

5 東産協第 7 6 号
令和 5 年 1 2 月 8 日

東京都知事
小池 百合子 様

一般社団法人 東京都産業資源循環協会
会長 鈴木 宏 和



令和 6 年度予算に関する要望書

1 リチウムイオン電池に関する啓発及び火災対策助成について

リチウムイオン電池による火災、小火が減る傾向にないため、引き続き粘り強く排出事業者への啓発に関して官民連携して取り組んでいただくとともに、令和 4 年に要望したが実現していない火災検知や消火設備の設置に関する助成金の創設を改めてご検討いただきたい。

2 災害廃棄物処理における処理業者への迅速な資金供給について

- 大規模災害時に廃棄物処理関連事業者が円滑に処理を進めるためには、廃棄物処理に要する資金を確保できることが重要である。特に資金負担力の乏しい中小規模の処理業者が増大する処理費用の支払いに対応できる資金供給が必要である。このため、区市町村が災害廃棄物処理を関連事業者へ委託する場合は、処理委託費を月毎の支払いとするよう、区市町村に対し要請されたい。
- また、災害廃棄物処理に係る国補助金が交付されるまでの間、都は、区市町村に代わって処理委託費を立て替え払いする制度を設け、処理業者への資金供給を確保されたい。

3 建設汚泥、廃コンクリートの有価物該当性に係る審査について

再生品（建設汚泥再生品、コンクリート再生砕石）の有価物該当性に係る審査は（公財）産業廃棄物処理事業振興財団により行われているが、現在の審査費用は大変高額で、小ロットの現場では認証を取得するメリットが少なく、認証取得が進んでいない。

本年 5 月の盛土規制法の施行に伴い、今後、建設汚泥改良土については、認証取得を求められることが予測される。

令和 2 年の環境省環境再生・資源循環局廃棄物規制課長通知では都道府県等が審査を行えるとされていることから、東京都から排出される建設汚泥、廃コンクリートについては、有価物該当性に係る審査を東京都で行うよう検討されたい。

4 再生骨材コンクリート(RAC)に係る東京都土木工事標準仕様書の変更について

再生骨材コンクリート(RAC)の普及は、資源循環のみならず CO2 の削減策としても重要であるが、オリンピック工事において一部利用されたものの、その後はほとんど使用されていない。

RAC が普及しない一因として、東京都土木工事標準仕様書の規定が国の仕様書より厳しくなっていることがある。RAC の普及を図れるよう、仕様書の変更をお願いしたい。

5 産業廃棄物処理業のDXに係る支援について

産業廃棄物処理の合理化による CO2 排出量削減・トレーサビリティ確保等に資するため、産業廃棄物処理業のDXに係る支援をお願いしたい。

東京都産業資源循環協会は、建設業界と連携して、建設廃棄物の取り扱いに関するデータ（種類別の排出量、処分先、処分方法、二次処分先など）について、排出現場から最終処分まで一元的に管理できるシステム、プラットフォームを製作することとしている。これを利用すれば CO2 排出量の Scope 3 での算出も可能になる。このプラットフォーム製作への協力や経費の補助をお願いしたい。

6 労働災害防止の取組に対する財政支援について

東京都内の産業廃棄物処理業者の労働災害事故件数は、ここ数年、都道府県別でワースト1位～3位と極めて多い。このため、

- 東京都産業資源循環協会や会員企業が行う労働災害防止事業（労働災害の防止用教材としての動画やアニメの作成・配布等）に対し財政支援をお願いしたい。
- 国は令和5年度から建設重機の安全装置等の購入に対し「高度安全機械等導入支援補助金」を交付しているが、同補助金の交付対象は「建設業許可を取得している」中小企業に限られ、産業廃棄物処理業許可業者は対象となっていない。労災事故が引き続き多発している産業廃棄物処理業許可業者においても同種の建設重機を使用していることから、産業廃棄物処理業許可業者に対しても同様の補助制度を設けていただきたい。

以上

令和5年12月8日

東京都知事
小池 百合子 様

一般社団法人日本動画協会
理事長 石川 和子

要望書

1. アニメーション文化・産業・観光の振興及び人材育成への支援について

まず、東京都様には、この10月に「アニメ東京ステーション」を、弊協会とともにご開設いただき、誠にありがとうございました。この施設を起点として、東京都のアニメーション文化・産業そして、インバウンドを含めた観光が、より一層振興されるものと大いに期待しています。

さて、日本のアニメーション産業市場ですが、2020年のコロナ禍の影響による減少はございましたが、2021年には過去最高の2兆7千億円を記録いたしました。

要因としましては、近年のデジタル化の急速な進展とともに、放送、上映、配信や商品化などの市場のグローバル化が一層進んでいることが挙げられるかと存じます。

そして現在、WEB3（スリー）やメタバース、生成AIなどの新領域・新技術が、アニメーションの世界にも多大な影響を与えつつあり、今後のアニメーションビジネスは大きな変革の時代を迎えようとしています。

一方、アニメーション業界は、現在、人材の登用と育成が急務となっています。弊協会内人材育成委員会では、業界人向けには各種育成セミナーの開催などを行い、学生向けには産学で構成する「アニメ人材パートナーズフォーラム」などを通じて人材育成に取り組んでいますが、いまだ不十分であると認識しています。

東京都様には、これまでのアニメーション文化・産業・観光の振興及び人材育成に関わる広範なご支援に厚く御礼申し上げますとともに、ポストコロナ社会を見据え、引き続き日本のアニメーションへのご支援を要望いたします。

2. アニメ東京ステーションへの支援について

アニメ東京ステーションは10月31日にグランドオープンして以降、プレスにも数多く取り上げていただきました。また、国内外のお客様にも多数ご来場いただいております。1階に設置した「NARUTO-ナルト-」の人気キャラクターである九喇嘛（くらま）の特大バルーンは、お客様に喜ばれるフォトスポットとなっております。2階では、忍術「螺旋丸（らせんがん）」を体験できるコーナーをご用意いたしました。撮影した動画はQRコードを読み込むことで持ち帰りができ、大変好評です。

また、アニメの過去作品の大切なアーカイブ、中間成果物がございます。東京都様の施設において、数多くのアニメ作品を保管いただき、貴重なフィルムや中間成果物などの散逸や劣化を防いでいただいておりますが、これはやはりお客様に見ていただかなくてはと長年思っております。

た。今回、アニメ東京ステーションの地下 1 階に、アニメの制作行程がわかるように展示することが叶いまして、大変嬉しく思っております。

今後はアニメ東京ステーションを訪れた方に様々な体験をしていただくとともに、施設の魅力を高めるような取組を進めていきたいと思っております。

具体的には、国内外で人気のあるアニメコンテンツを活用した企画展が実施できるよう、アニメの著作権元の皆様との調整を進めてまいります。企画展では、特に AR や VR などデジタル技術を駆使した、アニメ東京でしか味わうことのできない体験をご用意いたします。さらに、様々な人が一堂に会する場としてのメタバース空間を活用しまして、日本のアニメやその魅力を発信することにより、アニメ東京ステーションの認知度を上げていきたいと思っております。

そして、アニメ東京ステーションを観光施設として「点」で終わらせるのではなく、他のアニメ関連施設とつないで「線」にしたいと思っております。池袋エリアにとどまらず、都内のアニメ関連スポットを繋ぐようなお客様に回遊していただけるような取組にも力を入れてまいります。

アニメ東京ステーションを通じて、日本のアニメと東京の魅力発信をさらに進めていきたいと思っております。このような取組へのご支援を要望いたします。

3. 東京アニメアワードフェスティバル 2025 開催への支援について

東京アニメアワードフェスティバルは「次世代のアニメーション制作を担う人材の発掘・育成等を行い、東京のアニメーション産業の発展・振興を図ること。」及び「東京の魅力を発信し、東京の観光振興に資すること。」という目的のため、日本動画協会が主催し、東京都様に共催いただいている国際アニメーション映画祭であり、2017 年に会場を池袋に移し、毎年、世界中から数多くのアニメーション関係者やファンが訪れています。

今年 3 月の東京アニメアワードフェスティバル 2023 は、昨年に引き続き、リアルとオンラインを併用して開催しました。結果、参加されたお客様の数は、昨年の 1 万 7 千人（60 プログラム）から、今年は 1 万 7 千 5 百人（76 プログラム）にアップし、過去最大となりました。3 年ぶりに海外からのお客様を招いて実施ができ、国内外のクリエイターやファンの交流の場を作れたことを大変嬉しく思っています。来年 3 月開催の東京アニメアワードフェスティバル 2024 につきましては、海外からのお客様をコロナ前と同じ人数に戻すことを目標とし、今、世界中から多くのお客様がお越しになっている東京の魅力をより一層広めていきたいと思っております。

そして、来たる東京アニメアワードフェスティバル 2025 に向けては、引き続き作品応募や広報効果の極めて高い、世界最大規模のアヌシー・アニメーション国際映画祭に、日本を代表する国際アニメーション映画祭として、さらには日本のアニメーションを世界にアピールするためにも、是非出展させていただきたいと存じます。

また教育面では、アニメーションを学ぶ専門学校との連絡会を実施することにより、2021 年度から新設した、コンペティション部門の「学生賞」対象作品への応募が過去最高の 65 作品となりました。（昨年：37 作品）今年も、それらの教育機関と連動した企画を実施し、より多くの学生の誘致に繋がりたいと考えております。

さらに、一昨年度より、予算を増額頂き実施をしている、オンライン企画も、多くの反響を得てお

り、東京まで来ることが難しかったお客様にも TAAF のプログラムを届けることができいております。特に事後のコンペティション部門作品のオンライン配信については、多くのお客様にご好評をいただいております。商業に特化している配信プラットフォームではなかなか見ることのできない作品を広くご覧いただいております。ぜひ、このような取組への引き続きのご支援を要望いたします。

4. アニメ関連観光情報等発信事業への支援について

令和5年度は「GO TOKYO」の「アニメ・マンガファンにオススメの東京スポット」内「アニメ・マンガ関連観光スポット」に掲載するスポット及び「アニメ・マンガ関連イベント」に掲載するイベント情報の多言語化事業を実施いただいております。

この事業は、今後、海外からの来客数の回復が期待される中、世界9つの言語で展開されることは、ポストコロナに向けたインバウンド施策として、大変有意義であると考えます。

こうした都内のアニメ等 IP スポットを積極的に情報発信し、都内の地域を巡る取組の継続を引き続き要望いたします。

令和6年度 東京都予算に対する要望書

令和5年12月8日

公益社団法人 東京都老人クラブ連合会

令和6年度 東京都予算に対する要望書

令和5年5月8日から新型コロナウイルス感染症は5類感染症に移行しました。

足かけ4年の活動自粛で、傷んだところとからだを克服しながら、老人クラブは、「活気あふれる日常！」に向けて、活動を本格化させております。

ただし、本格化への道のりは厳しいものがあります。

引き籠りやフレイル、軽度認知障害などで会員自体が弱っていること、そして、クラブの解散や休止が多く発生しています。

そんな状況ではありますが、都内の各地で、老人クラブは、例えば、買物に出られない方々に移動の支援の仕組みを作って買物を楽しんでもらい、また、「輪投げ」や「レクダンス」、「お茶会」、「地域清掃」、「自治会交流」など、地域の皆さんに見えるような「活動」を活発化させております。

こうした意欲的で献身的な老人クラブには、人が集まってきます。

地域が賑やかになってきます。

都市化、個別化、多様化など、地域で一緒に活動することをためらう風潮がありますが、それでも「見ていて楽しい、やってみて楽しい」老人クラブ活動は、人を惹きつけます。

思い上がって申し上げますが、地域の元気を枯渇させない、地域の主役であるお年寄りを活気づかせるもの、それは、「見ていて楽しい、やってみて楽しい」老人クラブの活動であります。

そのためには、地域の単位老人クラブを直^{じか}にサポートする区市町村連合会の足腰の充実が何といても重要です。

東京都の皆さまにおかれては、地域の老人クラブ活動を「後押し」と「寄り添い」の姿勢で、ご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

改めて、老人クラブの原点に立ち返ります。

誰もが願う健康で生きがいのある生活の実現に向け、「のぼそう！健康寿命、担おう！地域づくりを」を目標に、健康づくりや介護予防の活動、高齢者相互の支え合い・友愛活動、さらには、安全・安心への地域見守り活動などを、地域づくりの担い手として、積極的に活動を展開することにあります。

折しも、来年は、東京都老人クラブ連合会の創立60周年という節目を迎えますが、老人クラブの活動が地域に果たしている意義と役割を、是非ご理解いただき、令和6年度の予算編成にあたって、次の事項につきまして、特段のお力添えを賜りますようお願い申し上げます、要望いたします。

記

1 東京都老人クラブ連合会活動の充実と強化

(1) 老人クラブ友愛実践活動助成事業の充実

(2) 老人クラブ健康教室事業の充実

(東老連健康づくり大学校、各種健康推進事業を含む)

2 老人クラブ活動費の充実・確保

(見守り・支え合い、助け合いの地域づくりの活動)

(見ている楽しい、やってみて楽しい活動)

令和5年12月8日

東京都知事

小池百合子様

公益社団法人 東京都老人クラブ連合会

会長 村上光夫

令和6年度東京都予算等
に関する要望書

令和5年12月8日

一般社団法人東京バス協会

東京都知事

小池 百合子 様

一般社団法人東京バス協会

会長 南 正 人

令和6年度東京都予算等に関する要望について

平素は、私共バス事業に対しまして格別のご理解とご高配を賜り深く感謝申し上げます。

東京におけるバス事業は、乗合バスについては、通勤・通学・買物等都民の日常生活を支える公共交通機関として、また、貸切バス及び高速バスについては、訪日外国人旅行者をはじめ地域の観光振興を支える交通機関として、いずれも都民の生活と東京都の発展に重要な役割を担ってまいりました。

都内のバス輸送の現状については、残念ながら本年5月のコロナの5類移行後もコロナ前には戻らない状況が続いており、コロナ前と比べて、路線バスでは9割台弱、貸切バスや高速バスでは7割台までの回復状況に止まっております。

これは、テレワークの定着等都民の行動様式が構造的に変わってしまったことによる需要減に加え、コロナによる運転者等の採用の手控えと2024年の改正改善基準告示による労働時間の制約によりバスの運行体制も縮小を余儀なくされていることが主な原因と考えております。

路線バスの実車走行キロにつきましては、現時点でコロナ前の10%から15%の減少となっており、また運転者数につきましては5%程度の減少で踏みとどまっていますが、この水準を維持し2024年以降も都民の生活に必要な足の維持・確保を図るためには、高齢運転者の退職等を踏まえ、採用を大幅に増やしていくしかありません。

このためには、賃金の引き上げと大型2種免許取得などの教育・訓練の実施が必要不可欠であります。既に、各バス事業者は、それにあてる原資として順次運賃改定に取り組んでおりますが、輸送人員の20%弱を占めるシルバーバス利用者の運賃補償につきましても運賃改定を踏まえた水準に引き上げて頂くとともに、引き続き免許取得費用の補助等につきましても、是非充実確保をお願い申し上げる次第であります。

このほか、燃料高騰対策につきましても、既にご支援は頂いておりますが引き続き懸念材料であります。また現在対象外となっている貸切バスについてもご支援をお願いいたします。私共といたしましても自助努力として新たな需要創出のため、バス案内情報を充実し、バスを使った観光需要の掘り起こしにも取り組んでまいりたいと考えております。

つきましては、以上のようなバス業界の置かれた厳しい状況と私共の覚悟をご賢察の上、令和6年度予算の確保等について、別添要望書に掲げました要望事項のとおり、特段のご配慮を賜りますよう切にお願い申し上げます。

令和6年度東京都予算等に関する要望事項

一 コロナとの共存社会におけるバス事業に対する助成措置について **重点要望** (説明資料 p 1)

1 バス車両等の設備投資への支援

バス事業者は、コロナ禍によりバス車両の更新、施設・設備やITシステムの導入・更新等に対する投資を抑制してきた。コロナ禍で抑制されたバリアフリー、安全性の向上、環境対策等に係る各種投資を回復し、そのサービスを充実させるため、所要の助成措置をお願い申し上げます。

ノンステップバスの導入(新規・代替)、観光バス・高速バスの導入(新規・代替)、IT点呼システム、アイマークレコーダ、スマートバス停の整備、新紙幣対応運賃機の改修、WEB乗車券・クーポン券の導入等

2 労働力確保への支援

2024年労働問題等労働力の確保のため、バス事業者は運賃改定を行い給与面の改善、勤務時間の見直し等に取り組んでいるが、輸送需要に対応したバスサービスを維持・確保していくためには、追加的な労働力の確保が必要である。このため、三 1 東京都シルバーバス事業に係る支援の充実に加え、令和5年度までご支援いただいている「業界別人材確保オーダーメイド型支援事業」の継続・拡充など、所要の助成措置をお願い申し上げます。

3 新たな地域公共交通への支援

鉄道や路線バス等公共交通ネットワークが整備されている東京においても、特にコロナ禍を契機として、高齢者や子育て等通勤・通学とは異なる新たな地域公共交通のニーズが生じている。デマンド交通等の実証実験に係る所要の助成措置及び区市町村のエリアを超えた取組に対する調整についてお願い申し上げます。

二 燃料価格のさらなる高騰に対する助成措置について **重点要望** (説明資料 p 2)

昨今の燃料価格の高騰は、バス事業の経営に大きな負担になっている。このため、令和4・5年度とご支援をいただいた「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」について、新たに貸切バスも対象に加えるとともに、最近の急激な燃料高騰に対する新たな助成措置の創設等をお願い申し上げます。

三 福祉・安全・環境対策に係る助成措置について (説明資料 p 2)

1 東京都シルバーバス事業に係る支援の充実 **重点要望**

各バス事業者は、昨今路線バスの運賃改定を順次実施してきているが、シルバーバス事業については、これまで実施されてきた運賃改定を踏まえた運賃補償額の見直しが行われていない。また、都内のバス事業者においては、人件費や燃料費の高騰など物価高の影響を受けており、シルバーバス事業の実施についても、これまで以上に負担が生じている。

については、各バス事業者の運賃改定等を踏まえ、引き続き円滑にシルバーバス事業が実施できるよう早急に支援をお願い申し上げます。

さらに、シルバーバス事業を、郵送方式による一斉更新業務の実施を含め、円滑に実施できるよう、十分な予算措置をお願い申し上げます。

2 バス停留所安全性確保対策に係る助成措置

バス停留所の安全性確保対策として取組んでいるバス停留所の移設等について、速やかに実施するため、所要の助成措置をお願い申し上げます。

3 環境対策の推進に係る助成措置

(1) 環境対応車導入に係る助成措置

- ① ハイブリットバス、EVバス、FCバスの導入補助及び水素と軽油の価格差補助について、所要の助成措置をお願い申し上げます。
- ② 水素STと連動したFCバス導入補助について、一般のFCVの受入れ要件の緩和をお願い申し上げます。
- ③ 電源スタンド・水素スタンド等EV、FCVに係るインフラ施設の整備を推進されるようお願いします。

(2) NOx・PM法不適合貸切バスの流入規制の実施

東京都のNOx・PM法対象地域内への排出ガス基準不適合貸切バスの流入について、その規制の実効性の一層の強化をお願い申し上げます。

四 貸切バス及びバス観光利用促進に対する支援について

(説明資料 p 4)

1 大型観光バスの駐車場の確保

コロナ禍により大型観光バスの駐車場の閉鎖が進み、従前にも増して貸切バスの駐車場の確保が困難となっているが、インバウンドの回復、修学旅行の東京回帰等により団体旅行も増加している。このため、貸切バスを安全・安心に利用して頂けるよう駐車施設の整備をお願い申し上げます。また、東京駅八重洲口鍛冶橋駐車場について、令和7年度以降も引き続き利用できるようお願いします。

2 貸切バスの運賃・料金制度遵守への配慮

関係自治体が入札等により貸切バス事業者を選定される際、法令違反の運賃による受託等が生じないように、貸切バスの運賃・料金制度の遵守についてお願いします。

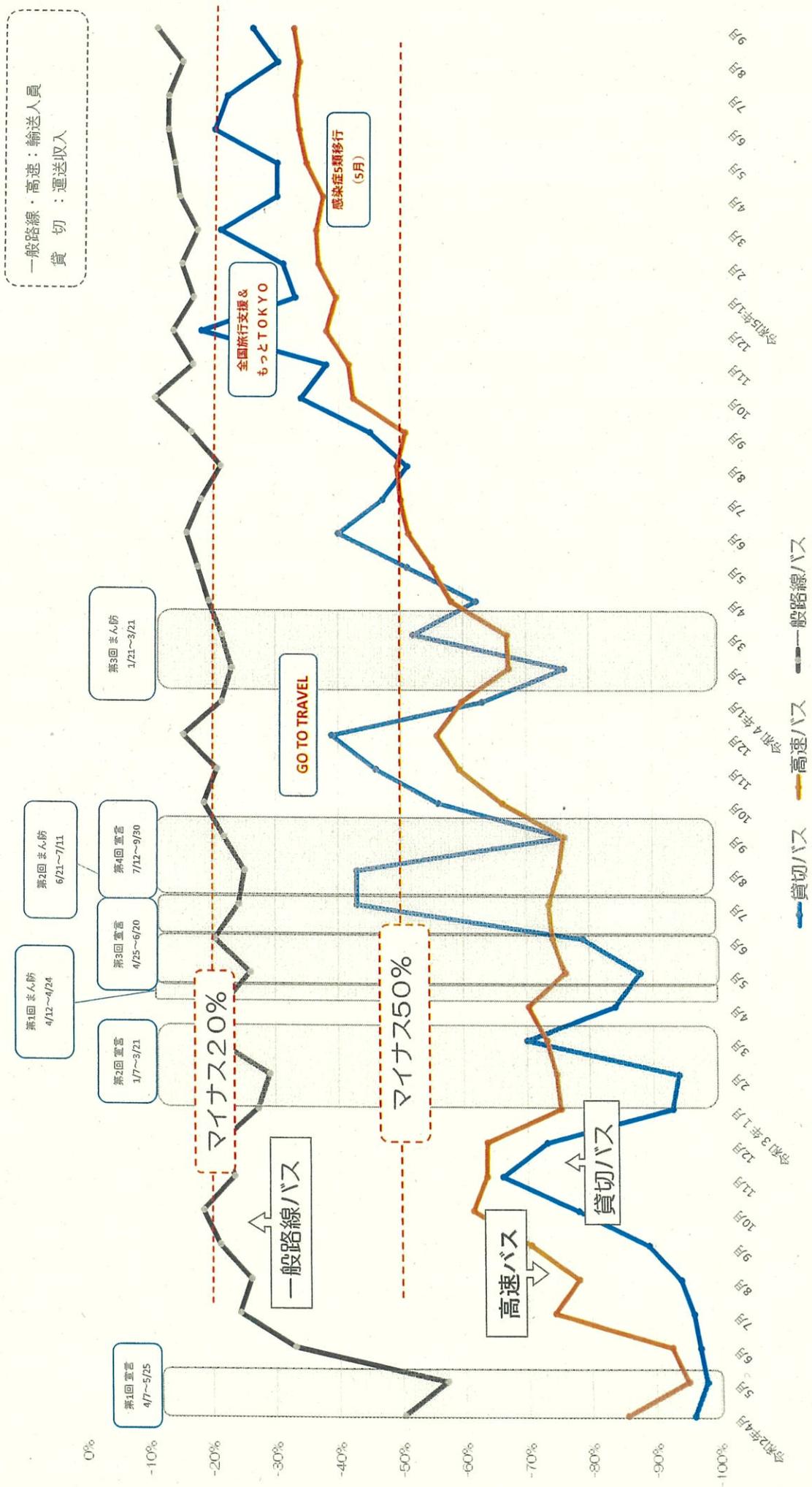
3 都内のバス観光情報等バス観光利用促進の取組に対する支援 **重点要望**

貸切バスによる都内観光体験コースや路線バスによるディープな都内観光など都内のバス観光情報や関東運輸局が立上げた「江戸街道プロジェクト」(日本橋を起点とした5街道の沿線観光地の魅力を発掘・発信するもの)等について、当協会案内WEBを活用し効果的な情報発信を行いバス観光利用の促進を図る。このため、これに必要なWEBの改修費等、所要の助成措置をお願い申し上げます。

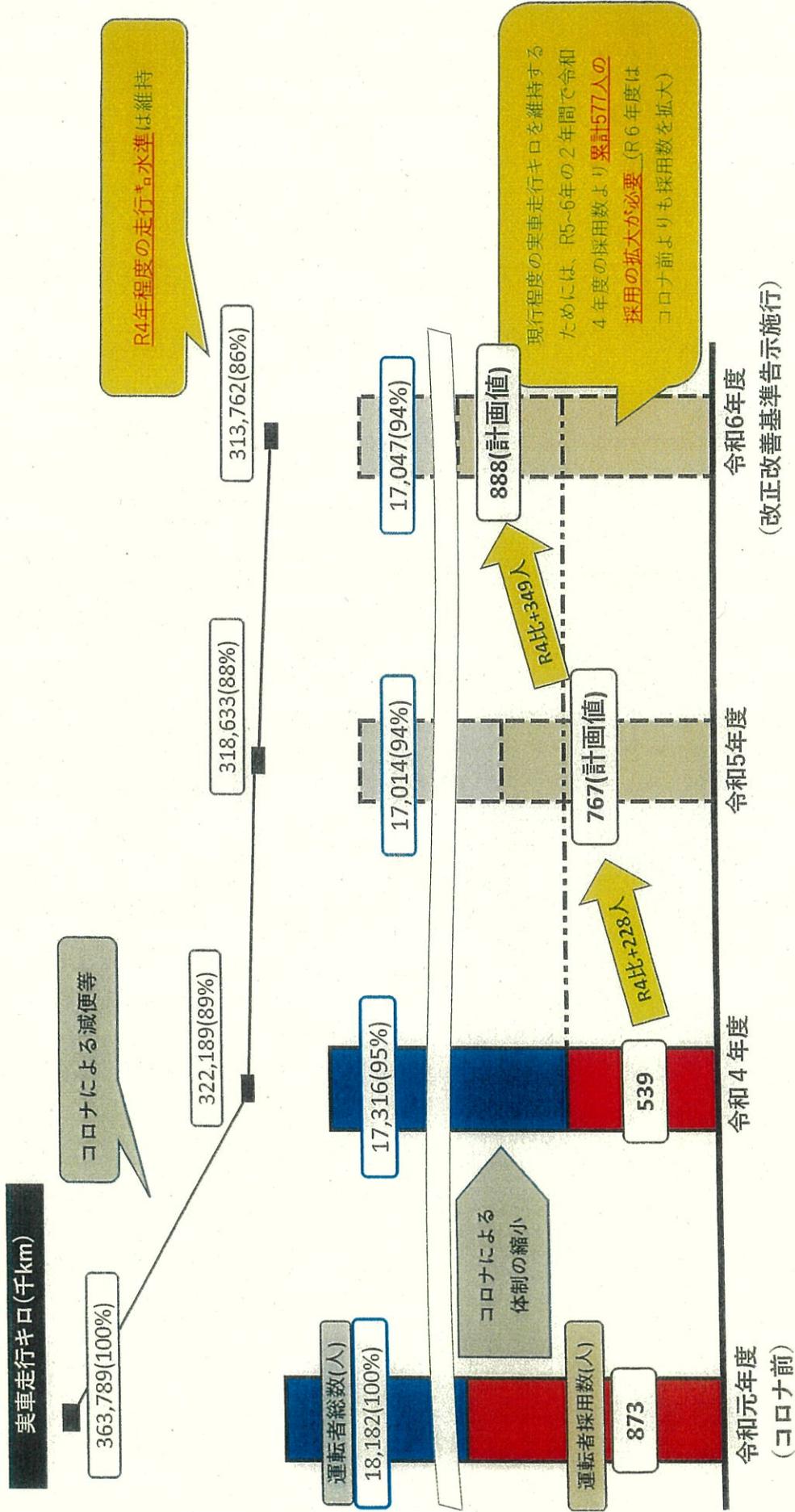
令和6年度東京都予算等に関する要望書
説明資料

一般社団法人東京バス協会

一般路線バス・高速バス（空港線含む）及び貸切バスの輸送動向（対2019年比）



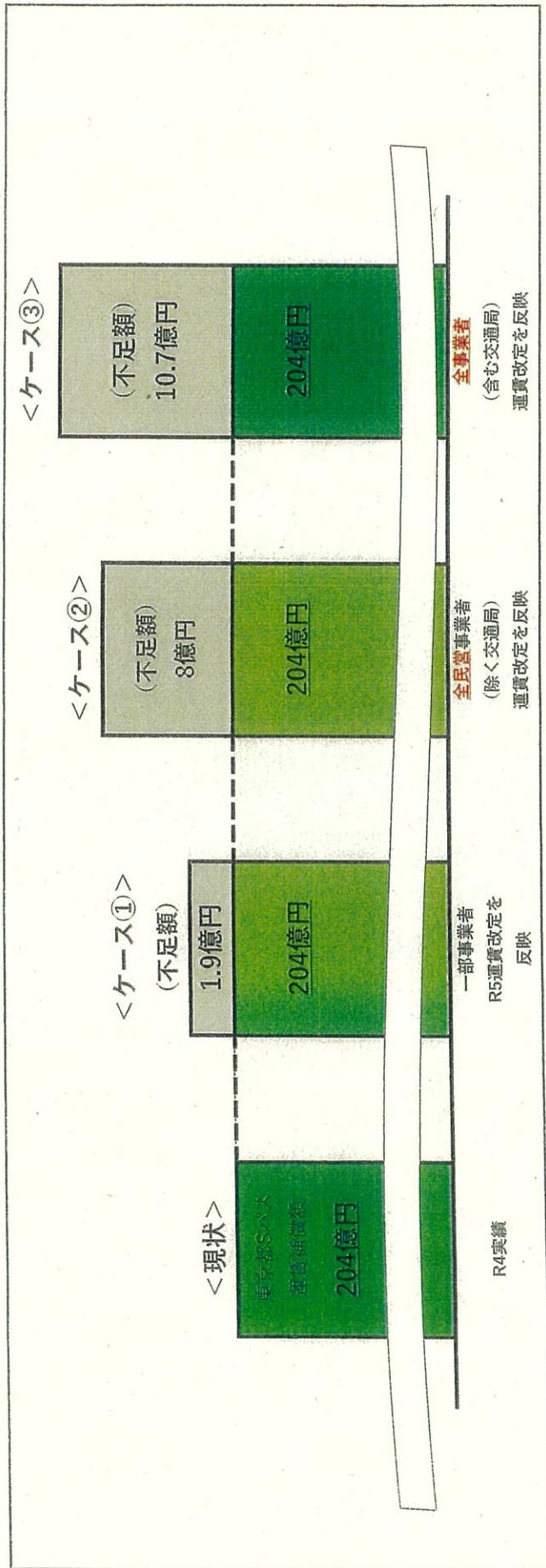
コロナ禍及び改正改善基準告示を踏まえた乗合バス運転者の採用拡大の必要性



(注)

- 令和5年度及び6年度の採用者数の計画値は、コロナ前の令和元年度と同水準の運転者の充足率(運転者総数 ÷ 必要運転者数)を確保するために必要な採用者数。
- 都内乗合バス13社・局への調査結果

運賃改定を反映した場合の運賃補償額の不足額（試算）



(ケース①)

R5年の京王、京成、京成タウン、小田急の運賃改定（23区・4市 210円→220円）による運賃補償単価の改定及び西東京の運賃改定を基にした多摩地区の運賃補償単価を改定した場合。

(ケース②)

R4年度運賃補償額をベースに、全民営事業者（除く交通局）が一律5%の運賃改定をしたと想定。（参考）運賃220円⇒230円≒4.5%

(ケース③)

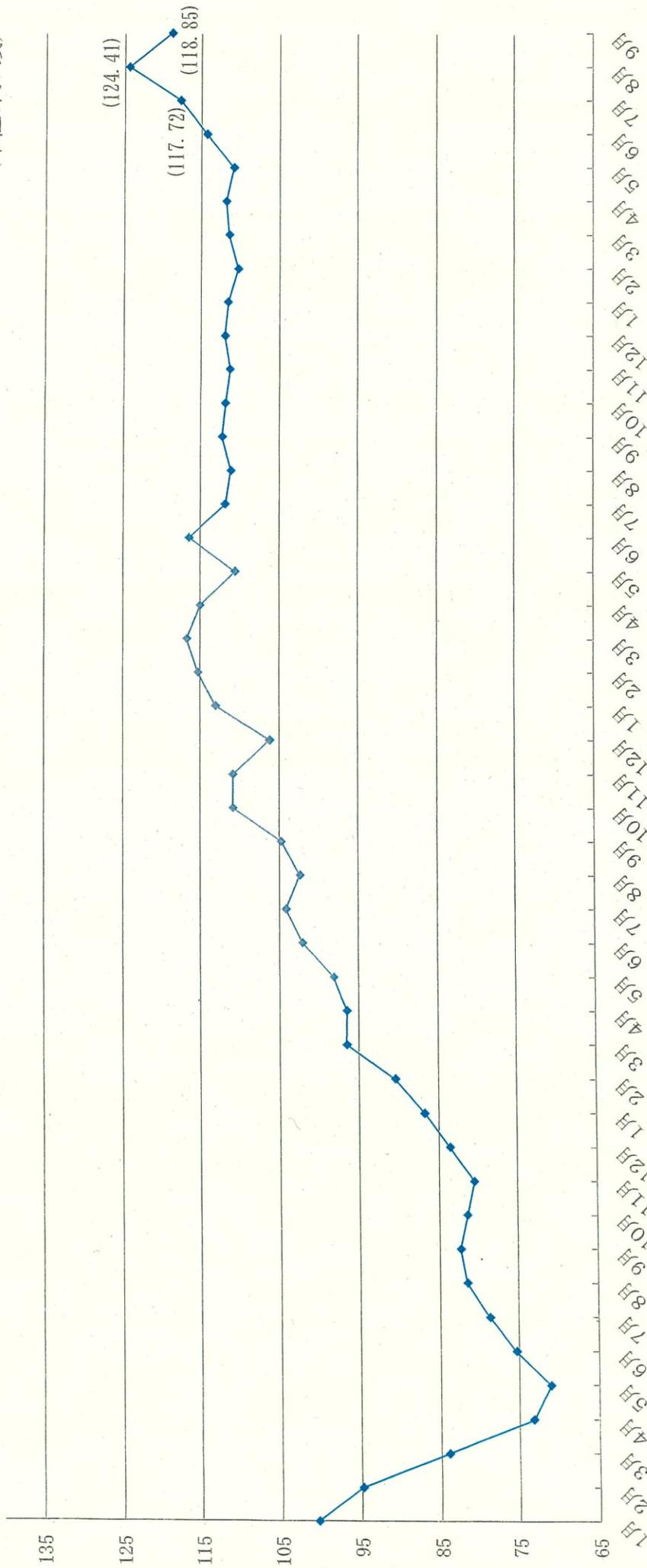
R4年度運賃補償額をベースに、全事業者（含む交通局）が一律5%の運賃改定をしたと想定。

(注)

上記の試算は、令和5年度運賃改定の実施例（220円⇒230円≒4.5%）を参考にしているが、事業者はそれ以上の上限運賃（例：220円⇒240円）の認可を受けており、それが実施された場合は、更に不足額が拡大することになる。

軽油価格の推移

(単位:円・銭)



令和5年

令和4年 113.4円 (138)

令和3年 100.8円 (123)

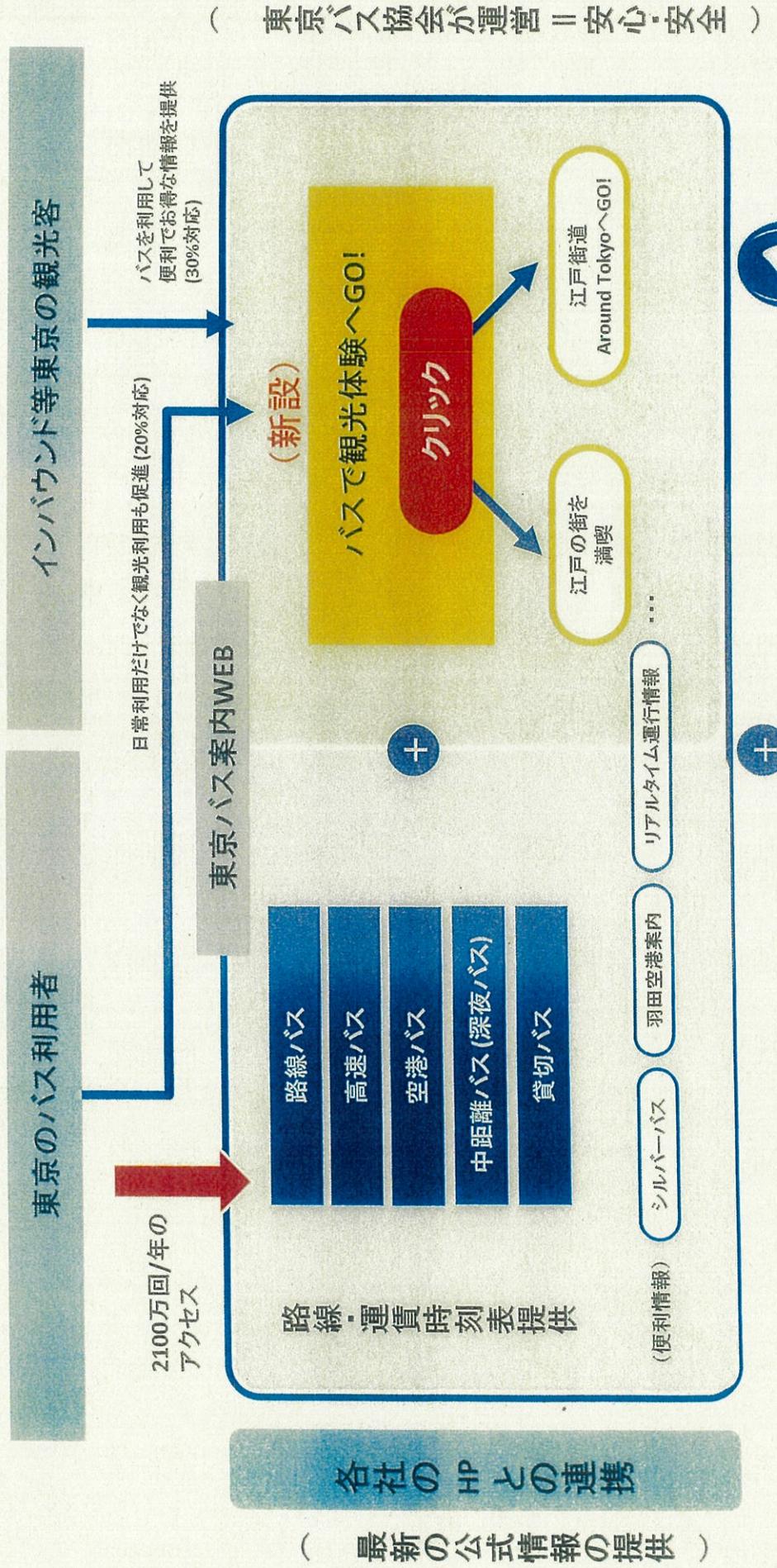
令和2年 82.2円 (100)

(注)
 1. 東京バス協会路線会員9社の平均価格
 2. ()内は、指数

東京バス案内WEBを活用したバス観光の促進

政策目的

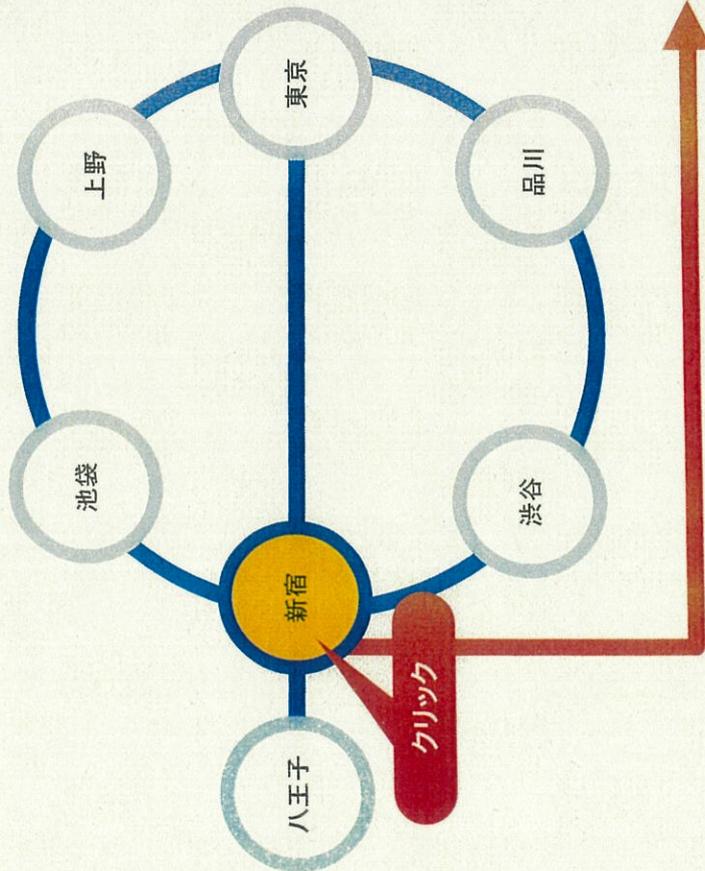
- 1 コロナからのバス輸送の本格回復
- 2 Tokyo & Around Tokyoへのバス輸送拡大



東京都区内(江戸)を満喫コース

東京(江戸)の中心部は主要ターミナルからスタート

モデルコース案



新宿フルコース



WeBus
お得な切符

1日券
400円

モデルコース

- 10:00** 新宿駅西口から乗車
○『新宿ワシントン停留所』下車、徒歩10分
- 10:30** 東京都庁で景色とランチを楽しむ
●都庁展望室「TOKYO SKY GUIDE」
●32階の職員食堂でランチを楽しむ
- 13:00** 新宿ワシントン停留所から乗車
○『新宿西口』で新宿御苑ルートに乗り換え
○『新宿御苑停留所』下車、徒歩0分
- 13:30** 新宿御苑で庭園を散策
- 16:00** 新宿御苑停留所から乗車
○『ホテルグレイスリー新宿』下車、徒歩5分
- 16:30** 東急歌舞伎町タワーで遊ぶ



～その後は、歌舞伎町、思い出横丁、ゴールデン街などへ～

1. コロナとの共存社会におけるバス事業に対する助成措置について

重点要望

(1) バス車両等の設備投資への支援

東京のバス事業者は、乗合バス、貸切バスを問わず、コロナ禍によりバス車両の更新、施設・設備やITシステムの導入・更新等事業の継続に必須と考えられる設備投資を抑制してきた。コロナ禍で抑制されたバリアフリーや安全性の向上等に係る各種投資を回復し、そのサービスを充実させるため、所要の助成措置をお願いしたい。

① ノンステップバス導入に対する支援（新規・代替）

東京の路線バスのノンステップバス化率は、令和5年3月末現在94.2%と既に90%を超えている。現在、ノンステップバスの導入は、代替が中心となっているが、コロナ禍によってその代替を抑制してきたところである。

このため、令和5年度限りとされているノンステップバス導入に対する助成措置を更に6年度にも延長して頂くとともに、代替についても対象に加えて頂くことにより、安全・環境・バリアフリーに優れた最新の車両への更新を円滑に実施できるよう、助成措置の一層の充実をお願いしたい。

② 観光バス・高速バス導入に対する支援（新規・代替）

観光バス・高速バスの新規導入及び代替について、より安全・快適な車両の導入が促進できるよう助成措置をお願いしたい。

③ その他、IT点呼システム、アイマークレコーダ、スマートバス停の整備、新紙幣対応運賃機の改修、WEB乗車券・クーポン券の導入等に対する助成措置をお願いしたい。

(2) 労働力確保への支援

コロナ禍で縮小を余儀なくされたバスの運行体制を回復するとともに、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（「改善基準告示」）が令和4年12月に改正され、令和6年4月1日より適用（所謂「2024年労働問題」）されること等に対応するため、バス事業者は運賃改定を行い、給与面の改善、勤務時間等の見直し、拘束時間の短縮、休息時間の延長等に取り組んでいるが、輸送需要に対応したバスサービスを維持・確保していくためには、追加的な労働力の確保が必要である。

このため、令和5年度までご支援いただいている「業界別人材確保オーダーメイド型支援事業」（大型二種運転免許取得支援、合同企業説明会&バス運転体験会等に対する支援）の継続・拡充など所要の助成措置をお願いしたい。

(3) 新たな地域公共交通への支援

鉄道や路線バス等公共交通ネットワークが整備されている東京においても、特にコロナ禍を契機として、高齢者や子育て等通勤・通学とは異なる新たな地域公共交通へのニーズが生じている。既存のバスネットワークを生かしつつ、新たな輸送サービスの提供により地域の公共交通サービスの向上につながるよう、デマンド交通等の実証実験に係る経費等、所要の助成措置をお願いしたい。

また、このような新たな地域公共交通は、区市町村の区域を超えるものも存在することから、広域的視点に立った東京都の調整もお願いしたい。

2. 燃料価格のさらなる高騰に対する助成措置について **重点要望**

燃料価格の高騰対策については、令和4年度及び5年度の2カ年にわたり空港アクセスバスを含む乗合バスを対象として、「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」によりご支援いただいているところであるが、最近におけるさらなる燃料費の高騰は大変厳しいものがあることから、新たに貸切バスも対象に加えるとともに、追加的な助成措置をお願いしたい。

3. 福祉・安全・環境対策に係る助成措置について

(1) 東京都シルバーバス事業に係る支援の充実 **重点要望**

昭和48年1月よりスタートした東京都のシルバーバス事業については、平成12年4月から当協会が東京都の指定を受け、同事業にバス業界を挙げて取り組んでいる。都内のバス事業者においては、コロナ禍からの回復に向けた車両等への投資、人材確保のための人件費確保等を目的として、路線バスの運賃改定を順次実施してきているが、シルバーバス事業については、運賃改定を踏まえた運賃補償額の見直しが行われていない。また、都内のバス事業者においては、人件費や燃料費の高騰など物価高の影響を受けており、シルバーバス事業の実施についても、これまで以上に負担が生じている。高齢者の移動手段であるバス路線の維持・充実を図る観点からも、各バス事業者の運賃改定等を踏まえ、引き続き、円滑にシルバーバス事業が実施できるよう、早急に支援をお願いしたい。

なお、シルバーバス事業の支援の充実に当たっては、前述の運賃改定と併せて、運賃補償額の算定など、シルバーバスの利用実績等を踏まえた多面的な検討も並行して必要であり、この点についてもご検討をお願いしたい。

また、シルバーバスの令和5年度一斉更新業務については、コロナ禍により2年度から実施してきた郵送方式により実施することとなっているが、6年度についても郵送方式での実施を含め、シルバーバス事業を円滑に実施できる

よう、所要の予算の確保をお願いしたい。

(2) バス停留所安全性確保対策に係る助成措置

平成30年8月、横断歩道上に停車したバスの後方から横断した女児の死亡事故を契機として、横断歩道・交差点が近接するバス停留所の安全性確保対策のため、バス停留所の移設等の取組を推進している。バス停留所の整備を速やかに実施できるよう所要の助成措置をお願いしたい。

また、バス停留所の整備に伴い必要となる、ガードレールや植栽の変更等に係る道路管理者及び交通管理者の予算の確保についても、特段のご配慮を頂きたい。

(3) 環境対策の推進に係る助成措置

東京都においては、環境確保条例により車両の低公害化を推進されており、令和4年4月に施行された低公害・低燃費車の導入義務率の改定においては、従前の15%が30%に引き上げられた。一方、水素エネルギーの普及拡大による燃料電池バス導入促進事業等により、FCバス導入に対する支援措置については、大幅に拡充して頂いたところである。バス業界においても車両の低公害化を一層推進することとしており、助成措置の一層の充実をお願いしたい。

① 環境対応車導入に係る助成措置

- a) ハイブリットバス、EVバス、FCバスの導入補助及び水素と軽油の価格差補助について、所要の予算の確保をお願いしたい。
- b) 水素STと連動したFCバス導入補助については、一般のFCVも受け入れることが要件になっているが、安全面から一般車専用の出入路の確保の必要があることや防犯の面でも危惧されるため、要件の緩和をお願いしたい。
- c) 電源スタンド、水素スタンド等、EV、FCVに係るインフラ施設の整備を推進して頂きたい。

② NOx・PM法不適合貸切バスの流入規制の実施

国のNOx・PM法は、規制区域外からの車両流入規制がなされておらず、また、都条例による規制についてもNOxが規制の対象外という制度上の制約があることに加え、実態上も都外の不適合貸切バス車両が、相変わらず都内に流入するところとなっている。このため、このような不適合貸切バス車両のNOx・PM法対象地域内への流入規制について、その実効性の一層の強化が図られるようご対応方をお願いしたい。

4. 貸切バス及びバス観光利用促進に対する支援について

(1) 大型観光バスの駐車場の確保

コロナ禍により大型観光バスの駐車場の閉鎖が進み、従前にも増して貸切バスの駐車場の確保が困難となっている。昨今は、インバウンドの回復、修学旅行の東京回帰等により団体旅行も増加しており、浅草、上野地区では、大型観光バスの駐車場の不足により、路上において乗客の乗降が行われ、所轄署より指導を受けている。また、国会議事堂見学の大型観光バスも、議事堂周辺の駐車場不足による路上待機が散見され、所轄署より注意指導を受ける状況となっている。

会員事業者は、路上待機は行わず、自社車庫の活用、お台場地区の大型観光バス駐車場への回送等により対応しているが、貸切バスを安全・安心に利用して頂けるよう駐車施設の整備をお願いしたい。

また、令和7年度に東京駅八重洲口のバスターミナルが完成した場合、鍛冶橋駐車場の役割がなくなるのではないかと伺っている。しかしながら、鉄道で東京を訪る修学旅行生等の玄関口となる東京駅周辺には大型観光バス駐車場が皆無であることから、7年度以降も引き続き利用できるよう検討をお願いしたい。

(2) 貸切バスの運賃・料金制度遵守への配慮

関係自治体が貸切バス事業者を選定する際に実施される入札等において、コロナ禍で厳しい経営状況にある事業者が、安全コストを度外視した法令違反の運賃・料金により応札等を行い、価格面からの過当競争により、再び「軽井沢事故」のような痛ましい事故が起きないか、大いに懸念されるところとなっている。

このため、自治体における貸切バス事業者の選定に当たっては、貸切バスの運賃・料金制度が遵守されるよう、特段のご配慮をお願いしたい。

(3) 都内のバス観光情報等バス観光利用促進の取組に対する支援 重点要望

コロナ禍で構造的に需要が減少した貸切バスや路線バスを使った新たな観光需要を創出し、バス事業者の経営上の課題を解決するため、貸切バスによる都内観光体験コースや路線バスによるディープな都内観光など都内のバス観光情報や関東運輸局が観光客誘致のための取組として立上げた江戸街道プロジェクト（日本橋を起点とした5街道の沿線観光地の魅力を発掘・発信するもの）について、年間約2,000万回の利用がある当協会案内WEBを活用し効果的な情報発信を行う。これに必要なWEBの改修費等、所要の助成措置をお願いしたい。

なお、本事業は緊急に実施する必要があることから令和5年度予算を活用するとともに、6年度も継続・拡充して助成措置を講じて頂くようお願いしたい。

令和5年12月8日

東京都知事

小池 百合子 様

一般社団法人 大田市場協会

会 長 川 田 一 光

令和6年度 東京都の施策及び予算に対する要望

大田市場は、我が国随一の総合市場に成長・発展し、多くの消費者の暮らしを支えています。大田市場の事業者は、新型コロナウイルス感染が拡大していた中でも、社会生活上必要不可欠なインフラとしての市場機能を維持し、新鮮な野菜、果物、水産物、そして花きを、都民、首都圏さらに全国の消費者へ途切れることなく供給するため、鋭意取り組んできたところです。

アフターコロナの時代にあっても、大田市場がこれまで以上に発展し、消費者に安全・安心な生鮮食料品等を供給していけるよう、これまで以上に産地、消費者との信頼を高めていける新たなネットワークづくりを進めていきたいと考えております。

中央卸売市場の社会的責任を今後も果たしていくため物流改革を進めるには、私ども自身の努力はもとよりですが、開設者である東京都のリーダーシップとご支援・ご協力がぜひとも必要です。大田市場が今後とも暮らしを支える基幹市場として発展していけるよう、特に下記の点について、よろしくお願ひ申し上げます。

記

1 Wi-Fi 環境の整備と日本初の DX 化への後押し

現在、急激な物価高騰が続く中、法の施行が迫る 2024 年問題において、全国の産地が負担する生鮮食料品の物流コスト上昇分が、最終的には日本最大の消費地に暮らす都民に転嫁されようとしています。

大田市場は全国の農協から協力要請を受けて、様々な手法で場内物流のスピードアップを図り、トラックドライバーの場内滞留時間を短縮してきました。しかし、設計当初の想定取扱量を大幅に超えてしまった大田市場は、場内の狭隘化が進み、もはやこれまでの取組が限界に達しています。

このような状況を打破し、さらなる場内物流の効率化を図るため、全国初となる DX 化による新時代の「場内物流管理システム」が必要になります。現在、大田市場では、事業者が開発・負担するシステム構想の目処が立ち、知事が推進する東京のデジタルトランスフォーメーションの取組に呼応していきたいと考えています。

「場内物流管理システム」構想を実効性のあるものとしていくためには、全国から集まるトラックドライバーをはじめ不特定多数の者が低廉にアクセスできる通信基盤としての Wi-Fi 環境の整備が必要不可欠です。

特に、周回道路や共同作業スペース等、荷受けだけでなく、出荷や分荷を担う多くの市場業者が利用する共用部の通信環境の整備は、整備主体や費用負担など多くの課題がありますが、昨年度末から実施していただいた検討会において、開設者である都が通信基盤となる Wi-Fi 環境を整備していくと整理していただきました。

この検討会で定めた方針を踏まえ、青果卸 3 社が協力して開発し、全国を牽引する DX 化による場内物流革命の実現のため場内 Wi-Fi の整備を、早

期に進めていただきたい。

国からはトラックの場内滞留時間の短縮を強く求められておりますが、現在では入退場時刻の把握ができていない状況です。滞留時間管理のために、市場管理者である東京都において、最新の技術を活用したDX化による入退場を管理するためのシステムの導入に向けて早期に検討を進めていただきたい。

2 物流改革に係るレンタルパレット運用整備推進へのリーダーシップ発揮と支援・協力

大田市場青果部の取扱量は今後も増加を続けると予測されており、生鮮食料品を供給する新たなネットワークを構築し成長に向けた取組を進めるには、パレット化の推進など場内物流の一層の効率化が必要です。昨年度より、都と業界で構成される「大田市場パレット利用検討会」を立ち上げていただき、検討を行っております。パレット化を実効性あるものにするためには、レンタルパレットの産地市場間でのスムーズな運用と、市場から消費者への物流でもパレット活用も可能にするシステム化が必要で、関係者が参加したパレット運用のルールを早期に設定しその確実な遵守を図るとともに、レンタルパレットの返却までの保管場所、レンタルパレットからの積み替え場所が不可欠です。

パレット運用のルール設定・遵守には、卸、仲卸、買参人、流通事業者などすべての市場関係者が協力することが必要で、都のリーダーシップが欠かせません。

レンタルパレット運用整備推進に向け都のご支援・ご協力をお願いしたい。

要 望 事 項

一 環境性能の高いユニバーサルデザインタクシーへの導入支援等

環境性能の高いユニバーサルデザインタクシー（以下、UD タクシーという。）の導入台数は、これまでの支援により令和5年4月現在で1万7千台を超え、法人タクシーの1/2強がUD タクシーになっております。特に令和4年度予算においては支援額についても1台当たりの限度を100万円に拡大、また令和4年度補正予算では26億円もの追加支援を頂き、さらには納車遅れへの対応として、交付決定を事前に受け当該年度末を経過しても補助金を受けられる仕組みを構築していただき感謝申し上げます。

この予算を積極的に活用し、より多くのタクシー車両を環境性能の高いUDタクシーに代替えすることが、喫緊の課題となっている地球温暖化対策のひとつである温室効果ガスの削減に寄与し、東京都が進める「カーボンハーフ」政策に非常に大きな役割を果たすものとの認識の下、会員各社、UDタクシーの導入に鋭意取り組んでおります。

UDタクシーの導入支援については、これまでも諸事情を考慮して予算措置を講じていただいたところではありますが、前述の状況を鑑み、さらなる支援、予算執行の延長等について引き続きご配慮賜りますようお願い申し上げます。

また、UDタクシー同士の代替えをすることにより、旧車両を都内で活用させる等の条件を付してお認め下さいますよう、並びに、助成対象車両1台につき2名以上の運転者がUD研修を受講していなければならないとの条件に関しまして、乗務員不足である状況をお酌み取り頂き、当面の間、緩和して下さいますよう重ねてお願い申し上げます。

同様に、令和5年度末までとされている多言語対応タブレット導入予算についても、アフターコロナの訪日外国人の増加を見据え、予算の執行期間について弾力的な取扱いをお願い致します。

二 乗務員の確保のための支援要請

1 採用乗務員が独り立ちするまでの経費の一部についての支援要請

求職者への就職支援（普通第二種運転免許取得）について、これまでのご支援に感謝申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の影響も落ち着き、行動制限の緩和で社会経済活動が活発化し、タクシー需要も徐々にコロナ禍前の状態に回復する一方、コロナ禍の影響により都内では1万人もの乗務員が退出し、タクシーの稼働台数は82.7%まで減少しており、雨天等ではタクシーがつかまりづらく、

要 望 事 項

特に早朝時間帯は稼働車両数が激減し、利用者利便に著しい支障を来し、ひいては公共交通機関としての役割を果たせなくなる懸念があります。

業界におきましては、この事態を一刻も早く解消すべく、供給力確保を喫緊の課題として、新たな乗務員の確保対策、供給空白時間帯へのシフト調整等に全力で取り組んでいるところです。

ところで、一般に新規採用乗務員に対しては、歩合給による不安の払拭と経験の蓄積のため、入社後6ヶ月～1年間は給与保障制度（平均して月収30万円程度）を設けておりますが、中小企業の多いハイヤー・タクシー業界では、これにかかるコスト捻出に苦慮しているところです。

つきましては、緊急の措置として退出した1万人の乗務員の半分、5千人を早急に確保するため、新たに採用した乗務員が独り立ちするまでの経費の一部（1人当たり5万円）のご支援を賜りたく、ご検討をお願いいたします。

2 乗務員確保のためのPR活動についての支援要請

ハイヤー・タクシー業界では、大卒者採用にかかる職業あっせんやハローワークでの職業紹介、広告掲載によるPR活動を実施し、業界の第一目標である「タクシーの稼働台数上昇による利用者利便の回復」について日々努力していますが、コロナ禍での乗務員の大幅な減少を回復するに至っていないのが現状です。

今後、乗務員の雇用を促進するため、鉄道の中刷り広告やポスター等の制作を検討しており、かかる経費についてのご支援をお願いするとともに、ポスター等の掲示物を制作した際には公共施設等への掲出について御協力をお願いいたします。

三 タクシー乗り場における乗車効率向上のための支援要請

前述のとおり、業界において供給力確保に向け懸命な努力を続けているところですが、直ちにコロナ禍前の状態に供給力を戻すことは難しいこともあり、乗務員採用に係る地理試験の廃止要請や普通二種免許の教習期間の短縮要請のほか、タクシー乗り場における改善策を以下のとおり実施し、業界として「できることは何でもやる」を念頭に現在も努力を続けているところです。

- ・ 東京駅八重洲口乗り場 → 令和5年9月よりポーター1名を設置
- ・ 品川駅西口乗り場 → 令和5年10月より乗り場ルールを改善
- ・ 新橋駅東口乗り場 → 乗り場ルールを改善予定
- ・ 羽田空港国際線タクシー乗り場

要 望 事 項

→ 令和6年1月よりトランクサービス要員を配置予定

なかでも、新幹線や飛行機からタクシーへ乗り継ぐ訪日外国人旅行者により混雑する東京駅八重洲口乗り場及び羽田空港国際線乗り場では、ポーター・サービス要員の設置に伴う人件費の支出に苦慮していることから、東京都民の利便性向上のための支援策を講じていただくようお願いいたします。

四 白タク行為の容認阻止と地域公共交通維持について

自家用自動車による、いわゆる「ライドシェア」について、最近では「新しい資本主義実現会議」において民間議員の一人がライドシェア解禁を提案、また先日閉会した通常国会質疑においてもライドシェア解禁を選挙公約とする政党の議員が解禁を主張するなど、ライドシェア解禁を目指す新経済連盟等の動きは依然として消えてはおりません。この「ライドシェア」は、事業主体が運行に関する責任を負わず、雇用に関しても労働関係法令の規制を脱法的に逃れようとするなど安全、安心な輸送サービスの観点から多くの問題があると言わざるを得ません。

また、サブスクリプションでエリア内を定額乗り放題とする新たな乗合輸送サービス（mobi）の期限付き運行が都内の自治体で行われていますが、この乗合輸送サービスの運行エリア内の乗合バス、タクシーの運行と明らかに競合するものであり、これまで築き上げてきた地域の公共交通が維持できなくなる虞があります。現状の交通体系をいかに継続していくかも重要な自治体の課題と認識していただき、ライドシェアの断固阻止と新たなモビリティの導入についての自治体担当者の極めて慎重な対応をお願いいたします。

五 燃料価格高騰による影響を緩和するための支援措置について

タクシーは24時間稼働しており、終電、終バス以降利用できる唯一の公共交通機関であり、ドア・ツー・ドアでの移動が可能な利便性の高い乗り物です。また、ほぼ全ての車両がドライブレコーダーを搭載しており、都内の道路をくまなく走行していることから治安維持にも大きく貢献しております。

一方、東京都において燃料費高騰に直面する運輸事業者の負担軽減に向けた緊急対策として国の臨時交付金を活用し支援金を支給する「運輸事業者向け燃料費高騰緊急対策事業」では、乗合バス事業者及び貨物運送事業者を対象とし、タクシー事業者は除外されています。非常に公共性の高い公共交通機関であるタクシー事業を引き続き維持継続していくため、同様の支援策を講じていただくようお願いいたします。

要 望 事 項

六 高齢者、障害者への外出支援

障害者の方がタクシーを利用する場合、手帳の提示により運賃を一割引としておりますが、この割引については、タクシー事業者が負担する制度として平成2年よりスタートしています。この制度についても、昨今の厳しい経営環境の中にあって経営を圧迫する要因のひとつとなっております。

このような状況下、会員各社、UDタクシーの導入に取り組んでいることもあり、車椅子での利用者が増加しておりますが、UDタクシーへの乗降については、乗車、降車にかかる時間は熟練者でもそれぞれ7～8分を要します。この乗降にかかる作業時間について料金を収受することは認められておらず、基本歩合給である乗務員の賃金にも大きく影響しております。

高齢者や障害者の方にとって、UDタクシーは車いすでの乗車が可能であり、ドア・ツー・ドアで移動することができ、コロナ禍においても、安全、安心に外出できる移動手段であることは言うまでもありません。今後においても共生社会の実現に向け、より多くの高齢者や障害者の方が安全・安心な移動サービスを受けられるよう、また、タクシー業界がこれまで取り組んできた障害者割引制度が維持できるよう、バス、鉄道におけるシルバーパス同様の外出支援策を講じていただくようお願いいたします。なお、タクシー事業者の負担による公共的割引負担額は10億円（平成30年度）にも上っております。

七 通勤時間帯における実車タクシーのバス優先レーン等の走行について

コロナ禍を経て、感染防止シートを装着し、換気性能の高いタクシーを通勤に利用するケースがある一方、電車・バス利用等による密の状態を避け、通勤に自家用車を利用するケースが多くなっており、交通渋滞を引き起こしていると聞き及んでおります。

このため、都内一部や他県でも既の実施しているバスレーンの実車タクシー走行を認めていただくことにより、タクシー利用における目的地への定時性・速達性を確保し、自家用車から環境性能の高いタクシー利用へシフトを促すことが温室効果ガスの排出削減や交通渋滞の解消に繋がるなど、環境面からも、また利用者にとってもメリットの高い施策になります。このことから、通勤時間帯におけるバス優先レーン等への実車タクシーの走行を認めていただくようお願いいたします。

八 身体障害者、高齢者等に対する支援施策

- 1 高齢化が進む中で、福祉輸送車両はリフトやスロープなどの装備を備えた車両により、福祉・教育・公共施設などへの送迎、病院への通院・入退院、観光、旅行、ショッピングなど日常生活に対する協力・支援を行い、「皆様の

要 望 事 項

足」として活躍しています。

今後も、福祉事業のサービス向上に向け、積極的に取組を図ってまいりますので、リフト付きタクシー等整備事業は平成 16 年度に、回転シート付き整備事業は平成 18 年度に事業終了との回答ですが、これらの補助事業の再開をお願いいたします。

- 2 区、市町村で発行している障害者等に対するタクシー福祉利用券の統一されたバーコード化を図るようお願いいたします。

以前から要望しているタクシー福祉利用券の統一化につきましては「区市町村が地域の実情に応じて独自に実施している事業について、都が協議機関を設けて調整することは困難」との回答を得ていますが、利用券の金額・色・大きさ等、大幅な変更を伴う統一化の調整は困難としても、少なくとも区市町村コード・金額・有効期限を含むバーコードを利用券に印刷していただくをお願いいたします。

これにより、現状利用運賃を請求するに当たり、数々の利用券を区市町村毎に大勢の人間で仕分けする作業がなくなり、区市町村及びタクシー会社の支払・請求作業が効率化するとともに、DX推進対策になると考えます。

- 3 事業所税の非課税・課税標準の特例・減免の対象となる施設等の拡充を図るようお願いいたします。

公共性が高く都市機能上必要とされる施設に対して、事業所税の非課税・課税標準の特例・減免の対象となる施設が指定され、路線バス・タクシー・修学旅行時の貸切バス（観光バス）等の事業に供される施設が指定されていますが、都立等の肢体不自由特別支援学校のスクールバスや高齢者、障害者の送迎バス等の福祉輸送サービス事業に供される施設は指定されていません。

福祉輸送車両（バス等）は、高齢者や障害者の移動手段として欠かすことのできない施設であり、公共性も高く都市機能上必要な施設であることは明らかであり、まさに政府税制調査会答申でいうところの「真に必要な分野」というべき施設であり、対象施設として指定されるようお願いいたします。

令和6年度予算要望ヒアリング資料

東京駅八重洲口乗り場 (出典:東京交通新聞社)



羽田空港国際線乗り場



東タク協発第156号
令和5年9月29日

国土交通大臣 殿

一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会
会長 川 鍋 一 朗

地理試験の廃止について(要望)

平素、当業界に対し、的確なご指導、ご支援をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染症の影響も落ち着き、タクシー需要もコロナ禍前の状態に戻りつつある中、コロナ禍により都内では1万人の乗務員が退出し、供給力の確保に致命的な影響が生じております。

この事態を解消すべく、業界を挙げて乗務員確保に全力で取り組んでいるところですが、現状の乗務員を巡る各種規制の中で、目に見えた改善が見通せないのが正直なところです。

つきましては、下記の理由に鑑み、乗務員確保のための緊急の措置として、特別武三地区の乗務員に課されている地理試験を廃止していただくよう当協会の総意として要望いたします。

記

- 1 地理試験は昭和45年に制定されたタクシー業務適正化特別措置法第48条、同法施行規則第39条及び同法施行規程第5条に基づくものであるが、すでに50年余を経過し、この間、カーナビ、アプリ等

環境性能の高いUDタクシーの導入支援

- これまでご支援いただき、令和5年4月現在で都内のJPN TAXIは**17,000台**を超え、法人タクシーの1/2強がUDタクシーになりました。心より感謝いたします。
- 令和4年度予算では、**1台当たりの限度を100万円に拡大**、さらには同年度の補正予算では、**予算の増額+執行期間延長**の措置を講じていただき、御礼申し上げます。
- 予算措置を活用し、東京の法人タクシー車両の**2/3（目標20,000両）**がJPN TAXIとなるよう努力して参りますので、さらなるご支援をお願い申し上げます。



JPN TAXI 導入台数の推移



乗務員の確保のための支援要請

都内乗務員数
6.6万人
(令和元年3月末)

コロナ禍

都内乗務員数
5.4万人
(令和5年9月末)

需要回復

供給力減少!!



■ タクシー業界の対応

- ・ 乗務員確保に全力で取り組む
- ・ できることは何でもやる

- ・ 外国人ドライバーの雇用促進
 - ・ 地理試験の廃止要請
 - ・ 普通二種免許の教習期間の短縮要請
 - ・ カスハラ対策
 - ・ 運転者証の切替促進
 - ・ 女性ドライバー用化粧室の確保
- etc...

採用乗務員の独り立ち（保障給）のために

- ★ 緊急措置として、採用乗務員**1人あたり5万円**のご支援をお願いします（5千人分、2億5千万円）



タクシー乗務員の仕事の魅力発信

- ★ 鉄道の中吊り広告やポスター等の製作にかかる経費についてご支援をお願いします（**5千万円**）



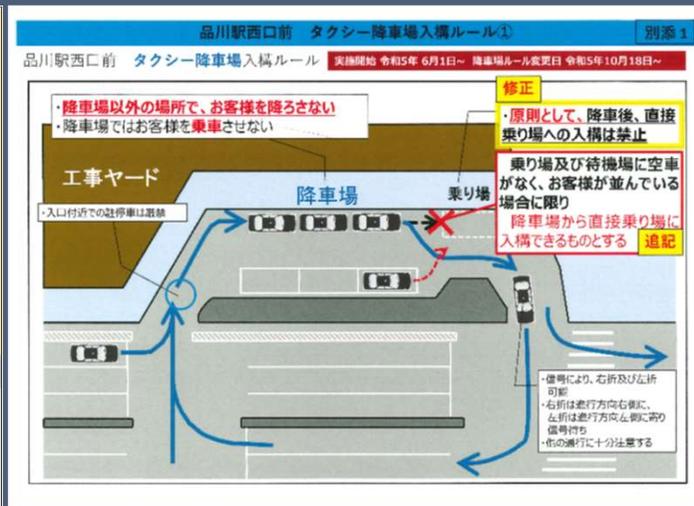
乗り場における乗車効率向上のための支援要請

- 利用者利便の回復のため、個別の乗り場への改善を実施中
 - ・ 東京駅八重洲口 → **R5.9.21よりポーターを配置**
(乗車案内、客列整理、ドア・トランクサービス補助)
さらなる改善に向け、JR東日本へ働きかけ中
 - ・ 品川駅西口 → **R5.10.18より乗り場ルールを改善**
(降車後、乗り場に直接入構可能へ)
 - ・ 新橋駅東口 → **乗り場ルールを改善予定**
(2か所の乗り場を集約し、利便向上)
 - ・ 羽田空港国際線 → **R6.1よりトランクサービス要員を配置予定**
(スムーズに出発し、利用者の待ち時間を解消)

東京駅八重洲口

品川駅西口

新橋駅東口



- **ポーター・サービス要員の配置にかかる経費**について、ご支援をお願い申し上げます。
(月100万円×12か月×2カ所=2,400万円)

団体名 公益社団法人東京都リサイクル事業協会

要	望	事	項
<p>1 リサイクル委託事業等の競争入札に関する対応について</p> <p>私共はこれまで自治体の資源収集・中間処理業務は、業界のノウハウや既存の資源を生かして効率的なシステムを随契によって提供してきたところです。しかし都内の一部自治体ではこうした事情への理解が不十分であるとともに担当者の異動を機に主旨引き継ぎがなされない等により、競争入札へ移行する自治体が散見されます。</p> <p>リサイクル現場の人材確保難は深刻で、入札への移行によってひとたび事業機会が失われれば、地元の資源回収機構の弱体化へ拍車がかかり、崩壊にもつながりかねません。過去には受託者の変更が事業の質の低下につながり人身事故を引き起こした例もある等、大きなリスクを伴います。</p> <p>すでに最高裁判例や環境省の通知（※H20. 6. 19、H26. 10. 8）では、安定した公衆衛生事業維持の観点から、リサイクル委託事業は競争入札になじまないとされているところです。にもかかわらず、自治体によっては地方自治法 234 条を根拠にした競争入札を実施するところがあります。</p> <p><要望></p> <p>私どもが地域で構築してきた資源回収機構の社会的な価値と必要性をご認識いただき、都内のすべての自治体に対して、とりわけ資源収集・中間処理業務において競争入札へと移行することないよう継続的な助言・指導のご徹底をお願いします。</p> <p>※「廃棄物の処理及び清掃に関する法律第 6 条第 1 項の規定に基づくごみ処理基本計画の策定に当たっての指針について（通知）」（廃棄物対策課長 平成 20 年 6 月 19 日）</p> <p>「一般廃棄物処理計画を踏まえた廃棄物の処理及び清掃に関する法律の適正な運用について（通知）」（廃棄物・リサイクル対策部長、平成 26 年 10 月 8 日）</p> <p>2 人材確保難等に対応した支援策について</p> <p>リサイクル事業は 3K のイメージが強く、求人募集をかけても応募がないのが実情です。他方当業界は、従事者に対して高給好待遇ができるほどの経営環境にもなく、他業界と同様、外国籍人材も含めた人材の確保が業界共通の喫緊の課題となっています。</p> <p>このため当団体では今年度より（公財）東京しごと財団にご協力いただき、人材確保と定着化、就業促進ノウハウの共有化等を目的とした、「業界別人材確保オーダーメイド型支援事業」に着手しているところです。</p> <p>働き方改革の社会的動向に応じた体制づくりが求められる中、人材確保難を乗り切るには、私ども一業界の工夫や努力では限界があります。そこで、システムや支援制度等を含め、社会をあげたあらゆる側面からの改善策の実施が必要です。</p> <p>例えば、行政の資源回収事業において必要に応じて効率的な作業体制のあり方をご検討いただいたり、近隣県在住者等が都内で従事しやすいように空き都営住宅をご提供いただく等々の支援策が有効かと考えます。</p> <p><要望></p> <p>リサイクルインフラが適正に機能するためには、適切な人材の確保は不可避です。都におかれましては、リサイクル現場における働き手の確保と定着のために有効な支援策を講じていただきたい。また東京 23 区に対して、各区の実情に即した効率的な資源回収システム体制の検討を促すご助言ご指導等賜りたくお願い申し上げます。</p>			

3 地域環境力活性化事業「地域の健全なりサイクルシステム維持支援事業」への対応について

古紙を含む再生資源の価格は、回収業者にとって必要な経費を満たすまでに至っておりません。また昨今の原燃料、資材等の高騰は、回収事業者や問屋事業者、双方にとって回収・処理コストの圧迫要因となっているのが現状です。

都環境局におかれましては、これまで「地域の健全なりサイクルシステム維持支援事業」において、年々ご支援内容を改編いただいていたところですが、しかし利用自治体が一部に限られており、都内全域の集団回収事業者への支援が広く行き渡っている状況にはございません。

<要望>

- ① 事業期間が令和5年度までとなっておりますが、事業期間の延長をお願いしたい。
- ② 回収業者への区市町村の財政支援が「令和2年度以降に行う新規支援または既存支援の拡充に限る」となっております。集団回収存続の危機は、新規も旧来分も同様に瀕しており新旧の差はありません。よって新規支援や拡充分とする限定を解除いただき、すべての集団回収事業を支援対象にさせていただきたい。

以上

公益社団法人東京都リサイクル事業協会
理事長 栗原正雄
事務局：〒111-0055 台東区三筋 2-3-9-701
電話：03-5833-1030 FAX：03-5833-1040

一 事業の目的について

本事業の目的は、気候変動の影響を緩和することを目的とし、業務用冷凍空調機器に使われているフロン類の大気排出を抑制する施策である。

2021年度の国内温室効果ガスの総排出量は11億7000万トンで、新型コロナウイルス感染症で落ち込んでいた経済の回復等により前年度を若干上回ったが、省エネの進展、電力の低炭素化推進等により、2013年度比では16.9%減と、進捗が見られている。一方、冷凍空調機器の冷媒として使用されているハイドロフルオロカーボン類の排出量は5360万トンで、2013年度比66.7%増と、長く増加傾向が続いている。

2050年のカーボンニュートラル実現には、各種温室効果ガスのさらなる削減が必要であり、特にハイドロフルオロカーボン類は、2030年までに2013年度比55%削減という厳しい目標値が掲げられている。また、東京都では2050年のゼロエミッション東京の実現を掲げ、令和4年9月に策定した「東京都環境基本計画」では、フロンの削減目標を35%減から65%減に引き上げ、ノンフロン機器への転換加速、機器使用時漏えい防止のための管理支援、機器廃棄時漏えい対策の強化が具体的取組みとして明記されている。

当協会は「都民に対する冷凍空調機器の取扱いに関する啓発」が事業の柱の一つであり、従来から東京都と連携してこの問題に積極的に取り組んでいる。

令和5年度は

①機器ユーザ情報の分析による早期漏えい点検及び修理の実施

②廃棄時のフロン回収率を阻害する要素の調査と改善策検討

③フロン削減に係る啓発冊子、動画コンテンツの作成と啓発セミナーの開催を実施している。また毎年継続して開催しているフロン対策講習会も、都庁都民ホールで4回開催し、多くの関係者に周知・啓発を行った。

そこで令和6年度は

1、機器廃棄時漏えい対策の強化として

充填回収業者の技術水準を把握し、フロン回収率向上に向けて事業者の技術力向上策につながる施策を講じる。

2、機器使用時漏えい防止のための管理支援として

東京都が実証試験をした、漏えい検知に関する先進技術について、PR用冊子・動画の製作、セミナー開催等により、普及促進を図る。

3、フロン排出抑制法の周知・啓発として

フロン排出抑制法の最新情報を広く都民や関係者へ周知・啓発するため、フロン対策講習会を実施する。

これらの事業を実施することで、業務用冷凍空調機器のライフサイクルにおける中下流域、すなわち使用時及び廃棄時におけるフロン類の大気排出を抑制する。具体的には以下のとおり。

1. 機器廃棄時漏えい対策の強化

事業の件名：「充填回収業者の技術力向上」

事業の概要：充填回収業者の技術水準を把握し、フロンの回収率向上に向けて事業者の技術力を高める施策を講じ、取組を促すとともに、優良な事業者の増加につなげる。

事業の内容：令和6年度は、技術力向上策を実施するためのデータ収集・分析を行い、技術水準の把握と技術力の向上に資する基準等を策定する。

(1)充填回収業者の技術力実態調査として、事業内容・規模、技術者情報、保有ツール、機種別充填量・回収量データなどを分析し、回収率に影響を与える要因を調査・整理する。

(2)業界データベースその他の回収量データ（行程管理票）から、東京都の廃棄時回収量を把握する。

事業の対象：充填回収業者、機器ユーザ（管理者）

2. 機器使用時漏えい防止のための管理支援

事業の件名：「漏えい検知技術の普及支援」

事業の概要：東京都が実証試験をした、遠隔監視等、漏えい検知の先進技術について、その検知レベル、投資回収効果等をまとめ、PR冊子・動画コンテンツを作成するとともに、機器ユーザ向けのセミナーを開催することにより普及促進を図る。

事業の内容：(1)実証試験で得られたデータから、漏えい検知レベル、電力削減量などの効果、導入・メンテナンス費などの投資費用等を各技術について取り纏める。

(2)データを中心に、各技術のPR冊子・動画コンテンツを作成する。

(3)機器ユーザ向けのPRセミナーを開催する（3回程度）。

事業の対象：機器ユーザ（管理者）、保守・整備事業者、充填回収業者

3. フロン排出抑制法の周知・啓発

事業の件名：「フロン対策講習会の開催」

事業の概要：フロン排出抑制法に基づく機器管理の実態、立入検査の事例、充填・回収量、算定漏えい量などの集計資料、回収技術、漏えい対策技術、今後のフロン動向など、最新情報を講演する。

事業の内容：(1)機器ユーザ＝点検によるフロン漏えい防止を周知・啓発する。

(2)機器設置業者、保守・整備業者＝法に基づく責務の周知・啓発、フロン排出抑制技術の向上をはかる。

(3)解体業者＝解体時のフロン排出抑制の重要性を周知・啓発する。

場所：東京都内の公用施設、地域会場等

回数：1日午前・午後2回制 計4回程度開催予定

事業の対象：充填回収業者を中心にすべての関係者、延べ1,000名程度

二 予算金額について

1. 充填回収業者の技術力向上に関する費用の要望について

20社程度の事業者ヒアリングとデータ提供依頼をし、事業状況と充填・回収量データなどから、回収率に影響を与える要因を調査・整理する。また、回収量データを収集・解析し、東京都の廃棄時回収率を把握する。令和6年度技術力向上関連予算額：8,100,000円（税抜き）を要望する。

2. 漏えい検知技術の普及支援に関する費用の要望について

東京都の実証試験で得られたデータから、検知レベル・精度等の技術的諸元と投資対効果を各技術について纏め、PR冊子・動画コンテンツの作成、機器ユーザ向けのPRセミナーを開催する。令和6年度漏えい検知技術普及支援関連予算額：7,900,000円（税抜き）を要望する。

3. フロン対策講習会の開催に関する費用の要望について

フロン対策講習会は、東京都環境局との共催で2008年から継続して開催してきた。毎年計1000名程度が参加している実績を踏まえ、今年も同程度の開催を計画する。令和6年度講習会関連予算額：1,300,000円（税抜き）を要望する。

三 予算金額の明細について（消費税不含）

1. 充填回収業者の技術力向上

企業へのヒアリングとデータ収集	3,600,000
データ分析と評価	2,000,000
回収量に関する業界DB・その他DB入手	支給
廃棄時回収率分析	980,000
総括資料作成、雑費、経費	1,520,000
合計	8,100,000

2. 漏えい検知技術の普及支援

各技術のデータ整理と訴求ポイントの吟味	1,300,000
PR 冊子と動画の作成	2,900,000
啓発セミナーの開催	2,600,000
総括資料作成、雑費、経費	1,100,000
合 計	7,900,000

3. フロン対策講習会の開催

会場費 (4 回)	50,000
講師謝礼 (4 名分)	80,000
資料 (テキスト作成)、チラシ・案内状作成	250,000
案内状郵送料 (7000 通 @84)	560,000
人件費 (交通費込 20 名)、準備資料,その他雑費	360,000
合 計	1,300,000

四 事業のスケジュール及び実施団体について

1. 実施期間 : 令和 6 年 4 月から令和 7 年 3 月
2. 報告書提出 : 中間報告 令和 6 年 11 月、最終報告 令和 7 年 3 月
3. 実行団体 : 一般社団法人 東京都冷凍空調設備協会
会 長 (代表理事) : 渋谷 俊徳
窓口担当 (専務理事) : 久保 一郎
事業担当 (理事・技術委員長) : 光永 佳仁
〒105-0011 東京都港区芝公園 3-5-8 機械振興会館 402-2 号室
電話 : 03-3437-9236 FAX : 03-3459-1474
<http://www.toreikyo.or.jp> e-mail : trk1@toreikyo.or.jp

東京都知事

小池百合子様

令和6年度東京都予算等に対する

要 望 書

令和5年12月8日

一般社団法人 東京工業団体連合会

会 長 廣 瀬 隆 博

我が国経済は、コロナ禍からの穏やかな持ち直し状況にあるが、世界的なエネルギー・食料価格の高騰や世界経済減速の影響を受けている。

本年5月に新型コロナウイルスの感染法上の分類が5類に引き下げられ外国人観光客の増加で国内消費は伸びているものの業種別の景況感は大きく異なっている。特に、製造業は世界経済の減速から輸出環境の悪化も見込まれ、先行きは楽観できるものではない。とりわけ、経営基盤の弱い中小企業・小規模事業者には甚大な影響が及び、今後、廃業や倒産の増加が懸念される。こうした厳しい経営環境の中で都内の中小製造業が活力を取り戻し事業継続していくためには、都や国による支援策の拡充や継続が必要である。同時に事業者にとっては、自ら生産現場の効率化や社員教育の強化、従来業務の見直しなどにより、経営体質の改善を図っていかなければならない。

中小企業における事業継続のためにも、経済活動正常化、将来を見据えた事業展開、人材確保・育成など引き続き力強い支援の取り組みを切に要望いたします。

【中小製造業に関する要望（重点要望）】

1 現下の経営課題への各種支援について

日銀の全国企業短観(9月)によれば、「大企業・製造業の業況判断指数(DI)は製造業では2四半期連続の改善となった。価格転嫁の進行、半導体不足の解消や円安によって自動車は改善し、全体を押し上げた。」とあるが、中小企業にとっては原材料高のほか、部品不足といった状況が続いている。計画的な事業経営のためにも先行きの不安を払拭してもらいたい。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)今後、コロナ禍に起因する各種支援の見直しや終了、また緊急融資等の返済が始まると企業経営に支障を来しかねない。当分の間、経済活動に支障のないよう適宜の見直しにより各種支援制度を継続実施されたい。(協力金・給付金・助成金による事業継続、雇用確保、職場環境対策や中小企業制度融資等による資金繰り支援や返済猶予、税金・公共料金の支払い猶予など)
- (2)電力価格の上昇、原材料の高騰が事業経営を圧迫している。総合的な見地から安定的な中小企業経営に資する支援策を講じられたい。
- (3)原材料等価格上昇分を十分に価格に転嫁できていない。中小企業が適正に転嫁できるよう引き続き相談・支援策を講じられたい。

2 中小製造業の事業継続と取引拡大支援について

都内の中小製造業が事業継続を図っていくには、新製品や新技術開発、販路の開拓など技術力や付加価値を高め生産性の向上に取り組むことが重要である。しかし、多くの経営課題のある中での新たな取り組みには大きなリスクと費用負担を伴うことから多岐にわたる支援が必要である。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)各種支援事業の継続及び不断の見直しでより利用しやすい制度への拡充を図られたい。
- (2)自社技術の用途開発や高度化に対するアドバイスから販路開拓までの資金、技術、人材等の一貫した支援体制を強化されたい。そのためにも相談窓口には有為・多様な人材を配置し効果的な伴走支援体制を構築されたい。
- (3)複数の企業（技術・特徴・得意分野を活かして）が技術力のネットワークを活用して取り組むプロジェクトに対する支援の拡充強化及び異業種の集うマッチングの場を提供されたい。
- (4)ものづくりとIT技術との融合による需要開拓・新製品開発・販路拡大への支援の強化と試験研究機関との連携に対して支援されたい。
- (5)中小企業・小規模事業者の活性化を図るため、DX、デジタル技術活用に係る支援策を拡充してもらいたい。
- (6)中小企業経営者の高齢化などによる廃業は、高い技術やノウハウ、雇用の喪失となり、地域経済にとって大きな損失となることから、従業員や第三者への事業承継するためのマッチング、M&Aに関する支援、融資制度を拡充されたい。また、事業継続のための支援制度（税制、融資・助成）をまとめたガイドブックの作成・内容の充実を図るなど事業の周知に努められたい。

3 ものづくり人材の確保と育成について

労働力人口の減少や高齢化が進行する中で中小製造業が企業活動を維持するためには、多様な労働力の確保と定着、優秀な人材の育成が極めて重要である。知名度の低い中小企業にとって企業広告、インターンシップ等による新たな人材確保は難しいことから、既従業員に対する新技術の習得他、経営環境の変化に対応していくための体制整備が必要である。就業人生が長くなる今日、高年齢者の持つ豊かな経験や広い人脈を活かすためにも時代にあった能力開発が必要となっている。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)若年者や女性、高齢者、障害者、外国人など多様な人材の確保と働き方改革への対応など、中小企業経営者の負担は増している。従業員が安心して働くことのできる雇用環境の整備に取り組む中小企業への支援を拡充・強化されたい。
- (2)中小企業が求める即戦力となるものづくり人材育成機関である職業能力開発センターの機能を拡充し、地域特性やニーズに応じたカリキュラムや最先端設備を導入するなど、産業人材の育成への支援を引き続き強化されたい。
- (3)ものづくり産業を支える人材を将来にわたり輩出するためには、ものづくりに興味・関心のある子どもを増やす取組が重要である。小学校高学年や中学生など早い段階からのキャリア教育に向けた取り組みを拡充強化されたい。

4 中小製造業のネットワーク強化について

都内には高度な先端技術や優秀な基盤技術を有する中小製造業が多く操業している。これらの資源を融合し、技術力や生産性を高めるとともに、新製品や新技術の開発を推進していくネットワークを強化することが必要である。今般、中小製造業のネットワークの要である東京工業団体連合会や地域工業団体が果たす役割は益々重要になっている。東京工業団体連合会は、地域のニーズに対応し、地域の工業・産業団体を通じた中小製造業の活性化に努めているところである。

ついては、以下の支援を要望いたします。

- (1)東京工業団体連合会の事業運営が円滑に遂行できるよう、引き続き組織体制の強化に対する支援と事業予算の確保・継続を図られたい。
- (2)東京工業団体連合会の組織力を強化するため、多摩地域で新たな会員を獲得できるよう、都からも地域金融機関や市町村、工業組合等への働きかけを行うなど支援されたい。

【中小製造業に関する要望（一般要望）】

5 中小製造業の操業環境の確保について

都内の中小製造業が安定かつ持続的に成長を続け、厳しい国際競争を勝ち抜くには、立地環境、税制の見直しなど立地競争力を強化することが必要であり、また事業継続のうえでも重要である。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)固定資産税・都市計画税の小規模非住宅用地の減免措置を令和6年度以降も継続されたい。
- (2)ものづくり産業の集積を維持するため「工業専用・準工業地域」といった工業系用途地域を存続するとともに工場移転後の土地を工業振興施策に活用するよう関係者へ働きかけされたい。
- (3)環境対策ほか各種支援制度について、画一的な基準にとどまらず地域の実情を踏まえた運用をされたい。

6 防災対策・非常時対応への支援について

中小製造業が都内で操業するには、工場と地域住民が安全・安心して共存できる災害に強い街づくりを推進していくことが必要である。そのためには、工場・事務所の不燃化・耐震化や水害、集中豪雨対策などの防災対策をしなければならない。また、コロナ禍、政情不安などに起因する突発的な事象おける非常・緊急時対応も重要である。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)防災対策として、工場等の建築物の不燃化・耐震化や地震、水害、集中豪雨対策などに対する助成、長期低利融資等の支援を拡充されたい。
- (2)節電・防災対策等で事業継続に必要な電源確保のため、自家発電設備や蓄電池等の設備導入や設備更新に対して支援されたい。
- (3)新たな事象を踏まえた事業継続計画（BCP）の策定やタイムリーな事業者向けのセミナーの開催など多面的な支援策を講じられたい。

7 受注機会の確保について

東京都は、官民の入札・発注情報を一元的に集約した受発注取引のマッチングサイトとして「ビジネスチャンス・ナビ」を運用している。新型コロナウイルスによる需要減の回復や都内中小企業の受注機会の確保拡大により一層効果的な運用を望むとともに販路開拓についても支援されたい。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1)「ビジネスチャンス・ナビ」の操作・活用方法等の一層の周知と更なる発注案件の掘り起こしなど中小企業が受注機会を得られるよう支援体制を強化されたい。
- (2)中小企業の受注機会の拡大と販路開拓に繋げられるよう多種多様（例：業種別・関連別・テーマ別）なイベントを企画実施されたい。

8 中小企業の情報セキュリティ対策について

I Tの普及により経営効率が向上した半面、情報漏洩、ウイルス等により大きな被害を被っている企業が増加している。I T技術が発達するほど情報セキュリティは複雑化し、その対応の重要性が叫ばれている今日、中小企業においても大きな経営課題として早急な対応が必要となってきた。

については、以下の支援を要望いたします。

- (1) 経営資源が限られた中小企業であっても、十分なセキュリティ対策ができるよう、アドバイスや普及啓発、安全対策導入・運用に対する支援をされたい。
- (2) この分野は技術進歩が激しいのですぐに陳腐化する。設備導入後のフォロー（追加設備導入・専門家派遣指導）支援策を構築されたい。

2023年12月8日

東京都知事

小池 百合子 殿

東京都石油商業組合

理事長 矢島 幹也

令和6年度東京都予算等に対する要望書

令和6年度東京都予算等に対する要望を別紙のとおり強く要望させていただきますので、実現方何卒よろしくお願い申し上げます。

【要望事項】

東京都内の給油所数は、ピーク時は昭和53年で3,445SS ありましたが、その後減少を重ねた結果、現在は791SS となりピーク時の実に23.0%しか残っていません。

消費者・産業界にとって不可欠な石油製品の安定供給体制を確保することや、災害にも備えながら給油所がエネルギー供給の“最後の砦”としての役割を担うことは、安定的なGX 経済への移行に不可欠であることから、今後のカーボンニュートラル社会に向けて、組合員・SS の事業再構築・経営力強化を後押しするための取り組みに必要な政策及び予算支援を要望します。

重点事項

【予算関連事項】

1. 省エネ及び人手不足対策に寄与する設備費用補助支援

(継続・新規)

【経営存続支援事項】

1. 合成燃料(e-fuel)の商用実用化に向けた導入促進支援及び環境対応車として合成燃料使用車やHVを明確に位置付けること

(新規)

その他主要事項

(予算関連事項)

2. 給油所を総合エネルギー拠点化・マルチステーションとして拡充するための補助金等支援(継続)
3. 給油所における耐震診断費用と非常用発電機の修理費用・自動電源切替器の導入費用、移設費用に対する補助導入支援(継続)

(経営存続支援事項)

2. 給油所用地の固定資産税・都市計画税の免除、及び小規模非住宅用地の固定資産税・都市計画税減免の継続と、多摩地区についても対象地域とすること(継続)
3. 発券店値付けカード問題早期解決に向けての支援(継続)
4. 公平公正な競争環境整備に向けて、不当廉売・差別対価の基準明確化等、公正取引委員会への働きかけ(継続)

令和6年度東京都予算等に対する要望事項

《重点要望》

(予算関連事項)

1. 省エネ及び人手不足対策に寄与する設備費用補助支援（継続・新規）

東京都、国が取り組んでいる揮発性有機化合物（VOC）排出抑制問題について、現在、給油所において給油時に発生するVOC抑制対策（燃料蒸発ガスを回収する給油ノズルの計量機設置＝ステージ2）の導入は大気汚染防止法・東京都環境確保条例により「法的規制によらない業界の自主的取り組み」をすることとなっている。弊組合としても、東京都が推し進めている環境対策に積極的に協力したいと考えており、給油所にステージ2設備を導入するにあたっては、その費用を補助する制度の創設をお願いしてきたが、東京都におかれては、昨年度の補正予算において、固定式計量機への導入費用の二分の一、給油所における省エネの推進に係る設備導入にかかる経費の三分の二の補助制度を導入いただいた。このうちステージ2に関し、都内給油所の30%を占める懸垂型計量機は設置工事費を含めかなり高価であり、中小事業者にとって相当のコスト負担が見込まれることから、この制度の早期創設を継続要望してきたところ、当該設備が販売開始された令和2年度以降、モデル事業として継続的に予算措置いただいた。しかし、2つの補助制度には補助率や補助対象費用の算定方法が異なるなどの相違点がある。具体的には、補助額の算定に当たって、国の補正予算事業が油種に関わらず計量機一式を補助対象としていることに対し、東京都の制度では一つの計量機においてレギュラー、ハイオクに加えて軽油も給油できる場合、設備として不可分にも関わらず軽油供給部分については一定の率を乗じて減額するなど実態に合わない点があるうえ、補助率は国が三分の二であるのに比べ、東京都では懸垂式が三分の二、固定式では二分の一となっているなど、事業者にとっては分かりづらく、利用しにくい制度となっている。よって、東京都も固定式及び懸垂式を問わず補助率を三分の二としていただき、国と同等以上の分かりやすく使いやすい補助制度としていただくことを要望する。さらに、VOC対策は重要な課題であり、更に排出抑制策を推進し、都内の燃料サプライチェーンを存続させるためにも、希望する全給油所が補助を受けられるように事業規模を早期に拡大することを要望する。加えてステージ1・2のいずれにも該当していない、通常時の通気管からのVOC排出を抑制するタンク圧力コントロールバルブ（通常時はVOCの外部排出を抑制し、タンク内圧力が高まったときのみ安全のため外部に排出させる）は有効な装置のため、その設置を進めるための補助を是非お願いしたい。なお「環境に配慮したエネルギーステーションづくりに向けた設備導入支援事業」については申請期間が令和5年度末となっているが、準備に時間がかかる場

合もあることから、期間を延長していただきたい。引き続き「環境に配慮したエネルギーステーションづくりに向けた設備等導入支援予算」と「環境配慮型ガソリン計量機導入促進事業」の予算措置を要望します。

《人手不足対策》

大多数の業種・職種で慢性的な人手不足状態となっている中、石油販売業界でも営業時間の短縮や定休日の導入、セルフ化などの取り組みが見られるが、働き方改革が求められている反面で、エッセンシャルワーカーとして相応の営業継続を期待される業種ゆえに、さらなる業務効率化が不可避となっている。特に災害対応力の柔軟性に勝るフルサービス体制を維持するためには、サービスを提供する人員が不可欠であり、OA 機器等で代用可能な業務との棲み分けを急ぐ必要がある。例えば、昨今の飲食店等では自動釣銭機の導入事例が急増していることなどから、偽造紙幣や硬貨を排除するためにも、こうした設備機器の導入支援によって、社会インフラの維持をサポートいただきたい。

（経営存続支援事項）

1. 合成燃料（e-fuel）の商用実用化に向けた導入促進支援及び環境対応車として合成燃料使用車やHVを明確に位置付けること（新規）

エネルギーの移行期においても、新たに巨額な設備投資を行う必要がなく、既存給油所のままでも対応できる「合成燃料（e-fuel）」の商用実用化に向けた導入促進支援策を要望する。

e-fuel の商用実用化目標が 2040 年から 2030 年代前半に前倒しされたことに期待感を持っており、間違いなく CO2 排出抑制につながる。2030 年乗用新車販売・非ガソリン化が現実になったとしても、航空機燃料の SAF と同様に、既存の内燃機関（エンジン）車を含めて、多様なパワートレーンの自動車を選択できることは、都民にも安心を与えられる。その一方で、国政・都政のカーボンニュートラル推進により、やむを得ず撤退する給油所に対し、少なくとも地下タンク撤去費用（現況の費用 1 か所あたり約 2000 万円以上）と土壌汚染対策費用（汚染内容によりますが現況の費用額 1 か所あたり 1000 万円以上）を新たに補助する制度の創設を重ねて要望する。

《その他主要事項》

(予算関連事項)

2. 給油所を総合エネルギー拠点化・マルチステーションとして拡充するための補助金等支援のお願い(継続)

東京都は車への燃料供給に関してマルチステーションの拡充を政策に挙げており、組合も強い期待を持っている。しかし、現在の推進方法ではマルチステーション化につながらない。まず既存給油所に急速充電器を設置しても、急速充電には約30～40分の時間が必要。その間は給油所内にEV等が停車し続け、急速充電に対して十分な手数料が見込めない現状、都内の特に狭小な給油所では採算性が大きく低下することとなる。仮に全額補助金で設置できても、費用対効果が合わない。よって、ランニングコストも含めた応分の利益補償をお願いしたい。

水素ステーションに関しては、特に用地が確保しにくい都内においては給油所に併設するなど既存インフラを活用することが現実的であり、組合としても水素エネルギーの普及に協力していきたい。平成30年度の整備費の実現で、都内の250坪程度の給油所においても、併設することが図面上は可能となってきたが、課題も見えた。規制緩和は終了したとの考えもあるようだが、まだまだ緩和すべき規制が残っている。今後は更に、ガソリン並み、灯油並みまで規制を緩和し、灯油タンクと計量機に替えて、水素タンクと水素計量機を設置できるように、都から国に働きかけてほしい。すでに設置工事期間中の営業補償について予算措置いただいておりますが、いまだ現状の支援策では建設時に一部業者負担が残るため、全必要施設機材への全額補助、また設置後7～10年等の最低運営期間中は、ランニングコストの補填継続と最低限の利益補償、さらに補助金の前払等で、設置事業者に立替が発生しないような方策も併せてお願いしたい。さらに、利益補償については、例えば東京都が給油所内に急速充電設備・水素充填設備を設置したうえで、給油所に賃借料と運営委託料を支払うなどの方策を是非検討いただきたい。

3. 給油所における耐震診断費用と非常用発電機の修理費用・移設費用に対する補助導入についてのお願い(継続)

給油所は、首都直下地震等の大規模災害が発生した際に東京都等による救出・救助等の災害応急対策に従事する緊急通行車両等への燃料を安定供給するよう努めている。東京都と燃料備蓄契約を締結した「指定給油所」については、非常用発電機を保有し定期的に点検、災害対応研修等も行っている。併せて東京都が関係自治体と実施する防災訓練にも参加している。また、指定給油所以外の給油所も指定給油所の後方支援を担う組合ネットワークの構成者でもある。引き続き、災害対応能力を強化していくうえで、既存給油所が今後の災害に耐え得るかどうかを確認するための耐震診断は喫緊の課題であり、そのための補助をお願いしていたところ、23年度は指定給油所の耐震検査について予算措置いただいたことに感謝申し上げます。しかし、補助額が費用の2分の1で、仮に耐震性能に問題ありとなった際にはむしろ修繕費用が発生すると考えると、赤字企業が多く、かつカーボンニュートラル等で将来に不安があり、しかもコロナ渦中だった

ため、申し込みは 1 件にとどまったので、是非補助率の引き上げと施設改修の場合の新たな補助金の導入をお願いしたい。その際、組合員全給油所が東京都に燃料優先供給を行う協定が締結されているので、補助対象を組合員全給油所に拡大してほしい。また、給油所が所有している非常用発電機は多くの給油所で導入後 8 年が経過し、故障修理や、やむを得ない事情での給油所廃止に伴う移設の必要性が発生し始めている。非常用発電機は、例えば洗車機などのように利益を生むために導入したのではなく、修理・移設の費用補助制度を新設いただきたい。なお、移設に関してはやむを得ない時には都が無償で回収する措置を新たに講じていただけることとなり、感謝申し上げたい。残る修理費用の補助に関して是非措置いただきたい。

（経営存続支援事項）

2. 給油取扱所用地の固定資産税・都市計画税の免除、及び小規模非住宅用地の固定資産税・都市計画税減免の継続と多摩地区についても対象地域とするごのお願い（継続）

東日本大震災では、ガソリンは血の一滴と言われ、給油所の必要性が改めて認識され、非常用発電機を備えた給油所等について、東京都は「指定給油所」、国は「中核SS」「住民拠点SS」「小口燃料配送拠点」として整備し、災害に備えているが、これ以上の給油所の減少は、災害時の燃料供給にも支障をきたすことになりかねない。そして、いまも約半数が赤字経営となっており、コロナ禍に伴う社会的な制限が緩和されて以降も、原油高・円安による石油製品価格の高止まりなどから、需要の減少傾向が続いている。より一層の苦境に立っている中小の給油所が、経営を続けることができるように、給油所用地の固定資産税・都市計画税の免除を是非ともお願いしたい。また、平成14年度より、東京23区については、小規模非住宅用地の固定資産税・都市計画税の2割減免措置が実施されているが、依然として経済状況は好転していない状況にあり、令和6年度以降についても引き続き減免措置の継続をお願いしたい。なお、23区の中小企業者に限らず、多摩地区の中小企業者も、固定資産税・都市計画税の他、法人税・相続税等の多額な税負担により、このまま経営を維持することが難しい状況にあり、税制上の不公平が生じている。都内SSがくまなく地域社会の期待に応え続けていくため、是非とも多摩地区についても減免対象地域に指定していただけるよう、東京都から各市町村に対して減免相当額を交付金として措置していただくか、市町村の財源である市町村総合交付金でご配慮いただきたい。特に令和3年度はコロナ禍により多摩島嶼地区を含む東京都全域で事業用家屋・償却資産に係る固定資産税・都市計画税の負担を軽減いただいているところであり、小規模非住宅用地の固定資産税・都市計画税の減免措置についても、是非同様に多摩島嶼地区の市町村に対して東京都から提案あるいは希望が出されていることを伝えたい。実現にご助力をいただきたい。

3. 発券店値付けカード問題の早期解決に向けての支援（継続）

発券店値付けカードは、元売会社と提携した企業が発券し、全国の系列カード加盟給油所で、あらかじめ定められた全国一律の手数料でユーザーがガソリン等

燃料油を購入できるカードとなっている。しかし、給油代行手数料が低額に抑えられているため、昨今の石油製品の急激な上昇や人件費の高騰によって、結果的にマージン率が一段と圧縮されるきわめて大きな要因となっています。組合員は自社としての商売ができず、経営が逼迫し、今後、廃業などに追い込まれていく可能性は高まり続けている。その結果、平常時・災害時を問わず、SSネットワークとしての機能を果たせなくなることが強く懸念される。また近年、リース会社等の異業種及び給油所を所有しない企業が発券店値付けカードを発券する傾向も強まっている。このような給油所を所有しない企業は、燃料の保管費用を負担せず、決められた給油代行手数料を給油代行店に支払うだけで、自社の利益を上げている反面、本来、給油サービスの提供者が受け取るべき適正な利益が、異業種などの企業に流れることになる。この結果、代行店の経営環境が悪化し、特にフルサービス給油所の廃止に歯止めがかからず、利便性の低下にもつながっている。発券店値付けカードの給油代行手数料は、令和元年3月まで長年の間ガソリン5円～7円、軽油4円～5円の定額のまま推移していたが、令和元年4月にガソリン8円、軽油はすべて5円に、2021年10月にはガソリンのみ10円に改定された。しかし、依然としてこの給油代行手数料は消費税額にも及ばず、手数料の概念にも相当しないと考えられる。石油販売業界の恒常的な過当競争体質から、量販指向が適正マージン確保の足かせとなる傾向が強いが、コロナ禍に伴い大幅に需要が減少した中でようやく改善されつつあるところ、相対的に代行手数料の不合理性が浮き彫りとなり、全国的に問題が高揚している。石油販売業者の経営が一段と厳しさを増していることを踏まえ、組合は元売会社に対して、①給油所を保有しない企業（異業種企業）による発券店値付けカードの発券を即刻停止し、既存の法人向け給油所値付けカードシステムのみにしていただくか、②現行の給油代行手数料であるガソリン10円、軽油5円からの大幅な引き上げを要望している。更に、全石連の「発券店値付けカード発行に伴う影響に関するアンケート」結果で、全国的にも給油代行手数料に関して問題視する意見、軽油も含めて給油代行手数料を増やしてもらいたいとの意見が多数あることから、最も顕著な弊害を被ってきた東京都内の給油所ネットワークを堅守するために、是正要望の早期実現に向け、資源エネルギー庁、公正取引委員会への強力な働きかけ等の絶大なご支援をお願いしたい。

4. 公平公正な競争環境整備に向けて、不当廉売・差別対価の基準明確化等、公正取引委員会への働きかけのお願い（継続）

ガソリン小売価格が系列仕切価格、業転玉仕切価格を下回った価格でガソリン等販売をしている業者を公正取引委員会に不当廉売・差別対価の申告をしても、結果としていまだに「措置なし」との判断が多い。この廉売業者の存在により、給油所の減少が続けば、大規模災害時はおろか平常時においても石油燃料の安定供給にも影響を与えることになる。このたび公正取引委員会による「ガソリン不当廉売ガイドライン」が改訂され、本社人件費やクレジットカード決済手数料・ポイント還元費なども総販売原価に盛り込まれ、「他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれのある事案例」が盛り込まれるなどしたが、これらの確実な適用につき、公正取引委員会への申し入れをお願いしたい。

令和6年度東京都施策に対する要望について

令和5年12月8日（金）

東京都中小企業団体中央会

《令和6年度東京都施策に対する要望について》

1. 中小企業等のDX、デジタル化対応への支援拡充について

中小企業・小規模事業者及びこれら業界の一層の活性化を図るため、DX、デジタル技術活用に係る支援策を拡充していただきたい。

・・・・・・・・・・P 1

2. 「組合まつり in TOKYO」開催の継続について

「組合まつり in TOKYO」を開催するための予算措置を引き続き講じていただきたい。

・・・・・・・・・・P 2

3. 中小企業等への資金繰り支援について

中小企業・小規模事業者の資金繰りを支援するため、東京都制度融資の充実を図るとともに、都独自の融資制度を拡充していただきたい。

・・・・・・・・・・P 3

4. 中小企業等を支援するための固定資産税・都市計画税に係る軽減制度について

小規模非住宅用地に対する固定資産税・都市計画税の軽減制度を継続していただきたい。

・・・・・・・・・・P 4

5. 中小企業等のものづくり人材の確保・育成支援策の拡充について

ものづくり人材の確保・育成の支援策を一層拡充していただきたい。また、支援策の一環として「ものづくり・匠の技の祭典」を継続していただきたい。

・・・・・・・・・・P 5

6. BCP策定支援等の継続について

感染症拡大や自然災害、電力需給ひっ迫などの危機に対応するため、BCP策定・見直しやテレワーク推進のための支援を継続していただきたい。

・・・・・・・・・・P 6

1. 中小企業等のDX、デジタル化対応への支援拡充について

中小企業・小規模事業者及びこれら業界の一層の活性化を図るため、DX、デジタル技術活用に係る支援策を拡充していただきたい。

従来から、中小企業・小規模事業者の生産性の向上は大きな課題となっており、経営の安定化及び成長・発展のためには、DX、デジタル技術を活用した、業務プロセス改革による効率化や新製品、新サービスの開発等が重要となっている。

加えて、Webによる販路拡大等、広範に及ぶデジタル技術を活用した事業運営が求められているものの、中小企業・小規模事業者のこれらへの対応は遅れている。

東京都によるこれまでのDX、デジタル技術活用に係る様々な支援により、中小企業・小規模事業者のデジタル化も徐々に進展してきたが、未だ全体的な浸透度は十分とは言えない状況にある。

昨年度は、東京都の補助事業である「中小企業新戦略支援事業（団体向け）」のデジタル技術を活用した業界活性化のプロジェクトにおいて、6団体が先進的な事業を実施し、それぞれ業務の効率化等の成果を上げている。

例えば、東京都印刷工業組合では、新たな価値を生むデジタル技術系職業能力の開発を目的としたリスキリング事業として、eラーニングシステムを構築したオンライン研修会を印刷業界として初めて導入した。（一社）東京都金属プレス工業会では、クラウド型の金型管理台帳を整備し、管理の適正化・効率化を実現した。

これらの取組は、今後の業績伸張に繋がることが期待されるとともに、他の業界団体の活性化モデルとなる等、中小企業・小規模事業者のDX、デジタル化の促進に大きく貢献している。

東京都におかれては、中小企業・小規模事業者及びこれら業界の一層の活性化を図るため、「デジタル技術活用による業界活性化プロジェクト」をはじめ、DX、デジタル技術活用に係る支援策を拡充していただきたい。

2. 「組合まつり i n T O K Y O」開催の継続について

「組合まつり i n T O K Y O」を開催するための予算措置を引き続き講じていただきたい。

中小企業組合及び傘下の中小企業は、優れた技術・技能を有し、魅力ある製品やサービスを提供するとともに、地域の雇用や経済を支える、都民にとって欠くことのできない存在である。このような中小企業組合及び傘下の中小企業の販路拡大のために、平成29年度に初めて本会が企画・開催したのが、「組合まつり i n T O K Y O」（以下、「組合まつり」という。）である。都内はもとより全国の中小企業組合から出展を募り、組合の知名度の向上、組合製品の販路拡大、また地域の魅力発信、インバウンド需要獲得等海外販路開拓の場として、全国一体となった展示会である。

6回目の開催となった令和4年度は、「中小企業受注拡大プロジェクト事業」の一環として予算措置を講じていただき、「リアルとオンラインの融合！ 組合まつり i n T O K Y O～技と食の祭典!!～」として、令和5年1月18日、19日に東京国際フォーラムにてリアル展示会を開催し、併せて令和5年1月11日から同年2月3日まで、オンライン展示会を開催するハイブリッド形式で実施した。

展示会には132団体に出席いただき、リアル会場とオンライン会場の来場者数は合計16,155人と大変盛況であった。出展者からは「今後の仕事につながる商談ができた」、「予想以上に来場者が多く、十分な情報発信ができた」、「異業種の出展者と知り合うことができた」といった声を多数頂戴し、組合製品の魅力を十分に伝えられ、組合の販路開拓、組合間連携に大いに寄与した。

令和5年度においても、予算措置を講じていただき、令和5年11月8日、9日に東京国際フォーラムにて組合製品を展示する、集客型のリアル展示会を開催するとともに、同時期に約3週間にわたって、オンライン展示会を開催する予定である。

「組合まつり」の開催に伴う経済効果を、都内の中小企業はもとより、日本全国に波及させるためには、「組合まつり」の継続的な開催が不可欠であるため、令和6年度においても「組合まつり」を開催するための予算措置を講じていただきたい。

3. 中小企業等への資金繰り支援について

中小企業・小規模事業者の資金繰りを支援するため、東京都制度融資の充実を図るとともに、都独自の融資制度を拡充していただきたい。

中小企業・小規模事業者は、元来、経営基盤が脆弱なため、社会経済情勢の影響や主要取引先の経営状況等の影響を強く受けやすい。エネルギーや各種原材料価格の高騰により収益が圧迫され、日々事業継続の危機に立たされている事業者も多い。

本会の月次景況報告によると資金繰りは厳しい水準で推移しており、「売上が回復せず、資金繰りが厳しい」「コロナ融資の返済が不安」「ゼロゼロ融資の返済が始まるが、現状では非常に厳しい」等といった中小企業・小規模事業者が資金繰りに窮している実態が報告されている。また、「積極的な金融支援策が必要」「継続的な資金繰り支援を」「新たな金融支援を早急に実施してほしい」等といった行政等に対する要望も出されている。

東京都においては「東京都中小企業制度融資」以外にも、地域の金融機関と連携した「東京プラスサポート融資制度」や「東京都動産・債権担保融資（ABL）制度」等、多様な資金ニーズに対応するための資金調達手段を措置していただいている。「東京プラスサポート融資制度」については、融資限度額の拡充や新たな保証機関での取り扱い開始等を実施いただいたところである。しかし、中小企業・小規模事業者は、コロナ禍により被ったダメージからの回復は容易ではなく、加えてエネルギーや各種原材料価格の高騰による収益の悪化等により、資金繰りはさらに厳しく、事業継続が困難となることが危惧される。その一方、社会経済活動の回復や今後を見据えると、DX、デジタル化や脱炭素化の推進など、新たな取組みが必要不可欠となっている。

このため、事業継続と成長・発展に向けた両面から、資金繰り支援の柱である東京都制度融資においては、信用保証料補助を拡充する等、事業者がより軽い負担で借りられる融資メニューを設定するとともに、事業者の資金調達手段を増やすため、「東京プラスサポート融資制度」等、都独自の支援策の拡充を図っていただきたい。併せて、各種の支援策がより多くの事業者に利用されるよう周知の促進や借入手続の一層の簡素化等も実施いただきたい。

4. 中小企業等を支援するための固定資産税・都市計画税に係る軽減制度について

小規模非住宅用地に対する固定資産税・都市計画税の軽減制度を継続していただきたい。

東京都では、厳しい経済状況下における中小企業等を支援するため、平成14年度から東京23区内の一定の要件を満たす非住宅用地に対する固定資産税・都市計画税の税額を2割減免している。

令和5年1月1日現在の東京23区における地価公示価格の対前年平均変動率は、住宅地が3.4%、商業地が3.6%、工業地が3.2%といずれも上昇した。商業地においては、再開発事業が進展して利便性が向上した地域等を中心に地価が上がり、今後も公示価格の上昇が懸念される。

世界情勢の不安に伴う原油価格の高騰をはじめ、円安の進行によるエネルギー・原材料価格の上昇が続く中、コストの増加分を十分に価格転嫁することが困難な状況にあり、中小企業・小規模事業者を取り巻く経営環境は、厳しさを増している。

元来経営基盤が脆弱な中小企業・小規模事業者にとって、この地価上昇による固定資産税・都市計画税の増額の影響は深刻であり、当該減免措置の効果は非常に大きいことから、令和6年度以降も継続していただきたい。

5. 中小企業等のものづくり人材の確保・育成支援策の拡充について

ものづくり人材の確保・育成の支援策を一層拡充していただきたい。また、支援策の一環として「ものづくり・匠の技の祭典」を継続していただきたい。

東京のものづくり産業は多様かつ優れた技術を有する中小企業・小規模事業者の集積を特徴として、日本のものづくり産業をリードし日本経済に貢献してきた。これを維持し、発展させていくためには、専門的な知識、高度な技能をもった人材を継続的に確保・育成していくことが必要不可欠である。

しかし、現下の少子高齢社会では、若者のものづくり離れ、熟練技能者の高齢化等が相まって、次世代を担う若手技能者の確保及び技能の継承に大きな支障を来している。加えて、企業間競争の激化や技術革新スピードが加速する中で、中長期的な視点に立った人材育成に必要なかつ十分な時間やコストをかけられなくなっている。

ものづくり人材の確保・育成は、一朝一夕に解消することが困難な東京の中小企業振興における喫緊の課題である。東京都では、様々な支援策により、課題解決に取り組んでいただいているところであるが、ものづくり中小企業の維持・発展のため、継続的にもものづくり人材の確保・育成の支援策を一層拡充していただきたい。

また、東京都は、ものづくり産業の持続的発展を目指して「ものづくり・匠の技の祭典」を毎年開催しており、都内の各種中小企業団体からも好評を博すなど、ものづくり中小企業の人材確保・育成に大きな役割を果たしているため継続していただきたい。

6. BCP策定支援等の継続について

感染症拡大や自然災害、電力需給ひっ迫などの危機に対応するため、BCP策定・見直しやテレワーク推進のための支援を継続していただきたい。

近年、新型コロナウイルス感染症や自然災害、さらに自然災害に伴う交通機関の計画運休や電力需給ひっ迫による計画停電など、中小企業・小規模事業者を取り巻く危機は増加傾向にある。

危機による、個別の中小企業・小規模事業者の事業中断は言うに及ばず、様々な企業がサプライチェーンとして結びついている現代の産業構造においては、1社の事業中断が東京の経済に多大な影響を及ぼしかねないため、危機が発生した場合でも可能な限り、平常通り事業を行うことが求められている。このように、BCP（事業継続計画）策定に取り組む重要性が一層高まっていることに加えて、電力需給ひっ迫による計画停電などの新たな危機を想定したBCPの見直しも必要となっている。

また、自宅等での勤務が可能となるテレワークは、感染症の罹患リスクや台風・集中豪雨などの自然災害から従業員の安全を確保できるだけでなく、交通機関の計画運休への対応もできるなど、事業を継続するうえで有効な手段である。東京都によるテレワーク導入の実態調査（※）によると都内企業（従業員30人以上）のテレワーク導入率は、令和4年10月において62.9%となっている。

東京都におかれては、新型コロナウイルス感染症や首都直下地震への対策としてBCP策定・見直しやテレワーク推進を重要な課題として、各種支援策を講じていただいているところである。しかしながら、中小企業・小規模事業者へ十分に浸透していないことに加え、電力需給ひっ迫による計画停電など新たな危機への対応が必要となることから、BCP策定・見直しやテレワーク推進のための支援を継続していただきたい。

※1 本調査でテレワーク導入とは、「在宅勤務」、「サテライトオフィス勤務」、「モバイルワーク」のいずれかを実施できる環境が整備されていることである。

※2 令和3年10月の導入率：65.7%

令和5年1月28日

東京都知事
小池 百合子 殿

東京都生活協同組合連合会
会長理事 村上 次郎

2024年度東京都予算に関する提案及び要望

東京都におかれましては、都民生活の向上に関わる諸施策を精力的に推進されていることに、心から敬意を表します。

東京の生活協同組合（以下、生協）は306万人（世帯比約33%）の組合員数に達し、都内自治体の13市で世帯の過半数が生協組合員になっております。生活協同組合の公益性や社会的責任が一層高まるなか、協同組合の特性を活かしながら、期待される社会的な役割に応えるべくその使命と責任を果たして参ります。

さて、東京都では、2023年1月に「『未来の東京』戦略 version up 2023」を策定し、①成長の源泉となる「人」、②世界から選ばれ、世界をリードする都市、③安全・安心でサステナブルな東京、④従来の枠組みを超えた取組といった4つの重点政策を定め、それに基づいた施策を展開されています。東京の生協も「誰一人として取り残さない」というSDGsの理念のもと、17のゴールの実現に寄与できるよう諸活動を進めており、東京都ともいっそう連携して参ります。

2020年2月から3年半にも及び国民や社会活動への大きな影響を与えた新型コロナウイルス感染症が、感染症法上の「5類」に移行したことで、「ウィズ・コロナ」の中での新しい社会活動のあり方への転換が求められています。ロシアによるウクライナ侵攻をきっかけにしたエネルギー価格の高騰とそれに伴う物価高騰が続き、都民や都内の生協を含む事業者にもかつて経験したことのない大きな影響が生じています。生活に苦しむ生活弱者や経営困難に陥っている事業者、そして医療・介護従事者に対して国や東京都からの必要な支援を継続し、国民の生命と暮らしを守ることを最優先に考えた対策が求められています。

今年度の東京都予算については、弊会からも要望した子どもや生活困窮者への施策をはじめとし、防災・減災対策、省エネルギー対策、医療・介護従事者へ支援、新型感染症対策等の予算措置を講じていただきましたことに感謝申し上げます。

東京の生協としては組合員の生活実感をもとにした消費者の視点から、一層強化すべき重点要望事項と、生協の社会的な責任と使命、共助の力を発揮するための要望事項を下記のとおりまとめました。306万人の組合員を擁する東京の生協を都政推進のパートナーと位置付けていただき、来年度予算に反映くださるよう要望します。

I. 重点要望事項

1. 子供施策の総合的な推進と誰もが安心して暮らし続けられるまちづくり

(1) 生活困窮者や社会的弱者への支援に取り組んでいるNPOや市民団体への支援制度について

①東京都では「子どもの居場所創設事業」、「子ども食堂推進事業」等の予算を、2023年度も増額しているが、都内のフードバンクや子ども食堂を支えているNPOや市民団体に対する支援をさらに拡充すること。あわせて、子どもの居場所創設事業、子ども食堂推進事業、フードパントリー支援事業の諸制度を利用している当事者(団体)から支援制度の使い勝手等について聞き取り調査を行い、実態に合わせて制度の改善をはかること。

②生活困窮者支援に取り組む団体への支援として、物品の一時保管のための倉庫管理の費用や支援品のお届けや引き取りに要する配送費をはじめ、団体の運営経費を補助できる支援策を講じること。また、都有地や区市町村の施設を物品の一時保管場所等に有効活用できるよう、施設の無償提供について引き続き検討すること。あわせて、規模の小さい任意団体でも都の支援制度が活用できるよう受援団体の要件緩和や事務手続きの簡略化などもあわせて検討すること。

(2) “出産から子育て”までを支援する諸制度の充実について

在宅で育児をおこなう方々の孤立防止支援対策として「一時預かり事業」や「子育てひろば事業」、そして「とうきょうママパパ応援事業」などの諸制度を充実させ、区市町村と連携して子育て支援の取り組みを強めること。

(3) ひとり親家庭の高校生への奨学金制度の創設について

この間、高校の授業料は実質無償化の施策がすすめられているが、部活費用、修学旅行費用、交通費等の出費は多く、物価高騰の影響で保護者の実質収入が減る厳しい生活を余儀なくされている中、高校生の学業継続を支える東京都独自の給付型奨学金制度の拡充をはかること。

2. 防災・減災対策によるまちづくりと東日本大震災等の被災地と被災者支援の継続

(1) 首都直下型地震をはじめ風水害、降雪など大規模災害対策の強化について

①東京都は激甚化する豪雨災害への対策を講じているが、局地的集中豪雨や台風による高潮、河川の洪水等の風水害、降雪被害に対する備えを一層強化するとともに、住民への迅速な避難情報の周知や災害弱者の避難誘導など区市町村や関係機関と連携した対応を講じること。

②近年の都市型ゲリラ豪雨や大型の台風による大規模風水害への対策をさらに強化すること。特に、江東五区(足立区、葛飾区、江戸川区、江東区、墨田区)ではすべての住民の安全確保を視野に入れた広域避難計画について国や周辺自治体、地元住民など関係機関と連携して防災対策の具体化をすすめること。

③避難所の過密回避や避難所不足を補うことも含めて、東京都は新たな「地域防災計画」の中で在宅避難者の重要性について明確にしたことを踏まえ、在宅避難を促す都民への啓発活動や一般家庭やマンション住民の在宅避難者に対する具体的な支援策を講ずること。

(2) 東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所事故により都内に避難している被災者支援について

都内で避難生活を送る当事者の声や生活実態に即した就労対策、孤独化防止のための支援策、都営住宅等公営住宅への優先入居などの支援を継続すること。

(3) 「災害時における応急生活物資の供給等に関する基本協定」について

①調達物資協定事業者間の定期的な連絡協議会や図上訓練等を通じて、基本協定の見直し検討や新たな受発注システムの導入等実効性の高い対策が図られるよう施策を講ずること。

②発災時の道路事情やライフラインの状況など必要な情報がリアルタイムで共有できるよう都の災害情報(DIS)システムについて、協定締結団体も活用できるよう早急に検討すること。

3. 省エネルギー対策と再生可能エネルギーの導入について

- (1) 脱炭素社会の実現に向けた施策のひとつである事業用の電気自動車の普及拡大にむけて、国の補助制度に加えて、車両本体の購入補助や急速充電設備、蓄電設備に関わる都独自の支援策が展開されているが、事業者が長期的な視点で電気自動車の導入にむけた検討が図られるよう、支援策の継続とさらなる拡充をすすめること。
- (2) 東京都はカーボンニュートラルに向けた東京モデルとして、「ゼロエミッション東京戦略」をもとに、「HTT」をはじめ様々な情報発信や幅広い補助事業をすすめているが、引き続き一般家庭向けや中小事業者に向けた分かりやすい広報を強化すること。また、太陽光発電設備の設置義務化について、東京都並びに該事業者による情報発信や説明、積極的なコミュニケーションにより、都民の疑問を解消し、新たな取り組みへ主旨と制度への理解が広がるよう努めること。
- (3) 近年の異常な気象条件における電力の安定供給やエネルギー価格の高騰が問題となるなかで、カーボンニュートラルの実現にむけて、再生可能エネルギーがより活用され、都民の暮らしに定着するよう環境性の高い電気を供給する事業者が持続可能な事業を展開できるために、積極的な支援と国や発電事業者への働きかけをさらに強化すること。

4. 安心・安全な生活を実感する消費者市民社会の実現について

消費者市民社会の形成に向けて、地域の消費者行政の充実・強化のために地方消費者行政推進交付金と同等以上の財政措置の継続について引き続き国へ働きかけ、東京都としても区市町村への支援策を講ずること。

5. 食の安心、安全の確保について

- (1) 飼料等の原材料やエネルギー価格の高騰により生産コストが急激に悪化し、農林水産業の従事者は事業継続の危機に瀕している。都民の安心、安全な食を確保する観点からも農林水産業を担う生産事業者への支援策について国と連携し、有効な対策を速やかに講じること。
同時に、持続可能な日本の農林水産業の維持・発展は食料自給率の向上の観点からも重要な課題であり、原材料費やエネルギー価格高騰に対応した生産者への支援策の強化について、都から国に対して働きかけること。
- (2) 今年4月には遺伝子組み換え表示制度が改正されたことにより遺伝子組み換え食品の表示が変更されたことを受け、東京都はこの間の法改正や「東京都の食品安全推進計画」にもとづき、食品表示制度の適正な運用がなされているか監視体制を強化するとともに、消費者が正しい理解をもって食品を選択できるよう国と連携した情報提供や啓発活動を強化すること。
- (3) 東京都は国に対し、ゲノム編集技術応用食品の届出制度を義務化し、消費者の選択に資するよう働きかけるとともに、関係者間でのリスクコミュニケーションを図ること。
- (4) 多摩地域を中心に発がん性の疑いのある有機フッ素化合物PFASが高濃度で検出されている問題について国からの説明不足のために都民や周辺自治体から不安の声が出されており、東京都は国に対して正確な情報提供を求めるとともに、必要な調査や対策を国と連携して行い、都民から寄せられる不安に丁寧に応えるよう対策を講ずること。

6. 医療を充実させ健康・長寿社会を実現するまちづくり

医師や看護師の確保と養成、介護職員不足の問題解決に向けた待遇改善などの支援策を強化すること。あわせて東京の物価水準等の実態に即した介護報酬が実現できるよう、引き続き国に働き掛けること。

II. 生協の社会的な責任と役割、共助の力を発揮するための要望事項

1. 生協の宅配車両の配達中の駐車規制の緩和について

- (1) 社会生活の維持のために事業を担う生協の配送車両の駐車規制に関して、引き続き、抜本的な緩和措置が講じられるよう検討すること。特に、当会の調査によると、駐車後5分以内で標章発行されている事例が少なくない実態が明らかになっており、東京都としても各警察署や関係機関と連携し、駐車監視員による標章発行が現場で適正に運用されているのか実態を正確に把握し、駐車後10分程度の短時間での標章発行は行わない等、必要な指導を行うこと。
- (2) 荷捌き用の駐車スペースは徐々に増設されているが、弊会より要望する都内数百箇所の荷捌き駐車スペースについて速やかに増設が実現できるように引き続き検討をすすめること。
- (3) 東京都内の駐車取り締まりの現状について、駐車実態に即した公平かつ適正な対応となっているか情報共有し、認識を共有するために東京都、警視庁と弊会との間で定期的な協議の場を設けること。

2. 新型コロナウイルス感染症への対策について

- (1) 今年5月の「5類」移行後も感染者の増加傾向が続く中、今後、感染者数が急増する可能性もあることから、医療機関に対する外来運営費及び入院診療報酬の特例措置や空床確保料の公費補助を継続できるよう国に対して働きかけを行うとともに、都としても独自の支援策を検討すること。
- (2) 今後も都民生活を守るため感染対策に取り組む医療機関や介護事業所について、感染症病床や発熱外来診療を運営するための必要な設備投資や感染対策用の検査器具等の費用、人材確保のため諸経費の補助を実施し、医療・介護サービスの提供体制が継続できるよう、来年度以降も支援策を講ずること。

3. 消費生活協同組合法及び関連規則の運用について

インターネットを活用した「ハイブリッド参加型」の総（代）会運営のモデル事例を普及するとともに、会社法で株主総会に認められているのと同様な形で「ハイブリッド出席型」の総（代）会が可能となるよう関係機関と検討をすすめること。

以上