

意見募集の結果

東京都環境局
環境改善部自動車環境課
令和 8 年 8 月 2 5 日

意見募集

第3回検討会での委員からの意見を踏まえ、意見募集を実施

※実施にあたっては、業界団体、義務対象者等へ周知し広く意見を募集

実施時期 令和8年6月25日～7月24日

内容【低公害・低燃費車の導入義務制度等の改正について】

(1) 改正内容：

事 項		改 正 案
達 成 期 限		令和14（2032）年3月31日まで（5年間）
義 務 内 容	特定低公害・低燃費車	▶使用台数に占める特定低公害・低燃費車の導入義務率 現行 30％ → 改正案 40％
	乗用車における非ガソリン車	▶使用台数のうち乗用車に占める非ガソリン車の導入義務率 現行 20％ → 改正案 50％ ▶電気自動車及び燃料電池自動車の換算率 現行 1台を2台 → 改正案 1台を3台
	特定低公害・低燃費車の該当要件（主要な燃料）	▶排出ガス基準：エコカー減税要件を準用 ▶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ランナーを考慮して設定 ▶自動車の種別：要件合致車が少ない、軽乗用車、乗合車（バス）について区分を独立 ※詳細は右表参照

改正案（主要な燃料）			
自動車の種別		排出ガス基準	燃費基準
乗用車（ガソリン）		H30年基準 50％低減	R12年度基準 100％達成
軽乗用車（ガソリン）		H30年基準 50％低減	R12年度基準 85％達成
軽量車（ガソリン）	（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（ガソリン）	（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（軽油）	（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年度基準 100％達成

(2) 意見総数： 38件

意見募集結果①（ご意見の概要と都の対応）

※寄せられた意見のうち、公表の同意を得たもの

＜特定低公害・低燃費車の導入義務率について（2件）＞

No.	意見の概要	都の考え方
1、2	脱炭素化に向けた先進的な取組として、合理的かつ実現的な目標設定である。（2件）	ご意見を踏まえて、今後の取組を推進していきます。

＜乗用車における非ガソリン車の導入義務率について（6件）＞

No.	意見の概要	都の考え方
1、2	各事業者の車種や更新頻度も踏まえ義務率の設定が設定されているため、納得感がある。（2件）	ご意見を踏まえて、今後の取組を推進していきます。
3	新車の約3台に1台が軽自動車となっている現状を考えると、乗用車の括りに軽乗用車を含むべき。	軽乗用車の非ガソリン車は選択肢が少ないため、改正案では非ガソリン車の導入義務の対象には含めていません。
4	電気自動車は充電に時間が必要で、緊急事態の駆けつけ用途には採用が困難。	非ガソリン車の区分には、EVのみでなく、FCV、PHEV及びHVも含めています。 また、急速充電設備の使用により充電時間の短縮が可能です。
5	大幅な値上がりや車体の大型化により、補助金があるもののHV、EVへの入替困難。	都ではEV等の導入補助を拡充しており、国の補助と併用も可能です。ランニングコストにおいてメリットがあるという試算もあります。 また、EVのラインナップも拡充してきています。
6	乗用車非ガソリン車導入義務率設定にあたっては、LCAの観点を算定基準に導入すべき。	IPCCの報告書において、低排出電力を動力とするEVは、GHG排出量をライフサイクルベースで削減する大きな潜在的可能性を有するとされています。

＜乗用車における非ガソリン車導入率算定時の換算率について（2件）＞

No.	意見の概要	都の考え方
1	EV・FCVを推進 していくという都の意気込みが感じられる。 換算率は妥当 である。	ご意見を踏まえて、今後の取組を推進していきます。
2	PHEVは内燃機関を搭載している点を鑑み、1台換算が適当 。	PHEVの換算率については、近年登載されている電池の容量増等も踏まえて設定しています。

＜特定低公害・低燃費車の該当要件について（3件）＞

No.	意見の概要	都の考え方
1	特定低公害・低燃費車の該当要件見直し案について、 賛同する 。	ご意見を踏まえて、今後の取組を推進していきます。
2	重量貨物車に係る 基準は区分や用途によってはラインナップが限定的であり、緩和を要望 。	エコカー減税制度及び市販車におけるトップランナーを考慮し検討を行っています。
3	軽乗用車に係る 基準は相対的に乗用車より厳しい設定であり、緩和を要望 。	エコカー減税制度及び市販車におけるトップランナーのほか、重量帯ごとの基準合致状況や次期計画期間内に令和12年度燃費基準の目標年度を迎えることも踏まえて検討を行っています。

意見募集結果③（ご意見の概要と都の対応）

※寄せられた意見のうち、公表の同意を得たもの

＜改正案に係る全般的なご意見について（6件）＞

No.	意見の概要	都の考え方
1	事業者が義務達成できるよう、 支援策の充実等と併せて改正案を推進されたい。	ご意見を踏まえて、今後の取組を推進していきます。
2	E V 導入はまだ困難だが、HV等を優先的に選定し CO₂排出量削減に貢献したい。	引き続き、本制度への協力をお願いします。
3	塵芥車 （パッカー車）は走行以外にも燃料を使うため、E Vでは1日の収集業務が賄えず 導入困難。	今後の取組の参考とさせていただきます。 なお、EVパッカー車及び充電設備については、補助事業を実施しており、事業者への周知を進めてまいります。
4	旅客自動車事業において ZEVが選択されるよう に乗客の 意識を変えていく必要がある。	今後の取組の参考とさせていただきます。 なお、都では、補助事業や普及啓発等により、ZEVの普及を進めているほか、本制度によりZEVを含めた環境性能の高い車両の導入を後押ししています。
5	車自体の性能が格段に良化しているため、毎年度実績報告書を提出をしなくてもよいのでは。	自動車使用の合理化やエコドライブの取組状況等の確認という目的もあるため、提出の協力をお願いします。
6	車が排出する二酸化炭素が地球温暖化に繋がっているという言説は疑わしい。	IPCCの報告書では、人間の影響が大気、海洋及び陸域を温暖化させてきたことには疑う余地がないとされています。