

○たきぐち委員 それでは、初めに、低公害、低燃費車導入義務制度見直しに伴う環境確保条例改正について伺いたいと思います。

この制度は、自動車による環境負荷の低減を図るため、義務対象事業者に対して一定割合以上の低公害、低燃費車の導入を義務づけているものであります。

第三回定例会では、今回の見直しの中間報告として、低公害、低燃費車の導入義務率を、現行の一五％を二〇％から三〇％程度に引き上げ、さらに乗用車の非ガソリン車の導入義務を新設し、その義務率を一〇％から二〇％程度に設定するとしていました。

今回条例改正案として、それぞれ三〇％と二〇％という高い方の数値が示されたことを評価したいと思います。そこで改めて、非ガソリン車の導入義務率を新設した理由と、どのような考えで二〇％と定めたのか伺います。

○寛環境改善部長 ゼロエミッション東京の実現に向けて、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量のさらなる削減が求められており、自動車を多く使用する事業者が非ガソリン車の導入を促進させることは重要でございます。

そのため、今回の低公害、低燃費車導入義務制度の見直しにおきまして、乗用車における非ガソリン車の導入義務率を新たに設定することといたしました。

新たな導入義務率の二〇％は、対象事業者における今後の乗用車の更新見込みや、現在の新車販売における非ガソリン車のシェアなどを踏まえて、二〇二六年度における事業者の導入状況を試算した上で設定したものでございます。

○たきぐち委員 市場動向や対象事業者の五年後の導入状況を試算して決定したということでございます。

世界の状況を見ましても、自動車は電動車への転換が急激に進んでおり、小池知事も二〇三〇年までの脱ガソリン車一〇〇％を目指すことと表明していることから、今回、非ガソリン車の導入義務率を設定したことは、時宜にかなったものといえると思います。

さて、都では、二〇五〇年ゼロエミッション、二〇三〇年カーボンハーフを目指していますが、現行の環境基本計画では、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を、二〇三〇年までに二〇〇〇年比で六〇％削減することを目標にしています。

そこで、低公害、低燃費車導入義務率三〇％が達成された場合、CO<sub>2</sub>は二〇〇〇年に比べてどのくらい削減されるのか、また、非ガソリン車二〇％の導入義務率が達成された場合、義務対象事業者の非ガソリン車の保有割合はどれくらいになるのか伺います。

○寛環境改善部長 低公害、低燃費車の導入義務率三〇％を全ての対象事業者が達成した場合、二〇二六年度時点のCO<sub>2</sub>排出量は、義務対象事業者全体で二〇〇〇年比六〇％以上の削減になると試算しております。

また、乗用車における非ガソリン車の導入義務率二〇％が達成された場合、全義務対象事業者における非ガソリン車の保有割合は、二〇二〇年度の二八％から二〇二六年度に六五％以上になると試算しております。

○たきぐち委員 CO<sub>2</sub>の削減効果は二〇二六年度で六〇％以上になり、非ガソリン車の保有割合は六五％を超えるということでございます。

国内メーカーが相次いでEV車への重点的投資を発表しておりまして、今回、ZEV導入促進のための換算率を設定したように、非ガソリン車の中でもZEVへの誘導策は重要であると考えます。

同時に、現在の自動車市場、すなわち市場に出回っているZEVの乗用車は二・三％、バスが七・四％。トラックが〇・四％と、こういった市場動向を踏まえると、ZEVの市場投入をただ待つのではなくて、今すぐにご

きることとして、ハイブリッド車を含む非ガソリン車の普及を促進させるための行動が必要であり、今回提案された条例見直し案は妥当なものと考えております。

前回の委員会質疑でも指摘したとおり、低公害、低燃費車及び非ガソリン車の導入状況は、業種によって導入率が二極化しています。聞くところによりますと、現状で既に低公害、低燃費車の導入率三〇%をクリアしている事業者は四割を超えているようであります。

また、乗用車の非ガソリン車については、導入率五〇%を超えている事業者が三割に達しており、ハイブリッド車など非ガソリン車の普及も一般に比べて大きく進んでいるという状況であります。

一方で、導入が遅れている事業者も依然として多く、導入率が低い理由としては、該当する車種のラインナップが少ないことが挙げられています。導入義務率を確実に達成してもらうためには、導入率の低い業種、事業者に対するアプローチが課題であります。

そこで、低公害、低燃費車及び非ガソリン車について、導入率が低い業種や事業者に対しての支援、誘導策を強化すべきと考えますが、見解を伺います。

○寛環境改善部長 低公害、低燃費車の導入が進んでいない事業者の導入率の引上げを図るためには、補助などの経済的支援に加えて、きめ細かな指導助言などの技術的支援も重要でございます。

都では、事業者の低公害、低燃費車の導入が進むよう、中小事業者に対して買換え時の融資あっせんをはじめ、ハイブリッドトラックやハイブリッドバス導入補助などの支援を行っております。

また、乗用車の非ガソリン車につきましては、ユニバーサルデザインタクシーの導入補助のほか、EVやFCVなどZEVの導入や充電設備に対する補助を拡充してきております。さらに、自動車環境管理計画書制度により事業者カルテを作成し、それぞれの実情に応じたアドバイスなどの技術的支援も行っております。

今後も、低公害、低燃費車及び非ガソリン車の導入が進むよう、事業者支援を継続してまいります。

○たきぐち委員 脱炭素社会への転換を図るためには、低公害、低燃費車はもちろんのこと、ZEV等の非ガソリン車の導入を促進することが重要であります。経済的な支援だけではなくて、個々の状況に応じた技術的な支援を行うことで、非ガソリン車の導入につなげていただきたいと思います。

一方、さきの環境審議会で示された部門別CO<sub>2</sub>削減目標素案では、運輸部門の目標を、環境基本計画から五%上乗せした二〇〇〇年比約六五%程度と発表されました。

検討会での資料を見ますと、義務率達成によるCO<sub>2</sub>削減の推定グラフは、二〇三〇年には六五%をクリアする傾向を示しておりますが、目標達成を確実なものにするためには、メーカーの技術、商品開発が日々進歩する中で、市場動向の変化に機敏に対応しながら、より環境性能に優れた車へのシフト、つまりZEV化の推進に向けた施策展開も必要だと考えております。

そのためには、車両の導入補助だけではなく、充電設備等の補助など、インフラ整備に向けたきめ細かな支援も不可欠であります。

今回の低公害、低燃費車の導入義務制度の見直しを契機として、二〇三〇年カーボンハーフに向けた取組が加速化することを期待して、次の質問に移ります。

補正予算について伺ってまいりたいと思います。

まず、次世代タクシー導入促進事業、低公害、低燃費車の普及促進事業についてであります。

今回、補正予算の対象となっているタクシーやバスは都民の足として、そしてまた、トラックは物流を担い、私たちの生活や経済活動を支える重要なインフラであります。

これらの業種は、長引くコロナ禍に加えて原油高に直面をしておりますして、経営環境は極めて厳しい状況にあり、私も運送会社の関係者から直接、厳しい現状についての声を聞いているところであります。

自動車を多く使用する全事業者が原油高による影響を受ける中、今回の補正予算案において、タクシー、トラ

ック、バスを補助の対象とした理由、考え方について伺います。

○寛環境改善部長 タクシー、トラック、バスは一般の車両と比べて走行距離が長く、ハイブリッド車等へ更新することで高い環境負荷低減効果が見込まれることから、従来から導入補助を行ってまいりました。

また、これらの車両を使用する業界は、新型コロナウイルス感染症拡大や最近の燃料価格高騰の影響を強く受け、中でも厳しい経営環境にあります。

こうしたことから、今回の補正予算案では次世代タクシー、ハイブリッドトラック、ハイブリッドバスを対象に、特に中小規模事業者に対する補助率を引き上げ、環境性能の高い車両への転換を促進させることといたしました。

○たきぐち委員 今回の補正が、コロナや原油高の影響を強く受けると同時に、環境負荷低減効果が高い業種を対象にしたということは分かりました。

気候変動対策が待ったなしの状況の中、厳しい経営環境下においても、補助率引上げによって、ハイブリッド車への転換の歩みが止まることのないよう、事業者とのコミュニケーションを継続しながら取り組んでいただきたいと思います。

今回の補正予算では、使用する車両が二百台未満の中小規模事業者に対する補助率の引上げであります。こうした事業者では、現在どのくらいの割合でハイブリッド車が導入されているのか伺います。

○寛環境改善部長 都では、自動車環境管理計画書制度により、自動車を三十台以上使用する事業者について、毎年度提出される実績報告書を基に、事業者の車両導入状況を把握しております。

令和二年度の実績報告書を集計した結果、使用台数二百台未満の事業者について見ますと、業種ごとのハイブリッド車の導入率は、タクシーが三三%、トラックが二%、バスが一%となっております。

○たきぐち委員 保有台数三十台以上二百台未満の中小事業者においても、ユニバーサルデザインタクシーの導入が進んでいるタクシー業界は、導入率が三割を超えているということでもあります。

一方、トラック、バスのハイブリッド車はほとんど普及が進んでいないのが実態でありまして、支援策を講じることで、まだ十分に導入の余地があるといえます。

ちなみに、全体で見ますと、環境確保条例の対象事業者は百八十社、保有台数合計約十三万台であるのに対して、三十台以上二百台未満の事業者は約一千四百社、約十万台と聞いております。

こうした数値を見ますと、保有台数の合計が一定のボリュームを持つ中小規模事業者に対する支援の強化は重要であると同時に、今回の補正予算だけでなく、今後も継続して支援を行うことで、環境性能の高い車両の導入を促進し、脱炭素化に向けた取組を一層推進していただくことを求めていると思います。

次に、EV、PHVの充電設備導入促進事業について伺います。

さきの事務事業質疑において都内の公共用急速充電器数を確認したところ、本年三月末時点で三百二十六基ということでありました。ゼロエミッション東京アップデート版で掲げた、二〇三〇年に都内の公共用急速充電器を一千基に増やす目標の実現に向けては、設置を加速させていく必要があり、そのためには現状分析を踏まえ、設置ポテンシャルの高いところに積極的に導入を図っていく必要があります。

そこで、現在の公共用急速充電器三百二十六基の主な設置場所と、それを踏まえ、今後の普及拡大に有効な設置ポテンシャルをどのように捉えているのか見解を伺います。

○三浦事業調整担当部長 都内の公共用急速充電器三百二十六基のうち、主なものは、自動車ディーラーが半数の百六十三基、次いで、コンビニエンスストアやショッピングモールなどの商業施設が六十九基、コインパーキ

ングなどの駐車場が二十八基となっております。

自動車ディーラーにおきましては、これまでE Vを販売している自動車メーカーの系列店で導入が進んでおりますが、他のメーカーでも今後、新たにE Vの開発、販売が進むと見込まれることから、設置ポテンシャルは高いと考えております。

商業施設などにおきましては、施設の利用客が一時的な駐車の際に利用できるよう導入が進んでおり、今後のE V普及を見据え、顧客の利便性向上の観点からさらに導入が進むと見込まれるため、設置ポテンシャルは高いと考えております。

○たきぐち委員 自動車ディーラーの設置が半数を占め、商業施設が続くという状況であるということでありました。私の地元のスーパーでも、駐車場で充電されている光景を時折目にするところでもあります。

今回の補正予算案で急速充電器の導入支援について、その規模を当初予算の百三十五基から二百三十五基へと増やしていますが、規模を拡大した理由、そして、実際にどのように導入を進めていくのか伺います。

○三浦事業調整担当部長 自動車メーカーにおきましては、新たにE Vを開発、販売する動きが活発になっており、これに合わせて、ディーラーに急速充電器を設置するための導入支援のニーズが高まっております。

都はこの機会を捉え、導入支援の規模を大幅に拡大し、集中的に急速充電器の普及を進めることといたしました。

都は既に、急速充電器導入の課題となります維持管理費や受変電設備改修費への支援も実施しており、今後、こうしたメニューも十分に活用しながら、自動車ディーラーに加え、商業施設など設置ポテンシャルの高い施設へも急速充電器の導入を積極的に働きかけてまいります。

○たきぐち委員 先ほど申し上げましたが、国内メーカーはE V投資を拡大する戦略を相次いで発表しております。

トヨタが初の世界戦略E VとなるS U V、中型スポーツ用多目的車のb Z 4 Xの販売を予定しているほか、日産は同じくS U Vのエリアに加えて、三菱自動車と新型軽ワゴンを共同開発して売り出す予定でありまして、スバルもトヨタのb Z 4 Xの兄弟車であるソルテラの販売を予定しているなど、来年度のE V市場は大きく変わることが予想されております。

こうした動きに伴って、自動車ディーラーの急速充電器設置が大きく進むと見込まれることから、この機を逃さず支援の活用を働きかけ、普及を促進していただきたいと思っております。

一方、充電器は、それが自動車ユーザーにしっかりと利用され、さらなるE Vの普及、そして、新たな充電器の設置につながるという好循環を築かなければ、普及の加速は望めません。そのためには、設置された充電器がどこにあるのかをユーザーが認識できるよう、積極的に情報提供を行う必要があります。

また、現在、こうした情報提供を行う複数の民間サイトもあり、こうした取組を後押しするべきと考えますが、見解を伺います。

○三浦事業調整担当部長 都は、昨年度把握した都内の充電器の設置状況を地図上で見える化し、ホームページ上で公表しております。加えて、この設置状況につきまして、Z E Vの購入補助と併せてユーザーへ案内してもらうようリーフレットを作成し、自動車ディーラーへ提供しております。

お話の民間サイトにつきましては、今年度、九都県市共同で情報の迅速な掲載等に係る調査を行っており、今後、調査結果も踏まえ、充電器の効果的な情報提供につきまして検討を進めてまいります。

○たきぐち委員 九都県市共同での調査結果を踏まえて、効果的な情報提供の検討を進めるということでありま

して、広域での移動を促すためにも、意義のある取組だと考えます。

一方、先日の委員会で我が会派の伊藤委員から、オランダの首都アムステルダムとの充電設備の数と比して、都の現況と目標数は少ないのではないかという指摘がありました。

海外の先進都市と比べた充電器の不足については、私も経済雑誌などで時々そうした指摘されるような記事を見るところでもあります。海外都市の実態については調査しているということですが、電欠リスクへの不安解消のためには、どれくらいの充電設備が必要なのか、海外事例を参考に、目標値の検証と戦略的な働きかけが必要だと考えます。

現在、都内のガソリンスタンドが約一千か所ある、そういった状況に鑑みれば、一千拠点程度あれば一定の安心感を得られるのかもしれませんが、ガソリンは五分程度で給油ができるのに対して、急速充電器では二十分から三十分を要するという、そういった課題もあります。一拠点に複数の充電器を設置するとなると、単純に計算しても、やはり数千規模の充電器が必要ではないかと、そういった推計も成り立つわけであります。

環境審議会で新築建築物へのZEV充電設備の設置標準化の仕組みが検討されているなど、今後、戸建てやマンションなど基礎充電としての普通充電器の設置に向けた施策展開を加速させていくと同時に、目的地的充電としての急速充電器の普及がEV車普及の大きな鍵を握っていることはいまでもありません。様々な施策を総動員して取組を進めていただきたいと思います。

次に、東京ゼロエミ住宅導入促進事業について伺います。

ゼロエミッション東京の実現に向けては、数十年にわたり使用され続ける住宅等建物の脱炭素化が重要であります。

しかしながら、現在、日本は世界と比べて省エネ住宅の比率は低く、また東京においても、都内の新築着工棟数における、国が定めるネット・ゼロ・エネルギー・ハウス、ZEHの割合は約一％程度にとどまっており、早急に省エネ住宅を拡充すべきと考えます。

都は、省エネ性能の高い住宅を普及するため、都独自の東京ゼロエミ住宅基準を定め、こうした新築住宅の建築に補助を行う東京ゼロエミ住宅導入促進事業を実施しています。

そこで、まず改めて、本事業の目的と概要、また東京ゼロエミ住宅はどれくらいの省エネ性能があるのか伺います。

○小川地球環境エネルギー部長 都は、住宅の断熱性や省エネルギー性能の高い住宅を普及するため、住宅用地が狭小など、東京の地域特性を踏まえた都独自の東京ゼロエミ住宅基準を定めているところでございます。

東京ゼロエミ住宅導入促進事業は、この東京ゼロエミ住宅の基準を満たす都内の新築住宅の建築主に対しまして、基準を満たすために必要となる費用と通常の住宅建築費用との差額相当分を一定額助成するものとして令和元年度から実施してございます。

東京ゼロエミ住宅は、国が定めるZEH、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウスよりも省エネ水準が高く、建築物省エネ法で定める基準より三割省エネとなっております。

○たきぐち委員 国が取り組むZEHを上回る消費エネルギーの削減を基準としているということでもあります。

住宅メーカーの関係者とも話をしましたが、国においても、環境省、国交省、経済産業省が連携してZEHの拡充に向けた関連補助事業を実施しておりまして、制度の概要等に違いはありますが、都内における省エネ住宅の普及を一步でも前に進めるために、国の動向も捉まえながら取組を進めていただきたいと思います。

さて、東京ゼロエミ住宅は、事前申請ベースで都内の住宅新築着工件数約四・三万件の一割程度あり、令和元年度の事業開始以来、予算枠を超過する申請によって抽せんを行い、残念ながら補助を受けることができない都民が多数いることは、本会議や委員会を通じて明らかになっております。

今回こうした状況を踏まえ、補正予算を計上するものと考えますが、補正予算における戸建て住宅、集合住宅

等の支援の拡充の考え方について伺います。

○小川地球環境エネルギー部長 本事業は、令和元年度の制度開始以降、非常に多くの都民の方に関心を持っていただいております、予算枠を超える申請により抽せんを行っている状況でございます。

都は、こうした状況を踏まえるとともに、原油価格の高騰による都民の省エネ意識の高まりをさらに後押しし、東京ゼロエミ住宅の一層の導入促進を図るため、補正予算案により支援対象戸数を拡充いたします。

具体的には、令和三年度前半の申請状況を踏まえまして今後の申請件数を推計し、可能な限り抽せんとならないよう、戸建て住宅で一千七百八十戸、集合住宅で七百五十戸など、支援の規模を拡充いたします。

○たきぐち委員 今後の申請件数を推計して対象戸数を拡充したということでありましたので、申請者が確実に支援を受けられることを期待いたします。

また、こうした省エネ住宅を拡充する施策は、希望者が支援を受けられるよう継続していくべきであり、来年度は三十九億円の予算要求をされていますが、今後の方向性について都の見解を伺います。

○小川地球環境エネルギー部長 住宅と建物の脱炭素化を進めるためには、省エネ性能の高い住宅の普及に向けた取組を強化していくことが重要であると認識してございます。

現在、東京ゼロエミ住宅においては、より高いレベルの高断熱や省エネ、再エネ設備の設置を促す基準の多段階化の検討を行っております。

今後、関係団体等様々な立場の方々からの意見を踏まえながら、より環境性能の高い住宅の普及につながるよう、支援の在り方も含め検討を進めてまいります。

○たきぐち委員 さらに高いレベルを目指す基準の多段階化に向けた検討を継続し、省エネ住宅の拡大につなげていくとともに、東京ゼロエミ住宅などの省エネ住宅の建築を希望する方が確実に支援を受けられる施策の構築を強く要望しておきます。

最後に、住宅の省エネ改修に助成を行う、家庭における熱の有効利用促進事業について伺います。

住宅が断熱化されていると室温が一定に保たれ、省エネで快適に生活ができるため、補正予算案での補助率引上げは重要な取組だと考えています。

この事業については、申請のあった住戸のうち九割超が集合住宅の住戸であると聞いておりますが、その理由と併せて事業の進捗状況について伺います。

○小川地球環境エネルギー部長 この事業は、既存住宅を対象に、窓やドアを高断熱なものに改修する際の支援を行うものでございまして、申請者は住宅所有者や分譲マンションの管理組合等でございます。

集合住宅は住宅ストックに占める割合も約七割と高く、管理組合が複数戸分をまとめて申請することも可能でございますことから、戸数ベースでは集合住宅が多くなっているものと認識してございます。

また、事業を開始した令和二年七月以降、窓とドアを合わせて一万一千六百六戸の申請を受け付けており、金額ベースで六割超の進捗となっております。

○たきぐち委員 分譲マンションでは、管理組合がまとめて申請できるという点で戸建て住宅とは異なることに加えて、戸数が多く窓の規格が同じであるということなど、事業者としてもアプローチしやすいことなども、申請が多くなっている理由として推測ができるところでもあります。

今後、戸建て住宅においても広くこの事業をご利用いただくためには、地元の区市町村を通じた広報、周知が重要であります。特にコロナ禍でリフォーム需要は高まっておりまして、民間調査機関によりますと、今年上半

期、一月から六月の住宅リフォーム市場は、前年同期比二〇%近く増加したとの調査も発表されております。外出自粛やテレワークで在宅時間が増加したことによって住宅への関心が高まり、住空間の改善への支出が増えたことが背景にあると見られます。

こうした機会を捉え、リフォーム関連の事業者、地域の工務店を通じて都民にPRをするべきだと思います。区市町村や事業者などとの連携を強化することで断熱改修を推進すべきと考えますが、見解を伺います。

○小川地球環境エネルギー部長 区市町村に対しましては、会議等で随時事業の取組について情報提供を行ってございます。

今後も、情報や認識の共有を図るとともに、広報の連携など住宅の省エネ改修の周知を協力して推進してまいります。

また、必要なタイミングで事業の情報をしっかりと届けられるよう、庁内での連携も図りながら、住宅メーカー、リフォーム関連団体、関連事業者等との連携強化に向けた方策の検討を推進してまいります。

○たきぐち委員 連携強化に向けた方策を検討するということですので、住宅政策本部との庁内連携をしっかりと図り、関連団体、関連事業者も含めた仕組みづくりを進めていただくことを求めていると思います。

日本家屋のよさ、優れている点がある一方、日本の住宅は寒いというのがこれまでの常識でありました。近年は、高齢化の進展によってヒートショックで亡くなる方が年間一万九千人に及ぶとの推計もあります。省エネ、断熱は環境問題であると同時に、健康問題であるといわれることもあります。

私ごとで恐縮なんですけど、もう三十年近く前に、北欧の部材を使ったスウェーデン住宅で生活をしたことがありまして、冬は家の中を温めると熱が外に逃げない、夏は一度冷やされるとその温度が長時間保たれる、そんな経験をいたしました。特に冬の朝は、それまではなかなか布団から出られずに起きられないという状況だったんですが、ずっと起きられるようになりまして、カルチャーショックのような感動を覚えたことを思い出します。

なので、今回の助成の支援強化は個人的にも関心を持っているところでありまして、年末にかけて家族会議をしたいというふうに思っているところであります。

区市等でもこういった断熱改修に対して独自に補助を実施しているというところもありますので、こうした地元自治体や事業者、そして、地域工務店などしっかりと連携をして、今回の補正予算が有効に活用されるよう取り組んでいただくことを求め、私の質疑を終わります。