

現行条例制度の概要

■ 低公害車の普及促進と導入義務付け（自動車公害対策）

- 自動車の排出ガスによる大気汚染を改善するため、自動車排出ガスの規制値と比較して、窒素酸化物や粒子状物質などの排出量が一定レベル以下の自動車を「低公害車」と指定し、普及促進を図るとともに、より低公害な自動車等の使用を求める

[東京都指定低公害車]

電気自動車、天然ガス（CNG）自動車、ハイブリッド自動車などの他、自動車排出ガス規制値から25%低減、50%低減、75%低減されている自動車をそれぞれ指定

1 低公害車等の使用の努力義務

自動車等を使用する者に対して、低公害な自動車等の使用を求める。

2 低公害車の導入義務

200台以上の自動車の使用者に対して、5%以上の導入を義務付ける

3 自動車製造者の開発努力義務

自動車を製造する者に対して、低公害車の開発を求める。

4 自動車販売者による低公害車販売実績の報告、環境情報の説明義務

5 自動車整備事業者による整備結果の説明の努力義務

■ 建設作業機械等を使用する者等の義務

[対象機械] ブルドーザー等の建設機械、フォークリフト等の産業機械、農業機械
 [義務の内容] 建設作業機械等からの排出ガスの発生量を可能な限り減少させるように努める。

現行制度の成果

■ 環境基準の達成状況（平成18年度）

自動車排ガス測定局34局での大気汚染状況の測定結果は大幅に改善

- 浮遊粒子状物質・・・平成17年度に続いて2年連続全局達成
- 二酸化窒素・・・34局中21局で達成 達成率62%
平成17年度より6ポイント改善傾向

現行制度の課題と施策展開の必要性

1 国の自動車排出ガス規制の強化

自動車排出ガス規制の強化については、平成21年10月から「ポスト新長期規制」の適用開始が予定され、さらに重量車の「挑戦目標値」の設定が予定されている。

2 省エネ法に基づく乗用車・貨物車の燃費基準

- 平成18年3月、ディーゼル重量車（車両総重量3.5トン超のトラック・バス等）に、はじめて2015年度を目標年度とする燃費基準を策定
- 平成19年7月、乗用車、小型バス、小型貨物車（以下「乗用車等」という。）に、2015年度を目標年度とする燃費基準を策定。
以上により、2015年度を目標年度とする燃費基準が策定される。
- 自動車の製造者等（自動車メーカー・輸入事業者）は、目標年度である2015年（平成27年）までに、燃費基準値以上に燃費性能を改善することが求められる。

■ 燃費基準が達成された場合のCO2削減効果

- 乗用車等
2015年度の燃費基準を達成すると、2015年度には、2004年度実績と比べて、乗用車で平均23.5%、小型バスで平均7.2%、小型貨物車で平均12.6%の燃費が改善される。
- ディーゼル重量車
2015年度の燃費基準を達成すると、2002年度比、約12%の燃費が改善される。

- 平成18年10月、建設機械等の公道を走行しない特殊自動車（オフロード特定自動車）に対して、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）により排出ガス対策が強化されたが、燃費評価が一般化している自動車に比べ、建設作業機械等のCO2対策は遅れている。

これらを踏まえて

- 自動車排出ガス規制の強化に伴い「低公害車」の基準を見直す
自動車排出ガス規制の強化が予定されているため、低公害車の基準を見直す。
- 自動車に起因するCO2削減に向けた取組を進める
現行の低公害車の普及促進に加え、燃費性能に優れた自動車を優先的に利用促進する仕組みを構築する。

● 建設作業機械等のCO2対策を進める

現行の排出ガスの発生抑制に加え、建設作業機械等からのCO2排出量の削減に取り組む。

基本的な考え方

1 低公害車の規定を「低公害かつ低燃費な自動車」に改める

- 「低公害かつ低燃費な自動車」とは、自動車排出ガス規制値と比較して、排出ガスが一定レベル以下の低公害性を有し、かつ、より燃費性能に優れた自動車をいう。

[現行の低公害車指定制度]

区 分	超低公害車	優低公害車	良低公害車
自動車排出ガス規制 (低公害性)	平成17年新長期基準 75%低減レベル	平成17年新長期基準 50%低減レベル	平成17年新長期基準 25%低減レベル

[低公害かつ低燃費な自動車の評価イメージ]

評価の区分	超レベル	優レベル	良レベル
自動車排出ガス規制 (低公害性)	平成17年新長期基準 75%低減レベル	平成17年新長期基準 50%低減レベル	平成17年新長期基準 25%低減レベル
2015年度燃費基準 (低燃費性)	20%以上 達成レベル	10%以上 達成レベル	5%以上 達成レベル

2 低公害かつ低燃費な自動車が優先的に使用される仕組み

- 自動車を使用するすべての者に対して、より低公害かつ低燃費な自動車の使用を求める。(努力義務)

3 低公害かつ低燃費な自動車を導入される仕組み

- 都内で一定台数以上の自動車を事業の用に供する者に対して、自動車の種別に応じた「低公害かつ低燃費な自動車」の導入義務を課す。

注) 一定台数未満の自動車を使用する事業者に対しては、東京都自動車環境管理指針に基づき、自動車の新規購入、更新等に当たって、低公害かつ低燃費な自動車の導入を求める。

4 低公害かつ低燃費な自動車を選択・利用される仕組み

- 自動車販売者に対して、低公害かつ低燃費な自動車を選択・利用されるよう自動車の購入予定者に対する環境情報の説明義務を課す。

5 建設作業機械等を使用する者の取組

- 建設作業機械等を使用する者に対して、排出ガスの発生量が少なく、燃料効率の高い建設作業機械等の使用など、CO2排出量の低減に必要な取組を求める。

内容の骨子

■ 「低公害かつ低燃費な自動車」の使用の努力義務 (低燃費性を追加)

- [対象者] 自動車を使用するすべての者
- [義務の内容] 自動車排出ガスの低公害性に加え、より燃費性能に優れた自動車を使用することについての努力義務

■ 一定規模以上の自動車の使用者に対する導入義務 (具体的内容は規則)

- [対象者] 都内で一定台数以上の自動車を使用する事業者
- [義務の内容] 自動車の使用者で一定台数以上事業の用に供する者は、一定率以上の低公害かつ低燃費な自動車を導入することを義務付ける。
自動車の使用者で一定台数以上事業の用に供する者は、一定率以上の低公害かつ低燃費な自動車を導入することを義務付ける。
- [導入の達成期限] 新制度の施行後、5年程度
- [基準の見直し] 自動車排出ガス規制の強化に伴い、現行の低公害車の基準を見直すとともに、自動車に起因するCO2排出量を削減していくため、燃費性能の評価を加える。
- [導入率の算定]
 - 導入率は、現行の算定方法に準じ、使用する自動車のうち、低公害かつ低燃費な自動車の評価区分から換算して定める。
 - 今後、乗用車、ディーゼル重量車などの自動車の種別ごとに基準達成の状況を確認し、導入率の算定方法を定める。

■ 自動車販売者による環境情報の説明義務 (低燃費性を追加)

自動車販売者に対して、自動車の購入予定者に、自動車の低公害性に加え、自動車から排出されるCO2の削減に寄与する環境情報の説明を義務付ける。

■ 建設作業機械等を使用する者の努力義務

- [対象者] 建設作業機械等を使用する者
- [義務の内容] 建設作業機械等を使用する者は、より排出ガスの発生量が少なく、より低燃費な建設作業機械等を使用するとともに、CO2削減に必要な措置を講じ、CO2排出量の低減に努める。