

○たきぐち委員 それでは、私からも報告事項二件について伺ってまいりたいと思います。

まず、環境確保条例等の改正について伺います。

この条例は、平成十三年四月に施行され、自動車による環境負荷を低減するため、対象事業者に対して、自動車環境管理計画書の提出と低公害、低燃費車の導入を義務づけてきたものであります。

条例施行後五年ごとに見直しを行って、第二期からはCO₂排出削減の視点を導入し、第三期からは対象車両を低公害車から低公害、低燃費車に変更するとともに、ZEVの換算率を設定、第四期では低公害、低燃費車の導入義務率を5%から一五%にすると同時に、対象車両の基準を強化した、こうした経緯があると認識しております。

昨年、新型コロナの感染拡大を受けまして、第四期の達成期限を一年延長して、本委員会でも質疑が行われたことを確認しています。

今回見直しを実施するに当たりまして、その考え方や事業者の取組状況について何点か伺いたいと思います。

初めに、現在の導入義務率の一五%は、第四期開始時の平成二十八年度から始まっているわけではありますが、そこから現在までの低公害、低燃費車及び非ガソリン車の導入状況について伺いたいと思います。

○寛環境改善部長 対象事業者における特定低公害、低燃費車の導入状況は、平成二十八年度には約一万七千台であったものが、五年目である令和二年度には約三万三千台となっており、順調に増加しております。

また、非ガソリン車の導入状況は、平成二十八年度には約九千台だったものが、令和二年度には約一万八千台と、同様に増加しております。

○たきぐち委員 義務対象事業者は、五年という期間の中で、計画的に導入を進めているところかと思えます。

コロナ禍が長期化しまして、業界を取り巻く経営環境は依然と厳しい状況にある中で、一年の延長はあったものの、各事業者が着実に目標達成に向けて取組を進めているということが分かりました。

また、非ガソリン車の台数は、特定低公害、低燃費車の内数としてカウントされていると確認をしました。全体として台数が増加していると同時に、より効果の高い非ガソリン車へのシフトも進みつつあるという状況も、数字から読み取ることができるのではないかと思います。

対象事業者は約百八十者ということで、これはおおむねこれぐらいの数で推移しているということを知っておりますけれども、都内の全事業者の数を考えると限定的であります。

しかし、対象事業者には、バス、タクシー、運送会社や、銀行、大手メーカー、大手流通企業、さらには役所関係など、名立たる事業者が連なっておりまして、各事業者の車両の使用台数が多いことから、事業者数の割合と比して、この制度によるCO₂削減効果は大きいのではないかと推測をしております。

そこで、対象事業者が使用している自動車の台数は、都内全体の自動車のどれくらいを占めているのか。また、こうした自動車からのCO₂排出量は、都内全体の自動車からの排出量のどれくらいを占めているのか伺います。

○寛環境改善部長 低公害、低燃費車の義務対象事業者が使用する車両台数は、令和二年度末現在で約十二万六千台であり、都内の自動車保有台数の約三%に当たります。

また、事業者の使用する車両は一般に使用頻度が高く、走行距離が長いため、一台当たりのCO₂排出量が多くなっており、それらの自動車からのCO₂排出量は、都内全体の自動車からの排出量の約一割を占めていると推計しております。

○たきぐち委員 保有台数が約三%で、CO₂排出量については全体の約一割を占めると推計されているという

ご答弁でありました。

対象事業者の自動車は、バス、タクシー、トラック、あるいは営業車など、業務で頻繁に使用されるわけでありまして、走行距離も長いことから、こうした事業者が環境性能の高い自動車を導入することが、運輸部門におけるCO₂削減に有効的である、重要であるということを確認いたしました。

首都圏では、埼玉県や千葉県も同様の制度を実施しております、ともに導入義務率を四〇%ということで設定をしているわけでありまして、埼玉県は低燃費性能、千葉県は低公害性能だけの基準ということで、両者の基準を設けているのは一都三県の中では東京都のみということを確認しております。引き続き、実効性の高い制度として、他の自治体を牽引すべく、取り組んでいただきたいと思います。

都は、ゼロエミッション東京戦略で、CO₂排出量を二〇五〇年までに実質ゼロにすることを計画しています。また、今年三月にアップデートされたゼロエミッション東京戦略では、行動をさらに加速させることとしています。

今回、低公害、低燃費車を、現行一五%の導入義務率を、二〇%から三〇%程度に引き上げることを検討しているということですが、この導入率の設定は、ゼロエミッション東京戦略に掲げた二〇三〇年のCO₂削減目標を見据えたものになっているのか伺います。

○寛環境改善部長 都では、二〇一六年に策定した環境基本計画により、二〇三〇年までに運輸部門におけるCO₂排出量を二〇〇〇年比で六〇%削減することを目標としております。

また、新たにゼロエミッション東京に向け、二〇三〇年カーボンハーフを実現していくこととしており、CO₂削減の取組を加速させていく必要があります。

そのため、低公害、低燃費車導入義務制度の見直しに当たっては、義務対象事業者によるCO₂削減行動を促進するよう、義務率の引上げや、乗用車における非ガソリン車の導入義務の新設など、二〇三〇年のCO₂削減目標を見据えた検討を行っております。

○たきぐち委員 検討会の資料を見ますと、目標達成のためには、二〇三〇年時点で特定低公害、低燃費車の平均導入率七〇%程度以上が必要になるとシミュレーションされておりました、非ガソリン車の導入義務も含めて、今回の見直しは、そこを見据えたものであるということを確認いたしました。

ゼロエミッション東京戦略では、都内におけるZEVの新車販売の割合を五〇%にすることを目標としてきましたけれども、昨年、小池知事は、二〇三〇年までに脱ガソリン車一〇〇%を目指すことを表明しました。今回の見直しで、非ガソリン車に導入義務率を新たに設定したことは、さらなる前進と考えます。

一方、既に五〇%以上導入している事業者も多く、低公害、低燃費車と同様に、導入率の低い事業者へのアプローチを強めるべきと考えますが、見解を伺います。

○寛環境改善部長 事業者ごとの非ガソリン車の導入状況を見ると、導入率が高い事業者と低い事業者で二極化しており、導入が進んでいない事業者の底上げを図っていくことが重要でございます。

都では、自動車環境管理計画書制度に基づき、毎年度提出される実績報告により、各事業者の導入状況を把握した上で、きめ細かな指導助言を行うとともに、融資あっせんや車両の導入補助等を行っております。

今後は、非ガソリン車の導入が進むよう、導入率の低い事業者に対する指導助言を強化することなどにより、ゼロエミッション東京の実現に向けた取組を進めてまいります。

○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、低燃費車や非ガソリン車の導入を促進することは重要であります。

同時に、ZEVなどの環境性能の高い車両の導入を進めるだけでなく、エコドライブやICTを活用した

車両利用の効率化などが一定のCO₂削減割合を占めているということも分析をされておりますので、運用面での改善も重要であり、さらなる取組も併せて求めておきたいと思っております。

今回の低公害、低燃費車の導入義務制度の見直しが、二〇三〇年のカーボンハーフを加速化するものになるように期待をいたしまして、次の質問に移りたいと思っております。

資源循環・廃棄物処理計画について伺いたいと思っております。

都は、現在、コロナ禍を乗り越えた先に、持続可能な都市の構築を加速させるサステナブルリカバリーの視点で、多面的な施策を展開しているさなかであります。

今般、都が策定した計画では、新型コロナの感染拡大によって浮き彫りになった課題や新しい日常への対応、二〇三〇年カーボンハーフの実現に向けて、様々な施策が掲げられております。

持続可能な社会づくりに向けて、再生可能エネルギーの導入拡大と並んで必要となるのが、リデュース、リユース、リサイクルのいわゆる3Rの推進であります。

区市町村の3Rの取組やプラスチックごみの資源ごみ化、可燃ごみ化などを背景に、一般廃棄物の排出量はこの二十年間では減少傾向にあります。

一方で、都内の人口は二〇二五年まで、世帯数は二〇三五年まで増加すると予測されておまして、対策を講じない場合には、ごみの量は増加するとの試算もあります。

こうしたことから、これまでの計画でも目標としていた一般廃棄物の再生利用率に加えて、一般廃棄物の排出量を新たな目標としたことは、リデュース、リユースを推進するためにも重要であると考えます。

一般廃棄物は、家庭やオフィスなどから排出されるごみでありまして、その削減に向けては、都民や事業者の協力が不可欠であると同時に、一般廃棄物の処理責任を負っている区市町村との連携が欠かせません。

そこで、目標達成に向けて都はどのように取り組むのか伺います。

○上林山資源循環推進部長 地球規模での資源制約や環境制約が厳しくなる中で、持続可能な資源利用を達成するためには、廃棄物の発生抑制に努めることが重要でございます。

都はこれまで、都民、事業者に向けた使い捨てプラスチック及び食品ロス削減に関する普及啓発動画の作成やセミナーの開催等により、リデュース、リユースをはじめとした3R推進を働きかけてまいりました。

また、昨年度から試行している3Rアドバイザー制度では、区市町村と連携して、事業者を直接訪問し、使い捨てワークスタイルの見直しや分別ルールの徹底などに関する従業員への周知方法を助言することで、事業系廃棄物の3R促進を図っております。

加えて、民間事業者と連携し、リユース等の促進に向けた新たなビジネスモデルの構築支援に取り組んでおります。その成果として、本年八月には、繰り返し使えるリユース容器を活用し、日用品や食品類を宅配便で販売するショッピングプラットフォームのサービスが開始されており、引き続きこうした先進的な企業の取組を後押ししてまいります。

今後とも、ウェブや動画など様々なツールを活用した普及啓発により、都民、事業者の行動変容を促すとともに、意欲的な取組にチャレンジする事業者を支援することで、資源循環に向けた新たなビジネススタイル、消費行動の定着を促し、目標の達成を目指してまいります。

○たきぐち委員 3R推進に向けて様々取り組まれているということが分かりました。

ごみの減量には、大量生産、大量消費を前提とした資源利用の在り方を変革していくことや、都民、事業者の行動変容を促進していくことが重要であることはいうまでもありません。

3Rに加えて、4R、5Rといわれることもあるかと思っております。リフューズ、つまり、ごみとなるものを受け取らないと。これは買物の際のエコバッグなどが象徴的でありますけれども、私もお弁当などを購入するときに、割り箸をできる限り受け取らないということを実践しているわけでありましてけれども、こうした取組の積み重ね、

都民の行動変容を促すべく、先進的な企業の実践を支援していくことと併せて、引き続き区市町村とも連携しながら、目標達成に向けて取り組んでいただきたいと思います。

新型コロナウイルス感染拡大という厳しい状況の中で、私たちの生活は、日々、ごみの収集や分別作業に携わる、いわゆるエッセンシャルワーカーと称される方々に支えられているということを改めて痛感をしたところがあります。

まさに社会インフラである廃棄物処理システムの重要性を再認識したところでありますが、廃棄物処理を取り巻く環境は、コロナ禍のみならず、超高齢化や人口減少などによる社会構造の変化の中にあつて、現場作業での非接触化や合理化の必要性が高まっていると考えます。

先ほどこいそ委員からも同様の質疑がありましたけれども、社会基盤としての廃棄物リサイクルシステムをしっかり維持確保していくためには、こうしたリサイクル事業者や廃棄物処理業者を含めた静脈産業の事業継続性の強化が重要と考えますが、見解を伺います。

○宗野資源循環計画担当部長 廃棄物の処理や再資源化につきましては、都民生活を維持する上で不可欠な機能でございまして、新型コロナウイルス感染拡大などの緊急時においても安定して事業継続することが必要でございまして、

そのため、都は今年度、静脈産業の処理システムの強化を図るため、AI等の先進技術を活用したリサイクルや事務処理の効率化、高度化を目指す事業者を公募の上、事業者と共同で実施するモデル事業を開始しております。

具体的には、現在手作業に頼っている廃棄物の選別作業について、AIを活用したロボットアームによる選別を行うほか、収集、運搬を効率的に行う方法についても実証を進めてまいります。

こうした取組は、今後の人口減少に伴うリサイクル等の担い手不足への対応にもつながるものでございまして、持続性の高い廃棄物処理システムの構築に向け、事業者の取組を着実に後押ししてまいります。

○たきぐち委員 AIなどを活用したモデル事業を実施するというところであります。

私の地元の荒川区は、歴史的に静脈産業が盛んな地域でありまして、紙、布、プラスチックなど、様々なリサイクル事業者や産業廃棄物処理事業者が存在しておりまして、手作業で分別、選別作業を行っている光景が日常的でもあります。

コロナ禍で浮き彫りになった課題や社会構造の変化にも対応するべく、こうした企業の事業継続性が確保されるよう、都として引き続き施策を講じていただきたいと思います。

次に、今回の計画では新たに、区市町村の災害廃棄物処理計画の策定率を一〇〇%とする目標を掲げました。災害ごみ、いわゆる災害廃棄物は、阪神・淡路大震災で約一千五百万トン、東日本大震災で約三千百万トン、西日本豪雨では約百九十万トンの災害廃棄物が発生したとも推計されているところです。

東日本大震災の後、私も何度も被災地に足を運びましたので、その光景は目に焼きついているところでありまして、また西日本豪雨の際にも、岡山県倉敷市の真備町で現場の状況を確認いたしました。

倉敷市では、西日本豪雨の際に、想定を超える早さで排出された災害廃棄物が公園などにあふれ返って、また、道路に出された廃棄物の延長が最長二キロにも及んだということで、渋滞が発生し、救急車両や復旧車両の通行の遅れにもつながったという実態も報道されているところです。

復旧への影響や公衆衛生上の問題など、あらかじめ災害廃棄物をどのように処理するかを定めておくことは極めて重要であると考えます。

一方、災害ごみの処分は、法律上、一般の家庭ごみと同様の扱いで、計画の策定は区市町村が主体となつて行うものであり、人材面や財政面などの課題によって、なかなか策定に着手できない自治体もあると聞いております。

都は、未策定の自治体に対するアプローチを強めるとともに、必要に応じて支援を行うことによって、確実な目標達成を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○上林山資源循環推進部長 平成二十九年六月に策定した東京都災害廃棄物処理計画において、都は、区市町村における災害廃棄物処理計画の策定を支援することといたしております。

これまで都全域の災害対応力向上演習など、様々な場を活用して計画策定を働きかけてまいりました。また、区市町村との連携による地域環境力活性化事業により、財政面での後押しも行ってまいります。

今年度は、国とも連携し、多摩地域四市町と中間処理、最終処分を行う一部事務組合による合同の検討会を設置し、計画策定を支援してまいります。

今後、これらの取組を推進するとともに、計画未策定の自治体への働きかけを強めながら、目標の早期達成を目指してまいります。

○たきぐち委員 先ほどからも話が出ていますけれども、昨晚、都内で震度五強を観測する地震が発生をいたしました。また、一昨年令和元年台風十五号、十九号をはじめ、近年の激甚化、頻発化する風水害の対策が喫緊の課題でありまして、一日でも早い計画策定が求められているかと思っております。早期の目標達成に向けて取り組んでいただきたいと思っております。

首都直下型地震をはじめとして、大規模な災害が発生した場合、一自治体単独では到底処理できない膨大な量の災害廃棄物が発生したり、廃棄物処理施設が機能不全に陥るとすることも予想される場所です。

こうした場合は、まず、近隣の区市町村と協力して処理に当たることとなりますが、災害時には、近隣自治体も同様に被災している可能性が高いわけでありまして、災害の規模によっては、他県の市町村にお願いせざるを得ないケースも出てくるかと思っております。

実際、東日本大震災の際には、都も、岩手県と宮城県の災害廃棄物を引き受け、処理をいたしました。

区市町村が他県の自治体と災害協定を結んでいるケースもありますが、被害の状況によっては、スムーズに話が進まないことも当然想定される場所です。

このため、都は、大規模災害の発生に備え、都内はもとより、関東地方など広域的な連携体制の構築に取り組むべきと考えますが、見解を伺います。

○上林山資源循環推進部長 災害発生時には各自自治体が連携して、広域的に災害廃棄物処理に取り組み、迅速かつ適正に処理していくことが求められます。

都では、環境省を通じた要請に基づき、東日本大震災の際に、岩手県と宮城県の災害廃棄物、令和元年の台風十九号の際には、宮城県の災害廃棄物をそれぞれ引き受け、都内自治体等の協力を得て処理をいたしました。

都は、首都圏の自治体等が参画するブロック協議会において、都内で発生した災害廃棄物の他県での受入れや、他県で発生した災害廃棄物の都内での受入れに向け、より迅速に広域連携体制を構築できるよう、共通の課題などについて継続的に情報共有を図りながら、他県市との関係強化を図っております。

こうした取組により、相互に支え合いながら緊密な連携を図り、災害時にも適切な対応ができる体制の構築に努めてまいります。

○たきぐち委員 都内に初めて大雨特別警報が発令された令和元年台風十九号は、十月十二日でありまして、間もなく丸二年ということになります。

先ほどの災害廃棄物処理計画を未策定の自治体には、水害リスクの高い地域であったり、多摩地域なども多く含まれている場所です。

改めて、自治体策定への支援と、都としての広域的な連携体制の構築に鋭意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。ありがとうございました。