

6 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) 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、CO₂ 排出総量削減義務と排出量取引制度を導入するとともに、業務ビル対策や中小企業及び家庭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>

パリ協定の発効以降、海外では石炭火力発電からの撤退、再生可能エネルギーの大幅な増加など脱炭素化に向けた動きが加速している。こうした動きを踏まえ、気候変動対策における日本のプレゼンスを高めていくためには、我が国の優れた環境技術を十二分に活用し、脱炭素社会への転換を先導していくことが必要である。

気候変動対策の推進は、家庭や事業所のエネルギーコストの低減、新たな省エネ製品や技術開発の促進など、日本経済の活力創出につながる。中央環境審議会できりまとめられた「長期低炭素ビジョン」では、主要な施策の方向性として、カーボンプライシングによる市場の活力の最大限の活用や環境情報の整備・開示、規制的手法の導入などが示されている。また、平成30年3月に公表された「カーボンプライシングのあり方に関する検討会」取りまとめでは、脱炭素社会への移行に向けて、カーボンプライシングの活用について本腰を入れて検討していく必要がある、としている。こうした提言を踏まえ、長期的・安定的投資により、低炭素型の持続可能な社会に転換し、次世代に良好な環境を引き継ぐためにも、実効性ある対策を早急に講じる必要がある。

需要家側の省エネ対策の更なる徹底とエネルギー利用のあり方の見直しを図るとともに、既存火力発電については、更なる高効率化と低炭素化を図る必要がある。このためにも、電力需要家と火力発電所を対象とするCO₂ 排出総量削減義務と排出量取引制度（キャップ&トレード制度）の導入は必要かつ重要な施策である。

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 パリ協定実施に向けた詳細ルールの構築

COP21で採択されたパリ協定の実施に向けて、自らの強い意思表示と具体的行動を礎に、日本の外交力を発揮し、実効性のある詳細ルールの構築に向けて先導的な役割を果たすこと。

イ 低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

火力発電所を対象としたCO₂排出量の削減義務化や電力需要家と火力発電所を対象とする国内排出量取引制度等実効性の高い規制的措置の導入を含む総合的な施策を早期に構築すること。

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

- ① 原単位規制ではなく、総量削減義務を導入すること。
- ② 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・政令指定都市が実施している報告書制度など、先行する地方自治体の制度との整合を図ること。
- ⑥ 国内排出量取引制度と整合するよう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CO₂排出量を表示する機能の標準搭載や、電気・ガスにとどまらず、ガソリンや灯油などの領収書にCO₂排出量を表示するなど、CO₂の可視化の取組を促進すること。
- ③ トップランナー基準を満たした高効率給湯器の普及を飛躍的に促進するため、家庭に対する助成制度などにおいて、より一層の財政的措置を講じること。
- ④ 家電製品等の製造事業者に対して、製品の工場出荷時の初期設定を省エネモードとするとともに、省エネモードの設定方法を消費者に分かりやすく情報提供するよう求める仕組みを構築すること。

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動を防ぐため、室内空気中のCO₂濃度の一律的な管理基準について、省エネルギー・節電の観点から見直しを行うこと。
- ③ 扉を開け放したまま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、地方自治体は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26年4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を定期的に引き上げること。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 低炭素な既存建築物の普及促進策を講じること。
- (6) 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。
- (7) 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7月8日公布。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) 新築建築物の省エネルギー基準について

- ① 省エネルギー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。
- ② 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。

- ③ 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、平成42年度までにZEBやZEHを実現していくためには、断熱や日射遮蔽性能等の建築設備の省エネの推進に加え、オンサイト（＝需要側）での、太陽光・太陽熱等の再生可能エネルギーの導入が不可欠である。新築建築物における再生可能エネルギーの導入については、各種必要設備等設置後の余剰スペースへの導入を検討するとどまり、導入には消極的になっている。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。

(4) 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。

(5)

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。

さらに、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。

(6) 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。

(7) 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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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、重量車の新しい燃費基準を策定するとしている。

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CO₂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) 東京都は平成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CO₂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CO₂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CO₂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CAFÉ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CO₂排出量の削減に取り組む事業者等が社会的、経済的に評価される仕組みを構築すること。

(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、CO₂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、品川区及び大田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を行うこと。
- (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) 集合住宅におけるエネルギー利用の効率化・高度化を進める上で有効なMEMSに対する制度的、財政的な促進策を講じること。
- (3) 家庭における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。
- (4) 消費者の電力選択の喚起及び消費者保護のため、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とともに、電気事業者の適切な情報発信等に必要な措置を講じること。

<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、東日本大震災後の電力不足への対応の経験から、これまで需要の増加に応じ供給力の確保に力点を置いてきた考え方を改めるとともに、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、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。

また、平成28年4月からの電力小売全面自由化を踏まえ、消費者の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) 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) スマートマンション化の促進

都内住宅ストックの約7割を占める集合住宅において、建物全体のエネルギー管理等を行う「スマートマンション化」は、家庭のエネルギー利用の効率化・最適化を更に進める上で有効である。

国は、スマートエネルギー都市の実現に向けて、集合住宅のエネルギー管理システム（MEMS）に対する制度的、財政的な促進策を講じること。

(3) 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、エネルギーの自家消費拡大にも有効である。

国は、家庭用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。

(4) 消費者の電力選択に資する情報発信

電力小売全面自由化を踏まえ多様なビジネスモデルが創出される中、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、消費者から電源構成や費用内訳に関わる情報を求められた場合に情報公開が適切に行われるよう、電気事業者に必要な措置を講じること。

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CO₂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_{2.5}や光化学オキシダントの原因物質であるNO_x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、2017年における都内の販売実績は、約2.1%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。
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、CO₂ 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。

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。

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 内閣官房・経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) 世界的な動向を踏まえた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。

<現状・課題>

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。

こうした中、国は再生可能エネルギーを主力電源として位置付け、最大限導入していく方針を示しており、国際的な発電コストの低下や急速な普及状況を踏まえ、より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月から再生可能エネルギー特別措置法に基づく固定価格買取制度（以下「FIT制度」という。）が施行され、全国的な再生可能エネルギーの普及により、CO₂排出抑制、エネルギー自給率向上や化石燃料の節約のほか、地域経済活性化や雇用創出効果など国内経済への波及効果を生んでいる。

一方、発電コストは国際水準と比較して依然高い状況にある。

また、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。

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。

<具体的要求内容>

(1) 世界的な動向を踏まえた意欲的な再生可能エネルギーの導入目標の設定

国は、エネルギー基本計画の見直しにおいて、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%のまま据え置くことで議論が進んでいる。

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、日本版コネクスト&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。

地域間連系線の利用に当たっては、安い電源順に送電を可能とする間接オークション方式の導入が予定されているが、再生可能エネルギーの優先利用を図るなど、再生可能エネルギーの最大限の活用に資する系統運用を構築すること。

なお、間接オークションを介して調達する電源については、電気事業者

が電源構成表示や排出係数算定に可能となるよう、市場平均ではなく、電源種を分けて取り扱えるものにする。

③ 系統設備の整備

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

系統増強に当たっては現状、発電事業者等の原因者への特定負担も生じるが、社会的インフラを整備する観点で踏まえ、特定の者に過度に負担を強いること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。については、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、低調な結果に終わっている。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、大規模太陽光発電以外に入札制度の移行を検討するに当たっては、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 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。

④ 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こと。

(4) 島しょ地域における再生可能エネルギーの大量導入の実現

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

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

(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。

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、平成29年度において2分の1から3分の1へ引き下げられた燃料電池バス車両及び燃料電池タクシー車両導入への補助割合について、2分の1にすること。

また、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こと。

さらに、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) CO₂フリー水素の供給システムの確立に向けて、国として先導的な役割を果たすこと。

また、東京 2020 大会開催時における福島県産CO₂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月には都営バスにおいて2台の燃料電池バスが営業運行を開始し、平成30年3月には3台が追加導入された。

これを機に、官民一体となって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28年3月改定）」で示された目標の確実な達成に必要な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。平成29年度において2分の1から3分の1へ引き下げられた燃料電池バス車両及び燃料電池タクシー車両導入への補助割合について、燃料電池バスは「水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業」にて、燃料電池タクシーは「地域交通グリーン化事業」にて、それぞれ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や燃料電池船の導入への補助等を行い、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、ディスプレイ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。

また、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。

ガソリンスタンドと水素ステーションを併設する場合の固定給油設備と水素ディスプレイ間の距離規制について、早期に実効性のある見直しを行い、近接設置を可能にすることで、敷地が限られる都市部においても水素ステーション整備を促進すること。

また、水素ステーションの定期点検に係る事業者負担の軽減、営業休止期間の短縮に向けて、適切な保安検査方法の整備を進めること。

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。CO₂フリー水素の供給システムの確立に向けて、国として実効ある支援策や制度構築を図ること。

また、東京2020大会開催時における選手村等での福島県産CO₂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。

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 ヒートアイランド対策・暑熱対応の推進

(提案要求先 内閣官房・環境省・国土交通省)
(都所管局 環境局)

- (1) 民間事業者や自治体を実施するヒートアイランド対策を支援すること。
- (2) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催に向け、関係府省庁、組織委員会及び都との連携により、実効性ある暑さ対策の具体化を図ること。あわせて、国等所管施設における暑熱対応を推進すること。

<現状・課題>

- (1) 東京都においては、緑の分布などの被覆状態や排熱量が地域によって異なることから、都内全域で画一的な対策を講じていくのではなく、区市町村や公共物管理者による地域・地点特性に応じた施策展開、民間事業者や住民など身近な主体によるまちづくりを進めていくことが重要である。
- (2) 真夏に開催される東京 2020 大会に向けては、暑さ対策という観点に立った取組の一層の強化が必要となっている。こうした観点から、国では、「東京 2020 に向けたアスリート・観客の暑さ対策に係る関係府省庁等連絡会議」を設置し、関係府省庁、組織委員会、都が構成員となって、暑さ対策に係る検討を行っており、競技会場等における暑さ対策や多様な情報発信等を推進することとしている。

<具体的要求内容>

- (1) 民間事業者や自治体が保水性舗装、遮熱性舗装、街路樹整備、屋上・壁面・敷地内などの緑化、高反射率塗料、保水性建材などの対策を実施する場合に十分な財政措置を講じること。
- (2) 「東京 2020 に向けたアスリート・観客の暑さ対策に係る関係府省庁等連絡会議」において、関係府省庁、組織委員会及び都との連携により、実効性ある暑さ対策の具体化を図ること。
あわせて、東京 2020 大会に向け、国や独立行政法人等が所有するスポーツ施設等において暑熱対策を講じること。

6 緑の保全と創出に係る税財政措置の拡充

(提案要求先 総務省・財務省・文部科学省・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局・都市整備局)

緑地の保全や創出を推進するための税財政措置を講じること。

<現状・課題>

都市における緑は、生物の生息・生育空間として都市の生物多様性を支える存在であり、都民に潤いや安らぎを与えるだけでなく、都市化に起因するヒートアイランド現象の緩和や、火災の延焼防止や都市水害の軽減、避難場所の提供など、重要な役割を有している。

豊かで潤いのある質の高い都市生活を実現するためには、都内における緑の保全・創出が急務となっていることから、都はこれまでも、失われつつある貴重な緑地の保全地域指定、一定規模以上の開発の際の緑化の義務付け、公立小中学校等の校庭の芝生化などの取組を進め、緑の保全と創出に努めてきた。

しかしながら、都市及び都市近郊の樹林地等については、所有者に緑地として保有し続ける意思があるにもかかわらず、高額な相続税のため転用・売却される事例が多く、緑地喪失の主要な原因となっている。また、平成27年1月から、相続税の基礎控除の引下げ、税率構造の見直し（最高税率の引上げ等）が行われたことから、緑地の喪失が更に進むおそれがある。

<具体的要求内容>

- (1) 市街地において貴重な緑地である樹林地等について、緑地として永続的に担保されるよう、相続税等の優遇措置及び保全策に対する財政措置を講じること。
- (2) 下記の緑地については、土地所有者の理解と協力を得て、地域指定を円滑に進めるため、用地の買取りに伴う譲渡所得の特別控除額を現行の1,500万円（特別緑地保全地区は2,000万円）から引き上げること。
 - ① 都立自然公園特別地域
 - ② 都自然環境保全地域特別地区
 - ③ 都独自の保全緑地
 - ④ 特別緑地保全地区（都市緑地法）
- (3) 都市緑地法に基づく緑地の保全を推進するため、下記の措置を講じること。
 - ① 市民緑地制度については、契約期間20年未満であっても税の優遇措置を受けられるよう、契約期間に応じた段階的な相続税評価額の控除を行うなど、現在の制度を拡充すること。
 - ② 特別緑地保全地区制度については、現行の相続税の8割評価減の優遇税制について、更なる拡充を図ること。
- (4) 都市の緑地を保全していくためには、土地所有者の理解と協力が不可欠であることから、地方自治体が条例等に基づく独自の制度として契約・協定など締結した緑地の所有者に対し交付する緑地奨励金等について、非課税措置

を講じること。

(5) 都市及び都市近郊の緑地保全を推進するため、下記の指定がなされた土地に関する固定資産税を地方税法上非課税とするとともに、それに伴う十分な財政支援を行うこと。

- ① 都独自の保全緑地
- ② 区市町村独自の保全緑地
- ③ 都自然環境保全地域特別地区
- ④ 都立自然公園特別地域
- ⑤ 都市緑地法による特別緑地保全地区
- ⑥ 鳥獣保護区特別保護地区
- ⑦ 区市町村指定の保存樹林

(6) 市街地における緑の創出は、国や地方自治体、民間企業などあらゆる主体による取組が重要であることから、国においても、国立大学法人附属小中学校の校庭の芝生化の推進など、国や独立行政法人が所有する施設の敷地及び屋上等の緑化を強力に推進するため、必要な財政措置を講じること。

7 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

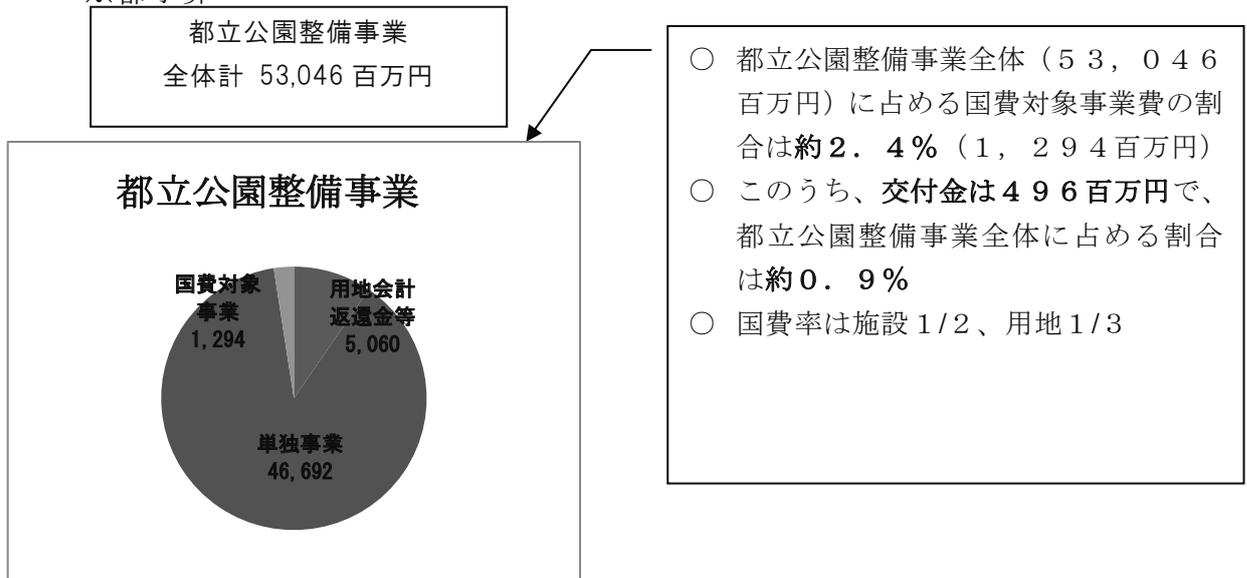
【都の公園整備の計画と実績】

区 分		都市計画公園・緑地計画 決定面積 (平成29年4月現在)	公園整備済面積 (平成29年4月現在)
		規模 (ha)	規模 (ha)
都市公園	都立公園	3,956	2,023
	その他公園	7,321	3,845
都市公園以外の公園		—	1,934
計		11,277	7,802
一人当たりの公園面積 ※全国平均 10.3㎡/人		8.2 (㎡/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。

【平成30年度 都予算に対する交付金の割合 (事業費)】

※都予算ベース



(単位:百万円)

(2) 特別緑地保全地区の指定状況

(平成29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	31	199.97
東京都全体	48	286.41

(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。

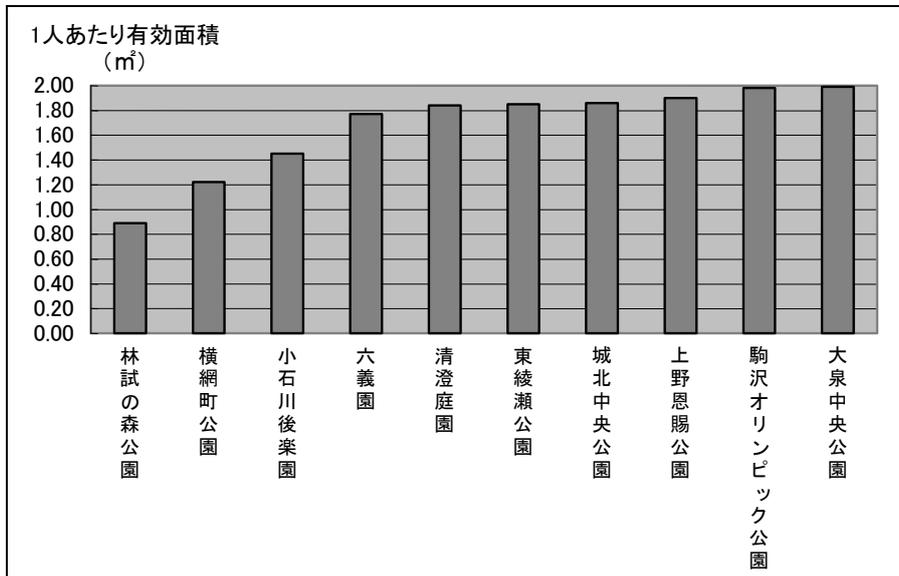
<具体的要求内容>

- (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。

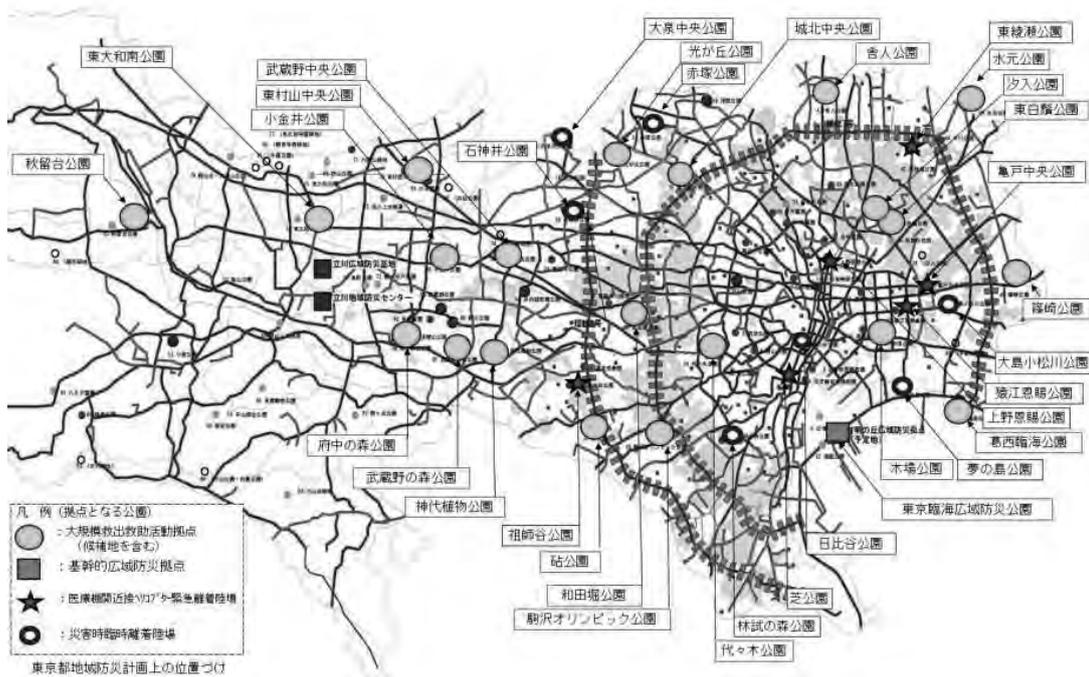
参 考

(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 m²/人未満の公園 (H25. 6)】



【東京都の防災公園整備】



(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

8 都市再生推進のための国有財産の活用

1 国有財産の活用

(提案要求先 財務省・国土交通省)
(都所管局 都市整備局・環境局・建設局)

- (1) 都市再生事業推進のため、国有財産の減額取得を可能にすること。
- (2) 緑あふれる都市に再生するため、国有財産の公園確保の仕組みづくりや緑の保全・創出に努めること。

<現状・課題>

国家公務員宿舎跡地やその他国有財産は、東京の都市再生のためにも貴重な資源であり、防災、環境、基盤整備等といった課題の解決のためにも、計画的な土地利用が望まれる。

また、都市の公園確保のための貴重な資源であるとともに、敷地内の豊かな緑は、都市における良好な緑地として大きな役割を果たしている。

平成22年6月に財務省が公表した「新成長戦略における国有財産の有効活用について」において、国家公務員宿舎の地域活性化や都市再生の貢献に関する記載が見られるが、その後、具体的な内容は示されていない。

<具体的要求内容>

- (1) 「新成長戦略における国有財産の有効活用について」における国家公務員宿舎の地域活性化や都市再生への貢献に関する具体的な内容を早期に明確にし、着実に国有財産の移転再配置を進めるとともに、都の実施する基盤整備と密接に関連する国有地（議員宿舎・国家公務員宿舎・庁舎などの跡地）を都市再生の貴重な資源として、地元自治体が活用できるよう減額取得を可能にすること。
- (2) 都市計画公園区域や隣接する国有地については、自治体が優先的に用地を確保できる仕組みを充実するほか、自治体に対する無償貸付制度を継続・拡充すること。
- (3) 国有地の利活用の検討に当たっては、以下のとおり既存樹木の保全や新たな緑地の創出などに努めること。
 - ① 引き続き国有地として保有する場合は、都市における良好な緑地の確保の観点から、既存樹木の保全あるいは新たな緑地の創出に配慮すること。
 - ② 国有地として保有せず、民間事業者等に貸付又は売却などを行う場合は、既存樹木の保全あるいは新たな緑地の創出に関する条件付けを検討するなど、都市における良好な緑地の確保に努めること。

2 公園整備に係る国有財産の活用

(提案要求先 財務省・国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

都立林試の森公園及び都立旧岩崎邸庭園の拡張に当たり、都が整備する場合には、隣接する国有地を無償貸付又は譲与すること。

<現状・課題>

(1) 都立林試の森公園（都市計画目黒公園）について

都立林試の森公園は、林業試験場本場が筑波研究学園都市へ移転したことに伴い、その跡地を、約12.1ヘクタールの都市公園として開園したもので、敷地の約半分は、都が国有地を無償で借り受けている。当該公園は、目黒区と品川区にまたがり、東京都震災対策条例に基づき、震災時の避難場所に指定されている。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、都立林試の森公園の一人当たり避難有効面積は0.89平方メートルと極めて低い状況にある。

都民の生命と財産を守るため、当該公園に隣接する国有地に公園区域を拡張し、避難場所機能を拡充することが急務である。

(2) 都立旧岩崎邸庭園（都市計画旧岩崎邸公園）について

旧岩崎邸庭園は、国有財産である国指定重要文化財「旧岩崎家住宅」を、都が無償で借り受け、都立の文化財庭園（約1.8ヘクタール）として公開している。平成13年10月に開園し、年間約20万人が訪れる首都東京の文化・観光拠点である。

本来の岩崎邸は、当該庭園のほか、隣接する国有地（合同庁舎及び宿舍敷地）等を含み、現状の倍以上の規模を有していた。日本の近代文化の象徴ともいえる明治期の典型的な大邸宅の遺構を保全・活用するため、かつて広大な規模を誇る和館や書院庭等が配置されていた国有地を公園区域に拡張するなど、文化・観光拠点機能の拡充を図る必要がある。

<具体的要求内容>

首都東京の公園の重要な機能を拡充するため、都立林試の森公園及び都立旧岩崎邸庭園の拡張に当たり、都が整備する場合には、国有地を無償貸付又は譲与すること。

参 考

(1) 国有地の無償貸付制度の概要

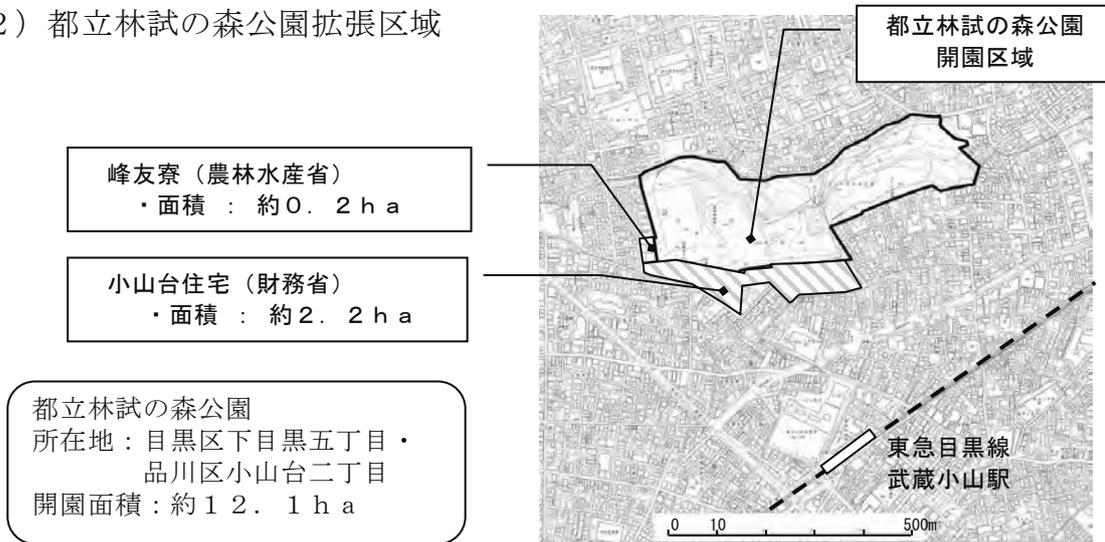
【法令上の優遇措置】

国有財産法 第22条	地方公共団体が緑地・公園の用に供する場合 無償で貸し付けることができる
------------	-------------------------------------

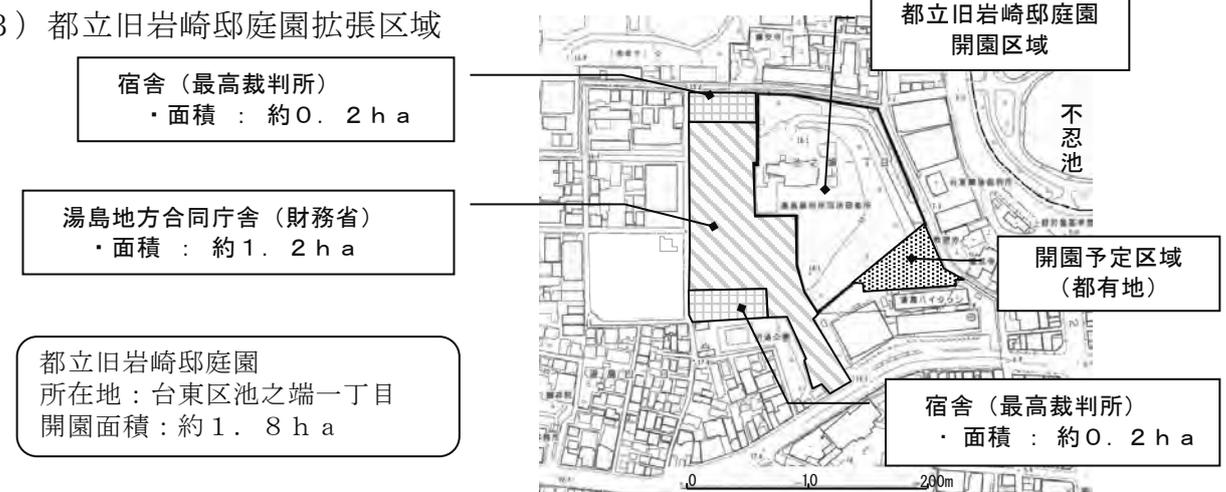
【運用】

財務省通達 ○未利用国有地等の管理処分方針について (H23. 5. 23財理第2199号)	以下のものについては、優遇措置を適用せず、 全面積を時価売払いするものとする ・物納財産 ・独立行政法人通則法の規定に基づき国に現物納付された財産 ・ 国が移転経費を要した財産
--	---

(2) 都立林試の森公園拡張区域



(3) 都立旧岩崎邸庭園拡張区域



宿舎（最高裁判所）を除く各施設については、「東京23区外の庁舎等の移転・再配置計画について（H20.6.12）/国有財産の有効活用に関する検討・フォローアップ有識者会議」により廃止予定時期が示されたが、平成21年11月の事業仕分けにより宿舎については凍結となった。その後「国家公務員宿舎の削減計画」（H23.12.1）/「国家公務員宿舎の削減計画」に基づくコスト比較等による個別検討結果及び宿舎使用料の見直しについて（H24.11.26）」により峰友寮、小山台住宅については廃止することが示され既に廃止済。湯島地方合同庁舎については、廃止・移転については示されているが、具体的な時期が示されていない。

9 小笠原諸島世界自然遺産保全管理の推進

(提案要求先 文部科学省・農林水産省・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局)

世界自然遺産を将来に渡って保全していくため、外来種対策など、国は自らの取組を強化するとともに、都、村の取組に対して財政支援などを積極的に行うこと。

<現状・課題>

小笠原諸島は、平成23年6月に世界自然遺産に登録された。世界遺産は人類共通の財産であり、未来の世代に引き継ぐために確実に守らなければならない。それは、世界遺産条約締約国である日本の責任である。

そこで、世界自然遺産の適正な保全管理を推進するに当たっては、国が、主体的に取り組む必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 国は、小笠原諸島の世界自然遺産の保全管理について、「世界自然遺産 小笠原諸島管理計画」に基づき、今後とも着実に外来種対策などに取り組むこと。特に、緊急の課題である兄島のグリーンアノール対策については、機動的な緊急対策を進めるとともに、根絶に向けて十分な財政措置を講じ、的確な取組を行うこと。
- (2) 国は、新たな外来種の侵入拡散防止に積極的に取り組むなど、世界遺産委員会の勧告に適切に対応すること。
- (3) 国は、オガサワラオオコウモリ、アカガシラカラスバト、ムニンノボタンなど絶滅に瀕する固有の希少動植物の保護増殖事業への取組を拡充すること。
- (4) ノヤギの駆除を含む植生回復等都や村が行う事業については、引き続き財政措置を講じること。

10 自動車排出ガスに係る大気汚染対策の強化

1 自動車からの排出ガス対策

(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) 新車時の環境性能が使用過程でも維持されていることや、実際の走行時においても同等の排出ガス低減性能を保っていることを、調査及び監視すること。また、実走行時の排出ガスの状況を的確に把握できる測定法の導入及び規制値の新設などを行うこと。
- (2) 燃料蒸発ガス低減対策について、給油所側及び自動車側の双方において実効性のある対策となるよう、必要な措置を講じること。

<現状・課題>

- (1) 国はこれまで新車の排出ガス規制を順次強化し、自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量の低減に努めてきた。

しかしながら、平成23年度に都が発見したディーゼル重量車の「排出ガス低減性能の無効化」の問題や、平成27年度にドイツ製ディーゼル乗用車の「不正ソフト」の使用の問題が生じるなど、ディーゼル自動車を中心として実走行時の排出ガスの実態は不明な部分が多く、その把握と対策が急務となっている。

これを受け、国は、平成27年10月に「排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」を設置し、現行の台上試験のみによる検査方法の可否を検討した上で、路上走行排出ガス試験の追加等、検査方法の見直しを行い、平成29年4月に「路上走行検査方法」や「保護制御ガイドライン」の最終取りまとめを公表した。

自動車からの排出ガスを確実に低減していくためには排出ガス低減性能の不正や経年劣化等による排出ガス濃度の増大等を生じさせないよう現行規制の強化や検査方法の見直しが必要である。

- (2) 燃料蒸発ガスはPM_{2.5}や光化学オキシダントの原因物質となりえるものであるが、平成27年度の全国の環境基準達成率はPM_{2.5}が70.9%、光化学オキシダントが0%、また平成28年度の東京都における環境基準達成率はPM_{2.5}が92.7%、光化学オキシダントが0%と厳しい状況である。

このような状況を踏まえて、国は、燃料蒸発ガス対策について、中央環境

審議会の答申事項として検討を進め、平成29年5月の中央環境審議会において、業界の自主的取組により給油所側での対策（StageⅡの導入）を促進するとともに、自動車側での法的規制を強化（キャニスターの大型化）することが適当であるという答申が示された。

また、環境省及び経済産業省（資源エネルギー庁）は、給油所側での対策の推進に向けて、StageⅡを導入した給油所を認定する「大気環境配慮型SS認定制度」を平成30年3月に創設している。

<具体的要求内容>

- (1) 国は、自動車からの大気中への排出ガスについて、基準値及び規定の有無にかかわらず、使用中の自動車を引き続き新車時の規制値を保っていることや、実際の走行時においても同等の排出ガス低減性能を保っていることを調査及び監視すること。また、実走行時の排出ガスの状況を的確に把握できる測定法の導入を早期に行うとともに、不正ソフト等を用いて故意に走行時の排出ガス低減性能の無効化を行った者に対する罰則規定を設けること。
- (2) 国は、給油所側における燃料蒸発ガス低減対策について、業界による自主的取組が実効性のあるものとなるよう、StageⅡの更なる普及促進策を実施するに当たり、業界には中小規模事業者が多いことを踏まえ、事業者が自主的取組を円滑に実施できるよう、必要な支援策を講じること。また、都内に多く設置されている懸垂式の給油所において、早期にStageⅡに対応する給油機が実用化されるよう、メーカーに開発を促すなど必要な措置を講じること。

自動車側における燃料蒸発ガス低減対策の推進に際し、国際基準調和の観点から平成32年度より順次規制を導入するとしているが、早期に大気環境の改善を図る観点から、可能な限り速やかにこれを導入すること。

2 局地汚染対策

(提案要求先 国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) 自動車NO_x・PM法の更なる改正により、実効性のある流入車対策を実施すること。
- (2) 局地汚染対策の着実な推進と充実を図ること。

<現状・課題>

- (1) 自動車NO_x・PM法では、対策地域内での基準不適合車の登録、所有を禁止しているものの、対策地域外からの基準不適合車の流入については規制対象外であるため、排ガス対策として実効性のあるものとなっていない。
- (2) 幹線道路沿道に、二酸化窒素（NO₂）の環境基準を未だ達成できていない箇所がある。

<具体的要求内容>

- (1) 自動車NO_x・PM法の更なる改正により、域外からの流入車規制を図るとともに、規制不適合車を識別するためのステッカー制度をより実効性かつ即効性ある措置にすること。
- (2) 窒素酸化物（NO_x）による幹線道路沿道の局地的な高濃度汚染の解消を促進するために、国の責任において、抜本的な対策を講じること。
- (3) 国が自ら物品納入や工事等において、規制適合車の利用促進及び対策地域内で車検更新できない旧式な車両の利用抑止に率先的に取り組んでいくため、国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律（いわゆる「グリーン購入法」）に基づく基本方針において、かかる車両を使用しないことを判断の基準として明記するとともに、荷主等に対する意識喚起及び取組の促進を図ること。

3 環境・保健対策の充実

(提案要求先 環境省)
(都所管局 福祉保健局)

大都市における大気汚染の状況を踏まえ、大気汚染物質の健康影響に関する研究調査などを推進し、環境・保健対策の充実を図ること。

<現状・課題>

大気汚染物質と健康被害との関係については、国において各種の研究調査が実施されており、平成21年9月に、微小粒子状物質（PM_{2.5}）の健康影響に関する評価が行われ、環境基準が設定された。

しかし、いまだ、粒子状物質や共存大気汚染物質の健康影響等について未解明な部分も多く、必要な研究調査等を推進し、早急に実効性ある対策を講じていく必要がある。

<具体的要求内容>

微小粒子状物質（PM_{2.5}）などによる大気汚染の健康影響に関する研究調査を推進し、大都市における大気汚染の状況を十分に踏まえた公害健康被害予防事業の内容の強化充実及び対象地域の拡大を図ること。

4 大気汚染による健康被害者に対する総合的な救済策の実施

(提案要求先 環境省)
(都所管局 福祉保健局・環境局)

大気汚染による健康被害者に対する総合的な救済策を実施すること。

<現状・課題>

健康被害者に対する救済では、平成19年8月の東京大気汚染訴訟の和解を受け、都は、気管支ぜん息の医療費助成を、それまで18歳未満だったものを平成20年8月から全年齢に拡大して実施してきた。本制度により認定を受けた18歳以上の患者は平成30年2月末時点で約7万5千人となっている。

都は、制度創設時に関係者が拠出した原資をほぼ使い切ること、関係者からの新たな財源拠出が困難なことなどから、18歳以上の患者への新規認定を平成26年度末で終了するとともに、現に助成を受けている患者に対し、平成30年度からは自己負担を導入し、引き続き都の応分の負担による助成を実施している。

しかし、自動車排出ガスによる大気汚染の根本的な原因は、国の規制が遅れたことにあり、国は健康被害防止に有効な対策及び総合的な健康被害者救済策を、責任をもって講じていく必要がある。

<具体的要求内容>

大気汚染による健康被害者の早期救済のため、都としては医療費助成を実施しているが、国の責任として、大気汚染による健康被害者に対する総合的な救済策を検討し、早急に有効な対策を講じること。

1 1 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。特に、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会で予定されているマラソンコース等の競技コースにおいては、着実に推進する必要がある。

<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^{せん}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、遮熱性舗装等や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30年度 都の予算（当初）

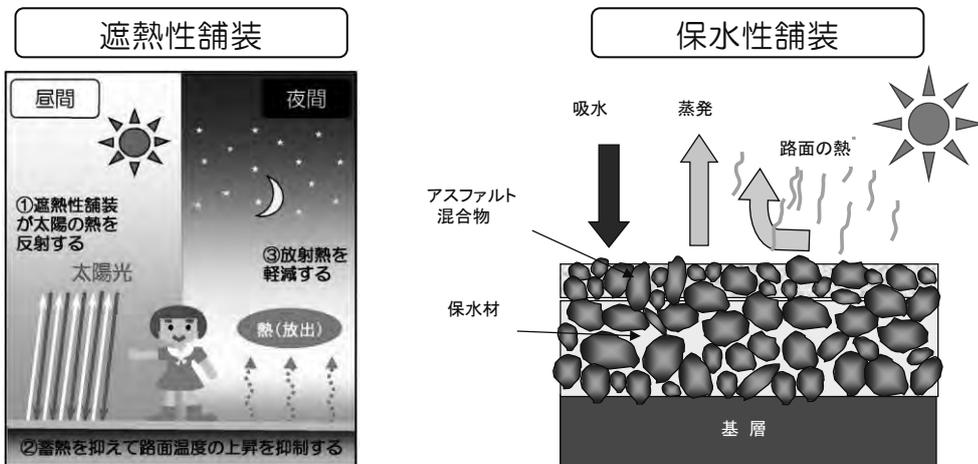
（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
沿道環境改善事業	13,896	1,182（591）
低騒音舗装	7,754	137（68）
遮熱性舗装・保水性舗装	5,891	845（423）
防音工事助成	51	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	69	17

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。



1 2 微小粒子状物質（PM_{2.5}）・光化学オキシダント（O_x）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）

大気環境中の微小粒子状物質（PM_{2.5}）と光化学オキシダント（O_x）の濃度改善のため、発生源の実態や生成メカニズムを解明し、総合的かつ広域的な対策を早急に講じること。

<現状・課題>

東京の大気汚染は、各種固定発生源対策やディーゼル車走行規制等の実施などにより、浮遊粒子状物質による大気汚染に係る環境基準を達成するなど確実に改善している。残された課題として、大気環境中で光化学反応等により二次的に生成するPM_{2.5}やO_xの濃度改善がある。

PM_{2.5}の都内の濃度は、これまでの対策により大幅に低減してきているが、いまだ全測定局では環境基準は達成できていない。O_xは、全国的に環境基準を超過した状況が続いている。

PM_{2.5}やO_xは、発生源が多岐にわたり、大気中の挙動について未解明な部分が多く、また、広域的な大気の流れに起因することなどから、国は、行政区域を越えて広く存在する発生源の実態や二次生成機構等を解明し、これまでの原因物質対策（揮発性有機化合物（VOC）や窒素酸化物（NO_x）等）の効果検証を踏まえながら、総合的かつ広域的な対策を講じる必要がある。

<具体的要求内容>

- （1）多岐にわたる発生源の実態や生成メカニズム、大気の流れ等について、引き続き詳細な解明を行い、これまでの原因物質対策の効果検証を踏まえながら、それに基づき総合的かつ実効性のある広域的な対策を早急に講じること。

また、誤解を招くことのないよう、健康影響などに関する正確な情報やデータを適切に提供すること。

- （2）VOCは、PM_{2.5}とO_xを生成する主要な原因物質の一つであることから、その排出削減に向けた対策等を引き続き強力に推進すること。
 - ① 平成18年4月より進めてきた大気汚染防止法に基づく排出規制と事業者による自主的取組を併せたVOC排出削減対策について、これまでの対策の効果検証を詳細に行い、事業者の取組の効果を定量的に把握できるようにすること。
 - ② PM_{2.5}とO_x生成能の高いVOCをそれぞれ明らかにする調査や植物起源VOCの排出量の実態把握を進めること等により、VOC排出削減によるPM_{2.5}とO_xの低減効果の定量的な予測精度を向上させること。

と。

- ③ 法規制の対象にならない中小事業者に対し、一層自主的取組が促進されるよう、財政支援も含め、早急に推進策を講じること。
- ④ 自主的取組を実効性あるものとするため、小型・低コストの処理装置や排出量の管理が容易にできる測定機器及び代替品となる低VOC資材の開発・普及を促進すること。
- ⑤ VOC排出事業者へ製品製造を発注している事業者に対し、VOC対策を盛り込んだ発注仕様の採用を促し、発注側からのVOC対策の普及を図ること。

また、公共調達においても、グリーン購入法による低VOC塗装製品の対象品目の拡大及び印刷のVOC対策の配慮事項の拡大を図ること。

- ⑥ 日常生活に伴うVOCの排出が抑制できるよう、製造業者や関係団体に対し、VOC使用量の少ない商品の製品化を促す取組や支援を行うこと。

また、消費者や企業に対し、製品の購入に当たってVOCの少ない製品を選択するよう広報・情報提供を行うこと。

- ⑦ 低VOC塗装工事の更なる普及に向け、研究体制の充実や民間等の先行事例の検証により知見を収集し、国が行う公共工事について、建築工事における水性塗料の適用部位の拡大を図ること。

また、橋梁等、鋼構造物における低溶剤、無溶剤及び水性塗料の採用を促すよう、標準仕様の改定に向けて現場での試験塗装を実施すること。

さらに、グリーン購入法における公共工事の項目について、低VOC塗料等建築資材に関する内容の充実を図ること。

- ⑧ 現在VOC自主行動計画に参画していない建設業界に対し、産業界と同等のVOCの排出削減に向けた目標の設定等、実効性のある取組を促すこと。

- ⑨ 燃料蒸発ガス低減対策について、給油所側及び自動車側の双方において実効性のある対策となるよう、必要な措置を講じること。

- ⑩ 大規模なVOC取扱施設が集中する地域（臨海地域など）の排出総量の実態や影響を把握し、一層の排出抑制策を講じること。

(3) O_xの濃度は、NO_xとVOCとのバランスに依存し、NO_xの濃度が改善されても、夏季に都市部で上昇する可能性がある。そのため、自動車排出ガス規制の強化などによるNO_xの削減量に見合ったVOC削減量とするための対策の一層の推進を図るなど、総合的な大気環境対策を推進すること。

(4) 全国的に環境基準の達成率が低いPM_{2.5}について、以下の施策を講じること。

- ① 排出インベントリの精度向上に重要であるため、発生源から排出されるPM_{2.5}の凝縮性粒子を共通の手法で測定することができるよう、汎用性の高い標準的な測定法を定めること。

- ② 船舶や航空機が集中する地域（臨海地域など）からのPM_{2.5}排出総量の実態や影響を把握し、排出抑制対策を講じること。

1 3 市街地土壤汚染対策の推進

(提案要求先 経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) 平成31年春に予定されている改正土壤汚染対策法の施行に際し、各自治体から寄せられる各種の照会に対し、迅速かつ明確に対応すること。
- (2) 狭あいな土地に採用可能で低コストな土壤汚染対策技術の開発促進及び事業者が対策を円滑に行うための助成制度の拡充を図ること。
- (3) 法に基づく調査・対策において、簡易で迅速な分析法の導入を図ること。
- (4) 操業中に可能な浄化技術の開発促進及び操業中の対策に係る助成制度の整備等を講じること。

<現状・課題>

土壤汚染対策法の改正については、平成29年5月19日に公布され、主たる規制強化に係る第二段階施行については、平成31年春に予定されている。改正法及び改正政省令等の内容については、平成28年3月24日に提出した「土壤汚染対策制度の見直しに向けた東京都の意見」及び中央環境審議会土壤制度小委員会においても、自治体の意見を踏まえた検討がなされているものの、調査深度の限定や区域内の土壤の移動管理など、煩雑な仕組みが新たに導入される。

これらについては、政省令の本文、施行通知、調査及び措置に関するガイドライン、更に説明会等において、解釈が示されるものと考えているが、想定外の疑義が生じることは避けられず、自治体の窓口において対応に苦慮することが予想される。

また、中小企業の狭あいな土地における土壤汚染の調査・対策に要する費用負担が大きいことから、土壤汚染対策が進まず円滑な土地利用が進まない懸念がある。

さらに、公共事業（工事）等における土壤汚染対策に係る費用負担の問題が顕在化している。

これらの課題解決のため、国においても法制度の見直しや助成制度の整備等が必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 平成31年春に予定されている改正土壤汚染対策法の施行に際し、各自治体から寄せられる各種の照会に対し、迅速かつ明確に対応できる体制を整備すること。
- (2) 大都市の住宅と工場が混在する狭い土地に対応でき、かつ、資金力に乏しい事業者が低コストで土壤汚染対策が行えるよう早急に汚染処理技術の開発を促進するとともに、事業者が対策を円滑に行うための助成制度の拡充を図ること。
- (3) 事業者が汚染範囲を迅速かつ低コストで確認し、円滑に対策を実施できるよう、都は、条例に定める土壤汚染調査のうち、汚染範囲の絞り込みに使用できる簡易で迅速な分析技術を既に選定している。
国においても、このような技術を参考にして、土壤汚染対策法に基づく調査・対策においても簡易で迅速な分析法の導入を図っていくこと。
- (4) 有害物質を取り扱う操業中事業者に対しては、施設の廃止時に必要となる土壤汚染調査や対策について、制度の周知徹底を図るとともに、施設の廃止時に備えた取組を含めた啓発を行うこと。
また、操業中でも実施できる浄化技術の開発を進めるとともに、対策の実施に必要な資金の助成制度等の促進策を設け、事業者の負担軽減を図ること。
さらに、操業中からの対応を促進するには、土壤汚染の調査・対策を自主的に実施した場合、一定の条件の下で適切に行われたものであれば、法の調査・対策の義務を果たしたことになる制度を創設すること。

1 4 廃棄物・リサイクル対策の拡充

(提案要求先 経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) PCB廃棄物処理の促進を図ること。
- (2) 「都市鉱山からつくる！みんなのメダルプロジェクト」を契機として、小型家電リサイクルの取組の定着に向け、あらゆる小型電子機器等の回収のための支援策を講じること。
- (3) 広域的なレジ袋の削減対策の強化を図ること。

<現状・課題>

- (1) 平成28年8月から施行されたポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法の改正に合わせ、電気事業法の省令等も改正され、高濃度PCB使用製品については処分期間内に使用を終えて廃棄することが義務付けられた。一方で低濃度PCB含有機器（PCB含有の疑いのある機器を含む。）については使用期限やPCB濃度の分析義務が法で定められていない。その上、国からの適正処理に関する周知が不十分であり、国が定める期限までのPCB廃棄物処理の完了が厳しい状況が予想される。

また、PCB廃棄物の処理について、平成28年7月に改訂された国の「PCB処理基本計画」では、都道府県市の役割として、届出をしていない事業者の掘り起こし調査が示されているが、財政負担等が考慮されていない。

低濃度PCBの下限基準値について、電気機器は基準値が設定されており、基準値未満のものは、通常の産業廃棄物として適正に処理されているが、その他のPCB汚染物の下限基準値については、設定されていない。そのため、橋脚等の廃塗料では、電気機器の下限基準値以下の、環境への影響がほとんどない極めて微量の分析結果であっても、PCB廃棄物として処理が必要であり、現場での発生量が多く、処理費用も高額となっている。

改正PCB特別措置法では、法に基づく届出がなされていない高濃度PCB廃棄物等について、都道府県等による事業者に対する報告徴収や立入検査の権限が強化されている。

また、PCB保管事業者が不明等の場合に、都道府県等は高濃度PCB廃棄物の処分に係る代執行を行うこともできるようになったが、代執行に係る人件費等の事務執行に係る費用については財政負担等が考慮されていない。

- (2) 平成25年4月に施行された小型家電リサイクル法では、区市町村が分別収集する責務を負うが、その際、収集・処理コストが増大することのないようにする必要がある。

また、区市町村の回収実態を踏まえ、回収量や質を向上させる仕組みが必要である。

法において、製造事業者は、解体容易性の向上や原材料に配慮しリサイク

ル費用の低減に努めることとなっているが、それらの情報は、収集処理責務がある区市町村において必要である。

一般消費者の小型家電リサイクル制度に対する認知度は低く、平成27年度の経済産業省の調査結果では「知っている」と回答した消費者の割合は約42%にとどまっている。一方、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、国民参加、持続可能性への配慮及びレガシーの観点から、国民が保有する携帯電話をはじめとした小型家電等を回収・処理することで抽出されたりサイクル金属を活用してメダルを制作する「都市鉱山からつくる！みんなのメダルプロジェクト」を平成29年4月1日より開始している。

また、無許可業者による回収が常態化している実態があるが、広域的な営業活動のため、区市町村のみの取組では対応が困難である。

- (3) 資源の保全と廃棄物の発生抑制のためには、消費生活における「使い捨て」を可能な限り回避する必要がある。身近なレジ袋の削減に取り組むことはその第一歩である。また、海ごみの発生防止のためにもレジ袋等の削減が国際的課題となっている。

国内においては、販売事業者が、消費者に対するサービスとしてレジ袋を無償配布することが一般的であり、一度使用されただけで廃棄されることが多い。

都内の一般廃棄物に含まれるレジ袋は年間5万トンに上る。

都は、2020年にはレジ袋の無償配布をゼロにするという目標に向けて取り組んでいるが、より実効性を高めるには広域的な対策が必要である。諸外国では、国レベルの法規制により削減対策を進めている事例もある。

<具体的要求内容>

- (1) PCB廃棄物の早期かつ適正な処理の推進に向けて、

① 低濃度PCB含有機器（PCB含有の疑いのある機器を含む。）について使用期限やPCB濃度の分析義務を法で定めること。コンデンサー等の封じ切りの電気機器については、分析により生じる代替機器購入費用等について財政措置を講じること。

また、国が把握している電気工作物設置者のデータ等を活用し、使用中の事業者に対して、国が期限内の適正処理について指導するとともに周知を図ること。

② 低濃度PCB廃棄物の処理体制は確保されつつあるが、処理できない品目もあるため、現行の処理施設において無害化処理認定の品目を増やす等により処理できない品目をなくすこと。

③ 廃塗料等の低濃度PCB廃棄物についても、電気機器同様に下限基準値を設定するとともに、処分期間内の適正処理を推進すること。

④ PCB廃棄物の処理を促進するため、PCBを含む安定器の掘り起こし調査について、より効率的かつ具体的な手法を確立すること。

また、自治体がPCBを含む電気機器及び安定器に関する掘り起こし調査を実施する場合は、自治体に過度の負担が生じないように財政措置を講

じるとともに調査に必要な支援を行うこと。

- ⑤ 高濃度PCB廃棄物の行政代執行に係る経費について、処分費用に対してだけでなく、事務執行に係る費用に対しても財政措置を講じるとともに円滑な行政代執行に必要な支援を行うこと。

- (2) 小型家電リサイクルに当たっては、区市町村における回収コストに過度の負担が生じないように必要な財政措置を講じること。

区市町村の回収実態を踏まえた回収品目の優先順位付けや回収目標等質や量を向上させる仕組みを検討すること。

小型家電の解体方法や原材料等リサイクル技術に関する情報を取りまとめ区市町村に提供し、区市町村による収集促進を図ること。

東京2020オリンピック・パラリンピックに向けた「都市鉱山からつくる！みんなのメダルプロジェクト」を契機として、一般消費者への小型家電リサイクル制度の浸透及び回収率の向上を図ること。

違法な回収事業者への対策を区市町村が定める処理計画に位置付けるとともに対策への支援策を講じること。

- (3) 国は、レジ袋の削減に向けて、有料化を含む広域的な施策の強化を検討すること。

1 5 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)

- (1) 花粉発生源対策に寄与する森林循環を推進するため、「花粉症対策苗木への植替えの促進事業」の拡充及び見直しを図ること。
- (2) 森林循環の促進に必要な基盤整備を一層拡充すること。
- (3) 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。
- (4) 森林循環を促進するように森林経営計画制度を見直すこと。

<現状・課題>

現在の森林は、木材価格の下落などによる林業の低迷により、管理が停滞し、若い森林が極端に少ない偏った齢級構成となっている。このため、二酸化炭素の吸収能力の低下や、花粉を多く飛散する30年生以上のスギ等の比率が高くなるなど、森林の機能が損なわれている。

このような偏った齢級構成の是正、森林の多面的機能の発揮、花粉飛散量の低減に加え、国の掲げる木材自給率50%の目標を達成していくためには、伐採・利用・植栽・保育という森林循環を促進し、利用と公益の調和を図りつつ持続的な森林経営を確立していく必要がある。

そこで、都は平成18年度から、森林所有者と協定を結んで、伐採及び花粉の少ないスギの植栽・保育を実施するとともに、林道等基盤整備や多摩産材の利用拡大等に取り組んできた。

しかし、都が実施した平成28年度の花粉症患者実態調査では、都内におけるスギ花粉症有病率が48.8%と5年前の調査と比較して大きく増加しており、スギ林等の伐採更新の促進が急務の課題となっている。

一方、国では、「花粉症対策苗木への植替えの促進事業」を実施しているが、単年度予算事業であり複数年度に渡る植替え事業への適用が困難なうえ、予算規模も小さいため、活用範囲が限られている。

また、林道等の基盤整備に対して、新たに「森林資源循環利用林道整備事業」が開始されたところであるが、森林の植替えを促進するためには、より一層の林道整備が必要である。

このため、森林循環の促進に向け、国においても以下について積極的に取り組むこと。

<具体的要求内容>

- (1) 花粉発生源対策に寄与する森林循環を推進するための制度の見直し

「花粉症対策苗木への植替えの促進事業」の更なる活用に向け、事業実施方法の見直しと予算規模の拡大をはかること。

(2) 森林循環の促進に必要な基盤整備の拡充

森林の多面的機能の発揮、花粉飛散量の低減、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について一層拡充すること。

(3) 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施策について、民間利用の一層の促進や都市の木質化に向けた技術研究開発の推進などの施策を拡充すること。とりわけ、2020年オリンピック・パラリンピック大会における国産材の活用については、木材供給体制の整備等を含めた幅広い支援を行うこと。

(4) 森林循環を促進するような森林経営計画制度の見直し

林業事業者が、森林所有者に代わって、積極的に伐採・植栽・保育を行えるように、森林経営計画における伐採の制限を緩和するなど制度の見直しを図ること。

1 6 東京湾の水質改善対策の促進

(提案要求先 農林水産省・国土交通省・環境省)
(都所管局 政策企画局・都市整備局・環境局・建設局・港湾局・下水道局)

東京湾の水質改善に資する施策に対し必要な財政措置を講じるなど、国が中心となって広域的な視点からその実施を推進すること。

<現状・課題>

東京湾の水質については、有機汚濁の代表的な水質指標であるCOD（化学的酸素要求量）がこの20年間で大幅には改善されておらず、窒素、りん等の流入による東京湾の富栄養化に伴う赤潮や青潮の発生、雨天時における糞便性大腸菌群の増加などの課題が依然として存在する。

現在、「東京湾再生のための行動計画（第二期）（平成25年5月31日付東京湾再生推進会議策定）」に基づき、東京湾再生に向けた取組が進められており、関係する他の自治体とともに広域的な取組を進めることが重要となっている。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会では、お台場海浜公園において、トライアスロン競技等の開催が予定されている。このことを踏まえ、東京湾の水質改善に向けた各種の対策を一層加速していく必要がある。

<具体的要求内容>

東京湾の水質改善に向け、関係自治体に取り組む以下の施策に対し、必要な財政措置を講じるなど、国が中心となって広域的な視点からその実施を推進すること。

○下水道

合流式下水道の改善、高度処理の導入促進等

○雨水流出抑制

貯留・浸透施設の設置等

○農業集落排水施設

未整備地域の整備促進、老朽化施設の更新整備、高度処理の導入促進等

○河川・港湾

河川や運河等での汚泥しゅんせつ等の有機汚濁対策、湿地や河口並びに港湾における干潟整備等の自然再生

1 7 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27年度実績で646万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 平成26年4月及び平成27年8月から計31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。また、目標値は、未達成の事業者の底上げを図るという位置付けであるが、既に定期報告事業者の7割が達成している数値となっている。発生抑制は、食品リサイクル法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 平成27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。

18 ヒアリ等の侵入、定着防止措置の実施

(提案要求先 国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局・港湾局)

危険な特定外来生物であるヒアリ等を国内へ侵入定着させないため、関係国と協力して混入防止が確実に実施されるような仕組みづくりを進めるとともに、ヒアリ等が確認された場合には速やかに防除を実施すること。国以外の者が防除を行う場合には、十分な財政支援及び技術支援を実施すること。

<現状・課題>

平成29年6月9日に兵庫県尼崎市において国内で初めて特定外来生物である「ヒアリ」が確認されて以降、これまでに「ヒアリ」及び「アカカミアリ」（以下「ヒアリ等」という。）が全国各地の港湾施設のみならず物流拠点でも確認されている。

ヒアリ等は攻撃性があり、人体への被害等を及ぼす生物であることから、ヒアリ等が国内に定着した場合、国民の生活に大きな影響を与える可能性がある。

また、ヒアリが定着している米国では、人体への被害に加え、年間の経済損失が60億ドルに上ると報告されており、その駆除に要する労力やコストは甚大なものとなることから、ヒアリ等の定着防止は正に喫緊の課題である。

そのためには、ヒアリ等を海外から侵入させないための予防的な防除が何より重要であるとともに、侵入が見られた場合には、初期段階における徹底的な防除と継続的なモニタリング調査による定着防止措置が必要である。

よって、次の事項について、国の緊急的かつ継続的な実施を強く求める。

<具体的要求内容>

- (1) 特定外来生物被害防止基本方針（平成26年3月18日閣議決定）の趣旨を踏まえ、今後とも関係地方公共団体との緊密な連絡調整の下に対策を講じること。
- (2) ヒアリ等が定着している海外港湾等からの貨物に対し、ヒアリ等の混入を防止する方法等を検討し、関係国と協力して混入防止が確実に実施されるような仕組みづくりを進める等、海外からの貨物に係る予防的防除を実施すること。
- (3) 上記(2)の対策が講じられるまでの間、東京港の外貿コンテナふ頭及びその周辺におけるヒアリ等の調査について継続して実施すること。
- (4) ヒアリ等が確認された場合には、速やかに根絶及び拡散防止のための措置を講じること。
- (5) 今後も既にヒアリ等が定着している国や地域からのコンテナを取り扱う国際港湾・空港エリアからヒアリ等が侵入することが想定されることから、コ

ンテナの流通経路の把握、点検・調査の方法、緊急防除の実施体制など効果的な防除に関して検討し、関係事業者に早期に周知すること。

- (6) 地方公共団体及び関係事業者が調査・防除等を実施する場合の財政支援及び技術支援を実施すること。