

第 1 回検討会のまとめ

東京都環境局
環境改善部自動車環境課
令和 8 年 3 月 3 0 日

●自動車環境管理計画書制度（環境確保条例第28条）

- 環境確保条例第28条の規定により、自動車を使用する事業者に、自主的な環境への配慮行動を求め、特定低公害・低燃費車の導入、エコドライブ、自動車使用の合理化等の取組について、計画書及び毎年度の実績報告書の提出を義務付け（※）

環境確保条例：都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号）

| | |
|-------|--|
| 計画期間 | 5年（第5期：令和4年度～令和8年度） |
| 対象 | 30台以上の自動車を使用する都内（島しょを除く）の事業者（特定事業者） R6年度末現在 約1,500者 |
| 報告事項 | 自動車から発生する温室効果ガス及び排出ガスの排出量の削減目標等、エコドライブ及び自動車使用合理化の取組み、特定低公害車・低燃費車の導入の取組みに関する計画事項 ほか |
| 勧告・公表 | 計画書及び報告書の未提出の事業者に期限を定めて提出を勧告。それに従わない場合は公表や科料 |

※ 東京都自動車環境管理指針により、自動車もたらす環境への負荷を低減するために特定事業者が取り組む措置等の内容を定めている。

[内容] 自動車環境管理計画書の作成、特定低公害・低燃費車等の導入、エコドライブや自動車の使用の合理化等、特定事業者が取り組む措置等

● 低公害・低燃費車の導入義務（環境確保条例第35条）

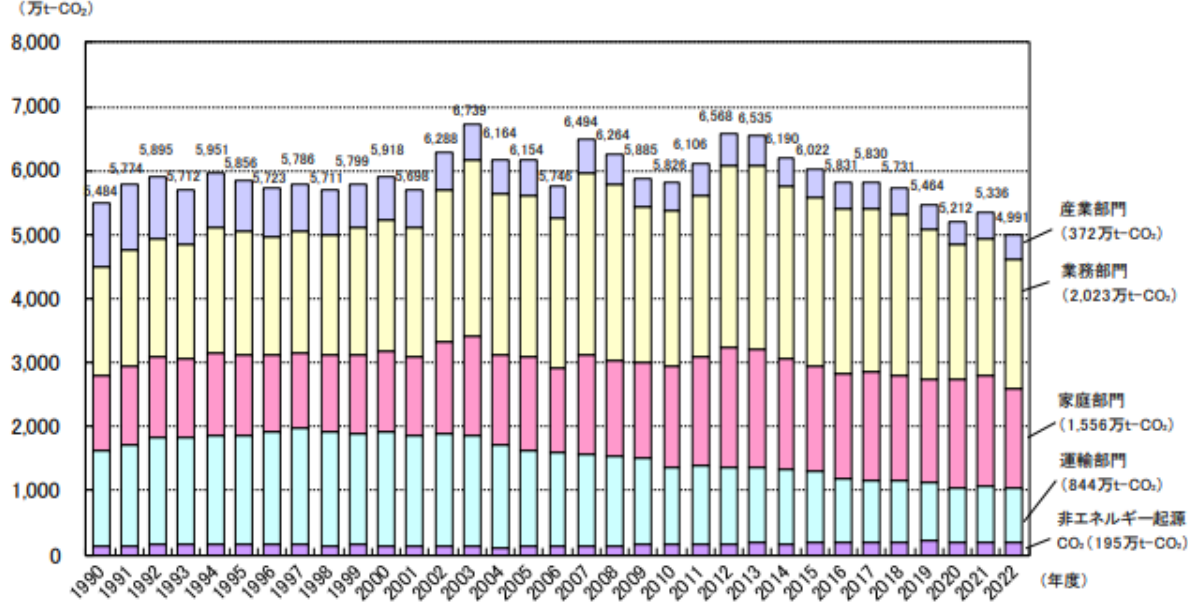
- 条例第35条の規定により、自動車動車がもたらす環境への負荷を低減するため、事業者が使用する全車両数のうち特定低公害・低燃費車について一定割合の導入を義務付け

| | 義務①（特定低公害・低燃費車の導入） | 義務②（乗用車における非ガソリン車の導入） |
|-------|--|--|
| 対 象 | 200台以上の自動車を使用する都内（島しょを除く）の事業者 | |
| 対象車両 | 普通自動車、小型自動車及び軽自動車（二輪車、大型・小型特殊車、被けん引車を除く） | 左記のうち専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの（これを改造した特種用途に供するものを含む） （軽乗用車は除く） |
| 基 準 | ・特定低公害低燃費車であること （都が定める排出ガス基準、及び、燃費基準に合致する自動車） | ・FCV・EVであること。 ・特定低公害低燃費車に該当するPHEV・HVであること （PHEVは都が定める排出ガス基準、HVは都が定める排出ガス基準及び燃費基準適合が要件） |
| 導入義務率 | 全車両数の30% （期限：令和9年3月31日） ※ FCV・EVは3台分、PHEVは2台分に換算 | 乗用車（軽乗用車を除く）の20% （期限：令和9年3月31日） ※ FCV・EV・PHEVは2台分に換算 |
| 勧告・公表 | 低公害・低燃費車の導入を怠り、導入義務率未達成の事業者に対して、必要な措置をとるように勧告。正当な理由なく、それに従わない場合は公表 | |

| 期間 (年度) | 自動車環境管理計画書制度 | 低公害・低燃費導入義務制度 |
|----------------------------------|---|---|
| 第1期 H13～H17 | <ul style="list-style-type: none"> ・制度の開始 ・ディーゼル車規制への対応 ・PMの削減を重視 | <ul style="list-style-type: none"> ・200台以上使用する事業者には低公害車の5%導入義務を規定 |
| 第2期 H18～H22 | <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減の視点を重視 ・PM、NO_xの削減とCO₂削減 | <ul style="list-style-type: none"> ・5%導入義務を5年延長 |
| 第3期 H23～H27 | <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減強化 ・計画・実績報告書の公表、事業者カルテの策定 | <ul style="list-style-type: none"> ・5%導入義務をさらに5年延長 ・対象車両を低公害車から低公害・低燃費車に変更 ・ZEVの導入換算率を設定 |
| 第4期 H28～R3 ※コロナの影響を踏まえ1年延長 | <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減強化を継続 ・事業者カルテ内容の充実化 | <ul style="list-style-type: none"> ・導入義務率を5%から15%に ・対象車両の基準を強化、特定低公害・低燃費車に変更 |
| 第5期 R4～R8 | <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減強化を継続 ・環境管理指針の見直し（エコドライブ・自動車使用合理化の手法の見直し） | <ul style="list-style-type: none"> ・導入義務率を15%から30%に ・非ガソリン車の導入義務率の新設（乗用車に占める割合を20%に設定、ZEV導入促進のため換算率を設定） |

CO₂の削減量の推移

【1990年度から2022年度までの推移】



・都内全体では減少傾向

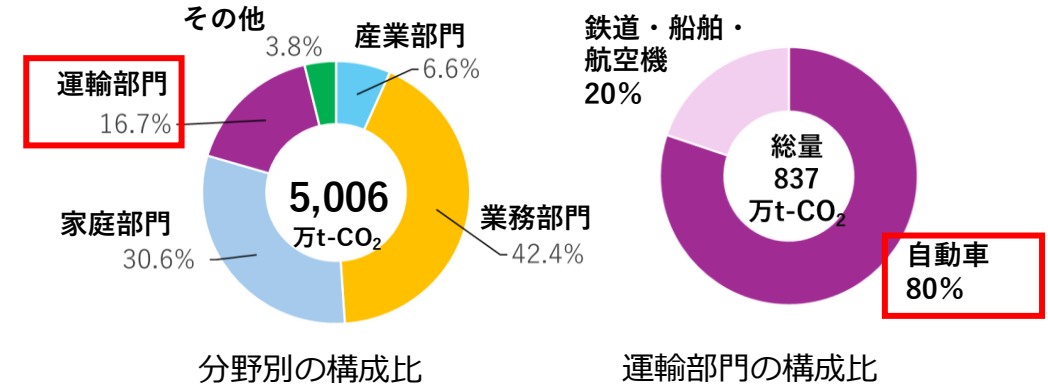
【2023年度速報値】

| 項目 | 2030年目標 | 2023年度 実績 (速報値) |
|----------------------|-----------------|-----------------------------|
| 都内温室効果ガス排出量 (2000年比) | 50%削減 (カーボンハーフ) | 9.9%削減 (前年度比 0.3%増) |
| 産業・業務部門 | 約50%程度削減 | 10.2%削減 (前年度比 2.3%増) |
| 家庭部門 | 約45%程度削減 | 19.3%増加 (前年度比 1.6%減) |
| 運輸部門 | 約65%程度削減 | 52.6%削減 (前年度比 0.8%減) |

出典：東京都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査 (2022年度データ、2023年度速報値)

自動車の影響

自動車からのCO₂排出量は、運輸部門の8割

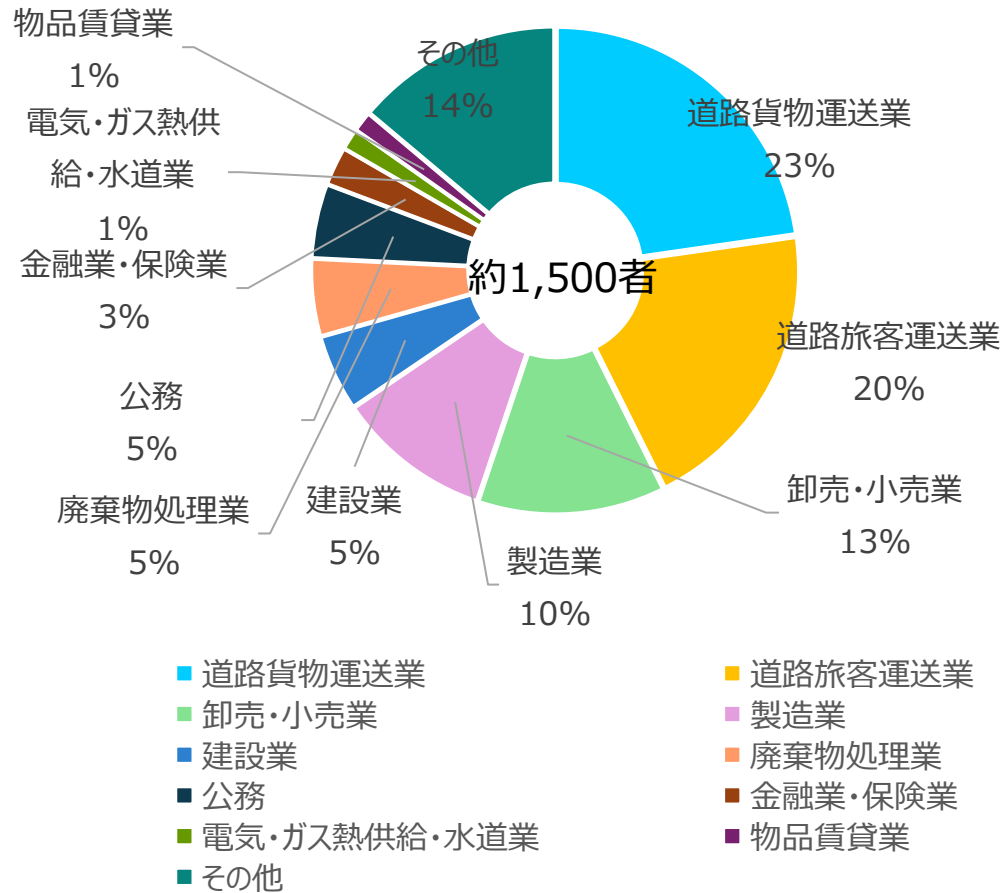


(出典：東京都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査 (2023年度速報値))

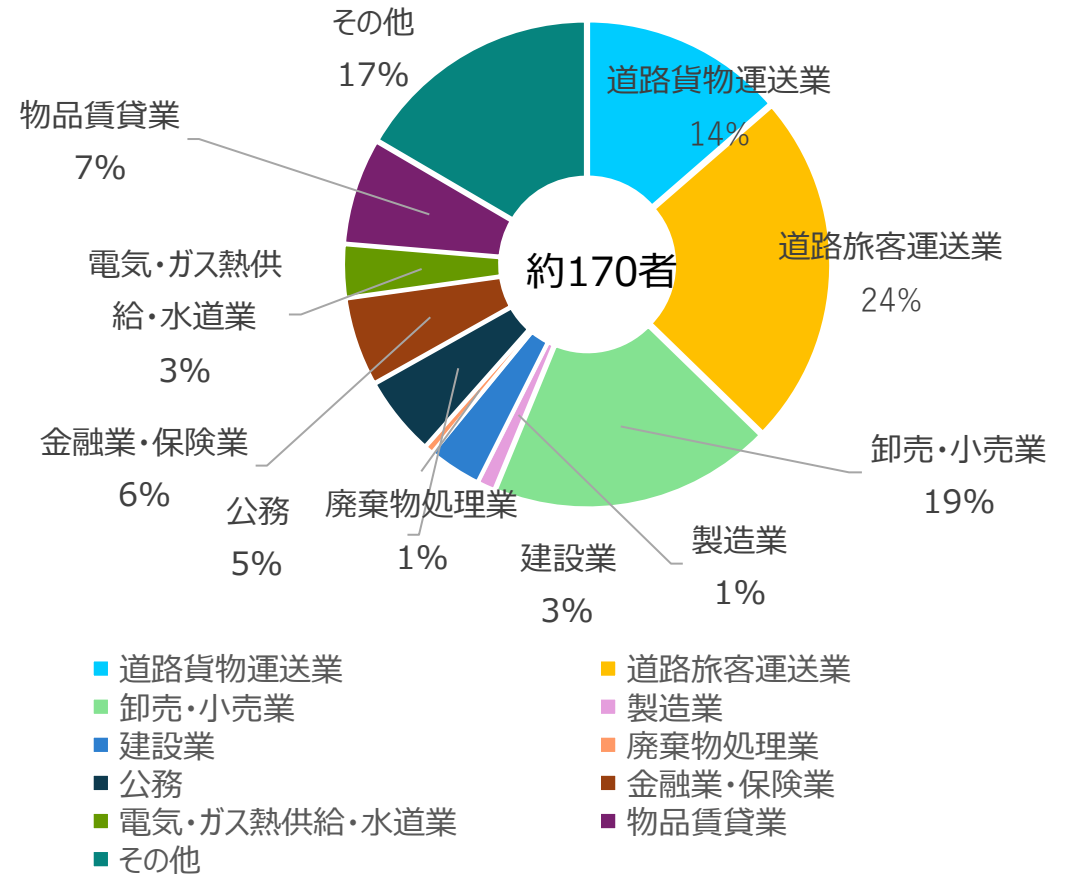
- ◆自動車からのCO₂排出量削減に向けた更なる取組が重要
- ◆大気汚染物質の排出についても、低公害車の導入促進等により引き続き抑制

業種の割合

特定事業者(30台以上)



導入義務事業者(200台以上)

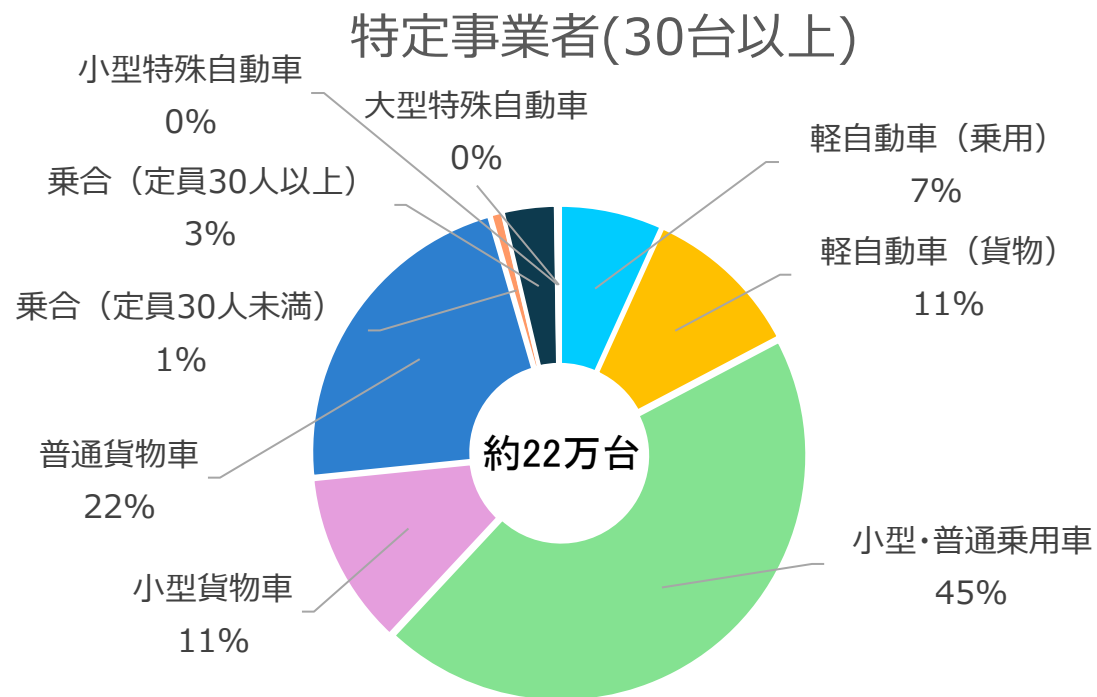


○特定事業者、導入義務対象者ともに、貨物・旅客の道路運送事業者が約4割を占める

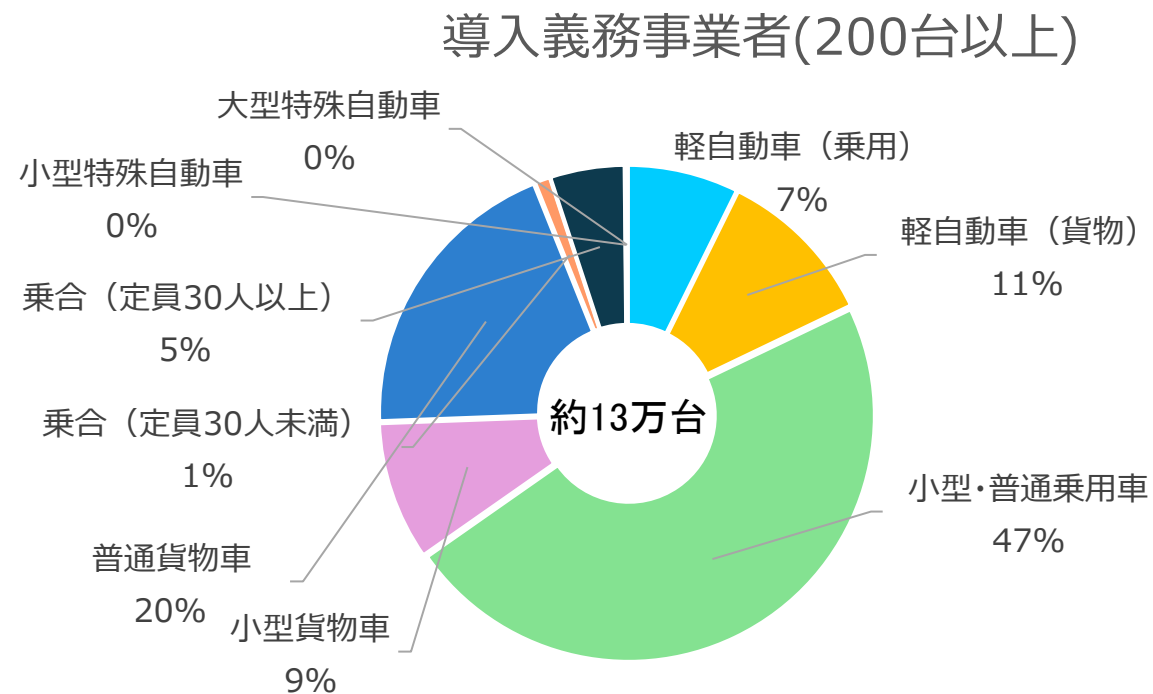
○導入義務対象事業者は、特定事業者に比べ、道路旅客運送事業者、卸売・小売業、物品賃貸業の割合が高く、一方、製造業や廃棄物処理業の割合は低くなっている。

※本制度の計画及び導入義務は、事業者単位。なお、都内に複数の事業所を有する場合は、それらを合算。

保有車種の割合



- 軽自動車 (乗用)
- 小型・普通乗用車
- 普通貨物車
- 乗合 (定員30人以上)
- 大型特殊自動車
- 軽自動車 (貨物)
- 小型貨物車
- 乗合 (定員30人未満)
- 小型特殊自動車



- 軽自動車 (乗用)
- 小型・普通乗用車
- 普通貨物車
- 乗合 (定員30人以上)
- 大型特殊自動車
- 軽自動車 (貨物)
- 小型貨物車
- 乗合 (定員30人未満)
- 小型特殊自動車

○特定事業者(30台以上)と導入義務対象事業者(200台以上)における車構成割合に大きな差は見られない

低公害・低燃費車の導入義務制度

☆特定低公害・低燃費車の要件見直し

- ・最新の燃費基準及び市販車の性能等を踏まえ、要件を見直し
- ・軽自動車に係る要件の設定（区分の新設）

☆導入義務率及び換算率の見直し

- ・車の販売状況や、事業者の導入状況を勘案し、導入義務率を検討
- ・ZEVについて、導入難易度や誘導効果を検証し、必要に応じて換算率を見直し

自動車環境管理計画書制度

☆計画書・報告書の作成・提出に係る負担感の軽減

- ・事業者サイトの改修によるQOSの向上
- ・報告書提出期限の後ろ倒し（5月末⇒6月末へ）

☆モチベーションを付与することで事業者の自主的取組を促進

- ・ステークホルダーから評価される仕組みを構築
- ・事業者に対する更なる削減手法の提案
- ・取組事例の効果的な共有
- ・各事業者に対し、自主的削減目標の目安を個別に提示

第1回検討会での導入義務制度に関する主なご意見

第1回検討会（令和7年12月5日開催）での主なご意見

○軽自動車の区分を新設することについては、軽自動車は、**燃費や排出ガスの基準を達成するのは難しい**という状況にある。**軽自動車の新しい区分**を設けることに関しては**合理的な根拠がある**。

メーカーヒアリングによる**技術動向も勘案しながら検討**してほしい

○導入義務制度について、**燃料（合成燃料やエタノールなど）もカーボンニュートラルな燃料が出てくるが**、計画期間5年続けて同一の評価ということであれば良い。市場導入状況を考えると、現状では議論しにくい

第1回検討会での自動車環境管理計画書制度に関する主なご意見

第1回検討会（令和7年12月5日開催）での主なご意見

- 事業者の報告書作成の負担軽減に向けて、グリーン経営認証制度の**報告書との二重入力の改善**を図ってほしい
- 報告書作成事務について**DX化を促進するような方向**にもって行っていただきたい
- 入力容易化**が制度参加の促進につながる。画像認識を活用したメータの読み取りなど、デジタル技術を活用した入力簡素化を提案。ただし、精度の課題もある
- 自動車使用合理化の手法について**アップデート**をしてほしい
- ヨーロッパでは**移動自体を削減**。削減できない場合は自動車以外のモビリティを使用するという考え方。海外では、**アクティブモビリティ（動力を使用しないもの）を推奨**
- 再配達削減の物流の効率化、ライトワンマイルの輸送の効率化**が環境負荷低減に重要
- ラストワンマイルでの**二輪・三輪EV活用など、多様なモビリティ導入**が必要