

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、CO₂排出総量削減義務と排出量取引制度を導入するとともに、業務ビル対策や中小企業及び家庭での省エネ対策の促進など、実効性ある対策を実施すること。
- (2) 「地球温暖化対策のための税」については、気候変動対策における国と地方の役割分担を踏まえ、地方への十分な財源配分を行うこと。

<現状・課題>

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

気候変動対策の推進は、家庭や事業所のエネルギーコストの低減、新たな省エネ製品や技術開発の促進など、日本経済の活力創出につながる。中央環境審議会でとりまとめられた「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CO₂排出総量削減義務と排出量取引制度（キャップ&トレード制度）の導入は必要かつ重要な施策である。

また、「地球温暖化対策のための税」が平成24年10月から導入されたが、税の導入に伴う収収に関し、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構築

C O P 2 1 で採択されたパリ協定の実施に向けて、自らの強い意思表示と具体的行動を礎に、日本の外交力を発揮し、実効性のある詳細ルールの構築に向けて先導的な役割を果たすこと。

イ 低炭素社会実現のための規制的措置を含む総合的な施策の早期構築

火力発電所を対象としたC O₂ 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を実施する制度の二制度を創設し、国と地方がともに積極的な役割を果たす制度とすること。
- ⑤ 東京都のキャップ&トレード制度や都道府県・政令指定都市が実施している報告書制度など、先行する地方自治体の制度との整合を図ること。
- ⑥ 国内排出量取引制度と整合するよう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C O₂ 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C O₂ 排出量を表示するなど、C O₂ の可視化の取組を促進すること。
- ③ トップランナー基準を満たした高効率給湯器の普及を飛躍的に促進するため、家庭に対する助成制度などにおいて、より一層の財政的措置を講じること。
- ④ 家電製品等の製造事業者に対して、製品の工場出荷時の初期設定を省エネモードとするとともに、省エネモードの設定方法を消費者に分かり

やすく情報提供するよう求める仕組みを構築すること。

オ オフィスや事業所等における取組

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

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

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

カ 地球温暖化対策の実現に向けた普及啓発活動の強化

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

キ 地方自治体の温室効果ガス排出量算定に必要なデータの確保

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

(2) 「地球温暖化対策のための税」の導入に伴う地方財源の確保等

地方分権改革との整合性や気候変動対策における国と地方の役割分担を踏まえ、国と地方で財源を適切に配分し、地方自治体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) L E D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) L E D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L E D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、L E D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L E D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k W hの削減が可能である。照明のL E D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P R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L E D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、L E D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) L E D照明の普及による更なる省エネ行動の促進

L E D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、L E D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L E Dランプの安全性の確保

直管型L E D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L E D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L E D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L E Dランプを取り付ける際の注意点について、国民に周知徹底すること。

3 建築物の低炭素化の促進

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

- (1) エネルギー消費性能が建築物の基本的性能に位置付けられたが、建築物のエネルギー性能にも大きな影響を与える外壁等による熱の損失を防止する性能、いわゆる外皮性能に関する指標についても建築物の基本的性能に位置付けること。
- (2) 新築建築物のエネルギー消費性能基準を定期的に引き上げること。
- (3) 新築建築物への再生可能エネルギー導入義務化を検討すること。
- (4) エネルギー性能の表示制度について、その実効性を担保するため、表示の義務化を図ること。
- (5) 低炭素な既存建築物の普及促進策を講じること。
- (6) テナントビルの低炭素化を推進させるため、平成28年に国が作成したガイドを活用し、グリーンリースの普及拡大を図ること。
- (7) 国等が所管する教育施設及び医療施設の低炭素化を推進すること。

<現状・課題>

「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」（平成27年7月8日公布。以下「建築物省エネ法」という。）において、平成29年4月から一定規模以上の非住宅用途の新築建築物におけるエネルギー消費性能基準への適合義務化が開始された。

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

一方、建築物のエネルギー消費性能は、建築設備だけでなく外皮性能にも大きく影響を受ける。そのため、建築主等が講ずべき措置として、外皮性能の向上に係る措置を位置付け、建築物の外皮性能を把握できるようにするとともに、外皮

性能の向上が持つ意義や効果について明確な認識を持てるようにすることが重要である。

また、EUでは既に、エネルギーの性能表示を指令し、多くの国が制度義務化しており、東京都でも省エネルギー性能評価書やマンション環境性能表示を義務付けているが、国においても「建築物省エネ法」に基づき、新たに住宅用途も対象に含めた建築物の省エネルギー性能の表示制度が位置付けられ、平成28年4月から適合義務化に先駆けて施行している。しかしながら、この第三者認証の仕組みも有する表示制度は任意の表示制度となっており、低炭素化建築物の普及に向け、こうした表示制度の実効性の担保が必要である。

<具体的要求内容>

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

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

- (2) 新築建築物の省エネルギー基準について

- ① 省エネルギー基準を今後も定期的に見直すとともに、引き上げていくこと。
- ② 複合用途の建築物におけるエネルギー消費量については、建物用途毎の内訳を明らかにするものとする。

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

- ③ 建築物の省エネルギー性能を判断するため、「建築物省エネ法」では、一次エネルギー消費量により行っているところである。建築物のエネルギー性能を飛躍的に高めていくためには、積極的にあらゆる再生可能エネルギーを利用していくことが不可欠である。しかしながら、現在の一次エネルギー消費量の算定プログラムでは、太陽光による発電量の反映にとどまり、自然通風や自然採光の利用などの建築的手法を含めた積極的な再生可能エネルギーの活用を反映することができない。国は、再生可能エネルギーの積極導入に向け、一次エネルギー消費量の算定に、再生可能エネルギーの利用を反映するための評価方法を開発し、活用できるようにすること。

- (3) 新築建築物への再生可能エネルギーの導入義務化を検討すること。

再生可能エネルギーの固定価格買取制度や低炭素建築物の認定制度が開始されたが、平成４２年度までにＺＥＢやＺＥＨを実現していくためには、断熱や日射遮蔽性能等の建築設備の省エネの推進に加え、オンサイト（＝需要側）での、太陽光・太陽熱等の再生可能エネルギーの導入が不可欠である。新築建築物における再生可能エネルギーの導入については、各種必要設備等設置後の余剰スペースへの導入を検討するにとどまり、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CO₂排出量の少ない自動車へのシフトを促す税制や各種優遇制度の充実を図ること。
- (6) 自動車から公共交通機関への転換を促進するため地域の特性に応じた取組への助成を行うとともに、物流におけるモーダルシフトの推進策を講じること。
- (7) 自動車メーカーによる不正行為の抑止と再発防止に向けて、自動車型式指定制度を適正かつ厳格に運用すること。

<現状・課題>

自動車交通に起因するCO₂排出量は、我が国の総排出量の約15%を占め、その削減は、気候変動対策として極めて重要である。

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

定されていることから、車両にオプション装備を追加することで重量を増し、より重い重量区分へ移行することで、絶対燃費が悪化するにもかかわらず、燃費基準値を満足する可能性が増え、エコカー減税等の優遇措置の対象となるケースが発生している。これは、車両の軽量化を進め自動車からのCO₂排出総量を減らしていこうという企業努力を弱めることとなる。

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

そのため、自動車からのCO₂排出総量を削減するため、車両の軽量化を促すことなどを目的とし、特に重量の重い自動車の燃費を向上させる燃費基準を導入することが必要である。

(2) 現行の制度における燃費の測定・評価は、カーエアコンやカーナビなどの自動車に標準装備となっている電装品を稼働させず、自動車本体を対象に行われている。実効性のある燃費評価のためには、電装品等の影響を含めた自動車総体の燃費評価が必要である。

(3) 車両総重量3.5トン超のトラック・バスについては、国土交通省及び経済産業省が、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費小委員会」及び「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ」合同会議による重量車の次期燃費基準に関するとりまとめに基づき、重量車の新しい燃費基準を策定するとしている。

今後、次期燃費基準の目標年度である2025年度を目途に基準を達成する車両の市場投入が見込まれるが、重量車からのCO₂排出量削減に向けて、更なる早期の市場投入が必要となる。

(4) 都は平成24年度から、エコドライブに努める貨物運送事業者を評価する「東京都貨物輸送評価制度」を実施し、個々の自動車の燃費管理やトラック運転手へのエコドライブの意識付け等が、自動車からのCO₂排出量削減に大きな効果があることが判明している。こうした事業者によるエコドライブの取組が更に広まるよう、取組を支援する仕組みが必要である。

(5) 重量車や小型貨物自動車からのCO₂排出量削減のためには、ハイブリッド車の普及や燃費の向上が必要である。そのため、自動車メーカーが、これらハイブリッド車の車種の拡大や燃費の向上に取り組むよう働きかける必要がある。

(6) 鉄道等へのモーダルシフトについては、大手の貨物運送事業者（大口貨物）による取組は進んでいるが、中小事業者等にとっても取り組みやすい施設整備等への支援や仕組みづくりを行い、引き続きモーダルシフト推進のための取組が必要である。

(7) 平成28年度、国内自動車メーカーが、本来の燃費値よりも良い値とする

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

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

<具体的要求内容>

- (1) 乗用車起源のCO₂排出総量を削減するため、乗用車の平成32年度燃費基準に示された平均燃費規制において、車両重量化の抑制や重量がかさむ車両の一層の燃費改善を促すよう、車両の重量区分毎の燃費目標値を、各自動車メーカーの出荷台数実績で加重調和平均したものをC A F E基準値とするのではなく、全社共通の燃費基準値を設定すること。

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

- (2) カーエアコンやカーナビなどの自動車に標準装備となっている電装品を稼働させないで燃費の測定、評価を行う現行の制度を改め、自動車本体だけでなく、電装品等の影響を含めて燃費を向上させる評価制度とすること。
- (3) 車両総重量3.5トン超のトラック・バスについて、次期燃費基準を達成する車両が早期に市場投入されるよう自動車メーカーに働きかけること。
- (4) 国は、自動車の燃費や燃料使用状況を自動で取得し保存することができる車載装置等の導入や、エコドライブによるCO₂排出量の削減に取り組む事業者等が社会的、経済的に評価される仕組みを構築すること。
- (5) トラック・バスなどの重量車や、事業者が多く使用するバンやワンボックスタイプなどの小型貨物自動車について、ハイブリッド車の車種の拡大や実燃費が更に向上されるよう、自動車メーカーに対して働きかけること。また、このような自動車へシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすよう、CO₂排出量がより少ない自動車ほど優遇される税制の構築を進めるとともに、導入補助制度の拡充や道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。

- (6) 自動車から、公共交通機関への転換を進めるため、地域の特性に応じた取組に対する助成を行うこと。

また、物流における共同配送や自営転換、鉄道等へのモーダルシフトを推進していくため、中小・零細事業者でも取り組みやすい仕組みづくりや大都市での実効的な施策の推進に資するよう十分な助成額の確保等を行うこと。

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

また、不正行為を行った自動車メーカーに対して、罰則の厳格な適用を行うこと。

5 自転車シェアリングの普及促進

(提案要求先 国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局)

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

<現状・課題>

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

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

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

<具体的要求内容>

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

6 分散型エネルギーの導入とエネルギーマネジメントの推進

(提案要求先 経済産業省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) コージェネレーションシステム（C G S）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（C G S）を導入

し、エネルギーの面的な利用によって都市の低炭素化と災害時の業務継続性を確保する取組に対し、継続的な支援を行うこと。

(2) スマートマンション化の促進

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

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

(3) 蓄電システムの普及

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

国は、家庭用蓄電システムの導入促進に向けて継続的な支援策を講じること。

(4) 消費者の電力選択に資する情報発信

電力小売全面自由化を踏まえ多様なビジネスモデルが創出される中、消費者が電力選択をするに当たり十分な情報を得ることができる環境整備が必要となってくる。

国は消費者に対し、電力小売自由化の仕組みについて、分かりやすく、正確な情報発信を行うとともに、消費者から電源構成や費用内訳に関わる情報を求められた場合に情報公開が適切に行われるよう、電気事業者に必要な措置を講じること。

2 ゼロエミッションビークルの普及促進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省・環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) ゼロエミッションビークルの普及に向け、優遇制度の拡充や規制的手法の導入など、より積極的な政策展開を行うこと。
- (2) ゼロエミッションビークルの技術開発、価格低減が促進されるよう、国からも自動車メーカーに働きかけること。
- (3) ゼロエミッションビークルのエネルギー供給インフラ整備の促進を図ること。

<現状・課題>

- (1) 自動車から環境へ及ぼす影響は、いまだに大きい。

自動車交通に起因するCO₂排出量は、我が国の総排出量の約15%を占めており、また、いまだに環境基準を達成できないPM_{2.5}や光化学オキシダントの原因物質であるNO_xやVOCを排出しているなど、自動車の環境対策は、気候変動対策や大気汚染対策として必要不可欠である。

その根本的な解決に向けて、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、いわゆるゼロエミッションビークルの普及は重要となる。国においては2030年における新車販売に占める電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の割合を20～30%、燃料電池自動車を最大3%にするとしている。こうした中、都においては、2030年におけるゼロエミッションビークルの新車販売に占める割合を50%まで引き上げることを目指している。しかし、2017年における都内の販売実績は、約2.1%にとどまっている。

- (2) ゼロエミッションビークルは、車種展開が進んでいない分野もあることや電気自動車の航続距離の問題など、普及に当たっての技術的課題が多く見受けられることや、車両価格も同クラスの通常エンジン車やハイブリッド自動車と比較して高価である。
- (3) 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は、普段停めてある駐車スペースに充電設備があれば、その場で充電できるメリットがある。

しかし、都市部ではマンション等の集合住宅の居住者が多いが、集合住宅では充電器の設置・運用に係る費用分担について住民の合意形成が困難であり、利用に関するルール決め方が分からないといった実態があるほか、新築の集合住宅の場合に国の補助制度を利用する際、補助対象経費とマンション建設工事費の切り分けが困難な場合が多く、補助金申請の手続が煩雑なために、申請が進んでいない実態もあり、こうしたことが充電設備の普及に当たり課題となっている。

また、燃料電池自動車は、水素ステーションにおいて短時間で充填できる

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

<具体的要求内容>

- (1) ゼロエミッションビークルへシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすよう、CO₂排出量がより少ない自動車ほど優遇される税制の構築を進めるとともに、導入補助制度の拡充や道路利用料金の割引などの優遇措置を講じること。

また、将来的にガソリン車やディーゼル車の販売禁止を検討する等、世界的にゼロエミッションビークルを強制的に導入する政策を行う動きもあることから、我が国においても規制的手法の導入等も検討するなど、より積極的な政策展開を行うこと。

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

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

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

特に、集合住宅における電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の充電設備導入促進のため、「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置に当たってのガイドブック（平成29年6月改訂）」等を踏まえ、費用分担の考え方や運用ルール作り等の参考となる事例等を一層周知することや、新築の集合住宅への設置に係る補助制度の見直しなど、集合住宅の特性を踏まえた導入促進に向けた実効性ある取組を推進すること。

また、水素ステーションの整備促進に向けて、必要な規制緩和を行うとともに、財政支援を継続すること。

3 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大

(提案要求先 内閣府・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、CO₂排出抑制、エネルギー自給率向上や化石燃料の節約のほか、地域経済活性化や雇用創出効果など国内経済への波及効果を生んでいる。

一方、発電コストは国際水準と比較して依然高い状況にある。

また、全国的に系統制約が顕在化するなど、再生可能エネルギーの導入拡大に向けた様々な課題が明らかになっている。

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

＜具体的要求内容＞

（１）世界的な動向を踏まえた意欲的な再生可能エネルギーの導入目標の設定

国は、エネルギー基本計画の見直しにおいて、再生可能エネルギーを主力電源として位置付け、最大限導入する方針を示しているが、再生可能エネルギーの導入目標については、太陽光発電や風力発電等の導入が国の目標を上回るペースで進んでいるにもかかわらず、現行どおり、２０３０年度に２２～２４％のまま据え置くことで議論が進んでいる。

国際的な発電コストの低下や急速な普及を踏まえた意欲的な目標を改めて設定し、再生可能エネルギーの導入拡大を最大限加速させること。

（２）再生可能エネルギーの利用拡大に向けた電力系統の運用改善・強化整備

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

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

① 既存系統の最大限の活用

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

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

現在、日本版コネクト&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。CO₂を排出しないゼロエミッションアイランドの実現に向け、系統への接続可能量拡大のための技術検討や実証の促進、再生可能エネルギーの大量導入に必要な支援策を講じること。

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

(5) 波力発電など海洋エネルギーの開発・利用に必要な措置

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

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

(6) 再生可能エネルギー熱利用促進に必要な実効性の高い全国的な普及策の構築

再生可能エネルギー熱市場の活性化のため、イギリスなど海外の先進事例も参考に、太陽熱や地中熱などの再生可能エネルギー熱利用を全国的に促進する本格的な支援制度を創設すること。

4 水素社会の実現に向けた着実な取組

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

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

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

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

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

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

さらに、車庫内等における水素ステーション整備についても、財政支援を行うこと。

(5) 水素ステーションの整備促進に向けて、「規制改革実施計画」等に基づき、必要な措置を着実に推進すること。

また、技術開発の動向も踏まえ、必要な規制緩和を検討すること。

(6) 水素業務に従事する人材の育成及び確保に向けて、保安監督者の資格取得機会拡大及び実務経験を積む機会の更なる確保等、国として支援策等を講じること。

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

また、東京 2020 大会開催時における福島県産 CO₂ フリー水素の活用に向けて、国として支援策を講じること。

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

<現状・課題>

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

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

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

こうした中、平成 29 年 3 月には都営バスにおいて 2 台の燃料電池バスが営業運行を開始し、平成 30 年 3 月には 3 台が追加導入された。

これを機に、官民一体となって水素エネルギーの普及拡大を図ることが求められている。

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

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

しかし、水素エネルギーの普及に当たっては様々な課題があり、国民の理解促進、コスト低減や購入費用の負担軽減、規制緩和、低炭素な水素の供給等を進め

ていかなければならない。

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

<具体的要求内容>

(1) 水素社会の実現に向け、「水素基本戦略（平成29年12月26日決定）」及び「水素・燃料電池戦略ロードマップ（平成28年3月改定）」で示された目標の確実な達成に必要な具体的な取組を着実に実施すること。

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

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

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

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

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

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

(4) 燃料電池バス等の購入等に対する財政支援を継続的に行うこと。平成29年度において2分の1から3分の1へ引き下げられた燃料電池バス車両及び燃料電池タクシー車両導入への補助割合について、燃料電池バスは「水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業」にて、燃料電池タクシーは「地域交通グリーン化事業」にて、それぞれ2分の1にすること。

また、燃料電池バスに対する補助の予算規模を拡大すること。

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

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

(5) 水素ステーションについて、国は「規制改革実施計画（平成29年6月9日閣議決定）」等に基づく規制緩和を進めており、2020年に整備費・運営費を半減するとしていることから、現在の見直し項目の着実な実施を加速

させる必要がある。

公道と水素充填設備との保安距離規制に関して、ディス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。CO₂フリー水素の供給システムの確立に向けて、国として実効ある支援策や制度構築を図ること。

また、東京 2020 大会開催時における選手村等での福島県産 CO₂フリー水素の活用に向けて、国として支援策を講じること。

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

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

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

5 公園整備事業等の推進

1 公園整備事業等の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

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

<現状・課題>

東京の公園緑地は、国内外の他都市に比較して著しく少ない。

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

さらに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に当たり、外国人利用者の増加を視野に、都市の魅力を高めるため、文化財庭園等の観光・文化の拠点となる都市公園の整備が必要である。

<具体的要求内容>

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

参 考

(1) 公園整備事業の推進

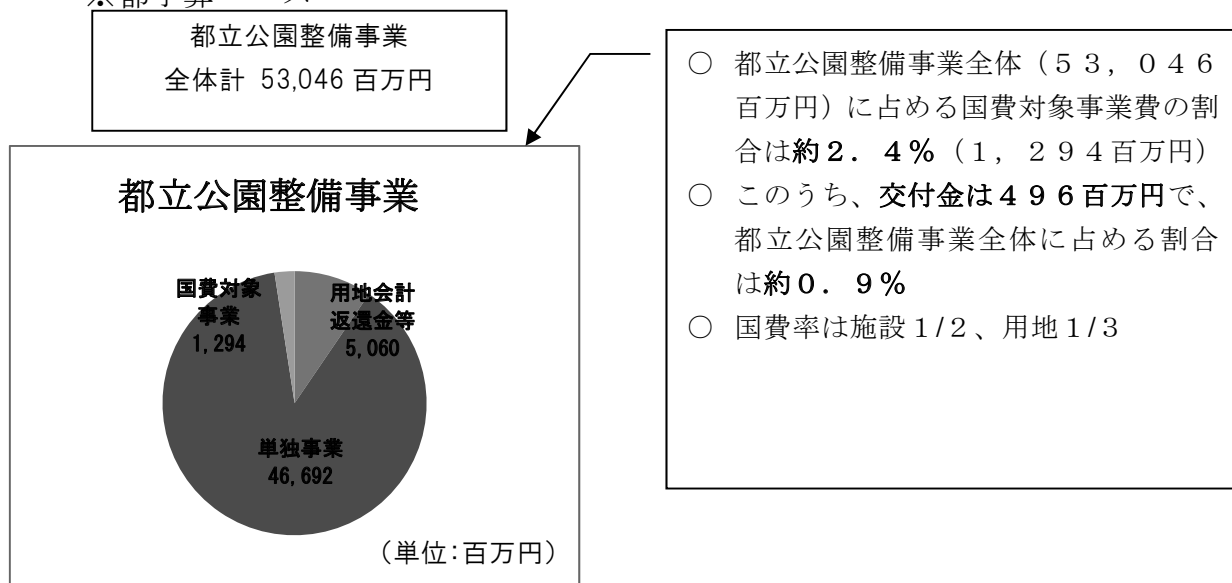
【都の公園整備の計画と実績】

区 分		都市計画公園・緑地計画 決定面積（平成29年4月現在）	公園整備済面積 （平成29年4月現在）
		規模 (ha)	規模 (ha)
都市公園	都立公園	3,956	2,023
	その他公園	7,321	3,845
都市公園以外の公園		—	1,934
計		11,277	7,802
一人当たりの公園面積 ※全国平均 10.3㎡/人		8.2(㎡/人)	5.7(㎡/人)

都区市町共同で策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」（平成23年12月改定）に基づき、都市計画公園・緑地の効率的な整備を推進していく。

【平成30年度 都予算に対する交付金の割合（事業費）】

※都予算ベース



(2) 特別緑地保全地区の指定状況

（平成29年4月1日現在）

区 域	箇 所 数	面 積
	箇 所	h a
23 区	17	86.44
多摩・島しょ	31	199.97
東京都全体	48	286.41

(3) 用地買収費に対する現在の国費率

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

※ 1 / 2 とすることを要求

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。

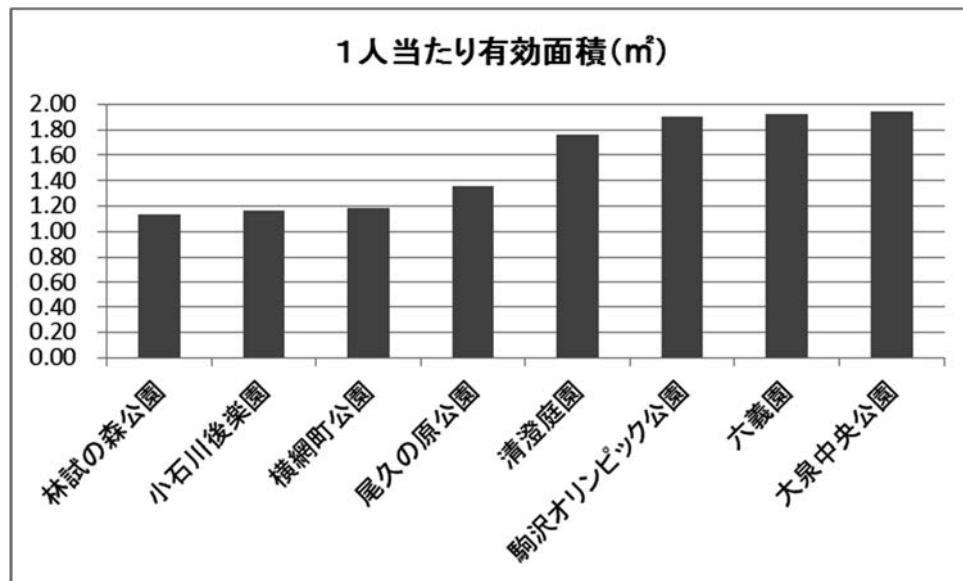
<具体的要求内容>

- (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。

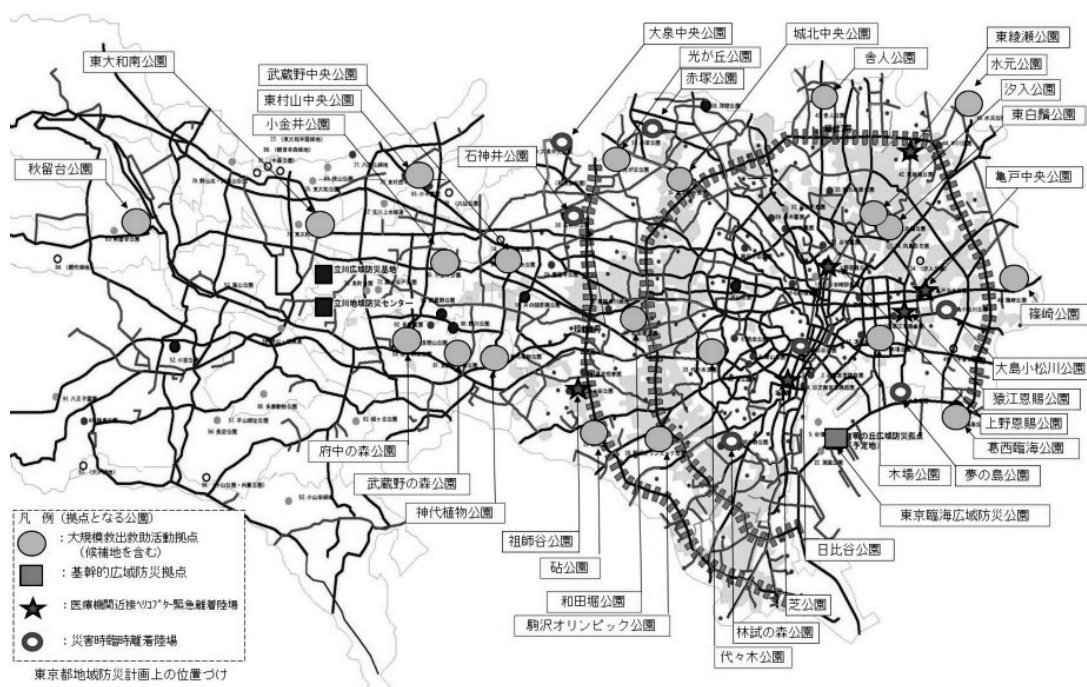
参 考

(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 $2 \text{ m}^2/\text{人}$ 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
参 考	公園整備	1 / 3	都市公園法施行令第31条
	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^{せん}剪定など、維持管理を充実させるとともに、「アスリート・観客にやさしい道づくりに向けた提言（平成 28 年 10 月）」の実現のため、より一層、遮熱性舗装等や緑陰の形成などの夏の暑さ対策を図ること。

参 考

(1) 沿道環境対策事業

平成30年度 都の予算（当初）

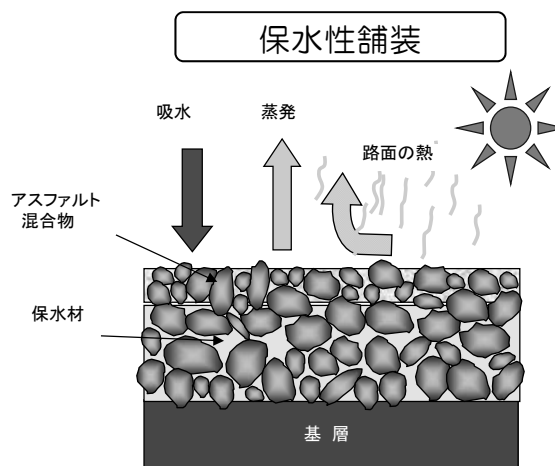
（単位：百万円）

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

区 分	事業費	国、首都高速㈱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



- ・ 舗装表面に遮熱材を塗り、赤外線を反射して熱吸収を防ぐ舗装。
- ・ 舗装表面に塗るため、低騒音舗装に施工しても騒音低減機能は損なわない。
- ・ 舗装の空隙に注入した保水材によって、雨水などの水分を吸収し、蓄えることができる舗装。
- ・ この水分が晴天時に蒸発する気化熱で路面温度を下げ、舗装から大気への放熱を少なくする。



7 森林循環促進に向けた施策の拡充

(提案要求先 農林水産省)
(都所管局 産業労働局・政策企画局)

- (1) 森林循環に資する国産材の利用促進施策を拡充すること。
- (2) 森林循環の促進に必要な基盤整備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、製造事業者の利用を促している。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。