

○たきぐち委員 それでは、私からも環境局の事務事業への質疑を行ってまいりたいと思います。

近年の各国での大規模な森林火災、ハリケーン、洪水、記録的な熱波、また、日本においても大型台風や、想定を超える集中豪雨が頻発化するなど、世界は気候変動による地球規模の危機に直面をしています。

二〇一六年十一月に発効したパリ協定では、気候危機に立ち向かうための世界共通目標として、産業革命前からの平均気温の上昇を二度未満に保つこと、一・五度に抑える努力を追求することが示されたところであります。

国連の気候変動に関する政府間パネル、I P C Cが今年八月に公表した報告書では、地球温暖化が人間活動の影響によることは疑う余地がないと断定をしました。人類がより豊かに、より便利になるための行動が、結果として温暖化を招き、気象災害という形で自らの生命を脅かすことになっている事実に対して、強い危機感を共有すべきと考えます。

先月、温暖化メカニズムの解明の基礎を構築したプリンストン大学の真鍋淑郎氏がノーベル物理学賞を受賞したことは、象徴的なニュースだったと感じています。

こうした中で、世界は新型コロナの脅威に直面をしましたが、コロナ禍からの経済復興において、環境に配慮しながら復興を目指すグリーンリカバリーが進められています。現在、コロナ感染の波が落ち着きを取り戻しつつある中で、東京においても経済と環境の両立を図り、脱炭素化に向けた取組を加速させる転機とすべきと考えます。

そこで、冒頭、脱炭素社会の実現に向けた思い、決意を環境局長に伺います。

○栗岡環境局長 今年も世界各地で異常気象が数多く発生しており、気候危機への対処は一刻の猶予も許されないものと認識してございます。

都は、二〇五〇年ゼロエミッション東京の実現を目指し、二〇三〇年までに温室効果ガス排出量を五〇%削減するカーボンハーフを表明し、気候危機への行動を加速させております。

特に、都内CO₂排出の七割以上は建物に由来いたします。建物は数十年にわたり使用され続けるため、今後建てられる建物の環境性能が二〇五〇年の都市の姿を左右いたします。

そこで、環境審議会の下に専門家等による分科会を設置いたしまして、住宅等の一定の中小新築建築物への太陽光発電設備の設置を義務づける都独自の制度の導入に向けた検討を開始いたしました。住宅等への太陽光発電設備の設置は、停電時に電気を使用でき、電気代削減や売電収入も期待できるものでございます。

あわせて、これまで成果を上げてきましたキャップ・アンド・トレード制度をはじめとする現行条例制度につきましても、さらなる強化、拡充を検討いたします。

世界では、RE100など、グローバルな観点を踏まえた脱炭素対策を重視する企業が増加しており、都の制度におきましても、環境性能の高い建築物がファイナンス上でも評価される仕組みについて検討を進めてまいります。

世界から選ばれる持続可能な都市をつくり、明るい未来を切り開いていくためには、経済と環境の両立が不可欠でございます。今後とも、経済と環境の好循環を生み出す施策を展開し、コロナ禍からのサステナブルリカバリーを成し遂げ、ゼロエミッション東京を実現してまいります。

○たきぐち委員 今、まさにCOP26が開催されているところでありまして、パリ協定の目標達成に道筋をつけるべく、協議が行われております。各国の思惑が交錯する中で、日本も二〇五〇年カーボンニュートラルを実現するためには、戦略的な取組が必要であります。

局長から強い決意と今後の施策展開について答弁をいただきましたけれども、経済と環境の両立した持続可能な社会の実現に向けて、様々な施策を総動員して進めていただきたいと思います。

さて、こうしたグローバルレベルでの取組を進めていくと同時に、着実に脱炭素を進めていくには、住民をはじめ様々な主体を動かすための、いわばローカルレベルでの取組も欠かすことができません。都が、二〇五〇年CO₂排出量実質ゼロを宣言し、その動きは都内の区市町村にも広がっています。

この九月末時点では、都内十五の自治体がゼロカーボンシティ宣言を行っておりまして、今後、さらに他の自治体に拡大していくことが期待をされます。私の地元荒川区も、今年六月にゼロカーボンシティ宣言を行い、区民や事業者などとの協働を進めているところであります。

区市町村での取組の広がりが、都の二〇三〇年のカーボンハーフ、そして二〇五〇年のCO₂排出実質ゼロを実現するためには不可欠であり、都は、取組を進める区市町村を積極的に支援すべきと考えますが、見解を伺います。

○上田環境政策担当部長オリンピック・パラリンピック調整担当部長兼務 二〇五〇年の温室効果ガス実質ゼロに向けて、地域の実情に精通した区市町村との連携を強化することは重要でございます。

このため、ゼロエミッション東京戦略におきましても、区市町村との連携強化を政策の柱の一つとして位置づけており、地域環境力活性化事業を通じまして、脱炭素化に取り組む区市町村に対する財政支援を行うとともに、個別の意見交換や情報提供など、きめ細かい支援を実施してございます。

お話のゼロカーボンシティ宣言を行う自治体に対しましては、その達成のための計画や戦略等の策定及び普及啓発に係る費用を補助するメニューを今年度から新たに盛り込むとともに、取組事例を区市町村に周知するなど情報共有を図ってまいります。

こうした取組を通じまして、ゼロエミッション東京の実現に向けた区市町村との連携を一層強化するとともに、都民や企業、団体等の共感を得て、東京全体で行動を加速してまいります。

○たきぐち委員 ゼロエミッション東京のアップデート版が策定された今年三月の時点で宣言を行っていたのが四区三市ということでありましたが、現在、十区五市まで広がっています。

ゼロカーボンシティ宣言の実現を支援するメニューの新設や、その横展開に向けた取組など、施策の広がりも視野に入れた支援が区市町村の取組に結びついているものと考えます。

今後、取組事例の共有を図りながら、都内全ての自治体がゼロカーボンシティ宣言が行えるよう、都と区市町村との連携を通じたゼロエミッション東京の実現に向けた取組を加速させていただきたいと思っております。

次に、各論に入りたいと思っておりますが、まず、区市町村における低公害、低燃費車などの導入状況について伺いたいと思っております。

先日の第三回定例会で、環境確保条例の改正に向けた質疑を行いました。都では、低公害、低燃費車の導入義務制度を実施しています。

義務対象となるのは、二百台以上使用している事業者でありまして、その中には大手企業のほか、規模の大きい幾つかの自治体も含まれています。一方、義務が課されていない自治体も、自動車の使用台数の報告や環境配慮行動を求める、自動車環境管理計画書制度の対象にはなっているようであります。

区市町村は、業務で多くの自動車を使用しており、その業務も地域に密着したものが多く、環境性能の高い自動車を使用することは、住民への意識啓発にもつながります。行政の責務として、全ての区市町村が率先して非ガソリン車やZEVを導入するべく、都として誘導策を講じるべきと考えます。

そこで、改めて低公害、低燃費車の導入について、区市町村の保有する自動車にはどのような義務が課されているのか、また、併せて都内区市町村における低公害、低燃費車、非ガソリン車、ZEVの導入状況について伺います。

○寛環境改善部長 都では、環境確保条例により、二百台以上の自動車を使用する事業者に対して一五%以上の

特定低公害、低燃費車を導入することを義務づけており、地方自治体としては、世田谷区、八王子市など四区二市も義務対象となっております。

また、島しょを除く全ての区市町村は三十台以上の自動車を使用しており、自動車環境管理計画書制度の対象となっていることから、同等の努力義務が課されております。

都内区市町村における低公害、低燃費車の導入率は、令和二年度末現在三二％であり、自動車環境管理計画書制度対象の全事業者平均の二九％に比べて導入が進んでおります。

また、乗用車における非ガソリン車等の導入率は、令和二年度末現在で、非ガソリン車が三四％、Z E Vが一四％となっており、都内全体の普及割合である非ガソリン車二二％、Z E V〇・八％を大幅に上回っております。

今後も、自動車環境管理計画書制度を活用して働きかけを行うとともに、各自治体と連携を強めることにより、低公害、低燃費車やZ E V等の非ガソリン車の導入促進を図ってまいります。

○たきぐち委員 各区市町村の取組状況は分かりました。私の地元の荒川区は、庁有車五十九台のうち、低公害、低燃費車が二十五台で、うちE Vを七台導入しているということも確認をしました。

自動車環境管理計画書制度の対象事業者は約千六百事業者で、保有台数の合計は約二十三万台、区市町村が保有するのは約六千台ということを聞いております。

区市町村の取組が民間に先行している数字について今、示されたところではありますが、引き続き、区市町村における環境性能の高い自動車の導入、特にZ E V化の促進に向けた効果的な施策の展開を図っていただきたいと思っております。同時に、圧倒的に保有台数の多い民間事業者への対応のさらなる強化を求めておきたいと思っております。

ゼロエミッションビークル、いわゆるZ E Vの普及促進に関しまして、都は二〇三〇年までに、都内の乗用車新車販売について、非ガソリン化一〇〇％、Z E V化五〇％を達成するという高い目標を掲げ、取組を進めています。E V及びP H V、プラグインハイブリッド車ですが、この販売台数はここ二、三年減少傾向でありましたが、購入時の補助金やメーカーのラインナップの拡充などを背景に、今年に入って復調傾向にあると報じられているところです。

Z E Vの普及促進には、車両の購入に係る負担軽減などが必要なことはもちろんでありますけれども、充電インフラの整備も不可欠であります。しかし、全国の充電器設置数は、民間の調査によりますと、今年三月時点で約二万九千基、前年から一千基減少したとされています。

急速充電器は僅かに増えたということではありますが、効率性やZ E Vの普及台数という課題から利用者が伸び悩み、採算性の観点から、耐用年数を迎えた充電器を更新せずに撤去されるケースが増加しているということでもあります。車が先か、充電器が先かという命題に対して、短時間で充電が完了する急速充電器の普及が重要であると考えます。

そこで、都内の急速充電器について、現状の規模と二〇三〇年までの目標値について伺いたいと思っております。

○三浦事業調整担当部長 多くの都民が利用する商業施設等や区市町村施設に設置される公共用急速充電器は、本年三月末時点で都内に三百二十六基設置されています。

一方、都が行った世論調査によりますと、Z E Vに関する心配事として、充電、充填場所が少ないを挙げる人が四五％で最多となっております。

このため、都は、社会インフラとして必要十分な充電器を設置することで、都民のZ E Vに対する不安を払拭し、E V、P H Vの普及を後押しするため、公共用急速充電器を二〇三〇年までに一千基に増やす目標を設定しております。

○たきぐち委員 二〇三〇年の新車販売の目標に対して、急速充電器がどの程度必要なのか、逆にどの程度あれば十分かというのは、なかなか難しいところがあるようではありますが、現状の三倍程度まで高めるという目標に

ついて今ご答弁がありました。

設置に向けた支援策につきましては、三月の予算質疑で我が会派の関野議員が言及いたしましたけれども、導入に伴う受変電設備の増強が必要となった場合の補助や、基本料金増加相当分の補助など、導入と維持管理の両面から、支援策を今年度から開始していると承知をしております。

こうした支援策を講じる中で、都内で約一千か所あるガソリンスタンドに充電器の設置を進めることも有効であると考えます。都の補助を活用したガソリンスタンドへの充電器の設置状況について伺います。

○三浦事業調整担当部長 都は昨年度、ガソリンスタンドへ一件、急速充電器の導入費を補助しており、導入後の保守費も補助してまいります。

なお、本件のガソリンスタンドでは、導入した急速充電器を活用し、EVのカーシェアリング事業が展開されております。

また、今年度は、既に六件のガソリンスタンドから急速充電器の導入補助申請に向けた事前相談がなされております。

○たきぐち委員 ガソリンスタンドの数は、全国的に減少傾向にありまして、都内においても、ここ二十年で半減しております。

昨年度一件の補助に対して、今年は六件の相談があるということで、少しずつ前進している状況は理解をいたしました。一方、こうした補助金などを活用したとしても、ガソリン販売のような回転が難しく、充電ビジネスとして成立させるには課題があるとの指摘もありまして、それがなかなか進まない要因ではないかと推察をいたします。

昨年度補助したガソリンスタンドにおいて、EVのカーシェアを事業化していると今ご答弁がありました。今年第一回定例会の我が会派の増子幹事長の代表質問に対して、カーシェアリングなどへのZEV導入を促進するための支援を強化するとの答弁もありましたが、こうした取組がビジネスの多角化を後押しすることにもつながると考えます。

都は、ZEVのカーシェアなどを推進するためにどのような取組を行っているのか、その実績と併せて伺います。

○三浦事業調整担当部長 都は、近年ライフスタイルの変化に伴い普及してきたカーシェア、レンタカーへZEVの導入を推進するため、今年度より車両購入に係る補助を実施しております。

カーシェア等は、車両の使用年数が通常の事業活動より短く、また、自家用車からの転換の促進につながるという観点から、補助額は通常の事業者向け補助より増額し、EV、PHVは六十万円、FCVは二百万円としてございます。

今年度は、補助申請をFCVについて一件受け付けており、また、補助申請に向けた事前相談を十件受け付けております。

○たきぐち委員 ZEVのカーシェア利用など、先進的な取組への後押しを積極的に進めることで、二〇三〇年、二〇五〇年目標のゼロエミッション化と併せて、ガソリンスタンドなどが新たなビジネス展開で活路を見出すことにつながるような支援策を講じていただきたいと思います。

次に、自転車シェアリングについて伺いたいと思います。

今年五月に、都は、自転車活用推進計画を策定しました。コロナ禍の新しい生活様式の一つとしても、自転車の利用が増加しています。

自転車シェアリングは、CO₂を排出しない環境に優しい交通手段として、大手企業の参入によって都内でも

普及が進んでいます。主に区市町村が事業を実施しておりますが、一つの自治体で実施するだけでは利用可能エリアは限られ、利便性の向上や利用の拡大にはつながりません。

先月、十月七日に発生した、二十三区で東日本大震災以来の震度五強を観測した千葉県北西部を震源とする地震の際には、公共交通に代わる帰宅手段として活用されるなど、災害時における有用性も明らかになりました。

広域的利用を促進する観点から、都はこれまでどのような取組を行ってきたのか、これまでの取組内容と実績について伺います。

○寛環境改善部長 都は、環境に優しい移動手段である自転車シェアリングの普及を図るため、実施主体である区市町村に自転車やサイクルポートの整備等の初期費用を補助するなど、自治体に対する支援を行っております。

また、行政区域を越えた広域相互利用を図るため、都と関係自治体との間で相互協力に関する基本協定を締結し、平成二十八年二月から、行政区域を越えた自転車シェアリングの相互利用を開始いたしました。

当初、都心部の四区から開始した相互利用は、都が自治体に対して働きかけや調整等を行うことで参加自治体は順調に増加し、現在十一区にまで拡大しております。これら十一区の事業規模は、本年八月現在、サイクルポート約九百か所、保有自転車約九千台に達し、利用回数も月百万回を超えるなど、都民の交通手段の一つとして認知されるようになっております。

○たきぐち委員 昨日の新聞記事で、先日の地震発生から翌朝まで、ドコモ・バイクシェアの利用回数が、前日比六五%増となって、企業が集中する千代田、中央、港区のポートが空になると同時に、住宅地である大田区や江東区で返却されたという状況が報じられていました。

今回の地震のみならず、今、利用回数についてのご答弁もありましたけれども、都として、自治体の枠を超えた広域化への取組が一定の成果を上げてきたと承知をしております。

一方で、ソフトバンク系のハローサイクリングが事業展開を開始したことによって、都内では主に大手二社が個別に運営を行っており、現在、ドコモシェアが十一区、ハローサイクリングが八区七市と連携して相互利用サービスを提供していることから、結果的に広域的な利用の妨げにもなっております。

私は、さきの第一回定例会の一般質問でこの問題を取り上げ、事業者間の連携強化を求めたところ、今年度、複数の事業者によるサイクルポートの共同利用など、広域利用の推進に向けての施策を検討すると局長から答弁がありました。

その後、検討状況はどのように進んでいるのか、取組状況について伺います。

○寛環境改善部長 現在、都内では複数の事業者が自転車シェアリングの運営を行っており、相互に連携する仕組みがないことから、事業者の運営エリアを越える利用ができないなど、利便性の観点から課題があると認識しております。

そのため、本年四月、都と運営事業者、地元のまちづくり団体等から成る自転車シェアリング広域利用等推進協議会を設置し、サイクルポートの共同利用など、広域利用のさらなる促進に向けた方策を検討してまいりました。

サイクルポートの共同利用検証事業については、運営事業者や関係区等と連携しながら準備を進めており、今月中に西新宿エリアにおいて最初の検証事業を開始し、今後、他のエリアにおいても順次実施していく予定でございます。

本事業では、共同利用における効果的、効率的な運用手法を検証するとともに、移動データの分析やアンケートの実施により利用実態の把握に努め、さらなる広域利用の促進に取り組んでまいります。

○たきぐち委員 今月中に西新宿で最初のサイクルポートの共同利用の検証事業を始めるとのことです。

協議会による検討が着実に進んでいるということが分かりました。

事業者によって、料金設定や決済方法、自転車の再配置の運用方法など、ビジネスモデルが異なる中での共同化には、乗り越えるべく課題も多いかと思いますが、自転車シェアリングのサービス向上のためには、事業者間の競争だけではなく、連携を促していくことが重要であります。複数の事業者が一堂に会する初めての枠組みである本協議会において、今後も都が調整役となって、事業者間の連携を図っていくことに期待をいたします。

あわせて、事業展開拡大の鍵となるサイクルポートについて、ポート用地に関わる固定資産税の取扱いについての課題もあると承知をしており、主税局と連携を図りながら、事業の公共性、公益性に鑑みた対応を要望しておきたいと思っております。

最後に、食品ロス対策について伺います。

都内の食品ロス発生量は、二〇一七年度約五十一万トンでありまして、都は、二〇三〇年に向けて、食品ロス発生量を二〇〇〇年度比半減にする目標を掲げています。

一昨日にNHKスペシャルがありまして、グレートリセットという、つまり、持続可能な社会実現のために経済社会を根本から変えるというテーマで放映された番組を私も見ましたけれども、この中で、二十二か国七十人の研究者が、八十種類の対策についてCO2削減効果を徹底検証した本が紹介されておりましたが、食料廃棄の削減がCO2排出削減ランキングの第三位ということで、太陽光発電や風力発電、電気自動車などよりも削減効果が高い対策として取り上げられておりまして、興味深く見させていただきました。

先日も、食品メーカーが新たな技術による真空パックを行うことで消費期限を延長する取組がテレビで紹介されていましたが、都は、こうした冷凍、包装の新技术を活用した食品のロングライフ化の支援などを開始していると承知をしております。

一方、買い過ぎや作り過ぎなど、私たちの日々の生活の中で発生しているものに限らず、各自治体の防災備蓄食品の有効活用の取組も始まっています。これまで、私自身も都の備蓄倉庫を何度か視察いたしまして、運用面での改善や備蓄品の有効活用を環境局と連携を図りながら進めるべきと求めてきたところであります。

環境局としては、長引くコロナ禍の影響などで増加する生活困窮者や子供食堂などへ余った食品を提供するフードバンク活動と、各自治体が保有する防災備蓄食品をマッチングさせ、食を通じた支援と食品の有効活用の両立を図っていくシステムを昨年度構築し、運用を開始していますが、その取組内容について伺います。

○宗野資源循環計画担当部長 賞味期限の迫った防災備蓄食品につきましては、通常、各地域の防災訓練などで配布されておるところでございますが、備蓄量が多いことから活用し切れず廃棄されることもあるため、生活に困窮されている方や子供食堂等へ届けられるよう、フードバンクを通じて有効活用を図ることが重要でございます。

そのため、都は、実際にシステムを活用していただく市区町村とフードバンクにヒアリングをしながら、食品の登録から受け取りに至るまで、双方のニーズを踏まえた使いやすいシステムを昨年度構築しております。

具体的には、各自治体が登録した防災備蓄食品の種類、量、賞味期限等の情報について、各フードバンクがウェブ上でいつでも簡単に確認し、発注依頼できるだけでなく、新たに食品が登録された際には情報を見逃すことがないように、その都度配信をしてお知らせするシステムとしております。

また、今回のシステムの運用開始に当たっては、事前に市区町村とフードバンクに対しまして、それぞれ二回、利用方法等の説明を実施しておりまして、分かりやすい操作マニュアルにつきましても作成をしております。今後も幅広く活用してもらおうよう、働きかけを行ってまいります。

○たきぐち委員 都の備蓄品を見ましても、アレルギー対応のものであったり、従前と比べて食べやすくなるなど、かつての防災備蓄品のイメージからは大きく改善が図られています。私の地元の荒川区では、町会や学校の防災訓練時に配布するほか、社会福祉協議会がアルファ化米や水、乾パン、ビスケット、粉ミルクなど、毎月、

区から提供を受けて、フードパントリー事業で活用されています。

今回、運用開始したシステムによって、各自治体でこれまで期限切れで捨てられていたものが、フードバンクを通じて結びつくことは意義のあることだと思いますが、こうしたシステムも使用されなければ当然意味がありません。

そこで、マッチングシステムが今年二月に稼働して以降、これまでの実績と課題について伺います。

○宗野資源循環計画担当部長 現在、本システムには、食品の提供側に二十三の自治体、受け取り側には十のフードバンクと二つの福祉協議会が参加しておりまして、これまでに様々な自治体とフードバンクとの間でマッチングが毎月成立しております。

マッチングされた具体的な品目は、主食となるアルファ化米、白がゆ、おかずとなるひじきの缶詰のほか、小さな子供でも食べやすいビスケットやクラッカーなどでございまして、これまでに約二万八千食分が有効に活用されております。

また、区市町村の中には、フードバンクへ寄附をしたいものの、万一の事故を考えるとちゅうちょするところもあることから、寄附時の責任の所在等を明確にする合意書の取り交わし方につきまして具体的に示すなど、安心して寄附のできる環境づくりについても併せて進めております。

なお、これまでにシステム運用してきた中で見えてきた課題といたしましては、各自治体が大量に食品を登録した際などには、期限の関係もありまして、フードバンク側で活用し切れず余ってしまう場合もあるということですとか、フードバンク側でニーズの高いおかずになるような品目が少ないというようなことなどが挙げられます。

○たきぐち委員 参加する自治体とフードバンクが増え、マッチングの実績が上がっているということで、今後システムを活用拡大を進めていただきたいと思います。

一方で、フードバンク側で活用し切れない、ニーズの高い品目が少ないといった課題もあるということです。私も地元の子供食堂の立ち上げに関わったり、フードパントリーの活動にも時々参加をしておりますけれども、フードバンクへのお米や野菜など、企業や篤志家などからの食材の寄附が増加傾向にある中で、防災備蓄品という性質上、十分にニーズに合致しにくい面もあろうかというふうに思います。

こうした中で、例えば、コロナ禍でアルバイトがなくなってしまった大学の学生などへの支援活動として活用することなども有効と考えますが、都の見解を伺います。

○宗野資源循環計画担当部長 システムに登録される防災備蓄食品は、各自治体が期限の近くなった段階で登録をする形となっております。一時期に大量に登録された場合などには、フードバンクで受け取り切れず、余ってしまうことがございます。

都は、こうした場合に対応するため、自治体に登録した食品をできるだけ無駄にしないよう、都内大学の生活に困窮している学生への食料配布イベント等において、白がゆやアルファ化米、水等の有効活用を図る試行的な取組を実施しております。

ある大学のイベントでは、ボランティアの学生たちが事前に食料の袋詰めを五百セット用意するほか、当日は炊き出し用のアルファ化米で作ったおにぎりを振る舞うなど、防災備蓄食品の有効活用は好評を得たと聞いており、今後も積極的な活用を大学側に働きかけ、活用ルートの拡大を図ってまいります。

○たきぐち委員 大学生や生活困窮者など、調理をせずにすぐに食べることができる食材へのニーズも根強くあると現場からも聞いておりますので、量が多い防災備蓄食品をこうした大学の支援イベントと連携し、ぜひ積極的な活用を進めていただきたいと思います。

また、例えば、個包装になっているものは、コロナ後の避難所の在り方にも合致をし、また同時に、より活用もしやすいということなど、マッチングシステムを通じてニーズの把握や課題の抽出を図り、福祉保健局とも連携、共有しながら、食品ロス全体の削減に向けて取り組んでいただくことを要望いたしまして、私の質問を終わります。