

これまでの検討会のまとめ

東京都環境局
環境改善部自動車環境課
令和8年8月25日

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E V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

⇒Z E V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	H28年規制	105%	—	100%	—
	乗合車	適合	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、E Vモード走行が可能となってきた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

特定低公害・低燃費車の該当要件（排出ガス・燃費の性能基準）

第2回検討会資料 再掲

●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	H27年度基準110%達成	中量車	(貨物車) H30年基準50%低減	R4年度基準100%達成
	H17年基準50%低減 又はH30年基準50%低減	H27年度基準115%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年度基準95%達成 (GVW3.5～7.5t)	重量車	(貨物車) H28年規制適合	R7年度基準105%達成
		H27年度基準105%達成又は R7年度基準90%達成 (GVW7.5t超)		(乗合車) H28年規制適合	R7年度基準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	No x 0.63g/ k Wh以下・ PM0.007g/ k Wh以下	無し	無し	無し

換算率の検討

換算率について	(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
	PHEV	2
	その他の該当車	1

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換算率を設定

※1 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

換算率見直しの背景
- 中東情勢の緊迫化に伴い原油価格が急騰し、ガソリン・軽油・LPG価格等が上昇 ➡こうした状況を契機に、電気自動車等への導入を検討する事業者の取組を後押しするため、換算率の見直しを検討

換算率見直しの考え方

【安定的な経済活動確保の観点】

・ガソリンや、ディーゼルといった燃料と比べ、原油価格の高騰による影響を受け難い電気自動車等について、安定的な経済活動の確保の観点から導入を促進

【環境性能やレジリエンス機能の観点】

・より環境性能が高く、レジリエンス機能に優れた電気自動車等の普及を更に後押しするため、換算率を見直し

➡乗用車における非ガソリン車の導入率算定時の換算率を見直し

現行 1台を2台 ➡ 見直し案 1台を3台

(見直し後換算率)

	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	3
PHEV	2	2
その他の該当車	1	1

義務率検討の流れ

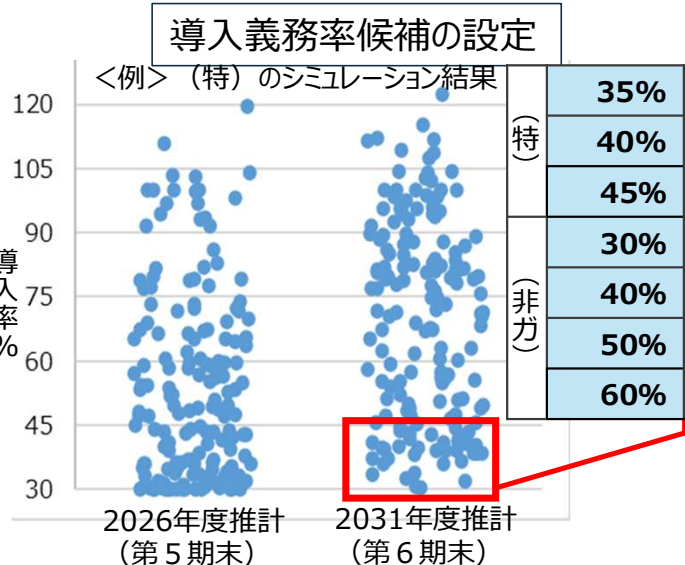
第3回検討会資料
再掲

全体傾向の把握

①全体シミュレーション 第2回検討会

義務対象者全体 (特) 168者 (非ガ) 157者
車両更新をシミュレートし、導入率を推計

- <条件 (全事業者共通)>
- ・車両更新頻度…実績ベース (全事業者平均)
 - ・車両選択の条件…市場における販売動向等を踏まえて車種ごとに設定



下位2割程度抽出
・現行基準では合致車が少ない
・ZEV導入が進んでいない

個別事業者の分析による義務率の検討

②概要分析 第2回検討会

①の下位2割程度 (特) 35者 (非ガ) 26者
個別に車種・車両タイプ構成を分析
→ **主要な車種・車両タイプ**について更新頻度等を分析

- <条件 (事業者ごと個別に設定)>
- ・車両更新頻度…実績ベース (個別に設定)
 - ・車両選択の条件…同じ燃料種別の特定低公害・低燃費車に更新 (例: ガソリン車→ガソリン車)

導入義務率案の検討

	義務率候補	達成可能(者)	達成困難(者)
(特)	35%	35	0
	40%	35	0
	45%	22	13
(非ガ)	30%	26	0
	40%	26	0
	50%	26	0
	60%	13	13

詳細分析

詳細分析

※表記の説明 (特) : 特定低公害・低燃費車 (非ガ) : 乗用車における非ガソリン車

③詳細分析 第3回検討会【今回】

②のうち一定の導入率未達となった事業者 (特) 13者 (非ガ) 13者

全車種・全車両タイプについて更新頻度、型式等の詳細を分析
→ **ZEV導入可能性も検討**

- <条件 (事業者ごと個別に設定)>
- ・車両更新頻度…②と同様
 - ・車両選択の条件…②と併せ、同じ燃料種別で合致車がない場合は**ZEVの導入可能性**も考慮

導入義務率案の設定

	義務率候補	達成可能(者)	達成困難(者)	義務率案 (特) 40% (非ガ) 50%
(特)	35%	35	0	
	40%	35	0	
	45%	27	8	
(非ガ)	30%	26	0	
	40%	26	0	
	50%	26	0	
	60%	18	8	

課題

・報告書の作成に対する負担感が先行

- ・ユーザーレビューにおいては、報告に係る手間に対する不満が多く見受けられる一方、肯定的な意見はほとんど見られず、負担感が先行している。
- ・定量的な効果測定のため、個別の車両情報や、給油量、走行距離といった、最も手間のかかる項目については、削減は不可能であり、抜本的な解決は困難⇒**手間（コスト）に見合ったリターンの必要性**

対応

・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
- ・提出様式の見直し（エラーチェック機能や転記補助ツールの追加など）
- ・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
 - 削減状況が優秀な事業者を掲示(公表)する機能の追加、検索機能の充実化等
- ・取組事例の効果的な共有
- ・事業者に対する更なる削減手法の提案（自動車環境管理指針の見直し）
- ・各事業者に対し、自主的削減目標の目安を個別に提示

公表サイトの改修
による対応を検討

自動車環境管理指針の見直し

自動車環境管理指針の目的

- ・特定事業者が、自動車もたらす環境への負荷を低減するために取り組む措置等の内容を定める。
- ・特定低公害・低燃費車の導入の他、日常的に取り組むエコドライブや使用方法の改善等を促す自動車の使用の合理化について明示

内容（抜粋）

8 エコドライブの取組

- ・ 二酸化炭素、粒子状物質及び窒素酸化物の排出削減
- ・ 計画的な燃料使用量の抑制
- ・ 自動車走行距離及び燃料使用量の定量的な把握

9 自動車の使用の合理化の取組

- ・ 業種及び業態に応じた、二酸化炭素、粒子状物質及び窒素酸化物の排出削減
- ・ 計画的な自動車走行距離及び燃料使用量を抑制

※具体的手法は別表にて記載

（例）エコドライブに関する教育・訓練の実施、アイドリング・ストップ装置搭載車の導入、共同輸配送の促進（配送等業務の共同化） など

社会環境の変化を踏まえてエコドライブ手法・自動車使用合理化の手法をアップデート

文献や自動車メーカー等へのヒアリングにより、最近の具体的な取組事例や効果的な手法を収集

【内容（例）】

- ・情報化・DXの進展（動態管理システム、プラットフォームによるアプリの活用等）
- ・輸送機器等の新技術の普及状況（自動運転等）
- ・物流の2024年問題（労働時間規制）によるドライバー不足や輸送力の低下、物流コスト高騰
- ・働き方の変化（テレワーク、オンライン会議の普及等）による自動車使用への影響

自動車環境管理計画書制度に関する主なご意見（第3回）①

第3回検討会（令和8年5月14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>

- 軽乗用車の燃費基準85%達成の要件について、現時点で軽乗用車の85%達成車は多くないが、燃費基準の達成年次である2030年が含まれていることもあり、民間の努力を期待したいところ。このことを踏まえ、85%達成という要件は妥当と思われる。また、その他の車種区分、乗用車、貨物車等の要件についても妥当と思われる。

<乗用車における非ガソリン車の換算率に関して>

- 乗用車において、更新スパンが非常に長い事例が多くあり、EV及びFCVを1台を2台換算から3台換算とする見直しは、車両の買い替えを促進し、非ガソリン車への転換を後押しするインセンティブとして有効。

<導入義務率に関して>

- 詳細なシミュレーションにおいて多様な側面から分析され、実績ベースで対応が難しい人たちがいるということを踏まえており、できることと目指すべき姿というのを調和させていくという意味でも、導入義務率の設定案は妥当。
- 今後、同様な義務率改正を検討する際にも、その時々の方々の事業者の方々の実態を調べながら検討していただきたい。
- 実際に買換えスパンが長く、また、特定低公害・低燃費車が選べる車種が少ないというのはどういう車種なのかについて教えてほしい。

自動車環境管理計画書制度に関する主なご意見（第3回）②

第3回検討会（令和8年5月14日開催）での主なご意見

<自動車環境管理計画書制度に関して>

- 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、技術をもとに実効性の高い取組を追加することで、長距離輸送における自動運転トラックの導入はどうか。
- 自動運転トラックはまだ商用化されておらず、現時点で、第6期中は難しい面がある。検討してほしい。

<パブリックコメントに関して>

- パブコメの実施について、意見を頂戴することは大事であるが、こういうことをやるという周知のきっかけとしても大事である。

<制度改正に関して>

- 東京都として2030年度を目指した独自のCO₂低減対策目標がある。その中で、この制度の取組がどのような位置付けになるか、シミュレーションになると思うが、低燃費車への代替がCO₂の削減にどの程度貢献しているか推定可能であれば示してほしい。運輸部門以外の家庭や業務、産業などエネルギー転換があるので、その中で動機づけになるのか確認できるとよい。
- 今後、制度上簡単には対応できない事業者の方々も参加しやすいような制度設計や分かりやすい周知・働きかけについて、引き続きご検討いただきたい。
- 制度が改まるので、できるだけ対象事業者に対して丁寧な説明と理解を深めるような取組をお願いしたい。