

令和6年度

国の予算編成に対する
東京都の提案要求
(最重点事項)

(「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項)

令和5年11月
東京都

東京の活力の増進により、我が国全体の発展を促進する観点から、国と連携が必要な東京都の重要な施策について、実務者による国と東京都の協議を行うため、平成31年1月に、国と東京都の実務者協議会を設置し、8項目20施策について、都と関係省庁との間で具体的な協議を進めてきました。

今年度の第6回実務者協議会において、都を取り巻く喫緊の重要課題に国と連携して的確に対応していくために、新たに「スタートアップの推進」、「エネルギー・脱炭素化の推進」、「2025年世界陸上競技選手権大会及びデフリンピック大会開催への支援」の3項目を協議事項に追加するとともに、既存の協議事項も内容を拡充しました。

この11項目23施策について、国と東京都が協議を行い、首都東京が抱える様々な課題を解決しながら、首都として「稼ぐ力」を高めていくとともに、東京が首都としての役割をしっかりと果たし、我が国の活力の増進に貢献していくために取り組んでまいります。

このたび、都として、本協議会における協議事項に対応する、都の提案要求内容を取りまとめました。

大臣及び各府省庁におかれましては、協議事項の実現に向けて的確な措置を取られるよう、お願いいたします。

令和5年11月

東 京 都

目次

国と東京都の実務者協議会 協議事項 11項目23施策		頁	参考:『令和6年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求』における該当頁
【重点事項】			
1	首都圏空港・港湾機能の充実		
	1 羽田国際空港の機能強化	2	145,148
	2 横田基地の民間航空利用	5	151
	3 小笠原航空路の整備促進	6	154
	4 東京港の国際競争力強化	8	156,158
2	幹線道路の整備促進による道路ネットワークの早期完成等		
	5 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備促進	12	108
	6 高速道路網の整備推進等	14	111,113,117
	7 国道等の整備推進	17	119
3	首都圏鉄道網の拡充		
	8 鉄道ネットワーク等の強化促進	20	132
4	都市強靱化の推進		
	9 豪雨・高潮対策の推進	24	55,70,78,71,59,73,80
	10 首都直下地震への備え	33	38,43,46,48,121,141,33,30,35
	11 都市インフラ機能の維持・保全	49	125,85
【一般事項】			
5	スタートアップの推進		
	12 スタートアップの総合的な支援の推進	53	288,290,289,291,292,297
6	国際金融都市・東京の実現、外国人受入環境の改善		
	13 金融系企業参入促進にかかる各種支援、戦略的な特区制度等の活用による規制緩和	60	281,293
	14 外国人の受入環境の整備促進	63	132,308
	15 国立公園の活用	64	228
7	エネルギー・脱炭素化の推進		
	16 エネルギーの安定確保、脱炭素社会の実現	67	161,183,197,181,189,179
8	デジタル・トランスフォーメーション(DX)の推進		
	17 経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会の実現	84	24,298,300
9	女性・障害者の活躍促進		
	18 働きながら子育て、介護しやすい環境の整備推進	91	239,231,311,314
	19 障害者の法定雇用率引き上げに伴う企業への支援	96	316

10	少子・高齢社会への備え			
	20	大都市特有の保育ニーズへの対応に向けた取組の推進	99	231
	21	福祉人材定着のための仕組みづくり	100	246,235
	22	認知症施策の総合的な推進	103	255
11	2025年世界陸上競技選手権大会及びデフリンピック大会開催への支援			
	23	2025年世界陸上競技選手権大会及びデフリンピック大会開催・準備に向けた各種支援	105	331

項目 1

首都圏空港・港湾機能の充実

【協議事項】

施策1 羽田国際空港の機能強化

<国への提案要求内容>

1 羽田空港の更なる機能強化と国際化

羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。
- 2020年の新飛行経路の運用開始後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること。
- (2) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空について現状で定められている発着枠の有効活用や、将来の需要増加に備えた駐機スポットの増設などの一層の受入体制強化を図ること。

<現状・課題>

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

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

この提案について、国は、5期にわたる住民説明会の実施や低騒音機の導入促進、落下物防止対策基準の義務付けなど、総合的な対策に取り組み、令和元年7月には、都や地元の要請を受け、6期目のオープンハウス型説明会の開催や着陸高度の更なる引上げなど、追加対策等を示した。

令和元年8月には、第5回の協議会において、都は丁寧な情報提供や騒音・安全対策の着実な実施を要望するとともに、関係区市の意見を伝え、国からは、引き続き丁寧な対応をしていく旨の発言があった。

その後、国は新飛行経路による運用を決定し、令和2年3月29日から羽田空港において新飛行経路の運用を開始した。

運用開始後も航空機騒音の測定結果の公表や、機体チェックの体制強化、羽田新経路の固定化回避に係る技術的な方策の検討等、様々な取組を実施している。

今後とも、関係自治体及び地元住民に対し丁寧な情報提供や騒音・安全対策等を着実に実施するとともに、関係区市の意見等にもしっかりと対応していく必要がある。また、固定化回避に係る検討についても、検討会の開催状況に応じて、丁寧な情報提供が必要である。

ビジネス航空は、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く利用されている。平成28年4月に発着枠を拡大、令和3年7月に国際線ビジネスジェット専用ゲートを新設するなど、受入体制の強化が図られ、一定の改善は見られている。しかし、運航実態を見ると、利用者が運航を希望する時間帯にビジネス航空の運航に割り当て可能な発着枠がなく、他の時間帯への変更の調整を行っても、結果として運航が成立しない場合があり、現状で定められている発着枠を十分に活用できていないなど、依然として課題は残されている。東京ひいては我が国の国際競争力を強化するためには、ビジネス航空の更なる受入体制の強化が必要であり、利用者目線に立って運航の調整を進め、現状で定められている発着枠の有効活用を図るとともに、将来の需要増加に備えて、発着枠の更なる拡大や駐機スポットの増設についても進めていく必要がある。

<具体的要求内容>

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

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

- (1) -② 新飛行経路運用開始後も、情報提供については、様々な手段を通じて、地元への丁寧な情報提供と意見聴取に努めること。安全対策については、引き続き万全を尽くし、落下物対策の強化に向けて、落下物防止対策基準の充実や安全対策の取組に関する情報提供の充実に努めること。騒音対策については、低騒音機の導入促進を図るとともに、防音工事助成の円滑な実施に努めること。また、飛行高度の引上げを安定的に実現するため、航空保安施設の整備を実施すること。加えて、新飛行経路に関連し増設された騒音測定局による騒音影響の監視及び情報提供に取り組むこと。

さらに、国で進めている新飛行経路の固定化回避の検討についても、検討会の開催状況に応じて、関係区市等に対して丁寧な情報提供に努めること。

- (1) -③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、更なる機能強化について検討を進めること。

なお、検討に当たっては、空港機能と港湾機能が共存できるよう配慮すること。

- (2) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空について、利用者のニーズに沿った運航の実現に向け、現状で定められている発着枠の有効活用を進めるとともに、将来の需要増加に備え、駐機スポットの増設を行うなど、一層の受入体制強化を図ること。

2 羽田空港の機能発揮に資する交通アクセス等の強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な空港である羽田空港の機能を最大限に発揮するため、広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化等を検討すること。

<現状・課題>

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

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

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

<具体的要求内容>

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な国際空港である羽田空港の機能を最大限発揮する国道357号多摩川トンネルなどの空港と連結する広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、交通政策審議会答申第198号で位置付けられた空港アクセスの強化に資する路線の実現に向けて、財源の確保等必要な措置をとること。また、外環については、関越道から東名高速間に引き続き整備していくため、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、まずは東名高速から湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

【協議事項】

施策2 横田基地の民間航空利用

<国への提案要求内容>

米軍基地対策の推進

横田基地の軍民共用化の推進

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

横田基地の軍民共用化に関する日米協議を進め、早期実現を図ること。

<現状・課題>

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

共用化に関する日米協議については、「再編実施のための日米のロードマップ」に位置付けられ、日米のスタディグループによる検討が行われてきたが、現在まで合意に至っていない。国内については、政府関係省庁と都との「連絡会」を設け、日米協議促進のための協議が行われてきたが、会議は平成28年6月以降開かれていない。

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

横田基地の民間航空利用は、空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上など、首都圏の空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、首都圏ひいては日本経済の発展にも資するものである。長期的な航空需要の増加に対応するため、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現する必要がある。

<具体的要求内容>

横田基地の軍民共用化については、長期的な航空需要の増加に対応するため、政府関係省庁と都との「連絡会」を早期に開催し、着実に日米協議を進め、ビジネス航空の受入れを含めて、その早期実現を図ること。また、国道16号など、共用化を進める上で必要となる周辺基盤整備を迅速に推進すること。

【協議事項】

施策3 小笠原航空路の整備促進

<国への提案要求内容>

小笠原航空路の整備促進

(提案要求先 国土交通省・環境省)
(都所管局 総務局・環境局・港湾局)

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

<現状・課題>

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

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

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

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

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

<具体的要求内容>

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

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

【協議事項】

施策4 東京港の国際競争力強化

<国への提案要求内容>

物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

1 物流機能の強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

東京港の物流機能を強化するため、

- (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の事業期間内の完成に向けて、必要な財源を確保するとともに、整備の着実な推進を図ること。
- (2) 青海コンテナふ頭の再編や内貿ユニットロードふ頭の整備など、物流機能の強化に資する施設整備に必要な財源を確保すること。
- (3) 今後の貨物需要の増大に対応した東京港の機能拡充について支援を行うこと。

<現状・課題>

東京港は、大消費地である首都圏の生活関連物資等の流通を支えるとともに、豊富な道路ネットワークにより東北・北関東等も含めた外貿コンテナ貨物を取り扱う商業港として、貨物量が増加し続けている。現在、施設能力を大幅に上回る貨物を取り扱っており、交通混雑などが発生している状況である。このままでは、首都圏の生活と産業に多大な影響が生じるとともに、我が国の国際競争力の低下につながるおそれがあり、東京港における抜本的な施設能力の向上が喫緊の課題である。

このため、コンテナ船の大型化にも対応した中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）を事業期間内に完成させるとともに、処理能力の向上に向けた青海コンテナふ頭の再編整備等を進める必要がある。

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

さらに、今後の貨物需要の増大にも対応するため、新規ふ頭の整備等による東京港の機能拡充に向けた取組が不可欠である。

<具体的要求内容>

(1) 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備推進

東京港の物流機能を強化するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の事業期間内の完成に向けて、岸壁工事等に必要な財源を確保するとともに、整備の着実な推進を図ること。

(2) 必要な財源の確保

① 青海コンテナふ頭の再編等を着実に推進するため、埠頭整備資金貸付金の財源を確保すること。

② 内貿ユニットロードふ頭等の整備を着実に推進するため、必要な財源を確保すること。

③ 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金について、港湾管理者が運営上必要とする事業に柔軟に対応するとともに、必要な財源を確保すること。

(3) 東京港の機能拡充への支援

今後の貨物需要の増大に対応した、新海面処分場におけるコンテナふ頭や中央防波堤内側における内貿ユニットロードふ頭の機能拡充について支援を行うこと。

2 震災にも強い東京港の機能強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

(1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の耐震強化岸壁について、事業期間内の完成に向けて整備を推進すること。

(2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S3バース）、10号地その2ふ頭（VA2バース）の耐震強化岸壁の整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

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

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

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

<具体的要求内容>

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保する幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁を拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）について、事業期間内の完成に向けて整備を推進すること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S3バース）、10号地その2ふ頭（VA2バース）の耐震強化岸壁の整備推進に必要な財源を確保すること。

項目 2

幹線道路の整備促進による
道路ネットワークの早期完成等

【協議事項】

施策5 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備促進

<国への提案要求内容>

東京外かく環状道路の整備促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間に引き続き整備していくため、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、まずは東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

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

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されている。平成30年6月には、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの4つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。しかしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、これまで本線シールドトンネルに加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの整備が行われてきた。また、大深度地下において本線とランプをつなぐ地中拡幅部について検討が進められてきている。

令和2年10月に発生した調布市での陥没事故以降、事業者は、地元丁寧に丁寧な説明を行った上で、家屋補償や地盤補修工事等を進めており、引き続き誠意を持って実施するとしている。

また、事業者は、再発防止対策の具体化を進め、大泉側本線及び東名・中央側

ランプのシールドトンネル工事について、地元の説明の上、取りまとめた再発防止対策等を確認しながら、安全を最優先に、慎重に掘進作業を行っている。

今後の事業においては、引き続き再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明やきめ細やかな対応が求められる。

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

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

国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会（第6回）」が、令和5年2月に開催され、その中で、社会情勢の変化に対応できるよう、計画の基本的な方針の取りまとめに必要な検討を進めることが確認されており、これらの議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

<具体的要求内容>

東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間に引き続き整備していくため、計画の検討に必要な調査等を加速させ、早期に具体化すること。

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

【協議事項】

施策6 高速道路網の整備推進等

<国への提案要求内容>

高速道路網の整備推進及び有効活用等

1 高速道路網の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都圏三環状道路に加え、首都高速都心環状線新京橋連結路（地下）の早期事業化や第二東京湾岸道路の計画の具体化など、首都圏における高速道路網の整備を推進するとともに、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、最初のリングとして全線開通した首都高速中央環状線は、外環や圏央道とともに、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮など、高いストック効果を発現している。

しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

また、日本経済をけん引する首都圏の国際競争力を強化するためには、人やモノの流れをスムーズにして、生産性の向上や観光振興などを促進するとともに、全国にその効果を波及させ、日本経済の活性化と持続的な成長を支えていく必要がある。さらに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その生命線となる高速道路網のリダンダンシーの向上が不可欠である。

高速道路網の整備推進にあたっては、令和5年5月に道路整備特別措置法が改正され、料金徴収期間を延長し、高速道路の更新や進化のための財源の確保が可能となったところである。このため、更新事業だけでなく、進化事業についても有料道路事業を積極的に活用して整備を進める必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 交通が集中する江戸橋 JCT の渋滞緩和に寄与する都心環状線新京橋連絡路（地下）を早期に事業化すること。
- (2) 首都圏の高速道路網の整備に必要な財源を確保すること。進化事業の整備に当たっては、地方公共団体の負担が過大とならないよう、有料道路事業を積極的に活用すること。

2 首都高速晴海線の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

都心と臨海部との連携強化や防災拠点へのアクセス強化等に資する首都高速晴海線延伸部（築地～晴海間）等の整備を推進すること。

<現状・課題>

晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として平成5年に都市計画決定された。これまでに晴海～東雲 JCT 間が開通しているが、築地～晴海間については未着手となっている。

未着手となっている晴海線延伸部（築地～晴海間）については、新京橋連絡路と連続したネットワークを形成することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎 JCT などの渋滞ポイントを避けた、都心と首都高速湾岸線の相互アクセスが可能となる。また、有明地区に位置する「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点※（有明の丘地区）」は内陸部へのアクセスが脆弱なところ、晴海線延伸部やそれに合わせた高速道路の出入口の整備によりアクセス性が強化され、首都東京の災害に対する強靱化が図られる。さらに、晴海線延伸部は、大規模更新を行う築地川区間に接続予定であることから、接続部については、大規模更新事業と一体的に実施する必要がある。以上のことから、高速道路の進化に該当する晴海線延伸部を早期に整備することが喫緊の課題である。

※東京湾臨海部基幹的広域防災拠点：首都直下地震などの大規模災害が発生した際、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点。有明の丘には緊急災害現地対策本部を設置。

<具体的要求内容>

- (1) 高速道路の進化に該当する晴海線延伸部について、事業者を早期に決定し、事業化すること。整備に当たっては、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (2) 広域防災拠点施設（有明の丘地区）へのアクセス強化に資する高速道路の出入口について計画を具体化すること。
- (3) 築地川区間の大規模更新との接続部について、大規模更新事業と一体的に実施すること。

3 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速都心環状線（日本橋区間、築地川区間）の大規模更新に当たっては、都市再生プロジェクトなどのまちづくりと連携して取り組むこと。

<現状・課題>

東京を成熟した都市としていくためには、首都高速道路の大規模更新の機会を捉えて都市再生を推進し、円滑な交通と快適な環境の両立を目指すことが重要である。

日本橋は、五街道の起点として江戸の中心だった場所であり、国の重要文化財に指定されている。その上空を通過する首都高速道路については、総理大臣や国土交通大臣の呼びかけをきっかけに、周辺景観に与える影響について有識者等による様々な議論がなされてきた。このような状況の中、平成26年に日本橋区間を含む首都高速道路の大規模更新計画が策定され、平成28年には日本橋周辺のまちづくりの取組が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉えて都は、国や首都高速道路株式会社と共同で、周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会で取りまとめられた計画案を基に、令和元年に都市計画を変更した。現在、首都高速道路株式会社により地下化工事が進められている。地下化に当たり江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止することから、必要となる大型車の交通機能確保策について、首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会において検討され、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）のルートや構造、事業スキーム等が取りまとめられた。

築地川区間については、老朽化した擁壁の取替えと併せ、急カーブの解消等による走行安全性の向上とともに、晴海線との接続形態や分合流部の付加車線の設置、道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画が検討されている。平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

<具体的要求内容>

- (1) 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化工事を推進すること。これに伴い必要となる新京橋連結路（地下）の整備については、日本橋区間の地下化工事の工程と合わせて事業を実施する必要があるため、早期に事業化すること。
- (2) 築地川区間のうち、新京橋連結路（地下）との接続部については、早期に工事着手すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。

【協議事項】

施策7 国道等の整備推進

<国への提案要求内容>

国道等の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局・港湾局)

- (1) 国道357号(多摩川トンネル)について整備推進を図ること。
- (2) 国道15号(品川駅周辺道路拡幅、品川駅西口駅前広場)について整備推進を図ること。

<現状・課題>

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

国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線であり、このうち、未整備の多摩川トンネルは、羽田空港周辺と川崎側の京浜臨海部を結ぶ連絡道路の整備と同時に進めることとなっている。令和元年8月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル構造及び施工方法を検討するとともに、令和3年3月に羽田立坑工事に着手したところであるが、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。

国道15号・品川駅西口駅前広場については、事業計画(平成31年3月 国土交通省)が策定されるとともに、令和元年9月には品川駅西口基盤整備事業に係る都市計画事業承認が告示され、令和5年6月には国道15号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト(国土交通省)が公表された。また、国道15号下を導入空間として検討中の南北線延伸については、令和4年3月に東京地下鉄株式会社が鉄道事業許可を取得し、令和5年6月に都が都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を開催した。

国土交通省の令和5年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成22年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 国道357号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。
- (2) 国道15号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。

項目 3

首都圏鉄道網の拡充

【協議事項】

施策8 鉄道ネットワーク等の強化促進

<国への提案要求内容>

都市鉄道ネットワーク等の強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) 交通政策審議会答申第198号及び第371号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等の整備を促進するとともに、都市鉄道の整備に必要な十分な財源を確保すること。
- (2) 答申第371号に位置付けられた東京8号線の延伸及び品川地下鉄については事業の進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (3) 答申第371号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた取組への協力や財源の確保など、必要な措置を講じること。
- (4) JR中央線複々線化などの事業化に向けて、国の支援も含めた新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、早期に必要な措置を講じること。

<現状・課題>

東京圏には、2030年時点において3,500万人を超える夜間人口が想定され、訪日外国人についても6,000万人を目指すなど、我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積している。このため、都市鉄道は大量輸送機関として豊かな国民生活の実現や、国際競争力の強化等の役割を担ってきた。また、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている中、災害時にも機能を発揮できる都市鉄道が求められている。

しかしながら、国の鉄道予算のうち、地域・都市鉄道の予算については、都市鉄道のネットワーク強化に十分な財源が確保されているとは言い難い。

東京圏における今後の都市鉄道の在り方については、平成28年4月の交通政策審議会答申第198号において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設・既設施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

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

そこで都は、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等について、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者ととともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施するとともに、平成30年4月に鉄道新線建設等準備基金を創設して、財源の確保に努めている。

また、令和5年1月に策定した「未来の東京」戦略 version up 2023において、各路線の取組の方向性を改めて示したところである。

とりわけ、令和3年7月の交通政策審議会答申第371号において、事業化に向けた課題解決につながる内容が示された地下鉄3路線のうち、東京8号線の延伸、品川地下鉄については、令和4年度早々から都市計画の手続等を実施している。

また、多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）についても、令和4年度から都市計画の手続等を実施している。

臨海地下鉄については、国の参画も得た事業計画検討会において、事業計画の策定に向けた検討を進めており、令和4年11月、概略のルート・駅位置を含めた事業計画案を取りまとめた。本路線は、大規模で多様な開発計画が進展・計画されている臨海部において、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されている。そのため、都としても2040年までの実現を目指す取組としてまちづくり戦略に位置付けるなど、早期事業化に向けた検討を進めている。

JR中央線の三鷹・立川間の複々線化については、昭和45年に複々線化が位置付けられ、平成6年に高架及び地下化の都市計画決定がなされ、平成22年に高架化が完了したものの、地下部分（複々線部分）については、未着手となっている。昭和の同時期に位置づけられた東北・常磐・総武・東海道方面（通勤五方面作戦）の各区間の複々線化は完了している一方、同区間のみ未着手である。しかしながら、これまで他の路線で活用されていた「特定都市鉄道整備事業」が本路線では活用できず、現状は事業者の自主事業で整備する以外、事業手法がなく、また、採算性も見込めない状況にある。

<具体的要求内容>

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

交通政策審議会答申第198号及び第371号において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた路線（羽田空港アクセス線、新空港線（蒲蒲線）、臨海地下鉄、東京8号線（有楽町線）、品川地下鉄（南北線）、東京12号線（大江戸線）、多摩都市モノレール（箱根ヶ崎方面・町田方面））等の整備に向けて、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。

(2) 東京8号線の延伸及び品川地下鉄への確実な支援

答申第371号に位置付けられた東京8号線の延伸及び品川地下鉄については、財源の確保など、必要な措置を講じること。

(3) 臨海地下鉄への確実な支援

答申第371号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた計画案の更なる深度化と事業主体の選定等の取組への協力や財源の確保など、必要な措置を講じること。

(4) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされたJR中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい法律や制度、費用負担の考え方など整備に向けた仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。

例えば、立川広域防災基地への近接性なども踏まえつつ、複々線化で生まれる地下空間を有効活用するなど新たな事業スキームの調査・検討を行うこと。

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

項目 4

都市強靱化の推進

【協議事項】

施策 9 豪雨・高潮対策の推進

<国への提案要求内容>

1 総合的な治水対策の推進

1 都市型水害対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

都市型水害対策の推進に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

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

このため、平成24年11月に、年超過確率1/20の規模（区部時間最大75ミリ）の降雨に目標整備水準を引き上げ、時間50ミリまでの降雨は護岸整備を基本に、それを超える降雨には新たな調節池等により対処する「整備方針」を策定した。この方針に基づき、護岸整備を着実に進めるとともに、優先度の高い流域においては、環状七号線地下広域調節池や城北中央公園調節池等の大規模施設の整備を本格化している。

さらに、将来の気候変動の影響を見据え、「未来の東京」戦略において令和12年度（2030年度）までとしていた総貯留量約150万立方メートルの調節池の新規事業化の目標年度を前倒しすることとし、神田川など10河川において新たな調節池の事業化に向けた取組を行っている。また、将来1.1倍の増加が見込まれる降雨量などに対応するため、地下河川を含めた新たな整備手法の検討を進めており、その結果を踏まえ、施設整備を実施していく。

令和元年東日本台風など近年全国各地で発生している甚大な水害への対応に加え、将来の気候変動による影響を踏まえ、都市型水害対策の一層の推進が求められている。

<具体的要求内容>

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

(2) 護岸整備に加え、調節池や分水路等の大規模事業に必要な財源を確保し、確実に配分すること。

- ・ 環状七号線地下広域調節池（石神井川区間）
- ・ 下高井戸調節池（神田川）
- ・ 城北中央公園調節池（石神井川）
- ・ 石神井川上流地下調節池
- ・ 境川金森調節池
- ・ 境川木曾東調節池
- ・ 谷沢川分水路

(3) 都が実施する気候変動を踏まえた今後の施設整備の検討に当たり、必要な助言等を行うこと。

2 地震・津波・高潮対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

東部低地帯の河川における地震・津波・高潮対策の推進に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

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

しかし、東部低地帯の河川では、マグニチュード8.2の海溝型地震など、想定される最大級の地震によって施設の一部が損傷し、津波等により甚大な浸水被害が発生する可能性がある。

このため、都は、このような地震が発生した場合においても各施設が機能を保持し、津波等による浸水を防止するよう、東日本大震災を踏まえて策定した「東部低地帯の河川施設整備計画」（平成24年12月策定）に基づき、堤防及び水門・排水機場等の耐震・耐水対策を進めてきた。さらに、令和4年度からは、耐震対策の対象範囲を拡大した「東部低地帯の河川施設整備計画（第二期）」（令和3年12月策定）に基づき、堤防約57キロメートル、水門等9施設において対策を進めており、特に優先度の高い水門・排水機場等と水門外側の堤防については、早期に対策を完了できるよう取組を推進していく。

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

<具体的要求内容>

(1) 地震・津波・高潮対策の推進は、低地帯に暮らす300万人の命と、人口、資産が高度に集積する首都の機能を守るため、待ったなしの課題であること

- から、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 特に優先度の高い水門・排水機場等と水門外側の防潮堤の地震・津波対策については、早期に対策を完了できるよう、必要な財源を確保すること。
 - (3) 背後地開発と連携して推進する都のスーパー堤防整備について、必要な財源を確保すること。

2 東京港の高潮・地震・津波対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

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

<現状・課題>

日本の中枢機能が集中する首都東京に大規模地震が発生し、海岸保全施設の機能が失われると、約300万人が暮らす沿岸部低地帯に海水が浸入し、甚大な被害を受けるおそれがある。また、将来の気候変動に伴う海面水位の上昇や台風の強大化等による被害の拡大も懸念されている。

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

こうした状況を踏まえ、海岸の保全や防潮堤・水門等の海岸保全施設の整備に関する事項を定めた法定計画である「東京湾沿岸海岸保全基本計画[東京都区間]」を令和5年3月に改定し、海岸保全施設の耐震性強化や気候変動の影響を考慮した機能強化を図るなど、東京港における高潮・地震・津波対策を強力・早急に推進する予定である。

<具体的要求内容>

最大級の地震や台風に備え、水害から都民の生命・財産、首都東京の中枢機能を守るため、海岸保全施設の耐震性強化や気候変動の影響を考慮した機能強化を図るなど、東京港における高潮・地震・津波対策を強力・早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。

3 大規模水害対策の推進

1 大規模水害対策の推進

(提案要求先 内閣府・国土交通省)
(都所管局 総務局・建設局)

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

<現状・課題>

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

国は、平成28年6月に中央防災会議防災対策実行会議の下に、「洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難検討ワーキンググループ」を立ち上げ、平成30年3月に報告書を公表し、洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難に関する基本的考え方を示した。この報告書を踏まえ、首都圏における大規模水害時の広域避難の実装に向け、行政機関等の関係機関が連携して取り組むべき事項について整理するとともに、関係機関間の連携・役割分担の在り方について検討するため、同年6月、内閣府・都と共同で、「首都圏における大規模水害広域避難検討会」を設置した。同検討会は、令和3年6月に「大規模水害時における住民避難の考え方と今後の取組方針」をとりまとめ、「広域避難だけではなく、現実的に対応可能な複数の避難行動を組み合わせ、大規模水害時の住民避難を検討していくことが重要」とし、さらに、「安全な避難先として、親戚・知人宅等の避難先を住民が自ら確保し、自主的に避難することを強く推奨する」とした。そして、令和4年3月には、同検討会の報告として「広域避難計画策定支援ガイドライン」をとりまとめ、今後は、同ガイドラインに基づき、避難手段・誘導等を踏まえた広域避難計画を策定することとした。

令和4年6月には、同ガイドラインを踏まえ、広域避難計画等の策定に向けた具体的な検討を行うため、内閣府と都が共同で「首都圏における広域的な避難対策の具体化に向けた検討会」を設置し、令和5年3月に、広域避難先の開設運営方法等の具体化や、適切な避難行動につながる情報発信・伝達の在り方に関する検討成果を報告書として取りまとめた。

広域避難計画の策定に当たっては、引き続き、国も含めた関係機関間の具体的な調整・実施手順等を整理していく必要がある。

また、平成27年の関東・東北豪雨、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風による豪雨、令和2年7月豪雨など、近年、各地で大規模水害が発生している。都内においても、令和元年東日本台風により多摩川がいつ水するなど浸水被害が

発生している。荒川や利根川、多摩川等における水害対策は喫緊の課題であり、こうした対策への取組を速やかに進める必要がある。

<具体的要求内容>

大規模水害時において、東京東部低地帯からの百万人単位の行政区域を越える避難は、地方自治体だけでは十分な対応が困難な課題であり、令和元年東日本台風で顕在化した事象も踏まえ、避難手段の確保や誘導等、国は強いリーダーシップを持って対策を推進すること。

2 荒川第二・第三調節池の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

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

<現状・課題>

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

「荒川水系河川整備計画」においては、戦後最大洪水である昭和22年9月洪水（カスリーン台風）と同規模の洪水が発生しても災害の発生を防止することを整備水準の目標としている。計画では基本高水のピーク流量11,900 m³/s(岩淵地点)に対し、洪水調節施設により5,700 m³/sを調節することとしているが、現在完成した4施設（荒川第一調節池、二瀬ダム、浦山ダム及び滝沢ダム）だけではいまだ洪水調節量が不足している状況にある。このため、令和3年12月には荒川水系治水協定を見直し、荒川第一調節池内の荒川貯水池において更なる事前放流による洪水調節が可能となった。

荒川第二・第三調節池は、荒川の氾濫を防止し、下流に位置する首都東京の洪水被害の軽減を図るため、極めて重要な施設であり、着実な整備が必要である。令和3年8月には工事中においても段階的な効果発現を図るため、令和8年の出水期までに既存の横堤等を活用し、約1,200万 m³の洪水調節容量を確保する方針が出されるなど、工事実施上の工夫が公表された。

令和5年度は囲ぎょう堤の築堤工事等を施工しており、引き続き、流域の安全性の早期向上に向け、取り組んでいく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 荒川の氾濫を防止し、首都東京の洪水被害を軽減する荒川第二・第三調節池の整備を着実に推進し、流域の安全性を早期に向上させること。
- (2) 事業完了前に完成部分を段階的に供用するなど事業効果の早期発現に向けた取組を引き続き検討すること。
- (3) 事業の実施に当たっては、徹底したコスト縮減に努めること。

3 災害対策としての高台まちづくりの促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

低地部において、土地区画整理事業等と高規格堤防整備事業の一体実施など、高台まちづくり（高台・建物群）を促進するために必要な措置を講じること。

<現状・課題>

近年の気候変動により水害が激甚化していること等を踏まえ、防災まちづくりを強力に推進していくため、令和2年1月に国と都により「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」を設置している。会議では、まちづくりによる高台化の推進や、再開発事業による避難スペースを上部階に確保した建築物の整備など、幅広く検討を進めており、同年12月にとりまとめとなる「災害に強い首都「東京」形成ビジョン」（以下「ビジョン」という。）を公表した。翌年3月、高台まちづくり（高台・建物群）の推進に向け、ビジョンで取りまとめた方策の具体化を図るため、会議の下に、地元区も含めた「高台まちづくり推進方策検討ワーキンググループ」を設置し、地域の避難計画とも連携しながら、モデル地区ごとに検討を行っている。

また、都においては、昨年末「TOKYO強靱化プロジェクト」を公表し、荒川・江戸川・多摩川の破堤を想定した備えとして、短期から長期までを見据えて高台まちづくりを推進していくこととした。更に、本年7月に改定された「国土強靱化基本計画」では、首都圏等の日本経済を支える大都市を壊滅的な水害から守るため、ゼロメートル地帯等における高規格堤防の整備推進などが位置づけられた。

高台まちづくりの手法の一つである高規格堤防整備の推進には土地区画整理事業等との連携が有効であるが、実施に当たっては、住民等との合意形成や、土地区画整理事業施行者の財政的負担などの課題がある。

もう一つの手法である、避難スペースを確保した建築物等の整備・確保等による建物群の形成についても、同じく令和3年度から、自然災害が発生した場合における居住者等の安全確保のために必要な施設整備に対する支援制度として「都市安全確保拠点整備事業」が創設され、また、地域の防災拠点となる建築物の整備促進のための支援制度である「地域防災拠点建築物整備緊急促進事業」が拡充され、水害時の避難者対応のための事業として「一時避難場所整備緊急促進事業」が盛り込まれた。

その大半が浸水区域となる東部低地帯等の各区においては、水害時の避難スペースとなる高台確保に向け、こうした事業の適用を速やかに図っていくことが求められている。

これらについては、地元自治体も含めた事業者への支援については高台まちづくりの推進につなげられるよう、引き続き、国や地元自治体と連携してモデル地区等での実践の中で生じた意見や課題等を踏まえ、速やかに制度の充実を図ってい

く必要がある。

また、公共施設等での避難スペースの整備・確保の推進に当たっては、道路の高架部などについて、緊急安全確保先等としての活用を検討している。

<具体的要求内容>

- (1) 土地区画整理事業等と高規格堤防整備事業の一体実施を一層促進するため、以下の措置を講じること。
 - ① 地元自治体の意向を踏まえ、高規格堤防を都市施設として都市計画に位置づける等により、河川事業が先導して高台まちづくりが進められる実効力のある仕組みとすること
 - ② 住民等の合意形成が円滑に進められるように、高規格堤防整備事業に係る地権者の直接移転先となる種地の確保を河川事業側でも行うこと
 - ③ 高規格堤防整備事業と土地区画整理事業等の一体実施における費用負担の在り方について検討すること。
 - ④ 川裏法面の宅地としての利用や、堤防天端道路の建築基準法上の道路としての活用を可能とすること。
 - ⑤ 高規格堤防整備事業と一体的に実施する土地区画整理事業において、住民等の合意形成が円滑に進められるように高規格堤防整備事業の用に供するため使用された土地での建替家屋に対する固定資産税（家屋）の減税措置については引き続き期間延長を行うこと。
- (2) 「都市安全確保拠点整備事業」及び「地域防災拠点建築物整備緊急促進事業」については、地元自治体も含めた事業者への支援ひいては高台まちづくりの推進につなげられるよう、支援対象の拡大や予算確保を行うとともに、モデル地区等における高台まちづくりの実践の中で生じた意見や課題なども踏まえ、地域特性を踏まえた支援についても引き続き検討を行うこと。また、「地域防災拠点建築物整備緊急促進事業」については、事業期間の延長を行うこと。
- (3) 大規模水害時において、首都高をはじめとする高速道路の高架部を、緊急安全確保先の一つとして一時的に活用できるようになったが、引き続き、都、高速道路会社及び地元区等と連携して取組を推進すること。

4 大規模水害時における排水対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・港湾局・下水道局)

東部低地帯における高潮や荒川の洪水等による大規模水害時において、迅速な救助、早期復旧・復興に向けた排水対策を、都と連携して推進すること。

<現状・課題>

東京の東部低地帯では、地盤面が海面あるいは河川水位よりも低い地域が広範囲に広がっているため、高潮や洪水等により、大規模な水害が発生すると、長期間にわたり浸水が継続することが想定される。

このため、都は、「大規模水害時の排水作業準備計画検討委員会」を設置し、国が策定した荒川や利根川などの排水作業準備計画と整合を図りつつ、平成30年3月に公表した高潮浸水想定区域図に基づく、東京都における排水作業準備計画を令和4年8月に公表した。大規模水害発生時には、これらの準備計画を踏まえた排水計画を作成し、排水作業を実施することとしている。

また、大規模水害時にも必要な排水施設となる排水機場等について、耐震・耐水対策を推進するとともに、浸水期間の短縮に向けた排水機能の強化について検討を進めている。

大規模水害発生後、早期に復旧・復興を図るには、速やかな排水により浸水を解消することが重要であるため、国と都が連携して、排水対策を進めていく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 大規模水害時においては、国が主導し都と密に連携を図り、排水計画に基づき速やかに排水を実施すること。
- (2) 大規模水害発生後、速やかに浸水が解消できるよう、国が管理する排水機場の増強について検討すること。
- (3) 浸水期間の短縮に必要な排水機場等の耐水化などについて、財源の措置や技術的支援を講じること。

【協議事項】

施策10 首都直下地震への備え

<国への提案要求内容>

1 建築物の耐震化の推進

1 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

地域防災拠点建築物整備緊急促進事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。

<現状・課題>

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

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

<具体的要求内容>

緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に重点的に取り組む地方公共団体を支援するため、地域防災拠点建築物整備緊急促進事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。

2 住宅の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。

<現状・課題>

首都直下地震の切迫性が指摘されている中、地震発生時に住宅が倒壊した場合、道路閉塞や出火により避難・救援活動が妨げられ、大規模な市街地火災につながるおそれがある。都民の生命・財産の保護及び地域の被害の軽減を図るため、住宅の耐震化のスピードアップを図り、都が定めた目標である令和7年度までに耐震性が不十分な住宅のおおむね解消を達成するため、重点的に促進する必要がある。しかし、住宅・建築物安全ストック形成事業における耐震改修等への国の交付率は、現在11.5%であり十分ではない。

<具体的要求内容>

- (1) 住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。
- (2) 平成18年度の税制改正において、耐震性が確保された良質な住宅ストックの形成を促進するため、昭和57年1月1日以前から所在する、旧耐震基準により建築された住宅に耐震改修を行った場合の固定資産税の減額措置が講じられた。

当該減額措置は、令和4年度の税制改正において2年間延長され、令和5年度末までとされているが、令和6年度以降も延長すること。

また、令和4年5月、10年ぶりに改定された都の新たな被害想定において、新耐震基準の住宅の耐震化が進むと、人的被害や建物被害が更に軽減されることが示されたことから、新耐震基準により建築された住宅についても耐震化を進めることが重要である。このため、耐震改修を行った住宅に係る固定資産税の減額措置の対象外となっている平成13年1月1日以前から所在する住宅についても、減額措置の対象に含めるよう、制度を拡充すること。

2 木造住宅密集地域の整備促進

1 災害に強い都市構造の確保

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

延焼遮断帯の整備を推進するため、必要な財源を確保するとともに補助要件を見直すこと。

<現状・課題>

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

首都直下地震による東京の被害想定では、建物の全壊・焼失は約19万棟にも及ぶとされている。

また、都内には大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域は、約8,600ha存在する。

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

しかし、延焼遮断帯の形成率は約67%、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域（整備地域）の不燃領域率は約65.5%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にある。

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

<具体的要求内容>

木造住宅密集地域において、道路整備と沿道の不燃化を重層的に推進することにより、震災時の延焼拡大を防止し避難路としても機能する「延焼遮断帯」の整備を図るため、

- (1) 「特定整備路線」をはじめとする街路事業について、必要な財源を確保すること。
- (2) 都市防災総合推進事業について、必要な財源を確保すること。
- (3) 都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進について、事業の着手を更に促進するため、補助採択要件を不燃化率70%以上の場合と同程度の安全性の確保と一律にするのではなく、道路幅員に応じた柔軟な採択要件（都の延焼遮断帯形成基準*を参照）にすること。

(例)

・幅員20mの場合、不燃化率60%で補助採択

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

2 地域の防災性の向上

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

木密地域の早期かつ着実な防災性向上を図るため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等に取り組むこと。

特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地において、防災上重要な生活道路の整備やその沿道の不燃化を促進するため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等を行うこと。

<現状・課題>

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

都内には、震災時に大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域が広範囲に分布しており、約8,600ha存在している。

都は、これまでも、延焼遮断帯の形成とともに建築物の不燃化・耐震化を進めてきたが、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域(整備地域)の不燃領域率は約65.5%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にあり、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の不燃化など、地域の防災性の向上を図ることが重要である。

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

また、特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の改善を進めるため、防災上重要な生活道路の整備を促進することで、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進する取組を平成28年度より開始した。具体的には、地域ごとに、震災時の緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動が可能な幅員6m以上の道路や、避難に有効な4m以上の道路(以下「防災生活道路」という。)を計画に位置付けて道路の拡幅整備を計画的に進め、併せて沿道の建替え工事費の一部を助成し、不燃化の更なる加速と道路の整備を進めている。

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

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

さらに、老朽化した木造建築物の建替え等による市街地の安全性向上を図るため、延焼防止性能の高い建築物の建蔽率の制限緩和や防火規制の合理化などを盛り込み平成30年度に改正された建築基準法（昭和25年法律第201号）を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を進めることが重要である。

加えて、木造住宅密集地域の改善を加速するため、道路の拡幅整備などに伴い移転が必要な権利者や、無接道等により老朽建物の建替えが困難な権利者などの生活や既存コミュニティに配慮した、高齢者などが安心して住める移転先を確保するとともに、移転により生じた種地を防災まちづくりに活用する取組を推進する必要がある。

民間建設型都市再生住宅等整備事業については、補助対象となる移転対象地区が限定されていることや、一般住宅等と合築する場合において、設計費の補助割合が面積按分されることから、民間事業者の利用が促進されず、事業の推進が困難となっている。

なお、首都直下地震等による壊滅的な被害の発生を回避できるよう、国と東京都がハード・ソフト両面から連携し、防災まちづくりを強力に推進していくために令和2年1月に設置した「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」においても、課題や今後の取組について幅広く議論し、同年12月には「災害に強い首都「東京」形成ビジョン」をとりまとめた。今後は、ビジョンを踏まえ、安全で魅力的な街並みとなる市街地の形成に向けた取組が必要である。

<具体的要求内容>

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

- (1) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）については、必要な財源を確保するとともに、早期かつ着実に防災性の向上を図るため、共同住宅等への建替えについては、国費率を従来よりも引き上げることや、共同施設整備の対象範囲を全ての建替え規模に対応できるよう、拡充すること。
- (2) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の建替促進事業による戸建てから戸建てへの建替えについて、隣地取得や敷地面積などの要件を更に緩和すること。
- (3) 都市防災総合推進事業において、避難経路転換用地の取得について、道路を新設する場合に幅員4m未満の部分の用地費も補助対象化し、対象地域に関しても、重点密集市街地に限らず設定できるよう要件を緩和すること。
- (4) 一時集合場所等への避難経路となる防災生活道路等の沿道の不燃化促進のため、既存制度の要件緩和に取り組むこと。
 - ・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の延焼遮断帯形成事

- 業における、対象戸数や幅員に関する要件の緩和
- ・都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進における不燃化促進区域や助成対象建築物に関する要件の緩和
 - ・上記又は防災生活道路沿道の不燃化促進に対する助成制度の創設
- (5) 狭あい道路における無電柱化を促進するため、必要な財源を確保すること。

3 道路・橋梁^{りょう}事業の推進

道路・橋梁^{りょう}整備の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

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

<現状・課題>

首都東京は、日本の全人口の1割を超える約1,410万人(令和5年7月1日時点)が生活し、総生産額が全国で最大となっており、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。しかし、都市計画道路の完成率は、約64.7パーセントといまだ道半ばで多くの未完成区間が存在している。また、朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)が区部においては、全国平均約32km/hの半分以下で、国内主要都市と比較して低い水準にある。このことが、慢性的な交通渋滞を生じさせ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招いている。

首都東京の持続的成長に向けて、中長期的な視点を持ちつつ、雇用や消費等の短期的な効果に加え、人やモノの移動時間の短縮による生産性の向上などのストック効果を最大限に発揮する首都東京の道路整備が極めて重要である。

令和元年東日本台風では、河川の氾濫等により道路が寸断され孤立集落が生じるなど、改めて道路ネットワーク整備の必要性が明らかになった。

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

さらに、都では災害に強い都市の実現に向け、首都直下地震の発生が懸念される中、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,500ヘクタールの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路(特定整備路線)の整備を推進している。

<具体的要求内容>

首都直下地震の切迫性を踏まえ、延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となる特定整備路線を重点配分対象事業に位置付けるなど、整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。

- ・整備地域における防災性を向上させる特定整備路線
放射2号線、補助29号線、補助73号線など

4 無電柱化事業の推進

無電柱化事業の推進

(提案要求先 総務省・資源エネルギー庁・国土交通省・観光庁)
(都所管局 建設局・都市整備局)

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るために、無電柱化の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

無電柱化事業は、東京の防災機能の強化や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図る上で重要な事業である。

現在、都道の地中化率は約46パーセントに達しているが、諸外国の都市と比較するといまだ大きく立ち遅れており、特に区市町村道のような狭あいな道路における無電柱化はあまり進展していないため、国や区市町村、電線管理者などと連携し、無電柱化への取組を更に加速させていく必要がある。

このため都は、昭和61年度から8期に渡る無電柱化に関する整備計画を策定するとともに、平成29年には都道府県で初となる東京都無電柱化推進条例を制定し、令和3年には7つの戦略を掲げた「無電柱化加速戦略」を策定するなど、無電柱化を計画的に推進している。

また、激甚化する台風等の自然災害への備えが急務となる島しょ地域では、令和4年1月に策定した「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」に基づき、災害に強い島しょ地域の実現に向け、無電柱化を着実に進めている。

区市町村道においては、あらゆる支援メニューを強化し、都の財政支援を拡充するとともに、木造住宅密集地域などにおいて、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に資する主要な生活道路の整備や、市街地整備事業など、大規模開発から宅地開発まで、まちづくりのあらゆる機会において、無電柱化を促進していく。

また、無電柱化を更に進めるため、企業者向けイベント等の機会を捉えて、都の無電柱化の取組状況や低コスト手法の導入等について、積極的に事業者に対してのPRを実施するなど、民間の技術開発による関係事業者間の競争を促し多様な整備手法や低コスト手法の技術革新を促進していく。

<具体的要求内容>

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフシティ」の実現に向けて、都内全域での無電柱化をより一層推進するため、事業推進に必要な財源の確保と補助率の引上げを図ること。
- (2) 国道においても、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るために無電柱化を一層推進すること。
- (3) 区市町村道等の道幅の狭い道路の無電柱化を促進させるため、更なるコスト縮減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発等を推進すること。

- (4) 無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式など多様な事業手法が活用できるよう、制度設計や電線管理者との調整を行うこと。
- (5) 島しょ地域等において「観光地域振興無電柱化推進事業」について、必要な財源を確保するとともに、対象地域の拡大を図ること。
- (6) 無電柱化事業を一層推進するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策においても、必要な財源を当初予算をはじめ、通常費とは別枠で安定的に確保し、確実に配分すること。
また、5か年加速化対策後も、今後策定される国土強靱化実施中期計画において、当初予算をはじめ、継続的に財源を確保すること。

5 帰宅困難者対策の推進

(提案要求先 内閣府・総務省・財務省・国土交通省)
(都所管局 総務局)

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

<現状・課題>

東京都防災会議の「首都直下地震等による東京の被害想定報告書」（令和4年5月）では、帰宅困難者は約453万人発生すると想定している。

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

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

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

令和4年8月には、内閣府は「帰宅困難者対策に関する今後の対応方針」を公表した。ここでは、帰宅困難者対策の一層の実効性向上を図り、迅速かつ円滑な応急活動を確保するための対応方針を検討していくこととしているが、特に、民間事業者による従業員の一斉帰宅の抑制や利用者保護の徹底とそれに必要な備蓄の推進、民間事業者による帰宅困難者の受入促進、帰宅困難者に対する情報提供など、広域的課題について大きな役割を果たすことは国の責務であり、国をはじめ都や民間事業者を含めた社会全体で取り組む総合的な帰宅困難者対策を推進する必要がある。

また、東京都は新たな被害想定に基づき、令和5年5月に東京都地域防災計画震災編及び東京都帰宅困難者対策実施計画を改定したところである。この中でも引き続き帰宅困難者対策の諸課題に対応していくこととしている。

<具体的要求内容>

(1) 自治体が民間事業者の協力を得ることの障害を取り除くため、法改正を行

い、首都圏だけでなく全国共通の「発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度」の創設を国として早期に実現すること。

- (2) 「帰宅支援」について、要配慮者の特別搬送に関するマニュアルの策定や鉄道運行の早期復旧を図れる体制づくりなどオペレーションに係る検討を進めること。

6 首都直下地震等への備え

1 首都直下地震対策の具体的な推進

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

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

<現状・課題>

平成25年12月、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法(平成25年法律第88号。以下「法」という。)が施行された。

平成26年3月には、法に基づく首都直下地震緊急対策推進基本計画(以下「基本計画」という。)が閣議決定されるとともに、平成27年3月には、基本計画が変更され、首都中枢機能の継続性の確保や膨大な人的・物的被害への対応等に関し、今後10年間で達成すべき減災目標や当該目標を達成するための施策に係る具体目標等が定められた。しかし、当該目標に向け、国が責任を持って取り組む施策が明確になっていない。

一方、平成28年熊本地震や平成30年の大阪府北部を震源とする地震など、相次ぐ大地震等の発生により、避難所等の防災拠点となる施設の耐震化、円滑な物資輸送、り災証明書の発行など、防災対策の実効性を高める上での課題が改めて明らかになった。

また、令和4年5月に、東京都が公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」では、発災後の時間軸に応じた被害の様相を明らかにするとともに、令和5年5月に修正した東京都地域防災計画震災編において、2030年までの減災目標を設定し、その実現に向けた防災対策の充実強化を図ることとした。法では、緊急対策区域又は首都中枢機能維持基盤整備等地区に指定された区市町村を含む都県は地方緊急対策実施計画や首都中枢機能維持基盤等整備計画、特定緊急対策事業推進計画(以下「地方計画等」という。)を作成することができるもの、地方計画等に位置付けられた首都直下地震対策に対する国の具体的な財政上の措置等は図られていない。

加えて、首都機能のバックアップに関しては、基本計画に基づき作成された政府業務継続計画においては、被害想定を上回る事態を想定し、同計画で定められ

ている代替拠点以外の代替拠点への移転に関して、さいたま新都心等の東京圏内の地区のほか、東京圏外も含め代替拠点となり得る地域を対象に、既存の庁舎、設備及び資機材の活用等に係る具体的なオペレーションについて検討していくこととしている。

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

< 具体的要求内容 >

- (1) 首都直下地震をはじめとする災害から首都圏3,500万人を超える住民の生命と財産を守るとともに、国の政治経済の中核機能への打撃を最小限にとどめるため、基本計画に位置付けられた膨大な人的・物的被害への対応や首都中核機能の継続性の確保に関し、国が責任を持って取り組む施策を明確にし、着実に実施すること。
- (2) 地方計画等に位置付けられた、都をはじめ地方自治体が進める首都直下地震対策に対して、具体的な財政上の措置等を講じること。
- (3) さいたま新都心を緊急災害対策本部の代替拠点として位置付けることをはじめ、首都圏を構成する九都府市の集積を生かした、迅速かつ確実に機能し得る首都機能のバックアップ体制の充実・強化を早急に進めること。

2 国土強靱化の推進

(提案要求先 内閣官房)
(都所管局 総務局)

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

< 現状・課題 >

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

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

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

国は、これまで地域計画に基づき実施される取組に対する関係府省庁の補助金・交付金等の交付に当たって、「重点化」・「一定程度配慮」を行ってきた。加えて、地域計画に実施箇所等の具体的な内容が位置付けられた事業への「重点化」を更に進めるとしている。一方で、首都機能はもちろん、医療機能、交通・物流機能、情報通信機能等様々な重要機能の在り方を強靱化の観点から見直し、対策を着実に推進することは、国家的な観点からも大きな意義と責任があり、東京都だけがその責任を負うことは適当ではない。地域計画に位置付けられた取組に対しては、新たな交付金の創設、新規の予算枠の創設、既存事業の補助率かさ上げ等確実かつ具体的な財政措置を講じることが必要である。

< 具体的要求内容 >

地域計画に位置付けられた国土強靱化^{じん}の取組に対して、首都機能の維持・向上という観点からも、新たな交付金の創設、新規の予算枠の創設、既存事業の補助率かさ上げ等、東京都への具体的な財政措置を講じること。

7 マンション防災の推進

(提案要求先 内閣府・国土交通省)
(都所管局 住宅政策本部・総務局・生活文化スポーツ局)

マンションにおける防災力向上のため、日頃の備えや地域との連携等の重要性について普及啓発を強化すること。また、管理計画認定制度の拡充や財政支援などを行うこと。

<現状・課題>

今年近代日本の首都圏に未曾有の被害をもたらした関東大震災から100年の節目であり、より一層、防災に対する住民の意識が高まってきている。

この100年の間に都民の居住形態は大きく変化し、東京都においてはマンションが主要な居住形態として広く普及しており、総世帯数の3分の2の都民がマンション等の共同住宅に居住している。そのため、マンション等の防災力の向上は喫緊の課題であり、東京都地域防災計画震災編（令和5年5月修正）において、マンションの防災力向上について明記した。

一般的に、マンションは、災害に対して強靱性を持つ構造物であるが、東日本大震災の際はマンションの建物自体が損傷を受けていなくても、停電により給水ポンプやエレベーターが停止し、在宅避難が継続できなくなる事態が発生した。またマンションの高層階ほど、家具等の転倒・落下等が多く発生する傾向が見られた。

マンション防災に関連する制度には、マンションの管理の適正化の推進に関する法律（平成12年法律第149号）の改正により創設され、令和4年4月に開始した管理計画認定制度や東京とどまるマンション情報登録・閲覧制度などの自治体独自の制度がある。また、一部の自治体では、避難所として協定を結んだマンションへの設備設置やコミュニティ形成などの取組に対して支援を行っている。

今年8月に公表された「今後のマンション政策のあり方に関する検討会 とりまとめ」（国土交通省）（以下「検討会とりまとめ」という。）では、管理計画認定制度に独自の認定基準を定めている自治体は存在するものの全国的な取組には至っていないこと、自らが居住するマンションの防災対策を知らない居住者も多く存在し、マンションの防災対策の実施や検討が十分でない可能性があること、地域との関わりも十分に確保されていないことが指摘されている。

「検討会とりまとめ」では、管理計画認定制度における防災活動についての認定基準のあり方を検討するとされたが、大規模な地震が発生した際に適切な防災行動をとりうるマンションを増やし、被災後も住民が安心して在宅避難等を継続していくためには、さらなる防災上の備えの推進が必要であるほか、防災に積極的に取り組むマンションがより評価される市場環境の整備を図る必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) エレベーター停止、トイレ使用不可等のマンション特有の課題も踏まえた日頃の備えや、災害時の共助を促進するための地域との連携等の重要性について、国として、普及啓発の取組を強化すること。
- (2) 防災に係る計画の作成・周知や訓練の実施の取組を必須項目とするなど、管理計画認定制度における防災上の視点を高めるよう制度を拡充するとともに、管理計画認定等を取得したマンションが行う、非常用発電設備、エレベーター、給排水・トイレ、備蓄等の防災対策に対して財政的な支援を行うこと。また、こうした防災に積極的に取り組むマンションがより評価される市場の形成に取り組むこと。
- (3) エレベーター等の迅速な点検、復旧のため、業界団体と連携した技術者確保や自治体間の相互支援体制の強化を支援すること。
- (4) 災害時の共助を促進するため、マンション内及び地域コミュニティとのつながり形成に資する支援を強化すること。

【協議事項】

施策11 都市インフラ機能の維持・保全

<国への提案要求内容>

1 道路・橋梁事業の推進

道路施設の予防保全型管理

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

橋梁やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

<現状・課題>

都はこれまで橋梁やトンネル等の道路施設について、5年に一度の定期点検を行い、適切な対策を実施することで重大な事故の発生を未然に防いできたが、多くの道路施設は、高齢化が進み、一斉に更新時期を迎えている。

そこで、これまでに策定した予防保全計画に基づき、計画的に予防保全型管理を実施することで、更新時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、道路網の安全・安心を確保し、将来世代にこれらの社会資本を良好な状態で継承していく必要がある。

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

<具体的要求内容>

- (1) 道路施設の予防保全型管理を推進していくため、長寿命化修繕計画に基づく対策を実施するために必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (2) 区市町村において、橋梁等の長寿命化修繕計画の策定に必要な財源及び同計画に基づく対策を実施するために、必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

2 下水道事業における財源の確保

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 下水道局)

- (1) 下水道事業を継続的かつ計画的に遂行し、安定的に汚水処理や雨水排除機能を確保していくため、下水道施設の老朽化対策に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。
- (2) 管きよの老朽化対策を支援する恒久的な制度として、老朽化対策に係る新たな交付制度を創設すること。

<現状・課題>

東京都では、下水道施設の老朽化対策とあわせて雨水排除能力の増強や耐震性の向上などを図る再構築を推進している。

東京都区部では、延長約1万6千キロメートルにも及ぶ下水道管を管理する中、法定耐用年数50年を超えた管きよの延長が既に全体の約22パーセントに達し、再構築を行わない場合、今後20年間で約69パーセントまで急増する。また、約8割が合流式下水道であるため、管きよの老朽化は、汚水処理機能の低下による住民生活や社会経済活動への甚大な影響のみならず、雨水排除機能の低下による浸水リスクの増大にもつながる。

あわせて、水再生センター・ポンプ所等についても、97施設のうち約3割が稼働から50年を経過している。さらに、事業開始から50年を経過した多摩の流域下水道でも施設の老朽化が進行中であり、老朽化対策は喫緊の課題である。

都における下水道工事は、用地の確保や地下埋設物がふくそうしている等、事業者間の調整や工事の施工が非常に困難であり、事業の着手・完了までに多くの費用と期間を要するため、財源の中長期的な確保が不可欠である。

加えて、口径にかかわらず整備から50年を経過した管きよを交付対象としていた「下水道老朽管の緊急改築推進事業」は、平成29年度末で終了しており、計画的に管きよの再構築事業を推進するための恒久的な交付制度の創設が求められている。

<具体的要求内容>

下水道サービスの継続的かつ安定的な提供のためには、法の規定に基づき国の責務としての国費負担が不可欠である。

- (1) 今後も、下水道事業を継続的かつ計画的に遂行し、安定的に汚水処理や雨水排除機能を確保していくため、下水道施設の老朽化対策に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。
- (2) 老朽化した下水道管が急増する状況においても、首都機能を確保し都民の

安全・安心で快適な生活が確保されるよう、口径にかかわらず、下水道管の老朽化対策を実施できる新たな交付制度を恒久的に創設し、老朽化対策事業を支援すること。

項目 5

スタートアップの推進

【協議事項】

施策12 スタートアップの総合的な支援の推進

<国への提案要求内容>

1 スタートアップ支援の連携と施策の強化

スタートアップ支援の推進

(提案要求先 内閣官房・内閣府・経済産業省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

世界市場で打ち勝つスタートアップを育てていくために、起業数及びユニコーン数の拡大に向けて、都と密接に連携を図りつつ、施策を抜本的に強化すること。

<現状・課題>

世界の変革と成長は、スタートアップが牽引しており、また、スタートアップのイノベーションが社会課題を解決することから、世界では国や都市を挙げてスタートアップのエコシステムを創り出している。

国は、昨年11月に策定した「スタートアップ育成5か年計画」官民による我が国のスタートアップ育成策の全体像をとりまとめた上で、6月に打ち出したいわゆる「骨太の方針2023」においても、スタートアップの推進と新たな産業構造への転換、インパクト投資の促進など具体的な施策展開の方針を明らかにしている。

都も、昨年11月に策定したスタートアップ戦略「Global Innovation with STARTUPS」に基づき、取組を着実に推進しており、今秋11月には「Tokyo Innovation Base (TIB)」のプレオープンを迎える。

世界で打ち勝つスタートアップの育成を強力に進めていくためには、国と都が連携し、オールジャパンで取組を推進するとともに、資金や人材、ノウハウなどの経営資源が不足しているスタートアップに対し、多様な側面からの支援強化を行い、抜本的に施策を強化する必要がある。

<具体的要求内容>

世界を見据えたスタートアップの振興に向け、「スタートアップ育成5か年計画」を着実に進めるとともに、国での施策の検討状況について、適宜、情報提供するなど都と密接に連携し、資金、人材、販路などの多様な側面から抜本的な支援強化を図ること。

2 スタートアップの世界への発信

(提案要求先 内閣官房・内閣府・経済産業省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

起業時から世界を見据え、世界市場に進出するスタートアップを輩出するために、国内外のイベントの利活用、国内スタートアップに関するデータベースの整備など、戦略的な情報発信を一体的に進めること。

<現状・課題>

スタートアップが世界で活躍するためには、優れた技術をもつスタートアップを海外からも的確に認知し把握できるよう、情報を戦略的に発信することが重要である。

国では、「スタートアップ育成5か年計画」において、国内スタートアップの海外展開の強化として、海外のベンチャーキャピタル・スタートアップ・起業家に対し、日本のスタートアップや支援制度に関する情報発信を進めるとしている。

都でも、昨年策定した「Global Innovation with STARTUPS」で、グローバルイベントの開催や海外のグローバルイベントの活用、国内スタートアップに関する情報を英語表記で一元的に扱うデータベースの整備など、国と連携したオールジャパンでの発信を掲げ、取組を進めている。

<具体的要求内容>

2024年5月に都で開催予定の「SUSHI Tech Tokyo 2024」や国内外で開催するスタートアップ関連イベント等を通じた世界に向けた情報発信について都と一体となって取り組むこと。

海外に向けてスタートアップ関連情報を一元化して発信できるよう、グローバルと繋がるプラットフォームを構築すること。

3 イノベーションを起こす場づくりの推進

(提案要求先 内閣官房・内閣府・経済産業省・文部科学省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

「Tokyo Innovation Base」、国機関も入居してスタートアップ支援策を共同して実施するとともに、国の関連施設において、連携した支援プログラム等を展開・推進すること。

<現状・課題>

世界で活躍するスタートアップ企業を数多く生み出すためには、イノベーションを起こす場づくりが重要である。

国では、昨年11月に策定した「スタートアップ育成5か年計画」において、グローバルスタートアップキャンパス構想を示すなど、様々なスタートアップ拠点の設置や計画が進んでいる。

都では、昨年策定した「Global Innovation with STARTUPS」において掲げた、スタートアップ同士が交流し、ベンチャーキャピタル、アクセラレーター、大学、行政等が気軽にアクセスできる場であり、重点的な支援を提供する一大拠点「Tokyo Innovation Base」が今秋11月にプレオープンを迎える。この拠点が効果的な場としていくために、都内各地の拠点とも連携し、多様な支援プログラムを提供するなど、エコシステムの大きなネットワークを創り上げることが重要である。

<具体的要求内容>

「Tokyo Innovation Base」が、スタートアップ同士の交流のみならず、支援プログラムや資金供給、メンタリング等、充実したスタートアップ支援が行われる場となるよう、ベンチャーキャピタルやアクセラレーター、大学、大企業等とともに、国機関も入居してサービスを提供すること。また、国の関連施設との支援プログラムの実施等、連携した取組を進めること。

4 海外投資家の誘致

(提案要求先 内閣府・経済産業省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

海外の投資家や海外ベンチャーキャピタルを呼び込むための環境整備を進めるとともに、プロモーション活動やイベントの実施など、都と連携して海外ベンチャーキャピタル等の誘致活動に取り組むこと。

<現状・課題>

日本のスタートアップへの投資規模は、海外と比べ圧倒的に小さく、グローバル展開へと挑戦・飛躍するためのリスクマネーの供給が不足している。

国では、昨年11月の「スタートアップ育成5か年計画」の第二の柱「スタートアップのための資金供給の強化と出口戦略の多様化」として、スタートアップへの出資の促進を進め、海外の投資家やベンチャーキャピタルを呼び込むための環境整備に取り組むこととしている。

都では、昨年策定した「Global Innovation with STARTUPS」において、国内のみならず海外プレイヤーと連携し、グローバル市場を見据えた資金調達環境を整える仕掛けとして、海外ベンチャーキャピタル等の日本展開をサポートする誘致の仕組みの構築を掲げており、取組を推進している。

<具体的要求内容>

海外の投資家や海外ベンチャーキャピタルを呼び込むための環境整備を進めるとともに、プロモーション活動やイベントの実施など、都と連携して海外ベンチャーキャピタル等の誘致活動に取り組むこと。

5 公共調達の推進

(提案要求先 内閣官房・デジタル庁・総務省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

スタートアップの成長を促進するため、需要の創出や信頼性向上の観点から公共調達の果たす役割を明確にするとともに、スタートアップの更なる参加拡大に向けた調達の仕組みを構築すること。

国が進めているデジタルマーケットプレイスの取組について、都や希望する自治体の実証実験の段階から参加できる仕組みとするとともに、自治体が参画できる法制度の整備を進めること。

<現状・課題>

公共調達の事務については、「公共調達の適正化について」（平成18年8月25日付財計第2017号）のとおり、随意契約によらざるを得ない場合を除き、原則として一般競争入札（総合評価方式を含む。）による調達を行うものとされている。

国が昨年11月に発表した「スタートアップ育成5か年計画」では、スタートアップを育成する際、公共調達の活用が重要であるとの認識が示されている。

また、国では情報システム調達改革検討会を開催し、デジタルマーケットプレイスの検討が進められており、令和5年度中に実証を行い、早期の導入を目指しているが、スタートアップからの公共調達拡大に有効な施策であると考えられることから、すべての自治体が活用可能な具体的な場として強力に推進されたい。

<具体的要求内容>

スタートアップの成長を促進するため、需要の創出や信頼性向上の観点から、都や他自治体も含めた公共調達の果たす役割を明確にするとともに、スタートアップの更なる参加拡大に向けた調達の仕組みを構築すること。

また、国が実証を行うデジタルマーケットプレイスの検討に当たり、都や希望する自治体の実証実験の段階から参加するなど、検討の段階から自治体の参画を得て制度が効果的なものとして構築されるように取り組むこと。

6 アン Entrepreneurship 教育の推進

(提案要求先 内閣府・文部科学省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・総務局・産業労働局)

失敗を恐れず挑戦することを後押しするような教育体系を構築し、初等・中等教育段階も含めた Entrepreneurship 教育を実施すること。

<現状・課題>

これまで国では、次世代 Entrepreneurship 育成事業 (EDGE-NEXT) として、大学等に対してのプログラムを実施してきた。また中小企業庁においても、高校生に向けた「起業家教育事業」として起業家教育プログラムや出前授業を実施している。

また、昨年11月に発表された「スタートアップ育成5か年計画」では、 Entrepreneurship 教育の強化や大学・小中高生へのスタートアップ創出に向けた支援等が示されている。

都では、「Global Innovation with STARTUPS」で Entrepreneurship (起業家性) の育成を取組の柱に据えている。小中学校、高校における継続的な Entrepreneurship 教育実施を進めており、「小中学校向け起業家教育推進事業」として、授業等で起業家教育を行う場合に、必要な内容の検討から実施までの支援を行うとともに、講演可能な起業家や経営者などを派遣している。

しかし、Global Entrepreneurship Monitor の調査では、起業家性を応援する文化は47か国中44位と低く、挑戦者を応援する土壌が構築できていない。また、日本財団の18歳意識調査では、日本の若者の社会変革の意欲は6か国中最下位であった。日本では世界に比べて、社会を変えようという意欲や希望を持っている若者が少ない現状がある。

我が国が現在直面している様々な課題を克服し、社会変革を成し遂げるためには、スタートアップだけでなく様々な分野において変革を生み出す幅広い意味での Entrepreneurship が求められており、こうしたマインドを幼少期から育むことが必要である。

<具体的要求内容>

若者が失敗を恐れず、社会課題の解決をはじめ様々な新しいことに挑戦することを奨励するような教育体系を構築し、これまでは主に高校生、大学生向けが中心となっていた Entrepreneurship 教育について、初等・中等教育段階から実施すること。

また、起業家と触れ合う機会の提供や、PBL型の教育の展開など、実践的な Entrepreneurship 教育を実施すること。

項目 6

国際金融都市・東京の実現、 外国人受入環境の改善

【協議事項】

施策13 金融系企業参入促進にかかる各種支援、戦略的な特区制度等の活用による規制緩和

<国への提案要求内容>

1 スタートアップ支援の推進

スタートアップ支援につながる規制・制度の見直し

(提案要求先 内閣官房)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・産業労働局)

スタートアップが直面する課題を積極的に聴取し、規制改革やルールの明確化、見えない障壁の透明化などにつながる取組を推進すること。デジタルノマドビザを早期に創設するなど、海外高度人材の呼び込みに寄与する在留資格の認定要件等や創業支援制度の規制緩和を行うこと。

<現状・課題>

スタートアップが生み出す新しいビジネスにとって障壁となる既存規制・制度の改革が不可欠である。

国において、「規制改革関係府省庁連絡会議」は、「規制改革推進に関する答申」（令和4年5月27日規制改革推進会議決定）において、「規制改革関係府省庁は、規制改革関係府省庁連絡会議を設置することなどにより連携を強化し、規制改革の実効性を高める」こととされたことを踏まえ、関係府省庁間の連携を強化し、政府全体として強力な規制改革の推進体制を構築するため設置された。

都では、昨年11月のGlobal Innovation with STARTUPSにおいて、スタートアップのニーズに寄り添った伴走型の規制緩和やルールメイク・事業支援の推進を進めている。

国においても、令和4年度の「規制改革実施計画」を定めており、スタートアップの規制・制度見直しについても言及されている。

<具体的要求内容>

スタートアップが直面している規制について、これまで以上に積極的に聴取すること。また、東京都や他自治体等が把握した規制や明確化されていないルール・慣行等についても、随時把握できるような体制とし、積極的に規制改革やルー

ルの明確化、見えない障壁の透明化などにつながる取組を推進すること。高度外国人材やその配偶者が日本で活躍できるための在留資格の認定要件等に係る規制緩和措置、外国人創業活動促進事業の条件緩和について、検討を進めること。また、スタートアップとの協業や国内企業との交流等を通じたイノベーションの促進を図るため、デジタルノマドビザの早期実現を図ること。なお、検討に当たっては、国内のスタートアップ等との交流や、国内企業と契約して報酬を受けること（必要に応じ、一定の要件を設ける）などを可能とすること。

2 国際金融・経済都市の実現

(提案要求先 内閣府・金融庁・法務省・財務省・厚生労働省)
(都所管局 スタートアップ・国際金融都市戦略室・財務局)

東京が世界をリードする国際金融都市として輝くための都の抜本的な取組を支援し、東京に必要な資源を集中的に投入すること。

<現状・課題>

都では、令和3年11月に策定した「国際金融都市・東京」構想2.0に基づき、スピード感を持って施策を展開している。

都が世界をリードする国際金融・経済都市として輝くためには、都のみならず国、官民連携金融プロモーション組織である「FinCity.Tokyo」、民間の関係事業者が一体となってこうした施策に取り組むことが不可欠であり、国の対応が期待される税制見直しや規制緩和などについて、以下の項目を要望する。

<具体的要求内容>

- (1) 金融系外国人材等が安心して活躍できる生活環境を整備するため、高度金融人材等のニーズにかなった家事使用人利用の促進を図るため、特区による高度人材の家事使用人や親の帯同要件の更なる規制緩和を実現すること。
- (2) ビジネス環境が充実したポテンシャルの高い都心の国有地など、産業の活性化に資する拠点等となる場を確保すること。
- (3) 国際的なリモートワーカー（いわゆる「デジタルノマド」）が入国可能となる在留資格の創設に向けた検討を加速し、早期に実現を図ること。なお、検討に当たっては、イノベーションを促進する観点から、デジタルノマド人材がスタートアップとの交流や協業等が可能となるような活動を認めること。

【協議事項】

施策14 外国人の受入環境の整備促進

<国への提案要求内容>

中小・小規模事業者のキャッシュレス化の推進

(提案要求先 財務省・経済産業省)
(都所管局 産業労働局)

キャッシュレス化の中小・小規模事業者への更なる普及促進に向けた環境整備を図ること。

<現状・課題>

事業者は、原材料高や原油高による経営状況の悪化や、コロナ禍からの急速な需要の回復による人手不足など、様々な問題に直面している。

キャッシュレス化の推進は、非接触による感染リスクの低減、レジや現金管理・集計業務の短縮などの業務効率化、購買データの利活用による売上増加など、人手不足への対応や生産性の向上が期待される。

国は、令和元年10月1日の消費税率引上げに伴い、需要平準化対策として、キャッシュレス対応による生産性向上や消費者の利便性向上の観点も含め、令和2年6月30日まで、中小・小規模事業者による「キャッシュレス・消費者還元事業」を実施したところである。こうした取組を通じて、キャッシュレス決済の普及は進展しつつあるが、キャッシュレス決済の手数料負担が重いこと等が更なる普及の課題となっている。キャッシュレス決済の利用拡大のためには、こうした中小・小規模事業者の現状を踏まえ、キャッシュレス化の更なる普及促進に向けた環境整備が必要である。

<具体的要求内容>

中小・小規模事業者のキャッシュレス化を推進するため、キャッシュレス決済の手数料負担低減などの環境整備を図ること。

【協議事項】

施策15 国立公園の活用

<国への提案要求内容>

国立公園の活用

(提案要求先 環境省)
(都所管局 環境局)

- (1) 東京にある三つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進め、世界の旅行者が長期滞在したいと望む地とすべく、アクセス改善を含む積極的な観光振興を図ること。
- (2) 国立公園事業等、本来国が実施すべき事業については、国が着実に実施するとともに、対象を拡大すること。やむを得ず都が行う場合には、それに見合う財源を措置すること。

<現状・課題>

都心部に近接する東京の国立公園は、国内外から年間約1,700万人の観光客が来訪しているが、その魅力や自然の豊かさについての認知度は高くなく、アクセスや利用のための施設も限られているなど、ポテンシャルが十分に引き出されているとは言えない。

一方、国は観光振興について、国立公園のナショナルパークとしてのブランド化を目指す「公園満喫プロジェクト」を推進しており、この中で阿寒摩周国立公園など、先行して対象となった全国8か所の国立公園において重点的な投資を行っているが、8公園に準じる公園として追加で対象となった富士箱根伊豆国立公園も含め、東京の国立公園への対応はいまだ十分ではない。

国立公園事業については、平成17年度にそれまで都道府県に措置されてきた補助金制度が廃止され、国が直轄事業として執行することとなったが、その対象事業は限定的なものとなった。

さらに、国が行うとした事業の進捗も、極めて不十分であるため、現在、国立公園施設の老朽化が進行している。

一方、都が事業を実施するに当たっては、国立公園整備事業等を対象に平成27年度に自然環境整備交付金が、平成29年度に環境保全施設整備交付金がそれぞれ整備されたが、いずれも国の予算は十分なものと言えず、必ずしも継続的な措置とは言えない状況である。

については、各地域の実情やニーズ、あるいは利用の状況等に応じて、国立公園を適正に活用していくために、次の取組を早急に進めることが必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 東京にある三つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進めるため、「国立公園満喫プロジェクト」等により計画的・集中的な投資を行うこと。

また、国立公園内のアクセスや回遊性を向上させる歩道整備、エコツーリズム推進のための人材育成等、地域の観光振興のために都や地元自治体が行うハード・ソフト対策について支援策を講じること。

その際、国立公園の豊かな自然環境の次世代への確実な継承を念頭に置き、保護と利用のバランスを十分に図ること。

- (2) 国立公園の事業は、自然公園法上、国が執行することが原則であることから、これらについて、着実にを行うとともに、事業の対象を拡大すること。

さらに、東京都域の利用施設整備に係る国立公園事業について、国による執行が一部に限られ不十分なこともあり、これまで東京都が担ってきた経緯がある。こうした現状に鑑み、やむを得ず都が行う場合には、必要な財源を措置するとともに、執行のための協議を一括で行うなど、迅速に事業が行えるよう制度の運用を図ること。

また、国立公園整備事業を対象にした地方自治体に対する自然環境整備交付金及び環境保全施設整備交付金については、十分な予算措置を図り、継続的な支援を行うこと。

項目 7

エネルギー・脱炭素化の推進

【協議事項】

施策16 エネルギーの安定確保、脱炭素社会の実現

<国への提案要求内容>

1 電力需給ひっ迫への対応

(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・環境局)

- (1) 小売電気事業者等が行う節電マネジメント（デマンドレスポンス）への支援を行うこと。
- (2) 電気・エネルギー料金の高騰抑制対策を講じること。
- (3) エネルギーの安定供給の確保に向けた対策を講じること。

<現状・課題>

世界のエネルギー情勢は、ロシア・ウクライナ情勢により一変し、国際的なエネルギー価格の高騰を背景にエネルギー安全保障をめぐる情勢は緊迫度を増しており、エネルギー自給率の重要性が高まっている。

一方、気候変動問題への対応の重要性は変わることはなく、欧米各国は、エネルギーの脱炭素化を加速させることで、この気候変動問題とエネルギー危機の二つの課題へ対応しようとしている。

G7をはじめとする欧米各国では、ロシアに対する制裁強化としてエネルギー分野のロシア依存度の低減を進める中、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ている。

我が国においてもエネルギー安全保障という課題が顕在化する中、欧米各国と同様に、深刻な気候危機と長期化のおそれがあるエネルギー危機という二つの危機に対応していくことが必要となっており、エネルギー政策に大きな責任と役割を持つ国の役割が決定的に重要である。

こうした中、令和4年には、3月に電力需給ひっ迫警報、6月に電力需給ひっ迫注意報が発令され、夏季・冬季ともに予備率の確保が憂慮されたが、国民・事業者の協力により当面の需給バランスは緩和された。令和5年の夏季にも、東京エリアの予備率の確保が憂慮される状況となったが、東京エリア限定の節電要請がなされ、電力需給ひっ迫の危機は回避された。

今冬についても、厳寒による電力需要の高まりや、発電所の不測の計画外停止による供給力の減少などの要因により、電力需給のバランスが崩れる可能性があることから、引き続き予備率確保は喫緊の課題である。

この状況を克服できるか否かは、東京のみならず、我が国全体の社会経済活動に

大きな影響を及ぼすことから、危機感を都民、事業者、自治体等と共有し、力を合わせて目前に迫る危機を乗り越えていく必要がある。直面する電力危機を乗り越えるため、都は、H T T（電力を減らす、創る、蓄める）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補正予算等による財政支援の更なる強化などの取組を実施している。

また、令和4年2月以降、原材料価格の上昇や円安の影響等によるエネルギー等の価格上昇が東京及び我が国の経済や都民・国民生活に大きな影響を及ぼしている。電力や都市ガス・L P ガスなどのエネルギーは都民生活及び事業活動の基盤であり、都民・国民生活への影響を最小限にとどめるため、喫緊の課題である各種エネルギー料金の高騰抑制が不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 小売電気事業者等が行う節電マネジメント（デマンドレスポンス）への支援
- 国は、令和4年8月から節電プログラム（電気利用効率化促進対策事業）を実施し、小売電気事業者を通じて節電や電気の効率的な利用を促す取組を支援したが、引き続き電力需給ひっ迫に備えた取組を検討すること。さらに、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だけではなく、需要家主導でデマンドレスポンスが実施できるような制度を構築すること。

また、令和5年4月施行の改正省エネ法で、大規模需要家のデマンドレスポンスの実施報告を義務化した。また、デマンドレスポンスを実施した需要家がインセンティブ等のメリットを享受できる仕組みを構築すること。

- (2) エネルギー料金の高騰抑制対策

低圧、高圧電力の電気料金及び都市ガス料金については、国による価格高騰抑制対策として、電気・ガス価格激変緩和対策事業が実施されてきたが、令和6年度においても、燃料価格の推移を踏まえ、必要に応じ、事業実施期間の延長など、社会情勢に応じた柔軟な対応に努めること。

一方、特別高圧電力の電気料金及びL P ガス料金については、第8回物価・賃金・生活総合対策本部において、各自治体が「電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金」を活用して支援することとされたが、各自治体単位での支援は、各行政区域内の特別高圧・L P ガスの契約件数や使用形態が全く異なる状況にあることに加え、各自治体単位でこれらの情報を得ることが困難である。また、給付金額や給付方法が自治体により大幅に異なることが想定され、公平性の観点から問題がある。

さらに、特別高圧電力への支援策においては、小売電気事業者が供給地域全体で統一の対応を採らねばならない性質上、都道府県単位で小売電気事業者を通じた支援を行うことができない状況にある。

また、L P ガスへの支援策についても、L P ガスの消費者を把握している販売事業者の中には、自治体の区域を越えて販売を行う事業者もあり、各自治体で異なる支援策の対応において大きな負担がかかるなどの課題がある。

そのため、特別高圧電力の電気料金及びL P ガス料金の価格高騰対策

は、低圧、高圧電力の電気料金及び都市ガス料金と同様に、国の責任において負担軽減策を講じること。

(3) エネルギーの安定的供給の実現に向けた対策

将来に渡る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靱なエネルギー需給構造へと転換していく必要があるため、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に、安定した供給力の確保、強固な電力ネットワークやシステムの整備をはじめとした必要な方策を早急に講ずるとともに、脱炭素化への対応にも併せて取り組むこと。

また、国は第6次エネルギー基本計画において、2030年度時点で火力発電の比率を現行の76%程度から41%程度まで減少させることとし、再生可能エネルギーなどによる非化石発電の比率は、従来の44%を59%に上げることが明記しており、この実現に向けて着実に取組を進めること。また、2030年に向けては、脱炭素化への過渡期であることから、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、電力需給ひっ迫を引き起こさないための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。

2 気候変動対策の推進

1 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・資源エネルギー庁・環境省)

(都所管局 環境局・産業労働局)

蓄電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。

<現状・課題>

「2050年実質排出ゼロ」の実現に向けて、需給両面の取組を進めることが不可欠である。

供給面の取組では、都外からの電力供給のみに頼るのではなく、太陽エネルギー等の再生可能エネルギー、コージェネレーションシステム等の省エネルギーかつ高効率な電源の普及拡大などにより、更なる省エネルギーの推進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。あわせて、熱の脱炭素化技術の早期の実用化・普及に向けた環境整備をすることが必要である。

需要面の取組では、省エネ対策に加え、再生可能エネルギーの導入拡大に伴う出力変動の増大に備え、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デマンドレスポンス、調整力や供給力の提供が可能な蓄電池等のエネルギーマネジメントの取組を推進していく必要がある。

<具体的要求内容>

蓄電システムの普及

蓄電システムは、非常時の電源として活用できるほか、太陽光発電システムとの連携により、建物や地域でのエネルギーの自家消費拡大にも有効である。また、再生可能エネルギー普及に必要な調整力や供給力としての役割も期待されている。

国は、蓄電システムの導入促進及び蓄電システムも活用した調整力や供給力の創出推進に向けて、設置費用に対する補助額等を拡充するとともに、継続的に実施できる規模の予算措置を行うこと。

2 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源供給設備について、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、2020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76,000トンと推計されている。

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。

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。

<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

電源供給設備について、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。

3 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)

ZEV（ゼロエミッションビークル：電気自動車等）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、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。

<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、2021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48.8%（軽自動車を含めて45.9%）、うち走行中にCO₂を排出しないZEVについては登録車で4.7%（軽自動車を含めて4.0%）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。

2022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言えない。このため、ZEVの普及に向けては、充電設備や水素ステーションの整備を促進し、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。

超急速充電器の最大出力の上限は、電気事業法に基づく「電気設備の技術基準の解釈」によって制約を受けていて、一定出力以上の充電器の製造・開発が進みにくい状況となっていることから、超急速充電器の導入の足かせになっている。

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。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。

<具体的要求内容>

電気自動車の充電設備など、ZEVのエネルギー供給インフラの整備を図ること。

- (1) 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、最大電圧が直流450Vに規定されており、高コストな対策をとらなければ、通常出力90kW超の充電器の製品化は難しく、超急速充電器の導入が進まないことから、該当制度の規定を緩和すること。
- (2) 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。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。

4 再生可能エネルギーの本格的な普及拡大

(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 環境局・産業労働局)

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。

<現状・課題>

パリ協定の発効以降、世界的に脱炭素社会の実現に向けた気運が高まっている中、先進諸国を中心に大幅な温室効果ガスの削減に加え、再生可能エネルギーについても、これまで以上に高い中期目標を掲げる動きが広がっている。令和5年3月にはIPCCの第6次評価報告書が公表され、各国はこれを踏まえてパリ協定に基づき、2035年の削減目標を2025年までに国連に提出することが求められた。令和5年5月のG7広島サミットでは、再生可能エネルギーについて、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。

また、企業においてもRE100等、再生可能エネルギーを積極的に調達しようとする動きが高まっている。

国は、令和2年10月の『2050年カーボンニュートラル宣言』や令和3年4月の「2030年度の温室効果ガス46%削減、更に50%の高みを目指して挑戦を続ける新たな削減目標」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。

再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法（平成23年法律第108号。以下「再エネ特措法」という。）に基づく固定価格買取制度（以下「FIT制度」という。）が平成24年7月から開始され、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。令和4年には再エネ特措法が改正され、FIT制度に加えて、新たに、市場価格をふまえて一定のプレミアムを交付する制度（FIP制度）の創設など、見直しが行われている。

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年法律第八十九号。以下「再エネ海域利用法」という。）」が令和元年4月に施行し、全国各地で促進区域の指定が進んでいる。

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、太陽光発電設備は、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。設備の中の太陽光パネルには、鉛などの有害物

質が含まれていることから、環境汚染防止の観点から、適正な処理を担保するとともに、環境負荷削減の観点からも住宅用太陽光発電設備の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。

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

また、消費者の取組として環境に配慮した電力選択を喚起するとともに、国や電気事業者は、適切な情報発信と消費者ニーズに即した情報提供を行うことが求められている。

こうした状況に加えて、ロシア・ウクライナ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。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「創る」そして「蓄める」取組は不可欠である。国は、令和3年10月に閣議決定した第6次エネルギー基本計画において、2030年の電源構成に占める再生可能エネルギーの割合を36～38%としつつ、あわせて、再生可能エネルギーの研究開発の成果の活用・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>

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。

現在、「ノンファーム型接続」を導入するなど日本版コネクト&マネージの検討・実施や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な系統接続ルールの抜本的な見直しにより既存系統の活用が進められている。発電された再生可能エネルギーのを最大限活用するため、再生可能エネルギー優先接続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。

電気事業法の改正により、大型蓄電池から放電を行う事業が発電事業に

位置付けられ、蓄電所の定義も新たに加わった。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。系統用蓄電池の導入拡大に向けて支援策を継続するとともに、導入がさらに円滑に促進するよう、蓄電池設置事業者の工事費負担金の軽減、充電制御方法や系統接続ルールの整備、系統用蓄電池の適地の情報公開等を行うこと。

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、全国各地で既に出力抑制が実施され、さらに、東京電力管内においても出力抑制の可能性が示されている。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で踏まえ、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。

5 水素社会の実現に向けた取組の加速

(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)

- (1) 改定後の「水素基本戦略」を踏まえ、水素社会の実現に資する具体的な施策が早期に実施されるようロードマップを作り、国として最大限の役割を果たすこと。加えて「グリーンイノベーション基金」も活用しながら、大規模な水素需要創出、大量かつ安定的な水素供給の確立に向けた取組や技術開発支援を進めるなど、水素の社会実装化に向けた取組を加速すること。
- (2) 今後、運輸部門では、商用車などの大型車両が水素需要の中心となることが想定されることから、需要に応じた供給体制を確実に構築していく必要がある。

このため、特に大型車両に対応可能な水素ステーションの整備の進め方等について、都や自治体、業界団体等と議論する場をつくり、連携して取り組むこと。水素ステーションに対する財政支援を継続的に行うとともに、都市部における水素ステーション整備、運営の困難性に鑑みて、障壁の設置や土地賃借料など、整備、運営に不可欠な経費に対しても支援を拡大すること。供給能力増強に伴う工事費及び休業損失、経年による機器交換費等、水素ステーションを継続的に運営するために必要な支援を行うこと。

- (3) 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、公道と水素充填設備との保安距離規制や障壁の高さの基準見直し、保安検査の方法等の更なる緩和を進めること。

高圧設備の使用時間に応じた補修に係るコスト低減に向け、関連業界等への働きかけを実施するとともに、機器の耐久性向上に資する技術開発を支援すること。また、補修の時期や費用を評価する仕組みと評価人材の育成を検討すること。

(4) 脱炭素社会実現の柱となるグリーン水素について、製造・利用するための設備導入への財政支援を継続的に実施するとともに、水素利用に関する規制緩和、運用コストへの支援及び製造コスト削減に向けた技術開発を進めること。また、グリーン水素の環境価値の評価を確立し、活用に向けた仕組みを検討するとともに、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。

<現状・課題>

ロシア・ウクライナ情勢によりエネルギーの安定供給がいとやすしく脅かされている中、資源の少ない我が国におけるエネルギーの課題を改めて認識した上で、エネルギーの産業の構造を変えるような取組を今から実行し、「脱炭素社会」を実現することが求められている。

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CO₂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5年2月に「GXに向けた基本方針」を決定し、令和5年6月には、「水素基本戦略」が改定され、加えて、「水素産業戦略」も示された。また、令和5年3月には「水素保安戦略（中間とりまとめ）」も公表された。

現在、家庭用及び業務・産業用燃料電池や燃料電池自動車・バスなど、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) 改定後の「水素基本戦略」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、強力で推進するための施策について、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。また、

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（中間とりまとめ）」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。今後10年間に官民による150兆円超のGX関連投資を引き出すべく、国による20兆円規模の先行投資を行う方針が示されたことも踏まえ、これらの基金や投資を、東京など水素の利活用ポテンシャルの高いエリアで重点的に活用する方向を示すこと。様々な機能を集積する東京のような大都市が水素の利活用を進めるモデルケースとなるよう、国として適切にサポートすること。

加えて、水素の活用による熱の脱炭素化の検討を進めるとともに、燃料電池の多用途活用、水素の燃焼での利用、産業分野での利用、水素等を活用した発電など、様々な分野で水素利用につながる技術開発を促進すること。水電解装置や燃料電池等の開発については、東京の中小企業の優れた技術を活用する方向性を示すこと。

- (2) 今後、運輸部門では、商用車などの大型車両が水素需要の中心となることが想定されることから、需要に応じた供給体制を確実に構築していく必要がある。

このため、特に大型車両に対応可能な水素ステーションの整備の進め方等について、都や自治体、業界団体等と議論する場をつくり、連携して取り組むこと。

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、水素ステーションの併設、転換のために行う既存設備等の撤去・移設、また、燃料電池バスの更なる普及や燃料電池トラックなどの商用車両の実装化を見据え、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填を実施する水素ステーションや水素充填圧力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。

既存ガソリンスタンド等に水素ステーションの併設や急速充電器等の設置、ZEVレンタカー・カーシェアの導入を図るなど、マルチエネルギーステーション化に向けた取組を加速すること。

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。

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。

燃料電池バス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や、第三者が水素ステーションを整備し、ガソリンスタンド事業者に運営委託する仕組みなど、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カ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。

整備済み水素ステーションの過半を占める中規模区分の運営経費の補助金額の上限が、令和5年度より100万円減額されているが、補助金額については、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見定め、時宜に合った対応とすること。とりわけ、中小企業には十分な配慮をすること。

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。

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。

- (3) 「規制改革実施計画（令和2年7月17日閣議決定）」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こと。加えて、公道と水素充填設備との保安距離規制に関して、ディスプレイと公道との離隔距離の短縮を可能とする新たな代替措置が例示基準へ追加されたが、ガソリンスタンド並みの更なる緩和（現状の5mから4m）を進めること。また、障壁の高さに関してガイドラインが示されたが、一般的に適用可能な例示基準等についても見直すことで緩和の実効性を図ること。

水素ステーションの保安検査方法について事業者負担の軽減、営業休止期間の短縮をより一層進めること。

現状では保安検査に2週間程度を要し、その間の営業ができない上、約1,500～3,000万円の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、これまでの水素ステーションにおける故障や事故の発生状況を踏まえ、保安検査の頻度を数年に一回にすることや、検査方法を簡素化する等さらなる緩和を進めること。

使用期間の制限のない、疲労破壊の蓋然性が低い蓄圧器については、高額な経費を要する開放検査ではなく、外観検査と気密検査のみに代える、日常点検が行われている緊急離脱カップラーの検査頻度を毎年から数年に一回の頻度にするなどの見直しを図ること。あわせて圧縮機のオーバーホールなど高压設備の使用時間に応じた補修にかかるコスト低減に向け、関連業界への働きかけを実施するとともに、機器の耐久性向上に資する技術開発の支援を行うこと。また、補修の時期や費用を第三者が評価する仕組みとともに、評価が行える人材の育成を検討すること。

- (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、市街地での水素の貯蔵可能量に関する規制や技術開発、コスト低減、環境価値の確立など様々な課題がある。このため、グリーン水素を製造、利用するための設備導入へ財政支援を継続的に実施するとともに、水素の利用拡大に向けた規制の見直し、グリーン水素の製造設備・利用設備の運用にあたっての燃料費差への支援その他運用に係るコストに対する支援や製造コスト削減に向けた技術開発を進めること。グリーン水素を合成燃料に活用することで、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についても進めること。加えて、グリーン水素の環境価値の評価を確立し、認証やクレジット化を促進するとともに、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を検討すること。また、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。

項目 8

デジタル・トランスフォーメーション（DX）の推進

【協議事項】

施策17 経済発展と社会的課題の解決を両立して

いく新たな社会の実現

<国への提案要求内容>

1 自治体デジタル・トランスフォーメーション (DX) 推進計画に基づく取組に対する支援

(提案要求先 デジタル庁・総務省)

(都所管局 デジタルサービス局)

- (1) 「自治体デジタル・トランスフォーメーション (DX) 推進計画」 (以下「自治体DX推進計画」という。) に基づく施策を確実に実施するため、適切な情報共有等を通じて、地方自治体の計画的な取組を支援すること。
- (2) 統一・標準化を進めていくに当たっては、デジタル基盤改革支援補助金の上限を設けず、区市町村に対する必要な財源を措置すること。
- (3) 標準準拠システムへの移行については、区市町村の過度な負担とならないよう、「移行の難易度が極めて高いと考えられるシステム」の適用を速やかに行うとともに、大都市特有の事務を有する区市町村の状況を踏まえた柔軟な移行完了期限の設定など、必要な措置をとること。
- (4) ガバメントクラウドの運用に当たっては、現在の運用経費等の縮減が実現できるよう、利用料の引下げなど、必要な措置をとること。

(5) 区市町村の移行作業の実施に当たって開発事業者等が確保できず、国が定める期限内に標準準拠システムへの移行ができなかった場合においても、デジタル基盤改革支援補助金の全額返還等が求められないよう措置すること。

<現状・課題>

地方自治体においては、令和4年9月に国が改定した「自治体DX推進計画【第2.0版】」に基づき、行政サービスについて、デジタル技術やデータを活用して、住民の利便性を向上させるとともに、デジタル技術やAI等の活用により業務効率化を図り、人的資源を行政サービスの更なる向上に繋げていくことが求められている。

都が令和4年度に実施した区市町村に対するアンケート・ヒアリング（以下「アンケート等」という。）によると、計画に基づく取組を着実に推進するに当たり、今後のスケジュールの詳細など、より具体的な情報を求める意見があがっている。

国は、「地方公共団体情報システム標準化基本方針」において、「移行の難易度が極めて高いと考えられるシステムについては、デジタル庁及び総務省において、当該システムの状況を十分に把握した上で、標準化基準を定める主務省令において、所要の移行完了の期限を設定することとする」などの見直しを図ったが、「移行の難易度が極めて高いと考えられるシステム」の適用を速やかに行うことや、柔軟な移行完了期限の設定など、区市町村の負担軽減をさらに図る必要がある。

また、制度所管府省庁より、令和5年3月までに各種標準仕様書が公表又は改定されたことを受け、一層、業務担当部門を含む全庁的な連携の下で取組を推進していくことが求められているところであるが、業務担当部門の主体的な取組につなげるために、制度所管府省庁からの個別の具体的な説明を求める意見もある。

こうした課題の解決に資するため、国としても情報政策所管省庁が今後の取組スケジュールについて積極的な情報共有を行うとともに、標準化・共通化の取組については制度所管府省庁とも連携し、都道府県及び基礎自治体の業務担当部門に対し、説明会の開催等により主体的な取組を促すなど、情報共有等の取組の強化を図るべきである。

また、国は、国が整備する共通的な基盤を提供する複数のクラウドサービスの活用に向けた標準準拠システムへの移行や申請管理システム導入に係る経費等について、地方公共団体情報システム機構に「デジタル基盤改革支援基金」を設け、当該基金を通じて地方自治体に対し、財政支援（デジタル基盤改革支援補助金）を行っているが、アンケート等によると、依然として多くの地方自治体から支援の拡充を求める意見があった。地方自治体におけるDXを推進するに当たり、情報システムの標準化・共通化や行政手続のオンライン化は一体となって取り組む必要があることから、これらの経費については地方自治体ごとの取組に差が生じることがないように、人口規模に応じた補助基準額の上限の設定を見直すとともに、

対象事業に係る経費を全額補助とするべきである。

なお、国において、令和3年度から令和4年度にかけて実施した先行事業として、8市町の基幹業務等システムについて、ガバメントクラウド利用の検証を実施したが、ガバメントクラウドに移行してコスト増となるケースも見られ、利用料の引下げなどの措置も必要である。

さらに、「デジタル基盤改革支援補助金（地方公共団体情報システムの標準化・共通化に係る事業）に関するQ&A（第5版）」では、「正当な理由なく令和7年度までの移行ができなかった場合には、交付決定の取消しや補助金の返還等が必要となる場合がある」とされているが、開発事業者等が確保できず、国が定める期限内に標準準拠システムへの移行ができなかった場合においても、補助金の返還等が求められることが懸念されており、全額返還等が求められないよう措置するべきである。

<具体的要望内容>

- (1) 地方自治体が計画に沿って着実に取組を推進できるよう、情報政策所管省庁が今後の取組スケジュールについて積極的な情報共有を行うとともに、標準化・共通化の取組については制度所管府省庁とも連携し、都道府県及び基礎自治体の業務担当部門に対し、説明会の開催等により主体的な取組を促すなど、地方自治体の計画的な取組を支援すること。
- (2) 統一・標準化を進めていくに当たっては、地方自治体ごとの取組に差が生じることがないように、人口規模に応じた補助基準額の設定を見直すとともに、デジタル基盤改革支援補助金の上限を設けず、区市町村に対する必要な財源を措置すること。
- (3) 標準準拠システムへの移行については、稼働予定時期が集中することにより、区市町村の過度な負担とならないよう、「移行の難易度が極めて高いと考えられるシステム」の適用を速やかに行うとともに、大都市特有の事務を有する区市町村の状況を踏まえた柔軟な移行完了期限の設定など、必要な措置をとること。
- (4) ガバメントクラウドの運用に当たっては、ガバメントクラウド先行事業の検証も踏まえ、現在の運用経費等の縮減が実現できるよう、利用料の引下げなど、必要な措置をとること。
- (5) 令和7年度までの統一化・標準化に向けた区市町村の移行作業の実施に当たり、移行作業が集中し開発事業者等が確保できず、国が定める期限内に標準準拠システムへの移行ができなかった場合においても、デジタル基盤改革支援補助金の全額返還等が求められないよう措置すること。

2 「スマート東京」実現に向けた高速モバイルインターネット網の早期構築等

(提案要求先 総務省)
(都所管局 デジタルサービス局)

- (1) 5Gによる高速モバイルインターネット網の構築に向け、国が掲げる基地局数、基盤展開率の目標を早期かつ着実に達成すること。また、周波数帯別の内訳を含めた都道府県別の整備状況を示すこと。
- (2) 島しょ地域や山間部にも高速モバイルインターネット網をくまなく行き渡らせるため、基地局設置後も高速モバイルインターネット網が継続的に利用できるよう、実効性のある財政措置を講じること。

<現状・課題>

(1) 周波数帯別5G整備状況の開示

5Gによる高速モバイルインターネット網の整備は、国民のQOLを向上させるために必要不可欠である。

国においても、少子高齢化・過疎化といった課題に対し、デジタル実装を進め、都市の活力と地方のゆとりの両方を享受できる「デジタル田園都市国家構想」の実現に向け、デジタル基盤の整備を促進している。

都ではデジタルの力で東京のポテンシャルを引き出し、都民が質の高い生活を送ることができる「スマート東京」の実現を目指している。

大容量かつ高速通信を必要とする5Gサービス市場は、今後大きく拡大することが見込まれ、「超高速」「超低遅延」「多数同時接続」といった5Gの特長であるsub6帯やミリ波帯などの周波数帯の整備は、「スマート東京」実現の上で不可欠である。

そのため、都では、基地局数、基盤展開率、人口カバー率の都道府県別整備状況の開示を求めてきたが、「5Gの整備状況（令和3年度末）」（令和4年10月21日）では、都道府県別の人口カバー率のみが公表され、東京都は99.5%であったものの、周波数帯別の内訳を含めた都道府県別の整備状況が開示されていない。

(2) 補助制度の対象拡大

高速モバイルインターネット網は基幹的公共インフラであると同時に、その利用はユニバーサルサービスとされるべきである。しかし、島しょ地域や山間

部などでは、地理的条件により電力や光回線の確保が難しいことや維持管理費等の負担の課題があり、無線通信事業者の自発的な基地局整備につながりにくい。

については、次の事項について特段の措置を講じられたい。

<具体的要求内容>

- (1) 5Gによる高速モバイルインターネット網の構築に向け、国が掲げる基地局数、基盤展開率の目標を早期かつ着実に達成すること。また、周波数帯別の内訳を含めた都道府県別の整備状況を示すこと。
- (2) 島しょ地域や山間部にも高速モバイルインターネット網をくまなく行き渡らせ、基地局設置後も高速モバイルインターネット網が継続的に利用できるよう、太陽光パネル及び蓄電池等による電力確保策並びに衛星通信を活用した電波のエリアカバーの方策について、補助制度に組み込むなどの見直しを行うとともに、実効性のある財政措置を講じること。

3 「スマート東京」実現に向けた官民連携データプラットフォームの構築

(提案要求先 デジタル庁)
(都所管局 デジタルサービス局)

国が進める分野間データ連携基盤と都や他の地方公共団体の整備するデータ連携基盤との円滑な連携など、都が取り組む官民連携データプラットフォームの構築を支援すること。

<現状・課題>

都は、「スマート東京」（東京版 Society 5.0）の実現に向けて、都が保有するデータに加えて、都内の区市町村、関係機関、民間企業等から得た官民の多様なデータを元に、都民のQOL向上に資するサービスの創出を支援する「東京データプラットフォーム」を今年度整備する予定である。

また、国では、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、広く多様なデータを活用して新しい価値を創出するために、重点的に取り組むべき分野を指定した上で、関係省庁とデジタル庁が協力して2025年までにプラットフォーム実装をすることを目指し取組が進められている。

官民のデータ流通を促して、イノベーションを後押しするとともに、社会課題の解決につなげていくためには、こうした国や都などが整備するデータ連携基盤が、技術的仕様や運用性等の観点で協調し、今後のデータ連携基盤同士の接続を見据え、相互運用性を確保することが不可欠である。

については、次の事項について特段の措置を講じられたい。

<具体的要求内容>

スマートサービスの創出に向けて官民のデータ連携の実現を目指す「東京データプラットフォーム」の構築に際して、国が進める分野間データ連携基盤と都や他の地方公共団体の整備するデータ連携基盤との連携が円滑に行われるように、情報提供や技術支援を行うなど、必要な支援を講じること。

項目 9

女性・障害者の活躍促進

【協議事項】

施策18 働きながら子育て、介護しやすい環境の整備推進

<国への提案要求内容>

1 少子社会対策の推進

1 子供・子育て支援における施策の充実

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 福祉局・子供政策連携室・産業労働局)

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

<現状・課題>

都は、愛称「育業」の活用などにより、育児は「休み」ではなく「大切な仕事」と考える社会全体のマインドチェンジを進め、望む人誰もが「育業」できる気運の醸成に取り組んでいるところであるが、同時に、働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるため、更なる育児休業制度の充実を図ることが重要である。

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

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

育児休業給付金の給付率は育児休業開始から6か月間は67パーセント、その後は50パーセントとされており、家計収入が減となるといった理由から、育児休業を切り上げざるを得ない場合がある。

事業主は従業員が育児休業の取得を申し出た場合、原則、認めなければならないが、事業主が不当な取扱いをした場合の罰則等は設けられていない。

<具体的要求内容>

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

- (1) 保育所等に入所できない場合等、育児休業期間延長の条件を撤廃すること。
- (2) 育児休業給付金について、現行の給付率を更に引き上げること。

- (3) 希望する従業員に育児休業を取得させない等の事業主に対しては企業名の公表や罰則を設ける等、制度実施を徹底するための方策を講じること。

2 企業が取り組む次世代育成支援の推進

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 産業労働局)

中小企業の従業員等が、育児・介護休業法に基づく育児休業期間の延長を活用できるよう、企業の自主的な取組を推進するとともに、所定労働時間の短縮措置や子の看護休暇、所定外労働の制限等を小学校就学後も利用できるよう早急に法整備する等両立支援制度の導入と定着に向けた措置を行うこと。

<現状・課題>

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

令和4年度雇用均等基本調査によると、従業員の育児休業取得率は、女性が80.2%である一方、男性は17.13%となっており、男性の育児休業の取得は十分に進んでいない。

男性の育児休業の促進に向けては、「産後パパ育休」の施行や労働者に対する個別の制度周知・意向確認の義務化などが盛り込まれた改正育児・介護休業法が令和4年4月から順次施行されたことを踏まえ、社会的機運の醸成や企業に対する支援の充実を図り、職場の意識改革など、企業における取組を進めていく必要がある。

また、平成29年10月から、原則1歳までである育児休業を6か月延長しても保育所に入れない場合等に限り、更に6か月（2歳まで）の再延長が可能となった。さらに、事業主に対し、小学校就学の始期に達するまでの子を養育する労働者が、育児に関する目的で利用できる休暇制度（育児目的休暇等）の措置を設けることが努力義務となったが、これらが職場で活用されるには、事業主への周知啓発を強化する必要がある。

加えて、保育との受入れ時間の差などがある小学校就学後も所定労働時間の短縮措置や子の看護休暇、所定外労働の制限等を利用できるよう、子育てと仕事の両立に向けた法整備等を行う必要がある。

なお、育児・介護休業法では、安心して育児と仕事の両立が図れるよう、いわゆるマタハラ・パタハラ等の防止措置が義務化され、令和2年6月からは事業主及び労働者の責務等、防止策が強化されている。こうした内容についても周知徹底を図るとともに、措置を行わない事業者に対しては適切に指導監督を行う必要がある。

<具体的要求内容>

中小企業の従業員等が、育児・介護休業法に基づく育児休業期間の延長を活用できるよう、企業の自主的な取組を推進するとともに、助成金の拡充や普及啓発の強化に加え、所定労働時間の短縮措置や子の看護休暇、所定外労働の制限等を小学校就学後も利用できるよう早急に法整備するなど両立支援制度の導入と定着に向けた措置を行うこと。

2 ライフ・ワーク・バランスの推進

1 働き方改革の推進

(提案要求先 内閣府・厚生労働省・中小企業庁)
(都所管局 産業労働局)

中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、働き方改革推進支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、「働き方改革」に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を併せて実施すること。

<現状・課題>

2020年12月に閣議決定した「第5次男女共同参画基本計画」は、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）や多様で柔軟な働き方を実現するため、週60時間以上働く雇用者の割合や年次有給休暇の取得率、男性の育児休業取得率など、2025年に達成すべき数値目標を設定している。

このため、仕事と生活の調和の実現（ワーク・ライフ・バランス（都ではライフ・ワーク・バランスとして推進））に向けて、新たな目標を設定し、更なる取組を推進していくことが重要である。

一方、中小企業の働き方改革については、取引先からの短納期の発注や納期の短縮など取引慣行が阻害となっていることから、こうした長時間労働につながる商慣行の是正も必要である。

さらに、2022年6月に閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太の方針）」において、働き方改革を進め、働く人のエンゲージメントと生産性を高めていくことを目的として、働く人の個々のニーズに基づいて多様な働き方を選択でき、活躍できる環境の整備に取り組むことが盛り込まれた。人口減少に伴う労働力不足に直面する中、一人一人が持つ潜在能力を十分に発揮するためには、働く人のエンゲージメントを高める取組を推進する必要がある。

<具体的要求内容>

中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、改正法の周知啓発とともに、働き方改革支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、働き方改革に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を併せて実施すること。

2 テレワークの推進

(提案要求先 内閣府・総務省・厚生労働省・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 産業労働局)

デジタルトランスフォーメーションによる社会構造変革を見据え、テレワークの促進と定着に向けて、テレワークを社会に根付かせるためのルールの普及啓発を進めるとともに、テレワークの導入が難しい業種や非正規雇用への導入支援のほか、民間企業・自治体等が行うサテライトオフィス整備に対する支援を行うこと。

<現状・課題>

テレワークは、時間や場所にとらわれない柔軟な働き方を可能とするものであり、労働者のライフ・ワーク・バランスの向上による働き方改革の促進のほか、企業にとっても、生産性の向上や多様な人材の確保、災害時の事業継続対策などに有効である。

都では、これまで東京 2020 大会における「交通需要マネジメント (TDM)、テレワーク、時差 Biz」を一体的に推進する「スムーズBiz」の推進や、感染症の拡大防止に向けた緊急対策などに取り組んできた。その結果、都内企業（従業員30人以上）のテレワーク導入率は約6割に達するなど、テレワークは急速に拡大している。一方で、運用上の課題（コミュニケーション不足等）に対応できず、定着が難しい企業の存在も浮き彫りになってきている。今後は、コロナ禍の緊急対策としてのテレワークから、働き方の多様化等に対応し、企業戦略として「我が社のテレワーク」を促進させるため、テレワークの更なる導入の促進と定着に向けた取組を強化していく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) デジタルトランスフォーメーションによる社会構造変革を見据え、テレワークを企業に根付かせるためのルールの普及啓発を官民一体で進めること。
- (2) 中小企業をはじめ、企業のテレワーク機器・ソフトウェア等の導入や定着を促進するための支援策を拡充すること。
- (3) 自宅だけでなく身近な地域におけるテレワークの実施環境の整備を促進するため、民間企業や自治体等によるサテライトオフィス設置に対する支援を行うこと。
- (4) テレワーク勤務の運用においては、非正規雇用の従業員も正規雇用の従業員と同様に活用できるよう、企業に対し指導を行うとともに、非正規雇用へのテレワークの導入が進むよう支援策を拡充すること。
- (5) 労働時間の管理やコミュニケーションの確保、通信環境の整備など、テレワークの導入・運用上の課題を抱える企業に対して、テレワークガイドラインの普及啓発を図るとともに、課題解決に向けたサポートを行うこと。また、テレワークの導入が難しい業種において導入が進むよう、テレワークに必要な業務改革などについて支援を行うこと。

【協議事項】

施策19 障害者の法定雇用率引上げに伴う企業への支援

<国への提案要求内容>

障害者の就業支援策の一層の充実

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 産業労働局)

民間企業の法定雇用率2.7パーセントへの段階的な引上げや週20時間未満で働く重度障害者等の実雇用率の算定が可能となることを踏まえて、企業に対する法制度の周知徹底や事業主に対する一層の支援策を講ずること。

<現状・課題>

都における令和4年6月1日現在の民間企業の障害者の実雇用率は、2.14パーセントと過去最高を更新し、雇用障害者数も過去最高となっている。

しかし、依然として法定雇用率2.3パーセントを下回っており、大企業の障害者雇用は進展しているものの中小企業の障害者雇用は進んでいないなど、更なる雇用促進の取組が必要である。

障害者の雇用においては、雇用されても早期に離職する例が多く、職場定着の支援が重要となっている。さらに、難病を抱える方の就職支援や雇用継続の支援も課題となっている。

民間企業の法定雇用率が令和6年度から2.5パーセント、令和8年度から2.7パーセントと段階的に引き上げられることに伴い、雇用義務の対象となる中小企業の範囲がさらに拡大することを踏まえて、中小企業をはじめ企業に対する更なる支援策が必要である。

さらに、令和6年4月から週10時間以上20時間未満で働く重度の身体・知的障害者や精神障害者の実雇用率の算定が可能となることを踏まえて、企業がより一層の障害者雇用を進めていくためには、週20時間未満の障害者の雇用に対する支援策が必要となる。

<具体的要求内容>

民間企業の法定雇用率が2.7パーセントへ段階的に引き上げられることや週20時間未満で働く重度障害者等の実雇用率の算定が可能となることを踏まえ

て、法制度の周知徹底を図るとともに、精神障害者をはじめ障害者の雇用についての中小企業に対する普及啓発や重度障害者等の受入ノウハウ・好事例の普及啓発を進めること。また、障害者の雇用を更に拡大するためのテレワークの導入支援など、事業主に対する支援策を講ずること。

項目 10

少子・高齢社会への備え

【協議事項】

施策20 大都市特有の保育ニーズへの対応に向けた 取組の推進

<国への提案要求内容>

少子社会対策の推進

子供・子育て支援における施策の充実

(提案要求先 こども家庭庁・厚生労働省)
(都所管局 福祉局)

多様な保育ニーズに対応するため、認証保育所が果たしている役割に鑑み、財政措置を講じるとともに、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うこと。

<現状・課題>

女性の社会進出等により、潜在需要を含め依然として高い保育ニーズに的確に対応し、子供・子育て支援施策を更に充実させるためには、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行う必要がある。

都の認証保育所制度は、0歳児又は1歳児保育や13時間開所を全ての施設で実施し、大都市特有の多様な保育ニーズに対応しているほか、保育所等に求められる地域の子育て支援にも貢献している。こうした重要な役割を果たしているにもかかわらず、都の認証保育所は国の財政支援の対象とされていない。

<具体的要求内容>

多様化する保育ニーズに対応し、全ての子供と子育て家庭が保育の必要度に応じてサービスを利用できるよう、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うこと。

- ・大都市のニーズに柔軟に対応し、かつ保育所に準ずる独自の基準を定めている都の認証保育所が果たしている役割に鑑み、十分な財政措置を講じること。

【協議事項】

施策21 福祉人材定着のための仕組みづくり

<国への提案要求内容>

1 高齢社会対策の推進

大都市にふさわしい介護報酬及び施設基準の見直し

(提案要求先 厚生労働省)

(都所管局 福祉局)

- (1) 介護報酬改定に向けて実施する介護事業経営実態調査等について更なる精緻化を進め、人件費割合や物件費・土地建物の取得費等の実態の把握・分析を適切に行った上で、東京の実態に合わせ、介護報酬へ適切に反映すること。
- (2) 現下の物価高騰の影響も踏まえ、介護事業所・施設が安定的・継続的に事業運営できるよう、介護報酬に適切に反映すること。

<現状・課題>

介護報酬は、介護サービスに要する平均的な費用の額を勘案しており、地域ごとの人件費の地域差を調整するため、地域区分を設定し、地域別・人件費割合別(サービス別)に1単位当たりの単価を定めている。

地域区分については、統一かつ客観的に設定する観点から、原則として、民間事業者の賃金水準等を反映させたものである公務員(国家・地方)の地域手当に準拠して設定しているが、公平性・客観性を担保する観点から、隣接地域の状況によって、級地の変更を認める特例や経過措置が講じられている。

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

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

介護事業所・施設においては、人員基準で規定していない事務員等の人件費も

含めて介護報酬で賄うことが求められていることから、実態に即した人件費割合を設定するとともに、その設定の根拠等についても明らかにすべきである。

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

しかし、建築価格や物価等の各種調査によると、減価償却費・物件費には明らかな地域差が生じている。また、施設サービスの居住費は原則利用者負担とされているものの、居宅サービスにおいても一定の面積確保が設備基準で規定され、その費用は介護報酬で賄うことが求められている。こうしたことから、人件費のみならず物件費や土地・建物の調達費用についても、地域差を勘案すべきである。

現下の物価高騰については、令和3年4月に改定された現行の介護報酬には反映されておらず、介護事業所・施設は厳しい経営環境に置かれている。このため、各自治体においては、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用するなどして独自に支援しているが、当該交付金は令和5年度については増額されるものの臨時的なものとしてされており、制度的な対応が必要である。

<具体的要求内容>

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

2 少子社会対策の推進

多様な保育ニーズに対応するための支援の充実

(提案要求先 こども家庭庁・財務省)
(都所管局 福祉局)

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

<現状・課題>

保育所待機児童の解消に伴う近年の保育所整備等の増加により、都内における保育人材の需要が大きく伸びている。令和3年度から令和6年度末までに全国で約14万人分の保育の受け皿を整備するためには、サービスの担い手となる保育人材の確保及び定着が重要である。

保育士宿舎借り上げ支援事業は、平成29年度から、採用後10年目までの保育士へ対象が拡大されたが、令和5年度は、採用後7年目までに縮小される見込みである。また、保育士以外の職員は補助対象となっていない。

また、平成30年度からは、待機児童数が50人未満かつ有効求人倍率が全国平均を超えていない区市町村、令和2年度からは、直近2か年の待機児童数が連続して50人未満かつ直近2か年の有効求人倍率が連続して全国平均以下の区市町村、令和3年度からは、直近2か年の有効求人倍率が連続して2未満の区市町村について、対象が採用後5年目までとされたほか、平成30年度から、特別区及び財政力指数が1.0を超える市町村については、交付額が従前の4分の3に縮小されている。

さらに、令和2年度からは、補助基準額について、周辺の自治体と比較して低い設定とされている自治体もあり、そうした自治体からは、離職者の増加や周辺自治体への人材流出により保育士確保に支障が生じる等の懸念が示されている。

<具体的要求内容>

保育士宿舎借り上げ支援事業について、待機児童数や有効求人倍率にかかわらず補助対象となる採用後の年数を同一とすること。また、採用年数の縮小を見直すことや保育士以外の職員も補助対象とするよう制度の充実を図ること。

さらに、交付額が4分の3に縮小された区市町村について従前の算出方法に見直すこと。

加えて、区市町村別に補助基準額を設定する場合、現基準より減額され、周辺自治体と比較して低い額となる自治体の保育士確保が困難とならないよう配慮すること。

【協議事項】

施策22 認知症施策の総合的な推進

<国への提案要求内容>

高齢社会対策の推進

認知症施策の総合的な推進

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 福祉局)

認知症施策を総合的に推進するため、十分な財源を確保するとともに、地域の実情に応じた取組が可能となるよう、必要な措置を講じること。

<現状・課題>

令和元年6月、認知症施策推進大綱が取りまとめられ、認知症の人や家族の視点を重視しながら、「共生」と「予防」を車の両輪として施策を推進することとされた。

また、令和5年6月、「共生社会の実現を推進するための認知症基本法」が公布され、公布の日から1年を超えない範囲で施行することとされた。

都における認知症高齢者は、令和4年度には50万人であったが、令和22年には約57万人になると見込まれている。こうした中、認知症になっても尊厳を保ちながら、住み慣れた地域で安心して生活できるよう、区市町村をはじめとする関係機関と連携し、認知症施策を総合的に推進することが重要であり、特に、科学的介護の推進、認知症の人と家族を支える医療・介護職等の人材育成、地域の実情に応じた支援体制の構築が急務である。

認知症疾患医療センターについては、専門医療の提供、地域連携の推進、人材育成など多くの機能を担っているため、関係機関が多く存在していることに加え、人件費や物件費等が高いといった都市部の特性に合わせた配慮が必要であるが、国庫補助額が不十分な現状にある。

<具体的要求内容>

認知症疾患医療センター運営事業に対する補助金について、事業内容や地域特性に見合った十分なものとすること。

項目 11

2025年世界陸上競技選手権
大会及びデフリンピック大会
開催への支援

【協議事項】

施策23 2025年世界陸上競技選手権大会及び

デフリンピック大会開催・準備に向けた各種支援

<国への提案要求内容>

「東京 2025 世界陸上競技選手権大会」及び「第 25 回夏季デフリンピック競技大会 東京 2025」開催への全面的支援

(提案要求先 スポーツ庁)
(都所管局 生活文化スポーツ局)

「東京 2025 世界陸上競技選手権大会」（以下「世界陸上」という。）及び「第 25 回夏季デフリンピック競技大会 東京 2025」（以下「デフリンピック」という。）の開催に向け、国を挙げて全面的に支援すること。

<現状・課題>

都では、世界陸上及びデフリンピックそれぞれの招致主体である公益財団法人日本陸上競技連盟及び一般財団法人全日本ろうあ連盟からの要請を受け、国やスポーツ界とともに、2025年大会の東京での開催を目指す両団体の取組を応援してきた。

昨年、両大会の東京開催が決まり、2025年には再び、大規模な国際スポーツ大会が日本で開催されることとなった。両大会の成功には、関係者の密接な連携はもとより、政府の全面的な協力が不可欠である。

両大会は、都民・国民、とりわけ次代を担う子供たちに、スポーツの価値、感動や勇気を届ける大きな機会となる。また、年齢や国籍、性別、障害の有無に関わらず誰もがスポーツを楽しむ機会を創出し、世界に向けて多様性の大切さを力強く発信する絶好の機会ともなる。都は、こうした両大会開催の意義を踏まえ、両大会を通じて都が目指す姿を「ビジョン 2025 スポーツが広げる新しいフィールド」として取りまとめ、国際スポーツ大会の成功に向けて必要な取組を行っていくこととした。

国際スポーツ大会開催への支援は、スポーツ基本計画に定める通り、東京 2020 大会のレガシーの継承・発展に大きく資するものである。スポーツの一層の振興

につなげるとともに、情報保障の充実も含め、真の共生社会実現を目指していくためにも、大会開催に向けて国が財政面を含めた全面的な支援を打ち出すべきである。

なお、大会に向けては、国の「大規模な国際又は国内競技大会の組織委員会等のガバナンス体制等の在り方に関する指針」や、都が策定した「国際スポーツ大会への東京都の関与のガイドライン」を踏まえ、両大会が透明で公正な大会となり、都民・国民の信頼を得ることができるよう、取組を進めていくこととしている。

< 具体的要求内容 >

両大会の開催・準備について、人的・財政的支援、国所管施設の使用料免除、セキュリティの確保、海外の選手・関係者の出入国時の感染症対策、査証や関税等の取扱いを含む出入国対応、更に競技団体の組織体制強化や体制構築、選手の発掘・育成・強化、情報保障の充実など、国が行う主体的取組を具体的に検討の上、各省庁と連携して取り組むこと。