平成３１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)

平成３０年１１月

東京都

東京都では、本年６月に平成３１年度の国の施策及び予算に対する提案要求を取りまとめ、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取りまとめました。

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。

平成３０年１１月

東　京　都

# 目　次


| 事　項　名 | 頁 |
|---|---|
| 平成３１年度　国の予算編成に対する東京都の提案要求（概要） | 1 |
| 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 | 2 |
| **１　地方分権改革** | 3 |
| 1 分権型社会の実現 | 4 |
| **２　行財政改革** | 7 |
| 1 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 | 8 |
| 2 地方法人課税の分割基準の適正化 | 10 |
| 3 自動車関係税の充実確保 | 12 |
| 4 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化 | 15 |
| **３　災害対策** | 17 |
| 1 首都直下地震対策の具体的な推進 | 18 |
| 2 帰宅困難者対策の推進 | 20 |
| 3 国土強靱化の推進 | 22 |
| **４　都市整備** | 23 |
| **（１）都市づくり・防災** | |
| 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 | 30 |
| 3 総合的な治水対策の推進 | 38 |
| 4 高規格堤防（スーパー堤防）事業の推進 | 56 |
| 5 東京港の地震・津波・高潮対策の推進 | 58 |
| 6 下水道事業に対する交付制度の拡充 | 59 |
| 7 不法係留船対策の推進 | 61 |
| 8 国際競争力強化に資するまちづくりの推進 | 63 |
| 9 市街地の開発に係る諸事業の推進 | 64 |
| 10 既存住宅ストックの活用促進 | 69 |
| 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 | 73 |
| 12 荒川第二・第三調節池の整備推進 | 77 |
| 13 ブロック塀等に対する安全対策への支援【新規】 | 79 |
| **（２）道路・鉄道** | |
| 14 外かく環状道路の早期完成 | 81 |
| 15 高速道路網の整備推進及び有効活用等 | 83 |
| 16 国道等の整備推進 | 89 |
| 17 道路・橋梁事業の推進 | 92 |
| 18 鉄道駅のバリアフリー化の推進 | 100 |
| 19 都市鉄道ネットワーク等の強化 | 103 |
| 20 BRT整備推進のための制度の創設・拡充 | 106 |
| 21 連続立体交差事業の推進 | 108 |
| 22 無電柱化事業の推進 | 110 |
| **（３）基地対策・空港・港湾** | |
| 23 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 | 114 |
| 24 物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進 | 121 |
| 25 大型クルーズ客船ふ頭の整備推進 | 123 |
| 26 震災にも強い東京港の機能強化 | 124 |
| 27 島しょ港湾等の防災対策の推進 | 125 |
| **５　環境・エネルギー** | 127 |
| 1 気候変動対策の推進 | 128 |
| 2 ゼロエミッションビークルの普及促進 | 141 |
| 3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大 | 143 |
| 4 水素社会の実現に向けた着実な取組 | 147 |
| 5 公園整備事業等の推進 | 151 |
| 6 道路環境対策の推進 | 155 |
| 7 森林循環促進に向けた施策の拡充 | 157 |
| 8 食品ロス削減施策の推進 | 159 |
| 9 プラスチック対策の推進【新規】 | 161 |

| 事　項　名 | | 頁 |
|---|---|---|
| **６** | **福祉・保健・医療** | 163 |
| | 1　少子社会対策の推進 | 164 |
| | 2　特別な支援を要する子供と家庭に係る施策の充実 | 169 |
| | 3　保健医療施策の推進 | 172 |
| | 4　乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進 | 173 |
| **７** | **生活・産業** | 175 |
| | 1　国際金融都市・東京の実現 | 176 |
| | 2　ＭＩＣＥ推進施策の抜本的な強化 | 178 |
| | 3　外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和 | 179 |
| | 4　外国人旅行者の受入環境整備の拡充 | 180 |
| | 5　都市農業の振興と都市農地の保全に向けた制度改善 | 182 |
| | 6　ライフ・ワーク・バランスの推進 | 184 |
| | 7　障害者の就業支援策の一層の充実 | 190 |
| | 8　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 | 192 |
| | 9　中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進 | 193 |
| **８** | **スポーツ・青少年・教育** | 197 |
| | 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 | 198 |
| | 2　学校における働き方改革の実現 | 202 |
| | 3　東京２３区の大学の定員増抑制等の見直し | 205 |
| | 4　学校施設の空調設備整備に対する支援【新規】 | 206 |
| **９** | **治安対策** | 209 |
| | 1　首都東京を守るテロ対応力の強化 | 210 |
| | 2　サイバー攻撃対策の強化 | 211 |
| | 3　総合的な治安対策の充実・強化 | 213 |
| | 4　国民保護事案に関する対策の推進 | 224 |
| 参考 | 1　省庁別提案要求事項一覧 | 227 |
| | 2　所管局別提案要求事項一覧 | 231 |

# 平成３１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 | **「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～** |
| | ○ 無電柱化事業の推進 |
| | ○ 木造住宅密集地域の整備促進、建築物の耐震化の推進（緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進） |
| | ○ 下水道事業に対する交付制度の拡充 |
| | ○ 荒川第二・第三調節池の整備推進 |
| | ○ 乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進 |
| | ○ 島しょ港湾等の防災対策の推進 |
| | ○ ブロック塀等に対する安全対策への支援【新規】 |
| | ○ 学校施設の空調設備整備に対する支援【新規】　など |
| 2 | **「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～** |
| | ○ 少子社会対策の推進 |
| | ○ 特別な支援を要する子供と家庭に係る施策の充実（児童に関する相談支援機能の強化） |
| | ○ 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、ライフ・ワーク・バランスの推進 |
| | ○ 公務員の働き方改革に向けた勤務条件の弾力化、学校における働き方改革の実現 |
| | ○ 障害者の就業支援策の一層の充実 |
| | ○ 鉄道駅のバリアフリー化の推進 |
| | ○ 東京２３区の大学の定員増抑制等の見直し |
| | ○ 保健医療施策の推進（受動喫煙防止対策の推進）　など |
| 3 | **「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～** |
| | ○ 気候変動対策の推進（実効性ある温室効果ガス削減対策の実施） |
| | ○ ゼロエミッションビークルの普及促進 |
| | ○ 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 |
| | ○ 食品ロス削減施策の推進 |
| | ○ プラスチック対策の推進【新規】 |
| | ○ 国際金融都市・東京の実現 |
| | ○ 中小企業のビジネスチャンスの拡大を図る取組の推進 |
| | ○ 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | ○ 外かく環状道路の早期完成、高速道路網の整備推進及び有効活用等 |
| | ○ 都市鉄道ネットワーク等の強化 |
| | ○ 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | ○ 森林循環促進に向けた施策の拡充【最重点化】　など |
| 4 | **東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功** |
| | ○ 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 |
| | ○ 首都東京を守るテロ対応力の強化、サイバー攻撃対策の強化　など |
| 5 | **地方分権に資する地方税財政制度の抜本的改革の推進** |
| | ○ 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） |
| | ○ 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | ○ 地方法人課税の分割基準の適正化、自動車関係税の充実確保【最重点化】 |

※ 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3、最重点化2）

| | 最重点事項 |
|---|---|
| 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 |
| 平成30年度後期提案要求（H29.11） | 57 |
| 平成30年度前期提案要求（H29.6） | 54 |

# 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、１０項目３０施策について、平成３１年度予算における確実な措置等に向け、都と関府省庁との間で具体的な協議を進めている。

## ２ 要望事項（10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１０回 幹事会(平成３０年１１月５日開催)】

| 項目番号 | 施　　策 |
|---|---|
| 1 | **競技会場の整備等** |
| | 競技会場の整備 |
| | 安定的な大会運営 |
| | 競技会場等となる都立公園及び海上公園の整備 |
| | 競技会場周辺の防災対策の強化 |
| 2 | **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 |
| | 会場周辺道路・公共交通機関の整備 |
| | 拠点駅周辺の基盤整備 |
| | 羽田空港の機能強化 |
| | 大型クルーズ客船ふ頭の整備 |
| | 大会期間中の円滑な輸送の実現 |
| 3 | **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 |
| | 道路のバリアフリー化 |
| 4 | **テロ対策など治安対策等の強化** |
| | 治安の維持向上 |
| | 首都東京を守るテロ対応力の強化 |
| | 防災・危機管理体制の強化 |
| 5 | **外国人旅行者の受入体制の整備** |
| | 快適な滞在環境の整備 |
| 6 | **大会開催都市にふさわしい環境の整備** |
| | 大会開催に向けた緑化の推進 |
| | 大会開催に向けた環境施策の推進 |
| | 暑さ対策の推進 |
| 7 | **スポーツ・教育・文化の振興** |
| | 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 |
| | 文化プログラムの推進 |
| 8 | **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 |
| | 大会を契機とした経済活性化 |
| 9 | **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 |
| | 障害者スポーツの振興 |
| | 鉄道のバリアフリー化（再掲） |
| | 道路のバリアフリー化（再掲） |
| 10 | **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盛上げ |
| | 日本文化の魅力発信の充実 |

※ 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　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

（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）地方消費税の充実を含めた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。

そのためには、国から地方への権限移譲、国の手続的関与の廃止・縮小等と併せて、国と地方の税財政制度を抜本的に見直し、一層の地方分権を進める必要がある。

地方分権改革を進めることに伴い、地方が果たすべき役割が更に高まることは明らかである。

日本全体が将来にわたり成長し続けるためには、日本の各地方がそれぞれの役割を果たし、個性や強みを発揮してそれぞれの地域の活力向上に取り組むことが重要である。

こうしたことから、地方が地域の課題に自主的に取り組めるよう、地方自治体の課税権や受益と負担の関係などを踏まえた上で、役割と権限に見合った財源を確保していく必要がある。

しかし、歳出の比率が国４：地方６である一方、国民が負担する租税収入の比率は国６：地方４と逆転した状況となっている。

本来目指すべき方向は、地方分権の確立に向けた国と地方の役割分担の見直しと併せ、国と地方の税収比率を歳出比率に見合うものとしていくことであり、そのためには、地方消費税の拡充をはじめとする地方税の充実強化を図るべきである。

また、地方交付税の持つ財源保障機能や財源調整機能をより適切に発揮させていくことも重要であり、地方交付税の法定率を引き上げるとともに、地方の実態に見合った財政需要を地方財政計画に反映すべきである。

＜具体的要求内容＞

（１）地方の真の自立を確立するため、地方が担う事務と責任に見合うよう、国

と地方の税財政制度を抜本的に見直し、国から地方への税源移譲を推進すること。

（２）地方消費税の充実を含めた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的財政調整については、行わないこと。

（３）地方の実態を踏まえた適正な財政需要に基づき、必要な地方交付税総額を確保するとともに、地方交付税の財源保障機能と財源調整機能を堅持すること。

# 2 行財政改革

# １　東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築

（提案要求先　総務省・財務省）
（都所管局　財務局・総務局・主税局）

（１）地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築に向けた改革を推進すること。また、税制度の見直しに当たっては、東京を標的とする制度の導入は行わないこと。

（２）地方分権に反する地方税を縮小するような措置の導入は行わないこと。

（３）地方法人課税における税源の偏在を是正する新たな措置を行わないこと。また、法人事業税の分割基準において、本来の目的から逸脱した、都市部の税収を地方に配分する不合理な改正を行わないこと。法人事業税の暫定措置については、期限の到来をもって確実に廃止すること。

＜現状・課題＞

消費税を含む税体系の抜本的改革までの暫定措置として導入された地方法人特別税及び地方法人特別譲与税については、消費税率１０％段階で廃止され、法人事業税へと復元されることとされている。

一方、地方法人税は、法人住民税の国税化という地方分権の観点からは容認することができない制度であるにもかかわらず、その規模が拡大されることとなり、あわせて、都道府県税である法人事業税の一部を区市町村へ交付する法人事業税交付金も創設されることとされている。

加えて、平成３０年度税制改正において、地方消費税の清算基準について、最終消費地と税収の最終的な帰属地を一致させるという清算基準の本来の趣旨から逸脱する見直しが行われた。

こうした中、平成３０年度与党税制改正大綱では、「特に偏在度の高い地方法人課税における税源の偏在を是正する新たな措置について、消費税率１０％段階において地方法人特別税・譲与税が廃止され法人事業税に復元されること等も踏まえて検討し、平成３１年度税制改正において結論を得る。」と、再び税源の偏在を理由に、新たな偏在是正措置を行う考えが明記され、総務省において「地方法人課税に関する検討会」が設置されるなど、検討が進められている。

真の地方自治とは、地方自治体が自らの権限と財源によってその役割を果たす

ことで初めて実現するものであり、地方税を縮小するような地方分権に反する措置の導入や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的財政調整を行うことがあってはならない。

東京を標的とした税制度の見直しを繰り返し、地方間の税収格差を調整したとしても、地方の活性化につながらないばかりか、日本全体が縮小し、負のスパイラルに陥るだけである。

日本全体を持続的成長に導くためには、東京が力強いけん引役となり世界からヒトとカネを呼び込みパイを増やすとともに、東京を含む地方が自らの権限と財源を以てそれぞれの地域を活性化させることが極めて重要である。

そのために今、地方財政に必要なことは、限られた財源の奪い合いではなく、真の地方自治の実現に向けた地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築であり、その実現に向けた改革を進めていくべきである。

＜具体的要求内容＞

（１）地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築に向けた改革を推進すること。また、税制度の見直しに当たっては、東京を標的とする制度の導入は行わないこと。

（２）地方分権に反する地方税を縮小するような措置の導入は行わないこと。

（３）地方法人課税における税源の偏在を是正する新たな措置を行わないこと。また、法人事業税の分割基準において、本来の目的から逸脱した、都市部の税収を地方に配分する不合理な改正を行わないこと。法人事業税の暫定措置については、期限の到来をもって確実に廃止すること。

## ２　地方法人課税の分割基準の適正化

（提案要求先　総務省）
（都所管局　主税局）

（１）大都市にとって不利益となっている分割基準の適正化を図ること。

（２）地方法人課税の分割基準の不合理な見直しを行わないこと。

＜現状・課題＞

分割基準は、複数の地方自治体に事務所等を持つ法人について、課税標準である所得等を関係自治体間で配分するための基準である。法人が自治体から受ける行政サービスの対価として税を負担するという応益原則に基づき、法人の事業活動が行われている地域に税収が正しく帰属するよう、各自治体における事業活動の規模を適切に反映したものでなければならない。

一方で国は、法人事業税の分割基準について、これまで幾度にもわたり、社会経済情勢の変化等を名目としつつも、実質的には財政調整を目的とする都市部に不利益な改正を行っており、現在の基準は法人の事業活動の規模を適切に反映したものとなっていない。

さらに、平成３０年度与党税制改正大綱では、地方法人課税における税源の偏在を是正する新たな措置について検討することとされており、その一環として、分割基準の本来の目的から逸脱した、都市部の税収を地方に配分する不合理な改正を再び行うことが懸念される。

分割基準を財政調整の手段として用いることは、行政サービスの受益と事業活動との対応関係を歪め、基準そのものに対する信頼を失わせるものであり、こうした不合理な改正を行うべきではない。

＜具体的要求内容＞

（１）法人事業税の分割基準を、従業者数など法人の都道府県ごとの事業活動の規模を適切に反映したものとすること。

（２）地方自治体間の財政調整の手段として、地方法人課税の分割基準の見直しを行うなど、税制の姿を歪める不合理な改正は行わないこと。

参　考

## 【不合理な法人事業税分割基準改正の推移】

| 区　分 | 昭和37年度<br>改正前 | 昭和37年度 | 昭和45年度 | 平成元年度 | 平成17年度 | 現行 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 製造業 | 従業者数 | 資本金１億円<br>以上の法人<br>本社従業者数<br>は1/2 | → | 資本金１億円<br>以上の法人<br>工場従業者数<br>は1.5倍 | 本社従業者数の<br>1/2措置を廃止 | 従業者数<br>資本金１億円<br>以上の法人<br>工場従業者数<br>は1.5倍 |
| 銀行業<br>保険業 | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数 | → | 資本金１億円<br>以上の法人<br>本社従業者数は<br>1/2 | → | 同上 | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数 |
| 証券業 | 従業者数 | → | 同上 | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数 | 同上 | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数 |
| サービス<br>産業等<br>※ | 従業者数 | → | 同上 | → | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数<br>本社従業者数の<br>1/2措置を廃止 | 1/2を事務所数、<br>1/2を従業者数 |

※電気・ガス供給業、倉庫業、鉄道業・軌道業を除く。

## 【不合理な法人事業税分割基準の改正による都の減収額の推移】

（単位：億円）

| 年　度 | 平成21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 減収額 | 1,060 | 885 | 930 | 1,038 | 1,297 | 1,405 | 1,779 | 1,859 | 1,731 | 1,850 |

(注)平成３０年度は当初予算ベース。
　　平成２０年度から、法人事業税の一部が国税化されている。

## ３　自動車関係税の充実確保

（提案要求先　総務省・財務省）
（都所管局　主税局・財務局）

（１）車体課税は、環境負荷など自動車の社会的コストに対し、地方自治体が実施する施策のための貴重な財源となっていることから、現在の税収規模を維持すること。

（２）消費税率の引上げに伴う需要変動を平準化するための対策を講じる場合には、地方自治体に減収が生じることのないよう、確実に代替財源を確保すること。

（３）燃料課税については、現在の税率水準を維持すること。

＜現状・課題＞

自動車の使用は、環境負荷の発生、道路施設の利用、交通行政サービスの享受等の社会的コストを伴うものである。地方自治体は、こうしたコストに対する施策を実施する役割を担っており、とりわけ、道路施設については新たな建設だけではなく、維持・更新の必要性が増している。

このため、地方自治体がそれらの対応に要する財源として、自動車の所有者に一定の負担を求める車体課税を安定的に確保することが不可欠である。

こうした中、平成２９年度与党税制改正大綱において、平成３１年度税制改正までに、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講じることとされている。税負担の軽減に関しては、経済産業省等から税制改正要望がなされ、自動車産業界も強く訴えているところであり、減収につながる見直しが懸念される。

また、自動車取得税については、消費税率１０％への引上げ時である平成３１年１０月に廃止することとされたが、その減収分については、自動車税及び軽自動車税における環境性能割の導入により一部が補填されるものの、現在の税収規模確保の見通しは立っていない。

加えて、本年６月に策定された「経済財政運営と改革の基本方針 2018　～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～」において、消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車の購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討することとされており、減収が生じることのないよう、確実に代替財源を確保することが必要不可欠である。

また、燃料課税については、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響や地方自治体の安定的な財源となっていることなどを踏まえ、引き続き、現在の税率水準を維持すべきである。

なお、我が国における自動車の取得・保有・走行（燃料課税）に係る自動車関係税としての税負担額は、諸外国と比較しても低い水準にある。

＜具体的要求内容＞

（１）車体課税は、環境負荷など自動車の社会的コストに対し、地方自治体が実施する施策のための貴重な財源となっていることから、現在の税収規模を維持すること。

（２）消費税率の引上げに伴う需要変動を平準化するための対策を講じる場合には、地方自治体に減収が生じることのないよう、確実に代替財源を確保すること。

（３）燃料課税については、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響や地方自治体の安定的な財源となっていることなどを踏まえ、引き続き、現在の税率水準を維持すること。

参　　考

【「平成２９年度与党税制改正大綱」（平成２８年１２月８日）から抜粋】

第一　５　車体課税の見直し

平成３１年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

【「経済財政運営と改革の基本方針 2018　～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～」（平成３０年６月１５日）から抜粋】

第３章　２．2019 年 10 月１日の消費税率引上げと需要変動の平準化

（４）耐久消費財対策

2014 年４月の消費税率引上げ時に耐久消費財を中心に駆け込み需要とその反動減が生じたことを踏まえ、2019 年 10 月１日の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車や住宅などの購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討する。

【「平成３１年度税制改正に関する経済産業省要望　【概要】」（平成３０年８月）から抜粋】

車体課税の抜本的見直し（自動車税・自動車取得税・自動車重量税・軽自動車税）

・　平成２９年度与党税制改正大綱等を踏まえ、簡素化・ユーザー負担の軽減に資する以下要望を行う。

（１）自動車の保有に係る税負担の軽減

平成２９年度与党税制改正大綱等に基づき、以下を含む抜本的見直しを行う。

①　自動車税の引き下げ

⇒　軽自動車税の負担水準を基準とした税率引き下げ

（２）消費税率引き上げによる需要平準化のための対策

「経済財政運営と改革の基本方針２０１８」を踏まえ、消費税率引き上げに

よる需要変動を平準化するため、取得段階のユーザー負担の軽減に向けた必要な対応を検討し、措置を講ずる。

【自動車関係税の都における収入額】

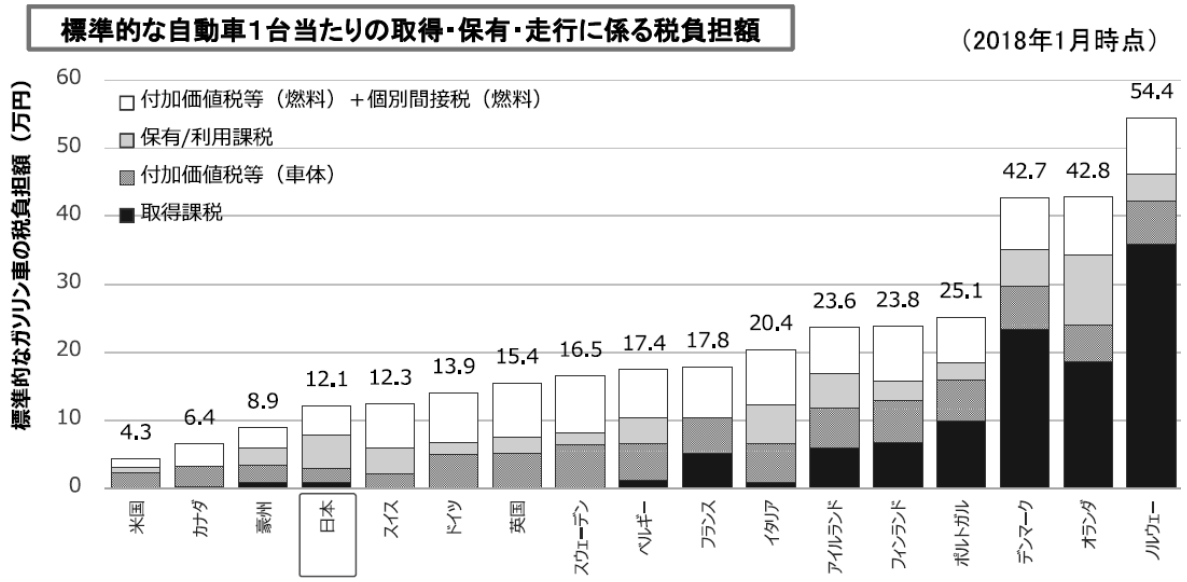
（単位：億円）

| 税　目 | 平成２６年度 | 平成２７年度 | 平成２８年度 | 平成２９年度 | 平成３０年度 |
|---|---|---|---|---|---|
| 自動車税 | １，０６８ | １，０５６ | １，０４６ | １，０４６ | １，０５２ |
| 自動車取得税 | ９２ | １３８ | １４３ | １７３ | １７６ |
| 軽油引取税 | ４１２ | ４０９ | ４０８ | ４０８ | ４０８ |
| 地方揮発油譲与税 | ２１ | ２２ | ２１ | ２１ | ２０ |

（注）平成３０年度は当初予算

（注）自動車取得税及び軽油引取税について、法定目的税として収納された額は除く

【乗用車の取得・保有・走行（燃料課税）に係る年間税負担額の国際比較】




※1　各国税率は2018年1月時点。車体価格180万円（税抜）、排気量1,800cc、車両重量1.5t、燃費15.3km/L（JC08モード）、馬力104kW、排出係数2.32kg$CO_2$/L、年間走行距離10,000km、欧州排ガス規制Euro 6水準と仮定し計算。但し、取得時に課税される税は、平均保有期間（7年）を勘案し、取得時の税額の7分の1を計上。

※2　ガソリン価格（税抜）は、日本55.2円/L、ベルギー0.49EUR/L、デンマーク3.75DKK/L、フィンランド0.42EUR/L、フランス0.44EUR/L、ドイツ0.44EUR/L、アイルランド0.44EUR/L、イタリア0.46EUR/L、オランダ0.44EUR/L、ポルトガル0.45EUR/L、スウェーデン4.39SEK/L、スイス0.55CHF/L、英国0.33GBP/L、カナダ0.75CAD/L、米国0.49USD/L、豪州0.81AUD/L、ノルウェー4.88NOK/L（IEA, Energy Prices and Taxes, Volume 2016 Issue 3の2015年第4四半期、2016年第1四半期の各国平均値）。

※3　為替レートは、114円/USD、127円/EUR、88円/CAD、86円/AUD、159円/GBP、117円/CHF、17円/DKK、13円/SEK、14円/NOK（みずほ銀行外国為替相場2015年1月から2017年12月の月中平均値）。

※4　ベルギーはフラマン地域、スイスはジュネーブ州、米国はニューヨーク州マンハッタンを想定。また、フランスの取得税はパリ市、イタリアの車体課税はローマ市、オランダの保有税は北ホラント州、豪州の保有税はニューサウスウェールズ州の税率を適用。

注　環境省「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」より抜粋。

# ４　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、今年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り、法令の枠内の手法では不十分で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する「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

# 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り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、国の政治経済の中枢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　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、引き続き事業を実施すること。

また、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 30 年 7 月現在）

【施 設 数】968 所（国等 26、都立 204、区市町村 235、民間 503）

【受入人数】約 34.9 万人※

（国等 約１万人、都立 約 7.3 万人、区市町村 約 9.6 万人、民間 約 17 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 38.0％

# ３　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。

国は、地域計画に基づき実施される取組に対する関係府省庁の支援として、２９の関係府省庁の交付金・補助金等の交付の判断に当たって、一定程度配慮するとしている。しかし、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。

# 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平成３７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の交付対象限度額の割増しを行うこと。

（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、平成３０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平成３７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、平成３１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。

（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、平成３１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平成３２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**

**〇事業概要**

・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、平成３１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（Ｉｓ値が０．３未満相当の建築物）の解消、平成３７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（耐震診断は平成３０年度末までに着手したもの、補強設計及び耐震改修は平成３０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）

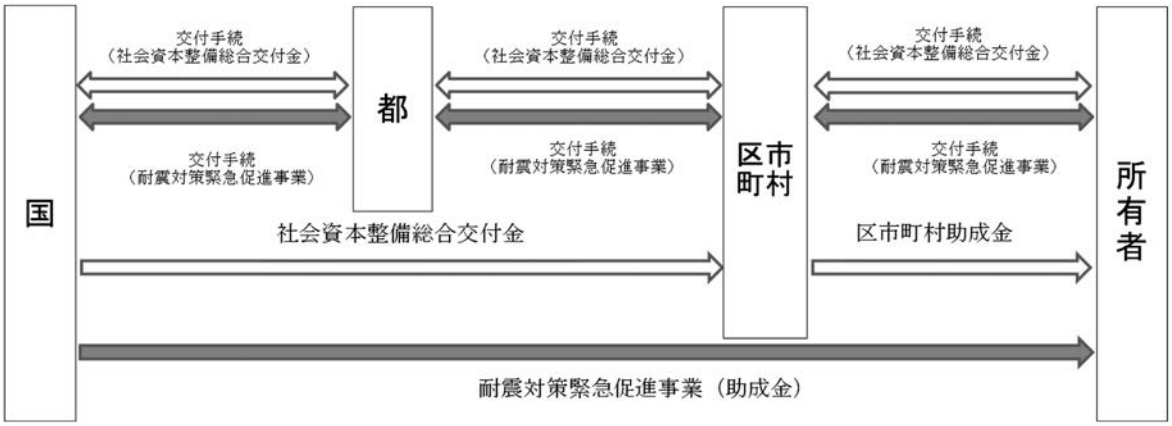
| 緊促※ | 社会資本総合交付金 | 地方自治体 | 自己負担 |
|---|---|---|---|
| 1/15 | 1/3 | （都 1/3 及び区市町村 1/6） | 1/10 |

■　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

**<u>○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</u>**



## ○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

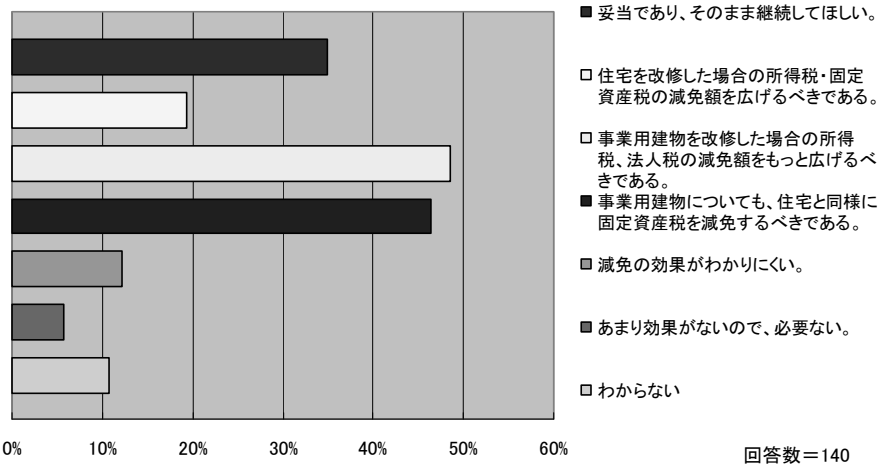
⇒建築物：７５，４５０円／㎡、マンション：７３，９５０円／㎡

■　現行（東京都の場合）

■　提案

## ○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<br>地方公共団体以外が実施する場合<br>国１／３＋地方公共団体１／３ |
| 耐震改修等 | 補助対象：耐震改修工事費（建替え含む。）<br>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。）<br>①耐震改修工事費 ×２３．０％（国１１．５％＋地方公共団体１１．５％）<br>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<br>②耐震改修工事費<br>100 万円未満の場合　20 万円<br>100 万円以上 200 万円未満の場合　30 万円<br>200 万円以上 300 万円未満の場合　50 万円<br>300 万円以上　　の場合　70 万円<br>各金額について、国費で１／２を補助 |
| | 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】<br><br>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ＰＤＣＡサイクルを実施する区市町村<br>交付対象：耐震設計等費及び耐震改修費用を合算した額<br>交付対象限度額：100 万円<br>（ただし改修工事費の８割を限度とする。）<br>交付率：１／２<br>対象建築物：マンションを除く住宅<br>※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 ㎡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 |

# 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不燃化に向け重点的に取組を行っている地域（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）密集事業や新防火規制に係る税制上の優遇措置を講じること。
（４）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。
（５）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。
（６）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不燃化に向け重点的に取組を行っている地域（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、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。

＜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、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。

また、無電柱化の促進などにも必要な財源を確保すること。

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の助成を認めること。

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木密地域において必要な避難場所を確保するため、避難場所の候補地となる箇所周辺の不燃化促進などに対する助成制度を創設すること。

（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）耐火性の高い建物への建替えや主要生活道路の整備を促進するため、密集事業施行区域や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ついて、登録免許税などの税制上の優遇措置を講じること。

（４）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。

（５）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。

（６）木密地域の権利者などが移り住みた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に対する助成制度を創設すること。

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 | ・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。<br>・延べ面積が５００㎡を超えるものは、耐火建築物とする。 |
| 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 | 「保証ありコースの場合」<br>１，０００万円、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<br><br>「保証なしコースの場合」<br>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 |
| 融資金利 | 「保証ありコースの場合」<br>１．０４％（全期間固定金利）<br><br>「保証なしコースの場合」<br>２．８０％（全期間固定金利）<br><br>※いずれも平成 30 年 10 月 1 日から適用 |
| 返済方法 | 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 |

5　建築基準法の一部を改正する法律案

【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の確保を実現

・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創設

【現状と今後の予定】

・事業スキーム等の検討を実施中

・平成３０年度、先行的に実施する地区を選定して実施方針を作成し、事業者募集を実施予定

【想定される支援策の例】

・民間事業者に対する建設費補助

・居住者に対する移転費補助

・居住者に対する住宅費用の低廉化補助

・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。

参　　考

国土交通省平成３０年度予算の動向について
（国土交通省：予算概要平成３０年１月２０日資料より）

○平成３０年度の公共事業関係予算は、ほぼ前年並の予算が確保

（単位：億円）

| 項　　目 | ３０年度 | ２９年度 | 対前年度比 |
|---|---|---|---|
| 国土交通省予算（国費） | ５８，０４７ | ５７，９４６ | １．００ |

※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。

○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）

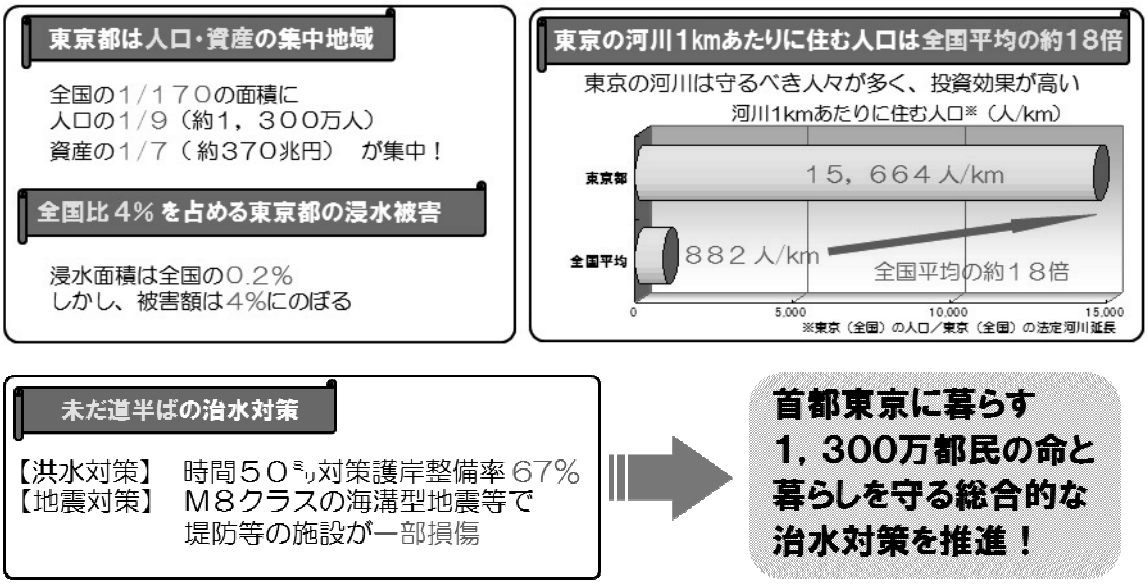
| 項　　目 | ３０年度 | ２９年度 | 対前年度比 |
|---|---|---|---|
| 水管理・国土保全局<br>関係予算（国費） | ８，４４２ | ８，４３６ | １．００ |

※この他に、社会資本整備総合交付金等がある。

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



## 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枢であり、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道路や公園など用地買収の必要のない公共空間を活用した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本格化していく。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、新たな調節池の事業化に向けた検討に着手した。

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。また、流域下水道の広域雨水幹線の整備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）
・ 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
・ 境川木曽東調節池
・ 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ょ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
・新橋・汐留駅
・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

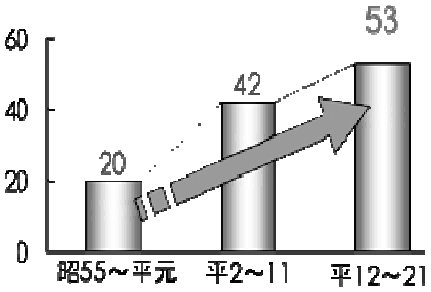
【５０ミリ拡充施設整備】

・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
・杉並区荻窪
・文京区大塚
・文京区千駄木

参　考

［治水事業］

【近年多発する集中豪雨】

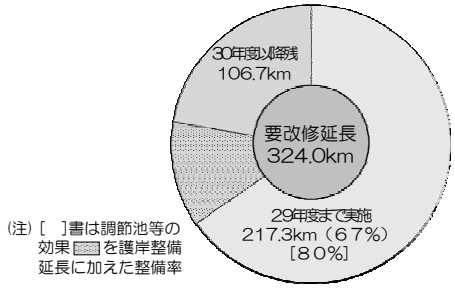



時間 50 ㍉を上回る豪雨回数

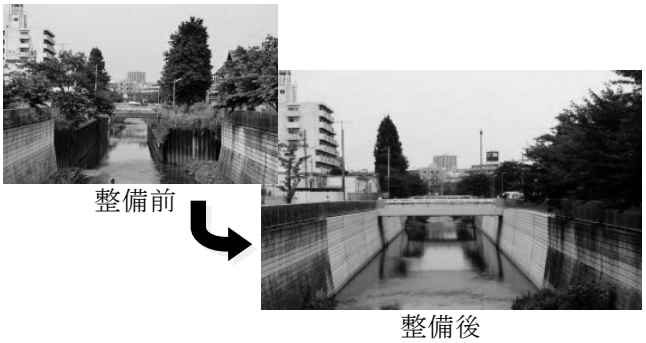
平常時の妙正寺川　　平成17年9月豪雨時(時間112㍉)

豪雨による河川の変化

【護岸の整備状況】



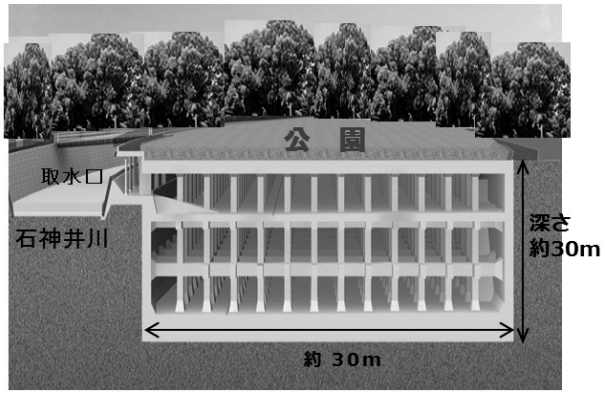

護岸整備率(H30年3月末時点)




護岸の整備前・整備後の状況

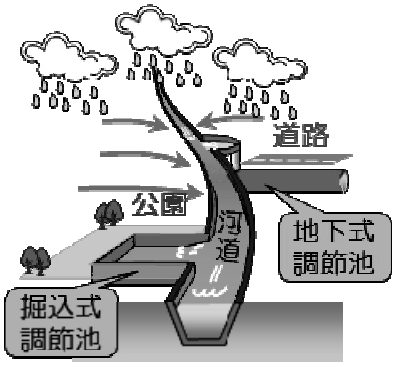
【調節池等の整備】

谷沢川分水路イメージ

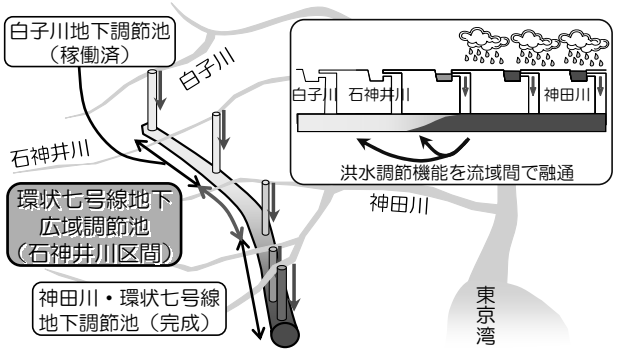



石神井川城北中央公園調節池イメージ

【レベルアップに対応する調節池等イメージ】



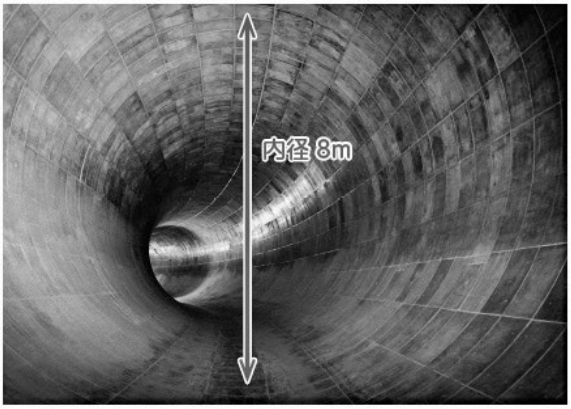

調節池による対応イメージ




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】

<table>
<tr>
<td> 

完成した管きょ<br>《第二溜池幹線》</td>
<td>
雨水ポンプ所（建設中）<br>《千住関屋ポンプ所》</td>
</tr>
<tr>
<td>
完成した雨水調整池<br>《南元町雨水調整池》</td>
<td>

雨水排水ポンプの増強<br>《先行待機型ポンプ》</td>
</tr>
</table>

## 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。これまでに、堤防約４４キロメートルと水門など２１施設の耐震工事に着手しており、平成３０年度は、新たに隅田川など堤防約１０キロメートルと花畑水門の耐震工事に着手する。

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（以下「東京 2020 大会」という。）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。

一方、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。

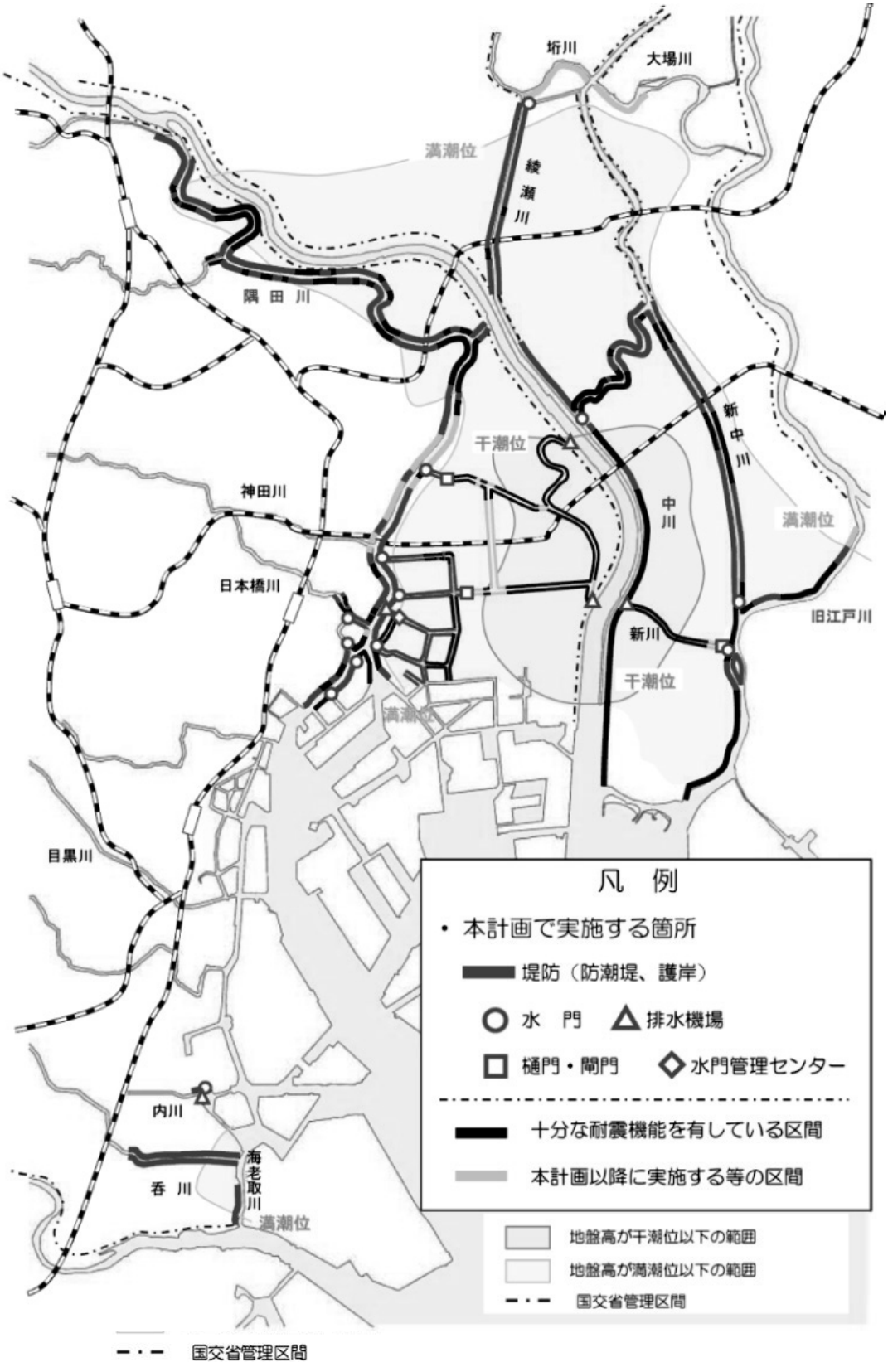
（２）特に優先度の高い水門・排水機場等と水門外側の防潮堤の地震・津波対策については、早期に対策を完了できるよう、必要な財源を確保すること。

（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。

参　　考

【東部低地帯の河川施設整備計画】

**将来にわたって考えられる最大級の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**



## 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、土砂災害のおそれがある箇所が約１５，０００か所あると想定しており、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となる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については、平成２９年度までに完了しており、区域指定については、平成３１年度前半までに完了させることとしている。

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あがっている。

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、渓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（えん）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）土砂災害警戒区域等の指定を推進するため、土砂災害のおそれのある箇所

の基礎調査について、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

【都内の土砂災害危険箇所の分布状況】

○土砂災害のおそれがある箇所は、約１５，０００か所あると想定

【土砂災害警戒区域等の指定状況】

＜平成３０年８月末時点＞

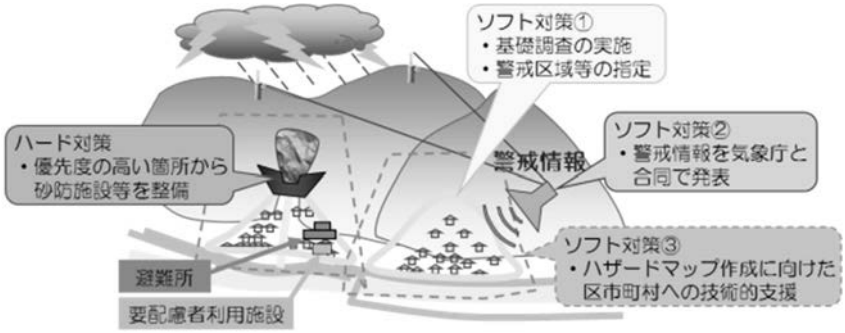
| 全体計画（想定） | 指定済み箇所数 |
|---|---|
| １５，０００か所 | 土砂災害警戒区域<br>１２，６１９か所 |
| | 土砂災害特別警戒区域<br>９，６２６か所 |

【整備状況】

＜平成３０年３月末時点＞

| 区　　分 | | 全体計画<br>A | 整備状況<br>B | 整備率<br>B／A |
|---|---|---|---|---|
| 砂防事業 | 堰堤 | ３７７基 | ２３８基 | ６３％ |
| | 流路 | ８５．２km | ７８．２km | ９２％ |
| 地すべり対策事業 | | １７地区 | １２地区 | ７１％ |
| 急傾斜地崩壊対策事業 | | ９５地区 | ５１地区 | ５４％ |

【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＞

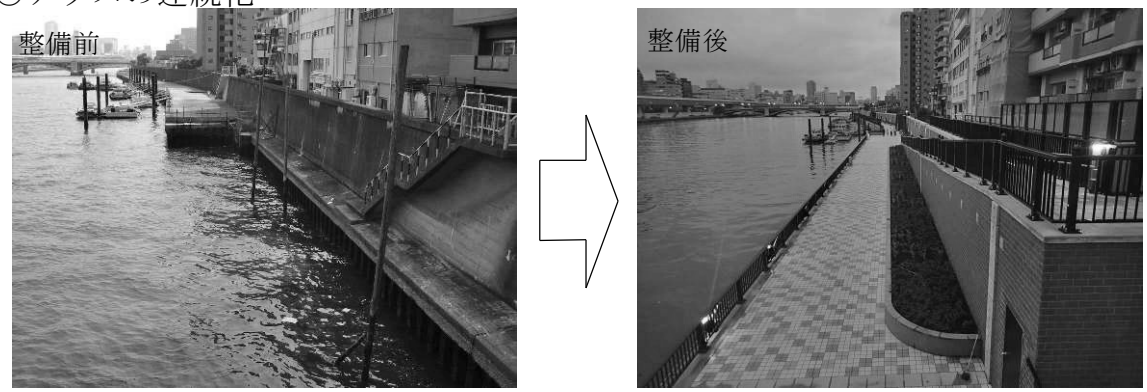
（１）水辺空間のにぎわいづくりを推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

（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

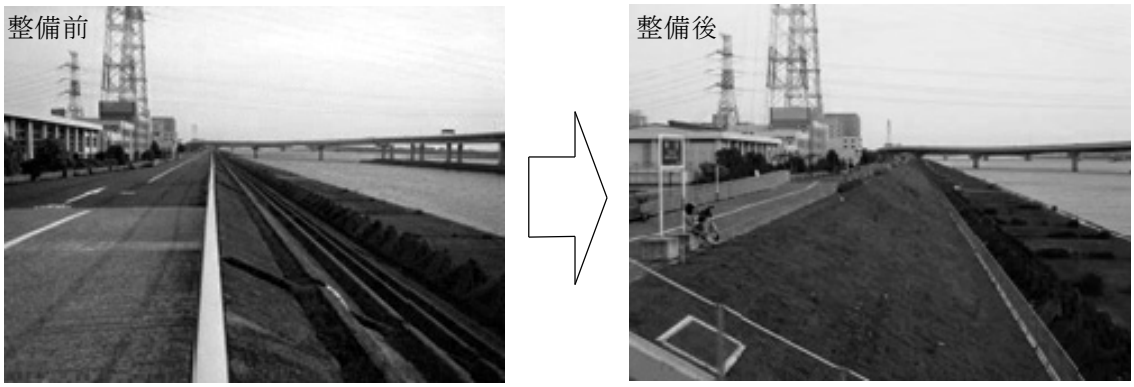



○河川敷地を活用したオープンカフェ

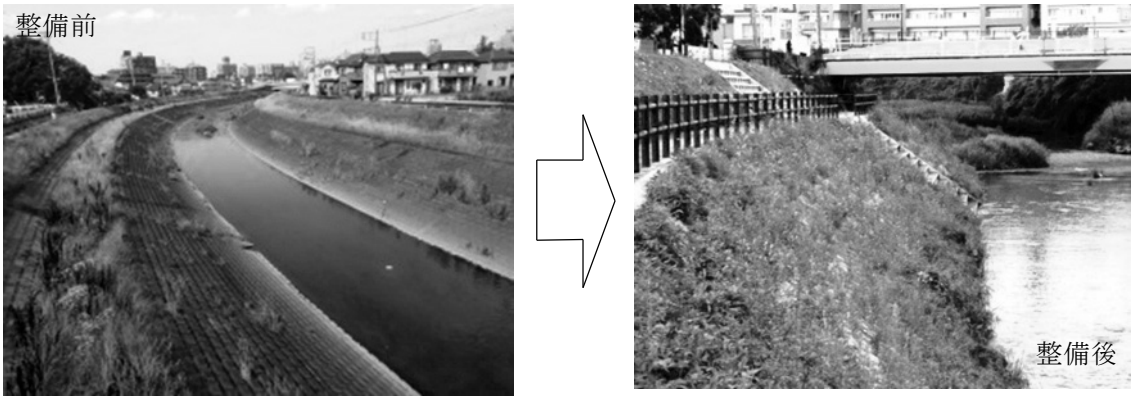
○舟運拠点の整備イメージ

【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の確保及び制度拡充を図ること。

＜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）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。また、法定河川のような利用の適正化に関する制度もない。

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＞

（１）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。

（２）公有水面についても、法定河川と同様に利用の適正化のための制度を整備すること。

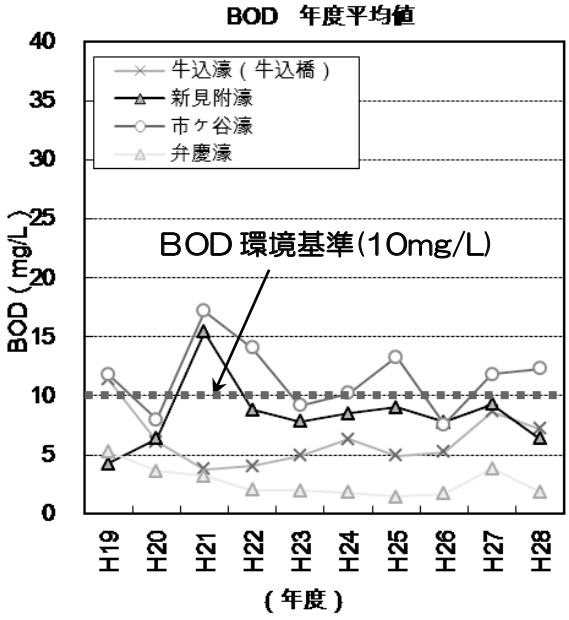
参　　考

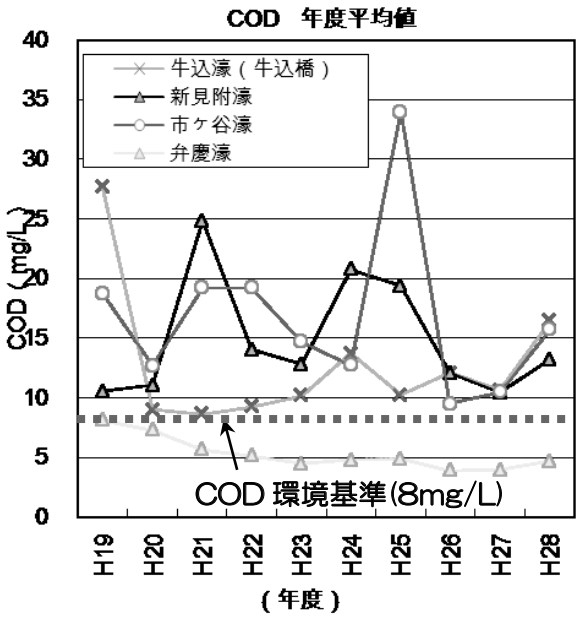
【しゅんせつの実施状況】（平成３０年３月末時点）

| 河川名 | しゅんせつ目標土量<br>（平成２８年度～３２年度） | しゅんせつ実施土量<br>（平成２９年度） |
|---|---|---|
| 隅田川 | ３２７．２千m$^3$ | ４９．９千m$^3$ |
| 新河岸川 | ４６．２千m$^3$ | ４．５千m$^3$ |
| 日本橋川 | １７．５千m$^3$ | ０千m$^3$ |
| 外濠 | ４２．４千m$^3$ | ３千m$^3$ |

【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３０年３月末時点＞

| 区　　分 | 整備状況 |
|---|---|
| 流域貯留浸透施設（Ｓ５８～） | ９８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・小笠原諸島における台風や冬季の風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り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　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。

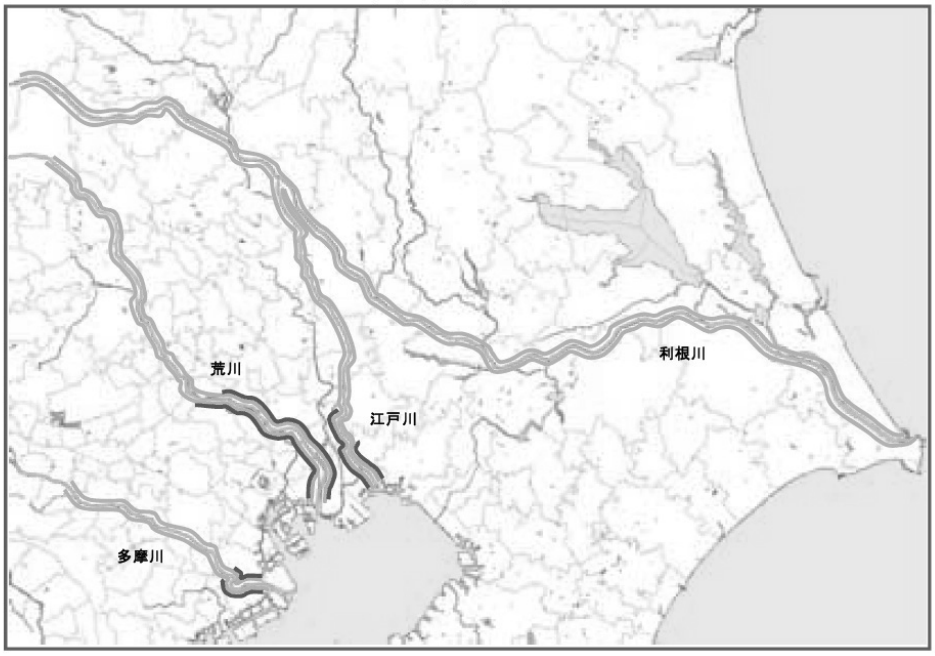
平成３０年度予算では、篠崎公園地区（江戸川）や新田一丁目地区（荒川）などが整備されるが、首都東京の安全性を高めていくためには、今後も積極的に事業を推進していく必要がある。

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<br>（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<br>（新直轄方式） | ３／４ | １／４ |
| | 一般国道（直轄国道） | ２／３ | １／３ |

# ５　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、首都東京の中枢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。

特に、東京の沿岸部の第一線を守る水門・防潮堤については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会までに整備を完了させるよう、必要な財源を確実に確保すること。

＜現状・課題＞

日本の中枢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。

また、２０２０年には東京 2020 大会も開催され、首都東京の防災力を早急に向上させることが必要である。

このため、東京の沿岸部の第一線を守る水門・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・早急に推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、首都東京の中枢機能を守るため、防潮堤や水門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。

特に、東京の沿岸部の第一線を守る水門・防潮堤については、東京 2020 大会までに整備を確実に完了させるよう、必要な財源を確保すること。

# ６　下水道事業に対する交付制度の拡充

## 下水道施設の改築に係る財源の確保

（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年を超えた管きょの延長が既に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、安心で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った。

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、安心で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、下水道施設の改築に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。

参　　考

○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

# 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２２０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。

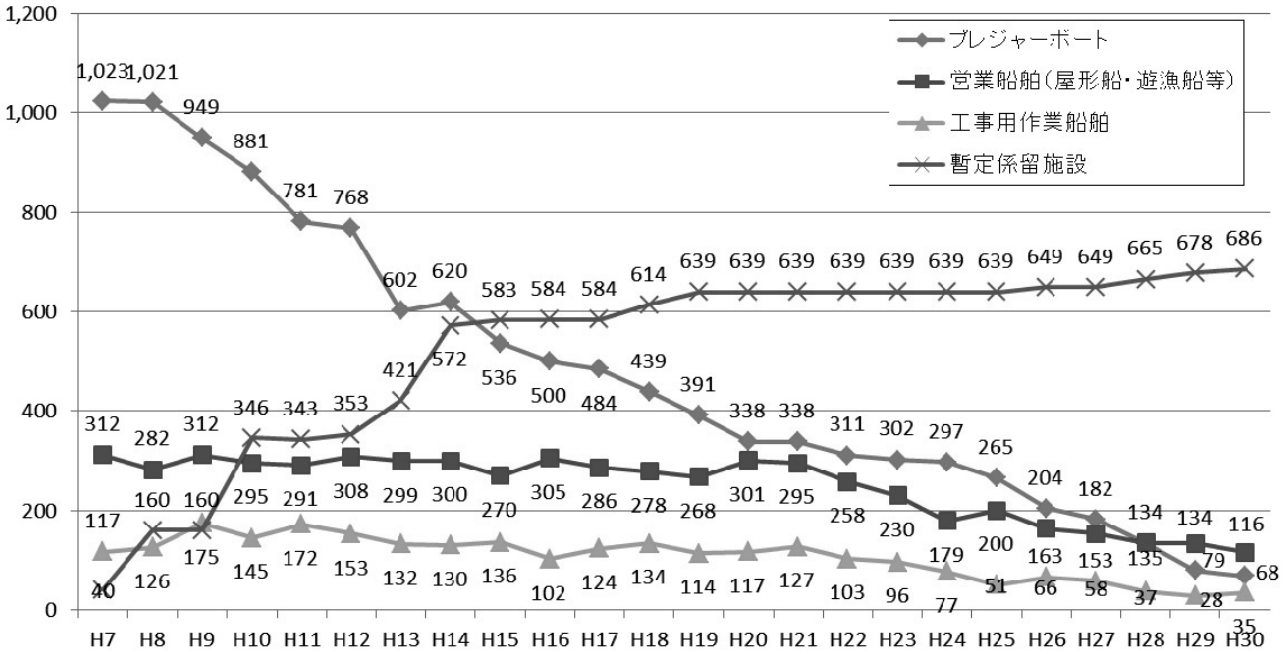
このため、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会時における水辺景観向上を図るためにも、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に相当するような制度を創設する必要がある。本要望は平成５年以降、九都県市首脳会議においても要望しているものである。

＜具体的要求内容＞

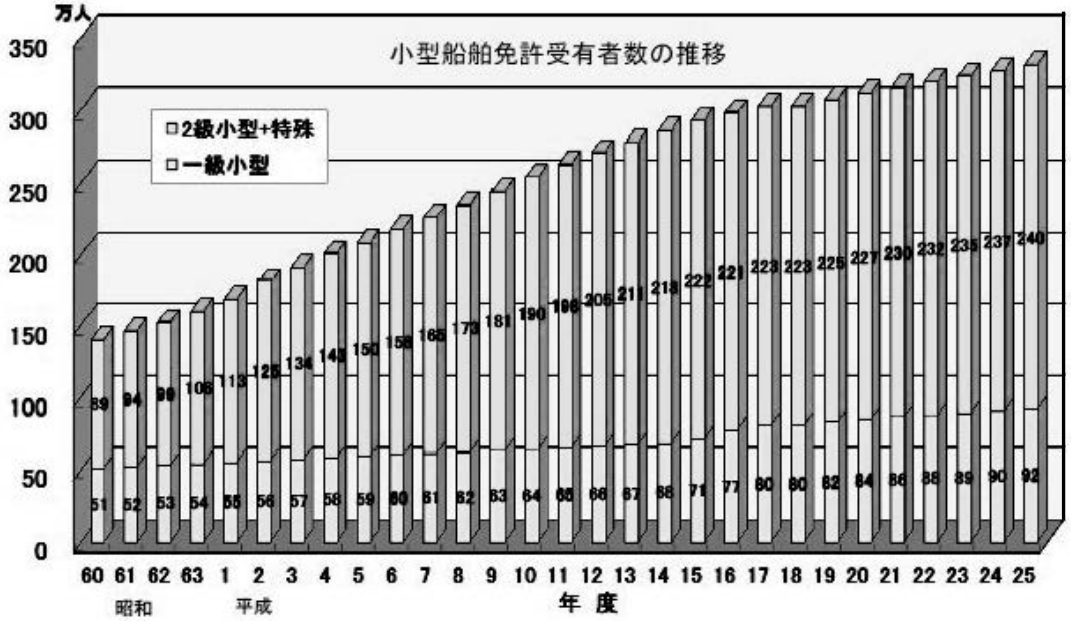
不法係留船を根絶するため、船舶について、保管場所を義務付ける「自動車の保管場所の確保等に関する法律」に相当する法制度を創設すること。

参　　考

隻 【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。平成３０年３月末現在、東京都では、国家戦略特別区域会議に３２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。

＜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５０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、最盛期を迎える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。

＜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及び瑞江駅西部地区、江戸川区施行の上篠崎一丁目北部地区、日野市施行の西平山地区、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、共同施行の南町田駅周辺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、都市再生機構施行を予定している品川駅街区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。

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】　　（ ）は平成 30 年度交付金対象地区数

| 施行者 | 区部 | 多摩 | 計 |
|---|---|---|---|
| 都 | ８（　１） | ０（　０） | ８（　１） |
| 区市町 | ３（　１） | １９（１６） | ２２（１７） |
| 都市再生機構 | ４（　２） | １（　０） | ５（　２） |
| 組合 | ０（　０） | ８（　０） | ８（　０） |
| 個人 | ３（　１） | ４（　１） | ７（　２） |
| 計 | １８（　５） | ３２（１７） | ５０（２２） |

（平成３０年９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３６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、虎ノ門一丁目地区、道玄坂一丁目駅前地区などで事業が最盛期を迎え、また、八重洲二丁目北地区、南小岩六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）一昨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４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、税制上の優遇措置等を講じること。

＜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。

さらに、新たな視点での取組として「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）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、整備効果が大きい。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。

（４）沿道整備街路事業を推進するため、事業の用に供する用地の先行取得、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。

# １０　既存住宅ストックの活用促進

## 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　都市整備局）

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年度からは、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）費用等への補助を新たに開始したところである。

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　都市整備局）

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、必要な財源を確保の上、補助制度を見直すこと。

また、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２５年住宅・土地統計調査によると、空き家は全国で約８２０万戸、東京都で約８２万戸となっており、全住宅ストックの１割を超える状況となっている。

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、財政支援をはじめとする更なる施策の充実が必要である。

（１）空き家対策総合支援事業の補助対象要件について

空家等対策計画に基づき区市町村が総合的に取り組む空き家施策に対して、重点的・効果的な支援を行うため、平成２８年度に空き家対策総合支援事業が創設された。この補助事業は、国費合計額の下限が 1,000 万円の規模で実施する事業を対象としている。

しかし、都内自治体の多くは総合的な空き家対策に取り組んでいるが、その事業規模の多くは数百万円程度のため対象要件を満たさない。このため、補助対象の要件を緩和する必要がある。

（２）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の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。

（３）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、子供世帯との同居を選択する人もいる。

また、老人福祉施設等を利用する際は、被相続人の意思によらず、自治体の指導により当該施設に住民票を異動する場合もあり、そうした際には特例の対象から除外されることとなる。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、居住の実態の有無により取扱いが異なることについて、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）空き家施策に必要な財源を確保するとともに、空き家対策総合支援事業をより使いやすい制度とするため、総合的な空き家対策に取り組む自治体であれば支援を受けられるよう、補助対象となる国費合計額の下限を引き下げること。

（２）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。

（３）租税特別措置法を改正し、居住の実態にかかわらず、相続により生じた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）空き家対策総合支援事業

社会資本整備総合交付金とは別枠の制度として平成２８年度から創設

空家等対策計画の作成と、民間事業者と連携があることを前提として、総合的な空き家施策を実施する区市町村を支援する事業

補助対象事業費は、2,000 万円以上（補助率 1/2 で、国費合計額は 1,000 万円以上）で、空き家の利活用と除却等を行う事業を対象としている。

（２）代執行

特措法において、区市町村長は「特定空家等」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。

（３）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日から平成３１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。

# 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

（提案要求先　法務省・国土交通省）
（都所管局　都市整備局）

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１８１万戸あり、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。

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。

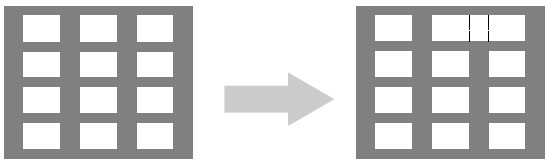
〔既存不適格等により建替えが困難なマンションの再生の円滑化〕
（７）全員同意が必要となる非現地での建替えを特別多数決議で可能とする仕組みを創設すること。
　また、非現地での建替えや隣接地等との共同建替えを権利変換手続で行うことができる新たな事業手法を創設するとともに、税制上の優遇措置も講じること。
（８）マンション敷地売却制度は、耐震性が不足するマンションのみが対象とされているが、既存不適格等で建替えが困難なマンションや、まちづくりの観点から除却の必要性が高いマンションについても適用の対象とするとともに、買受人が耐震性不足のマンションを改修し、継続して活用することが出来るよう既存マンションの除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



（例）共用部分である壁を取り払い、2戸を1戸にする場合

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リノベーションなどについて、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<br>地方公共団体以外が実施する場合<br>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。）<br>補 助 率：２３．０％（国１１．５％＋地方公共団体１１．５％）<br>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 | 地方自治体 | 自己負担 |
|---|---|---|
| 1/3 | 1/3 | 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

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

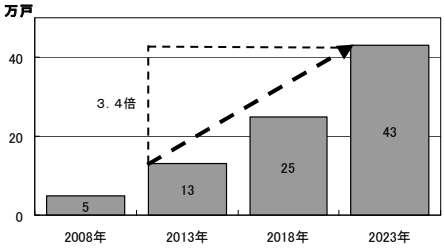
※現行の自己負担割合７７％を軽減するため、国の補助割合の拡大を要望

（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<br>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）<br>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） |

# １２　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 11,900m3/s（岩淵地点）に対し、洪水調節施設により 5,700m3/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。

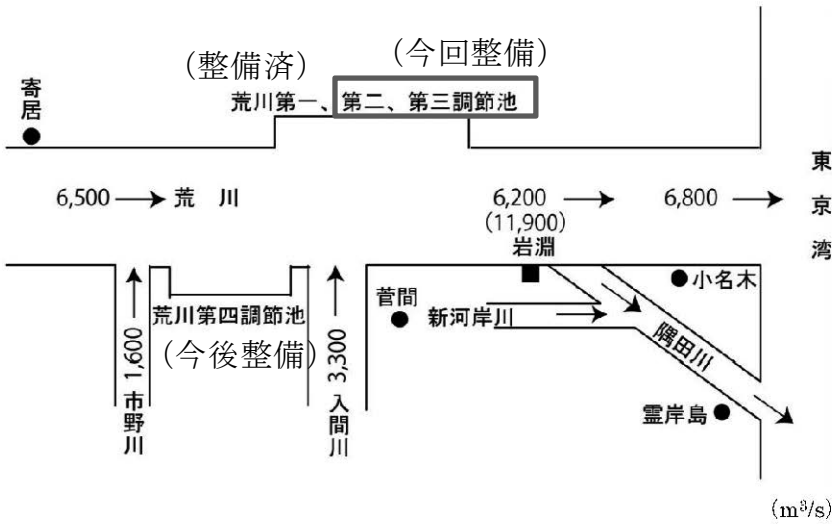
平成３０年度国予算において、荒川中流部の荒川第二及び第三調節池が新規事業として事業に着手することとなった。荒川下流に位置する首都東京の洪水被害の軽減を図る当該調節池の整備は極めて重要であり、今後積極的に事業を推進していく必要がある。

＜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）事業の実施にあたっては、徹底したコスト縮減に努めること。

参　　考

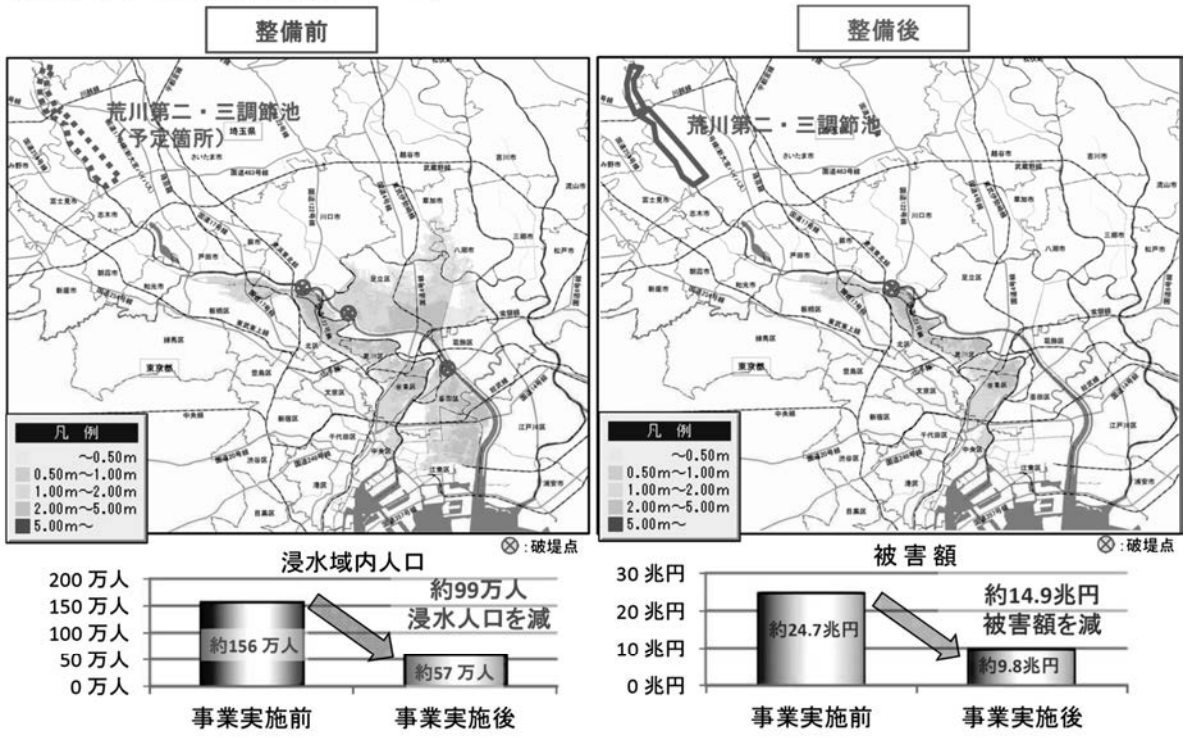
【荒川整備計画流量図】（荒川水系河川整備計画【大臣管理区間】平成 28 年３月）



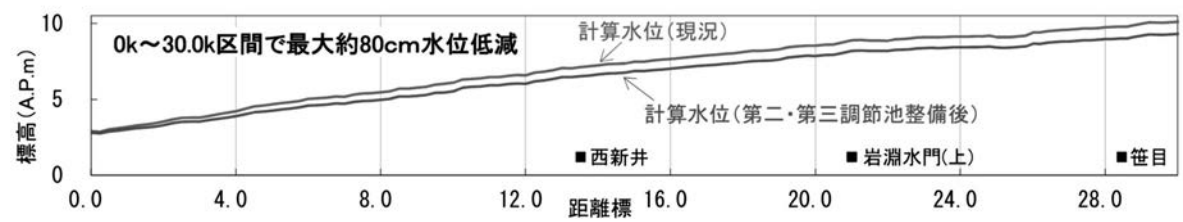

※ () は、ダム等の洪水調節施設がない場合の流量

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】**



# １３　ブロック塀等に対する安全対策への支援

（提案要求先　文部科学省・国土交通省）
（都所管局　都市整備局・生活文化局・教育庁）

ブロック塀等の倒壊による被害を防止するため、公立学校、私立学校及び民間施設の安全対策の促進に向けた十分な財政支援を行うこと。

＜現状・課題＞

平成３０年６月１８日に発生した大阪北部を震源とする地震では、安全性に問題のあるブロック塀の倒壊により人的被害が発生したところであり、都内の学校や民間施設のブロック塀等の安全対策について早急に対応する必要がある。

ブロック塀等の安全対策を進めるためには、十分な財源確保に加え、幅広い補助対象の設定なども求められる。その際、平成３０年６月の建築基準法改正により、防火・準防火地域内の塀について木材の利用拡大が図られていることなども踏まえる必要がある。

（１）公立学校について

現在、公立小中学校等を対象とした学校施設環境改善交付金では、ブロック塀等の安全点検は対象となっておらず、また、ブロック塀等の安全対策だけでは、１校当たりの工事費が対象下限額である４百万円を下回る場合も多い。各区市町村がブロック塀等の安全点検及び安全対策を迅速に実施するためには、国庫補助額の十分な確保が必要である。

また、都立高等学校等においても、ブロック塀等の安全対策は学校施設環境改善交付金の対象となっておらず、財源の確保が必要不可欠である。

（２）私立学校について

安全性に問題があるブロック塀等を有する私立学校が相当数ある中、幼児、児童、生徒の安全を確保するため、安全性に問題のあるブロック塀等の早急な撤去等が円滑に進むよう、予算を十分に確保することが必要である。

（３）民間施設について

現行基準に適合しない民間のブロック塀等の除却等については、社会資本整備総合交付金の効果促進事業として、所有者等に補助金を交付する地方公共団体に対する財政支援が図られてきたが、民間のブロック塀等の安全対策が促進されるよう、より一層の財政支援を行っていくことが必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）公立学校の安全対策に係る支援

① ブロック塀等の撤去・改修に対し、事業の下限額の引下げ等の要件緩和を行うなど、ブロック塀・冷房設備対応臨時特例交付金と同様の制度を引き続き実施すること。

② 都立高等学校等についても、ブロック塀等が数多く設置されており、その撤去や改修に係る安全対策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。

③ 児童・生徒等の安全確保及び学校施設の防災機能の強化を迅速に図るため、必要な財源を十分に確保し、財政支援を行うこと。

（２）私立学校の安全対策に係る支援

私立学校におけるブロック塀等の耐震化対策に係る補助を引き続き実施するとともに、十分な予算を確保すること。

（３）民間施設の安全対策に係る支援

① 民間のブロック塀等の安全対策が促進されるよう、補助制度の創設・拡充等、一層の財政支援を図ること。

② 上記の財政支援に当たっては、効果促進事業における国費率を下回らないものとするとともに、建築物に附属しない塀も含め、安全性に問題のあるブロック塀等を幅広く補助対象とすること。

# １４　外かく環状道路の早期完成

（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、必要な調査を実施するとともに、「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、羽田空港に向かって東名高速～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、我が国の成長を牽引（けん）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・救急活動ルートの確保など、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、本年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月に東名ジャンクションからシールドマシンが発進し、大泉ジャンクションでもシールドマシンの組立が進められるなど、各ジャンクションで事業が本格化している。

また、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を強化するなど、環状道路としての機能を最大限に発揮させるために不可欠な路線である。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」における議論も踏まえ、東名高速～湾岸道路間の全区間について、計画を早期に具体化する必要がある。

＜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、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。

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区市に跨（またが）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を実施するとともに、「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、透明性、客観性を確保しつつ、羽田空港に向かって全区間の計画を早期に具体化すること。

# １５　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迂回機能確保、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。

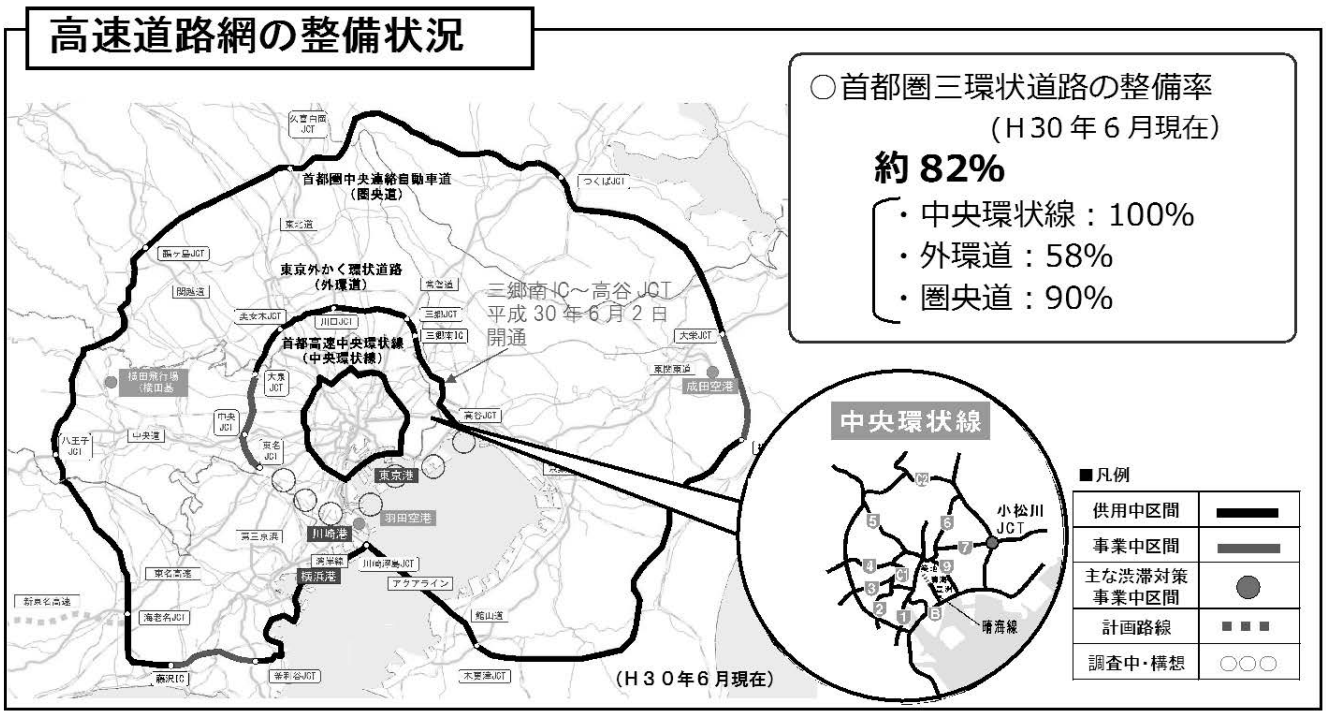
平成２７年３月に首都高速中央環状線が全線開通し、三環状道路の最初のリングが完成するとともに、平成２９年２月には茨城県区間が全線開通し、東名高速から東関東道までの６つの高速道路が圏央道で結ばれた。

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）環状線本来の機能を発現させるため、中央環状線の既に開通している小松川 JCT の改良により交通渋滞解消に寄与するとともに、事業の推進に必要な財源を確保すること。
（４）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。

参　　考




## 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、ラグビーワールドカップ 2019™ 開催に向けて、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利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１０km 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、恒常的に交通渋滞が発生し定時性を損ねており、特に、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会やラグビーワールドカップ 2019™ 開催時には、観光客の大幅増加等から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や旧料金圏の継ぎ目に位置する本線料金所の撤去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。

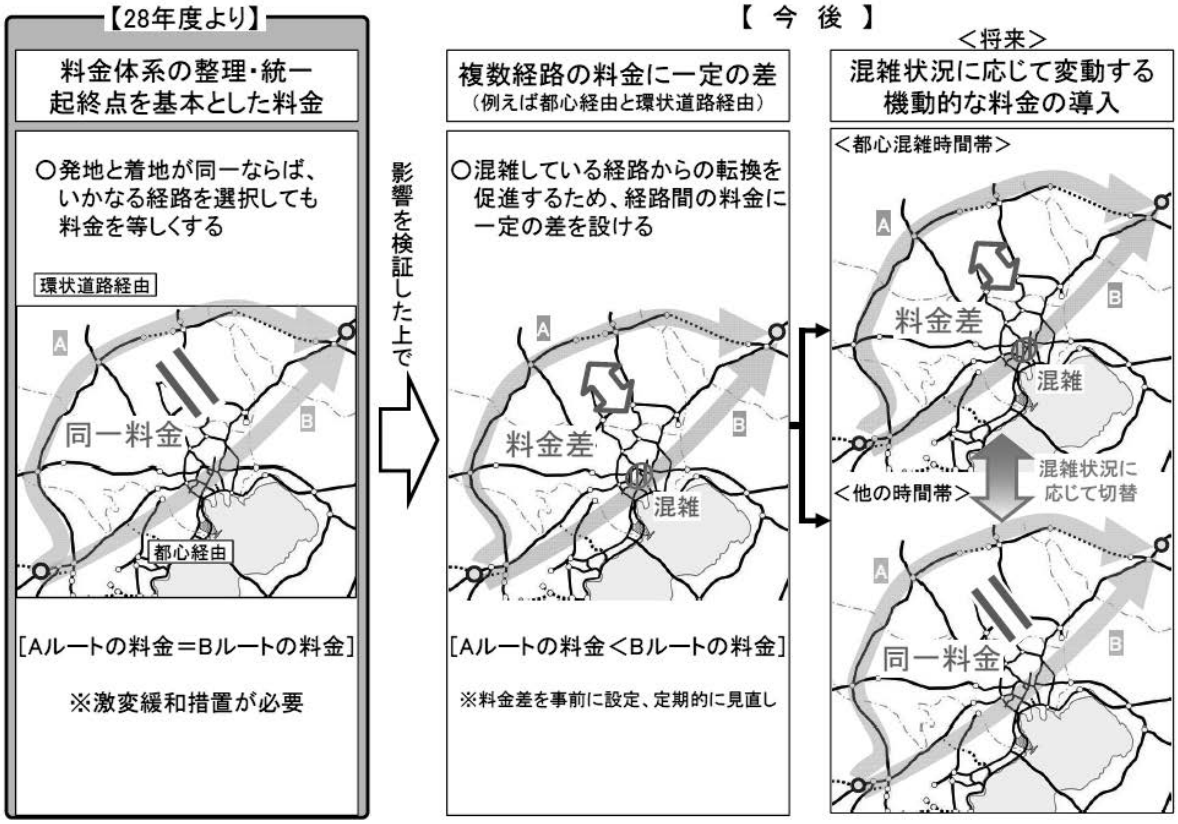
（２）首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道路の渋滞緩和及び地域の活性化を図るため、スマートインターチェンジの整備推進、ＩＴＳの推進等に取り組むこと。

（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。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、ラグビーワールドカップ 2019™ 開催に向けて、更なる対策を実施すること。

参　　考

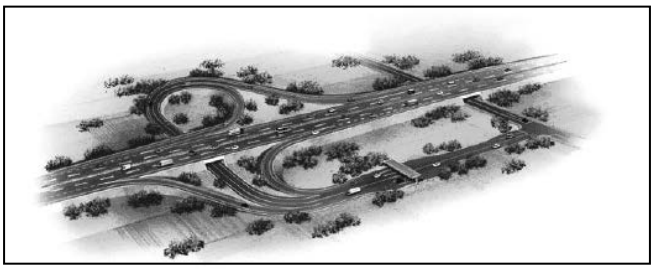
（１）首都圏の高速道路料金体系

段階的な見直しのイメージ



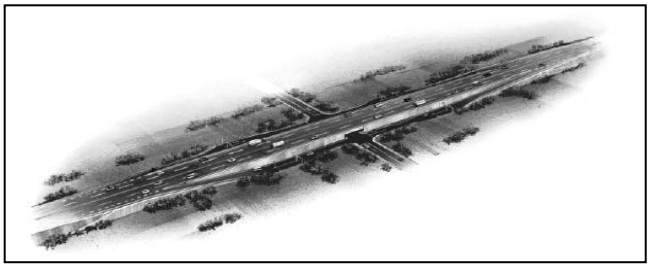

（２）スマートインターチェンジの整備推進

**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（東品川桟橋・鮫洲埋立部）に引き続き、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ている。

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立ち上げ、国、都、中央区及び首都高速道路株式会社が、地下化の計画の具体化に向け、協力していくことを確認し、平成３０年５月の第２回検討会において対象区間及び地下ルート（案）を、同年７月の第３回検討会において概算事業費及び概算スキームを公表した。

引き続き、関係機関との調整を進め、都市計画などの手続に向けて、早期に計画の具体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、都市計画などの手続に向けて、早期に計画の具体化を図ること。
（２）計画の具体化に当たっては、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。

# １６　国道等の整備推進

## １　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）の整備について、上空活用の事業計画をとりまとめ、早期事業化を図ること。
（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、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いる。また、国道３５７号等は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な役割を担っている。

国土交通省の平成３０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、周辺開発とも連携を図りながら、まちづくりと一体的な整備に向け、上空活用の事業計画をとりまとめ、早期事業化に積極的に取り組むこと。

（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、今年度にランプ部が開通する予定である。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、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。

## ２　臨港道路の整備推進

（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並びに東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス確保に向け、臨港道路南北線の整備推進を図ること。

＜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、中央防波堤内側及び外側地区においては、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。

また、東京 2020 大会では、臨海部に多くの競技会場が集中することから、会場へのアクセス確保や港湾物流への影響を回避するため、２０２０年までに臨港道路南北線を完成することが不可欠である。

＜具体的要求内容＞

臨港道路南北線の整備は、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。

また、東京 2020 大会会場へのアクセスを確保する上でも重要な役割を担っている。

このため、２０２０年までに臨港道路南北線の整備推進を図ること。

# １７　道路・橋梁（りょう）事業の推進

## １　道路・橋梁（りょう）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）

東京の道路整備の着実な推進のため、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に措置すること。

＜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割にあたる９５兆円に上るなど、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パーセントといまだ道半ばであり、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。

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）を平成３２年度までに全線整備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＞

首都東京の道路整備は、生産性の向上により我が国の経済を活性化させ、国際競争力を強化するとともに、災害時に、首都の中枢機能を堅持するなど大きなストック効果を発現するため、極めて重要である。また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な役割を担っている。このため、国は、道路予算全体を増額し、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、東京に必要額を確実に措置すること。

また、今年度より、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すること。加えて、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。

「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の規定による、国の補助の割合の特例措置については、東京の道路整備を着実に推進していくために必要であることから、すべての事業をかさ上げ対象とするよう見直すこと。

東京の主な道路事業

① 区部の放射・環状道路整備
環状１号線、環状２号線、環状５の１号線、環状６号線
放射２５号線、放射３５・３６号線、(仮称)等々力大橋など

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(りょう)整備
若潮橋、関戸橋、松枝橋など

④ 連続立体交差事業
京王京王線、西武新宿線など

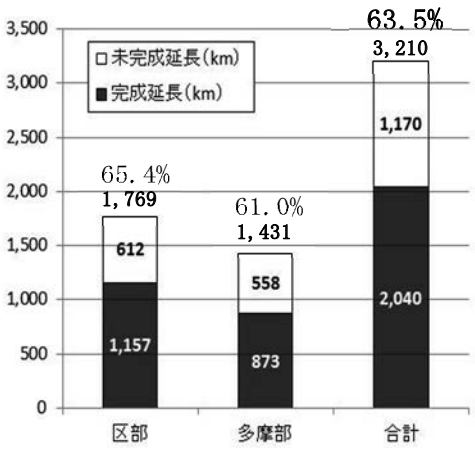
⑤ 道路整備による多摩山間、島しょ地域の防災力強化
多摩川南岸道路、秋川南岸道路、(仮称)梅ヶ谷トンネルなど

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

参　　考

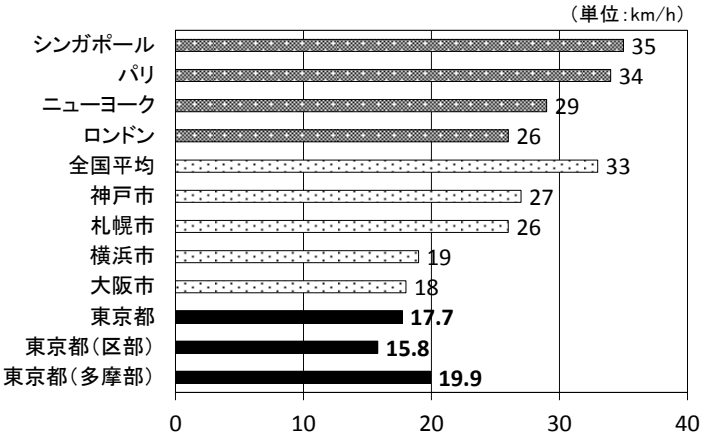
## （１）東京の道路交通

**都市計画道路の整備延長**



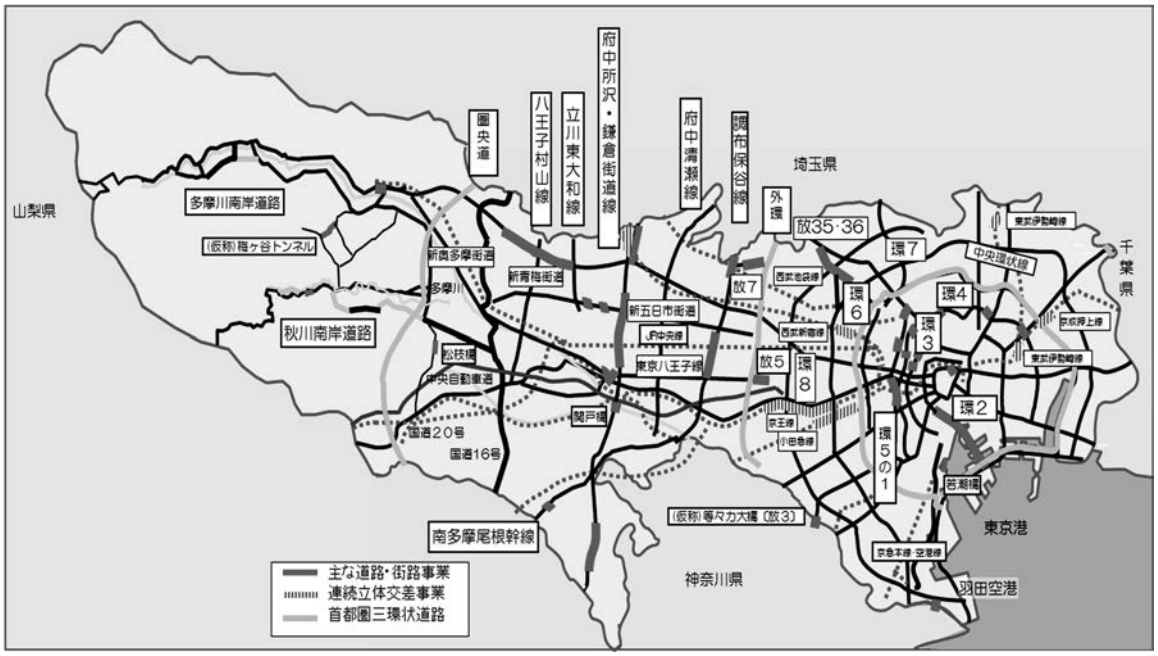

出典：東京都資料（H29 年 3 月末現在）

**主要都市の平均旅行速度**




出典：平成27年道路交通センサス、自動車交通研究2016、国土交通省社会資本整備審議会都市計画部会を基に作成

## （２）東京の主な道路事業




（H30 年 8 月末現在）

## 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（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すること。

＜現状・課題＞

橋梁（りょう）、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（りょう）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（りょう）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（りょう）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すること。

（２）区市町村において、橋梁（りょう）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、必要な財源を確保すること。

参　　考

１　橋梁（りょう）の長寿命化修繕計画策定状況（平成３０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 |

| | |
|---|---|
| ２５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 |
| 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３０年度策定予定

| | 自治体名 |
|---|---|
| １市 | 昭島市 |
| １町 | 瑞穂町 |
| １村 | 三宅村 |

２　平成３０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（りょう）の長寿命化 | １２，３８４ | ３，６７４（1,836.85） |
| トンネルの予防保全 | １，２５５ | １０５（52.50） |

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（りょう）の長寿命化（工事・計画策定） | １，３２６．８ | １，３２６．８（664.131） |

補助率　０．５～０．６９

３　実施計画（東京都）

・橋梁（りょう）の長寿命化については、平成３６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、平成３６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対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すること。

参　考

道路災害防除事業

1　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<br>（国費） |
|---|---|---|
| 道路災害防除事業 | ４，７２３ | １，０２１（５１４） |

道路災害防除事業に対する補助率　０．５０（小笠原０．６０）

2　都への当初内示額

（単位：百万円）

| 区　　分 | 平成２８年度 | 平成２９年度 |
|---|---|---|
| 道路災害防除事業<br>（国費） | ２９４<br>（１６０） | １２７<br>（７１） |

3　対策事例

道路斜面対策

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並びに東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス確保に向け、臨港道路南北線接続道路等について、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、中央防波堤内側及び外側地区においては、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。

また、東京 2020 大会では、臨海部に多くの競技会場が集中することから、会場へのアクセス確保や港湾物流への影響を回避するため、２０２０年までに臨港道路南北線接続道路等を完成することが不可欠である。

＜具体的要求内容＞

臨港道路南北線接続道路等の整備は、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。

また、東京 2020 大会会場へのアクセスを確保する上でも重要な役割を担っている。

このため、２０２０年までに臨港道路南北線接続道路等を完成できるよう、整備に必要な財源を確保すること。

# １８　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。

都では、鉄道事業者のホームドア整備を促進するため、設置費用に対する補助を実施している。

＜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、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。

＜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、複数の出入口が離れた位置にある駅や、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、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。

# １９　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号に対する答申に基づく路線の整備を促進すること。
（２）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。
（３）オフピーク通勤の取組を促進すること。

＜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ている。その上で、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年度から鉄道事業者、企業等と連携し、通勤ラッシュ回避のためにオフピーク通勤を促進する取組である「時差Biz」を、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、働き方改革と併せて推進している。

＜具体的要求内容＞

（１）交通政策審議会諮問第１９８号に対する答申路線の整備促進

交通政策審議会諮問第１９８号に対する答申に基づく路線の整備に向けて、国の方針を明確にするとともに、補助制度の積極的な活用や財源の確保など必要な措置をとること。

（２）新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

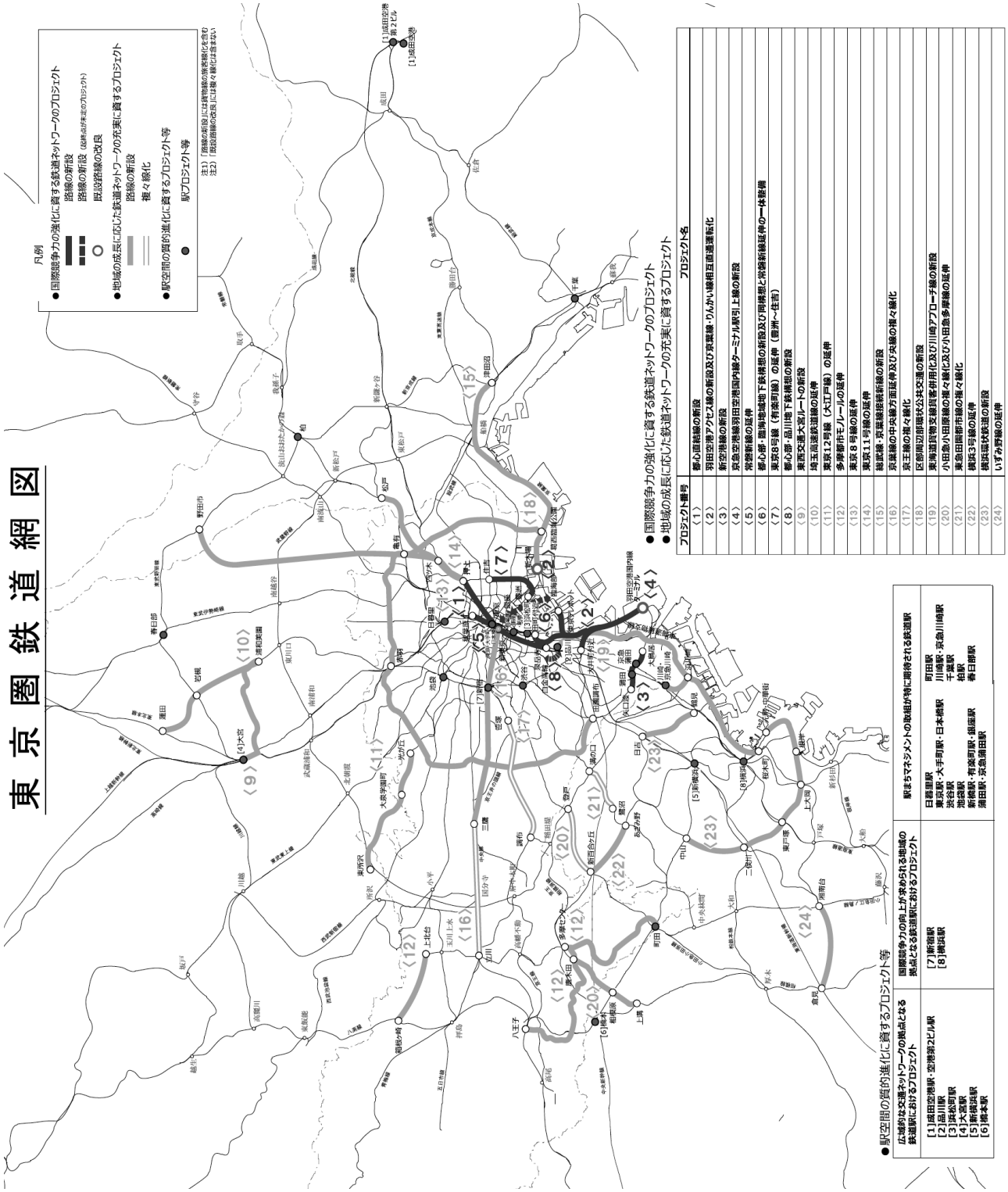
ＪＲ中央線複々線化等、整備効果が見込まれるものの、事業性に課題がある路線について、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど必要な措置をとること。

（３）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。

参　　考

（１）交通政策審議会諮問第１９８号に対する答申路線の整備促進



# ２０　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）
（都所管局　都市整備局）

（１）ＢＲＴの導入に関して、連節車両の購入、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、短期間に低コストで大量の旅客の効率的な輸送が可能であり、今後、鉄道やバス等と共に公共交通の一翼を担う。

都が進めている都心と臨海地域とを結ぶＢＲＴは、２０２０年度の運行開始に向けて、運行事業者と調整を進めている。しかし、早期に事業を進める必要がある中で、正着のための新型縁石の法的位置付け（道路占用物か道路付属物か）や、車両調達のための支援など、事業推進のための枠組みが明確になっていない。

これまでに、平成２９年度政府予算において、都市局所管の国際競争拠点都市整備事業に、ＢＲＴの整備（停留所、走行空間等）が支援対象に追加され、また、縦握り棒の色彩については、「ノンステップバス認定要領」の弾力的な運用を図っている。

今後、ＢＲＴ事業を推進するため、燃料電池・連節車両の購入費への補助の拡充、内閣府ＳＩＰによる自動運転技術や加減速制御技術等の新技術の導入に係る費用の増分に関する補助の創設が望まれる。

また、車両基地は、連節車両に対応するため、より大規模な面積や整備用三軸リフトが必要となり、コストアップの要因になっている。このため、これらについても補助制度の拡充や創設が望まれる。

＜具体的要求内容＞

（１）連節車両購入費への補助の拡充、燃料電池バスへの補助枠の拡大（買換え時も含む。）（地域公共交通確保維持改善事業、地域交通グリーン化事業）
（２）内閣府ＳＩＰによる新技術導入に係る費用の増分に関する補助の創設
（３）車両基地の整備費への補助の創設（土地、設備）
※土地については、賃借料の１／２
（４）行政手続の簡素化による導入期間の短縮
（５）バリアフリーや乗降時間の短縮を図るための「ノンステップバス認定要領」や「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」の弾力的な運用
（６）正着のための新型縁石の設置に関するガイドラインの制定
（７）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》

・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、IC カード、バスロケーション
システムなど
補助率　：国　１／３

・地域交通グリーン化事業　（国土交通省自動車局）
主な補助対象：燃料電池バス、充電施設など
補助率　：国　１／３　（都上限５，０００万円）

・社会資本整備総合交付金（効果促進事業）　（国土交通省都市局）
主な補助対象：PTPS など
補助率　：国　１／３

＊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

# ２１　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の確保を図ること。
（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の確保を図ること。
（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。

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４路線５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（品川駅～北品川駅付近）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すること。

（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。

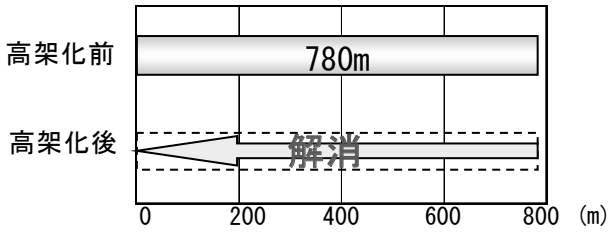
（３） 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

参　　考

## 連続立体交差事業　箇所図

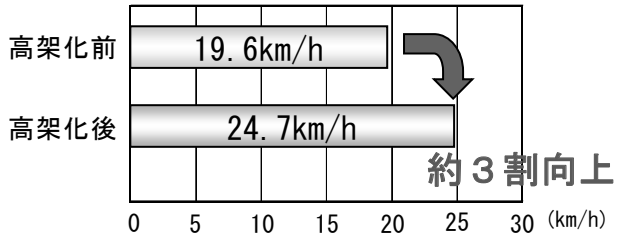
## 京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の平成２４年１０月全線高架化による効果

### 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。

# ２２　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主要駅周辺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、コスト縮減を図るとともに、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、本年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、４月に策定された国の無電柱化推進計画の目標達成を踏まえ無電柱化に積極的に取り組んでいる。また、今年度実施した防災事業の緊急総点検を受け、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。

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（あい）道路における無電柱化は、あまり進展していない。さらに、災害時に円滑な消火・救援活動や避難等の機能に支障が生じるおそれがある木造住宅密集地域においても、無電柱化に取り組む必要がある。そのため、都では「防災都市づくり推進計画（改定）」（平成２８年３月）を改定した中で、延焼遮断帯に囲まれた市街地について、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な道路を「防災生活道路」として位置付け、無電柱化を促進している。

さらに、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、防災生活道路を含む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。

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 | ５１４km | ９６ ％ |
| 多　摩 | １，０４０ km | １９１ km | １８ ％ |
| 計 | ２，３２８ km | ９３５ km | ４０ ％ |

２　平成３０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 | １９，８５７ | ６，８６０（３，４３０） |

※ 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２８年度 | 平成２９年度 |
|---|---|---|
| 無電柱化整備事業<br>（国費） | ３，８２７（２，１０４） | ４，３６３（２，３９９） |

【整備事例】日野市高幡（川崎街道）

（整備前）

（整備後）

## ２　臨港道路等の無電柱化

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

臨港道路等における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＞

震災時の電柱倒壊に伴う交通遮断等を防ぎ、円滑な緊急物資輸送など防災力の強化を図るため、臨港道路等の無電柱化を進める必要がある。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会では、臨海部に競技会場が集中しており、大会開催に伴い、臨海部の良好な景観を形成するとともに、来訪者のための快適な歩行空間を確保する必要がある。

＜具体的要求内容＞

東京 2020 大会開催までに、競技会場周辺等における臨港道路等の無電柱化が完了するよう、必要な財源の確保を行うこと。

# ２３　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。

国が提案した飛行経路の見直しについては、２０２０年までの実現に向け、施設整備や環境対策等を着実に進めるとともに、引き続き地元への丁寧な情報提供と、安全管理の徹底や騒音影響の軽減に取り組むこと。

（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。こうした努力が実を結び、平成２２年１０月にD滑走路と国際線旅客ターミナルの供用が開始され、本格的な国際空港となった。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ため、その機能を十二分に発揮させていくことが必要である。一方、羽田空港は現在、深夜早朝の時間帯を除いてフル稼働の状態であり、現行の運用ではこれ以上発着枠を増やすことができないことから、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、国際線の増枠を図ることにより、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、平成２７年度に延べ９５日間にわたるオープンハウス型の説明会を開催し、平成２８年７月の協議会において、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえた、環境影響等に配慮した方策を示した。その後、平成２８年度から平成２９年度にも２期にわたって延べ３２日間の説明会を開催し、今後も継続して説明会を開催する。
　２０２０年までの機能強化を着実に推進するためには、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、安全管理の徹底や騒音影響の軽減に取り組み、環境影響等に配慮した方策の更なる具体化を進める必要がある。
　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月に発着枠の拡大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、出入国管理、税関及び検疫体制を確保すること。
（１）－②　国が提案した飛行経路の見直しについては、２０２０年までの実現に向け、施設整備や環境対策等を着実に進めること。地元への丁寧な情報提供として、新飛行経路運航開始までの間、継続的に説明会を開催すること。
　また、できる限り多くの手法で事業の周知・広報を実施するとともに、丁寧な意見聴取に努めること。安全管理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、未然防止策の徹底と事案発生時の対応強化の両面からなる総合的な対策を着実に実施すること。騒音影響の軽減に当たっては、低騒音機の導入促進を図るとともに、新たに助成要件が緩和された学校・保育所等の防音工事助成について、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。
（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。

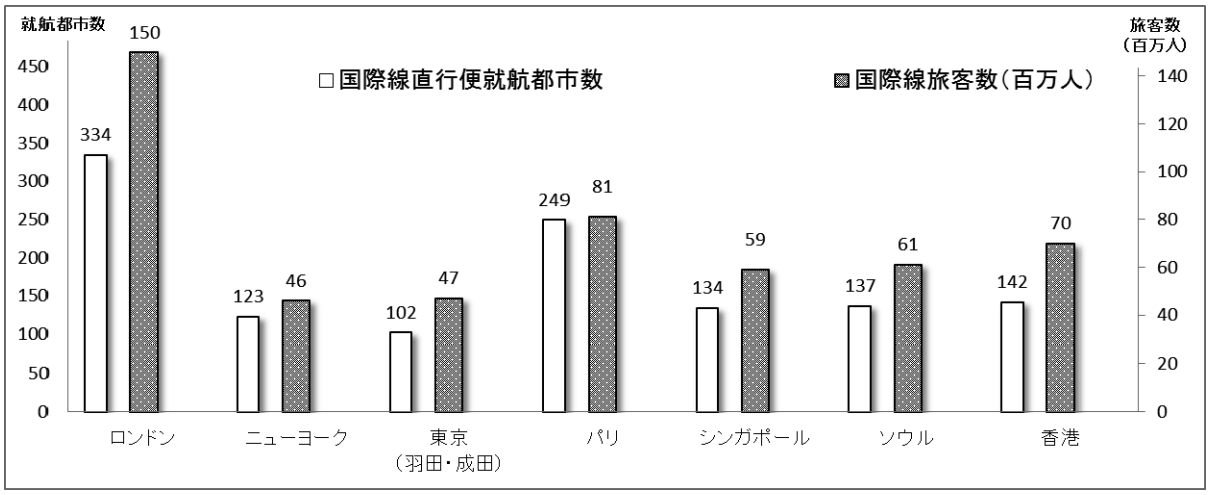
（４）羽田空港の更なる機能強化に併せて、駐機スポットの増設などによる一層のビジネス航空受入れ体制の強化を図ること。

（５）－①　降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：2017 年、就航都市数：2017 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・都県市等で構成される「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、羽田空港に向かって、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）跡地売却に際しては、公共的な施設整備に資するよう、特段の配慮をすること。

＜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、同年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し、平成３０年１０月、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。

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、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。

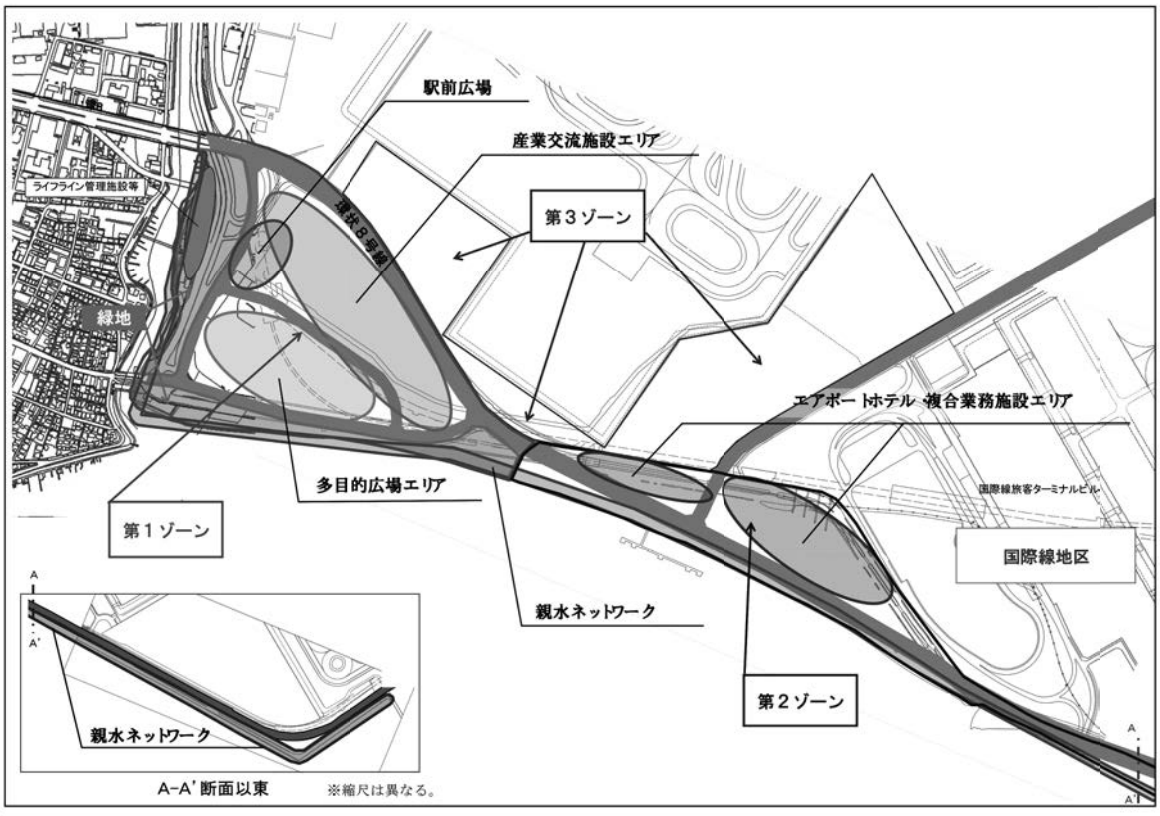
（１）－④　跡地を可能な限り有効に活用するため、既存ライフラインやライフライン管理施設の移設等について、引き続き必要な協議に協力すること。

（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）跡地売却に際しては、公共的な施設整備に資するよう、協議を進める等、特段の配慮をすること。

参　　考

（１）「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（平成 22 年 10 月）における土地利用




（２）平成２３年に、跡地（第１ゾーン）及び都内の４地域がアジアヘッドクォーター特区に位置付けられた。国有地処分に当たっての国への提案事項である処

分条件の緩和（①随意契約、②減額譲渡）については、平成２４年秋協議において、第１ゾーンの開発計画策定段階で、別途調整を行うこととされた。

# ２４　物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進

（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の整備を推進すること。

（２）中央防波堤外側地区の開発に伴う交通需要に対応する臨港道路南北線について、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに完成できるよう整備を推進すること。

（３）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、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、交通混雑等による外部不経済が発生する要因ともなっている。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、新規コンテナふ頭の供用など中央防波堤地区の開発に伴い増加する港湾物流等の交通量に対応するため、臨港道路南北線の整備推進が必要である。この臨港道路南北線は、中央防波堤地区に整備される東京 2020 大会の会場へのアクセス道路としても極めて重要であり、大会開催までに完成することが不可欠である。

さらに、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の整備を推進すること。

（２）臨港道路南北線の整備推進

中央防波堤外側地区の開発に伴う交通需要に対応する臨港道路南北線について、東京 2020 大会開催までに完成できるよう整備を推進すること。

（３）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あわせて、埠頭整備資金貸付金も含めて、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。

（４）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＞

（４）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。

# ２５　大型クルーズ客船ふ頭の整備推進

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

大型クルーズ客船の今後の東京港への寄港需要の増加が見込まれるため、

（１）大型クルーズ客船ふ頭整備に必要な財源を確保すること。

（２）大型クルーズ客船ふ頭のターミナルビル整備への補助制度を創設すること。

＜現状・課題＞

世界のクルーズ人口は、クルーズ船の大衆化が進み、過去２０年間で４倍に増加している。

また、アジア域内においては、大型クルーズ客船による低価格なカジュアルクルーズの提供が開始されたことにより、クルーズ市場の成長が見込まれ、日本への大型クルーズ客船の寄港需要が高まることが予想される。

一方、東京港は、羽田空港や東京駅等に近接し、国内外への交通アクセスが充実しており、周辺に豊富な観光地を有している。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることなどから、東京港に入港を希望するクルーズ船社が多く、首都東京として、新たな大型クルーズ客船ふ頭を整備しているところである。

＜具体的要求内容＞

大型クルーズ客船の今後の東京港への寄港需要の増加が見込まれるため、

（１）大型クルーズ客船ふ頭整備に必要な財源を確保すること。

（２）大型クルーズ客船ふ頭のターミナルビル整備への補助制度を創設すること。

# ２６　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の耐震強化岸壁について整備推進を図ること。

（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輸送に対応する耐震強化岸壁の整備についても更に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対応の耐震強化岸壁を既存ふ頭と併せて拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Ｙ３バース）について整備推進を図ること。

（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（Ｓ３バース）など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。

# ２７　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、これまでに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）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、$CO_2$ 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。中央環境審議会でとりまとめられた「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 $CO_2$ 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、自らの強い意思表明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実施する制度の二制度を創設し、国と地方がともに積極的な役割を果たす制度とすること。

⑤　東京都のキャップ＆トレード制度や都道府県・政令指定都市が実施している報告書制度など、先行する地方自治体の制度との整合を図ること。

⑥　国内排出量取引制度と整合するよう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$CO_2$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こと。

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。

（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$CO_2$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$CO_2$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$CO_2$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$CO_2$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動させず、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$CO_2$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$CO_2$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$CO_2$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$CO_2$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ＣＡＦＥ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動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$CO_2$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、$CO_2$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$CO_2$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ＰＭ２．５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、$CO_2$ 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。

　夜間など自動車が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 内閣府・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ると、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、$CO_2$ 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。$CO_2$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）$CO_2$ 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$CO_2$ 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。

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ペンサー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。$CO_2$ 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$CO_2$ 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　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】

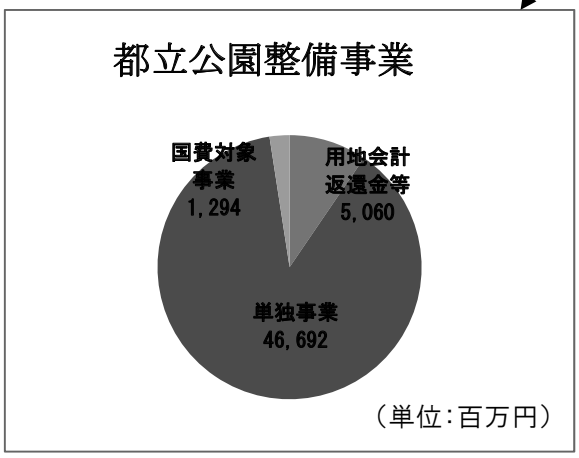
| 区　分 | | 都市計画公園・緑地計画<br>決定面積（平成２９年４月現在） | 公園整備済面積<br>（平成２９年４月現在） |
|---|---|---|---|
| | | 規模<br>(ha) | 規模<br>(ha) |
| 都市公園 | 都立公園 | ３，９５６ | ２，０２３ |
| | その他公園 | ７，３２１ | ３，８４５ |
| 都市公園以外の公園 | | － | １，９３４ |
| 計 | | １１，２７７ | ７，８０２ |
| 一人当たりの公園面積<br>※全国平均　１０．３㎡/人 | | ８．２(㎡/人) | ５．７(㎡/人) |

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

都立公園整備事業
全体計 53,046 百万円




○ 都立公園整備事業全体（５３，０４６百万円）に占める国費対象事業費の割合は**約２．４％**（１，２９４百万円）

○ このうち、**交付金は４９６百万円**で、都立公園整備事業全体に占める割合は**約０．９％**

○ 国費率は施設1/2、用地1/3

（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 | ｈａ |
| 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。

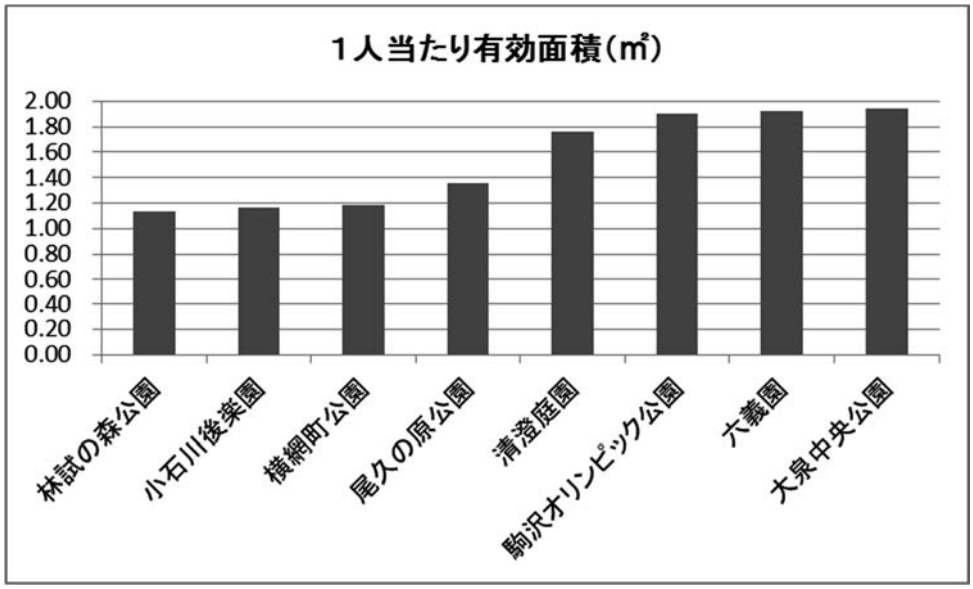
＜具体的要求内容＞

（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。

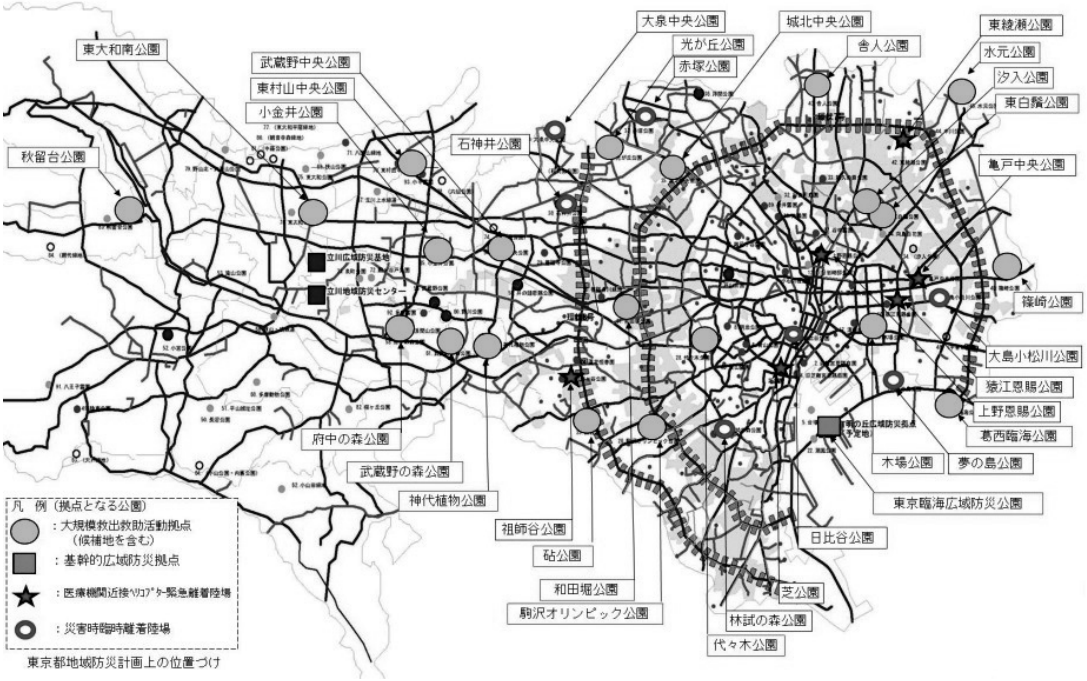
参　　考

（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】




（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）

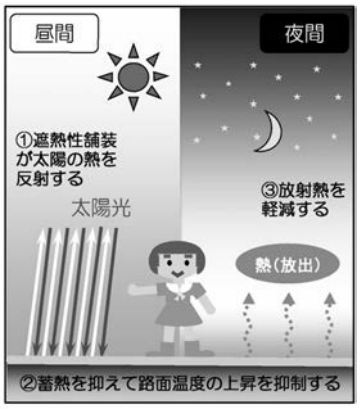
| 区　　分 | 事業費 | うち補助事業費（国費） |
|---|---|---|
| 沿道環境改善事業 | １３，８９６ | １，１８２（５９１） |
| 低騒音舗装 | ７，７５４ | １３７（６８） |
| 遮熱性舗装・保水性舗装 | ５，８９１ | ８４５（４２３） |
| 防音工事助成 | ５１ | ０（０） |
| 緩衝建築物一部負担 | ２００ | ２００（１００） |

| 区　　分 | 事業費 | 国、首都高速㈱の負担金額 |
|---|---|---|
| 局地汚染対策 | ６９ | １７ |

都、国、首都高速㈱が負担比率に基づき負担している。

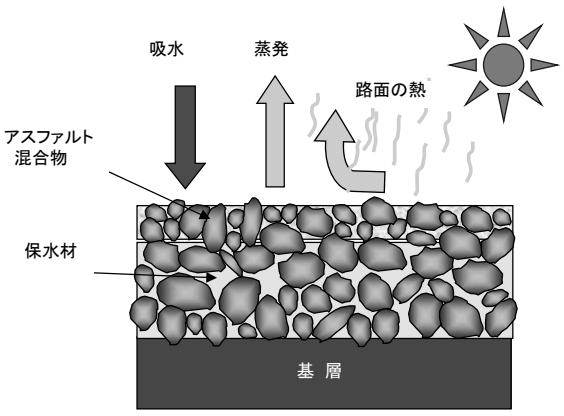
（２）路面温度上昇を抑制する環境対策型舗装

遮熱性舗装




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

保水性舗装




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

# 7　森林循環促進に向けた施策の拡充

（提案要求先　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を一層拡充すること。

（３）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。

＜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%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んで、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。

さらに、都の提案により、全国知事会においても、42 都道府県が参加する国産木材活用プロジェクトチームが設置され、各都道府県での多様な取組の共有化や、都道府県横断的な課題解決に向けた取組の推進を図ることで、国産木材の需要創出につなげていくこととしている。

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

災害時の安全確保等の観点により、ブロック塀の代替として国産材を使用した塀を設置するなど、国産材の利用促進に対して幅広い支援を行うこと。

また、伐採したスギ等の国産材を積極的に利用するため、民間利用の一

層の促進や中高層建築物の木造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。

（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について一層拡充すること。

（３）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

複数年度に渡る植替え事業への提供を可能とするなど、「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図ること。

# 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 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。

# 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）レジ袋やストロー、カップなどの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）再生プラスチックの利用拡大を促進するなど、プラスチック再使用・再生利用の更なる推進を図るための制度を構築すること。

＜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、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、事業者が実施しているレジ袋有料化により大きな削減効果が得られている一方で、日本チェーンストア協会によれば、レジ袋の辞退率はここ数年頭打ちになってしまっている。

加えて、容器包装以外の使い捨てプラスチック製品については削減を促すような制度はない。

（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、製造事業者に利用を促している。しかしながら、使用済み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。

また、事業所から生じるプラスチック製容器包装は、その性状が家庭から排出されるものと同じであっても、容器包装リサイクル法の対象にはなっていない。

その結果、事業所から排出されたプラスチックが安易にアジアに輸出され、

近年、現地で不適正に処理されるリスクが高まっている。昨年から、これ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、我が国で適切に再使用･再生利用できる仕組みを早急に構築する必要がある。

＜具体的要求内容＞

国は、現在、「プラスチック資源循環戦略」の策定に向けた検討を進めているが、併せて、以下のとおり、具体的な制度等に関わる検討を進めること。

（１）国全体でレジ袋の有料化を義務付けるとともに、容器包装削減の目標を設定するなど、更に削減を促す制度を導入すること。

また、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。

さらに、事業者の協力の下に、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）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こと。

また、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検討・構築すること。

# 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、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。

＜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、大都市の実情に応じた財政支援を行うこと。

### （２）多様な保育ニーズに対応するとともに待機児童の早期解消を図るため、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、他県からの転入増等により、区部を中心に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。
さらに、用地確保が困難化している中、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の非課税化など、税負担の軽減を図る必要がある。

＜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いる。
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

ではなく、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。

## ２　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４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年度から平成３２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、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。

＜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）保育士宿舎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関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。

## ２　特別な支援を要する子供と家庭に係る施策の充実

### 児童に関する相談支援機能の強化

（提案要求先　厚生労働省）
（都所管局　福祉保健局）

（１）児童相談所の体制強化を図ること。

（２）児童相談所の職員の専門性向上・人材確保を図ること。

（３）児童の安全確保に関する法令等を整備すること。

（４）区市町村の相談支援機能を強化すること。

＜現状・課題＞

家庭や地域における養育機能が低下している中で、児童虐待や非行など、子供や家庭に関する深刻な相談が増加している。相談のうち、特に、児童虐待は、対応件数が急増するとともに、その内容が複雑、困難化している。それに伴い、一時保護件数についても増加傾向である。児童相談所は、子供を守る中核機関として、安全確認、安全確保を第一に迅速、的確な対応が求められていることから、専門性の高い職員の配置など、より一層の体制強化を進めていく必要がある。

また、児童の安全確保や迅速な対応に当たっては、児童や保護者の心身の状況等様々な情報が不可欠である。この点について、平成２８年度に改正された児童虐待の防止等に関する法律では、児童相談所長や区市町村長から児童虐待の防止等に関する資料等の提供を求められた場合、従来の地方公共団体の機関に加え、医療機関、児童福祉施設、学校等が当該資料等を提供できる旨が規定されたが、いわゆる「できる規定」にとどまるとともに、提供を求めることのできる機関が限定的となっている。

区市町村は、これまでも児童相談の一義的窓口として、子供家庭支援センターを中心にあらゆる相談に対応し、地域の子供と家庭に関する総合的な支援を実施してきた。さらに、児童福祉法の改正により、要保護児童対策地域協議会における要保護児童対策調整機関の専門職員の配置や、必要な支援を行うための拠点の整備等が求められるほか、児童相談所から区市町村への事案送致が新設されるなど、複雑、困難化する相談に迅速かつ的確に対応するため、区市町村における体制強化が必要とされている。

国は、平成２９年度に、区市町村子ども家庭総合支援拠点における運営費補助を創設しているが、補助額や職員配置基準は、現在の子供家庭支援センターの運営実態を反映したものになっていない。

＜具体的要求内容＞

（１）児童相談所の体制強化を図ること。

①　全国共通ダイヤルや警察からの通告など、今後も、相談件数の更なる増加が予想されるほか、平成２９年の児童福祉法改正に伴い、保護者の意に反して２か月を超えて引き続き一時保護を行う場合の家庭裁判所への申立てなど、児童相談所としての業務が増加することが見込まれるため、児童相談所における体制整備について、必要な財政措置を講じること。

②　一時保護所の職員配置については、子供の集団が常に入れ替わり日中も常時子供が一時保護所で生活していること、家庭から離れて不安定になりがちな児童への支援やアセスメント等を行っていることから、一時保護所独自の配置基準を明確に定めること。

（２）児童相談所の職員の専門性向上・人材確保を図ること。

①　児童福祉司、児童心理司の実践力向上に資するよう、演習型研修の手法を構築するとともに、児童福祉司・児童心理司の対応ケースについて分析し、得られたノウハウを提供するなど、職員の専門性向上のための方策を講じること。

②　児童福祉行政及び法的対応や行政実務に卓越した経験と能力を有する人材を児童相談所長に任用できるよう、その資格要件を拡大すること。

（３）児童の安全確保に関する法令等を整備すること。

児童相談所が児童虐待の防止等に関する調査をより的確に実施するため、あらゆる機関等に対して、資料等の提供を要求できるようにするとともに、要求を受けた機関等に応諾義務を課すよう、法改正を行うこと。

（４）区市町村の相談支援機能を強化すること。

①　児童福祉法の改正に伴う支援拠点の整備については、安定的な運営ができるよう、制度の充実を図ること。

②　児童福祉法の改正に伴い、区市町村が体制整備や強化を進める上で必要となる相談員の専門性向上の方策を講じること。

参　　考

【児童相談所長の資格要件（児童福祉法第１２条の３第２項）】

所長は、次の各号のいずれかに該当する者でなければならない。
一　医師であって、精神保健に関して学識経験を有する者
二　学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)に基づく大学又は旧大学令(大正七年勅令第三百八十八号)に基づく大学において、心理学を専修する学科又はこれに相当する課程を修めて卒業した者
三　社会福祉士
四　児童の福祉に関する事務をつかさどる職員(以下「児童福祉司」という。)として二年以上勤務した者又は児童福祉司たる資格を得た後二年以上所員として勤務した者
五　前各号に掲げる者と同等以上の能力を有すると認められる者であって、厚生労働省令で定めるもの

# ３　保健医療施策の推進

## 受動喫煙防止対策の推進

（提案要求先　厚生労働省）
（都所管局　福祉保健局）

（１）改正健康増進法に係る政省令の整備に当たっては、実効性のあるものとし、実務を担う地方自治体への十分な財政措置を講じること。
（２）地方自治体が、地域の実情を踏まえた独自の対策を講じることができるよう、対策の強化に向けた支援を行うこと。
（３）地方自治体が公衆喫煙所を設置する際の支援を行うこと。

＜現状・課題＞

受動喫煙防止対策を強化するための改正健康増進法が平成３０年７月に成立したが、規制対象となる施設の詳細や喫煙室の基準などは政省令で定めるとされている。

地方自治体が改正法の施行に向けた準備等を円滑に行えるよう、財政措置を含め支援の充実が必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）政省令の整備に当たっては、実効性のあるものとし、実務を担う地方自治体への十分な財政措置を講じること。
（２）地方自治体が、地域の実情を踏まえた独自の対策を講じることができるよう、対策の強化に向けた支援を行うこと。
（３）地方自治体が公衆喫煙所を設置する際の支援を行うこと。

## ４　乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進

（提案要求先　内閣府・厚生労働省・消費者庁）
（都所管局　福祉保健局）

（１）災害時に、乳児用液体ミルクを迅速かつ適切に調達、供給できるよう、仕組みを整備すること。

（２）子育て世代をはじめ、国民が乳児用液体ミルクに関して正しく理解し、適切に使用できるよう普及啓発を進めること。

　また、母親等への情報提供や製造販売等に携わる事業者の活動が適切に実施されるよう、国際規準を踏まえた規定整備を行うこと。

＜現状・課題＞

海外で販売されている乳児用液体ミルク（以下「液体ミルク」という。）は、常温保存が可能で、調乳する必要がなく、容器から直接飲むこともできる。

特に粉ミルクを溶くための湯の確保や哺乳瓶の消毒等が難しい災害時においては非常に有用であり、平成２８年４月に発生した熊本地震でも、フィンランドから被災地に対し液体ミルクが無償提供され、断水した保育所などで使用された。

今般、国において規定整備の取組が進められ、平成３０年８月に、食品衛生法に基づく規格基準の設定及び健康増進法に基づく特別用途食品としての許可基準の設定が行われ、国内製造・販売が可能となった。しかし、国内メーカーによる製造・販売に当たり、製造ラインの整備や品質検査などが必要となるため、実際に国内で流通するまでには一定の期間を要する。

このため、実際に国内で液体ミルクが製造され流通するようになるまでは、災害時に海外からのものを迅速かつ適切に調達できる仕組みを国において整備する必要がある。

一方、乳児期の栄養について、母子健康手帳では、母乳が基本であり、母親の状況に応じて人工乳（粉ミルク）を活用することとされている。液体ミルクの使用に当たっても、乳児への適切な栄養の与え方や、不適切に使用した場合の健康被害の可能性等について、十分に周知する必要がある。

また、世界保健機関（ＷＨＯ）では、「母乳代用品のマーケティングに関する国際規準」を定め、液体ミルクを含む母乳代用品が適切に使用されるよう、母親等への適切な情報提供、製造販売等に携わる事業者の行為規範等が示されており、これらが適切に実行される環境整備が必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）災害時において、液体ミルクを迅速かつ適切に調達し、被災者に供給でき

るよう、仕組みを整備すること。

（２）子育て世代をはじめ、国民が液体ミルクに関して正しく理解し、適切に使用できるよう普及啓発を進めること。

また、母親等への情報提供や製造販売等に携わる事業者の活動が適切に実施されるよう、国際規準を踏まえた規定整備を行うこと。

# 7 生活・産業

# １　国際金融都市・東京の実現

（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）
（都所管局　政策企画局・総務局・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ところである。

東京が世界に冠たる国際金融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）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（国家戦略特区制度における優遇税制の活用等）などを行うこと。

（２）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。

（３）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。

（４）資産運用業・フィンテック系の外国企業を誘致するため、特区により、

① 誘致企業で働く高度金融人材に対する高度人材ポイントの特別加算を実現すること。

② 都が実施するフィンテック分野等における「アクセラレータプログラム」参加者への創業活動を行うための在留資格特例を実現すること。

（５）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。

## ２　ＭＩＣＥ推進施策の抜本的な強化

（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強化すること。

（２）ＭＩＣＥ誘致におけるマーケティング戦略を強化すること。

（３）ＭＩＣＥ分野に携わる専門人材の育成を強化すること。

＜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的な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いる。

今後、海外都市との誘致競争に勝ち抜き、東京でのＭＩＣＥ開催を増やしていくためには、国と自治体が連携して主催者にとって強いインセンティブとなる誘致・開催に係る経費助成などの支援制度をより一層強化することが必要である。

さらに、国や自治体はもとより、ＪＮＴＯ、コンベンションビューロー、企業、国内主催団体などＭＩＣＥ分野に携わる関係主体が連携するとともに、マーケティング戦略や専門人材の育成など、ＭＩＣＥ推進施策を抜本的に拡充強化することが必要である。

＜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等に対する助成など、主催者や地方自治体のニーズを踏まえた支援策の強化を図ること。

（２）ＭＩＣＥ市場動向を調査・分析し、競合国の動向や我が国において必要なＭＩＣＥ施設ニーズ等を的確に把握するなど、ＭＩＣＥ誘致に係るマーケティングを強化すること。

（３）ＭＩＣＥ分野において国際的に通用する専門人材の育成を更に強化するため、必要な措置を講じること。

## ３　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・国土交通省・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２年に迫った東京 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たところである。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２０１８）においては、新たに市場別の目標を定めたところであり、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。

## ４　外国人旅行者の受入環境整備の拡充

（提案要求先　金融庁・総務省・経済産業省・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）外国人旅行者がキャッシュレス旅行を行うための環境の整備を推進すること。

（３）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。

（４）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。

（５）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に向けては、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たところであるが、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、各地域に対しての支援を行うこと。

（２）外国人旅行者数のより一層の拡大を図るため、クレジットカード等の利用の拡大とその利便性を向上させる環境整備を推進すること。

①　支払手段としてのクレジットカード等の利用が一層進むよう、外国人旅

行者の利用が見込まれる中小規模の飲食店、ホテル・旅館、鉄道、タクシーなどを中心に､利用可能施設の拡大を強く業界団体等へ働きかけること。

② 外国人旅行者の消費行動における利便性を向上させるため、海外発行のクレジットカードやキャッシュカードでキャッシングや現金引き出しが可能な自動現金引出機の設置促進を強く業界団体等へ働きかけるとともに、自動現金引出機の場所や利用方法などの情報について外国人旅行者への周知を図ること。

（３）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。

（４）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。

（５）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。

# ５　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も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。

参　考

# 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

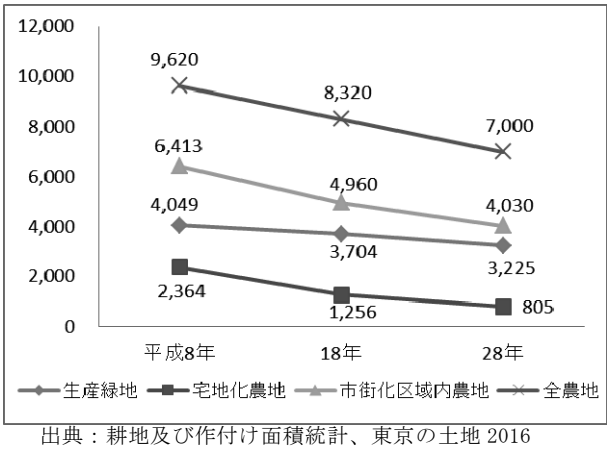
## 現　状

○ 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 2016

## 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

# ６　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）ライフ・ワーク・バランスの実現に向け、企業自らが実施する「働き方改革」の取組に対してインセンティブを付与するなど、施策の推進を図ること。「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）長時間労働の抑制と健康障害防止の推進を図ること。
（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。

＜現状・課題＞

「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。

また、都においては、「ライフ・ワーク・バランス」の実現のため、2020 年に向け、働き方改革の推進などの目標を設定し、働き方や休み方の改善などに取組む企業への支援などを進めている。

平成３０年４月、時間外労働の上限規制や有給休暇の時期指定付与といった労働基準法の改正などの働き方改革関連法案が国会に提出され、同年６月２９日成立となった。

とりわけ長時間労働の抑制など労働時間の管理については、法の趣旨を踏まえ適切に運用されることが重要であるため、施行にあたっては、改正の趣旨や内容の周知徹底とともに､中小企業への適正な運用に向けた支援が必要である。

さらに、法令違反等に対する指導・監督の強化や、過重労働による健康障害防止やメンタルヘルス対策など労働者の安全と健康の確保に努めていく必要がある。

一方、働き方改革への関心が高まり、中小企業においても長時間労働を前提とした企業風土や職場環境を見直す動きはあるものの、取引先による休日労働や深夜労働につながる発注など、長時間労働につながる商慣行の是正が必要となっている。

＜具体的要求内容＞

（１）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に向けた取組を促す施策を推進すること。

加えて、企業がそれぞれの状況に応じた働き方の見直しに踏み出すことができるよう、取組に対するインセンティブを付与すること。

また、働き方の見直しに取り組む企業に対し、業務の効率化など生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。

（２）長時間労働の削減に向けて、以下の取組の一層の推進を図ること。

①　労働関係法令違反が疑われる企業等に対し、重点的な指導・監督を引き続き実施するとともに、法違反が認められる場合には、当該企業が法令を遵守するよう、積極的な是正指導を行うこと。

②　時間外労働時間の上限規制等の働き方改革関連法の改正にあたっては、改正の趣旨や内容の周知徹底を図るとともに、適切な準備や運用がされるよう、中小企業に対する支援を行うこと。

③　過重労働による健康障害の防止に向けた取組やストレスチェック制度の周知啓発や職場環境改善への活用など、労働者の安全と健康の確保に向けた適切な取組が促されるよう必要な支援を講ずること。

（３）中小企業の働き方改革の取組を進めるため、休日労働や深夜労働につながる発注の抑制など、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。

参　考

（１）「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）

| 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時間以上の雇用者の割合 | 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）<br>１６．４％（非正社員） | ７０％（正社員）<br>５０％（非正社員） |
| 男性の育児休業取得率 | ２．３０％ | １３％ |

（２）働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律の概要

※労働時間関係抜粋
○労働基準法関係
・時間外労働の上限規制
・月６０時間超の割増率にかかる中小企業への猶予措置廃止
・有給休暇の時期指定付与
・フレックスタイム制の見直し
・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制度の普及促進等

○労働安全衛生法
・高度プロフェッショナル制度により働く者等に対する面接指導の実施
・産業医・産業保健機能の強化

（３）過重労働による健康障害を防止するため事業者が講ずべき措置

１　時間外・休日労働時間が１月当たり１００時間を超える労働者であって、申出を行ったものについては、医師による面接指導を確実に実施する。（義務）

２　時間外・休日労働時間が１月当たり８０時間を超える労働者であって、申出を行ったものについては、面接指導等を実施するよう努めるものとする。（努力義務）

「過重労働による健康障害防止のための総合対策」（平成２８年４月１日付基発０４０１第７２号）の別添「過重労働による健康障害を防止するため事業者が講ずべき措置」

## 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、働き方改革の起爆剤として期待がされている。

また、在宅や身近な場所での勤務などを可能とすることから、育児や介護といった家庭と仕事の両立や、時差通勤といった通勤混雑の緩和にも資するものである。

このため、国においては、本年７月、テレワークを東京 2020 大会のレガシーとするよう、東京 2020 オリンピックの開催日である７月２４日を中心に２日以上の期間でテレワークを実施する「テレワーク・デイズ」を実施し、気運醸成を図ったところである。

なお、都においても、テレワークの普及促進を図るため、従業員規模３０人以上の都内企業のテレワーク導入率を、２０１７年度の６．８％から２０２０年度には３５％とする目標を設定し、達成に向けた取組を強化していくこととしている。

東京 2020 大会の開催を２年後に控え、テレワークの導入が進むよう、さらなる気運醸成とともに企業の具体的な取組の促進が必要である。

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」が策定された。

また、自営型テレワークについても、契約に係る紛争の未然防止と、自営型テレワークを良好な就業形態とするため、平成３０年２月、「在宅ワークの適正な実施のためのガイドライン」が「自営型テレワークの適切な実施のためのガイドライン」として改定されたところである。

＜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、テレワーク・デイズの取組などテレワークの気運醸成を強化すること。

（２）中小企業をはじめ企業のテレワーク導入が促進されるよう、企業への支援策を拡充すること。また、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。
（3）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。

# 7　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の「指針」の周知徹底を図ること。

（２）平成３０年の精神障害者の法定雇用率算定基礎への追加、民間企業の法定雇用率２．２％への引き上げに伴い、企業に対する周知徹底や事業主に対する支援策を講ずること。

＜現状・課題＞

都における平成２９年６月１日現在の民間企業の障害者の実雇用率は、１．８８％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２．０％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おける差別禁止と合理的配慮義務にかかる「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１日からは、精神障害者が法定雇用率の算定基礎に加わり、民間企業の法定雇用率が２．２％へ引き上げられるとともに、雇用義務の対象となる中小企業の範囲が広がったことから、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。

＜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、差別禁止や合理的配慮の規定の施行に伴う指針の周知徹底などを行うこと。

（２）平成３０年４月からは、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、民間企業の法定雇用率が２．２％へ引き上げられたことから、精神障害者の雇用に関する中小企業を含めた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。

参　　考

【民間企業の雇用者数（東京）】　　平成２９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<br>（対前年比） | 116,167.0（2.9%） | 24,148.5（10.2%） | 8,929.5（33.6%） |
| 平成２６年度<br>（対前年比） | 119,984.0（3.3%） | 26,803.0（11.0%） | 11,097.5（24.3%） |
| 平成２７年度<br>（対前年比） | 123,058.5（2.6%） | 29,361.0　（9.5%） | 13,558.5（22.2%） |
| 平成２８年度<br>（対前年比） | 125,448.0（1.9%） | 31,712.0　（8.0%） | 16,410.0（21.0%） |
| 平成２９年度<br>（対前年比） | 127,568.5（1.7%） | 33,996.5　（7.2%） | 19,400.0（18.2%） |

※雇用者数（人）はカウント数

# ８　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、「女性の活躍推進のための積極的取組の推進」や「女性のライフステージに対応した活躍支援」を着実に実施すること。

＜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。

こうした中、女性の職業生活における活躍の推進に関する法律が、平成２７年９月４日に公布され、平成２８年４月から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。

＜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。

# ９　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。

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月より運営しており、このサイトを全国の事業者が活用することにより、受注機会の拡大やビジネスパートナーの開拓につなげていくことができる。

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 2018」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＞

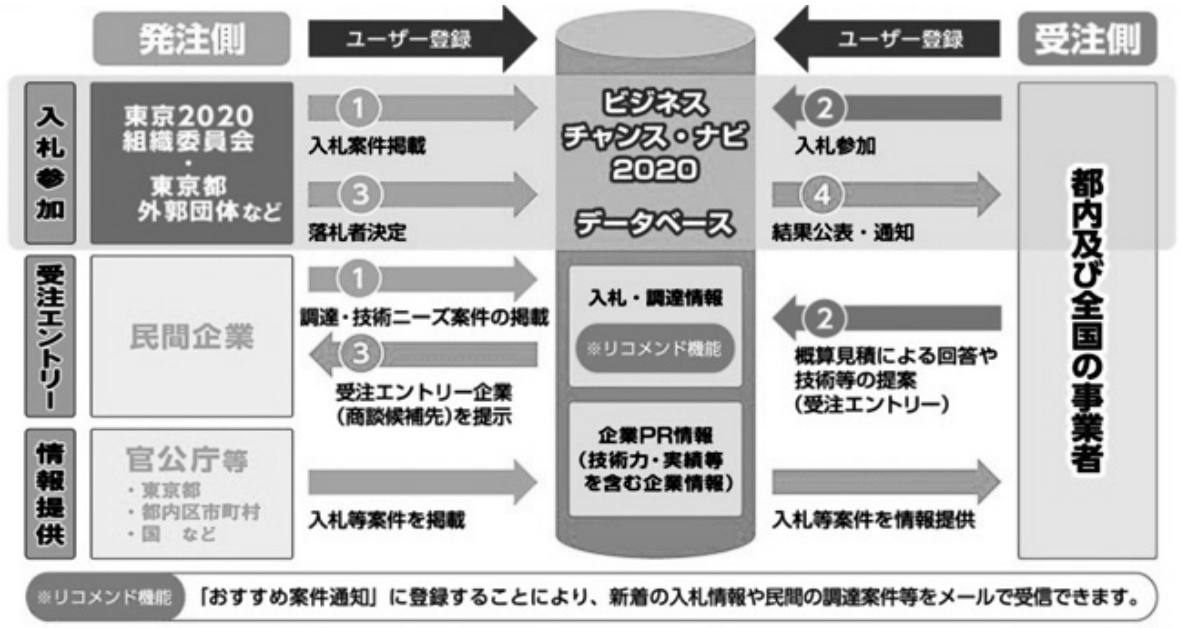
○東京 2020 アクション＆レガシープラン 2018　アクション一覧（抜粋）

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（平成３０年５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、経済界等とで連携し、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】



# 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　ｵﾘﾝﾋﾟｯｸ･ﾊﾟﾗﾘﾝﾋﾟｯｸ準備局・青少年･治安対策本部・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 大会の開催まであと２年と迫り、大会準備も、ハード面では大会会場の整備を着実に進めるとともに、ソフト面でも輸送、セキュリティ、都市機能の維持などについて、「方針検討～策定」段階から「計画～実施」段階に移ってきた。残された２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。

大会の成功に向け、国を挙げて開催準備に取り組むことが必要となる中、国として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。

（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、観客が公平に観戦の機会を享受できるよう、チケットの高値転売等の制限について必要な措置を講じること。

（８）東京 2020 大会に関連して発生した非居住者スタッフの所得税、ＩＯＣ・オリンピック放送機構などへの法人税及び消費税や関税等の間接税の非課税措置を講じること。

（９）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。

（１０）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。

（１１）東京 2020 パラリンピック競技大会について、平成２９年度補正予算において国の財政措置がなされたが、引き続き、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。

（１２）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。

（１３）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。

（１４）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。

（１５）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。

（１６）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。

（１７）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。

（１８）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。

（１９）円滑な大会輸送の実現と、我が国の経済活動との両立が図れるよう、テレワークやオフピーク通勤の推進をはじめ、物流対策として、全国規模での荷主・配送先企業等の理解・協力及び行動計画策定に向けた情報発信等、交通需要マネジメントの推進に向け、都及び組織委員会と連携した積極的な取組を行うこと。

（２０）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。

（２１）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。

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使途）

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

## １　学校における働き方改革の実現に向けた人的支援・財政的支援

（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の実現に向け、国として多忙化の解消に向けた姿勢を打ち出し、社会に向けたメッセージを発信すること。そして、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２９年４月、文部科学省が教員勤務実態調査（平成２８年度）の集計（速報値）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２９年１２月２２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（中間まとめ）」が取りまとめられた。これを踏まえて、「学校における働き方改革に関する緊急対策」（平成２９年１２月２６日文部科学大臣決定）では、緊急対策として、業務の役割分担・適正化を着実に実行するための方策や、学校が作成する計画等や組織運営に関する見直し、勤務時間に関する意識改革と時間外勤務の抑制のための必要な措置を講ずることとしているほか、これらの方策の実施に必要な環境整備を行うこととしている。

＜具体的要求内容＞

（１）学校における働き方改革の実現に向け、国として多忙化の解消に向けた姿勢を打ち出し、社会に向けたメッセージを発信すること。

（２）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。

（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）学校における働き方改革特別部会でまとめた緊急提言を踏まえ、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員等の円滑な運用に向けた環境整備を図ること。

## ２　学校における働き方改革の実現に向けた勤務条件の弾力化

（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の実現に向け、民間企業（私立学校等を含む。）に導入可能な「１年単位の変形労働時間制」を、公立学校の教育職員にも活用できるよう、公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法の改正等を行うこと。

＜現状・課題＞
現在、都においては、可能な限り柔軟で多様な勤務時間制度の運用を行っているものの、教育職員の業務の特殊性から、柔軟な働き方のニーズに応えるには、現行法令の枠内の手法では限界があると認識している。
今後、「学校における働き方改革」を実現するためには、教育職員の業務の特殊性に対応し、勤務時間の弾力的な運用が可能となるような仕組みを整備していく必要がある。
国の「教員勤務実態調査」の結果等から、教育職員については、夏季休業期間中の時間外労働が学期中に比べて大幅に少ない現状にあり、このような業務の繁閑の差を踏まえて、１年単位の変形労働時間制を導入することができれば、年間を通じて勤務時間にメリハリを付け、長期休業期間中に自己研鑽（さん）や休養の時間を確保し、資質向上や健康管理に資することなどが可能となる。
しかしながら、教育職員を含む地方公務員の勤務条件は、地方公務員法等を踏まえて条例で定めることとされているものの、労働基準法で規定されている「１年単位の変形労働時間制」が地方公務員には適用除外とされており、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。
なお、私立学校等では既に導入・運用されている実態があり、導入することによる効果は明らかである。

＜具体的要求内容＞
教育職員の柔軟かつ多様な働き方を実現するため、労働基準法（昭和２２年法律第４９号）で規定する「１年単位の変形労働時間制」について、公立学校の教

育職員においても活用が可能となるよう、公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法（昭和４６年法律第７７号）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。

③ 公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法

（教育職員に関する読替え）

第五条（抜粋）

教育職員については、地方公務員法第五十八条第三項本文中「第二条、」とあるのは「第三十三条第三項中「官公署の事業（別表第一に掲げる事業を除く。）」とあるのは「別表第一第十二号に掲げる事業」と、「労働させることができる」とあるのは「労働させることができる。この場合において、公務員の健康及び福祉を害しないように考慮しなければならない」と読み替えて同項の規定を適用するものとし、同法第二条、」と、「第三十二条の五まで」とあるのは「第三十二条の五まで、第三十七条」と、…（略）…と読み替えて同条第三項及び第四項の規定を適用するものとする。

# ３　東京２３区の大学の定員増抑制等の見直し

（提案要求先　内閣官房・文部科学省）
（都所管局　政策企画局）

（１）地方創生の推進に当たっては、東京と地方が共存共栄し、日本全体の発展に寄与する取組を支援していくこと。
（２）真の地方創生の実現のため、立地に関係なく全ての大学に対して、必要な支援を行うこと。
（３）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＞
国際競争が激しさを増し、我が国の成長をけん引するグローバル人材の育成が急がれる中、大学は知の拠点として、次代を担う人材の育成、イノベーションの創出等、極めて重要な役割を担っている。
こうした中、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が成立し、同年１０月には関係政令等が施行された。
地方創生の実現と大学教育の在り方という問題を混在させ、場所だけを理由に学生の選択や大学経営の自由を縛ることは、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つながりかねない。
そのため、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。
日本が将来にわたって成長力を確保していくために地方創生が重要であり、地方大学の振興等に取り組んでいくことに異論はないが、地方創生は、「東京対その他の地方」という構図ではなく、東京と地方が共存共栄し、日本の発展に寄与する日本全体の創生を目指すべきである。

＜具体的要求内容＞
（１）地方創生の推進に当たっては、東京と地方が共存共栄し、日本全体の発展に寄与する取組を支援していくこと。
（２）真の地方創生の実現のため、立地に関係なく全ての大学に対して、必要な支援を行うこと。
（３）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。

# ４　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

今夏の猛暑は災害に相当すると言われており、校外学習から帰校した児童が熱中症により死亡するという痛ましい事故も発生した。そのため、熱中症対策に対する保護者等の関心も高く、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。

東京都は平成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、学校体育館の冷房化はほとんど進んでいない。学校体育館は、被災時には避難所としての機能を有するが、平成３０年西日本豪雨災害においては避難所の熱中症対策にも注目が集まり、教室と同様に空調設備整備を推進する必要がある。

国においては「空調設置」事業について、平成３１年度の施設計画の修正追加の調査などが行われているが、来年度の夏に間に合わせるためには区市町村も早急に予算要求・契約準備等を進める必要がある。しかし、平成３０年度の「空調設置」事業は、域内で当初予算において採択を受けた案件が１件しかなく、平成３１年度以降の採択についても現状では不透明であり、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開きがあり、区市町村に対しての十分な補助とはなっていない。

各区市町村が小・中学校の空調設備整備を進め、児童・生徒の安全確保を図るためには、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、今年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、今夏の猛暑に伴い、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）普通教室・特別教室に加え、学校体育館を含む屋内体育施設においても空調設備整備が推進されるよう、補助の在り方の見直し及び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 治安対策

# 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＞

昨年は、欧米諸国において車両や爆発物などを用いたテロ事件が相次いで発生した。

また、ＩＳＩＬ等の国際テロ組織が、邦人に対するテロを繰り返し呼び掛けるなど、我が国に対する国際テロの脅威は、現実のものとなっている。

このような情勢の中、２０２０年には「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、開催国としての治安責任を果たさなければならないことや、首都警察として各種対策を強化してテロ等の不法事案の防圧検挙に万全を期す必要がある。

＜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」が発足した。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をするとともに、テロ防止啓発ポスター等の作成による情報発信をすることにより、官民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、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、無人航空機（ドローン）空撮採証装置、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　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。

２０２０年には「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会」が予定されており、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ること、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、

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）国際海空港における水際対策の推進を図ること。

＜現状・課題＞

平成２９年中の都内における刑法犯の認知件数は、１２万５，２５８件と平成１５年から１５年連続で減少し、戦後最悪を記録した平成１４年に比べ約５９％減少しており、各種取組の成果が着実に表れていると言える。

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」の都政への要望の中では、高齢者対策、防災対策に次いで「治安対策」が挙げられており、その割合は約半数を占めている。これは、いまだ撲滅に至らない振り込め詐欺をはじめとする特殊詐欺、ストーカー・ＤＶに起因する凶悪犯罪及び深刻な社会問題となっている児童虐待事案、依然として厳しい状況にある薬物事犯等により、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。

さらに、これら個々の犯罪一つ一つが悪質化、巧妙化、潜在化する一方で、刻々と変化するサイバー犯罪への対策、国際テロ対策等、新たな脅威への対応が求められ、治安に関する要求は、むしろ増大している。

他にも警視庁は、国会、官邸等をはじめ、官公庁が集中している首都の治安維持を担っている警察としての特殊性から、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、発災当日から警察官を被災地に派遣し、これまでに延べ２３万人を超える職員を派遣するなど、日本警察の中核として日本全体の治安維持に当たる責務も担っている。

（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、昭和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いる。

（２）各種犯罪や交通事故の未然防止を図るため、各種防犯活動及びパトロール活動を行っているところ、これまでは、警察官個々の経験等に基づき、様々

な方法で各種防犯活動及びパトロール活動を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 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、大型クルーズ客船の更なる誘致を目指しており、平成３１年までに、東京湾に大型クルーズ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。

これら国際海空港における施設整備等の推進により、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が懸念されている。

そこで、国内への銃器薬物の流入による治安悪化を防ぐため、銃器薬物密輸入事犯の取締りに資する装備資器材の充実強化を図ることが必要である。

＜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）銃器薬物密輸入事犯等の取締りを推進するため、

○　携帯型薬物特定システム（Ｔｒｕ　Ｎａｒｃ）

○　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、取締りの強化

（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への警戒、情報収集の強化による保護対策、捜査活動に資する装備資器材を充実強化すること。

＜現状・課題＞

六代目山口組と神戸山口組が対立抗争の状態にあるとされてから３年が経過したところ、昨年、神戸山口組から分裂した任侠山口組も交えた三つ巴の主権争いは、長期化・泥沼化の様相を呈している。未だ各団体の傘下組織構成員による傷害等の事件が発生しており、神戸山口組傘下組織幹部が何者かに襲撃される事件も発生するなど、本格的な抗争事件の発生が懸念されるところである。

暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成３年法律第７７号）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が、一旦、抗争事件が発生すれば、連続発生することは必然であり、当庁では付近住民を守るため、速やかに事務所使用制限命令を発出し、特定抗争指定暴力団の指定を行わなければならないところ、これには恒常的かつ集中的な暴力団事務所に対する視察や情報収集が不可欠である。

このような暴力団情勢の中、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は、暴力団対策の基盤活動であり、それ自体が都民・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ることから、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で危害を未然に防止するため、ぐ犯者に対する視察活動を強化し、その動向把握及び関連情報の収集に努めなければならない。

また、都内においても、住吉会総裁が死亡したほか、松葉会が縄張問題を抱えたまま分裂するなど、暴力団情勢は予断を許さない状況であり、今後も対立抗争の未然防止や発生時の早期対応等、保護対策に万全を期すため、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配備が必要である。

＜具体的要求内容＞

暴力団の対立抗争事件等への警戒及び取締り強化のため、リアルタイムで遠隔操作可能な「ネットワークカメラ等の捜査用資器材」等の装備資器材の充実強化を図ること。

## 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）

（１）定周期式信号機の集中制御化を図ること。
（２）リアルタイム信号制御等の整備を図ること。
（３）光ビーコンの整備を図ること。
（４）視覚障害者用音響式信号機の整備を図ること。
（５）歩行者感応等制御の整備を図ること。
（６）エスコートゾーン等の整備を図ること。
（７）交通規制標識等の整備を図ること。

＜現状・課題＞

定周期式信号機の集中制御化とは、定周期式信号機を交通管制システムによる信号制御に変更するものである。これにより、感知器で計測した交通状況に応じた信号制御や路線の系統化が図られ、無駄な待ち時間や停止回数が減少することとなり、交通の円滑化及びそれに伴う事故防止効果が期待できる。

警視庁の信号制御方式であるストリーム制御は、車両感知器で計測・処理算出した主道路と従道路の交通需要に応じて、各方向に必要な信号青時間を表示する制御である。

リアルタイム信号制御等の整備とは、車両感知器で収集したデータから算出する渋滞長の推定方法を改善（車両感知パルスデータから渋滞末尾を直接推定）及び信号制御アルゴリズムを高度化（交通需要算出方法の改善、信号機を通過する際に赤信号で生じる遅れ時間を交差点単位で最小化、隣接信号機の青開始時間差を需要に応じて最適化）するもので、交通状況に応じて更に無駄のない信号青時間を表示させることが可能となり、交通の円滑化及びそれに伴う事故防止効果が期待できる。

光ビーコンは、車両感知情報の収集に加え、３メディア対応カーナビゲーション搭載車両との間で双方向通信を行う機能があり、旅行時間を直接算出することが可能であるとともに、車両に対して周辺の詳細な交通情報を提供するなど交通管理上極めて有効な装置である。

光ビーコンの整備拡大により、これまで情報収集できなかった区間の交通情報の収集が可能になるとともに、詳細な交通情報の提供等により、交通流の分散による円滑化対策を図ることが可能となる。

視覚障害者用音響式信号機とは、視覚障害者用の押ボタン又は視覚障害者が携帯する小型発信機からの要求を受け、横断歩道の両端に設置されたスピーカから

擬音等を鳴らして安全な横断タイミングを知らせるとともに横断する方向を誘導するものである。

歩行者感応等制御とは、歩行者の横断する青信号の秒数を延長することで、安全な横断を確保する目的で整備をする信号制御である。

また、車両の円滑を考慮し、バランスをより高める信号制御である。

機能としては、歩行者信号が「青点滅」する前に歩行者が横断歩道を渡り切れていない場合には、歩行者青信号を延長し、歩行者が横断歩道上に存在しない場合には、歩行者青信号を打ち切り、車両の青信号に振り分けることが可能な信号制御である。

エスコートゾーンとは、道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列のことである。なお、エスコートゾーンとともに、溶融式塗装による横断歩道（高輝度）の整備も行っている。

いずれも、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、安全・円滑な交通確保に必要な交通管制・交通規制対策であり、また、障害の有無にかかわらず全ての人々が参加しやすい大会となるように、アクセシビリティガイドラインに基づき、設定されるアクセシブルルートにおいて整備を行うことで、ハード面のバリアフリーや心のバリアフリーを推し進め、２０２０年の先に、全ての人に優しい街・東京を実現するユニバーサルデザインのまちづくりを促していくものである。

東京 2020 大会に係る交通規制標識等は、大会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重点的に整備する必要がある。

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、輸送に関しては、具体的箇所ごとの対策やその手法を検討することとされているなど、既存施設の有効活用とデジタルサイネージ式標識等の、新たな施設整備を組み合わせることにより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が、オリンピック会場候補地である、お台場等の臨海地区及び羽田空港地区の道路は、一部道路法に基づかない道路となっており、補助対象道路となっていないことから、同地区を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）

| |
|---|
| 災害警備用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、平成２６年の広島県土砂災害や長野県御嶽山噴火災害、平成２７年の関東・東北豪雨による洪水災害、平成２８年の熊本地震などに際し、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、実災害から得られた経験も踏まえ、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や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、各種資器材を拡充するなど、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、災害救助用資器材の高度化、災害対策用車両の拡充により、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２９年中は、２，４９８人にまで増加し、全薬物押収量も増加傾向であるなど、依然として根強い薬物の供給・需要実態が認められる。

また、昨年の都内における大麻事犯による検挙人員は６３２人と過去６年間で最多となり、とりわけ未成年者を含む３０歳未満の年齢層の占める割合は、大麻事犯総検挙人員のうち半数を超え、極めて深刻な事態となっている。

当庁では、薬物乱用根絶に向けた街頭キャンペーンをはじめ、広報用ＤＶＤの制作、電車や街頭設置の大型モニターを活用した広報啓発活動を実施しているところであるが、国においても薬物乱用根絶に向けた広報啓発活動を引き続き強化していく必要がある。

また、全国統計では、覚醒剤事犯検挙被疑者の約６割以上が再犯者であるという現状を踏まえ、当庁では、『ノードラッグ警視庁』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、平成２８年１２月１４日に公布、施行された「再犯の防止等の推進に関する法律（平成２８年法律第１０４号)」及び平成２９年１２月１５日に閣議決定された「再犯防止推進計画」において、再犯の防止等に関し、国との適切な役割分担を踏まえ、地域の状況に応じた施策策定及び実施が地方公共団体の責務と規定されたことに伴い、今後、国、都及び区市町村、さらには、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ていかなければならない。

そこで、関係機関と連携した研修会等を積極的に開催していくとともに、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、薬物再乱用防止対策に効果的な唾液による簡易薬物検査キットを導入したセミナー等の充実を図っていく必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）ラジオ・テレビ放送等広域かつ不特定多数が視聴するメディアを活用するなど、国民が安易に違法薬物に手を出さないよう、広報啓発活動の推進を図ること。

（２）薬物再乱用防止対策に資するセミナー等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２９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、いわゆる「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、さらには、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）子供・女性に対する犯罪や、犯罪発生の蓋然性が極めて高い繁華街における犯罪等の未然防止及び犯人の早期検挙を図る上で、街頭防犯カメラの設置は極めて有効であることから、警視庁では、自治体等の関係機関と連携し、通学路防犯カメラの設置や町会等の民間団体に対する街頭防犯カメラの設置を働き掛けているところであるが、現状として、特に民間団体による街頭防犯カメラの大規模な設置は見込めない状況にあり、仮に街頭防犯カメラの設置が決定されたとしても、街頭防犯カメラが実際に稼動を開始するまでには、計画段階から起算し相当の期間を要するのが通常である。そのため、街頭防犯カメラ設置のノウハウを有する警察が主体となり、必要な地区に計画的に街頭防犯カメラの整備を図ることが必要である。

（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月施行のいわゆる「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、さらには、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）犯罪発生の蓋然性が高く、街頭防犯カメラを喫緊に必要とする地区において、移設が容易な仕様の街頭防犯カメラを設置すること。

（２）アダルトビデオ出演強要問題、いわゆる「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防犯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も歯止めが掛からず高止まりの状況となっており、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、最新の手口や犯人の電話に出ないことが被害防止につながることなどを広く周知させるための広報啓発活動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、テレビ、ラジオなどの主要メディアを活用した全国規模の広報を実施することが必要である。

また、警視庁では、被害防止に効果の高い「自動通話録音機」を東京都と連携して高齢者世帯に配布しているところであるが、より多くの世帯に設置するため、国においても、これらの機器の充実強化を図ることが必要である。

＜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、特殊詐欺の最新の手口を周知するための広報啓発活動の推進を図ること。

（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防犯機器の充実強化を図ること。

参　　考

平成２９年中の特殊詐欺被害状況

都内　認知件数　　３，５１０件（前年比＋１，４７８件、＋７２．７％）
　　被害額　　約７９．８億円（前年比＋約１８．１億円、＋２９．４％）
全国　認知件数　１８，２０１件（前年比＋４，０４７件、＋２８．６％）
　　被害額　約３９０．３億円（前年比－約１７．４億円、－４．３％）

## ８　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２９年中は都内において約３９５万８千件という過去最高の数字を記録したほか、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、事前の各種イベント等を含めて多数の大会関係者や訪日外国人等が東京を訪れることから、拾得物取扱件数の急激な増加が見込まれる状況である。

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していく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割を占めている現状であり、そのうち特例施設占有者（鉄道、バス及び航空等）が約５割を占めている。

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、ほとんどの特例施設占有者は、これによらず警察署に提出している状況であり、自ら保管等するよう働きかけているが実現されておらず、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、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しての情報収集、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ている。
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。
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、ラグビーワールドカップ２０１９や東京 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

# 参考１　省庁別提案要求事項一覧

# 省庁別提案要求事項一覧

| 省庁名 | 区分 | 事項名 | |
|---|---|---|---|
| 内閣官房 | 災害対策 | 1 | 首都直下地震対策の具体的な推進 |
| | 災害対策 | 3 | 国土強靱化の推進 |
| | 生活・産業 | 9 | 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 |
| | スポーツ・青少年・教育 | 3 | 東京23区の大学の定員増抑制等の見直し |
| | 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 | 分権型社会の実現 |
| | 災害対策 | 1 | 首都直下地震対策の具体的な推進 |
| | 災害対策 | 2 | 帰宅困難者対策の推進 |
| | 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 | 20 | 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 |
| | 福祉・保健・医療 | 4 | 乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 4 | 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | 生活・産業 | 6 | 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 | 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 | 分権型社会の実現 |
| | 行財政改革 | 1 | 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | 行財政改革 | 2 | 地方法人課税の分割基準の適正化 |
| | 行財政改革 | 3 | 自動車関係税の充実確保 |
| | 行財政改革 | 4 | 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 | 22 | 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 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 4 | 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | 生活・産業 | 6 | 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 | 23 | 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 3 | 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 |
| 外務省 | 生活・産業 | 3 | 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 | 分権型社会の実現 |
| | 行財政改革 | 1 | 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | 行財政改革 | 3 | 自動車関係税の充実確保 |
| | 災害対策 | 2 | 帰宅困難者対策の推進 |
| | 都市整備 | 23 | 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | 福祉・保健・医療 | 1 | 少子社会対策の推進 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 5 | 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 | 都市整備 | 13 | ブロック塀等に対する安全対策への支援【新規】 |
| | 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 | 東京23区の大学の定員抑制増等の見直し |
| | スポーツ・青少年・教育 | 4 | 学校施設の空調設備整備に対する支援【新規】 |
| 厚生労働省 | 都市整備 | 23 | 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 | 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 | 特別な支援を要する子供と家庭に係る施策の充実 |
| | 福祉・保健・医療 | 3 | 保健医療施策の推進 |
| | 福祉・保健・医療 | 4 | 乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 6 | ライフ・ワーク・バランスの推進 |
| | 生活・産業 | 7 | 障害者の就業支援策の一層の充実 |
| | 生活・産業 | 8 | 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 | 23 | 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | 都市整備 | 27 | 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 | 5 | 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 | 9 | 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 | 22 | 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【新規】 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 4 | 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | 生活・産業 | 6 | ライフ・ワーク・バランスの推進 |
| | 生活・産業 | 9 | 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 |
| 国土交通省 | 災害対策 | 1 | 首都直下地震対策の具体的な推進 |
| | 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 | 高規格堤防（スーパー堤防）事業の推進 |
| | 都市整備 | 5 | 東京港の地震・津波・高潮対策の推進 |
| | 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 | 荒川第二・第三調節池の整備推進 |
| | 都市整備 | 13 | ブロック塀等に対する安全対策への支援【新規】 |
| | 都市整備 | 14 | 外かく環状道路の早期完成 |
| | 都市整備 | 15 | 高速道路網の整備推進及び有効活用等 |
| | 都市整備 | 16 | 国道等の整備推進 |
| | 都市整備 | 17 | 道路・橋梁事業の推進 |
| | 都市整備 | 18 | 鉄道駅のバリアフリー化の推進 |
| | 都市整備 | 19 | 都市鉄道ネットワーク等の強化 |
| | 都市整備 | 20 | BRT整備推進のための制度の創設・拡充 |
| | 都市整備 | 21 | 連続立体交差事業の推進 |
| | 都市整備 | 22 | 無電柱化事業の推進 |
| | 都市整備 | 23 | 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | 都市整備 | 24 | 物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進 |
| | 都市整備 | 25 | 大型クルーズ客船ふ頭の整備推進 |
| | 都市整備 | 26 | 震災にも強い東京港の機能強化 |
| | 都市整備 | 27 | 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 | 2 | MICE推進施策の抜本的な強化 |
| | 生活・産業 | 3 | 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和 |
| | 生活・産業 | 4 | 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | 生活・産業 | 5 | 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 | 6 | 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 |
| 環境省 | 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【新規】 |
| | 生活・産業 | 5 | 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 |
| 防衛省 | 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覧

# 所管局別提案要求事項一覧

| 局名 | 区分 | | 事項名 |
|---|---|---|---|
| 政策企画局 | 災害対策 | 1 | 首都直下地震対策の具体的な推進 |
| | 環境・エネルギー | 7 | 森林循環促進に向けた施策の拡充 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | スポーツ・青少年・教育 | 3 | 東京23区の大学の定員増抑制等の見直し |
| 青少年・治安対策本部 | 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 | 分権型社会の実現 |
| | 行財政改革 | 1 | 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | 行財政改革 | 4 | 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 | 首都直下地震対策の具体的な推進 |
| | 災害対策 | 2 | 帰宅困難者対策の推進 |
| | 災害対策 | 3 | 国土強靱化の推進 |
| | 生活・産業 | 1 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 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 |
| | 治安対策 | 4 | 国民保護事案に関する対策の推進 |
| 財務局 | 地方分権改革 | 1 | 分権型社会の実現 |
| | 行財政改革 | 1 | 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | 行財政改革 | 3 | 自動車関係税の充実確保 |
| 主税局 | 地方分権改革 | 1 | 分権型社会の実現 |
| | 行財政改革 | 1 | 東京を標的とした税制度の見直しの阻止及び地方税財源の拡充による安定的な地方税体系の構築 |
| | 行財政改革 | 2 | 地方法人課税の分割基準の適正化 |
| | 行財政改革 | 3 | 自動車関係税の充実確保 |
| 生活文化局 | 都市整備 | 13 | ブロック塀等に対する安全対策への支援【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 |
| 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 | 4 | 高規格堤防（スーパー堤防）事業の推進 |
| | 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 | 13 | ブロック塀等に対する安全対策への支援【新規】 |
| | 都市整備 | 14 | 外かく環状道路の早期完成 |
| | 都市整備 | 15 | 高速道路網の整備推進及び有効活用等 |
| | 都市整備 | 16 | 国道等の整備推進 |
| | 都市整備 | 17 | 道路・橋梁事業の推進 |
| | 都市整備 | 18 | 鉄道駅のバリアフリー化の推進 |
| | 都市整備 | 19 | 都市鉄道ネットワーク等の強化 |
| | 都市整備 | 20 | BRT整備推進のための制度の創設・拡充 |
| | 都市整備 | 21 | 連続立体交差事業の推進 |
| | 都市整備 | 22 | 無電柱化事業の推進 |
| | 都市整備 | 23 | 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 | 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 | 5 | 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 |
| 環境局 | 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【新規】 |
| | 生活・産業 | 5 | 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 | 特別な支援を要する子供と家庭に係る施策の充実 |
| | 福祉・保健・医療 | 3 | 保健医療施策の推進 |
| | 福祉・保健・医療 | 4 | 乳児用液体ミルクの普及に向けた取組促進 |
| | 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 |
| 病院経営本部 | 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 | 国際金融都市・東京の実現 |
| | 生活・産業 | 2 | MICE推進施策の抜本的な強化 |
| | 生活・産業 | 3 | 外国人旅行者に対する査証発給要件の緩和 |
| | 生活・産業 | 4 | 外国人旅行者の受入環境整備の拡充 |
| | 生活・産業 | 5 | 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 | 6 | ライフ・ワーク・バランスの推進 |
| | 生活・産業 | 7 | 障害者の就業支援策の一層の充実 |
| | 生活・産業 | 8 | 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 | 9 | 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 | 4 | 高規格堤防(スーパー堤防)事業の推進 |
| | 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 | 荒川第二・第三調節池の整備推進 |
| | 都市整備 | 14 | 外かく環状道路の早期完成 |
| | 都市整備 | 15 | 高速道路網の整備推進及び有効活用等 |
| | 都市整備 | 16 | 国道等の整備推進 |
| | 都市整備 | 17 | 道路・橋梁事業の推進 |
| | 都市整備 | 21 | 連続立体交差事業の推進 |
| | 都市整備 | 22 | 無電柱化事業の推進 |
| | 都市整備 | 23 | 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 | 5 | 東京港の地震・津波・高潮対策の推進 |
| | 都市整備 | 16 | 国道等の整備推進 |
| | 都市整備 | 17 | 道路・橋梁事業の推進 |
| | 都市整備 | 22 | 無電柱化事業の推進 |
| | 都市整備 | 23 | 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進 |
| | 都市整備 | 24 | 物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進 |
| | 都市整備 | 25 | 大型クルーズ客船ふ頭の整備推進 |
| | 都市整備 | 26 | 震災にも強い東京港の機能強化 |
| | 都市整備 | 27 | 島しょ港湾等の防災対策の推進 |
| 交通局 | 都市整備 | 18 | 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 | 都市整備 | 13 | ブロック塀等に対する安全対策への支援【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 |
| | 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 | 4 | 学校施設の空調設備整備に対する支援【新規】 |
| 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 | 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 |

平成３１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（３０）３７

平成３０年１１月

発　行　　東京都政策企画局調整部渉外課
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　　株式会社中央謄写堂
東京都中央区日本橋馬喰町二丁目５番８号
03-3669-8160（代表）

リサイクル適性Ⓐ
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

R70
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

TOKYO 2020
TOKYO 2020
PARALYMPIC GAMES
東京都