

令和4年4月20日

不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について

千葉市長 神谷 俊一

人間関係のつまずきや家庭の問題など、様々な要因による不登校が増加傾向にあり、不登校児童生徒が主体的に社会的自立や学校復帰に向かうよう、その環境づくりのための適切な支援や働きかけが求められている。また、義務教育を修了しないまま学齢期を経過した方や、不登校など様々な事情により十分な教育を受けられないまま中学校を卒業した方、本国や我が国において十分に義務教育を受けられなかった外国籍の方等の教育を受ける機会を実質的に保障する夜間中学について、都道府県・指定都市は、文部科学省からより一層の取り組みの推進を求められている。

各都県市においては、このような状況や「義務教育の段階における普通教育に相当する教育の機会の確保等に関する法律」及び基本指針等を踏まえ、教育支援センターの設置・充実やフリースクール等との連携促進を図ってきたが、利用する児童生徒数は増加傾向にあり、指導員、支援員等の人材及び質の確保や不登校支援に関わる機関の更なる連携強化が必要となっている。また、夜間中学については、円滑な開校や運営にあたり、ニーズやレベルに応じた学習内容の検討に加え、外国籍生徒への日本語指導や習熟度別指導等に係る教職員の配置、特別の教育課程の実施に必要な教材教具導入等の教育環境の整備といった対応が肝要となる。

各都県市における取組の現状や課題、好事例の共有等を行うことは、多様な学習機会の確保及び質の向上につながることから、九都県市が共同で研究し、課題解決に向けて取り組むことを提案する。

(検討内容の例)

- ・ 各都県市の多様な学習機会の確保に向けた取組の現状、課題及び好事例の共有等

千葉市説明資料

首脳提案（千葉市提案）

不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について



令和4年4月20日
第81回九都県市首脳会議

不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について

1 教育支援センターについて

(1)背景・現状

- ・ 全国の不登校の児童生徒は 8 年連続増加（千葉市も同様の傾向）
- ・ 千葉市の不登校児童生徒 1, 0 8 6 人のうち 4 0 1 人（3 7 %）が学校内外の教育相談専門機関につながっておらず増加傾向

(2)他都県市・本市における取組み

【他都県市における取組み】

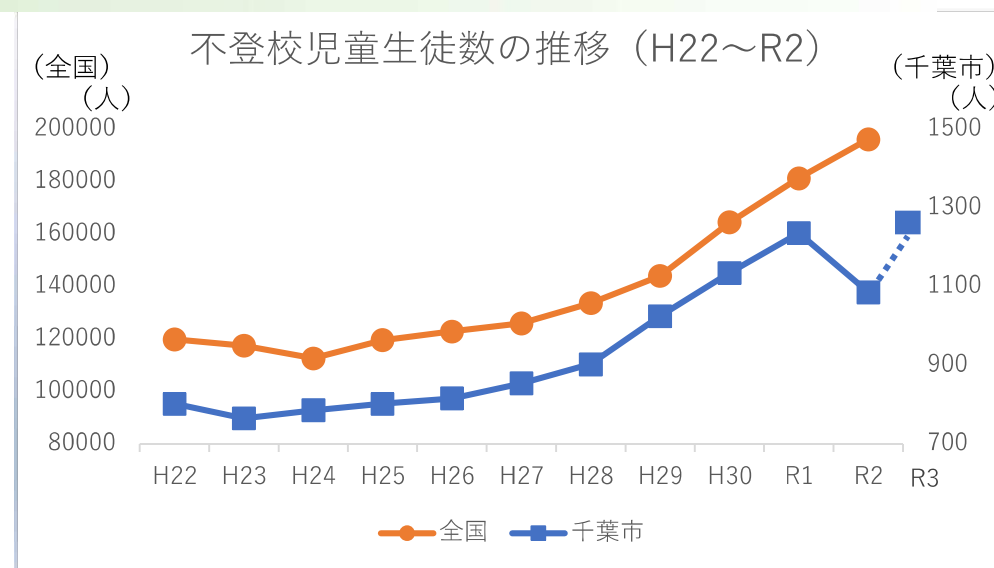
教育支援センター設置状況（出典：教育支援センターに関する実態調査（令和元年 文部科学省））

- ・ 設置：1 1 4 2 自治体（6 3 %）
- ・ 未設置：6 7 6 自治体（3 7 %）

うち、約 4 1 % の自治体が設置予定、または何らかの検討中

【本市における取組み】

- ・ 教育支援センター「ライトポート」を各行政区に 1 か所ずつ設置
- ・ 通級児童生徒は 9 2 人（中学生 8 9 人、小学生 3 人）
小学生が安心して通級できるよう小学生に特化した指導員を新たに 6 人配置（R 4 年度）
- ・ 不登校の要因が多様化する傾向にあるため、カウンセラー 1 人を新規に配置（R 4 年度）
- ・ 近隣中学校教諭による支援授業を実施



不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について

2 フリースクール等との連携について

(1)背景・現状

- ・ フリースクール等の民間施設へ通所する児童生徒数は増加
- ・ 一人一人に応じた学習活動を支援していくために、学校とフリースクールとの連携を深めていく必要

(2)他都県市・本市における取組み

【他都県市における取組み】（出典：平成30年度 不登校児童生徒の支援に係る実態調査（文部科学省））

- ・ 不登校児童生徒が学校外の機関等に通うための経済的支援・・・・・・・・・・約60の教育委員会等で実施
- ・ 民間の団体等の会費について、教育委員会等による補助制度がある団体等・・・・約 8 %
当該民間の団体等で減免制度がある団体等・・・・約14 %
- ・ 教育委員会等による通所等に係る経済的支援が行われていない団体等・・・・約88%の団体等

【本市における取組み】

- ・ フリースクール等に通っている児童生徒への活動費及び通所費の助成
- ・ フリースクール等の運営に係る補助の実施（上限50万円）
- ・ 「千葉市における不登校児童生徒が通う民間施設についてのガイドライン」の策定
- ・ 市内フリースクール等の情報提供シートの作成、学校への共有、HPへの公開



不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について

3 公立夜間中学について

(1)背景・現状

夜間中学は、義務教育を修了しないまま学齢期を経過した方や、不登校など様々な事情により十分な教育を受けられないまま中学校を卒業した方、本国や我が国において十分に義務教育を受けられなかった外国籍の方等の教育を受ける機会を実質的に保障するための重要な役割を果たしている。

(2)他都県市・国・本市における取組み

【他都県市・国における取組み】

- ・ 全国で15都道府県に40校が開校（令和4年4月時点）
- ・ 国は、夜間中学の設置促進を図るため、様々な情報の提供や開校準備等に係る補助などを実施

【本市における取組み】

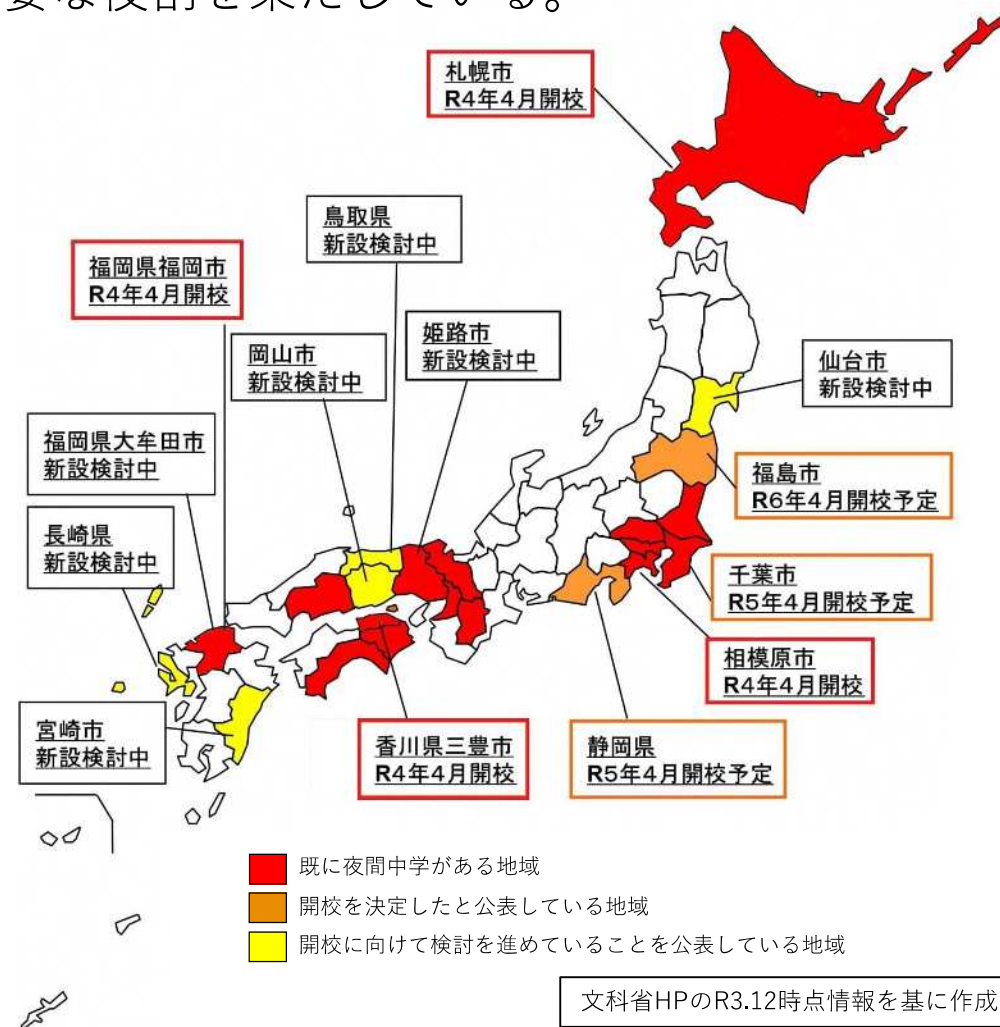
- ・ 令和5年4月に開校予定（分校型）



市川市立大洲中学校



松戸市立第一中学校みらい分校



不登校児童生徒等の多様な学習機会の確保について

提案内容

各都県市における取組みの現状や課題、好事例の共有等を行うことは、多様な学習機会の確保及び質の向上につながることから、九都県市が共同で研究し、課題解決に取り組むことを提案する。

今後の取組例

1 教育支援センターについて

教育支援センターに
小学生に特化した指導員を配置

学校のみならず、教育支援
センターにもカウンセラーを配置

ICT機器を活用した個に応じた
学習支援

2 フリースクール等との連携について

連携強化を進めていく
フリースクール等の検討

補助等の対象となる経費の整理

フリースクール等による支援内容
の学校・教育委員会・家庭との
共有方法

3 公立夜間中学について

ニーズやレベルに応じた学習内容

教材教具導入等の教育環境の整備

日本語指導や習熟度別指導等に
係る教職員の配置

生活困窮の若者の自立支援について（案）

近年、若者の間では「親ガチャ」という言葉が流行しているが、その背景として、生まれ育った家庭の環境によって、将来への夢や希望を持つことを諦めてしまう若者や、児童養護施設など社会的養護経験者（ケアリーバー）のうち、自立困難となり生活困窮に直面する者もいる。

中でも、虐待などで家庭からの支援を受けられない大学生等が、生活保護を利用したくても、大学等を退学もしくは休学しなければ生活保護を受けられないことや、ケアリーバー等のうち自立支援を必要とする者を支援する「自立援助ホーム」については、同じ定員規模の児童養護施設に比べて措置費基準の低さなどが、新たな設置が進まない一因となっている。また、自立援助ホームに限らず、ケアリーバーへの自立支援の拡充が求められている。

さらに、家庭の経済状況にかかわらず、大学等での学びを継続したい若者のための「高等教育の修学支援新制度」については、世帯の年収に応じた補助額が十分でないなどの課題がある。

こうした困難な環境にいる若者を社会全体で支え、いずれそれぞれの道で活躍することができるよう、自立に向けた歩みを力強く後押しする必要がある。

については、生活困窮の若者の自立支援について、次のとおり要望する。

- 1 虐待などで家庭からの支援を受けられない大学生等が、厳しい生活状態に陥った場合は、生活再建までの間も学びを継続することができるよう、必要な支援策を充実すること。
- 2 ケアリーバーに対する自立支援を強化するため、入居による生活・就業支援を行う自立援助ホーム（児童自立生活援助事業）の措置費基準を、同じ定員規模の児童養護施設と同程度に改善すること。また、自立援助ホームに限らず、ケアリーバーへの自立支援を拡充すること。
- 3 大学等での学びを継続したい若者が、修学を諦めることがないよう、多子世帯への支援の充実も含め、補助の対象となる世帯の拡充、一人当たりの補助額の増額など、高等教育の修学支援新制度を充実すること。

令和4年 月 日

文部科学大臣 末松 信介 様

厚生労働大臣 後藤 茂之 様

九都県市首脳会議

座 長 埼 玉 県 知 事

大 野 元 裕

東 京 都 知 事

小 池 百 合 子

千 葉 県 知 事

熊 谷 俊 人

神 奈 川 県 知 事

黒 岩 祐 治

横 浜 市 長

山 中 竹 春

川 崎 市 長

福 田 紀 彦

千 葉 市 長

神 谷 俊 一

さいたま市長

清 水 勇 人

相 模 原 市 長

本 村 賢 太 郎

生活困窮の若者の自立支援について

1. 提案の背景

近年、若者の間で『親ガチャ』という言葉が流行

その背景として…

- 生まれ育った家庭の環境によって、将来への夢や希望を持つことを諦めてしまう若者や、
- 児童養護施設など社会的養護の下からの自立が困難な若者（ケアリーバー）が存在。



(参考)キーワード

『親ガチャ』とは

ガチャガチャで出てくるアイテムのように、親は自分で選べず、当たり外れがあるという考えを表現した言葉。

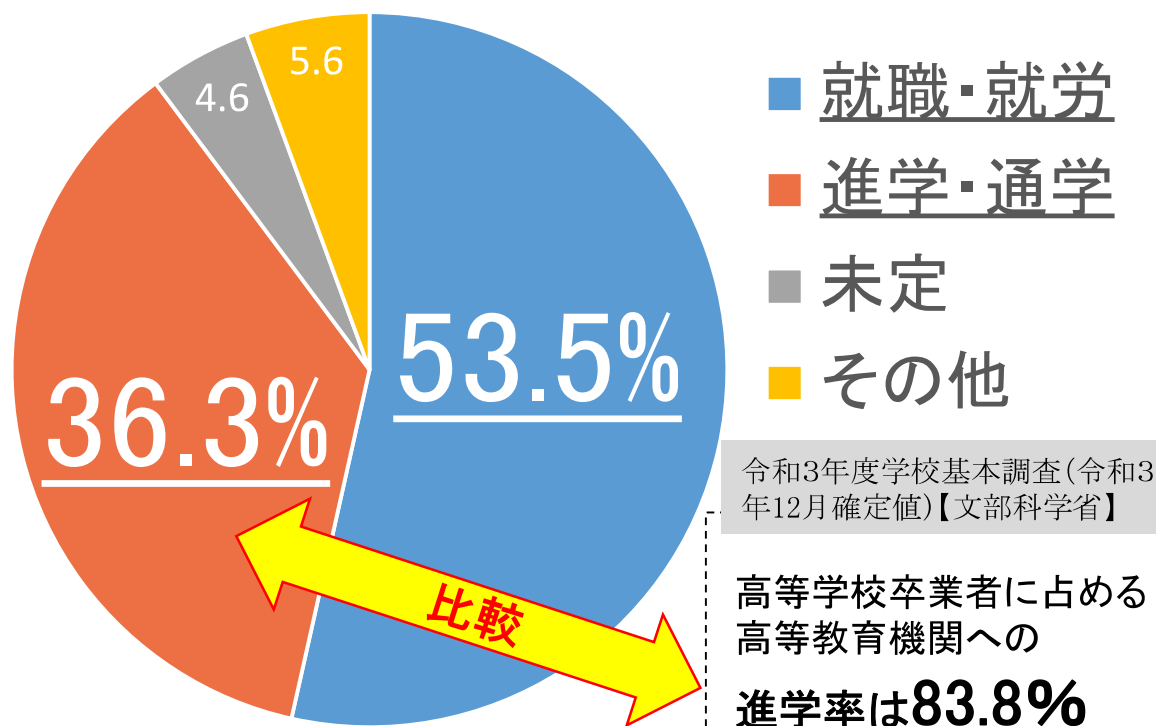
生まれた時の環境や親で自分の人生が決まっているという人生観が若者に広がっている。

➡ その多くが生活困窮に直面

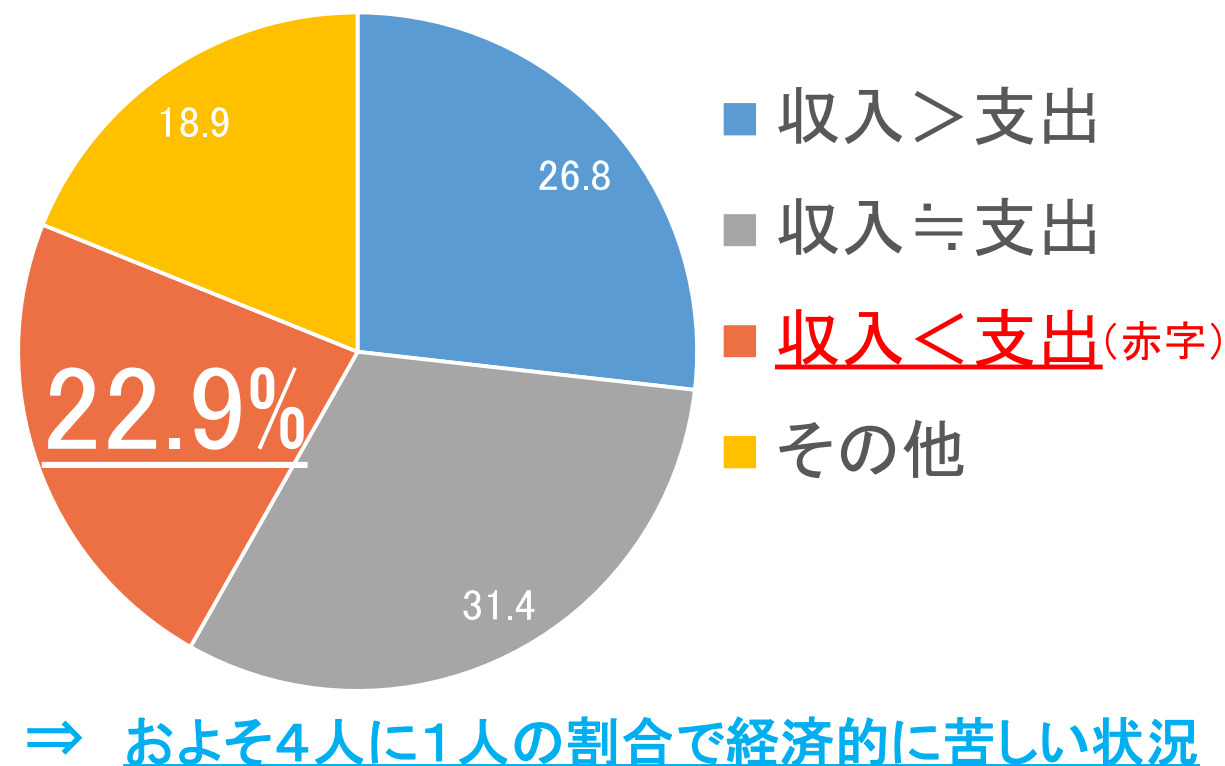
2. 現状

「児童養護施設等への入所措置や里親委託等が解除された者（ケアリーバー）の実態把握に関する全国調査報告書」【厚生労働省（令和3年3月実施）】

（問）児童養護施設等を退所した直後の進路は。



（問）月々の収支バランスは。



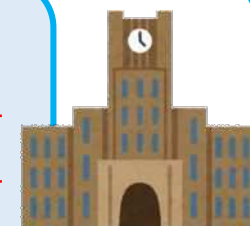
→ こうした困難な環境下にある若者たちを力強く後押しする必要があるが、様々な課題がある。

3. 課題

①

虐待などで**家庭からの支援を受けられない大学生等**

生活保護を利用したくても、大学生等は制度の対象外となっているため、大学等を退学若しくは休学しなければ生活保護を受けられない



②

自立を目指す**ケアリーバーを支援する自立援助ホーム**

同じ定員規模の児童養護施設に比べ、行政からの財政支援が少ないため、新たなホームの設置が進まず、ケアリーバーのニーズに対応しきれていない



③

家庭の経済状況にかかわらず、大学等での学びを継続したい若者のための「**高等教育の修学支援新制度**」

支援の対象となる世帯が限定的で、また、一人あたりの補助額が少ない等の理由から、活用できず修学を諦めてしまう



こうした諸課題を解決し、困難な環境にいる若者たちを社会全体で支え、いずれそれぞれの道で活躍することができるよう、
自立に向けた歩みを力強く後押しするには、国による支援が不可欠

4. 提案内容

- 1 虐待などで家庭からの支援を受けられない大学生等が、厳しい生活状態に陥った場合は、生活再建までの間も学びを継続することができるよう、必要な支援策を充実すること。
- 2 ケアリーバーに対する自立支援を強化するため、入居による生活・就業支援を行う自立援助ホーム（児童自立生活援助事業）の措置費基準を、同じ定員規模の児童養護施設と同程度に改善すること。また、自立援助ホームに限らず、ケアリーバーへの自立支援を拡充すること。
- 3 大学等での学びを継続したい若者が、修学を諦めることがないよう、多子世帯への支援の充実も含め、補助の対象となる世帯の拡充、一人当たりの補助額の増額など、高等教育の修学支援新制度を充実すること。

流域治水に関連する事業への財政支援について（案）

近年の気候変動の影響により激甚化・頻発化する水災害リスクの増大に備えるため、河川・下水道等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その河川流域全体のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水災害を軽減させる「流域治水」への転換を進めることが必要との考えが、国より示されている。

この考えのもと、各一級水系に設置された河川管理者、下水道管理者、都道府県、市町村等からなる協議会において、流域全体で緊急的に実施すべき治水対策の全体像についての議論が進められた結果、令和３年には「流域治水プロジェクト」として策定・公表されており、今後は、ハード・ソフト一体となった事前防災対策を加速することとされた。

一方で、国は「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」として、本対策における公共事業に伴う地方公共団体の追加負担の軽減を図るため予算措置を施しているが、流域治水に寄与する施策に広く活かされてはいない実情がある。

具体例として、河川事業では、国等が管理する一級及び二級河川について幅広い事業が対象となっている一方、準用河川等で行う流域貯留浸透施設の整備等については対象外となっており、流域治水を進める上で財政上の負担が課題となっている。

特に、一都三県では全国人口の約３割が集中しており、市民の命と暮らしを守るため、地方公共団体は各々定める「国土強靱化地域計画」に基づき、より一層取組を推進していく必要がある。

については、地方公共団体が「流域治水」の加速化を図り、「国土強靱化地域計画」に係る取組を推進するため、次の事項を要望する。

- 1 水災害対策の実施主体である地方公共団体が、事業規模に影響されず、財政支援を受けられるよう、社会資本整備総合交付金交付要綱の基幹事業において、準用河川等で行う事業についても一級及び二級河川と同様の対象とすること

2 地方公共団体が「国土強靱化地域計画」に基づき計画的に治水対策等を推進するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」のみならず、必要な予算を安定的・継続的に確保すること

令和4年 月 日

国土交通大臣 斉 藤 鉄 夫 様

九都県市首脳会議

座 長 埼 玉 県 知 事	大 野 元 裕
千 葉 県 知 事	熊 谷 俊 人
東 京 都 知 事	小 池 百 合 子
神 奈 川 県 知 事	黒 岩 祐 治
横 浜 市 長	山 中 竹 春
川 崎 市 長	福 田 紀 彦
千 葉 市 長	神 谷 俊 一
さいたま市長	清 水 勇 人
相 模 原 市 長	本 村 賢 太 郎

令和4年4月20日（水）
第81回九都県市首脳会議

流域治水に関連する事業への 財政支援について

さいたま市提案

1 「流域治水」について

●流域治水とは

河川・下水道等の管理者が主体となって行う治水対策に加え、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、その河川流域全体のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水災害を軽減させるもの

①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

雨水貯留機能の拡大、流水の貯留 など

②被害対象を減少させるための対策

リスクの低いエリアへの誘導、住まい方の工夫 など

③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

土地のリスク情報の充実、避難体制の強化 など



※国土交通省資料より

2 令和元年東日本台風等による一都三県の被害

(単位：百万円)

I. 令和元年の水害被害額

都道府県名	水害被害額
埼玉県	122,044
千葉県	76,525
東京都	43,248
神奈川県	82,102

※令和3年3月末（確報値）
国土交通省資料より

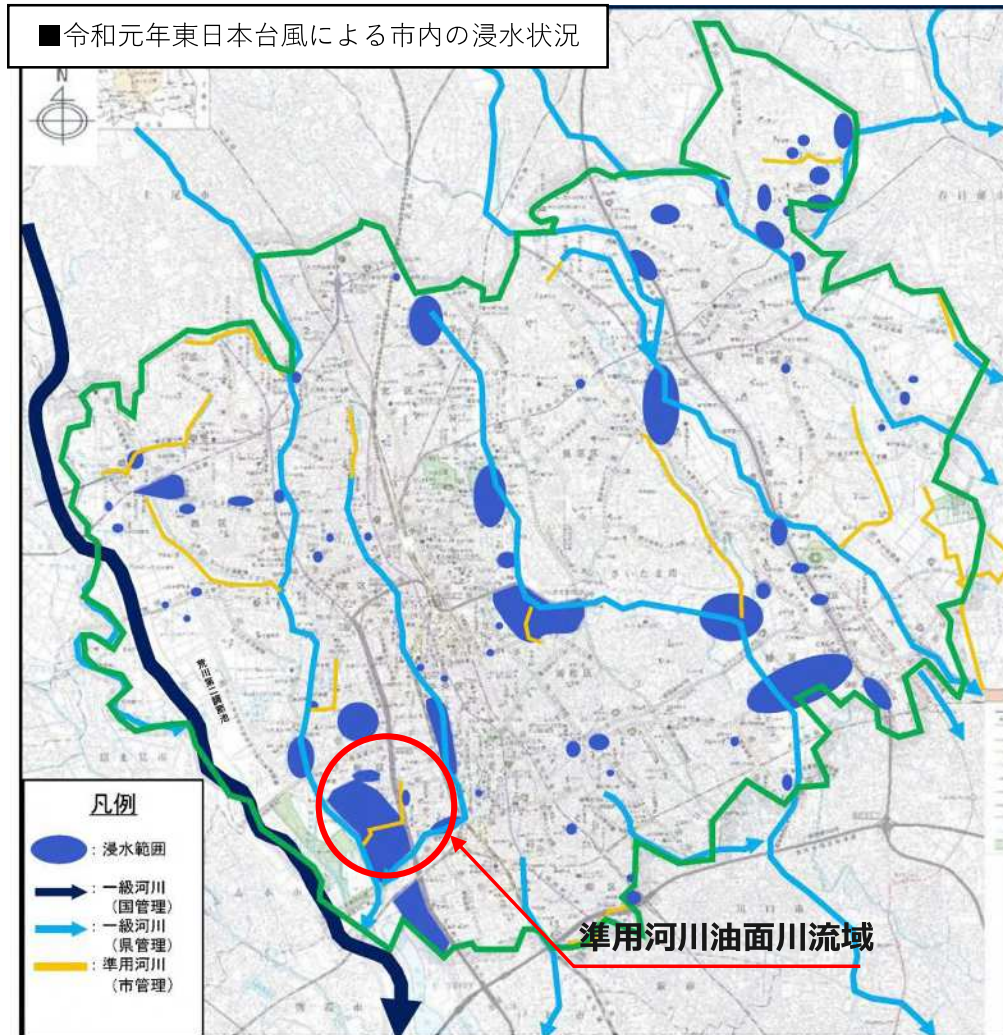
(単位：棟)

II. 令和元年東日本台風及び前線による大雨による被害

都道府県名	床上浸水（住家被害）	床下浸水（住家被害）
埼玉県	2,370	3,388
千葉県	473	898
東京都	318	532
神奈川県	877	579

※令和2年版防災白書より

3 令和元年東日本台風による市内の浸水状況



河道拡幅や調節池などは相当な期間・費用が必要



既存の公園、学校などを利用した**流域貯留浸透施設等**の整備による、準用河川も含む流域の治水対策が有効

4 社会資本整備総合交付金交付対象事業

防災・安全交付金事業

(8) 流域貯留浸透事業

- 地方公共団体が主体となり流域対策を実施し、総合的な治水対策を推進することを目的とする
- 一級又は二級河川の流域内で、通常の河道改修に比して経済的であるもの、かつ貯留、浸透機能が 500 m^3 または 300 m^3 以上の構造を持つものが対象となる

5 要望事項

1. 水災害対策の実施主体である地方公共団体が、事業規模に影響されず、財政支援を受けられるよう、社会資本整備総合交付金交付要綱の基幹事業において、準用河川等で行う事業についても一級及び二級河川と同様の対象とすること
2. 地方公共団体が「国土強靱化地域計画」に基づき計画的に治水対策等を推進するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」のみならず、必要な予算を安定的・継続的に確保すること

持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築について（案）

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、事業化から 40 年の時を経て、2025 年度にいよいよ全線開通する予定であり、圏央道とその内側の ETC 専用化も概成することから、首都圏の高速道路は大きな節目を迎える。社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会では、昨年 8 月に中間答申が取りまとめられ、未来の高速道路が目指すべき姿とともに、その実現に必要な新たな費用負担の考え方や制度検討の方向性について提言された。

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路は、世界的に見ても過酷な使用状況にある一方、高度成長期に集中的に建設された経緯から高齢化が急速に進んでいる。国土の骨格としての高速道路の機能を将来にわたり維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、維持管理や更新のための財源を地方財政に依存することなく安定的かつ持続的に確保する必要がある。

また、三環状道路をはじめとする首都圏の高速道路は、その整備により交通渋滞を解消し、生産性の向上や観光振興による経済の好循環をもたらすとともに、国際競争力の強化や地方創生の実現にも寄与するなど、その効果は首都圏のみならず広く国全体に及ぶ。さらに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その強靱化が不可欠である。こうした中、ミッシングリンクの解消に向けた道路整備に当たっては、高速道路会社が行う有料道路事業と、地方公共団体が費用の一部を負担する公共事業との合併施行方式が採用されているが、コロナ禍の影響で地方公共団体では財政調整基金の取り崩しが行われるなど、地方財政は極めて厳しい状況にある。

一方、整備が進む首都圏の高速道路網の機能を最大限に発揮させるためには、2015 年に示された「料金の賢い 3 原則」に沿って、一体的で利用しやすい料金体系を確立することも重要である。これまでに、圏央道の料金が引き下げられ、都心の通過利用が減少するなど交通環境の改善に寄与している。また、東京 2020 大会において首都高速道路の料金施策等が実施された結果、夜間への交通シフトが促進されるなど、関係者輸送ルートの手順な交通状況が維持された。

しかし、都心の混雑箇所を外側の環状道路で迂回すると割高になるなど、料金体系の不合理性や分かりにくさは解消されていない。また、例えば関越自動車道、東京外かく環状道路（外環）、首都高速道路を連続利用した場合、利用 1 回当たりの固定額（ターミナルチャージ）がそれぞれで重複して徴収されるなど、都市部特有の割高感や不公平感が存在している。さらに、異なる料金体系の境界などに 29 箇所設置されている本線料金所では、交通の流れが阻害されるため、事故の発生が課題となっている。

さらに、温室効果ガス排出削減に向けた国際的な機運拡大の中、我が国の CO₂ 総排出量の約 16% を占める自動車交通に起因する排出量を削減するためには、ZEV（ゼロエミッションビークル：電気自動車等）の普及は喫緊の課題である。そのため、車両導入時の助成やエネルギー供給インフラの整備支援に加えて、首都高速道路をはじめとした高速道路等の利用に対するインセンティブの付与など、ZEV の継続的な利用に対する支援を普及促進の段階で集中的・時限的に行うことが必要である。既に国においても、カーボンニュートラルの実現を目標に、持続可能な社会に資する高

速道路への変革という観点から、E V車等の取得及び高速道路の利用に対するインセンティブの付与について、普及促進を図る段階とそれ以降の段階に分けて検討することとしている。

については、持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築に向けて、次の事項を要望する。

- 1 高速道路の維持管理・修繕、更新や新設・機能強化に要する財源については、地方財政に依存することがないように、料金徴収期間の延長などにより高速道路利用者が負担することを基本とするなど、世代間の負担の公平性の観点を踏まえつつ、持続可能で社会的に受容される財源確保の枠組みを国の責任において構築すること。
- 2 首都圏三環状道路を構成する圏央道や外環に加え、新東名高速道路や第二東京湾岸道路、新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路、北千葉道路、千葉北西連絡道路、厚木秦野道路などの広域的な道路網を早期に整備し開通させること。また、大規模更新の機会を捉え、高速道路網の充実や機能強化を図るため、首都高速都心環状線新京橋連結路（地下）や晴海線延伸部を早期に事業化すること。
- 3 ETC専用化は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に有効なキャッシュレス化・タッチレス化が促進されるとともに、料金収受などに要するコストの削減などにつながることから、ETCの普及促進策や現金車への対応策を適切に講じながら、ロードマップに沿って着実に取り組むこと。あわせて、圏央道内側の本線料金所の撤去を早期に進めること。また、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討すること。
- 4 交通流動の最適化に向けて、外側の環状道路の迂回利用や高速道路の夜間利用などを促進する料金施策を充実させること。また、混雑状況に応じた機動的な料金の本格導入に先立ち、都心の混雑を避ける迂回利用が割高とならないよう、管理主体や経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定すること。
- 5 ZEVの普及促進期に、その取得・利用が、経済的にもメリットをもたらすよう、高速道路等の利用料金について、ZEVの取得時における割引ポイント付与や、料金減免によるインセンティブ付与など実効性ある取組を、道路整備や維持管理等に影響を及ぼさないよう国の財源措置により機を逸することなく実施すること。あわせて、急速充電施設の更なる拡充などZEVが高速道路を利用しやすい環境を整備すること。

令和4年 月 日

内閣総理大臣	岸田 文雄 様
財務大臣	鈴木 俊一 様

経済産業大臣	萩生田光一	様
国土交通大臣	斉藤 鉄夫	様
環境大臣	山口 壯	様
国土強靱化担当大臣	二之湯 智	様

九都県市首脳会議

座長	埼玉県知事	大野 元裕
	千葉県知事	熊谷 俊人
	東京都知事	小池 百合子
	神奈川県知事	黒岩 祐治
	横浜市 長	山中 竹春
	川崎市 長	福田 紀彦
	千葉市 長	神谷 俊一
	さいたま市長	清水 勇人
	相模原市長	本村 賢太郎

令和4年4月20日(水)

持続可能で利用しやすい 首都圏高速道路網の構築へ



東京都

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築

要望の背景

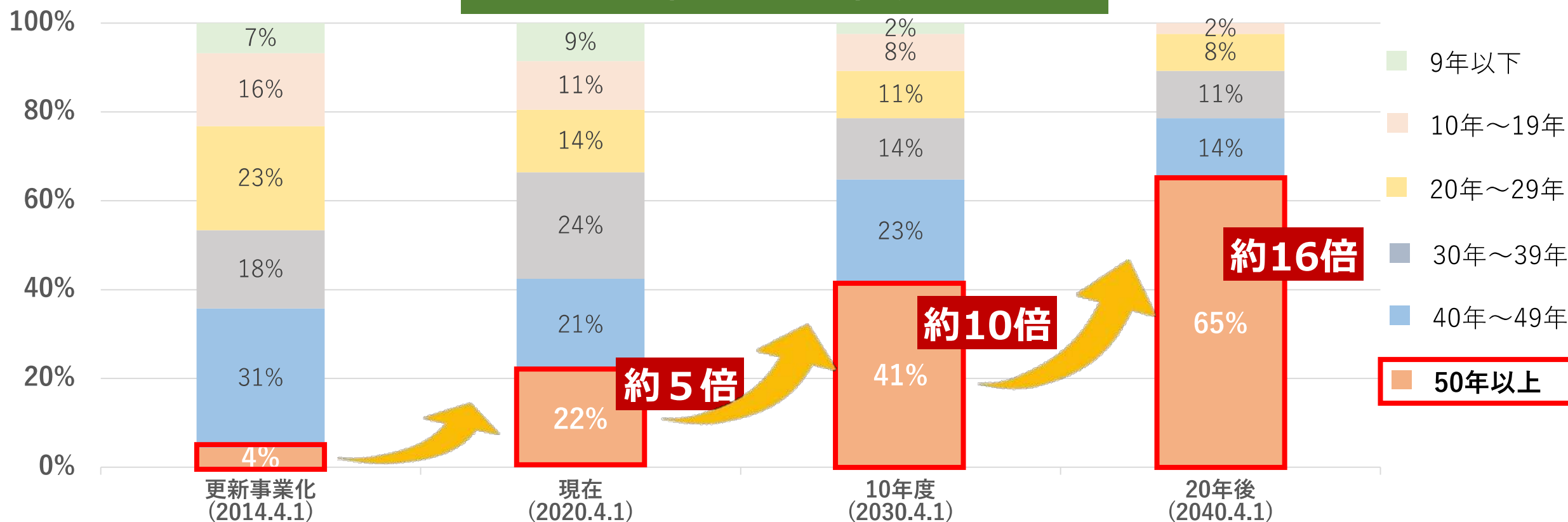
- 首都圏の高速道路網は、人やモノの流れを支えることで、日本経済の活性化、国際競争力の強化に寄与

高速道路の機能を将来にわたり維持・向上する上で重要な視点

- 持続性のある財源確保
- 安全性・利便性の向上
- 環境に配慮した新たな施策

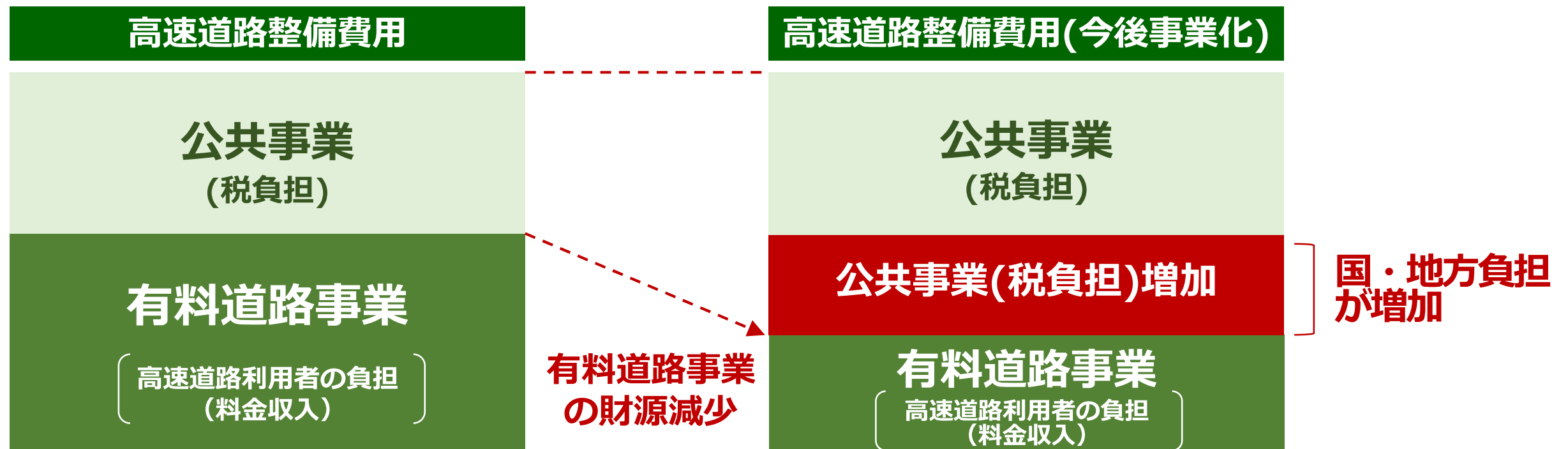
✓ 建設から**50年以上経過する路線が今後急速に増加**

首都高路線の経過年数の構成比



今後増大する維持管理・更新については、料金徴収期間の延長など、国の責任において**財源確保の枠組みを構築**

- ✓ 開通が後年度になればなるほど**地方負担が増大**
 (2050年までに建設債務を返済する必要があるため)



整備財源についても、地方財政に依存しない**財源確保の枠組みを構築**し、首都圏に必要な高速道路網を**早期開通・事業化**

✓ 本線料金所における事故の発生が課題

■ 湾岸浮島本線料金所



撤去前(2011年)

40件発生



撤去後(2013年) **14件**に

**本線料金所の撤去により
事故件数が減少**

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第13回国土幹線道路部会資料

■ 本線料金所の分布(圏央道の内側に29箇所設置)



**E T C 専用化のロードマップに沿った着実な実施
事故の抑制に向けた本線料金所の早期撤去**

要望④

一体的で利用しやすい料金体系の確立①

安全性・利便性

✓ 圏央道の料金引き下げの効果の事例

圏央道
経由

A

同一料金

B 都心
経由

首都圏全体の都心通過交通量

(千台/日)

50

39.1千台

40

29.3千台

30

25%減

20

10

0

2015年度

2019年度

出典：社会資本整備審議会道路分科会第44回国土幹線道路部会資料をもとに都が加工

要望④

一体的で利用しやすい料金体系の確立②

安全性・利便性

✓ 環状道路を迂回すると割高な事例

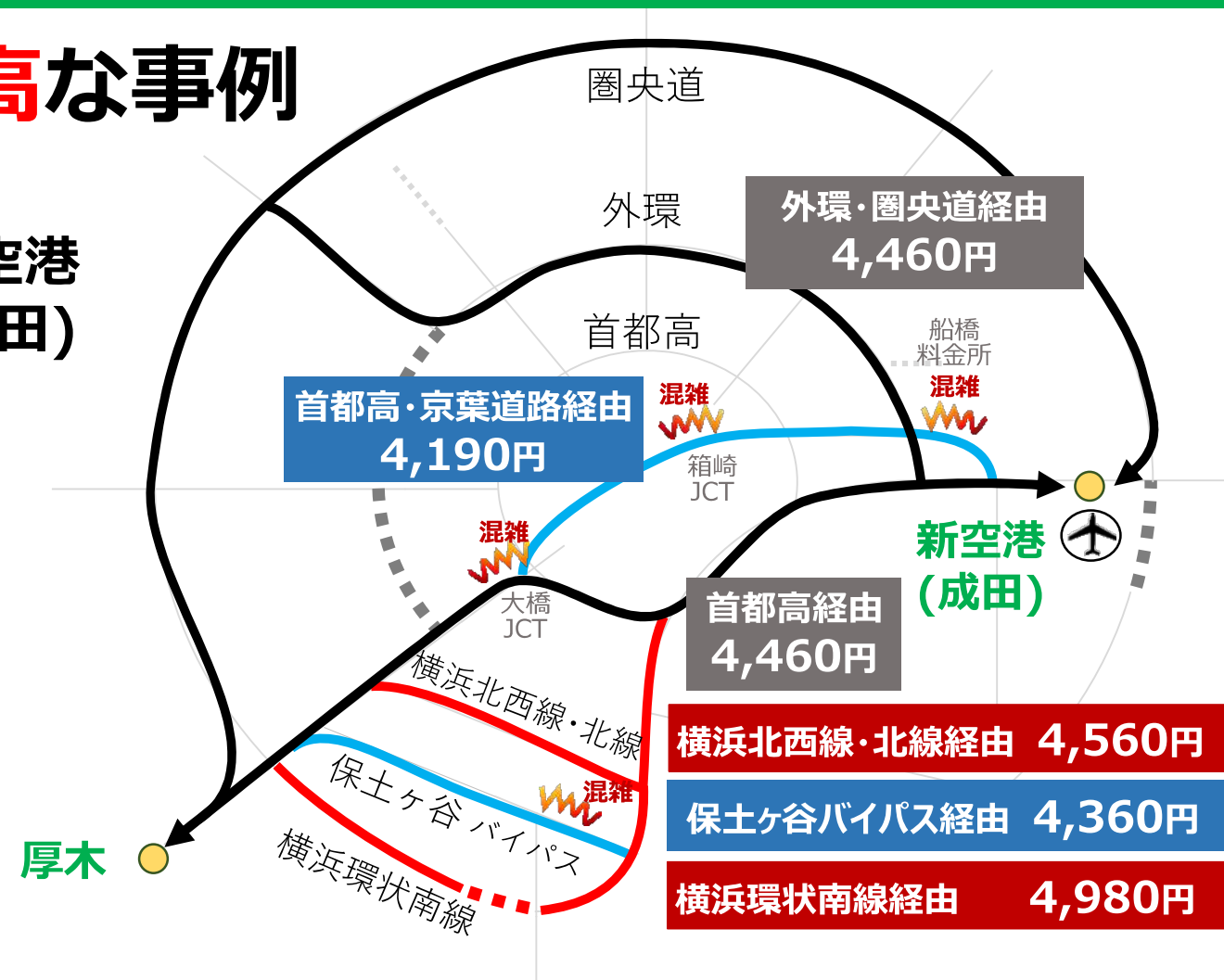
<事例①>

八潮南～浦安



<事例②>

厚木～新空港
(成田)



外側の環状道路の迂回利用等を促進する料金施策の充実
管理主体や経路によらず、最短距離を基本に料金決定

✓ これまでの施策は、車両購入時や充電設備設置時の支援など、
導入時の負担軽減が中心

Z E Vの取得・利用が経済的にもメリットをもたらすよう
更なる施策が必要

高速道路等の利用料金(新たなインセンティブ付与)

首都高速道路をはじめとした高速道路等の利用料金

①ZEV取得時の割引ポイント付与

【参考事例】ETCマイルージサービス：料金支払額に応じポイント付与

②ZEV車両走行に対する料金減免

【参考事例】ETC休日割引・深夜割引：料金30%割引

急速充電器の整備

急速充電

急速充電施設の 更なる拡充

【参考事例】
SA・PAへの設置

👉 ZEV普及促進期における**実効性ある取組**の実施