

低公害・低燃費車の導入義務制度の改正に対する意見募集の結果

<募集期間> 令和8年6月25日(木)から同年7月24日(金)まで（30日間）

<お寄せいただいた御意見> 38件

※お寄せいただいた御意見のうち、公表の同意を得たものについて、要約して掲載させていただきます。

○ 特定低公害・低燃費車の導入義務率について

項番	意見提出者	提出意見の要旨	都の考え方
1	個人	脱炭素化に向けた東京都の先進的な取組に敬意を表します。非常に合理的かつ実現的な目標設定であると思います。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。
2	個人	各事業者の車種や更新頻度など個別の状況も踏まえた形で義務率の改正案が設定されているため、納得感がある。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。

○ 乗用車における非ガソリン車の導入義務率について

項番	意見提出者	提出意見の要旨	都の考え方
1	法人	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。今後の増加が見込まれる「軽EV」を乗用車における非ガソリン車の台数としてカウントするように検討を希望する。	都においては、非ガソリン車の区分にEVやFCVのほか、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車を含めております。乗用車における非ガソリン車の導入義務においては、これらの車種から、義務対象事業者の用途等に合わせて適当な車両を選択していただくことを想定しております。軽乗用車は選択肢が少ない状況であるため、今回の改正案では非ガソリン車の導入義務の対象には含んでおりませんが、今後の市販状況等を踏まえて引き続き検討を行っていきます。
2	法人	乗用車における非ガソリン車の導入義務率を設定するにあたっては、走行時のCO2排出量（Tank-to-Wheel）だけでなく、車両の製造・環境整備から廃棄・リサイクルに至るまでを含めた「LCA（ライフサイクルアセスメント）」の観点、および燃料・電気の採掘・発電から含む「Well-to-Wheel」の観点を算定基準に導入することを提案する。EV、HEV、PHEV、ICE（内燃機関車）、FCVの各動力源が真に環境に与える負荷を公平に評価するためにも、製造時等の排出量も含めた総合的なCO2算出基準を策定・適用すべき。	頂いたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。 なお、国の省エネ法による燃費基準の設定に当たっては、「Well-to-Wheel」の観点が含まれております。 また、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）が公表している第6次評価報告書の統合報告書においては、低排出電力※を動力とする電気自動車は、陸上輸送由来の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。 ※都内への電気の供給に伴うCO2排出係数は低減傾向にあります。
3	法人	警備会社は緊急事態の発生に備え、常に現場へ駆けつける体制を維持する必要がある。電気自動車の場合、充電には時間が必要で、充電の状況によってはすぐに出勤することができないということも想定できるため、採用が難しい現状がある。実際に電気自動車を導入したが、現場で使用するのは困難であるという意見が多数でている。	都では非ガソリン車の区分に、電気自動車だけでなく、燃料電池自動車やプラグインハイブリッド車及びハイブリッド車も含めております。 また、電気自動車の導入に際しては、急速充電設備の使用により充電時間の短縮が可能です。急速充電設備の設置については、国及び都で補助事業を実施していますので、本制度対象者に対して周知を進めてまいります。
4	法人	現在の原材料等の高騰による車両価格の大幅な値上がりやハイブリッド車やEVの車体の大型化により、補助金があっても車両入替には至らない。 補助金の拡充、車体の小型化が進まない限り、現実的な改正案ではない。	都では、EV等の導入時に利用可能な補助を拡充しており、これらは、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のラインナップは拡充してきており、小型のEVも販売されています。
5	個人	脱炭素化に向けた東京都の先進的な取組に敬意を表します。非常に合理的かつ実現的な目標設定であると思います。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。
6	個人	各事業者の車種や更新頻度など個別の状況も踏まえた形で義務率の改正案が設定されているため、納得感がある。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。

○ 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

項番	意見提出者	提出意見の要旨	都の考え方
1	法人	EV及びFCVは内燃機関を搭載していないのに対し、プラグインハイブリッド車は、ハイブリッド車同様に内燃機関を搭載している点を鑑み、1台換算が適当と考えます。	プラグインハイブリッド車の換算率については、近年登載される電池の容量増等も踏まえて、設定しています。 なお、改正案においては、EV、FCVは3台、プラグインハイブリッド車は2台、ハイブリッド車は1台として換算することとしております。
2	個人	非ガソリン車の中でもEVやFCVの導入を推進していくという東京都の意気込みが感じられます。換算率は大変妥当であると思います。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。

○ 特定低公害・低燃費車の該当要件について

項番	意見提出者	提出意見の要旨	都の考え方
1	個人	要件の見直しは必要であると思います。ご提示いただいた案に賛同いたします。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。
2	法人	重量貨物車に係るに係る特定低公害・低燃費車の基準を「令和7年度燃費基準105%達成車」のみとするのではなく、「令和7年度燃費基準100%達成車」についても対象として認めることを要望する。 重量貨物車については、規制区分や架装・用途・車型・エンジン出力レンジによっては、対象車種のラインアップが限定的であり、乗用車と異なり、区分や仕様をまたいだ代替が難しいため、事業者の車両選択肢が著しく制約されるおそれがある。 また、令和8年4月1日時点では、一部の規制区分において令和7年度燃費基準105%達成車の設定が確認できていない。このような規制区分においては、現行案の要件では特定低公害・低燃費車を選択できず、車両更新の停滞や事業者負担の増加を招くおそれがある。 一方で、令和7年度燃費基準100%達成車まで対象を拡大することで、105%達成車の設定がない規制区分や各種車両仕様においても特定低公害・低燃費車への更新が可能となり、より多くの事業者による環境性能の高い車両の導入を促進できると考える。 このような要件とすることで、事業者の過度な負担を抑制しながら、低公害・低燃費車への着実な更新を促すことができ、事業者が将来的なEV・FCV等のゼロエミッション車導入に向けた投資余力を確保することにもつながると考える。	基準改正案については、基本的に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。 重量貨物車に関しては、上記の考え方にに基づき、「令和7年度燃費基準105%達成」を改正案としています。 軽乗用車に関しては、基準を「令和12年度燃費基準80%以上達成」とした場合、軽い重量帯でほとんどの車両が合致する状況であることや、本制度の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、「令和12年度燃費基準85%以上達成」を改正案としています。 これらの基準改正案のほか、義務対象事業者の車種構成等も考慮し、導入義務率の改正案を設定しています。 なお、本改正案の検討に当たっては、学識経験者を委員とする検討会において、専門的見地から御意見を頂いています。
3	法人	軽乗用車に係る特定低公害・低燃費車の基準を「令和12年度燃費基準85%以上達成」ではなく、「令和12年度燃費基準80%以上達成」とすることを要望する。 軽乗用車区分の基準は、乗用車区分に比べて達成率の水準が低く、相対的に厳しい設定となっていると考えられる。 一方、軽乗用車区分の基準を「令和7年度燃費基準80%達成」とした場合、乗用車区分の達成率に近い水準となる。 以上を踏まえ、車種区分間の基準設定の公平性を確保する観点から、軽乗用車区分の燃費基準については、「令和12年度燃費基準85%達成」から「令和12年度燃費基準80%達成」への見直しを検討することが適当であると考え。 事業者にとって車両の選択肢が広がり、導入しやすく基準とすることで、普及台数の増加、実使用環境における排出ガスの低減や燃費改善の効果の拡大を通じて、東京都の環境政策に貢献できるのではないかと考える。	

○ 改正案に係る全般的なご意見について

項番	意見提出者	提出意見の要旨	都の考え方
1 個人		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（気候変動に関する政府間パネル）が公表している気候変動の自然科学的根拠に関する報告書（第6次評価報告書）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。
2 法人		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ないかと。	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第28条に基づき、自動車管理計画書を提出いただき、同第29条に基づき、毎年度実績報告書を提出していただいているところです。 低公害・低燃費車の導入のみに限らず、導入している車両の走行状況、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ございますので、引き続き毎年度の御提出に御協力いただきますようお願いいたします。
3 法人		ごみ収集業務で使用するパッカー車は、走行に加えて圧縮作業のため油圧ポンプを長時間稼働させる必要があり、現場では、現在の電気自動車では圧縮作業のための出力及び1日通して収集業務を行うためのバッテリー容量が不足しているといった声が多くある。 さらに、EVパッカー車は高額であり、充電設備の整備や電力契約の増強も必要となるため、中小規模の収集業者にとっては導入が極めて困難である。 また、し尿収集車、バキューム車についても現行の電気自動車では業務を賄うことは困難である。	頂いたご意見は、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の導入については、国及び都で補助事業を実施していますので、事業者に対して周知を進めてまいります。
4 個人		旅客自動車事業に関して言えば、乗客の意識を変えていく必要がある。 例えばハイヤーで採用されているEVやFCVについて、低公害という点でガソリン車やハイブリット車よりも大きな利点があると感じるが、残念ながら乗客からは「乗り心地が悪い」「シートが快適とは程遠い」といった点から敬遠されている。 そうなると当然事業者もそれらの車種を選択する事が難しくなり、せっかく企業努力で開発した次世代車両の発展を潰す事になる可能性もあり非常に憂慮する状況であると感じる。 EV、FCV等のゼロエミッション車両を広く浸透させるため、「EV・FCV等の車両を利用時、一部料金を補助する」ような施策が必要だと考える。	頂いたご意見は、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の普及を進めています。 また、本制度においても、ZEVを含めた環境性能の高い車両の導入を後押ししております。
5 法人		今回の制度改正の趣旨である環境負荷の低減については、弊社としても重要な課題と認識しており、低燃費・環境性能に優れた車両への切り替えを積極的に進めていきたいと考えている。 車両の更新にあたっては、充電設備の整備が必要な電気自動車の導入はまだ難しい状況ではあるが、まずはハイブリット車など環境に配慮した車種を優先的に選定することで、CO2排出量の削減に貢献していこうと考えている。 東京都が推進するゼロミッション実現に向けた取り組みを支持すると共に、弊社としても環境への責任を果たすべく、引き続き努力していく。	引き続き本制度への御協力をよろしく願っています。
6 個人		改正案についてはすべて賛同いたします。今後は、事業者の方々が義務を達成できるよう、支援策の充実等と併せて改正案を推進していただきたい。	頂いたご意見を踏まえて、今後の取組を推進してまいります。