては、地方税の応益原則や地方法人課税の税源涵養インセンティブを最大限尊重するとともに、受益と負担という地方税の原則を無視した地方間の水平調整は行わないこと。
- (3) 財源保障機能と財源調整機能を持つ地方交付税制度について、地方交付税の法定率の更なる引上げなどにより、その機能が十分に発揮され得る程度の交付税総額を確保し、制度改善に取り組むこと。

## 2 大学の定員増抑制の見直しなど地方創生に資する施策の推進

(提案要求先 内閣官房・文部科学省)

(都所管局 政策企画局)

- (1) 真の地方創生の実現のため、東京を含む地方が自主性をもって実効性のある施策を展開できるよう、地方の権限と財源の拡充を図ること。
- (2) 東京23区の大学における定員増の抑制等について、明確かつ適切な指標や基準を設定の上、速やかに効果検証を行い、早期撤回を含めた必要な見直しを実施すること。

### <現状・課題>

国は、地方創生を名目として、平成30年5月に東京23区の大学における定員増の抑制を含む法律を制定し、同年10月には関係政令等が施行された。

地方創生の重要性に異論はないが、真の地方創生を実現するためには、地方への人の流れを無理に押し進めることではなく、各地方がそれぞれの個性や強みを発揮して魅力ある環境づくりを支援することが必要である。

そのためには、東京を含む地方が自主性をもって実効性のある施策を展開できるよう、地方の権限と財源の拡充を図るべきである。

こうした中、次代を担う人材の育成やイノベーションの創出に極めて重要な役割を担う大学に対して、場所だけを理由に学生の選択や大学経営の自由を縛る規制を行うことは、学生の成長の機会を奪うだけでなく、大学の教育・研究体制の改革を滞らせ、国際競争力を低下させることに繋がりがねない。

日本全体の持続的な発展のためにも、法律の附帯決議にあるとおり、適切な時期に運用状況や効果について検証を行い、必要な見直しを行うことが不可欠である。

### <具体的要求内容>

- (1) 真の地方創生の実現のため、東京を含む地方が自主性をもって実効性のある施策を展開できるよう、地方の権限と財源の拡充を図ること。
- (2) 東京23区の大学定員増の抑制やその例外事項について、①効果を検証するに当たっては、客観的な第三者機関を設置し、明確かつ適切な指標や基準を設定すること、②第三者機関は、都などの意見も聞きつつ、速やかに効果検証を行うこと、③その検証結果を踏まえて、早期撤回を含めた必要な見直しを実施すること。

2

行財政改革

# 1 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化

(提案要求先 総務省)

(都所管局 総務局)

多様な公務の現場において、その特質を踏まえた働き方改革を加速するため、民間企業に導入可能な「1年単位の変形労働時間制」を地方公務員にも活用できるよう、地方公務員法の改正等を行うこと。

## <現状・課題>

「働き方改革」は、国全体の最重要課題の一つであり、女性、男性、高齢者、障害や難病のある方など、誰もが活躍できる、一人ひとりのライフスタイルに応じた働き方を実現することが急務である。

そのためには、「働き方改革」の旗振り役である行政組織自体の働き方改革に率先して取り組み、民間企業も巻き込んだ大きなムーブメントにつなげていく必要がある。

一方、地方公務員の勤務条件は、地方公務員法（昭和25年法律第261号）等を踏まえて条例で定めることとされているが、公務職場では、民間企業に比べて柔軟かつ多様な働き方が法令上制約されている状況にある。労働基準法（昭和22年法律第49号）では、「1年単位の変形労働時間制」が規定されているが、地方公務員には適用除外とされており、公務員の柔軟な働き方を検討する上での制約となっている。

都はこれまで、現行の法令の枠内で可能な限り、柔軟で多様な勤務時間制度について試行を重ね、昨年4月からは「フレックスタイム制」も本格導入したが、多岐に及ぶ公務の実態や職員の働き方のニーズに応えるには、働き方の選択肢を更に拡大する必要があると認識している。

今後、「働き方改革」を更に加速していくため、地方公務員自らが、生活と仕事の両方を大切に「ライフ・ワーク・バランス」を実現し、職員一人ひとりの力を100パーセント引き出すことが出来る仕組みを整備していく必要がある。

## <具体的要求内容>

公務員の柔軟かつ多様な働き方を実現するため、民間企業に導入可能な「1年単位の変形労働時間制」について、公務職場においても、公務運営を確保しつつ活用が可能となるよう、地方公務員法の改正等を行うこと。

## 参 考

### ○ 「1年単位の変形労働時間制」等の導入 関係法令

#### ① 労働基準法

(労働時間)

##### 第三十二条の四 (抜粋)

使用者は、… (略) …第三十二条の規定にかかわらず、その協定で第二号の対象期間として定められた期間を平均し一週間当たりの労働時間が四十時間を超えない範囲内において、… (略) …労働させることができる。

二 対象期間 (その期間を平均し一週間当たりの労働時間が四十時間を超えない範囲内において労働させる期間をいい、一箇月を超え一年以内の期間に限るものとする。 (略) )

#### ② 地方公務員法

(他の法律の適用除外等)

##### 第五十八条 (抜粋)

3 労働基準法第二条、… (略) …第三十二条の三から第三十二条の五まで… (略) …の規定は、職員に関して適用しない。

### ○ 「1年単位の変形労働時間制」及び「フレックスタイム制」の制度概要

#### ① 「1年単位の変形労働時間制」

1年単位の変形労働時間制は休日の増加による労働者のゆとりの創造、時間外・休日労働の減少による総労働時間の短縮を実現するため、1か月を超え、1年以内の期間を平均して1週間当たりの労働時間が40時間を超えないことを条件として業務の繁閑に応じ労働時間を配分することを認める制度

#### ② 「フレックスタイム制」

職員の正規の勤務時間を、休憩時間を除き、4週間を超えない期間につき1週間当たり38時間45分とした上で、公務の運営に支障がないと認められる範囲で、始業及び終業の時刻について職員の申告を考慮して当該職員の勤務時間を割り振ることができる制度



3

## 災害対策

3  
災害  
対策

# 1 首都直下地震等への備え

## 1 首都直下地震対策の具体的な推進

(提案要求先 内閣官房・内閣府・国土交通省)  
(都所管局 総務局・政策企画局)

- (1) 首都直下地震等の災害から住民の生命と財産を守るとともに、首都機能への打撃を最小限にとどめるため、財政上の措置を実施するなど、首都直下地震対策を具体的に推進すること。
- (2) 九都県市の集積を生かした、迅速かつ確実に機能し得る首都機能のバックアップ体制の充実・強化を早急に進めること。

### <現状・課題>

平成25年11月、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法(平成25年法律第88号)が制定され、同年12月に施行された。平成26年3月には、同法に基づく緊急対策区域・首都中枢機能維持基盤整備等地区が指定され、前者には東京都の全区市町村が、後者には東京都千代田区、中央区、港区及び新宿区が含まれることとなった。

また、同じく3月には、同法に基づく首都直下地震緊急対策推進基本計画(以下「基本計画」という。)が閣議決定された。平成27年3月には、今後10年間で達成すべき減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等を定めることを内容とする基本計画の変更がなされた。この変更に伴い、具体的な目標と、目標達成に係る所管省庁が明確となったが、依然として当該目標達成に向けて事業を具体的に実施する主体が明確になっていない。さらに、この法では、緊急対策区域に指定された区市町村を含む都県は地方緊急対策実施計画(以下「地方計画」という。)を作成することができるとされているが、現時点では地方計画等に位置付けられた首都直下地震対策に対する国の具体的な財政上の措置等は図られていない。

平成28年熊本地震、平成30年の大阪府北部を震源とする地震や北海道胆振東部地震といった相次ぐ大地震の発生により、避難所等の防災拠点となる施設の耐震化、円滑な物資輸送及び被災証明書の発行など、防災対策の実効性を高める上での課題が改めて明らかになった。首都直下地震に関しても、これらの課題解決に向けた具体的な取組が求められている。

また、首都機能のバックアップに関しては、基本計画に基づき作成された政府業務継続計画においては、被害想定を上回る事態を想定し、同計画で定められている代替拠点以外の代替拠点への移転に関して、さいたま新都心等の東京圏内の地区のほか、東京圏外も含め代替拠点となり得る地域を対象に、既存の庁舎、設



備及び資機材の活用等に係る具体的なオペレーションについて検討していくこととしている。

しかし、発災時に可能な限り速やかに機能する体制を構築するためには、でき得る限り、物理的・時間的にも近接で確実な立ち上げが可能なさいたま新都心など首都圏内の拠点を活用すべきである。

#### <具体的要求内容>

- (1) 首都直下地震をはじめとする災害から首都圏3, 500万住民の生命と財産を守るとともに、国の政治経済の中核機能への打撃を最小限にとどめるため、基本計画において「政府が講ずべき措置」として掲げられている対策に限らず、国が責任を持って防災力の更なる強化のための施策を着実に実施していくこと。
- (2) 首都直下地震対策特別措置法で定められている地方計画、首都中枢機能維持基盤等整備計画、特定緊急対策事業推進計画などの中に位置付けられた、都をはじめ地方自治体が進める首都直下地震対策に対して、具体的な財政上の措置等を実施すること。
- (3) さいたま新都心を緊急災害対策本部の代替拠点として位置付けることをはじめ、首都圏を構成する九都県市の集積を生かした、迅速かつ確実に機能し得る首都機能のバックアップ体制の充実・強化を早急に進めること。

## 2 国土強靱化の推進

(提案要求先 内閣官房)  
(都所管局 総務局)

国土強靱化地域計画に位置付けられた強靱化の取組に対して、具体的な財政措置を実施すること。

### <現状・課題>

平成25年12月に施行された、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（平成25年法律第95号）において、都道府県又は市町村は、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、当該都道府県又は市町村の区域における国土強靱化に関する施策の推進に関する基本的な計画（以下「地域計画」という。）を定めることができるとされている。都は様々な自然災害から都民や首都機能を守るため、東京における防災施策の指針として「東京都国土強靱化地域計画」を平成28年1月に策定した。

東京は我が国の人口の約1割が居住する大都市であるだけでなく、政治・行政・経済などの首都機能を有する日本の心臓であり、災害時には応急対策から、復旧・復興まで中枢機能を担わなければならない。

災害時においても、首都機能を維持していくための取組にかかる財政需要は膨大であり、東京都は多額の事業費を計上している。その取組は東京だけのためではなく、日本にとって不可欠なものである。

国では、地域計画に基づき実施される取組みに対する関係府省庁の補助金・交付金等の交付にあたって、これまでの「一定程度配慮する」判断から今後は「重点化」「要件化」を行うこととしている。一方で、首都機能はもちろん、医療機能、交通・物流機能、情報通信機能等様々な重要機能の在り方を強靱化の観点から見直し、対策を着実に推進することは、国家的な観点からも大きな意義と責任があり、東京都だけがその責任を負うことは適当ではない。地域計画に位置付けられた取組に対しては普通交付税の交付・不交付にかかわらず、全団体が交付対象となる新たな交付金の創設、新規の予算枠の創設、既存事業の補助率かさ上げ等確実かつ具体的な財政措置を実施することが必要である。

### <具体的要求内容>

地域計画に位置付けられた国土強靱化の取組に対して、普通交付税の交付・不交付にかかわらず、首都機能の維持・向上という観点からも、新たな交付金の創設、新規の予算枠の創設、既存事業の補助率かさ上げ等、東京都への具体的な財政措置を実施すること。

## 2 帰宅困難者対策の推進

(提案要求先 内閣府・総務省・財務省・国土交通省)  
(都所管局 総務局)

大震災時に発生する帰宅困難者に対し、一斉帰宅の抑制、一時滞在施設の確保、安否確認や情報提供のための体制整備、帰宅支援など、総合的な帰宅困難者対策を推進すること。

### <現状・課題>

東京都防災会議の「首都直下地震等による東京の被害想定報告書」（平成24年4月）では、帰宅困難者は約517万人発生すると想定している。

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会の調査によれば、東日本大震災においても、鉄道の運行停止により都内で約352万人の帰宅困難者が発生し、多数の帰宅困難者が駅前に滞留するなど、課題が顕在化した。首都直下地震等の大規模地震が発生し、多くの人々が帰宅を開始した場合、建物倒壊や火災などで、帰宅困難者自身が危険にさらされるだけでなく、発災後に優先して実施していかなければならない救助・救護・消火活動・緊急輸送等を妨げることになりかねない。

このため、企業や学校等における施設内待機や鉄道事業者等の利用者保護などの一斉帰宅の抑制、行政と民間事業者の協力による一時滞在施設の確保、家族との安否確認や正確な情報提供に必要な情報通信基盤の整備、安全が確認された後の代替輸送も含めた帰宅支援などの対策を強化する必要がある。

都ではこうしたことを踏まえ、都と国で、経済団体、鉄道事業者等と横断的な課題について検討する協議会を設置し、官民それぞれが連携して行う対策について、平成24年9月に最終報告を取りまとめた。都は、この協議会での議論を踏まえ、平成25年4月から「東京都帰宅困難者対策条例（平成24年東京都条例第17号）」を施行しているが、対策はまだ道半ばである。

特に、民間事業者による従業員の一斉帰宅の抑制や利用者保護の徹底とそれに必要な備蓄の推進、民間事業者による帰宅困難者の受入促進、帰宅困難者に対する情報提供など、広域的課題について大きな役割を果たすことは国の責務であり、国をはじめ都や民間事業者を含めた社会全体で取り組む総合的な帰宅困難者対策を推進する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 「一斉帰宅の抑制」の観点から、従業員の施設内待機とそれに必要な3日分の飲料水や食料等の備蓄を行うことについて、国として、民間事業者に対する働きかけを強化すること。
- (2) 「利用者保護」の観点から、鉄道事業者や集客施設の設置者または管理者などに対し、利用客の保護を図ることや、必要となる飲料水や毛布、医薬品などを備蓄するよう指導すること。

さらに、利用者を保護するために必要となる、利用者が安全に待機できる

場所や、飲料水や毛布、医薬品などを備蓄する倉庫を設置するよう強く働きかけること。

- (3) 「一時滞在施設の確保」の観点から、以下の措置を講じること。
- ① 自治体が民間事業者の協力を得ることの障害を取り除くため、法改正を行い、首都圏だけでなく全国共通の「発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度」の創設を国として早期に実現すること。
  - ② 国の庁舎及び関係機関の所有又は管理する施設について、発災時に、都や区市町村の要請により、帰宅困難者の一時滞在施設として使用できる施設を確保するとともに、飲料水や食料等の備蓄、情報通信体制の整備、非常用電源等の確保など、運営体制の整備を行うこと。
  - ③ 今後の民間が担う一時滞在施設において不可欠な帰宅困難者用の3日分の飲料水及び食料等の備蓄が実施できるよう、財政措置を講じること。その際は、民間事業者の負担を可能な限り軽減するとともに、民間事業者が、それぞれ負担した費用について、発災後に災害救助法（昭和22年法律第118号）による支弁を受けられることを明確にすること。
  - ④ 一時滞在施設の確保を図ることを目的に実施される災害時拠点強靱化緊急促進事業について、その対象区域を政令指定都市若しくは特別区の主要駅の周辺又は中核市、若しくは県庁所在都市の中心駅の周辺とする区域に限定しているが、この要件を緩和し、全ての駅周辺を事業対象区域とすること。
  - ⑤ 一時滞在施設に協力をした民間事業者に対し、法人税の軽減などの税制措置を行うこと。
- (4) 「迅速な安否確認と正確な情報提供」の分野では、災害時に強い通信基盤の整備や、帰宅困難者が必要とする情報を迅速かつ的確に提供するための体制づくりについて、早期に実現すること。
- (5) 「帰宅支援」について、要配慮者の特別搬送に関するマニュアルの策定や鉄道運行の早期復旧を図れる体制づくりなどオペレーションに係る検討を進めること。

#### 参 考

- 一時滞在施設確保状況（平成31年1月現在）
- 【施設数】996所（国等26、都立204、区市町村247、民間519）
- 【受入人数】約36.3万人※
- （国等約1万人、都立約7.3万人、区市町村約10万人、民間約18万人）
- ※92万人の都内需要者数（屋外で被災した行き場のない帰宅困難者）に対し、約39.4%

4

## 都市整備

4  
都  
市  
整  
備

# 1 建築物の耐震化の推進

## 1 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

- (1) 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進するため、耐震対策緊急促進事業等の適用期限を令和7年度まで延長するとともに、住宅・建築物安全ストック形成事業に統合し、建物所有者や自治体に係る事務手続きの負担を軽減すること。
- (2) 耐震対策緊急促進事業及び住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。特に、緊急輸送道路沿道建築物の耐震改修等の費用助成について、特に倒壊の危険性が高い建築物の場合に限り、交付対象限度額の割増しを行うこと。加えて、段階的改修の際、2回目以降の工事が未定の場合も助成できるよう拡充を図ること。
- (3) 耐震改修した場合の固定資産税の減額措置について、一定期間延長するとともに対象建築物を拡大して実施すること。

### <現状・課題>

東日本大震災では、道路分断などにより、発災後の早急な救命救急活動や物資輸送が滞るなど大きな支障が生じ、緊急輸送道路の機能の確保の重要性が改めて明らかになった。

首都直下地震の切迫性が指摘されている東京においても、大地震が起きた際に都民の生命・財産を守るとともに首都機能を確保するため、防災拠点や他県等と連絡する緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防止することは喫緊の課題である。緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を早急かつ強力に促進するため、継続して必要な財源を確保・拡充するとともに、以下のとおり施策を充実することが必要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を図るため、平成25年度に創設された要安全確認計画記載建築物に対する耐震対策緊急促進事業等について、現在、

令和4年度末までに補強設計に着手したものとされている耐震改修等の適用期限に係る事業要件を、建物所有者や地方公共団体が、耐震化に向けて着実に取り組めるよう、東京都耐震改修促進計画で定める耐震化の目標年次である令和7年度まで延長すること。

また、建物所有者は、住宅・建築物安全ストック形成事業による区市町村の助成制度の申請手続きとは別に、国の耐震対策緊急促進事業の申請手続きを行う必要がある。建物所有者には制度の仕組みが分かりにくく、手続きも煩雑であり、自治体にとっても同じ建物に対して二つの助成手続きが発生し負担になっている。そのため、令和2年度以降は制度を改正し、住宅・建築物安全ストック形成事業に耐震対策緊急促進事業の助成費用相当分の助成率を上乗せするなど、事業の統合を図り、建物所有者や自治体に係る事務手続きの負担を軽減すること。

(2) 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に重点的に取り組む地方公共団体を支援するため、耐震対策緊急促進事業及び住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。特に倒壊の危険性が高い建築物の耐震改修工事は、通常の改修工事に比べコストがかかることから、都では独自に補助対象事業費用床面積当たりの限度額について通常の改修工事より割り増して設定し、その全てを対象に最大9割助成となる制度としている。特に倒壊の危険性が高い建築物に係る補助対象費用床面積当たりの限度額を実態に合った限度額に割り増すこと。加えて、緊急輸送道路の通行機能を速やかに高めるため、特に倒壊の危険性が高い建築物については、段階的改修を行う際に2回目以降の工事が未定の場合でも、改修後の $I_s$ 値を0.3以上にすれば助成できるよう改善し、その解消に向けた施策の強化を図ること。

(3) 平成26年度の税制改正において、耐震改修促進法（平成7年法律第123号）に基づき耐震診断が義務化されている建築物について、平成28年度末までに改修工事を実施した場合に翌年度から2年度分の非住宅を含む家屋に係る固定資産税額の2分の1に相当する金額（改修工事費の2.5%を限度とする。）の減額措置が講じられた。

平成29年度の税制改正において、当該措置については、平成28年度末までとしていたところを3年間延長し、令和元年度末までとしたところであるが、耐震化を今後も進めていくため、その後についても、一定期間延長して実施するとともに、耐震診断が義務化されていない避難路沿道建築物や緊急輸送道路沿道の建築物についても、耐震化を進めることが重要であることから、対象を拡大して実施すること。

## 2 住宅の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。また、平成30年度から開始された総合支援メニューについても、交付対象限度額を引き上げ、除却にも使用できるようにする等拡充を図ること。

### <現状・課題>

首都直下地震の切迫性が指摘されている中、地震発生時に住宅が倒壊した場合、道路閉塞や出火により避難・救援活動が妨げられ、大規模な市街地火災につながるおそれがある。都民の生命・財産の保護及び地域の被害の軽減を図るため、住宅の耐震化のスピードアップを図り、国が定めた目標である令和2年度住宅の耐震化率95%を達成するため、重点的に促進する必要がある。しかし、住宅・建築物安全ストック形成事業における耐震改修等への国の交付率は、現在11.5%であり十分ではない。

### <具体的要求内容>

住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。また、平成30年度から開始された総合支援メニューについても効果を検証し、現在の交付対象限度額の100万円を引き上げ、建物所有者の負担を軽減し、現在は対象外とされている建物の除却にも使用可能にするなど、更なる拡充を図ること。

### 参 考

## 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化

### ○事業概要

- ・災害時に早期復旧を図るため、防災拠点や他県等と連絡する緊急輸送道路の沿道の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防ぐことが重要。
- ・東京都耐震改修促進計画において、「地震発生時に閉塞を防ぐべき道路」を指定し、沿道の建築物の耐震化を促進。
- ・促進計画で耐震化を図るべき路線として指定した緊急輸送道路については、住宅・建築物安全ストック形成事業を活用。
- ・平成19年度に、東京都地域防災計画に定める緊急輸送道路全路線を指定し、区市と連携して法に基づく指導・助言を実施するとともに、補助事業を実施。



特定緊急輸送道路沿道建築物（耐震改修促進法第七条第一項第二号に規定する要安全確認計画記載建築物）については、令和元年度末までに耐震化率90%かつ特に倒壊の危険性が高い建築物（I s 値が0.3未満相当の建築物）の解消、令和7年度末までに耐震化率100%の達成が目標。

○住宅・建築物安全ストック形成事業における緊急輸送道路沿道建築物に対する耐震化支援の概要

\*耐震改修促進法により耐震診断が義務付けられる建築物に対しては、耐震対策緊急促進事業による補助の上乗せ等を措置（耐震診断は令和4年度末までに着手したもの、補強設計及び耐震改修は令和4年度末までに補強設計に着手したものが対象。）

- 耐震診断（補助限度額1,030円/㎡～3,600円/㎡）
- 耐震改修・建替え・除却（補助限度額50,300円/㎡）

○要望する耐震改修等の費用に係る助成制度のイメージ

■ 現行（東京都の場合）

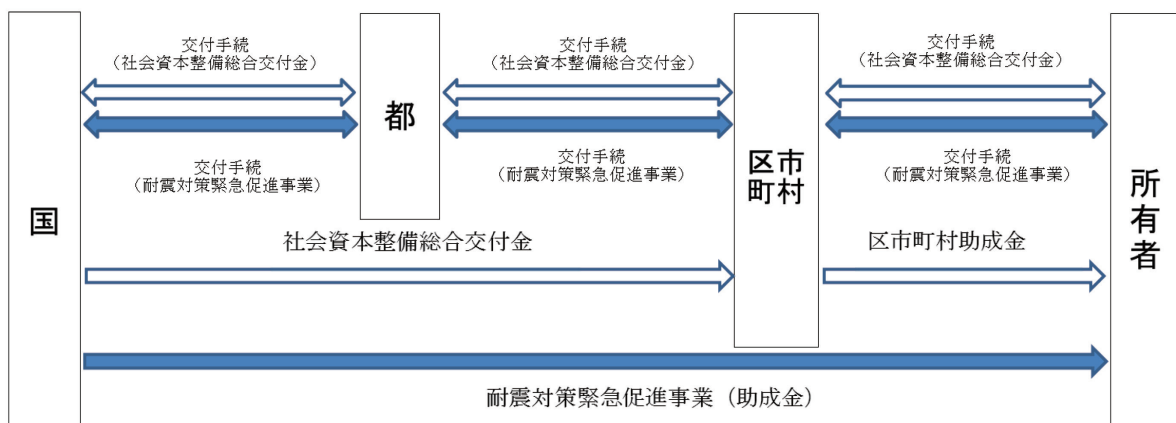
緊促※ 1/15	社会資本総合交付金 1/3	地方自治体 (都 1/3 及び区市町村 1/6)	自己負担 1/10
-------------	------------------	-----------------------------	--------------

■ 提案

社会資本総合交付金	地方自治体	自己負担
-----------	-------	------

※緊促：耐震対策緊急促進事業

○現在の住宅・建築物安全ストック形成事業（社会資本整備総合交付金）と耐震対策緊急促進事業の事務手続きフロー図



○要望する特に倒壊の危険性の高い建築物の場合の補助対象費用床面積当たりの限度額の例（平成28年度以降、東京都実施）

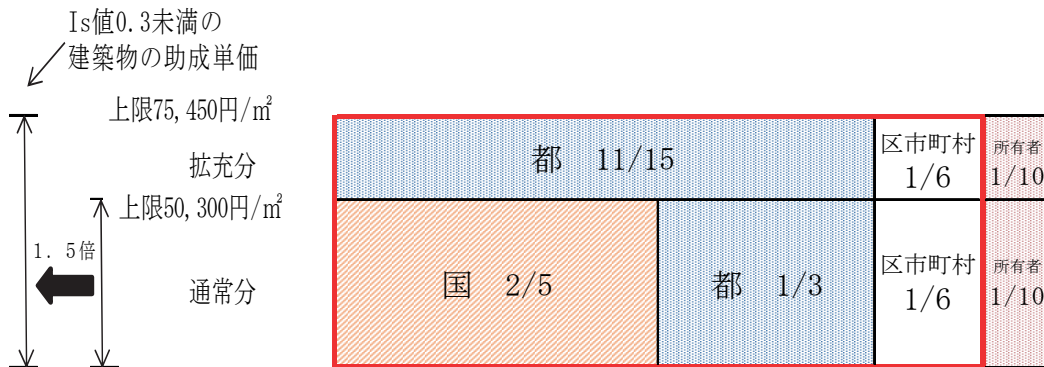
通常の建築物の場合

⇒建築物：50,300円/㎡、マンション：49,300円/㎡

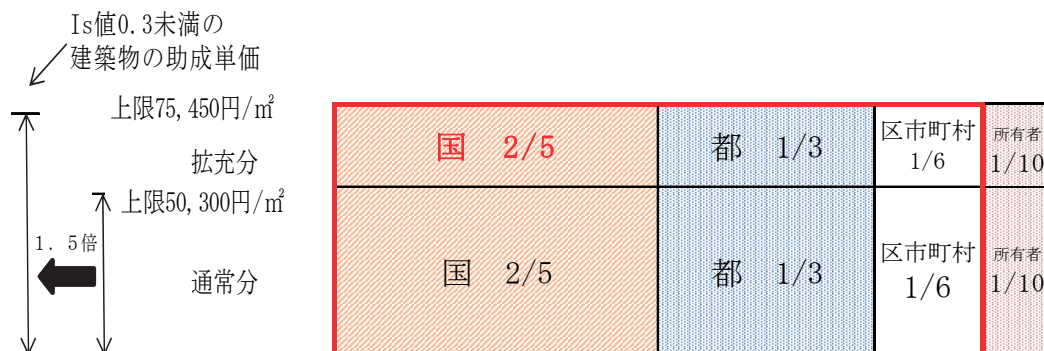
特に倒壊の危険性の高い建築物の場合

⇒建築物：75,450円/㎡、マンション：73,950円/㎡

■ 現行（東京都の場合）



■ 提案



○段階的改修の助成拡充

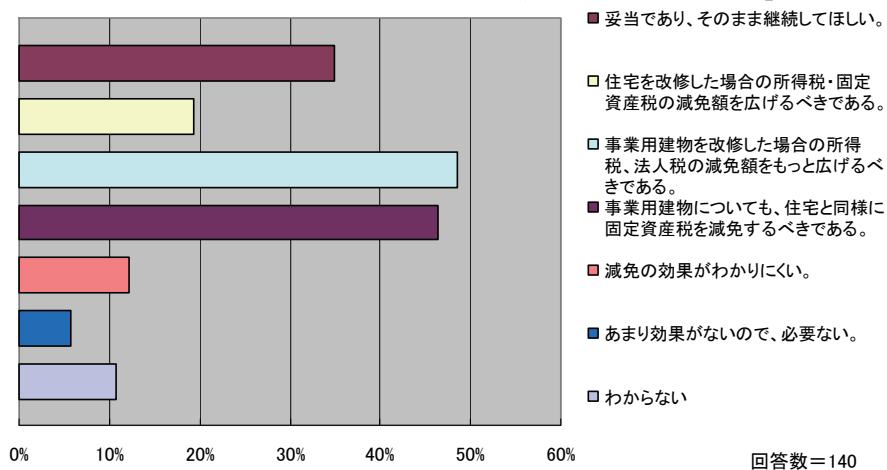
- ・耐震化促進に向けた検討委員会において、建物所有者の取組に対する更なる支援として、段階的改修への対応の必要性の提言
- ・段階的改修は、最終工程の担保への懸念から各自治体は導入を躊躇
- ・令和7年度までの完了や、所有者による2回目の工事計画立案が困難な場合が多く、2回目工事の担保は実務上困難な状況
- ・一方で、特に倒壊の危険性が高いIs値0.3未満の建築物の解消は、地震での倒壊によって道路を閉塞する確率が低減され、震災時における特定緊急輸送道路の機能を確保する観点から有効
- ・このため、2回目以降の工事が未定の場合でも、改修後のIs値を0.3以上とすれば助成できるよう、国に対して提案要求

○特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化状況  
(2019.1 末時点)

Is 値	棟数
0.3 未満	1,248
0.3 以上 0.6 未満	1,304
0.6 以上、除却済等	2,165
不明（未診断、診断中）	120
合計	4,837

○税制上の優遇措置に係るアンケート結果

「平成19年8月 モデル路線沿道建物所有者アンケート」



## 住宅の耐震化促進

### 【住宅・建築物安全ストック形成事業の概要】

	制度概要（主な要件等）
耐震診断	補助率：地方公共団体が実施する場合 国 1/2 地方公共団体以外が実施する場合 国 1/3 + 地方公共団体 1/3
耐震改修等	<p>補助対象：耐震改修工事費（建替え含む。）</p> <p>補助率：次の①又は②のどちらかを、地方公共団体ごとに選択できる。（物件ごとに変更することはできない。）</p> <p>①耐震改修工事費 × 23.0%（国 11.5% + 地方公共団体 11.5%） 工事費の 23.0% について、国費で 1/2（交付限度額 41.1 万円/戸）を補助</p> <p>②耐震改修工事費</p> <p>100 万円未満の場合 20 万円 100 万円以上 200 万円未満の場合 30 万円 200 万円以上 300 万円未満の場合 50 万円 300 万円以上 の場合 70 万円 各金額について、国費で 1/2 を補助</p> <p>住宅の耐震化を総合的に支援するメニュー【平成 30 年度創設】</p> <p>対象区市町村：戸別訪問等を実施するなど、住宅耐震化に向け積極的な取組を行うとともに、「住宅耐震化緊急促進アクションプログラム」に基づき毎年度 P D C A サイクルを実施する区市町村</p> <p>交付対象：耐震設計等費及び耐震改修費用を合算した額 交付対象限度額：100 万円 （ただし改修工事費の 8 割を限度とする。）</p> <p>交付率：1/2</p> <p>対象建築物：マンションを除く住宅</p> <p>※マンション：共同住宅のうち耐火建築物又は準耐火建築物であって、延べ面積が 1,000 m<sup>2</sup> 以上であり、地階を除く階数が原則として 3 階以上のもの</p>

### 【住宅の耐震化を総合的に支援するメニューに関する主な区市町村意見】

- ・区市町村は人員不足であることから、本メニューを利用する場合のアクションプログラム策定や個別訪問などは、事務負担に対して費用対効果が低い。
- ・除却に使用できるようにしてもらいたい。
- ・設計と工事がセットになっていることが使い勝手を悪くしているため、分けて使用できるようにしてもらいたい。

## 2 木造住宅密集地域の整備促進

### 1 災害に強い都市構造の確保

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 延焼遮断帯の整備を推進するため、必要な財源を確保するとともに補助要件を見直すこと。
- (2) 避難場所等として機能する公園整備を推進するため、必要な財源を確保・拡充すること。

#### <現状・課題>

平成28年12月に新潟県糸魚川市で発生した大規模な市街地火災では、木造住宅等が密集する市街地で火災が発生した場合の危険性が改めて明らかになった。

首都直下地震による東京の被害想定では、建物の全壊・焼失は約30万棟にも及ぶとされている。

また、都内には大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域は、約13,000ha存在する。

大地震から都民の生命と財産を守るとともに、首都機能の確保を図るため、延焼を防止する延焼遮断帯の形成や、それに囲まれた内側の市街地の不燃化、都民の生命を守る避難場所の確保など、災害に強い都市構造を早期に確保することが重要である。

しかし、延焼遮断帯の形成率は約66%、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域(整備地域)の不燃領域率は約62%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にある。

都は、首都直下地震の切迫性や東日本大震災の発生を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を加速させるため、平成23年度から「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、従来より踏み込んだ取組を支援する「不燃化特区制度」や、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である「特定整備路線」を事業化し、整備を進めている。

#### <具体的要求内容>

- (1) 木造住宅密集地域において、道路整備と沿道の不燃化を重層的に推進することにより、震災時の延焼拡大を防止し避難路としても機能する「延焼遮断帯」の整備を図るため、
  - ① 「特定整備路線」をはじめとする街路事業について、必要な財源を確保すること。
  - ② 都市防災総合推進事業について、必要な財源を確保すること。
  - ③ 都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進について、事業の着手を更

に促進するため、補助採択要件を不燃化率一律70%未満とするのではなく、道路幅員に応じた柔軟な採択要件（都の延焼遮断帯形成基準\*を参照）にすること。

（例）

・幅員20mの場合、不燃化率60%で補助採択

※ 都の延焼遮断帯形成基準：都市計画道路等の路線ごとに、市街地火災に対する焼け止まり効果の有無を延焼シミュレーションにより測定し、道路幅員に応じた不燃化率の形成基準を定めたもの。

（2）震災時に、避難場所や救援・復興活動の拠点として機能する公園の整備を短期集中的に進めるため、用地取得について、国費率を3分の1から2分の1に引き上げるとともに、必要な財源を確保すること。

## 参 考

### ○ 災害に強い都市構造の確保

#### 1 延焼遮断帯の整備

・特定整備路線

放射32号線、補助26号線、補助29号線など

・都の不燃化率の目標値（延焼遮断帯の形成基準）

幅 員	沿道の不燃化率
27m以上	—
24m以上27m未満	40%
16m以上24m未満	60%
11m以上16m未満	80%

#### 2 公園の整備

【現行国費率】用地取得1/3、整備1/2

【防災上、整備が必要な公園】都立篠崎公園、都立和田堀公園ほか

## 2 地域の防災性の向上

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) 木密地域の早期かつ着実な防災性向上を図るため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等に取り組むこと。  
特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地において、防災上重要な生活道路の整備やその沿道の不燃化を促進するため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等を行うこと。
- (2) 防災街区整備事業の実施における要件を緩和すること。
- (3) 防災再開発促進地区内における、道路・公園整備等に対する税制上の更なる優遇措置を講じること。
- (4) 新防火規制に係る区域における、不燃化等に対する税制上の優遇措置を講じること。
- (5) 不燃化建替え等を促進するため、独立行政法人住宅金融支援機構が実施しているまちづくり融資の金利を引き下げること。
- (6) 防火改修・建替え等を通じた市街地の安全性の確保を目的に改正された建築基準法を踏まえ、老朽建築物の不燃化に対する支援策を講じること。
- (7) 木密地域の改善を加速するため、権利者などの移転を促すことを目的として、公有地等を活用した移転先を整備する新たな取組に対し、支援策の更なる拡充を講じること。

### <現状・課題>

平成28年12月に新潟県糸魚川市で発生した大規模な市街地火災では、木造住宅等が密集する市街地で火災が発生した場合の危険性が改めて明らかになった。

都内には、震災時に大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域が広範囲に分布しており、約13,000ha存在している。

都は、これまでも、延焼遮断帯の形成とともに建築物の不燃化・耐震化を進めてきたが、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域(整

備地域)の不燃領域率は約62%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にあり、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の不燃化など、地域の防災性の向上を図ることが重要である。

都は、首都直下地震の切迫性や東日本大震災の発生を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を加速させるため、平成23年度から「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、従来より踏み込んだ取組を支援する「不燃化特区制度」により、市街地の不燃化を強力に進めている。

また、平成27年度には「防災都市づくり推進計画」を改定し、特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の改善を進めるため、防災上重要な生活道路の整備を促進することで、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進する取組を開始した。具体的には、地域ごとに、震災時の緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動が可能な幅員6m以上の道路や、避難に有効な4m以上の道路(以下「防災生活道路」という。)を計画に位置付けて道路の拡幅整備を計画的に進め、併せて沿道の建替え工事費の一部を助成し、不燃化の更なる加速と道路の整備を進めている。

また、電柱の倒壊による道路閉塞など、防災生活道路の機能に支障が生じないように、無電柱化を促進していく。

こうした取組を着実に実施していくためには、引き続き安定的・継続的に財源を確保することが必要不可欠である。

さらに、老朽化した木造建築物の建替え等による市街地の安全性向上を図るため、延焼防止性能の高い建築物の建蔽率の制限緩和や防火規制の合理化などを盛り込み改正された建築基準法(昭和25年法律第201号)を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を進めることが重要である。

加えて、木造住宅密集地域の改善を加速するため、道路の拡幅整備などに伴い移転が必要な権利者や、無接道等により老朽建物の建替えが困難な権利者などの生活や既存コミュニティに配慮した、魅力的な移転先を確保するとともに、移転により生じた種地を防災まちづくりに活用する新たな取組に着手する必要がある。民間建設型都市再生住宅等整備事業については、補助対象住戸に空きが生じた場合、家賃収入減の採算性リスクを伴うことや、補助対象となる移転対象地域が限定されていることから民間事業者の利用が促進されず、事業の推進が困難となっている。

#### <具体的要求内容>

(1) 木密地域の不燃化を加速するため、以下のとおり不燃化建替え、防災生活道路をはじめとした細街路の拡幅や沿道の不燃化、延焼遮断帯の形成、無電柱化の促進等、防災都市づくりに資する事業への財源の優先的な確保と既存事業の要件緩和や新たな制度の創設を行うこと。

- ①住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)については、必要な財源を確保するとともに、早期かつ着実に防災性の向上を図るため、共同住宅等への建替えについては、国費率を従来よりも引き上げることや、共同施設整備の対象範囲を全ての建替え規模に対応できるように、拡充すること。
- ②住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の建替促進事業による戸建てから戸建てへの建替えについて、隣地取得や敷地面積などの要件を



緩和すること。

③都市防災総合推進事業において、避難経路転換用地の取得について、道路を新設する場合に幅員4m未満の部分の用地費も補助対象化し、対象地域に関しても、重点密集市街地に限らず設定できるよう要件を緩和すること。

④一時集合場所等への避難経路となる防災生活道路等の沿道の不燃化促進のため、既存制度の要件緩和に取り組むこと。

- ・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の延焼遮断帯形成事業における、対象戸数や幅員に関する要件の緩和

- ・都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進における不燃化促進区域や助成対象建築物に関する要件の緩和

- ・上記又は、防災生活道路沿道の不燃化促進に対する助成制度の創設

⑤また、狭隘道路における無電柱化を促進するため、必要な財源を確保すること。

(2) 都が防災まちづくりを進めている地域は狭小な宅地が多いため、防災街区整備事業における個別利用区制度の運用に当たっては、耐火建築物を建築するなど、特定防災機能の確保に資する対策を行う場合は、敷地の最低限度の要件（100㎡）を緩和すること。

(3) 主要生活道路や公園・広場の整備及び共同建替えを促進するため、防災街区整備方針に位置付けられた防災再開発促進地区内における、防災生活道路をはじめとした細街路の拡幅、公園・広場の整備及び共同建替えなどに対して、土地・建物等の譲渡に係わる所得税などの税制上の更なる優遇措置を講じること。

(4) 耐火性の高い建物への建替えを促進するため、東京都建築安全条例（昭和25年東京都条例第89号）に基づいて新たな防火規制を行う区域において、不燃化建替え等に伴う登録免許税や工事費相当額の一部の所得税からの控除などの税制上の優遇措置を講じること。

(5) 木造住宅密集地域において、高齢者世帯の住居の建替えに伴う資金面の負担を軽減し、不燃化建替え等を促進するため、独立行政法人住宅金融支援機構が実施している高齢者向け返済特例制度の融資金利の引下げを図ること。

(6) 防火地域・準防火地域における延焼遮断効果の高い建築物の建ぺい率制限の10%緩和や、防火規制の合理化などを盛り込んだ建築基準法の改正を契機とした木造住宅密集地域の改善を促進するため、既存建築物の不燃化改修に対する支援策を講じること。

(7) 木密地域の権利者などが移り住みたくくなるような魅力的な受け皿づくりのため、民間事業者を活用した移転先の整備等をさらに促進するため、民間建設型都市再生住宅等整備事業の助成制度について、対象者や対象地域などの拡充を図ること。

参 考

○ 地域の防災性の向上

1 既存事業の要件緩和や活用しやすい制度の創設

住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の国費率

地区公共施設等整備（道路、公園等） 1 / 2

（重点整備地区内において密集住宅市街地整備型により施行する事業）

市街地住宅等整備（共同施設整備等に要する費用） 1 / 3

2 防災街区整備事業における個別利用区の敷地の最低限度 100㎡の緩和

- ・ 防災街区整備事業における個別利用区については、その敷地の最低基準面積を特定防災街区整備地区又は防災街区整備地区計画に関する都市計画において定められた最低限度の数値又は 100㎡のうち、いずれか大きい数値とすることと規定
- ・ 延焼防止上及び避難上有効な特定防災機能の確保、土地の合理的かつ健全な利用の観点から一定規模（100㎡）以上の面積を有する個別利用宅地については、共同化の必要性はない。
- ・ 個別利用区の設定は、出来るだけ地権者の意向に沿うため土地から土地への権利変換を認めた仕組み

3 税制上の優遇措置

【新たな防火規制】（平成15年3月、「東京都建築安全条例」改正）

規制の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原則として、全ての建築物は、準耐火建築物以上の性能とする。</li> <li>・ 延べ面積が 500㎡を超えるものは、耐火建築物とする。</li> </ul>
規制の区域	防災都市づくり推進計画で定める整備地域やその他の特に震災時に発生する火災等による危険性が高い地域で、知事が指定する区域

4 独立行政法人住宅金融支援機構のまちづくり融資（高齢者向け返済特例制度）の金利の引下げ

- ・ 高齢者向け返済特例制度

対象となる住宅	共同建替事業、地区計画等適合事業、マンション建替事業等のまちづくり融資の対象となる事業により建設される住宅（耐震改修、バリアフリー）
対象者	建替事業の対象となる住宅に建替え前から居住している高齢者（借入申込時満60歳以上）

融資限度額	<p>「保証ありコースの場合」 2,000万円、又は、一般財団法人高齢者住宅財団が保証設定する保証限度額うち、いずれか低い金額</p> <p>「保証なしコースの場合」 5,000万円、又は、機構による担保評価額（建物及び土地の評価額の合計額×60%）のうち、いずれか低い金額</p>
融資金利	<p>「保証ありコースの場合」 0.77%（全期間固定金利）</p> <p>「保証なしコースの場合」 2.53%（全期間固定金利）</p> <p>※いずれも令和元年8月1日から適用</p>
返済方法	<p>利息のみ毎月返済。元金は、借入申込者の死亡時に「相続人が一括返済」又は「担保提供された建物・土地を処分」することにより返済</p>

## 5 建築基準法の一部を改正する法律

### 【法案の概要】

#### ○建築物・市街地の安全性の確保

維持保全計画に基づく適切な維持保全の促進等により、建築物の更なる安全性の確保を図るとともに、防火改修・建替え等を通じた市街地の安全性確保を実現

- ・防火地域・準防火地域内において、延焼防止性能の高い建築物の建蔽率を10%緩和

#### ○木造建築物等に係る制限の合理化

中層木造共同住宅など木造建築物の整備を推進するとともに、防火改修・建替え等を促進

- ・防火地域・準防火地域内において高い延焼防止性能が求められる建築物についても、内部の壁・柱等において更なる木材利用が可能となるよう基準を見直し

## 6 魅力的な移転先の整備に対する制度の拡充

### 【現状と今後の予定】

- ・平成30年度は、先行実施地区（足立区江北地区、足立区関原地区）における事業実施方針を公表し、このうち足立区江北地区について事業者募集を開始
- ・令和元年度は、先行実施地区の足立区江北地区で事業者を決定予定、足立区関原地区で事業者募集を開始予定
- ・令和2年度は、先行実施地区の足立区江北地区で設計及び工事に着手し、

足立区関原地区で事業者を決定予定

- ・令和元年度予算において、民間建設型都市再生住宅等整備事業を活用予定  
※

【想定される支援策の例】

- ・整備地域内で展開される、木密地域の解消に資する事業の施行に関連して、その居住する住居を失い、住宅等に困窮すると認められる者を入居させる住宅の整備等に対する設計費、建設費等の補助（上記※の要件緩和）
- ・補助対象住戸に空きが生じた場合、対象者以外の入居を認める（上記※の要件緩和）
- ・居住者に対する移転費補助
- ・民間事業者に対する施設の維持管理費補助
- ・税制優遇 など

### 3 総合的な治水対策の推進

#### 1 生命や財産を守る治水事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

国土の保全及び国民の生命や財産を守る治水は国の基本的責務であるため、必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

##### <現状・課題>

治水事業は一部を除き法定受託事務であり、国の基本的な責務である。

首都東京では、人口が密集する市街地が形成され、政治、経済等の中枢機能が集積していることから、人々の希望と活力の大前提である安全・安心を確保するための治水対策の推進と十分な財源確保が必要不可欠である。

##### <具体的要求内容>

- (1) 国の基本的な責務である治水事業について必要な財源を確保するとともに、首都東京に対して必要額を確実に配分すること。
- (2) 災害が発生した地域における災害対策の予算は別枠とし、災害を未然に防止する予防対策の予算について必要な財源を確保すること。
- (3) 治水事業を強力に推進するため、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策以降も必要な財源を確保すること。

参 考

国土交通省平成31年度予算の動向について

(国土交通省：予算概要平成31年1月29日資料より)

- 平成31年度の公共事業関係予算は、対前年度比1.18倍の予算が確保  
(単位：億円)

項 目	31年度	30年度	対前年度比
国土交通省予算(国費)	68,609	58,047	1.18

※この他に、東日本大震災復興交付金等が、復興庁予算等に計上されている。

※3か年緊急対策のための臨時・特別の措置を含む。

- 国民の生命や財産を守る治水事業への配分状況

(単位：億円)

項 目	31年度	30年度	対前年度比
水管理・国土保全局 関係予算(国費)	11,003	8,442	1.30

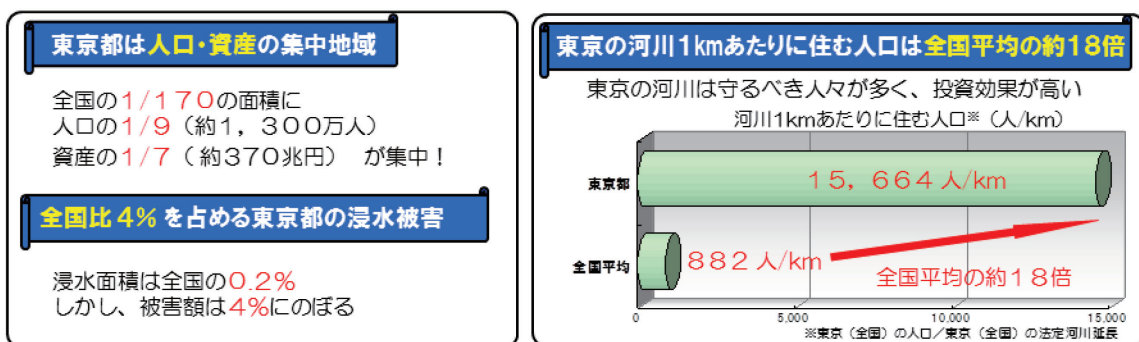
※この他に、社会資本整備総合交付金等がある。

※3か年緊急対策のための臨時・特別の措置を含む。

東京都における治水事業の動向について

- 安全・安心・元気な「セーフシティ」の実現に向けて、地震・津波・高潮対策や都市型水害対策などの取組をより一層推進していく。

- 東京都における治水対策の必要性



**未だ道半ばの治水対策**

【洪水対策】 時間50分対策護岸整備率 **67%**  
 【地震対策】 M8クラスの海溝型地震等で  
 堤防等の施設が**一部損傷**

**首都東京に暮らす  
1,300万都民の命と  
暮らしを守る総合的な  
治水対策を推進!**

## 2 都市型水害対策の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・下水道局)

都市型水害対策の推進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>

都はこれまで、時間50ミリ降雨に対応可能な護岸、調節池等の整備を進め、水害の早期軽減に努めてきた。しかし、近年、時間50ミリを超える台風や局地的集中豪雨に伴う水害が増加しており、降雨状況の変化への対応が急務となっている。東京は膨大な人・資産・情報が高度に集積された日本の中核であり、大規模な浸水が発生した際の被害とその影響は、非常に深刻で広範囲なものとなる。

このため、平成24年11月に、これまでの時間50ミリから、区部で時間最大75ミリ、多摩部で時間最大65ミリに目標整備水準を引き上げ、時間50ミリまでの降雨は護岸整備を基本とし、それを超える降雨には新たな調節池等により対応する「整備方針」を策定した。この方針に基づき、護岸整備を着実に進めるとともに、優先度の高い流域においては、平成28年度以降に着工した環状七号線地下広域調節池や石神井川城北中央公園調節池等の大規模事業の整備を推進している。さらに、平成30年7月豪雨などの災害を踏まえ、防災事業の緊急総点検を実施し、石神井川など8河川において、新たな調節池の事業化に向けた検討を実施するとともに、各流域間で調節池容量を相互に活用できる環七地下広域調節池の延伸等について検討している。

内水氾濫対策としては、時間50ミリの降雨に対応する下水道施設を整備するとともに、大規模地下街や甚大な被害が発生している地区については、時間75ミリまで整備水準をレベルアップした施設整備を進めている。今後は、首都東京の安全性をより高めるため、最新の流出解析シミュレーションの技術を活用して下水道施設の能力を検証するなどして、新たな75ミリ対策地区の追加等を検討する。また、流域下水道の広域雨水幹線の設計を実施する予定である。さらに、東京アメッシュの機能向上など、ソフト対策も推進している。

今後とも、頻発する集中豪雨への対応や、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を安全に開催するためにも、都市型水害対策の推進が求められている。

### <具体的要求内容>

- (1) 都市型水害対策を推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

(2) 時間50ミリ対策を着実に進めるとともに、新たな目標整備水準の達成に向け、護岸整備と次の大規模事業に必要な財源を確保し、確実に配分すること。

- ・ 環状七号線地下広域調節池（石神井川区間）
- ・ 神田川下高井戸調節池
- ・ 善福寺川和田堀公園調節池
- ・ 石神井川城北中央公園調節池
- ・ 野川大沢調節池 ※規模拡大
- ・ 境川金森調節池
- ・ 境川木曾東調節池
- ・ 谷沢川分水路

(3) 東京都豪雨対策基本方針に基づき実施している以下の対策地区などにおいて下水道管きよの整備を推進し効果を早期に発現していくため、財源を確保し、必要額を確実に配分すること。

**【75ミリ施設整備】**

○地下街対策地区

- ・ 東京駅丸の内口
- ・ 銀座駅
- ・ 上野・浅草駅

○市街地対策地区

- ・ 目黒区上目黒、世田谷区弦巻
- ・ 目黒区八雲、世田谷区深沢
- ・ 大田区上池台
- ・ 文京区千石、豊島区南大塚

**【50ミリ拡充施設整備】**

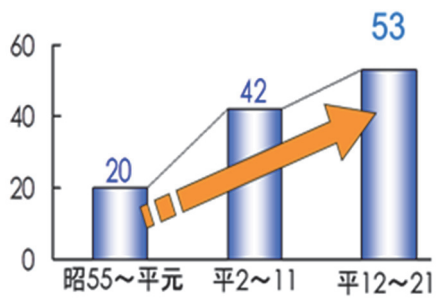
- ・ 港区白金、品川区上大崎
- ・ 品川区戸越、西品川
- ・ 中野区東中野、杉並区阿佐谷



参 考

【治水事業】

【近年多発する集中豪雨】



時間 50 ㎜を上回る豪雨回数



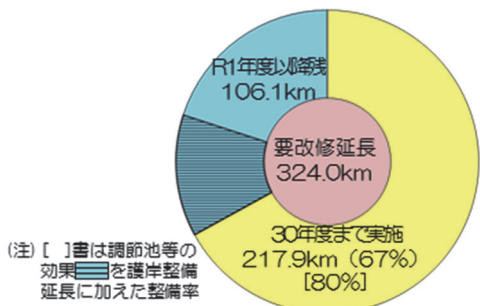
平常時の妙正寺川



平成17年9月豪雨時(時間112 ㎜)

豪雨による河川の変化

【護岸の整備状況】



護岸整備率(H31年3月末時点)



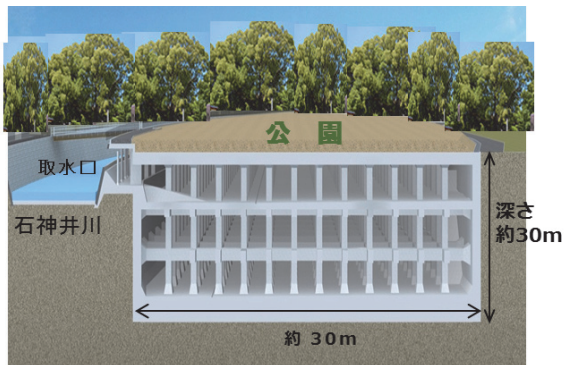
整備前



整備後

護岸の整備前・整備後の状況

【調節池等の整備】

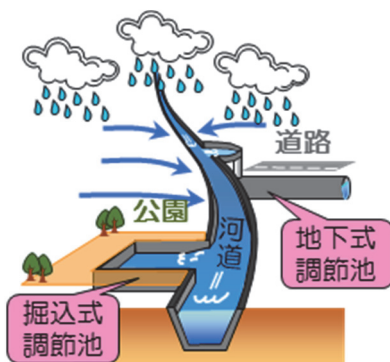


石神井川城北中央公園調節池イメージ

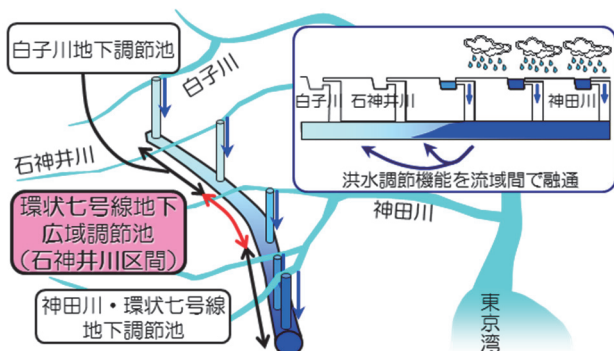


境川木曽東調節池イメージ

【レベルアップに対応する調節池等イメージ】



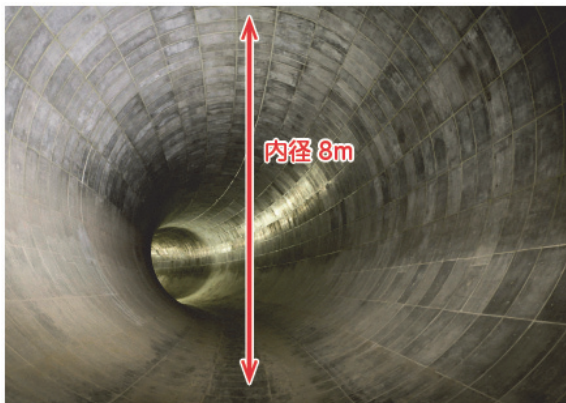
調節池による対応イメージ



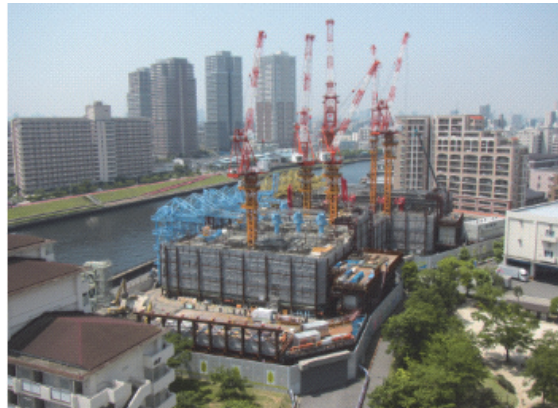
環状七号線地下広域調節池イメージ

[下水道浸水対策事業]

【下水道施設の整備状況】



完成した管きょ  
《第二溜池幹線》



雨水ポンプ所（建設中）  
《千住関屋ポンプ所》



完成した雨水調整池  
《南元町雨水調整池》



雨水排水ポンプの増強  
《先行待機型ポンプ》

### 3 地震・津波・高潮対策の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

東部低地帯の河川における地震・津波・高潮対策の推進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>

東部低地帯の河川では、これまで水門や堤防等の整備を着実に進め、関東大震災時の震度に対する構造物の耐震性と、伊勢湾台風級の高潮に対する堤防の高さを確保してきた。

東日本大震災を踏まえて東京都防災会議が示した最大想定津波に対しては、現行の堤防高で対応が可能である。

しかし、東部低地帯の河川では、水門や堤防等の耐震性能の調査を行った結果、マグニチュード8.2の海溝型地震など、想定される最大級の地震によって施設の一部が損傷し、満潮時に最大想定津波が重なった場合、浸水による被害が発生する可能性がある。

このため、都は、このような地震が発生した場合においても各施設が機能を保持し、津波等による浸水を防止するよう、平成24年12月に策定した「整備計画」に基づき、約86キロメートルの堤防の耐震化と22施設の水門等の耐震・耐水対策を進めている。

人々に安心感を与え東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に備えるためにも、特に優先度の高い水門・排水機場等と水門外側の堤防における対策を早期に完了させるなど、地震・津波に伴う水害対策への取組を早急に推進していく。

また、隅田川などの主要河川については、大地震に対する安全性を高めるとともに、水辺環境の向上を図るため、背後地開発と連携してスーパー堤防等の整備を早期に推進していく必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 地震・津波・高潮対策の推進は、低地帯に暮らす300万人の命と、人口、資産が高度に集積する首都の機能を守るため、待ったなしの課題であることから、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 特に優先度の高い水門・排水機場等と水門外側の防潮堤の地震・津波対策については、早期に対策を完了できるよう、必要な財源を確保すること。
- (3) 背後地開発と連携して推進する都のスーパー堤防整備について、必要な財源を確保すること。



## 4 ソフトとハードの連携した土砂災害対策の推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 建設局)

ソフトとハードの連携した土砂災害対策を推進するため、砂防関係事業及び土砂災害防止法に基づく基礎調査について必要な財源の確保及び制度拡充等を図ること。

### <現状・課題>

都内には、土砂災害警戒区域が約15,000か所存在しており、平成20年の八王子市初沢地区における土石流、平成28年の板橋区西台一丁目のがけ崩れなど、台風や局地的な集中豪雨により毎年のように土砂災害が発生している。特に、平成25年には伊豆大島において、24時間雨量824ミリに達する記録的な豪雨により甚大な土砂災害が生じ、多くの尊い人命、財産が失われた。

砂防施設の整備等のハード対策については、避難所などの重要度や災害発生の危険度を考慮して箇所ごとの緊急性を評価するなど、計画的に整備を推進している。しかしながら、全ての土砂災害のおそれのある箇所で対策を実施するには、膨大な費用と時間を要することから、ハード対策の着実な推進とともに、警戒避難体制の確立に必要な土砂災害警戒区域等の指定などのソフト対策を推進していくことが重要である。

土砂災害防止法に基づく基礎調査（1巡目）については、平成29年度までに完了しており、同調査による区域指定については、令和元年9月末に都内全域で完了した。

また、土砂災害防止法では、おおむね5年ごとに、基礎調査を行うことを規定している。東京都は、1巡目調査から5年を経過した箇所において2巡目の基礎調査に着手しており、今後も計画的に調査を進めていく予定である。開発圧力の高い東京都は、開発行爲により地形改変が行われている場合が多く、新たな危険箇所の発生が無いか等、基礎調査により確認していく必要がある。

一方、土砂災害防止法に基づく基礎調査に必要な財源は、平成27年度から地方交付税交付金により填補されることとなったが、東京都は不交付団体のため他の道府県に比べて著しく不利な措置となっている。

さらに、区市町村からは区域指定に伴う固定資産税の評価が減額されることへの対策など支援措置の創設や充実、また区域指定後に区市町村に整備が求められる土砂災害ハザードマップ作成にあたり採択要件の緩和を求める意見などが上がっている。

このほか、活火山を多く抱える伊豆諸島では、火山噴火に伴う泥流や溶岩流の発生により、溪流周辺の平地に集中している人家が被害を受ける危険性があるため、火山砂防事業の推進が急務となっている。

また、火山ガスにより山腹が荒廃している地域では、山腹から発生する土砂流出により満砂状態の砂防堰堤が多く見受けられる。

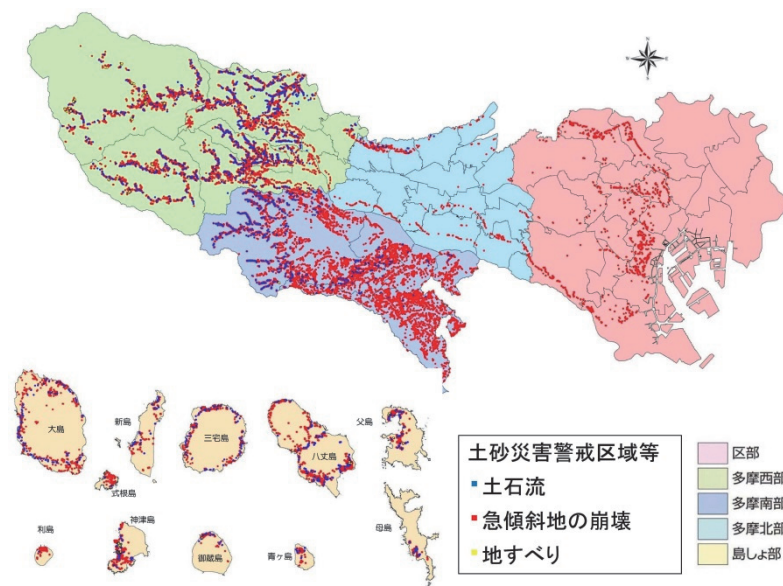
### < 具体的な要求内容 >

- (1) 砂防事業、火山砂防事業、地すべり防止事業及び急傾斜地崩壊対策事業を着実に推進するため、必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 土砂災害のおそれのある箇所を明らかにする基礎調査（2巡目）を計画的に実施していくため、東京都が地方交付税交付金の不交付団体であることを勘案し、防災・安全交付金の配分に配慮するなど、必要な財源を確保すること。
- (3) 土砂災害特別警戒区域の指定に伴い、市町村が固定資産税評価額の減額を行った際に、財政上の負担が生じないように支援措置を講じること。
- (4) 土砂災害警戒区域における警戒避難体制を確立するために、市町村による土砂災害ハザードマップ作成等に対し、交付対象事業の採択要件を緩和すること。
- (5) 土砂災害特別警戒区域の指定に伴い、避難所や要配慮者利用施設を区市町村や施設管理者が区域外に移転する場合の財政措置を創設すること。
- (6) 土砂災害特別警戒区域において、区域指定解除のための防災工事に対し、区市町村が助成などを行う際の財政上の支援措置を講じること。  
また、既存建築物の補強に対しては、住宅・建築物安全ストック形成事業の一層の充実を図ること。
- (7) 火山ガスの発生等で植生が育たない三宅島等の特殊な地域においては、砂防堰堤等の機能を十全に発揮させるため、嵩上げ等新たな機能改良を伴わない堆積土砂の除去についても採択されるよう、交付対象事業の要件を緩和すること。

### 参 考

#### 【都内の土砂災害警戒区域等の分布状況】

○土砂災害警戒区域が、約15,000か所存在



【土砂災害警戒区域等の指定状況】

＜令和元年9月末時点＞

全体計画（想定）	指定済み箇所数
15,000か所	土砂災害警戒区域 15,478か所
	土砂災害特別警戒区域 13,660か所

【整備状況】

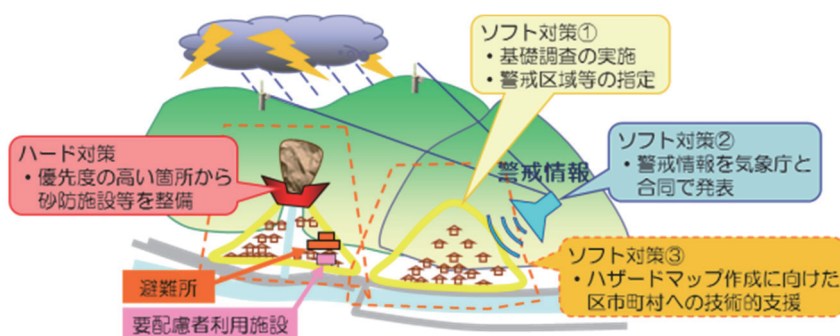
＜平成31年3月末時点＞

区 分	全体計画 A	整備状況 B
砂防事業	159 溪流	115 溪流
急傾斜地崩壊対策事業	64 地区	52 地区
地すべり対策事業	13 地区	13 地区

【ソフトとハードが連携した土砂災害対策のイメージ】

【基礎調査の国費率】

現行 1 / 3



## 5 水辺空間のにぎわいの創出及び緑化の推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 建設局)

水辺空間におけるにぎわいの創出及び緑化の推進に必要な財源の確保及び制度充実を図ること。

### <現状・課題>

都では、都市に残された貴重なオープンスペースである河川において、水害に対する安全対策のみならず、緑化の推進や人々が水辺に親しめる空間としての整備など、河川空間の魅力向上に努めてきた。

さらに、平成28年度に策定した「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」において、隅田川の浅草、両国等のエリアで恒常的なにぎわい創出に関する施策を掲げた。

また、国においても、平成23年4月に「河川敷地占用許可準則」の改正を行い、地域活性化のための飲食店やオープンカフェ等について、一定のルールの下、営業活動を行う事業者等による占用を可能とする規制緩和を行ったほか、水辺とまちをつなげる、水辺と人をつなげるミズベリング・プロジェクトを開始するなど、水辺空間の利用や民間活力の積極的な活用等の取組を推進していくこととしている。

今後、首都東京の更なる魅力向上を図るとともに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、世界の人々を手厚く「おもてなし」するため、道路や公園などの施策と幅広く連携しながら、舟運拠点や、オープンカフェ等の河川敷地の民間活用を支援するインフラ、回遊性向上に資するインフラ等の整備を進めるなど、河川空間を活用した恒常的なにぎわいづくりに取り組んでいく必要がある。

さらに、これまで整備してきた点在する既存の緑をネットワーク化することで都市環境を改善するなど、水辺空間の緑化を推進していく必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 水辺空間のにぎわいづくりを推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 水辺空間の緑化を推進するために必要な財源を確保するとともに、交付金制度の充実を図ること。



参 考

【にぎわいづくりの取組事例】

○テラスの連続化



○河川敷地を活用したオープンカフェ

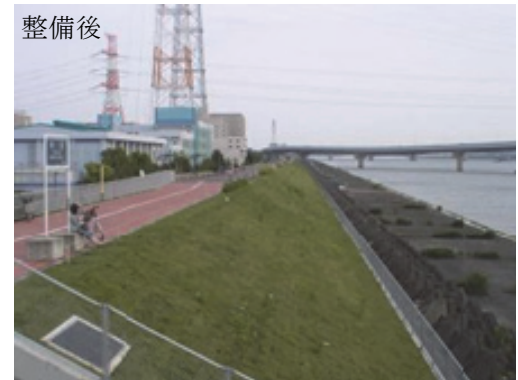


○舟運拠点の整備イメージ



【河川緑化の取組事例】

○中川の堤防緑化



○大栗川の護岸緑化



## 6 水質浄化の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

良好な水質を維持し、都民が水辺に親しめるようにするため、計画的なしゅんせつについて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>

都はこれまでに、環境基本法に基づき水質浄化の取組を進めてきた。

しかし、隅田川、新河岸川、日本橋川をはじめとする感潮河川では、一部区間において河床に堆積した汚泥により水質の悪化や悪臭の発生がみられるとともに、こうした悪臭の発生等が舟運の活性化を阻害する要因の一つともなっている。

このため、引き続き汚泥のしゅんせつ等の水質浄化対策を進めていく必要がある。

しゅんせつに当たっての事前の底質調査の結果、隅田川においてダイオキシン汚染土等の有害物質が確認されており、これらの有害物質の処分のため、今後の費用の増大が懸念されている。

また、河川と連続した公有水面（外濠<sup>ぼり</sup>）では、平常時に流れがほとんどない閉鎖性水域であるため水質が悪化しており、河川と同様に水質浄化の取組が必要である。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、河川や公有水面の水質改善により良好な水辺空間を創出することで、都民だけでなく海外からの来訪者等も水辺に親しむことができるように、計画的にしゅんせつを実施していく必要がある。

### <具体的要求内容>

計画的なしゅんせつについて必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

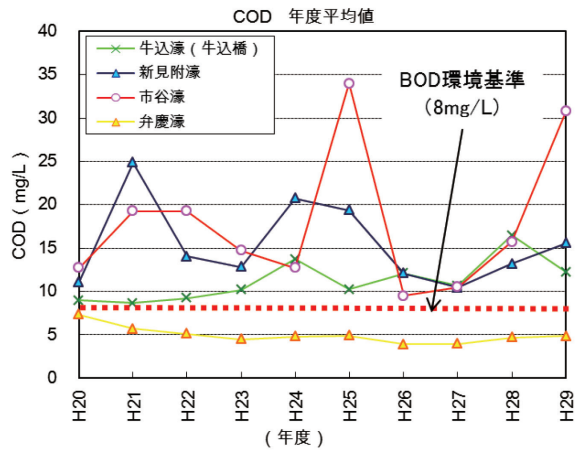
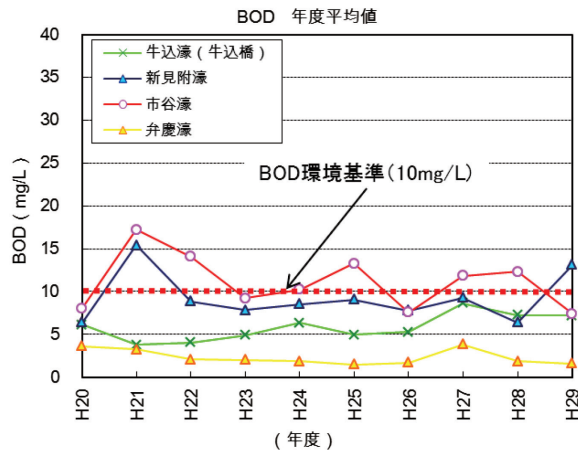
参 考

【しゅんせつの実施状況】（平成31年3月末時点）

河川名	しゅんせつ目標土量 (平成28年度～令和2年度)	しゅんせつ実施土量 (平成30年度)
隅田川	327.2千m <sup>3</sup>	59.6千m <sup>3</sup>
新河岸川	46.2千m <sup>3</sup>	7.3千m <sup>3</sup>
日本橋川	17.5千m <sup>3</sup>	4.0千m <sup>3</sup>
外濠	42.4千m <sup>3</sup>	14.2千m <sup>3</sup>

【公有水面（外濠）の水質の状況】

弁慶濠以外の濠では、環境保全のための最低限の基準であるCOD 8mg/L以下を満たしていない。外濠からの流入が下流を流れる神田川や日本橋川の水質悪化の一因となっている。



※BODは河川E類型における基準（環境保全のための最低限の基準）を準用  
 ※CODは湖沼C類型における基準（環境保全のための最低限の基準）を準用

## 7 流域貯留浸透事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

流域における雨水の流出を抑制するため、流域貯留浸透施設の整備について必要な財源の確保、国費率の引上げ及び制度拡充を図ること。

### <現状・課題>

都は、河道などの治水施設の整備に加え、総合治水対策の一環として、流域における雨水の流出を抑制するため、都の関連施設に加え、関係区市町村とも協力して公共施設への貯留浸透施設の設置や透水性舗装の実施などを推進している。

しかし、流域貯留浸透事業の採択要件では、地方自治体等が設置する300立方メートル以上の貯留浸透機能を持つ施設とされており、小規模な貯留浸透機能を持つ施設については、財政支援の対象となっていない。

### <具体的要求内容>

- (1) 流域貯留浸透施設の整備について必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京への確実な配分と国費率の引上げを図ること。
- (2) 1施設300立方メートル未満の小規模な貯留浸透施設についても取組を推進できるよう、交付対象事業の採択要件を緩和すること。

### 参 考

### 【整備状況】

<平成31年3月末時点>

区 分	整備状況
流域貯留浸透施設 (S58～)	100か所

## 8 海岸保全事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

伊豆諸島等における海岸保全事業について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>

我が国は、台風、地震、津波などに対し、厳しい地理的・自然条件にあることから海岸災害が多発しており、東日本大震災においても甚大な海岸災害が発生した。

また、海岸侵食も顕在化してきており、放置すれば貴重な国土が失われることになり、その保全は極めて重要である。

伊豆・小笠原諸島沿岸は、海岸背後の平坦な場所に人口・資産の多くが集中している。

また、島しょ地域沿岸は豊かな海洋自然環境が広がり、島の貴重な観光資源となっている。

このことから、自然環境へ配慮しつつ、台風、低気圧及び季節風等による波浪・高潮等から人命・財産及び国土を保全するため、これまで以上に着実な海岸保全事業の推進が求められている。

このような状況の中、都は、比較的発生頻度の高い津波に対して防護機能を確保するためのハード対策や、発生頻度が極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対して、住民等の避難を軸にしたソフト対策を進めている。

また、平成26年6月の海岸法改正において、海岸保全施設の維持又は修繕に関する規定が明確化され、予防保全の考え方に基づいた維持管理の徹底が求められているところである。都においても、伊豆・小笠原諸島に、台風や冬季の波浪など厳しい自然条件にさらされている海岸保全施設が多数あり、計画的な維持又は修繕により、所要の防護機能を確保していく必要がある。

このほか、海岸の一部で浸食が見られるものの保全対象が少ないなど国の交付要件に合致しないため、浸食対策事業の実施が困難な海岸がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 海岸保全事業を推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 計画的な維持又は修繕による海岸保全施設の予防保全型管理を進め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。
- (3) 伊豆諸島等は常に外洋に面しており、全国的に見ても波浪条件が厳しいという特殊性を踏まえ、浸食対策事業における採択要件を緩和すること。

参 考

【海岸施設の状況】



老朽化による施設の破損状況 (左)御蔵島・御蔵海岸、(右)三宅島・阿古海岸



海岸侵食による汀線(海岸線)の後退(大島)

## 4 東京港の地震・津波・高潮対策の推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

都民の生命と財産を守り、首都東京の中核機能を確保するため、東京港における地震・津波・高潮対策を早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

日本の中核機能が集中する首都東京に大規模地震が発生し、海岸保全施設の機能が失われると、約300万人が暮らす沿岸部低地帯に海水が浸入し、甚大な被害を受けるおそれがある。

首都東京が機能不全に陥れば、我が国の社会・経済活動、国民生活への影響は計り知れない。

このため、水門・防潮堤等の海岸保全施設の耐震性強化を図るなど、東京港における地震・津波・高潮対策を強力・早急に押し進めていかなければならない。

### <具体的要求内容>

最大級の地震や台風に備え、水害から都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守るため、海岸保全施設の耐震性強化を図るなど、東京港における地震・津波・高潮対策を強力・早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。

## 5 大規模水害対策の推進

### 1 大規模水害対策の推進

(提案要求先 内閣府・国土交通省)  
(都所管局 総務局・建設局)

人口や産業が集積した首都圏では、荒川、利根川等の国が管理する大河川で大規模水害が発生した場合、被害が甚大となるので、国が責任を持って、大規模水害対策を確実に推進すること。

#### <現状・課題>

平成18年6月、中央防災会議に「大規模水害対策に関する専門調査会」が設置され、平成22年4月に報告書がまとめられた。

その報告書の想定によれば、荒川及び利根川などの大河川が氾濫すると、首都圏で最大530km<sup>2</sup>が浸水し、約230万人に影響が出るとされている。

都内においても、近年の地球温暖化などにより大規模水害の危険性は増している。こうした膨大な避難者や甚大な経済被害が想定される大規模水害については、荒川や利根川などの大河川を管理する国が、責任を持って地方自治体を越えた総合的な対策に取り組むことにより、被害の軽減等を確実に推進することが極めて重要である。

国は報告書を受け、平成24年9月に「首都圏大規模水害対策大綱」を取りまとめ、平成25年11月に「首都圏大規模水害対策協議会」を設置した。平成28年6月には、中央防災会議 防災対策実行会議の下に、「洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難検討ワーキンググループ」を立ち上げ、平成30年3月に報告書を公表し、洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難に関する基本的考え方を示した。この報告書を踏まえ、大規模水害時の広域避難の具体化に向けた検討を行うため、平成30年6月、内閣府・都と共同で、「首都圏における大規模水害広域避難検討会」を設置した。

また、平成29年5月には「荒川下流タイムライン（拡大試行版）」の運用を開始している。

しかし、これらの取組においては、特に広域避難が必要な場合における関係機関の具体的な体制や活動を定めるに至っていない。

平成27年の関東・東北豪雨、平成28年台風10号による豪雨、平成30年7月豪雨、令和元年台風19号及び21号など、近年、各地で大規模水害が発生している。水害対策は喫緊の課題であり、こうした対策への取組を速やかに進める必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 都県境を越える百万人単位の広域避難は、地方自治体だけでは十分な対応が困難な課題であるため、大規模水害時の避難計画の策定等、国は強いリーダーシップを持って対策を推進すること。



(2) 大規模水害対策に係る現行制度の改善や新たな仕組み・体制を構築する場合には、地方自治体の意見を十分に取り入れること。

また、地方自治体などが行う新たな対策については、必要な財源などの措置を講じること。

(3) 国と関係機関が一体となって具体的な大規模水害対策の検討を加速するとともに、国と地方の責任と役割分担を明らかにすること。

また、検討に当たっては、地方自治体の意見を十分取り入れること。

(4) 荒川水系河川整備計画に記載された調節池群など、大河川の氾濫を防止する治水対策の着実な推進とともに、既存施設の維持管理を適切に行うこと。

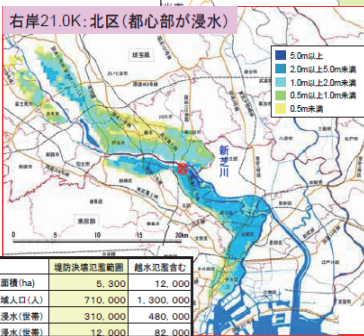
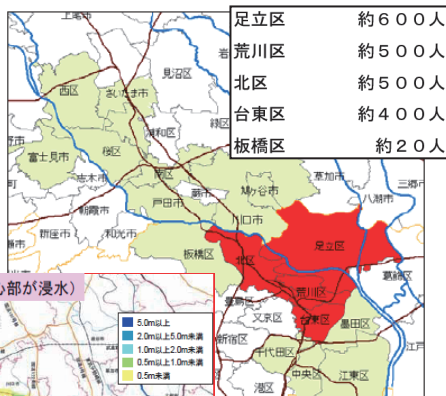
(5) 荒川や利根川などの大河川が氾濫した場合、東部低地帯が広範囲かつ長期間浸水する恐れがあるため、早期の排水に向け体制の充実を図ること。

参 考

平成24年9月公表 内閣府「首都圏大規模水害対策大綱」参考資料  
平成20年9月8日中央防災会議発表「荒川の氾濫時の浸水想定」

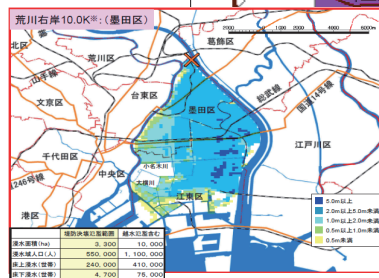
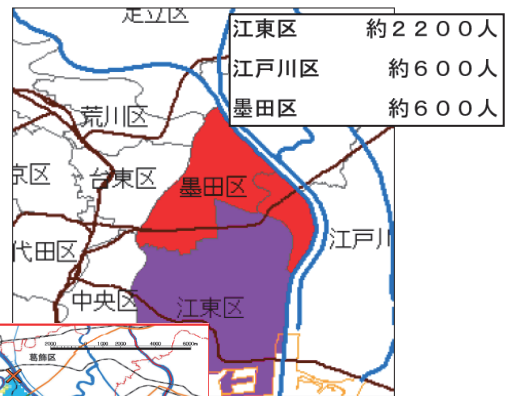
右岸21キロ地点が決壊した場合  
・被害状況

死者数:約2,000人



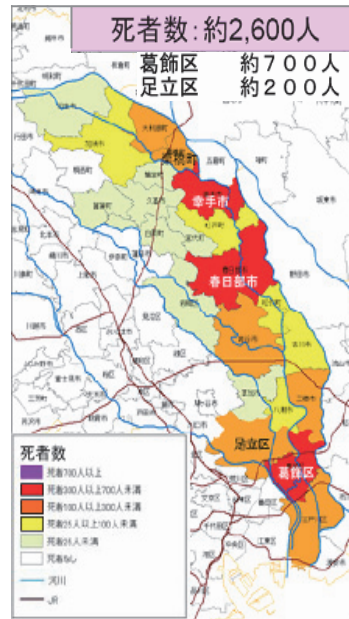
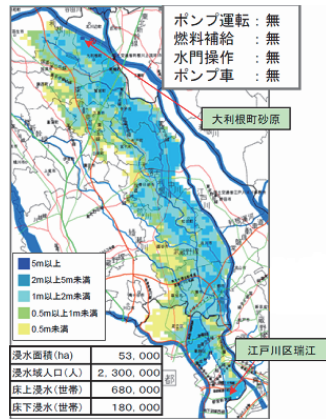
右岸10キロ地点が決壊した場合  
・被害状況

死者数:約3,500人



平成20年3月25日中央防災会議発表「利根川の洪水はん濫時の被害想定」

右岸136キロ地点が決壊した場合  
・被害状況



## 2 荒川第二・第三調節池の整備推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

首都圏の洪水被害の軽減を図る、荒川第二・第三調節池の整備を積極的に推進すること。

### <現状・課題>

荒川は、その氾濫原内に人口・資産が集積している東京都及び埼玉県を貫流する国土管理上最も重要な河川の一つであり、大規模な氾濫が発生した場合には、首都圏に甚大な被害を与えることとなる。

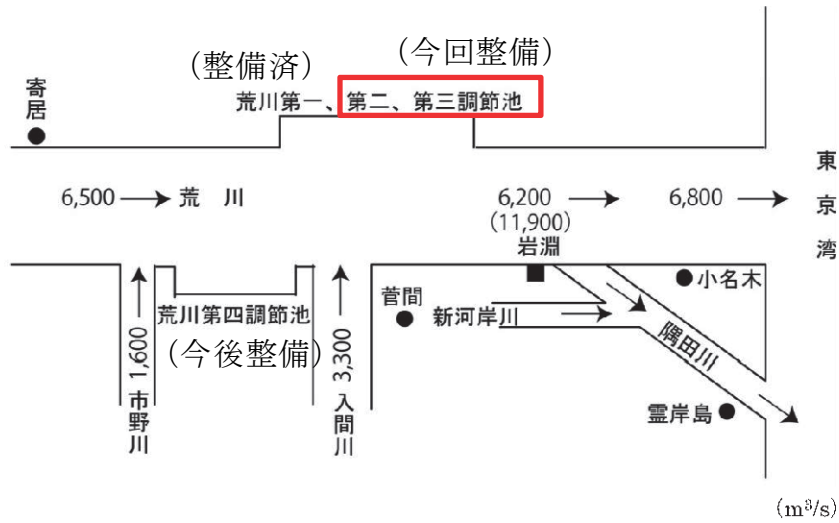
平成28年3月に策定された「荒川水系河川整備計画」においては、戦後最大洪水である昭和22年9月洪水（カスリーン台風）と同規模の洪水が発生しても災害の発生を防止することを整備水準の目標としている。計画では基本高水のピーク流量11,900 m<sup>3</sup>/s（岩淵地点）に対し、洪水調節施設により5,700 m<sup>3</sup>/sを調節することとしているが、現在完成した4施設（荒川第一調節池、二瀬ダム、浦山ダム、滝沢ダム）だけでは未だ調節量が不足している状況にある。荒川下流に位置する首都東京の洪水被害の軽減を図るためには、当該調節池の整備は極めて重要であり、効果の早期発現が必要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 首都東京の洪水被害を軽減する荒川第二、第三調節池の整備を推進し、事業効果の早期発現を図ること。
- (2) 事業の実施に当たっては、徹底したコスト縮減に努めること。

参 考

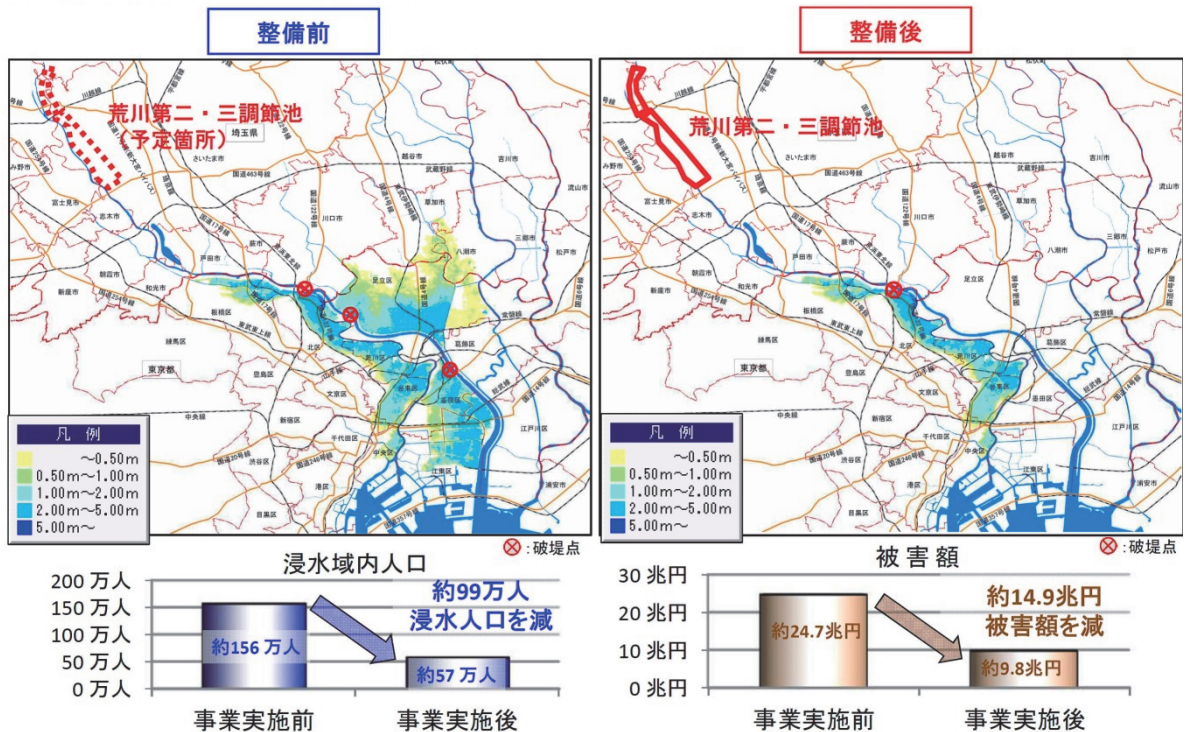
【荒川整備計画流量図】（荒川水系河川整備計画【大臣管理区間】平成28年3月）



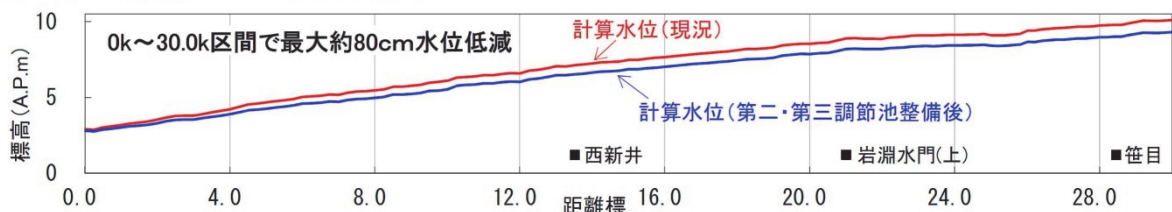
※ ( ) は、ダム等の洪水調節施設がない場合の流量

荒川直轄河川改修事業（荒川第二・第三調節池）＜大規模改良工事＞  
新規事業採択時評価 説明資料

【整備効果(整備計画規模1/100)】



【調節池下流部の水位低減効果】



### 3 高規格堤防（スーパー堤防）事業の推進

（提案要求先 国土交通省）  
（都所管局 建設局・都市整備局）

首都圏の洪水や地震に対する安全性を高め、まちづくりにも寄与する高規格堤防（スーパー堤防）事業を着実に推進すること。

#### <現状・課題>

直轄管理河川における高規格堤防事業は、首都圏を洪水から守るとともに、まちづくりを進めていく上で重要な事業であり、その構造的特徴から破堤しにくいだけでなく、地震時の液状化等にも強いため、震災対策としても有効である。

東京は、河川の氾濫原に多くの人口・資産等が集積しており、東部低地帯に300万人が暮らしているなど、水害から都民の命と暮らしを守るためには堤防の安全性向上は特に不可欠である。

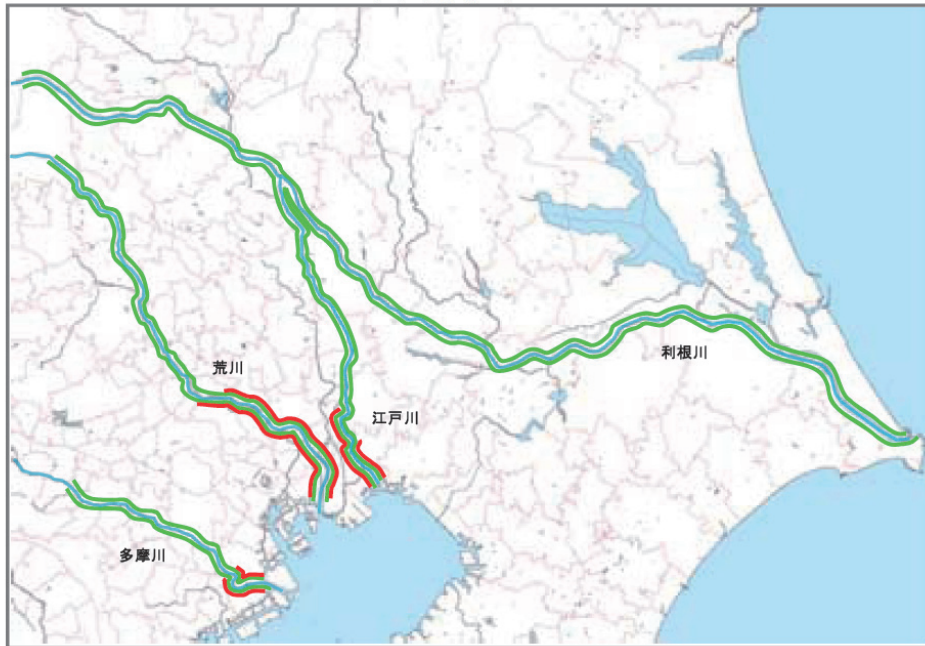
平成31年度予算では、篠崎公園地区（江戸川）や新田一丁目地区（荒川）などが整備されるが、首都東京の安全性を高めていくためには、今後も積極的に事業を推進していく必要がある。

また、現行の直轄事業負担金の負担割合は3分の1と、一般的な河川改良事業並の負担割合となっている。一方で、例えば、道路事業では、高速道路の負担金（新直轄方式）について都県の負担は4分の1となっている。

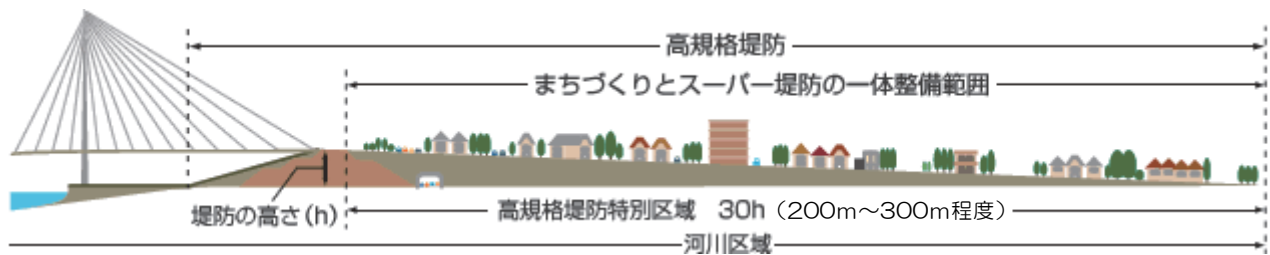
#### <具体的要求内容>

- （1）地震や豪雨による水害から都民を守るため、土地区画整理事業等と連携し、早期の事業着手と一層の整備促進を図ること。
- （2）高規格堤防事業の実施に当たっては、共同事業者に十分な説明責任を果たすとともに、コスト縮減に努めること。
- （3）高規格堤防事業の直轄事業負担金について、負担軽減を図ること。

参 考



高規格堤防（スーパー堤防）事業対象河川図（首都圏）  
 ※出典：平成24年度予算決定概要



高規格堤防（スーパー堤防）断面図（イメージ）

【直轄事業負担金の負担率】

直轄事業		国	都県
河川事業	その他の改良事業 (高規格堤防事業含む)	2 / 3	1 / 3
	大規模改良事業	7 / 10	3 / 10
道路事業	高速自動車国道 (新直轄方式)	3 / 4	1 / 4
	一般国道 (直轄国道)	2 / 3	1 / 3

## 6 下水道事業に対する交付制度の拡充

### 1 下水道施設の改築・更新に係る財源の確保

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 下水道局)

下水道事業を継続的かつ計画的に遂行するために、下水道施設の改築・更新に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。

#### <現状・課題>

東京都区部の下水道は、法定耐用年数50年を超えた管きよの延長が既に1,800kmに達し、今後、高度経済成長期以降に整備した膨大な量の下水道施設が一斉に耐用年数を迎えることから、施設の老朽化対策を計画的に実施していく必要がある。また、多摩の流域下水道についても、今後、老朽化が進行していく。

住民の安全を守り、安心して快適な生活を支えるため、老朽化対策は、浸水対策や震災対策等と同様に、大都市共通の課題となっている。

一方、国の財政制度等審議会において、受益者負担の観点から、下水道使用料の算定にあたり将来の施設更新に必要な費用を適切に原価に含めるべきとの指摘があった。さらに、国の財政支援は受益者負担の原則と整合的なものに見直す必要があり、交付金については、平成30年度予算から未普及の解消及び雨水対策に重点化していくべきとの建議がなされた。これを受けて、国の平成30年度予算は、未普及の解消及び雨水対策に重点化する方針の下、都の下水道事業においては、雨水対策に係る交付金は重点的に配分されたものの、交付金の当初配分総額は前年度と比べて減額となり、令和元年度も重点化の方針に変更はない。

また、国は「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に基づき、重要インフラの緊急対策を平成30年度から令和2年度までに集中的に実施することとしているが、下水道事業の対象は浸水対策等に限定されている。

下水道は、汚水を処理することで公衆衛生を確保するとともに、公共用水域の水質を保全するなど、公共的役割が極めて大きい事業である。水質汚濁防止法(昭和45年12月25日法律第138号)では、国の責務として、地方公共団体が行う生活排水対策に係る施策を推進するために必要な技術上及び財政上の援助に努めなければならないと明記されている。

また、下水道法(昭和33年4月24日法律第79号)では、施設の設置に加えて改築も国庫補助の対象とされるとともに、地方財政法(昭和23年7月7日法律第109号)では、国は重要な都市計画事業に要する経費を負担すると規定され、都市計画事業である下水道事業への経費負担は、国が義務的に支出する負担金として整理されている。

さらに、首都東京は、政治、経済、文化、情報などあらゆる面で極めて重要かつ高度な機能が集積し、我が国の発展、国際社会における競争力の向上に重要な役割を担っている。その都市インフラとしての下水道サービスの安定的な提供は、都民のみならず、国全体に受益が及ぶことから、国が果たす役割は大きい。

以上のことから、国は下水道が持つ公共的役割に対する責務を有しており、これは改築・更新時についても変わるものではないと認識している。

< 具体的要求内容 >

都民の安全を守り、安心して快適な生活を支えるため、さらには都が今後も首都機能を発揮し、我が国の発展をけん引していくには、都市インフラとしての下水道サービスの継続的かつ安定的な提供が不可欠であり、国は下水道の公共的役割に対する責務を有している。

今後も、下水道事業を継続的かつ計画的に遂行するために、下水道施設の改築・更新に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。



○財政制度等審議会

1 「経済・財政再生計画」の着実な実施に向けた建議（平成29年5月25日）  
より抜粋

Ⅱ. 主要分野において取り組むべき事項 3. 社会資本整備

(2) 生産性向上に向けた中長期的な課題と今後の方向性

今後は維持管理・更新が主要課題になることを踏まえると、受益と負担の関係を明確化するための環境が整う中、受益者負担の原則を徹底し、集中豪雨による浸水被害の防止等の雨水対策・水質保全等の役割を勘案しつつ、原則として使用料で必要な経費を賄うことを目指すべきである。

2 平成30年度予算の編成等に関する建議（平成29年11月29日）  
より抜粋

Ⅱ. 平成30年度予算編成における具体的な取組 4. 社会資本整備

(2) 平成30年度予算における重点課題

社会資本整備総合交付金等については、平成30年度予算から、下水道の公共的役割・性格を勘案し、地域の特性等に配慮しつつ、未普及の解消及び雨水対策に重点化していくべきである。

○関係法令

1 水質汚濁防止法

(国及び地方公共団体の責務)

第十四条の五の三

国は、生活排水の排出による公共用水域の水質の汚濁に関する知識の普及を図るとともに、地方公共団体が行う生活排水対策に係る施策を推進するために必要な技術上及び財政上の援助に努めなければならない。

2 下水道法

(公共下水道、流域下水道及び都市下水路に関する費用の補助)

第三十四条

国は、公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置又は改築を行う地方公共団体に対し、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その設置又は改築に要する費用の一部を補助することができる。

※下水道事業への補助については、地方財政法上、国が義務的に支出する負担金として整理

## 2 管きよの老朽化対策への支援

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 下水道局)

管きよの老朽化対策を支援する恒久的な制度として、改築・更新に係る新たな交付金制度を創設すること。

### <現状・課題>

東京都区部の下水道は、平成6年度末に普及概成し、以降、下水道の主要事業は普及促進から老朽化対策を主体とした改築・更新に転換してきた。現在、都は、下水道を整備してから50年以上が経過した都心部を、再構築を重点的に行う第一期再構築エリアとして事業を進めている。

再構築を着実に実施してきた結果、道路陥没は減少しているが、第一期再構築エリアの事業進捗率は平成30年度末で53パーセントにとどまっている。整備後50年を経過した管きよは既に1,800kmに達し、今後20年間で約8,900kmに増加していく中、現在、国の採択で交付対象として認められている主要な管きよの範囲は、下水道法施行令第24の2第2項で、主に大都市では口径3,500mm以上となっており、老朽化対策への財政支援が不足している。

また、口径にかかわらず整備から50年を経過した管きよを交付対象としていた「下水道老朽管の緊急改築推進事業」は、平成29年度末で終了した。

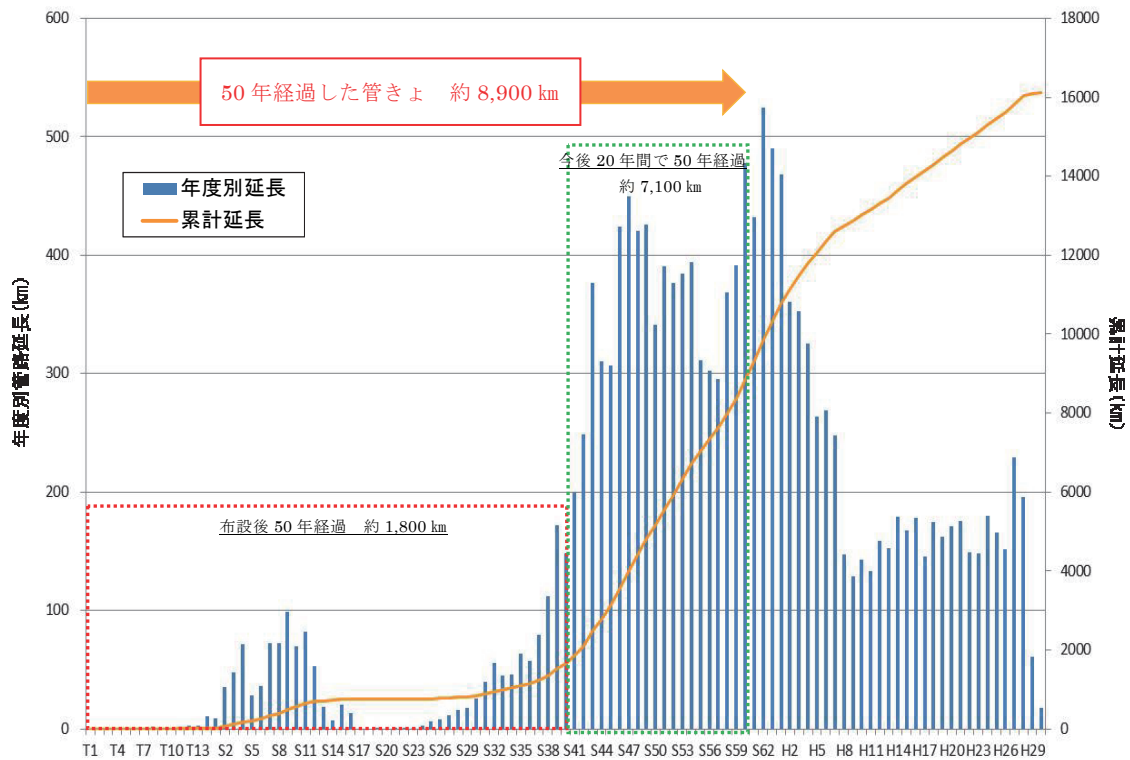
首都機能を確保していくとともに、都民が安心して利用できる下水道サービスを提供するため、さらには、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を安全に開催するためにも、老朽化対策を進めていく必要があり、国の財政支援等が不可欠である。

### <具体的要求内容>

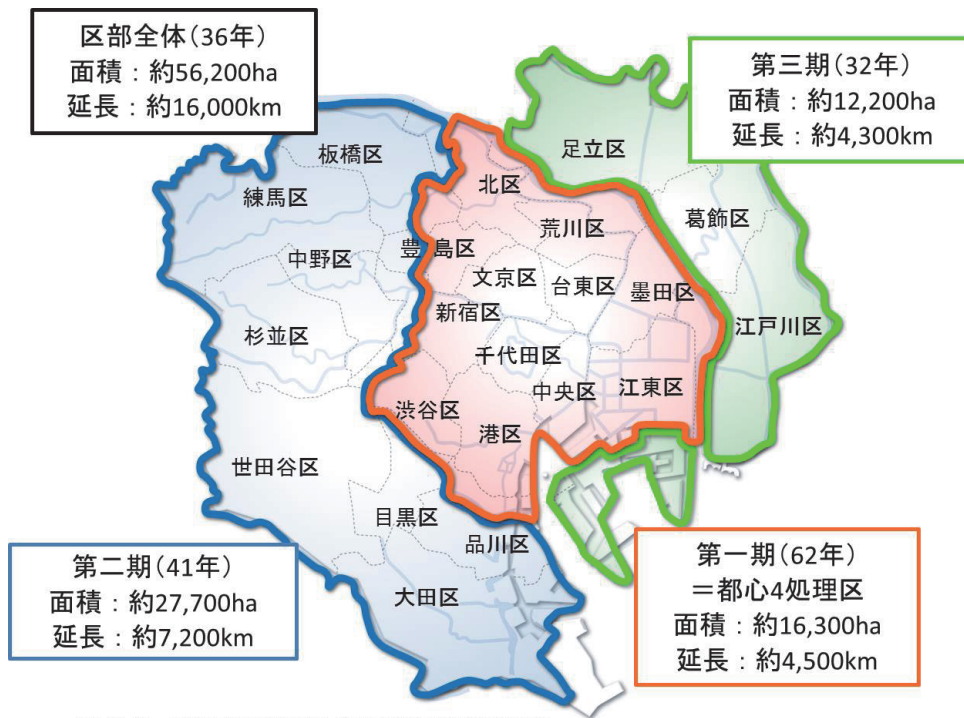
今後、老朽化した下水道管きよが急速に増大する状況においても、首都機能を確保し都民の安全・安心で快適な生活が確保されるよう、恒久的な制度として、改築・更新に係る新たな交付金制度の創設を行い、下水道管きよの老朽化対策を支援すること。

参 考

【東京都区部における更新時期を迎えた下水道管きょ(年代別建設状況)】



【再構築エリアと平均経過年数】



※ ( ) は、平成30年度末における下水道管の平均経過年数である。ただし、第一期再構築エリアの平均経過年数62年は、再構築未完了地域の管きょの平均である。

## 7 不法係留船対策の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

不法係留船を根絶するため、船舶について、保管場所を義務付ける制度を創設すること。

### <現状・課題>

首都東京の河川には、現在約200隻の不法係留船がある。これまで、不法係留船について都は、暫定係留施設の整備と代執行等の強制措置により、プレジャーボートを中心に縮減に一定の成果を上げてきたが、暫定係留施設及び代執行には多大な費用がかかる。

また、小型船舶操縦士免許取得者は増加傾向にあり、問題の抜本的な解決を図るためには、船舶について保管場所を義務付ける法制度の創設が必要である。

平成19年6月「プレジャーボートの三水域連携による放置艇対策検討委員会」の提言では、「特に放置艇対策が進捗している地域では係留・保管能力が十分であると想定されるため、保管場所確保の法制化を早期に図るべき」としている。

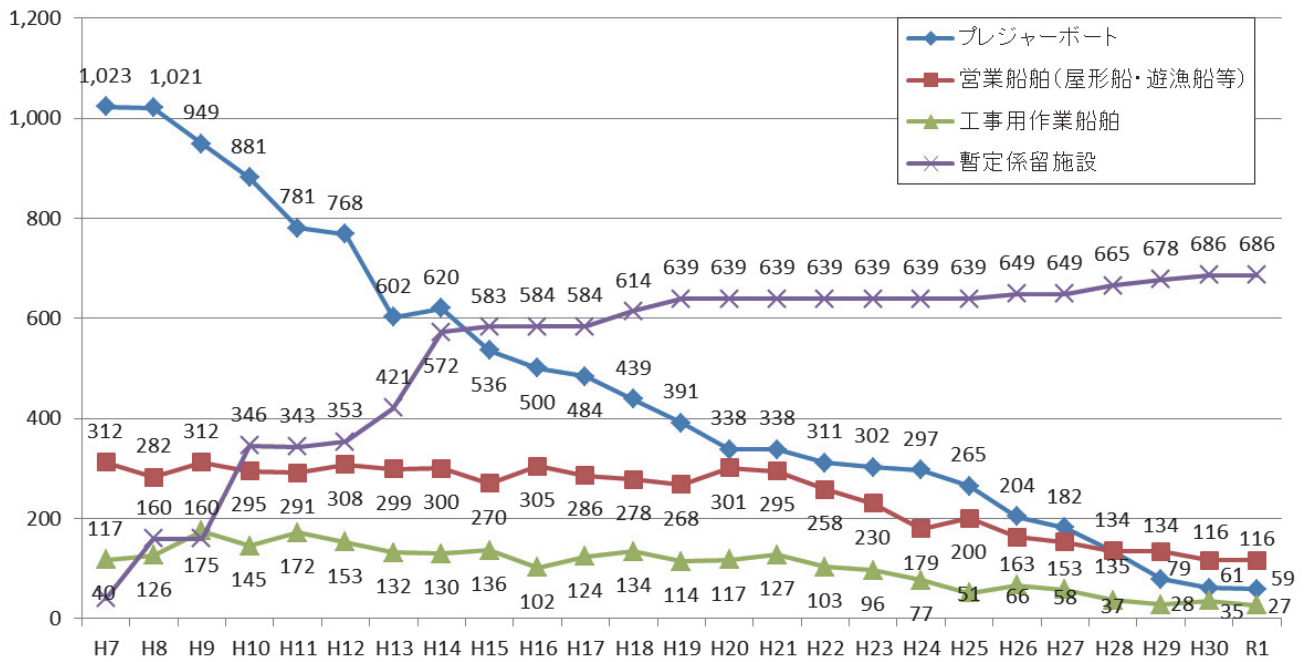
このため、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会時における水辺景観向上を図るためにも、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に相当するような制度を創設する必要がある。本要望は平成5年以降、九都県市首脳会議においても要望しているものである。

### <具体的要求内容>

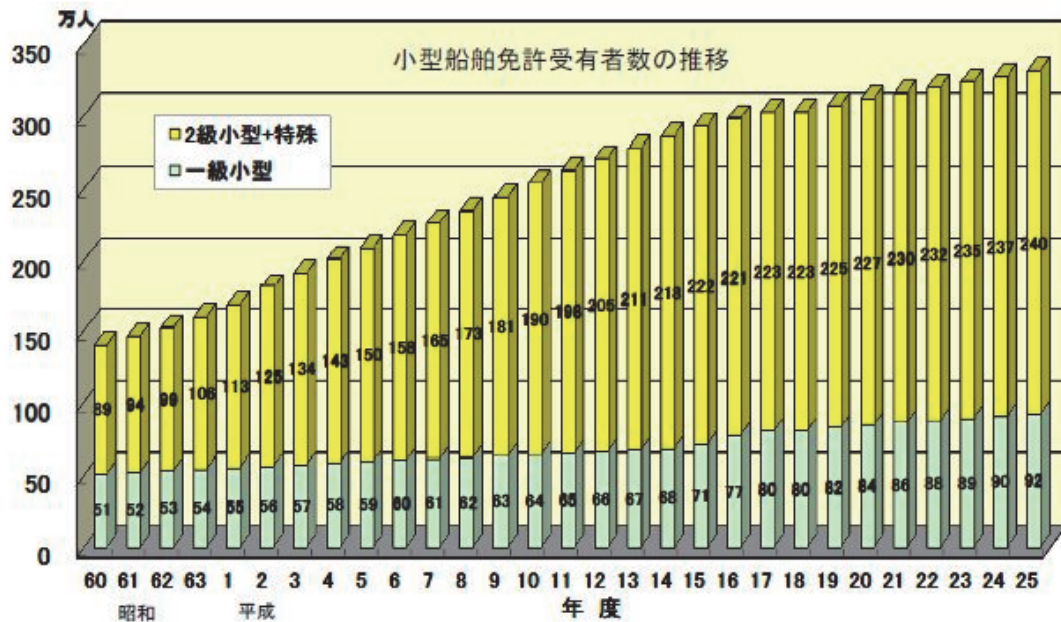
不法係留船を根絶するため、船舶について、保管場所を義務付ける「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に相当する法制度を創設すること。

参 考

【都内河川の不法係留船の推移】



【小型船舶操縦士免許取得者の推移 全国】



新規免許取得者が  
放置をする前に  
法制度の整備を！

保管場所の義務付けの効果

小型艇の陸上保管の促進  
保管業への民間参入の促進

河川管理者の施設整備の負担減  
不法係留船の縮減とモラル向上

## 8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進

(提案要求先 内閣府・国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

国際的な都市間競争に勝ち抜くため、都市再生緊急整備地域等における都市拠点インフラの整備や、優良な民間開発の誘導に必要な財源を確保するとともに、制度の拡充等を図ること。

### <現状・課題>

平成23年4月、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）の改正により、「特定都市再生緊急整備地域」の制度が創設され、都市拠点インフラの整備に係る予算支援が創設されるとともに、民間都市再生事業に対する金融支援が充実された。

また、平成25年12月には、国家戦略特別区域法（平成25年法律第107号）が施行され、産業の国際競争力強化や国際的な経済活動の拠点の形成を図るため、都市計画法（昭和43年法律第100号）や民間都市再生事業計画の認定の特例措置が創設されるなど、更なる制度拡充が図られた。

さらに平成28年6月には、「日本再興戦略2016」において、都市再生特別措置法の特例等を活用する都市再生プロジェクトの合計数を今後2年間で100事業とする構想を掲げ、その早期実現を目指すことが示された。令和元年9月末現在、東京都では、国家戦略特別区域会議に38のプロジェクトを提案しており、国・都・民間事業者等が連携し、都市再生の推進に取り組んでいるところである。

### <具体的要求内容>

- (1) 特定都市再生緊急整備地域の整備計画等の実施に必要な財源を確保すること。
- (2) 民間が行う都市再生事業が着実に推進されるよう、都市再生事業として認定された事業において、市街地再開発事業の保留床取得について、権利床取得者と同等の税制上の優遇措置を行うなど、支援拡充を行うこと。

## 9 市街地の開発に係る諸事業の推進

### 1 土地区画整理事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) 都市再生や都市機能の更新に資する土地区画整理事業の推進に必要な財源を確保すること。
- (2) 土地区画整理事業における無電柱化の推進に必要な財源を確保するとともに、技術的基準を示すこと。
- (3) 沿道整備街路事業に対する助成制度の拡充を検討すること。

#### <現状・課題>

- (1) 土地区画整理事業は、未整備な市街地又は市街地予定地において、道路や公園などの公共施設と宅地を一体的・総合的に整備し、交通の円滑化、防災性の向上、地域の活性化などを図り、安全で快適な市街地を創出する重要な事業である。

現在、都内では区部及び多摩地域の47地区で公共施行、民間施行の土地区画整理事業が行われているが、これらの地区では保留地処分金以外に各種補助金の導入なくしては事業が成立しない。

また、ターミナル駅の再編整備等の大規模な都市基盤整備など、東京の都市再生に資する取組を着実に進めるためにも、引き続き安定的・継続的に財源を確保することが必要不可欠である。

- (2) 土地区画整理事業は、面的な無電柱化が可能な事業であるが、都市計画道路等の幹線道路以外の道路については、無電柱化に係る整備費負担などの財政的課題、地上機器の設置場所などの技術的課題の両面から、無電柱化が進まない状況である。土地区画整理事業における無電柱化を進めるためには、新たな財源確保や技術的基準が必要である。

- (3) 都市計画道路の整備は、地域の幹線道路網の形成、交通の円滑化、防災性の向上などを図る重要な事業である。

その促進のため、多様化する権利者の意向に応えられる「沿道整備街路事業」などのまちづくり手法を活用した道路整備を導入していく必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 事業を着実に推進するため、必要な財源を安定的・継続的に確保する必要がある。万が一財源が削減された場合、東京の都市再生に資する大規模な都市基盤整備や面的な無電柱化等の着実な推進、早期の事業完成を望む地権者等に深刻な影響を与える。

特に、既成市街地の公共施設整備を行う都施行の六町地区、日野市施行の

西平山地区、羽村市施行の羽村駅西口地区、都市再生機構施行の品川駅北周辺地区、羽田空港跡地地区、中野三丁目地区や、大規模な都市基盤整備を伴う渋谷駅街区地区のほか、今後、江戸川区施行を予定している南小岩などに対する財源を事業期間に応じて確保すること。

- (2) 土地区画整理事業による面的な無電柱化を推進するため、以下のとおり、必要な財源の確保と制度の拡充や新たな技術基準の制定を行うこと。
- ① 都市計画道路以外の区画道路の無電柱化の推進を図るため、都は補助制度の拡充を行った。国においても、区画道路の無電柱化を実施する事業を対象に、無電柱化の費用に対する補助制度の拡充を図ること。
  - ② 無電柱化を行う場合において、設計の概要に関する基準を新たに定めること。
- (3) 沿道整備街路事業を推進するため、事業の用に供する土地の先行取得、都市計画道路区域外の建物移転や工事に対する助成制度の拡充を検討すること。

**参 考**

1 土地区画整理事業の推進（都市整備局所管分）

【事業中地区数】

（ ）は令和2年度概算要望対象地区数

施行者	区部	多摩	計
都	8 ( 1)	0 ( 0)	8 ( 1)
区市町	3 ( 1)	18 (17)	21 (18)
都市再生機構	5 ( 2)	0 ( 0)	5 ( 2)
組合	0 ( 0)	8 ( 0)	8 ( 0)
個人	3 ( 1)	2 (0)	5 (1)
計	18 ( 5)	29 (17)	47 (22)

(令和元年11月30日現在)



## 2 市街地再開発事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) 都市再生や都市機能の更新に資する市街地再開発事業の推進に必要な財源を確保すること。
- (2) 大街区化の推進に必要な財源を確保すること。
- (3) 事業促進を可能にする柔軟な権利変換手法を導入すること。
- (4) 組合設立等に係る人数同意要件を合理的にすること。
- (5) 市街地再開発事業により整備された住宅や事務所等の複合建築物のうち、従前の住宅部分に対応して取得された住宅部分に係る固定資産税及び都市計画税について、床面積割合にかかわらず、通常の住宅と同様の税負担とする措置を講じること。

### <現状・課題>

- (1) 市街地再開発事業は、都市の骨格である道路・公園等の公共施設の整備、敷地の統合や共同建築物の建築等により、土地の高度有効利用と都市機能の更新や魅力ある都市拠点の形成・国際競争力の強化、密集市街地の解消など東京の都市再生を図る上で重要な事業である。  
現在、都内では40地区が事業中であり、公共施行だけでなく、民間による組合施行も行われている。これらの地区は、近年高騰し、高止まりしている建設工事費の影響を大きく受けており、確実な国費の導入が不可欠である。今後、南小岩六丁目地区、春日・後楽園地区などで事業が最盛期を迎え、また、浜松町二丁目地区、中野二丁目地区など複数の市街地再開発事業が工事に着手する予定であり、引き続き安定的・継続的に財源を確保することが、事業を着実に進めていくために不可欠である。
- (2) 都心部等では、街区規模が小さい、区画道路の幅員が狭いなどにより、ポテンシャルを生かし切れていない地区がある。市街地環境の改善や土地の有効・高度利用を図るためには、市街地再開発事業を活用した大街区化を進めることが必要である。
- (3) 平成28年の法律改正により、施設建築敷地予定地内に既に地下鉄等の区分地上権が設定されている場合、権利者全員の合意を得ることなく当該地上権の保全が可能となったが、市街地再開発事業の実施に合わせて、新たに地下鉄等を整備する場合、権利者全員の合意が得られない限り、当該区分地上権の設定ができず、事業の円滑な推進が困難である。
- (4) 現行法では組合設立等に際し、区域内の宅地所有者等の3分の2以上の同意を要するが、宅地分割を行ってこの人数要件を成立又は不成立にさせようとする者がいた場合、分割された後の宅地所有者等の人数によって算定しな

ければならない。

- (5) 戸建住宅や集合住宅を、市街地再開発事業により住宅や事務所等の複合建築物として整備し、当該建築物の総床面積に占める住宅の床面積割合が一定の割合に満たない場合、土地及び家屋の固定資産税及び都市計画税について、住宅部分であっても非住宅用途としての取扱いを受けることとなり、従前と同様に住宅用途として評価・課税される場合と比べて税の負担が増大する。

#### <具体的要求内容>

- (1) 市街地再開発事業の財源が削減された場合、東京の都市再生や都市防災機能強化に向けた不燃化・面的な無電柱化などの取組や、早期の事業完成を望む地権者等に深刻な影響を与える。このため、事業の着実な推進に必要な財源を安定的・継続的に確保すること。  
また、不動産市況の悪化、建設工事費の高騰等を踏まえ、状況に即応した財政支援を行うこと。
- (2) 都心をはじめとする既成市街地において、街区再編や機能更新を計画的に行い、都市再生を進めていくための、大街区化の推進に必要な財源を継続的かつ安定的に確保すること。
- (3) 権利者全員の合意が得られない場合でも、事業促進が可能となるように、施設建築敷地内に新たに整備する地下鉄等の区分地上権を設定できる柔軟な権利変換手法を導入すること。
- (4) 宅地の小割り・分割を行っても、同意対象人数が増えないような算定の方法とするなど、人数同意要件の算定方法の見直しを行うこと。
- (5) 市街地再開発事業により整備された住宅や事務所等の複合建築物のうち、従前の住宅部分に対応して取得された住宅部分に係る固定資産税及び都市計画税について、総床面積に占める住宅の床面積割合にかかわらず、通常の住宅と同様の税負担とする措置を講じること。

### 3 住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

安全で快適な住宅市街地の形成を図るため、住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）の推進に必要な財源を確保するとともに、地区公共施設等整備に係る国費率を引き上げること。

#### <現状・課題>

現在、都内では15地区が事業中であり、住宅や公共施設の整備等を総合的に行うことにより、快適な居住環境の創出や密集市街地の改善が図られている。

住宅市街地総合整備事業を着実に進めていくためには、今後も引き続き財源を安定的・継続的に確保することが必要不可欠である。

また、良好な住宅市街地整備には、都市計画道路などの関連公共施設のみならず、関連公共施設の採択基準に満たない規模の小さな区画道路などの地区公共施

設整備も行われる。こうした施設は、居住者が利用し、生活に密着した施設が多いが、国費率が関連公共施設と比較して低く、事業を推進するに当たり、地方公共団体の財政の負担が大きくなっている。

< 具体的要求内容 >

住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）の財源が削減された場合、早期の事業完成を望む地権者等に深刻な影響を与える。安全で快適な住宅市街地の形成を図るため、事業の推進に必要な財源を安定的・継続的に確保するとともに、地区公共施設等整備の現行国費率3分の1を都市計画道路などの関連公共施設整備や住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）と同率の2分の1に引き上げること。

#### 4 道路整備と一体的に進める沿道のまちづくりの推進

（提案要求先 国土交通省）  
（都所管局 都市整備局・建設局）

道路整備と一体的に進める沿道のまちづくりの推進に必要な財源を確保するとともに、税制上の優遇措置を講じること。

< 現状・課題 >

首都直下地震による東京の被害想定によると、大地震が発生した場合、最悪のケースでは、建物の全壊・焼失は約30万棟にも及ぶとされ、都内に約13,000ha存在する木造住宅密集地域では、大規模な市街地火災が発生するおそれがある。

このため、市街地火災の延焼を防止する延焼遮断帯の形成が重要である。

木造住宅密集地域等で実施している「一体開発誘発型街路事業（道路整備と一体的に進める沿道のまちづくり）」は、道路整備により発生する沿道の小規模、不整形な残地を交換・集約化した上で建物の共同化を図るなど、沿道地域の土地利用の高度化と延焼遮断帯形成による防災性、安全性の向上を早期に発現させる整備効果が大きい重要な事業である。

現在、都内では8地区が事業中であり、道路用地買収の進捗により火災の延焼防止や緊急時の避難路としての空間が生まれ、当該地域での防災性が向上している。これに併せ、沿道においても、共同化住宅が完成するなど、沿道の不燃化等に資するまちづくりが着実に前進している。

一体開発誘発型街路事業の財源が削減された場合、早期の事業完成を望む地権者等に深刻な影響を与える。今後も事業を着実に進めていくため、事業の推進に必要な財源を引き続き安定的・継続的に確保することが必要不可欠である。

< 具体的要求内容 >

- (1) 一体開発誘発型街路事業は、道路ネットワークの形成を図るとともに、沿道における建替え促進等による共同化・不燃化により延焼遮断帯が形成され、

地域の防災性向上が早期に発現するなど、整備効果が大き。事業の円滑な推進のため、国費を重点的に配分するとともに、事業の推進に必要な財源を安定的・継続的に確保すること。

- (2) 一体開発誘発型街路事業の推進に当たり、都市防災総合推進事業及び住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)と連携し重層的な展開を図り、延焼遮断帯の形成を促進することが重要である。そのため、事業の推進に必要な財源を安定的・継続的に確保すること。
- (3) 一体開発誘発型街路事業の推進に当たり、当該道路用地取得により生じた残地の売却について、都市計画道路区域内と同様に、譲渡所得に対する税制上の優遇措置を講じること。

# 10 既存住宅ストックの活用と空き家対策の促進

## 1 既存住宅流通の活性化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 住宅政策本部)

既存住宅流通を促進する施策を総合的に推進すること。

### <現状・課題>

我が国では、既存住宅は、その品質や管理状態とは関係なく築年数の経過とともに市場での価値が低下する状況にあり、そのため、住宅の平均使用年数は欧米と比べて短く、既存住宅市場も十分に活性化していない。

国は、平成25年度に「中古戸建て住宅に係る建物評価の改善に向けた指針」を策定し、それを踏まえ、平成27年度には「既存住宅価格査定マニュアル」が改訂されるなど、建物の維持管理状況等が適切に反映される建物評価手法の整備が進められてきた。

また、平成30年4月から、既存住宅売買時における建物状況調査（インスペクション）に関する説明が宅地建物取引業者の義務になるとともに、一定の要件を満たす既存住宅の広告販売時に、国の定める標章を付与できる「安心R住宅」制度が開始された。

東京都では、平成29年3月に改定した住宅マスタープランにおいて、目標の1つに「良質な住宅を安心して選択できる市場環境の実現」を掲げ、既存ストックの有効活用を図っていくこととしている。平成30年3月には、事業者向けに「既存住宅の流通促進に向けた指針」を策定し、平成30年6月から、消費者の不安を解消し安心して既存住宅を売買できるよう、不動産・建設等からなる事業者グループの登録制度や、建物状況調査（インスペクション）費用等への補助制度を新たに創設した。また、令和元年5月には、リフォームした住宅を公開する東京リフォームモデルハウス事業を開始している。

既存住宅について、消費者が安心して選択できるような魅力あるものにしていくためには、新築時から維持管理期、売買時までの全体を通じて、住宅の品質及び性能が確保され、取引時にそれらが明らかになり、その価値が適切に評価されるような市場の形成が必要であり、既存住宅の取得やリフォーム等に当たって、税制面からの積極的な支援も必要である。

また、空き家の発生を抑制する観点からも、既存住宅を売買や賃貸の各市場に流通させていくことが有効である。

### <具体的要求内容>

- (1) 新たな評価指針に基づく建物評価手法については、内容が複雑で価格査定実務を行う宅地建物取引業者等にとって活用しづらいものとなっているため、簡便で統一的なものとするとともに、金融機関等にも広く普及を図ること。
- (2) 既存住宅の流通活性化に向け、適正な維持管理や質の向上を図る観点から、

住宅取得に関する税制優遇を幅広く見直し、いわゆる住宅ローン減税などについて、安心R住宅など一定の品質を有する既存住宅の取得においても、その品質や性能等に応じた優遇措置を講じること。

- (3) 適正な維持管理や質の向上に寄与するリフォーム等を促進する観点から、省エネルギー改修など一定のリフォーム等を行った場合に受けられる税制優遇措置について、適用要件を緩和するなど、住宅所有者の自主的な取組を促進するための措置を講じること。

## 2 空き家対策の促進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 住宅政策本部)

地域の状況を踏まえた空き家の利活用等を促進するため、法改正により更なる空き家施策の拡充を図ること。

### <現状・課題>

平成30年住宅・土地統計調査によると、空き家は全国で約849万戸、東京都で約81万戸となっており、全住宅ストックの約1割を占めている。

空き家は、適切な管理がなされなければ、老朽化し地域の居住環境の悪化や防災機能の低下を招くことが懸念されることから、利活用を含む空き家の包括的な施策の推進が重要となっている。

東京都では、平成29年3月に改定した住宅マスタープランにおいて、目標の1つに「活力ある持続可能な住宅市街地の実現」を掲げ、空き家対策の推進による地域の活性化を図っていくこととしている。

また、空家等対策の推進に関する特別措置法（平成26年法律第127号。以下「特措法」という。）に基づき、区市町村が地域の状況に応じ、総合的かつ計画的に空き家に関する施策等を進めているところであり、より実効的な取組を促進していくためには、更なる施策の充実が必要である。

#### (1) 即時執行について

特措法の制定後、自治体は特措法に基づき、助言又は指導、勧告及び命令の手続を経て、代執行による措置を講じることができるようになった。一方で、都内のいくつかの自治体においては、特措法施行前から空き家等に関する条例を制定して取り組んでいる。中には、特措法に規定されていない即時執行（災害等により、人の生命、身体又は財産に危険が差し迫る状態の空き家等に対して、所有者の同意を得ずに必要な最小限度の措置を講ずること。）について規定している自治体もある。

しかし、条例に基づく即時執行の規定は、特措法における代執行の規定との整合性が整理されておらず、法的根拠が明確でない中で条例を根拠とした執行は、訴訟等に発展するおそれがある。

このため、即時執行について特措法に規定し、位置付けを明確にする必要がある。

#### (2) 空き家の発生を抑制するための特例措置について

当該特例では、相続開始の直前において被相続人の居住の用に供されていた家屋であって、当該相続開始の直前において当該被相続人以外に居住をしていた者がいなかったものに限って対象としている。

しかし、被相続人が高齢期に健康を保って一人暮らしができる人ばかりではなく、介護が必要なため子供世帯との同居を選択する人もいる。

この特例措置は、相続人が使用していない放置された古い空き家や、その取壊し等後の敷地の流通による有効活用を促進し、空き家の発生を抑制することを目的としているため、一時的な居住の実態により特例の対象とならな

いことについて、区市町村の担当者からも疑問が呈されており、特例の対象要件を見直す必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 区市町村が特措法に基づき、緊急に危険回避をする際は、所有者の同意を得ずに行政措置を講じることが可能となるように法改正を行うこと。
- (2) 租税特別措置法を改正し、令和元年度より改正された被相続人の老人ホーム等に入所していた場合と同様に、被相続人の一時的な転居や被相続人以外の者が同居していた場合についても、相続により生じた相続人が使う見込みがない古い空き家又は当該空き家の取壊し等後の敷地の譲渡（当該譲渡の対価の総額が1億円を超えないものとする。）であれば、特例措置の対象とすること。

#### 参 考

#### (1) 代執行

特措法において、区市町村長は「特定空き家等」の所有者等に対し、必要な措置を助言・指導、勧告及び命令することができる。その措置が履行されないときに、行政代執行法に基づき、本来所有者等が履行すべき措置を代執行することができる。

#### (2) 空き家の発生を抑制するための特例措置について

平成28年度税制改正により導入された制度

相続日から起算して3年を経過する日の属する年の12月31日までに、被相続人の居住の用に供されていた家屋を相続した相続人が、当該家屋（耐震性のない場合は耐震リフォームをしたものに限り、その敷地を含む。）又は取壊し等後の土地を譲渡した場合（譲渡価額が1億円以下）には、当該家屋又は土地の譲渡所得から3,000万円を特別控除する。

この特例を適用するために、相続人が確定申告時に必要となる「被相続人居住用家屋等確認書」の発行を区市町村が行うこととされている。

#### <適用期間>

平成28年4月1日から令和5年12月31日までに譲渡すること。

#### <対象となる家屋についての主な要件>

- ①相続の開始の直前に、被相続人以外に居住をしていた者がいない。
- ②昭和56年5月31日以前に建築された建物（区分所有建築物を除く）
- ③相続の時から譲渡の時まで、居住等の用に供されていたことがない。



# 1 1 マンションの適正な管理と円滑な再生による 良質なストックの形成促進

(提案要求先 法務省・国土交通省)  
(都所管局 住宅政策本部)

大都市における主要な居住形態として広く普及しているマンションの適正な管理と円滑な再生を促進するための更なる支援策を講じること。

## <現状・課題>

東京においてマンションは、約184万戸あり、総世帯数の約4分の1が居住するなど、主要な居住形態として広く普及している。また、マンションは、市街地の構成要素として、まちの活力や魅力、防災力の形成とも密接に関連しているなど、地域のまちづくりやコミュニティ形成にとって重要な存在となっている。

その一方で、経年とともに、建物の老朽化と居住者の高齢化という「二つの老い」が確実に進行しており、管理組合の機能低下等によって管理不全に陥り、スラム化すれば、周辺環境にも悪影響を及ぼし、深刻な社会問題へと発展するおそれがある。

こうした事態を引き起こさないためにも、長期的視点に立って実効性のあるマンション施策を積極的に展開し、適正な管理と円滑な再生を促進していく必要がある。都は、これらの課題認識を踏まえ、平成28年3月に「良質なマンションストックの形成促進計画」を策定し、マンション施策を総合的・計画的に推進することとした。

また、本年3月に、マンションの管理不全を予防し、適正な管理を促進するため、「東京におけるマンションの適正な管理の促進に関する条例」を制定した。令和2年度からは、昭和58年以前に建築された6戸以上のマンションを対象とする管理状況の届出制度により、把握した状況に応じて、管理組合に対し助言・支援等を行うこととしている。

国においては、法令や標準管理規約等の整備、マニュアル・ガイドブックの作成、住宅団地の再生のあり方に関する検討、補助、融資、税制等による支援等、様々な取組が行われているが、本条例及び計画の推進に当たっては、なお不十分な面があり、更なる法整備や支援策の拡充等が必要である。

## <具体的要求内容>

[マンションの管理水準の向上]

- (1) 優良な管理が行われているマンションや、災害時における避難者の一時受入れなど、地域への貢献を積極的に行うマンションを評価し、税制、金融等の優遇措置を講じるなど、管理水準の向上を促進するための仕組みを設けること。

〔既存マンション取引時における管理情報の開示促進等〕

(2) 宅地建物取引業法（昭和27年法律第176号）で規定する重要事項説明の前の段階でも、既存マンションの購入予定者が管理組合の財務・管理に関する情報の開示を受けられるよう、マンション標準管理規約などの関係規定等を整備すること。

また、優良な管理が行われているマンションが市場で評価されるよう、価格査定における維持管理に関する査定条件の充実等の措置を図ること。

〔改修によるマンション再生の促進〕

(3) 改修・改築に伴う共用部分の専有部分化など、現行では全区分所有者の同意が必要と解される事項について、特別多数決議で実施できる制度を導入すること。

(4) 改修によるマンション再生に対する補助制度（優良建築物等整備事業の既存ストック再生型）の継続や拡充を図るとともに、バリアフリー改修や省エネ改修に伴う固定資産税の減額措置も継続すること。

〔耐震性不足マンション等の早期解消〕

(5) 耐震診断及び耐震化のための計画策定や、耐震改修工事にかかる区分所有者の自己負担が、より軽減されるように、住宅・建築物安全ストック形成事業における国の補助割合を拡大すること。

(6) 耐震性が特に低いマンションや、まちづくりの観点から建替え等の必要性が高いマンションについては、建替えや敷地売却に必要な決議要件（5分の4の特別多数決議）を緩和するとともに、建替えにおける借家人の同意要件を緩和するなど、合意形成をより円滑に進めるための措置を講じること。

〔既存不適格等により建替えが困難なマンションの再生の円滑化〕

(7) 全員同意が必要となる非現地での建替えを特別多数決議で可能とする仕組みを創設すること。

また、非現地での建替えや隣接地等との共同建替えを権利変換手続で行うことができる新たな事業手法を創設するとともに、税制上の優遇措置も講じること。

(8) マンション敷地売却制度は、耐震性が不足するマンションのみが対象とされているが、既存不適格等で建替えが困難なマンションや、まちづくりの観点から除却の必要性が高いマンションについても適用の対象とするとともに、買受人が耐震性不足のマンションを改修し、継続して活用することが出来るよう既存マンションの除却を要件としないなど、適用要件の緩和も併せて措置すること。

(9) 敷地に借地権等が設定されるマンションの土地所有権は、マンションの建替え等の円滑化に関する法律（平成14年法律第78号）において権利変換の対象とならず、法による権利調整ができないことから、建替えの円滑化を図るため、権利変換ができる仕組みの整備を図ること。

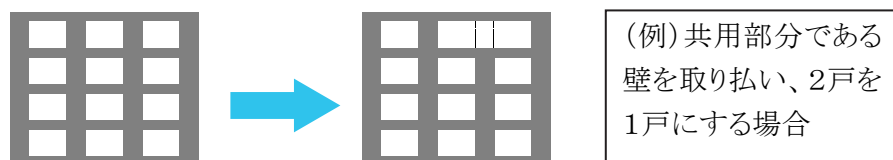
(10) 複数の開発整備事業を段階的に実施する区域において、老朽マンションを売却し、先行して整備された住宅を取得する区分所有者に対する税制優遇措置を講じるなど、まちづくりと連携して老朽マンションの再生が円滑に進む仕組みを充実させること。

〔団地型マンションの再生の円滑化〕

(11) 団地型マンションは、権利者が多く、権利形態や管理方式も様々であり、団地内の建物の一括での建替えが難しい場合も多いことから、その再生を進めるため、段階的・部分的な建替え・改修等を円滑化する仕組みの整備・充実を図るとともに、団地一括建替え決議に係る棟別要件を緩和すること。

参 考

(3) 改修・改築に伴う共用部分の専有部分化などを特別多数決議で実施できる制度の導入



現行法上、上記のような場合は、共用部分の処分に当たり、共用者全員の同意が必要となる。今後、人口減少とともに想定される住宅需要の低下等に対応するため、ワンルームマンションなど狭小住戸のファミリー世帯向けへの更新や、住宅以外の用途への部分的なりノバージョンなどについて、特別多数決議により可能となるようにすべきである。

(5) 住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震化支援の概要

※平成22年度から「社会資本整備総合交付金」に再編

	制度概要（主な要件等）
耐震診断及び耐震化のための計画の策定	補助率：地方公共団体が実施する場合 国1/2 地方公共団体以外が実施する場合 国1/3 + 地方公共団体1/3
耐震改修工事	補助対象：耐震改修工事費（建替えを含む。） 補助率： (1000㎡以上のマンション) 1/3（国1/6 + 地方公共団体1/6） 工事費の1/3について、国費で1/2を補助 (1000㎡未満のマンション) 23.0%（国11.5% + 地方公共団体11.5%） 工事費の23.0%について、国費で1/2を補助

○耐震診断及び耐震化のための計画策定

■ 現行の助成制度

国 1/3	地方自治体 1/3	自己負担 1/3
----------	--------------	-------------

※現行の自己負担割合 1 / 3 を軽減するため、国の補助割合の拡大を要望

○耐震改修工事

■ 現行の助成制度

(1000 m<sup>2</sup>以上のマンション)

国 1/6	地方 1/6	自己負担 2/3
----------	-----------	-------------

(1000 m<sup>2</sup>未満のマンション)

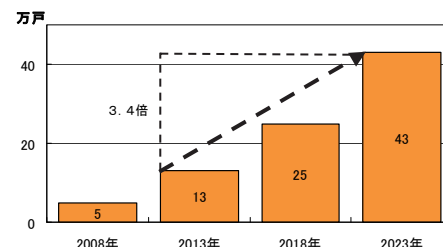
国 11.5%	地方 11.5%	自己負担 77%
------------	-------------	-------------

(6) ~ (9)

【マンション建替法に基づく建替えの実績（件数）及び築40年以上の戸数の推移】

(単位：件)

年度	15~20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	計
東京都	17	2	5	5	3	5	4	1	5	6	53
全国 (東京都分を含む)。	46	4	5	6	5	10	5	3	7	8	99



注) 構造計算書偽装物件を除く。

(10) まちづくりと連携した老朽マンションの再生を円滑化する仕組みの充実

東京の都心部などの老朽マンション等が集積する区域や大規模団地などにおいては、複数の開発整備事業を段階的に実施し、先行する事業において区分所有者の移転先となる受け皿住宅を確保することで、合意形成の促進や引越し・仮住居費用の削減、住宅の集約化による合理的な土地利用が可能となり、一体的なまちづくりを進める上で有効である。

このため、地区計画の目標や方針に沿って、複数の開発整備事業等が計画的に実施される区域では、まちづくりに協力する区分所有者が、不動産の譲渡所得に対する課税などにより不利益を受けないよう、市街地再開発事業におけるやむを得ない事情により転出する場合と同等の税制優遇措置を講じるなど、まちづくりと連携して老朽マンションの再生が円滑に進む仕組みを充実していただきたい。

(11) 団地再生を円滑化する仕組みの創設

団地型マンションは、権利者が多数であることに加え、権利形態や管理方式が様々であり、団地内の建物の一括建替えが困難な場合もあるなど、その再生に当たっては、単棟型のマンションにはない課題を解決していく必要がある。

このため、段階的・部分的な建替え・改修等を円滑化する仕組みの整備・充実に努めるとともに、団地一括建替え決議に係る棟別要件を緩和していただきたい。

区分所有法の建替え決議の議決要件

単棟型【第62条】	区分所有者及び議決権の各4/5以上
団地(一括) 【第70条】	団地全体:区分所有者及び団地内建物の敷地の持分割合の各4/5以上 各団地内建物:区分所有者及び議決権の各2/3以上
団地(部分) 【第69条】	団地全体:土地の持分割合の3/4以上(ただし、建替えにより特別の影響を受ける棟についてはその棟単独で3/4以上) 建替え棟:区分所有者及び議決権の各4/5以上による建替え決議(又は全員同意)

## 1 2 東京外かく環状道路の整備促進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

(1) 外環（関越道～東名高速）については、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路であるため、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進めるとともに、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

(2) 「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等におけるまちづくりなどについて、都や沿線区市と協力し推進すること。

(3) 外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、必要な調査を加速させるとともに、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

### <現状・課題>

東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されており、早期整備が必要である。

外環（千葉区間）については、平成30年6月2日に開通し、関越道から東関東

道までが結ばれ、都内を通過する交通が外環道に転換するなどの整備効果が発現している。

外環（関越道～東名高速）については、平成29年2月の東名ジャンクション側に続き、平成31年1月、大泉ジャンクション側からもシールドマシンが発進し、全線で工事が本格化している。

一方、外環（東名高速～湾岸道路）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要があるものと考えられる。

このため、国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」の議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

#### <具体的要求内容>

- (1) 外環（関越道～東名高速）は、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路であるため、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、早期に事業の見通しを示せるよう取り組むとともに、大深度地下における高度な技術力を要する本線トンネル工事や本線とランプをつなぐ地中拡幅工事等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

引き続き、国、都、NEXCO 東日本・中日本による東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、情報の共有化を図りながら進めること。

- (2) 地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等のまちづくりについて、都や沿線区市と協力し推進すること。特に3区市に<sup>またが</sup>跨る中央ジャンクション周辺のまちづくりについては、国が主導し、都や沿線区市と協力してまちづくりを推進すること。

さらに、アクセス道路整備についても積極的に支援を行うこと。

- (3) 東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、計画の検討に必要な調査等を加速させること。

具体的には、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえた上、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間について、まずは基本計画の決定を目指すなど、計画を早期に具体化すること。

## 1 3 高速道路網の整備推進及び有効活用等

### 1 高速道路網の整備推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

交通渋滞解消や環境改善、防災機能向上、観光・企業活動の活性化等、高いストック効果を発現する首都圏の高速道路ネットワークの充実を図ること。さらに、これに必要となる財源を確保すること。

#### <現状・課題>

三環状道路をはじめとする首都圏の高速道路は、交通渋滞の解消、環境改善、地震による被災時の緊急輸送、災害や事故による非常時の回機能確保、さらには、観光・企業活動の活性化等、非常に高いストック効果の発現が期待される。

平成27年3月に首都高速中央環状線が全線開通し、三環状道路の最初のリングが完成するとともに、平成29年2月には茨城県区間が全線開通し、東名高速から東関東道までの6つの高速道路が圏央道で結ばれた。

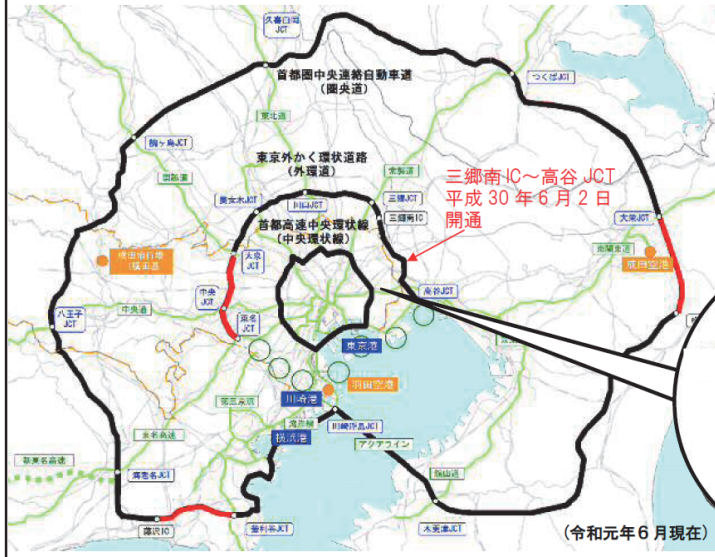
また、圏央道の千葉県区間や4車線化等の整備推進に向け、財政投融資を活用するなど、整備加速が期待される。このように、三環状道路の整備は着々と進んでいるが、引き続き、首都圏における高速道路ネットワークの充実を図ることが重要である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 首都圏三環状道路のうち、東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道に必要となる財源を確保し、早期かつ確実に整備を推進すること。
- (2) 都心部と臨海部との連携強化やネットワーク強化による交通分散などに資する都市高速道路晴海線のⅡ期区間(晴海～築地)について、早期に事業者を決定し、事業化を図ること。
- (3) 都市高速道路の整備に対する日本高速道路保有・債務返済機構への出資率については、出資者である地方公共団体の意見を尊重し決定すること。



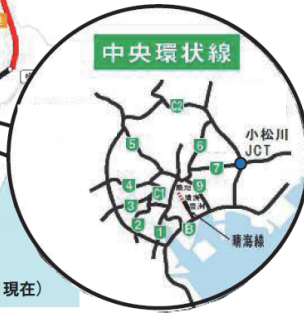
## 高速道路網の整備状況



○首都圏三環状道路の整備率  
(令和元年6月現在)

**約 82%**

- ・中央環状線：100%
- ・外環道：58%
- ・圏央道：90%



■凡例

供用中区間	——
事業中区間	——
主な渋滞対策事業中区間	●
計画路線	---
調査中・構想	○

## 2 高速道路網の有効活用

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都圏の高速道路網の有効活用を図るため、混雑状況に応じた料金施策の導入など、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むとともに、既存の高速道路の渋滞対策やスマートインターチェンジの整備等を推進すること。とりわけ、中央道調布付近の渋滞対策については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、またその後の観光客等の増加を見据えて更なる対策を実施すること。

### <現状・課題>

移動の効率性が極めて高く、環境にもやさしい首都圏を目指し、高速道路網を最大限活用できる料金体系を実現することが必要不可欠である。

この首都圏の高速道路料金については、平成 27 年 9 月に国から示された具体方針（案）に基づき、平成 28 年 4 月から新たな料金体系が導入され、料金体系の整理・統一及び起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現が図られるとともに、利用者の急激な負担増への配慮として、激変緩和措置も講じられた。今後も、首都圏三環状道路のネットワーク機能を最大限発揮させるよう、交通状況などの検証を行い、地方の意見を踏まえた上で、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組む必要がある。

一方、我が国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約 10 km と、欧米諸国の約 2 倍もの長さがあり、利便性が低く、高速道路が有効活用されていない。

そのため、ETC 車両に限定し、従来のインターチェンジに比べてコンパクトに整備することが可能なスマートインターチェンジの設置により、整備費用や管理コストを削減する。

また、アクセス改善による利便性向上を図ることで、地域生活の充実や経済の活性化などが実現すると考えられる。これらのことから、整備推進が期待されている。

また、中央自動車道の調布付近や小仏トンネル付近等については、恒常的な渋滞の解消に向けた取組が進められている。このうち調布付近については、平成 27 年 12 月に調布インターチェンジから三鷹バス停手前までの間で付加車線が設置され、その効果が確認されたところであるが、車線数が減少する三鷹バス停付近を先頭に引き続き速度低下が発生している。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時などには、観光客等の増加に伴い高速道路利用率の増大が予想されることから、早期の渋滞対策実施が強く望まれている。

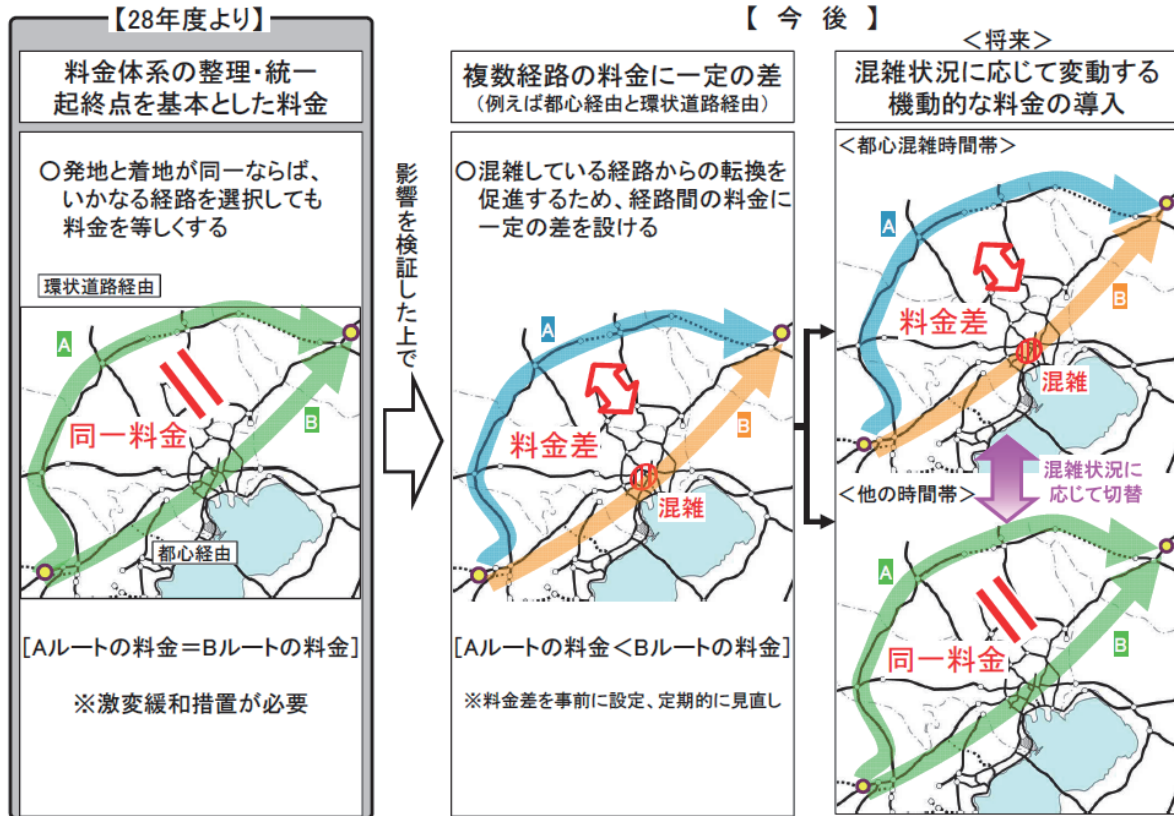
<具体的要求内容>

- (1) 首都圏の高速道路料金については、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向け、新たな料金体系導入による交通状況の変化や債務の償還計画への影響などについて検証するとともに、会社間の乗継ぎに伴うターミナルチャージの重複徴収の解消などについても積極的に取り組むこと。  
また、ビッグデータを活用し、混雑状況に応じた料金施策を導入するなど、利用者へのサービス向上を図ること。
- (2) 首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道路の渋滞緩和及び地域の活性化を図るため、E T C利用率 100%に向けた普及促進や法制的課題等の解決に向けた検討、会社間の境目に位置する本線料金所の撤去、スマートインターチェンジの整備推進、I T Sの推進等に積極的に取り組むこと。
- (3) 中央自動車道の調布付近や小仏トンネル付近の渋滞対策について、一日も早く完成させること。とりわけ、三鷹バス停付近を先頭とする渋滞を解消するため、三鷹料金所付近においても、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、またその後の観光客等の増加を見据えて更なる対策を実施すること。

参 考

(1) 首都圏の高速道路料金体系

段階的な見直しのイメージ



(2) スマートインターチェンジの整備推進

**従来型 IC**

料金所ブースを1か所に集約するため、広い敷地が必要になる。

**スマートIC (ETC専用IC) 概念図**

料金所ブースを集約しなくてもよいことから、少ない用地で済み、建設コストの縮減が可能。

### 3 高速道路の老朽化対策及び逆走対策

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速道路をはじめとした高速道路構造物の老朽化対策を推進するとともに、逆走対策についても取組を進めること。

#### <現状・課題>

首都圏における高速道路構造物は、災害時に首都圏の機能を維持するとともに日本の東西交通の分断を防ぎ、救援・復旧活動を支える重要な社会資本である。

開通から50年が経過した首都高速道路をはじめとする高速道路構造物は、平成24年の中央道笹子トンネル天井板落下事故に見られるように、老朽化が進んでおり、対策が急がれている。

このため、平成25年12月に首都高速道路株式会社が、平成26年1月には東日本及び中日本高速道路会社が大規模更新等に関する計画等を示した。

また、同年6月には、高速道路会社の料金徴収期間を延長する法律が施行され、各高速道路会社が事業許可を取得している。

首都高速道路については、一部区間で大規模更新等が着手されている。

また、東日本及び中日本高速道路株式会社等が管理する高速道路の道路構造物については、平成28年12月に個別施設計画が示されている。

2020年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控えていることから、高速道路利用者の安全安心を確保していくため、大規模更新等の詳細な実施内容を早期に示した上で、高速道路会社が取組を実施していくよう、国が責任を持って指導していく必要がある。

また、高速道路での逆走は、死亡事故等の重大な事故につながる可能性が高く、逆走車両のみならず、正しく走行している車両も巻き込まれる極めて危険な行為であり、撲滅に向けた取組が必要である。

#### <具体的要求内容>

(1) 首都高速道路構造物の老朽化対策については、大規模更新として、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）、1号羽田線（高速大師橋）、3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）について事業を推進するとともに、都心環状線の築地川区間等の都市再生に関する検討を進め、着手すること。

また、東日本及び中日本高速道路株式会社が管理する高速道路構造物については、計画に基づき、大規模更新及び修繕等を着実に実施すること。

(2) 老朽化対策の実施に当たっては、三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えながら、取組を進めること。

(3) 高速道路での逆走に対しては、国や高速道路会社等において対策を進めているところであるが、高齢化の進展や、認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、今後も、逆走事故の撲滅を目指し、取組を推進すること。

## 4 日本橋周辺の首都高速道路地下化への取組

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化に向けて取組を進めること。

### <現状・課題>

首都高速道路は、我が国の経済活動を支える重要な基盤施設として高度経済成長期以来これまで大きな役割を担ってきたが、建設から長い年月が経ち老朽化が進んでいる。一方、整備に急を要したことから、日本橋周辺では首都高が川の上空を通過しており、周辺景観に与える影響について様々な議論がされてきた。

このような状況の中、平成26年に日本橋周辺を含めた首都高の大規模更新計画が策定されるとともに、平成28年には日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取組が、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉え、平成29年7月に、国、都、首都高速道路株式会社は共同で、国際金融都市にふさわしい品格のある都市景観の形成、歴史や文化を踏まえた日本橋の顔づくり、沿道環境の改善などのため、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に向け取り組んでいくこととした。

同年11月には首都高日本橋地下化検討会を設置し、この中で、地下ルートや事業スキームの案を取りまとめ、これをもとに都は、令和元年10月に首都高を地下化する都市計画変更を行った。

引き続き、関係機関との調整を進め、早期の事業化を図ることが重要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 都及び首都高速道路株式会社とともに、検討及び調整を進め、事業化に向けた手続を着実に実施し、早期の事業着手を図ること。
- (2) 引き続き、周辺のまちづくりと十分な連携を図るとともに、可能な限りコストを縮減した上で、大型車交通の環状機能の確保など、残された課題の解決に向けて取り組むこと。

## 1 4 国道等の整備推進

### 国道の整備推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局・港湾局)

- (1) 国道357号(多摩川トンネル、その他の未整備区間)について整備推進を図ること。
- (2) 国道15号(品川駅周辺道路拡幅、品川駅西口駅前広場)について整備推進を図ること。
- (3) 国道16号(町田立体)について早期完成に向け整備推進を図ること。
- (4) 国道20号(八王子南バイパス、日野バイパス(延伸))について整備推進を図ること。
- (5) 首都圏の都市間連携を強化する国道(国道6号など)について整備推進を図ること。

#### <現状・課題>

都市交通の混雑を緩和し交通を円滑化するとともに、被災時における通行機能を強化する都市幹線道路の体系的なネットワークを構築する必要がある。

国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線である。このうち、未整備の多摩川トンネルは、平成31年4月に詳細設計に着手し、8月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置されたところであるが、羽田空港周辺と川崎側の京浜臨海部を結ぶ連絡道路の整備と同時に進めることとなっており、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。

国土交通省の平成31年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成22年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 国道357号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。加えて、臨港道路南北線の開通等も見据え、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進すること。

- (2) 国道15号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。
- (3) 国道16号町田立体については、本線部が平成28年4月に開通し、平成31年3月にランプ部が開通した。引き続き早期完成に向け、一般部の整備を推進すること。
- (4) 圏央道へのアクセス機能強化と防災力の向上に寄与する国道20号八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期）については、必要な予算を確保し、整備推進を図ること。
- 特に、国道20号八王子南バイパス事業においては、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。
- また、日野バイパス（延伸）において、土地区画整理事業により用地を確保した部分については、早期に事業効果を発現させるために、早急に整備を行うこと。
- (5) 国道6号、国道14号など現在事業中の箇所については、必要な予算を確保し、早期開通を図り、その他の箇所についても、整備推進を図ること。



## 1 5 道路・橋梁事業の推進

### 1 道路・橋梁整備の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化に繋がり、投資効果も高いことから、東京の道路整備を着実に推進するため、必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

#### <現状・課題>

首都東京は、日本の全人口の1割を超える約1,380万人が生活し、総生産額が全国の約2割に当たる約107兆円に上るなど、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。しかし、都市計画道路の完成率は、約60パーセントとまだまだ道半ばであり、混雑時旅行速度が区部においては、全国平均約33km/hの半分以下で、国内外主要都市と比較して非常に低い水準にある。このことが、慢性的な交通渋滞を生じさせ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招くなど、東京の最大の弱点となっている。首都東京の道路整備は、オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、また、同競技大会後を見据え、生産性の向上により経済成長を促進し、国際競争力を強化するためにも、極めて重要となっている。

一方、東日本大震災では、救援活動や救援物資輸送を支えるなど、改めて道路ネットワークの重要性が明らかになった。

そのため、首都圏三環状道路のみならず幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、都では首都直下地震の発生が懸念される中、高度防災都市の実現に向け、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,900ヘクタールの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路(特定整備路線)の整備を推進することとなっている。

また、都県境の道路は、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行うためにも非常に重要であるが、隣接県市の財政負担が厳しいこと等から整備が進まないことが課題となっている。

#### <具体的要求内容>

- (1) 国は、道路予算全体を増額し、個別補助金、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金など、地方自治体の道路整備の財源を安定的・継続的に確保するとともに、日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化に繋がり、投資効果も高いことから、都への道路関係予算の配分

を増額すること。

また、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度である令和2年度の予算確保はもとより、翌年度以降も継続的に推進を図るため、新たな支援制度の検討を行うなど、必要な財政措置を行うこと。

- (2) 昨年度、地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備が重点配分対象事業となった。引き続き、首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線の整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 都県間の道路ネットワークの形成により交通を円滑化し、周辺県との連携を強化するとともに、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行う都県境の道路整備を重点配分対象事業に位置付けるなど、支援すること。

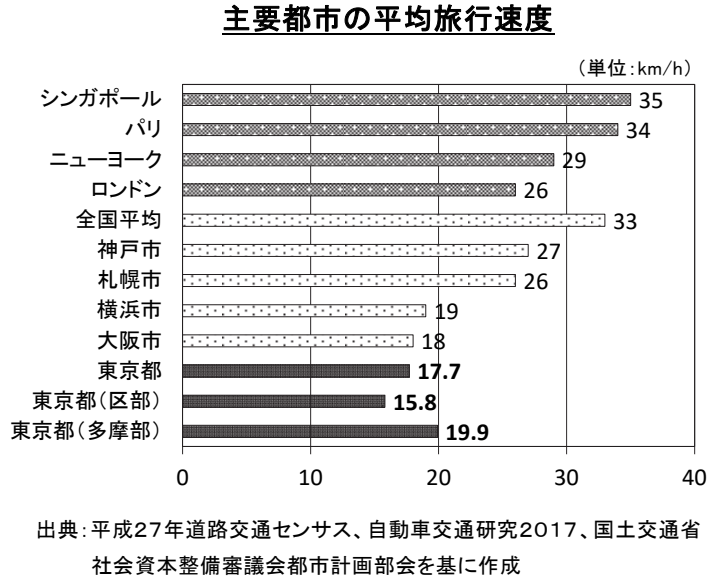
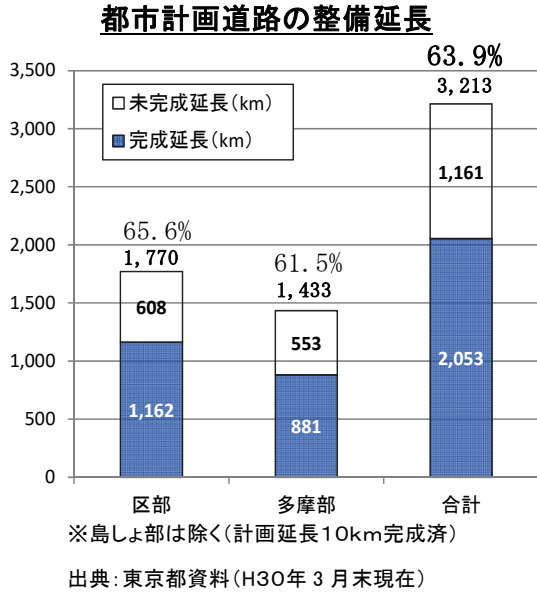
### 東京の主な道路事業

- ① 区部の放射・環状道路整備  
環状2号線、環状4号線、環状5の1号線、環状6号線、放射23号線、放射25号線など
- ② 多摩の南北・東西道路整備など  
府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道、南多摩尾根幹線など
- ③ 交通の円滑化や耐荷力向上を図る橋梁整備  
関戸橋、等々力大橋（仮称）など
- ④ 連続立体交差事業  
京王京王線、西武新宿線など
- ⑤ 道路整備による多摩山間、島しょ地域の防災力強化  
（仮称）梅ヶ谷トンネル、三宅循環線など
- ⑥ 「木密地域不燃化10年プロジェクト」特定整備路線  
放射32号線、補助26号線、補助29号線など
- ⑦ 立川広域防災基地<sup>\*</sup>へのアクセス性を強化する都市計画道路  
立川東大和線、中央南北線など

※立川広域防災基地：南関東地域に広域的な災害が発生し、首都機能に甚大な被害が生じた場合に、災害応急活動の中核拠点となる重要な施設。

参 考

(1) 東京の道路交通



(2) 東京の主な道路事業



## 2 道路施設の予防保全型管理

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

橋梁<sup>りょう</sup>やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していく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>

橋梁<sup>りょう</sup>、トンネルの多くは、高度経済成長期に集中して建設されたため、高齢化が進み、近い将来一斉に更新時期を迎えることになる。

このため、橋梁<sup>りょう</sup>の長寿命化修繕計画、及びトンネルの予防保全計画に基づく対策を実施することにより、これまでの対症療法型管理から予防保全型管理へ転換し、更新時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、道路網の安全・安心を確保することにより、将来世代にこれらの社会資本を良好な状態で継承していく必要がある。

都は、平成21年3月に「橋梁<sup>りょう</sup>の管理に関する中長期計画」、平成27年11月に「トンネル予防保全計画」を策定し予防保全型管理の取組を推進しており、今後、他の道路施設においても、予防保全型管理を導入していく予定である。

また、区市町村においても、橋梁<sup>りょう</sup>等の長寿命化修繕計画の策定を進めており、今後、計画に基づく事業を実施していく予定である。

### <具体的要求内容>

- (1) 道路施設の予防保全型管理を推進していくため、長寿命化修繕計画に基づく対策を実施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。
- (2) 区市町村において、橋梁<sup>りょう</sup>等の長寿命化修繕計画の策定に必要な財源及び同計画に基づく対策を実施するために、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。

参 考

1 橋梁<sup>りょう</sup>の長寿命化修繕計画策定状況（平成31年4月1日現在）

(1) 策定済み

	自治体名
1 都	東京都
23区	北区、葛飾区、品川区、大田区、江東区、墨田区、中央区、板橋区、千代田区、江戸川区、目黒区、文京区、世田谷区、足立区、豊島区、港区、渋谷区、杉並区、中野区、練馬区、新宿区、荒川区、台東区
26市	町田市、国分寺市、立川市、武蔵野市、青梅市、多摩市、調布市、狛江市、稲城市、東久留米市、あきる野市、八王子市、小平市、羽村市、西東京市、東村山市、清瀬市、日野市、福生市、三鷹市、武蔵村山市、東大和市、小金井市、府中市、国立市、昭島市
2町	奥多摩町、日の出町
3村	檜原村、神津島村、小笠原村

(2) 平成31年度策定予定

	自治体名
1町	瑞穂町
1村	三宅村

2 平成31年度の予算

(1) 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）
橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化	11,867	5,954 (2,977.2)
トンネルの予防保全	829	120 (60.00)

補助率 0.50

(2) 区市の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化 （工事・計画策定）	1,275.0	1,275.0 (637.5)

補助率 0.5～0.69

3 実施計画（東京都）

- ・橋梁<sup>りょう</sup>の長寿命化については、令和6年度末までに約160橋に着手する。
- ・トンネルの予防保全型管理の取組については、令和6年度末までに、26トンネルに着手する。

### 3 道路災害防除事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

土砂災害を未然に防ぐことにより、道路の安全性を向上させる道路災害防除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>

多摩地域や島しょ部の山岳道路では、台風や集中豪雨により落石や崩落等の土砂災害が発生している。

災害の発生に伴う、物的、人的被害や、通行止めによる経済的損失、日常生活に及ぼす影響を防ぐためには、道路斜面の落石や崩落等による土砂災害を未然に防止する必要がある。

このため、日常的な巡回点検に加え、専門技術者により斜面の安定度を評価する5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異常時点検などにより、斜面の状況を的確に把握し、擁壁や落石防護柵の設置など多様な斜面对策を現道の拡幅や代替ルート整備と併せて効果的に推進し、総合的に道路の防災性を高めていくこととした。

#### <具体的要求内容>

道路斜面の補強や落石防護対策等の道路災害防除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。

参 考

道路災害防除事業

1 平成31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）
道路災害防除事業	4, 6 8 7	9 9 1 （4 9 8）

道路災害防除事業に対する補助率 0. 5 0（小笠原0. 6 0）

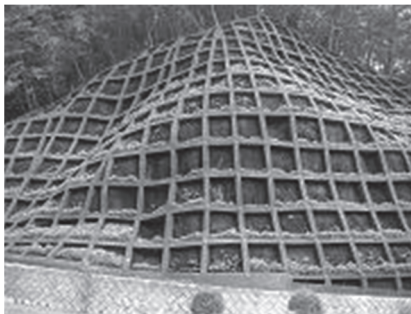
2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	平成29年度	平成30年度
道路災害防除事業 （国費）	1 2 7 （7 2）	3 1 （1 8）

3 対策事例

道路斜面对策



法枠工



落石防護柵工



モルタル吹付工



落石防護網工

## 4 臨海部道路網の整備

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

東京港の国際競争力及び地震災害に対する危機管理機能の強化に向け、中央防波堤地区の臨港道路について、整備に必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における迅速な緊急物資輸送や被災者避難が行えるよう、ふ頭と背後地とを結ぶ道路ネットワークの充実・強化を図ることが必要である。

特に、中央防波堤地区においては、外貿コンテナ及び内貿ユニットロードターミナルなどのふ頭施設の利用に伴う交通需要に対応することが喫緊の課題である。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成することが不可欠である。

### <具体的要求内容>

中央防波堤地区の臨港道路の整備は、東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における迅速な緊急物資輸送や被災者避難が行えるなど、大きなストック効果を発現する。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成できるよう、整備に必要な財源を確保すること。



## 1 6 鉄道駅のバリアフリー化の推進

### 1 移動等円滑化方針及び基本構想の作成促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に必要な財源を確保すること。

#### <現状・課題>

都は、区市町村の基本構想策定に係る経費について、区市町村への補助を実施している。

これまで、基本構想により、鉄道駅や駅周辺地域の面的・一体的なバリアフリー化が図られてきているものの、基本構想を作成した区市は平成29年4月現在で約6割と、作成が十分ではない。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）が改正され、マスタープラン制度が導入され、第24条の2で、区市町村は移動等円滑化促進方針を作成するよう努めるものとされた。

また、第25条で、基本構想の作成について、改正前はできる規定であったが、改正後は努力義務とされた。

この改正により、今後、移動等円滑化促進方針及び基本構想を作成する区市町村が増えると見込まれる。

#### <具体的要求内容>

区市町村の移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に必要な財源を確保すること。

### 2 ホームドア等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局・交通局)

(1) ホームドア等の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。

(2) ホームドア等の整備を促進するため、コスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

#### <現状・課題>

ホームからの転落等による人身障害事故を防止し、利用者や鉄道輸送の安全性を確保するため、ホームドア整備を加速させる必要がある。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等について、ホームドア整備を促進していく必要がある。

ホームドアの整備に当たっては、車両扉の位置の異なる列車への対応やホーム幅の縮小、停車時間の増大による輸送力の低下、更には膨大な投資費用などの課題があり、整備は進んでいない現状にある。

国は鉄道事業者のホームドア整備を促進するため、10 万人以上の駅を優先して設置費用に対する補助を実施しているが、都では整備をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、補助対象を 10 万人未満の駅に拡大していく。

#### <具体的要求内容>

- (1) 東京 2020 大会の開催も見据え、ホームドア等の整備を更に加速させるため、鉄道事業者の積極的な取組を促すとともに、10 万人未満の駅を含め整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 異なる扉位置の車両への対応やコスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

### 3 エレベーター等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

鉄道駅におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。

#### <現状・課題>

高齢者や障害者等をはじめ、鉄道駅を利用する全ての人の円滑な移動環境を確保するため、エレベーター等の設置を促進する必要がある。

これまでに、都内の約 9 割の駅でホームから出入口まで段差なく移動できる経路が 1 ルート確保されているが、複数の出入口が離れた位置にある駅や乗換えに段差のある移動を伴う駅等においてエレベーターの設置を加速させ、駅における利用者の移動環境を更に高めていく必要がある。

また、東京 2020 大会の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等において、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の標準基準（17 人乗り程度）以上を満たすエレベーターの設置を促進していく必要がある。

都では、駅利用者の移動等の円滑化を促進するため、駅におけるエレベーター等の設置費用に対する補助を実施しているが、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化への補助を拡大していく。

#### <具体的要求内容>

東京 2020 大会の開催も見据え、1 ルート未整備駅の解消はもとより、最短経路を考慮したルートの複数化や乗換ルートのバリアフリー化、競技会場周辺駅や空港アクセス駅等におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるため、事業者の積極的な取組を促すとともに、都がバリアフリー化を促進する駅の整備に必要な財源を確保すること。

#### 4 トイレ環境の整備

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・交通局)

競技会場周辺等の主要駅や空港アクセス駅などにおいて、トイレ環境の充実に係る財源を確保すること。

#### <現状・課題>

平成29年2月に公表された「ユニバーサルデザイン2020行動計画(以下、「UD2020」という。)」で、トイレ環境の整備を図るため、ガイドラインを改正するとの見解が示された。

これを受け、平成30年3月に公表された公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドラインでは、多機能トイレを整備した上で、一般トイレへの機能分散により、利便性向上を図ることが必要であるとしている。

都は、東京 2020 大会を見据え、訪日外国人旅行者や高齢者のニーズに対応した鉄道駅トイレの利便性や快適性を向上させるため、平成29年度に和式トイレの洋式化に係る補助を開始した。平成30年度からは、競技会場周辺等の鉄道駅における多機能トイレ整備への補助制度を拡充した。

#### <具体的要求内容>

競技会場周辺等の主要駅や空港アクセス駅などにおいて、障害者対応型便所(多機能トイレ)の整備など、トイレ環境の充実に係る財源を確保すること。

## 1 7 都市鉄道ネットワーク等の強化

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

- (1) 交通政策審議会諮問第198号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備を促進すること。
- (2) 同答申において、検討熟度が低く構想段階だが国際競争力の強化に資するとされた路線の事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。
- (3) JR中央線複々線化などの事業化に向けて、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、早期に必要な措置を講じること。
- (4) オフピーク通勤の取組を促進すること。
- (5) 快適通勤の実現に向けた混雑緩和策等の検討に対し支援・協力を行うこと。

### <現状・課題>

東京圏における今後の都市鉄道の在り方について、平成28年4月に交通政策審議会諮問第198号に対する答申が公表された。この答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、成長をけん引する経済活動等を支える基盤として機能強化を図り、東京圏の国際競争力の強化に資することや、混雑の緩和など更なるサービス水準の引上げにより、豊かな国民生活に資することなどを示した上で、その実現に向けて、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設・既設施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

答申に位置付けられた路線の実現には、事業主体や収支採算性、技術的な課題等への対応が必要である。

都は、答申において事業化に向けて検討などを進めるべきとされた6路線を中心に、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者ととともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施するとともに、平成30年4月に鉄道新線建設等準備基金を創設して、6路線に係る事業などの財源の確保に努めている。

また、平成29年度から都はオフピーク通勤を促進する時差Bizの取組を開始した。平成31年からは、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその先を見据え、時差Bizや働き方改革に繋がるテレワーク等と、交通混雑緩和に資する交通需要マネジメント(TDM)を「スムーズBiz」として、一体的に推

進している。

< 具体的要求内容 >

(1) 答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備促進

交通政策審議会諮問第198号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備に向けて、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。

(2) 国際競争力の強化に資する路線の事業スキームの早期構築に向けた支援

同答申において、検討熟度が低く構想段階だが、国際競争力の強化に資すると位置づけられた「都心部・臨海地域地下鉄構想」及び「都心部・品川地下鉄構想」について、事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。

(3) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされたJR中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。

また、地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。

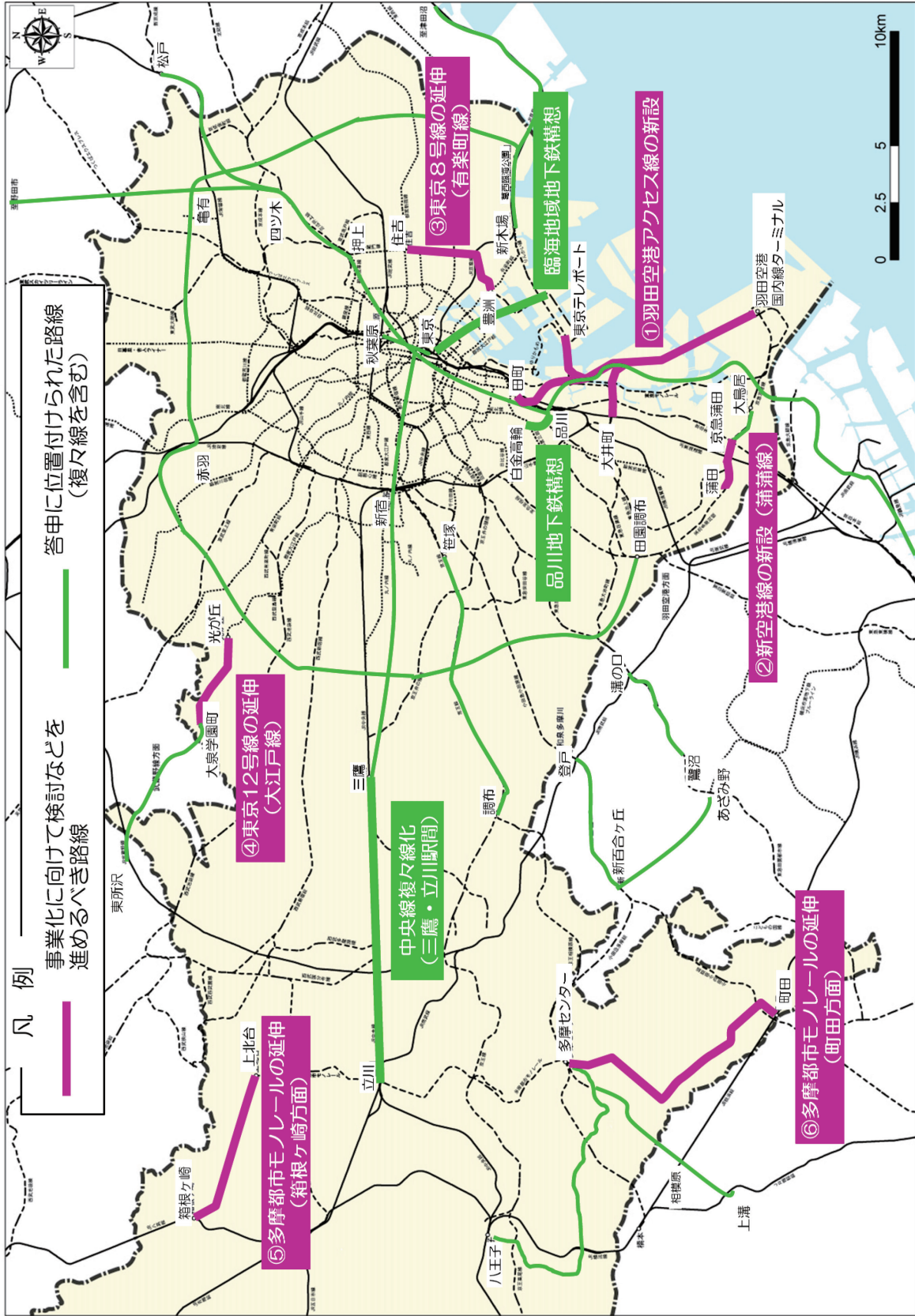
(4) オフピーク通勤の取組の促進

答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与に取り組むことや、輸送需要と輸送力の関係について区間別・時間帯別で詳細に分析し、より一層の混雑の見える化を検討することについて鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

(5) 快適通勤の実現に向けた混雑緩和策等の検討に対する支援・協力

混雑緩和対策として、輸送力強化等の観点から、先端技術も活用した車両や運行システムの改良など、中長期的に実現可能な施策の検討にあたり、国において指導・助言等の支援・協力を行うこと。

# 交通政策審議会諮問第198号に対する答申に位置付けられた路線



参 考

※検討熟度が低く構想段階だが国際競争力の強化に資するとされた路線：「都心部・臨海地域地下鉄構想」、「都心部・品川地下鉄構想」  
 整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされた路線：「中央線複々線化（三鷹・立川駅間）」など

## 18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充

(提案要求先 内閣府・国土交通省・環境省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) BRTの導入に関して、連節車両等の購入、インフラ整備及び自動走行技術等の新技術導入に伴うコスト増に対して、各補助制度の拡充や創設を行うこと。
- (2) BRTの整備を推進するための枠組とそれに合わせた補助制度の創設を行うこと。

### <現状・課題>

BRTは、地下鉄やLRTなどと比較して導入に要する期間が短く、交通需要への速やかな対応が求められる地域等において、今後、鉄道やバス等と共に公共交通の一翼を担う交通システムである。また、BRTの導入において、燃料電池車両や低公害型連節車両を利用することにより、二酸化炭素排出量の少ない交通システムを構築し、低炭素社会の実現に寄与する。

都が進めている都心と臨海地域とを結ぶBRTは、2020年度の先行的な運行、2022年度以降の本格運行を予定しており、環境負荷にも配慮したBRTの実現に向けて運行事業者等と調整を進めている。

今後、ターミナルや車両基地の整備に対する支援、連節車両や燃料電池車両の調達のための支援の拡充など、BRT事業を推進するための枠組みを確保する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 連節車両、燃料電池車両への補助の拡充
- (2) BRT事業におけるターミナル、車両基地の整備への補助の創設
- (3) 自動正着制御等の新技術導入費用に関する補助の創設
- (4) 乗降時間短縮に向けた、車両内における車いすの取扱いの弾力的な運用
- (5) 行政手続の簡素化による導入期間の短縮
- (6) 上記も含めて、BRT事業推進のための包括的な制度の創設

## 参 考

### 【BRTに関する既存の補助制度】

#### 《事業者向け》

- ・公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業（環境省地球環境局）（国土交通省連携事業）  
主な補助対象：BRT、LRTを中心とした公共交通利用への転換など  
補助率：国 1/2
  - ・地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省総合政策局）  
主な補助対象：連節車両、停留施設、バスロケーションシステムなど  
補助率：国 1/3
  - ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業・旅行環境整備事業（国土交通省）  
主な補助対象：ICカード、バスロケーションシステム、多言語化など  
補助率：国 1/3
  - ・再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業（環境省水・大気環境局）  
主な補助対象：燃料電池車両、充電施設など  
補助率：国 1/3（都上限5,000万円）
- \*車庫・営業所・整備場に関する補助なし

#### 《自治体向け》

- ・社会資本整備総合交付金（基幹事業）（国土交通省都市局）  
主な補助対象：ターミナル、停留施設など  
補助率：国 5.5/10、1/3 等
- ・国際競争拠点都市整備事業（国土交通省都市局）  
主な補助対象：BRTの整備（停留所、走行空間等）  
補助率：国 1/2



## 19 連続立体交差事業の推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 連続立体交差事業の推進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) 連続立体交差事業と併せて整備する街路事業や市街地開発事業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) 高架下等の空間における公租公課相当額で利用できる公共利用面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

### <現状・課題>

東京都内には、約1,050か所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生している。また、重要インフラの緊急点検により抽出された長時間遮断時に大幅な迂回が必要となる踏切道は、災害時の救援活動や人流・物流に大きな影響を与える可能性があることから、首都直下地震の切迫性を踏まえ、早期の対策が求められている。

このため、鉄道を連続して高架化又は地下化し、数多くの踏切を同時に除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消して、地域の活性化や、都市の防災・安全性の向上にも資する連続立体交差事業の推進が必要である。

また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の15パーセントを公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15パーセントを超えて利用している。

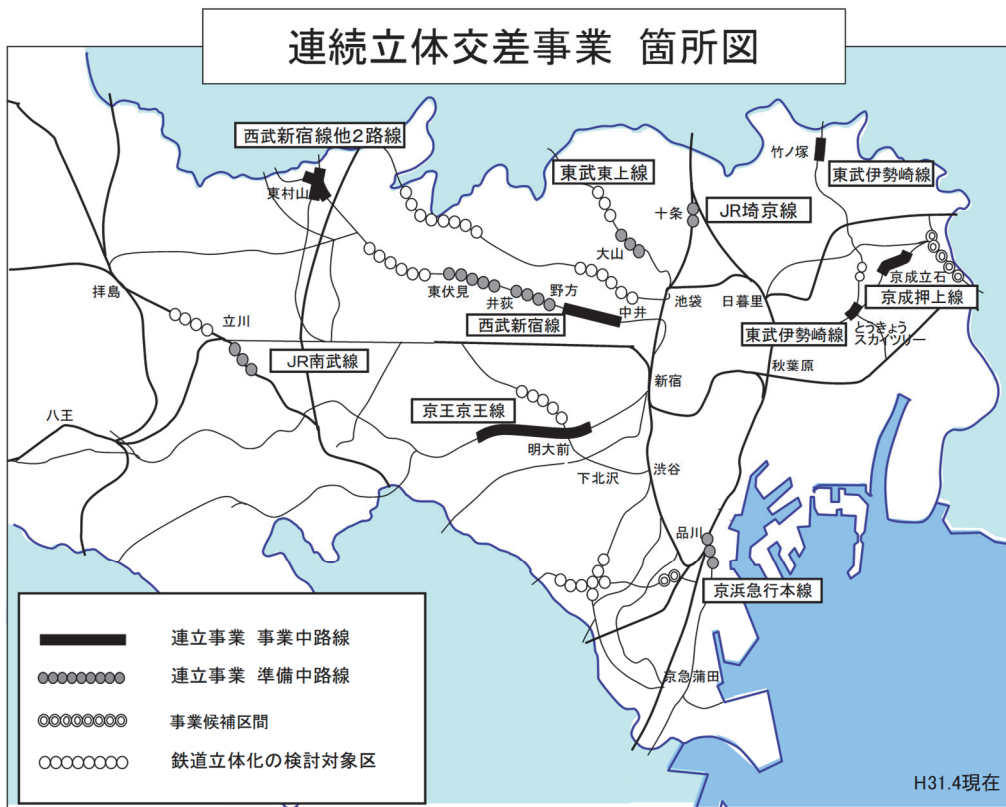
### <具体的要求内容>

- (1) 現在、都施行の京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、西武新宿線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近）などの3路線4か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近、とうきょうスカイツリー駅付近）で連続立体交差事業を進めている。また、都施行のJR埼京線（十条駅付近）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）などの5路線6か所で事業化に向けた準備を進めている。これらの事業とともに、今後新たに事業化に取り組む箇所について必要な財源を確保し、確実に配分すること。

また、国は、重要インフラの緊急点検で課題が抽出された踏切を除却する連続立体交差事業について、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度である令和2年度の予算確保はもとより、翌年度以降も継続的

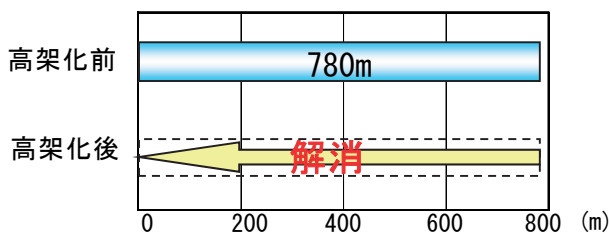
に推進を図るため、新たな支援制度の検討を行うなど、必要な財政措置を行うこと。

- (2) 連続立体交差事業と併せて整備することにより渋滞解消や沿線のまちづくりなど、周辺への波及効果の大きい東京都・区市施行の街路事業や市街地開発事業に対しても必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。



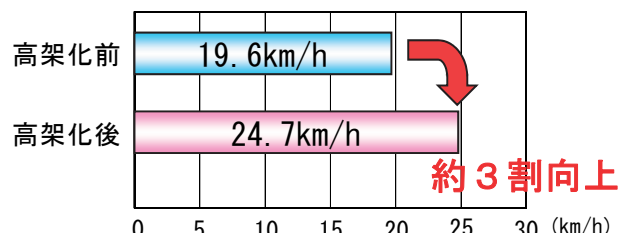
京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の  
平成24年10月全線高架化による効果

**第一京浜の交通渋滞が解消**



※ 上り方面（川崎方面から品川方面）の最大渋滞長

**第一京浜の自動車平均走行速度が向上**



※ 第一京浜の環7～環8間における朝・昼・夕の平均走行速度（平成24年11月調査）

※ 国土交通省が進めている蒲田立体（南蒲田交差点）開通（平成24年12月）により、さらに道路交通の円滑化が図られている。

## 20 無電柱化事業の推進

### 1 無電柱化事業の推進

(提案要求先 総務省・経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るために、無電柱化の実施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>

無電柱化事業は、災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被災を軽減するなど、東京の防災力を高め、都民が安心・安全に暮らせる「セーフシティ」を実現していくために重要である。

また、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観の創出を図る上でも重要な事業である。

都は、センター・コア・エリア内のほか、防災上、重要な位置付けにある緊急輸送道路や、災害時や災害復旧の拠点となる施設等を結ぶ路線で重点的に無電柱化を進めている。

その結果、都道の地中化率は約40パーセントに達しているが、諸外国の都市と比較するといまだ大きく立ち遅れている。

無電柱化を進めるためには、事業者間の競争やイノベーションを促し、コスト削減を図るとともに、都民に対して無電柱化の意義や効果を積極的にPRすることが重要である。

国では、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」が平成28年12月に施行されたが、都としても、この法律の趣旨を踏まえ、区市町村と連携した総合的・計画的な無電柱化の推進、都道における電柱新設の禁止などを盛り込んだ「東京都無電柱化推進条例（平成29年東京都条例第58号）」を平成29年9月に施行した。さらに、平成30年3月には条例に基づき新たに「東京都無電柱化計画」を策定し、平成30年4月に策定された国の無電柱化推進計画の目標達成を見据え無電柱化に積極的に取り組んでいる。また、平成30年度に都が実施した「防災事業の緊急総点検」や、国が実施した「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急点検」を受け、電柱倒壊による停電を防止するためにも、更に無電柱化を推進していく必要がある。これらを踏まえ、本年3月には「東京都無電柱化推進計画（第七期）」を改定し、令和2年度までの整備計画を定め、着実に無電柱化を進めている。

しかし、国道や都道といった幹線道路に比べ、区市町村道のような狭隘道路あいにおける無電柱化の整備は、あまり進展していない。

そのため、都では木造住宅密集地域などにおいて、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に資する主要な生活道路の整備や、土地区画整理事業などの市街地整備の機会を捉えて、区市町村道における無電柱化を促進していくことが求められ

ている。

今後、都道の無電柱化を加速させるとともに、面的な無電柱化を推進するため、区市町村道や土地区画整理事業などで整備する道路の無電柱化を一層促進していく必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフ シティ」を実現するとともに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催に向けて、都内全域で無電柱化をより一層推進するため、事業推進に必要な財源の確保と補助率の引き上げを図ること。
- (2) 東京 2020 大会開催に向けて、国道においても、おおむね首都高速中央環状線の内側のエリアであるセンター・コア・エリア内の無電柱化を完了させるとともに、防災の視点を重視し、センター・コア・エリア外の無電柱化を推進すること。
- (3) 区市町村道等の無電柱化を促進させるため、更なるコスト縮減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発を推進するとともに、地上機器を民地等に設置するための仕組みを構築すること。
- (4) 電線管理者の費用負担減を図るための財政的支援制度を拡充すること。
- (5) 無電柱化事業を一層推進するため、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策以降も必要な財源を確保すること。

### 参 考

#### 1 都道における整備状況

【無電柱化の整備状況】 (平成30年4月1日現在)

	整備対象延長	整備延長	地中化率
区 部	1, 288 km	744 km	58 %
うちセンター・コア・ エリア	536 km	514 km	96 %
多 摩	1, 040 km	191 km	18 %
計	2, 328 km	935 km	40 %

#### 2 平成31年度 都の予算（当初）

(単位：百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費（国費）
無電柱化整備事業	20, 949	2, 367 (1, 184)

※ 事業費は、既設道路における整備にかかるもの。

### 3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	平成30年度	平成31年度
無電柱化整備事業 (国費)	3,066(1,533)	3,621(1,811) ※平成30年度補正予算含む

【整備事例】 日野市高幡（川崎街道）  
(整備前)



(整備後)



## 2 臨港道路の無電柱化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化の推進に必要な財源の確保を行うこと。

### <現状・課題>

道路の上空を輻輳(ふくそう)する電線類や歩道内にある電柱は、都市の景観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げとなっている。また、震災や台風等の災害時には、倒壊した電柱や切断された電線類により道路が閉塞し、避難路の確保や緊急車両の通行、物資輸送等の支障となるおそれがある。

このため、災害発生直後において、緊急車両の通行や緊急物資の輸送など、重要な役割を担う臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化は不可欠である。

### <具体的要求内容>

臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化が計画的に推進できるよう、必要な財源の確保を行うこと。

## 2 1 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

### 1 羽田空港の更なる機能強化と国際化

(提案要求先 法務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・港湾局)

- (1) 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。  
2020年までの機能強化実現に向けた新飛行経路の運用開始決定後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること。
- (2) 夜間駐機場や国際線・国内線乗継ぎ経路の拡充など、拠点空港機能の強化を進めること。
- (3) 再拡張事業により拡大された深夜早朝時間帯の発着枠について、有効に活用すること。
- (4) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空の一層の受入れ体制の強化を図ること。
- (5) 自然災害や不測の事態に対して、航空機発着の定時性確保や空港の安全確保に万全を期すため、適切な対策を講じること。

#### <現状・課題>

都は、従来の自治体の枠組みを超えて国の新しい滑走路整備に無利子貸付けを行うなど、羽田空港の再拡張事業を推進してきた。羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、我が国の将来を左右する重要なインフラであることから、空港容量の更なる拡大について可能な限りの方策を総合的に検討し、東京の国際競争力を強化していく必要がある。

平成26年8月に、国は、都県市及び政令市等からなる協議会を設置し、飛行経路の見直し等により、2020年までに国際線の発着回数を年間約3.9万回増加することが可能となる機能強化策を提案した。

この提案について、国は、これまで5期にわたる住民説明会の実施や低騒音機の導入促進、落下物防止対策基準の義務付けなど、総合的な対策に取り組んだ。また、令和元年7月30日には、都や地元の要請を受け、秋からのオープンハウス型説明会の開催や着陸高度の更なる引き上げなど、追加対策等を示した。

また、8月7日に開催された第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会において、都は国が示したスケジュールに基づき、必要な手続きを着実に進めるよう要望するとともに、関係区市の意見を伝えた。

その後同月8日に、2020年3月29日からの新飛行経路の運用が表明されたが、2020年までの機能強化を実現するためには、引き続き、関係自治体及び地元住民に対し丁寧な情報提供を行うとともに、騒音・安全対策等、これまでの取組に加え上記追加対策を着実に進め、さらに関係区市の意見への回答に沿った対応をする必要がある。

ビジネス航空は、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く利用されている。平成28年4月に発着枠を拡大し、平成30年10月に新たな駐機スポットを整備するなど、受入れ体制の強化が図られ、一定の改善は見られたが、東京ひいては我が国の国際競争力を強化するため、ビジネス航空の更なる受入れ体制の強化が必要である。

さらに、自然災害や不測の事態に対し、航空機発着の定時性の確保や空港の安全の確保に万全を期す必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) -① 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、既存施設の機能向上、施設整備、管制や環境面における制約への対応、旧整備場地区の活用などあらゆる角度から空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

あわせて、国際線の利用者に不便が生じないように、出入国管理、税関及び検疫体制を確保すること。

- (1) -② 新飛行経路運用開始決定後も、情報提供については、継続的に説明会を開催する等、地元への丁寧な情報提供と意見聴取に努めること。安全対策については、引き続き万全を尽くし、落下物対策の強化に向けて、平成30年9月に策定された落下物防止対策基準の充実や安全対策の取組に関する情報提供の充実に努めること。騒音対策については、低騒音機の導入促進を図るとともに、防音工事助成の円滑な実施に努めること。また、新飛行経路に関連した騒音測定局の増設を行うなど、騒音影響に関する監視及び情報提供に取り組むこと。

さらに、羽田空港の機能強化に対する関係区市の意見への回答に沿うよう、引き続き丁寧かつ真摯に対応すること。

- (1) -③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、東京2020大会開催以降の方策など、更なる機能強化についても検討を進めること。

なお、検討に当たっては、空港機能と港湾機能が共存できるよう配慮すること。

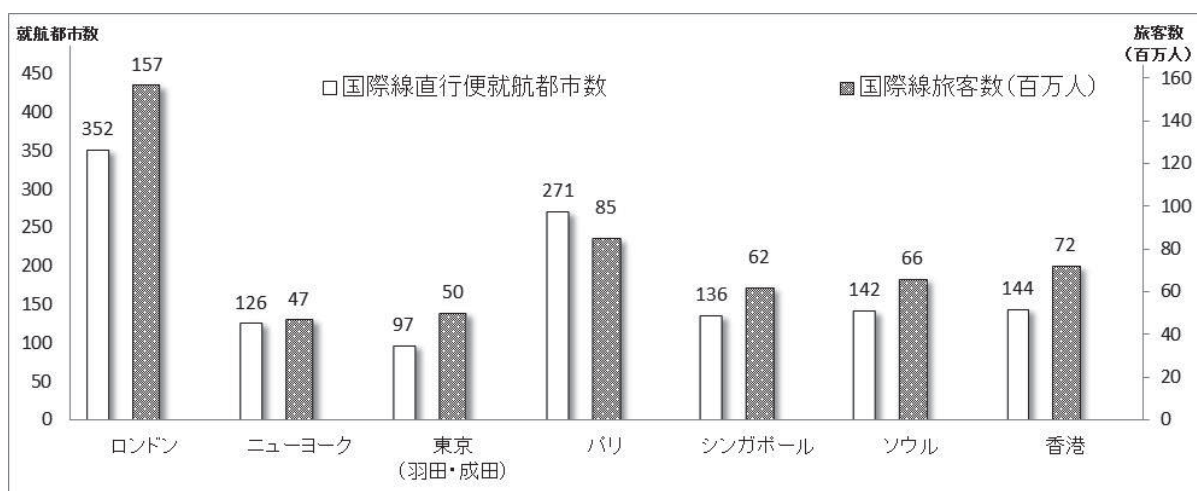
- (2) 夜間駐機場の拡充や国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備など、拠点空港機能の強化を進めること。
- (3) 24時間利用可能な羽田空港を最大限活用するため、空港アクセスや旅客の利便性向上のための施設を充実させ、深夜早朝時間帯の就航拡大を図ること。



- (4) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空の一層の受入れ体制強化を図ること。
- (5) -① 高潮や、大雪などの自然災害や不測の事態に対して、航空機発着の定時性確保や空港の安全確保に万全を期すため、適切な対策を講じること。
- (5) -② 船舶動静把握を引き続き適切に行い、東京港における港湾機能の確保に万全を期すこと。

参 考

(1) 諸外国の主要都市との比較



(旅客数：2018年、就航都市数：2018年3月時点) 出典：国交省資料から作成

(2) 再拡張事業

- ・平成19年3月着工、平成22年10月21日供用開始
- ・事業費 総額約7,300億円 (うち、都は総額約1,085億円の無利子貸付けを実施)

## 2 羽田空港の機能発揮に資する交通アクセス等の強化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な空港である羽田空港の機能を最大限に発揮するため、広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討すること。
- (3) 深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、深夜早朝時間帯における交通アクセスの利便性の向上を図ること。

### <現状・課題>

羽田空港は、都心に近く、24時間利用可能な空港である。このポテンシャルを十二分にいかすためには、深夜早朝時間帯の交通アクセスの利便性の向上とともに、幹線道路や公共交通など、空港アクセスの一層の強化が重要である。

このため、広域交通ネットワークの整備を進めており、国道357号多摩川トンネルについても平成27年度に事業着手した。

今後、国は関係自治体等と連携を図りながら、羽田空港の機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討する必要がある。

また、平成26年度、都は国に協力し、深夜早朝時間帯のアクセスバス実証運行を実施した。この成果を踏まえ、平成27年度から、民間が主体となり、国・都縣市等で構成される「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」が支援を行い、運行を実施している。今後とも、深夜早朝時間帯の国際線発着枠の活用のため、より一層の空港アクセスの利便性向上を図る必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な国際空港である羽田空港の機能を最大限発揮する国道357号多摩川トンネルなどの空港と連結する広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、交通政策審議会答申第198号で位置付けられた空港アクセスの強化に資する路線の実現に向けて、財源の確保等必要な措置をとること。また、外環については、関越道から東名高速間の整備が進展している現時点で、次の段階を見据え、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速から湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。
- (3) 深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、深夜早朝時間帯における鉄軌道やアクセスバス等の利便性の向上を図ること。

### 3 羽田空港をいかす空港跡地のまちづくり推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に掲げた2020年のまちづくり概成を目指し、空港と一体となった魅力的なまちづくりを進めること。
- (2) 空港跡地に係る多摩川の堤防整備を着実に進めること。
- (3) 跡地の売却・活用之际には、まちづくりに資する土地活用のあり方について、協議を進める等、必要な措置を講じること。

#### <現状・課題>

羽田空港跡地は、空港の沖合展開事業以来の経過によって生じた広大な土地であり、空港に隣接する希少な空間であることから、跡地利用に当たっては、空港と密接に関連し、一体となった利用を図ることが重要である。

跡地利用については、羽田空港移転問題協議会（メンバー：国土交通省、東京都、大田区及び品川区。以下「三者協」という。）において、平成22年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（以下「推進計画」という。）を策定し、第1ゾーン及び第2ゾーンの土地利用や基盤施設、まちづくりの進め方等について取りまとめた。

平成23年には、跡地（第1ゾーン）及び都内の4地域が、国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」に位置付けられ、平成26年には、大田区を含む9区が国家戦略特区に指定された。さらに、平成28年4月には羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会（第3回）において、本地域の拠点形成を図るための取組を推進することが確認された。

第1ゾーンは大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討が進められ、平成28年2月に都市計画が決定され、10月に施行者である独立行政法人都市再生機構が、事業認可を取得し、現在、基盤整備工事を進めている。建物整備については、平成29年5月に産業交流施設等の整備・運営を行う民間事業者を選定、平成30年9月に大田区が国・URから土地を取得した上で事業者へ貸し付け、12月に本体工事に着手した。

第2ゾーンは国が平成28年6月に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者を選定し、平成30年4月、工事に着手した。また、大田区は堤防を活用した緑地整備を進め、平成31年4月、一部を供用した。

多摩川堤防は、第1ゾーンのまちづくりに併せた高潮対策に向け、大田区が平成29年3月に「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を登録、国が平成29年3月に多摩川水系河川整備計画を変更し、平成30年3月、工事に着手した。

引き続き、関係者が協力し、「推進計画」に基づきまちづくりを進めていく必要があり、羽田空港を所管し、現在跡地を管理している国の役割が重要である。

<具体的要求内容>

- (1) -① 「推進計画」に掲げた2020年のまちづくり概成を目指して、第2ゾーンの開発や、都市基盤の整備を進めること。これに当たっては、三者協での協議を継続し、関係自治体と十分に調整を行うこと。
- (1) -② 第2ゾーンの整備に当たっては、「推進計画」に基づき、国際線地区との補完的・一体的な土地利用を図るとともに、親水性や景観に配慮しつつ、第1ゾーンや水際線との連続性、船着き場との円滑なアクセス等を確保すること。
- (1) -③ 土地利用の具体化や堤防の検討に当たっては、「推進計画」に基づき、多摩川沿いには長い水際線をいかした良好な景観を創出して、快適で魅力ある親水ネットワークの形成について具体的な整備計画を検討すること。
- (1) -④ 跡地を可能な限り有効に活用するため、既存ライフラインやライフライン管理施設の移設等について、引き続き必要な協議に協力すること。
- (2) 跡地及び空港を高潮等から守るため、第1ゾーン、第2ゾーンの多摩川堤防について、着実に整備を進めること。
- (3) 跡地の売却・活用の際は、まちづくりに資する土地活用のあり方について、協議を進める等、必要な措置を講じること。

## 2 2 米軍基地対策の推進

### 横田基地の軍民共用化の推進

(提案要求先 内閣官房・法務省・外務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・  
国土交通省・防衛省)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) 横田基地の軍民共用化に関する日米協議を進め、早期実現を図ること。
- (2) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に横田基地における民間航空の利用を実現すること。

#### <現状・課題>

都は、基地周辺地域住民の生活の利便性の向上や経済の活性化に資するよう、軍民共用化を促進してきた。

共用化に関する日米協議については、「再編実施のための日米のロードマップ」に位置付けられ、日米のスタディグループによる検討が行われてきたが、現在まで合意に至っていない。

首都圏の空港容量は、2020年代前半には限界に達することが予測されており、国土交通省の審議会において、横田共用化も含めた首都圏空港機能強化策の検討が行われた。平成26年7月には「中間取りまとめ」が発表され、「その他の空港の活用等」として横田基地が取り上げられた。

横田基地の民間航空利用は、空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上など、首都圏の空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、首都圏ひいては日本経済の発展にも資するものである。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う多くの来訪者への対応やその後の航空需要も見据え、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現する必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 横田基地の軍民共用化については、政府関係省庁と都との「連絡会」を早期に開催し、着実に日米協議を進め、その早期実現を図ること。その協議に当たっては、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会後の航空需要も見据えること。また、国道16号など、共用化を進める上で必要となる周辺基盤整備を迅速に推進すること。
- (2) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う多くの来訪者に対応するため、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現すること。

## 参 考

○これまでの主な経緯

- 平成15年 5月 ブッシュー小泉会談で軍民共用化の実現可能性の検討に合意  
12月 政府関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省）と都による連絡会を設置
- 平成17年 9月 「横田の民間航空利用の効果を検証する公開シンポジウム」開催（財団法人統計研究会・首都大学東京共催）
- 平成18年 5月 ・在日米軍再編の最終とりまとめ「再編実施のための日米のロードマップ」に合意（日米安全保障協議委員会）  
・JALとANAが国と都に「横田飛行場の軍民共同使用に関する要望書」提出  
10月 第1回日米協議（スタディグループ）開催
- 平成19年 5月 八都県市首脳会議が、横田飛行場の民間航空利用等の早期実現について、国に要望することを決議  
6月 国土交通省の交通政策審議会航空分科会が、共用化に向けた取組を積極的に推進する必要があると答申  
9月 安倍首相がブッシュ大統領に共用化の実現に向けた検討について協力を要請  
11月 高村外務大臣がゲイツ米国防長官と会談し、軍民共用化に関する日米協議を継続していきたいと発言
- 平成20年 3月 軍民共用化に関する検討委員会が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催  
10月/11月 関東地方知事会、八都県市首脳会議が、米新政権下における共用化等の早期実現について、国に要望することを決議
- 平成21年11月 八都県市首脳会議が、共用化の早期実現に重点的に取り組むよう、国に要望することを決議
- 平成22年 8月/11月 首都圏連合フォーラム及び九都県市首脳会議が、共用化に向けて重点的に取り組むよう国に提言  
11月 都が横田基地の活用を含めた「首都圏におけるビジネス航空受入れ体制強化に向けた取組方針」を策定  
12月 都が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催
- 平成24年 4月 ・石原知事がキャンベル米國務次官補に、共用化の早期実現を要請  
・日米首脳会談で野田首相からオバマ大統領に、共用化の検討を要請  
7月 共用化に関する政府関係省庁と都による局長級会議開催  
10月 関東地方知事会が、共用化について、米国との協議を具体的に進め早期実現を図るよう、国に要望することを決議
- 平成25年10月/11月 関東地方知事会、九都県市首脳会議が「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた支援について」の国への要望の中で、共用化の早期実現の要望を決議
- 平成26年 7月 国土交通省 交通政策審議会 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の「中間とりまとめ」の中で、「その他の空港の活用等」として議論  
10月 関東地方知事会が「日本の成長を支える国際政策の取組について」の国への要望の中で、共用化の早期実現の要望を決議
- 平成27年 2月 多摩地域商工会・商工会議所28団体が「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」を設立  
10月 関東地方知事会が「関東圏における交通ネットワークの強化について」の国への要望の中で、横田飛行場の活用等の要望を決議
- 平成28年 5月 関東地方知事会が「関東圏における交通ネットワークの強化について」の国への要望の中で、横田飛行場の活用等の要望を決議
- 平成29年 8月 首都圏整備促進協議会が、国への「首都圏整備事業推進に関する提案・要望」の中で、共用化の早期実現を提案・要望
- 平成30年 8月 首都圏整備促進協議会が、国への「首都圏整備事業推進に関する提案・要望」の中で、共用化の早期実現を提案・要望
- 平成31年 1月 「国と東京都の実務者協議会」において、東京2020大会期間中の横田基地の民間航空利用について協議することを合意

## 2 3 小笠原航空路の整備促進

(提案要求先 国土交通省・環境省)  
(都所管局 総務局・環境局・港湾局)

- (1) 都が進める調査・検討に対し、指導・助言等の支援・協力を行うこと。
- (2) 航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

### <現状・課題>

小笠原諸島は、本土から南に約1,000キロメートル離れた太平洋上に位置し、約2,600人の村民が在住している。同諸島の存在により、水産資源や鉱物資源など海洋資源の開発可能性を秘めた、我が国の排他的経済水域の約3割という広大な海域を確保しており、国益を維持する上でも重要な地域である。しかしながら、本土から小笠原諸島への交通手段は、近年の世界的な交通アクセス短縮の中において、今なお片道所要時間が24時間の船舶航路に限られている。

小笠原諸島への航空路開設は、村民生活の安定と国境離島である小笠原諸島の自立的発展を図る上で大変重要な意味を持つものであり、高速交通アクセス手段の確保は、都のみならず、我が国にとっても喫緊の課題であるが、いまだ実現に至っていない。

都はこれまで、航空路開設に向け、検討を重ねてきた。平成20年2月には、航空路開設の検討を進めるため、都と小笠原村による小笠原航空路協議会を設置し、同年10月には、小笠原航空路協議会が行うPI活動に対して、評価・助言を行う第三者機関である小笠原航空路PI評価委員会を設置して、自然環境と調和した実現可能な航空路案について協議を行ってきた。

今後とも、自然環境と調和した航空路の早期開設を目指し、引き続き調査費を計上し、小笠原村民の意向を十分に踏まえながら、鋭意、調査・検討を進めていく所存である。

また、実現可能な航空路案のとりまとめに向けては、引き続き、各省庁より技術的・法律的な助言を得ながら、調査・検討を進める必要がある。さらに、今後、整備に向けた具体的な調整を進める段階では、財政措置に向けた協議についても推進していく必要がある。

### <具体的要求内容>

小笠原諸島への航空路に関する諸課題の解決には、国の協力が不可欠であることから、次の2点について要望を行う。

- (1) 引き続き、都が進める調査・検討に対し、適切な指導、助言などの支援協力をを行うこと。
- (2) 航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、

特段の配慮を講じること。

参 考

## 小笠原諸島への航空路開設に関する経緯

### ○ 経 緯

- ・平成 3年 1 1月 国の「第6次空港整備五箇年計画」において  
予定事業として採択
- ・平成 6年 3月 平成6年第1回都議会定例会において、「小  
笠原空港の早期建設促進に関する決議」
- ・平成 7年 2月 空港の位置を兄島に決定
- ・平成 8年 1 2月 国の「第7次空港整備五箇年計画」において  
継続事業として採択
- ・平成 10年 5月 空港の位置を時雨山周辺域に決定
- ・平成 13年 1 1月 時雨山周辺域での空港建設計画の撤回を決  
定
- ・平成 17年 1 2月 平成17年第4回都議会定例会において、  
「小笠原諸島への交通アクセス改善の早期  
実現に関する決議」
- ・平成 18年 1 1月 振興開発計画に、「航空路について将来の開  
設を目指し検討」と明記
- ・平成 20年 2月 都が村と「小笠原航空路協議会」を設置
- ・平成 20年 1 0月 小笠原航空路協議会が「小笠原航空路 P I 評  
価委員会」を設置
- ・平成 21年 6月 小笠原航空路 P I 実施計画書を策定
- ・平成 31年 3月 小笠原航空路協議会に、国（国土交通省国土  
政策局長）が参加



## 2 4 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

### 1 物流機能の強化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

東京港の物流機能を強化するため、

- (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の早期完成に向けて整備を推進すること。
- (2) 物流機能の強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、必要な財源を確保すること。

#### <現状・課題>

東京港では、施設能力を大幅に上回る外貿コンテナ貨物を取り扱っており、交通混雑などが発生している。これまで、早朝ゲートオープンの実施や車両待機場の整備等、短期的かつ即効性のある取組を行い一定の成果を上げているが、今後も貨物量の増加が見込まれるため、東京港における抜本的な施設能力の向上が重要である。このため、事業中の中央防波堤外側コンテナふ頭を早期に完成させるとともに、既存コンテナふ頭の再編整備を進める必要がある。

また、内貿ふ頭では、船舶の大型化とRORO船による貨物輸送量の増大が進んでいることから、これらに対応したふ頭機能の強化が必要である。

#### <具体的要求内容>

##### (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備推進

東京港の物流機能を強化するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の整備を推進すること。

##### (2) 必要な財源の確保

- ① 物流機能強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、必要な財源を確保すること。
- ② 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金について、港湾管理者が運営上必要とする事業に柔軟に対応するとともに、必要な財源を確保すること。

(3) 直轄対象事業であっても、補助事業等で事業採択すべきと港湾管理者が申し出た場合には、補助事業等で採択するなど、物流機能の強化に向けた港湾管理者の取組に対し、十分な支援を行うこと。

#### <現状・課題>

都は、これまで東京港の港湾管理者として港湾物流の状況変化、ふ頭利用者ニーズ等に精通し、港湾施設計画の策定、既存施設の改良、維持補修等の事業のみならず、新規施設の建設を迅速かつ、安全、円滑に遂行してきており、直轄対象事業となるような新規施設の建設についても、十分な経験・技術力を有している。

また、東京港は、既存ふ頭の再編等による港湾機能の向上が必須となっている。

今後、東京港の限られた空間（陸域・海域）において、周辺エリアとの一体的開発による物流機能の強化や、既存の港湾利用者と調整を踏まえた施設改修などを迅速かつ効率的に行い、より一層の機能強化を図っていく必要がある。

このため、東京港においては、港湾の整備・運営に係る十分な実績を有する港湾管理者が主体となり、動きの激しい港湾情勢への迅速かつ的確な対応を図ることが重要である。

#### <具体的要求内容>

##### (3) 港湾管理者の取組に対する支援

- ① 東京港の港湾施設の事業実施に当たっては、直轄対象となる事業であっても、補助事業や貸付金事業で事業採択すべきと港湾管理者が申し出た場合には、補助事業や貸付金事業として速やかに事業採択するなど、物流機能の強化に向けた港湾管理者の取組に対し、十分な支援を行うこと。
- ② 直轄事業の予算要求に当たっては、計画段階から港湾管理者と十分に協議を行うとともに、港湾管理者の事前了解を得ること。

## 2 震災にも強い東京港の機能強化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）の耐震強化岸壁について、整備を推進すること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 バース）の耐震強化岸壁の整備に必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

首都直下地震等の切迫性が指摘される中、首都圏4,000万人の生活と産業を支える東京港では、外貿コンテナふ頭のうち耐震強化岸壁は4バースと少なく、震災時にも港湾機能を確保し首都圏経済活動の停滞を回避するためには、更なる増設が不可欠である。

このため、東京港第8次改訂港湾計画において、幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁の計画を拡充したところであり、整備を着実に進める必要がある。

また、震災時に被災者の避難や緊急物資の海上輸送に対応する耐震強化岸壁についても、推進する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保する幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁を拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）について、整備を推進すること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 バース）の耐震強化岸壁の整備推進に必要な財源を確保すること。

## 25 島しょ港湾等の防災対策の推進

(提案要求先 農林水産省・国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

地震、津波、火山噴火等の災害から島民や来島者の安全を確保するため、島しょ港湾・漁港・海岸の防災対策に必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

南海トラフ等による巨大地震発生時には、伊豆諸島の各港に短時間で大規模な津波の来襲が想定されており、港湾施設利用者等が迅速に避難できる施設の整備が急務となっている。

また、本土からの陸路による人員、物資等の搬出入が不可能な島の特殊性に鑑み、発災直後においても大型船舶が着岸可能な緊急輸送用岸壁や道路等の確保が必要である。

加えて、大島の三原山や三宅島の雄山では、これまで火山噴火が繰り返し発生しており、全島避難を余儀なくされるなど、噴火発災時における島民避難を含めた備えも不可欠となっている。

さらに、台風等の異常気象時における高潮などから背後の集落や施設を防護していくために、海岸保全施設の整備も進めていかなければならない。

このため、これまでも増して島しょ港湾・漁港・海岸における防災対策を積極的に進めていくことが必要であり、その施設整備に当たっては、国費を重点的に投入すべきである。

### <具体的要求内容>

- (1) 津波避難施設や被災時の復旧活動を支える緊急輸送用岸壁等について、今後とも整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
- (2) 火山噴火時の円滑な避難に備えるため、噴火避難用岸壁の静穏度向上に必要な防波堤等の整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
- (3) 台風の襲来や低気圧の通過に伴う高潮などから、島民の生命と財産を守るため、海岸保全施設の整備に必要な財源を確保すること。

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 総務省・厚生労働省・経済産業省・国土交通省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) 「1.5℃目標」に貢献する2050年までの脱炭素化に向けた野心的な目標と明確な道筋を設定すること。また、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すること。施策構築に当たっては、CO<sub>2</sub>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。
- (2) 「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もある。

平成30年6月4日の未来投資会議における総理発言でも、平成31年4月に公表された「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略策定に向けた懇談会提言」においても、「もはや温暖化対策は、企業にとってコストではなく、競争力の源泉」との認識が示されているように、投資家から脱炭素社会への対応力を問われるようになった企業にとっては、再エネ利用など脱炭素に向けた積極的な取組が実践できる地域への立地が当該企業の価値を高めることにもつながるようになってきた。

各国は、COP26までに、一層野心的な新しい「国が決定する貢献（NDC）」を策定することが求められているが、気候変動対策における日本のプレゼンスを高めるためには、我が国の優れた環境技術を十二分に活用した実効性ある対策を早急に講じて、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。

このためには、需要家側の省エネ対策の更なる徹底と再生可能エネルギーの主力電源化など、エネルギー利用のあり方の大幅な見直しを図る必要がある。

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 「1.5℃目標」に貢献する、遅くとも2050年までの脱炭素化に向けた明確な目標と道筋の設定

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、温室効果ガスの排出について、遅くとも2020年をピークとし、2030年までに大幅な削減を実現し、2050年には全世界で実質排出ゼロを達成するための野心的な目標の設定と明確な道筋を明らかにすること。

また、COP26 までに、新しい「国が決定する貢献（NDC）」を策定するに際しては、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（SDGs）」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

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CO<sub>2</sub>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 高効率でかつ低炭素な火力発電所の稼動を推進するため、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が発行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・政令指定都市が発行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省エネルギー法及び地球温暖化対策推進法を改めるとともに、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し、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、エネルギー使用のあ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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量を表示するなど、CO<sub>2</sub>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。

## 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 外気取り入れによる空調設備の無駄な稼働を防ぐため、室内空気中のCO<sub>2</sub>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冷暖房を行っている店舗営業など、明らかに無駄なエネルギー利用と考えられる行為に対して、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。



(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 LED照明等の高効率照明の普及促進

(提案要求先 経済産業省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) 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。
- (2) LED照明の普及を加速化させることにより省エネへの参加意識を醸成し、更なる省エネ行動の促進を図ること。
- (3) 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>

国は、LED照明等の高効率照明が、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。

身近でありながら、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200万個をLED電球に置き換えると、1年間で、都庁舎の電力消費量の約5年分に相当する1億8千万kWhの削減が可能である。照明のLED化という費用対効果の高い身近な取組をピンポイントでPRし、具体的な効果を実感してもらうことで、省エネルギーに対する意識改革を進め、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) 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。

(2) LED照明の普及による更なる省エネ行動の促進

LED照明化の効果等についての普及啓発を実施することにより、その導入を加速化させるとともに、LED照明の導入を通じて省エネへの参加意識を醸成し、更なる省エネ行動の促進を図ること。

### (3) 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 建築物の低炭素化の促進

(提案要求先 文部科学省・厚生労働省・経済産業省・国土交通省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) エネルギー消費性能が建築物の基本的性能に位置付けられたが、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建築物の基本的性能に位置付けること。
- (2) 新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化を図るとともに、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) 新築大規模住宅のエネルギー消費性能基準への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を検討すること。
- (5) 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) 低炭素な既存建築物の普及促進策を講じること。
- (7) テナントビルの低炭素化を推進させるため、平成28年に国が作成したガイドを活用し、グリーンリースの普及拡大を図ること。
- (8) 国等が所管する教育施設及び医療施設の低炭素化を推進すること。

## <現状・課題>

「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。）において、平成29年4月から一定規模以上の非住宅用途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。

これにより、建築物の基本的性能としてエネルギー消費性能が位置づけられ、建築基準法と連動することから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。

一方、建築物省エネ法の一部を改正する法律（令和元年法律第4号）において、住宅以外の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されることになったが、住宅への適合義務化の導入については見送られた。しかし、住宅におけるエネルギー消費性能向上対策は喫緊の課題であることを踏まえると、一定規模以上の住宅への省エネルギー適合義務化を導入することが重要である。

さらに、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に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、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、東京都でも省エネルギー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が、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、低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。

## <具体的要求内容>

- (1) エネルギー消費性能が建築物の基本的性能に位置付けられたが、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、外皮性能に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) 新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化とエネルギー消費性能のより詳細な把握について

エネルギー消費性能基準を今後も定期的に見直すとともに、引き上げていくこと。

また、複合用途の建築物におけるエネルギー消費量については、建物用途毎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。

建築物の省エネルギー性能を判断するため、「建築物省エネ法」では、一次エネルギー消費量により行っているところである。建築物の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) 新築大規模住宅のエネルギー消費性能基準への適合義務化について

建築物省エネ法の一部を改正する法律（令和元年法律第4号）において、住宅以外の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）されることになった。しかし、住宅への拡大については、省エネ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、適合義務制度導入により市場の混乱を引き起こすことが懸念されることから、適合義務化導入が見送られた。

住宅におけるエネルギー消費性能向上対策は喫緊の課題であることを踏まえると、一定規模以上の住宅への省エネルギー適合義務化を早期に導入するべきである。

(4) 新築建築物への再生可能エネルギーの導入義務化を検討すること。

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にとどまり、導入には消極的になっている。再生可能エネルギーの普及・導入のためには、義務化に向けた取組を進めていくべきである。

(5) 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、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。建築物の取引において、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)

ア 既存建築物の省エネルギーの進展を促す評価指標の拡大に当たっての検討

経済産業省における業務部門のベンチマーク制度対象業種拡大に当たっては、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。

イ 既存建築物における環境価値評価の普及促進

低炭素な建築物の普及促進を図るため、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。

また、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に努めること。

さらに、世界的に ESG 投資の動きが強まる中で、既存建築物の低炭素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 CO<sub>2</sub> 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低炭素化を促進すること。加えて、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。

(7) グリーンリースの普及拡大を図ること。

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。

(8) 国等が所管する教育施設及び医療施設の低炭素化の推進

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低炭素化を図ること。

#### 4 自動車からの温室効果ガス排出量削減対策の推進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) 乗用車（特に重量の重い車種）について、自動車メーカーが率先して更なる燃費向上を進めるインセンティブが働く燃費基準を導入すること。
- (2) 自動車の燃費の評価に当たっては、カーエアコン等の電装品も含めた自動車総体として評価すること。
- (3) 車両総重量3.5トン超の重量車について、次期燃費基準を達成する車両が早期に市場投入されるよう、自動車メーカーに働きかけること。
- (4) 事業者等のエコドライブを評価できる仕組みの構築に努めること。
- (5) 重量車や小型貨物自動車について、ハイブリッド車の車種の拡大や燃費の更なる向上を、自動車メーカーに働きかけること。また、このようなCO<sub>2</sub>排出量の少ない自動車へのシフトを促す税制や各種優遇制度の充実を図ること。
- (6) 自動車から公共交通機関への転換を促進するため地域の特性に応じた取組への助成を行うとともに、物流におけるモーダルシフトの推進策を講じること。
- (7) 自動車メーカーによる不正行為の抑止と再発防止に向けて、自動車型式指定制度を適正かつ厳格に運用すること。

##### <現状・課題>

自動車交通に起因するCO<sub>2</sub>排出量は、我が国の総排出量の約15%を占め、その削減は、気候変動対策として極めて重要である。

- (1) 我が国では、昭和54年にガソリン乗用車の燃費基準値が初めて策定され、またその後の基準強化等により、自動車の燃費は大幅に向上した。しかしながら、我が国の燃費基準は重量が重い車ほど基準が緩くなるよう階段状に設

定されていることから、車両にオプション装備を追加することで重量を増し、より重い重量区分へ移行することで、絶対燃費が悪化するにもかかわらず、燃費基準値を満足する可能性が増え、エコカー減税等の優遇措置の対象となるケースが発生している。これは、車両の軽量化を進め自動車からのCO<sub>2</sub>排出総量を減らしていこうという企業努力を弱めることとなる。

また、乗用車の平成32年度燃費基準から採用された企業別平均燃費基準方式（CAFE方式）では、車両の重量区分毎の燃費目標値を各自動車メーカーの出荷台数実績で加重調和平均したものをCAFE基準値としているが、この方式を用いると、小型・軽量車に比べ燃費の劣る重量の重い車を多く扱う自動車メーカーのCAFE基準値は、小型・軽量車を多く扱うメーカーに比べ甘いものとなり、やはり自動車の小型・軽量化を進めるインセンティブが働きにくくなっている。

そのため、自動車からのCO<sub>2</sub>排出総量を削減するため、車両の軽量化を促すことなどを目的とし、特に重量の重い自動車の燃費を向上させる燃費基準を導入することが必要である。

- (2) 現行の制度における燃費の測定・評価は、カーエアコンやカーナビなどの自動車に標準装備となっている電装品を稼働させず、自動車本体を対象に行われている。実効性のある燃費評価のためには、電装品等の影響を含めた自動車総体の燃費評価が必要である。
- (3) 車両総重量3.5トン超のトラック・バスについては、国土交通省及び経済産業省が、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費小委員会」及び「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ」合同会議による重量車の次期燃費基準に関するとりまとめに基づき、平成31年3月29日に重量車の新しい燃費基準を策定・公表した。  
今後、次期燃費基準の目標年度である2025年度を目途に基準を達成する車両の市場投入が見込まれるが、重量車からのCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、更なる早期の市場投入が必要となる。
- (4) 都は平成24年度から、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」を実施し、個々の自動車の燃費管理やトラック運転手へのエコドライブの意識付け等が、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量削減に大きな効果があることが判明している。こうした事業者によるエコドライブの取組が更に広まるよう、取組を支援する仕組みが必要である。
- (5) 重量車や小型貨物自動車からのCO<sub>2</sub>排出量削減のためには、ハイブリッド車の普及や燃費の向上が必要である。そのため、自動車メーカーが、これらハイブリッド車の車種の拡大や燃費の向上に取り組むよう働きかける必要がある。
- (6) 鉄道等へのモーダルシフトについては、大手の貨物運送事業者（大口貨物）による取組は進んでいるが、中小事業者等にとっても取り組みやすい施設整備等への支援や仕組みづくりを行い、引き続きモーダルシフト推進のための取組が必要である。
- (7) 平成28年度、国内自動車メーカーが、本来の燃費値よりも良い値とする

ために、燃費・排出ガス試験において設定する走行抵抗値を法令で定めた試験方法と異なる不正な方法で算出し、国に提供していたことが発覚した。

これは、我が国の燃費基準等の信頼性の根幹を揺るがす事態であり、自動車環境行政及び自動車業界の国際的な信頼失墜につながりかねない。

#### <具体的要求内容>

(1) 乗用車起源のCO<sub>2</sub>排出総量を削減するため、乗用車の平成32年度燃費基準に示された平均燃費規制において、車両重量化の抑制や重量がかさむ車両の一層の燃費改善を促すよう、車両の重量区分毎の燃費目標値を、各自動車メーカーの出荷台数実績で加重調和平均したものをC A F E基準値とするのではなく、全社共通の燃費基準値を設定すること。

それにより難しい場合は、車両の重量区分毎ではなく、米国でも採用されている車両の大きさ（フットプリント、軸距と輪距の積）に応じた燃費目標値を定め、また燃費目標値を階段状に設定するのではなく、米国と同様にフットプリントと燃費目標値が直線的に変化する方法に改めること。

(2) カーエアコンやカーナビなどの自動車に標準装備となっている電装品を稼働させないで燃費の測定、評価を行う現行の制度を改め、自動車本体だけでなく、電装品等の影響を含めて燃費を向上させる評価制度とすること。

(3) 車両総重量3.5トン超のトラック・バスについて、次期燃費基準を達成する車両が早期に市場投入されるよう自動車メーカーに働きかけること。

(4) 国は、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や、エコドライブによるCO<sub>2</sub>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。

(5) トラック・バスなどの重量車や、事業者が多く使用するバンやワンボックスタイプなどの小型貨物自動車について、ハイブリッド車の車種の拡大や実燃費が更に向上されるよう、自動車メーカーに対して働きかけること。また、このような自動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、CO<sub>2</sub>排出量がより少ない自動車ほど優遇される税制の構築を進めるとともに、導入補助制度の拡充や道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。

(6) 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。

また、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的な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。

(7) 走行抵抗値をはじめ、自動車の指定審査時にメーカーから提供される基礎情報を厳正に審査することなど、認証制度を適正かつ厳格に運用するとともに、自動車メーカーに対して抜き打ち検査を実施するなど、不正行為防止の実効性を担保すること。

また、不正行為を行った自動車メーカーに対して、罰則の厳格な適用を行うこと。



## 5 自転車シェアリングの普及促進

(提案要求先 国土交通省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) 自転車シェアリングの普及促進に向けて、安全性を確保しつつ、更なる利便性の向上を図るための措置を関係省庁との連携により講じるとともに、初期整備等への財政支援を行うこと。
- (2) 公共的な交通手段としての定着を図るため、交通事業者の積極的な協力を促すための気運醸成や働きかけを行うこと。

### <現状・課題>

自転車シェアリングは、自動車から自転車への転換による環境負荷の低減や、放置自転車対策など、多様な効果が期待できる。

東京都は自転車シェアリングの普及促進に向けて、これまで、専用駐輪施設（サイクルポート）用地の確保に係る調整（都道や公開空地等）や財政面など、各区の取組を多角的に支援してきた。平成28年2月から、利用者の利便性向上の観点から、先駆的に取り組む4区（江東、千代田、港、中央）と連携し、区境を越えた広域相互利用を開始し、新宿区、文京区、渋谷区、品川区、大田区及び目黒区とも連携するなど、周辺エリアへの展開を図っている。

自転車シェアリングが、公共的な交通手段としてより有効に機能するためには、公共交通機関に近接した場所や観光地など、需要の高い場所へサイクルポートを拡充するとともに、公共交通機関との連携が必要である。その際、ヘルメット着用や交通マナーの遵守等に向け、安全面での対策も進めていくことが重要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 安全性を確保しつつ、自転車シェアリング事業の更なる利便性の向上を図るため、事業採算性にも配慮しながら、国道（道路占用）をはじめとした国の施設にサイクルポートの設置を拡大できるよう、関係省庁との連携により、積極的に取り組むこと。また、都市再生特別措置法の改正により都市再生整備計画区域内における都市公園にはサイクルポートの設置が可能となったが、引き続き都市公園全般に設置が可能となるよう関係省庁との連携により規制緩和を図ること。さらに、初期整備等への財政支援は、事業運営に不可欠な自転車本体にも拡充するとともに、対象地域を都内全域とすること。
- (2) 自転車活用推進法の施行を踏まえ、自転車シェアリングの公共的な交通手段としての定着を図るため、公共交通機関との連携やサイクルポート用地の提供など交通事業者の積極的な協力を促すための気運醸成や働きかけを行うこと。

## 6 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・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

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 ゼロエミッションビークルの普及促進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) ゼロエミッションビークルの普及に向け、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) ゼロエミッションビークルの技術開発、価格低減が促進されるよう、国からも自動車メーカーに働きかけること。
- (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。

### <現状・課題>

- (1) 自動車から環境へ及ぼす影響は、いまだに大きい。  
自動車交通に起因するCO<sub>2</sub>排出量は、我が国の総排出量の約15%を占めており、また、いまだに環境基準を達成できないPM<sub>2.5</sub>や光化学オキシダントの原因物質であるNO<sub>x</sub>やVOCを排出しているなど、自動車の環境対策は、気候変動対策や大気汚染対策として必要不可欠である。  
その根本的な解決に向けて、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、いわゆるゼロエミッションビークルの普及は重要となる。国においては2030年における新車販売に占める電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の割合を20~30%、燃料電池自動車を最大3%にするとしている。こうした中、都においては、2030年におけるゼロエミッションビークルの乗用車新車販売に占める割合を50%まで引き上げることを目指している。しかし、2018年における都内の販売実績は、約1.8%にとどまっている。
- (2) ゼロエミッションビークルは、車種展開が進んでいない分野もあることや電気自動車の航続距離の問題など、普及に当たっての技術的課題が多く見受けられることや、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。
- (3) 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は、普段停めてある駐車スペースに充電設備があれば、その場で充電できるメリットがある。  
しかし、都市部ではマンション等の集合住宅の居住者が多いが、集合住宅では充電器の設置・運用に係る費用分担について住民の合意形成が困難であり、利用に関するルールの決め方が分からないといった実態があるほか、新築の集合住宅の場合に国の補助制度を利用する際、補助対象経費とマンション建設工事費の切り分けが困難な場合が多く、補助金申請の手続が煩雑なために、申請が進んでいない実態もあり、こうしたことが充電設備の普及に当たり課題となっている。  
加えて、月極や時間貸しの駐車場などでも普及が進んでいない。

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。

#### <具体的要求内容>

- (1) ゼロエミッションビークル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、導入補助制度の拡充や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、世界的にゼロエミッションビークル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。

- (2) 革新的なバッテリーの開発、ゼロエミッションのバス、トラック、バイクにおける、車種展開の拡大、メーカー間の部品等の共用化など、自動車メーカーに対して、技術開発や価格低減が進むよう、国からも働きかけを行うこと。

- (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。

夜間など自動車を使用されない際には必ず駐車されている、自動車の使用の本拠となる場所への充電設備の設置を促進すること。

特に、集合住宅における電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の充電設備導入促進のため、「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）」等を踏まえ、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や、新築の集合住宅への設置に係る補助制度の見直しなど、集合住宅の特性を踏まえた導入促進に向けた実効性ある取組を推進すること。

加えて、月極や時間貸しの駐車場にも、設置を促進する取組を推進すること。

また、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うとともに、財政支援を継続すること。

### 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・環境省)  
(都所管局 環境局)

- (1) 「2050年・実質排出ゼロ」を実現するための意欲的な再生可能エネルギーの導入目標を設定し、導入拡大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) 波力発電など海洋エネルギーの開発・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。

平成31年4月に公表された「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略策定に向けた懇談会提言」においても、「再生可能エネルギーは、現時点では安定供給面、コスト面で様々な課題が存在するが、温室効果ガスを排出せず、国内で生産できることから、エネルギー安全保障にも寄与できる有望かつ多様で、長期

を展望した環境負荷の低減を見据えつつ活用していく重要な低炭素の国際エネルギー源であるため、その主力電源化を図っていくべきもの」との認識が改めて示されている。国としても意欲的な導入目標を改めて設定する必要がある。

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、CO<sub>2</sub>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顕在化するなど、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) 「2050年・実質排出ゼロ」を実現するための意欲的な再生可能エネルギーの導入目標の設定

国は、第5次エネルギー基本計画（平成30年7月策定）において、再生可能エネルギーを主力電源として位置付け、最大限導入する方針を示しているが、再生可能エネルギーの導入目標については、太陽光発電や風力発電等の導入が国の目標を上回るペースで進んでいるにもかかわらず、現行どおり、2030年度に22～24%で据え置いたままである。さらに、2019年6月に閣議決定されたパリ協定長期成長戦略において「2050年までに80%の削減に大胆に取り組む」とされたが、再生可能エネルギーについての具体的・意欲的な目標設定はなかった。

「2050年・実質排出ゼロ」の脱炭素社会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。国際的な発電コストの低下や急速な普及を踏まえた意欲的な目標を改めて設定し、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。

##### (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顕在化している。

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

ついて検討を行い、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。

現行の系統利用においては、先着順に系統接続の容量枠を確保する仕組みのため、実際の系統利用の有無を問わず、既存電源が優遇され、新規電源は空容量の確保が困難で参入障壁となっている。

現在、日本版コネクト&マネージとして、一定の制約条件の下での系統接続を認める方向で検討されているが、新規電源に対してだけでなく、既存電源も含めた全ての電源を対象にするとともに、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

風力など大規模発電設備の設置ポテンシャルが高い、東北地方等においては、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止めず、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を踏まえ、特定の者に過度に負担を強いることのないように措置を講じること。

特に大規模な系統増強が必要となる場合には、特定の事業者だけで負担を負わせるのではなく、系統を利用する事業者等と共同で負担する等、負担金の軽減に努め、再生可能エネルギーの開発が進むよう改善すること。

#### (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制度における入札制度の改善

FIT制度の買取価格の低減を目的に、平成29年度から大規模太陽光発電設備、平成30年度には大規模バイオマス発電設備に対する入札制度が導入されたが、入札条件である系統接続に係る手続や高額な保証金の負担などを理由として、入札を辞退する事業者が多く存在している。今後の

入札実施に当たっては、こうした課題の改善を図り、事業者の開発意欲が削がれないよう十分に配慮すること。

また、入札対象範囲を拡げる場合には、電源ごとの導入実態を考慮したうえで、適切な制度設計を行うこと。

② FIT制度買取期間終了後の対応

平成31年11月以降、住宅用太陽光発電の買取期間の終了を契機として、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エネ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、再エネ高度化投資促進税制の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。CO<sub>2</sub>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。

(5) 波力発電など海洋エネルギーの開発・利用に必要な措置

波力発電など新たな海洋エネルギー技術の開発について、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、海洋エネルギーによる電力を系統に接続するための海底送電ケーブル



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が開始された。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着実な取組

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

- (1) 「水素基本戦略」及び「水素・燃料電池戦略ロードマップ」に基づき、具体的な取組を着実に推進すること。
- (2) 水素を利用する意義や水素の安全性等に関して、更なる普及啓発を図ること。
- (3) 燃料電池自動車や定置用燃料電池等の普及促進及び水素ステーションの早期整備のため、複数年度にまたがる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、支援対象についても拡大を図ること。

また、更なる低炭素社会の実現や系統電力の負荷軽減に向けて、まちづくりにおける水素エネルギー活用のためのインフラ整備等に必要な財政支援を継続すること。

- (4) 燃料電池バス等の普及のため、購入等に対する財政支援を継続的に行うこと。

特に、「再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業」における燃料電池バス車両導入において、前年度までに導入した実績のある団体についても、補助率を2分の1にすること。また、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に、十分な財源の確保を行うこと。加えて、燃料電池タクシー車両導入への補助率についても、2分の1にすること。

さらに、バス専用水素ステーションの整備を促進するため、複数年度にまたがる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、車庫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。

(5) 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」等に基づき、必要な措置を着実に推進すること。

また、技術開発の動向も踏まえ、必要な規制緩和を検討すること。

(6) 水素業務に従事する人材の育成及び確保に向けて、保安監督者の資格取得機会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。

(7) CO<sub>2</sub>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。

また、東京 2020 大会開催時における福島県産CO<sub>2</sub>フリー水素の活用に向けて、国として支援策を講じること。

(8) 選手村地区において実施する水素の利活用について、施設整備に向けた補助制度の拡充を実施すること。

#### <現状・課題>

近年の地球温暖化等の問題が深刻化する中、利用の段階で水しか排出しない水素エネルギーは、低炭素な次世代エネルギーとして注目されている。

また、水素関連製品は我が国の高い技術力の結晶であり、水素エネルギーの普及による経済波及効果は大きい。さらに、燃料電池自動車や燃料電池バスなどは災害時の非常用電源としての利用も期待されている。

国の成長戦略にも位置付けられている水素エネルギーを本格的に利活用する社会を早期に実現することは、資源小国である我が国にとって極めて重要である。

こうした中、平成 29 年 3 月から都営バスにおいて燃料電池バスが導入され、現在 15 台が営業運行しており、この度初めて民間事業者においても 1 台導入され、計 16 台が運行されている。

このような流れを止めることなく、水素エネルギーの普及拡大を図ることが求められている。

東京 2020 大会は、日本と東京の変革の好機であり、これを契機に水素の普及拡大を図ることで、我が国の高い技術を世界にアピールする絶好の機会ともなる。

また、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。

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、国民の理解促

進、コスト低減や購入費用の負担軽減、規制緩和、低炭素な水素の供給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) 水素社会の実現に向け、「水素基本戦略（平成29年12月26日決定）」及び「水素・燃料電池戦略ロードマップ（平成31年3月改定）」で示された新たなロードマップ及びアクションプランの具体的な取組を着実に実施すること。

(2) 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安全性等に関する、更なる普及啓発を図ること。

(3) 燃料電池自動車や定置用燃料電池、外部給電機器等の普及及び水素ステーションの整備のため、東京2020大会を契機として、水素社会への移行を加速させる財政支援を継続的に行うこと。

また、支援対象を、既存の水素ステーションへの充填設備増設・増強、及び障壁の設置や、燃料電池業務・産業用車両用水素ステーションなどにも拡大すること。

また、更なる低炭素社会の実現や系統電力の負荷軽減に向けて、水素を地域のエネルギー源の一つとして取り込み、まちづくりにおける水素エネルギー活用のためのインフラ整備等に必要な財政支援を継続すること。

国の予算措置は単年度にとどまり基金創設もされていないため、事業者が長期的な視点を持って事業展開していくに当たり、支障が生じている。また、製造に長期間かかる機器についても発注と納品が同一年度となることが求められており、迅速な水素ステーション整備の妨げになる例もある。このため、複数年度にまたがる継続的かつ柔軟な財政支援を行うこと。

また、燃料電池自動車の利便性向上のために、高速道路から一時退出して水素充填を行う場合の高速道路料金の調整等を検討すること。

(4) 燃料電池バス等の購入等に対する財政支援を継続的に行うこと。特に、「再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業」における燃料電池バス車両導入において、前年度までに導入した実績のある団体についても、補助率を2分の1にすること。また、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こと。さらに、燃料電池タクシー車両導入への補助割合についても、2分の1にすること。

燃料電池バスの普及に向けては、バス専用の水素ステーションの設置が重要であることから、事業者への複数年度にまたがる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、バス事業者が車庫内等に水素ステーションを整備する場合についても、整備費用等の財政支援を行うこと。

さらに、民間事業者に対して燃料電池トラックの実証開発等への支援等を行い、新たな水素活用分野への早期普及の働きかけを行うこと。

(5) 水素ステーションについて、国は「規制改革実施計画（平成29年6月9日閣議決定）」等に基づく規制緩和を進めており、2020年に整備費・運

営費を半減するとしていることから、現在の見直し項目の着実な実施を加速させる必要がある。

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、更なる緩和を進めること。

水素ステーションの整備促進に向けた使用可能な材質の拡大等については、安全性の確保を前提として、早期に規制緩和を実現すること。

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。

さらに、今後、様々な用途で水素エネルギーの利活用を促進するためにも、技術開発の動向も踏まえ、必要な規制緩和を検討すること。

- (6) 水素ステーション等において水素業務に従事する人材の育成及び確保に向けて、保安監督者の資格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。

また、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。

- (7) 低炭素社会の構築には、水素の安定的な供給とともに、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。CO<sub>2</sub>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。

また、東京2020大会開催時における選手村等での福島県産CO<sub>2</sub>フリー水素の活用に向けて、福島県浪江町における再生可能エネルギーを利用した水素エネルギーシステムの実証事業を着実に進めるとともに、国として支援策を講じること。

加えて、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。

「水素を活用した自立・分散型エネルギーシステム構築事業」が開始されたが、導入促進に向け更なる拡充を図ること。

- (8) 選手村地区における、水素ステーションの増強や定置用燃料電池の設置等、段階的な整備に対する補助制度を拡充すること。

## 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、制度の拡充を図ること。

#### <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、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に当たり、外国人利用者の増加を視野に、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

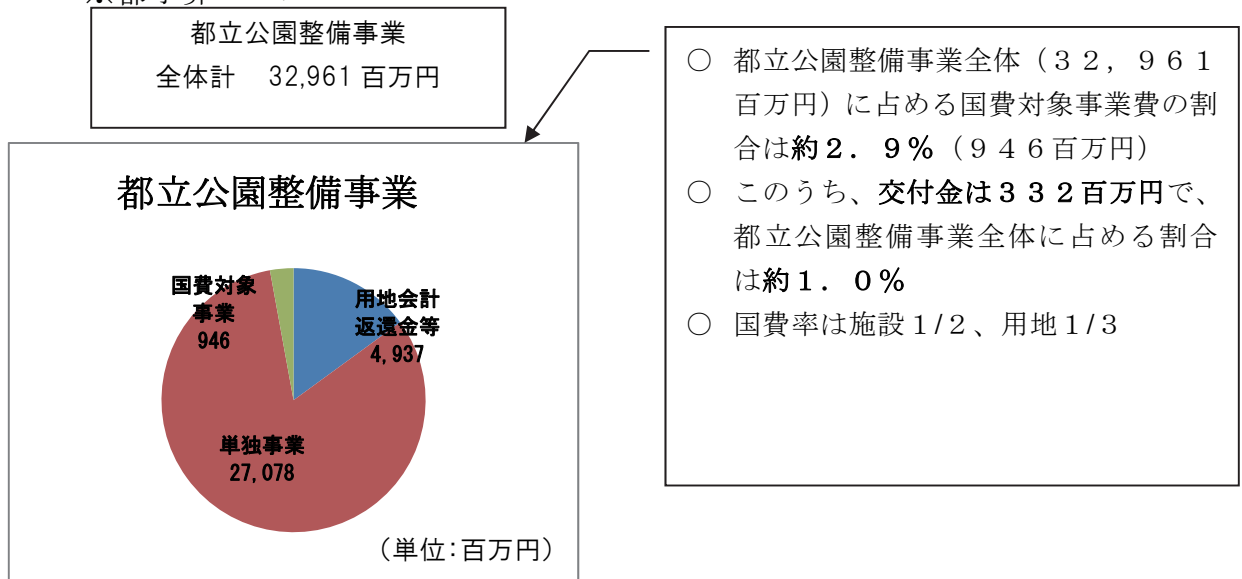
【都の公園整備の計画と実績】

区 分		都市計画公園・緑地計画 決定面積（平成30年4月現在）	公園整備済面積 （平成30年4月現在）
		規模 （ha）	規模 （ha）
都市公園	都立公園	3,956	2,024
	その他公園	7,439	3,870
都市公園以外の公園		—	1,946
計		11,395	7,804
一人当たりの公園面積 ※全国平均 10.3㎡/人		8.3(㎡/人)	5.7(㎡/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」（平成23年12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。

【令和元年度 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30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	32	226.27
東京都全体	49	312.71

(3) 用地買収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。

国は、広域避難地（避難場所）への避難人員を、一人当たり2平方メートルで算定するとしているが、都立公園を核とする避難場所で、一人当たりの有効面積が2平方メートルに及ばないものが多く、防災公園の拡張整備や機能向上のための施設改修が必要である。

### <具体的要求内容>

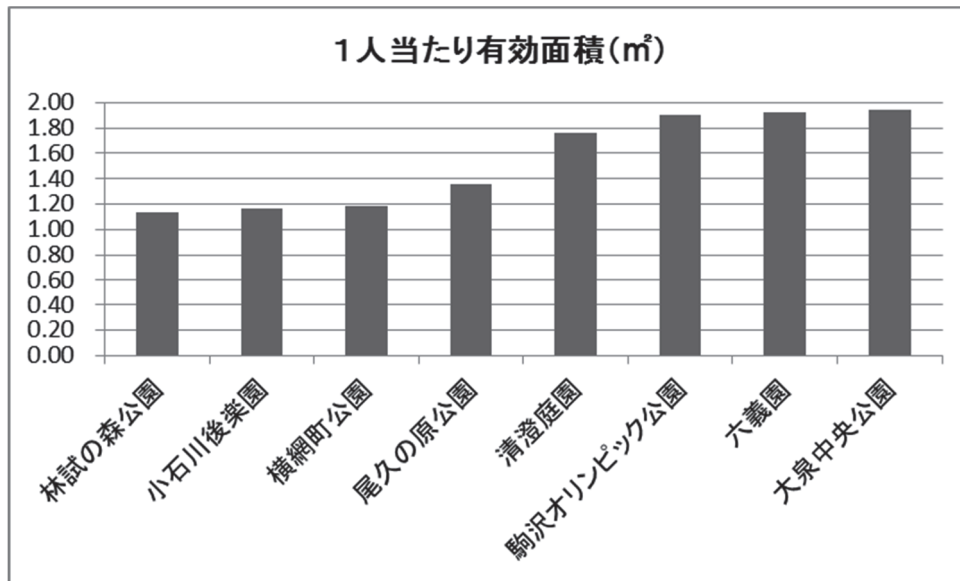
- (1) 公園整備事業推進のため必要な交付金を確実に配分すること。
- (2) 「東京都地域防災計画」で指定された、避難場所である防災公園の整備・改修を短期集中的に進めるため、必要な交付金を確実に配分すること。
- (3) 公園整備の用地取得に係る国費率を3分の1から2分の1に引き上げること。



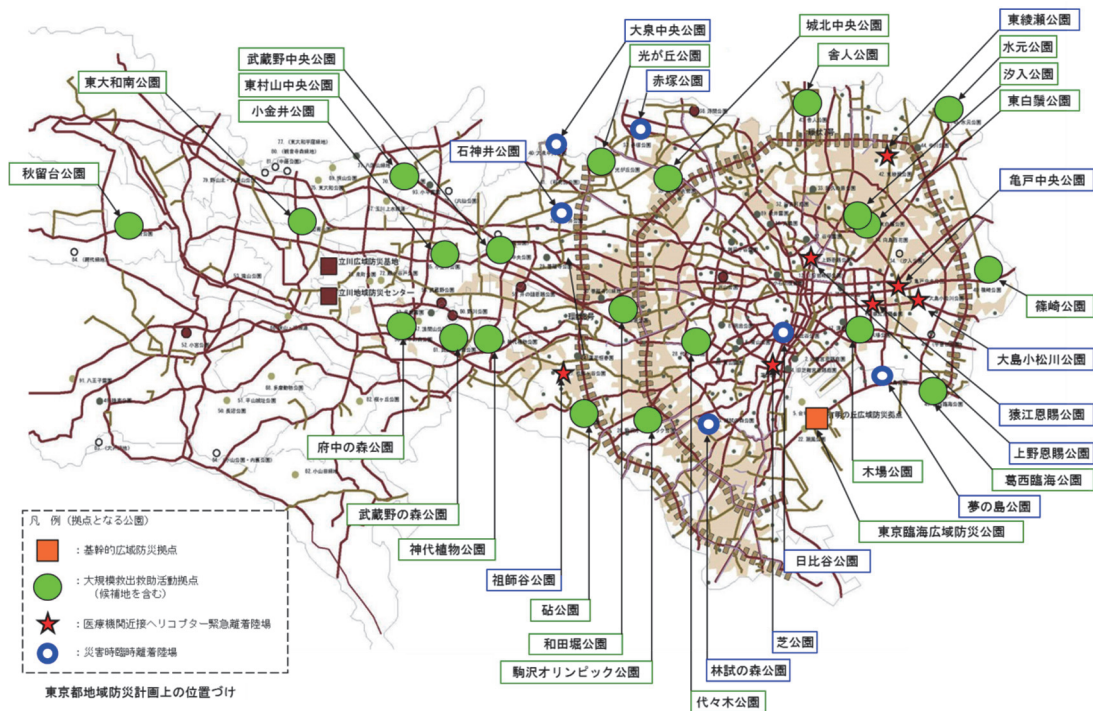
参 考

(1) 防災公園の整備促進

【避難場所に指定された都立公園で有効面積が2㎡/人未満の公園(H30.6)】



【東京都の防災公園整備(R1.7)】



(2) 用地買収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

## 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夏の暑さ対策等を推進し、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、夏の暑さ対策の一つとして、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) 夏の暑さ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。
- (5) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、国道においても、街路樹<sup>せん</sup>剪定など、維持管理を充実させるとともに、「アスリート・観客にやさしい道づくりに向けた提言（平成28年10月）」の実現のため、より一層、緑陰の形成などの夏の暑さ対策を図ること。

参 考

(1) 沿道環境対策事業

平成31年度 都の予算（当初）

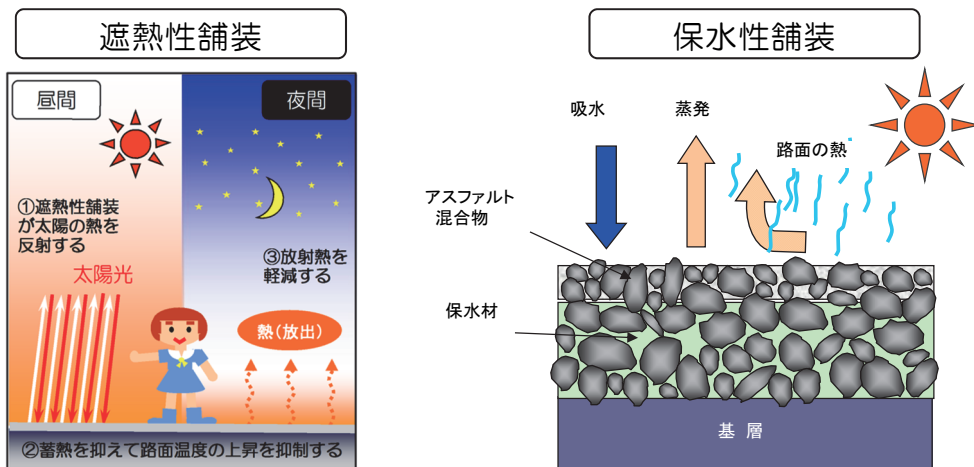
（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
沿道環境改善事業	15,355	1,677（839）
低騒音舗装	8,606	274（137）
遮熱性舗装・保水性舗装	6,493	1,203（602）
防音工事助成	56	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	50	14

都、国、首都高速株が負担比率に基づき負担している。

(2) 路面温度上昇を抑制する環境対策型舗装



- ・ 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。
- ・ 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 農林水産省)  
(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齢級構成となっており、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、偏った齢級構成の是正や、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、昨年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。

さらに、都の提案により全国知事会に設置され、45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繋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 農林水産省・経済産業省・環境省)  
(都所管局 環境局)

食品ロス削減施策を強化するとともに、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28年度実績で643万トンと推計されているが、これは1,300万人の東京都民が1年間に食べる食品の量に匹敵する膨大な量である。

- ① 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にのぼる。農林水産省では、平成24年度から「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。）において検討を進め、賞味期限の見直し等の成果は上がっているものの、更に実効性のある対策を進める必要がある。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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>

食品廃棄物の発生抑制及びリサイクル促進のため、次のとおり取り組むこと。

- ① 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、発生した食品ロスの寄贈や再流通を発生抑制の次に位置付け、促進することや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。
- ② 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。
- ③ 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。

- ④ 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) 使い捨てプラスチックを大幅に削減するため、実効性ある施策を講じること。
- (2) 廃プラスチックの再使用・再生利用の更なる推進を図るとともに、諸外国の輸入規制を踏まえ、国内のリサイクル市場の更なる拡大のため、廃プラスチック再生品利用拡大に向けた施策を早急に推進すること。

### <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。パリ協定が掲げる今世紀後半の温室効果ガス実質ゼロを達成するには、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。

- (1) 現在、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。以下「容器包装リサイクル法」という。）により、小売業に属する事業を行う者のレジ袋等容器包装の使用合理化に関して事業者の判断の基準となるべき事項が省令で定められ、かつ、多量に容器包装を用いる事業者に関しては主務大臣への定期報告の制度が設けられている。しかしながら、容器包装削減の目標値が定められていないことに加え、小売事業者以外は、個々の事業者の定期報告が公表される制度となっていないため、その効果に限界がある。

また、容器包装以外の使い捨てプラスチック製品や事業所から生じるプラスチック製容器包装は、容器包装リサイクル法の対象になっておらず、リサイクルを促す仕組みがない。特に、事業所から排出されたプラスチックについては、国内での処理が滞留し不適正処理によるリスクが高まっている。

- (2) 現在、古紙やカレットなどについては、資源の有効な利用の促進に関する法律（平成3年法律第48号。以下「資源有効利用促進法」という。）の特定再利用業種の制度により、利用率に係る一定の目標値を設定し、製造事業者を利用を促している。しかしながら、使用済のプラスチック製容器包装・製品から製造される再生プラスチックについては利用を促す仕組みがない。昨年から、アジアの国々において、プラスチック輸入規制が強化されたことも踏まえ、我が国で適切に再処理・再生利用できる仕組みを早急に構築する



必要がある。

#### < 具体的な要求内容 >

国は、以下のとおり、具体的な施策を早期に実施すること。

- (1) 容器包装及び使い捨てプラスチック製品について、以下の対策を講じること。
  - ① 国全体でレジ袋の有料化を義務付ける方向性が示されたが、レジ袋の製造、販売に携わる零細事業者を考慮しつつ、早期に、実効性のある制度を構築すること。
  - ② 容器包装リサイクル法において、容器包装削減の目標を設定するとともに、定期報告の対象となる事業者の範囲を拡大し、全ての報告を公表するなど、更に容器包装削減を促す制度を導入すること。
  - ③ 現在容器包装リサイクル法の対象になっていない使い捨てプラスチック製品については、容器包装リサイクル法の対象となっているプラスチック製品と同様の対応を図ること。
  - ④ 容器包装リサイクル法の抜本的な見直しなどにより、事業所から排出されたプラスチック製容器包装についても、家庭からのものと同様にリサイクルを担保する仕組みを構築すること。
  - ⑤ 製造者の協力の下に、容器包装や使い捨てプラスチック製品等に環境への影響を表示するとともに、海洋プラスチック問題などの地球規模の問題を広く周知するなど、消費者に対して実効性ある普及啓発を実施すること。
- (2) 廃プラスチックの再生品利用拡大のため、以下の対策を講じること。
  - ① 資源有効利用促進法で再生プラスチックの利用率に係る目標を製造事業者に対して設定し、利用を強く促す制度を導入するとともに、排出事業者に廃プラスチック類の再使用・再生利用を義務付ける等の制度を速やかに検討・構築すること。
  - ② 我が国で適切に再使用・再生利用できる仕組みを早急に構築すること。そのため、RPFを使用する業種の団体等に対するRPF利用拡大の働き掛け、再生プラスチックを原料とする再生品等の購入に対する税制優遇措置等、実効性ある対策を講じること。
  - ③ 廃プラスチックのリサイクル拡大のため、リサイクルし易い製品の積極的な開発、できる限りの同一素材利用など、製造事業者に製品開発を促す制度を構築すること。

## 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全国8か所の国立公園を対象に重点的な投資を行っているが、東京の国立公園は未だ対象となっていない。

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、着実にを行うとともに、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。



6

## 福祉・保健・医療

# 1 少子社会対策の推進

## 1 子供・子育て支援における施策の充実

(提案要求先 内閣府・厚生労働省)  
(都所管局 福祉保健局・産業労働局)

### (1) 子供・子育て支援のための財源を十分に確保すること。

#### <現状・課題>

国の子ども・子育て会議では、新制度による子供・子育て支援の「量的拡充」と「質の改善」の実現のためには、1兆円超の財源が必要とされていたが、新制度が施行された平成27年度以降、予算措置額は7千億円の範囲となっている。子育て支援施策の更なる拡充を進めるためには一層の財源確保が必要である。

また、公定価格の基本分単価や地域区分、減価償却費加算、賃借料加算等の額、保育所等の施設整備費補助、利用者支援事業等の運営費などが、大都市の実情に応じた額になっていない。特に、公定価格の地域区分については、国家公務員の地域手当の設定に準拠しており、同一の生活圈や経済圏を構成する周辺の自治体と比較して低い設定となっている自治体もあり、そうした自治体からは、人材確保に支障が生じる等の懸念が示されている。

#### <具体的要求内容>

喫緊の課題である保育所待機児童対策をはじめ、地域の子育て支援、社会的養護の充実など、子供・子育て支援施策の強化・推進を図るため、恒久的、安定的財源を十分に確保するとともに、公定価格の単価などについて大都市の実情に応じた財政支援を行うこと。

また、公定価格の地域区分については、各区市町村からの意見を聴いた上で地域の実情を踏まえた設定をすること。

### (2) 多様な保育ニーズへの対応や、待機児童の早期解消を図るため、認証保育所の実績を認め、財政措置を講じるとともに、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うこと。

また、保育所等の整備を促進するための税制措置を講じること。

#### <現状・課題>

都内の就学前児童人口は、区部においては、他県からの転入増等により、依然として増加している。潜在需要も含めた保育ニーズに的確に対応し、子供・子育て支援施策を更に充実させるためには、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改

革を行う必要がある。

都の認証保育所制度は、0歳児保育や13時間開所を全ての施設で実施し、大都市特有の多様な保育ニーズに対応するなど、都の保育施策の重要な柱の一つとなっている。こうした実績があるにもかかわらず、都の認証保育所は国の財政支援の対象とされていない。

地域型保育事業では、設備・運営に関する基準の多くが、国の基準に従うものとされており、例えば、家庭的保育事業についても自園調理を原則とするなど、事業形態等に即さない基準が設けられている。

#### <具体的要求内容>

今後ますます増大かつ多様化する保育ニーズに柔軟に対応し、全ての子供と子育て家庭が保育の必要度に応じてサービスを利用できるよう、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うとともに、保育所等の整備を促進するための税制措置を講じること。

(1) 待機児童解消に向け、区市町村や保育サービスを提供する事業者が、保育所整備に積極的に取り組むことができるよう、保育所や認定こども園の認可基準について地方自治体の裁量を拡大し、施設の設備・運営基準を弾力的に定められる制度とすること。

また、小規模保育、家庭的保育、事業所内保育など地域型保育事業についても同様に、地方自治体の裁量を拡大すること。

(2) 待機児童の多くを占める3歳未満の低年齢児を中心に受け入れ、育児休業明けなど年度途中の入所ニーズにも柔軟に対応している都の認証保育所の実績を認め、認証保育所を国の制度に位置付け、十分な財政措置を講じること。

(3) 保育所等への用地供給を促進するため、保育所等の敷地として貸与されている土地の相続税及び贈与税を非課税とすること。

(3) 働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるため、育児休業制度について、期間延長の条件撤廃や給付金の給付率引き上げ、事業主による制度実施の徹底など制度改革を行うこと。

#### <現状・課題>

育児・介護休業法等の改正により、平成29年10月から、原則1歳までの育児休業期間について、6か月の延長が2回まで(2歳まで)可能となり、それに合わせ育児休業給付金の支給期間も延長された。

しかし、延長が認められるのは、保育所等の利用を希望しているが入所できない等の事情がある場合に限られており、その結果、例えば、保育所入所保留通知書を求めて入所申込をするケースなども見受けられる。

育児休業給付金の給付率は育児休業開始から6か月間は67パーセント、その後は50パーセントとされており、家計収入が減となるといった理由から、育児

休業を切り上げざるを得ない場合がある。

事業主は従業員が育児休業の取得を申し出た場合、原則、認めなければならないが、事業主が不当な取扱いをした場合の罰則等は設けられていない。また、事業主の努力義務となっている職場内の制度周知も十分に図られていない。

働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるためには、保育施策の充実だけでなく、育児休業制度の見直しも必要である。

#### <具体的要求内容>

育児休業を希望する子育て家庭が安心して制度を利用できるよう、以下の点について関係法令の改正等、必要な措置を講じること。

- (1) 保育所等に入所できない場合等、育児休業期間延長の条件を撤廃すること。
- (2) 育児休業給付金について、現行の給付率を更に引き上げること。
- (3) 希望する従業員に育児休業を取得させない等の事業主に対しては企業名の公表や罰則を設ける等、制度実施を徹底するための方策を講じること。

また、事業主が非正規労働者を含む全ての従業員に対し、育児休業制度の周知を行うことを義務化すること。

- (4) 仕事と家庭を両立し、女性の活躍を促進していく観点から、子育て支援に要する費用や所得に係る税制措置を講じること。

#### <現状・課題>

子育てと仕事を両立するための支援策は、少子化対策の観点からだけでなく、女性の活躍促進や労働力確保を通じた経済成長促進の観点からも重要である。労働者の働き方が多様化する中、子育て家庭は、日中における子供の預かりサービスの他、休日や夜間・早朝等の様々な保育ニーズに対応する柔軟なサービスを必要としている。こうしたサービスの利用について、利用料は必要経費への算入が認められておらず、また、地方自治体による助成制度を活用した場合の助成金は課税対象となっている。例えば、現在の所得税法では、ベビーシッター利用に対する都の助成金は、雑所得として確定申告が必要とされている。一方、同様にベビーシッターを活用する認可の居宅訪問型保育事業の給付費は、課税対象外となっている。

子育て家庭の多様なニーズに対応するためには、税制の支援など新たな仕組みの構築が必要である。

#### <具体的要求内容>

子育て家庭の費用負担を軽減し、仕事と家庭の両立をやすくするため、子育て支援に係る費用や所得について、税制上の必要な措置を講じること。



(5) 多子世帯に対する支援を拡充すること。

<現状・課題>

国の制度の多子世帯の保育料負担軽減は、年収360万円未満の世帯や第1子が保育所等を利用している世帯が対象であり、収入制限や年齢制限がある。さらに、負担軽減の対象となる児童が利用する施設は、認可保育所や家庭的保育事業等とされており、一定の基準を満たす認可外保育施設等は対象となっていない。

<具体的要求内容>

多子世帯への保育料負担軽減の第1子の年齢制限や、収入制限を撤廃するとともに、一定の基準を満たす認可外保育施設等も多子世帯への保育料負担軽減の対象施設とするなど、多子世帯に対する支援を拡充すること。

## 2 企業が取り組む次世代育成支援の推進

(提案要求先 厚生労働省)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 中小企業が、改正育児・介護休業法を踏まえ、育児休業期間の延長を確実に行うとともに、自主的な取組を進められるよう、両立支援制度の導入と定着に向けた施策を充実すること。
- (2) いわゆるマタハラ・パタハラ等の防止措置義務など、育児・介護休業法の改正内容について、周知徹底を図るとともに、適切に指導監督を行うこと。
- (3) 男性の育児休業取得の促進に向け、気運醸成や取組の支援を行うこと。

### <現状・課題>

急速な少子化の進行は、我が国の社会経済活動においても深刻な影響を与えるものであることから、企業における労働環境の整備や子育てと仕事を両立するための方策を推進していく必要がある。

改正育児・介護休業法により、平成29年10月から、原則1歳までである育児休業を6か月延長しても保育所に入れない場合等に限り、更に6か月（2歳まで）の再延長が可能となった。また、事業主に対し、小学校就学の始期に達するまでの子を養育する労働者が、育児に関する目的で利用できる休暇制度（育児目的休暇等）の措置を設けることが努力義務となったが、これらが職場で活用されるには、事業主への周知啓発を強化する必要がある。さらに、改正法では、安心して育児と仕事の両立が図れるよう、いわゆるマタハラ・パタハラ等を防止するための措置が義務化されているが、こうした内容についても周知徹底を図るとともに、措置を行わない事業者に対しては適切に指導監督を行う必要がある。

一方、従業員の育児休業取得の状況をみると、女性の育児休業取得率は8割を超えている（82.2%）が、男性の育休取得は6.16%（平成30年度雇用均等基本調査）と進んでいない。

男性の育児休業取得の促進に向けては、社会の気運醸成や支援制度の整備のほか、社内の意識改革や職場の風土づくりなど企業の取組を進めていく必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 中小企業が、育児・介護休業法の改正を踏まえ、育児休業期間の延長（1歳⇒2歳）を確実に行うとともに、育児目的休暇の導入など自主的な取組を進められるよう、助成金の拡充など両立支援制度の導入と定着に向けた施策


を充実すること。

(2) 安心して育児と仕事の両立ができるよう、いわゆるマタハラ・パタハラ等の防止措置など、育児・介護休業法における企業の義務について、周知徹底を図ること。また、企業が対応すべき措置義務が適切に行われるよう、指導監督を行うこと。


(3) 男性の育児休業取得の促進に向け、気運醸成や取組の支援を行うこと。

【改正育児・介護休業法の概要①】（育児関連部分）  
（施行日 平成29年1月1日）


1 有期契約労働者の育児休業の取得要件の緩和

<p>＜改正前＞</p> <p>申出時点で以下の要件を満たす場合に育休の取得が可能</p> <p>① 過去1年以上継続して雇用されていること</p> <p>② 子が1歳になった後も雇用継続の見込みがあること</p> <p>③ 子が2歳になるまでの間に雇用契約が更新されないことが明らかである者を除く</p>		<p>＜改正後＞</p> <p>申出時点で、以下の要件を満たすことに緩和</p> <p>① <u>過去1年以上継続し雇用されていること</u></p> <p>② <u>子が1歳6か月になるまでの間に雇用契約がなくなることが明らかでないこと</u></p>
---	---	---


2 子の看護休暇の取得単位の柔軟化

<p>＜改正前＞</p> <p>子の看護休暇について <u>1日単位</u>での取得</p>		<p>＜改正後＞</p> <p><u>半日(所定労働時間の2分の1)単位</u>での取得が可能</p>
--	---	---

3 育児休業等の対象となる子の範囲

<p>＜改正前＞</p> <p>育児休業などが取得できる対象は、法律上の親子関係がある実子・養子</p>		<p>＜改正後＞</p> <p><u>特別養子縁組の監護期間中の子、養子縁組里親に委託されている子</u>も新たに対象</p>
--	---	---

4 いわゆるマタハラ・パタハラなどの防止措置義務の新設

<p>＜改正前＞</p> <p>事業主による妊娠・出産・育児休業・介護休業等を理由とする不利益取扱いは禁止</p>		<p>＜改正後＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>●左記に加え、上司・同僚からの、妊娠・出産、育児休業、介護休業等を理由とする嫌がらせ（いわゆるマタハラ・パタハラなど）を防止する措置を講じることを事業主へ新たに義務付け。</li><li>●派遣労働者の派遣先にも以下を適用。<ul style="list-style-type: none"><li>・育児休業等の取得等を理由とする不利益取扱いの禁止</li><li>・妊娠・出産、育児休業、介護休業等を理由とする嫌がらせ等の防止措置の義務付け。</li></ul></li></ul>
---	---	--

## 【改正育児・介護休業法の概要②】（育児関連部分）

（施行日 平成29年10月1日）

### 1 育児休業の再延長

原則1歳までである育児休業を6か月延長しても保育所に入れない場合等に限り、更に6か月（2歳まで）の再延長が可能。

### 2 育児休業等制度の個別周知

事業主は、労働者又はその配偶者が妊娠・出産した場合や家族を介護していることを知った場合に、当該労働者に対して個別に育児休業・介護休業に関する定め周知に努める。

### 3 育児目的休暇の新設

事業主に対し、小学校就学の始期に達するまでの子を養育する労働者が、育児に関する目的で利用できる休暇制度の措置を設けることに努めることを義務付ける。

### 3 待機児童解消に向けた支援の充実

(提案要求先 内閣府・財務省・厚生労働省)  
(都所管局 福祉保健局)

(1) 喫緊の課題である待機児童解消に向けた支援を充実すること。

#### <現状・課題>

都の保育所等利用待機児童数は、全国の約2割を占めており、その解消は喫緊の課題となっている。保育サービスの整備について、国は交付金や補助金で一定の支援を行っているものの、近年、建築資材や労務単価、建物の賃借料が高騰し、実勢と補助基準額とが大きく乖離している。平成29年度からは、都市部における保育所への賃借料支援が盛り込まれているが、都内の実勢に対応した補助水準となっておらず、平成30年度からは、特別区及び財政力指数が1.0を超える市町村については、交付額が従前の10分の9に縮小されている。また、国は定期借地権設定のための一時金加算の創設など、土地借料への支援の充実を図っているが、普通借地権の場合の開設後の土地借料に対する補助がないなど、補助水準が十分でない。

保育所等整備交付金は、協議受付時期が年5回に限られていることや、協議受付から内示まで2か月程度かかることから、設計着手までに時間を要している。

賃貸物件による保育所改修費等補助は、工事期間が複数年度にわたる場合は補助対象外とされており、迅速な整備に支障を来している。また、近隣住民等への配慮から防音対策を講じるための防音壁設置費が補助対象となっていない。

保育所等の設置に向けた近隣住民との調整では、防音壁以外にも、園庭の砂埃対策などが必要となる場合もあるが、こうした外構工事が補助対象となっていない。

#### <具体的要求内容>

- (1) 喫緊の課題である待機児童解消に向けた取組を行う区市町村が、保育所等の整備を着実に進められるよう、保育所等の整備に関する交付金等の補助額、補助率を引き上げるとともに、必要な財源を確保すること。
- (2) 建物賃借料に対する補助基準額を実勢に対応した水準に引き上げるとともに、開設後の土地借料に対する財政支援を行うこと。
- (3) 保育所等整備交付金の内示手続を迅速に行うこと。
- (4) 賃貸物件による保育所改修費等補助について、複数年度にわたる工事や防音壁設置費を補助対象とすること。
- (5) 保育所等の整備費のうち、地域住民との調整で必要となる外構工事に要する経費を補助対象とすること。

## (2) 国有地の貸付けについて、貸付条件を見直すこと。

### <現状・課題>

国は、介護施設を整備する場合に限り、国有地の貸付料を減額しているが、その他の分野は減額対象とされていないため、地価の高い都市においては活用が図りにくい。

また、国から社会福祉法人への直接貸付けは可能となったものの、株式会社や特定非営利活動法人などの事業者に対する直接貸付けは認められていない。

### <具体的要求内容>

国有地の貸付けに当たっては、低廉な価格で児童福祉施設を整備することができるよう、貸付料の減額を行うこと。また、国から社会福祉法人以外への直接貸付けも可能とすること。

## (3) 安定的に保育人材が確保できるよう、保育士宿舎借り上げ支援事業等について制度運用の改善を図ること。

### <現状・課題>

保育所待機児童の解消に伴う近年の保育所整備等の大幅な増加により、都内における保育人材の需要が大きく伸びている。平成30年度から令和2年度末までに全国で32万人分の保育の受け皿を整備するためには、サービスの担い手となる保育人材の確保及び定着が重要である。

国は、保育士のキャリアアップの仕組みとして、「キャリアアップ研修」の受講を要件に、技能経験を積んだ職員に対し、追加的処遇改善を行うこととした。キャリアアップ研修受講修了者の情報管理は、全国統一のシステムが必要になると想定されるが、詳細が示されていない。

保育士宿舎借り上げ支援事業は、平成29年度から、採用後10年目までの保育士へ対象が拡大されたが、採用後11年目以降の保育士は対象とされておらず、保育士以外の職員も補助対象となっていない。また、平成30年度からは、待機児童数が50人未満かつ有効求人倍率が全国平均を超えていない区市町村について、対象が採用後5年目までとされたほか、特別区及び財政力指数が1.0を超える市町村については、交付額が従前の4分の3に縮小されている。

国の平成27年度補正予算では、保育士修学資金貸付事業の拡充のほか、保育補助者雇上費用や潜在保育士の就職準備金等新たな貸付事業等が創設された。これらの貸付事業に係る事務費は上限額が定められており、貸付実績の伸びに伴う事務量の増加により、システム経費や債権管理経費など事務運営上必要な経費の不足について実施主体の負担が懸念される。

平成24年度から開始した保育士修学資金貸付事業は、5年間の就労により奨学金の返済が免除となる仕組みが設けられたが、事業開始以前に一般の奨学金制

度を利用して資格を取得した保育士については、一定期間の就労に対する奨学金の返済免除の仕組みがない。

支給認定、施設型給付費及び地域型保育給付費、処遇改善等加算における賃金改善要件などの制度が複雑であるため、区市町村及び事業者に過度な事務負担が生じていることに加え、処遇改善等加算Ⅰは都道府県をまたいで配分調整を行うことが可能となっているため、全額他道府県の保育所等に配分される実態もある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 保育士等キャリアアップ研修受講者の情報を全国統一的に管理できる仕組みを構築すること。
- (2) 保育士宿舍借り上げ支援事業について、待機児童数や財政力指数等にかかわらず補助対象となる採用後の年数を同一とするとともに、従前と同水準の交付額を確保すること。また、採用後11年目以降の職員や保育士以外の職員も補助対象とするよう制度の充実を図ること。
- (3) 保育対策総合支援事業費補助金により実施されている保育士修学資金貸付等事業について、事業の安定的な実施が可能となるよう、事務費の上限額を引き上げるとともに、債権管理経費を継続的に措置すること。
- (4) 平成24年度以前に奨学金制度を利用して資格を取得した保育士に対し、一定期間保育士として就労した場合、奨学金の返済を支援する制度を設けること。
- (5) 支給認定や施設型給付費・地域型保育給付費等の仕組みを簡素な仕組みに見直すとともに、公定価格の基本部分単価や事務職員雇上費加算等、給付費を増額すること。
- (6) 処遇改善等加算Ⅰについて、同一法人の他の教育・保育施設の職員への配分額に上限を設けること。



## 2 高齢社会対策の推進

### 1 大都市にふさわしい介護報酬及び施設基準の見直し

(提案要求先 厚生労働省)  
(都所管局 福祉保健局)

(1) 介護報酬改定に向けて実施する介護事業経営実態調査等について更なる精緻化を進め、人件費割合や物件費・土地建物の取得費等の実態の把握・分析を適切に行った上で、東京の実態に合わせ、介護報酬へ適切に反映すること。

#### <現状・課題>

介護報酬は、介護サービスに要する人件費・物件費等を勘案しており、地域ごとの人件費の地域差を調整するため、地域区分を設定し、地域別・人件費割合別(サービス別)に1単位当たりの単価を割増ししている。

地域区分は、民間事業者の賃金水準を基礎とした賃金指数に基づき設定するという原則に立ち、客観的に地域区分を設定する観点から、公務員(国家公務員又は地方公務員)の地域手当の設定に準拠する方法を原則としつつ、隣接地域とのバランスを考慮し、なお公平性を確保すべきと考えられる場合について、複数隣接ルールや完全囲まれルールといった特例が設けられ、また、平成24年4月の介護報酬改定時に報酬単価の大幅な変更を緩和する観点から設定された経過措置については、令和2年度末まで引き続き適用することとされた。

しかし、これらの特例や経過措置によってもなお同一の生活圈及び経済圏を構成する周辺の自治体と比較して低い設定となっている保険者もあり、そうした保険者からは、今後のサービス事業の経営や人材確保に支障が生じる等の懸念が示されている。

また、地域区分の人件費割合は、人員基準で規定している介護、看護等の職種のみを勘案するという考え方を国は示している。この人件費割合は、介護報酬改定に向けて国が実施する介護事業経営実態調査の結果等を踏まえて、見直しが行われているが不十分であり、現行の介護報酬上の人件費割合と、介護事業経営実態調査における収入に対する給与費の割合には乖離が生じている。

介護事業所・施設においては、人員基準で規定していない事務員等の人件費も含めて介護報酬で賄うことが求められていることから、実態に即した人件費割合を設定するとともに、その設定の根拠等についても明らかにすべきである。

なお、国は、減価償却費・物件費には有意な地域差が見られないこと、及び土地代等が反映する居住費は原則として給付対象外となっていることから、人件費以外の費用については地域差を勘案する必要がないとの考え方を示している。

しかし、建築価格や物価等の各種調査によると、減価償却費・物件費には明らかな地域差が生じている。また、施設サービスの居住費は原則利用者負担とされているものの、居宅サービスにおいても一定の面積確保が設備基準で規定され、

その費用は介護報酬で賄うことが求められている。こうしたことから、人件費のみならず物件費や土地・建物の調達費用についても、地域差を勘案すべきである。

< 具体的要求内容 >

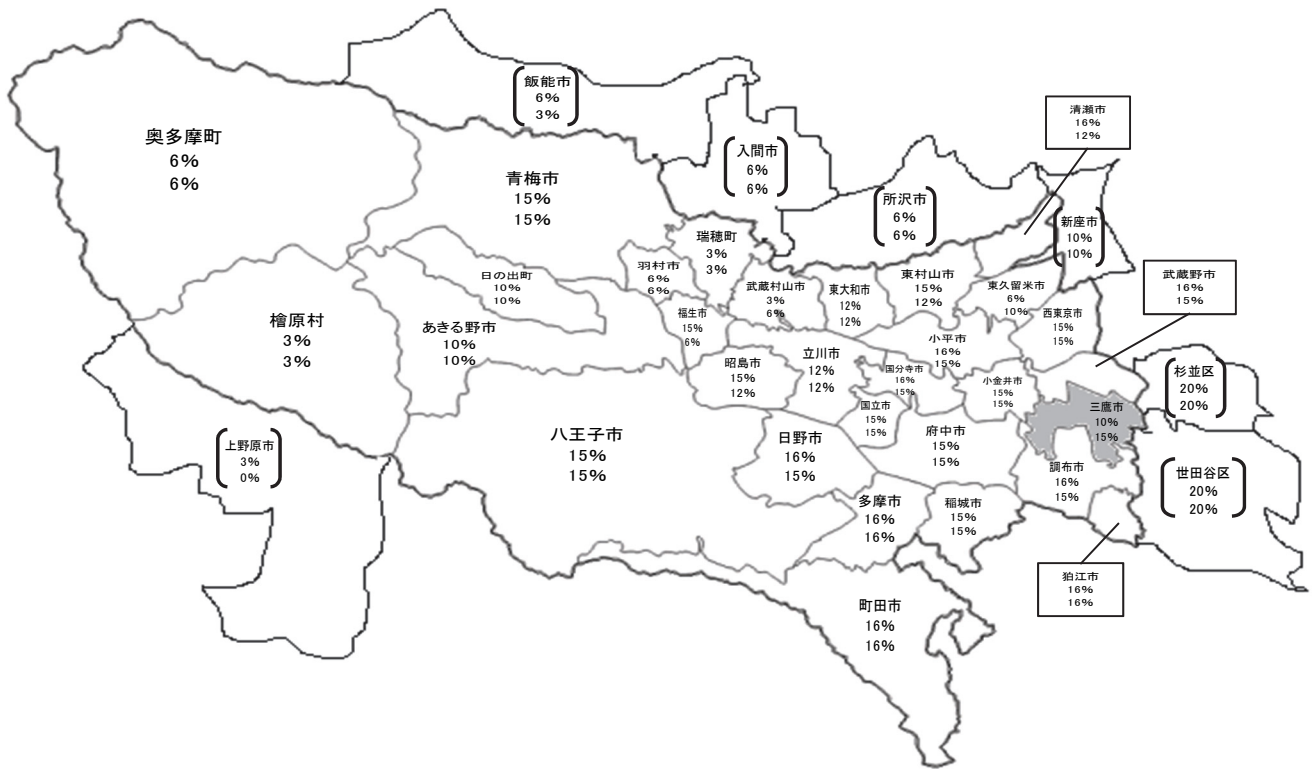
- (1) 次期介護報酬改定が、客観的で信頼性の高いデータに基づき行われるよう、介護事業経営実態調査等について、各サービスの物件費や土地建物の取得費等を含めた事業者の経営状況の把握・分析を行うなどの精緻化を進め、介護現場の実態を適切に把握すること。  
また、把握したデータについて、社会保障審議会介護給付費分科会等での検討に資するよう、可能な限りその集計・分析の根拠等も併せて公表すること。
- (2) 地域区分の設定については、各区市町村からの意見を聴いた上で地域の実情を踏まえた設定をすることや、隣接する保険者間の地域的な一体性を確保するための調整を可能とするなど、広域的な調整等を行う仕組みについて、検討を行うこと。
- (3) 介護報酬の地域区分における人件費割合を、介護事業の運営実態を踏まえて適切に見直すこと。
- (4) 物件費、特に土地・建物の取得費や賃借料等の地域差について、東京の実態に合わせ、適切に介護報酬に反映すること。

参 考

○平成30年度改定における介護報酬の地域区分と上乗せ割合

地域区分	上乗せ割合	区市町村への適用
1級地	20%	特別区
2級地	16%	町田市、狛江市、多摩市
3級地	15%	八王子市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、調布市、小金井市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、稲城市、西東京市
4級地	12%	立川市、昭島市、東村山市、東大和市、清瀬市
5級地	10%	東久留米市、あきる野市、日の出町
6級地	6%	福生市、武蔵村山市、羽村市、奥多摩町
7級地	3%	瑞穂町、檜原村
その他	0%	上記以外

○平成30年度改定における介護報酬の地域区分の適用状況（東京都多摩地域）



※各市町村の地域区分に基づく上乗せ割合を記載

（上段が本則に基づく上乗せ割合、下段が経過措置を含めて適用された上乗せ割合）

※網掛け部分は平成30年度改定で「完全囲まれルール」が適用された地域

○各サービスの人件費割合の状況

サービス種類	介護報酬上の人件費割合(A)	収入に対する給与費の割合※(B)	差(B-A)
訪問介護	70%	76.1%	6.1
訪問入浴介護		65.1%	-4.9
訪問看護		78.3%	8.3
居宅介護支援		84.1%	14.1
定期巡回・随時対応型訪問介護看護		81.6%	11.6
夜間対応型訪問介護		74.9%	4.9
訪問リハビリテーション	55%	65.2%	10.2
通所リハビリテーション		64.6%	9.6
認知症対応型通所介護		68.3%	13.3
小規模多機能型居宅介護		67.6%	12.6
看護小規模多機能型居宅介護		66.8%	11.8
短期入所生活介護	45%	64.0%	9.0
通所介護		64.2%	19.2
地域密着型通所介護		63.7%	18.7
特定施設入居者生活介護		46.0%	1.0
認知症対応型共同生活介護		62.7%	17.7
介護老人福祉施設		64.6%	19.6
介護老人保健施設		60.1%	15.1
介護療養型医療施設		60.0%	15.0
地域密着型特定施設入居者生活介護		56.5%	11.5
地域密着型介護老人福祉施設入所者生活介護	64.4%	19.4	

※厚生労働省「平成29年度介護事業経営実態調査」

○介護従事者の月収（通常月の税込み月収）の地域差

	東京都	愛知県	大阪府	福岡県	青森県
所定内賃金（月給）	220,372円	204,861円	201,461円	184,007円	167,260円

資料：公益財団法人介護労働安定センター「平成30年度介護労働実態調査」

○特別養護老人ホーム建設費の地域差

	東京都	愛知県	大阪府	福岡県	青森県	全国平均
平米単価	336千円	278千円	296千円	247千円	(データなし)	291千円

資料：独立行政法人福祉医療機構「平成30年度福祉・医療施設の建設費について」

○消費者物価の地域差

	東京都区部	名古屋市	大阪市	福岡市	青森市	全国平均
指数	105.1	98.9	99.9	97.0	98.6	100.0

資料：総務省統計局「平成30年小売物価統計調査（構造編）」

○地価の地域差

	東京都	愛知県	大阪府	福岡県	青森県
住宅地平均価格 (/㎡)	354,600円	101,500円	149,200円	49,500円	16,300円

資料：国土交通省「平成30年都道府県地価調査」

○同一地域区分内の地価・家賃の比較

	東京都府中市	愛知県名古屋市	兵庫県西宮市
地域区分	3級地	3級地	3級地
住宅地平均地価 (/㎡)	289,000円	183,100円	250,000円
家賃（民営借家） (/坪)	6,695円	4,948円	5,670円

資料：国土交通省「平成31年地価公示」

総務省統計局「小売物価統計調査（動向編）平成30年度平均」

(2) 介護事業者が介護人材の確保・育成・定着を図り、事業運営を安定的に行うことができる介護報酬とすること。

<現状・課題>

人材不足が深刻な介護現場において、質の高い人材の確保・育成・定着に向けては、介護職員等の処遇改善とともに、資格・技能等に対する評価や、職責に応じたキャリアパスや昇給の仕組み等の構築が必要である。

資格や技能を評価する仕組みとして、国は、介護福祉士等を確保・配置し、サービスの向上を図るための体制加算を介護報酬に設けているが、取得要件が厳しいことや単価が不十分であることから取得が伸びていない。

国は、平成24年に介護職員の処遇改善を目的とした介護職員処遇改善加算を創設し、平成27年度及び平成29年度には、職位・職責等に応じた任用要件や

経験若しくは資格等に応じて昇給する仕組み等を要件に加算の拡充を図り、現在1人当たり月額平均3万7千円相当の改善が行われている。

しかしながら、当該加算はあくまでも経過的な取扱いとされており、恒久的なものとなっていないことや、加算額を当該年度の賃金改善に全て充当することが求められていることから、事業者が長期的な視点でキャリアパスや賃金体系を構築することが難しい。

さらに、国は新たな政策パッケージにより、令和元年10月の報酬改定において、勤続10年以上の介護福祉士を対象に月額平均8万円相当の処遇改善を行うことを算定根拠に、「特定処遇改善加算」が創設された。

この加算については、現行の処遇改善加算のⅠからⅢまでを取得していること、勤続10年以上の介護福祉士が勤務していること等の複数の要件が示され、報酬の配分については、介護職員以外の職員への配分も可能としつつ、経験技能のある介護職員に比重の高い配分となるような考え方が示されている。

平成31年4月には、事務処理手順、様式例等が示されたが、現行の処遇改善加算の事務処理に加え、特定処遇改善加算取得のための事務手続が加わり、介護事業所の事務処理が更に煩雑となることが懸念される。

#### <具体的要求内容>

- (1) 介護職員の処遇を改善する加算については、介護報酬の基本部分に組み込むなど恒久的なものとする。恒久化に当たっては、キャリアパスや昇給等の仕組みの構築を要件に、資格や技能等に応じた人員配置等を評価する加算の充実を図り、介護事業者が長期的な視点で介護人材の確保・定着を図れる介護報酬とすること。
- (2) 特定処遇改善加算については、現行加算と手続の一体化を図り、介護事業所の事務負担が増大することのないようにすること。

(3) 良質な介護サービスの提供等に資する介護報酬とすること。

#### <現状・課題>

現行の介護報酬においては、例えば看護職員の常勤配置が必要な施設で一時的に常勤職員が欠けることになった場合、常勤換算での必要数を満たしていても、翌月の報酬が一律に3割減算されるなど、施設の安定的な運営に著しい影響を及ぼすものとなっている。

また、介護支援専門員の報酬については、平成30年の介護報酬改定において、医療と介護の連携を一層推進する観点から退院・退所加算の見直しが行われたが、介護支援専門員が退院時の支援に関わっても、結果として介護サービスの利用に結び付かなかった場合は、引き続き報酬の評価の対象とならない。このような場合でも、退院・退所加算と同程度の単位を評価する仕組みがあれば、介護支援専門員の積極的な関わりが期待できる。

福祉用具貸与の報酬について、離島等の地域に所在する事業所は、福祉用具の往復の運搬に要する経費として、福祉用具貸与費の100分の100を上限として、特別地域加算を算定することができることとなっている。しかし、運搬費が

高騰している現状では、加算の上限を大幅に超える運搬費が必要となるケースが生じている。加えて、月の後半に福祉用具貸与の利用を開始した場合には、貸与費本体が最大で半月分しか算定できないため、これに連動して特別地域加算も減額されることとなるが、月の前半に利用を開始した場合と運搬に要する経費が変わらないにもかかわらず、著しく不合理である。

このような状況は、平成30年10月からの貸与価格の上限設定により価格設定に対する事業所の裁量の余地が狭まっていることと併せ、離島においては、事業所の健全な運営に著しい影響を及ぼすものとなっており、利用者への安定的なサービス提供に支障が生じることも懸念される。

#### <具体的要求内容>

- (1) 職員配置が基準を下回った場合の介護報酬減算については、一律に3割減算とすることなく、常勤換算や期間の長短などを考慮した段階的な設定とし、施設の安定的な運営に配慮した制度とすること。
- (2) 介護支援専門員が医療機関から退院を予定している要介護（要支援）認定者・申請者に対して実施する退院後の療養環境を整備するためのマネジメントを介護報酬等で評価する仕組みを充実すること。
- (3) 福祉用具貸与における特別地域加算について、上限の拡大や、貸与開始月の福祉用具貸与費が半月割りの場合でも、1月分の貸与費を特別地域加算の基準とするなどの見直しを図ること。

(4) 介護保険施設の居住費等の基準費用額について、東京の地価等を反映したものとする。

#### <現状・課題>

介護保険施設の人員基準を含め多くの事項は、国が「従うべき基準」として定めており、全国一律の居住費・食費の基準費用額の設定は、地価や物件費・人件費の高い大都市東京の実態に即していないため、事業者が創意工夫しながら施設運営を行うことが難しい状況にある。

#### <具体的要求内容>

健全な施設運営が可能となるよう、介護保険施設の居住費等について、低所得者の負担増とならないよう配慮した上で、基準費用額を東京の地価等を反映したものとする。

(5) 認知症高齢者グループホームにおけるサテライト型の創設による人員等基準の緩和を行うこと。

<現状・課題>

特別養護老人ホームや小規模多機能型居宅介護等において認められているサテライト型施設では、当該施設に対する支援機能を持つ本体施設との密接な連携が確保される等の場合に、人員等基準が緩和され、地域において効率的なサービス提供が可能となっている。

しかしながら、認知症高齢者グループホームには、こうした規定がなく、規模にかかわらず管理者等の配置義務がある。

小規模のグループホームにおいては人件費負担が大きく、安定的な経営が困難であるため、まとまった用地の確保が困難である大都市東京において、グループホーム整備促進の支障となっている。

<具体的要求内容>

「地域密着型サービスの事業の人員、設備及び運営に関する基準」に人員等基準を緩和したサテライト型の認知症高齢者グループホームに係る規定を追加すること。

## 2 認知症対策の総合的な推進

(提案要求先 厚生労働省)  
(都所管局 福祉保健局・病院経営本部)

- (1) 認知症対策を総合的に推進するため、都道府県及び区市町村が、地域の実情に応じた事業を円滑に実施するために必要な財源を措置すること。
- (2) 認知症疾患医療センター運営事業について、事業実施に必要な財源を措置すること。
- (3) 診療報酬の認知症専門診断管理料について、対象となる医療機関の要件や報酬水準を見直すこと。
- (4) 認知症施策推進大綱に掲げられた施策について、地域の実情に応じて、効果的かつ効率的に実施できる仕組みとすること。

## <現状・課題>

令和元年6月、認知症施策推進大綱が取りまとめられ、認知症の人や家族の視点を重視しながら、「共生」と「予防」を車の両輪として施策を推進することとされた。

都における認知症高齢者は、平成28年には41万人を超えており、そのうち約6割が居宅において生活している。今後、認知症高齢者が急速に増加することが見込まれる中、認知症になっても住み慣れた地域で安心して生活するためには、認知症の容態に応じた適切な医療・介護・生活支援等を受けられる体制の構築に向けて、都道府県や区市町村が、それぞれの地域の実情に応じた施策を実施できるようにすることが重要である。

そのためには、認知症の人と家族を支える人材の育成と地域の実情に応じた支援体制の構築が急務である。認知症の人の在宅生活の継続を困難にする行動・心理症状（BPSD）の予防や改善に向けて効果が確認された支援手法等について速やかに普及し、認知症ケアの質の向上を図るとともに、区市町村や都道府県が認知症の人と家族を支える地域づくりを推進できるようにする必要がある。

また、認知症疾患医療センターは、専門医療の提供、地域連携の推進、人材育成など多くの機能を担っているが、都内には医療機関や診療所など多くの関係機関が存在していることに加え、常勤専従相談員に係る人件費や物件費等が高い傾向にあることを踏まえ、都市部の特性に合わせた配慮が必要であるにもかかわらず、国庫補助額が不十分な現状にある。

あわせて、今後ますます増加する認知症の鑑別診断等を円滑に行っていくためには、認知症疾患医療センターと同等の機能を持つ医療機関も認知症の鑑別診断等に積極的に取り組んでいくことが必要であるが、認知症専門診断管理料の対象となっていない。

さらに、認知症施策推進大綱に掲げられた施策を推進するために都道府県が実施する医療・介護従事者向けの研修については、国が示すカリキュラムの幅広い見直しやeラーニングの柔軟な導入などが認められておらず、受講者の多様なニーズに応え、受講を促進できる仕組みになっていない。

## <具体的要求内容>

- (1) 行動・心理症状（BPSD）の改善等に効果的な支援手法の普及促進など、都道府県及び区市町村が地域の実情に応じた事業を円滑に実施するために必要な財源を措置すること。
- (2) 認知症疾患医療センター運営事業に対する補助金について、事業実施に必要な財源を措置すること。
- (3) 認知症専門診断管理料は、認知症疾患医療センターと同等の機能を持つ医療機関も対象とするとともに、業務の実態に即した報酬水準とすること。
- (4) 認知症施策推進大綱に掲げられた施策を推進するため、医療・介護従事者向けの研修の効果的かつ効率的な在り方を検討するなど、都道府県及び区市町村が円滑に事業を実施できる仕組みとすること。



7

生活・産業

# 1 国際金融・経済都市の実現

(提案要求先 内閣府・金融庁・総務省・法務省・財務省・厚生労働省・  
経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 戦略政策情報推進本部・総務局・財務局・産業労働局)

東京が世界に冠たる国際金融都市として輝くための都の抜本的な取組を支援するとともに、東京の「稼ぐ力」の強化に向けた「Society 5.0」実現加速化のための支援を行うこと。

## <現状・課題>

都では、平成29年11月に「「国際金融都市・東京」構想～「東京版金融ビッグバン」の実現へ～」を策定し、現在は構想に掲げる施策の具体化をスピード感を持って推進している。

また、東京の「稼ぐ力」の中核となる第4次産業革命技術に関する都独自の「Society5.0」社会実装モデルの構築に向けた検討を今年度から行っている。

東京が世界に冠たる国際金融・経済都市として輝くためには、都のみならず国や民間の関係事業者が三者一体となってこうした施策に取り組むことが不可欠であり、国の対応が期待される税制見直しや規制緩和などについて、以下の項目を要望する。

## <具体的要求内容>

- (1) 経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会「Society5.0」を実現するため、安全面に配慮した官民連携の開放型データプラットフォームの構築や次世代モビリティサービスの実現などを支援すること。
- (2) 国内外金融系企業、とりわけ資産運用業及びフィンテック企業の新規参入促進のため、法人税の軽減などを行うこと。
- (3) 都による誘致関係のインセンティブが付与された企業や、平成30年度に新たに導入した東京版EMP（新興資産運用業者育成プログラム）によって育成される企業など、確実に都内に拠点を置くことが見込まれる海外金融系企業を対象に、金融業の登録申請等をスムーズに進める「ファストエントリー」に引き続き取り組むこと。
- (4) 金融系外国人材等が安心して活躍できる生活環境を整備するため、
  - ① 高度外国人材の受入促進による金融系外国企業等の進出の加速化、LGBTの方々も活躍できるダイバーシティ実現の観点から、同性パートナーの在留に係る特例を創設すること。
  - ② 高度金融人材等のニーズにかなった家事使用人利用の促進を図るため、特区による高度人材の家事使用人や親の帯同要件の更なる規制緩和を実現すること。
  - ③ 国家戦略特区において、インターナショナルスクール向けに建物を整備し、貸し付けた者に係る税制優遇措置の拡充を図ること。

- ④ 外国人の都内生活の利便性向上等の観点から、ペイロールカード口座への賃金支払を可能とする労働基準法上の特例を創設すること。
- ⑤ 家事支援外国人受入事業について、受入人材の在留期間の延長、サービス提供地域の拡大の制度拡充を実現すること。
- (5) クールジャパンの魅力発信等に資する外国人材を誘致するため、特区により、
  - ① 外国人美容師の就労を可能とする在留資格緩和を実現すること。
  - ② 外国人料理人の就労を促進する在留資格緩和を実現すること。
- (6) 国際仲裁の活性化に向けて、実効的な人材の確保・育成手法や効果的な広報・意識啓発手法、国際仲裁施設整備の在り方等を検討の上、必要な措置を講じること。
- (7) ビジネス環境が充実したポテンシャルの高い都心の国有地など、産業の活性化に資する拠点等となる場を確保すること。

## 2 次世代通信ネットワークの早期構築

(提案要求先 総務省)  
(都所管局 戦略政策情報推進本部)

- (1) 住民サービスの向上に資するよう、不感地帯や公共施設などに対して、5Gを中心とする高速モバイルインターネット網を整備するため、基地局等設置に係る必要な財源を確保すること。
- (2) ローカル5Gについて、自治体が容易に導入できるよう、必要な技術的、財政的支援を講じること。

### <現状・課題>

現在、インターネットをはじめとするICTは、生活の隅々まで深く浸透し、ICT産業の発展は近年の経済成長を支えている。こうした中、世界ではデジタル革命である第4次産業革命が進行しており、日本も世界に遅れることなく、「Society 5.0」の実現に向けた取組を加速していく必要がある。

2020年春に商用サービス開始を予定している第5世代移動通信システム(5G)は、高速大容量、超低遅延、多数同時接続という特徴を持ち、あらゆるモノとヒトがつながる、IoT社会を実現するための基幹インフラである。

5Gネットワークを基盤としたIoT、クラウド、AI等の活用により、教育、医療、交通、防災など、様々な分野において、社会的課題を解決し、住民のQoLを向上させることが可能となる。

例えば、医療分野では、高精細の動画や画像の転送などによる遠隔医療が実現し、島しょ部や過疎地域においても専門医による診療を受けられるようになる。

また、モノとヒトが瞬時につながること、都市部と地方部の連携・協力関係構築の加速が期待され、様々な地域における住民サービスの充実という点においても、大変重要な意味を持つ。

このように、最先端技術が生み出す豊かさを誰もが等しく享受できるようにするためには、日本全国で5Gネットワークを中心とする高速モバイルインターネット網の早期構築を実現するとともに、ローカル5Gの取組を推進する必要がある。ついては、次の事項について特段の措置を講じられたい。

### <具体的要求内容>

- (1) 住民サービスの向上に資するよう、不感地帯や公共施設などに対して、5Gを中心とする高速モバイルインターネット網を整備するため、基地局等設置に係る必要な財源を確保すること。
- (2) ローカル5Gについて、自治体が容易に導入できるよう、必要な技術的、財政的支援を講じること。

### 3 MICE推進施策の強化

(提案要求先 観光庁)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 国際会議等の誘致・開催に係る経費等の支援制度を拡大すること。
- (2) MICE誘致・開催に関する海外からの情報収集や分析を通じて、マーケティング戦略を強化すること。
- (3) MICE推進に係る基盤整備を図ること。
- (4) ユニークベニユーの活用促進を図ること。

#### <現状・課題>

MICEの誘致を巡る国際的な競争が激化する中、シンガポールやソウルなどアジアの競合都市では、国家戦略として大規模MICE施設の整備を進めるとともに、誘致・開催に向けた支援や海外プロモーション活動の強化を図り、誘致競争力を高めている。

こうした状況を受け、都では、平成27年7月に「東京都MICE誘致戦略」を策定し、更なるMICE誘致に向けた取組を進めてきた。

今後、海外都市との誘致競争に勝ち抜き、国内でのMICE開催を増やしていくためには、国と自治体が連携して国際会議等の開催を後押しする経費助成などの支援制度を拡大していくことが必要である。

また、国際団体等との連携を一層深化させ、グローバルトレンドや競合国の動向など誘致競争を有利に進めるための情報を収集・分析し、マーケティング戦略を強化していくことが求められる。

さらに、次代のMICE業界を担う専門人材の確保・育成を図るほか、特に国際会議誘致のキーパーソンとなる大学教員等にとって、誘致活動がインセンティブとなるような仕組みを構築するなど、MICE推進に係る基盤整備を図ることが肝要である。

加えて、各地域が連携してユニークベニユーの活用促進に向けた取組を進めることで、その利活用について全国的な機運醸成を図ることが重要である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 国際会議等の誘致・開催を促進するため、誘致活動や開催経費に対する助成などの支援制度を拡大すること。
- (2) MICEに関連する国際団体等へ国内の関係者を配置するなど連携強化を図り、必要な情報収集・分析を行うことでマーケティング戦略を強化すること。
- (3) 若い世代に対するMICE業界への理解促進を図るとともに、大学教員等

が行う国際会議の誘致活動等の取組を適正に評価するなど、M I C E 推進に係る基盤整備に向けて、関係府省庁への働きかけを行うこと。

- (4) ユニークベニューについて、各地域が連携して活用促進に向けた取組を進められるよう全国的な機運醸成を図り、M I C E 誘致の国際競争力や都市のブランド力の向上に繋げていくこと。

## 4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和

(提案要求先 法務省・外務省・観光庁)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 観光目的で来訪する外国人旅行者に対し査証発給要件の緩和措置を行うこと。
- (2) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時に観光目的で来訪する外国人旅行者に対して、査証発給要件の緩和措置を行うこと。

### <現状・課題>

外国人旅行者に対する査証については、これまで段階的に発給要件が緩和されてきたが、多くの国・地域において依然として査証の取得が必要である。

いよいよ開催まであと1年を切った東京 2020 大会の開催時には、様々な国・地域から旅行者が訪れることが予想される。東京 2020 大会を契機として多くの外国人旅行者を受け入れるとともに、その後の観光振興につなげていくためにも、東京に世界からの注目が集まるこの機会を生かした取組を展開することが重要である。

国は、2020年までに訪日外国人旅行者数4,000万人との目標を掲げた「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、「観光立国推進基本計画」に政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定めている。都においても、2020年に2,500万人の訪都外国人旅行者数を目指しており、PRIME 観光都市・東京（東京都観光産業振興実行プラン）においては、市場別の目標も定めており、東京 2020 大会開催の契機も捉えながら、着実に査証発給要件の緩和措置を実現する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 外国人旅行者数のより一層の拡大を図るため、観光目的で来訪する旅行者に対して、短期滞在査証の免除措置や、数次有効の短期滞在査証の発行を行う対象国の拡大など、更なる査証発給要件の緩和措置を行うこと。
- (2) 東京 2020 大会の開催を契機として多くの外国人旅行者を受け入れ、その効果を全国へ波及させるため、大会開催時に来訪する外国人旅行者に対する短期滞在査証の免除措置や申請手続の簡素化など、大会の開催に合わせた査証発給要件の緩和措置を行うこと。

## 5 外国人の受入環境の整備促進

### 1 外国人旅行者の受入環境整備の拡充

(提案要求先 国土交通省・観光庁)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 外国人旅行者が利用しやすい無料の公衆無線LAN等の整備を推進すること。
- (2) 免税販売手続に関して、外国人旅行者の一層の利便性の向上を図ること。
- (3) 外国人旅行者の利便性を高める公共交通機関等の共通パス等の発行・普及に向けた取組を推進すること。
- (4) 外国人旅行者の多様な文化・習慣に配慮した環境の整備を推進すること。

#### <現状・課題>

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催まで1年を切り、今後、東京に対する世界からの注目が更に高まることが予想される。外国人旅行者の関心やニーズの高まりを実際の訪都旅行へつなげるとともに、滞在時の満足度を高め、再来訪や更なる誘致を推進する上で、外国人旅行者に対する受入環境の整備が一層重要となっている。

国は、2020年までに訪日外国人旅行者数4,000万人との目標を掲げた「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、「観光立国推進基本計画」に政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定めているが、外国人旅行者の利便性及び満足度の向上に向け、受入環境整備の促進、支援を積極的に図っていくことが必要である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 外国人旅行者が多く集まる観光地等において、外国人の誰もが利用しやすい無料の公衆無線LANや多言語で観光情報を提供するツールとしてのデジタルサイネージの整備が図られるよう、国自らがその導入を進めるとともに、都が提供する無料Wi-Fiサービスとの連携を図ること。また、東京2020大会の開催を見据え、各地域に対しての重点的な支援を行うこと。
- (2) 外国人旅行者への免税販売に関して、事業者等への普及啓発などを通じて免税店舗の拡大等につなげるとともに、旅行者の一層の利便性の向上を図ること。



- (3) 汎用性・機能性が高い公共交通機関等の共通パスの発行・普及に向け、外国人旅行者の移動の利便性を高める「割引共通フリーパス」について、民間事業者の取組・連携を促進するとともに、外国人旅行者へのPR等による普及促進を行うこと。
- (4) 食事や生活上の習慣に一定の要件がある外国人旅行者の利便性を向上させるため、外国人旅行者が多く集まる空港や鉄道ターミナル、観光施設などの運営者等に対し、異なる文化・習慣に関する普及啓発を図るとともに、外国人の多様な文化・習慣に配慮した環境整備に向けた支援を行うこと。

## 2 中小・小規模事業者のキャッシュレス化の推進

(提案要求先 財務省・経済産業省・観光庁)  
(都所管局 産業労働局)

「キャッシュレス・消費者還元事業」の実施期間を延長するとともに、中小・小規模事業者へ普及啓発の強化を図ること。

### <現状・課題>

我が国は、少子高齢化や人口減少に伴う労働者人口減少の時代を迎え、生産性向上は喫緊の課題である。キャッシュレス化の推進は、毎年増加する訪都外国人の利便性向上、インバウンド消費の拡大、ひいては都内経済の活性化に寄与する一方、企業の観点からは、キャッシュレス化によるレジや現金管理・集計業務の短縮などの業務効率化、購買データの利活用による売上増加など、人手不足への対応や生産性の向上が期待される。

こうした中、国は、令和元年10月1日の消費税率引上げに伴い、需要平準化対策として、キャッシュレス対応による生産性向上や消費者の利便性向上の観点も含め、消費税率引上げ後の一定期間に限り、中小・小規模事業者によるキャッシュレス手段を使ったポイント還元・割引等の支援（「キャッシュレス・消費者還元事業」）を実施している。

しかし、事業実施期間は、消費税率引上げ後の令和元年10月1日から東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）開催前までの9か月間であり、東京2020大会後も見据えた着実な浸透を目指すためには、事業実施期間を延長するとともに、中小・小規模事業者への普及啓発の強化が必要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 中小・小規模事業者に対する決済端末等の導入費用や決済手数料の補助期間を現行の9か月間から延長すること。
- (2) 中小・小規模事業者に対する決済手数料の補助率を引き上げること。
- (3) 中小・小規模事業者が円滑にキャッシュレス化を図れるようセミナーや導入機器のアドバイスを行うなど、普及啓発を強化すること。
- (4) キャッシュレス化の一層の推進が図られるよう観光関連の業界団体に対し働きかけること。

## 参 考

### <キャッシュレス・消費者還元事業の概要>

- 実施期間  
令和元年10月より9か月間（令和2年6月まで）
- 条件  
補助期間中、本制度を利用する中小・小規模事業者に対し、3.25%以下の手数料率
- 支援内容
  - (1) 消費者への還元  
中小・小規模事業者向け支援⇒ 消費者還元率5%  
フランチャイズ等向け支援⇒ 消費者還元率2%
  - (2) 決済端末等の導入補助  
中小・小規模事業者向け支援⇒ 端末費用補助10/10  
(国2/3、決済事業者1/3負担)
  - (3) 決済手数料の補助  
中小・小規模事業者向け支援⇒ 手数料補助1/3
- 対象加盟店  
一部の例外業種を除き、原則全ての業種が対象
- 対象決済手段  
クレジットカードのみならず、電子マネーやQRコード決済も対象

### 3 多文化共生社会の実現に向けた総合的な方針の策定

(提案要求先 総務省・法務省)  
(都所管局 生活文化局)

国は、多文化共生社会の実現に向けた総合的・体系的な方針を定め、国、地方自治体、受入企業、在住外国人支援団体等の役割を明確にし、外国人の受入環境整備のために必要な施策を推進すること。

#### <現状・課題>

国内の在住外国人数は273万人を超え、地域における定住化も進んでいる。都内の在住外国人は全国の約21%にあたる約56万8千人で（平成30年12月末現在）、都民の約4%を占めるに至っており、とりわけ東京に集住している。

平成31年4月から出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律（以下、「改正入管難民法」という。）が施行され、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も控え、都内の在住外国人の一層の増加や定住化が見込まれる中で、外国人が地域社会の中で安心して生活し、かつ都市の活力を支える人材として活躍することができる環境の整備が必要である。

現在、都は、平成28年に「東京都多文化共生推進指針」を策定し、外国人による起業等の活躍に対する支援に加え、医療・福祉・学校教育等において在住外国人の支援を行っている。また、東京都国際交流委員会、区市町村、国際交流協会、外国人支援団体等と連携し、東京における新たな多文化共生社会の実現に向けた取組を進めている。

一方、国においては、平成18年の総務省「地域における多文化共生推進プラン」策定以降、在住外国人全般に関する方針・計画が策定されていない。外国人を取り巻く状況がその後大きく変化し、改正入管難民法も施行されたことから、国は、現状を踏まえた新たな総合的・体系的な方針を策定する必要がある。さらに外国人の受入に当たっては、外国人が地域社会で自立した生活を円滑に送るための基礎的な日本語能力の習得や日本社会に対する理解等、国が主体となって果たすべき役割を責務として明らかにした上で、地方自治体、受入企業、外国人支援団体等、在住外国人に関わる各主体の役割を明確にするとともに、この方針に基づき必要な施策を講ずる必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 国は在住外国人を取り巻く今日的な状況を踏まえ、中長期的な視点から、多文化共生施策に関する総合的・体系的な方針を定め、国の責務、地方自治体の役割、受入企業や在住外国人支援団体等の民間の様々な主体の役割を明確にすること。
- (2) 上記に基づき、国は、全ての在住外国人が安全・安心に暮らし、社会の担い手として活躍できるよう、多様な外国人が集住する東京の特性も踏まえ、都内自治体や在住外国人支援団体等への財政支援を含め、必要な環境整備を進めること。

参 考

(1) 在住外国人数 (全国)

2, 731, 093人

※法務省統計「在留外国人」(平成30年12月末現在)

(2) 在住外国人数 (東京都)

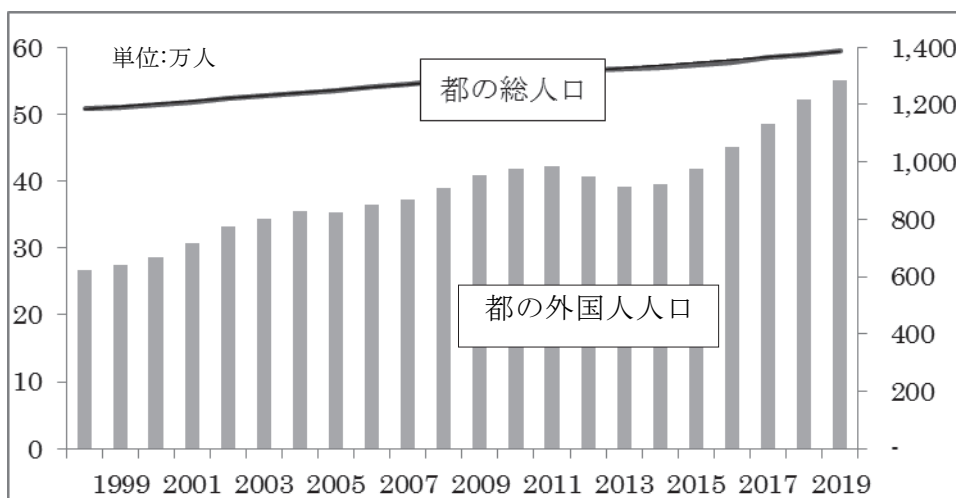
567, 789人

[国籍別外国人人数上位8]

- ・中国 218, 975人
- ・韓国・朝鮮籍 99, 901人
- ・ベトナム 36, 914人
- ・フィリピン 33, 862人
- ・ネパール 27, 598人
- ・米国 19, 690人
- ・インド 13, 321人
- ・ミャンマー 10, 578人

※法務省統計「在留外国人」(平成30年12月末現在)

(3) 在住外国人人口の推移 (東京都)



## 6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善

(提案要求先 財務省・農林水産省・国土交通省・環境省)  
(都所管局 産業労働局・都市整備局・環境局)

「都市農業振興基本法」の趣旨を踏まえ、都市農業の振興と都市農地の保全に必要な制度改善や税制措置に取り組むこと。

### <現状・課題>

東京の都市農業は、新鮮で安全・安心な農産物を供給するとともに、その生産基盤である農地は、防災や環境保全など多面的機能を有しており、安全で快適な都市づくりに極めて重要な役割を果たしている。

しかし、現行の農地制度や税制度の下で、都市農地は相続時の高額な税負担や高齢化による担い手不足などにより年々減少し続けており、都市農業の存続に深刻な影響を及ぼしているため、都は「都市農業特区」を提案するなど、制度改善の要求を行ってきたところである。

国は、平成27年4月に制定された「都市農業振興基本法」に基づき、平成28年5月に都市農業の振興に関する施策の方向性を示す「都市農業振興基本計画」を閣議決定した。その後、国は生産緑地法を改正し、特定生産緑地制度の新設、面積要件の緩和を実施したほか、相続税納税猶予制度等の税制の改正、都市農地の貸借の円滑化に向けた新たな法律の制定など、制度改善を進めてきたが、今後、残された課題に対応する制度等の改善が必要であるため、以下の要求を行う。

### <具体的要求内容>

都市農業の安定的な継続と都市農地の保全に向けて、「都市農業振興基本計画」に示された具体的な取組を着実に実施するなど、以下の制度改善や必要な税制措置に取り組むこと。

- ① 相続税納税猶予制度について一定の土地利用制限の下、農業経営に必要な農機具倉庫、農産物販売施設、畜舎、農業用井戸などの農業用施設用地や屋敷林等についても農地扱いとして対象を拡大するなど、相続税の軽減措置を講じること。
- ② 自治体が生産緑地を計画的に買い取ることができるよう、財政的な支援を拡充すること。
- ③ 相続税の物納により国有化される市街化区域内農地については、自治体に低額で貸付し市民農園等として活用させるなど、農的利用の継続を図り、引き続き多面的機能が発揮できる新たな制度を創設すること。

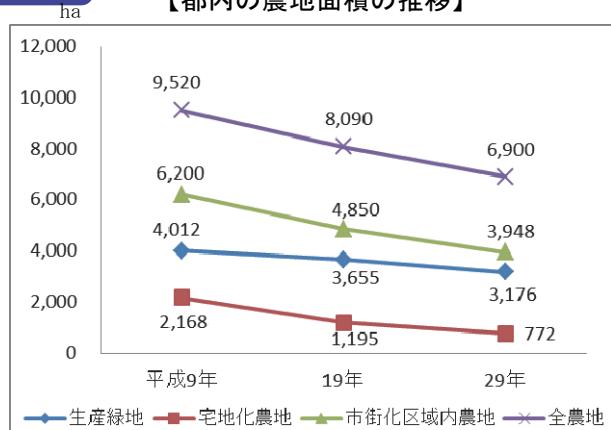
## 都市農業・農地の現状と国への提案

- 都市農業は、新鮮で安全・安心な農産物を供給するとともに、その生産基盤である農地は、防災や環境保全など多面的機能を併せ持つ都市の貴重な財産

### 現 状

- 東京都の農地の6割が、市街化区域内に存在、そのうち3/4以上が生産緑地
- 10年間で約900haの市街化区域内農地が減少
- 農地減少の主な要因は相続
  - ・ 地価が高いため、高額な相続税の負担

【都内の農地面積の推移】



出典：耕地及び作付け面積統計、東京の土地 2017

### 現行の都市農業・農地に係る制度と課題

#### ■ 制度

##### 生産緑地制度

- 市街化区域内で農地を保全する制度
  - ・ 固定資産税は農地課税
  - ・ 相続税は宅地課税だが、納税猶予制度が適用可

##### 相続税納税猶予制度

- 後継者に農地を引き継ぐための税制の特例
  - ・ 終生営農が条件
  - ・ 市街化区域内では生産緑地のみが対象(田園住居地域を除く)

#### ■ 課題

- ・ 農業に必要な農機具倉庫や畜舎、屋敷林等は、相続税が宅地課税されている
- ・ 自治体の財政が脆弱なため、買取り申出に対応できない

### 国への提案要求

- 都市農業の安定的な継続と都市農地の保全に向けて、制度改善や税制措置に取り組むこと
  - ・ 農業用施設用地や屋敷林等について、相続税納税猶予制度の適用拡大
  - ・ 生産緑地の買取りのために財政的な支援を拡充
  - ・ 相続税で物納された土地の農的利用を継続させる新たな制度を創設

## 7 ライフ・ワーク・バランスの推進

### 1 働き方改革の推進

(提案要求先 内閣府・厚生労働省・経済産業省)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、働き方改革推進支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、「働き方改革」に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。
- (2) ライフ・ワーク・バランスの実現に向け、柔軟な働き方や育児・介護等と仕事の両立など、企業の働き方改革を支援する取組の推進を図ること。
- (3) 中小企業の働き方改革の推進を図るため、長時間労働に繋がる商慣行の是正に取り組むこと。また、中小企業が取組を進めるにあたって、事前の相談などきめ細かな対応を行うとともに、助言及び指導においては、それぞれの企業の事情を踏まえること。

#### <現状・課題>

残業時間の上限規制や年次有給休暇の付与義務などを定めた働き方改革関連法が、2019年4月から順次施行されている。今後、2020年4からは中小企業に残業時間の上限規制が適用、2023年4月には中小企業における割増賃金率の猶予が廃止されるが、経営基盤が脆弱である中小企業が、法を踏まえ適切に労働時間の短縮などを進めていくには、個々の実情に応じた対応を図れるよう支援を行うとともに、業務効率化などの生産性向上に向けた支援も必要である。

「仕事と生活の調和推進のための行動指針」は、「仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）憲章」で示す「仕事と生活の調和が実現した社会」を実現するため、週60時間以上働く雇用者の割合や年次有給休暇の取得率、男性の育児休業取得率など、2020年に達成すべき数値目標を設定している。

このため、仕事と生活の調和の実現（ワーク・ライフ・バランス、都ではライフ・ワーク・バランスとして推進）に向けて、新たな目標を設定し、更なる取組を推進していくことが重要である。

一方、中小企業の働き方改革については、取引先からの短納期の発注や納期



の短縮など取引慣行が阻害となっていることから、こうした長時間労働につながる商慣行の是正も必要である。

< 具体的要求内容 >

- (1) 中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、改正法の周知啓発とともに、働き方改革支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、働き方改革に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。
- (2) 全ての労働者が意欲と能力を十分発揮し、生活と仕事の調和のとれた働き方を実現していくために、長時間労働の削減や年次有給休暇等の取得促進、育児・介護等と仕事との両立支援、メンタルヘルス対策などの取組を促す施策を推進すること。
- (3) 中小企業の働き方改革の取組を進めるため、取引先の休日労働や深夜労働に繋がる短納期の発注の抑制など、長時間労働に繋がる商慣行の是正に向けた取組を行うこと。また、中小企業が働き方改革の取組を進めるにあたって、事前の相談などきめ細かな対応が実施可能な体制を整備するとともに、中小企業への助言及び指導においては、労働時間の動向、人材確保の状況、取引の実態などそれぞれの企業の事情を踏まえたものとなるよう配慮すること。

参 考

(1) 働き方改革関連法の概要（労働時間法制の見直し）

主な改正項目		施行日	
		大企業	中小企業
労働基準法	残業時間の上限規制	2019年4月1日	2020年4月1日
	年次有給休暇の付与義務		
	月60時間の残業の割増賃金率引上げ	※施行済	2023年4月1日
	フレックスタイム制の拡充	2019年4月1日	
	高度プロフェッショナル制度の新設		
労働時間等設定改善法	勤務間インターバル（努力義務）	2019年4月1日	
労働安全衛生法	労働時間の客観的な把握	2019年4月1日	
	産業医・産業保健機能の強化		

(2) 「仕事と生活の調和推進のための行動指針」(2010年)数値目標  
(抜粋)

(内閣府男女共同参画局)

数値目標設定指標	現状(直近の値)	2020年
労働時間等の課題について労使が話し合いの機会を設けている割合	52.8%	全ての企業で実施
週労働時間60時間以上の雇用の割合	8.2%	5%
年次有給休暇取得率	47.6%	70%
メンタルヘルスケアに関する措置を受けられる職場の割合	60.7%	100%
短時間勤務を選択できる事業所の割合(短時間正社員制度等)	14.8%	29%
第1子出産前後の女性の継続就業率	38.0%	55%
自己啓発を行っている労働者の割合	43.3%(正社員) 16.4%(非正社員)	70%(正社員) 50%(非正社員)
男性の育児休業取得率	2.30%	13%

## 2 テレワークの推進

(提案要求先 内閣府・総務省・厚生労働省・経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 産業労働局)

東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、テレワークの導入が促進されるよう、普及啓発や企業への支援策などを拡充すること。また、テレワークが適切に実施されるよう、ガイドライン等の普及啓発を図ること。

### <現状・課題>

テレワークは情報通信技術を活用し時間と場所にとらわれない柔軟な働き方を可能とするものであり、育児や介護など家庭と仕事の両立や通勤混雑の緩和等に資することから、働き方改革の有効な手法として期待されている。

国においては、東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、7月 22 日（月）から 9 月 6 日（金）の期間を「テレワーク・デイズ 2019」として実施しており、都においても、交通需要マネジメント（TDM）、テレワーク、時差 Biz を一体的に推進する「スムーズビズ」の取組を同期間を実施し、気運醸成を図った。また、あわせて、企業のテレワーク導入が促進されるよう、テレワークのトライアルの補助など企業のステージにあわせた支援、商工団体等と連携した普及啓発など、施策を強化し実施している。

一方、雇用型テレワークにおいては、働く時間や場所を柔軟に活用することが可能な一方、労働時間の管理が難しい、仕事と仕事以外の切り分けが難しい、長時間労働になりやすい等の課題がある。このため、適切な労務管理がなされるよう、平成 30 年 2 月「情報通信技術を利用した事業場外勤務の適切な導入及び実施のためのガイドライン」の普及を図り、適切な労務管理がなされるよう推進していくことが重要である。

また、自営型テレワークについては、契約に係る紛争を未然に防止し、良好な就業形態とするために、「自営型テレワークの適切な実施のためのガイドライン」の普及啓発等を図ることが必要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 東京 2020 大会に向けて、テレワークの活用が進むよう、普及促進の取組などテレワークの気運醸成を強化すること。
- (2) 家庭と仕事の両立や通勤混雑緩和にも資するテレワークの活用が進むよう、中小企業をはじめ、企業のテレワーク導入を促進するための支援策を拡充すること。
- (3) 企業のテレワークの導入にあたり適切に労務管理がなされるよう、ガイドライン等の普及啓発を図ること。
- (4) 自営型テレワークについて、契約に係る紛争を未然に防止し適切な実施がされるよう、ガイドラインの普及啓発等を図ること。

## 8 障害者の就業支援策の一層の充実

(提案要求先 厚生労働省)  
(都所管局 産業労働局)

- (1) 障害者や難病患者の雇用促進や職場定着を図る施策の充実を図ること。また、障害者や難病患者の安定的な雇用や処遇の改善、キャリア形成の支援の充実を図ること。あわせて、改正障害者雇用促進法に基づく「障害者差別禁止指針」及び「合理的配慮指針」の周知徹底を図ること。
- (2) 障害者の多様なニーズに対応した委託訓練の充実を図ること。
- (3) 民間企業の法定雇用率2.3パーセントへの引き上げを見据えて、企業に対する周知徹底や事業主に対する一層の支援策を講ずること。
- (4) 週所定労働時間20時間未満の障害者の雇用に対する支援策を講ずること。

### <現状・課題>

都における平成30年6月1日現在の民間企業の障害者の実雇用率は、1.94パーセントと過去最高を更新し、雇用障害者数も過去最高となっている。

しかし、依然として法定雇用率2.2パーセントを下回っており、大企業の障害者雇用は進展しているものの中小企業の障害者雇用は進んでいないなど、更なる雇用促進の取組が必要である。

また、障害者の雇用においては、雇用されても離職する例が多く、職場定着の支援が重要となっている。さらに、難病を抱える方の就職支援や雇用継続の支援も課題となっている。

一方、障害者の雇用は有期雇用契約が多く、賃金も最低賃金といった場合も多い。このため、安定的な雇用、処遇改善や将来を見据えたキャリア形成の支援など、障害者が希望とやりがいをもって働ける環境整備が必要である。

また、このような環境整備のためにも、改正障害者雇用促進法に基づく「障害者差別禁止指針」及び「合理的配慮指針」の周知徹底などの普及啓発が重要である。

加えて、平成30年4月から精神障害者が法定雇用率の算定基礎に加わり、また、今後民間企業の法定雇用率が2.3パーセントへ引き上げられることや、雇用義務の対象となる中小企業の範囲が広がることを見据えて、中小企業をはじめ企業に対する更なる支援策が必要である。

さらに、企業がより一層の障害者雇用を進めていくためには、週20時間未満の障害者の雇用に対する支援策が必要となる。

< 具体的要求内容 >

- (1) 障害者の雇用の促進とともに、職場定着が図られるよう、職場体験実習やトライアル雇用の推進、ジョブコーチ事業の拡大など施策の充実を図ること。また、障害者や難病患者が安心して活躍できる職場環境を整備するため、安定的な雇用や処遇の改善、キャリア形成を支援する取組の充実を図ること。あわせて、「障害者差別禁止指針」及び「合理的配慮指針」の周知徹底などを行うこと。
- (2) 障害者の多様なニーズに対応した委託訓練事業は、特に知的障害者や精神障害者の一般就労を促進するにあたり効果的であることから、充実を図りつつ継続して実施すること。
- (3) 改正障害者雇用促進法により、精神障害者が法定雇用率の算定基礎に追加され、また、民間企業の法定雇用率が2.3パーセントへ引き上げられることも見据えて、精神障害者の雇用を含めた中小企業への理解促進や事業主に対する支援策を講ずること。
- (4) 中小企業に対し、週所定労働時間20時間未満の障害者の雇用に関する理解促進、受入れ体制づくり等必要な支援を実施すること。

参 考

【民間企業の雇用者数（東京）】

平成30年6月1日現在

	身体障害者	知的障害者	精神障害者
平成25年度 (対前年比)	116,167.0 (2.9%)	24,148.5 (10.2%)	8,929.5 (33.6%)
平成26年度 (対前年比)	119,984.0 (3.3%)	26,803.0 (11.0%)	11,097.5 (24.3%)
平成27年度 (対前年比)	123,058.5 (2.6%)	29,361.0 (9.5%)	13,558.5 (22.2%)
平成28年度 (対前年比)	125,448.0 (1.9%)	31,712.0 (8.0%)	16,410.0 (21.0%)
平成29年度 (対前年比)	127,568.5 (1.7%)	33,996.5 (7.2%)	19,400.0 (18.2%)
平成30年度 (対前年比)	131,700.5 (3.2%)	37,022.5 (8.9%)	25,071.0 (29.2%)

※雇用者数（人）はカウント数

## 9 職場における女性の活躍を推進する雇用就業施策の充実

(提案要求先 厚生労働省)  
(都所管局 産業労働局)

女性の活躍を推進する観点から、女性の活躍推進に向けた取組を行う企業への支援策の充実や、女性の再就職に向けた施策の強化を図ること。

### <現状・課題>

人口減少社会を迎える中、日本の成長を持続させていくためには、将来を担う若者だけではなく、女性や高齢者等が能力や個性を十分発揮し働き続けられることが必要である。

とりわけ、我が国最大の潜在力である「女性の力」を最大限発揮できるようにすることは、人材の確保にとどまらず、企業活動や行政、地域等の現場に多様な価値観や創意工夫をもたらし、家庭や地域の価値を大切にしつつ、社会全体に活力を与えることにもつながるものである。

しかし、女性の有業率が描くM字カーブの底は上昇しているものの、出産・育児を機に労働市場から退出する女性はいまだに多く、また、女性の出産後の継続就業は依然として困難な状況にある。

平成28年4月には、女性の職業生活における活躍の推進に関する法律により、常時雇用する労働者が300人を超える事業主に対し行動計画の策定が義務化された。加えて、令和元年5月には、101人以上300人以下の企業にも行動計画の策定が義務付けられる同法の改正案が成立し、今後、3年以内に施行することとなっている。

### <具体的要求内容>

(1) 女性の活躍推進に向けた取組を行う企業に対する支援策の充実や、中小企業に対する行動計画の策定支援等を強化すること。具体的には、中小企業における女性の職域拡大に向けて、女性用のトイレや更衣室の設置など、職場内で女性が能力発揮し活躍できる環境整備に対して支援を行うこと。

また、女性管理職が相当程度少ない企業において、女性社員向けの人材育成やキャリア形成支援の取組に対して支援を行い、女性の管理職登用やキャリアアップを中小企業に促すこと。

(2) 女性のライフステージに対応した活躍を支援するため、マザーズハローワーク事業の充実強化など、子育て等により離職した女性の再就職に向けた施策を一層充実すること。

## 10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進

(提案要求先 内閣官房・農林水産省・経済産業省)  
(都所管局 産業労働局)

全国の中小企業のビジネスチャンスを拡大し、日本全体の経済の活性化を図るため、都と連携して全国の事業者に「ビジネスチャンス・ナビ2020」の利用を促すこと。

### <現状・課題>

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）の開催は、東京そして日本に世界の注目が集まるとともに、様々なビジネスチャンスが生み出されるなど、全国の産業が飛躍を遂げる絶好の機会である。

東京都は、都内はもとより全国の中小企業等にこうしたビジネスチャンスを波及させていくため、東京商工会議所及び東京都商工会議所連合会、東京都商工会連合会、東京都中小企業団体中央会、東京都中小企業振興公社と連携して「中小企業世界発信プロジェクト」を実施している。

その取組の一貫として、都、国、組織委員会などの様々な発注情報を一元的に集約したポータルサイト「ビジネスチャンス・ナビ2020」を平成28年4月より運営している。

このサイトを全国の中小企業等が活用することで受注機会の拡大やビジネスパートナーの開拓につながるよう、国とも連携しながらサイトの周知を図り、登録や活用促進に向けて取り組んでいる。さらに、ウェブによる見本市を設け、本サイトに登録している企業の製品やサービスを紹介するなど、販路開拓の支援強化を進めている。

本サイトを含む中小企業世界発信プロジェクトについては、組織委員会の「東京2020アクション&レガシープラン2019」や、国の「2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営の推進に関する政府の取組の状況に関する報告」に掲載されるなど、都や経済団体等と連携し、東京2020大会を契機に全国の中小企業の受注機会を拡大していくこと等が位置付けられている。

また、組織委員会をはじめとする東京都の外郭団体も順次、電子入札システムとして活用を開始しており、都としても今後一層の活用促進を図るとともに、東京2020大会とその先を見据え、民間企業同士の受発注取引の活性化も進めていく。

日本全体の経済の活性化を図るためには、このサイトへの登録・案件掲載を促していくことが重要である。



### <具体的要求内容>

- (1) 「中小企業世界発信プロジェクト」を都と連携して推進していくこと。
- (2) 特に、その取組の一環である「ビジネスチャンス・ナビ2020」について、都と連携して全国の事業者に登録・利用を促し、中小企業の受注機会の拡大を図ること。

### 参 考

### <中小企業世界発信プロジェクトの概要>

東京2020大会等を契機とする中長期的な受注機会の拡大や販路開拓支援など、中小企業の更なる飛躍に向け、以下の取組を展開する。

#### ① ビジネスチャンス・ナビ2020

東京2020大会等を契機とする官民の調達情報を一元的に集約した情報ポータルサイトであり、受発注取引のマッチングをサポートし、中小企業の受注機会の拡大を支援する。また、サイトを通じた受発注取引や事業者のPR情報をもとに、ビジネスパートナー企業の検索を可能とする。

#### ② 東京ビジネスフロンティア

中小企業が開発した創意あふれる製品やサービスを一堂に集め、大規模な展示会へ出展する。

### <組織委員会や国における位置づけ>

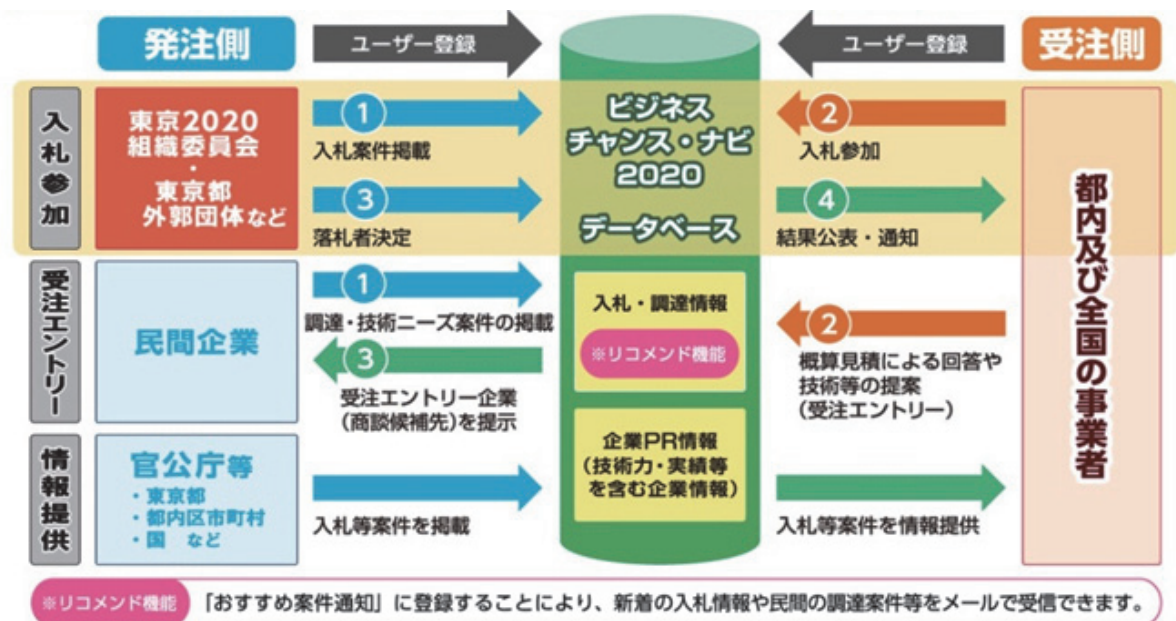
#### ○東京2020アクション&レガシープラン2019 アクション一覧（抜粋）

東京2020大会開催等を契機とする様々な調達情報などを提供する「ビジネスチャンス・ナビ2020」を活用し、東京のみならず全国の中小企業の受注機会の拡大を支援

#### ○2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営の推進に関する政府の取組の状況に関する報告（令和元年6月）（抜粋）

大会開催に伴う経済効果を産業の持続的な成長につなげていくため、東京都と中小企業支援機関で構成される「中小企業世界発信プロジェクト推進協議会」が構築し、平成28年4月から本格的に稼働されている、「ビジネスチャンス・ナビ2020」について、東京都、大会組織委員会、経済界等と連携し、全国の中小企業に広く発注情報を提供するポータルサイトとして、積極的な活用が進められている。

【ビジネスチャンス・ナビ2020の概要】



## 1 1 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進

(提案要求先 国土交通省・経済産業省)  
(都所管局 都民安全推進本部)

- (1) 既販車への後付け安全運転支援装置について、性能認定制度を早期に創設及び実施すること。
- (2) 自動車メーカーに対し、後付け安全運転支援装置の商品化及び対象車種の追加の着実な推進を働きかけること。
- (3) 安全運転サポート車の普及促進に向け、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの性能認定制度を早期に創設及び実施すること。
- (4) 安全運転サポート車の取得に対するインセンティブについて検討すること。

### <現状・課題>

高齢化の進展に伴い、都内の65歳以上の高齢者の運転免許保有者数が増加する中、全交通事故件数に占める高齢運転者が当事者となる割合が増加している。

都はこれまで、加齢等により運転に少しでも不安を感じる高齢者に対し、警視庁や関係機関との連携のもと、運転免許自主返納制度の普及啓発等を進めてきた。

今般、高齢運転者のブレーキとアクセルの踏み間違いによる重大事故が都内をはじめ全国各地で発生していることを受け、日常の足として自動車を利用する高齢者の事故防止のため、都は本年7月、後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置の設置に対する補助制度を緊急対策として開始したところである。

自動車を乗り続ける高齢運転者の安全確保のためには、新車及び既販車、双方に対応した施策が重要である。国は本年6月、「未就学児等及び高齢運転者の交通緊急安全対策」を公表し、「高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進」等に取り組むとしている。

この中では、「新車の多くには安全運転サポート機能が搭載されているものの、既販車を含む自動車全体では普及率は必ずしも十分高いとは言えない」としたうえで、「安全運転サポート車の普及推進等」の具体策として「既販車への後付け安全運転支援装置の普及」や「衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定」が掲げられているが、高齢運転者の安全確保に当たっては、以下の課題がある。

第一に、都はペダル踏み間違い時加速抑制装置の設置補助制度を緊急対策として既に開始しているが、一部の自動車メーカーや、自動車メーカー以外が製造す

る装置が普及する中、多様な装置の安全性を客観的に担保することが必要である。

国は、性能認定制度について年度内に認定基準等を整備すべく検討を進める一方で、様々な製品の装着・販売が進んでいることを踏まえ、本年10月に「先行個別認定」を開始すると公表した。

しかし、認定結果の有効期間が令和2年9月末日までとされており、このため、暫定的なものではない、性能認定制度の早期の創設及び実施が急務である。

第二に、既販車への装置の設置促進に当たっては、自動車メーカーによる装置の開発や、対象車種の拡大の着実な推進が不可欠である。

第三に、「未就学児等及び高齢運転者の交通緊急安全対策」では、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの性能認定制度への導入」について年内を目途に結論を得るとされているが、高齢者が自動車を運転する際のさらに高い安全性を担保するためには、既に性能認定制度が導入されている衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など他の安全運転支援装置についても、性能認定制度の早期の創設及び実施が必要である。

第四に、現在、新車の約8割に衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていると言われている状況を踏まえ、高齢運転者の事故防止及び被害軽減を図るためには、安全運転サポート車の普及促進が不可欠である。

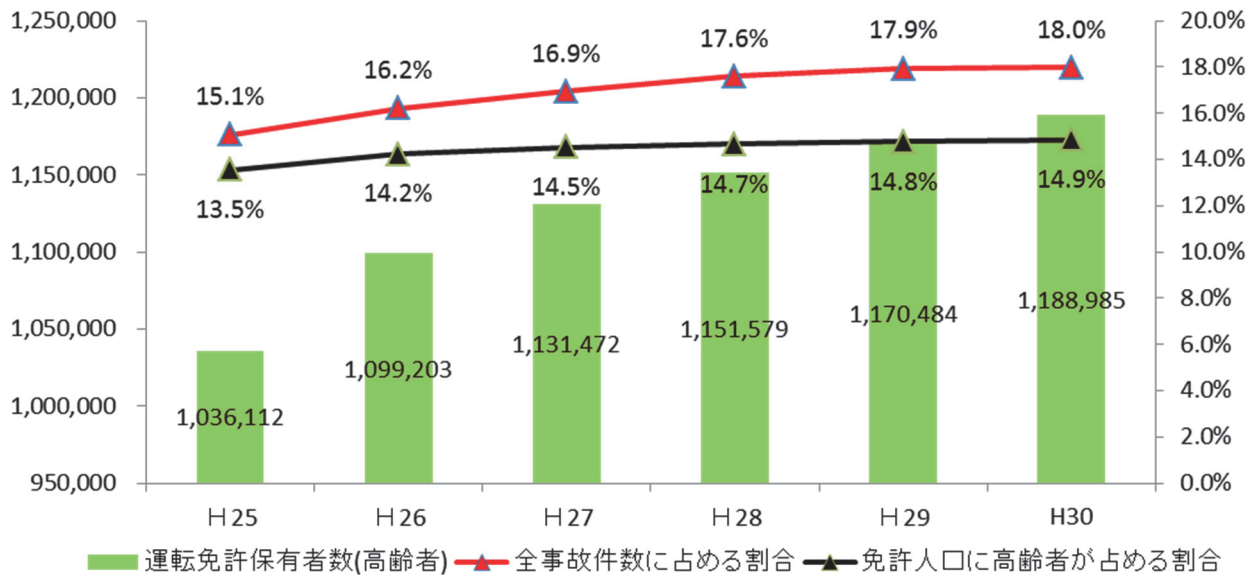
国は、安全運転サポート車について、市場導入を加速化する措置を今年末までに検討するとしているところであるが、取得に対するインセンティブを付与し、一層の普及促進を図ることが必要である。

#### < 具体的要求内容 >

- (1) 既販車への後付けの安全運転支援装置について、多様な装置が普及していることを踏まえ、性能認定の対象となる装置の考え方や、今後の性能認定制度検討の行程等を早急に明らかにし、制度を早期に創設及び実施すること。
- (2) 自動車メーカーに対し、後付け安全運転支援装置の開発や対象車種の追加が着実に進むよう、働きかけること。
- (3) 安全運転サポート車の普及促進に向け、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの性能認定制度を早期に創設及び実施すること。
- (4) 事故防止や被害軽減に有効な安全性能を備えた、安全運転サポート車を取得することに対する、補助金や税制面等のインセンティブについて検討すること。

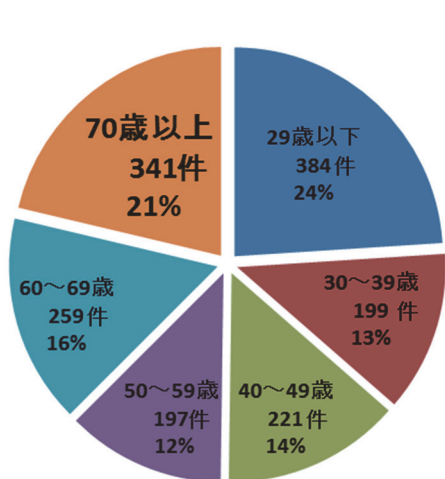
参 考

○高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数、免許人口に占める割合及び全事故件数のうち高齢者の占める割合の推移（都内）

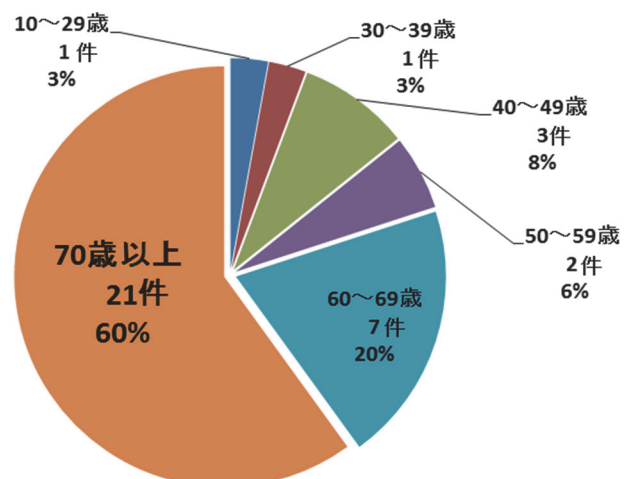


出典：警視庁資料から作成

○都内における「踏み間違い事故」年齢層別発生状況（過去5年間）



【全事故件数】計 1,601 件



【死亡重傷事故発生件数】計 35 件

出典：警視庁資料から作成

- 東京都が本年7月に緊急対策として開始した、後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置の設置に対する補助制度の概要

<令和元年度 東京都高齢者安全運転支援装置設置補助制度>

(1) 制度内容

都内在住の高齢運転者\*が、ペダル踏み間違い等による急加速抑制装置としての機能を有する安全運転支援装置を1割の負担で購入・設置できるよう、取扱い事業者に対し、都が当該費用の9割を補助  
(補助限度額は10万円/台)

(2) 開始日

令和元年7月12日

(3) 対象となる高齢者の要件

- ・令和元年度中に70歳以上となる方であること
- ・運転免許証を有すること
- ・装置を設置しようとする自動車が自家用であること など

- 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」

(令和元年6月19日閣議決定) (抜粋)

2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

- ・今日の安全運転サポート車は、高齢運転者を含めたドライバーの事故を防止し、その被害を軽減するために有効。
- ・現在、新車の多くには安全運転サポート機能が搭載されているものの、既販車を含む自動車全体では普及率は必ずしも十分とはいえない。

(1) 安全運転サポート車の普及促進等

1) 安全運転サポート車の普及推進及び限定免許制度の検討等

○衝突被害軽減ブレーキの国際基準策定

- ・来年1月に見込まれる衝突被害軽減ブレーキの国際基準の発効を受けて、衝突被害軽減ブレーキの国内基準を策定する。
- ・本年内を目途に、新車を対象とした衝突被害軽減ブレーキの義務付けについて結論を得る。
- ・ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの性能認定制度への導入について、本年内を目途に結論を得る。

2) 既販車への後付け安全運転支援装置の普及

○既販車への後付けの安全運転支援装置の開発を促進するとともに、その性能認定制度の創設と来年度からの実施を検討する。

8

## スポーツ・青少年・教育

8  
ス  
ポ  
ー  
ツ  
・  
青  
少  
年  
・  
教  
育

# 1 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援

(提案要求先 内閣官房・内閣府・警察庁・復興庁・総務省・法務省・外務省・財務省・文部科学省・スポーツ庁・文化庁・厚生労働省・農林水産省・林野庁・経済産業省・国土交通省・観光庁・環境省)  
(都所管局 オリンピック・パラリンピック準備局・都民安全推進本部・戦略政策情報推進本部・総務局・生活文化局・都市整備局・環境局・福祉保健局・病院経営本部・産業労働局・建設局・教育庁)

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催に向け、国を挙げて全面的に支援すること。

## <現状・課題>

東京 2020 大会の開催が来年に迫り、大会準備も、競技会場が順次、竣工及び改修が完了するとともに、競技のテストイベントが本格化するなど、ハード・ソフトの両面において大会準備の総仕上げの段階に移ってきた。残された1年間で東京 2020 大会の成功を確実なものとし、アスリートはもとより、世界中の人々の高い期待に応えていくためには、国を挙げた開催支援体制の更なる拡充が必要である。

国が平成 27 年 11 月に閣議決定した「2020 年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針」では、「大会組織委員会、東京都及び競技会場が所在する地方公共団体と密接な連携を図り、オールジャパンでの取組を推進するため、必要な措置を講ずる。」こととされている。

また、平成 29 年 5 月 31 日には、国、都、組織委員会、競技会場が所在する自治体の四者で、東京 2020 大会の役割分担及び経費分担に関し、基本的な方向について合意した。合意では「オールジャパンでの取組を推進するために必要な協力・支援を行う」とされており、ここには必要な地方の財源確保も含まれている。

令和元年 9 月から日本全国 12 会場で開催されたラグビーワールドカップ 2019™ で得られた経験をはじめ、スポーツ振興や国際交流、経済の活性化、東日本大震災及び熊本地震からの復興等の成果を、翌年開催の東京 2020 大会の成功につなげ、さらに大会成功の効果を全国に波及させていくためにも、国を挙げて開催準備に取り組むことが不可欠であり、これまで以上に役割と責任を果たしていくことが求められている。

## <具体的要求内容>

(1) 東京 2020 大会開催に向けて、国の施策に関する事項について必要な措置



を講じるとともに、競技会場等の整備、セキュリティ対策や輸送などの東京2020大会に関する事項全般について、各種交付金・国庫補助負担金の活用や地方財政措置など財政面を含め全面的に支援を行うこと。

- (2) 競技会場として都、他自治体及び民間事業者が整備を行う恒久施設については、国庫補助負担率等国の通常の財政措置の枠組みを超えた積極的な財政支援を行うこと。

また、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」への対応や木材の活用促進など、施設の充実に資する整備についても、積極的な財政支援を行うこと。

- (3) 東京2020大会に関連するインフラ整備に関し、国の所管分については着実に整備を進めるとともに、都整備分については積極的な財政支援を行うこと。
- (4) 東京2020大会開催に向けて外国人旅行者の受入環境を整備し、その利便性の向上を図ることが重要であることから、その方策の一つとして、「2020年オリンピック・パラリンピック大会に向けた多言語対応協議会」が策定した基本的な考え方及び取組方針を踏まえ、各機関・団体と連携・協働した取組を推進することなどにより、ICTも活用しながら外国語表示・標識等の整備を促進すること。

さらに、AIによる多言語音声翻訳技術の開発及び利用促進を図ること。

- (5) 東京2020大会に向けて、外国人旅行者等が安心して医療を受けられる体制を整備するため、医療通訳の育成・活用体制の整備など、医療機関における多言語による診療体制の整備に向けた取組に対する支援を行うこと。
- (6) 東京2020大会に向けて、安定的な大会運営に資するよう、アンブッシュ・マーケティングの防止について必要な措置を講じること。
- (7) 東京2020大会に向けて、チケットの不正転売を防止するための法律が成立されたが、大会時における観客の公平な観戦機会の享受などが実現されるよう、法の実効性を高めるための必要な措置を講じること。
- (8) 東京2020大会の関係者（ID兼資格認定カードを所持する者）が大会において必要な役割を果たすために必要な期間、査証なしで入国し、滞在できるよう、必要な措置を講じること。
- (9) スポーツ基本法（平成23年法律第78号）第27条に基づき、東京2020大会の開催に必要な補助金を交付するとともに、大会開催に必要な資金に対してスポーツ振興くじ助成金を交付するなど必要な措置を講じること。
- (10) 東京2020パラリンピック競技大会について、円滑な開催準備のために積極的に支援を行うとともに、障害者スポーツ振興に力を注ぐこと。
- (11) 東京2020大会をドーピングのないクリーンな大会とするため、世界アンチ・ドーピング規程に基づくドーピング対策について、組織委員会と関係行政機関等が連携するための体制の構築を支援するなど、国として必要な措置を講じること。
- (12) 東京2020大会を文化の面でも成功に導くとともに、日本の多彩な芸術文化の魅力を世界に発信するため、都や組織委員会が取り組む様々なプロジェクト及び全国の自治体が独自に実施する大規模かつ象徴的な文化プログラムに対し、必要な財政支援を行うこと。

また、東京 2020 大会を契機とし、文化プログラムを全国に浸透させ、レガシーとしていくため、財政支援に加え、地域で活躍するアーティストや文化団体等に対する人材育成支援や、事業の企画・実施体制を構築・強化する取組への支援等を充実すること。

(1 3) 日本文化の魅力を世界に効果的に発信していくため、国、都及び組織委員会から構成される関係者会議を活用して、各主体の目玉事業や大型プロジェクトの情報共有、戦略的広報の検討を行うなど、連携を強化すること。

(1 4) 東京 2020 大会に向けて、社会に貢献しようとするボランティアマインドの醸成、多様性を尊重し、障害者を理解する心のバリアフリーの涵養、自他を認め合う豊かな国際感覚の育成などを可能とするとともに、こうした取組について、大会終了後もレガシーとして教育活動に残していけるような、オリンピック・パラリンピック教育プログラムの展開を全国に広げること。

また、子供たちの学びを支える教員の指導力の向上を図るため、オリンピック・パラリンピックの価値や意義の理解に資する研修や、障害者スポーツ指導者講習など、オリンピック・パラリンピック教育に関する教員研修等の拡充を進めること。

(1 5) 東京 2020 大会の成功には大規模かつ質の高いボランティアの確保が必要なため、全国から幅広い世代の参加を促進する気運の盛り上げや、着実な育成のための研修環境の確保に向けた支援等を行うこと。

また、ボランティア休暇の普及・取得促進をはじめ、大会時にボランティアに参加しやすい環境づくりなど、ボランティアの円滑な運用を行う上で必要な措置を講じること。

(1 6) 東京 2020 大会は「復興オリンピック・パラリンピック」でもあり、被災地の復興なくして大会の成功はないため、大会が被災地の復興の後押しとなるよう、国として必要な事業を着実に実施するとともに、事前キャンプ地の誘致や大会関連イベント等の取組に対する支援を行うなどオールジャパンでの開催気運の盛上げにつなげていくこと。

(1 7) 東京 2020 大会の聖火リレーを安全かつ着実に成功できるよう、必要な支援を行うこと。

(1 8) 大会成功とともに開催効果を全国に広く波及させていくため、全国の自治体の実施する聖火リレーやパブリックビューイングなどの開催気運の盛上げに向けた様々な取組に対する支援を行うこと。

(1 9) 平成 29 年 4 月に公表されたセキュリティ基本戦略に基づき、国が行うべき施策について必要な措置を講じるとともに、テロを含む治安対策、サイバーセキュリティ対策、災害対策及び感染症対策を都、組織委員会等と連携して実施し、セキュリティ対策に万全を期すこと。

(2 0) 円滑な大会輸送の実現と、我が国の経済活動との両立を図れるよう、テレワークやオフピーク通勤の推進をはじめ、国発注工事の調整や、関連団体・民間事業者等に対する工事調整への協力を働きかけること。また、物流対策として、全国規模での荷主・配送先企業等の理解・協力及び 2020 アクションプラン策定に向けた情報発信等、交通需要マネジメント (TDM) の推進に向け、都及び組織委員会と連携した着実な取組を行うこと。さらに、混雑緩和

- 和に向けて、市民や都外からの来訪者に向けた積極的なTDM広報に取り組むこと。加えて、首都高の料金施策の実施に向けた取組を推進すること。
- (21) 東京2020大会の成功に向けて、大会時を見据えたテスト期間におけるTDMの効果検証の結果を踏まえた取組に対する支援を行うこと。
- (22) 東京2020大会時に想定される多くのビジネス航空の飛来に備え、受入れ環境の整備を図ること。
- (23) 東京2020大会に向けて、外国人等に対する熱中症等の関連情報の発信・注意喚起の充実を図るとともに、気象に係る高度な予測情報の提供等、暑さ対策の推進に向けた取組を行うこと。
- (24) 東京2020大会開催に向けた外国人旅行者の安心・安全確保のため、地震・大型台風等の災害時における情報提供体制の強化について、都、組織委員会等と連携して取組を推進すること。
- (25) ラグビーワールドカップ2019™における、会場アクセス、交通・警備、セキュリティなどの取組を、レガシーとして東京2020大会の成功へと繋げていけるよう、都や他の自治体の取組に対し、全面的に協力するとともに国として積極的な財政支援を行うこと。

## 参 考

### ○ スポーツ基本法（抜粋）

（国際競技大会の招致又は開催の支援等）

第二十七条 国は、国際競技大会の我が国への招致又はその開催が円滑になされるよう、環境の保全に留意しつつ、そのための社会的気運の醸成、当該招致又は開催に必要な資金の確保、国際競技大会に参加する外国人の受入れ等に必要な特別の措置を講ずるものとする。

### ○ スポーツ振興投票の実施等に関する法律（抜粋）

（スポーツ振興投票に係る収益の用途）

第二十一条 センターは、スポーツ振興投票に係る収益をもって、文部科学省令で定めるところにより、地方公共団体又はスポーツ団体（スポーツの振興のための事業を行うことを主たる目的とする団体をいう。以下この条及び第三十条第三項において同じ。）が行う次の各号に掲げる事業に要する資金の支給に充てることができる。

- 一 地域におけるスポーツの振興を目的とする事業を行うための拠点として設置する施設（設備を含む。以下この項において同じ。）の整備
- 二 スポーツに関する競技水準の向上その他のスポーツの振興を目的とする国際的又は全国的な規模の事業を行うための拠点として設置する施設の整備
- 三 前二号の施設におけるスポーツ教室、競技会等のスポーツ行事その他のこれらの施設において行うスポーツの振興を目的とする事業（その一環として行われる活動が独立行政法人日本スポーツ振興センター法（平成十四年法律第百六十二号。以下「センター法」という。）第十五条第一項第二号及び第四号に該当する事業を除く。次号において同じ。）

## 2 学校における働き方改革の実現

(提案要求先 文部科学省)  
(都所管局 教育庁)

学校における働き方改革を推進し、教員の長時間労働改善と教育の質の向上を図るため、業務負担の軽減や勤務時間の把握に係る人的措置・財政的支援を行うこと。

### <現状・課題>

学校では、教員が子供たちの学力向上に向けて熱心に授業改善などの取組を行っていることに加え、子供たちをめぐる不登校・中途退学対策、いじめへの対応、子供の貧困への対応といった社会状況の変化に伴った多様・複雑で困難な課題に真摯に向き合っている。こうしたことにより教員の多忙化が進展している。

平成30年9月、文部科学省が教員勤務実態調査（平成28年度）の集計（確定値）を公表したが、前回調査時点（平成18年度）と比較して、平日・土日ともに勤務時間が増加していることが判明した。とりわけ中学校における部活動については、土日の勤務時間が大幅に増加しており、早急に部活動顧問の負担を軽減するとともに、専門的な技術指導を充実させることが必要である。

「学校における働き方改革」は、国における最重要課題の一つであり、平成31年1月25日には、中央教育審議会学校における働き方改革特別部会において、「新しい時代の教育に向けた持続可能な学校指導・運営体制の構築のための学校における働き方改革に関する総合的な方策について（答申）」が取りまとめられた。答申では、①勤務時間管理の徹底と勤務時間・健康管理を意識した働き方の促進、②学校及び教師が担う業務の明確化・適正化、③学校の組織運営体制の在り方、④教師の勤務の在り方を踏まえた勤務時間制度の改革、⑤学校における働き方改革の実現に向けた環境整備の5つの施策の一体的な推進が必要とされている。

また同日、「公立学校の教師の勤務時間の上限に関するガイドライン」が策定されるとともに、「学校における働き方改革に関する取組の徹底について」（平成31年3月18日文部科学事務次官通知）により、各教育委員会及び各学校において取り組むことが重要と考えられる方策が整理された。

教員の長時間勤務は早急に解決すべき課題であり、国、教育委員会、学校が一体となり、具体的かつ実効性のある取組を講じ、学校における働き方改革を強力に推進する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 教員の事務作業等に係る負担を軽減するため、業務を補助するスクール・サポート・スタッフや給食費等に係る学校徴収金事務システムの導入等の人的措置・財政的支援を複合的に行うこと。特に、スクール・サポート・スタッフについては、国庫補助を拡充するとともに配置人員を拡大するなど、財

政的支援を充実すること。

- (2) 校務の中核的役割を担う教員の負担軽減のため、主幹教諭に加え、同様の業務を行う教諭の授業時数の軽減が可能となるよう財政的支援を行うこと。
- (3) 教員の中でもとりわけ多忙な副校長の事務作業等に係る負担を軽減するため、副校長の業務を補助する外部人材の導入等に係る経費について、財政的支援を行うこと。
- (4) 教員の勤務時間の把握に向け、出退勤システムの導入に対する財政的支援を行うこと。
- (5) 専門的な指導ができる部活動指導員等の導入を促進・拡大するための財政的支援を行うこと。
- (6) 部活動指導員や外部指導者等の円滑な運用に向けた環境整備を図ること。

### 3 学校施設の空調設備整備に対する支援

(提案要求先 文部科学省)  
(都所管局 教育庁)

区市町村立学校の空調設備整備が推進されるよう、財源を早急に確保し、財政支援を行うこと。

また、都立高等学校等についても、新たに空調設備整備の補助制度の対象に加え、財政支援を行うこと。

#### <現状・課題>

##### (1) 区市町村立学校の空調設備整備事業について

昨今の猛暑は災害に相当すると言われており、熱中症対策に対する保護者等の関心は高く、学校施設の空調設備整備についてはより一層の取組が求められている。

都は平成22年度から教室の冷房化に取り組み、独自の補助制度を実施するなど安心・安全な学校環境整備を推進してきたが、平成30年度に補正予算を組めず「ブロック塀・冷房設備対応臨時特例交付金」を活用できなかった自治体は、令和2年度以降の建築計画にも空調事業を計上している。

また、学校体育館は、被災時には避難所としての機能を有するため、避難所の熱中症対策のためにも、教室と同様に空調設備整備を推進する必要がある。

そのため、都においては、平成30年度から、学校体育館等への空調設置について補助制度を創設し、令和元年度からは、国が対象としていないリース方式の空調整備事業についても区市町村の取組を支援している。

普通教室・特別教室については国の採択がなされたが、学校体育館等の空調設置事業についての採択はなかった。令和元年度以降については、採択方針によると空調事業の優先度が低く、十分な財政措置がなされているとは言えない。

また、現在の空調設備整備補助単価は実勢工事価格と大きく乖離<sup>かい</sup>があり、区市町村に対しての十分な補助となっていない。

学校体育館等への空調設置により児童・生徒の安全を確保するとともに、避難所機能の向上により国土強靱化<sup>じん</sup>を図るためには、国庫補助額の十分かつ安定的な確保が必要である。

##### (2) 都立高等学校等の状況について

都立高等学校等については、現在、施設老朽化に伴う改築や改修に加え、非構造部材の耐震化やトイレ洋式化等の対応もあり、さらに、平成30年6月に発生した大阪北部を震源とする地震に伴う被害の発生を踏まえ、ブロック塀の安全対策にも着手するなど、多くの施設整備案件を抱えている現状が

ある。

こうした中、近年における猛暑に伴い、暑さ対策として、今後は学校体育館に空調設備の整備を進めていくことや、特別教室への空調設備整備の推進に努めていくことも、強く求められている。

空調設備の整備は、緊急に実施することが求められており、かつ多額の費用を要することから、財源の確保が必要不可欠となっているものの、都立高等学校等については、学校施設環境改善交付金の対象外となっている。

#### <具体的要求内容>

- (1) 区市町村立学校の普通教室・特別教室に空調を新設する事業については、来年度の夏以前に設置が完了するよう、補正予算等により早期に採択すること。学校体育館を含む屋内体育施設においても当初予算の確保を行うこと。
- (2) 都立高等学校等についても、空調設備の整備には多額の費用が必要なことから、新たに補助制度の対象に加えること。





9

## 治安对策

9  
治安  
对策

# 1 首都東京を守るテロ対応力の強化

## テロへの効果的対処

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) テロ対策資器材及び鑑定機器等の充実強化を図ること。
- (2) テロ対策の強化を図るための施設を建設すること。
- (3) 爆発物等テロの手段を封じ込める対策を強化すること。
- (4) テロ等重大事案への捜査能力の向上を図ること。

### <現状・課題>

世界各地では、爆発物、銃器、車両及び刃物等を使った、市民を標的としたテロ事件が相次いで発生しており、我が国においても、過激思想に影響を受けた者やテロ組織と関わりのない個人による同種のテロ事件が発生する可能性は否定できない。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が迫る中、大規模な国際スポーツ大会は、国際テロ組織等にとって格好の攻撃対象であることを踏まえると、首都東京におけるテロ対策の強化は、国と東京都が連携して対処すべき喫緊の課題である。

### <具体的要求内容>

- (1) テロの未然防止と事案発生時の事態対処に万全を期すため、最先端技術を駆使したテロ対策資器材及び鑑定機器等の充実強化を図ること。
- (2) 羽田空港の24時間開港に伴う国際線増便や、東京 2020 大会の開催決定を受け、空港を狙ったテロに備える「東京国際空港テロ対処部隊」を発足させたことから、同隊の拠点となり、訓練設備を備えた庁舎を建設すること。
- (3) 国内外研究機関による研究成果等について情報収集するとともに、テロ防止啓発ポスター等を作成し、民間事業者や地域住民に広く配布するほか、広報啓発動画を制作し、街頭ビジョンや交通広告等のあらゆる媒体を使って情報発信することにより、官民が連携したテロ対策を強化すること。
- (4) CBRN鑑識を実現する最新のNBC検知資器材、テロ等重要事案発生時の捜査能力の向上に資する捜査用装備資器材、次世代映像規格(4K)を取り入れたビデオ採証システム関連資器材及び高度映像解析システムの導入並びに捜査員の人材育成と能力向上のための必要な財源を確保すること。

## 2 重要インフラ等に対するサイバー攻撃対策の強化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) サイバーテロ対策協議会を開催し、必要な情報を共有すること。
- (2) サイバー攻撃の発生を想定した官民共同訓練の実施による緊急対処能力の向上を図ること。
- (3) 情報セキュリティ事業者等の知見を活用すること。
- (4) サイバー攻撃対策に従事する捜査員の能力向上や情報収集を行うこと。
- (5) サイバー攻撃対策に関する装備資器材の充実強化を図ること。

### <現状・課題>

近年、国内外において政府機関等に対するサイバー攻撃が続発しているところ、我が国の政治・経済・社会の機能が集中する首都東京でサイバーテロ等が発生した場合は、都民、国民の生活や社会経済活動だけでなく、国の治安、安全保障にも重大な支障を及ぼすおそれがある。

「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会」のような、大規模な国際スポーツ大会は、国際テロ組織やテロを実行する者にとって格好の攻撃対象であり、リオデジャネイロ2016大会、平昌2018大会では現にサイバー攻撃が実行されたことを踏まえると、国と東京都が緊密に連携して、①平素から官民が最新の情報を共有し防御力を高める、②官民が連携して事案対処能力を高め、被害の発生と拡大を防止する、③サイバー攻撃事案の捜査及び攻撃者・手口に係る実態解明を推進するといった総合的な取組を強化することが、喫緊の重要課題となっている。

### <具体的要求内容>

- (1) 重要インフラ事業者等で構成されるサイバーテロ対策協議会を開催し、民間有識者による講演、参加事業者間の意見交換や情報共有等を行うこと。
- (2) サイバー攻撃の発生を想定した官民共同の訓練を実施（外部委託）し、実機を使用した事案対処等を行うことで緊急対処能力を高めること。
- (3) 情報セキュリティ事業者等の優れた知見をサイバー攻撃の事案対処に活用

すること。

- (4) サイバー攻撃対策に従事する捜査員に対する研修を実施（外部委託）して対処能力の向上を図るほか、海外の法執行機関やセキュリティ事業者等との連携による情報収集を行うこと。
- (5) サイバー攻撃の実態解明のために必要な装備資器材の充実強化を図ること。

### 3 総合的な治安対策の充実・強化

#### 1 治安対策の充実・強化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) 首都警察特別補助金を増額すること。
- (2) 新たなICTの活用を見据えた警察情報管理システムの基盤整備を図ること。
- (3) 国際海空港等における水際対策の推進を図ること。

#### <現状・課題>

平成30年中の都内における刑法犯認知件数は、11万4,492件で、犯罪抑止総合対策を開始した平成15年以降16年連続で減少し、戦後最少を記録した。これは、戦後最悪であった平成14年に比べて約6割も減少したことになり、各種取組の成果が着実に現れていると言える。

しかしながら、昨年11月に発表された「都民生活に関する世論調査」における「都政への要望」の中で、「治安対策」は、高齢者対策、防災対策に次いで挙げられ、その割合も約半数と高い割合を占めている。これは、極めて厳しい状況が続いている振り込め詐欺をはじめとする特殊詐欺、ストーカー・DVに起因する人身安全関連事案及び深刻な社会問題となっている児童虐待事案等により、都民が治安の回復を十分に実感するに至っていないことを意味している。

こうした状況の下、警視庁では、深刻化するサイバー空間の脅威への対処、テロ等不法事案の防圧検挙等への対応が新たに求められる一方、個々の犯罪一つ一つが悪質化、巧妙化、潜在化するなどして、治安対策に係る負担は、従前と比べてむしろ増大している。

さらに、警視庁は、国会や官邸等をはじめとする政府機関が集中する首都の治安維持を担う警察としての特殊性を有していることから、潜在的に他の道府県とは比較できない膨大な警察事象を抱えており、東日本大震災に際しては、発災当日からこれまでに延べ23万人を超える職員を被災地に派遣するなど、日本警察の中核として、全国にわたる治安維持に当たる責務も担っている。

また、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向けた治安責任を果たすことはもとより、大会前後の治安環境の変化を見据えた諸対策も、併せて進めていかなければならない。

- (1) 現行の警察法施行令(昭和29年政令第151号)第3条第4項の定めでは、首都警察の任務遂行に関する特殊事情を参酌し、国が所要額の一部を補助することとなっていることから、超過勤務手当の補助として昭和44年度から昭和54年度までは10億円、55年度以降から現在までは15億円が交付

されているところであるが、近年、我が国に対するテロ攻撃の脅威の高まりや東京を取り巻く社会情勢の変化等により首都警察としての業務負担が著しく増大しており、さらに、東京 2020 大会に向け、治安対策を強化する必要があることから、首都警察の財政需要について適正な負担を求める。

- (2) 各種犯罪や交通事故の未然防止を図るための各種防犯活動及びパトロール活動については、これまで、警察官個々の経験則等に基づく、様々な方法で行っている状況にある。

より効果的に犯罪や交通事故を抑止していくためには、ビッグデータ・AI等の新たなICTを活用し、より高度な分析を行い、防犯活動等に効果的な場所、方法等を考えていく必要がある。

また、交通管制や雑踏警備・災害警備等の各種警察活動においても、新たなICTを活用して状況を予測することで、対応策の決定等を迅速かつ効率的に支援する必要がある。

そこで、新たなICTの活用を見据え、警察情報管理システムの基盤整備を図ることが必要である。

- (3) 東京都では、東京 2020 大会開催に向け、大型クルーズ客船の更なる誘致を目指しており、今後東京湾に同客船の発着等に対応できる新客船ふ頭が整備される予定である。

また、羽田空港でも同様に、首都圏空港の航空需要増加に対応するため、空港容量の更なる拡大と、国際線の増枠に必要な施設整備等を進め、東京の国際競争力を強化している。

これら国際海空港等における施設整備等の推進及び4月に施行された改正入管法の影響により、今後も外国人入国者数の大幅な増加が予想されているところ、これに伴う銃器薬物密輸入事犯の増加はもとより、特に外国人が嗜好とするコカイン等の違法薬物の所持・施用事犯の増加が懸念されている。

そこで、国内への違法薬物の流入による治安悪化を防ぐ対策の一環として、違法薬物密輸入事犯及びコカイン等の違法薬物事案の取締りに資する装備資器材の充実強化を図ることが不可欠である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 現行の15億円から25億円に増額すること。
- (2) 各種警察活動の高度化、迅速化、効率化を図るため、新たなICTの活用を見据え、警察情報管理システムの基盤整備を図ること。
- (3) 違法薬物の流入による治安悪化を防ぐ対策の一環として、
- 携帯型薬物特定システム
  - コカイン予試験試薬
- 等の装備資器材の充実強化を図ること。

## 2 暴力団の対立抗争事件等への警戒、取締り強化

(提案要求先 警察庁)

(都所管局 警視庁)

暴力団の対立抗争事件等の警戒、取締り強化を推進するため、可能な限りの方策を駆使して情報収集の強化を図り、保護対策の万全と捜査活動に資する装備資器材を充実させること。

### <現状・課題>

- 1 暴力団情勢については、六代目山口組が3つに分裂した後、対立状態が継続しており、その動向は予断を許さない状況である。  
都内においても、暴力団が関わるトラブルのほか、準暴力団の台頭による利権をめぐる軋轢が懸念されている。
- 2 「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（暴対法）」制定以降、最大の抗争状態に直面している現状を踏まえ、当庁では、各団体傘下組織事務所等の関連箇所に対する警戒及び視察を強化して動向を注視している。また、暴力団等から危害を被るおそれのある者に対する保護対策についても、暴力団対策の基盤活動として、都民、国民の生活の安全と平穏を確保する極めて重要な対策であり、これには、保護対象者の行動の把握とぐ犯者に関する情報の収集が重要となる。
- 3 今後も対立抗争の未然防止や発生時の早期対応及び保護対策等に万全を期すため、可能な限りの方策を駆使して情報収集を強化することが喫緊の課題であり、捜査活動に資する装備資器材の充実が必要である。

### <具体的要求内容>

暴力団の対立抗争事件等の警戒及び取締りのため、捜査活動に資する装備資器材の充実を図ること。

### 3 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う

#### 交通管制・交通規制対策

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

定周期式信号機の集中制御化、リアルタイム信号制御等の整備、光ビーコンの整備、視覚障害者用音響式信号機の整備、歩行者感応等制御の整備、エスコートゾーン等の整備及び交通規制標識等の整備を進めるため、お台場等の臨海地区及び羽田国際空港地区の道路を道路法に基づく補助対象道路とすること。

#### <現状・課題>

臨海地区及び羽田国際空港地区には、道路法に基づかない道路が一部あり、交通安全施設等整備事業における費用の補助対象道路となっていない。

同地区については、東京 2020 大会に係る関係車両の円滑な輸送と都市活動の安定な両立を図るため、オリンピックルートネットワークをはじめ、各競技会場や非競技会場として位置付けられる選手村、メディアセンター、羽田空港周辺などに直結する重要なルートであり、東京 2020 大会後も、レガシーとして残すべき地区である。

また、輸送の成否そのものが大会成功の鍵を握ることから、東京 2020 大会期間中に大会関係者、観客など 1 千万人以上の人の移動が生じる中で、同地区における整備を進めることにより、その実効性を担保するものである。

#### <具体的要求内容>

定周期式信号機の集中制御化、リアルタイム信号制御等の整備、光ビーコンの整備、視覚障害者用音響式信号機の整備、歩行者感応等制御の整備、エスコートゾーン等の整備及び交通規制標識等の整備は、いずれも交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行規則（昭和 41 年総理府・建設省令第 1 号）第 1 条第 1 項第 1 号から第 4 号までの各号に規定する指定道路特定事業としての補助を受けて整備を実施していることから、オリンピック会場等へ直結する臨海地区及び羽田空港地区の一部の道路についても、道路法に基づく補助対象道路とすること。



## 4 大規模災害対策の推進

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

災害対策資器材の充実強化を図ること。

### <現状・課題>

警視庁は、平成23年の東日本大震災をはじめ、近年では平成28年の熊本地震、平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震などに際し、部隊を派遣して現場における災害活動を行ってきた。

災害警備の適否は、事前にどれだけ準備できるかにかかっており、これまでの災害現場における救助活動で得られた経験を踏まえ、切迫する首都直下地震等の大規模災害に対する備えを万全にするため、災害対応能力の強化に向けた救助資器材及び現場支援資器材の拡充、充実を図るなど、大規模災害対策を強力に推進する必要がある。

### <具体的要求内容>

首都直下地震等の大規模災害に係る危機管理体制の強化に向け、救助部隊が長期間、継続した救助活動を可能にする現場支援資器材の充実により、災害発生時の事案対処能力の向上を図ること。

## 5 薬物乱用根絶等に向けた対策の強化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) 薬物乱用根絶に向けた広報啓発活動を強化すること。
- (2) 薬物再乱用防止対策を推進するための財源を確保すること。

### <現状・課題>

都内における薬物事犯被疑者の検挙人員は、平成17年をピークに漸減傾向にあったものの、平成26年から増加に転じ、平成30年中は、2,498人にまで増加し、全薬物押収量も増加傾向にあるなど、依然として根強い薬物の供給・需要実態が認められる。特に、大麻事犯による検挙人員は、734人と過去5年間で最多となり、中でも未成年者を含む30歳未満の年齢層の占める割合が半数を超えるなど、極めて深刻な事態となっている。

当庁では、薬物乱用防止を目的とする視聴覚DVDを作成し、YouTube 警視庁公式チャンネル内で視聴を可能にしているほか、ホームページや広報課ツイッターに、各分野の専門家の見解をまとめた「大麻を知ろう。～What's CANNABIS?～」を掲載するなど、インターネットやSNS等のメディアを通して青少年を含む都民、国民に対し広く広報啓発活動を推進している。今後は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催及び入管法改正による訪日外国人の増加が見込まれる中、海外における薬物の規制緩和を踏まえた密輸防止のため、国際海空港等水際における広報啓発活動も検討する必要がある。

覚醒剤事犯については、検挙被疑者の約6割以上が再犯者との平成29年の全国統計を踏まえ、当庁では、『NO DRUGS警視庁』と銘打ち、薬物再乱用防止に向けたセミナーを実施しているところ、「再犯の防止等の推進に関する法律（平成28年法律第104号）」及び「再犯防止推進計画（平成29年12月15日閣議決定）」において、再犯の防止等に係る役割分担及び責務が規定されたことに伴い、今後、国、都及び市区町村、更には、相談機関、医療機関、自助活動を実施している民間機関等との連携を一層強化し、薬物再乱用防止対策を推進しなければならない。

よって、関係機関と連携した研修会等を積極的に開催するとともに、水際における密輸防止のための広報啓発活動、関係機関の専門家等による薬物依存症に関する普及啓発講演及び簡易薬物検査キットを導入したセミナー等の充実を図る必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) ラジオ・テレビ放送に限らずインターネット・SNS等広域かつ不特定多数が視聴するメディアを活用し、国民が安易に違法薬物に手を出さないよう広報啓発活動を推進すること。
- (2) あらゆる薬物再乱用防止対策の充実に向けた財源を確保すること。

## 6 子供・女性等の被害防止に向けた対策の強化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) 防犯カメラや自発光式表示板等の整備を図ること。
- (2) 子供・女性を犯罪から守るため、各種広報啓発活動を推進すること。

### <現状・課題>

平成30年中における都内のストーカー事案及び配偶者からの暴力事案(DV)の相談件数、児童虐待事案における通告児童数は、いずれも高水準で推移しているところ、子供や女性が被害者になるケースが多い人身安全関連事案に対処するための対策は喫緊の課題である。

また、コミュニティサイト等に起因する事犯の被害も、依然として後を絶たないほか、女性の意に反してアダルトビデオへの出演を強要する問題、「JKビジネス」により児童が性犯罪被害に遭う問題及び若年層の女性に対する性的な暴力に係る問題が深刻な状況にあり、更には通学路において子供が被害者となる事案が発生するなど、子供や女性が被害者となる犯罪等の発生が社会に大きな不安を与えている情勢を踏まえ、子供や女性をはじめとする都民、国民の生命、身体及び財産の保護の観点から、警察として積極的に対策を講じる必要がある。

- (1) 警視庁では、自治体等と連携し、民間団体に対して街頭防犯カメラの設置を働きかけているが、大規模な設置は見込めない現状であることから、犯罪発生の蓋然性が極めて高い繁華街における犯罪の予防及び被害の未然防止を図るため、街頭防犯カメラシステムを導入しているところである。

現在、繁華街に設置している街頭防犯カメラは、一定の犯罪抑止力を挙げているが、イベントの開催時には人が集中し、子供や女性を対象とした痴漢行為等のわいせつ事案や、通行する車両を横転させるなどの器物損壊等の粗暴事案が発生するなど、高性能の街頭防犯カメラを増設する必要性が依然として高い。

また、同システムの犯罪抑止力を更に高めるためには、街頭防犯カメラが設置されていることを、多言語表示可能な表示板を使用して、来日外国人等を含めた人々により広く周知する必要がある。

- (2) 警視庁では、ストーカー・DV等の人身安全関連事案はもとより、子供・女性に対する犯罪に対して各種法令を適用した厳正な取締りを行っているほか、平成29年7月施行の「JKビジネス」の営業を規制する条例、平成30年2月施行のいわゆる「自画撮り画像」を要求する行為に罰則を設けた「東京都青少年の健全な育成に関する条例(都青少年育成条例)」に基づく取締り、更には、同年6月、「登下校時の子供の安全確保に関する関係閣僚会議」において決定された「登下校防犯プラン」に基づき、通学路における子供の安全確保のための対策を推進している。

これら諸問題に対しては、警察のみならず、関係行政機関、民間団体、業界団体等と連携した広報啓発活動を推進する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 渋谷スクランブル交差点に、街頭防犯カメラシステムを増設すること。  
既存の街頭防犯カメラシステム整備地区に対し、広報啓発に有効な自発光式表示板、デジタル式表示板を導入すること。
- (2) アダルトビデオ出演強要問題、「JKビジネス」及びいわゆる「自画撮り」に関する被害の発生等、若年層を対象とした暴力の多様化を踏まえて、従前からのストーカー・DV等人身安全関連事案対策に加え、子供、女性等を犯罪から守り、さらには通学路等における子供の安全を確保するため、関係行政機関、民間団体及び業界団体等と連携した広報啓発活動を推進すること。

## 7 特殊詐欺の被害防止に向けた対策の強化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

- (1) 特殊詐欺の被害防止に向けた広報啓発活動を強化すること。
- (2) 特殊詐欺の被害防止に資する機器を充実強化すること。

### <現状・課題>

特殊詐欺は、主に高齢者を中心とした被害者を言葉巧みに騙して財産を奪う卑劣な犯罪であり、その被害は都内だけでなく全国的に発生し、都民、国民の体感治安を悪化させる大きな要因となっている。

被害を防止するためには、都民、国民に対し、犯人の電話に出ないことが被害防止につながることや、最新の手口などの広報啓発活動により、国民に広く周知することが不可欠であることから、都道府県別の個別の広報のみでなく、全国放送のテレビ、ラジオなどの主要メディアを活用した大規模な広報の実施が必要である。

また、犯行予兆電話、いわゆるアポ電をきっかけとした強盗事件が連続発生したことから、高齢者宅に自動通話録音機等の防犯機器の設置を推進する必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) テレビやラジオ放送等の広域かつ多数が視聴するメディアを活用するなど、特殊詐欺の手口等を周知するための広報啓発活動を推進すること。
- (2) 特殊詐欺の被害を防止するため、高齢者宅に設置する自動通話録音機等の機器の充実強化を図ること。

### 参 考

#### 平成 30 年中の特殊詐欺被害状況

都内	認知件数	3,913 件	(前年比+403 件、+11.5%)
	被害額	約 84.5 億円	(前年比+約 4.7 億円、+5.9%)
全国	認知件数	16,493 件	(前年比-1,719 件、-9.4%)
	被害額	約 356.8 億円	(前年比-約 38.0 億円、-9.6%)

## 8 サイバーセキュリティ対策の充実・強化

(提案要求先 警察庁)

(都所管局 警視庁)

サイバーセキュリティ対策に関する広報啓発活動を推進すること。

### <現状・課題>

情報通信技術の進化に伴い、生活が豊かになる反面、その技術を悪用した新たな犯罪が発生するなど、サイバー空間の脅威は日々深刻化している。

近年内閣府が実施した世論調査の結果では、インターネットの利用に関連するトラブルについて「不安がある」、不安に感じる犯罪について「インターネットを利用した犯罪」が最も多く挙げられている一方で、インターネットを安全・安心に利用するための対策に「何を行えばよいか分からない」との回答も散見されるなど、サイバーセキュリティ対策に関する知識が十分に浸透されていない現状にある。

さらには、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控え、サイバー空間を利用した観戦チケットにかかる詐欺や大会運営に携わる企業を狙った標的型メール攻撃等、全国に被害を及ぼす事案の発生が懸念されている。

こうした中、「警察におけるサイバーセキュリティ戦略の改定について(平成30年9月6日付け警察庁乙官発第11号ほか)」において、民間事業者等における自主的な被害防止対策の促進が掲げられており、警視庁では、区市町村及び商工会議所等と協定を締結し、中小企業者に対する支援を行うなど、社会全体のサイバーセキュリティ対策の強化に向けて取り組んでいる。

### <具体的要求内容>

都民、国民のサイバーセキュリティ意識を更に醸成するため、チラシの配布やポスターの掲示による周知方策のほか、大手SNS企業との連携による全国規模の情報発信、実際にパソコンやスマートフォンに触れることができる体験型イベント及び中小企業者を対象とした実機セミナーを拡充するなど、総合的な広報啓発活動を強化するとともに、それを推進するための財源を確保すること。

## 9 特例施設占有者に対する権限行使の義務化

(提案要求先 警察庁)  
(都所管局 警視庁)

特例施設占有者の権限行使を義務付けること。

### <現状・課題>

近年、拾得物取扱量が急増し、平成30年中は都内において約414万件という過去最多の数字を記録するなど、拾得物取扱件数が増加し続けている状況である。

こうしたことから、遺失物業務にかかる事務の見直し等を実施することが当庁としての喫緊の課題となっているが、とりわけ、施設占有者からの届出が全拾得物の約8割を占め、そのうち特例施設占有者（鉄道、バス及び航空等）が約5割を占める現状にある。

特例施設占有者は、拾得物を自ら保管し、返還等ができることとされているが、そのほとんどは、これに拠らず警察署に提出している状況であり、警察署の大きな負担となっている。

### <具体的要求内容>

特例施設占有者に対し、遺失物法（平成18年法律第73号）において拾得物の保管、返還等の一連の手続を原則義務付けるなどの制度改正を行うこと。

## 4 国民保護事案に関する対策の推進

(提案要求先 内閣官房・消防庁・外務省・防衛省)  
(都所管局 総務局)

- (1) 我が国の平和と安全を守り、核・ミサイル問題の解決を図るために、国際社会と緊密に連携し実効ある措置を講じること。
- (2) 北朝鮮のミサイル発射や核実験に関する情報収集、地方公共団体や国民に対しての情報提供を的確かつ迅速に行うこと。
- (3) 国民に対して普及啓発を積極的に行い、国民保護の事態に応じた対応に関する理解を一層促進すること。
- (4) EMP（電磁パルス）攻撃について被害予測や対策などを的確に実施するとともに、地方公共団体などに対しても情報提供を行うこと。

### <現状・課題>

北朝鮮は、平成28年から平成29年にかけて弾道ミサイル発射を繰り返し、日本の排他的経済水域や太平洋上に落下する事態もたびたび生じており、一部の地域においてはJアラートによるミサイル発射情報の伝達が行われた。

また、平成29年9月3日には6回目の核実験を強行するなど、こうした北朝鮮の挑発行動は北東アジア及び国際社会の平和と安全を著しく損なうものである。

北朝鮮は平成30年4月に核実験と大陸間弾道ミサイル発射実験中止、北部の核実験場廃棄を宣言し、その後、南北首脳会談、米朝首脳会談が実施された。これらの会談では、朝鮮半島の完全な非核化に向け取り組むこととしたものの、いまだ米朝間で合意に至っていない。このため、非核化や既存ミサイルの廃棄が実現されたわけではないことに加え、令和元年5月以降、北朝鮮は短距離弾道ミサイル等の発射を繰り返すなど、我が国は依然として北朝鮮の脅威に見舞われている。

さらに、通信・電力等のインフラが狭い国土に集積している我が国においては、EMP攻撃も深刻な問題である。

今後、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会などを控え、世界から多くの来訪者も見込まれている。

こうした状況を踏まえ、国民等が安心して住み、働き、訪れることができるよう、国民保護事案に関する対策の推進に万全を期することが必要である。

### <具体的要求内容>

- (1) 我が国の平和と安全を守り、核・ミサイル問題の解決を図るために、国際社会と緊密に連携し実効ある措置を講じること。



- (2) ミサイルの発射時刻や種別、方向、着弾地点など、ミサイルに関する詳細な情報及び核実験に関する情報について、的確に情報収集を行うとともに、地方公共団体に対して迅速に情報提供を行うこと。あわせて、国民に対しても同様に迅速な情報提供を行うこと。
- (3) 国民に対して国民保護に関する措置の重要性について普及啓発を積極的に行い、弾道ミサイル発射など、具体的な事態に対する理解を促進すること。
- (4) EMP攻撃については、国民生活に不可欠な社会的インフラに対し、広範囲にわたり多大な影響を及ぼすことが懸念される事案であり、国として対応すべき課題である。そのため国は検討を加速化させ、被害や国民生活への影響を予測し、対策についての的確に実施するとともに、早急に地方公共団体や国民に対しても情報提供を行うこと。

### 参 考

#### ○ 北朝鮮による核実験・弾道ミサイル発射の最近の状況

##### 【核実験実施】

- 平成29年9月3日（6回目）
- 平成28年9月9日（5回目）
- 平成28年1月6日（4回目） など

##### 【弾道ミサイル等発射】

- 令和元年5月4日以降、8月24日まで（短距離弾道ミサイル等を合計9回、18発発射）
- 平成29年11月29日（排他的経済水域に着水）
- 平成29年9月15日（日本上空通過、北海道など一部地域で全国瞬時警報システムが鳴動）
- 平成29年8月29日（日本上空通過、北海道など一部地域で全国瞬時警報システムが鳴動） など

#### ○ 朝鮮半島の非核化に向けて実施された主な会談

- 平成30年4月27日  
南北首脳会談（朝鮮半島の完全な非核化実現を目標とした「板門店宣言」署名）
- 平成30年6月12日  
米朝首脳会談（シンガポール）（朝鮮半島の完全な非核化に取り組む「共同声明」署名）
- 平成31年2月27日、28日  
米朝首脳会談（ベトナム・ハノイ）（非核化に向けた交渉決裂）
- 令和元年6月30日  
米朝首脳会談（板門店）（非核化交渉の再開に合意）



参考 1

## 省庁別提案要求事項一覽

参考 1  
省庁別提案  
要求事項一覽

# 省庁別提案要求事項一覧

省庁名	区分	事項名
内閣官房	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	災害対策	1 首都直下地震等への備え
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	生活・産業	10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	治安対策	4 国民保護事案に関する対策の推進
内閣府	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	災害対策	1 首都直下地震等への備え
	災害対策	2 帰宅困難者対策の推進
	都市整備	5 大規模水害対策の推進
	都市整備	8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進
	都市整備	18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充
	環境・エネルギー	3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大
	福祉・保健・医療	1 少子社会対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
警察庁	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	治安対策	1 首都東京を守るテロ対応力の強化
	治安対策	2 重要インフラ等に対するサイバー攻撃対策の強化
	治安対策	3 総合的な治安対策の充実・強化
復興庁	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
総務省	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	行財政改革	1 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化
	災害対策	2 帰宅困難者対策の推進
	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	2 次世代通信ネットワークの早期構築【新規】
	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進
スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援	
消防庁	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	治安対策	4 国民保護事案に関する対策の推進
法務省	都市整備	11 マンションの適正な管理と円滑な再生による良質なストックの形成促進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和
	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
外務省	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	生活・産業	4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	治安対策	4 国民保護事案に関する対策の推進
財務省	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	災害対策	2 帰宅困難者対策の推進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	福祉・保健・医療	1 少子社会対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
文部科学省	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	スポーツ・青少年・教育	2 学校における働き方改革の実現
	スポーツ・青少年・教育	3 学校施設の空調設備整備に対する支援
厚生労働省	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	福祉・保健・医療	1 少子社会対策の推進
	福祉・保健・医療	2 高齢社会対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進
	生活・産業	8 障害者の就業支援策の一層の充実
	生活・産業	9 職場における女性の活躍を推進する雇用就業施策の充実
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援

# 省庁別提案要求事項一覧

省庁名	区分	事項名
農林水産省	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	都市整備	25 島しょ港湾等の防災対策の推進
	環境・エネルギー	7 森林循環促進に向けた施策の拡充
	環境・エネルギー	8 食品ロス削減施策の推進
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	生活・産業	10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
経済産業省	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	環境・エネルギー	2 ゼロエミッションビークルの普及促進
	環境・エネルギー	3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	環境・エネルギー	8 食品ロス削減施策の推進
	環境・エネルギー	9 プラスチック対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進
	生活・産業	10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進
生活・産業	11 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進【新規】	
スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援	
国土交通省	災害対策	1 首都直下地震等への備え
	災害対策	2 帰宅困難者対策の推進
	都市整備	1 建築物の耐震化の推進
	都市整備	2 木造住宅密集地域の整備促進
	都市整備	3 総合的な治水対策の推進
	都市整備	4 東京港の地震・津波・高潮対策の推進
	都市整備	5 大規模水害対策の推進
	都市整備	6 下水道事業に対する交付制度の拡充
	都市整備	7 不法係留船対策の推進
	都市整備	8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進
	都市整備	9 市街地の開発に係る諸事業の推進
	都市整備	10 既存住宅ストックの活用と空き家対策の促進
	都市整備	11 マンションの適正な管理と円滑な再生による良質なストックの形成促進
	都市整備	12 東京外かく環状道路の整備促進
	都市整備	13 高速道路網の整備推進及び有効活用等
	都市整備	14 国道等の整備推進
	都市整備	15 道路・橋梁事業の推進
	都市整備	16 鉄道駅のバリアフリー化の推進
	都市整備	17 都市鉄道ネットワーク等の強化
	都市整備	18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充
	都市整備	19 連続立体交差事業の推進
	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	都市整備	23 小笠原航空路の整備促進
	都市整備	24 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進
	都市整備	25 島しょ港湾等の防災対策の推進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	環境・エネルギー	2 ゼロエミッションビークルの普及促進
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	環境・エネルギー	5 公園整備事業等の推進
	環境・エネルギー	6 道路環境対策の推進
生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現	
生活・産業	3 MICE推進施策の強化	
生活・産業	4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和	
生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進	
生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善	
生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進	
生活・産業	11 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進【新規】	
スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援	
環境省	都市整備	18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充
	都市整備	23 小笠原航空路の整備促進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	環境・エネルギー	2 ゼロエミッションビークルの普及促進
	環境・エネルギー	3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	環境・エネルギー	8 食品ロス削減施策の推進
	環境・エネルギー	9 プラスチック対策の推進
	環境・エネルギー	10 国立公園の活用
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援

## 省庁別提案要求事項一覧

省庁名	区分	事項名	
防衛省	都市整備	22	米軍基地対策の推進
	治安対策	4	国民保護事案に関する対策の推進

参考 2

## 所管局別提案要求事項一覽

参考 2  
所管局別提案  
要求事項一覽

# 所管局別提案要求事項一覧

局名	区分	事項名
政策企画局	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	災害対策	1 首都直下地震等への備え
	環境・エネルギー	7 森林循環促進に向けた施策の拡充
都民安全推進本部	生活・産業	11 高齢運転者の交通安全の推進に向けた安全運転サポート車の普及促進【新規】
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
戦略政策情報推進本部	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	2 次世代通信ネットワークの早期構築【新規】
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
総務局	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	行財政改革	1 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化
	災害対策	1 首都直下地震等への備え
	災害対策	2 帰宅困難者対策の推進
	都市整備	5 大規模水害対策の推進
	都市整備	23 小笠原航空路の整備促進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
財務局	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
主税局	地方分権改革	1 真の分権型社会の実現
生活文化局	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
オリンピック・パラリンピック準備局	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
都市整備局	都市整備	1 建築物の耐震化の推進
	都市整備	2 木造住宅密集地域の整備促進
	都市整備	3 総合的な治水対策の推進
	都市整備	5 大規模水害対策の推進
	都市整備	8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進
	都市整備	9 市街地の開発に係る諸事業の推進
	都市整備	12 東京外かく環状道路の整備促進
	都市整備	13 高速道路網の整備推進及び有効活用等
	都市整備	14 国道等の整備推進
	都市整備	15 道路・橋梁事業の推進
	都市整備	16 鉄道駅のバリアフリー化の推進
	都市整備	17 都市鉄道ネットワーク等の強化
	都市整備	18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充
	都市整備	19 連続立体交差事業の推進
	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	22 米軍基地対策の推進
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	環境・エネルギー	5 公園整備事業等の推進
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	住宅政策本部	都市整備
都市整備		11 マンションの適正な管理と円滑な再生による良質なストックの形成促進
環境局	都市整備	23 小笠原航空路の整備促進
	環境・エネルギー	1 気候変動対策の推進
	環境・エネルギー	2 ゼロエミッションビークルの普及促進
	環境・エネルギー	3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
	環境・エネルギー	8 食品ロス削減施策の推進
	環境・エネルギー	9 プラスチック対策の推進
	環境・エネルギー	10 国立公園の活用
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
福祉保健局	福祉・保健・医療	1 少子社会対策の推進
	福祉・保健・医療	2 高齢社会対策の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
病院経営本部	福祉・保健・医療	2 高齢社会対策の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
産業労働局	環境・エネルギー	7 森林循環促進に向けた施策の拡充
	福祉・保健・医療	1 少子社会対策の推進
	生活・産業	1 国際金融・経済都市の実現
	生活・産業	3 MICE推進施策の強化
	生活・産業	4 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和
	生活・産業	5 外国人の受入環境の整備促進
	生活・産業	6 都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善
	生活・産業	7 ライフ・ワーク・バランスの推進
	生活・産業	8 障害者の就業支援策の一層の充実
	生活・産業	9 職場における女性の活躍を推進する雇用就業施策の充実
	生活・産業	10 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進
スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援	



# 所管局別提案要求事項一覧

局名	区分	事項名
建設局	都市整備	2 木造住宅密集地域の整備促進
	都市整備	3 総合的な治水対策の推進
	都市整備	5 大規模水害対策の推進
	都市整備	7 不法係留船対策の推進
	都市整備	9 市街地の開発に係る諸事業の推進
	都市整備	12 東京外かく環状道路の整備促進
	都市整備	13 高速道路網の整備推進及び有効活用等
	都市整備	14 国道等の整備推進
	都市整備	15 道路・橋梁事業の推進
	都市整備	19 連続立体交差事業の推進
	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	環境・エネルギー	5 公園整備事業等の推進
	環境・エネルギー	6 道路環境対策の推進
	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
港湾局	都市整備	4 東京港の地震・津波・高潮対策の推進
	都市整備	14 国道等の整備推進
	都市整備	15 道路・橋梁事業の推進
	都市整備	20 無電柱化事業の推進
	都市整備	21 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進
	都市整備	23 小笠原航空路の整備促進
	都市整備	24 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進
	都市整備	25 島しょ港湾等の防災対策の推進
交通局	都市整備	16 鉄道駅のバリアフリー化の推進
	環境・エネルギー	4 水素社会の実現に向けた着実な取組
下水道局	都市整備	3 総合的な治水対策の推進
	都市整備	6 下水道事業に対する交付制度の拡充
教育庁	スポーツ・青少年・教育	1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催への全面的支援
	スポーツ・青少年・教育	2 学校における働き方改革の実現
	スポーツ・青少年・教育	3 学校施設の空調設備整備に対する支援
警視庁	治安対策	1 首都東京を守るテロ対応力の強化
	治安対策	2 重要インフラ等に対するサイバー攻撃対策の強化
	治安対策	3 総合的な治安対策の充実・強化



令和2年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求（最重点事項）

印刷番号（31）48

令和元年11月

発行 東京都政策企画局総務部渉外課  
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号  
03-5388-2153（直通） 都庁内線 21-211

印刷所 株式会社まこと印刷  
東京都港区虎ノ門三丁目19番7号  
03-6230-9590

リサイクル適性(A)  
この印刷物は、印刷用の紙へ  
リサイクルできます。



古紙/パルプ配合率70%再生紙を使用しています  
石油系溶剤を含まないインキを使用しています



## 東京都

東京都は、東京 2020 大会の成功に向けて取り組んでいきます。