

2019年11月11日

東京都知事

小池 百合子 殿

一般社団法人 東京経営者協会

会長 富田 哲郎

2020年度 都政への提案

会員からの意見を集約し、下記のような提案をいたしますので、都政とその運営に活かしていただくようお願いいたします。

I. 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の成功に向けた提案

1. スポーツを通じた人間育成、パラリンピックスポーツへの継続した取り組み

東京2020大会の成功に向けて様々な取り組みが進められており、開催の機運がますます高まってきています。大会の成功や次世代へのレガシーは、本大会を実施した結果、「何が創られ」、「何が変わり」、また「どのようなことをこれからも続けて行くのか」によっても評価されるものと考えます。

東京都には、東京2020大会終了後もスポーツを通じた人間育成に引き続き取り組んでいただきたいと思えます。健常者・障がい者にかかわらず、スポーツをする機会や応援する機会が、これからも数多く継続して創出されることを期待しています。

2. 都市交通の混雑緩和やバリアフリー化の更なる推進

東京2020大会期間中は、選手・関係者・観客などを含め、非常に多くの人々が東京都を訪れるため、道路や公共交通機関の深刻な混雑が見込まれます。また、通勤・通学時間帯に、自然災害や事故等の影響を受けて、一部交通機関に支障が生じた場合などは、更に深刻な問題が生じるものと思えます。

これらの対策として、ビッグデータや最先端技術の活用などにより、都心での交通の混雑状況や人流情報などを一元的に見える化し、簡易な手段でリアルタイムにできるだけ多くの人々へ伝達する仕組みを早急に構築していただくようお願いいたします。

また、東京都が、世界一バリアフリー化（ユニバーサルデザインを含む。以下同様）が進んだ都市として国内外から認められるように、より一層のバリアフリー化への対応も推進していただくようお願いいたします。これらを通して活力ある社会・人に優しい街づくりが実現されること、そして新たな経済波及効果が生み出されることを期待しています。

3. バリアフリー等に関するポータルサイトの立ち上げ

東京 2020 大会には、国内や海外から多種多様な人々が、東京都を来訪します。そのなかでもハンディキャップを持つ方は、トイレなどの情報が大変重要になってくるものの、そのような情報は、Web 上で個別に提供されているのが現状です。東京都としてあらゆる情報を取りまとめ、ダイバーシティに関するポータルサイトを立ち上げていただきたく、検討をお願いいたします。

4. オリンピック・パラリンピック開催前のTDMトライアル期間の設定

今夏のスムーズBiz推進期間では一定の分散結果は得られたものの、大会本番時には、なお一層の取り組みが不可欠です。社会全体として TDM（交通需要マネジメント）の気運を高めるべく、大会期間中に加え、期間前に再度集中的なトライアル期間を設定していただきたくお願いいたします。

大会期間中の観客輸送については、公共交通機関（特に、鉄道）が大きな役割を担っていますが、朝夕通勤時間帯は、通常の旅客流動と輻輳し、大変な混雑が予想されています。通常の旅客流動と円滑な観客輸送の両立を図る観点からは、大会期間中の TDM の強力な実施が不可欠です。

については、社会全体としての TDM の気運を高めるべく、大会期間中はもちろん、大会期間前においても、今夏のスムーズBiz推進期間のような集中的な取り組みを改めて設定し、オフピーク通勤や休日取得・テレワークの徳憑（しょうよう）などのトライアルを行い、TDM の実効性をより高めていただきたくお願いいたします。

5. オリンピック・パラリンピック開催期間中の公共交通機関の輸送対応の緩和措置

2020 年は、東京都を中心とした都心でオリンピック・パラリンピックが開催され、都心の交通網は大変な混雑が予想されています。東京都・国・組織委員会を中心に発足した 2020 TDM 推進プロジェクトの混雑予想 MAP でも、その周知が図られています。このような状況から、LNG ローリーの配送において、混雑を避けた運用等を検討している企業もあります。

一方で、混雑予想はあくまでも予想であるため、大会本番時の混雑状態により、柔軟な運用を図る必要性があります。そこで、社会インフラの安定供給の観点から、LNG ローリーに関して、オリンピックルートネットワーク等の制限道路への通行許可や LNG ローリーをはじめとした特車申請の変更に際し、予め決められたルートの変更手続きの緩和やそれに伴う申請費用の免除について、国への働きかけをお願いいたします。

国土交通省 特殊車両通行許可ホームページ：<http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>

II. 防災対策に関する提案

1. 災害への強靱性強化

この1年間、日本各地で数多くの自然災害が発生しました。台風19号は東京にも大きな被害をもたらしましたが、これまでの治水対策等の防災・減災対応により、被害の更なる拡大を食い止めることができたとの見方もできます。しかしながら、地球温暖化の影響もあり、将来に向けて更に自然災害の増加や被害の拡大が懸念されます。

日本の社会・経済の中心であり首都機能を有する東京が、自然災害等によって、その機能を維持できない状態に陥った場合、災害に見舞われた地域のみならず、直接罹災をしていない他の地域の社会・経済活動にも甚大な影響が生じることが想定されます。つまり、首都機能の維持は、日本の存亡に関わる極めて重大な課題であり、東京の強靱化の実現は一自治体の課題にとどまるものではなく、日本の強靱化そのものといっても過言ではありません。こうした基本認識に立ち、過去経験したことがない激甚な台風や豪雨・地震などが発生した場合であっても、首都東京の機能を喪失することなく、維持され続けるよう、その強靱性強化に向けた対策につき、産学官連携も図りながら、更にスピード感を持って取り組んでいただきたいと考えます。

また、近年は、事前に想定していない複合災害や広域災害の発生も見受けられます。過去の経験にとらわれることなく、災害発生時の電気・水・ガス・通信・物流などのインフラに係るハード面での対策に加え、十分な備蓄の確保、早期の避難行動といった住民の災害への備えの意識を高める防災教育やハザードマップの周知徹底などのソフト面での対策についても、より一層の強化に向けて取り組んでいただきたいと考えます。

2. 首都直下地震等に関する防災・減災対策強化

首都直下地震対策検討ワーキンググループ（内閣府）では、首都直下地震の被害として、①建物倒壊による死者は最大で約11,000人、②市街地火災等による死者は最大で約12,000人と想定しています。また、1923年の関東大震災では、東京都だけで約66,000人が火災によって亡くなられています（行方不明者も含む）。

現在においても、東京都は人口が多く、建物が密集している地域が多くあります。発災時の火災被害防止策として、木造住宅密集地域の改善に向けた不燃化などの延焼防止対策や、感震ブレーカー等の普及促進などの取り組みを更に強化するとともに、「いつ起こるかわからない災害」であることから、防災・減災計画の前倒しでの実現に向けて積極的な取り組みをお願いいたします。

3. 電線・電柱の地中化に向けた取り組みの更なる推進

歩行者・自転車等通行の際の安全確保や街の景観の改善はもとより、台風15号による千

千葉県の停電被害や細街路での救助活動等の観点においても、電線・電柱の地中化は有効であると考えます。

4. 台風・豪雨に対する防災対策とハザードマップの周知

近年では、台風 15 号に伴う千葉県の大規模停電をはじめ、台風 19 号に伴う家屋倒壊・破損・浸水、河川氾濫、道路浸水等の被害が広範囲にわたり発生しています。東京都における交通網の混乱は、近隣県や多くの企業にも大きな影響を与え、都民の生活を脅かすことにもなります。

以上を踏まえ、地震対策に比べて対応が遅れていると思われる台風・豪雨に対する更なる防災対策と、自ら避難行動を確認できるハザードマップの周知を強化し、都民が安心して暮らせる環境の整備をお願いいたします。

5. 防災性向上における家庭用燃料電池エネファームの普及・拡大のための支援

家庭用燃料電池エネファームについて、これまで「家庭におけるエネルギー利用の高度化促進事業」にて支援を受けていましたが、2019年8月9日で申請受付が終了しました。国における補助継続は2020年度まで予定されており、次年度の予算要望にも織り込まれていますので、東京都にも引き続き支援をお願いいたします。

エネファームは、高効率なコージェネレーションシステムでCO2排出量削減に大きく貢献し、さらに停電時発電継続機能も標準搭載していることから、都市の防災性向上にも貢献することができます。東京都内では、2016年から実施された東京都の「家庭におけるエネルギー利用の高度化促進事業」による支援が大きな力添えとなり、この3年間で累計2.1万台のエネファームが設置されました。

補助制度は、その経済的支援だけではなく、購入する顧客の信頼感・安心感の向上にも繋がるものです。さらに、東京都の補助にならって、周辺31市区においても補助制度を設けており、普及の後押しとなっております。東京都の「環境基本計画2016」で目標とされている2030年でのエネファーム普及目標100万台の実現、近年増加している台風等での停電に対する都市の防災性向上のため、エネファームの更なる普及拡大を図るべく、引き続き支援をお願いいたします。

Ⅲ. 環境・エネルギー問題に関する提案

1. 「温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度（キャップ&トレード制度）」の制度設計

1-(1) 優良特定地球温暖化対策事業所の認定制度における発電施設の評価項目の追加

キャップ&トレード制度の優良特定地球温暖化対策事業所の認定制度において、区分Ⅱ

の評価項目には、上水道施設、下水道施設、廃棄物処理施設について個別に評価項目が設定されていますが、発電施設についても評価項目を追加していただきたく検討願います。

事業所の主たる事業が電気事業の場合に、区分Ⅱに該当する可能性があるとは認識していますが、評価項目の中で発電設備に該当する項目が少なく、トップレベル事業所、もしくは準トップレベル事業所のハードルが高くなっています。取り組みを評価する仕組み作りによって、高効率機器の導入や省エネルギーに資する運用等の省 CO2 化が促進されると考えます。

1-(2) 低炭素電力事業者以外の低炭素メニュー活用事業者における算定対象の拡大

東京都の再生可能エネルギー目標 RE100 の中で、目標達成に向けてキャップ&トレード制度の中の低炭素電力事業者の認定も重要ですが、低炭素電力事業者の認定がなくても、低炭素メニューを活用した事業者には、その分の CO2 削減も評価することが重要だと考えています。

埼玉県では低炭素電力事業者認定制度はないものの、低炭素メニュー（CO2 排出係数が 0 の電源等）が制度内で対象として認められており、具体的に削減量として組み込むことが可能となっています。これと同様に、都のキャップ&トレード制度においても、低炭素認定事業者ではなくても低炭素メニューを制度内で活用・算定の対象としていただきたく検討をお願いいたします。

「東京都環境基本計画」において、「2030 年までに東京の消費電力に占める再生可能エネルギーの割合を 30%程度に高めることを目指す」と掲げています。2014 年度は約 9%でした。目標達成に向けて、2010 年から開始されたキャップ&トレード制度の中でも、CO2 削減に関して再生可能エネルギーに対するルールがあります。そのルールについて、より実態を反映した評価をすることが必要であると考えます。

1-(3) キャップ&トレード制度の第 4 計画期間の早期の制度設計

事業者の予見性を高めるために、キャップ&トレード制度の第 4 計画期間の早期の制度設計をお願いいたします。また、その際には、対象事業者の意見も丁寧に聞きながら、削減義務率や削減方法について、事業者が適切な努力で達成可能な制度設計であることを望みます。

既存事業所においては、削減義務を達成するために、第 3 計画期間以降に高効率設備への更新をはじめとした設備投資を行うケースが多いと思われるため、早期の制度設計をお願いいたします。また、第 3 計画期間までに意欲的な削減をしたにもかかわらず、第 3 計画期間での削減義務量によっては、今までに達成した削減努力を十分に第 4 期間へバンキングできないことが懸念されます。

この現象は、第 3 計画期間までに大幅な削減を達成した事業所ほど利用できないバンキング量が増え、正当な評価がされないという結果をもたらすこととなります。第 3 計画期

間までの努力が適切に評価されるようにするため、第 4 計画期間の削減義務率の緩和や削減方法の多様化を希望します。

2. 再生可能エネルギー発電に関する助成制度の拡充

再生可能エネルギー導入目標達成に向けて、現状、再生可能エネルギー発電に関する助成制度（「地産地消型再生可能エネルギー導入拡大事業」）がありますが、更なる拡充の検討をお願いいたします。都内の敷地内に再生可能エネルギー発電設備を設置する事業だけではなく、都外に再生可能エネルギー発電設備を設置し、自己託送して都内でその電気を使う事業なども対象とすることで、再生可能エネルギー発電が普及拡大し、2030 年再生可能エネルギー割合 30%とする目標達成にも寄与します。

「東京都環境基本計画」において、「2030 年までに東京の消費電力に占める再生可能エネルギーの割合を 30%程度に高めることを目指す」と掲げています。その達成に向けて、今年度で終了する「地産地消型再生可能エネルギー導入拡大事業」の対象を拡大し、より再生可能エネルギー導入に寄与する事業としていく必要があると考えます。

3. 再生可能エネルギーの熱利用における目標・評価の設定

東京都環境基本計画において、再生可能エネルギーで掲げている項目に、再生可能エネルギーの熱利用に関しても目標・評価を設定していただきたくお願いします。例えば、ヒートポンプも再生可能エネルギー熱を利用する機器であり、かつ高効率な機器であるため、化石燃料の削減に有効であり、大幅な CO2 削減が可能となります。再生可能エネルギー熱の目標を設定し、助成制度を創設することにより、東京都の CO2 削減目標に大きく貢献できるものと考えます。

「東京都環境基本計画」において、「2030 年までに東京の消費電力に占める再生可能エネルギーの割合を 30%程度に高めることを目指す」と掲げています。再生可能エネルギーの中で再生可能エネルギーの電気については目標が明確ですが、再生可能エネルギー熱については目標や評価がなされていません。

EU では、2009 年の RES 指令によりヒートポンプも再生可能エネルギーに含み、目標（2020 年までに 20%、2030 年までに 32%）を掲げています。ヒートポンプは再生可能エネルギー熱を利用するため機器効率がよく、CO2 削減に寄与しています。

4. 家庭用ヒートポンプ給湯機（エコキュート含む）の導入促進

「家庭におけるエネルギー利用の高度化促進事業」において、「ためる」「つかう」「つくる」に寄与する機器設置に助成がなされていますが、家庭用ヒートポンプ給湯機（家庭用エコキュート含む）が対象になっていません。エコキュートは、これまでは主に夜間電力を利用して蓄熱していましたが、最新の機種では HEMS や太陽光の余剰電力にあわせて制御可能な機種も販売されており、そのような機種について助成の対象にしていただきたく願

いたします。

電力の自由化、IoTの進展にあわせて、VPP（バーチャル・パワー・プラント）などを駆使したERAB（エネルギー・リソース・アグリゲーション・ビジネス）の促進が、経済産業省主体で検討されています。その中で家庭用ヒートポンプ給湯機（エコキュート含む）もVPPの制御機器として認知され、対応すべき通信などの共通仕様化もなされました。各メーカーは、それに併せた新商品を出していますので、将来的な対応を見越して、このような機能を備えた家庭用ヒートポンプ給湯機（エコキュート含む）の導入促進施策は不可欠であると考えます。

5. 住宅用太陽光発電初期費用ゼロ促進事業の拡充

自然災害の増加により、一般個人住宅のレジリエンスが注目を浴びているなか、太陽光発電の非常用電源としての活用がますます重要になってきます。住宅所有者にとって、太陽光発電システムを導入するコストは負担感が強いですが、初期費用ゼロモデルが一般化することで、ハードルが下がります。

また、事業プランを事前に東京都に提出することで、太陽光設置事業者のレベルを一定以上に保つことができ、住宅所有者にとっても安心して相談することが可能となります。東京都が太陽光発電の第三者所有モデルへの補助を牽引することにより、その他の地方自治体への広がり期待できると考えます。以上の理由から、当該補助金の規模の拡大を希望します。

6. 公共交通、公用車、公共事業における車両（ごみ収集車両）等の電動化を推進する 施策の導入・推進

運輸部門の低炭素社会の実現に向けて、公共交通（路線バス・タクシー）、公用車、公共事業における車両（ごみ収集車両）等の電動化を推進する施策の導入、推進をお願いいたします。

低炭素社会の実現には、再生可能エネルギー発電などエネルギー供給側の低炭素化を進めるとともに、自動車などの運輸部門におけるエネルギー使用時の低炭素化も必要です。路線バスやタクシーなどの公共交通、公用車、ごみ収集車など（※）の公共事業における車両に先行的に導入することで、電動車両の車種の多様化、都民の電動車両の利用機会の拡大などが期待でき、東京都がすでに展開している充電設備等導入事業等の施策と相俟って、さらなるゼロ・エミッション・ビークル普及が期待できます。また、電動車両は「動く蓄電池」として、災害時には電力供給手段として活用することが出来るため、都市のレジリエンス向上への貢献も期待できます。

※川崎市廃棄物発電を活用した「エネルギー循環型ごみ収集システム」

<http://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/24-1-28-0-0-0-0-0-0-0.html>

7. 脱化石燃料型熱源機器(CO2フリー水素・電気活用)の導入・更新に対する補助金の創設・容積率優遇

脱化石燃料型熱源機器(CO2フリー水素・電気活用)の導入・更新に対する補助金の創設及び容積率の優遇をお願いいたします。

2040～2050年に脱炭素を実現する方法は、供給・需要側双方の脱化石燃料化です(再エネ電気等100%+脱化石燃料100%=脱炭素)。需要側において、20～30年以内に脱炭素を実現するためには、一般に熱源機が20～30年使用されることを考えると、直近の熱源設備導入・更新において、化石燃料を用いた熱源設備の導入から脱炭素燃料を用いた熱源へ転換させる必要があります。

併せて、温水需要において、脱化石燃料型熱源機器はスペースを要することが多いため、その設置スペースについて容積率優遇を行うことで、世界の都市と比べて東京都の脱炭素化を圧倒的に加速させることができると考えます。

8. インフラ途絶時に電力および熱の供給を継続するために計画される冷却塔補給水分(CGS用および熱源機用)の蓄熱槽構築費への補助金創設

インフラ途絶時に電力および熱の供給を継続するために計画される冷却塔補給水分(CGS用および熱源機用)の蓄熱槽構築費への補助金創設、もしくは容積率を優遇していただきたくお願いいたします。

インフラ途絶時に、建物内の人員及び帰宅困難者受入のために電力及び熱の供給を継続するBCP対策が進んでいますが、空調に必要となる冷却塔補給水の備蓄については、雑用水や排水貯留等を含めたピット計画の都合上大規模な容量を確保することが困難です。

蓄熱槽の水をBCP時に補給水として活用することで、より長期間・大容量な電力・熱供給継続が可能となりますが、導入には躯体構築費等の課題があります。そこで、蓄熱槽のうち、補給水分の容量を確保するためにかかる設備費に対する補助金創設、もしくは容積率優遇を行うことで、建物・エリアのBCP性能向上が見込めると考えます。

9. CGSからの排熱を利用するデシカント空調機の導入を促進するための空調機設置面積の容積除外・助成制度の創設

高効率コージェネレーション(以下、CGS)からの排熱を利用するデシカント空調機の導入を促進するために、空調機設置面積の容積を除外、もしくは補助金を創設していただきたくお願いいたします。

BCP強化および環境性の観点から、CGSの導入が進んでいますが、一部低温で排出される排熱(排温水)は用途が限定されるために利用が難しく、大部分が大気に放熱されています。この低温排熱の利用先として、デシカントの再生が挙げられますが、スペースの制約等により導入が進んでいません。そのため、デシカント空調機へのインセンティブ付与による

導入促進により、CGS の更なる高効率化による環境負荷低減に資すると考えます。

10. 協議が長期にわたる補助事業における公募・交付決定前の施工者の決定

補助事業全般に関して、再開発事業や熱供給事業における洞道工事等、道路管理者・施工者間の協議が長期にわたる事業に関しては、公募・交付決定前に施工者を決定できるようにしていただきたくお願いいたします。

道路管理者・施工者間の協議が長期にわたる場合、公募・交付決定後に施工者を決定（契約締結）することは、工程上に無理があると考えます。

11. 省エネルギーを推進している事業者へ向けての更なる支援の充実

脱炭素社会に向けて、確実な解が存在しない現在の状況の中で、複線的シナリオの一つとして、企業は省エネルギーに取り組んでいます。その際に、事業者が都内に所在しながら引き続き、国内だけに留まらない他地域の企業と競合できるように、省エネ対策における事業者向け支援の更なる充実と配慮をお願いいたします。

省エネルギーを推進する仕組みは重要と考えますが、規制を厳格化するのみでは、東京都から企業が移転してしまう可能性があります。企業の所在は、東京都内の雇用や消費需要を支えており、東京都から企業が流出することで、東京都の経済の縮小や雇用の喪失などの問題を招きかねないと考えます。特に大規模事業所とされている事務所は、東京都の経済の根幹を支える企業が多数ありますので、配慮をお願いいたします。

12. エネルギー需給調整力の高い自立分散型エネルギー源の推進に向けた補助制度の延長

スマートエネルギーエリア形成推進事業（コージェネレーションシステム導入、エネルギーの面的利用に係る経費補助）が、2019 年度に募集を終了します。エネルギー需給調整力の高い自立分散型エネルギー源の推進は、再生可能エネルギーの促進のために今後も必要であることから、補助制度の延長をお願いいたします。

将来の脱炭素社会の実現に向けて、国際的な意識が高まりつつあるなか、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた取り組みが進んでいます。自然変動電源（太陽光発電等）の出力変動調整力の供出や、電力系統の安定化のための電力調整や容量価値供出として、自立分散型エネルギー源への期待は高まっています。さらに、地震や風水害における大規模・局所に対するレジリエンス強化と帰宅困難対策にも寄与し、エネルギーの高度利用により、省エネルギーにも貢献できると考えます。

IV. 雇用・労働に関する提案

1. 働き方改革に向けたテレワーク用施設の展開の推進

1-(1) 交通利便性の高い立地における可動式ワークブース設置申請の簡素化

働き方改革や生産性向上といった社会の要請を受け、駅構内など交通利便性の高い立地において、可動式ワークブースの設置が進められています。都民の時間的価値を高めることはもちろん、隙間時間に働くという新たな都市の価値観を国内外に示すことで、東京都がより魅力的な街となる施策であり、今後ニーズが一層高まることが予想されます。

しかし、その設置申請の要否については、現状、建築行政（区）ごとに判断基準が異なっており、設置拡大の足かせとなっています。加えて、可動式ワークブースの建築基準法上の考え方も各行政区で分かれており、「建築物」であるとする議論も出てきています。仮に「建築物」としての対応が求められ増築申請手続きとなった場合、既存建築物への遡及への対応が高額になり、設置展開を断念せざるを得ないケースも考えられ、設置促進への障害となりかねません。

「随時かつ任意に」移動可能であるものについて、建築基準法上の許可が不要となる仕様の統一、もしくは仮に建築基準法上の許可が必要となる場合でも、既存建築物への遡及等が及ばない軽微な申請方法について、23 特別区等と調整を図っていただきたく、検討をお願いいたします。可動式ワークブースを早期に拡充するためにも、東京都及び23区において、簡素な形での運用統一をお願いいたします。

1-(2) シェアオフィス・コワーキングスペースの拡充

働き方改革の一環として、多くの企業では、場所や時間を有効に活用できる在宅勤務やモバイルワークの推進に向けた動きが高まっています。労働者の中には、モバイルワークや在宅勤務を行いたくても、自宅では家族の手前、憚られるという意見や外出先でも仕事がしたいという希望もあり、シェアオフィス・コワーキングスペースのニーズが高まっています。

については、Wi-Fi インターネット接続環境が整備されたテレワーク用のシェアオフィスやコワーキングスペースの拡充について検討をお願いいたします。

1-(3) 都市周縁部におけるサテライトオフィスの拡充

現在、テレワーク用シェアオフィスやコワーキングスペースは都心部を中心に展開されていますが、実際、働き手にとってニーズが高いのは、都心部に向かう通勤圏をはじめとした都心から離れた都市周縁部であると考えます。そこで、都心部に比べて施設の数が少ない都市周縁部におけるサテライトオフィスの拡充をお願いいたします。

V. 交通事情の改善に関する提案

1. 水上における旅客輸送の活性化・拠点整備の推進

「東京版モビリティ革命」を実現すべく、水上での旅客輸送について取り組みを加速する

ような環境づくりを希望します。それにより船を都心における日常的な交通手段とし、陸上の交通渋滞の解消や、観光地としての東京都の魅力向上に繋がりたいと考えています。

高密度に都市機能が集積している東京都において、道路空間の渋滞は社会問題となっており、水上交通の活性化が期待されています（例えば、水上交通では、勝どきと竹芝間は10分程度で移動可能）。また、水上交通は非常時に陸上交通の代替ルートとして期待でき、観光都市としての魅力の向上にも寄与します。

現状では、水上の旅客輸送に取り組むにあたって、大きく5つのハードルがあります。東京都において、それぞれのハードルを網羅的に緩和する枠組づくりと共に、東京湾エリアの回遊性を向上させるための拠点整備推進を検討願います。

以下関係法令等

- ① 高額な河川占用料（東京都河川流水占用料等徴収条例）
- ② 東京都所有の棧橋に関する利用可能箇所や利用可能時間等の制限（各港湾施設の利用規約）
- ③ 中型及び大型船舶に関する不定期航路事業の許可要件（海上運送法第20条、第21条の2）
- ④ 河川における工作物の設置許可基準（河川法第26条）
- ⑤ 運河における速度制限（海上交通安全法第5条）

2. 旅客輸送や物品輸送におけるドローンの積極的活用

Society5.0時代における東京都の都市競争力向上・魅力向上のため、旅客輸送や物品輸送におけるドローンの積極的活用が求められていますが、現行制度では法規制・運用等が追いついていない面があります。このため、東京都と民間の関係者が集まり、規制のあり方などを網羅的に議論していく枠組み作りの検討をお願いいたします。

高密度に都市機能が集積している東京都において、道路空間の渋滞は社会問題であり、東京都の潜在力を更に引き出すため、空間の有効活用が必要です。旅客輸送では、例えば、ドローンによるヘリタクシーを日常的に利用できる交通手段とすることで、国際空港としての存在感を増す羽田空港と都心各地へのアクセス性を向上させ、国際都市競争力の向上につなげることができます。

また物品輸送においては、例えば、高層オフィスへのドローンによるランチパック空輸を可能とすることで、エレベータの混雑を回避することができ、働き方の変革につなげるなど、ビジネス都市としての魅力向上が期待されます。現行では、以下のような論点が、ドローンビジネス普及のハードルであり、安全の確保を大前提としたうえで、規制のあり方を広く議論する必要があると考えます。

以下関係法令

- ① ヘリポート設置の許可要件（航空法38条）

- ② ドローンに関する明確な規定の不備（航空法 87 条、電波法、道交法 77 条）
- ③ 空港等飛行禁止周辺空域及び密集地域での飛行禁止（航空法 132 条）
- ④ 目視による常時監視（航空法 132 条）

3. 先進安全自動車（ASV）購入に対する補助事業の創設

2019 年 4 月に起きた高齢ドライバーによる池袋での痛ましい死亡事故などを背景に、2019 年 7 月から 2020 年 3 月まで「東京都高齢者安全運転支援装置設置促進事業補助金」が実施されており、その対象事業者として、後付けの「踏み間違い時加速抑制システム」の普及に取り組んでいる企業もあります。しかし、ASV の普及は緒に就いたばかりであり、都内の乗用車保有台数 315 万台の中でも非常に僅かです。

また、警視庁によると、過去 5 年間の踏み間違い事故 1,601 件のうち、29 歳以下の若年層が 384 件（24%）を占め、70 歳以上 341 件（21%）を上回っており、踏み間違いは高齢者に留まらず幅広い年齢層で発生しています。踏み間違い事故の抑制には ASV の普及が近道であり、加速度的な普及が期待されるため、全年齢を対象に ASV 購入時のインセンティブを付与する検討をお願いいたします。なお、トラック・バスの ASV については、2021 年 3 月末まで自動車税の環境性能割の特例として措置されています。

VI. 健康推進に関する提案

1. 既存住宅への「ヒートショック」対策、「断熱改修と暖房の必要性」に対する更なる周知・啓発の推進

東京都では高齢者の割合が依然増加傾向であり、消費者庁によると、家庭の浴槽での溺死者のうち、約 9 割が 65 歳以上の高齢者であるなど、ヒートショックの危険性は一層増している状況と危惧しています。「既存住宅における高断熱窓導入促進事業」で対象となっている窓の改修工事は、対象部位の断熱性能の向上につながっています。しかし、住宅の水回り部分（風呂場や洗面所など）では、十分な室温に到達するために、断熱強化だけではなく暖房機器の設置とその活用が必須です。ついては、住宅における入浴中の事故防止のため、以下の事項の周知・啓発の推進をお願いいたします。

- ① 都民に向けたヒートショック対策の重要性とその具体的方策（水回り部分での暖房の設置および活用の必要性）
- ② 温熱環境向上のための適切な暖房使用の必要性と効果、具体的使用方法
- ③ 「既存住宅における高断熱窓導入促進事業」について、現在の補助対象に加え、水回り部分を中心とした暖房機器の設置に係る費用を対象として追加

2. 既存住宅への「ヒートショック」対策に向けた補助制度の追加

国土交通省・スマートウェルネス住宅等推進事業では、①床近傍温度の低さが血圧に影響すること、②床近傍温度が低いと様々な疾病・症状を有する人が多いこと、③寒い住宅に住む人は入浴中の事故死の原因の一つといわれる湯温 42℃以上での入浴が多いことなどが、知見として得られています。

さらに、2018年11月、世界保健機構（WHO）が発表した”HOUSING AND HEALTH GUIDELINES”において、「寒さによる健康への悪影響から居住者を保護するためには、冬季の最低室温を 18℃以上に保つこと」が強く勧告されています。一方で、既存戸建住宅における実測調査では、窓の断熱改修によって部屋全体の平均的な温熱環境は改善されるものの、床近傍の温度は低いままであるとの報告もあります。

今後の既存住宅の改修のトレンドは、主居室と水回り部分などの特定区画に特化した改修が主流になると思われます。上記の最新の知見なども踏まえると、部分改修の機会を活用した特定区画の高断熱化と効果的な暖房機器の設置が必要であり、窓の断熱工事に加えて、区画単位での断熱改修工事と暖房機器設置工事に対する助成制度の創設をお願いいたします。助成制度の活用により、ヒートショック対策の効果的推進に加えて、都民の健康寿命の延伸、医療費の低減などに寄与できると考えます。

3. 「健康経営」に対する中小企業への支援

中小企業においては、受動喫煙対策等を講じようとしても、生産性向上への直接的な寄与がないために、取り組み自体が後回しになってしまうケースが多くなっています。中小企業への支援の観点から、「健康経営」に対する東京都の積極的な関与の検討をお願いいたします。

Ⅶ. その他

1. 要介護親族がいる家庭の「都営住宅」への優先入居制度の創設

要介護親族がいる家庭の「都営住宅」への優先入居制度の創設をお願いいたします。今後の少子高齢化の進展に対し、企業努力として「働き方改革」への取り組みを進めていますが、家族の介護に必要な時間を確保するための配転希望や離職といった事態は、今後、各企業ともに大きな課題となり、「働き手不足」になることが懸念されています。都営住宅の老朽化による建て替えが進んでいますが、建て替え前から住み続けている高齢者のみの世帯が多く見受けられます。現在の収入基準のままでは、実際に介護を行う現役世代は入居できないため、独り高齢者同士が助け合いながら暮らしていくことが予想されます。

しかし、それには限界があり、要介護の高齢者に加え、介護する現役世代も同居もしくは同じ住宅内に住むことができれば、住宅全体の若返りやコミュニティの活性化につながり

ます。また、介護する側も通勤時間や家賃負担が減ることで、現在の職場で働き続けることができるため、「7C TOKYO」の5～7の方針とも整合するのではないかと考えます。

以上