

「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5月14日

換算率について

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

(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

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

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)

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

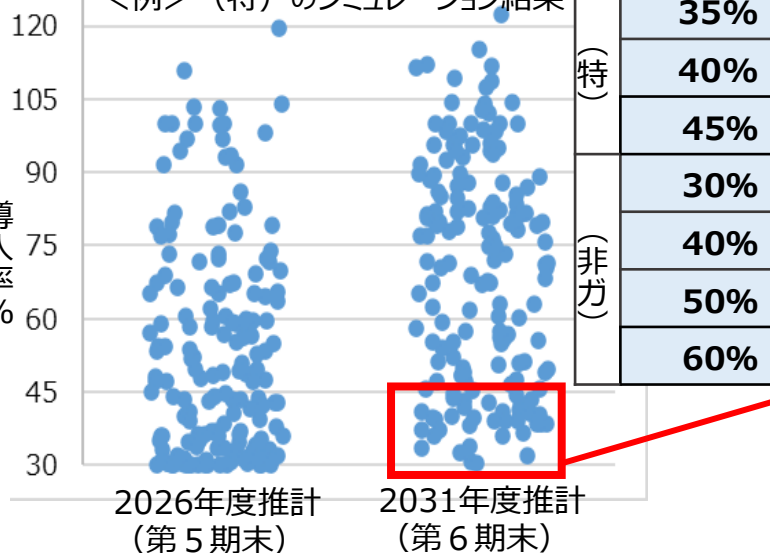
→ **ZEV導入可能性も検討**

<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

導入義務率候補の設定

<例> (特) のシミュレーション結果



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

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

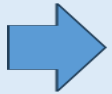
導入義務率案の設定

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

※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

導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） 検討内容

第2回検討会：特定低公害・低燃費車の導入義務率案（①35%②40%③45%）を全体シミュレーションや個別の概要分析により検討 ⇒②**40%**までであれば達成可能であることを確認



③**45%**の導入義務率の設定が可能か否かを、更に検討

第2回検討会での検討内容

車両更新シミュレーション結果（右グラフ）の下位2割程度に該当する**35事業者**について、実績報告書やヒアリングの情報から、個別に第6期末時点の導入率を予測し、引上げ幅を検討

導入義務率候補 ①35%②40%③45%



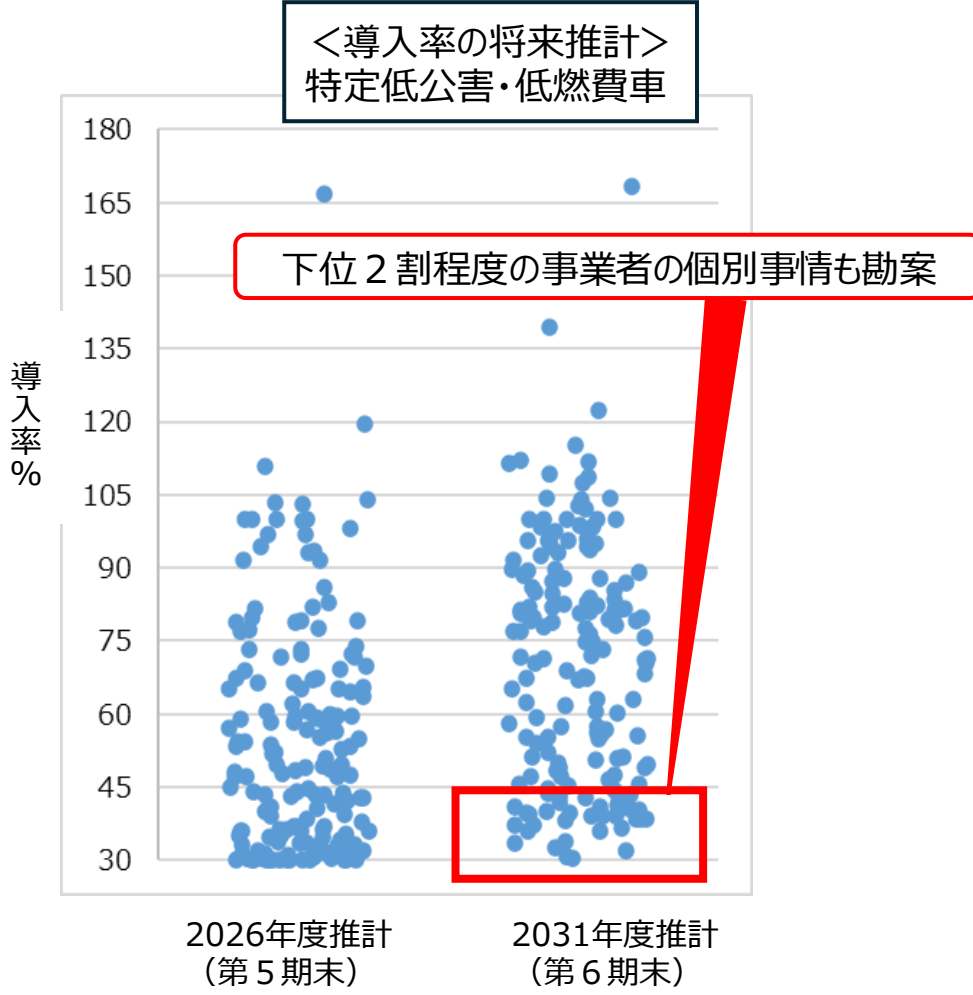
<第2回検討結果>

- ①**35%**：基準の見直しにより合致車が増加するため**達成可能**
- ②**40%**：基準の見直しにより合致車が増加するため**達成可能**
- ③**45%**：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。**

義務率45%	事業者数
達成可能	22者
達成困難	13者



達成困難な13者を更に検討



導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） 検討結果

検討の基本的考え方

達成困難な13者について詳細を検討

- **全車種**の更新頻度、型式等を詳細分析
※前回（第2回）は主要車種を中心に分析
- 可能な限り同じ燃料種別の特定低公害・低燃費車を導入。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**
※前回（第2回）は可能な限り同じ燃料種別の特定低公害・低燃費車を導入

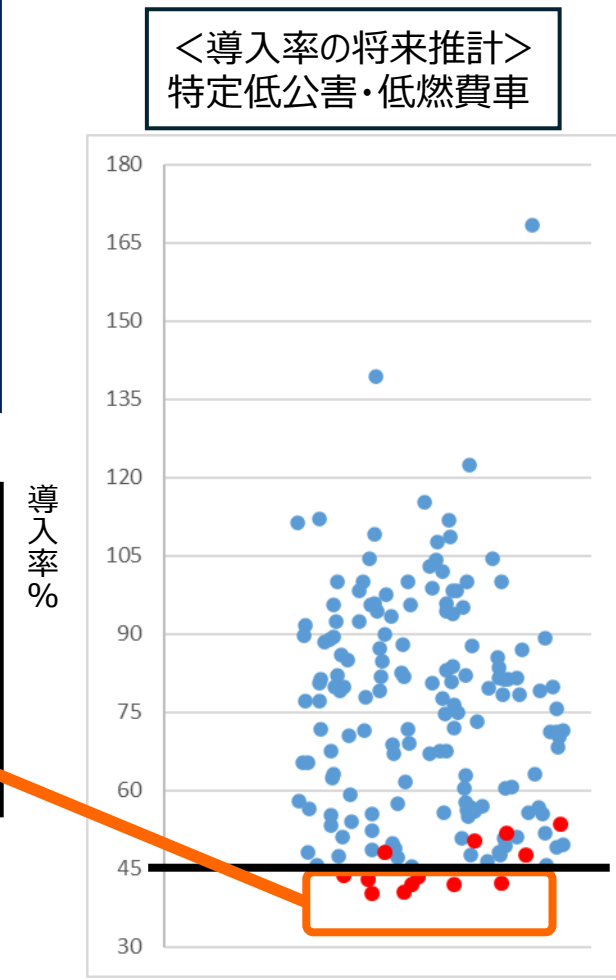
検討結果

13者中5者は45%の導入義務率の達成が可能となるが、**上記の詳細検討を行っても8者は未達**となる。

【達成困難な要因】

- ZEVを含め合致車がない
- 更新スパンが長い

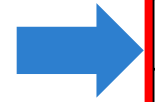
義務率45%	事業者数
達成可能	5者
達成困難	8者



下位約2割の35事業者における45%義務率達成見込み

前回（第2回検討会）概要分析

義務率45%	事業者数
達成可能	22者
達成困難	13者



今回（第3回検討会）詳細分析

事業者数
27者
8者

2031年度推計（第6期末）

（今回再推計(詳細分析)を行った13者のうち8者は45%達成が困難）

導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） 導入率下位事業者の個別分析

	事業者	業種	分析内容	導入率
45%以上 導入可能 5者	a社	不動産業、物品賃貸業	・保有車両の82%を占める重量貨物車のほか、 他車種の更新も考慮	53.5%
	b社	運輸業、郵便業	・同じ燃料種別で基準合致車のない一部の中量貨物車について ZEV導入を考慮	51.7%
	c社	不動産業、物品賃貸業		48.5%
	d社	運輸業、郵便業		47.6%
	e社	卸売業、小売業	・同じ燃料種別で基準合致車のない軽乗用車について、 ZEV導入を考慮	50.2%
45%以上 導入不可能 8者	f社	サービス業	・全体の48.6%を占める軽乗用車の車種のほか、 他車種の更新も考慮 ・ 事業用途上、ZEVを含め合致車がない 車両が存在	43.3%
	g社	運輸業、郵便業	・一部の中量貨物車について、同じ燃料種別で基準合致車がなく ZEV導入を考慮 ・中量貨物車の更新スパンは10年→ 更新車両が限定	42.7%
	h社	医療、福祉	・保有車両の58.1%占める軽乗用車は車高が高く 合致車が限定 ・ 事業用途上、ZEVを含め合致車がない 車両が存在	42.1%
	i社	卸売業、小売業	・一部の中量貨物車について、同じ燃料種別で基準合致車がなく ZEV導入を考慮 ・中量貨物車の更新スパンは10年→ 更新車両が限定	42.1%
	j社	公務	・全体の53%を占める重量貨物車、37%を占める中量貨物車は更新スパンが10年→ 更新車両が限定 ・ 事業用途上、ZEVを含め合致車がない 車両が存在	41.9%
	k社	サービス業	・全体の44%を占める中量貨物車は更新スパンが12年、17%を占める重量貨物の更新スパンは15年 → 更新車両が限定	40.7%
	l社	運輸業、郵便業	・一部の中量貨物車について、同じ燃料種別で基準合致車がなく ZEV導入を考慮 ・中量貨物車の更新スパンは10年→ 更新車両が限定	40.4%
	m社	運輸業、郵便業	・保有車両の79%を占める重量乗合車は更新スパンが16年→ 更新車両が限定 ・重量乗合車の一部の重量帯では、 ZEVを含め合致車がない	40.0%

導入義務率の検討（特定低公害・低燃費車） まとめ

特定低公害・低燃費車の導入義務

車両更新シミュレーション結果の下位 2 割程度に該当する**35事業者**の義務率候補の達成可能性は次のとおり

義務率	達成可能	達成困難
①35%	35者	0者
②40%	35者	0者
③45%	27者	<u>8者</u>

○達成可能な理由

- 基準見直しによる軽乗用車及び軽貨物車の合致車増加
- 基準見直し後も合致車がなく導入が伸びない場合、ZEVの導入可能性も考慮

○達成困難な理由

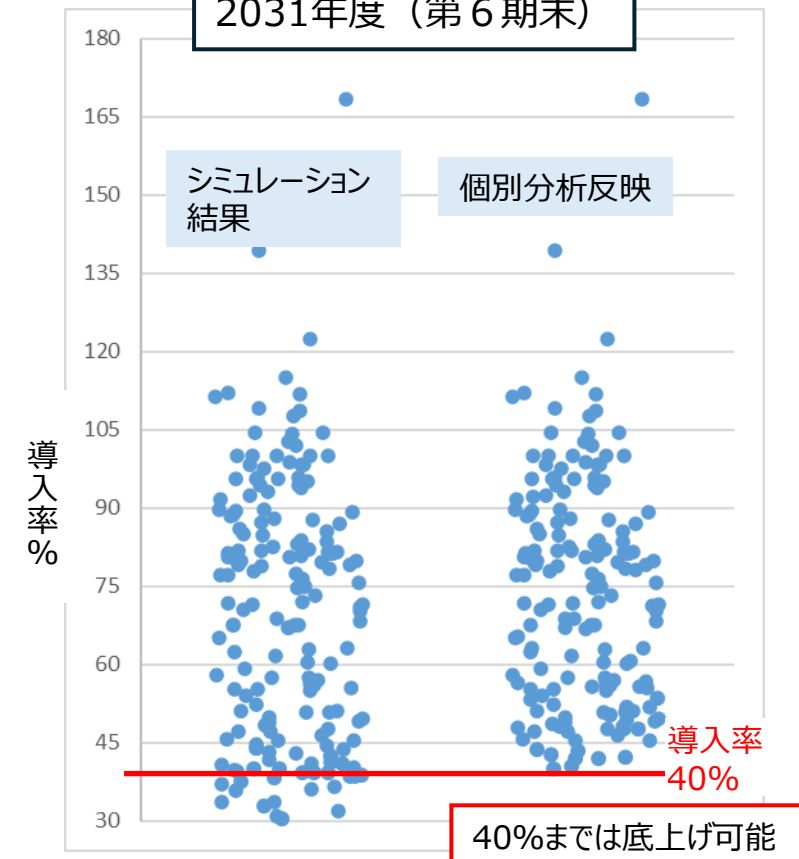
- ZEVを含め合致車がない、更新スパンが長いことにより、更新可能車両が限定

事業用途に見合った車種に合致車がないことや、車両更新スパンが長いことから**45%は達成困難な事業者が出る見込み**

義務率改正案は40%と設定

※義務率達成のため、事業者に対し、制度の周知徹底、導入率向上に向けた指導助言（計画的な車両更新の促進、各種補助金の情報提供や同業者の取組共有等）を行っていく。

＜導入率の将来推計＞
特定低公害・低燃費車
2031年度（第6期末）



第2回検討会：乗用車における非ガソリン車の義務率案（①30%②40%③50%④60%）を全体シミュレーションや個別の概要分析により検討 ⇒③**50%**であれば達成可能であることを確認

➡ ④**60%**の導入義務率の設定が可能か否かを、更に検討

第2回検討会での検討内容

車両更新シミュレーション結果（右グラフ）の下位2割程度に該当する**26事業者**について、実績報告書やヒアリングの情報から、個別に第6期末時点の導入率を予測し、引上げ幅を検討

義務率候補 ①30%②40%③50%④60%

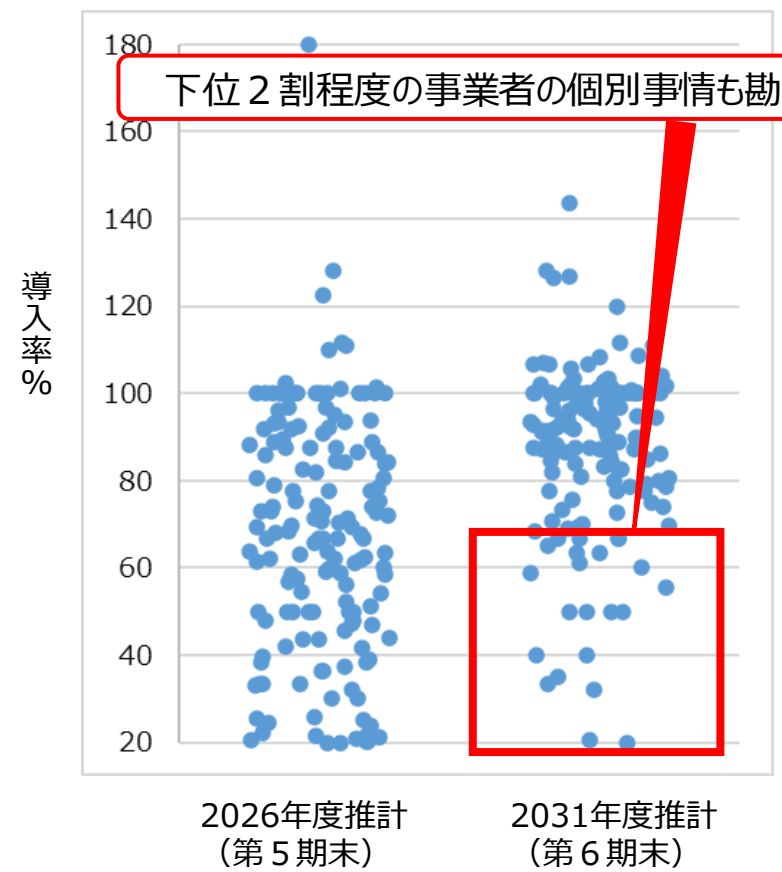
<第2回検討結果>

- ①**30%**
- ②**40%** : 更新のタイミングで合致車を導入することにより**達成可能**
- ③**50%**
- ④**60%** : 車両更新スパンが長いことにより、**達成困難なケースがある。**

義務率60%	事業者数
達成可能	13者
達成困難	13者

達成困難な13者を更に検討

<導入率の将来推計>
乗用車における非ガソリン車



検討の基本的考え方

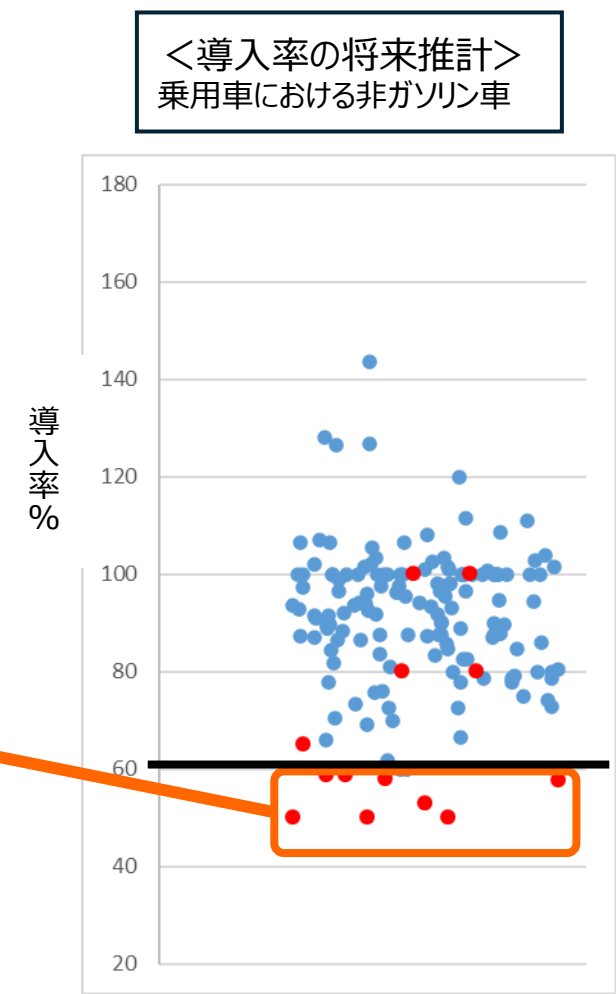
- 達成困難な13者について詳細を検討
- **車両タイプや型式等の詳細**を分析
 - ※前回（第2回）は主要な車両タイプを基に分析
 - 可能な限り特定低公害・低燃費車に該当する非ガソリン車を導入。同じ燃料種別で合致車がない場合は**ZEVの導入可能性も考慮**
 - ※前回（第2回）は可能な限り同じ燃料種別の特定低公害・低燃費車を導入

検討結果

13者中5者は60%の導入義務率の達成が可能となるが、**上記の詳細検討を行っても8者は未達**となる。

【達成困難な要因】 ○更新スパンが長い

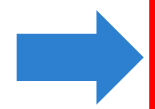
義務率60%	事業者数
達成可能	5者
達成困難	8者



下位約2割の26事業者における60%義務率達成見込み

前回（第2回検討会）概要分析

義務率60%	事業者数
達成可能	13者
達成困難	13者



今回（第3回検討会）詳細分析

事業者数
18者
8者

2031年度推計（第6期末）

（今回再推計(詳細分析)を行った13者のうち8者は60%達成が困難）

導入義務率の検討（乗用車における非ガソリン車） 導入率下位事業者の個別分析

	事業者	業種	分析内容	導入率
60%以上 導入可能 5者	a社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは18年→更新車両が限定 更新車両の半数を占めるワンボックスについてZEV導入を考慮 	80%
	b社	サービス業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは7年→全車が更新対象車に該当 保有車両の型式を分析→全車基準合致車が存在 	100%
	c社	サービス業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは7年で→全車が更新対象車に該当 保有車両の型式や車両販売状況を分析→全車基準合致車が存在 	100%
	d社	電気・ガス・熱供給・水道業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは15年→更新車両が限定 保有車両の型式や車両販売状況を分析→ZEV導入を考慮 	65.2%
	e社	電気・ガス・熱供給・水道業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは10年→更新車両が限定 保有車両の型式や車両販売状況を分析→ZEV導入を考慮 	80%
60%以上 導入不可能 8者	f社	サービス業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは9年→更新車両が限定 	50%
	g社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは9年→更新車両が限定 	50%
	h社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは11年→更新車両が限定 	50%
	i社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは20年→更新車両が限定 	58.3%
	j社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは20年→更新車両が限定 	53.8%
	k社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは20年→更新車両が限定 	56.4%
	l社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは20年→更新車両が限定 	58.9%
	m社	運輸業、郵便業	<ul style="list-style-type: none"> 更新スパンは20年→更新車両が限定 	58.4%

導入義務率の検討（乗用車における非ガソリン車）まとめ

乗用車における非ガソリン車の導入義務

車両更新シミュレーション結果の下位2割程度に該当する**26事業者**の義務率候補の達成可能性は次のとおり

義務率	達成可能	達成困難
①30%	26者	0者
②40%	26者	0者
③50%	26者	0者
④60%	18者	8者

○達成可能な理由

- 更新時期が到来する車両の合致車への更新
- 基準見直し後も合致車がなく導入が伸びない場合、ZEVの導入可能性も考慮

○達成困難な理由

- 更新スパンが長いことにより、更新可能車両が限定

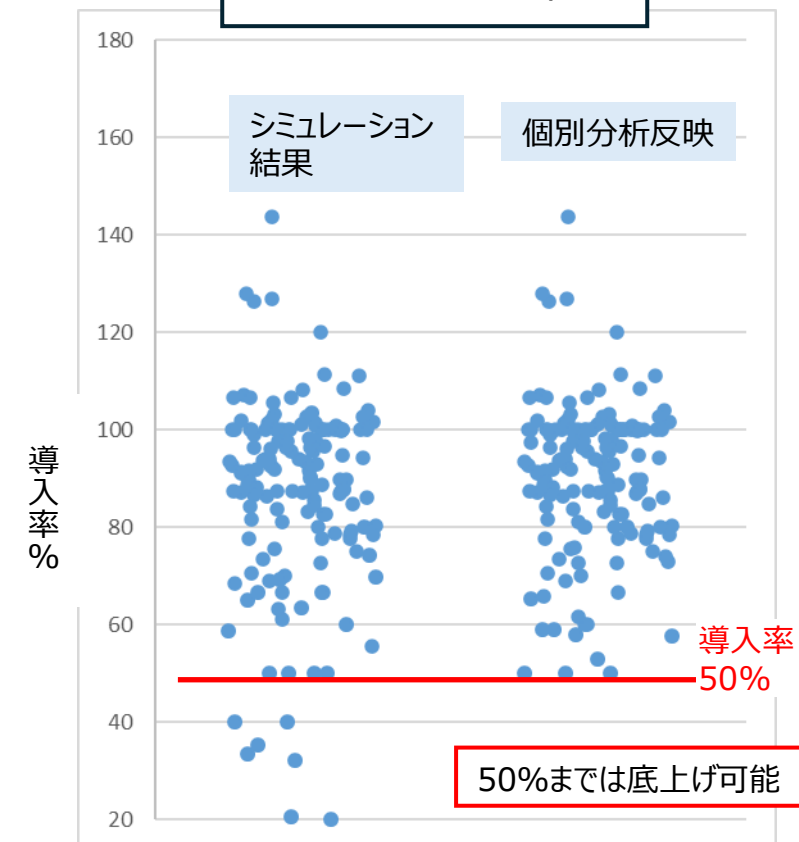
車両更新スパンが長いことから**60%は達成困難な事業者が出る見込み**



義務率改正案は50%と設定

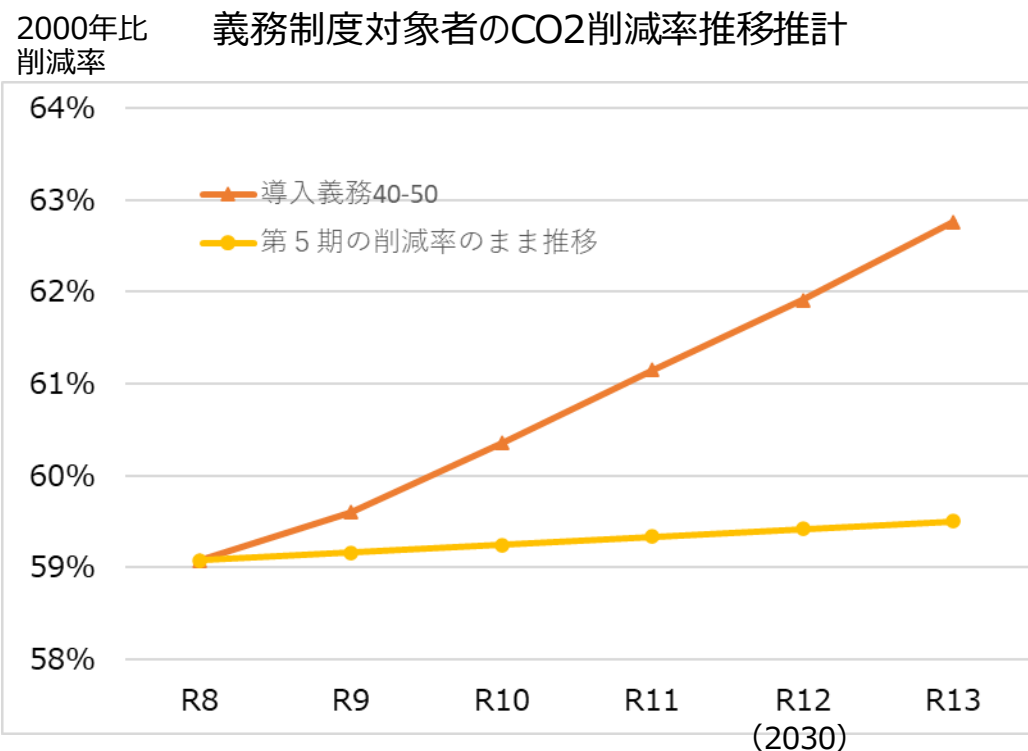
※義務率達成のため、事業者に対し、制度の周知徹底、導入率向上に向けた指導助言（計画的な車両更新の促進、各種補助金の情報提供や同業者の取組共有等）を行っていく。

＜導入率の将来推計＞
乗用車における非ガソリン車
2031年度（第6期末）



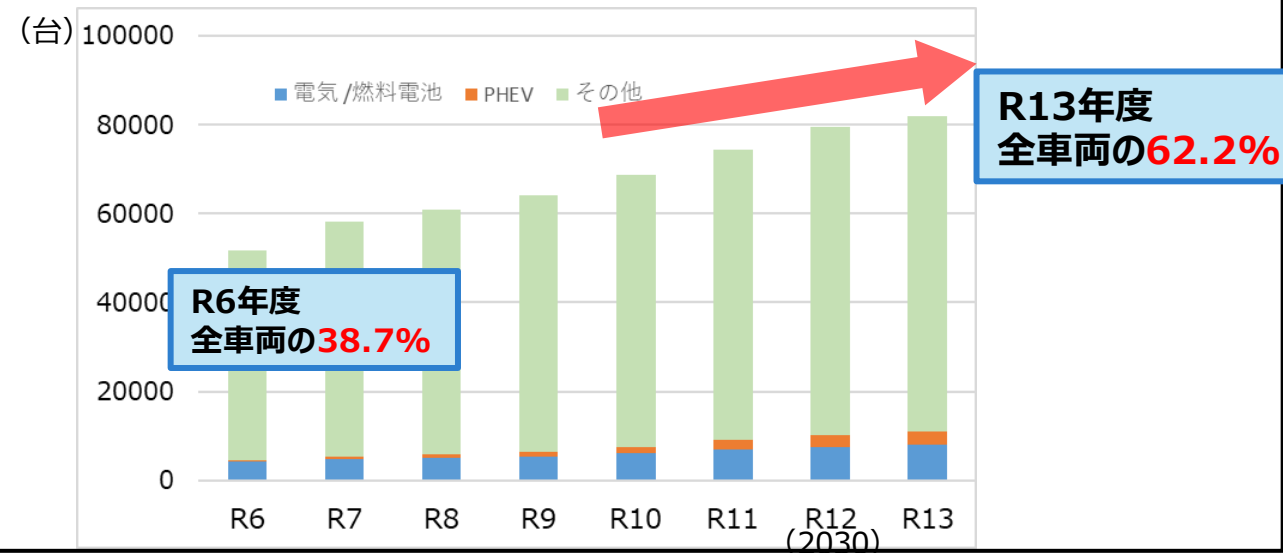
特定低公害・低燃費車の導入義務率40% 乗用車における非ガソリン車の導入義務率50%とした場合のシミュレーション

CO2削減量（2000年比）



第5期における削減率のまま推移した場合と比較し、両義務率を引き上げた場合（40-50）には、令和13年度においてCO2削減量（2000年比）が3ポイント以上向上する。

特定低公害・低燃費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

