

第 1 回及び第 2 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 5 月 14 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）

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

現行要件の課題

●省エネ法等の最新基準への適合

・現行の排出ガス性能・燃費性能の基準は、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）の最新基準やエコカー減税を踏まえたものとなっていない。

⇒現行基準（※）では、車両種別によっては市販車の多くが特定低公害・低燃費車に該当
※第4期（H28～R3年度）にH27年当時のエコカー減税要件を考慮し設定

●車両種別特有の事情を考慮

・軽自動車は、基準に合致する市販車がEVのみに限定
・乗合車（バス）等は貨物車（トラック）と比較し、基準に合致する市販車のラインナップが限定的

●PHEVの排出ガス基準の取扱い

・PHEVはEVとHVとの両方の側面があるが、現行要件ではEVの側面は考慮せず、排出ガス基準をHVと同様に設定
⇒PHEVの電池性能向上による航続距離の伸びを考慮する必要
・国の排出ガス試験方法が変更された結果、基準合致車がモデルチェンジにより非合致となる車種も発生
⇒ZEVであるにもかかわらず達成率に計上できないケースが増加

要件見直しの基本的考え方

●省エネ法等を反映

・省エネ法の最新基準を踏まえたエコカー減税要件をベースに検討
・直近の市販車情報（新車登録車検証情報・国交省公表資料）からトップランナーを分析し基準を設定

車種区分	R8年度エコカー減税要件					
	排出ガス基準	燃費基準達成度				
		国基準	免税	75%減税	50%減税	25%減税
乗用車	H30年規制	R12年度基準	105%	100%	95%	80%
軽乗用車	50%低減		105%	100%	95%	80%
軽量車	貨物車	R4年度基準	115%	110%	105%	100%
	乗合車	R12年度基準	75%	70%	65%	—
中量車	貨物車	R4年度基準	105%	100%	95%	—
	乗合車	R12年度基準	75%	70%	65%	—
重量車	貨物車	R7年度基準	105%	—	100%	—
	乗合車	適合	R7年度基準	105%	—	100%

●軽自動車、乗合車（バス）区分を新設

・普通乗用車や貨物車とは別に、軽乗用車や乗合車（バス）に求める排出ガス・燃費性能基準を個別に設定

●PHEV排出ガス基準撤廃

・都内利用では、EVモード走行が可能となってきていることがうかがえるため、PHEVはEVと同様に扱い、排出ガス基準は撤廃

- 排出ガス基準：エコカー減税要件を横引き
- 燃費基準：エコカー減税要件をベースに市販車におけるトップランナーを考慮して設定
- 軽乗用車、乗合車（バス）区分を新設

【乗用車、軽量車、中量車：ガソリン車要件、重量車：ディーゼル車要件抜粋】

現行			改正案		
車種区分	排出ガス基準	燃費基準	車種区分	排出ガス基準	燃費基準
乗用車	H17年基準75%低減 又はH30年基準75%低減	R2年度基準120%達成	乗用車	H30年基準50%低減	R12年度基準100%達成
			軽乗用車	H30年基準50%低減	R12年基準85%達成
軽量車 (貨物車・乗合車)	H17年基準75%低減 又はH30年基準75%低減	H27年度基準125%達成	軽量車	(貨物車)	H30年基準50%低減 R4年度基準100%達成
				(乗合車)	H30年基準50%低減 R12年度基準75%達成
中量車 (貨物車・乗合車)	H17年基準75%低減 又はH30年基準75%低減 H17年基準50%低減 又はH30年基準50%低減	H27年度基準110%達成 H27年度基準115%達成	中量車	(貨物車)	H30年基準50%低減 R4年度基準100%達成
				(乗合車)	H30年基準50%低減 R12年度基準75%達成
重量車 (貨物車・乗合車)	H28年規制適合 又は NOx0.63g/kWh以下、 PM0.007g/kWh以下 (JE05)	H27年度基準110%達成 又はR7年度年基準90%達成 (GVW3.5~7.5t) H27年度基準105%達成又は R7年度基準90%達成 (GVW7.5t超)	重量車	(貨物車)	H28年規制適合 R7年度基準105%達成
				(乗合車)	H28年規制適合 R7年基準100%達成

● PHEV排出ガス基準撤廃

※乗用車、軽量車、中量車のディーゼル車要件等は別途検討

PHEV	区分	排出ガス基準	燃費基準	排出ガス基準	燃費基準
乗用車		平成17年基準排出ガス75%低減 又は平成30年基準排出ガス75% 低減	無し	無し	無し
乗合車・貨物車	軽量車・中量車		無し	無し	無し
	重量車	NOx0.63g/kWh以下・ PM0.007g/kWh以下	無し	無し	無し

換算率について

現在、特定低公害・低燃費車及び乗用車における非ガソリン車（※1）の導入率算定にあたっては、ZEV（※2）の導入難易度及び誘導効果を鑑み、右表のとおり換算率が設定されている。

※1 本制度における非ガソリン車：EV、FCV、PHEV及びHVのうち特定低公害・低燃費車に該当するもの

※2 ZEV：EV、FCV及びPHEV

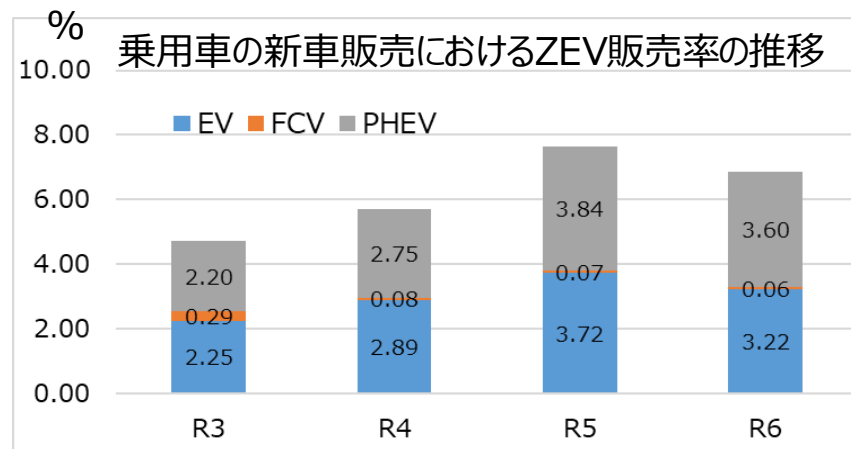
（現行換算率）

	特定低公害・低燃費車の導入義務	乗用車における非ガソリン車の導入義務
EV及びFCV	3	2
PHEV	2	2
その他の該当車	1	1

換算率見直しの考え方

【ZEV新車販売割合の推移（導入難易度の変化）】

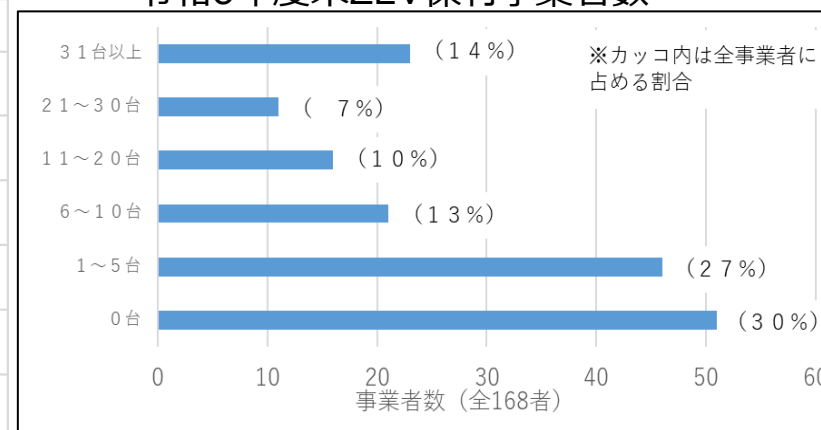
- ・令和6年度時点で都内の乗用車の新車販売におけるZEV販売率は10%未満（6.9%）
- ・前回検討時（令和3年度時点）の4.7%から増加しているものの依然として導入のハードルは高いと思われる。



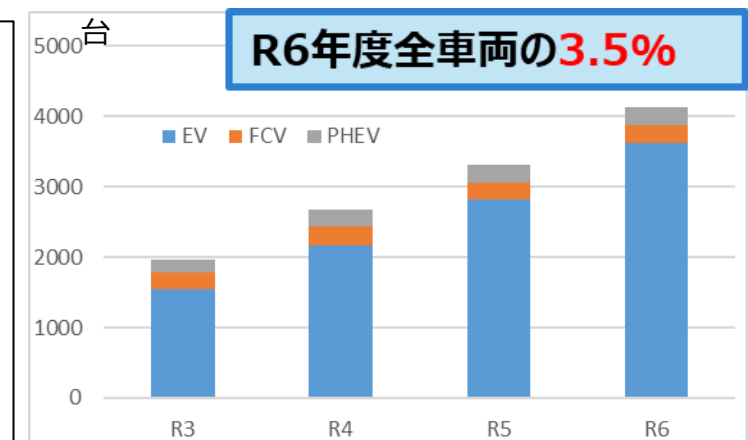
【導入義務対象者におけるZEV保有割合の推移（誘導効果の検証）】

- ・導入義務制度対象者においては、ZEVの保有台数が増加しており、また、対象事業者の7割が既にEVを1台以上導入しており、一定の誘導効果があるものと考えられる。

令和6年度末ZEV保有事業者数



導入義務対象者におけるZEV保有台数の推移



【次期の方向性】換算率は据え置きとし、本制度においてもZEVの普及を引き続き促進する。

目的

特定低公害・低燃費車の導入及び乗用車における非ガソリン車の導入を促進することで、対象事業者における自動車からのCO2排出量の更なる削減を目指す。

考え方

導入義務率を据え置いた場合に特定低公害・低燃費車及び乗用車における非ガソリン車の導入が進まない事業者（下位2割程度を想定）の底上げを図るため、現状分析の上、達成可能な引き上げ幅を検討

手法

- ・**現在の導入義務率を据え置いた場合の車両更新シミュレーションを行い、各事業者の導入率推移を予測し**、導入率下位2割程度の事業者を抽出→これら2割の事業者についてヒアリングや実績報告書データにより詳細を分析
- ・乗用車について、新車販売における非ガソリン車の割合増加をシミュレーション上で勘案

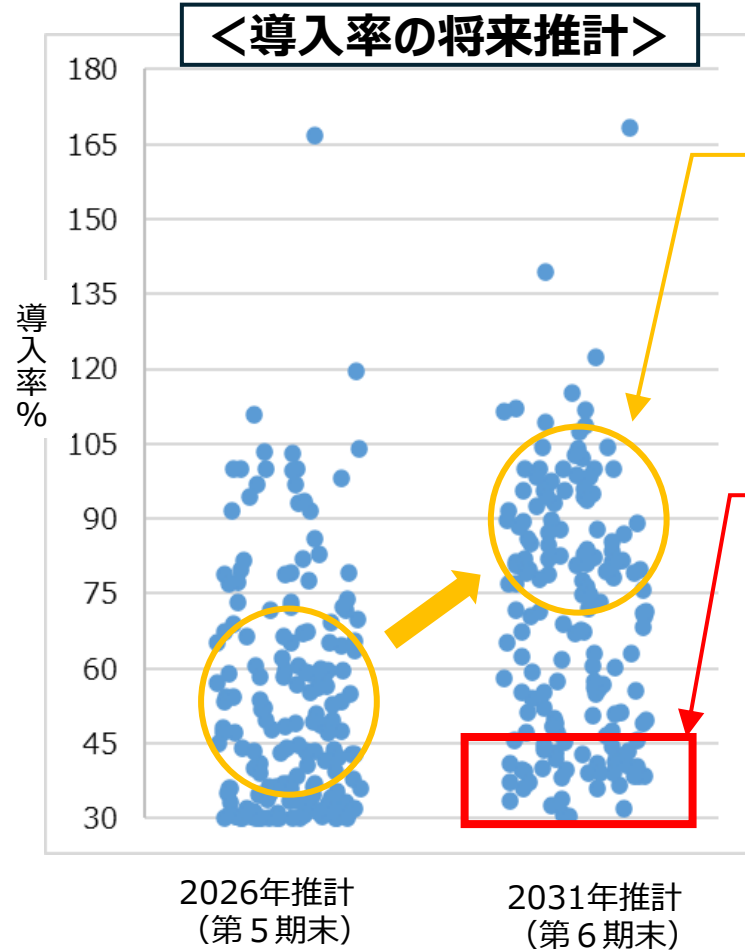
（参考）導入義務率の推移

導入義務率の推移及び現時点での達成状況は以下のとおり

	第1期 H13-H17	第2期 H18-H22	第3期 H23-H27	第4期 H28-R3	第5期 R4-R8
特定低公害・低燃費車	5% (低公害車)		5%	15%	30%
乗用車における非ガソリン車	義務なし				20%

令和6年度（第5期3年目）末時点で 義務未済の導入率の事業者
33.1%
14.8%

引上げ幅については、現行基準30%を継続した場合の導入率推移をシミュレーションした上で、下位2割程度の個別事情も勘案の上、検討



＜シミュレーション＞

- ・導入義務率を30%に据え置いた場合（現行義務率継続）で分析
- ・一定程度は特定低公害・低燃費車への買替えが進むと想定
- ・一方、下位層の事業者の買替え促進に向けては、導入義務率の引上げを検討する必要あり



＜検討＞

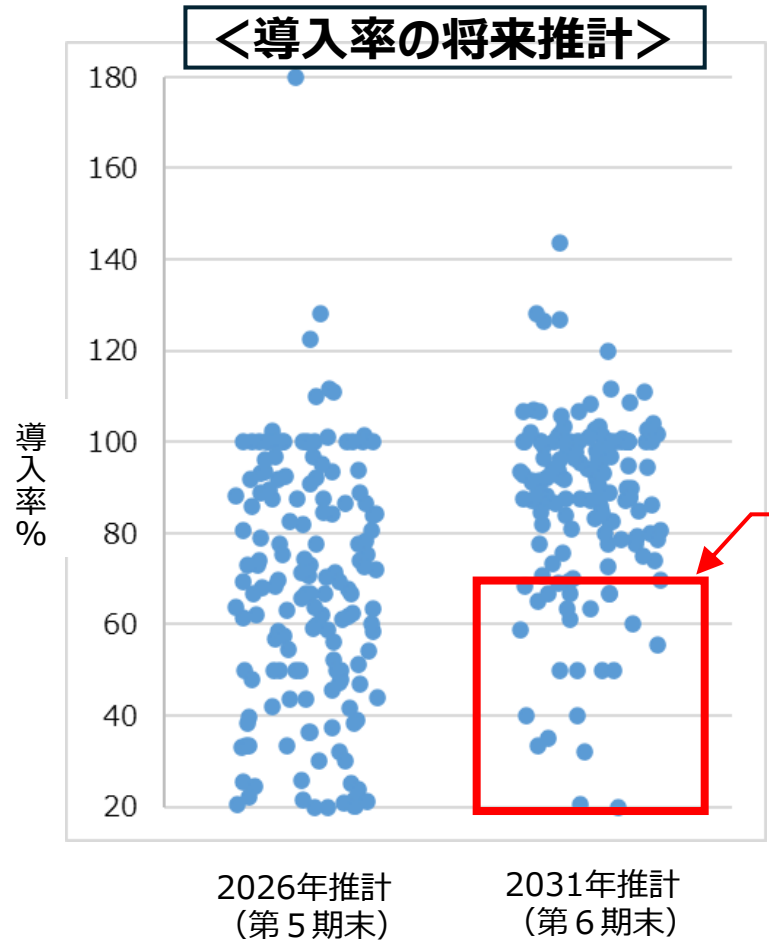
- ・下位2割程度の事業者（約30者）について、ヒアリングや実績報告書データから各事業者の車種構成や車両更新頻度等を考慮して分析
 - ・以下3パターンの引き上げ可能性について検討
（※現行義務率の30%から5%ずつ上げたラインで達成可能性を検討）
- 導入率 ① 35%以上
② 40%以上
③ 45%以上



＜検討結果＞

- ①35%②40%：基準の見直しにより合致車が増加するため、達成可能なケースが多い。
- ③45%：車両更新スパンが長いことや、基準合致車が限定的であることにより、達成困難なケースがある。

引上げ幅については、現行基準20%を継続した場合の導入率推移をシミュレーションした上で、下位2割程度の個別事情も勘案の上、検討



＜シミュレーション＞

- ・導入義務率を20%に据え置いた場合（現行義務率継続）で分析
- ・乗用車の新車販売における非ガソリン車の割合を都の政策目標2030年100%で条件設定していることなどにより、全体的に導入率向上幅が大きくなっている。
- ・一方、下位層の事業者の買替え促進に向けては、導入義務率の引上げを検討する必要あり

＜検討＞

- ・下位2割程度の事業者（約30者）について、ヒアリングや実績報告書データから各事業者の車種構成や車両更新頻度等を考慮して分析
- ・以下4パターンの引き上げ可能性について検討
（※現行義務率の20%から10%ずつ上げたラインで達成可能性を検討）

導入率 ① 30%以上
② 40%以上
③ 50%以上
④ 60%以上

＜検討結果＞

①30%②40%③50%④60%：車両更新スパンが長いことを考慮しても、50%までは導入可能なケースが多い。

【対応案1】 計画書及び実績報告書作成の負担感軽減のための見直し

- 計画書及び実績報告書作成の事業者負担軽減に向けて様式を見直し
 - ・記述式からチェック式に変更し、記載量を削減
 - ・類似の制度（グリーン経営認証制度）との共通化（取組項目名、内容等）を検討
 - ➡グリーン経営認証と本制度との報告内容及び様式を比較し、共通化を図り、負担感を軽減

【対応案2】 計画書及び実績報告書作成の入力画面改修

- 入力作業における負担感の軽減に向けた入力画面の改修

画面改修のポイント

- ・ユーザー目線に立ったナビゲート
- ・サイト内に必要な情報を集約

現状

提出物一覧

事業者番号	022019991	事業者名	テスト
所在地	東京都新宿区西新宿2-8-1テスト		
環境管理者名	東京 太郎	所属	総務部
(担当者名)	東京 花子	(所属)	テスト
お知らせ用Eメール名称	個人用	(連絡先)	0300000000(67-595)
		パスワード再発行用Eメール名称	個人用

	各提出物のダウンロード(受信)	提出用実績報告書ダウンロード(受信)	実績報告書のアップロード
計画書			
実績報告書	2022年度		
	2023年度		
	2024年度		
	2025年度		
	2026年度		

メッセージ | ファイル管理

事業者宛メッセージ

メッセージ

添付ファイル: ORG_KEIKAKU2016_ver.4.5.6(2021年台).xlsx

・手続きの導線整理が不十分
→ファイルの送信ミス、問い合わせが多発

**改修後
イメージ**

手順内容に応じた分かりやすい
ナビゲートボタンを新設

- 計画書の提出・変更
- 実績報告書の提出
- 所在地、メールアドレス等の変更

チャットやお知らせは引き続き
トップ画面に

チャット欄・お知らせ欄

問い合わせ先

チャットボットによる
ナビゲーションも実施

チャットボット

ご質問にチャットボットが
お答えします。

【対応案3】 計画書及び実績報告書作成の支援ツールの作成の検討

- 車両ごとの登録番号、型式、走行距離、燃料使用量等の報告様式について、作成支援ツール作成を検討

燃費管理データの報告様式への移行作業を支援するツール

作成支援ツール

< 事業者の燃費管理データ >

燃費管理表 

日付	走行距離	給油量	単価	燃費

< 計画書制度の報告様式 >

4 車両ごとの現況

サンプル

整理番号	増減区分	営業所番号	ナンバープレート			初度登録年月	自動車種別	型式	車両総重量(kg)	燃料種類	後付け装置		年間走行距離(km)	年間燃料給油量(L, Nm3, kWh, kg)	排出係数			燃費等	排出量			達成状況	燃費基準	車両区分	その他	特定低公害車区分	非ガソリン車区
			使用の本	分類番号	文字						指定番号	NOx PM 低減			PM 低減	Nox	PM		CO ₂	NOx (kg)	PM (kg)						
1	減車	1	練馬	302	す	17		1795	ガソリン			5985	775	0.013	0.000	2.32	7.72	0.1	0.0	1.8							
2	減車	1	練馬	800	せ	14		50W	2335	ガソリン		3269	293	0.025	0.000	2.32	11.16	0.1	0.0	0.7							
3		1	練馬	800	せ	35		16K	3225	ガソリン		417	130	0.070	0.000	2.32	3.21	0.0	0.0	0.3							
4		1	多摩	800	そ	45		16K	3225	ガソリン		378	164	0.070	0.000	2.32	2.30	0.0	0.0	0.4							
5		1	練馬	800	せ	43		16K	3275	ガソリン		575	149	0.070	0.000	2.32	3.86	0.0	0.0	0.3							
6	増車	1	練馬	302	ぬ	36		54	2195	プラグインハイブリッド		588	78	0.006	0.000	2.32	7.54	0.0	0.0	0.2				○	○		
7	増車	1	練馬	302	ぬ	8		1	2495	プラグインハイブリッド		601	80	0.013	0.000	2.32	7.51	0.0	0.0	0.2							
8		2	練馬	330	と	67		2	1805	プラグインハイブリッド		10664	424	0.013	0.000	2.32	25.15	0.1	0.0	1.0				○	○		
9		2	練馬	330	て	67		2	1805	プラグインハイブリッド		18895	637	0.013	0.000	2.32	29.66	0.2	0.0	1.5				○	○		
10		2	練馬	331	ち	28		0W	2615	ハイブリッド(ガソリン)		12364	1017	0.006	0.000	2.32	12.16	0.1	0.0	2.4				○	○		
11		2	練馬	330	に	67		2	1805	プラグインハイブリッド		18374	690	0.006	0.000	2.32	26.63	0.1	0.0	1.6				○	○		
12		2	練馬	330	な	53		0	2225	燃料電池(圧縮水素)		14487	121	0.000	0.000	0.00	119.73	0.0	0.0	0.0				○	○		
13		2	練馬	330	ち	53		0	2225	燃料電池(圧縮水素)		21139	176	0.000	0.000	0.00	120.11	0.0	0.0	0.0				○	○		
14	増車	3	多摩	344	ろ	5		1	1795	電気		1552	241	0.000	0.000	0.00	6.44	0.0	0.0	0.0				○	○		
15		2	練馬	330	て	53		0	2225	燃料電池(圧縮水素)		11897	99	0.000	0.000	0.00	120.17	0.0	0.0	0.0				○	○		
15		2	練馬	330	そ	53		0	2225	燃料電池(圧縮水素)		14299	119	0.000	0.000	0.00	120.16	0.0	0.0	0.0				○	○		
16		2	練馬	530	ぬ	17		1	2155	ハイブリッド(ガソリン)		2067	163	0.006	0.000	2.32	12.68	0.0	0.0	0.4				○	○		

【対応案4】公表サイトにおける事業者検索機能（進んで取組を実践している事業者が評価される仕組みづくり）

- 公表サイトにおいて、進んで取組を実践している特定事業者を抽出できるように検索機能を改修

改修のポイント

- ・サイトにアクセスするだけで、ステークホルダーにとって有意義な情報を得ることができる
- ・多様なニーズに応じた検索ができる

・現在は計画書及び報告書のみ
の公表
・検索項目は事業者名、所在地、業種、保有台数及び計画書提出年度のみ

・検索項目は事業者名、所在地、業種、保有台数及び計画書提出年度のみ

追加

削減状況が優秀な事業者の公表イメージ

東京都環境局
自動車環境管理計画書制度
計画書および実績報告書の公表
最終更新日：2025.03.14

検索

事業者名	<input type="text"/>
所在地（市区町村）	未選択
業種	未選択
使用台数	<input type="text"/> 台 ~ <input type="text"/> 台
計画書提出年度	2022年度 ~ 2026年度

PickUp!!
CO₂削減量が優秀な事業者

事業者A 1,200t-CO ₂	事業者B 950t-CO ₂	事業者C 800t-CO ₂
--------------------------------	------------------------------	------------------------------

もっと見る

＜検索項目の追加＞（想定）

- ・ZEVの導入台数
- ・取組に係るキーワード
- ・CO₂等の削減状況
- ・ISOやグリーン経営認証等の取得事業者

充実化

自動車使用合理化の手法をアップデート

自動車使用合理化における取組メニューについて、最新の動向や技術をもとに実効性の高い取組等を追加

見直しに当たっての視点	計画事項（分類）	取組内容
【車両の使用の効率化】 宅配便の再配達による環境負荷の低減	車両の有効活用の促進（小口貨物の配送（宅配便等）における再配達の削減）	・ライフスタイルに合わせた配達場所（置き配、オープン型宅配ボックス、コンビニ等での受取）指定サービスの実施
【物流の効率化】 発荷主・着荷主事業者として、物流事業者と連携・協同した取組み	荷待ち・荷役時間の削減	・予約システムの導入、パレットやかご台車等を活用した荷役時間の削減、パレット等の資機材の規格の標準化、出荷前準備の徹底
	多頻度小口配送の改善	・納品頻度の見直し、共同配送の推進、緊急出荷や時間指定の削減（物流事業者の配送計画への協力）
【新たな技術の活用】 運行管理、動態管理、自動運転等システム導入	情報化の推進	・車両動態管理システム導入による、走行ルート最適化・積載率の向上、危険運転検知による事故防止、自動日報作成による事務作業負担の軽減 ・A I 配送による配送ルート最適化
【輸送・移動手段の変化】 ラストワンマイルの電動化等	モーダルシフトの推進	・ラストワンマイル配送の電動化（E Vバイク、小型E V、自動走行モビリティ等の活用）
【その他】 Z E Vへの転換	車両の有効活用の促進（Z E Vの積極的な使用）	・環境性の優れたZ E V（燃料電池車、電気自動車及びプラグインハイブリッド車）の積極的な導入及び使用

低公害・低燃費車導入義務制度に関する主な検討会委員意見（第1・2回）

第1回検討会（令和7年12月5日開催）での主なご意見

<特定低公害・低燃費車の該当要件に関して>

- 軽自動車の区分新設について、軽自動車は燃費や排出ガスの基準達成が難しい状況にあり、軽自動車の区分を新設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2回検討会（令和8年3月30日開催）

<特定低公害・低燃費車の該当要件に関して>

- コスト等の観点から軽乗用車の燃費改善が難しい点は理解しているが、実際の市販状況を基に新しい基準を設定しているのであれば、事務局案の2030年度燃費基準85%達成で問題ない。
- 中量車や軽乗用車等に関しては、燃費改善が難しい車種ではあるが、燃費目標の基準年度である2030年度までには要件を充足する車種が増えて選択できるようになれば良い。軽自動車以外の車種で軽自動車を上回る燃費の車がどんどん出てきていることもあるので、引き続き、メーカーとして努力をしていただきたい。
- タクシー業界でも軽自動車をタクシーとして認める形で調整が進んでいるため、次期計画期間中に軽自動車のタクシーが導入される可能性もある。今回の改正で、タクシー業界においてEV以外でも環境性能の高い車の導入が進むと良い。

第2回検討会（令和8年3月30日開催）

<特定低公害・低燃費車の該当要件に関して>（続き）

- 中量乗合車の基準について「将来的に排出ガス性能が向上した車両が販売される可能性を考慮」とある。今後、当該基準を満たした車両が市場に出てきた際には、対象事業者に導入に向けた働きかけをしていく必要があると考える。
- PHEVの環境性能評価（どこまで環境に良い自動車なのか）については、今回の基準見直しに当たり、根拠が整理されている（ユーティリティファクターに基づき、国産メーカーの市販車について検証）ということで了解。PHEVのバッテリー容量が年々上がってきていることを考慮すると、今回の改正は理解できる。

<導入義務率に関して>

- シミュレーションの考え方における車両更新頻度について、乗用車の4年は短く、旅客事業者の9年は長すぎる気がしたが、対象事業者の実績に基づくものということであれば、了解。

第1回検討会（令和7年12月5日開催）での主なご意見

<事業者の負担軽減に関して>

- 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化を促進する方向でお願いしたい。
- 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を可能とするなど、デジタル技術を活用した入力簡素化を提案したい。ただし、精度の課題もある。

<自動車使用合理化に関して>

- 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

第2回検討会（令和8年3月30日開催）

<事業者の負担軽減に関して>

- 入力ミス時のエラー表示については、事業者の再入力の負担を考慮し、都側のチェックの負担が現状として大きくないことを前提に、エラー制御を柔軟にするなど可能な範囲で検討してほしい。
- スマホやタブレットで感覚的に入力できるようになると良い。入力文字が小さくならない様な配慮も必要
- 事業者の負担軽減に向けて、報告様式について車両の並び順の変換や加工をやすくするなど些細な工夫を積み重ねていくことが重要
- 個別車両ごとの燃費（走行距離と燃料使用量）は、燃費管理等における重要なデータである。
事業者の費用対効果という観点では、都が実施している事業者カルテのように、これらのデータを活用して各事業者に対して業界内での位置付けや改善点などのフィードバックを行うことは重要