17 セーフシティ ゼロエミッション

１　再生可能エネルギーの本格的な普及拡大

（提案要求先　内閣官房・内閣府・総務省・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省）
（都所管局　環境局・総務局・産業労働局）

（１）「2050 年ネット・ゼロ」を実現するため 2030 年の電源構成に占める再生可能エネルギー割合 38%以上の実現を確実にするとともに、2040 年の再生可能エネルギー割合４～５割の水準を超える高みを目指し、取組を最大限加速させること。

（２）再生可能エネルギーの利用拡大に向け、グリーン水素や大型蓄電池等の活用を含む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の充実を図ること。

（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）洋上風力発電を主とした海洋エネルギーの開発・利用を早期化するために必要な措置を講じること。

（６）地熱発電の導入拡大に向け、未利用ポテンシャルの把握や次世代技術の活用に向けて必要な措置を講じること。

（７）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充実を図ること。

（８）使用済太陽光発電設備の高度循環利用の推進と、Ａｉｒソーラーなどの再資源化技術の開発・普及に向け必要な措置を講じること。

（９）安定的かつ人権に配慮した持続可能なサプライチェーンの構築に向け、取組を更に推進すること。

＜現状・課題＞

再生可能エネルギーについて、令和５年５月のＧ７広島サミットにおいて、Ｇ７全体で 2030 年までに洋上風力 150ＧＷの増加、太陽光１ＴＷへの増加を含め、

導入拡大やコスト低減に貢献することが合意された。さらに、令和５年 11 月に開催されたＣＯＰ28 において、世界全体で再エネ設備容量を３倍、エネルギー効率改善率を２倍にする宣言に合意、令和６年 11 月開催のＣＯＰ29 では、再エネ３倍を実現するため、蓄電容量を６倍以上とするとともに、送電網の拡大について提案され、有志国が賛意を示し、国もこれに賛同している。

こうした中、国は、令和７年２月に国連に提出したＮＤＣ（国が決定する貢献）で掲げる温室効果ガス削減目標の実現に向け、エネルギー供給に大きな責務を有する国としての役割をしっかりと果たし、再生可能エネルギーの導入拡大を強力に推進していく必要がある。

また、大量導入やコスト低減が可能であって、その経済波及効果の大きさから再生可能エネルギーの主力電源化の切り札とされる洋上風力発電設備の導入拡大に向け、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成 30 年法律第 89 号）が令和元年４月に施行され、全国各地で案件形成が進んでいることに加え、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律(令和７年法律第 59 号)により、排他的経済水域（以下「ＥＥＺ」という。）における案件形成の加速化が期待される。

さらに、再生可能エネルギーの導入拡大に向けた様々な課題が明らかになっている。特に、太陽光パネルは、余剰電力買取制度及びＦＩＴ制度の創設を契機として急速に設置が進展しており、これらの廃棄が 2030 年代半ば以降から本格化することが見込まれている。加えて、太陽光発電設備用として設置されている蓄電池も今後廃棄台数が増加することが見込まれている。一部の太陽光パネルには、他の電子･電気機器と同様に鉛などの有害物質が含まれているものがあることや、蓄電池は可燃性の液体が含まれていること等から、蓄電池を含む太陽光発電設備は、環境汚染防止の観点で適正な処理を担保するとともに、環境負荷削減の観点でもリサイクルルートを確立する等、持続的に資源循環を図る必要がある。

こうした状況に加えて、ロシア・ウクライナ情勢や中東情勢によりエネルギーを取り巻く環境そのものが大きく変貌し、我が国のエネルギー安全保障が脅かされている。

さらに、ＧＸ（グリーントランスフォーメーション）に向けた取組の進展や、生成ＡＩの普及拡大に伴うデータセンターの拡大などのＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）の進展による電力需要増加の可能性が指摘されている。脱炭素化など産業構造を変えるエネルギーの安定確保が求められる中、電力を「つくる」そして「ためる」取組は不可欠である。国は、令和７年２月に閣議決定した第７次エネルギー基本計画において、2040 年に向け、まずは 2030 年度エネルギー需給見通しなどで示した具体的な施策を着実に実行した上で、2040 年の電源構成に占める再生可能エネルギーの割合を４～５割程度の水準としているが、あらゆる施策を総動員して、再生可能エネルギーの普及拡大を行う必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）2030 年の再生可能エネルギー割合 38%以上の実現を確実にするとともに、2040 年の再生可能エネルギー割合４～５割の水準を超える高みを目指し、再

生可能エネルギー導入拡大を最大限加速させること

「2050 年ネット・ゼロ」を実現するためには、国レベルでの再生可能エネルギー施策の強化が極めて重要である。国は、第６次エネルギー基本計画において、2030 年の再生可能エネルギーの割合を 36～38%、研究開発成果の活用・実装が進んだ場合には 38%以上の高みを目指すとしていることから、この実現を確実にするとともに、2050 年ネット・ゼロの実現に向け、第７次エネルギー基本計画で示す 2040 年の再生可能エネルギーの割合４～５割の水準を超える高みを目指し、再生可能エネルギーの導入拡大を最大限加速させるべきである。

このため、次世代太陽電池や浮体式洋上風力発電をはじめとする次世代再エネ技術の早急な社会実装に向けた支援強化を行うとともに、既存再エネ技術に対する補助制度の抜本的な拡充を実施すること。特に、Ａｉｒソーラー（ペロブスカイトと呼ばれる結晶構造を用いた太陽電池）については、実装のための設置・施工、安全性、性能評価に関する関係法令・基準・規格の速やかな整備、コスト低減・普及拡大に寄与する支援制度の強化、リサイクル体制の構築に向けた制度検討などを積極的に進めること。また、国の公共施設等における導入目標の達成に向けて、詳細なロードマップを明らかにするとともに、需要創出を促進するなど実効性のある取組を進めること。

また、プラグインソーラーについては、欧米諸国等でその導入が拡大しており、都としても安全な設置方法等の検証を行っている。国内での社会実装に向け、内線規程や電気設備技術基準といった安全基準・ガイドラインや適正な製品規格の整備等について、都の検証結果等も踏まえつつ、国が主導して検討、実施をすること。

また、国内でのエネルギーの効率的利用を図るためには、太陽光発電など地域で発電されるエネルギーの自家消費と有効活用を進めるインフラ環境の整備が必須である。これは、地域の脱炭素化とレジリエンスの強化、電力系統の負荷を軽減する取組でもある。そこで、建物や地域での再エネ設備の最大限の導入や自家消費を向上させるための蓄電池等（電気自動車を含む。）の導入を一層加速すること。

あわせて、デマンドレスポンスなど、ＡＩ・ＩｏＴ等のデジタル技術を活用しながら、電力需給状況や建物内外のエネルギー利用状況等を踏まえた需給調整の最適化を図る、高度なエネルギーマネジメントを標準装備する取組や、地域マイクログリッドの構築に向けた取組を加速すること。

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

また、ＮＤＣにおける削減目標の達成、2050 年ネット・ゼロを見据え、再生可能エネルギーの導入加速に向けたロードマップを明示すること。

（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、発電事業者等が新たな発電計画を策定しても、高額な系統増強費用の請求による事業断念や、接続可能となっても系統混雑時には出力抑制を課せられるなど、再生可能エネルギー

導入の阻害要因となる系統制約が依然として発生している。

このため、これらを解消するため、以下の内容について更に取組・検討を深め、2030 年の再生可能エネルギー利用割合 38%以上の実現及び 2040 年の再生可能エネルギー割合４～５割の水準を超えた導入に資するよう、電力系統の運用改善、強化整備を早期に図ること。

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。

令和５年４月より、日本版コネクト&マネージにおける「ノンファーム型接続」が基幹系統より下位のローカル系統においても適用されたことから、再生可能エネルギーが優先的に送電線を利用できるよう整備されたが、引き続き発電された再生可能エネルギーを最大限活用するため、再生可能エネルギーの優先接続・優先給電を一層推進するなど、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化に向けた取組の更なる強化を図ること。

また、水力や蓄電池、水素利用など電力需給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。特に、国内の再生可能エネルギーを活用した国産グリーン水素による電力供給システム構築と早期市場導入に向けた支援を抜本的に強化すること。

加えて、系統用蓄電池は、再エネの出力変動に対応できる調整力等の供出や再エネ余剰電力の吸収が可能なものであることから、導入拡大に向けて支援策を継続するとともに、蓄電池設置事業者の工事費負担金の軽減、蓄電池の安全性確保を目的とした規格や制度等の強化、充電制御方法や系統接続ルールの整備等を行うこと。

② 出力抑制の最小化

太陽光発電や風力発電など再生可能エネルギーの発電量が地域の需要を上回る状況もあり、地域内の電力需給を一致させるため、無制限・無補償の再生可能エネルギーの出力抑制が全国に拡大されるとともに、全国各地で出力抑制が増加している。電力需給調整を局所的な運用にとどめず、東北東京間連系線等、地域間連系線の活用など、日本全体として広域的な電力融通を図るとともに、デジタル技術を活用した出力制御の高度化を最大限かつ着実に推進し、出力抑制を最小化すること。

③ 系統設備の整備

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

現行の地域間連系線の増強スケジュールの前倒しや海底直流送電の活用等を図るとともに、各地域のポテンシャルに応じて再生可能エネルギー発電設備が最大限導入されるよう、将来的な系統の絵姿を示した「広域連系系統のマスタープラン」を踏まえ、全国規模での系統増強を早期かつ効率的に進めること。

また、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

負担を強いることなく、再生可能エネルギーの導入が促進されるように措置を講じること。

（３）再生可能エネルギーの継続的な利用・導入拡大に必要な制度等の充実

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、制度等の構築、その着実な運営に加え、時宜に即した見直しや将来を見据えた対応と強化を間断なく実施していく必要がある。ついては、以下の必要な措置を講じること。

①　ＦＩＴ制度及びＦＩＰ制度の着実な運用と適切な見直し

令和４年４月から一部の電源について、「競争力ある電源への成長が見込まれる電源」として、ＦＩＰ制度が導入されたが、再生可能エネルギー電源の導入促進が阻害されないよう、着実な運用を図るとともに、実施結果について検証を行い、社会構造の変化なども踏まえ、適宜必要な見直しを行うこと。

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

なお、制度運用に係る手続の効率化・迅速化を併せて行うこと。特に、ＦＩＴ制度が適用されている太陽光発電に加え、新たにＶ２Ｈや蓄電池等を導入する際に必要となる変更申請手続については、処理に数箇月を要しており、速やかな電力確保が困難な状況にあるため、適切な措置を講じること。

また、ＦＩＴ制度による再生可能エネルギー発電促進賦課金の単価は、制度導入時と比べ、大きく上昇しており、電力消費者の負担感が増していることから、負担の増加を抑えることを検討するとともに、その仕組みを分かりやすく説明すること。

②　ＦＩＴ制度買取期間終了後の対応

令和元年 11 月以降、住宅用太陽光発電の買取期間の順次満了を契機として、蓄電池等と組み合わせた自家消費利用を促進するなど、再生可能エネルギーの継続利用が損なわれないよう引き続き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、周知を引き続き行うこと。

③　壁面等への太陽光発電設備の導入拡大に向けた対応

近年、建物等の屋上に加えて、建材一体型（壁・窓等）や軽量型など、壁面等に設置が可能な太陽光パネルが開発され、導入が進み始めている。今後、Ａｉｒソーラーの開発・普及が進む中で、更なる再生可能エネルギー導入拡大に向けて、壁面等への太陽光発電設備の導入拡大の取組を後押ししていくことが重要である。

一方、建材一体型（壁・窓等）の太陽光パネルの設置、壁等への接着による設置、60 度を超える傾斜への設置等については、ＪＩＳ（Ｃ8955）の

適用除外とされ、耐震性能、防耐火性能、延焼防止、耐久性能、耐風圧性能、水密・気密性能等に関する評価基準が明確には定められていない。

そこで、施設管理者や設計・施工者等が、壁面等への太陽光発電設備の導入拡大に積極的に取り組めるよう、技術的な安全性評価の手法を整備すること。

④　小売電気事業に関する適切な環境整備

エネルギー供給構造高度化法※における中間評価の公表を踏まえ、中間評価の達成事業者については、2030 年度の目標値を上回る取組を促すとともに、未達事業者においては、着実な目標達成に向け、適切な指導・助言を行うこと。

あわせて、電力市場の健全な競争環境を確保し、消費者の多様な選択肢が確保されるよう、ＦＩＴ電力や市場からの調達割合の高い新電力を含む全ての小売電気事業者が再生可能エネルギー電源を調達しやすい環境を整備するとともに、再生可能エネルギー電源の調達が社会的に評価される仕組みの整備を進めること。

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

⑤　税制優遇措置の強化

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

⑥　太陽光発電設備の適切な保守・メンテナンス体制の構築

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

⑦　非化石証書の調達に関するニーズを踏まえた制度整備

小売電気事業者や需要家が再生可能エネルギー電源の特性にも配慮した対応ができるよう、電源の追加性、持続可能性等に関する認証の仕組みを整備するとともに、非化石証書に電源属性情報を事前に付与し、需要家等が電源情報を確認した上で調達できる仕組みを整備すること。

⑧　Ｊ－クレジット制度における太陽光設置義務化地域の取扱改善

都の新築住宅等に対する再生可能エネルギーの設置義務化（令和７年４月施行）に合わせて、義務履行のために導入される設備は追加性を有しない等の理由で、都内の中小建築物に設置される太陽光発電設備等を対象に一律でＪ－クレジットへ登録不可とする方向で整理された。

本来、義務基準を超過する分はＪ－クレジットの登録が可能であることから、義務対象や義務基準からの超過分等を適切に評価しＪ－クレジットへの登録を可能とするなど、住宅購入者や住宅供給事業者等の設置意欲をそぐことのない公平な制度設計とすること。

（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、島しょ地域のレジリエンスを向上させるとともに、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。あわせて、島しょ地域に再生可能エネルギーを導入する際、資材の輸送費等のコストがかかることから費用が割高となり、本土と比較して事業性の確保が難しい現状を踏まえ、本土と電力系統がつながっていない電気事業法上の離島に当たる場合は、ＦＩＴ制度の買取価格を上乗せするなどの措置を講じること。

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や系統用蓄電池等の導入に向けた必要な支援策を継続すること。

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

（５）洋上風力発電を主とした海洋エネルギーの開発・利用を早期化するために必要な措置

ＥＵ各国などで作成されている海洋利用計画並びに中長期的な入札目標及びサイトの明示等、国際市場で競争力を発揮できるような戦略を策定するとともに、当該目標に合わせて、国が主体的に系統増強及び基地港湾の整備を計画的かつ早期に進めること。また、海洋利用計画については、広域で操業する漁業者との調整は、洋上風力を導入予定の他海域とも関係する等、単独自治体での調整には限界があることから、国において漁業操業エリアと洋上風力導入エリアのゾーニングを示すものとして、早期に策定すること。

洋上風力発電設備はサプライチェーン全体で多くの関連部品があり、国内には潜在力のあるサプライヤーが存在することから、今後の市場獲得に向けた次世代技術の開発を戦略的に進めていくこと。また、洋上風力の早期稼働に向けて、都道府県からの情報提供の受付及び促進区域の指定等について、通年で実施するなど柔軟に対応を行うこと。あわせて、国が保有する漁業、ケーブル、船舶航行等の情報について積極的に自治体と共有するとともに、地域及び利害関係者との合意形成を国が主体的に進めるなど必要な措置を講じること。

さらに、波力発電など新たな海洋エネルギーの開発について、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。

加えて、ＥＥＺまで洋上風力事業を展開することを考慮すると、発電事業者に過度な負担を強いることのないよう、系統に接続するための海底送電ケーブル敷設などのインフラ整備を主導するとともに、浮体式洋上風力に関する浮体の据付等に関するガイドライン、国内認証基準、基地港湾の基準等を策定すること。

近年の物価高騰並びに厳しさを増す船舶及びケーブルの調達状況等を考慮するとともに、事業撤退が生じたことも鑑み、柔軟に対応ができるような制度を構築すること。あわせて今後の商用化が期待される浮体式洋上風力につ

いては、まだ技術が確立されていないことを踏まえ、グリーンイノベーション基金事業などの技術開発・実証を通して、低コストに量産するための技術やサプライチェーンの確立を進めることで、早期の事業化に向けた道筋を示すこと。

（６）地熱発電の導入拡大に向けた取組

地熱発電は、天候に左右されず安定的に発電可能な国産のベースロード電源であり、地政学的リスクを踏まえたエネルギー安全保障の観点からも導入拡大を進めることが重要である。未利用ポテンシャルの早期把握・活用に向け、国が行う調査の対象拡大・充実を図ること。加えて、次世代型地熱発電技術は、従来型に比べ開発エリアの拡大や大規模化、開発スピードの向上等が期待されることから、導入促進に必要な制度の整備等の措置を講じること。

（７）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充実

再生可能エネルギー熱市場の活性化のため、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支援制度の充実を図ること。

（８）使用済太陽光発電設備の高度循環利用を促進する施策

令和８年６月に、太陽電池廃棄物の再資源化等の推進に関する法律（令和８年法律第 33 号）が公布された。その中では、多量の事業用パネルの排出者等に判断基準に基づくリサイクルの取組を義務付けることとし、規制を段階的に強化した上で、幅広い排出者等へのリサイクル義務化を目指すとしている。今後、大量廃棄を迎えるに当たり、排出量の多寡や売電の有無等用途を問わず全ての太陽光パネルを対象として、確実な再資源化を義務付ける制度を速やかに構築すること。さらに、太陽光パネルのリユース・リサイクルが円滑に進むよう、高度なリサイクル施設の導入や効率的な回収のための一時保管施設の整備に加え、中間処理後のガラスの有効活用を促進するなど、高度循環利用に向けたより実効性の高い仕組みを構築すること。

また、Ａｉｒソーラーなどについては、製造側に開発時にはリサイクル方法についても確立しておくことを求め、販売開始時には廃棄後のリサイクル手法や回収ルートについても確立すること。

さらに、太陽光発電設備用として設置されている蓄電池についても、今後廃棄台数が増加することが見込まれるため、安全かつ効率的な回収方法や、リサイクル等が進む仕組み等を構築すること。

（９）安定的かつ人権に配慮した持続可能なサプライチェーンの構築に向けた取組の更なる促進

国においては、2030 年までに新築戸建住宅の６割に太陽光発電設備を設置するという目標を掲げている。他方、都においても新築住宅等に対する再生可能エネルギーの設置義務化等を 2025 年４月から開始した。

これらの取組を着実に推進していくためには、再生可能エネルギーに係る持続可能なサプライチェーンの構築が肝となる。

国際エネルギー機関は、クリーンエネルギーの普及に必要な原材料や製品のサプライチェーン上のリスクの一つとして、サプライチェーンが特定の地域や企業に過度に集中していることを挙げており、各国政府に対し、国内産

業の競争優位性を育む産業戦略を立てることなど、生産拠点の分散化等を提言している。こうした提言も踏まえ、国においては原料調達チャネルを確立するなど生産地の多様化を進め、安定的なサプライチェーンの構築に向けた取組を推進すること。

また、信頼性の高いサプライチェーンの構築に向けて、人権尊重などグローバルなサプライチェーン上の課題を常に認識し、国際スタンダードを踏まえた企業の適正な取組を継続的に促していく必要がある。ＥＵにおける「企業持続可能性デュー・ディリジェンス指令」施行など、一定の条件を満たす企業に対し、法制化により人権デュー・ディリジェンスを義務付ける動きが更に進展している。こうした動きも踏まえ、日本においては、国が令和４年９月に「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」を策定し、企業による人権尊重の取組を促進しているが、国際的な要請に応え、企業の予見可能性及び公平な競争環境を確保する観点からも、速やかに人権デュー・ディリジェンスに関する法制化を進めること。さらに、日本国内の企業が人権デュー・ディリジェンスに取り組めるよう、令和５年４月に公表された実務参照資料のカバー範囲以外の取組についても、速やかに手引書を作成すること。

２　エネルギー需給の安定化に向けた対応

（提案要求先　経済産業省・資源エネルギー庁・環境省）
（都所管局　産業労働局・総務局・環境局）

（１）エネルギーの安定確保と脱炭素の取組を両面から進めるため、省エネ対策や再エネの導入、水素の需要創出や供給拡大、ＧＸ技術の社会実装などの取組を早期に具体化し、必要な支援を実施すること。
（２）今後の大幅な電力需要の増加を見据え、需給構造の変化に対して、速やかに対策を講じること。
（３）送電網を国の重要インフラとして位置づけ、エネルギー等の安定供給の確保に向けた対策を講じること。
（４）デマンドレスポンスの普及拡大へ向けた支援を行うこと。
（５）電気・エネルギー価格の高騰抑制対策を行うこと。
（６）需給状況に関する情報を公開し、電力需給ひっ迫時や計画停電を行う際には、確実かつ速やかに情報を提供すること。
（７）国民に対して、省エネ・節電の必要性を周知し、特に電力需給ひっ迫時には、節電行動を具体的に周知・徹底すること。
（８）都が推進しているＨＴＴの取組に対して普及啓発や広報など具体的な支援を行うこと。

＜現状・課題＞

ロシア・ウクライナ情勢や中東情勢の緊迫化等に伴い、国際的なエネルギー安全保障をめぐる情勢は刻々と変化している。世界の主要国は、エネルギーの安定供給を図りつつ、深刻な気候変動への対策を迫られており、各国の実情に応じて中長期的な視野に立ったエネルギー安定供給確保策を講じるとともに、エネルギーの脱炭素化を図る取組を進めている。

我が国においても、原油価格の高騰等により電力をはじめとする各種エネルギー価格が高騰するなど、経済への影響やエネルギー安定供給を取り巻く課題が表面化している。エネルギー自給率が低く、エネルギー資源の大部分を輸入に頼っている我が国にとって、この状況は一過性の問題ではなく、構造的な危機である。加えて、近時は半導体工場やデータセンターの新増設等による電力需要増加の可

能性も指摘されており、電力の安定供給や安定性確保に向けた取組の重要性が増している。さらに、令和８年３月には、東京電力管内で初となる再エネ出力制御指示が行われるなど、再生可能エネルギーの普及拡大の阻害要因となる系統制約が全国的に顕在化している。

こうした国難ともいうべき状況を打破していくためには、令和７年２月に閣議決定された第７次エネルギー基本計画のもと、エネルギーの安定確保と脱炭素に向けた取組を更に加速させなければならない。

エネルギーの安定供給を確保するには、需給構造の変化に対応した取組やデマンドレスポンスの普及拡大による調整力の確保などを進めていくことが必要であり、そのためには、国による一歩踏み込んだ支援などの後押しが不可欠である。

また、再び電力需給ひっ迫を発生させないための対策や、経済の減速要因となるエネルギー価格の高騰への対応のほか、こうした事態が発生する構造的な問題への解決策として、中長期的な視点を含めた取組を進めていくことも必要である。

あわせて、都は、ＨＴＴ（電力をへらす、つくる、ためる）の観点から、都民、事業者等に対し、省エネや節電に関する普及啓発や財政支援などの取組を継続していく。

＜具体的要求内容＞

（１）エネルギー基本計画改定後の取組

将来にわたりエネルギーの安定供給を実現するためには、エネルギー危機に耐え得る強靭なエネルギー需給構造へと転換していく必要があるが、あわせて、差し迫る気候危機を念頭に脱炭素化も同時に実現しなければならない。

令和７年２月に第７次エネルギー基本計画が閣議決定され、2040 年に向けた政策の方向性が示された。投資等に関する事業者の予見可能性を担保するとともに、エネルギーの安定確保と脱炭素の取組を両面から最大限加速させるため、省エネルギー対策や再生可能エネルギーの導入、水素社会の実現に向けた水素需要の創出や供給拡大などについて、取組を早期に具体化し、必要な支援を実施すること。

また、同計画では、エネルギー政策は産業構造、産業立地に関する政策と一体で展開する必要性が示されており、東京には高度人材や大学・研究機関が集積し、共同研究や人材交流が進みやすく、需要と実証の場が近いため、研究成果の早期社会実装が期待できる。

そこで、そうした環境を最大限に活用し、最先端ＧＸ技術について都市を舞台に社会実装をリードすることで競争力強化に繋げるため、国は、ＧＸ戦略地域制度に、高付加価値を生む研究開発拠点等を呼び込むための「需要地近接型」メニューを新たに創設すること。

また、地域未来投資促進法（地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律（平成 19 年法律第 40 号））を都市型産業でも活用できるよう見直しも図ること。

（２）需給構造の変化に対応した速やかな対策

東京は人口や産業が集積する電力の大消費地であるとともに、今後もデータセンターの建設等が続き、大幅な電力需要の増加が見込まれている。東京が

需給安定化に貢献していくため、需要対策の効果が大きいことが期待できる東京の特性に着目した対策に取り組むこと。

ＥＶは大容量の蓄電池を備えており電力の需給調整に活用することが可能である。ＥＶ保有台数の多い東京においては、それらを新たな都市型の分散型エネルギーリソースと位置付ける仕組みを整えて、充電時間をシフトすることで、供給過剰となった再生可能エネルギーを吸収する取組を進めること。こうした取組においては、卸電力市場価格及び小売電気市場料金の低下を通じ、市場メカニズムを介した需要シフトへの誘導が効果的となる。

国は、卸電力市場価格等に連動した電気料金を設定し（ダイナミックプライシング）、ＥＶユーザーの充電ピークシフトを誘導する実証事業などを進めているが、こうしたビジネスモデルが早期に社会に普及するよう支援を進めるとともに、プラグインビークル等における充放電時の託送料金の減免などにより、ＥＶ等の分散型エネルギーリソースの市場参加を促進し、需給調整市場の活性化を図ること。

また、将来的にはＶ２Ｇの実装化に向け、技術支援や法整備を進めること。

さらに、今後も建設が見込まれるデータセンターなどの電力多消費産業に対応した需給構造の変化に対して、省エネ化やエネルギー効率を改善させる新技術の開発等への支援など、速やかに対策を講じること。

（３）エネルギー等の安定供給の実現に向けた対策

エネルギーの安定供給を図るため、原油等の調達を多様化するなどの取組を実施するとともに、国家・民間・産油国共同備蓄を適切な量及びタイミングで迅速に市場に開放すること。さらに、石油関連製品等の供給不足を回避するためのサプライチェーン維持に向けた必要な対策を行うこと。

また、エネルギーの脱炭素化を支える需給の安定化は、極めて重要である。今後は、供給力を確保するため、火力発電の安定稼働に必要な燃料確保を確実に行うこと。さらに、今後は、脱炭素化への過渡期となることから、新たなエネルギーミックスの実現による安定供給の確保を前提に、円滑なエネルギートランジションを併せて進めるための取組に努めること。特に、電力需給ひっ迫注意報の発令要件となる広域予備率が５％を下回ることがないよう、電力系統の強靭化に向け、必要な対策を早急に講ずること。

さらに、再エネ導入拡大に伴い需給バランス制約による出力制御が実施され全国的な課題となっているため、抜本的な対策として、広域連系系統のマスタープランに基づき、地域間連系線などの基幹系統の増強及び更新並びに海底直流送電の活用を図ること。

加えて、送電網を国の重要インフラとして位置づけ、各電力会社が担っている送電部門の運用の一元化により全国的な電力融通を進め、エリア間の需給偏在の解消を図ること。

また、系統整備に当たり、公的資金が投入可能な仕組みを導入し、電気料金に依存しない前倒し投資を可能とすることで、全国規模での系統増強を早期に進めること。

（４）デマンドレスポンスの普及拡大へ向けた支援

デマンドレスポンスは、省エネルギーの推進、需要シフトによる再生可能エネルギーの調整力としての利用など、需要対策の面から多様な活用方法があり、今後一層の普及が求められる有用な取組である。

再生可能エネルギーの導入拡大やＡＩの活用・データセンターの大量導入等に伴い、電力需給バランスを調整する調整力の確保は、今後一層重要となる。国際エネルギー機関（ＩＥＡ）等の分析においても、再生可能エネルギー比率の上昇を前提とした電力システムでは、デマンドレスポンスをはじめとする需要側の柔軟性が、需給調整を担う中核的なリソースとして不可欠であると位置付けられている。

国は、デマンドレスポンスが再生可能エネルギーの出力制御の抑制に加えて調整力の確保に貢献する観点も踏まえ、小売電気事業者等による節電要請に基づくデマンドレスポンスに加え、上げＤＲや需要家の行動変容を促す取組、アグリゲーションビジネス等のエネルギー需給最適化に資する取組についても今後一層普及拡大するよう環境を整備するとともに、更なる支援策等を講じること。

（５）電気・エネルギー価格の高騰抑制対策

電気・ガス・ガソリン等のエネルギー価格を取り巻く国際情勢はいまだ不安定であり、高騰リスクへの備えが必要である。

国による措置は断続的に行われ、令和７年 11 月の閣議決定に基づく令和８年１月から３月までの使用分への支援に加え、中東情勢への対応として、令和８年７月から９月までの使用分についても、低圧・高圧電力及び都市ガスの料金支援が実施されている。

また、イラン情勢悪化によるガソリン価格高騰対策として、令和８年３月からガソリン補助金が再開されている。今後も燃料価格の推移を踏まえ、社会情勢に応じた柔軟な対応に努めること。

（６）需給状況の情報公開及び電力需給ひっ迫時・計画停電実施時の情報提供

電力需要が高まる夏季・冬季の需給ひっ迫の回避に向けて、電力の供給量及び需要量の見通しについて、時間的余裕をもって、具体的かつ詳細に情報公開すること。

電力需給ひっ迫に陥るおそれが生じ、電力需給ひっ迫警報及び注意報並びに準備情報の発令及び発信を行うに際しては、あらゆる手段を講じて迅速、確実かつ広範な周知を行い、電力需給のひっ迫度合いを伝達すること。

また、計画停電は、需要家の電気使用を強制的に制限する対策であり、都民の生活や施設・事業の運用に多大な影響を及ぼすものである。そのため、国が検討しているセーフティネットとしての計画停電は、都民・事業者による相当の事前準備が不可欠である。

社会経済活動への影響を極力抑えるため、事業者等が計画停電への備えに着実に取り組めるよう、一般送配電事業者における計画停電の詳細や準備状況について、国として速やかに情報提供すること。

（７）国民に対する省エネ及び節電の周知・徹底

電力需給ひっ迫を回避するため、省エネ・節電の必要性について、速やかかつ効果的に周知すること。

特に、電力需給ひっ迫に伴う節電要請に当たっては、ひっ迫度合いに応じた節電目標、取組及びその効果を示し、節電行動を具体的に周知すること。

また、主体ごとの省エネ・節電効果を把握し、成果の実感を通して更なる取組を促すために、スマートメーターで得られる情報をタイムリーに公開する仕組みを整えること。

（８）都が推進しているＨＴＴの取組に対する具体的な支援

電力危機の回避のみならず、エネルギー安定供給の確保や「脱炭素社会」の実現に向けては、国民一人一人の行動変容や企業の意識改革が重要となる。都が推進しているＨＴＴは、都民・事業者と総力戦で取り組むものであり、こうした課題の解決に資するものである。

そこで、「デコ活」とも連携しながら、ＨＴＴと同様の取組を全国に広げていくため、都の取組に対し、国は、普及啓発や広報、財政支援をはじめ、具体的な支援を実施すること。

３　データセンターの高効率化・脱炭素化・地域との共生に向けた施策等の推進

（提案要求先　内閣府・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省）
（都所管局　産業労働局・政策企画局・デジタルサービス局・都市整備局・環境局）

（１）データセンターが導入すべき省エネ・高効率化技術の水準の更なる引上げを検討すること。

　また、エネルギー効率を改善させる新技術の開発等への支援など、速やかに対策を講じること。

（２）データセンター業のエネルギー使用の更なる合理化に向けた規制において、エネルギー使用の多くを占める情報処理設備の効率を評価できる新たな指標を設定するとともに、再生可能エネルギーの活用に関する情報の報告を求めること。

　また、同報告で得られた情報を自治体にも広く提供すること。

（３）データの安全性・信頼性を担保するため、データセンターが国内に立地していることのみならず、運営主体、適用法令、保守運用、サプライチェーン等を含めたデータ主権に対する考え方を明確に示すこと。

（４）データセンター事業者の情報セキュリティに関する現況を早期に把握するとともに、産業競争力の確保のため、事業者の自由な経済活動を著しく阻害しないよう留意しつつ、遵守すべき最低限のデータセキュリティに係る基準等について国の方針を示すこと。

（５）デジタル時代の社会・経済活動を支えるインフラであるデータセンターについて、分散立地の視点のみならず、大規模・電力多消費型、都市の需要に近接した低遅延処理型のような、機能別の最適配置の方針を国において示すこと。

（６）データセンターの立地に当たっては、地域資源の一方的な消

費を行うものではなく、持続可能な形で地域社会との共生を図るべきである。そこで、データセンター事業者が自ら地域貢献や地域との交流を進めることで社会受容性を高めることができるよう必要な支援を講じること。

また、地域との共生実現や円滑な対話に向けた環境づくりに取り組む自治体への必要な支援を講じるとともに、必要な法令上の対応等を行うこと。

＜現状・課題＞

「データは 21 世紀の石油」といわれ、データ拠点を国内に置くことは金融・物流拠点と並んで国の競争力に直結する。

生成ＡＩ等の普及に伴い、日本各地でデータセンターの新設等が順次計画されており、都内においても新たなデータセンターの開設が続く見込みであるが、デジタル技術の発展や社会実装のチャンスを逃さないためには、需要に応じたデータセンターの整備を迅速かつ効果的に進め、日本がデータにおけるアジアのハブとなることが重要である。

こうした中、不透明な貿易政策により世界経済が混沌とする中、中東情勢の緊迫化等の地政学リスクの高まりを受け、エネルギー安全保障を巡る状況は目まぐるしく変化している。

世界の主要国は、パリ協定に基づき、各国の実情に応じて中長期的な視点に立ってエネルギー安定供給と脱炭素化の両立を図る取組を進めており、日本においても、2050 年のカーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素の動きが加速する中、エネルギー安定供給を確保しつつ、省エネ・再エネの取組を強化していくことが重要である。

また、デジタル化の進展や生成ＡＩ等の技術革新に伴い、個人や企業のあらゆる情報がデジタル化され活用されている中、安全保障上重要なデータ等のセキュリティを確保する重要性が高まっている。仮にデータセンターが国内にあっても運営母体が外国企業である場合、その企業の本国法令の適用や、国際情勢の変化によるサービス提供停止などのリスクがありうることから、データセンターが国内に立地しているだけでなく、国外法やサプライチェーンリスクも踏まえ、データ主権を確保する必要がある。

とりわけ、行政情報、重要インフラ関連情報、都市機能の継続に直結する情報等については、平時のみならず、有事・緊急時における継続利用可能性、代替可能性及び復旧可能性を重視し、国内で自律的に維持できる基盤の確保が重要である。

欧州をはじめとする諸外国においては、機微な個人データや、大量のデータ処理・保存を行うデータセンター及びクラウドサービスを防護するためのセキュリティ制度の検討がなされており、我が国では、民間企業等によるデータ利用の基

準や経済活動を必要以上に制限しないような対応も留意しつつ、産業競争力を向上させる観点から、国産事業者の競争力強化・育成と併せて、外部からの影響力行使等の防止や基幹インフラ役務の安定的な確保といった経済安全保障上の必要な措置を講じていく必要がある。

一方、新たなデータセンターの整備によって、将来的に電力需要の一層の増加が見込まれる中、電力系統と通信基盤の一体的な整備（ワット・ビット連携）により、低遅延性への要求が低い大規模・電力多消費型のデータセンターを電力インフラの活用ポテンシャルが高い地方へ分散させることは、電力需給の関係からも必要であるが、膨大なデジタルサービス需要を抱える都市圏において、都市に住まう住民や産業に近接した、低遅延処理に必要な小規模（エッジ）データセンターは不可欠である。

都では、令和８年３月に「まちと調和したデータセンター実現のためのガイドライン」を策定し、データセンターの整備に際し、地域における円滑な理解と調整が図られるための環境づくりを進めていくこととしている。

今後、地方自治体が、ガイドラインを活用して地域と共生したデータセンターの整備を誘導していくためには、その前提となる法令上の取扱が、施設・設備の特性や利用実態を踏まえつつ明確化されるとともに、法令に基づく届出の中で、建設計画の早期かつ的確な把握が可能となることが必要である。

これらを踏まえ、データセンターの設置に当たっては、電力需要、脱炭素、まちづくりなどとの整合を図りながら、整備を後押ししていくことが必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）昨今のデータセンターの拡大状況を踏まえ、導入すべき省エネ・高効率化技術の水準の更なる引き上げを検討するとともに、エネルギー効率を改善させる新技術の開発等への支援など、速やかに対策を講じること。

（２）国はデータセンター業のエネルギー使用の更なる合理化に向けた規制を開始したが、エネルギー効率の基準を設定する際は、データセンター内の建物・付帯設備の効率を評価する指標であるＰＵＥに加え、エネルギー使用の多くを占める情報処理設備の効率を評価できる新たな指標を設定すること。

また、上記の規制において、既設・新設問わず一定規模以上のデータセンターについて、エネルギー効率化等に関する追加の中長期計画及び定期報告の提出を求めるとともに、任意で事業者自らの開示を求めることとしているが、データセンターの脱炭素化に向けて、報告内容には再生可能エネルギー活用に関する情報を求めること。

加えて、地方自治体が、電力の需給構造の変化に対する各地域の実情に合わせた施策の検討や、効果的な温室効果ガス削減対策を行えるよう、得られた情報を自治体にも広く提供することで、電力需要や脱炭素に配慮したデータセンターの整備を後押しすること。

（３）データの安全性・信頼性を確保するため、データセンターが国内に立地しているのみならず、運営主体、適用法令、保守運用、サプライチェーン等を含めたデータ主権に対する考え方を明確に示すこと。

（４）データセンター事業者の情報セキュリティに関する現況を早期に把握するとともに、産業競争力の確保のため、事業者の自由な経済活動を著しく阻害しないよう留意しつつ、遵守すべき最低限のデータセキュリティに係る基準等について国の方針を示すこと。

（５）デジタル時代の社会・経済活動を支えるインフラであるデータセンターについて、低遅延サービス提供に必要な都市型データセンターについての整備の必要性を明示したうえで、分散立地の視点のみならず、大規模・電力多消費型、都市の需要に近接した低遅延処理型のような、機能別の最適配置の方針を国において示すこと。

（６）データセンターの立地にあたっては、地域資源の一方的な消費を行うものではなく、持続可能な形で地域社会との共生を図るべきである。そこでデータセンター事業者が自ら地域貢献や地域との交流を進めることで社会受容性を高めることができるよう必要な支援を講じること。

また、地域との共生実現や円滑な対話に向けた環境づくりに取り組む自治体への必要な支援を講じるとともに、都が策定した「まちと調和したデータセンター実現のためのガイドライン」の実効性を高めるため、必要な法令上の対応等を講じること。

①　国土利用法関連

国土利用計画法の届出様式・記載要領等において、「データセンター」、「大規模サーバー施設」等を利用目的の具体例として明示し、事業者による適切な記載を促すこと。また、国土利用計画法届出により把握した情報について、都市計画、建築、環境、エネルギー、防災など自治体の関係部局間で情報共有する際の範囲や目的について、明確化すること。

②　建築基準法関連

建築基準法令において、データセンターの用に供する建築物に関する用途の区分の設定や、当該建築物の耐火性能などについて、市街地の安全の確保に必要な法令上の対応について検証すること。また、データセンターの施設計画や設置する設備等に応じた建築基準法上の取扱いについて、技術的助言等により早急に明確化すること。

４　自動車等のゼロエミッション化の推進

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

（１）非ガソリン車、特にＺＥＶ（ゼロエミッションビークル：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及び電動バイク）へシフトすることが経済的にもメリットをもたらすとともに、ニーズに応える車種の販売を促す仕組みの導入など、購入時の補助を拡充することに加え、首都高速道路など高速道路等の利用に対するインセンティブ付与など、新たな優遇制度の創設や、規制的手法の導入など、より積極的な政策展開を行うこと。

（２）非ガソリン車、特にＺＥＶに関する技術開発、価格低減が促進されるよう、国からもメーカーに手厚い支援を行うなど強力に推し進めること。

（３）ＺＥＶのエネルギー供給インフラ整備の促進を図るため、利便性の高い時間制限駐車区間などの道路に充電設備の設置を進めるための必要な措置や電力会社からの 400Ｖ供給を可能とする措置の検討、高速道路の急速充電施設の更なる拡充など、取組を一層強化すること。

（４）二輪車の非ガソリン化、電動バイクの普及に向け、具体的な導入目標を設定するとともに、補助額や補助対象車種の拡充に加え、交換式バッテリーステーションの導入及び利用拡大に向けた実効性のある支援策を行うことや、バッテリー規格の統一化による相互利用を促進すること。

（５）使用済みの電気自動車等から取り出した大容量バッテリーの家庭用蓄電池へのリユースを促進するため、公的な認証の取得がリユース事業者に過大な負担とならないようにすること。

（６）非ガソリン車の普及等に加え、自動車由来の温室効果ガス排出量の早期削減に向け、エコドライブやモーダルシフトを推進すること。

＜現状・課題＞

自動車交通に起因するCO_2排出量は、我が国の総排出量の約16%を占め、その削減は、気候変動対策として極めて重要であり、ＺＥＶをはじめとした非ガソリン車の普及は喫緊の課題である。

国は、令和３年１月、2035年までに、乗用車新車販売で電動（非ガソリン）車100%を実現する目標を表明した。一方、都は、令和２年12月、都内で新車販売される乗用車を2030年までに、二輪車を2035年までに100%非ガソリン化する目標を打ち出しているが、現状は、2024年度における都内の乗用車新車販売に占める非ガソリン車の割合が登録車で65.1%（軽自動車を含めて61.7%）、うち走行中にCO_2を排出しないＺＥＶについては登録車で6.9%（軽自動車を含めて6.8%）と、普及の加速期に入ってきているものの、政策目標には届いていない。

バスについても、国では2030年度までに燃料電池バス1,200台の導入、都では2035年までにＥＶバス1,300台、ＥＶトラック７万台の導入を目標としたが、2024年度末時点では、都内のＥＶバス導入台数は105台、ＥＶトラックは4,049台となっている。

（１）非ガソリン車、特にＺＥＶの普及を本格化させていくためには、車両購入時の補助や需要のある車種にＺＥＶを用意していくことに加えて、首都高速道路など高速道路等の利用に対するインセンティブの付与及び利用に当たっての不安解消のための取組など、ＺＥＶの継続的な利用に対する支援を普及促進の段階で集中的・時限的に行うことが必要である。

既に国においても、カーボンニュートラルの実現を目標に、持続可能な社会に資する高速道路への変革という観点から、ＥＶ等の取得及び高速道路の利用に対するインセンティブの付与について、普及促進を図る段階とそれ以降の段階に分けて検討することとされており、速やかな実施が求められる。

（２）ＺＥＶを含む非ガソリン車は、車種展開が進んでいない分野もある。

乗用車においては、バンやワンボックスタイプの自動車について、非ガソリン車の車種が少ない。

また、電気自動車は、航続距離の問題など普及に当たっての技術的課題が多いほか、車両価格も同クラスの通常エンジン車やハイブリッド自動車と比較して高価である。

バスやトラックなどの商用車においては、本格普及に向けて国産メーカーによる市場導入が図られつつあるものの、更なる性能向上への技術開発の進展や車両価格の低減を図る必要がある。

加えて、営業車、バス及び貨物車のゼロエミッション化を進めるためには、営業所等に充電設備を設置することが必要であるが、特にＥＶバスで現行の路線バスと同様の運用を行うためには、より短時間での充電を可能とす

る技術開発や環境整備が求められる。

さらに、ＥＶバスへの補助について、車両の受注状況等によっては契約から納車まで６か月以上を要し、実績報告の期限までに納車ができない場合があることから、現行制度では補助を十分に活用することができない。

（３）令和４年 10 月に東京都が実施した「自動車利用と環境に関する世論調査」においては、電気自動車等についての心配事で充電・燃料補給の「インフラ不足」を挙げる人が 40％で最多であり、充電・燃料補給のインフラ整備が十分進んでいるとはいえない。このため、電気自動車等の普及に向けては、充電設備の整備を促進し、インフラ不足に対する不安を払拭することが重要である。

① インフラ不足の不安解消に向けては、基礎充電と経路充電及び目的地充電といった公共用充電を組み合わせた重層的な充電インフラ整備を進めることが重要であるが、自宅への充電設備の設置は、省エネ改修に係る所得税の特例措置の適用対象となっていないことから、一層の促進を図るためには、税制面でのインセンティブも不可欠である。

② 加えて、充電設備のうち、特に、急速充電設備は導入に伴い電力料金が大幅に上がるなど維持管理に係る負担が大きいことなどから、充電設備の普及が十分に進んでいない。

③ また、一般用電気工作物の超急速充電器の最大出力の上限は、電気事業法（昭和 39 年法律第 170 号）に基づく「電気設備の技術基準の解釈」によって制約を受けていて、一般用電気工作物の一定出力以上の蓄電池付き超急速充電器の製造・開発が進みにくい状況となっている。

④ また、特に都市部ではマンション等の集合住宅が多く、充電設備の普及を重点的に進める必要があるが、電源の確保が課題になるとともに、既存の集合住宅では導入に当たり管理組合の合意が必要となる。加えて、都市部の集合住宅に多く設置されている機械式駐車場に対して、充電設備の普及を進める必要がある。

⑤ 令和５年５月に国交省より電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドラインが公表されたものの、標準的な設置場所として時間制限駐車区間等についての記載がなされていない。公共インフラとしての充電設備の普及に向けては、電気自動車ユーザーの利便性の高い時間制限駐車区間などの道路に設置を進めることも有効である。

また、設置スペースの限られる道路上において、高圧受電する際に受変電設備が必要となることは、充電器普及の阻害要因となっている。

さらに、高速道路における充電設備の積極的な整備が課題である。

⑥ 一方、公共インフラとしての充電設備の普及を進めるには、公共施設において率先的に導入することが必要であり、都は既に令和３年３月、都有施設に公共用充電設備を 300 基以上設置する目標を設定している。

⑦ また、バス営業所等に設置するＥＶバス用の急速充電器は、補助金採択の優先順位が低く、予算が不足した場合は、採択が厳しくなるため、計画的な整備を進める上での課題となっている。

（４）二輪車においては、具体的な導入目標が設定されていないことに加え、非

ガソリン車の車種が少なく、電動バイクは航続距離が短いことや、車両価格が高価であることなど多くの課題がある。特に、電動バイクの普及に向けては、交換式バッテリーの共通化による利便性向上が重要である。

（５）電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は、大容量のバッテリーを搭載しているが、普及の進展により、今後、廃車が多く発生することが見込まれている。これらの大容量バッテリーは経年による性能劣化により、自動車用としての性能を満たさなくなった後でも、定置型蓄電池としてリユースできる性能を十分に持っている。

定置型蓄電池には、産業用と家庭用があり、産業用は使われ方がユーザーにより様々であることもあり、ユーザーごとに蓄電池の性能保証を行うことが一般的であるが、家庭用については、使われ方が画一的であると同時に、販売台数も多く見込まれるため、公的な認証を取得することで性能保証を行うことが一般的である。

しかしながら、自動車用大容量バッテリーをリユースした家庭用定置型蓄電池の公的認証については、新品バッテリー製造時と比較して負担の大きい検査が必要であるなど、自動車用大容量バッテリーをリユースした定置型蓄電池を製造する事業者にとって、ハードルが高いものとなっている。

（６）都は 2030 年までに 2000 年比で温室効果ガス排出量を半減とする目標を掲げており、その着実な達成には、非ガソリン車の普及に加え、走行中の車両からのCO_2排出量の削減や、環境負荷の小さい交通手段の活用を進める必要がある。

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

＜具体的要求内容＞

（１）非ガソリン車、特にＺＥＶへシフトをすることが、経済的にもメリットをもたらすとともに、消費者のニーズに応える車種の販売を促す仕組みの導入など、購入時の補助の拡充などの優遇措置を講じ、十分な予算規模を確保すること。

加えて、首都高速道路など高速道路等の利用料金について、ＺＥＶの取得時における割引ポイント付与、料金減免によるインセンティブ付与及び高速道路の路外に整備された充電器を利用する際の料金制度の配慮など、実効性ある取組を普及促進期に機を逸することなく実施すること。

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

（２）革新的なバッテリーの開発、車種展開の拡大、メーカー間の部品等の共用化など、ＺＥＶを含む非ガソリン車に関する技術開発や価格低減が進むよう、メーカーに対して、国からも技術支援や財政支援を行うなど、あらゆる手段を用いて強力に推し進めること。

特に、大型のゼロエミッショントラックや、販売台数が限られ市場原理だけでは開発が進みにくい特殊な作業用車両等の早期普及が進むよう、車両開発、走行実証等に対する財政的支援等を講じること。

加えて、ＥＶバスについて、購入時の補助の予算規模を十分確保し、ＥＶバス車両について、事業者が年間を通して導入できるよう複数年度にまたがる事業期間を含めた補助制度にするとともに、より短時間での充電を可能とする技術等、現行の路線バスと同様の運用ができるための技術開発や環境整備が進むような取組を積極的に行うこと。

（３）電気自動車等エネルギー供給インフラの整備を図ること。

① 充電設備の設置を一層促進するため、個人が、自己の居住の用に供する家屋に充電設備を設置する場合は、省エネ改修に係る所得税の特例措置の対象とし、設置者の負担を軽減すること。

② 急速充電設備のランニングコストへの補助を新たに開始するとともに、充電設備の設置に係る固定資産税の課税標準に関して特例措置を講ずることや、充電設備に特化した電気基本料金制度の見直し等、維持管理に係る負担を軽減すること。

③ 急速充電器の CHAdeMO 方式の最新規格では、直流 1500Ｖを採用しているものの、電気事業法に基づく「電気設備の技術基準の解釈」により、一般用電気工作物の最大電圧が直流 450Ｖに規定されており、一般的な超急速充電器と比較して、電力系統に低負荷で運用することが可能な蓄電池付き超急速充電器の高出力化が進まないことから、該当制度の規定を緩和すること。

④ 集合住宅においては、新築の場合、充電設備の設置に必要な電源を確保できる設計を行うよう、マンションディベロッパー等に対して積極的に働き掛け、必要な財源措置を行うとともに、「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置に当たってのガイドブック（平成 29 年６月改訂）」を更新しながら、費用分担の考え方や運用ルール作り等の参考となる事例等を一層周知すること。

また、円滑な合意形成のため建物の区分所有等に関する法律（昭和 37 年法律第 69 号）における共用部分の変更決議の要件緩和を図ること。

さらに、機械式駐車場への充電設備設置に対しては、実態を踏まえて補助を拡充し、導入に当たっての費用負担軽減を図ること。

⑤ 公共用充電設備の整備促進に向け、大都市の電気自動車ユーザーにとって必要性の高い時間制限駐車区間などの道路に設置を進めるため、具体的な設置方法、設置基準等を明確にすること。

また、高圧受電のための受変電設備を不要とすべく、電力会社からの 400Ｖ供給を行うことが可能となるための措置を検討すること。あわせて、急速充電施設の更なる拡充などＺＥＶが高速道路を利用しやすい環境を整備すること。

⑥ 短期間に集中して充電設備を増やすため、国の施設においても、率先して公共用充電設備を設置すること。特に、普及が進みにくい急速充電設備を重点的に設置すること。

⑦　ＥＶバスの導入に必要となる急速充電器をバス営業所等に整備する場合には、補助金採択の優先順位を高く設定すること。

（４）電動バイクにおいても、二輪車新車販売で電動（非ガソリン）車 100％を実現する具体的な導入目標を設定し、達成に必要な取組及びその効果を示すこと。

また、2025 年 11 月に施行された排出ガス規制により、総排気量 0.050L 以下の原動機付自転車について実質的に生産、販売が終了したことを踏まえ、国内市場への一層の車種展開の拡大など技術開発や価格低減が進むよう、メーカーに対して、国からも技術支援や財政支援を行うなど、あらゆる手段を用いて強力に推し進めること。電動バイクの普及に向け、車両補助額や補助対象車種の拡充に加えて、交換式バッテリーを活用したビジネスが普及拡大していることも踏まえ、交換式バッテリーステーション設備の一層の導入及び利用拡大に向け、メーカーとも連携しながら国として実効性のある支援策を行うとともに、バッテリーの規格の統一化などによる相互利用を促進すること。

（５）使用済みの電気自動車やプラグインハイブリッド自動車から取り出した大容量バッテリーの他用途リユースについて促進すること。特に、数多く販売される事が見込まれる家庭用の定置型蓄電池へのリユースについて、公的な認証の取得が、大容量バッテリーのリユースを行う事業者に過大な負担とならないよう、改めて現在の検査手法を検証し、より簡易的かつ効率的な検査手法を検討すること。

（６）走行中の車両からのCO_2排出量削減に向け、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支援及び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。

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

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

５　次世代燃料（バイオ燃料・合成燃料）の普及促進

（提案要求先　経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省）
（都所管局　産業労働局）

（１）バイオ燃料の普及拡大に向け、製造や調達に係るコストへの支援等を一層行うこと。

（２）航空分野において、持続可能な航空燃料（ＳＡＦ）の利用が進むよう、供給事業者に対して、既存燃料とＳＡＦとの価格差に係る財政補塡を早期に行うこと。

　また、非化石燃料の扱いに関する国際ルールづくりを主導し制度化を図ること。

（３）合成燃料（e-fuel）の製造及び早期の商用化に向け、技術開発や設備投資に対する支援をより一層行うこと。

（４）次世代燃料の利用によって発生する環境価値の取扱いに関するルールを明確にし、これを広く関係事業者等に周知すること。

＜現状・課題＞

2050 年のカーボンニュートラルの実現に向け、我が国におけるCO_2総排出量の 19.3%を占める運輸部門の脱炭素化は必要不可欠であり、官民挙げて可及的速やかに取組を進めていかなければならない。

特に航空分野においては、国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）が、航空会社に対し 2024 年以降、2019 年比で二酸化炭素排出量を 85%以下へ抑制することを義務化するなど、脱炭素化の取組は急務となっている。国は、2026 年１月に「更なるＳＡＦ導入促進に向けた基本方針」を公表するなど、官民一体での検討を進めているが、ＳＡＦの利用促進に向けては、早期に実効性のある支援を行う必要がある。

バイオ燃料は、既存の燃料と比較して二酸化炭素排出量の削減に大きく寄与するとともに、液体燃料であることからエネルギー密度が高く、可搬性や貯蔵性にも優れており、運輸分野の脱炭素化にとって非常に大きな役割を担っている。

しかしながら、現在、バイオ燃料は供給量の不足や販売価格が高いことが課題となっているため、国内での導入は限定的であり、国はバイオ燃料の導入拡大に向けて、より一層支援を強化する必要がある。

また、バイオ燃料は食料との競合や原材料となる資源に限りがある中、二酸化炭素と水素から製造され、バイオ燃料と同様に液体として使用できる合成燃料(e-fuel）も既存のインフラが活用でき、運輸部門のカーボンニュートラル化には重要であるため、商用化の加速に向けた確実な支援が求められている。

さらに、次世代燃料の普及促進に当たっては、次世代燃料の利用によって生じる環境価値が可視化されるとともに、利用者がこれを適切に享受し、対外的に広く主張できることが重要である。特に、貨物輸送においては、輸送事業者のみならず、輸送利用者である荷主や貨物代理店等を含めたサプライチェーン全体において、Scope３の環境価値が正しく配分され、削減効果を社会に広く主張できる必要がある。

国は、今後、次世代燃料の環境価値の認証などについて検討を進めていくこととしている。こうした中、中東情勢の影響により、エネルギー安全保障の観点から、次世代燃料の普及促進が重要となっている。そのため、実現に向けた実効性のある取組を加速することが必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）バイオエタノールやバイオディーゼル等のバイオ燃料の更なる普及拡大に向けて、製造や調達に係るコストへの支援と、供給に伴う新たな設備への支援を行うこと。

（２）羽田空港をはじめとした国内の空港において、ＳＡＦの利用が進むよう、供給事業者に対して、既存燃料とＳＡＦとの価格差に係る財政補塡を早期に行うこと。

また、海運事業者の脱炭素投資が進むよう、国がＩＭＯ（国際海事機関）での非化石燃料の扱いに関する国際ルールづくりを主導し制度化を図ること。

（３）合成燃料の製造及び早期の商用化が確実に行われるよう、技術開発支援や生産設備に対する支援をより一層充実させるとともに、既存燃料と合成燃料の価格差に係る財政補塡を行うことで、製造及び販売コストの低減を図ること。

（４）次世代燃料の普及を加速させるため、規格や関係法令等の整備に加え、対応可能な設備やメーカー保証製品の開発支援等も同時に行い、次世代燃料の利用によって発生する環境価値の可視化や、関係事業者に対する適切な配分に関するルールを明確にし、これを広く周知すること。

また、次世代燃料の環境価値を適切に評価し、需要家や利用者が環境価値による削減効果を対外的に広く主張できるよう普及啓発を行うこと。

6　水素社会の実現に向けた取組の加速

（提案要求先　総務省・消防庁・経済産業省・資源エネルギー庁・国土交通省・環境省）
（都所管局　産業労働局・都市整備局・環境局・建設局・港湾局・交通局）

（１）「水素基本戦略」及び「水素社会推進法」を踏まえ、早期の水素エネルギーの実装化や水素社会を実現するための規制緩和や支援策等、具体的なロードマップを作り、国が率先して実施すること。

　また、「グリーンイノベーション基金」やＧＸ関連投資を活用しながら、大規模な水素需要の創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けた取組及び技術開発支援を進めるなど、脱炭素社会の実現に向け、社会実装化による水素利用の大幅拡大に向けた取組を加速すること。

（２）国が定める「低炭素水素」について、温室効果ガス排出量だけでなく、製造方法、電力要件等の複合的基準に対応する要件の枠組みを設けるなど、国際的な制度との整合を図ること。

　また、低炭素水素の供給・利用を証明する手段について、国が主導し統一的な認証・証書制度を構築すること。加えて、認証・証書の取得を根拠として、低炭素水素の利用を温対法のＳＨＫ制度やＧＸ－ＥＴＳを含む他の環境制度において評価し、インセンティブを付与する仕組みを整備することで、水素の経済合理性を高め、多様な分野で水素が利用者から選択される環境を早期に整備すること。

（３）大規模な水素需要創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けたインフラ整備等の取組や技術開発への支援を継続的に進めること。

　国が関与する企業体の設置やファンドの組成により、需給両面から、水素の調達・インフラ整備・商用モビリティ普及など、主体的に進めていく体制を構築すること。

　将来的な川崎臨海部での水素の受入れの可能性を視野にパイ

プラインを含めた水素供給ネットワーク構築に向けて国として先導的な役割を果たすとともに、企業や自治体等の取組を支援すること。

また、水素供給に関わる技術的課題を整理し、技術基準を確立するとともに、水素に関し、法令等を整備すること。

高圧ガス保安法についても、スペースの制約の多い都市部においても高圧水素供給設備の導入が進むよう、保安距離や用途地域別の最大貯蔵量制限、車両への固定又は積載時間等の見直しを検討すること。

また、現在発生している東京及び近郊の地域における水素供給量の低下や将来の水素需要量の増加に対する供給量の不足に対応するため、水素供給の確保を図るとともに、水素調達の支援を充実させること。

（４）脱炭素社会実現の柱となるグリーン水素の普及に向けて、法令等の規制緩和、技術開発の推進、継続的な財政支援及び他団体との連携促進等に取り組み、グリーン水素供給体制の確立に向け国として先導的な役割を果たすこと。

（５）海外の都市とのサプライチェーン構築等に向けた都の取組も生かしながら、国として、水素の国際的な供給のサプライチェーン構築を進めること。

（６）都がグリーン水素価格の低減や取引量の拡大に向け検討を進める水素取引所やグリーン水素トライアル取引において、「水素社会推進法」の支援対象者が製造する水素を取り扱えるようにすること。

（７）水素製造、運搬、貯蔵設備や定置用燃料電池、水素燃料ボイラー、燃料電池車両、水素ステーション、その他小型水素モビリティ等の導入について、メーカーや機器及び車両の導入事業者、水素ステーション運営事業者等が長期的な視点をもって事業展開ができるよう、複数年度にわたる継続的かつ柔軟な財政

支援を行うとともに、支援対象の拡大を図ること。とりわけ、中小企業に手厚い支援を行うこと。

また、税制の優遇措置による実装化に向けた支援策を強化すること。加えて、技術開発の動向等に即した安全性評価の仕組みの整備を支援すること。

（８）家庭用、業務・産業用燃料電池や純水素型燃料電池などの定置用燃料電池について、積極的な普及を図るための財政支援を行うこと。

（９）非ガソリン車、特に燃料電池自動車を含むＺＥＶ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、購入時の補助の拡充に加え、首都高速道路など高速道路等の利用に対するインセンティブ付与など、新たな優遇制度の創設や、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。

また、燃料電池自動車（乗用車）の業務用車両としての活用を促進すること。

(10) 水素需要拡大にも資する燃料電池バスや燃料電池タクシー、燃料電池フォークリフト、燃料電池トラック、燃料電池ごみ収集車などの業務・産業用車両での水素活用について、より積極的な施策展開を行うこと。

「燃料電池商用車の導入促進に関する重点地域」（以下「重点地域」という。）の申請時に、令和 12 年度（2030 年度）における燃料電池商用車の導入目標の設定が必須事項となっていることから、自動車ＯＥＭに対して、燃料電池トラックの車両導入計画策定を促すこと。

燃料電池バスや燃料電池トラックの導入については導入後に負担増となる燃料費等について、支援を継続的に行うこと。また、燃料電池を活用した新たな業務・産業用車両等が早期に社会実装を果たすよう、取組を進めるとともに財政支援を行うこと。

(11) 水素ステーションの整備・運営に対する財政支援を継続・拡充すること。

ア　整備に関すること。

燃料電池商用車の更なる普及を図るため、供給能力増強に伴う工事費補助の拡充等、十分な財政支援を行うこと。土地の造成や障壁の設置等水素ステーションの整備に必要な経費に対する支援を充実するとともに、フォークリフトや船舶等の燃料電池自動車以外への充填を実施する水素ステーションにも支援を拡大すること。

また、新規事業者の参入が進むよう、補助事業の審査の効率化・平準化を図ること。

イ　運営に関すること。

10 年間程度を明示した継続的な運営費支援策や、土地賃借料、供給能力増強に伴う休業損失、経年による機器交換費等への支援の実施・拡充など、安定的な水素ステーション運営を可能とする方策を導入すること。水素ステーションの経営自立化の促進に当たっては、水素モビリティの普及状況、規制緩和、技術革新等の実態を見定め、時宜にかなった対応とすること。とりわけ、中小企業には手厚い支援を行うこと。

保安監督者や従業者の育成及び確保に向けて、保安監督者の免状取得機会の拡大、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。

(12) 水素ステーションの整備促進に向けて、「規制改革実施計画」の未措置事項を迅速に措置するとともに、更なる規制の合理化・適正化を進めること。

整備・運営に係るコスト低減に向け、関連業界等への働き掛けを実施するとともに、技術開発を支援すること。

また、コスト低減を効果的に実施する仕組みと人材育成への支援を検討すること。

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

燃料電池バスの容器再試験について、走行等による充填圧力の低下により容器再試験に必要な圧力を確保できず実施が困難な場合があるため、試験基準を緩和するなど方法を見直すこと。

(13) 東京 2020 大会のレガシーとなるまちづくりに向けた、選手村跡地の再開発地区における水素利活用のための施設運営に対する補助制度を拡充すること。

(14) 東京港における水素を燃料とする荷役機械や車両等について、導入費用等に対する十分な財政支援を行うこと。

また、特にＦＣ型荷役機械の安全かつ円滑な導入に向け、ガイドラインや運用マニュアルを提示すること。

(15) 都は、水素を燃料とする小型船の建造を進めており、「水素燃料電池船の安全ガイドライン」に基づき設計を行っている。同ガイドラインは、大型ＬＮＧ燃料船を対象とした国際基準をベースに作成されているため、小型の船舶への適用が困難な場合がある。水素を燃料とする船舶の普及拡大に向け、引き続き同ガイドラインの見直しを進めること。

(16) 鉄道分野においても水素の利活用を推進するために、早期に関連法令の一元化を進めること。

(17) 火災予防条例（例）第３条第 18 項について、プロパンガス、石炭ガスと同様に、水素ガスを例示列挙することにより気体燃料として明示すること。又は、個別の通知や通達、助言等によりその旨周知すること。

(18) 水素を利用する意義や水素の将来性、リスクコミュニケーション等に関して、更なる普及啓発を図ること。

＜現状・課題＞

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

また、水素は長期間、大量にエネルギーを貯蔵することが可能であり、今後再生可能エネルギー由来電力が大量導入された際の調整力としても有望である。

脱炭素社会を実現するためには、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化に加え、再生可能エネルギー由来の電力を利用して水を電気分解して生成されるＣＯ$_2$フリーであるグリーン水素をその柱とし、本格活用する必要がある。

国では、令和７年２月に「第７次エネルギー基本計画」と、「ＧＸ推進戦略」を改訂した「ＧＸ2040 ビジョン」が策定され、前年に成立した「水素社会推進法」に基づき、低炭素水素等の大規模サプライチェーンの構築に向けた強力な支援を進めるとしている。

現在、水素エネルギー利活用機器の市場投入や水素ステーション等のインフラ設備導入が進んでいるが、今後は更にこの流れを加速し、水素エネルギーの大幅な利用拡大を図ることが求められている。

しかし、水素エネルギーの普及・拡大に当たっては、様々な課題があり、コスト低減や購入費用の負担軽減、技術開発、規制緩和、サプライチェーンの構築、グリーン水素の供給、国民の理解促進等を進めていかなければならない。

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

＜具体的要求内容＞

（１）令和６年５月に成立した「水素社会推進法」は、鉄鋼業・化学産業といった代替技術が少なく転換が困難な分野の水素へのエネルギー転換を図るパイロットプロジェクトの立ち上げを支援するため、国が事業計画を認定し、関連法における許認可の取得や拠点整備を支援することで、事業計画を迅速に実現することを目指すこととしている。

都内での安定的・長期的なグリーン水素の調達と福島県の復興の加速を目指し、福島県産グリーン水素の本法の価格差支援の申請に向け、大消費地である都が都内需要家の取りまとめなどの支援を実施しているが、水素の国内輸送部分については補助対象外であるため、支援の拡充を図ること。

「水素基本戦略」及び「水素社会推進法」を踏まえ、早期の水素エネルギーの実装化や水素社会を実現するための規制緩和や支援策等について、具体的なロードマップを作り、国が率先して実施すること。

ロードマップを踏まえ、日本の水素技術を世界に展開するための後押しとなる産業戦略を迅速かつ着実に実施すること。

「水素保安戦略」による安全の確保を前提とした水素利用に関する規制の合理化・適正化、水素利用を促す環境整備などについても、実現への筋道を明確化した上で具体的な対応内容を公表すること。

また、「グリーンイノベーション基金」も活用しながら、大規模な水素需要の創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けた取組、技術開発支援など、社会実装化に向けた取組を加速すること。

（２）国は、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素などの供給および利用の促進に関する法律施行規則（令和６年経済産業省令第 69 号）において、「低炭素水素」の要件を定めているが、ＥＵ、米国、インドなどでは、温室効果ガス排出量に加え、製造方法（例：水電解・バイオマス変換）、電力３要件（追加性・地理的連関性・時間的連関性）などを含む複合的基準を設けている。

また、ＩＳＯ19870 として、水素製造・輸送過程の排出量算定方法論についてグローバルで統一的に国際基準化が検討されており、このうち気体水素の製造過程に関するＩＳＯ19870-1 は令和８年内に国際基準化が完了する見込みである。

将来的に国際的な水素調達や取引が実現する段階においては、低炭素水素がこれらの国際的な基準に整合していることが重要となる。

そのため、国は、低炭素水素について、温室効果ガス排出量だけでなく、製造方法、電力要件、システムバウンダリ、段階的排出閾値設定などの複合的な基準に対応する枠組みを設けるなど、国際的な動向に対応した要件の拡張を図ること。

また、それらの要件に準拠した低炭素水素の供給・利用を証明する手段について、国が主導し統一的な認証・証書制度を構築すること。

加えて、環境価値が高い低炭素水素の利用に対するインセンティブを付与する法制度が未整備であることが、利用促進の障壁となる点が懸念される。

海外では、ＥＵのＣＳＲＤやＣＤＰといった国際的開示制度、ＥＵ-ＥＴＳなどの排出量取引制度において、水素が炭素集約度に応じて評価されている。一方、日本では、高度化法や省エネ法で水素が非化石燃料として評価されているものの、低炭素水素を他の水素と区別して評価する仕組みはなく、温対法のＳＨＫ制度やＧＸ-ＥＴＳを含む他の環境制度においても同様に低炭素水素を評価する仕組みは未整備であり、法制度上のインセンティブが存在しない状況にある。

そのため、国は、高度化法・省エネ法への低炭素水素の評価項目追加や、ＧＸ-ＥＴＳと対象を共有するＳＨＫ制度への水素製造活動の追加など、環境関連の主要制度における低炭素水素の区別・評価の仕組みづくりを進め、水素の経済合理性を高めること。

（３）水素利活用の拡大に向けては、水素の需要と供給の同期化が必要であり、エリア単位で需要を創出しながら供給体制の構築を進めることが重要であるため、大規模な水素需要創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けたインフラ整備等の取組や技術開発への支援を継続的に進めること。

国が関与する企業体の設置やファンドの組成により、需給両面から、水素の調達・インフラ整備・商用モビリティ普及など、主体的に進めていく体制を構築すること。

加えて、将来的な川崎臨海部での海外水素の受入れの可能性を視野にパイプラインを含めた水素供給ネットワークの具体的な構築に向けて国として先導的な役割を果たすとともに、企業や自治体等の取組を支援すること。

また、水素独自の特性（例：燃焼速度、水素脆化、低熱量）やプロセス変更等の技術的課題を整理し、技術基準を確立するとともに、水素に関し、法令等を整備すること。

高圧ガス保安法関連の規制についても、都市部においては、使用環境やスペース等に制約が多く、高圧水素供給設備の導入が難しい状況にあり、安全性を確保しつつ、障壁を少なくする観点から、一般高圧ガス保安規則第６条に規定する保安距離並びに建築基準法第 48 条及び同法施行令第 116 条に規定する用途地域別の最大貯蔵量制限について、見直しを行うこと。

また、貯蔵所の許可や届出を行っていない場合には、車両に固定し、又は積載した容器によって高圧ガスを貯蔵することは、一般高圧ガス保安規則（昭和 41 年通商産業省令第 53 号）第 18 条第２号ホにより、原則として認められていない。現行の運用においては、車両に固定又は積載した状態が長時間継続する場合（運用上、概ね２時間程度を超える場合）、当該行為は「運搬」ではなく「貯蔵」に該当し得るものとして整理されており、結果として供給現場や今後の社会実装において柔軟な運用が困難となる場合がある。水素は、可燃性ガスとしての特性を有しつつも、軽量で拡散性が高い等の物性を有するとともに、我が国の脱炭素社会の実現に向け、その利活用拡大が強く求められているエネルギーである。技術的検証により安全性が確認された条件の下で、国が定め又は指定する安全性の高い容器を用いる場合等に限り、水素については、車両への固定又は積載を長時間（運用上の目安を超える場合）継続することを可能とする方向で、一般高圧ガス保安規則第 18 条第２号ホの運用の明確化又は規制の合理化（緩和）を検討すること。

また、現在、東京及び近郊の地域において水素供給量が低下していることに加え、国や都の支援策を通じてモビリティ分野を中心に水素需要が大幅に進展した場合、水素供給に不足が生じることも想定されることから、水素供給の確保を図るとともに、水素調達の支援を充実させること。

（４）脱炭素社会の実現にはグリーン水素の普及が重要である。しかしながら、普及に向けては、法令による規制や技術開発、コスト低減、環境価値の確立など様々な課題がある。これらを解決するために、グリーン水素供給体制の確立に向けた支援策や制度構築を推進すること。このため、次の事項に関し対応を図ること。

ア　法令等の規制緩和

市街地での水素貯蔵可能量に関する法令の規制緩和の実施

水素の利用拡大に向けた関係法令の規制緩和の実施

イ　技術開発の推進

グリーン水素の製造から利用に係る、より高効率な設備等の技術開発

グリーン水素を合成燃料に活用することにより、熱や運輸のカーボンニュートラルにも貢献できることから、これに係る技術開発

ウ　継続的な財政支援

グリーン水素の製造から利用に係る設備導入への支援

グリーン水素の製造から利用に係る設備等運営に要するコストへの支援

グリーン水素と化石燃料由来水素との価格差への支援

エ　他団体との連携促進

福島県・山梨県をはじめとした国産グリーン水素の活用促進に向けて、国として支援策を講じること。

グリーン水素の国際サプライチェーンの構築を進めるとともに、海外都市等との連携に取り組む自治体を国の関連団体による支援も含めて後押しすることにより、着実な確保を目指すこと。

オ　その他

国におけるグリーン水素の環境価値評価を確立し、認証やクレジット化を促進すること。

需要側による選択を促すカーボンプライシングの導入など規制的手法を含む仕組みの検討を実施すること。

（５）海外の都市等とのサプライチェーン構築等に向けた都の取組を後押しするとともに、その成果も生かしながら、国として、水素の国際的な供給のサプライチェーン構築を進めること。

また､国における国際的な取組の進捗状況を都に情報提供するなどにより、効果的な事業の推進を図ること。

（６）都がグリーン水素価格の低減や取引量の拡大に向け検討を進める水素取引所やグリーン水素トライアル取引において「水素社会推進法」の支援対象者が製造する水素を取り扱えるようにすること。この水素取引所やグリーン水素トライアル取引は、自治体独自で価格差支援を行う取組であり本法の方向性と軌を一にするものであることから、取引に紐づく水素輸送費用等を含め後押しを行うなど、国として財政面から支援を行うこと。

（７）水電解装置等のグリーン水素製造、運搬、貯蔵に係る設備や定置用燃料電池、水素燃料ボイラー、燃料電池自動車・バス・トラック・フォークリフト、水素ステーション、その他燃料電池ドローンなどの新たな小型水素モビリティ等の導入について、メーカーや機器及び車両の導入事業者、水素ステーション運営事業者等が長期的な視点を持って事業展開ができるよう、複数年度にわたる継続的かつ柔軟な財政支援を行うとともに、支援対象の拡大を図ること。とりわけ、中小企業には手厚い支援を行うこと。

また、水素エネルギーの実装化のため、水素製造設備や付帯設備の投資を促進する税制を実施するとともに、広く優遇措置を行うこと。

加えて、水素を利用する新製品の開発や導入の促進に向けて、技術開発の動向等に即した製品の安全性等を評価する仕組みの整備を支援すること。

（８）省エネとレジリエンス向上を両立する家庭用及び業務・産業用の燃料電池や純水素型燃料電池については、初期費用の低減による普及促進を図る必要があるため、幅広く財政支援を行うこと。

また、家庭用燃料電池におけるドレン排水に対する取扱いを業務・産業用燃料電池等にも適用するなど、機器を設置しやすい環境についても整備すること。

（９）非ガソリン車、特に燃料電池自動車を含むＺＥＶ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、購入時の補助の拡充などの優遇措置を講じること。

加えて、首都高速道路など高速道路等の利用料金について、ＺＥＶの取得時における割引ポイント付与や、料金減免によるインセンティブ付与など、実効性ある取組を普及促進期に機を逸することなく実施すること。

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

行うこと。加えて、燃料電池自動車の特性を踏まえ、レンタカー等の業務用車両としての活用を促進すること。

(10) 水素需要拡大にも資する燃料電池バス、燃料電池タクシー・ハイヤー、燃料電池フォークリフト、燃料電池トラック、燃料電池ごみ収集車などの業務・産業用車両での水素活用について、より積極的な施策展開を行うこと。

また、重点地域の自治体は令和 12 年度（2030 年度）燃料電池商用車の導入台数目標を設定しているが、燃料電池小型・大型トラックの将来的な量産化計画が示されていない。このため、自動車ＯＥＭに対して、自治体が目標を達成できるよう、その前提となる燃料電池トラックの量産化計画の策定を促すこと。

加えて、燃料電池バスや燃料電池トラックに対しては、負担増となる燃料費に対しても財政支援を継続的に行うこと。

観光バスや中型トラック、ごみ収集車をはじめとする各種作業用車両、水素運搬時の脱炭素化に資する水素運搬トレーラー等、燃料電池車両の研究開発、走行実証、導入に対する財政支援等を行い、早期の社会実装を実現すること。鉄道、船舶、航空等における水素利用の拡大に向けた取組を加速すること。

(11) 水素ステーションの整備、運営に対する財政支援を継続・拡充すること。

ア　整備に関すること。

水素ステーションの整備における支援対象を、土地の造成や障壁の設置及び燃料電池商用車の更なる普及に向けて、水素充填量の多い大型車両対応のための能力増強工事など、整備に必要な経費にも拡大し、十分な補助を実施すること。

フォークリフトや船舶等の燃料電池自動車以外へ充塡を実施する水素ステーションや水素充塡圧力 35ＭＰａの水素ステーション、事業所専用の水素ステーションについても支援対象とし、補助制度の拡充を図ること。

都内では、水素ステーション整備に適した用地が限られることから、水素ステーションとして活用が可能な国有地等をインフラ事業者団体に情報提供し、活用に向けたあっせんを行うなどの支援を行うこと。

水素ステーション事業者が「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」を申請する際に、新規参入事業者にとっては高度に複雑な手続が多く、水素ステーション整備に着手する際に多大な時間等を要しており、水素ステーション整備の加速化や水素ステーション整備への新規事業者参入の課題となっている。

このため、補助執行機関との調整に要する時間の短縮化、申請マニュアルの充実、相談体制の強化等を図ること。

イ　運営に関すること。

水素ステーションの運営に対する支援については、都心部での水素ステーション整備を促進するため、土地の賃借料を新たな支援対象とすること。水素ステーションを継続的に運営するためには、経常的な経費に加えて、経年による機器故障時の交換費用や供給能力の増強工事等による休業時の損失も発生することから、運営事業者の実際の費用負担額に見合う補助額とすること。

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

10 年間程度を明示した継続的な運営費支援策など、安定的な水素ステーション運営を可能とする方策を導入すること。

水素ステーション設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、継続的に実施すること。

加えて、水素ステーション事業の自立化が図れるまでの間は、適用期間を最初の３年間から事業運営期間中全体に延長すること。

また、令和５年度から低減された中規模水素ステーションについて、軽減割合を３分の１以上に引き上げること。

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

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

既存の水素ステーションの事業性確保のため、水素ステーションが機能やサービス向上のために行う設備導入や、導入後の状況変化により陳腐化した設備の更新に係る費用等に対して財政支援を行うこと。

運営経費の補助金については、水素モビリティの普及状況、規制緩和、技術革新等の実態を踏まえ、時宜にかなった対応とすること。とりわけ、中小企業には手厚い支援を行うこと。

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

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

(12)「規制改革実施計画（令和６年６月 21 日）」等に基づく規制緩和について、現在の未措置項目を迅速に措置するとともに、更なる規制の合理化・適正化を進めること。

現状では保安検査に最大２週間程度を要し、その間の営業ができない上、高額なコストがかかっており、水素ステーションの事業性を損ない、新たな事業参入に対する意欲を低下させる大きな要因になっている。このため、コスト低減に向け、関連業界への働き掛けを実施するとともに、技術開発の支援を行うなど更なる取組を進めること。

また、コスト低減を効果的に実施する仕組みとともに、実施を担う人材育成への支援を検討すること。

消防法（昭和 23 年法律第 186 号）は、都内に多く存在する屋内給油取扱所への水素ステーションの整備を制限している。土地が限られる都内では、水素ステーションを屋内給油取扱所に併設することが合理的であるため、これを可能とするよう技術上の基準を示すこと。

また、上部に建築物を有する水素ステーションの整備が可能となるように、高圧ガス保安法（昭和 26 年法律第 204 号）において、技術上の基準を示すこと。

燃料電池バスの水素タンクは、自動車の継続検査等の際容器再試験が必要であり、試験項目の一部である漏えい試験については、容器最高充填圧力の５分の３以上の圧力で実施するとされている。しかし、水素ステーションから試験場所まで近距離であっても、走行等による充填圧力の低下により、試験に必要な圧力を確保できず試験が実施できない場合がある。このため、試験における充填圧力基準を緩和するなど、容器再試験の方法を見直すこと。

(13) 晴海の再開発地区（選手村跡地）における水素導入は、一般住宅地における水素利用のモデルの構築により、エネルギー・環境施策の先進的な取組を実施・ＰＲし、水素社会の構築を先導することが期待される。

大会のレガシーとなるまちづくりに向けた、本地区における水素ステーションの運営や定置用燃料電池の維持管理等に対する補助制度を拡充すること。

また、実用段階では日本初となるパイプラインによる水素の街区供給事業を継続させるため、運営費支援などを導入するとともに、水素のパイプライン供給の社会実装化を推進すること。

(14) 都は、令和８年３月に「東京港カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）形成計画 2.0」を公表し、東京港における脱炭素化に向けた取組を推進しているところであるが、CO_2排出量の多くを占めるふ頭内の荷役機械や車両等のゼロエミッション化が重要な課題となっている。

大型荷役機械であるタイヤ式門型クレーンについては、近年ＦＣ換装型の機種が製品化されており、こうした荷役機械の導入が進むことで排出量の削減が期待されるが、水素を燃料とするこれらの荷役機械や車両等の導入に当たっては、水素供給設備を含む導入費用が高額であることが、普及推進を妨げる要因となっている。加えて、港内でCO_2フリーな電力を確保するためのＦＣ型発電システム等、新たな水素需要も想定されているが、従前の化石燃料と比較した調達価格の差が大きいままでは、利用促進が困難である。

東京港におけるカーボンニュートラルポートの早期形成に向け、荷役機械等の導入費用及び運用費用について、十分な財政支援を行うこと。

また、24 時間 365 日稼働する港湾のターミナルにおいて、大口の水素需要に対して継続的かつ安定的に水素を供給することを念頭に、特にＦＣ型荷役機械の安全かつ円滑な導入に向け、水素供給設備について、定置式及び移動式の両方式における安全対策や管理体制、作業手順等に係るガイドラインや運用マニュアルを提示すること。

(15) 庁有船に関しても、現在、更新期を迎えた指揮艇（注１）や防災船（注２）等は水素を燃料として活用する船舶に置き換える予定である。

現在、これらの設計・建造を行っているところであるが、10 万ｔを超えるような大型ＬＮＧ燃料船を対象とした国際基準をベースに作成した「水素燃料電池船の安全ガイドライン」を適用すると、小型の船舶の実情に合わない項目がある。同ガイドラインにより、水素漏えいが想定される危険場所を設定するため、小型船では船内出入口の設置場所や船室面積に制限を受け、船舶機能が大幅に制限される。

これまでも小型船（20ｔ未満）の実情に合わせ同ガイドラインは一部見直されたが、水素を燃料とする船舶の更なる普及に向け、平水区域で多く運航

されている旅客船（100ｔ程度）まで見直し適用範囲を拡大するなど、引き続き同ガイドラインの見直しを進めること。

（注１）職員輸送や港湾施設、河川施設巡回等に使用する 20ｔ未満の小型船

（注２）河川等水上ルートを活用した災害対応力を強化するとともに、平常時は、防災や水辺環境等に対する理解と関心を深める機会を人々に提供する 100ｔ程度の小型の船舶

(16) 燃料電池を用いた鉄道車両については、鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）と高圧ガス保安法の二法令による規制が適用されている。このことにより、鉄道事業者は個別に手続を行う必要があるため、開発や走行試験、導入の妨げになるおそれがある。

そのため、燃料電池自動車等の規制一元化と同じく、燃料電池を用いた鉄道車両についても、早期に法令の一元化を進めること。

(17) 水素コンロや水素グリル等、水素を直接燃焼させるバーナーが近年登場しており、民間企業や東京都が開催したイベントでも実際に安全に利用された実績がある。

一方、水素を利用する際、消防庁が定める火災予防条例（例）において第３条第 18 項中に気体燃料として水素ガスが例示列挙されていないため、消防署により統一的な取扱いがなされていない実態があり、とりわけ屋内利用での判断に苦慮するケースがみられる。

そのため、同条同項について、プロパンガス、石炭ガスと同様に、水素ガスを例示列挙することにより、気体燃料として明示すること。例示列挙が難しい場合は、個別の通知や通達、消防組織法（昭和 22 年法律第 226 号）第 37 条に基づく助言等として発出し、その旨周知すること。

(18) 水素エネルギーの利用拡大には、国民の理解が重要であることから、水素を利用する意義や水素の将来性、リスクコミュニケーション等に関して、製品や技術開発の動向を踏まえつつ更なる普及啓発を図ること。

7　気候変動対策の推進

1　実効性ある温室効果ガス削減対策の実施

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

（１）2050 年ネット・ゼロの実現に向けては、「2030 年までの取組」が極めて重要との認識の下、地球温暖化対策計画等で掲げた取組を加速すること。さらに、新たに設定した 2035 年及び 2040 年の温室効果ガス排出量削減目標の実現に向けた、エネルギー効率の更なる改善や再生可能エネルギーの抜本的な利用拡大などに関する実効性のある具体的な施策を早期に示すこと。

（２）ＧＸ－ＥＴＳの運用に当たっては、排出総量削減につながる実効性の高い制度とするとともに、先行して高い削減効果を上げている東京都のキャップ＆トレード制度など地方自治体の制度による削減効果・実績を損なわない制度にすること。

＜現状・課題＞

気候変動の影響の甚大さと対策の緊急性が改めて浮き彫りになった今、気候変動対策は大きな転換点を迎えている。既に避けられない気候変化への対応とともに、世界全体で「1.5℃追求：2050 年温室効果ガス排出実質ゼロ」に向けた具体的な取組が求められている。

国は、令和７年２月に、地球温暖化対策計画とエネルギー基本計画を改定し、「2050 年ネット・ゼロ」の実現に向けた 2035 年及び 2040 年の温室効果ガス削減目標等を設定した。

気候危機が既に私たちの身近に及んでいる今、社会構造変化に対応して脱炭素社会を実現していくために、実効性ある温室効果ガス削減対策を加速させていく必要がある。

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

また、特にエネルギー供給に大きな責任と役割を持つ国として、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化に向けた取組を最大限に加速させ、2030 年及び 2040

年の電力の再生可能エネルギーの割合に係る目標及び電気のCO_2排出係数の実現を確実なものとすべく、取組内容の具体化を急ぐべきである。あわせて、脱炭素熱の普及拡大に向けた取組内容の具体化等も必須である。さらに、産業活動から排出されるCO_2を可能な限り低減したうえで、なお排出される残余CO_2を適切にマネジメントするためには、CO_2を資源として捉えるカーボンリサイクルが不可欠であり、社会実装を進めていくための取組が必要である。

加えて、国は令和５（2023）年 11 月に「産業競争力の強化及び排出削減の実現に向けた需要創出に資するＧＸ製品市場に関する研究会」を設置し、政策誘導によるＧＸ市場創出の検討を進めている。令和７（2025）年２月に策定された「ＧＸ２０４０ビジョン」において、ＧＸ価値の見える化やＧＸ製品・サービスの積極調達を進めることとし、令和７（2025）年５月に「グリーン製品の需要創出等によるバリューチェーン全体の脱炭素化に向けた検討会」を設置した。脱炭素に資する製品及びサービスを市場に供給するためにはコストがかかるが、脱炭素社会の実現のためには、こうした製品、サービスが適切に評価され、選択される環境を早期に整備することが重要である。

＜具体的要求内容＞

ア　2030 年までの取組を加速すること

ＩＰＣＣの最新の科学的知見による第６次評価報告書及びＣＯＰ28 におけるグローバルストックテイクの合意内容を踏まえて、2030 年までの温室効果ガス削減に向け地球温暖化対策計画等で掲げた取組を更に加速すること。

イ　2035 年及び 2040 年までの具体的な施策を明らかとすること

令和７（2025）年２月に決定した地球温暖化対策計画及び第７次エネルギー基本計画で明確に示されていない省エネや再生可能エネルギーの利用拡大等に係る各施策の取組目標や内容等について速やかに具体化を図ること。

その際には、企業の投資の予見可能性や地方自治体を含む各主体による脱炭素化の取組推進の視点から、各種目標や実効性のある制度の導入、既存技術で対応が可能な分野において直ちに進めるべき取組等を、2040 年だけでなく 2035 年に向けた目安も含めて明示し、確実に実行していくこと。

また、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化や電化が困難な分野における熱エネルギーの脱炭素化、グリーン水素の活用など、脱炭素社会を実現するエネルギー構造転換に係る取組内容の具体化を図ること。

脱炭素熱の活用に係る見通しは、今後の都市開発等の在り方に大きく影響を与えるため、今後の普及拡大に向けた取組内容の具体化と早期実用化に向けた取組を推進すること。

ウ　脱炭素社会実現のための実効性あるＧＸ－ＥＴＳ

都では、2010 年度から「温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度」を開始し、経済成長と省エネルギーの両立を実現している。ＧＸ－ＥＴＳの運用に当たっては、以下の点を考慮すること。

①　政府指針に基づき対象事業者の排出枠の割当を行う際には、対象事業者が、国の削減目標の確実な達成に貢献する、その排出規模に即した責務を果たす水準とし、排出総量削減につながる実効性の高い制度とすること。また、

排出枠の割当総量と削減目標の整合性を明らかにすること。

② 発電部門のベンチマークについて、燃料種別のみのベンチマークでは、化石燃料利用の総量抑制につながらず、エネルギー基本計画が示す 2030 年の電源構成による全電源平均排出係数の達成が不明確になるため、早期に全電源を対象としたベンチマークを設定すること。

③ 2033 年度から開始される発電部門に対する排出枠有償割当の導入にあたっては、国が想定する 2040 年時点での電気のCO_2排出係数を確実に実現する実効性の高い仕組みとすること。

④ 東京都のキャップ＆トレード制度や地方自治体が実施している報告書制度など先行する制度による削減効果・実績を損なわない制度とすること。

⑤ 排出実績の第三者検証については、算定結果の正確性・信頼性を確保するため、早期に合理的保証水準を確保すること。また、登録確認機関の体制構築や育成に努めること。

エ 家庭部門等の強化

① エアコンやテレビ等の家電に電力使用量及びCO_2 排出量を表示する機能の標準搭載や、電気・ガスにとどまらず、ガソリンや灯油などの領収書にCO_2 排出量を表示するなど、CO_2 の可視化の取組を促進すること。

② 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かつ持続的に促進するため、家庭に対する助成制度などにおいて、集合住宅や狭小住宅が多い大都市特有の地域特性も踏まえて、財政的措置のより一層の拡充を図るとともに、省スペース製品の開発に向けた支援を実施すること。

また、ヒートポンプ給湯器等により昼間に沸き上げを行うことで、太陽光発電の余剰電力を活用することなどの再エネ電力利用促進につながる仕組みを構築すること。

③ 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。

④ 市民生活の基礎となる住宅については、高い断熱性能と太陽光発電や蓄電機能等を兼ね備える「レジリエントな健康住宅」を標準化するために、高断熱住宅の重要性を広く周知し、断熱・省エネ改修等への財政的支援を拡充するなど施策を強化すること。

オ オフィスや事業所等における取組

① 一般社団法人日本建築学会等の規準も踏まえ、エネルギー利用の効率化と屋内光環境の最適化との両立に資するＪＩＳ規格の商業施設等への拡充や事業者の取組を促進する施策を強化すること。

② エネルギー利用の効率化と感染症の感染拡大防止との両立の観点から、屋内空気環境の最適化に向けて、事業者が適切な換気量や効率的な換気方法等に関する分かりやすい情報を整備し、それらが入手しやすくなるよう施策を強化すること。

③ 扉を開け放したままにするなど、明らかに無駄なエネルギー利用と考えられる冷暖房を行っている店舗営業などの行為に対して、エネルギー使用の合理化を求める仕組みを構築すること。

④　省エネ法に、電気の需要の最適化を進めることが規定されているが、今後は、「原単位削減」の観点だけではなく、エネルギー全体の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。

⑤　燃料・製品のＣＩ値について、東京都と連携し全国共通の算定・表示ルールを整備すること。

また、ＣＩ値を公共調達の基準に位置付け、CO_2低排出製品の需要拡大を図ること。

カ　脱炭素社会の実現に向けた普及啓発活動の強化

脱炭素社会の実現には、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。脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動を推進するに当たり、深刻化する気候危機の状況を適時に分かりやすく情報発信するとともに、サステナブルな消費行動の促進に向けた商品・サービスのカーボンフットプリント情報の見える化など、行動変容につながる具体的な情報を整備し、普及啓発活動を強化すること。また、個別の支援策や施策が必要な主体に確実に届くよう情報発信を強化すること。

さらに、暑熱対応型の勤務制度など、暑さに適応するための新たなライフスタイルへの転換を推進すること。時期や服装にとどまらず、賢い省エネと快適な暮らしを両立した働き方や暮らし方の新しい標準となる「クールビズ」を全国に展開すること。

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

地方自治体が地域の特性・実情の把握及び効果的な温室効果ガス削減対策を行うため、区域に供給される系統電力の電源構成や再生可能エネルギー種別ごとの導入量、設備容量、発電量等を速やかに把握できる具体的な制度の構築を早急に進めること。また、地域の住民や事業者等が使用した再生可能エネルギー由来の電力量及び証書を温室効果ガス排出量の削減に反映させるため、それらを把握する仕組みを構築すること。

ク　カーボンリサイクルの社会実装に向けた取組

社会実装に向けた産業間連携を促進するため、排出者にCO_2回収利活用に係る設備の設置を義務付ける制度の構築やカーボンリサイクル製品の需要創出に向けた施策を実施するとともに、カーボンリサイクルにおける環境価値の取扱いについて早期に方針を示すこと。

ケ　ＧＸ製品市場の創出に向けた取組

「産業競争力の強化及び排出削減の実現に向けた需要創出に資するＧＸ製品市場に関する研究会」中間整理や、「グリーン製品の需要創出等によるバリューチェーン全体の脱炭素化に向けた検討会」中間とりまとめを踏まえて、製品のＧＸ価値に関する指標や表示スキームの整理、グリーン調達に関するガイドラインの整備や、事業者・消費者等への需要喚起を行うとともに、ＧＸ製品の生産、調達等に取り組む事業者への支援及び国によるＧＸ製品等の積極的な調達の推進も検討すること。

２　建築物の脱炭素化の促進

（提案要求先　国税庁・文部科学省・厚生労働省・経済産業省・
資源エネルギー庁・国土交通省・環境省）
（都所管局　環境局・産業労働局）

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

（２）住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化を図るとともに、エネルギー消費性能をより詳細に把握できるようにすること。

（３）新築住宅のエネルギー消費性能基準の強化を図ること。

（４）建築物への再生可能エネルギー導入の更なる拡大に向けた環境の整備と新築建築物への導入義務化に向けた取組を同時に進めていくこと。

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

（６）建築におけるライフサイクルCO_2排出量把握評価の手法を整備し、その普及拡大に向けた制度を確立すること。

（７）既存建築物の脱炭素化を推進すること。

（８）国等が所管する医療施設の脱炭素化を推進すること。

（９）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。

＜現状・課題＞

国は、令和２年 10 月に「2050 年カーボンニュートラル（脱炭素社会の実現）」を宣言し、また令和７年２月に地球温暖化対策計画を改定し「2050 年ネット・ゼ

ロ」の実現に向けた2035年及び2040年の温室効果ガス削減目標等を設定した。新たに建てられる建築物はその多くが 2050 年以降も存在することになるため、建物稼働後にネット・ゼロを可能とするような性能を新築時に備えることが重要となる。

さらに、ロシア・ウクライナ情勢は、エネルギーの安全保障のぜい弱性という課題を改めて顕在化させた。加えて、中東情勢の緊迫化に伴うエネルギー危機等への対応が求められる中、海外のエネルギー、とりわけ化石燃料への依存から脱却し、エネルギー安全保障の確立と脱炭素化を進めるためには、電力を「へらす」「つくる」「ためる」施策の社会実装を早急に前倒して加速させることが必要である。中でも「へらす」取組においては、「エネルギーの更なる効率的利用」の観点から特に将来にわたり使用される建築物の脱炭素化に向けた取組が求められる。

都は、脱炭素社会の実現に向けた実効性ある取組の強化を図るため、令和４年12月に都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成 12 年東京都条例第215号。以下「都条例」という。）を改正し、住宅等の一定の中小新築建物を対象とする制度を創設するとともに、大規模な新築建築物を対象とする建築物環境計画書制度の強化・拡充を図り、新築時の省エネルギー性能基準の強化や、再生可能エネルギー利用設備及び電気自動車充電設備の設置の義務付け等を行った。

国においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、住宅・建築物の省エネ対策を強力に進めるための「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」（以下「改正法」という。）が令和４年６月 17 日に公布され、令和７年４月から原則全ての新築建築物に省エネ基準適合が義務付けられた。しかしながら、改正法においても非住宅の外皮性能については、基準適合が義務付けられていない（新築建築物のエネルギー消費性能は､建築設備だけでなく外皮性能からも大きく影響を受けるため、都条例においては、外皮性能についても建築主に対し、適合を義務付け）。また、ＥＵでは既に、エネルギーの性能表示について、多くの国が制度義務化しており、都も環境性能評価書やマンション環境性能表示を義務付けている｡国においても、建築物の販売・賃貸を行う事業者に対して、省エネ性能の表示を努力義務としているが、脱炭素化建築物の普及に向け、こうした表示制度の更なる実効性の担保が必要である。

また、令和 12 年度までにＺＥＢやＺＥＨを実現していくためには、断熱や日射遮蔽性能等の建築物及び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。令和３年８月のあり方検討会取りまとめにおいて、「2050 年において設置が合理的な建築物には太陽光発電設備が設置されていることが一般的となることを目指し､また、これに至る 2030 年において新築戸建て住宅の６割に太陽光発電設備が設置されることを目指すこととして、将来における太陽光発電設備の設置義務化も選択肢の一つとしてあらゆる手段を検討し、その設置促進のための取組を進めること」と示されている。こうした状況を踏まえ、住宅トップランナー基準において、太陽光発電設備の設置目標（設置率：建売戸建 37.5%、注文戸建住宅 87.5%）が、令和９年度を目標年度として新たに設定されたが、その目標の達成は不透明である。

さらに、集合住宅においては、太陽光発電設備により発電した電気を建物共用部で使用しているが、パネルの大容量化により余剰電力が多く発生している。現在、管理組合による余剰電力売電についても収益事業として扱われ法人税が課税されており、太陽光発電の設置に大きな障害となっている。

加えて、2050 年ネット・ゼロの実現に向けては、使用時の省エネルギー・創エネルギーだけでなく、製造・建設段階、使用段階、解体・リサイクル段階といった建築物のライフサイクル全体を通じたCO_2等排出量（＝ライフサイクルカーボン（$LCCO_2$））の削減に向けた取組が必要である。

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

＜具体的要求内容＞

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

改正法により、令和７年４月からは原則全ての新築建築物におけるエネルギー消費性能基準への適合義務化が開始されたが、省エネルギー性能基準において、住宅以外の新築建物には、外皮基準は適用されず、一次エネルギー消費量基準のみとなっている。建築設備のエネルギー性能は、外皮性能からも大きく影響を受けることから、建築主が建築する際に、エネルギー消費性能と併せて外皮性能を把握できるようにするとともに、当該法令に建築主が取り組むべき外皮性能の向上に関する措置も盛り込むべきである。その際、現行の外皮性能に関する指標は屋内周囲空間の年間熱負荷を示す値であり、外皮性能そのものを評価するものではないため、建築主が外皮性能の向上について効果的に取り組めるような評価指標及びその算定方法の開発等を進めていくこと。

（２）住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準の強化とエネルギー消費性能のより詳細な把握について

住宅以外の新築建築物のエネルギー消費性能基準は、建物稼働後にネット・ゼロを可能とする水準へ速やかに強化すること。

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

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。

また、エネルギー消費量の算定方法のうち、モデル建物法では省エネルギ

一性能基準への適合は確認できるが、当該建築物のエネルギー消費量を把握することができない。標準入力法だけでなく、モデル建物法など簡易な方法においても建物のエネルギー消費量を算定、把握することができる方法を構築すべきである。

さらに、建築物省エネ法では、地方自治体が、その地方の自然的社会的条件の特殊性から、条例で、建築物エネルギー消費性能基準に必要な事項を付加することができるとしている。地方自治体が独自に基準強化を行った場合にも、当該所管行政庁や建築主等が国の算定プログラムを活用して基準適合を把握することができるよう、算定プログラムを構築すること。

また、建築物省エネ法における新築建築物の省エネルギー性能の判断は、一次エネルギー消費量により行われているところである。新築建築物の省エネルギー性能を飛躍的に高めていくためには、積極的にあらゆる再生可能エネルギーを利用していくことが不可欠である。しかしながら、現在の一次エネルギー消費量の算定プログラムでは、太陽光による発電量の反映にとどまり、自然通風や自然採光の利用などの建築的手法を含めた積極的な再生可能エネルギーの活用を反映することができない。国は、再生可能エネルギーの積極導入に向け、一次エネルギー消費量の算定に、再生可能エネルギーの利用を反映するための評価方法を開発し、活用できるようにすること。加えて、実際の建築物で採用されているものの、算定プログラムにおいて省エネルギー効果を評価できない技術についても、引き続き、評価方法の開発等を進めていくこと。

なお、ネット・ゼロの実現に向けて、地方自治体が施策を検討していく上では、新築建築物の現状を把握することが欠かせない。そのため、所管行政庁又は登録建築物エネルギー消費性能判定機関に提出される省エネ計画書に記載される省エネ性能等を他の自治体が容易に把握できるようにするとともに、より入手しやすくするため届出データのデータベース化とその共有化を可能とする基盤システムを構築すること。

（３）新築住宅のエネルギー消費性能基準の強化

新築住宅については、改正法により 2025 年度から適合義務化となり、また、令和３年８月のあり方検討会取りまとめにおいては、2030 年度以降に新築される住宅については、ＺＥＨ水準の省エネ性能に適合することを目指すと示されている。

住宅以外の新築建築物と同様に、住宅のエネルギー消費性能基準は稼働後にネット・ゼロを可能とする水準へ速やかに強化すること。

新築住宅の省エネルギー性能を一層向上させるためには、住宅設備の更なる高効率化とその普及が不可欠であり、空調設備や給湯設備における空気熱の利用や設備間での熱の有効活用など、各メーカーが新たな省エネルギー機器の開発、普及促進を図っている。これらの新機種の省エネルギー効果を住宅の省エネ性能の計算において反映、評価できるよう、日本産業規格に定める機器効率の算定方法の見直しを適切に行うこと。

また、そのような環境性能を確保した住宅の取得を後押しするため、不動産取得税について、環境性能に応じた税率の設定や課税標準の特例措置に係

る控除額の設定を行うとともに、新築住宅に対する固定資産税の減額措置について、環境性能の観点も盛り込むこと。

住宅は一部の供給事業者が多数を供給しており、エネルギー消費性能の向上に大きな役割を担っていることから、住宅トップランナー制度対象事業者に建築物省エネ法におけるトップランナー基準への適合を義務化するとともに、その適合状況を公表する仕組みに見直すこと。

（４）建築物への再生可能エネルギーの導入の更なる拡大に向けた環境の整備と新築建築物への導入義務化に向けた取組を同時に進めていくこと。

再生可能エネルギーの更なる普及・導入拡大のためには、誰もが導入しやすい環境整備を進めることが重要である。建築物へ安心して太陽光発電設備を設置していけるよう、太陽光発電設備を設置することの効果や、適切な設置（反射光等の周辺環境への影響への配慮に関する内容を含む。）・維持管理・廃棄（リサイクル）の方法、メンテナンス・交換に対する新築時からの備えの在り方等、適切かつ分かりやすい情報発信・周知を行うこと。さらに、建築物の形状等の特性によらず、より一層の導入が進むよう、太陽光発電設備の更なる軽量化・発電効率の向上等の技術開発に一層取り組むとともに、屋上に設置する場合の容積率の制限を緩和する許可の手続を不要とする等の対応を速やかに行い、設置に取り組みやすい環境整備を進めること。加えて、太陽光発電設備の設置や廃棄時の取外しの施工能力を有する技術者を育成・確保することや、建築工事を担う事業者と太陽光発電設備設置工事を担う事業者の双方にとって工程管理が円滑となるよう、標準的な工程表を示し周知する等、効率的な施工に向けた支援に取り組むこと。

これらに取り組みながら、地方自治体が先行して取り組んでいる太陽光発電設備の設置義務化等の施策を踏まえ、2030 年において新築戸建住宅の６割に太陽光発電設備が設置されることを目指す国においても、その実現を着実なものとするため、新築建築物における導入義務化に向けた取組を強力に進めていくこと。

また、集合住宅における管理組合の太陽光発電設備による余剰電力の売却については収益事業から除外すること。又は少なくとも売電収入が、一定額以下の場合には、売電収入に係る法人税の確定申告を不要とすること。

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

国の新築建築物の省エネルギー性能表示制度は努力義務化され、一定の進捗がみられるが、第三者認証は任意の表示となっている。新築建築物の取引において、新築建築物の省エネルギー性能が比較検討できるようにしていくためには、比較対象となるあらゆる新築建築物に表示が行われていることが不可欠であり、建築物省エネ法の中で表示を義務付けること。

また、高い環境性能を持つ住宅等の普及には、住まい手等が自ら住まう建物の性能について、正しく理解し、購入等の判断を行うことが必要であるため、断熱・省エネ、再エネとともにＺＥＶ（ゼロエミッションビークル）充電設備の整備状況など、地方自治体の脱炭素社会実現に向けた取組を追加的に情報提供できることをガイドラインに定めること。

（６）建築におけるライフサイクルCO_2排出量把握評価の手法を整備し、その普及拡大に向けた制度を確立すること。

ライフサイクルカーボンの削減には建築物の資材製造・施工段階から使用段階、解体段階に至るまでのライフサイクル全体を通じたCO_2等排出量を見える化し、建材サプライチェーンを含めた建設時における排出量の把握と削減の取組を推進することが重要である。国は、令和８年７月に建築物省エネ法の一部を改正して、建築物のライフサイクルカーボンの削減に向け、2028年度に制度を開始するとしている。ロードマップでは、制度開始までに建築物の$LCCO_2$の算定ルール、評価基準、表示ルールの作成・公表等を行うとしている。

新たな制度を円滑に開始するために、建築主や建物所有者等に対し建築物の$LCCO_2$削減の必要性を周知すること。また、算定・評価基準等の十分な説明や、制度に関する問合せ窓口の開設、効果的な削減方法の提示などにより、設計者、施工者等の専門家への支援体制を構築すること。

建築物の$LCCO_2$の更なる削減を図るために、多くの建物のデータを分析し、制度対象の拡充や削減策の強化を速やかに図っていくこと。

（７）既存建築物の脱炭素化の推進

ア　既存大規模事業所における脱炭素化の推進

ＧＸ－ＥＴＳの運用に当たっては、排出総量削減につながる実効性の高い制度とすることで、更なる省エネや再エネ利用拡大を促進し、既存建築物の脱炭素化を図ること。

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

経済産業省におけるベンチマーク制度の見直し及び国土交通省の建築物の販売・賃貸時の省エネ性能表示制度の検討に当たっては、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、かつ分かりやすい指標となるよう検討すること。

ウ　既存建築物における環境価値評価の普及促進

世界的にＥＳＧ投資の動きがあるなか、引き続き、既存建築物の脱炭素化に向けた投資を喚起していくことが重要である。このため、事業所ごとのCO_2排出実績等のデータを保存する自治体と連携を図りながら、既存建築物の運用段階に着目した環境認証の仕組みを構築するなど、グリーンファイナンスを通じた脱炭素化を促進すること。

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

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

エ　グリーンリースの普及拡大

ビルオーナーとテナントの双方が協働して、テナントビルのエネルギー消費低減に取り組むグリーンリースを普及させるため、国土交通省は、平

成28年２月にグリーンリース・ガイドを作成した。国は、不動産関係団体と連携して優良事例やその有効性を広くビルオーナー等に周知し、グリーンリースの普及拡大を図ること。

オ　既存住宅における省エネ改修の促進

既存住宅の省エネ性能向上に向けて省エネ改修工事を更に強力に促進するため、省エネ改修に係る所得税の特例措置における対象工事限度額及び控除率並びに固定資産税の特例措置における減額の割合を高めること。

また、所得税の控除及び固定資産税の減額の対象となる改修工事にドアを加えるとともに、省エネ改修のインセンティブが働きづらい賃貸住宅も追加するなど、控除及び減額の適用要件を拡充すること。

さらに、所得税の控除期間及び固定資産税の減額期間についても大幅な延長を行うこと。

（８）国等が所管する医療施設の脱炭素化の推進

国等が所管する病院等について、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や再生可能エネルギーの導入が促進されるよう予算措置を行うこと。特に、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医療施設の脱炭素化を図ること。

（９）ＬＥＤ等の普及目標の確実な達成に必要な取組の推進

地球温暖化対策計画（令和７年２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、省エネ効果の高い対策であるため、更なる買替促進に向けて、必要な財政支援を実施すること。

３　東京港における脱炭素化の推進

（提案要求先　経済産業省・国土交通省・環境省）
（都所管局　港湾局）

（１）停泊中の船舶に対してカーボンニュートラルな電力を供給するための陸上電力供給設備について、導入及び運用に係る費用等に対する支援とともに、新たな電気料金制度の創設を行うこと。

（２）ＦＣ型を含む次世代型荷役機械について、水素供給設備を含む導入費用等に対する十分な支援を行うとともに、安全対策や管理体制、作業手順等に係るガイドラインや運用マニュアルを提示すること。

（３）ふ頭の背後地に立地する事業者の脱炭素化に向けた取組を促すため、指針やガイドラインを示すとともに、必要な財政支援を拡充すること。

＜現状・課題＞

現在、東京港に入港する船舶の多くは、停泊中の電力を船舶に搭載するディーゼル発電機等から確保しており、令和２年時点において、停泊中の船舶から排出される二酸化炭素は、年間で約 76,000t-CO_2と推計されている。

船舶の排出源対策として、陸上電力供給設備を導入し、系統電源や自立分散型発電設備等からカーボンニュートラルな電力を船舶へ供給することが排出量削減に有効であるが、その整備コストはもとより、電気料金等のランニングコストが大きな負担となることが普及推進を妨げる要因となっている。

また、ふ頭内で荷役に使用されている荷役機械の多くは軽油を燃料としており、ふ頭における大きな排出源となっている。近年、タイヤ式門型クレーンについてはＦＣ換装型の荷役機械が製品化されており、こうした荷役機械の導入が進むことで排出量の削減が期待されるが、水素供給設備を含む導入費用が高額であることが課題となっている。

加えて、24 時間 365 日稼働する港湾のターミナルにおいて、ＦＣ型荷役機械を安全かつ円滑に導入し、大口の水素需要に対して継続的かつ安定的に水素を供給するためには、関係事業者に対して安全対策や管理体制、作業手順等が示され、それらが遵守されることが不可欠である。

一方、多くの普通倉庫、冷凍冷蔵倉庫、工場等が立地する、いわゆるふ頭背後地から排出される二酸化炭素は、東京港全体の過半を占めることから、関係事業者の脱炭素化に向けた取組を促進する必要がある。

建物内で省エネ型の設備や機器（フォークリフト、搬送車等）を導入することが、脱炭素化に有効な取組であるが、こうした取組は高額な初期投資が必要である。更なる普及を促すためには、事業者の実態に即した取組の具体例などを示すとともに、財政支援の拡充を行うことが求められる。

都は、令和５年３月に策定した「東京港カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）形成計画」をアップデートし、令和８年３月、「東京港ＣＮＰ形成計画 2.0」を公表した。本計画において、都は、移動式水素ステーションを活用し、荷役機械に水素を供給するなど、カーボンニュートラルポートの早期形成に向け、新たな取組を実施することとしている。

＜具体的要求内容＞

（１）停泊中の船舶に対してカーボンニュートラルな電力を供給するための陸上電力供給設備について、導入及び運用に係る費用等に対する支援とともに、新たな電気料金制度の創設を行うこと。

（２）ＦＣ型を含む次世代型荷役機械について、水素供給設備を含む導入費用等に対する十分な支援を行うとともに、水素供給設備について、定置式及び移動式の両方式において、安全対策や管理体制、作業手順等に係るガイドラインや運用マニュアルを提示すること。

（３）ふ頭の背後地に立地する事業者の脱炭素化に向けた取組を促すため、指針やガイドラインを示すとともに、必要な財政支援を拡充すること。

８　道路における環境対策の推進

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　建設局）

二酸化炭素排出量の削減に寄与する低炭素アスファルトの普及促進を図るとともに、幹線道路の騒音対策やヒートアイランド対策などに関する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＞

低炭素アスファルトについて、都はその使用を原則とするなど普及促進を図っている。一方、国は道路法（昭和 27 年法律第 180 号）の一部改正を行うことにより、道路分野の脱炭素化を図ろうとしているが、更なる二酸化炭素排出量の削減を実現するためには、多くの自治体で低炭素アスファルトを積極的に活用することが不可欠である。

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

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

＜具体的要求内容＞

（１）脱炭素社会の実現に向け、国が使用する低炭素アスファルトについてアスファルト混合物審査委員会の事前認定を取得するなど自治体の利用促進に向けた環境の整備を図ること。
（２）騒音対策としての低騒音舗装や緩衝建築物一部負担、ヒートアイランド対策としての遮熱性舗装等に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
（３）騒音対策としての防音工事助成に対して財政的支援を実施すること。
（４）自動車排出ガスによる大気汚染が特に著しく、重点的な対策を実施することが必要な地点について、国が主体となって、必要な調査と対策の検討を行うこと。

参　　考

1　令和８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	19,014	1,882（944）
低騒音舗装	14,322	1,587（797）
遮熱性舗装・保水性舗装	4,544	150　（75）
防音工事助成	3	0　（0）
緩衝建築物一部負担	145	145　（72）

区　　分	事業費	国、首都高速㈱の負担金額
局地汚染対策	29	4

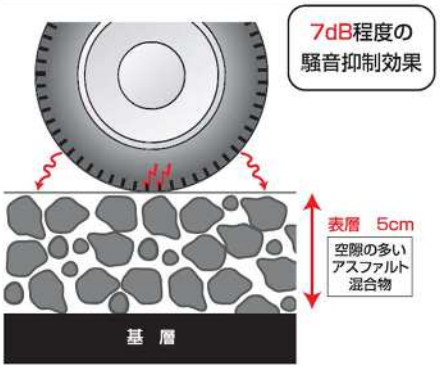
都、国、首都高速㈱が負担比率に基づき負担している。

2　都への当初内示額

（単位：百万円）

区　　分	令和７年度	令和８年度
沿道環境改善事業（国費）	144（72）	60（30）

低騒音舗装



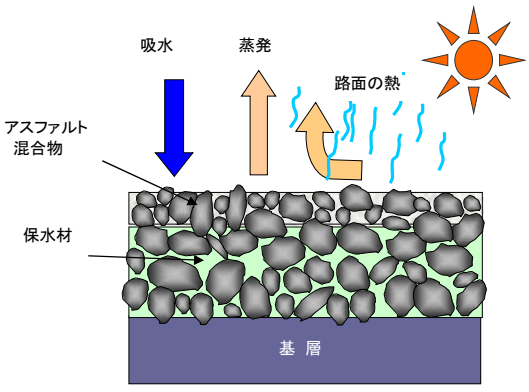
- 隙間の多い材料を舗装表面に使用し、走行車両のタイヤと路面で圧縮された空気により発生する音などを空隙に吸収する舗装
- 通常の舗装と比べ路面の騒音を７dB程度抑制する。

遮熱性舗装



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

保水性舗装



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

９　脱炭素社会の実現に向けた中小企業への支援強化

（提案要求先　金融庁・経済産業省・中小企業庁・環境省）
（都所管局　産業労働局）

（１）中小企業の脱炭素化に向けた設備投資や革新的な技術開発等の更なる支援強化を図ること。
（２）中小企業の脱炭素の取組の促進に向け、Ｊ－クレジットの創出に向けた支援や、海外クレジットを含むカーボンクレジットの取引活性化に向けた取組を推進すること。

＜現状・課題＞
エネルギーや原材料をはじめとした物価の高騰などにより、中小企業を取り巻く環境は厳しい状況が続いている。
こうした中、世界では再生可能エネルギーの利用拡大が進むなど、脱炭素化に向けた動きが加速するとともに、新たな脱炭素技術の開発も活発化している。
脱炭素化に向けた世界の潮流に乗り、中小企業が持続的に成長し、発展を遂げていくためには、今後拡大が見込まれる脱炭素市場への参入を図るとともに、省エネ設備の導入等の取組を進めていくことが重要である。
国では、令和７年度補正予算の「省エネルギー投資促進支援事業費補助金」において工場・事業場で実施されるエネルギー消費効率の高い設備への更新や新設を支援するなどしている。
カーボンニュートラルの実現に向けては、企業活動においても、製造工程等から自社製品の輸送等のサプライチェーン（Scope３）までを含めた温室効果ガスの削減が重要であり、取引先からカーボンニュートラルへの協力を要請される中小企業も増加している。そのため、国は、中小企業が脱炭素化に向けた設備投資や技術開発、排出量算定等に取り組むことができるように後押しする必要がある。
また、企業が脱炭素化の取組を進めるに当たり、自らの省エネや再エネ活用等の取組に加え、自社では削減が困難な排出量についてオフセットが可能なカーボンクレジットの活用も有効である。
国は、Ｊ－クレジット制度を運営し、事業者等の省エネ・再エネ設備導入等を促進するとともに、クレジットの活用による国内での資金循環を促すことで環境と経済の両立を目指しているが、制度創設以降、単年度当たりのＪ－クレジットの認証量や償却量は増加していない。
さらに、令和８年度から本格稼働を開始した排出量取引制度（ＧＸ－ＥＴＳ）では、Ｊ－クレジット及びＪＣＭの活用のみが認められており、カーボンクレジットの質・活用の両面で国際的なルールメイキングが進む海外ボランタリークレジットは対象外となっている。

＜具体的要求内容＞

（１）中小企業の脱炭素化に向けた設備投資や革新的な技術開発、円滑な排出量算定等の更なる支援強化を図ること。

（２）中小企業の更なる脱炭素化の取組を後押しするため、プログラム型プロジェクトなどのＪ－クレジットの創出に向けた支援をより一層進めるとともに、カーボンクレジットを活用してブランディングを行う取組に対する支援を行うなど、良質で信頼性の高い海外クレジットを含むカーボンクレジットの取引活性化に向けた取組を推進すること。

１０　資源循環施策の強化

（提案要求先　経済産業省・環境省）
（都所管局　環境局）

（１）一般廃棄物処理計画の策定等に際し、ごみの減量化や再資源化などを着実に進めるため、都道府県が区市町村に対してより積極的な役割を果たせるよう、必要な措置を講じること。

（２）小型家電リサイクルの取組の定着に向け、あらゆる小型電子機器等の回収のための支援策を講じること。

（３）希少資源の循環促進や有効活用に向けた取組を強化すること。

＜現状・課題＞

（１）区市町村が策定する一般廃棄物処理計画については、都道府県による特段の関与規定がない。また、廃棄物処理施設整備を対象とする循環型社会形成推進交付金の申請時に区市町村が作成する循環型社会形成推進地域計画において、都道府県の関与は「確認」に留まる。

今後、人口減少等に伴うごみ量の減少が見込まれる中、廃棄物処理の効率低下や整備費・処理費の高騰、人材不足や技術継承といった課題への対応が迫られており、都道府県と区市町村の一層の連携が求められる。

（２）平成 25 年４月に施行された使用済小型電子機器等の再資源化の促進に関する法律（平成 24 年法律第 57 号。以下「小型家電リサイクル法」という。）では、区市町村が分別収集する責務を負うが、その際、収集・処理コストが増大することのないようにする必要がある。一方で、制度創設時には採算性が確保されることを前提としていたが、近年は資源価格の変動や処理コストの上昇等により、認定事業者への引渡しが逆有償となるケースが拡大している。区市町村においては回収量の増加に伴い財政負担も増加する構造となっており、小型家電の回収拡大が進みにくい状況にある。

小型家電リサイクル法において、製造事業者は、解体容易性の向上や原材料に配慮しリサイクル費用の低減に努めることとなっているが、それらの情報は、収集処理責務がある区市町村において必要である。

（３）小型家電リサイクル法により、希少金属の再資源化に向けた使用済小型家電のリサイクルの仕組みが構築された。都内でも多くの区市町村が小型家電リサイクルに取り組むようになったが、国が掲げる回収量の目標達成には遠く、国民に小型家電リサイクルが浸透しているとは言い難い状況にある。

昨今の国際情勢の変化等を背景に、重要資源の安定確保が喫緊の課題となっていることから、東京都では、都内の使用済小型家電等に含まれる希少金属等を「東京鉱山」として有効活用する取組を推進し、資源の回収・再資源化の促進を図っている。

希少金属を比較的多く含有するパソコンをはじめとした小型家電のリサイクルを一層普及・定着させることは、経済安全保障や資源の有効活用の観点から重要であり、これまで以上に積極的な後押しが必要となっている。

＜具体的要求内容＞

（１）地域の実情に即した廃棄物の減量及び再資源化を進めるとともに、持続可能な区市町村の廃棄物処理体制の再構築に向け、区市町村の一般廃棄物処理計画策定の際は、都道府県の意見を聴くことや、都道府県の計画（処理の広域化・施設の集約化、ごみの減量化、プラスチック分別収集等を含む）との整合を条件とするなどの規定を追加すること。また、循環型社会形成推進地域計画の承認に際しては、都道府県の意見を求めることとする規定を追加すること。

（２）小型家電リサイクルに当たっては、区市町村の回収量拡大を促進するため、必要な財政措置を講じること。

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

（３）国民に対する小型家電リサイクル制度の更なる普及啓発を図るとともに、重要資源の安定確保及び資源循環の推進に向け、国内における小型家電のリサイクル率向上に向けた支援策の拡大や、国民が身近に利用可能な民間事業者が設置する小型家電の回収拠点を大幅に増大させるなど、使用済小型家電等の回収及び再資源化の促進に向けた取組を強化すること。

１１　散乱ごみ対策の強化

（提案要求先　国土交通省・観光庁・環境省）
（都所管局　環境局・産業労働局）

（１）散乱ごみ対策の強化に向けて、地域美化を担う区市町村への支援を拡充するほか、旅行者向けに、ごみのポイ捨て禁止等のマナー啓発を強化すること。

（２）人が多く訪れる場所へのリサイクルステーションの整備や効率的で持続可能な管理運営を促進するため、必要な支援を拡充すること。

（３）各地の実態に即した適切な対策の実施につながるよう、国において散乱ごみの調査方法や評価手法、適切な指標の設定方法等を確立すること。

（４）区市町村が各地域の条例等に基づいて実効性のある対策を取ることができるよう、違反者の特定や指導、関係機関や地元との連携等に必要な支援を行うこと。

（５）散乱ごみ対策をサプライチェーン全体で推進する仕組みづくりや支援充実等を進めること。

＜現状・課題＞

近年、コロナ禍を契機とする行動様式の変化などにより、公共空地や路上でのごみの散乱が一部地域で社会問題化している。

また、2025 年の訪都外国人旅行者は３年連続で過去最多を更新し、経済的な効果をもたらす一方で、一部の地域では、ごみや混雑等への影響も生じており、特に散乱ごみの増加が懸念されている。

こうした状況を踏まえ、都は清潔で魅力ある都市環境の維持を図るため、区市町村や事業者、団体等の多様な主体との連携のもと、東京の環境美化を向上する「ＴＯＫＹＯクリーンアップアクション」を令和８年度から開始している。

具体的には、地域と連携した清掃美化活動やポイ捨て対策に係る予防・監視の取組を推進する区市町村を支援するほか、スマートごみ箱などリサイクルステーションの整備・管理運営等を行う区市町村・公共交通事業者等をサポートしている。加えて、「ＫＥＥＰ　ＴＯＫＹＯ　ＣＬＥＡＮ（東京をきれいに）」を合言葉に、「ポイ捨てしない」「ごみは持ち帰る」等のルールやマナーの啓発など、オ

ール東京で街を綺麗にする呼びかけを行っている。さらに、同年８月には、東京都廃棄物審議会に「散乱ごみ対策の強化」を諮問し、条例化を含めた実効性ある施策の検討を進めているところである。

散乱ごみ対策の推進に当たっては、地域美化を担う区市町村の取組が重要であり、国も事例集の作成や補助制度等を通じ区市町村の支援を行っているところであるが、地域の実情を踏まえた更なる支援の拡充が必要である。

散乱ごみを抑制するためには、旅行者向けマナー周知の取組も欠かせない。国も訪日外国人旅行者向けの啓発動画の作成を行っているが、一層強化していく必要がある。また、人が多く訪れる場所へのリサイクルステーションの整備が有効であるが、設置や維持管理、回収・処理の負担が重いことなどから、整備が進んでいない。

散乱ごみは、多数の排出者から少量のごみが排出されることや、ごみの種類や発生場所が多岐にわたることなどから、種類や量などの実態を正確に把握することが難しく、各地域で行われる対策への適切な評価を行うことが困難である。

また、都内の８割以上、全国でも約６割の区市町村で散乱ごみ対策に関する条例を制定し、各地域の状況に応じた取組を進めているが、環境省の「『ポイ捨て』に関する調査報告書（令和５年度）」によると、違反者の特定のほか、違反者への指導方法、罰則等の適用方法などが条例等を施行したことによって生じた課題として挙げられており、各自治体における条例の実効性の担保が課題となっている。

さらに、散乱ごみ対策には、ごみの持ち帰りを広く消費者・来街者に訴求することに加え、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和 45 年法律第 137 号）に基づく土地・建物所有者による清潔の保持の徹底、製造・流通・販売の各過程と連携した散乱ごみの発生抑制や循環利用促進など、サプライチェーン全体での取組強化が必要であり、こうした取組を仕組み・支援両面から国が主導して推し進める必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）散乱ごみ対策の強化に向けて、国内外の来街者が多く訪れる繁華街や観光地などを中心に、地域美化を担う区市町村への支援を拡充するほか、旅行者向けに、ごみのポイ捨て禁止等のマナー啓発を強化すること。

（２）人が多く訪れる場所へのリサイクルステーションの整備や効率的で持続可能な管理運営を促進するため、必要な支援を拡充すること。

（３）各地の実態に即した適切な対策の実施につながるよう、国において全国の散乱ごみの調査方法や評価手法、適切な指標の設定方法等を確立すること。

（４）区市町村が各地域の条例等に基づいて実効性のある対策を取ることができるよう、違反者の特定や指導、関係機関や地元との連携等に必要な支援を行うこと。

（５）散乱ごみの原因となる製品の製造・販売事業者等に対して、散乱ごみの発生抑制や、再生材の活用、再資源化しやすい原材料の活用等の取組を促すことを含め、散乱ごみ対策をサプライチェーン全体で推進する仕組みづくりを行うとともに、必要な支援の充実や国が管理する土地・建物における率先行動の徹底、広報啓発活動の強化を進めること。

１２　食品ロス削減・食品リサイクル施策の推進

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

食品ロス削減に向け、発生量の多い家庭や外食産業での対策として、新たな技術やサービスの活用を促進すること。また、食品ロス削減を進めてもなお排出される食品廃棄物のリサイクル促進に向け、自治体や民間事業者等の取組を支援すること。

＜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令和６年度実績で 461 万ｔと推計されており、これは国連世界食糧計画（ＷＦＰ）による食糧援助量（約 480 万ｔ）に相当する膨大な量である。

① 食品ロスの削減の推進に関する法律（令和元年法律第 19 号）に基づき、令和７年３月には、食品ロスの削減の推進に関する基本的な方針が変更された。都においても東京都食品ロス削減・食品リサイクル推進計画等に基づき、2035 年 65%減（2000 年度比）、2050 年食品ロス実質ゼロに向けて多岐にわたる施策を着実に推進しているところであり、国民運動として事業者・消費者・行政等の多様な主体が協働により取組を進めていく必要がある。

② 流通段階（製造、卸売、小売）で発生する食品ロスは、食品ロス全体の３分の１に上る。農林水産省の「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」（以下「ワーキングチーム」という。）において、加工食品や日配品の商慣習に関しての取りまとめや、納品期限の緩和等の動きが進展しているものの、更に実効性のある対策を進める必要がある。また、新型コロナウイルス感染症５類移行後の外食産業からの食品ロスについては、需要回復やインバウンドの拡大等により増加したことから、更なる削減の取組が不可欠である。さらに、事業者による食品寄附に当たっては、一部の損金算入が可能となっているが、より強いコストメリットが求められている。

③ 国内の食品ロスのうち、約５割は家庭から発生しており、事業系と比べて削減幅が少ないことから、家庭系での対策を強化する必要がある。買い物前のストックチェックや、消費時期を踏まえ、商品棚の手前等にある販売期限の迫った商品を積極的に選ぶ「てまえどり」等、食品ロスを意識した消費行動の重要性が一層増している。食品ロスの削減に向けた具体的な行動を促すよう、普及啓発等に継続的に取り組んでいく必要がある。

④ 令和６年度から計 35 の業種区分について発生抑制の目標値を設定したものの、目標値の設定がなされていない業種区分も多い。

発生抑制は、食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律（平成 12 年法律第 116 号。以下「食品リサイクル法」という。）において最優先で取り組

むべき事項であり、施策を更に強化する必要がある。

また、食品リサイクル法の対象となっている業種は、食品製造業・食品卸売業・食品小売業・外食産業の４業種であり、学校などは法の対象となっていないことから、食品リサイクル法の対象とするよう検討する必要がある。

⑤　飲食店等や家庭から排出される食品廃棄物は、多くが可燃ごみとして清掃工場で焼却されている。食品ロス削減を進めてもなお排出される食品廃棄物については、脱炭素化や飼料化肥料化などのバイオマス資源としての活用を促進するためにも資源化処理が必要である。今後、家庭と飲食店等の外食産業から排出される食品廃棄物の処理先を確保するためにも、飼料・肥料として循環利用できることに加え、メタン発酵による再生可能エネルギーを創出するなどの食品リサイクル施設の整備を促進することが重要である。

施設整備に係る経費への支援としては、市町村による生ごみ等の有機性廃棄物リサイクル推進施設の新設・増設に要する費用が「循環型社会形成推進交付金制度」の対象とされている一方、民間事業者による整備に対しては、家庭系・事業系どちらの食品廃棄物を対象とした施設であっても、補助制度が存在しない。

また、令和７年３月の「一般廃棄物処理システム指針」の改訂を踏まえ、市区町村が実施する生ごみ等の分別収集及び分別収集物の再資源化に要する経費について、特別交付税措置が講じられることとなったが、地方交付税不交付団体である特別区は措置を受けることができない。

＜具体的要求内容＞

物価高騰、物流のドライバー不足といった社会情勢の影響は、食の各分野にも及んでおり、食品ロス削減に当たっては、フードサプライチェーンの強靭化、安全・安心志向の高まり、社会貢献意識の高まりなどの変化を的確に捉え、対応していくことが必要である。食品廃棄物の発生抑制及びリサイクル促進に当たり、次のとおり取り組むこと。

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

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

また、ＡＩ、ＩＣＴ等の情報通信技術を活用した流通段階における食品ロスの発生状況を事業者自らが把握するシステムの普及など、社会実装に向けた取組を加速すること。

さらに、外食産業において、需要予測や急速冷凍などの新たな技術の活用を促進するとともに、インバウンド向けに分かりやすいメニュー表示や食べきりを促す取組等を強化すること。

ニーズの高い温度管理が必要な食品寄附をしやすくするため、地域循環型のスキームを構築し、フードバンク等と連携して、発生した食品ロスの寄附を促進すること。あわせて、小売・外食などの少量寄附者であっても損金算

入制度を利用しやすくなるような仕組みへの改善を含め、更なるコストメリット等を得られる支援策を講じること。

③　消費者の食品ロスに関する実態把握や理解が進むよう、行政や事業者等における削減の取組を積極的に情報発信するとともに、食品ロス削減に関して体系的に理解できる普及啓発資材の開発や、知識を得る機会の創出を積極的に図ること。また、家庭でのロス対策に有効な新たな技術やサービスの活用を推進すること。

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

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

⑤　食品リサイクル施設の整備を促進するため、循環型社会形成推進交付金にとどまらず、自治体による施設の新設・増設や処理能力の増強に対する財政的な支援を更に拡充するとともに、民間事業者の施設整備に対する補助制度を創設すること。また、区市町村による生ごみの再資源化に当たり、過度な負担が生じることなく安定的に取組を実施できるよう、十分な負担軽減策を講じること。

１３　プラスチック対策の推進

（提案要求先　経済産業省・環境省）
（都所管局　環境局）

（１）プラスチック等の資源利用の脱炭素化を進めるために、大幅なリデュース・リユース及び水平リサイクル技術の社会実装に向けた施策を推進すること。

（２）リユース容器や再生樹脂の価格競争力を高めるため、経済的手法も含めた措置を検討し導入すること。

＜現状・課題＞

資源の大量消費が気候変動や生物多様性の損失を地球規模で引き起こしている。脱炭素社会を実現するために、大量生産・消費・廃棄の一方通行型経済から、資源を再利用し、新たな投入量を減らすサーキュラーエコノミー（循環経済）への移行を先進国が主導していく必要がある。

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

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

令和４年４月施行のプラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律（令和３年法律第 60 号。以下「プラスチック資源循環法」という。）では、（１）プラスチック使用製品の環境配慮設計及び使用の合理化の促進、（２）区市町村によるプラスチック使用製品廃棄物の分別収集・再商品化、（３）製造事業者等による自主回収の促進、（４）排出事業者による排出の抑制及び再資源化の促進といった措置が盛り込まれたが、プラスチック資源循環を促進するため、各主体が実効性のある取組を行うことができるように、国が積極的にイニシアティブを発揮することが重要である。特に、プラスチック使用製品の使用後の段階において排出の抑制や再資源化を行うに当たっては、リデュース・リユース及び水平リサイクルが可能であることが必要であるが、プラスチック使用製品の環境配慮設計が不十分であるため、その多くが熱回収処理されているという現状がある。

第５回国連環境総会で検討された法的拘束力のあるプラスチック汚染対策に関する国際協定の制定については、現時点で合意には至っていないものの、引き続き協議が進められている。また、ＥＵにおいては、2026 年８月に再生材使用率義務化を含む包装・包装廃棄物規則が適用開始された。

プラスチックの汚染対策及び資源循環を今後一層促進するためには、プラスチック資源循環法ではカバーされていないリユースの促進策や、高度な水平リサイクル技術によって得られた再生樹脂が市場で優先的に選択される仕組み作りも喫緊の課題として検討する必要がある。

また、プラスチック以外の資源も含めた資源利用の脱炭素化に向けた具体的なビジョンやルールを社会全体で議論するとともに、経済的手法を含めた施策を検討することが重要になっている。

これらに加え、プラスチック製品の製造・販売事業者による自主回収・リサイクルについても、その手続が煩雑である等の課題がある。そのため、自主回収やリサイクルをスムーズに行えるような仕組みの構築が必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）大幅なリデュース・リユースに向けた実効性ある制度の構築

指定容器包装利用事業者の判断の基準となるべき事項（容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（平成７年法律第 112 号）第７条の４）及び容器包装多量利用事業者の定期報告制度（同法第７条の６）の見直しを行い、プラスチック製の使い捨て容器包装・製品の大幅な削減やリユース容器への切替えなどを促進する実効性ある制度を構築すること。

また、プラスチック使用製品設計指針においてバイオマスプラスチックの利用を検討することが規定されているが、原料採取に係る持続可能性やリサイクル容易性等に十分に配慮すべきであることを周知すること。

さらに、使い捨てプラスチック容器のリユース容器への移行を促進するため、洗浄施設の整備等リユースに対する支援措置を講ずること。

（２）プラスチック使用製品廃棄物の再商品化等に係る区市町村の負担軽減等

プラスチック資源循環法第６条第１項に基づき区市町村がプラスチック使用製品廃棄物の分別収集及び分別収集物の再商品化を行う際には、要する経費が全て区市町村の負担となっている。この経費に対し特別交付税措置を講ずることとしているが、結果として特別区は措置を受けられていない。区市町村に過度な負担が生じることなく安定的に取組を実施できるよう、十分な負担軽減策を講じること。

また、特別交付税措置を考慮してもなお、依然として、分別収集量が増えるにつれて、区市町村の再商品化に要する経費が増加する構造的な課題があることから、必要に応じて制度の見直しを図り、区市町村の負担を軽減する施策や取組を積極的に誘導するような施策を講じること。

区市町村によるプラスチック使用製品廃棄物の分別収集・再商品化や排出事業者によるプラスチック使用製品産業廃棄物等の再資源化（同法第７章）の拡大に応じて、中間処理施設やリサイクル又はケミカルリサイクル施設の施設容量の増が必要となることから、区市町村・事業者による施設の新設・増設等を支援すること。

（３）リユース容器や再生樹脂の利用拡大に向けた経済的手法の検討

リユース容器や再生樹脂の利用拡大を図るため、「リユース容器と使い捨て製品」及び「再生樹脂と化石由来樹脂」との価格差を埋めるための経済的手法の導入を検討すること。例えば、原料ナフサを対象とした炭素税の導入又は欧米諸国の一部が導入している使い捨てプラスチック製品への課税のように、化石由来樹脂課税により使い捨てプラスチック製品や化石由来樹脂利用の抑制を図るとともに、その財源をリユースシステムの普及や水平リサイ

クル技術の開発、社会実装への支援措置に充てること等が考えられる。

（4）事業者による自主回収・リサイクルの拡大

プラスチック製品について、製造・販売事業者による自主回収・リサイクルを推進するため、プラスチック資源循環法に基づく大臣認定制度を事業者へ周知し、活用を働き掛けるとともに、手続の簡素化等に積極的に取り組むこと。

（5）プラスチック使用製品の環境配慮設計の実効性を高める方策の検討

プラスチック使用製品廃棄物及びプラスチック使用製品産業廃棄物等の水平リサイクルを一層推進するため、プラスチック使用製品設計指針に伴う認定制度において、より多くの製品分野ごとの設計認定基準を定めるとともに、設計認定を受けた製品の普及を促進するための強力なインセンティブを講ずること。また、認定を受けた製品の優遇措置だけでなく、設計認定基準を満たしていない製品の流通を低減させる措置など、制度の実効性を高める方策を検討すること。

１４　リチウムイオン電池の適正管理

（提案要求先　経済産業省・環境省）
（都所管局　環境局）

リチウムイオン電池の適正管理を確保する方策を確立すること。

＜現状・課題＞

スマートフォンやモバイルバッテリー、電子たばこ等に使用されているリチウムイオン電池は、力を加えられたり、損傷を受けたりすると発火しやすく、様々なごみと混ざって廃棄されたリチウムイオン電池が収集車両や処理施設で破損し、発火事故を招くケースが頻発している。

この要因として、リチウムイオン電池内蔵製品の多様化や電池使用の表示がないことから、内蔵されたリチウムイオン電池が住民に認識されていないことや、リチウムイオン電池の発火危険性や有害ごみ等の分別ルールが住民等に浸透していないことから、適切に排出されないことなどが考えられる。

また、（一社）ＪＢＲＣは協力店などで小型充電式電池等を回収しているが、回収拠点数が少ないこと、会員の製品以外は回収しないこと、会員の製品であっても破損や膨張した電池は回収しないことや電池内蔵製品は回収していないことなどの課題がある。経済産業省では、令和８年度から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。）において、小型二次電池製造事業者、小型二次電池を使用する製品の製造事業者及びそれらの輸入販売事業者（以下「製造事業者等」という。）に自主回収・再資源化の責務を課す「指定再資源化製品」に、電源装置、携帯電話用装置、加熱式たばこデバイスが追加されたが、他の多くの内蔵製品は依然として回収義務の対象外となっている。

令和７年４月には、環境省から、家庭から排出される全てのリチウムイオン電池とその内蔵製品（以下「リチウムイオン電池等」という。）の安全な処理体制の構築を市町村に求める通知が発出されたが、回収時の安全を確保するには財政面等の負担があることや適正処理・再資源化事業者が限られていること、火災防止対策を行う際の循環型社会形成推進交付金の対象を自治体が一般廃棄物処理施設を整備する場合に限っていること等の課題がある。

また、通知では、廃棄物処理施設を含む公共施設に係る火災事故からの復旧について、火災復旧事業債及び特別交付税による地方財政措置が講じられるとしている。一方、自治体や排出事業者が委託する収集運搬業務のほか、産業廃棄物の中間処理業務において火災事故が発生した場合の車両や設備の復旧にかかる措置については対応が示されていない。火災の原因となったリチウムイオン電池の排出者の特定は極めて困難である中、復旧にかかる費用について、現状では事業者の負担となっている。

リチウムイオン電池等に含まれるリチウム、コバルト、ニッケル等の重要鉱物については、海外依存度が高く、将来的な需給の逼迫や価格変動のリスクが指摘されているにもかかわらず、国内ではリチウムイオン電池等からブラックマスま

での再資源化は可能であるものの、国内における処理・精製コストの高さや安定的な需要の確保等に課題があるため、国内で資源循環がなされず、ブラックマスが国外に流出している。

また、安全性が高く、資源制約の少ないナトリウムイオン電池をはじめとした次世代蓄電池の研究開発及び社会実装を国が主導して推進し、官民が連携して普及促進を図る必要がある。

＜具体的要求内容＞

区市町村及び製造事業者等がリチウムイオン電池等の安全かつ安定的な管理を行うために、国の責務として以下の対策を講じること。

① リチウムイオン電池等の誤った廃棄による発火の危険性、廃棄の際の注意点等を広く国内消費者及び国外からの旅行者等に浸透させ、確実な行動変容につなげる実効性ある取組を実施すること。

② 小型電子機器等にリチウムイオン電池等が使用されていることが分かるよう、当該製品の製造事業者等に対して、製品本体への電池の種類等の分かりやすい表示など、資源有効利用促進法に基づく製品への適切な表示を徹底させること。あわせて、表示に関する消費者の認知を高めるよう、広く周知を行うこと。

③ リチウムイオン電池に関する更なる安全技術の向上や、製造事業者等による安全に配慮した設計の促進など、海外からの輸入製品も含めた製品の安全確保に向けた適切な措置を講じること。

また、資源有効利用促進法及びプラスチック使用製品設計指針に基づき、製造事業者に対し、使用の安全上、問題のない製品については、製品に内蔵されるリチウムイオン電池を簡単に取り外せる設計とするよう働きかけを徹底すること。

④ 資源有効利用促進法により義務付けられている製造事業者等による自主回収と再資源化に関しては、量販店だけでなく住民に身近な販売店等の回収拠点を拡大させるとともに、既存拠点を含めて適切な周知を徹底させること。

特に、新たに回収義務の対象となった３品目については、製造事業者等に回収方法や回収拠点などについて分かりやすく明示させること。

また、事業者団体の会員以外の製品や破損・膨張した電池も含めた回収等、すでに流通している製品も含め製造事業者等に対して回収の実効性を高める措置を講じるとともに、資源有効利用促進法における回収義務の対象となる内蔵製品を更に追加するなど、製造事業者等による自主回収・再資源化ルートを拡大すること。

なお、資源の有効利用を目的とした法律に基づく取組を徹底しても、リチウムイオン電池等の安全かつ安定的な管理が困難な場合には、リチウムイオン電池等の安全確保から回収及び資源化までの取組を総合的に推進することが可能な法体系の検討を行うこと。

⑤ 廃棄物として排出される破損・膨張した、又は製造事業者等が不明のリチウムイオン電池等も含め、自治体が回収し、適正処理・再資源化するにあた

り、安全で実効性の高い方法を確立するとともに、安全対策等に必要な財政支援を行うこと。

また、一般廃棄物及び産業廃棄物の収集運搬車両や処理施設において、意図しないリチウムイオン電池の混入を原因として火災が発生した場合には、事業者が車両や施設を迅速に復旧し、安定して事業を継続できるよう必要な措置を講じること。

⑥　回収したリチウムイオン電池等に含まれるリチウム、コバルト、ニッケル等の重要鉱物を再資源化し、国内で再び電池原料等として活用する循環ルートの構築を推進すること。あわせて、安全な処理等を前提として、排出量に見合った適正処理・再資源化事業者の確保を行うこと。

⑦　分別の徹底のため、産業廃棄物管理票（マニフェスト）にリチウムイオン電池等の危険物が入っていないことを確認した旨のチェック項目を設けること。

⑧　リチウムイオン電池等に代わる、安全性が高く、原材料の安定的な確保が可能なナトリウムイオン電池などの次世代蓄電池について、研究開発及び社会実装を官民一体で推進し、その普及促進に必要な施策を講じること。

１５　持続可能な航空燃料（ＳＡＦ）の原料となる廃棄物や廃食用油の活用

（提案要求先　資源エネルギー庁・環境省）
（都所管局　環境局）

（１）ＳＡＦの原料としてポテンシャルの高い廃棄物及び廃食用油をどの程度活用していくのか、方向性を明確に示すこと。
（２）家庭からの廃食用油の回収促進を図る施策を推進すること。
（３）廃棄物及び廃食用油をＳＡＦ原料として活用することに取り組む自治体や民間事業者等に対して、必要な財政・技術開発等の支援を行うこと。

＜現状・課題＞

都は、国際空港を有することから国内外の航空機の往来が活発であり、離島との空路も不可欠であるため、航空機から排出される二酸化炭素排出量の低減に向けた取組が重要となっている。

国の資料では、廃棄物はＳＡＦ製造のポテンシャルが高いことが示されており、都においてもＦＳ調査を実施しているが、国内における廃棄物からの商用生産には技術面や資金面での課題がある。

また、廃食用油は、業界団体の資料によると、事業用はほとんどが回収され再生利用されているのに対して、家庭用はわずか４％程度の回収にとどまっていることから、家庭からの廃食用油の回収を拡大し、ＳＡＦ等の原料として活用することが求められる。

国は、早急に、廃棄物及び廃食用油を原料とするＳＡＦの製造に係る方向性を示すとともに、自治体の実情を踏まえた国の積極的な支援が必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）ＳＡＦの原料として、廃棄物及び廃食用油をどのように活用していくのか、目標や取組の方向性を明確に示すこと。
（２）家庭からの廃食用油は多くが廃棄されていることから、住民にＳＡＦの原料として有用な資源であることを周知の上、回収促進につながる施策を推進すること。
（３）廃棄物及び廃食用油をＳＡＦ原料として活用するために必要な技術的課題の解決並びに安定的なサプライチェーンの構築等に取り組む自治体や民間事業者等に対して、必要な財政・技術開発等の支援を行うこと。

１６　実効性の高い暑さ対策の推進

（提案要求先　内閣官房・国土交通省・環境省）
（都所管局　環境局・政策企画局・総務局・都市整備局・保健医療局・建設局）

（１）熱中症の危険性に関する普及啓発活動を大幅に強化し、継続して広報を展開するとともに、効果的な暑さ対策を実施すること。また、暑さへの適応に向けた国民・事業者の行動変容の促進をすること。

（２）まちなかの緑陰や日よけの充実、路面温度の低減など、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境の形成に向けた整備を強化すること。

（３）熱中症特別警戒情報の発表基準について、都道府県単位よりも細かい単位を設定するなど、地域性を考慮すること。

（４）熱中症特別警戒情報の伝達経路は、デジタル技術を活用して都道府県・区市町村などの関係機関や住民に即時に一括して情報伝達できる手法を構築すること。また、関係省庁からの伝達経路を明示すること。

（５）熱中症特別警戒情報の伝達方法及びクーリングシェルターの指定、管理や開放に関して、各自治体から寄せられた意見・質問等や運用面で想定される課題等について、ＱＡ形式等により速やかに見解を公表すること。

（６）クーリングシェルターの指定や開放に必要な支援策を講じること。また、国の施設においても、区市町村が早期にクーリングシェルターとして指定できるよう、施設名等を早期に公表すること。

＜現状・課題＞
近年の暑さはもはや従来の延長線上にあるものではなく、命を脅かす災害級の

暑さが常態化しつつある中、国民の命と健康を守る暑さ対策には一刻の猶予も許されない。国民が安全・快適に暮らせる社会の実現に向け、一層の取組強化が必要である。

（効果的な暑さ対策及び普及啓発について）

熱中症による死亡者数は、自然災害よりも多い状況である中、熱中症のリスクやその軽減のための基本的な知識の普及のほか、時期に応じた効果的な暑さ対策の実践の促進や、新技術の開発・実装化及び普及を進めていかなければならない。

また、都では、賢い省エネと快適な暮らしを両立する新しいライフスタイルの新常識として「東京クールビズ」を年間を通じて推進しており、早朝勤務やテレワーク、暑さマップの活用など、エネルギー情勢も踏まえつつ暑さに適応した新しいライフスタイルへの転換が必要である。

（ヒートアイランド対策について）

暑さ対策を推進する上では、猛暑の中でも安全・快適に生活できるよう、まちづくりの観点からの取組を強化していくことが求められる。

都においては、緑の分布などの被覆状態や排熱量が地域によって異なることから、都内全域で画一的な対策を講じていくのではなく、地域・地点特性に応じた施策展開や都市環境の整備を進めていくことが重要である。

（熱中症特別警戒情報等について）

現行の熱中症警戒アラートにおいては、国から都を経由して区市町村へ伝達しているが、熱中症特別警戒情報について、環境省からのメールによる通知など、情報の伝達がシステムではなく、人の手を介して行われるため、迅速・正確に行われないおそれがある。また、発表されない日でも、運用期間中は毎日メール受信確認が必要なため、自治体職員に過度の作業負担が生じることが予想される。環境省以外の伝達経路は、令和６年２月 27 日に公表された熱中症特別警戒情報等の運用に関する指針において、具体的な手段が明示されておらず、警報伝達の即応性、実効性の確保の点で懸念がある。特に、気象庁からの伝達方法については、「気象に関する今後の見通しや解説を行うための情報の中で熱中症特別警戒情報の発表状況に言及し、サブルートとして周知に協力する。」といった例示にとどまり、具体的にどのような形式でどのような内容の情報となるのか示されていない。

熱中症特別警戒情報の発表基準においては、「都道府県内において、全ての暑さ指数情報提供地点における、翌日の日最高暑さ指数（ＷＢＧＴ）が 35（予測値）に達する場合」となっているが、建物が密集し人工被覆が多い都心部と、山間部や島しょ部では、気象条件の差異が非常に大きく、地域の暑さの実態に応じた発表とならない可能性が高い。

（クーリングシェルターについて）

区市町村が指定することができるクーリングシェルターの施設条件については、改正気候変動適応法及び省令では、適当な冷房設備を有すること、必要かつ適切な空間を確保することなどが示されているが、受け入れることが可能であると見込まれる人数の算出基準が示されておらず、また、協定締結者となる施設の管理者に関する定義が不明確である。これらの内容は、都内区市町村等からも複数質問が寄せられており、法施行後の運用面での懸念がある。クーリングシェル

ターの利用促進に向けた認知度向上も重要である。

＜具体的要求内容＞

（１）これまで、省庁横断的に熱中症予防キャンペーンが実施されてきたが、熱中症による死亡者数は近年増加傾向にあることを踏まえ、きめ細かく分かりやすいキャンペーンなど効果的な普及啓発活動に継続して取り組むこと。

　また、暑熱順化への取組や暑さチェッカー（暑さ指数計測器や温湿度計）の活用など、時期に応じた効果的な暑さ対策の実践を促進するとともに、高齢者や子供等の熱中症リスクの高い方への対策を強化すること。

　あわせて、熱中症を防ぎ快適な生活を実現するために、スタートアップ等による新技術の開発・実装化及び普及を促進すること。

　さらに、暑熱対応型の勤務制度など、暑さに適応するための新たなライフスタイルへの転換を推進すること。時期や服装にとどまらず、賢い省エネと快適な暮らしを両立した新しいライフスタイルの新常識となる「クールビズ」を年間を通じて全国に展開すること。

（２）まちなかの緑陰や日よけの充実、路面温度の低減など、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境の形成に向け、国での取組を強化するとともに、民間事業者や自治体に対する十分な財政支援や情報発信等を実施すること。

（３）熱中症特別警戒情報の発表基準について、都道府県単位での発表が基本とされているが、同一都道府県内であっても地域ごとに気象条件が大きく異なることから、都道府県単位よりも細かい単位を設定するなど、地域性を考慮した基準とすること。

（４）熱中症特別警戒情報については、国がデジタル技術を使って一斉に情報発信することにより、法定化された重要な情報を住民や関係機関に迅速かつ正確に伝達するとともに、都道府県・区市町村職員の作業負担を軽減すること。

　また、関係省庁から都や関係区市町村へ遅滞なく情報が伝達されるようなサブルートを明示するとともに、原則報道機関の協力を得て積極的に国民へ周知するという考えに基づく対応をすること。

（５）クーリングシェルターの指定や管理、開放について、事例で示すだけではなく、各自治体から寄せられた意見や要望等を踏まえ、運用面で想定される課題（受入可能人数の算定方法や協定締結者の考え方）等をＱ＆Ａ形式などにより整理し、「指定暑熱避難施設の指定・設置に関する手引き」等に記載し、早期に公表すること。

（６）区市町村での指定や施設管理者の開放に多大な負担が生じることのないよう、必要十分な支援策を講じること。

　また、区市町村の施設だけでなく、国や都道府県、民間施設の幅広い活用が行われるよう、利用者への認知度向上や利用を促すための普及啓発を強化すること。特に、国の施設は早期に公表し、速やかに区市町村がクーリングシェルターとして指定できるようにすること。

１７　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、リースを活用した空調設備整備に対して財政支援を行うこと。

さらに、都立高等学校等についても、新たに空調設備整備の補助制度の対象に加え、財政支援を行うこと。

＜現状・課題＞

（１）区市町村立学校の空調設備整備事業について

昨今の猛暑は災害に相当すると言われており、熱中症対策に対する保護者等の関心は高く、学校施設の空調設備整備についてはより一層の取組が求められている。

都は、平成 22 年度から教室の冷房化（空調設備の新規導入）に取り組み、独自の補助制度を実施するなど、安全・安心な学校環境整備を推進している。

普通教室の冷房化は平成 25 年度末に完了し、平成 26 年度からは特別教室の冷房化に取り組んでいるところであるが、普通教室等の空調更新を図る自治体においては、引き続き建築計画に空調事業を計上している。

また、学校体育館は、被災時には避難所としての機能を有するため、避難所の熱中症対策のためにも、教室と同様に空調設備整備を推進する必要がある。

そのため、都においては、平成 30 年度から、学校体育館等への空調設置について補助制度を創設した。国はリース方式の空調設備整備について国庫補助対象としていないが、都は、令和元年度からリース方式の空調整備事業についても区市町村の取組を支援している。また、普通教室の空調の多くが更新時期を迎えるため、令和８年度から、リース方式を含め、普通教室の空調更新の支援を開始した。

国の空調設備整備事業において、学校体育館等は断熱性の確保を条件として採択されているが、そのほとんどが補正予算によるものである。

（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、トイレの洋式化やゼロエミッション化の推進等の対応など、多くの施設整備案件を抱えている現状がある。

こうした中、近年における猛暑に伴う暑さ対策として、学校体育館等や特別教室への空調設備の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）猛暑日等の日数は増加傾向にある。小・中学校は、児童・生徒が１日の多くの時間を過ごす場所であり、また、学校体育館は、災害時には避難所となる。そのため、空調設備の更新や特別教室及び学校体育館等への新設を早期に計画的に実施する必要があることから、区市町村立学校の空調設備整備について、区市町村が早期に設置・更新を完了できるよう、必要な財源を十分に確保し、採択を保留することなく当初予算により採択すること。

また、リースを活用した空調設備整備に対して財政支援を行うこと。

（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。