

(1) 「低公害・低燃費車の導入義務制度」 の見直しについて

東京都環境局
環境改善部自動車環境課
令和8年3月30日

① 特定低公害・低燃費車の該当要件について

課題1 市場の販売状況や現在の車の環境性能向上に応じた特定低公害・低燃費車の指定

課題1-1 最新のトップランナー基準への対応

●省エネ法によるトップランナー基準の更新

- ・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）に基づき設定されているトップランナー基準は、3～10年を目途に更新。
- ・現在の最新の基準における目標年度は右表のとおり。

●本制度における燃費基準

- ・特定低公害・低燃費車の指定にあたって、省エネ法によるものとして基準を参照。
- ・現行では、最新の基準を参照していない。

◆最新のトップランナー基準への対応が必要

車種区分		最新の基準における目標年度	現在の燃費要件
乗用車		2030年度	2020目標 +20%達成
バス・トラック等	軽量車	2022年度	2015目標 +25%達成
	中量車	2022年度	2015目標 +10%or15%達成
	重量車	2025年度	2015目標 +10%達成（3.5～7.5t） +5%達成（7.5t～）

課題1 市場の販売状況や現在の車の環境性能向上に応じた特定低公害・低燃費車の指定

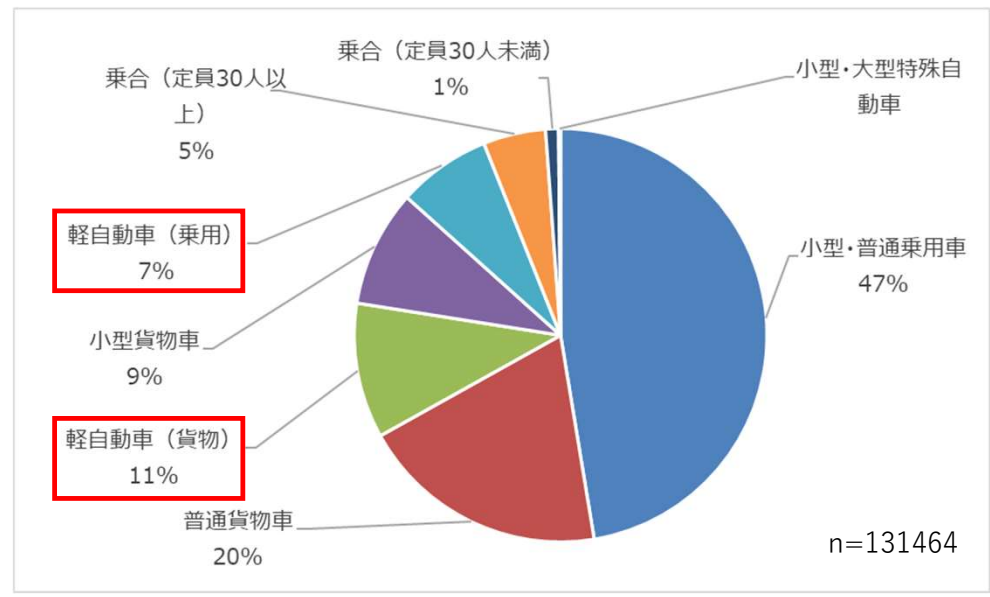
課題1-2 軽自動車に係る対応

● **EV以外の特定低公害・低燃費車が市場にない**
 ・軽自動車は導入義務対象事業者の保有する車両のうち18%を占めているが、市場で**新車販売されている特定低公害・低燃費車はEV以外にない**。そのため、EV以外の軽自動車の中では、環境性能が高い車両への買い替えを誘導できていない。

● **非互換性**
 経済面（車体価格や税金）及び使用感（狭い道での走行に長けている等）において、軽自動車以外と明確に区分されるため、軽自動車以外への乗り換えが困難。

◆ **軽自動車の要件の再検討が必要**

導入義務対象事業者の保有する車両の車種構成（令和6年度）



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）

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	H30年規制	R4年度基準	115%	110%	105%	100%
	乗合車	50%低減	R12年度基準	75%	70%	65%	—
中量車	貨物車	H30年規制	R4年度基準	105%	100%	95%	—
	乗合車	50%低減	R12年度基準	75%	70%	65%	—
重量車	貨物車	H28年規制	R7年度基準	105%	—	100%	—
	乗合車	適合	R7年度基準	105%	—	100%	—

●軽乗用車、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）

- **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	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	
	又はH30年基準75%低減		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	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
	又はH30年基準75%低減			(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	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
	又はH30年基準75%低減			(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	重量車	(貨物車)	H28年規制適合	R7年度基準105%達成
		又はR7年度基準95%達成 (GVW3.5~7.5t)		(乗合車)	H28年規制適合	R7年度基準100%達成
		H27年度基準105%達成又は R7年度基準90%達成 (GVW7.5t超)				

● 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	無し	無し	無し
乗合車・貨物車	軽量車・中量車	又は平成30年基準排出ガス75%低減	無し	無し	無し
	重量車	Nox 0.63g/kWh以下・ PM0.007g/kWh以下	無し	無し	無し

特定低公害・低燃費車の基準検証（乗用車）

検証の考え方

- **省エネ法に基づく最新の燃費基準（令和12年度燃費基準）を踏まえた見直し**
- 主に以下を踏まえた分析を基に、基準改正案を設定
 - ① 令和12年度燃費基準を踏まえた**エコカー減税対象要件**
 - ② **直近の新車登録車（市販車）データを活用した分析**
- その他、メーカーヒアリングや今後の市販車の性能向上も考慮

① 現行基準・エコカー減税（ガソリン車の場合）

○ 特定低公害・低燃費車指定基準（現行）

区分	排出ガス	燃費
乗用車	平成17年基準排出ガス75%以上低減 又は平成30年基準排出ガス75%以上低減	令和2年度燃費基準 120%達成以上

【排出ガス】

- ・平成27年当時、エコカー減税要件とされていた平成17年基準排出ガス75%低減を基に設定
- ・平成30年規制が開始された際に、75%低減を要件と設定

【燃費】

- ・省エネ法の令和2年度燃費基準をベースに設定
- ・軽乗用車も、排出ガス・燃費共に同一要件

○ 国のエコカー減税改正案における措置基準

（令和8年5月1日施行予定）

区分	排出ガス	燃費				
		基準	免税	75%減税	50%減税	25%減税
乗用車	平成30年基準 排出ガス 50%低減	令和12年度 燃費基準	105%	100%	95%	80%

② 新車登録車の分析

○ 令和7年1月～3月の都内新車登録情報（車検証データ）を基に、都内で使用されている乗用車の排出ガス基準及び燃費基準の合致車両の状況を分析

○ 分析にあたっての基本的な考え方

【排出ガス基準】

- ・ **国の最新規制である平成30年排出ガス規制をベースに低減度を検討**

【燃費基準】

- ・ **省エネ法に基づく令和12年度燃費基準の達成状況を踏まえ検討**

特定低公害・低燃費車の基準検証（乗用車）

基準検討

①排出ガス基準

- ・ **エコカー減税**における排出ガス基準は**平成30年基準排出ガス50%低減**
- ・ 現行基準の平成30年基準排出ガス75%低減では、**今後燃費向上が達成した車両の多くが基準非該当**となるおそれあり

②令和12年燃費基準への対応

- ・ 新たな令和12年度燃費基準の策定に伴い、各自動車メーカーは基準達成に向け、更なる燃費向上を図る必要がある。

①②を踏まえ検証

排出ガス基準 平成30年基準排出ガス50%低減(エコカー減税要件)
 燃費基準 令和12年度燃費基準100%達成 (エコカー減税・75%減税要件)

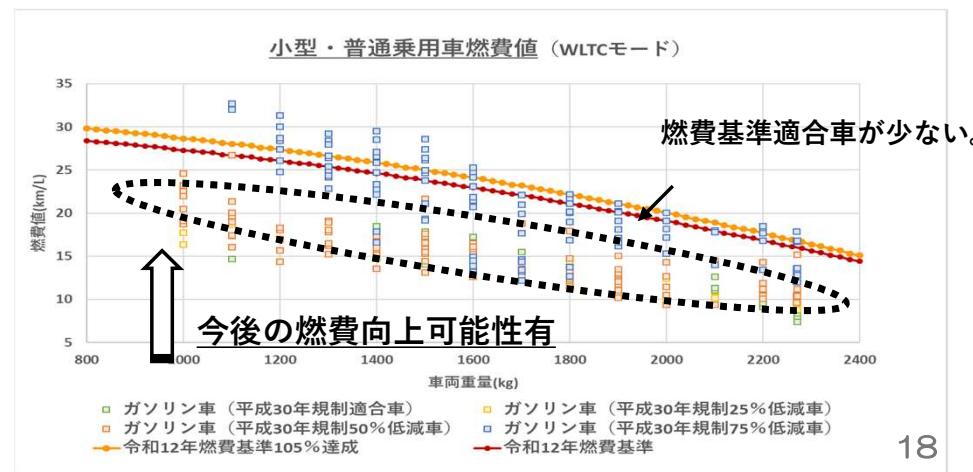
⇒現時点で該当車は少ないが(右図)、今後の販売促進を目指し、当該水準を満たす車両が販売されることが見込まれる。



「平成30年基準排出ガス50%以上低減」
 「令和12年度燃費基準100%以上達成」を改正案と設定

乗用車（2025年1月～3月） ※該当率5%未満の重量区分を着色

車両重量(kg)	台数	H30規制50% R12基準100% 達成
~1080	1442	0.00%
1081~1195	3929	33.72%
1196~1310	7903	60.28%
1311~1420	6907	62.81%
1421~1530	4688	43.64%
1531~1650	4351	4.92%
1651~1760	6690	31.20%
1761~1870	4141	28.81%
1871~1990	4764	16.39%
1991~2100	5146	6.98%
2101~2270	3819	41.08%
2271~	3332	10.89%
合計	57112	33.34%



特定低公害・低燃費車の要件見直し（軽乗用車）

現状

○軽乗用車は、現時点で基準合致市販車がEV以外は無い状況
⇒軽乗用車の区分を新設し、新たな基準案を設定

○直近の市販車の状況

現行基準「平成30年基準排出ガス75%低減」を達成している車両は、いずれも燃費値が低く、ほとんどが令和12年度燃費基準80%達成を下回る。

※軽自動車税 環境性能割 非課税基準:令和12年度燃費基準80%

現状を踏まえ検討

排出ガス基準 平成30年基準排出ガス50%低減(エコカー減税)
燃費基準 令和12年度燃費基準85%達成

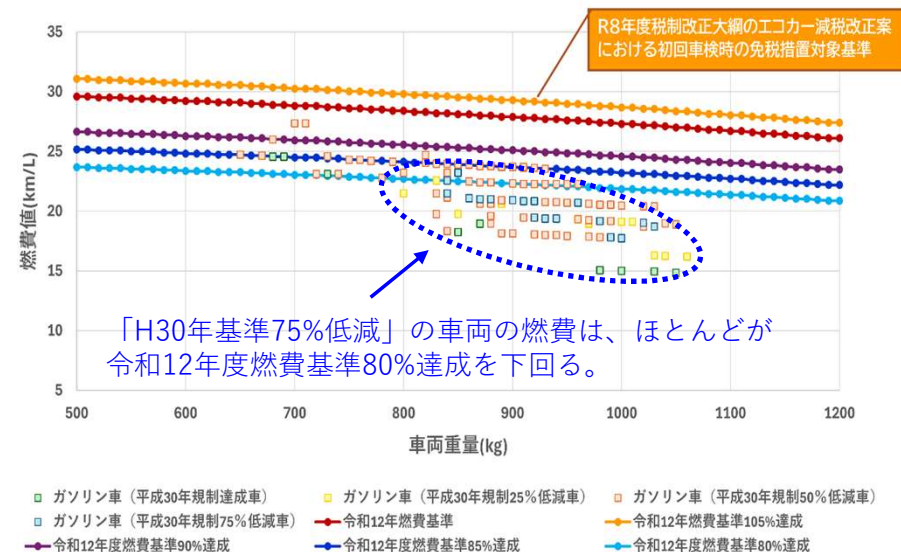
⇒幅広い該当車両の確保が可能

一方で、燃費基準を令和12年度燃費基準80%達成とした場合は、軽い重量帯でほとんどの車両が合致



「平成30年基準排出ガス50%以上低減」
「令和12年度燃費基準85%以上達成」を改正案と設定

軽乗用車燃費値 (WLTCモード)



燃費基準達成状況分析(軽乗用車)

車両重量(kg)	台数	H30規制50%低減 R7基準80%達成	H30規制50%低減 R7基準85%達成	H30規制50%低減 R7基準90%達成	H30規制50%低減 R7基準100%達成
~700	1059	80.93%	80.93%	14.73%	0.00%
701~800	287	95.82%	87.80%	24.74%	0.00%
801~900	3262	68.95%	33.54%	0.00%	0.00%
901~1000	4392	8.31%	3.26%	0.00%	0.00%
1001~	1032	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
合計	10032	37.34%	23.39%	2.26%	0.00%

特定低公害・低燃費車の基準検証（軽量車・中量車）

検証の考え方

○**省エネ法に基づく最新の燃費基準（貨物：令和4年度、乗合：令和12年度燃費基準）を踏まえた見直し**

○主に以下を踏まえた分析や業界団体ヒアリングでの意見を基に、基準改正案を設定

①省エネ法に基づく最新燃費基準を踏まえたエコカー減税対象要件 ②直近の新車登録車（市販車）データを活用した分析

①現行基準・エコカー減税（3.5t以下のバス・トラック）

○特定低公害・低燃費車指定基準（現行）

区分	排出ガス	燃費
軽量車 (軽貨物車を含む)	平成17年基準排出ガス75%以上低減又は平成30年基準排出ガス75%以上低減	平成27年度燃費基準125%以上達成
中量車	平成17年基準排出ガス75%以上低減又は平成30年基準排出ガス75%以上低減	平成27年度燃費基準110%以上達成
	平成17年基準排出ガス50%以上低減又は平成30年基準排出ガス50%以上低減	平成27年度燃費基準115%以上達成

○国のエコカー減税改正案における措置基準

(令和8年5月1日施行予定)

区分	排出ガス	燃費				
		基準	免税	75%減税	50%減税	25%減税
貨物 2.5t以下	平成30年基準 排出ガス 50%低減	令和4年度 燃費基準	115%	110%	105%	100%
貨物 2.5t超～3.5t以下			105%	100%	95%	—
乗合		令和12年度 燃費基準	75%	70%	65%	—

②新車登録車の分析

○国土交通省が公表している「自動車の燃費性能に関する公表」（令和8年1月5日時点）を基に、現行市販車の排出ガス基準及び燃費基準の適合車両の状況について、車両型式ごとに分析

○分析にあたっての基本的な考え方

【排出ガス基準】

・国の最新規制である平成30年排出ガス規制をベースに低減度を検討

【燃費基準】

・省エネ法に基づく燃費基準（貨物：令和4年度、乗合：令和12年度）の達成状況を踏まえ検討

特定低公害・低燃費車の要件見直し（軽量車（貨物））

基準検討

【排出ガス基準】

- ・ 現行基準である「平成30年基準排出ガス75%低減」は該当なし
- ・ エコカー減税における排出ガス基準である「平成30年基準排出ガス50%低減」に該当するのは、車両重量856kg~1,080kgのバン・ワゴンタイプのみ
- ・ 車両重量855kg以下の重量区分の車両や軽トラックは全て「平成30年排出ガス規制適合車」に該当

【燃費基準】

- ・ エコカー減税の免税基準（令和4年度燃費基準115%達成）は該当なし。
- ・ エコカー減税における25%減税基準である「平成30年基準排出ガス50%低減」かつ「令和4年度燃費基準100%達成」を基準とした場合、全体の約25%が該当

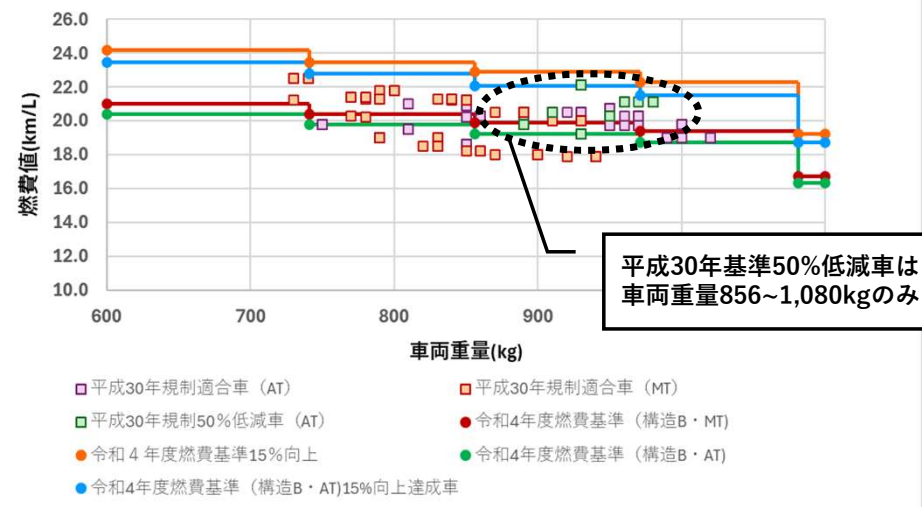
【対応整理】

排出ガス基準 平成30年基準排出ガス50%低減(エコカー減税)
 燃費基準 令和4年度燃費基準100%達成（エコカー減税
 ・ 25%減税）

⇒現行市販車において該当車両の確保が可能

「平成30年基準排出ガス50%以上低減」かつ
 「令和4年度燃費基準100%以上達成」を改正案と設定

軽貨物車・構造B燃費値（ディーゼル以外・JC08）



令和4年度燃費基準達成状況分析（軽貨物）

車両重量(kg)	台数	H30規制50%減	H30規制50%減	H30規制50%減
		R4基準100%達成	R4基準105%達成	R4基準110%達成
~855	47	0.00%	0.00%	0.00%
856~970	66	39.39%	24.24%	7.58%
971~	15	40.00%	26.67%	26.67%
合計	128	25.00%	15.63%	7.03%

特定低公害・低燃費車の要件見直し（中量車（貨物））

基準検討

【排出ガス基準】

- ・ 現行基準である「平成30年基準排出ガス75%低減車」は該当なし
- ・ エコカー減税における排出ガス基準である「平成30年基準排出ガス50%低減車」に該当するのは、ガソリン車かつ車両重量1,400kg以下のバン・ワゴンタイプのみ。それ以外の車両（例：ディーゼル車や車両総重量1,400kg超のガソリン車）は全て「H30年排出ガス規制適合車」に該当

【燃費基準】

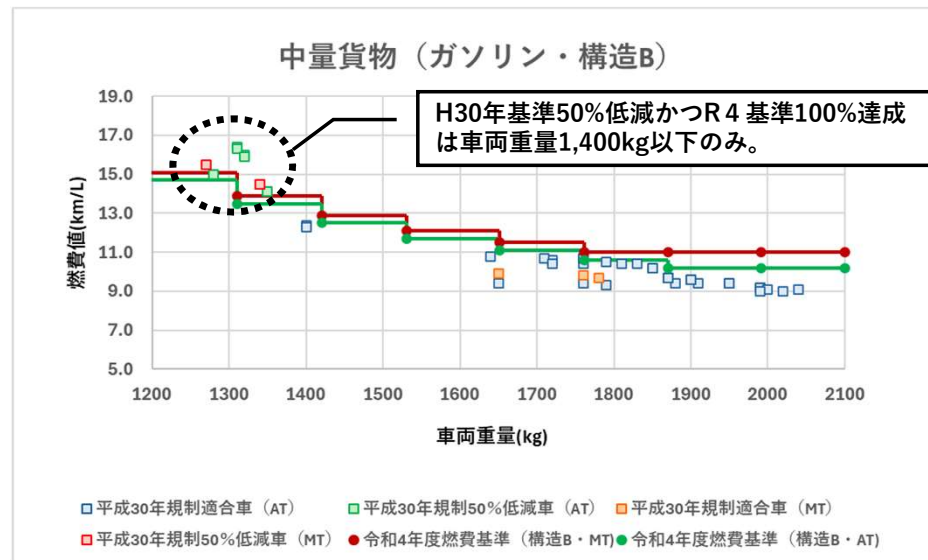
- ・ エコカー減税の免税基準（令和4年度燃費基準115%）達成は2型式のみ
- ・ エコカー減税の75%減税基準である「平成30年基準排出ガス50%低減」かつ「令和4年度燃費基準100%達成」を基準とした場合、全体の約25%が該当

【対応整理】

排出ガス基準 平成30年基準排出ガス50%低減(エコカー減税)
燃費基準 令和4年度燃費基準100%達成 (エコカー減税・75%減税)

⇒**現行市販車において該当車両の確保が可能**

「平成30年基準排出ガス50%以上低減」かつ
「令和4年度燃費基準100%以上達成」を改正案と設定



令和4年度燃費基準達成状況分析（中量貨物）

車両重量(kg)	台数	H30規制50%減 R4基準100%達成	H30規制50%減 R4基準105%達成	H30規制50%減 R4基準115%達成
~1195	2	100.00%	0.00%	0.00%
1196~1310	8	75.00%	25.00%	0.00%
1311~1420	9	66.67%	22.22%	22.22%
1421~	36	0.00%	0.00%	0.00%
合計	55	25.45%	7.27%	3.64%

特定低公害・低燃費車の要件見直し（軽量・中量車（乗合））

基準検討

【排出ガス基準】

- 排出ガス性能は「平成30年排出ガス規制適合車」のみ（エコカー減税の減税要件を満たす型式は該当なし）

【燃費基準】

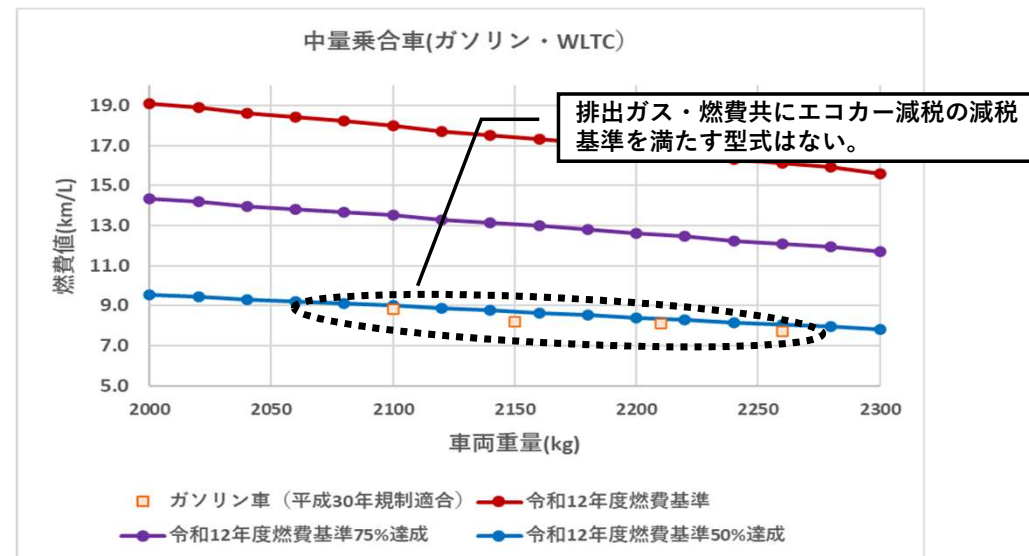
- 令和12年度燃費基準の達成率は、ガソリン車の場合50%以下（エコカー減税の減税要件を満たす型式は該当なし）

【対応整理】

- 排ガス基準は平成30年基準排出ガス50%低減と設定（規制適合レベルまでの基準緩和は困難）
- 現状として、エコカー減税の減税要件を満たす型式は該当がないが、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や、次期の第6期の期間中に燃費基準の目標年度である令和12年度が含まれることを考慮し、**「平成30年基準排出ガス50%低減」かつ「令和12年度燃費基準75%達成」が妥当と推計**



「平成30年基準排出ガス50%以上低減」かつ「令和12年度燃費基準75%以上達成」を改正案と設定



令和12年度燃費基準達成状況分析（中量乗合車・ガソリン）

車両重量(kg)	台数	H30規制50%減 R12基準60%達成	H30規制50%減 R12基準65%達成	H30規制50%減 R12基準70%達成	H30規制50%減 R12基準75%達成
~3,500	4	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
計	4	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

特定低公害・低燃費車の基準検証（重量車）

検証の考え方

- **省エネ法に基づく最新の燃費基準（令和7年度燃費基準）を踏まえた見直し**
- 主に以下を踏まえた分析や業界団体ヒアリングでの意見を基に、基準改正案を設定
 - ① 省エネ法に基づく最新燃費基準を踏まえた**エコカー減税対象要件**
 - ② 直近の新車登録車（市販車）データを活用した分析

① 現行基準・エコカー減税（3.5t超のバス・トラック）

○ 特定低公害・低燃費車指定基準（現行）

車両総重量 (t)	排出ガス	燃費
3.5~7.5t	平成28年排出ガス規制適合 又はNOx	平成27年度燃費基準110%以上達成 令和7年度燃費基準95%以上達成
7.5t超	0.63g/kWh以下、 PM0.007g/kWh 以下 (JE05)	平成27年度燃費基準105%以上達成 令和7年度燃費基準90%以上達成

- ・排出ガス要件は、平成28年排出ガス規制適合等と設定
- ・燃費要件は、省エネ法で掲げられていた平成27年度燃費基準をベースに設定（令和7年度に、令和7年度燃費基準達成度を追加）
- ・車両総重量（GVW）7.5tを境に求める燃費性能を変更

○ 国のエコカー減税改正案における措置基準

（令和8年5月1日施行予定）

車両総重量	排出ガス	燃費		
		基準	免税	50減税
3.5t超	平成28年基準 排出ガス規制 適合	基準	免税	50減税
		令和7年度 燃費基準	105%	100%

② 新車登録車の分析

○ 国土交通省が公表している「自動車の燃費性能に関する公表」（令和8年1月5日時点）を基に、市販車の排出ガス基準及び燃費基準の適合車両の状況について、車両型式ごとに分析

○ 分析にあたっての基本的な考え方

【排出ガス基準】

- ・ 国の最新規制である平成28年排出ガス規制を据え置き

【燃費基準】

- ・ 省エネ法に基づく令和7年度燃費基準の達成状況を踏まえ検討

特定低公害・低燃費車の要件見直し（重量車（貨物）・車両総重量3.5t~7.5t）

燃費基準の検討

- ・ エコカー減税（免税要件）と同等の「令和7年度燃費基準105%達成」を基準とした場合、幅広い最大積載量区分で基準を満たす型式が存在する。
- ・ 一方で、より高い燃費基準である「令和7年度燃費基準110%達成」を基準とした場合、最大積載量3,001kg以上の区分で基準を満たすラインナップが極めて少ない。
↓
- ・ 「令和7年度燃費基準110%達成」を新基準とした場合、最大積載量3,000kg超4,000kg未満の貨物車を多く使用する義務対象者が達成困難となる可能性あり



「平成28年排出ガス規制適合」
「令和7年度燃費基準105%以上達成」を改正案と設定

燃費基準達成状況分析(重量貨物車3.5~7.5t)

最大積載量(kg)	型式数	R7燃費基準 100%達成	R7燃費基準 105%達成	R7燃費基準 110%達成
~1,500	18	16.67%	0.00%	0.00%
1,501~2,000	1299	32.18%	29.72%	17.55%
2,001~3,000	693	39.25%	34.78%	15.87%
3,001~	394	48.73%	16.50%	0.25%
合計	2404	36.81%	28.79%	14.10%

特定低公害・低燃費車の要件見直し（重量車（貨物）・車両総重量7.5t超） ※トラクタを含む。

燃費基準の検討

- ・エコカー減税（免税要件）と同等の「令和7年度燃費基準105%達成」を基準とした場合、車両総重量12,001~16,000kgの重量区分を除き、基準を満たす型式が存在する。
 - ・一方で、より高い燃費基準である「令和7年度燃費基準110%達成」を基準とした場合、車両総重量8,001kg以上の区分で基準を満たすラインナップが全く該当しない。
- ↓
- ・「令和7年度燃費基準110%達成」を新基準とした場合、車両総重量8,001kg以上の貨物車を多く使用する義務対象者が達成困難となる可能性あり



「平成28年排出ガス基準適合」
「令和7年度燃費基準105%以上達成」を改正案と設定

燃費基準達成状況分析（重量貨物車7.5t超）

車両総重量(kg)	型式数	R7燃費基準 100%達成	R7燃費基準 105%達成	R7燃費基準 110%達成
~8000	449	59.69%	32.96%	5.35%
8001~12000	219	87.67%	26.48%	0.00%
12001~16000	171	36.26%	0.00%	0.00%
16001~20000	260	55.38%	26.92%	0.00%
20001~	1064	57.99%	18.80%	0.00%
合計	2163	59.32%	22.01%	1.11%

燃費基準達成状況分析(トラクタ)

車両総重量(kg)	型式数	R7燃費基準 100%達成	R7燃費基準 105%達成	R7燃費基準 110%達成
~20,000	0	-	-	-
20,001~	380	58.16%	16.05%	0.00%
合計	380	58.16%	16.05%	0.00%

特定低公害・低燃費車の要件見直し（重量車（乗合））

対応検証

- 重量車中、乗合車（バス）は市販車のラインナップが限定的⇒個別に区分を新設

燃費基準の検討

- エコカー減税と同等の「令和7年度燃費基準105%達成」を基準とした場合、一般バス・路線バス共に基準を満たす型式がほとんど存在しない。
- 一方で「令和7年度燃費基準95%達成」と設定した場合、合致する型式の割合が高くなる。
- 「R7年度燃費基準100%達成」と設定した場合、一部の車両総重量の区分を除き、基準を満たす車両が存在する。



「平成28年排出ガス規制適合」
「令和7年度燃費基準100%以上達成」を改正案と設定

令和7年度燃費基準達成状況分析（重量乗合車（一般バス）3.5t超）

車両総重量(kg)	型式数	R7燃費基準 95%達成	R7燃費基準 100%達成	R7燃費基準 105%達成
~8000	14	78.57%	78.57%	0.00%
8001~12000	8	25.00%	0.00%	0.00%
12001~14000	4	0.00%	0.00%	0.00%
14000~16000	7	42.86%	28.57%	0.00%
16001~	7	42.86%	28.57%	0.00%
合計	40	47.50%	37.50%	0.00%

令和7年度燃費基準達成状況分析（重量乗合車（路線バス）3.5t超）

車両総重量(kg)	型式数	R7燃費基準 95%達成	R7燃費基準 100%達成	R7燃費基準 105%達成
~8000	2	0.00%	0.00%	0.00%
8001~12000	3	66.67%	0.00%	0.00%
12001~14000	8	100.00%	100.00%	0.00%
14001~	27	81.48%	62.96%	44.44%
合計	40	80.00%	62.50%	30.00%

特定低公害・低燃費車の基準見直し（PHEV）

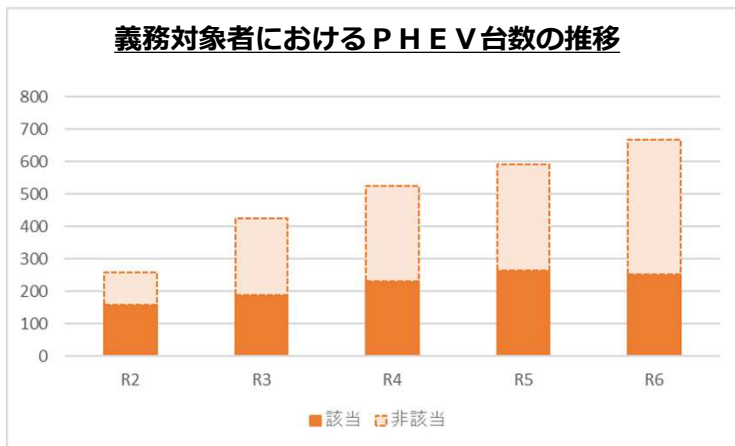
PHEVの扱い（特定低公害・低燃費車該当要件）

● 現行要件の考え方

- ・PHEVはEVとHVの両面あるが、**現行制度ではEVとしての側面は考慮せずHVとして取扱い**、排出ガス要件をHVと同様に設定
 - ▶ 乗用車、軽・中量車：H17年基準75%以上達成、
又はH30年基準75%以上達成
 - ▶ 重量車：No x 0.63g/kWh以下・PM0.007g/kWh以下

● 課題

- ・国は税制面でPHEVを排出ガス性能に関係なく、EVと同等に取扱い（重量税、自動車税等においてEVと同等に優遇）
- ・都もPHEVを排出ガス性能に関係なく、ZEVとして導入を補助
- ・PHEVの電池性能向上による航続距離の伸びや充電環境の進展等の走行状況の変化を考慮する必要



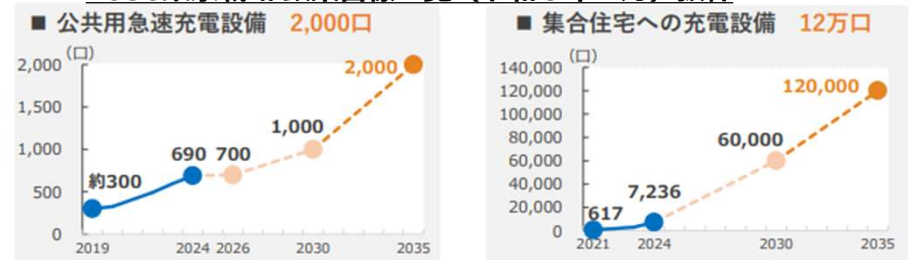
● 対応の方向性

- ・ZEV促進の観点からも、実態に合わせて基準を見直し
 - ・以下①～③から、**都内ではEV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と同様に扱う**（排出ガス性能撤廃）
- ※現時点では貨物車のPHEV市販車は存在しないが、乗用車と同様に排出ガス要件を撤廃

E V走行距離（伸びが顕著な車種の例）

PHEV名称	RAV 4	アウトラダ -	CX-30
R8市販車	151km	106km	107km

① 過去車両と比較し登載電池量増等でEV航続距離が増加傾向 2050東京戦略 政策目標一覧（令和8年1月）抜粋



② 充電設備の普及でPHEV充電の環境整備が進展

※都2035年目標：「公共用充電設備200口設置」

③ メーカーヒアリングで一般ユーザーの平日の運転距離は90km未満が全体の90%を占めるとの意見あり

燃費基準の見直しによる改善効果（現行基準との比較）

現行		見直し案		現行基準との比較	
車種区分	燃費基準	車種区分	燃費基準		
乗用車	R2年度基準120%達成	乗用車	R12年度基準100%達成	20%向上	
		軽乗用車	R12年度基準85%達成	ほぼ同等	
軽量車 (貨物車・乗合車)	H27年度基準125%達成	軽量車	(貨物車)	R4年度基準100%達成	ほぼ同等
			(乗合車)	R12年度基準75%達成	ほぼ同等
中量車 (貨物車・乗合車)	H27年度基準110%達成	中量車	(貨物車)	R4年度基準100%達成	ほぼ同等
	H27年度基準115%達成		(乗合車)	R12年度基準75%達成	13%向上
重量車 (貨物車・乗合車)	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)	R7年度基準105%達成	11~17% 向上
	H27年度基準105%達成又は R7年度基準90%達成 (GVW7.5t超)		(乗合車)	R7年度基準100%達成	5~11% 向上

(参考資料) 省エネ法における新旧燃費目標の比較 (乗用車)

乗用車の2020年度燃費基準に関する最終取りまとめ (平成23年10月)

新燃費基準を達成した場合、目標年度(2020年度)における燃費改善率は、次の表のとおりである。

乗用自動車については、目標年度(2020年度)において、ガソリン乗用自動車の2009年度実績値と比べて24.1%、現行燃費基準(2015年度目標)の水準と比べて19.6%、燃費が改善されることになる。

<2009年度実績値に対する燃費改善率>

自動車の種別	2009年度実績値	2020年度推定値	2009年度実績からの燃費改善率
乗用自動車	16.3(km/L)	20.3(km/L)	24.1%

<現行燃費基準の水準に対する燃費改善率>

自動車の種別	2015年度基準相当平均値	2020年度推定値	2015年度基準からの燃費改善率
乗用自動車	17.0(km/L)	20.3(km/L)	19.6%

※ 上の表の燃費値は、JC08モードによる燃費値である。

※ それぞれの燃費改善率は、目標年度(2020年度)における各区分毎の出荷台数比率が、2009年度と同じと仮定して試算している。

乗用車の2030年度燃費基準に関する最終取りまとめ (令和元年6月)

新燃費基準が達成された場合、目標年度(2030年度)における燃費改善率は、2016年度実績値と比べて32.4%、現行燃費基準(2020年度燃費基準)の水準(推定値)と比べて44.3%となる。

<現行燃費基準の水準に対する燃費改善率>

2020年度燃費基準推定値 ^{※1※2}	2030年度燃費基準推定値 ^{※2}	燃費改善率
17.6(km/L)	25.4(km/L)	44.3%

※1 JC08モードによる燃費値をWLTCモードによる燃費値に換算。

※2 2020年度及び2030年度燃費基準推定値は、2016年度の乗用車の車両重量別出荷構成を前提に算出。

(参考資料) 省エネ法における新旧燃費目標の比較 (小型貨物車・重量車)

小型貨物車の2022年度燃費基準に関する最終取りまとめ (平成27年3月)

新燃費基準を達成した場合、目標年度(2022年度)における燃費改善率は、次の表のとおりである。

小型貨物自動車については、目標年度(2022年度)において、小型貨物自動車の2012年度実績値と比べ26.1%、現行燃費基準(2015年度目標)の水準と比べて23.4%、燃費が改善されることになる。

<現行燃費基準の水準に対する燃費改善率>

自動車の種別	2015年度 基準相当平均値	2022年度 推定値	2015年度基準 からの燃費改善率
小型貨物自動車	14.5(km/L)	17.9(km/L)	23.4%

重量車の2025年度燃費基準に関する取りまとめ (平成29年12月)

新燃費基準(目標年度:2025年度)の平均燃費値は、次の表のとおりである。
これにより、重量車については、現行の2015年度基準と比較して13.5%の基準強化となる。

<現行基準との比較>

○貨物自動車

自動車の種別	現行(2015年度) 基準値(km/L)	新(2025年度) 基準値(km/L)	現行基準との比較
トラック等	7.10	8.13	14.5%の基準強化
トラクタ	2.84	2.94	3.7%の基準強化
全体	6.72	7.63	13.4%の基準強化

○乗用自動車

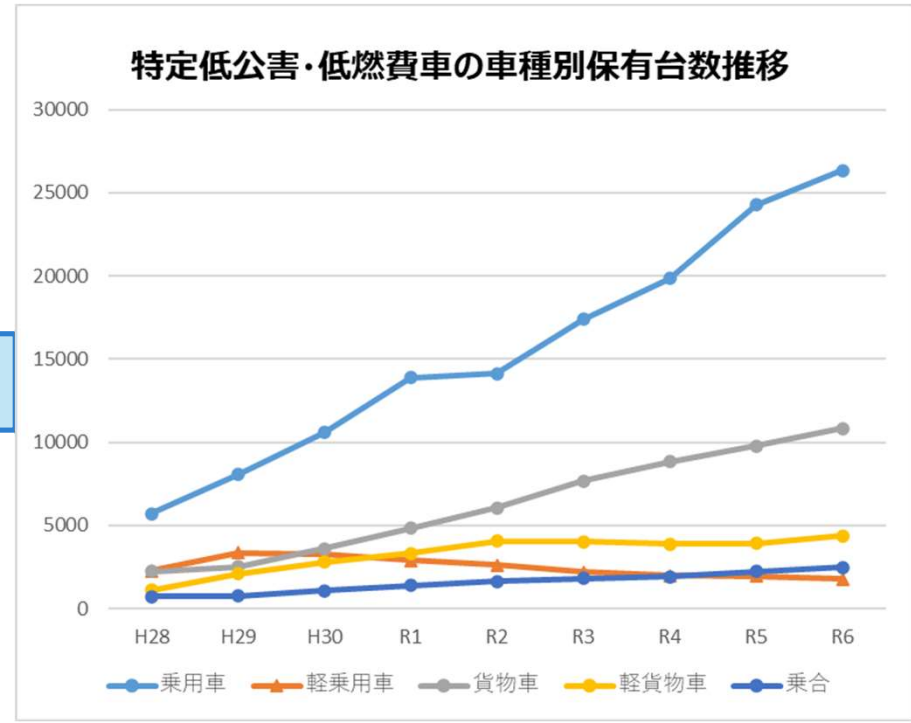
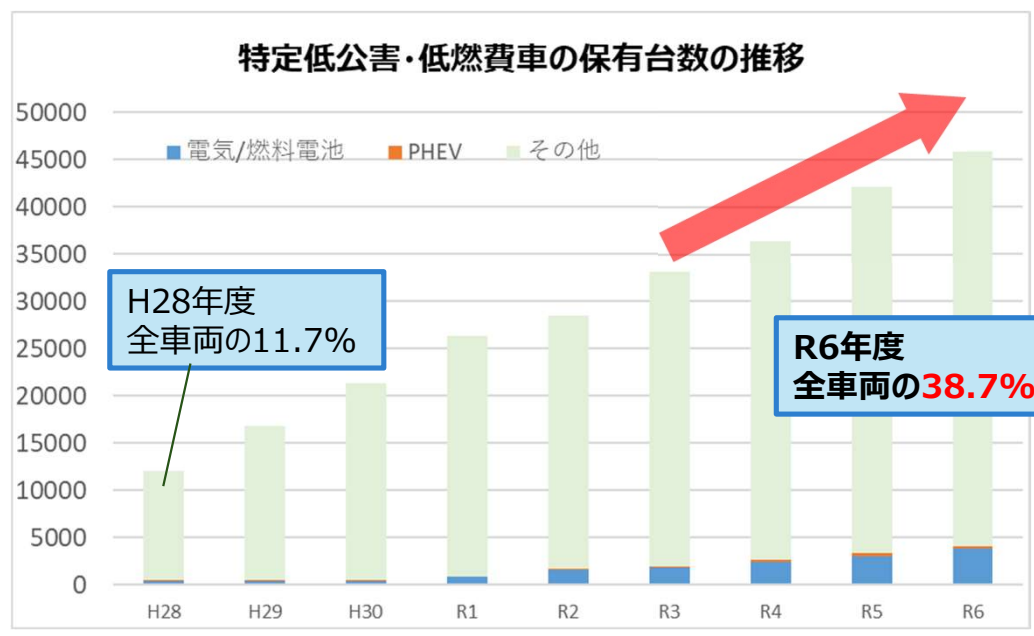
自動車の種別	現行(2015年度) 基準値(km/L)	新(2025年度) 基準値(km/L)	現行基準との比較
路線バス	4.77	5.01	5.1%の基準強化
一般バス	6.07	7.18	18.3%の基準強化
全体	5.71	6.52	14.3%の基準強化

※ それぞれの基準値は区分毎の出荷台数比率が、基準年(2014年度)と同じと仮定して試算している。

※ 現行(2015年度)基準値は従来の測定方法による燃費値、新(2025年度)基準値は新たな測定方法による燃費値。

② 導入義務率について

特定低公害・低燃費車の保有台数の推移



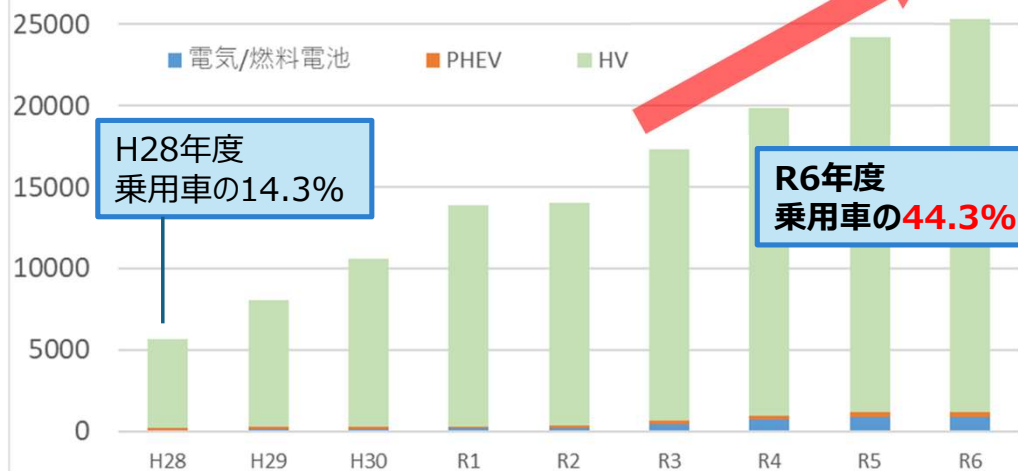
※いずれも令和6年度の導入義務対象者のうち、平成28年度から継続して実績報告書を提出している152者分を集計

- ・導入義務対象者における特定低公害・低燃費車の導入は順調に進み、令和6年度時点では、全車両の4割近くを占めている。
- ・車種別で見ると、乗用車や貨物については、順調に進んでいるが、軽乗用車や軽貨物車については、近年、停滞がみられる。

第4期から第5期にかけての成果（乗用車の非ガソリン車、ZEVの保有台数の推移）

乗用車の非ガソリン車の保有台数の推移

乗用車の非ガソリン車の保有台数の推移



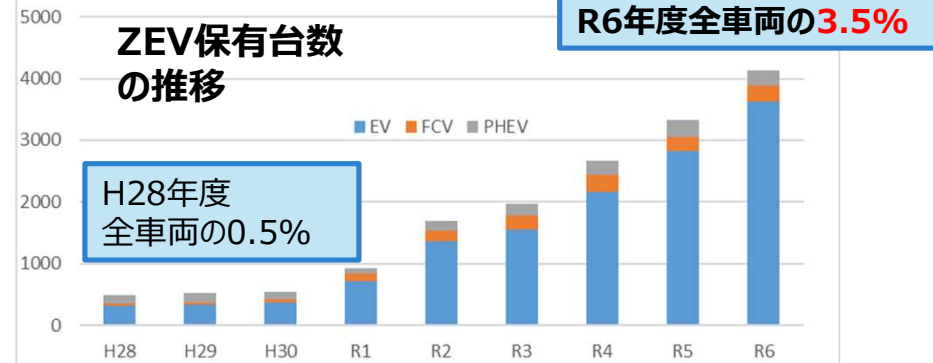
※導入義務は令和4年度から開始

※令和6年度の導入義務対象者のうち、平成28年度から継続して実績報告書を提出している152者分を集計

- ・導入義務対象者における乗用車の非ガソリン車の導入は順調に進み、令和6年度時点では、乗用車の4割以上を占めている。
- ・非ガソリン車のほとんどはHVであり、ZEVの台数も増えているものの、割合はまだかなり低い。

ZEV保有台数の推移

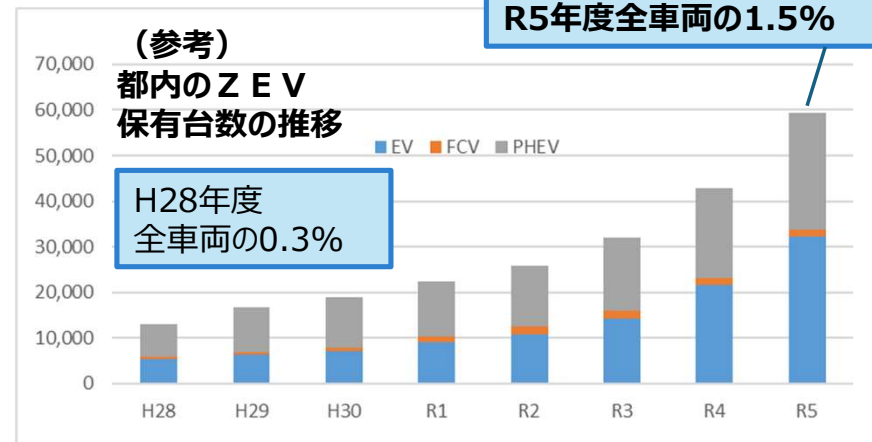
ZEV保有台数の推移



※PHEVは特定低公害・低燃費車の要件に合致するもののみ

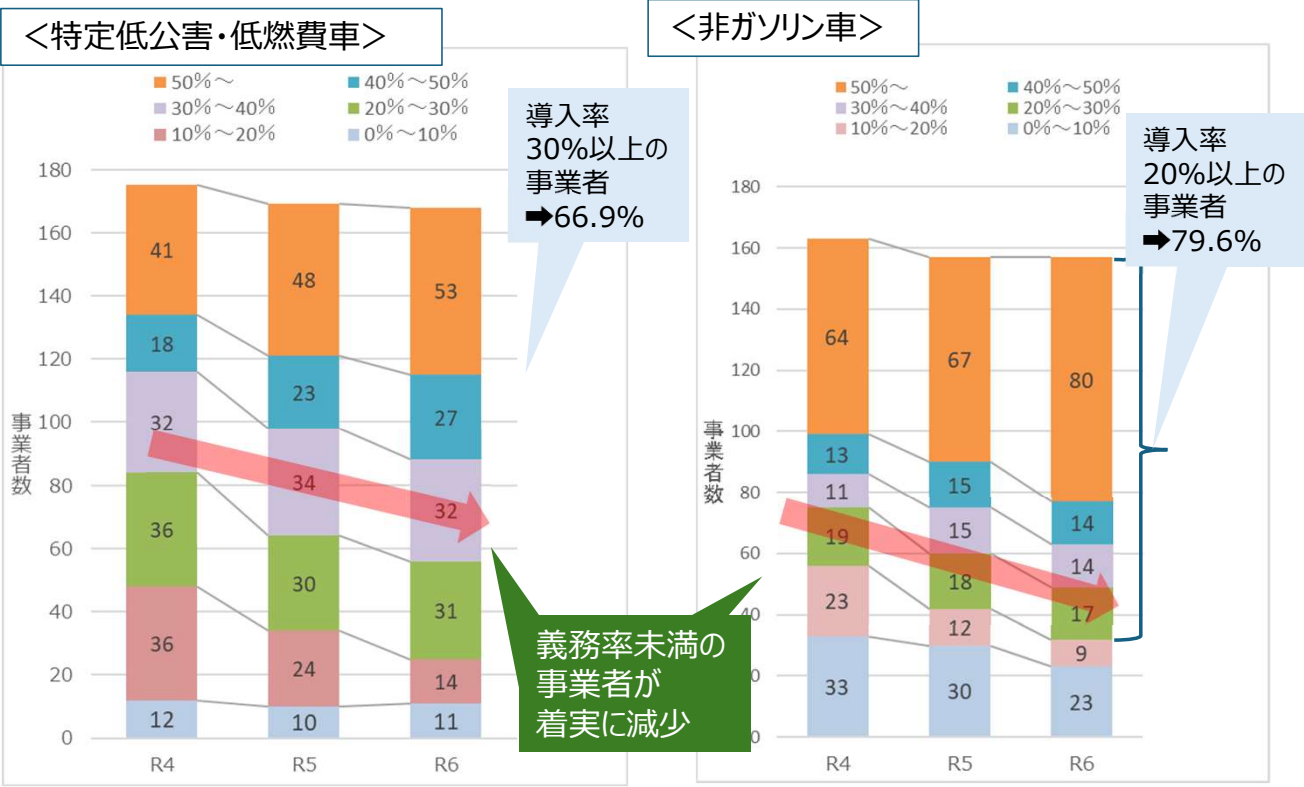
※令和6年度の導入義務対象者のうち、平成28年度から継続して実績報告書を提出している152者分を集計

(参考) 都内のZEV保有台数の推移

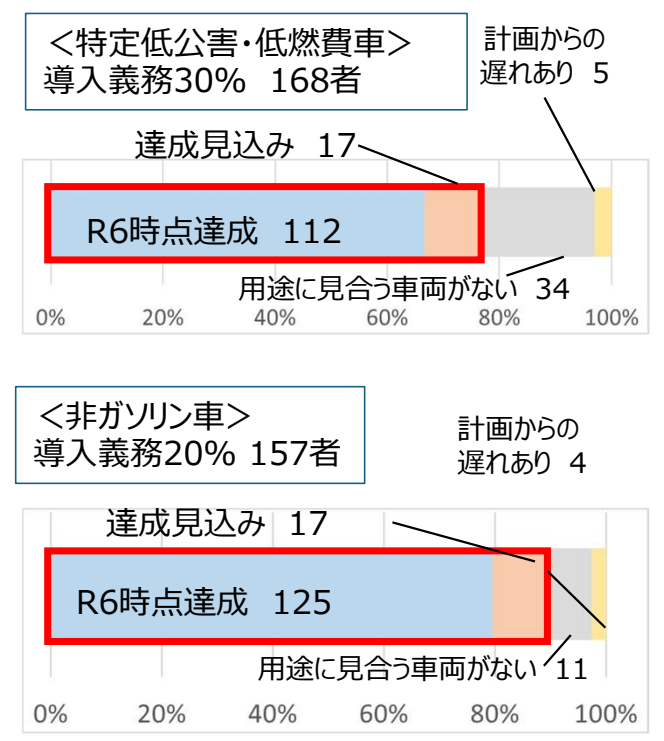


- ・都内の全体の導入状況よりも、本制度における導入義務対象者の方が導入が進んでいる。

● 導入義務対象事業者における導入率推移



● 令和6年度末時点の状況



● 特定低公害・低燃費車の導入率は上昇傾向

・導入義務対象各事業者における特定低公害・低燃費車及び乗用車における非ガソリン車の導入率は、上昇傾向にある。

➡ **令和13年度末（計画期間終了年度）に向けて、導入義務率再検討の余地あり**

換算率の検討

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

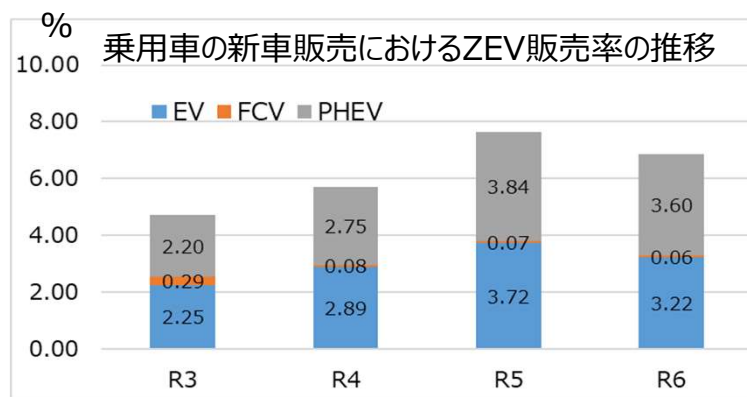
（現行換算率）

	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）】

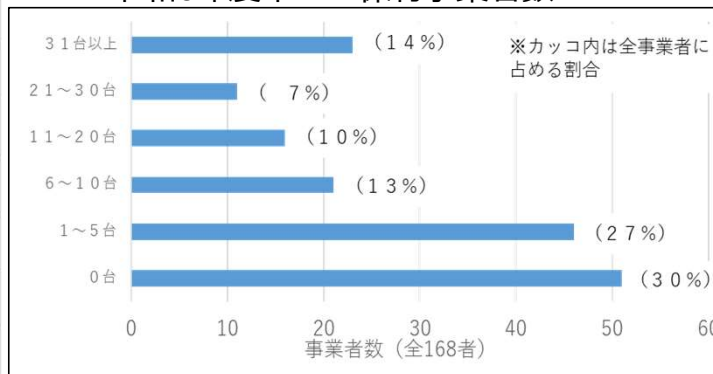
- ・令和6年度時点で都内の乗用車の新車販売におけるZEV販売率は10%未満（6.9%）
- ・前回検討時（令和3年度時点）の4.7%から増加しているものの依然として導入のハードルは高いと思われる。



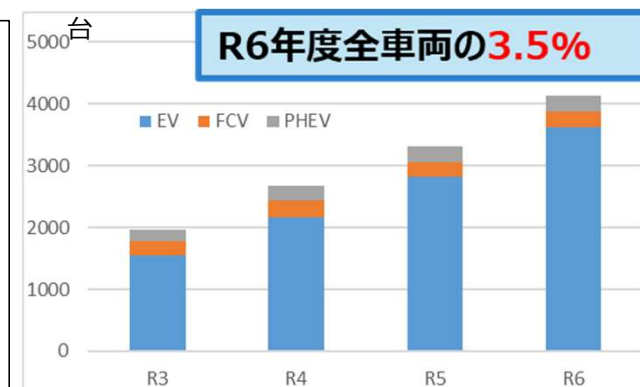
【導入義務対象者におけるZEV保有割合の推移（誘導効果の検証）】

- ・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。

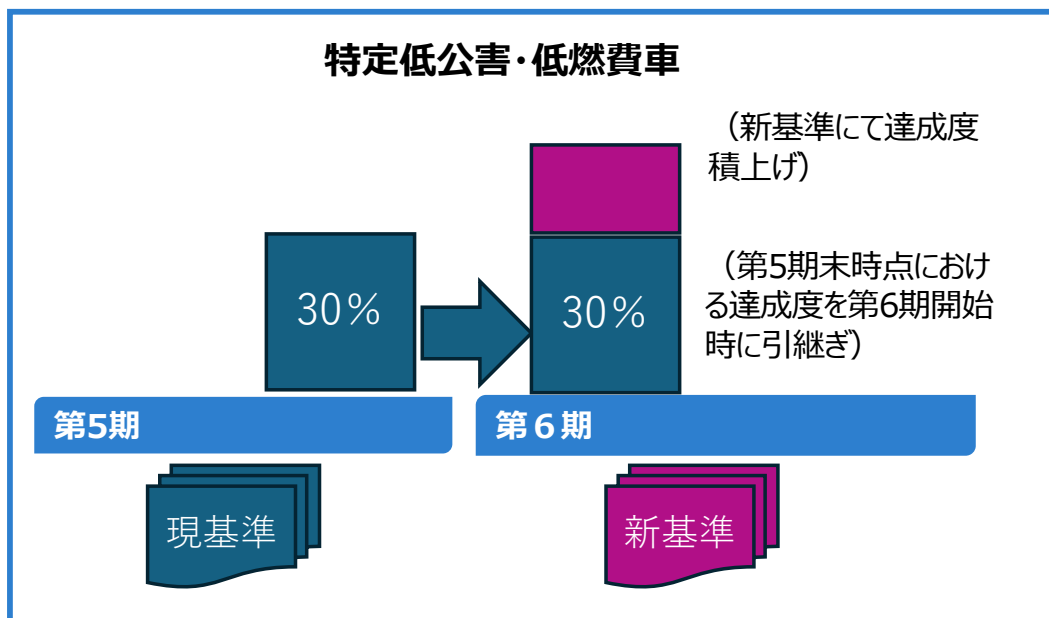
達成度算定の考え方

達成度 (特定低公害・低燃費車)

・既導入車両の扱いについて、義務対象者のこれまでの実績を鑑み、第5期に導入された特定低公害・低燃費車の達成度を、第6期開始時に引継ぎ

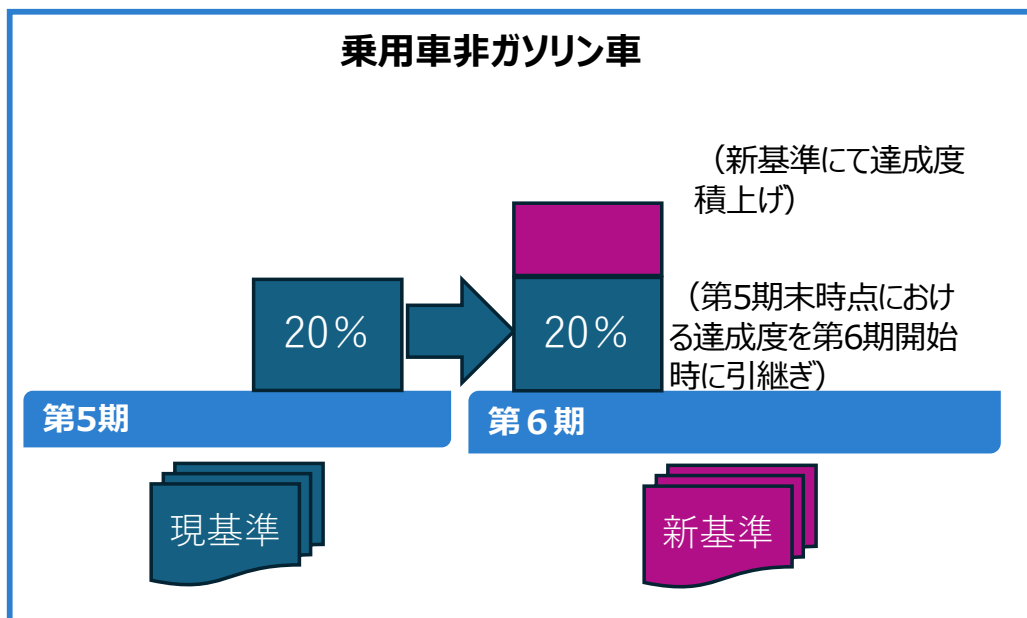
・第6期に導入された車両に対して、新基準を適用し達成率をカウントを第6期開始時に引継ぎ

※新基準は既導入車に適用しない



達成度 (乗用車非ガソリン車)

・特定低公害・低燃費車と同様に、義務対象者のこれまでの実績を鑑み、第5期に導入された非ガソリン車の達成度を、第6期開始時に引継ぎ



導入義務率の検討

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 義務未達の導入率の事業者
33.1%
20.4%

導入義務率の検討 シミュレーションの条件

以下の条件のもと特定低公害・低燃費車及び乗用車における非ガソリン車の導入率をシミュレーション。

- 導入義務率 … 特定低公害・低燃費車30%、乗用車における非ガソリン車20%で据え置き
 ▶新たな導入義務がない場合の事業者の車両更新を推定

○車両更新のタイミング

乗用車 … 4年 ただし、旅客運送事業者及び乗用車100台未満の事業者については9年
 貨物車 … 11年 バス … 14年

(導入義務対象者のうち導入割合が低い事業者における更新実績より算出)

○乗用車における非ガソリン車の新車販売率

都の施策により政策目標である2030年の乗用車新車販売における非ガソリン車100% (※) が達成されると想定

年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
販売率 (%)	65	70	75	80	90	100	100

※ 都の政策目標における非ガソリン車
 …EV、FCV、PHEV及びHV

○換算率

下表のとおり据え置きとする。

	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

○車両更新時の車両選択について

- ・乗用車については、上記の新車販売率に基づいて更新後の車両を決定。
- ・貨物車及びバスについては、20%の確率で特定低公害・低燃費車に代替。ただし、輸送事業者においては、省エネ法に基づき、以下の目標値を達成することとする。

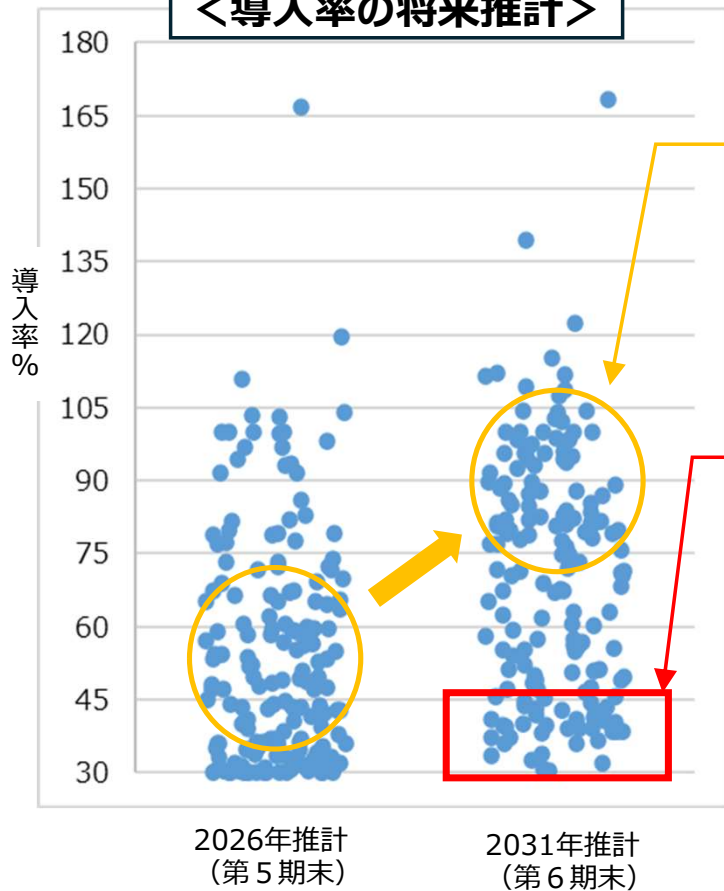
8t以下の貨物車	2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車※へ更新
バス	

※EVやFCVなど化石燃料(ガソリン、軽油等)を使用しない自動車

導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） ①シミュレーション

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

<導入率の将来推計>



<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



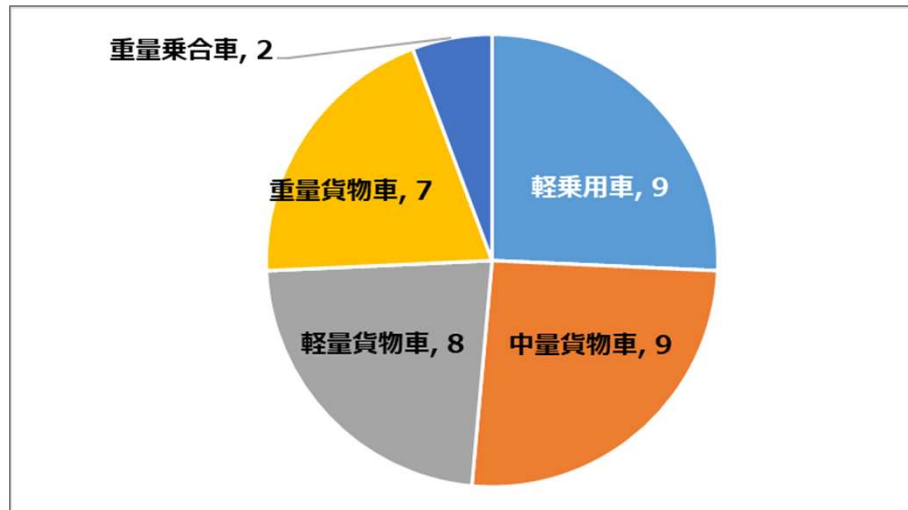
<検討>

- ・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

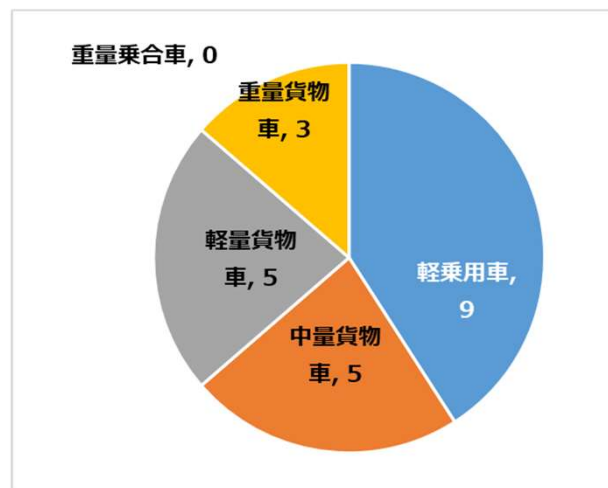
導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） ②導入率下位事業者の車種構成

・シミュレーションにおける導入率下位 2 割の各事業者において、最も多くを占めている車種を分析

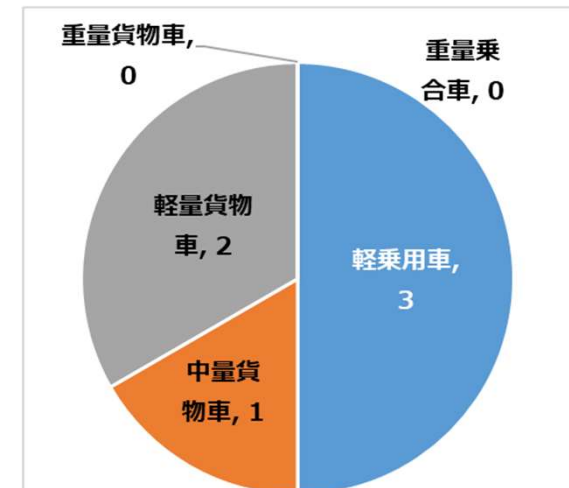
導入率45%未満 35者（分析対象事業者全体）



導入率40%未満 22者



導入率35%未満 6者



<車種構成の傾向と導入率不振の原因>

- ・全体としては、軽乗用車、中量貨物車、軽量貨物車、重量貨物車、重量乗合車を多く保有している事業者の導入率が低くなっており、乗用車（軽自動車を除く。）を多く保有している事業者は含まれていない。
- ・特に、**軽乗用車、中量貨物車、軽量貨物車を多く保有している事業者の導入率が相対的に低い。**
- ・このうち、**軽乗用車及び軽量貨物車**を多く保有している事業者の導入率が低くなっているのは、現行の基準において該当車が非常に少ないためと考えられる。 **→今回の基準見直しにより該当車増加の見込み**
- ・中量貨物車及び重量乗合車についても、市販車のラインナップが限定的である上、特定低公害・低燃費車に該当する車両が非常に少ないため、これが導入率不振の原因となっている可能性が高い。

導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） ③導入率下位事業者の個別分析

導入率 (シミュレーション)		事業者数	導入率不振の要因及び導入率向上に向けた指導・助言による達成可能性の検証例		
35%以下	6者	○A社（サービス業） ＜要因＞ 軽量貨物車が8割以上	}	→	・軽量貨物車及び軽乗用車は 基準の見直しにより基準合致車が増加するため、適切な車両選択を促すことにより、35%以上達成可能
		○B社（総合工事業） ＜要因＞ 軽乗用車が6割強、軽量貨物車が2割強			
40%以下	22者	○C社（卸売業） ＜要因＞ 軽量貨物車が5割強、軽乗用車が2割強	→	・上記同様、基準見直しによる基準合致車増により、 40%以上達成可能	
		○D社（物品賃貸業） ＜要因＞ 中量貨物車が多い 買い替えスパンが平均より長い（13年）	→	・更新スパンが長いため、更新される車両が限られる。 ・更新のタイミングで、基準合致車がある車種は特定車への更新を促すことにより、 40%は達成可能だが、45%は達成困難	
		○E社（社会保険・社会福祉等事業） ＜要因＞ 車高の高いタイプの軽乗用車が6割弱 (福祉用車両の用途上)	→	・車高の高い軽乗用車は見直し後も基準合致車が増加しないため、同軽乗用車以外の乗用車、軽量貨物車等により 40%は達成可能だが、45%は達成困難	
45%以下	35者	○F社（道路旅客運送業） ＜要因＞ 買い替えスパンが平均より長い（16年） 基準合致車がない重量帯の乗合車を使用する必要（スクールバス車両の用途上）	→	・更新スパンが長いため、更新される車両が限られる。 ・乗合車（中量及び重量）の基準見直し後も一部重量帯は基準合致車が限定的であるため、 40%は達成可能だが、45%は達成困難	

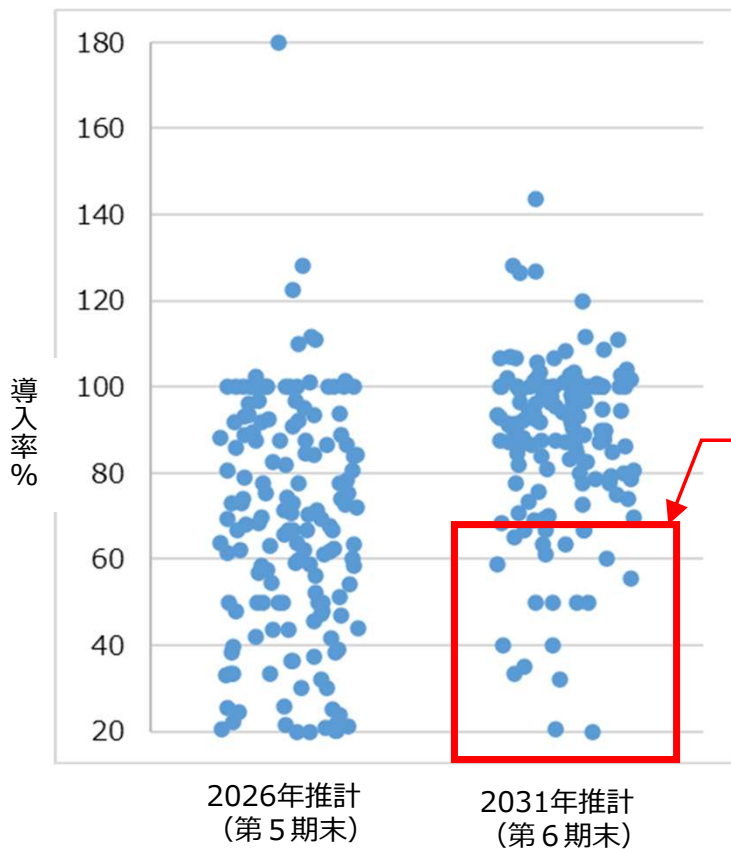
<検討結果>

- 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。

導入義務率の検討（乗用車における非ガソリン車） ①シミュレーション

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

＜導入率の将来推計＞



＜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

導入義務率の検討（非ガソリン車） ②導入率下位事業者の個別分析

導入率 (シミュレーション)	事業者数	導入率向上に向けた指導・助言による達成可能性の検証例	
30%以下	2者	○A社（道路旅客運送事業：台数5台） <要因> 買い替えスパンが約9年 ワゴン、ミニバンタイプの車両が10割	➡ ・買い替えスパンが比較的長いことや基準合致車の割合が低い車両が多いことを考慮すると、更新のタイミングで非ガソリン車に更新可能な車両が約2割 ・更新のタイミングで全てを非ガソリン車に更新した場合、 40%達成が可能 （ワンボックスからミニバンに車種変更した場合は60%達成が可能）
40%以下	7者	○B社（水道業：台数10台） <要因> 買い替えスパンが10年以上	➡ ・買い替えスパンが長いため、更新される車両が約5割 ・更新のタイミングで半数以上を非ガソリン車に更新した場合、 50%以上達成が可能
50%以下	14者	○C社（道路旅客運送事業：台数4台） <要因> 買い替えスパンが約8年 ワゴン、ミニバンタイプの車両が10割	➡ ・買い替えスパンが比較的長いため、更新される車両が約5割 ・更新のタイミングで、全てを非ガソリン車に更新した場合、 50%達成が可能
70%以下 (※)	26者	○D社（道路旅客運送事業：台数13台） <要因> 買い替えスパンが約13年 ワゴン、ミニバンタイプの車両が8割	➡ ・買い替えスパンが長いため、更新される車両は約5割 ・更新のタイミングで全てを非ガソリン車に更新した場合、 58%達成が可能
		○E社（道路貨物運送事業：台数3台） <要因> 買い替えスパンが約17年 ワゴン、ミニバンタイプの車両が6割	➡ ・買い替えスパンが長いことや基準合致車の割合が低い車両があることを考慮すると、更新のタイミングで非ガソリン車に更新可能な車両が約6割 ・更新のタイミングで全てを非ガソリン車に更新した場合、 60%以上達成が可能

<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。

※導入率50%～60%以下の事業者は概ねシミュレーション結果と同様の導入率となった。