

令和6年12月3日

東京都知事 小池 百合子 殿

東京都管工事工業協同組合
理事長 五十嵐 隆

要 望 書

平素は、当組合の事業運営に深いご理解を賜り厚くお礼申し上げます。

当組合の創立は昭和6年ですが、戦後施行された中小企業等協同組合法に基づき昭和24年10月現組合に改組し、今日に至っております。

東京23区内で管工事業を営む小規模な事業者で構成しており、本日現在、組合員は1,003社です。相互扶助の精神に基づき、組合員のために必要な共同事業を行い、もって、組合員の自主的な活動を促進し、かつ、その経済的地位の向上を図ることを目的に活動しております。

この間、一丸となり首都東京の水道及び下水道の普及に尽力するとともに、現在も多くの組合員が指定給水装置工事業業者、指定排水設備工事業業者として水道事業、下水道事業等の業務に取り組んでおります。

特に災害時の対応については、東京都水道局と都内及び都外水道施設等の復旧支援の、また、東京都下水道局とも排水設備の復旧に関する協定を締結しており、当組合は両局にとり不可欠な存在であると自負しております。

このように、日夜を問わず水道事業、下水道事業等の最前線を担い、日々努力を重ねている我々であります。未だ財政的に脆弱な組合員が多く、経営に不安を抱えております。

つきましては、令和7年度予算に関しまして、以下の通り要望いたします。

1. 東京都の業務推進に係る組合組織の活用について

東京都は、東京都の産業の基盤を支える中小企業の活性化に取り組んでおり、特に下水道局においては、浸水対策や震災対策など取り組むべき課題が多岐にわたる中、民間事業者との連携を一層強化して下水道事業を運営していくと承っております。

つきましては、災害時における排水設備の復旧や、排水なんでも相談所に対する協力体制を整え、官公需適格組合でもある当組合をこれら区部下水道事業の課題解決のため活用されることを要望いたします。

2. 水道緊急工事請負単価契約（漏水修理工事）の活用について

東京都の漏水率が3%程度と低い現状において、水道緊急工事請負単価契約（漏水修理工事）については、水道管の取替え工事が鋭意進んでいる中、年間を通した業務量がここ数年少なくなっております。

本契約受注者は、突発的な漏水事故や災害復旧等の緊急を要する工事への対応という重要な役割を担っていることから、迅速かつ確実に対応できる業務体

制、高い技術力及び信頼性を有すること等が必要であり、業務体制や高い技術力の維持には安定して業務に携わることが必要不可欠です。

つきましては、近い将来想定される首都直下型地震や他道府県発災時の応急復旧活動支援等への備えのためにも、水道緊急工事請負単価契約（漏水修理工事）の活用を引き続き要望いたします。

3. 給水スマートメータ設置に係る請負単価契約の活用及び円滑な実施について

水道局では、デジタル技術を活用したお客さまサービスの向上と将来を見据えた業務の効率化、最適化等を目的として、令和6年度までに約13万個の給水スマートメータを先行導入する「水道スマートメータ先行実装プロジェクト推進プラン」を策定し、水道スマートメータの導入を進めていくと承っております。

現在、水道メータの設置、取替え等は、当組合に加入している組合員の多数が契約しているメータ引換工事等請負単価契約で主に実施しております。

今後、給水スマートメータの設置が進んでいくと思われませんが、給水スマートメータ設置の際には、新たな作業が発生します。

つきましては、引き続き、給水スマートメータの設置について、当契約を活用していただくとともに、給水スマートメータ設置が円滑に実施できるよう要望いたします。

4. 小中口径メータ引換工事等請負単価契約におけるインフレスライド条項の適用について

国土交通省では公共工事設計労務単価（以下「新労務単価」）を毎年3月に改定していますが、水道局請負工事単価契約の指名通知は新労務単価の公表より前に行われるため、年度当初の契約は旧年度の労務単価が適用されています。

そのため、水道局では新労務単価の適用に関する手続きとして、全受注者に対して契約金額の変更協議に関する同意書の提出を求め、全受注者が同意すれば7月頃に契約変更となります。

しかしながら、請負工事単価契約5工種のうち小中口径メータ引換工事の1工種のみ全受注者（例年120者前後）の同意が得られず、変更協議に至らない状況が暫く継続しています。

インフレスライド条項の適用には受注者が書面をもって請求することは理解しておりますが、インフレスライドの趣旨並びにメリットを理解していない小中口径メータ引換工事受注者が存在していると推定されます。

なお、令和6年3月からの東京都における公共工事設計労務単価は、全職種単純平均で対前年度比約5.7%の上昇となっており、新労務単価への契約変更は受注者及び公共工事の品質確保にとりまして大きなメリットがあります。

つきましては、小中口径メータ引換工事においてはインフレスライド条項の一律適用、もしくは組合代理受領委任者に関しては各受注者の個別同意書に代えて理事長名の一括同意書の提出をもって認めていただくよう要望いたします。

以上

東京都知事
小池 百合子 様

三多摩管工事協同組合
理事長 松本 正美

令和 7 年度予算編成における要望書

平素は、当組合の事業運営に深いご理解をいただき、厚くお礼申し上げます。

三多摩管工事協同組合は、多摩地区の管工事業を営む小規模事業者を中心として昭和 38 年に発足し、組合員同士による相互扶助の精神に基づき、組合員のために必要な共同事業を行い、もって、組合員の自主的な活動を促進し、かつ、その経済的地位の向上を目的に活動しております。

組合員の多くは東京都水道局等の事業に携わっており、水道管路の維持・管理において、24 時間 365 日即応できる体制を整え、日々、業務に取り組んでおります。また、災害対応にも積極的に関与し、災害時に水道施設の応急措置を行うための協定を東京都水道局と締結しています。

これまでの具体的対応例として、熊本地震や能登半島地震の際に、協定に基づいて水道局発注による工事請負単価契約事業者が中心となり、被災地における水道管路の漏水修繕に尽力いたしました。特に能登半島には 38 班・延べ 1380 人が赴き、困難な環境下で任務を果たして参りました。その他、多摩地区の山間部に甚大な被害をもたらした令和元年の台風 19 号では、水道局の要請を受けて給食センター等への応急給水を実施したり、損傷した水道管の応急復旧用資材を手配したりするなど、水道施設の速やかな復旧に尽力しました。一方で、東京都主催の総合防災訓練へ参加すると共に、当組合独自に主催する三多摩管工事協同組合防災訓練を実施するなど、応急対策の連携強化や技術・技能保持にも努めています。こうしたことから、当組合は東京都水道局にとっても不可欠な存在であると自負しております。

なお、市町村運営であった多摩地区の水道は、現在ほぼ都営水道に一元化されましたが、区部と比較し水道管のネットワーク化や二系統化の整備は道半ばです。よって、水の安定供給面で区部との格差が大きく、送配水管網の整備や管路の耐震化等を引続き強く推進し、多摩地区の水道を真の広域水道へと構築していく必要があります。

東京都水道局では、「東京水道長期戦略構想 2020」や「東京水道施設整備マスタープラン」、「東京水道経営プラン 2021」を策定し、これらの事業を行おうとしていますが、これら事業の着実な実施へ向けて予算を確実に計上していただきますよう、次のとおり要望致します。

1. 多摩地区水道の強靱化について

多摩地区では、市町単位で行われていた水道事業が都営水道に一元化され今日に至っているが、市町域を超えた送配水管の二系統化、ネットワーク化が不十分である。

このため、東京都水道局は、「東京水道長期戦略構想 2020」、「東京水道施設整備マスタープラン」、「東京水道経営プラン 2021」を次々に策定し、多摩地区についても送配水管の二系統化、ネットワーク化を行うとともに、地域特性を踏まえた配水区域の再編、配水管の耐震継手化や私道内給水管整備等を行っている。

当組合としては、引続きこれらの事業を着実に執行し、首都直下地震等の大規模災害も見据えて、多摩地区水道の強靱化を一層加速していただくことをお願いしたい。

一方、「東京水道長期戦略構想 2020」では、配水小管の更新に当たり供用年数を見直し、年間事業量を削減するとしている。我々地元事業者は、水道事業を支える重要なパートナーであると自負しており、特に事故時や災害時は最も頼りになる存在であると考えている。加えて、今年1月に発生した能登半島地震では、水道局との協定に基づき、38班・延べ1380名の復旧支援隊を派遣し、管路の復旧に貢献している。

よって、これら多摩地区の事情に精通し、かつ高い技術力を持つ地元事業者を守るため、年間事業量の減少により水道事業を支える事業者の経営が大きく影響を受けることのないよう、引続き事業量の確保をお願いしたい。

「東京水道長期戦略構想2020」より抜粋

取組例[5/6]

【管路の計画的な更新(配水小管)】

- 供用年数内で財政負担と施工体制等を勘案し、事業量を平準化して計画的に更新していきます。
- 現在の年間事業量は約350kmですが、供用年数を踏まえた更新では年間事業量は約280kmとなる見込みです。

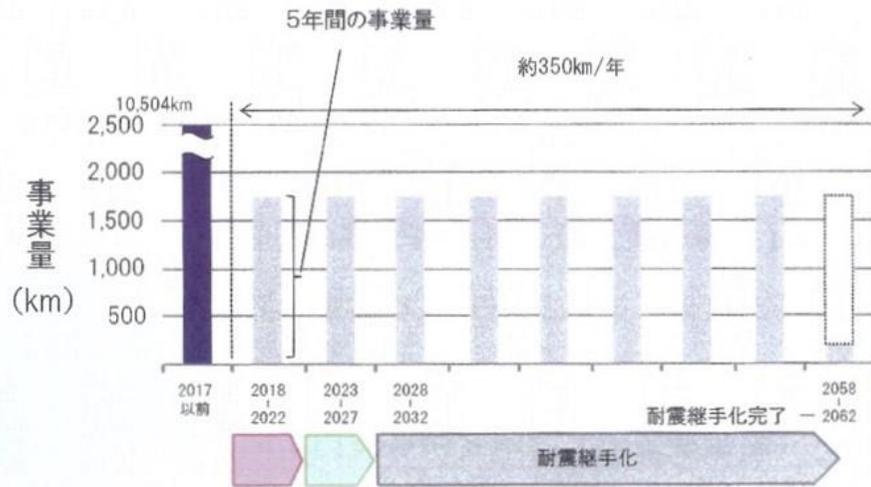
【現在の耐震継手化の事業量を維持】

現在の年間事業量約350km

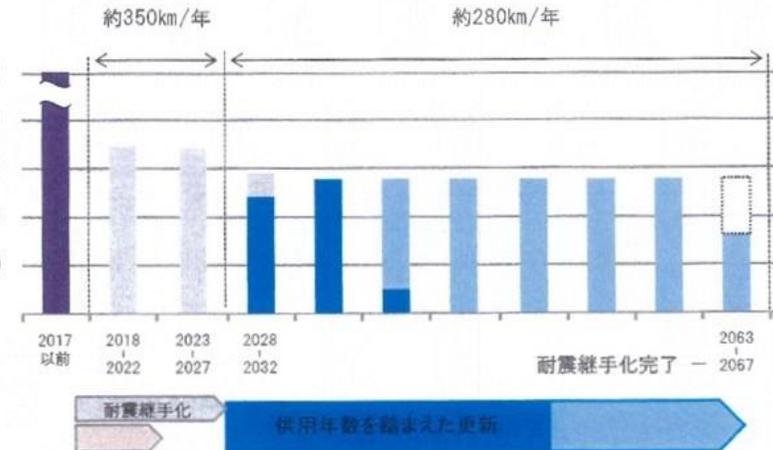
約70km抑制

【供用年数を踏まえた更新】

年間事業量約280kmで更新



事業量 (km)



- 耐震継手管
- ダクタイル管(非耐震継手)
- ダクタイル管(非耐震継手 ポリエチレンスリーブ無 取替優先度高)
- ダクタイル管(非耐震継手 ポリエチレンスリーブ有)
- 次期更新
- 重要施設への供給ルート耐震継手化
- 取替優先地域の解消
- 取替困難管の更新

令和6年12月3日

東京都知事

小池 百合子 殿

要 望 書

東京都新宿区四谷三丁目1番8号

一般社団法人東京都トラック協会

会 長 水 野 功

令和7年度東京都への特別要望

トラック運送業界は「物流の2024年問題」を通じて、大きな転換期に直面しております。その中で、我々は、都民の暮らしや産業活動を支えるエッセンシャルな輸送の担い手として、首都の物流機能を維持するとともに、災害時の輸送機能の確保を通じて、首都防衛の重要な役割を果たすなど、日夜、努力しております。

この数年で、大企業においては、経営改善が進み、従業員への賃金上昇にもつながりつつあるものの、大多数が中小企業である我々トラック運送業界は、最近の円安等によるコスト高や燃料価格の高騰が経営に大きな負担となっており、標準的な運賃の届出など国による様々な施策を行っても、運賃・料金のアップなど十分に転嫁しておらず、ドライバーの賃金にも十分反映せず、依然として厳しい経営状況にあります。

そのうえ、本年4月1日から、働き方改革関連法により、ドライバーの年間時間外労働時間を960時間までとする罰則付きの上限規制がスタートし、これまでの体制では業務に支障がでるようになりました。

これらの状況から、ドライバー不足が更に深刻となっており、ある調査機関の報告では、何も対策を講じなければ、輸送能力が今年度には約14%不足し、このまま推移すれば2030年度には約34%不足すると推計されております。

また、本年上半期のトラック運送業の倒産件数は、燃料費高騰等による「物価高」や「人手不足」などを理由として、前年同期比42.6%増の194件となり、2010年以降の15年間で過去最多となりました。

国は、このような状況の中で、「物流の2024年問題」に対し、国民生活や経済を支える物流の維持・環境整備を図るため、昨年6月2日、商慣行の見直し、物流の効率化及び荷主・消費者の行動変容の3つの視点から抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として策定しました。また、早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」も同時に公表しました。さらに、昨年6月16日、持続可能な物流の実現に向けた検討会において、今後、取り組むべき政策の最終案を取りまとめ、昨年7月21日、国土交通省がトラックGメンをスタートさせるなど、新たな政策を展開しております。

我々東京都トラック協会も、ドライバーの賃金上昇や健康管理の強化など「ドライバーファースト」の視点に立って、「物流の2024年問題」からはじまる様々な課題への解決に向けた取組みを行っております。

東京都においては、国の「物流革新に向けた政策パッケージ」の趣旨を踏まえ、都内の物流を守るため、「東京物流ビズ」の取組みを通じて、実効性のある施策を展開しております。引き続き「物流の2024年問題」に対して、東京都における独自の政策も含めて、強力に押し進めていただきたい。

以上を踏まえ、東京都トラック協会としては、「物流の2024年問題」への対応を含めた重点的に取り組むべき8項目について要望いたします。

1 トラック運送事業の経営基盤確立対策

当協会は、東京都運輸事業振興助成交付金を財源として、交通安全対策、環境対策、緊急輸送対策等、公共性を踏まえた取組みを展開しております。本年度の交付額は約9億2千4百万円で、昨年度に比べ増額していただきました。しかしながら、東京都や国の様々な環境対策が進捗し、都内給油所数の減少が進む中、交付額算定の根拠となる都内の軽油使用量が年々減少しているため、交付金額も長期的には減少していくことが想定されます。

当協会では、トラック運送事業者の課題解決と強化のために、ドライバーファーストの視点に立った「物流の2024年問題」への対応に総力をあげているところであります。実際に、今年度から運転免許取得費用助成の対象拡大や定期健康診断受診費用助成の拡充など、ドライバー人材の確保や健康起因事故防止の強化などの取組みを開始しました。

しかしながら、交付金額の減少は、当協会が行っている事業を著しく停滞させ、健全なトラック運送業の発展に与える影響は甚大であります。

については、引き続き「物流の2024年問題」をはじめ、多くの課題に対応していくうえでも、都内登録トラックの数や運送業務の活動拠点を確保するため、都心等給油所の数の維持を含めて、新たな施策の展開や関係団体等へのご指導をいただくとともに、来年度以降も、交付金額が本年度と同額以上になるようお取り計らいいただきたい。

2 働き方改革、労働力不足など、物流の2024年問題への対応

都内の運送事業者は、年々減少している上に、若年層の運転免許保有者の減少や他産業に比べて賃金水準が低い等によりドライバーの確保が困難な状況となっております。そうした状況を改善するため、引き続き、以下の取組みを強力に推進していただきたい。

① IT機器導入への支援

国は、すでに中小企業におけるICTシステム機器導入について支援を行っているところでありますが、業務の効率化をさらに進めるた

め、物流DXの推進に資する点呼支援機器（AIロボット等）やIT点呼システム等IT機器導入について、東京都においても産業政策の一環として都独自の支援策を創設していただきたい。

② 休憩等のための駐停車スペース等の整備

効率的な時間管理を進めるには、ドライバーの休憩や食事をする場所、トイレ等の確保が重要であります。引き続き、駐停車スペースを含む休憩等の場所確保や公衆トイレ等の整備を促進していただきたい。

③ 多様な人材が就労できるような労働力対策

現在の就労環境の中で、我々運送事業者だけでは、深刻なドライバーの担い手不足を改善することは困難であります。今まで以上に、多様な人材の確保が急務であります。当協会においても、ハローワーク等と連携して人材確保に積極的に取り組んでいるところでありますが、東京都においても人材確保に向け、これまで以上の支援をしていただきたい。

特にトラック運送業界では、以前から女性の人材活用に取り組んできており、その一環として東京都にも支援していただき、ドライバーの運転免許取得を助成してきましたが、さらに、働く環境の整備に向けて、女性が働きやすい職場環境整備（子育て支援、休憩・睡眠施設、トイレ、更衣室、食事場所及び荷役作業設備等）の支援を実施し、女性の進出を推進していただきたい。

3 燃料価格高騰への支援

令和2年に国が定めた標準的な運賃の下にトラック運送業界の経営改善が進められ、特に令和5年に国土交通省のトラックGメン及び公正取引委員会の様々な通知等により、荷主等の間で、運賃交渉がやっと進められつつあります。しかし、すぐには、その効果が表れておりません。

一方、諸物価が上昇するとともに、円安に伴うエネルギーコストの上昇の勢いは衰えを見せておりません。とりわけ、我々トラック運送業にとって、昨年に引き続き、高い燃料価格が経営に大きな影響を与えております。

このため、トラック運送業の継続のため、国等の状況を踏まえつつ、何らかの燃料支援対策を実施していただきたい。

4 環境に関する取組みへの支援

① ゼロエミッション・ビークル（ZEV）トラックの普及促進

現在、東京都では、燃料電池トラックやEVトラック等のZEVトラックの導入に当たり、車両調達経費並びに充電設備の設置及び燃料費について運送事業者向けの助成制度を設け、普及促進を図っていただいているところであります。

当協会でも燃料電池トラック等の普及に注目しているところではありますが、車両導入経費や燃料費の実質負担がディーゼルトラックと比して割高であることに加え、水素ステーション等の所在地や利用時間の制約などにより、中小運送事業者においては、新しいトラックの導入が進まない状況にあります。

については、補助対象となる経費の範囲や補助単価・上限額をさらに見直していただき、我々中小運送事業者が燃料電池トラック等を導入しやすくなるようにお取り計らい願いたい。

また、都内に偏りなく公共用の水素ステーション、電気の充電設備を増設することはトラック導入に不可欠であり、また、利用時間の拡大も推進していただきたい。

② 東京都貨物輸送評価制度の拡充

東京都は、CO₂排出削減を支援する仕組みとして、エコドライブ等の日常的な努力を実走行燃費で評価する貨物輸送評価制度を平成24年度から実施しております。全国的には、画期的に都が進めている環境対策として高い評価を得ております。

東京都貨物輸送評価制度は、東京都トラック協会の事業でもあるグリーン・エコプロジェクトなどの環境に配慮した取組みを強く後押しするものであり、来年度以降も引き続き実施していただきたい。

また、東京都貨物輸送評価制度の評価取得促進に向け、評価取得事業者に対する助成や荷主事業者等への啓発を行うとともに、評価取得のメリットを強化するため、環境に対するインセンティブだけでなく、さらなるインセンティブの範囲を拡充していただきたい。

5 道路整備の促進

運送事業者にとって、渋滞による運送時間の長時間化は大きな課題であります。特に、高速道路における長時間の渋滞は、運送事業者にとっては、経営上にも、運営上にも死活問題につながります。

そこで、

① 首都圏3環状道路の整備促進

都内の高速道路の円滑な利用、渋滞の解消を図るためには、外環道をはじめ首都圏3環状道路の全線開通は、必要不可欠な対策の一つであり、早期開通に向け整備を促進するよう適切に対応していただきたい。

② 安全安心な道路整備計画の推進

安全対策や道路の有効活用を図るためには、トラック輸送等の物流に対応した道路整備計画を推進していくことが重要であります。輸送効率化に対応したトラックの大型化には、道路インフラの高規

格化等による整備・拡幅が必要となることから、計画段階において想定した道路整備を進めていただきたい。

また、震災等災害対策としても道路整備は有効であることから、災害時に清掃車、宅配トラック等がスムーズに作業を行えるよう、住宅地等の狭路を計画的に拡幅していただきたい。

6 高速道路の料金対策

① 利用促進に向けた営業車用料金体系の創設

政府が発表した「物流革新に向けた政策パッケージ」では、具体的な施策の一つとして「労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現」が位置付けられており、また、国の「物流の適正化・生産性向上に向けたガイドライン」でも、「高速道路の積極的な利用」が運送事業者の取り組むべき事項とされております。

そこで、緑ナンバートラックの高速道路料金については、物流が都民生活や経済を支える重要な社会インフラであることを考慮し、首都高速道路を中心として、昼間の活用を視野に入れた料金水準の抜本的な見直しを行い、現行料金の割引となる新たな制度を創設し、高速道路の利用促進を図っていただきたい。

② 料金割引制度の拡充

緑ナンバートラックに対する新たな割引制度ができるまでの間、現行の料金割引制度の充実を図っていただきたい。

特に、ETCコーポレートカード利用事業者の大口・多頻度割引については、実質割引率の最大が5割に達していない現状を考慮して、車両単位割引を一定額以上利用した場合に実質割引率が最大5割になるよう見直していただきたい。

また、大口・多頻度割引における契約単位割引の適用に当たっては、月間利用額の条件を満たさずに割引が適用されない場合があることから、できるだけ多くの運送事業者が割引の効果を享受できるよう、契約単位割引の適用条件を段階的に緩和していただきたい。

さらに、首都高速道路の割引制度については、NEXCO3社と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい高速道路ネットワークを実現していただきたい。

③ ターミナルチャージの整理

現在、首都高速道路からNEXCOの道路に続けて通行する場合など、道路会社をまたぐ連続利用の際に、道路会社ごとにターミナルチャージとして150円が付加されております。首都圏高速道路利用のシームレス化の観点から、複数回発生するターミナルチャージの発生回数を1回に削減していただきたい。

7 車庫の確保・維持への支援

トラック運送事業者が、都内での事業活動を円滑に行い、東京の物流機能を維持するとともに、災害危機などの首都防衛に対する都及び区市町村におけるトラック協会への役割と期待が大きくなっている中、給油所の確保のほか、都内に活動の本拠を置くトラックの車庫確保が必要不可欠であります。しかしながら、東京の再開発等による周辺環境の変化や地価の著しい上昇に伴い、都心部を中心として、車庫用地の確保が困難となるとともに車庫代の負担増が経営を圧迫し、車庫を維持することが困難となっております。

ついては、都心部を中心として災害時に活用できるトラックを確保するため、車庫用地の確保や車庫代の負担軽減に向けた支援を実施していただきたい。

8 駐車規制の緩和

① 無償提供される貨物車駐車スペースの拡充

東京都では、「東京物流ビズ」の中で、物流効率化のプロジェクトを展開し、この取組みの一環として、主に都内外縁部に荷さばきを目的とした貨物車駐車スペースの無償提供を本年7月から開始しました。

一方、都心部においては、路上駐車車両により集配業務が阻害され、荷さばきスペースなどの駐車場所が依然として不足している状況にあります。そこで、都心部を中心に無償提供の貨物車駐車スペースを拡充していただきたい。

② 駐車規制の見直し

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについては、平成30年2月の警察庁の通達後、東京都トラック協会からの要望等により見直しが行われましたが、特に、都心部における見直しが十分とは言えない状況にあります。昨年2月にも警察庁は、駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について、通達を発出しました。この通達を踏まえ、円滑に集配業務を行えるように、真に必要な場所における駐車規制の見直しを引き続き強力で推進していただきたい。

なお、都心部では、自転車や電動キックボードの車道走行に係る対応に伴い、パーキングメーターが撤去され、集配業務に支障が生じかねない事例が散見しております。ついては、引き続き、パーキングメーターの設置箇所の維持拡充について特段のご配慮をしていただきたい。

令和 6 年 12 月 3 日

東京都知事

小池 百合子 殿

東京納税貯蓄組合総連合会

会長 近藤 忠夫

令和 7 年度東京都予算等に対する要望書

令和 7 年度東京都予算等に対し、別紙のとおり要望いたしますので、特段のご配慮をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

令和7年度東京都予算等に対する要望内容

1【概要】

- 東京納税貯蓄組合総連合会（以下「東総連」という。）は、納税貯蓄組合法（昭和26年4月10日施行、法律第145号）に基づき、納期内納税を目的として、昭和31年5月に創立した公益団体です。

- 我が国において、戦後の混乱期には、「税金を納める余裕のない人」、「納税の重要性を理解しつつも、一時に納税することが困難な人」等が多く存在し、国や地方を立て直すために必要な財政の健全化が危ぶまれていた時期がありました。このような時代背景の下に、納税秩序を回復し、租税の容易かつ確実な納付を促進するために、納税貯蓄組合が結成された経緯があります。東総連においても、創立の当初は、主に、納税準備預金等を活用した納税資金の貯蓄を会員に普及することなどを通じて、納期内納税の実現に努めてまいりました。

- その後、経済の発展と振替納税など多様な納税手段の普及を受けて、納税貯蓄組合の役割も時代に対応して変化してまいりました。現在は、税務行政に対する自発的な協力団体として、納税道義の普及と自主納付制度の確立に向け、地域に根差した納税キャンペーンや、次世代を担う若者への啓発活動、会員に対する実践的な研修など、税に関する広報・教育を中心とした公益性の高い活動を幅広く展開することにより、国及び地方の税務行政の円滑な推進に貢献しております。こうした東総連のこれまでの活動は納期内納税の考え方を広く社会に定着させる一助になったものと自負しております。

- 租税は、我が国の国土の発展と繁栄を根幹で支える行政活動の源泉であり、社会に必要なサービスの提供など、その使い道を自らが決める民主主義の原点です。納期内納税は、まさにそれらを体現するものとして、現在及び将来の、国並びに地方自治体の財政基盤の安定を図る上で極めて重要と考えます。東総連は、これからも傘下の48地区連合会、15万人の会員が一丸となって、税務当局と緊密な連携を図りながら、納税貯蓄組合法の本旨に基づき、納税道義の普及と自主納付制度の確立に資する取組みを、今まで以上に進めてまいりたいと考えております。

2【活動内容】

○東総連は、現在、次のような活動に取り組んでおります。今後も、納税道義の普及と自主納付制度の確立に資する取組みを、今まで以上に進めてまいります。

(1)中学生の「税についての作文」事業

中学生が、税に関する作文を書くことを通じて、税について関心を持ち、正しく理解を深めることを目的に、昭和42年から国税庁との共催により実施し、令和6年度で第58回。

東京都からは都知事賞（1編）・主税局長賞（3編）を贈呈。初期の作文世代が親となり、子と体験を共有出来ることなどから、親子間のコミュニケーションツールとしても好評。

- ・ 令和6年度応募実績: 678校、67,162編
- ・ 令和5年度応募実績: 685校、66,288編
- ・ 令和4年度応募実績: 677校、68,042編

(2)納期内納税推進キャンペーン

納税資金の備蓄、納期内納税、振替納税制度、電子申告・納税（e-Tax及びeLTAX）など多様なテーマについて地域に根差した会員が近隣住民など身近な都民を対象に税務情報を発信。

- ・ 令和5年度実績: 48地区連、延べ約130日
（月単位で長期間作文やポスターを展示する等の取組を除く）

(3)キャッシュレス納付の推進

東京都は、東京デジタルファースト推進計画に基づき、都民一人ひとりに対する行政サービスの最適化を目指し、行政サービスのプッシュ型への変革を推進している。都政が目指すオール東京のデジタル化の実現には、都民・事業者も新しい行政サービスの賢い担い手に変化する必要がある。

主税局が推進する税務行政のデジタル化の中でも、キャッシュレス納付は、社会のデジタル化を通して、国民や企業の利便性向上を図る有意義な施策である。東総連では、令和3年度からキャッシュレス納付を重点事業に位置付け、加盟する48地区連で普及・拡大を推進してきた。

令和5年11月、東総連は東京都とキャッシュレス納付共同推進宣言を行った。現在、ダイレクト納付やインターネットバンキングからの納付、スマートフォン決済アプリによる納付など、多様なキャッシュレス納付を推進する広報活動に積極的に取り組んでいる。

今後も、東京都を始めとする行政機関はもとより、税務行政に関わる

関係団体などとも緊密に連携し、オール東京のデジタル化に向けた活動に主体的に関わっていく。

(4)会報「東総連」の発行(年1回)

東総連では、年1回2万部を発行しているほか、各地区連でも年1～2回発行。会員に対する税務情報の発信のほか、新規組合員獲得のためのツールとしても活用。

(5)税務情報PR用グッズの作成・配布

「納税は簡単便利なキャッシュレス」など納税の標語を刷り込んだグッズ等を東総連で一括して作成し各地区連合会に配布。税務広報チラシと組み合わせ、地域の区民まつりや市民まつり、産業祭、農業祭など、様々な機会に都民に配布し税知識の普及と納税思想の高揚に活用。

(6)納貯組合員を対象とした税務研修会等の開催

東総連では、次代の納税貯蓄組合を担う人材を対象にしたリーダー研修会などを年3回実施。各地区連では、より実践的なテーマによる研修を年1～2回実施。

3【要望内容】

- 東総連は、会員のボランティア精神に支えられた団体です。今後も、納税意識の高揚と着実な納税に資する取組みを、今まで以上に進めてまいりたいと考えております。
- 新型コロナの沈静化により、これまで自粛が続いていた街頭での納税キャンペーンや、区・市の祭りなどで納税をしようとする活動が実施出来るようになりました。その半面、国際情勢の変化などに伴う、諸物価の値上がりは会員の普及・啓発活動を制約する大きな要因になっています。また、補助金交付申請手続のデジタル化に対応するとともに、効率的な業務運営を推進する必要があります。
- 東総連では、これまで「納貯共済保険」制度を導入し受託会社である生命保険会社から保険手数料収入を得るなどの工夫を行ってまいりました。しかし、平成26年3月末の業務契約の終了をもって、自主財源の太宗を占めていた保険手数料収入を失うことになりました。

○現在は、役員等への会費や賛助金の導入に努めるほか、会報への広告料収入や小口の保険手数料収入の獲得など、自主財源の確保に努めているものの、東京都からの補助金収入が東総連の活動を支える主要な財源となっております。

○自主財源が減少している厳しい状況の中、自らも財政基盤を確立する努力を継続していく一方で、今後も地域社会とともに歩き、納税道義の高揚に努め、国家、社会に貢献する団体として活動出来るよう、引き続き、東京都からの補助金を継続して措置していただけますようお願いいたします。

< 参考 >

令和 5 年度補助金額：39,644千円

令和 4 年度補助金額：41,023千円

令和 3 年度補助金額：41,546千円

令和6年12月3日

東京都知事

小池百合子様

令和7年度東京都予算に関する
要望書

一般社団法人 東京青色申告会連合会

会長 相原 博

要	望	事	項
<p>I 固定資産税及び都市計画税の減免措置の継続について</p> <p>1 要望の要旨</p> <p>(1) 小規模住宅用地に対する都市計画税を2分の1とする軽減措置について、令和7年度以後も継続する。</p> <div data-bbox="296 707 1358 974" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>【現状】</p><p>小規模住宅用地に対する都市計画税を2分の1とする軽減措置は、都民の定住確保と地価高騰に伴う負担の緩和を目的として昭和63年度に創設されて以来、多くの都民と小規模事業者が適用を受けている。</p></div> <p>(2) 小規模非住宅用地に対する固定資産税及び都市計画税を2割減額する減免措置について、令和7年度以後も継続する。</p> <div data-bbox="296 1160 1358 1447" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>【現状】</p><p>小規模非住宅用地に対する固定資産税及び都市計画税を2割減額する減免措置は、過重な負担の緩和と中小企業の支援を目的として平成14年度に創設されて以来、多くの都民と小規模事業者が適用を受けている。</p></div> <p>(3) 商業地等に対する固定資産税及び都市計画税の負担水準の上限を、65%に引き下げる減額措置について、令和7年度以後も継続する。</p> <div data-bbox="296 1659 1358 1948" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>【現状】</p><p>商業地等における固定資産税及び都市計画税について負担水準の上限を65%に引き下げる減額措置は、負担水準の不均衡の是正と過重な負担の緩和を目的として、平成17年度に創設されて以来、多くの都民と小規模事業者が適用を受けている。</p></div>			

令和6年12月3日

東京都知事

小池 百合子 様

東京税理士会

会 長 足 達 信 一

要 望 書

東京都予算に対する団体要望として、下記のとおり要望いたします

記

1. 都内事業者のデジタル化支援について

本会が令和6年10月31日に会員税理士向けに開催したイベント「税理士情報フォーラム 2024」において、東京都主税局及び東京都産業労働局に出展いただき、本会会員に向け、キャッシュレス納付やデジタルナビゲーター事業について施策の周知広報を行っていただいた。ご協力に感謝する。

本会会員(約 24,000 名の税理士会員と約 2,000 の税理士法人)は、インボイス制度や電子帳簿保存法、キャッシュレス納付などの事業者のデジタル化の支援を積極的に行っている。今後とも、専門家の活用を図ることで、更なる事業者のデジタル化の支援をぜひお願いしたい。

2. デジタルデバйд対策について

東京都が牽引する行政サービスの変革においては、電子申告・電子納税の進展が期待されるが、急速なデジタル化オンリーにより、高齢者等の納税者が取り残されないよう配慮が必要と考えられる。実務的な視点から、電子申告や電子納税をしない(できない・希望しない)納税者に対して、窓口での收受印や納付書の送付を継続する等の税務行政におけるデジタルデバйд対策の策定をお願いしたい。

3. 電子納税の推進による税理士のリスクへの配慮について

電子納税の手続きを税理士が代理受任する場合は、操作忘れや操作ミスにより納税が期限内に完了しなかった場合に、延滞金等の負担について損害賠償リスクが伴う。よって、電子納税の普及を推進するためにも、税理士が納税手続きの代理業務を行わずに電子納税が完結するよう改善をお願いしたい。例えば、①税理士が電子申告業務を代行し、メール等で事業者に連絡し、納税者がスマホ等で簡単にダイレクト納付の操作をできるようにシステムを改善する、②所得税の振替納税制度のように、一定の期日を延ばして指定口座から自動引き落としとする等が考えられる。

4. 法人都民税・事業税の電子納付について

現在 eLTAX から申告後に納付情報を登録すると「収納機関番号」「納付番号」「確認番号」「納付区分」のすべてがすでに表示されるようになっている。しかし、これらの番号等を用いても納付を行うことが出来ず、所轄の都税事務所から納付書を送って貰い、それに記載されている番号等を使用しなければ納付できない状況になっている。電子申告後に表示される番号等によって納付を行えるよう、若しくは e-Tax におけるダイレクト納付等のように簡潔に納付手続が行えるよう早急に対応をお願いしたい。

以 上

東京都知事

小池 百合子 様

令和7年度

東京都予算編成等に向けた要望書

令和6年12月 3日

東京都千代田区平河町2-5-5

全国旅館会館内

東京都ホテル旅館生活衛生同業組合

理事長 工藤 哲夫

日本旅館協会東京都支部

会長 石井 敏子

要 望 書

この度は、当組合の要望についてお聞き頂く機会を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、3年半にわたる新型コロナウイルス感染の影響を受け、観光宿泊業界は甚大な被害を受けましたが、コロナ収束以降は近年のインバウンド復活も影響し少しずつ持ち直しております。

しかし、予断を許さない世界情勢の影響を受け、光熱費の上昇や諸物価高騰は続き、更に人手不足問題は重く、未だに多くの観光宿泊産業は疲弊しているのが現状です。

短期的にインバウンドの増加は損益の黒字転換を促しましたが、コロナ期間中の資産売却や借入の増加が重くのしかかり、貸借対照表が正常に戻るにはまだ時間が掛かります。

この現状を踏まえて、宿泊業界を中心とした観光産業回復のために、引続き恒久的な対策の更なるご検討及びご支援を強く要望致します。

以下に要望事項をまとめましたので、ご検討を切にお願い致します。

【要望事項】

1. インバウンドの増加による宿泊価格の上昇が続き、従来の課税価格が現状に合わなくなってきました。よって、宿泊税の課税価格の引き上げを要望します。

観光・宿泊業界はコロナの影響をうけ塗炭の苦しみを味わいましたが、幸いにもコロナの終焉と共にインバウンドの増加並びに円安や欧米や日本以外の各国のインフレと我が国のデフレの格差により宿泊価格の大幅な上昇が起きました。コロナに苦しめられた我々にとって願っても無い状況となりましたが、逆に従来の課税免除宿泊料金や税率が低すぎ、現状に合わない状況が生れております。

昨年、都の諮問機関より課税免除宿泊料金や税率の引き上げを打診されました。当時はインバウンドが回復し始めた状況で、税制等の大幅な環境の変更をすべきではないと判断し、現状維持をお願いしましたが、その時から事情が大きく変わりました。

よって、現状に即した課税免除宿泊料金や税率の引き上げを要望します。

2. 固定資産税の減免措置制度等の新設を要望します。

2020年よりコロナ感染拡大防止が国や都において最重要な課題でありましたが、それにより宿泊業界は国民の公共の福祉の為に移動の自粛を要請され、開店休業状態に陥りました。各施設は、資産の売却や借入を増やして難局を乗り越えましたが、各社の資産内容（貸借対照表・バランスシート）は大きく傷つき債務超過に陥りました。特定の税負担の軽減を図る政策税制措置は、税負担の公平性という基本原則の例外となりうるものの、経営の健全化のため固定資産税の減免措置を要望します。

3. オーバーツーリズム対策強化を要望します。

念願のインバウンド需要が復活し始め、宿泊業界においても好調傾向が順調に継続しています。しかし、その流れの中での不安要素として、国内各地で起きている「オーバーツーリズム」の問題が有ります。主要交通機関での混雑、主要駅近辺や繁華街でのゴミ放置やポイ捨てが横行し、それへの対策や取締りが十分にされていない場合もあり、交通機関の利用者や地域住民と旅行者との摩擦が生じています。

多言語での路上喫煙の禁止（所定喫煙場での喫煙）、ごみのポイ捨て禁止・路上飲酒禁止エリアの規制強化等の東京でのルールやマナーを啓発する告知を、インターネット（スマホへのプッシュ配信）の活用や宿泊施設・飲食店での掲示も含め徹底し、オーバーツーリズムの摩擦を極力抑えるための対応を要望します。

4. 「家主不在型民泊」の規制強化を要望します。

以前の旅館業法の改定によって認可された民泊は、管理する家主がない「家主不在型民泊」に、ゴミの出し方や騒音の問題等、大きな社会問題となった事例が多々有り、現在でも継続している問題となっています。区は旅館業法の許可権限及び条例規定権を有しているため、都は情報共有を図る対応をし、市町村では住宅宿泊事業の届出や指導監督を実施しています。

現状の課題を認識し解決するための対策を都と区市町村が一体となって取組んで、現在のインバウンドの流れを止めない為にも、東京都として「家主不在型民泊」の規制強化推進を要望します。

5. カスタマー・ハラスメント防止条例の制定を強く要望します。

令和6年第3回都議会で、全国で初めてとなる「カスタマー・ハラスメント防止条例」が可成立しました。条例では、基本理念として「社会全体でカスタマー・ハラスメントの防止を図るとともに、その防止に当たっては、顧客等と事業者とが対等の立場において相互に尊重する」とあり、カスタマー・ハラスメントの定義、各主体の責務や役割が示されています。

今後作成される指針等で条例の内容を丁寧に解説するとともに、著しい迷惑行為に該当する例や効果的な対応策を幅広く提示すると共に、各業界の実情を踏まえ、マニュアル作りの参考となる「ひな形」等を作成し、事業者や業界団体の支援を進めて頂きたい。

また、カスタマー・ハラスメントに毅然と対応する必要性と並行し、顧客に寄り添う大切さも含め、条例の意義を丁寧に伝える運用指針を早期に示し、施策の効果が高まるような対応を要望します。

6. 外国人労働者を雇用した場合、住宅費補助等を事業主に対して行う制度の導入を要望します。

外国人材受入れの為の施策として、都は職場見学会や外国人材活用支援等を行っていますが、観光産業の魅力発信やイベント出展だけでは人材を確保することは困難です。

従業員の採用に重要なのは「住環境」です。現在、諸物価が高騰している中で東京23区内の賃貸住宅家賃は特に高額で、業界の平均賃金の約半分が家賃支出となり、都内での生活維持が厳しい状況になります。

都内で社員寮を完備する中小企業は少なく、賃貸住宅を労働者が個々に契約することになるので、都内で就労する場合でも、家賃の違いから隣県に居住し、更には地方の企業に労働者は向う傾向となり、結果的には地方へ流出してしまい、都内の人材不足は解消されません。

この状況を防ぎ人材を定着させるためには、新たな観点からの補助金や支援制度の新設や検討が必要です。昨年度から始まった、東京都産業労働局雇用就業部主管制度は、基本的な制度の趣旨が要望とは異なります。また、都内に有る空き家を有効活用する「住宅セーフティネット制度（東京ささユール住宅）」の仕組みも十分とは言えません。

今の課題解決から将来に向けた安定した人材確保の道筋を付けるためにも、事業者から従業員に直接家賃支給が出来る補助金制度の新設や検討を要望します。

7. 東京の魅力を広く内外に発信するため、「TOKYO旅館ブランド構築・発信事業」と、インバウンド誘客のための「東京シティプロモーション」の積極的な継続展開を要望します。

「TOKYO旅館ブランド構築・発信事業」について我々は、宿泊施設を中心とした地域活性化の取組を、商店・飲食店・観光協会等と連携し付加価値を高めることを、令和5年度から3年計画で開始し、今年度は2年目を迎えています。将来的には東京都全域に波及効果を目指しています。また、我々としても毎年の情報発信事業を行っており、更に推進する取組を計画していますので積極的な継続を要望します。合わせて、東京都が主体的に誘客のため、世界に向けて「東京が安心・安全な観光地で世界のビジネス集積地」であることを最大限に発信し、東京への実効性のある誘客促進策の継続実施を要望します。

8. 都民の誰もが安心・安全に暮らせる街並みを実現するために、都内全域の無電柱化を積極的に推進するよう要望します。

これまでに無電柱化推進についての要望を複数回行っており、都からは今後の計画等の回答を頂いています。都の認識にもある通り、「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3つの目的とし地中化に取り組んでいますが、防災・減災の重要な観点では有るものの、都民の安心・安全は日常の生活に感じられることが重要で、他地域からの来訪者にとっても素晴らしい都市であると実感でき、観光産業にとっても良い効果が見込まれます。

都道だけではなく、都全体の道路の約90%を占める区市町村道の無電柱化に向け、国や市区町村との連携を強め、3つの目的達成のために、更に安心・安全な街づくりに向け、表通りから分岐している内側の区市町村道や中小道路も実現するよう要望します。

9. 東京都で定めている事業所税は、都市計画税や固定資産税と重複負担になっており、徴収方等は地域で違いが有るものの、新規開業や雇用創出の阻害要因にもなり得ます。すでに本税の目的は達成されており廃止するよう要望します。

事業所税は、都市環境の整備及び改善に関する事業に要する費用に充てるための目的税で、地方税法で定められた都市だけで課税される市町村税で、都市計画税は、都市計画法に基づいて行う都市計画事業又は土地地区画整理法に基づいて行う土地地区画整理事業に要する費用に充てるため、市町村が目的税として課税しています。その税率水準等は、市町村の自主的判断（条例事項）に委ねられています。

都市整備については、その目的はほぼ達成され、行政サービスとの関係での租税負担は事業税に織り込まれており、床面積を課税標準とする資産割については、固定資産税及び都市計画税、従業者割については外形標準化された事業税と二重課税になっています。

また、政府で推し進める好循環実現についても、資産割や従業員給与割を納税義務者としている限りは、事業者が設備投資や従業者の賃金の引き上げにも影響を及ぼすことが想定されるので、事業所税を廃止するよう要望します。

以上

2025年度 都政への提案（主な項目）

電子化・デジタル化

- 公共交通機関利用に関する高齢者割引のDX化
- 固定資産課税台帳（名寄帳）の縦覧手続き書類の統一および電子化

雇用・労働

- リスキリング支援事業の拡充
- エッセンシャルワーカーの雇用支援

交通事情の改善

- 道路交通法改正を踏まえた自転車利用者・電動キックボード利用者への交通ルールの周知徹底
- 時差Bizの積極的な推進と支援

環境・エネルギー

- 蓄電池等の分散型エネルギーリソースの普及に向けた支援
- 再生可能エネルギー電力証書の購入に関する支援
- 合成メタン（e-methane）の早期導入に向けた具体的施策の推進
- 水素エネルギー普及・活用への支援
- 食品残渣の再生利用拡大に向けた各市町村への働きかけ
- 都内を走行する電動車両（EV、PHV）への優遇措置

防災・減災

- ゲリラ豪雨等の風水害に対する対策および情報発信の強化
- 災害発生時の被害状況可視化システムの導入
- 外国人旅行者向けの防災・減災の啓発活動
- サイバーセキュリティ対策強化への取り組み

教育問題

- 金融リテラシー向上のための学生向け教材の作成
- CO2削減に資する省エネ教育プログラムの一斉導入

都市づくり政策

- 都内インフラ施設の移転・更新の円滑化に向けた制度の導入
- ホームドア整備の加速化に向けた支援
- エスカレーターへの安全利用の促進

健康対策

- 新型コロナウイルス感染症の予防接種の費用補助
- 受動喫煙対策における補助制度の対象業種拡大

最新技術への対応

- ドローンの活用に向けた運用改善

2024年12月3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

2025年度 都政への提案

国内では大規模地震や豪雨・台風等の災害が相次ぎ、世界ではウクライナ戦争やイスラエル・ガザの紛争が長期化する中、原材料・燃料価格の高騰や円安、深刻な人手不足など、企業を取り巻く経営環境は厳しい状況にあります。希望のもてる社会づくりと都内経済の発展に向け、会員からの意見を下記のとおり取りまとめましたので、ここに提案いたします。

記

1. 電子化、デジタル化への取り組み

(1) 行政関係書式の統一化・デジタル化の促進

特別徴収税額通知（納税義務者用）について、全ての自治体で同じプラットフォームを使用した一元的な仕組みを可及的速やかに整備していただくよう要望します。それぞれの自治体が異なるフォーマットで発行した書類を数千人の従業員の手元に個人情報漏洩が生じない形で届けることは至難の業と言わざるを得ない状況です。可能であれば従業員個人に直接届く形での電子化の仕組みの検討をお願いします。

また、各種届出に使用する就労証明書に関しても、フォーマットの統一と電子化の促進をお願いします。特に保育園および学童保育への提出用の証明書に関しては、自治体ごとに質問項目に統一感がなく回答が機械的に行えない作業であり、1通の作成に30分程度を要するほか、提出時期が限定されるため、作業の分散ができない業務のひとつとなっています。

加えて、建設業法のもと行われる工事への入札時に提出する社会保険料の納入証明書の発行についても、システムを活用し、窓口での申請および紙での発行の見直しを要望します。現状は入札の度に求められる社会保険料および労働保険料の納入証明書の発行を都度事務所に赴いて依頼し、紙で発行してもらう運用となっています。

こうした行政関連手続きの申請、受領を個別対応していることは生産性の低下に直結しているため、上記の改革は、労働力不足の解消や景気回復に大きく寄与するものと考え

えます。是非ともデジタル化の速やかな促進をお願いします。

あわせて、都では「#シン・トセイ」と銘打ち、都政のDX推進に向けて5つのレスの取り組みを進められていますが、新しい働き方としてリモートワークを推進している中、押印や届出・申請のための出社が依然として発生しているため、早急に電子署名・申請・決裁の仕組みを導入していただくようお願いします。

(2) 公共交通機関利用に関する高齢者割引のDX化

高齢者の移動環境を支援し、都民の健康寿命を延ばす効果に加え、住民サービスの向上および都の業務の効率化につながることから、バス利用等での高齢者割引のDX化をお願いします。

現在、東京都で導入されている70歳以上が購入可能な磁気カード「シルバーパス」をDX化することで、乗務員による目視確認の手間を削減できるほか、利用実態(曜日・時間帯)等の把握が可能となります。利用実態のビッグデータは、都バス等のダイヤ見直し、イベント時の混雑解消、渋滞の緩和等に役立てることができ、区市町村や民間の事業者との連携可能性、商業や福祉、防災など他の分野との連携可能性も広がります。

「シルバーパス」をDX化することにより、利用の都度、割引料金を適用するといった新たな制度展開に向けた検討も可能となります。この仕組みを利用すれば、各区市町村で支援しているコミュニティバスの割引とも連携が可能となり、高齢者がより広いエリアで公共交通機関を利用いただくことが可能となります。さらには、マイナポータルへ接続し税額に関する情報と連携させることで、Web販売の仕組みの構築も可能となり、販売時の手間も大幅に削減できる可能性があります。

少子高齢化社会が進行する中、人手不足を解消しつつ効率的で利便性の高い公共交通を実現し、高齢者の福祉増進と社会参加が促進されるよう、バス利用等における高齢者割引のDX化に向けた取り組みをお願いします。

(3) 行政財産の占用手続きの電子化

行政財産に一定の施設を設置し、継続して使用する際には、道路法第32条、河川法第24条、都市公園法第6条、東京都自然公園条例第48条、国有財産法第18条に基づき、占用許可申請が必要です。

東京都においても、道路占用許可申請についてはオンライン申請が可能となりましたが、その他の申請については、現在も窓口での申請または郵送であり、移動時間など多くのロスが発生しています。

「東京デジタルファースト推進計画(第二期)」において、都の行政手続100%デジタル化の実現を掲げていることから、河川、公園、一般行政財産(公民館等建物)についても占用手続きの電子化をお願いします。

また、新規・変更申請の際に必要な事前協議についても対面が基本であり、協議

そのものに要する時間に加え、移動時間等のロスが生じていることから、事前協議についてもオンライン開催を容認していただくようお願いします。これにより、申請者の負担軽減に加え、都職員の方々にとっても、出張先からの参加が可能となるなど業務効率化につながると考えます。申請書類提出時のデジタル化に際しては、占用手続きに関する一連の過程も見直し、必要に応じたデジタルツールの導入により、相互に業務効率化のメリットを享受できる環境の推進をお願いします。

(4) 固定資産課税台帳（名寄帳）の縦覧手続き書類の統一および電子化

名寄帳の縦覧手続きにおける必要書類の統一と申請の電子化をお願いします。

一筆単位の固定資産税を把握するために名寄帳の縦覧を申請する必要があるところ、東京 23 区においては、地方税法第 734 条に基づき固定資産税を東京都が都税として徴収しているため、提出が必要な書類や申請者の身分確認に求められる資料が統一されているほか、申請手段についても、窓口や郵送に加えて電子申請にも対応されています。

一方、23 区外においては、市町村ごとに提出が必要な書類や、申請者の身分確認に求められる資料（運転免許証・従業者証明書・社員証・社長名での委任状等）が異なり、窓口または郵送での申請のみとしている自治体も多いのが現状です。特に、法人請求における必要書類については、自治体ごとに必要書類が統一されていないため、企業側の準備にかかる業務負担が大きくなっています。必要書類の統一が図られ、23 区と同一の書類・仕組みでの実施が可能となるよう、都のリーダーシップを発揮していただくようお願いいたします。

また、書類の統一と同時に、都内全域で名寄帳縦覧申請の電子化の対応を進めることは、「東京デジタルファースト推進計画（第二期）」で掲げている都の行政手続 100% デジタル化にも資すると考えますので、市町村のデジタル化の推進をお願いします。

(5) 伐採造林届の提出運用の見直し

電線路を有する事業者は、他の電気事業者と同様、電線路の維持・保安のために立木の伐採（以下「線下伐採」）を行い、電線路と植物の離隔距離を確保しています。森林法第 10 条の 8 第 1 項に基づき、森林所有者等は、地域森林計画の対象となっている民有林の立木を伐採するには、市町村に「伐採及び伐採後の造林の届出」（伐採造林届）を提出しなければならないとされており、線下伐採を行う際にも伐採造林届の提出が義務付けられています。

一方で、電気事業者各社による線下伐採については、伐採内容が定型的かつ義務的に実施されるもので市町村が指導する必要性が限定的であるとの判断のもと、提出先である全国の市町村の業務軽減を図る観点から森林法施行規則が改正され、2024 年 1 月 1 日以降、伐採造林届が提出不要となりました。

鉄道事業者については、用途が電気事業ではないとの理由で自家用電気工作物の分類

となり、伐採届が提出不要となる事業者には含まれておりません。しかし、首都圏の輸送を支える鉄道への給電に使用する電線路は公共性が高いため、電気事業者と同様に、伐採造林届の提出が不要となる事業者にも鉄道事業者を含めていただけるよう、都からも国へ要望していただきたくお願いします。

また、現状では、伐採造林届を各市町村の窓口を持ち込んで手続きを行っているため、手続きの電子化も進めていただくようお願いいたします。

2. 雇用・労働問題

(1) リスキリング支援事業の拡充

東京の総人口は 2030 年をピークに緩やかに減少し、生産年齢人口は、少子高齢化の影響で 2025 年をピークに減少の見通しとなっています。近年ではこういった労働人口の減少を背景に生産性・効率性を高めるため、企業のDX化が加速しています。

DX化による技術革新やビジネスモデルの変化に対応するためには新しい知識やスキルを習得する必要がありますが、東京都におけるリスキリングに関する支援事業の対象は中小企業となっています。就労人口の多い大企業向けにも対象を拡充いただき、より多くの人に活躍の機会を与え、労働人口の下支えを可能とさせていただくよう検討をお願いします。

(2) エssenシャルワーカーの雇用支援

激甚化する豪雨対策としての下水施設整備や火山噴火への備えとしての道路啓開計画の検討深化など、都政においては、積極的かつ着実に首都機能維持のレベル向上を図っているものと思います。

上記災害対策においては、平時から輸送・建設など所謂エssenシャルワーク従事者を確保することが必要不可欠です。人口減からこのような職種の担い手の確保が難しくなっている状況にあります。求職者と企業のマッチングや斡旋、PRなど、企業・働き手への経済的な支援策も含め、東京都として今後一層の支援をいただくようお願いいたします。

(3) 定年後再雇用社員への公的支援の拡充

高齢者のより一層の活躍に向け、定年後再雇用を希望する社員に対して継続雇用を行っておりますが、定年を境に賃金が大幅に減額してしまう社員も存在しています。企業努力だけでは限界があるため、財政面での都独自の公助拡充をお願いします。

(4) 障害者雇用促進に向けた公助の充実

障害者の法定雇用率を遵守するだけでなく、障害者がより働きやすい環境を整備する

必要があります。一方で障害者の就労環境整備のための設備投資費用が嵩み、なかなか雇用には踏み切れない企業も散見されることから、障害者雇用支援助成金だけでなく受け入れ体制整備に関するより一層の公助もお願いします。

(5) 育児・介護に関する支援の強化

企業では育児・介護社員に対して時短勤務の推奨や休暇制度の導入などで支援をしているものの、子どもや被介護者の体調急変や不調に就労が左右される状況は否めません。そのため、従業員が労働力をいかに発揮できるよう託児所、介護施設などのサポート拡充を含めたより一層の公助強化をお願いします。

(6) 外国人労働者の積極的受け入れに資する情報の提供

少子高齢化が進み、特に交替制勤務などを伴う製造部門において、高卒採用が難しくなっている中、ここ数年その傾向が顕著になっており、経験者採用等も行っているものの、なかなか計画通りの採用ができない実態にあります。

今後は外国人労働者が当たり前働く職場環境を構築していく必要があることから、職種の拡大だけでなく、安全衛生やコミュニケーションのあり方、働きがいをもって仕事をしてもらうための会社の取り組み、企業が外国人を受け入れるにあたっての望ましい対応など、参考になる情報を提供していただくようお願いします。

(7) 都立学校の給食調理場への冷房設備の設置と有効な運用

都内公立小・中学校の給食調理場において冷房設備のない施設があります。冷房設備のない調理現場は、夏場の気温が40℃を超えます。その中で従業員はマスク・帽子・長袖白衣・前掛けを着用しながら火気を使用する調理をしており、熱中症の危険を伴う過酷な労働環境となっています。また、文部科学省の学校給食衛生管理基準には、「調理場は、換気を行い、温度は25℃以下、湿度は80%以下に保つよう努めること」と記述されていますが、冷房設備がない施設ではこの基準値を大幅に超えており、食中毒防止のための食材の衛生管理も難しい状況です。

これまで各自自治体に対して業界団体から申し入れをしてきましたが、なかなか進まないのが現状です。従業員の労働環境を健全に保ち、衛生面を改善するため、全調理場に速やかに冷房設備を設置していただくようお願いします。

また、冷房設備が設置されていても、設置場所や吸気・排気のバランスが悪く、冷房効果が実感できない施設があります。せつかくの冷房設備が持ち腐れにならないよう、設置場所や換気バランスを整えていただけると幸いです。

3. 交通事情の改善

(1) 道路交通法改正を踏まえた自転車利用者への交通ルールの周知徹底

2024年5月17日に自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が可決・成立しました。

交通事故の発生件数は毎年減少している一方で、自転車が関係する事故は一昨年(2022年)6万9,985件と2年連続で増加しており、その中で重大な事故となった7,107件のうち73.2%にあたる5,201件で自転車側に前方不注意や信号無視、一時不停止といった交通違反が確認されたことが上記改正の背景となっています。今回の改正によって、適用対象が16歳以上となり、右側通行、歩道の徐行、イヤホンをつけながらの運転、酒気帯び運転など112の違反行為が対象となります。成立後2年以内に公布されることとなっており、自転車に関する取締りは大きく変わることとなります。

東京都では自転車保有台数は820万台と全国でも突出して多く、「東京都自動車活用推進計画」が策定され自転車活用が推進されています。

現在も東京都で取り組まれておりますが、交通キャンペーンやリーフレットなどを活用し、利用者が交通ルールを順守できるような活動をさらに進めていただくようお願いいたします。

(2) 特定小型原動機付自転車の利用者への交通ルールの啓発・指導

2023年7月1日に、道路交通法の一部を改正する法律のうち特定小型原動機付自動車の交通方法等に関する規定が施行され、性能上の最高速度が自転車と同程度あるなど一定の要件を満たす電動キックボード等に限り、運転免許を受けずに運転することが可能になり、電動キックボードの普及が進みました。

これに伴い、電動キックボードに関連する交通事故数は年々増加傾向にあります。便利になる一方で、ルールを知らない・守らない利用者も増えていくことが予想されます。ヘルメットの着用義務化や曲がる時はウィンカーを出すなど、ルールの啓発をしていただくほか、運転免許を保持していない対象者には一定の教育を義務化する、違反者に対する取締りの強化をするなど、歩行者・利用者が安心して移動できる社会の実現に努めていただくようお願いいたします。

(3) 時差 Biz の積極的な推進と支援

コロナ禍を経て、多様な働き方に対する世の中の許容度が上がりました。今まで以上に、利用者は混雑を避けて安心して快適な車内空間での移動を望み、企業側はESG経営や人材確保等の観点から就労環境の改善等を今まで以上に重視するようになっています。一方で、都市鉄道(東京圏)の平均混雑率は、コロナ禍の収束以降、2023年度も引き続き増加しており、より一層、混雑緩和の取り組みが求められています。

東京都ではこれまでもスムーズビズの一環として、時差 Biz を推進いただいております。これは通勤の快適性の向上に加え、フレックスタイム制の導入などの労務環境の整備を

伴う場合には多様な働き方の実現にもつながるため、意義深い取り組みと考えています。今後も実効性のある施策の継続により時差 Biz を進めることで、住民・通勤者・企業にとって、住みやすさや自社のエンゲージメント向上にも資すると確信しています。特に昨今、中小企業では人手不足が深刻となっておりますが、時差 Biz を契機としたフレックスタイム制や多様な働き方の導入により、労働市場での競争力確保につながるが大いに期待されます。さらには、インバウンドをはじめとした観光客にも東京が快適な街（都市）として認識され、魅力が高まると考えます。

そこで、東京都には、社会全体で時差 Biz が推進されるよう、公共交通機関の混雑緩和を狙いとした交通事業者の時差通勤定期券や時差通勤に対するポイントサービス等の各種取り組みについて、引き続き周知や普及へのご協力をお願いします。

あわせて、利用者・企業が時差通勤定期券を購入・導入した場合やフレックスタイム制または多様な働き方を導入した場合であって、企業において勤務制度の変更や関連するシステム導入等に伴って費用が発生した場合への助成金の交付や税の減免等、時差 Biz の促進に資する支援制度の創出についても検討をお願いします。

4. 環境・エネルギー問題

(1) 蓄電池等の分散型エネルギーリソースの普及に向けた支援

蓄電池等の分散型エネルギーリソースを活用したアグリゲーションビジネス支援事業について、2024 年度～2030 年度（申請は 2026 年度まで）となっておりますが、一層の電力安定供給と再エネ率向上のために、2026 年度以降も申請受付を継続していただくよう要望します。また、蓄電池に関する設備も依然として高額であることから、助成対象金額の増額をお願いします。国産（日本製）の蓄電池、パワーコンディショナ（PCS）の充実に向けて手厚い仕組みづくりをお願いします。

(2) 都外 P P A の拡大および電化促進に向けた継続的支援

第 6 次エネルギー基本計画において、脱炭素電力の推進およびそれを前提とした非電力部門の電化推進が掲げられています。東京都においても H T T 推進を通じて、省エネ、太陽光発電等による創エネおよび蓄電等による需要最適化によって脱炭素化推進に取り組んでいます。これらの取り組みを推進する中で、建築物が密集する都心部は空間的な制限が大きく、太陽光発電設備をはじめ多くの建築設備を設置するには、住宅・非住宅を問わずハードルが高いと考えます。

そこで、一般送配電事業者の系統を利用し、都外から脱炭素電力を供給できる再エネ電源都外調達事業（都外 P P A）等は、都心部の脱炭素推進の合理的な手段であると考えます。また、上記を拡大するとともに、これまで化石燃料に頼っていた熱需要を燃焼設備から加温ヒートポンプ等に電化することで、脱炭素電力の使用拡大については脱炭素

推進に大きく貢献できます。

したがって、太陽光発電の都内設置への補助の充実に加えて、都外 P P A や、デマンドレスポンス（需要最適化）の実施が可能な蓄熱設備に関する「蓄熱槽等を活用したエネルギーマネジメント推進事業」等の継続的な補助および拡大を要望するとともに、加温ヒートポンプやヒートポンプ給湯機への電化に関する補助の検討を要望します。

（３）都外 P P A における陸上風力発電への助成上限額の引き上げ

2023 年 12 月現在の全国の陸上風力発電は 2,626 基（5,213MW）あり、そのうち実耐用年数である 20 年を経過している風車が都外に多数ありますが、リプレース風力の F I T 制度（固定価格買取制度）は 2024 年度から順次終了し、今後は投資回収が予見できない F I P 制度（買取価格が電力市場により乱高下する）に移行するため、発電事業者および資金供給元の金融機関にとって、リプレース投資の判断が難しくなりました。

さらに、国内メーカーは風車開発から撤退しているため、欧米製が中心となっており、昨今の資機材高騰および円安により、都内企業へ風力発電を供給する都外 P P A についても、費用対効果が見合わない状況です。

都外 P P A において、再エネ発電設備（単独設置・フィジカル）の助成上限額は 2 億円（補助率 1/2）となっていますが、概算では発電能力 1,600kW の風車の助成額が 2 億円程度となります。

最近の技術革新により、風車の発電能力は引き上げられており、1 基 4,200kW 程度の風車が主力になっており今後も大型化が進んでいくと聞いています。リプレース風力は、新たな用地を確保することなく、再エネ発電量（発電能力×8,765h/年×年間利用率）を大型化による発電能力の増加や年間利用率の向上によって、既存から 3 倍に引き上げるポテンシャルを有しています。

これまで中国製 P V が主であった都外 P P A において、陸上風力発電を増やせるよう、助成上限額を 6 億円（2 億円×3 倍）に変更していただきますようお願いいたします。

（４）再生可能エネルギー電力証書の購入に関する支援

東京都では、運輸・物流分野の脱炭素化促進や Z E V の普及促進など、2050 年ゼロエミッション東京の実現に向けてさまざまな施策を展開しておられます。

東京に所在する多くの企業は、意識高く再エネについて考えているものの、借りているビルなどに太陽光発電システムを取り付けるわけにもいかず、実際の取り組みに窮している状況です。

東京都では、中小規模事業所の Z E B（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）化に向けた省エネ・再エネ設備の導入や工場等の廃熱回収ヒートポンプ等の導入支援、L E D 照明や全熱交換器の普及によって節電・省エネを推進しています。しかしながら、東京都の目標である 2030 年カーボンハーフには程遠い状況です。実現に向けては、都民や都

内事業者の選択肢を限定することのないよう、再エネ拡大の推進やH T T以外も含めて、あらゆるCO₂削減の取り組みを評価していくことが必要であると考えます。

中小企業が自社の温室効果ガス排出量をオフセットするには、再エネ電力証書を購入することになります。「『未来の東京』戦略 version up 2024」では、「カーボンクレジットの取引促進」として、「カーボンクレジット取引プラットフォームを構築し、中小企業の需要を掘り起こすなど国内の取引を活性化」すると掲げています。

現在、再エネ電力証書の価格相場は、1kWhあたり約7円～15円と通常の電力に比べてやや割高です。また、企業が自ら消費した電力ではなく、当該分野への投資扱いとなります。東京都においては、前向きに取り組もうとしている中小企業への援助として、証書購入の補助のほか、証書自体の価格をリーズナブルにさせていただくなどの支援をお願いします。

(5) エネルギーの経済性・安定供給・レジリエンスの確保と再エネの導入拡大

再エネを最大限活用することに異論はありませんが、事業者としてはエネルギーコストと安定供給も必要な視点と考えております。太陽光や風力といった変動性再エネを大量に導入すると、天候によって電力需給が不安定になります。そのためバックアップ電源が必要になりエネルギーの統合コストに影響を与えます。また、地震や豪雨、台風などの自然災害に備え、都市として環境面だけでなくレジリエンスを強化していくことも必要です。

引き続き、例えばエネルギーの地産地消を実現し、再エネも組み合わせながら分散型エネルギーとして電気・熱を面的に融通する「スマートエネルギーネットワーク」のような、省エネ・省CO₂に加えて、エネルギーの経済性・安定供給そしてレジリエンスにも資する持続可能な街づくりの視点で検討を行っていただきたいと思っております。

加えて、東京都内の事業者によるA I利用をはじめとした将来的なD Xの進展を見据えると、データセンターとそこで消費される大量の再エネ電力を、都外近傍で拡大することが必要です。従前から、電力需要の大きい東京都として安定供給の観点から都外の再エネ拡大への貢献が必要でしたが、D Xを通じた間接的な電力需要の増加も踏まえれば、さらにその貢献の重要性が高まっています。周辺自治体とも連携し、都外近傍の再エネ拡大についても、都が先導して施策の展開をお願いします。

(6) 水素エネルギーの普及・活用への支援

カーボンニュートラル実現に向けて、各企業においても太陽光発電や蓄電池の導入が進められています。これらの取り組みをさらに進めていくために、水素エネルギーの活用についても検討していきたいと考えておりますが、現状では普及度合いやコストなどの課題もあるため、水素エネルギーの普及・活用に関する都の取り組み・支援をさらに推進いただきたくお願いします。

(7) 合成メタン (e-methane) の早期導入に向けた具体的施策の推進

2024年度、東京都では「東京におけるパイプラインを含めた水素供給体制検討協議会」を開催するなど、水素社会の実現に向けた取り組みを進めています。

2050年カーボンニュートラルに向けては、民生・産業部門のエネルギー消費の約6割を占める熱分野における脱炭素化が重要です。熱の脱炭素化には、水素の直接利用や合成メタン等の合成燃料の活用など様々な形が考えられます。e-methaneは、水素とCO₂から製造する合成メタンです。CO₂を有効利用できるとともに、既存の都市ガス導管や設備機器を利用できるため、追加的な社会コストを抑えながらシームレスな脱炭素化を図ることができます。2024年5月に成立した水素社会推進法では、早期に供給・利用を促進すべき「低炭素水素等」に合成メタンを含むとの記載があり、国においても2050年カーボンニュートラルに向けてe-methaneが政策上重要な位置付けを与えられています。

現在、e-methaneの大量導入は海外製造を中心に検討が進められていますが、水素社会推進法では基本方針のひとつとして「エネルギー安全保障の観点から、余剰再エネを活用するなどして、十分なコストの低減が見込むことができ、将来的に価格競争力を有する見込みのある、国内製造事業を最大限支援していく」とあります。

東京都においても、水素の直接利用に関する検討に加えて、水素の利用形態のひとつであるe-methaneの供給・利用などに関する具体的な施策の推進とともに、e-methaneやCO₂の回収等、2030年以降の排出削減に資する技術についても、早い段階から普及拡大につながる制度設計や補助金等の積極的な支援をお願いします。

(8) コージェネレーションシステムに関する政策支援

東京都環境基本計画では、脱炭素化とエネルギー安全保障の一体的実現を目指し、「エネルギーの脱炭素化と持続可能な資源利用によるゼロエミッションの実現」を戦略として示しています。地政学的なリスクや価格のボラティリティが高まるなか、気候変動対策のみならず、「S+3E」(Safety, Energy Security, Economic Efficiency, Environment)に基づいた基本計画であることも不可欠と考えます。

2030年にカーボンハーフを達成するためには、狭小地や大規模ビル・商業施設が集積する大都市・東京の特性を考慮し、省エネのさらなる深掘りと、再エネを拡大しながら天候等による不安定な出力変動を補完する必要があります。

一方で、自然災害が頻繁に発生する中、都市のレジリエンスの強化は急務です。コージェネレーションシステム(CGS)は省エネと再エネの不安定性を補うだけでなく、災害等の停電時にも対応します。また、データセンター等による電力需要の増加が予測される中で、電力コストの上昇や再エネ供給の不足が懸念されているところ、CGSは分散型電源として、電力供給力不足や系統負荷の軽減に貢献し、再エネの調整力として

の機能も期待できます。

東京都環境基本計画の策定から約2年が経過し、次期計画に向けた議論が始まると思われま。S+3Eの観点から、特に需要サイドのレジリエンスを考慮して、エネルギーの多重化や分散型エネルギーを普及促進すべきと考えます。トランジション期におけるCGSの政策支援（補助金、取り組み誘導等）を引き続きお願いします。

（9）「Tokyo-NbS アクション」の実効性確保に向けた取り組み

「Tokyo-NbS アクション」にあるように、2030年までを「NbSの定着期間」と捉え、各主体がNbSとなる取り組みを実施していくことを目指すことが掲げられています。具体的には、生態系の機能を活用して都が抱える社会課題に対応し、人間の幸福と生物多様性の両方に貢献する事例を「Tokyo-NbS アクション」として発信し、自然の様々な価値を「見える化」することで、各主体のNbSの取り組みを促進していく方針となっています。

NbSの促進は先進的で素晴らしい取り組みですが、さらに取り組みを強化いただくためには、優良事例を他自治体への模範となるような「より先進的な事例」に進化させる視点も重要です。「見える化」の一步先の施策として、表彰制度などで優良事例をピックアップし、国内や海外へ横展開し、ひいては商用化できるようなPR支援や補助金支援も検討いただくようお願いします。

また、大規模都市開発のような複数主体が連携する再開発等においてもNbSとの親和性が高いと考えられる中で、各主体の取り組みの「見える化」にとどまらず、自治体がNbSの推進に向けてさらにリーダーシップを発揮できるような取り組みをお願いします。さらに、NbSについてどう需要を開拓していくかという視点も重要です。規制や緩和策（税額控除など）の仕組みも効果的と考えますので、あわせて検討いただくようお願いします。

（10）既存住宅における高効率ガス給湯器導入に向けた補助

国における住宅の省エネリフォーム支援が強化される中、家庭でのCO₂排出量について、暖房・冷房が24%、給湯が25%とほぼ同等であり、1/4を占める給湯分野への対策は重要です。2024年度より三省連携で「賃貸集合給湯省エネ2024事業」として、既築賃貸集合住宅への潜熱回収型ガス給湯器（エコジョーズ）の導入促進策が創設されました。また、東京都における東京ゼロエミポイントでは、エコジョーズへの買い替えに対する助成支援もいただいています。

しかし、既存住宅では従来型ガス給湯器からエコジョーズへ取り替えるにあたり、機器費のアップに加え、設置に追加工事費用がかかる場合があります。また、補助額が多い（5～7万円/台）国の事業については既存賃貸集合住宅のオーナーが対象となり、利用できる消費者が限定的です。

さらに、給湯器の取り替えには、突発的な機器故障により急を要する取り替えケースと、計画的な取り替え（経年使用かつ故障してない状態）のケースがあります。故障などで急を要する取り替えのケースでは、至急取り替えとなるため検討時間が短く、追加工事の発生しない取り替え前と同仕様のガス給湯器が導入されることとなります。そこで、流通事業者の消費者に対する提案余地（提案材料）をつくることが重要です。また、計画的な取り替えのケースの場合には、消費者が給湯器の取り替えを検討する理由やきっかけが必要となります。

給湯器は誰もが年間を通じて使用するものであり、高効率化によるCO₂削減効果が長期に期待できるため、給湯器の高効率化は優先度が高いと考えています。国の補助事業は既存賃貸集合住宅のオーナーを対象としたものですが、都の補助事業においては、ガス給湯器のエコジョーズ化を促進するため、賃貸オーナーに限らず対象を既存住宅全体へ広げてはいかがでしょうか。具体的には、現在の東京ゼロエミポイントの機器費補助に加え、国の当該補助事業と同様に（高効率化のため必要な）追加工事費に補助を出していただきたいをお願いします。特に、既存集合住宅については、追加工事費が既存戸建住宅より高くなるため、工事費補填は効果的であると考えます。

また、計画的な取り替えのケースでは、消費者の行動変容を起こすためにも、故障等での取り替えで利用する補助額に $+\alpha$ を求めて差別化を図り、消費者に正しく提案できる事業者を申請者とする補助事業として運用してはいかがでしょうか。短期的な支援だけでなく、機器故障等による機器取り替えの購入サイクルを考慮した長期的な助成支援を構築することによって、潜熱回収型ガス給湯器への取り替え促進に寄与できると考えます。本取り組みが事業者に定着する期間も考慮して、複数年の助成支援をしていくことも重要です。

以上を踏まえ、既存住宅（集合・戸建）に設置されている給湯器に対し、流通事業者が能動的に高効率なガス給湯器を提案でき、かつ消費者が計画的な取り替えへ向けた行動変容に資する高効率ガス給湯器導入の補助事業の検討をお願いします。

(11) 食品残渣の再生利用拡大に向けた各区市町村への働きかけ

都市部におけるサーキュラーエコノミーの取り組みのひとつとして、食品残渣の再生利用が効果的です。特に飲食店等から発生する食品残渣の減量対策として、バイオガス製造施設等の再生利用施設の整備・活用が重要であり、民間事業者も食品残渣の再生利用に積極的に参入していくべきと考えています。

しかし、廃棄物処理法第7条第6項における廃棄物の再生利用促進を目的とした「再生利用指定制度」について、各区市町村が指定基準やガイドラインで「非営利目的」を要件として定めるがゆえに、民間事業者の再生利用施設への整備投資が進展しない実態があります。

「再生利用指定制度」とは、一定の要件のもとで廃棄物の再生利用を容易に行えるよ

うにすることを目的とした制度です。一般廃棄物再生輸送業や再生活用業の申請を行い、区市町村が定める指定基準への適合審査を経て区市町村長の指定を受けた者は、一般廃棄物処理業の許可が不要となります。この各区市町村が定める「再生利用指定制度」の指定基準において、「営利を目的としないこと」との規定があります。これは、廃棄物処分施設の建設が進まず不法投棄が増えたことを受けて、その対策のため、「再生利用指定制度」を創設した際に不法投棄を防止する目的で導入された要件ですが、非営利目的の基準があるために、民間事業者による事業継続性を念頭とした再生利用施設整備のための投資が難しくなっており、廃棄物の再生利用を停滞させる一因にもなっていると考えます。

また、食品残渣以外の再生利用が可能な一般廃棄物については、環境大臣が認定する「再生利用認定制度」があります。この制度においては、「営利を目的としないこと」という規定は含まれていないことから、必ずしも非営利の要件は必須ではないと考えられます。

そこで、食品残渣削減に資する「再生利用指定制度」の拡大に向けて、事業者が積極的・継続的に本事業を運営するため、事業計画書等によって不法投棄を行わないことを説明できる事業者に関しては、必要な事業費に加え適正な利益を許容し、「営利を目的としないこと」との要件を問わないこととするよう、各区市町村への働きかけをお願いします。

(12) 電動車両（EV、PHV）の普及促進につながる施策の導入

脱炭素社会の実現には、再エネ発電などエネルギー供給側の脱炭素化を進めるとともに、車両の電動化など運輸部門におけるエネルギー使用時の脱炭素化も必要です。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も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。

そのため、現在東京都がゼロエミッション・ビークルの普及に向けて取り組んでいる「充電設備等導入促進事業」「シェアリング・レンタル用車両ZEV化促進事業」等の継続実施、拡充を要望します。

また、電動車両のさらなる普及に向け、以下のような社会インフラの整備・増強を要望します。

- ・ 公開空地、駐車場内緑地帯（緑化計画対象箇所）への充電ステーションの設置実現（規制緩和）
- ・ 既設建物の充電器設置に関するインセンティブ付与（東京都環境確保条例での具体的な評価等）
- ・ 充電設備を設置した事業者へのインセンティブ制度（CO₂排出量取引、土地利用費相当の補助等）
- ・ 再開発ビルに設置された充電器を地域開放（駐車料金がかからない基礎充電・経路

充電として設置)した場合のインセンティブ付与

- ・充電器設置用に東京都が都心部に所有する土地等の提供

あわせて、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、推進をお願いします。これら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、東京都が既に展開している充電設備等導入促進事業等の施策と相まって、さらなるゼロエミッション・ビークルの普及が期待できます。

(13) 都内を走行する電動車両（EV、PHV）への優遇措置

温室効果ガス等に起因する気候変動や近年増加する自然災害といった課題に加え、高齢者ドライバーの増加、慢性的な渋滞発生、一時駐車場の不足等、モビリティをめぐる地域課題は深刻さを増しています。

こうした課題に対して、例えば、高齢者生活を支援するための踏み間違い防止装置付き電動車両を地域シェアしながら、電動車両の蓄電機能としての役割を活かして防災にもつなげるなど、モビリティ社会の動向変化を牽引する形で解決策を図っていくことが、ひとつの有効な手段であると考えます。

現在、局所的荒天候や大規模災害時におけるBCP対策の検討が各所で進められているものの、いずれも「電動化が進めば」との条件付きで実証や検討が行われている状況にあり、なかなか実装・展開にまで至っておりません。

一方、海外主要都市のパリ、ロンドン、コペンハーゲン、アムステルダムなどでは都市全体のCO₂排出量をゼロ（カーボンニュートラル）にすることを目標として様々な政策が進められています。カーボンニュートラルを目標にすることで、環境対応だけでなくQOL（Quality of Life＝生活の質）やLOHAS（健康で持続可能な生活様式）を付加価値と捉えている優秀な人材を世界中から集め、都市としての成長につなげる意図があるものと思われます。

そして、カーボンニュートラル政策の根幹として市内を通行する車両のEV化が位置付けられています。ロンドンやストックホルムなどでは一般車両が都市部に入る際にロードプライシングという渋滞税が徴収されていますが、EVなどは無料となっています。また、コペンハーゲンなどでは路線バスのEV化を積極的に進めるとともに、路上カーシェアなどについてはEVにすることを事業者に推奨しています。

そのため、東京都が率先してモビリティを巡る地域課題に取り組んでいただくことを要望します。例えば、

- ・遊休公有地や空き家スペースを電動車両の優先駐車場とする
- ・渋滞時間帯に電動車両優遇レーンを設ける
- ・進入禁止エリアや駐車禁止エリアについて期間や条件を絞って電動車両へ開放する
- ・電動車両が時間制限駐車区間を利用した際に手数料を免除する

等の起爆剂的な政策により、車両の電動化を強力に推し進め、地域課題解決に向けた道筋を付けていただきたいと思います。

5. 防災・減災対策

(1) 富士山噴火降灰対応のさらなる周知

2023年12月に東京都で「大規模噴火降灰対応指針」を策定いただきましたが、目指すべき7つの到達目標のうち「情報発信」については、中長期的ではなく、短期的な取り組みとして至急の対応をお願いします。

例えば小売業の中には、富士山が噴火した場合、一目散に店舗屋上の空調機器などにカバーをかけ、お客様には退出していただき、店舗を閉店し、従業員には帰宅指示を出す計画（BCPに記載）を策定している会社もあります。この際に懸念されるのが、富士山噴火による悪影響のリスクをお客様と共有できているかという点です。このあたりの浸透具合やお客様の理解度により、有事の際の対応スピードも変わります。

都として、噴火時のリスクの注意喚起（都への降灰の影響）、ガイドライン等（特に発生時の初動）の発信も踏まえて、地震、水害と同等レベルで啓発に取り組んでいただくようお願いします。

(2) ゲリラ豪雨等の風水害に対する対策および情報発信の強化

昨今、線状降水帯やゲリラ豪雨などによる風水害が東京都でも発生しておりますが、東京都では海拔ゼロメートル地帯が多く、今後の台風の時期にかけて、河川の氾濫などによる甚大な被害発生が懸念されます。また、地球温暖化による海面上昇によりさらに海拔ゼロメートル地帯が増加し、洪水などの危険性が高まることも懸念されるため、ソフト面・ハード面における対策をお願いします。

これら想定される災害や被害に対し、様々な事業計画やガイドラインが策定され、ホームページに掲載されています。事業に携わっている都民の理解度は高い一方で、その他都民への認知度はまだまだ低いと感じています。今後はこれらの重要な情報の周知や情報発信、共有方法の工夫・強化を希望します。

(3) 災害発生時の被害状況可視化システムの導入

災害発生時における高所カメラ被害情報収集システムの稼働が2024年3月1日から本格的に始まりました。

こうした取り組みをさらに進めて、河川増水・氾濫状況や液状化状況、道路渋滞状況、交通機関遮断状況、降灰状況（富士山噴火対応）等の全ての災害状況が地図上で明記され、可視化できるようなシステムの導入を検討いただくようお願いします。

(4) 都市強靱化に向けた電源多重化の促進

昨今の気候変動等に起因する地震・風水害など、自然災害の激震化・頻発化に伴う大規模停電の発生等を踏まえ、都市のさらなる強靱化が必須であるとともに、エネルギー源の多重化が重要です。

首都圏では信頼性の高いガス製造・供給体制が構築されています。高・中圧ガス導管は耐震性に優れ、震度7レベルの地震に耐えうる仕様となっており、東日本大震災による液状化でも被害はありませんでした。また、低圧導管も、耐食性、耐震性に優れたポリエチレン管を積極的に採用しており、強靱なガス供給網が構築されています。

このガス導管に接続されたガスシステム（コージェネレーションシステムや燃料電池等）を利用することにより、災害時にも長時間にわたって安定的に電力・熱供給を行うことが可能となり、高いレジリエンス性を実現します。また、これらのガスシステムは、排熱を有効利用することで省エネ効果が高く、不安定な再エネに対して安定した調整力に寄与することから、カーボンニュートラル実現にも貢献します。さらには、昨今の電力逼迫対策にも対応が可能です。

レジリエンスの向上とカーボンニュートラルを実現し、都市を強靱化するために、このようなガスシステムを含めた電源の多重化を平時・災害時（非常時）ともにさらに進めていくようお願いします。

(5) 避難所の円滑な運営に向けた工夫

台湾では、災害時の避難所における居住性向上について日頃から行政と民間ボランティア団体の連絡体制があったため、大規模地震発生時にも数時間で避難所が完成しました。食事バラエティに富み、プライバシーを守る空間があり、ストレスが溜まらないよう子どもがゲームをする空間やアロママッサージを受けられるコーナーがあるなど、快適さのある避難所が実現できていました。東京における災害時の避難所運営を円滑に行っていくため、こうした施策も参考にさせていただくことを希望します。

(6) 帰宅困難者対策における備蓄品購入費用の補助

東京都帰宅困難者対策条例では、事業者に対して3日間の食糧等を備蓄するよう努力義務が課されています。条例に従い都内の事業者では水、食料、ヘルメット、ブランケット等、様々な物資を準備しています。しかしながら、物資には賞味期限、使用期限があり一定のサイクルで買い替えの必要性が生じています。

従業員の安全を守るため物資を準備する必要があることは十分理解していますが、これらにかかる購入・処分費用や保管スペースの確保など様々な負担が生じていることも事実です。また、企業の社会的責任として、「自助」のみならず、周辺住民の保護・受け入れといった「共助」の部分も検討していく必要があると考えています。周辺の避難民や帰宅困難者の受け入れ整備にあたっての備蓄品購入代や受け入れ設備構築費用の

一部補助があれば、共助がより進行すると考えますので、費用補助について検討いただきたくお願いします。

行政では一般家庭向けの補助制度を設けています。例えば中央区では令和6年度補正予算にて防災・減災対策費用で15億円、うち家庭内備蓄促進事業として一人当たり5,000円の補正予算が計上されています。これらの補助制度を東京都として企業向けにも拡大していただきたくお願いします。

(7) 外国人旅行者向けの防災・減災の啓発活動

新型コロナウイルス感染症の5類移行後、訪日外国人観光客数はコロナ禍以前を上回る数値で推移しています。インバウンド需要は日本経済にとって今後ますます重要となりますので、外国人旅行者の方が安心して訪日できる環境構築・整備をお願いします。

東京都では、災害発生時に外国人旅行者を円滑に案内・誘導できるよう「外国人旅行者の安全確保のための災害時初動対応マニュアル」を策定しているほか、外国人向けに「東京都防災アプリ」を立ち上げており、都内の観光関連事業者へ普及啓発活動を行っていただいています。宿泊先以外にも空港や駅などのほか、レンタカー事業者など交通関連事業者に対しても広く周知・啓発活動をしていただくようお願いします。

また、アプリについては、日本入国時に必ずダウンロードしてもらい、事前の取り扱い説明を受けてから入国するなどのオペレーション動線を整備・推進した方が効果的と考えますので、国への働きかけをお願いします。

(8) サイバーセキュリティ対策強化への取り組み

サイバー攻撃によって、企業の事業運営の継続が危ぶまれるような事態にまで発展する危険性があります。しかし、セキュリティ人材は日本国内では枯渇状態であり、賃金が高騰しているため容易に雇用できる状況にはありません。そのため、サイバーセキュリティ対策の強化に向けて、東京都の主導で、人材育成のための講座や模擬訓練を開催するとともに、企業間のつながりを強化し、都全体としてサイバー攻撃への対抗策を講じていただくようお願いします。

6. 教育問題

(1) 金融リテラシー向上のための学生向け教材の作成

政府が目指す「新しい資本主義」の実現に関しては、金融資産所得の増加が重要な要素であるとされています。国民の安定的な資産形成を支援し、経済的な幸福を実現するには、国民の金融リテラシーの向上や早期からの金融教育の充実が重要視されており、実際に教育現場では多様な金融教育が展開されています。

このような中、地域金融機関は金融教育の支援（講演・講師派遣・職場体験学習の受

け入れ等)について地域の小・中・高等学校から依頼されることが多くなっております。地域の子どもの金融リテラシー向上のサポートをすることは金融機関の社会的使命であると認識し、地域貢献を果たしていきたいと積極的に取り組んでいますが、標準化された教材が少ないため、現場では独自の作成資料等で対応せざるを得ないのが現状です。そのため、学習教材(デジタルコンテンツ)の製作・拡充を希望します。

現在、東京都教育委員会のホームページ上に掲載されている教材・指導資料には、「学力向上」「グローバル人材の育成」「安全・防災教育」等のカテゴリはありますが、「金融リテラシー」のカテゴリがありません。学校、家庭、事業者が広くアクセス可能なサイトに東京都標準の金融教育教材が掲載されれば、学校側との学習到達目標に関する目線合わせ、事前学習、フォロー学習などに活用でき、学習の標準化および金融リテラシーの向上に寄与すると思いますので、東京都共通の金融学習教材作成について検討いただくようお願いします。

(2) CO₂削減に資する省エネ教育プログラムの一斉導入

2030年度における温室効果ガス46%削減(2013年度比)に向け、家庭部門では約66%削減することが求められています。省エネ行動を都民全体の社会規範として定着させるためには、次世代を担う児童生徒への学校における省エネ教育が重要であると考えます。

新学習指導要領において「持続可能な社会の創り手」の育成が明記されているものの、教科化されていないことから、その導入は学校の判断に委ねられています。

既に環境省のナッジ事業において、全国の小・中・高等学校等で約1万名を対象に省エネ教育プログラムを授業に導入することで、授業を受けた児童生徒の家庭で約5%の削減効果があることが報告されています。また、上記事業において、合計6時間の授業プログラムと教材が完成しています。事業は社会実装段階に入っており、2023年度よりカーボンニュートラルシティを目指す自治体での導入が開始し、秦野市では小・中学生計445名の受講による81.7t/年のCO₂削減効果、昭島市では小学生計205名の受講による37.6t/年のCO₂削減効果が得られています。

2021年には環境省と文部科学省連名による「気候変動問題をはじめとした地球環境問題に関する教育の充実について(通知)」において、環境教育の推進が掲げられています。既に東京都でも学校現場での環境教育に取り組んでいただいておりますが、2030年目標達成に向けて、家庭でのCO₂削減効果が検証された省エネ教育を小・中・高等学校等へ導入していただくようお願いします。

7. 都市づくり政策

(1) 都内インフラ施設の移転・更新の円滑化に向けた制度の導入

電力供給を担う変電所設備については、安定供給の観点から、原則、電力会社所有地

に設置していますが、東京都内の中心部エリアにおいては、都市部の限られた土地の有効利用や地中送電網との整合性などにより、オフィスビルなどの建物地階スペースを賃借して設置している変電所（以下「借室変電所」）が数多く存在しています。

借室変電所の建物については、築古の物件も散見されており、再開発や建て替え計画等に伴い、建物オーナーや開発事業者から退去を要請されるケースがあります。当該要請に伴い、借室変電所の廃止・移転等を検討するものの、都心エリアでは取得可能な土地に限りがあることから、適地に代替地の確保ができないほか、借室変電所の代替物件があっても入居を受け入れていただけない状況であり、今後も計画的に移転先を確保できない場合、変電所の適切な維持・更新ができず、電気の安定供給に支障を来たすおそれがあります。

インフラ事業の用に供する施設は、建築基準法第52条第14項第1号の規定に基づき建物の容積率不算入の許可対象となるものの、現行制度のみでは開発事業者にメリットが感じられず、再開発や建て替えの阻害要因となり得るインフラ施設を受け入れてもらえない状況が発生しています。そのため、開発事業者が再開発事業等にあわせてインフラ施設を設ける場合は、容積率の制限をさらに緩和するなど、都市機能の重要な役割を担う変電所の適切な維持・更新ができるような新たな制度の導入を検討いただきたくお願いします。

（２）再開発事業推進につながる支援策の充実

大規模な都市更新を伴う再開発事業は、世界の都市間競争にさらされている首都東京の魅力向上に欠かせない要素であり、高度経済成長期の都市開発の多くが更新時期を迎えていることから、その推進は必須と考えます。しかし、昨今の未曾有の工事費高騰によりその実現が見通せない状況となっています。

再開発事業はオフィス・商業施設・住宅等で構成されます。デベロッパー側では昨今、オフィスや商業施設のテナント受注競争が厳しくなっており、工事費高騰下でも採算がとれるのは分譲住宅事業だけとなっています。そのため、オフィスや商業施設などが賑わうことで街全体の活性化が期待できる駅前等のエリアでも、需要のある分譲マンションの建設に偏った開発が進んだ結果、賑わいが少なくなり、街の魅力低下につながるものが懸念されます。将来的な東京のあるべき姿を踏まえ、業務、商業、居住等の構成機能のバランスが取れた再開発を推進し、魅力を向上していくためにも、オフィスや商業施設の整備は極めて重要と考えます。

都市部の再開発や施設改良促進に関する制度として、公共性が高い場合における容積率の緩和があります。国による民間都市再生事業計画にかかる税の減免制度もありますが、現制度では工事費の高騰を補うほどの効果がなく、実質的に容積率の緩和しか選択肢がない状況となっています。容積率の緩和は、高層化を伴う再開発の促進にはつながると考えますが、高層化を伴わないものの、魅力ある施設をつくりたいといった再開発

の促進効果はあまり大きくないと考えます。税の減免制度が充実すれば、容積率の緩和と税減免を事業に応じて選択可能となり、事業収支の改善とこれまでより柔軟な事業化検討が可能となるため、バランスが取れた再開発の推進につながると考えます。そこで、採算は厳しい中で、街の魅力向上に資する一定規模以上の再開発として建設されたオフィス・商業施設の事業者に対する税減免制度の充実を提案します。

また、上記のオフィス・商業施設への入居者に対する賃料の補助制度の創設も希望します。賃料の助成を入居者に対して行うことで、事業者は工事費高騰分を賃料に転嫁しても、競合に対する賃料面での競争力を維持することが可能となり、再開発を促すことが可能となります。さらに、既存施設の整備についても、住民および来街者の利便性や快適性向上により街の魅力向上に資する場合には、東京都独自の助成金や税減免等の支援を受けることができるよう、制度創設の検討をお願いします。

上記取り組みによって再開発が促進され、資金的に難しい既存施設の改修を促進することにもつながり、東京の魅力向上に資すると考えます。

(3) 建物の耐震化・免震化に向けた助成

大地震発生の際の建物倒壊を防ぐため、建物の耐震化・制振化・免震化が望まれますが、それらの工事費用は高額であるほか、耐震構造診断費用も高額となるため、各企業も躊躇しているのが現状です。建物の耐震化等に向けた変更工事並びに新築工事における費用一部補助などは難しいとしても、耐震構造診断費用などについて一部でも補助があれば現行よりも進展するかと考えますので、導入を検討いただきたくお願いします。

(4) ホームドア整備の加速化に向けた支援

東京都は、鉄道駅へのホームドア設置の加速化に向けて取り組んでおられます。鉄道事業者ではホームドア整備には多額の費用を要するため、整備推進のために補助金を活用しており、現状の「東京都鉄道駅総合バリアフリー推進事業費補助金」制度は、東京都から鉄道の沿線の区市町村に対して、ホームドア整備費のうち区市町村負担分の1/2を交付する制度です。しかしながら、区市町村の財政運営上、鉄道事業者のホームドア整備に対して補助金を拠出する優先度が低い場合は、鉄道事業者は区市町村からも東京都からも補助金交付が受けられないため、費用面の影響で東京都が目指すホームドアの整備促進がスムーズに進んでいない現状があります。

そこで、沿線区市町村のホームドア整備費拠出の意向有無に関わらず、東京都から鉄道事業者へ直接ホームドア整備費の拠出ができる制度への見直しをお願いします。これにより、補助金関連の協議が東京都と事業者のみとなり、東京都が目指すホームドアの整備促進が可能となると考えます。

あわせて、複数年度にわたる補助申請の一括化や、駅単位ではなく路線単位での補助申請を可能としていただくことによる、整備計画および関係者調整の省力化の検討をお

願います。現状、補助金協議は沿線区市町村と行っており、ホームドアの整備には複数年度にわたる工事期間を要するケースが多く、年度をまたぐと補助金協議事項が増加します。さらに、現在は駅単位で補助金協議を行っているため、同じ区市町村内における協議であっても同一内容の申請を複数回行う必要があります。このように複数年度、複数駅での申請は沿線自治体および鉄道事業者ともに時間と労力を要するものとなっています。

東京都から鉄道事業者へ直接ホームドア整備費の拠出ができる制度整備のほか、複数年度にわたる補助申請の一括化および路線単位での補助申請を可能とすることで、都民の安全確保に向けたホームドアの整備がスピード感をもって促進されるものと考えますので、制度の導入をお願いします。

(5) エスカレーターの安全利用の促進

東京消防庁のデータによると、2020年にはエスカレーターにおける事故により1,069人が救急搬送されており、そのうち9割が「転ぶ」事故、「落ちる」事故となっています。また、駅構内では、エスカレーターの歩行利用による事故や怪我が多数発生しています。

エスカレーターは歩行を前提とした設計となっておらず、公共の階段よりもステップの高さや奥行きがあり、歩行した場合にはつまずきやすいという危険があるほか、接触による事故のリスクも増大します。このようなエスカレーターにおける事故を防ぐため、埼玉県や名古屋市では、エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例が施行され、「エスカレーターは立ち止まって利用すること」が利用者に義務付けられました。報道等でも取り上げられ、「エスカレーターは本来立ち止まって利用するものである」という認識の広まりに一定の効果があったと考えます。

都内においても、各事業者が公共交通機関や商業施設等において、エスカレーターには立ち止まって利用することを呼びかけていますが、事業者による呼びかけは、お客様のマナーに訴えかけるしかないため限界があり、なかなか定着しづらい現状があります。都立の公共施設でも設置されているため、エスカレーターにおける歩行利用の危険性が広く都民に認識され、立ち止まっての利用が定着するよう、各事業者と連携して安全利用に向けた方向性を提示する条例の策定をお願いします。

(6) オンライン診療所の開設基準の見直し

厚生労働省の2024年1月16日付け「特例的に医師が常駐しないオンライン診療のための診療所の開設について」（医政総発0116第2号）にて、へき地等に限らず都市部を含めオンライン診療受診のための医師非常駐の診療所が開設可能となりました。これにより、他県では、例えば駅構内に開設した診療所内で、医師不在時でもオンライン診療受診が可能となっています。

一方で、オンライン診療の利便性を広く人々が享受するためには、建築物を設置するよりも安価で、プライバシーを確保できる「ブース」を診療所として開設し、都市部・へき地を問わず拡大していくことも有効な手段のひとつと考えられます。

医療法第23条第1項および医療法施行規則第16条に基づき、東京都は「診療所（歯科診療所）新規開設の手引き（個人）」としてガイドラインを定めています。これによれば、医師常駐または非常駐の別はなく、診療所として開設するには診察室等の面積、処置室に関する規定、給水施設等の構造設備基準があり、医師非常駐診療所の開設に際しても医師常駐を前提とした設備構造が求められています。したがって、ブースという「診察室のみ」を保有する診療拠点を想定した場合、これらは診療所要件を満たさないために、診療所としての開設が認められていません。

そこで、医師非常駐のオンライン診療受診拠点の拡充に向けて、オンラインに特化した診療所の開設に際しては、手引きにおける構造設備基準の見直しを行っていただくようお願いします。具体的には、オンライン診療受診用の拠点整備においては、オンライン診療受診拠点の面積のみを構造設備基準とし、それ以外の構造設備基準は適用外としていただきたいと思います。医師や検査技師による医療検査の実施はないため、処置室や検査室が不要となるほか、対面での医療検査は非実施のため、医師側の洗浄や清潔の確保を目的とする給排水設備は不要となります。ただし、患者が所在したブース内を清潔に保つ観点から、空気洗浄機や消毒設備の設置は必要です。

また、面積基準については、現在の対面診療を前提とした面積標準（手引きでは9.9㎡以上）から、患者1人がオンライン診療を行う医師に自身の状況を伝えるに足るスペース（例えば既存のオンライン診療実施箇所を導入されている個別ブースの広さは1.13㎡程度で、これと同程度を想定）へと見直しのうえ、対面を前提とした既存の診療所開設申請とオンライン診療のみを前提とした診療所開設申請については、別の基準で開設審査を行っていただくようお願いします。

これにより、駅をはじめ日常の生活圏に、清潔かつ安全で、プライバシーの確保および緊急時の地元医療機関との連携等が可能な体制が確保されたブース単独型のオンライン診療拠点を設けることが可能となり、「オンライン診療の適切な実施に関する指針」の掲げる理念である、患者の日常生活情報を入手することによる医療の質向上や医療に対するアクセシビリティ向上などが実現できると考えます。

（7）食品関係営業許可（自動車販売）における給排水設備の整備要件の明文化

街への情報発信・賑わい創出として、広場等を活用したイベントを実施する際に、キッチンカーを用いた飲食提供が催されることがありますが、駅前広場の特性上、旅客流動に配慮して、イベント期間中車両を移動せず留め置きとすることが多くあります。その場合、保健所から自動車販売営業として見做されず、固定店舗同様に外部の給排水設備の整備とそこからの引き込みを指導され、キッチンカーの改造を求められるケースが

あります。

本来、自動車販売営業を行うことができるキッチンカーでは、給排水は内蔵設備で完結しているため、給排水が必要な場合には車を移動させて作業を行えば足りると考えます。また、食品衛生法や関連する法令には、キッチンカーを留め置きした場合は自動車販売営業と見做されず固定店舗として見做す旨の記述がなく、慣例や担当者による法令の解釈によって判断されているものと推察されます。

そこで、「キッチンカーの営業に当たっては、清潔を保つこと。特に営業で使用する水は衛生状態を保つことができる頻度で交換し、廃水の排出も行うこと」と条例等で明文化する形で、キッチンカーを留め置く場合に外部の給排水設備の整備とそこからの引き込みを求める現状の慣習を撤廃していただくことを提案します。これにより、イベント開催時のキッチンカーの参加障壁が下がり、イベントの増加や規模の拡大につながり、街の魅力創出につながると考えます。

(8) 屋外広告物（プロジェクションマッピング）の表示期間の見直し

国・東京都が進めるナイトタイムエコノミーに資する取り組みのひとつとして、プロジェクションマッピングがあります。東京都屋外広告物条例におけるプロジェクションマッピングの取り扱いを定めた「プロジェクションマッピングの表示等に関するガイドライン」において、公益を目的としたイベントのために表示するプロジェクションマッピングのうち表示期間が短期間（おおむね14日以内）で基準に適合するものは、高さ・大きさ等の規格に関わらず表示できるとされています。

現状は14日以内という制限がありますが、集客力のあるプロジェクションマッピングについては、常設することにより、東京都の観光都市・文化都市としての地位向上および経済振興に貢献できると考えます。そこで、公益を目的とするイベントの場合の14日以内という表示期間の延長を要望します。

(9) プロジェクションマッピングの投影禁止対象物リストの記載

プロジェクションマッピングは商業施設や広場などでの賑わい創出手段として活用されており、東京の魅力向上に資するものであると考えています。その運用にあたっては光害の防止などの景観、周辺環境および安全性への配慮のために、東京都屋外広告物条例や東京都の「プロジェクションマッピングの表示等に関するガイドライン」、各区市町村の該当するルールを遵守することが重要です。

現在のガイドラインでは細かな規制を設けず、大まかな遵守事項が記載されています。これによって運用が柔軟になる一方で、投影する建築物の部位についての解釈が自治体や担当者によって異なる事例が生じています。実例として、手すりほどの高さまでの壁への投影可否について、事業者は投影対象としてガイドラインに記載のある建築物の壁面であるとの認識でしたが、自治体は手すりとして認識したうえで、ガイドラインでは

投影対象に手すりが含まれていないとの理由で投影が叶わないといったケースがあります。このケースでは、自治体から手すりとの見解が示された部分は、建築設計上は人が転落しないための壁面としてデザインされていました。

このような自治体と事業者間での見解の相違や、ガイドラインに記載のない事項は一律に不許可との判断は、事業者にとっての機会損失であるばかりか、街の魅力向上の観点からは自治体にとっても損失であると考えます。他方で、ガイドラインに投影可能な対象物をポジティブリストのように細かく記載することは現実的ではありません。

そこで、ガイドラインにおいて、景観および安全性の観点から禁止する投影対象物をネガティブリストとして明記することを提案します。これによりガイドラインの改定を最小限にしつつ、来場者や近隣住民の安全を前提としたうえで、それぞれの自治体によるガイドラインの趣旨を踏まえた判断を促し、自治体・事業者の双方にとって実効性と納得感を伴うガイドラインとして機能させることが可能になると考えます。

(10) 新宿の拠点再整備対象地区を対象とする「特定区域景観形成指針」の認定

東京都および新宿区は、「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」において、新宿の拠点再整備方針として「新宿全体の価値向上につながる、持続可能なエリアマネジメントの推進」を掲げています。

その具体的方策として、「民間活力を導入し、駅前広場等公共空間と民有地の一体的で高質な管理運営」が挙げられていることから、ビル側面への大規模サイネージの設置による収益化と公共空間のさらなる魅力化に向けた活動原資とするための循環スキームを想定しています。しかし、現状は都内全域に適用される景観形成基準により、屋外広告物の掲出サイネージの設置ができません。

他方で、渋谷駅中心地区大規模建築物等および歌舞伎町シネシティ広場周辺地区は、東京都景観条例第 19 条第 1 項に基づき、「地域の個性を生かした景観誘導」に定める「特定区域景観形成指針」として認定を受けています。この認定によって、都内全域に適用される「大規模建築物等の建築等に係る景観形成基準」によらず、同指針で定める景観形成の方針と景観形成基準等による景観誘導が可能となり、屋外広告物の掲出サイネージについても設置が可能となっています。

そこで、新宿グランドターミナルの一体的な再編の対象地区についても「特定区域景観形成指針」の対象区域としての認定をお願いします。同認定を通じて、持続可能な仕組み（キャッシュフローの仕組み）の構築に向けた原資獲得のための手段（今回においては、特に屋外広告物掲出条件の緩和（建物壁面広告の高さ、大きさ制限、公有地での広告設置等）を整備していただくようお願いします。

(11) ヒートアイランド対策の取り組み強化

ヒートアイランド対策のさらなる取り組みをお願いします。都のヒートアイランド対

策取組方針は 2003 年に策定されており、その後 20 年以上が経っており、策定当時から温暖化はさらに進んでいると思われます。東京都環境基本計画でもヒートアイランドについて触れていただいておりますが、さらなる対策をお願いします。

(12) 無電柱化の促進

2021 年に「東京都無電柱化計画」の改定版が公表されていますが、無電柱化について特段進展がないというのが実感です。防災計画の一環でもあるため、早急に実行いただきたいをお願いします。

(13) スギ花粉減少に向けた対策の強化

スギ花粉減少のための杉の伐採、他の木への植え替え促進を要望します。花粉の少ない森づくり運動などで少しずつ対策を進めておられますが、山の手入れを含め予算増額も視野に入れた対策をお願いします。

8. 健康対策

(1) 新型コロナウイルス感染症の予防接種の費用補助

新型コロナウイルスについては 2023 年 5 月に 5 類感染症に位置づけられ、2024 年 4 月以降は公費支援がなくなりました。

新型コロナウイルスの感染報告者数は 2024 年 6～7 月にかけて増えて、2020 年の最初の流行から数えて「第 11 波」となり、さらにはオミクロン株から派生したコロナ変異株「KP.3 株」まで現れました。このような状況下であるにもかかわらず、予防接種の希望者が、医療費負担補助がなくなったために予防接種や PCR 検査を敬遠するケースも少なくない状況であり、悪循環を生んでいるようにも思われます。そこで、新型コロナウイルスに対する予防接種の補助などの対策を講じていただくようお願いします。

また、社内での感染拡大に伴う事業中断のリスクを除去するため、会社単位で従業員へワクチン接種を実施した際の一部費用補助についても検討をお願いします。

(2) 受動喫煙対策における補助制度の対象業種拡大

2020 年 4 月に全面施行された健康増進法および東京都受動喫煙防止条例により、飲食店・娯楽施設、事務所等 2 人以上の人が利用する施設（第二種施設）は原則屋内禁煙となりました。望まない受動喫煙防止対策を進めるためには、喫煙専用室の設置などが考えられますが、設置にあたっては工事費・部材費等、一定の費用が必要であるため、容易ではありません。

現在、東京都では飲食店・宿泊施設向けの喫煙所設置に関する補助制度がありますが、望まない受動喫煙防止の取り組みは全ての業種で行っていく必要があるため、対象業種

を拡大していただくようお願いします。

(3) 屋外公衆喫煙所の整備促進

近年、訪日外国人が大幅に増加しています。海外では屋内の喫煙が制限されている一方で屋外は喫煙が可能な国がほとんどである中、日本、とりわけ都内においては各自治体の条例により屋外での喫煙が制限されており、自治体ごとにルールも様々であることから、訪日外国人にとって混乱を招く可能性があります。

環境美化対策や周囲への迷惑防止の観点から、ルールを守り決められた場所で喫煙していただくことが重要であることから、都および区市町村において屋外公衆喫煙所の整備を積極的に推進していただくようお願いします。

9. 最新技術への対応

(1) 自動搬送機や荷役運搬機械運用時の安全確保措置への支援

荷役運搬機械の運用時においては、作業員等を近づけないための措置が必須であり、荷役運搬機械の自動化が進むにつれて、よりその重要性が増してきています。

各事業者は対策を工夫していますが、荷役運搬機械の稼働範囲に合わせた立入禁止区域の自動設定や、物理的な対策として推奨機器や設備を示すなどの導入支援を積極的に行っていく必要があります。

自律フォークリフト、遠隔フォークリフトなどの自動搬送機や荷役運搬機械を運用する際の人の立ち入り禁止措置装置や機器の導入支援（助成、設備機器の推奨）制度を確立していただくようお願いします。

(2) ドローンの活用に向けた運用改善

飛翔ドローンを使用したショーイベントは、夜間において発光する複数のドローンを一斉に制御することで様々な表現が可能であり、東京 2020 オリンピック開会式でも披露され、有力な集客手段として注目されています。

ドローンを使用する際には、国土交通省の「無人航空機（ドローン、ラジコン機等）の安全な飛行のためのガイドライン」により、飛行の方法として「昼間に飛行させること」、「第三者又は第三者の建物、第三者の車両などの物件との間に距離（30m）を保って飛行させること」、「祭礼、縁日など多数の人が集まる催し場所の上空で飛行させないこと」などのほか、「操縦ミスなどで無人航空機が落下した際に、下に第三者がいれば大きな危害を及ぼすおそれがあります。第三者の上空では飛行させないでください」、「第三者の往来が多い場所や学校、病院、神社仏閣、観光施設などの不特定多数の人が集まる場所の上空では飛行させないでください」などと定められており、法令に基づき、飛行には東京航空局長の許可が必要となっています。その他にも河川や海の上を飛行さ

せる場合は管理者の許可が必要とされています。このようにドローンの飛行は複数の関係者による審査によって安全性を確保しています。

しかし、安全面を過剰に心配することにより、ドローンを使用したショーを開催できない事例も生じています。例えば無人の河川の上でのドローンによるショーを計画して河川管理者である自治体に相談したところ、不特定多数の人が集まる場所への「隣接」を理由として、落下の懸念から開催不許可との判断となった事例があります。無人の河川上空という安全と考えられる場所でもドローンが使用できないことは、東京におけるドローンの利用抑制と東京の魅力向上の機会損失を招いてしまうと考えます。

そこで、ガイドラインや法令を遵守し、万一、ドローンが落下した場合でも下に人や物がなく、風によって飛ばされた場合でも安全な距離を確保していることを論理的に説明できる場合は、ドローンの飛行を許可していただけるよう、区市町村への働きかけをお願いします。実際の運用では様々な場面でドローンが使用されるため、逐一ルール化することは困難ではありますが、事業者と自治体がともに実現に向けてアイデアを出しながら、継続的な協力関係を構築し、安全性を確保したうえでドローンによるショーの開催を増やしていくことにより、東京の魅力向上にともに貢献していきたいと考えますので、ご検討をお願いします。

10. その他

(1) インターネットによる選挙投票

PCやスマートフォンから投票できる選択肢があれば、ストレスなく投票でき、東京都知事選挙や都議会議員選挙をはじめ各選挙で投票率が上がるのではないかと考えます。現行の公職選挙法では、立会人が同席する投票所での投票を原則としているため、インターネット投票の実現に向けた改正について国への働きかけをお願いします。

(2) 育成就労制度の柔軟な活用

外国人労働者の育成就労制度は、受け入れ対象を特定産業分野（生産性向上や国内人材確保を行ってもなお外国人の受け入れが必要な分野）のうち就労を通じて技能を修得させることが相当なものに限り、原則3年間の就労を通じた人材育成によって特定技能1号の技能水準の人材を育成することを目指しています。

同制度が、人手不足が深刻な業種等において柔軟に活用できるものとなるよう、国に対して強く働きかけていただきたくお願いします。

(3) 電車・バスの運行本数の改善

電車やバスの運行本数について、コロナ禍で減便された分を減便前の本数に戻す働きかけをお願いします。現在はインバウンドが活発化し、比較的大きな荷物も車両の限ら

れたスペースに持ち込まざるを得ない状況であり、日中の混雑が深刻化しています。このような状況下での減便は都民のQOLを悪化させていると感じます。人手不足は理解できますが、コロナ禍における施策を継続せず、元に戻す動きを要望します。

以 上

2024年11月27日

東京都知事 小池 百合子 様

特定非営利活動法人地中熱利用促進協会
理事長 笹田 政克

要 望 書

脱炭素社会の実現に資する地中熱利用システムの普及に関して、東京都にご協力をいただきともに活動を進めることができれば、多くの課題が解決できるものと考えております。ここでは普及課題として、1. 地中熱の広報の強化、2. 助成制度の強化、3. 地下水の規制緩和、4. 再エネ熱の義務化の4つについて要望をいたします。

1. 地中熱の広報の強化

地中熱は省エネ効果とCO2削減効果などで大きなメリットがあり、東京都でも実績が増えてきているが、普及が十分に進んでいるとは言えない。その要因は認知度が低いことと初期コストが高いことにある。現状、都内の地中熱ヒートポンプ導入実績は177件にとどまっており、認知度向上は大きな課題である。協会でもフォーラムや展示会など様々な活動を行っているところであるが、東京都には広報活動の強化でご協力をお願いしたい。

具体的には、導入に係る自治体担当者、民間事業者を対象としたセミナーが有効であると考えられる。東京都と当協会が連携しながら市区町村、建築関係の業界団体等に働きかけを行い、公共施設を所管する市区町村の担当部署、設計事務所、ディベロッパー、エネルギーサービス事業者、環境意識の高い企業の環境担当者等を対象に、地中熱利用の最近の動向と、東京都の地中熱政策、最近の導入事例を紹介する普及啓発セミナーを実施していただきたい。

2. 助成制度の強化

脱炭素に向けた再エネのニーズが高まっている一方、昨今の物価上昇で建設業でも材料価格、人件費、間接経費、全てが値上がりしている。市場環境が急速に変化している中、地中熱事業でも建設の遅延や事業の見送りも発生している。業者も材料調達・現場作業の効率化などの努力を行っているが、昨今の物価上昇のペースはそれをはるかに上回るものであり、補助金のニーズはこれまで以上に高まっている。東京都として、市場環境に対応した要件見直しによる補助金拡充など、急速な変化に今後対応できる助成制度の強化をお願いしたい。

3. 地下水の規制緩和

東京都では1960年代まで地下水の過剰な汲み上げによる地盤沈下があり、その対策として国が工業用水法、ビル用水法で規制を行うとともに、都は条例により揚水規制を実施している。現在東京都では厳しい環境確保条例により、新規の地下水利用は大きく制限されている。

地盤沈下防止という視点からは、近年技術開発が進んできた汲み上げた地下水の全量を同じ帯水層に戻す帯水層蓄熱という手法を適用すれば、地下水を一切地上に排水しないため地盤沈下の心配なく大量の地中熱が利用できる。この手法を用いたシステムはオランダにおいては既に3000件導入されており、地方自治体が所管するしっかりとした規制の枠組みの中で着実に普及が進んでおり、同国の脱

炭素に大きく貢献している。わが国でも環境省の技術開発事業で地盤沈下を起こさないことが既に実証されており、脱炭素社会実現に向けた有力な手法として関心が高まっている。東京都においても地盤沈下の防止と両立する帯水層蓄熱に積極的に取り組んでいただきたい。

4. 再エネ熱の義務化

業務・家庭部門でのエネルギー消費の過半が最終的に熱として使用されている現状を考えると、脱炭素社会の実現に向けた再生可能エネルギーの導入において、発電とともに熱利用に重点を置く政策が必要である。市場規模の小さい地中熱などの再エネ熱の普及拡大には、政策による市場の創出が大きな役割を果たす。一定規模以上の需要が創出されれば事業者の新規参入が促され、導入コストの低減につながる好循環のスパイラルに入ることが期待できる。

東京都が令和7年4月から施行する、戸建住宅やマンション、オフィスビル、公共建築物等の新築時に再エネ利用設備の設置を義務付ける制度の中に、地中熱などの再エネ熱利用設備も対象になっているものの、制度の対象として太陽光に注目が集まり、再エネ熱利用についてはほとんど認知されていない状況にある。1の項目で述べた普及啓発セミナーにおいて義務化についての説明をするなど、認知度向上の活動を行い、この制度が地中熱の普及拡大に役立つ形にしていきたい。

東京都の公共建築物においては、省エネ・再エネ東京仕様の中で、それぞれの再エネについて個別に導入の仕方が記載されており、オリンピック・パラリンピックの競技施設への地中熱の導入に大きな役割を果たしたが、この東京仕様を詳細に見ると、地中熱などの再エネ熱は太陽光などに比べ優先度が低い位置づけとなっているので、この状況を改善し再エネ熱については施設の特性に応じて導入義務化を進めていただきたい。

具体的には熱需要の大きな施設に注目して、地中熱は病院・福祉関係施設で「原則導入」、庁舎（中央熱源式）のベース熱源を担う熱源機として「原則導入」を検討していただきたい。

東食協発第90号

令和6年12月3日

東京都知事

小池百合子 殿

一般社団法人東京都食品衛生協会

会長 鵜飼良平

令和7年度東京都予算等に対する要望について

平素より、当協会をはじめ食品関係業界の振興発展につきましては、格別のご指導、ご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

令和7年度東京都予算等について、次のとおり要望いたします。

何卒、格段のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 食品衛生教育等事業委託について
2. 保菌者検索事業委託について
3. 食品衛生向上への取組に対する民間事業者活用について

要 望 事 項

1. 食品衛生教育等事業委託について

食品衛生教育等事業の委託及び委託費について必要額を確保されたい。

新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが5類へ移行され、1年が経過し観光地は賑わいを取り戻し、各地でイベントが再開されるなど、以前の日常に戻りつつあります。

一方、平成30年6月に改正された食品衛生法が令和3年6月に完全施行され、原則すべての食品等事業者がHACCPに沿った衛生管理が義務付けられましたが、その導入・定着を図るためには、継続的に様々な手段を用いて周知することが欠かせません。

当協会では、これらを踏まえて、東京都をはじめとする行政庁のご指導をいただきながら、食品衛生自治指導員による巡回指導の強化や腸内病原微生物検査(検便)を実施するとともに、従事者教育講習会や業種別講習会などを開催して法律等の改正や食中毒予防対策など、最新情報の普及啓発に努めてまいります。

またHACCP制度化に対応するため、小規模飲食店向けの手引書に基づいた「食品衛生管理ファイル」を作成し、すべての会員に配付して活用方法等の指導を引き続き実施してまいります。

さらに、食品衛生街頭相談所の開設やリスクコミュニケーションの場となる消費者懇談会の開催などを通じて、消費者に対し、的確な情報の提供に努めるとともに、YouTube動画配信を行うなどオンラインによる情報提供にも取り組み、食の安全・安心を確保するため自主管理体制の確立に努めてまいります。

これらの事業の円滑な推進を図るため、令和7年度食品衛生教育等事業に関わる東京都からの委託について、特段のご高配を賜りたくお願い申し上げます。

要 望 事 項

2. 保菌者検索事業委託について

腸管出血性大腸菌 0157、サルモネラの保菌者検索及びノロウイルス発生動向調査事業の委託及び委託費について必要額を確保されたい。

東京都では、食中毒発生防止の観点から、食品関係従事者に対する腸管出血性大腸菌 0157 及びサルモネラの保菌者検索事業に加え、食中毒事故時に多くの患者が発生しやすいノロウイルスの発生動向調査を実施し、当協会がこれらを受託いたしております。

保菌者検索事業及びノロウイルス発生動向調査は、食中毒の予防対策として極めて有効であることから、令和 7 年度も当協会に対する事業委託について、引き続き特段のご高配を賜りたくお願い申し上げます。

3. 食品衛生向上への取り組みに対する民間事業者活用について

HACCP に沿った衛生管理の定着を図るため推進事業について必要額を確保されたい。

食品衛生法の改正に伴う HACCP の義務化や新たな許可・届出営業が、令和 3 年 6 月 1 日から完全施行されました。

義務化された HACCP は、営業施設がその取り扱う食品の特性に応じて実施する自主的衛生管理の取り組みであることから、行政による指導に加え、民間の食品衛生指導機関による助言等がその導入・定着に役立つものと考えます。

つきましては、営業施設等に対する HACCP 導入・定着にあたっての技術的助言をはじめとする様々な支援等については、保健所によるものに加え、引き続き民間の食品衛生指導機関も活用して、効果的に進めるべきと考えますので、特段のご高配を賜りたくお願い申し上げます。