

自動車環境管理計画書制度等改正に係る検討会(第6期検討第1回)

議 事 録

令和7年12月5日(金)

東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室 25 (WEB会議併用)

○東條自動車環境課長

それでは定刻を少し過ぎました。ただ今から第6期、第1回の自動車環境管理計画書制度等改定に係る検討会を開催いたします。委員の皆様方、本日はお忙しい中御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます環境局環境改善部自動車環境課長の東條でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。本検討会は、対面とオンラインの併用方式での開催とさせていただいておりますので、御了承のほどよろしくお願ひいたします。それでは、検討会の開催にあたりまして、環境改善部長の中島より御挨拶申し上げます。

○中島環境改善部長

東京都環境局環境改善部長の中島でございます。本日はお忙しい中、本検討会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。開会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。東京都では、自動車使用による環境負荷の低減を目的に、環境確保条例に基づき、自動車環境管理計画書制度と低公害・低燃費車導入義務制度を実施しております。

平成13年度に開始しましたこの制度も20年以上経過しまして、次年度は現行の第5期の最終年度となっております。この間、事業者の皆様方の御努力のおかげで、自動車使用による排出ガスやCO₂の削減が進み、東京の大気環境の改善に大きく寄与してきたものと考えております。

さて、現在、自動車を取り巻く環境は大きく変わりつつあります。気候変動対策が世界的に喫緊の課題となり、自動車についても我が国を含め多くの国で脱炭素化の動きが加速しております。こうした中、東京都も2050年代に目指す東京の姿、ビジョンを実現するための政策を取りまとめました。

2050東京戦略において、2030年までに乗用車の新車販売における非ガソリン車100%を目標に掲げるなど、自動車の脱炭素化をさらに加速していくこととしております。また、東京の大気環境については大きく改善が進んだものの、光化学オキシダントなど依然として課題が残されており、自動車排出ガス対策にも引き続き取り組んでいくことが必要でございます。この検討会におきましても、こうした自動車を取り巻く社会環境を踏まえた本制度のあり方について、専門的な見地からさまざまな御意見をいただきたいと考えております。

限られた時間ではございますが、委員の皆様方の活発な御議論により、有益な検討の場になることを期待しております。本日はどうぞよろしくお願ひ申し上

げます。

○東條自動車環境課長

続きまして、検討委員の皆様を御紹介させていただきます。私がお名前を申し上げさせていただきますましたら、一言お願いできればと思います。

黒坂委員でございます。よろしくお願いいたします。

○黒坂委員

黒坂でございます。慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科の特任准教授をしています。こちらに書いていただいたとおり、情報通信政策であるとか人工知能政策の研究を行っておりまして、様々な応用分野、いわゆるデジタル技術、通信技術の応用分野についての研究を主に産業論の観点から行っています。

また、アメリカのジョージタウン大学の客員研究員をしていまして、ワシントンDCで生活をしているので、今日もリモートで失礼しております。今後も恐らくリモートが増えてしまうかと思いますが、御容赦いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○東條自動車環境課長

よろしくお願いいたします。

次に齊藤委員お願いいたします。

○齊藤委員

はい。神奈川大学の齊藤と申します。物流について研究をしております。その関係で、今回、委員になっております。よろしくお願いいたします。

○東條自動車環境課長

よろしくお願いいたします。次に大聖委員よろしくお願いいたします。

○大聖委員

はい、ありがとうございます。

早稲田大学の理工学部で自動車工学の研究をしております。どうぞよろしくお願いいたします。

○東條自動車環境課長

松村委員につきましては、本日御欠席との連絡を受けております。

また、三重野委員につきましては、遅れてのご参加との連絡を受けております。後ほど会議に御参加いただけるということになっております。

最後に、森川委員、よろしくお願いいたします。

○森川委員

はい。日本自動車研究所の森川と申します。大気環境のことについて、自動車という視点から、また、他にも様々な発生源の視点から研究を続けております。よろしく願いいたします。

○東條自動車環境課長

よろしく願いいたします。

なお、事務局の職員につきましては、事前にお送りいたしました事務局名簿のとおりとなります。

下の議題に入ります前に、本日の資料1でございます。自動車環境管理計画書制度等改正に係る検討会要綱第5条第2項の規定に基づきまして、座長の選出をお願いいたしたいと思っております。座長の選出は委員の皆様の互選になりますが、どなたか御推薦等がございますでしょうか。

はい。森川委員ありがとうございます。御発言をお願いいたします。

○森川委員

はい。私は、大聖先生が自動車の環境課題に造詣も深く、自動車工学という点でも第一人者でいらっしゃるということで、大聖先生を今回の検討会の座長に推薦したいと思っております。よろしく願いいたします。

○東條自動車環境課長

森川委員ありがとうございます。大聖委員を推薦されるという御意見ございましたけれども、いかがでしょうか。

○黒坂委員

異議ありません。賛成です。

○東條自動車環境課長

皆様、御異議なしということでよろしいでしょうか。

はい、それでは、御賛同いただけたということで、大聖委員、座長のほうをよろしく願いいたします。

○大聖委員

微力ですが、皆さんの御協力を得て進めさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○東條自動車環境課長

よろしく願いいたします。それでは、大聖委員に御承諾いただきましたので、座長の方を大聖委員をお願いいたしたいと存じます。

本日の議題は、自動車環境管理計画書制度第6期に向けた検討といたしまし

て、低公害・低燃費車導入義務制度の見直しについて、自動車環境管理計画書制度の見直しについて御意見をいただきたく存じます。

それでは、これからの会議の進行につきましては、大聖座長にお願いしたいと思います。大聖座長、よろしくお願いいたします。

○大聖座長

はい、それでは、これから進行役を務めてまいりたいと思います。どうぞ御協力のほどよろしくお願い致します。それでは、まず、設置要綱第5条第4項に定める座長の不在時の代理を指名したいと思います。森川委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか、森川委員。

○森川委員

森川です。かしこまりました。承ります。よろしくお願いいたします。

○大聖座長

よろしくお願いいたします。それでは、引き続きまして、本検討会は公開となっております。事務局から、本日の傍聴の有無についてご報告をお願いいたします。

○東條自動車環境課長

本日、オンラインにて傍聴希望の方がいらっしゃいます。

○大聖座長

本日は傍聴を希望される方がいらっしゃいますので、自動車環境管理計画書制度等改正に係る検討会設置要綱第7条の規定に基づき、傍聴を認めたいと思います。ただし、公開が不相当と認められた場合には、退室をお願いすることがございますので御了承ください。

それでは、議事に入りたいと思います。事務局の方から資料の説明をお願いいたします。

○東條自動車環境課長

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただければと思います。お配りしております資料につきましては、画面に投影されております会議次第、事務局名簿、資料につきましては1から5までになります。参考資料につきましては、1から7までを送付させていただいております。

資料の不足等ございましたら、事務局まで御連絡いただければと存じます。皆様、大丈夫でしょうか。

それでは、今後も何かございましたら御連絡いただければと思います。事務

局からは以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございました。それでは、議題の1として、制度の概要と第5期計画期間の現状について、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

○東條自動車環境課長

はい、それでは、今投影されております資料3の方に従って説明をさせていただきます。自動車環境管理計画書制度及び低公害・低燃費車の導入義務制度の概要と、現行の第5期の計画期間の現在の現状についてになります。それでは、次のページ。こちらの方が制度の概要となっております。

自動車環境管理計画書制度は環境確保条例第28条に基づきまして、自動車を利用する事業者の自主的な配慮行動を求めるものとなっております。取組内容については、自主的に取り組んでいただくという形になります。この2行目にございますように、その取組の計画を定めた計画書、また毎年度のその取組の実績の報告書の提出を義務付けているといった制度になります。

計画期間につきましては、表にございますとおり、現在第5期ということで、令和4年度から来年度8年度までという形になっております。対象が30台以上の自動車を使用する事業者で、令和6年度末現在、約1500社の事業者がいらっしゃいました。

下にあります勧告、公表というところですがけれども、計画書や報告書の提出を義務づけておりまして、その提出がない場合には勧告、それに従わない場合には公表や過料といった措置をとることができるという形になっております。

こちらが低公害・低燃費車の導入義務制度になります。環境確保条例第35条に基づきまして、事業者が使用をする全車両のうち、特定の低公害、低燃費車について、一定割合以上の導入を義務付けるものとなっております。義務については、表にございますように二つございます。一つ目の義務が特定低公害・低燃費車の導入義務で、二つ目の義務がそのうち乗用車における非ガソリン車の導入義務になります。

対象者につきましては、こちらにございますように、200台以上の自動車を使用する都内事業者となっております。対象車両につきましては、義務の①の方が普通自動車、小型自動車、軽自動車となっております。自動車の中で特定低公害・低燃費車を、導入義務率のところにございますように、全車両の30%以上を導入していただくように義務付けるものとなっております。

義務②の方の対象車両は、こちらのうち専ら乗用の用に供する乗用定員 10 人以下のものということで、こちらの乗用車につきまして、いわゆる燃料電池車であるとか、電動自動車、プラグインハイブリッド、ハイブリッドといった非ガソリン車にさせていただきまして、その割合を 20%以上にさせていただくという形で義務付けているものになります。こちらにつきましては、下にありますとおり正当な理由なくこういった義務を履行しない場合には公表ができることとなっております。次のページをお願いします。

制度の変遷については、こちらにございますとおり、現在第 5 期ということで、最初の第 1 期につきましてはディーゼル車規制に対応という形で、低公害の自動車の義務づけ 5%というところから始まっております。第 2 期に CO₂ 削減の観点を含め、第 3 期にその観点を強化として、低公害・低燃費車の導入義務制度としました。低公害車だけではなくて、低燃費車の要件を置き直したという形になっております。

第 4 期の開始のところで、導入義務率を当初の 5%から 15%に引き上げをしております。今回の令和 4 年度からの第 5 期におきましては、導入義務率をさらに 15%から 30%に、先ほど御紹介をさせていただきました非ガソリン車の導入義務の新設をしています。以上のような制度の変遷になっております。次のページをお願いします。

こちらは大気環境の状況を示したものになります。概要としましては、NO_x、SPM、PM_{2.5}、いずれも環境基準を達成しているという状況になっております。それぞれグラフが載ってございますけれども、全て、低下傾向にあります。NO_x については SPM、PM_{2.5} と比較すると、住宅地等の一般のところと道路沿道のところ、測定局のところ近づいてきているのですけれども、まだ若干差があるという状況になっております。一方で、自動車の NO_x・PM 総量削減計画における目標については、令和 8 年度までの目標について、まだ令和 5 年度時点では未達成というような状況がございます。次のページをお願いします。

こちらは CO₂ の排出量削減状況になってございます。一番上が全部門の削減状況を示したものになっております。右肩下がりの状況が御確認いただけるかと思えます。少し文字が小さくて恐縮ですけれども、その下にそれぞれの部門の 2030 年目標、2030 年にカーボンハーフということで 50% CO₂ 削減の目標を掲げておりまして、この中で運輸部門が 65%程度削減という目標になっております。現状では、これに対して 52.6%の削減と言う形になっておりま

す。右側が自動車の影響でございしますが、この運輸部門の中で自動車からの CO₂ の排出量が 8 割を占めることを示したグラフになっております。

CO₂ や大気汚染物質の排出の状況をご説明させていただきましたけれども、今後、自動車からの CO₂ 排出量の削減に向けて更なる取組が重要であるということや、大気汚染物質の排出につきましても、引き続き低公害車の導入促進等により、抑制していくことが必要だと考えております。次のページをお願いいたします。

こちらが現在、第 5 期の 3 年目になりますけれども、そちらの状況を示したのものになります。導入義務がかかっている 200 台以上の事業者が、168 社です。それ以外の導入義務がかかっていない事業者を含めて、計画書制度の対象事業者が 1,423 社になっております。都内全体の車の使用台数が 394 万台、約 400 万台という中で、制度の対象者の車両が 22 万台以上というところになりますので、大体 5%程度、本制度対象者の車が占めているということになります。下のところが今の特定低公害・低燃費車の導入義務の達成状況と、非ガソリン車の方の導入義務の達成状況になります。

達成をされている事業者数をご覧のとおりになります。このうちグレーになっているところは、用途に見合う車両がないという事業者で、特定低公害・低燃費車の導入義務については 34 社、非ガソリン車の導入義務については 11 社となっています。事業者の中には使用する車両が特定のサイズであるとか、特定の機能がないといけないといった場合がございしますが、そういった場合に、用途に見合う特定低公害・低燃費車や、非ガソリン車がないというような場合にグレーの部分に該当します。次のページをお願いします。

こちらが、前期から今期にかけての成果になります。まず、特定低公害・低燃費車の状況になりますけれども、こちら台数ベースでも全車両に占める割合としても上がってきているというところで、令和 6 年度では全車両の 4 割近くを占めています。

ただ、右側のグラフを見ていただきますと、これも字が見にくいところがあり、恐縮ですが、車種別で見ますと、乗用車の青いところは順調に進んでいますけれども、軽の乗用車、軽の貨物車につきましては、この特定低公害・低燃費車に該当する車両は現在限られてしまっているという現状がございまして、停滞が見られるというような流れがございします。次のページでお願いします。

こちらが乗用車の非ガソリン車の方の推移になります。こちらにつきまして

も、台数ベースでも、全車両に占める割合としても上がっているということで、令和 6 年度部分では乗用車の 4 割以上が非ガソリン車というような状況になっております。ZEV の保有台数が右の方になります。参考に都内の ZEV の保有台数のほうも載せておりますけれども、全体に比べて保有割合は高くなってきていると考えております。次のページをお願いします。

こちらが第 4 期から第 5 期にかけての成果として、NO_x・PM・CO₂ の排出状況になります。CO₂、NO_x、PM の排出量の推移ということで、これも全て低下傾向にあることが見て取れると思います。どのくらい第 4 期の初めの平成 28 年度から減っているかというのが赤の枠のところに書かれているものになります。CO₂ に関しましては、都全体の削減割合が平成 28 年度から 13.6% 程度であるところ、この制度については 25%削減ができています。右下が自主的な削減目標の進捗となっております。計画書の中で自主的に各事業者様に目標を設定していただいております、令和 6 年度末にそれを達成されている事業者さんの割合になります。次のページをお願いします。

こちらは制度対象者の規模になります。こちらは表のところでも使わせていただいておりますが、この計画書制度の対象事業者が保有する自動車の台数が、隣の現在の都内の保有台数 400 万台くらいのうちの 5%程度の 22 万 2000 台になっております。

先ほど、表のところでもお伝えはさせていただきましたが、計画書制度の対象事業者が保有する自動車の台数が、都内の自動車台数 400 万台くらいの 5% 程度、22 万 2 千台になっております。22 万 2 千台の内訳が、右の方の円グラフになりますけれども、22 万 2 千台のうち 60%程度が導入義務の対象となっている事業者が保有する自動車の台数になっております。CO₂ の削減量は、都内全体の平成 28 年度から令和 5 年度までの 7 年間の CO₂ 削減量と、計画書制度の対象者の自動車からの削減量の比較となっております。全体が 13.6% の削減のところ、制度の対象者は 24.3%の削減、排出量も約 106 万トンが全体で 42 万トンが対象者ということで、自動車台数のウエイトに比べて削減量の寄与度が高いということが分かります。次のページをお願いします。

ここまで御説明させていただいたことを踏まえまして、今後、第 6 期に向けての検討事項はこちらになります。上が低公害・低燃費車の導入義務制度、下が自動車環境管理計画制度についてまとめています。

上の導入義務制度の方ですけれども、どういった車を入れてもらうかという

要件を直すことが必要になってきていると考えています。後ほどの資料でも御説明させていただきますけれども、先ほどの軽自動車については、該当する車が少なくなっているということをご説明させていただきました。そういったことを踏まえても、軽自動車に係る要件の設定、区分の新設なども必要ではないかと考えております。

また、特定低公害・低燃費車をどのくらい入れていただくか、その導入義務率を今30%というところをどうしていくのかも検討が必要になります。現在ZEVについては、導入の難易度ですとか、誘導効果を考慮して換算率を設定していますが、こちらにも必要に応じて見直していくのかどうかということが検討課題になってくると考えています。

下が環境管理計画書制度になります。次の資料で詳しく御説明させていただきますけれども、事業者様のお声をもとに、負担の軽減ですとか、自主的な取組を実行していただいているので、さらにそのモチベーションを高めてもらうための仕組みが考えられないかというようなことも検討課題として考えております。資料3につきましても説明は以上になります。

○大聖座長

ありがとうございました。ただいまの御説明に対しまして御意見や御質問がありましたらよろしくお願いたします。マイクをオンにさせていただいてご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

○森川委員

森川です。よろしいでしょうか。

○東條自動車環境課長

どうぞ。

○森川委員

はい。今ちょうど出ているページで、導入義務率及び換算率の見直しということで、第6期の検討をすることになるのですけれども、例えば第6期の途中で、義務率とか換算率の見直しというのは、あり得るのかどうかということをお聞きしたいと思いました。よろしくお願いたします。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。現状では、まず義務率を設定して、基本的に1期が5年という形になるので、5年間その設定した義務率で目標を立てて取り組んでいただくというようなことをしておりますので、期の途中での見直しとい

うのは原則考えていないところになります。

○森川委員

ありがとうございます。なぜお聞きしたかという、低公害車をめぐる状況がどんどん変わっていく中で、何か見直さなければいけないことが起きたらどうするのかということをお聞きしたく思いました。分かりました。ありがとうございます。

○大聖座長

森川委員のご心配は、おそらく 2030 年度カーボンハーフ等の目標達成が、達成期限が近づくとつれて厳しくなってきたときに、本制度の見直しをして達成を目指すという、そういう調整があるのかどうかという、そういう背景で発言されたのでしょうか。

○森川委員

そうですね。そういうこともあります。また、燃料もカーボンニュートラルな燃料とかが出てくることもあるかと思った次第です。このやり方で 5 年続けてやるんですということで、そこでの評価ということであればいいと思います。以上です。

○大聖座長

ありがとうございます。確かに非ガソリン車が対象ですけども、ガソリン車でも今言われた合成燃料みたいなものが出てくる可能性は考えられます。すぐに市場には出てこないと思いますけど。あとはエタノールですね。エタノール混合燃料が今、国でも検討をしていますし、そういった低炭素な燃料を使った場合どうなるかということですよ。これは今まだ市場に出てきていませんので、なかなか議論しにくい面があると思います。

他にいかがでしょうか。

それでは、後でまた戻って御質問いただいても結構ですので、次に移りたいと思います。議題の 2 番目ですけども、低公害・低燃費車導入義務制度の見直しについてということで、資料 4 をご説明ください。

○東條自動車環境課長

それでは、資料 4 をご説明させていただきます。こちらが低公害・低燃費車の導入義務制度の見直しについての資料になります。次のスライドですけども、課題というところで、先ほども少し申し上げさせていただきましたが、何を特定低公害・低燃費車にしていくのかということについて、市場の販売状況

や現在の車の環境性能の向上に応じて、そこを考えていく必要があるというところが①、②の整理となります。低公害・低燃費車をさらに導入促進していくと、様々な課題があるというところで、対応として、どういったものを特定低公害・低燃費車の要件としていくか、またそれをどのくらいの義務率で導入を義務づけていくかとの2つの課題があると考えております。以降のスライドでその辺の御説明をさせていただければと思います。

こちらが義務制度の課題の資料になります。一つ目の、現在の車の環境性能の向上に応じた特定低公害・低燃費車の指定という課題に対しまして、省エネ法による最新のトップランナー基準の更新を踏まえた対応が必要になってくると考えております。こちらの表につきましては、右側が現在の燃費の要件になっております。例えば乗用車であれば、左側の2020年の目標値プラス20%達成が要件になっております。最新のトップランナー基準における目標年度というものが2030年度になっています。現在、都の制度で決めている要件の基準年度と最新の基準年度とのずれが生じてきておりますので、こちらの更新が今後課題になってくると考えております。次のスライドをお願いします。

こちらが軽自動車に関する課題に対する対応になります。現状、軽自動車につきましては、特定低公害・低燃費車に該当する車が電気自動車以外市場にないというような状況がございます。軽自動車については、対象事業者が保有する車のうち18%を占めており、右側の円グラフで軽乗用車が7%、軽貨物車が11%という割合を占めています。市場で新車販売されている特定低公害・低燃費車については、電気自動車以外ないということになってしまっているので、電気自動車以外を導入する場合に環境性能の高いものに誘導していくというような対応が取れていないという課題がございます。

一方で、18%という割合で軽自動車を使用されているということで、そこについては価格や税金といった経済面ですとか、都内は狭い道が多いなど、使用する時の事情等によって、軽自動車以外の乗り換えが困難だという現実的な課題もあるという中で、軽自動車としての要件再検討というものが必要だろうと考えております。次のスライドをお願いします。

こちらが低公害・低燃費車の更なる導入促進という課題に対する部分になります。左側のグラフについては、対象事業者の導入率の推移を示しておりますが、矢印の下の部分の事業者については、今5期目の途中でございますけれども、現時点でまだ義務率を達成できていない事業者ということになります。それも

令和4年度、第5期の始めから減っていったところが見てとれると思います。

特定低公害・低燃費車の方は30%以上達成している事業者が66.9%、非ガソリン車の方については、導入率20%以上を達成している事業者が85.2%となっております。右側の令和6年度末時点の達成状況は、先ほど御説明させていただいたとおりになりますので、割愛させていただきますけれども、ご覧のとおりとなっております。こうしたことを踏まえ、次の期の終わり、令和13年度末に向けて導入義務率をどうしていくのかというところは、検討しなくてはならないと考えています。次のスライドをお願いします。

導入義務制度の要件の見直しと導入義務率、換算率の見直しのところになりますけれども、どういった要件のものを特定低公害・低燃費車としていくのか、それをどのくらいの義務率で導入していただくのか、についての資料になります。

要件の見直しとしては、先ほど御説明させていただきましたが、最新の省エネ法によるトップランナー基準に基づいた要件を課していくことが必要だろうということと、軽自動車の区分の新設をしていくことが必要だろうと考えております。

下は、現行で乗用車としてひと括りになっているところを、軽乗用車とそれ以外の乗用車というように分けて、軽乗用車の区分を新設するようなイメージを示したものになります。右側につきましても先ほど御説明させていただいた一部のものになりますけれども、現在の燃費要件が左側でございまして、これを最新のトップランナーの基準の目標年度に置きかえて、その基準を達成とするのか、それを上回るものにするのか、こういった新しい基準に基づいた要件を考えていく必要があるというイメージになります。導入義務率、換算率の見直しにつきましても、今後検討課題となっておりますけれども、現行の義務率30%と20%という、それぞれの義務率をどうするのか。ZEVについての換算率も、現状での導入難易度、誘導効果を検証して考えていく必要があると考えております。

資料4の3つ目につきましては、以上になります。

○大聖座長

ありがとうございました。それでは、ただ今の御説明に対しまして、御意見や御質問がありましたらお願いしたいと思います。特に今回は軽自動車の区分

を新設するというのが新しく検討課題になっておりますので、それについても御意見いただければと思います。いかがでしょうか。

軽乗用車なんですけども、軽の貨物車はどうなるんですかね。

○事務局

今の座長の御質問に関しまして、こちらの表に軽乗用車と書いてありますけれども、軽乗用車と軽貨物車は、それぞれ、市場動向ですとかデータを見ながら個別に判断していくと考えております。

○大聖座長

軽の台数が多いというのは、先ほどの円グラフにもありましたとおりで、その一方で、なかなか燃費や排出ガスの基準を達成するのは難しいというのが状況にあります。これは私も長年関わってきたのですが、なかなか難しい面があります。

利用者にとっては税金も安いですし、車両価格も低いです。どうしてもそれを選択するということがあると思いますが、残念ながらその上の小型車で燃費のいい車両が結構ありまして、悩ましいです。ただ、見方が少し違いますけれども、自動車を製造するときの資源的なロスというのは、小型車よりも軽自動車の方がかなり低いということがあります。そういう状況がありますので、新しい区分をつけるということに関しては合理的な根拠があると思います。

○齊藤委員

斎藤です。一つ教えていただきたいです。軽の場合、低燃費の車両が販売されていないということで、今回の見直しが必要だということなんですけど、なぜ、低燃費車が生産されていないのはなぜでしょうか。

○大聖座長

コストの問題です。それから、エンジンに規制がありまして、660ccという制約があり、排出ガス対策も燃費対策もギリギリという状態です。こういったコストの問題と、技術的に難しいという問題の両面があるかと思います。

○齊藤委員

そうですね。分かりました。

○大聖座長

ハイブリッドも一部出てきていますけれども、基準に適合していても、あまり大幅な改善はできていない、燃費基準の超過達成にはなっていないと思います。

○黒坂委員

黒坂です。今の御質問に関連するところですが、先生に教えていただいたことを私なりに理解すると、おそらく排気量が小さいというそもそもの制約があるということと、それにより低燃費化するための装置を車に積むことによって発生する重量の増加であるとか、こういったことと燃費が悪くなってしまうというような構造問題があるのだらうと思います。一方で、マイルドハイブリッドのように、燃費向上の取組はあるのかなと思います。これもマイルドハイブリッドだとかアイドリングストップであるとか、細かいことを積み上げるということだと思いますが、例えば5年前、10年前の軽自動車に比べて、最新の軽自動車の方が多少なりとも大幅にはではないにしても、いい燃費であるとか、低公害の性能は向上していると考えていいのでしょうか。あるいは、あまり変わってないないのでしょうか。

○大聖座長

改善をしていると思います。2020年度の燃費基準から2030年度の燃費基準を決めるときに、軽自動車も対象になりますので、その技術的な進展の状況を判断しながら決めておりますので、改善は当然あると思います。

○黒坂委員

ありがとうございます。ということは、例えば軽自動車からリッターカーみたいなことではなく、大きさであるとかの様々な制約を含めて、軽自動車から、また次に軽自動車に乗り換えたいという方々を支援するという、つまり新車に買い換えてもらって環境性能を上げてもらうという、これ自体は意義があり、そこに向けてインセンティブなどを設定していくということに、目指すべき姿があるという考え方でよろしいでしょうか。

○大聖座長

そのように考えていただいて結構だと思います。ただし、今度、今のこのスライドにありますように、2030年度を目標に対して何パーセント達成という数字を示すときに、軽自動車の場合は厳しくなるのではないかなと予想されます。先生の御指摘のとおりです。

○黒坂委員

ありがとうございます。

○事務局

大聖座長、黒坂委員、ありがとうございます。話にありました軽に使われているハイブリッド、マイルドハイブリッドと呼ばれているものでございますけ

れど、そちらは、小型・普通自動車のハイブリッドほど、性能向上が大きくなり、現在市販されているマイルドハイブリッドを搭載した軽自動車であっても、現在の東京都の特定低公害、低燃費車の要件に合致する車はない状況でございます。基準が乗用車と同じ区分に入っていますので、乗用車のハイブリッドといった非常に性能向上の良い車を考慮した基準になってございますので、軽自動車に対しては厳しい基準となっているというところなんです。そういった意味でも、軽自動車は軽自動車という区分を作りまして、軽自動車の市販状況を見ながら、軽自動車については別に検討していきたいといったところで、新たな区分の新設を考えてございます。以上になります。

○大聖座長

後で出てくるかもしれませんが、メーカーのヒアリングを行って、技術動向を把握していただいて、それも勘案しながら検討していただければと思います。ほかにはいかがでしょうか。

それでは、御意見が他にないようでしたら、本件について、この議論を踏まえて進めていただくということにさせていただきますけれども、よろしいでしょうか。

(三重野委員入室)

○東條自動車環境課長

三重野委員がお見えになりましたので、一言お願いできればと思います。

○大聖座長

自己紹介を簡単をお願いします。

○三重野委員

遅くなってしまい申し訳ありません。

東京大学公共政策大学院特任准教授の三重野と申します。専門は、観光政策と、グリーンスローモビリティという低速の小型 EV 車の普及を日本で行っております。それに合わせて、自動車以外のいわゆるモビリティ政策の、特にヨーロッパの方のものを研究しています。どうぞよろしく願いいたします。

○大聖座長

よろしく願いいたします。

次に移らせていただきます。議題の3番目になります。自動車環境管理計画書制度の見直しの説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○東條自動車環境課長

はい、それでは、こちらの資料5の方をご覧くださいと思います。自動車環境管理計画制度の見直しについてです。次のスライドをお願いします。

計画書制度の課題といたしまして、報告書の作成に対する負担感が先行してしまっているというところがございます。事業者の皆様アンケートをお願いしたところ、報告に手間がかかるという御意見があるというところがございます。対応として、まずその負担感自体を軽減していけないかということと、リターンというか、モチベーションを高めていただくための仕組みが考えられないか、モチベーションを付与することで、更なる自主的な取組を促進できないかと、そういったことを考えております。

負担感の軽減というところでは、事業者の方々に報告書や計画書を提出していただくサイトについて、見直しをして、分かりやすいものにできないかということを考えております。また、提出様式におきましても、エラーチェック機能などの入力の手助けになるようなものが追加できないかということを考えております。報告書の提出期限についても後ろ倒しをして、作業する期間をとるといったことを考えております。

また、モチベーションを付与することで事業者の自主的取組を促進するというところですが、こちらは、また後ほどのスライドでも御説明させていただきますが、自主的に頑張った取組がこの制度の中で見える化されていくことや、それによって自分たちの取組を評価してもらえる機会があるとか、そういったことを考えています。また、各事業者様に対して、同業他社さんの状況も踏まえて目標値の目安などを示していくということも考えています。次のスライドをお願いします。

事業者サイトの改修イメージになります。左側が現状のサイトになります。手続内容に応じたナビゲートが不足しているようなところがございます、わかりにくいというお声もいただいております。右側にある改修イメージのように、何をしたいかによってすぐに次に進めるようなナビゲートのボタンを新設することや、チャットボットによるナビゲーションなどを追加していくことを考えています。また、チャット機能などは現状もあるので、そこを継続していこうと思っております。次のスライドをお願いします。

こちらはステークホルダーから評価される仕組みのイメージでございます。現状は、事業者名や、所在地といった検索機能のみですが、これを ZEV の導入台数や CO2 の削減状況など、それぞれの取組の成果のようところも

検索のキーワードに追加をしていくことや、削減状況が良い事業者をピックアップしてお伝えすることなどを考えております。次のスライドをお願いします。

こちらは自動車環境管理指針の見直しということで、現状でエコドライブの取組や、自動車使用の合理化の取組について、別表で具体的にエコドライブに関する教育訓練の実施ですとか、共同輸配送の促進ですとか、そういったことを具体例として記載をしています。これらも現在の社会環境の変化を踏まえてアップデートすることを考えております。

例えば DX や自動運転、物流の現在の課題というようなことを踏まえながら、アップデートしていくということを考えております。次のスライドをお願いします。

最後のページになります。参考として、周辺県の同様の制度の一覧になります。東京都のように低公害と低燃費車の両方について導入を義務づけている自治体はありませんが、千葉県の方は低公害車の導入を義務づけ、埼玉県の方は、低燃費車の導入の義務付けという形になっています。

また、自動車環境管理計画書制度、名称については、各自治体間で多少異なりますが、対象事業者の使用台数が 30 台以上というところはどこも同じです。導入義務制度の使用台数の要件というところも 200 台以上で同じになっています。資料 5 につきましての御説明は以上になります。

○大聖座長

はい、ありがとうございました。それでは、御意見や御質問をお願いいたします。いかがでしょうか。

少し本筋から外れるかもしれませんが、対象になっている事業者の業種はどのようになっていますでしょうか。そういう統計ありますか。もしありましたら、次回でも結構ですから、教えてください。

○東條自動車環境課長

承知いたしました。そちらは次回お伝えさせていただければと思います。

○大聖座長

それから、計画書とか報告書の入力なんですが、人によっては結構大変じゃないかなと思いますけれども、そういう声を既に聞いておられるわけですね。それで改善をしていく、分かりやすくしていくということですね。

○東條自動車環境課長

そういったお声が多く届いているというような状況ですので、それを踏まえて

というところがございます。

○大聖座長

国土交通省の関連でグリーン経営制度というのがありまして、低公害車や低燃費車を採用している場合に報告することによって、グリーン経営の資格を与えるという制度があります。そちらでもこのような報告書を記入してもらっています。

そうすると、事業者から見ると、少しずつ書式が違うものの、同じような内容を書くことで、2度手間になるようなことが発生するんじゃないかと、そういう声を聞いたことがあります。その辺も横目で見ながら改善を図っていただけるといいかなと思います。

○東條自動車環境課長

承知いたしました。対応できるか今後考えていければと思います。

○大聖座長

必要でしたら、私の方で事務局をご紹介します。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。

○森川委員

森川ですけど。お聞きしてもよろしいですか。

○大聖座長

はいどうぞ

○森川委員

ユーザーさんの御負担が多いという御意見というのは、どのように得られたものでしょうか。

○事務局

この計画書制度の実績報告書をいただいた事業者様から、入力作業に関して、操作性などがどうであったかというアンケートをとっております。そのアンケートの回答の中に、負担感とか手間がかかるといった御意見も見られましたので、こういった取組が必要だと考えているところがございます。

○森川委員

なるほど。そうすると具体的にどの辺がやりにくいとか、ここがもっとこうだったらいいのにみたいな具体的な御意見とかが書かれていることもあるということですか。

○事務局

今回のアンケートの中では、具体的にこの部分がといったところまでの記載はあまりなかったのですが、使用しているお車の1台1台の型式や、走行距離、燃料使用量等を記入いただいているといったところだと思います。継続して使用している車については、あらかじめ、様式に記入されているのですが、やはり1台1台の燃費などの管理といったところが、事業者様によっては負担が大きく、それを入力するといったところで負担があるところでは考えております。

○森川委員

その1台ずつのデータというのはどうしても必要なものだからということで、それ以外のところで何とか工夫するというお話なんですね。

○事務局

御指摘のとおり、国の自動車NO_x・PM法という法律の中の自動車使用管理計画書制度というのがございまして、こちらは、同じく30台以上の自動車をお持ちで、NO_x・PM法の対象地域のエリアで、運送事業者以外の方は、都道府県に使用状況を届出て、東京都がそれを取りまとめて環境省に報告するといった制度になっています。NO_x・PM法の自動車使用計画書で求める内容につきまして、私ども東京都は、自動車環境管理計画書制度の中で、事業者様から提出いただいでいまして、国へ報告する上で、NO_x、PMの排出量や、自動車の台数等が必要になってくるので、どうしても、対象事業者様から、ある程度細かく情報をいただく必要があるという状況にあります。

また、今回の検討の一つでございまして、特定低公害・低燃費車の導入義務制度の履行状況につきましても、この計画書制度の実績報告書から判断させていただいているので、どうしても1台1台の型式等の細かい情報が必要になってくるというところがございます。今回の見直しに当たりましては、そういったところで、本当に必要なものはどうしても削れないというところはあると思いますが、それ以外のところで、事業者様の入力しやすいやり方などについて検討していきたいと考えております。

○森川委員

ありがとうございます。国の方のその調査と、東京都さんのものは事業者さんから見ると一つになっているということでしょうか。

○事務局

はい、わたくしどもの方でいただいている環境管理計画書制度の中からデータ

を抽出して、国に提出している状況となっています。

○森川委員

分かりました。ありがとうございます。

○大聖座長

今後、事業をきちんとやっていく上で、DX化というのは必須だと思います。しかし、それを考えるときに、慣れない人は面倒だと考えてしまう面があるかと思しますので、それもこういう機会に促進するような方向に持っていっただけるといいかなと思います。

ほかにご意見はございませんでしょうか。

○黒坂委員

黒坂です。よろしいでしょうか。

○大聖座長

はい、どうぞ。

○黒坂委員

簡単な意見でございます。まず、全面的に御趣旨であるとか、取り組まれようとしていることについて賛同するというものでございます。その上で、手続きを簡略化する、とりわけ簡略化というよりも、ユーザーにとって理解しやすい、スムーズに進みやすい手続のユーザーインターフェースやエクスペリエンスを設計・改善していただくということは、かなり効果が高いと思っています。実は、ある意味では本末転倒かもしれませんが、中身の変化よりも、やりやすくなったからやってみたという人たちが、とりわけこれまで十分に参画されなかった方々を呼び起こすという意味では非常に重要かと思しますので、ぜひここは注力して取り組んでいただけるとありがたいなど、お話を伺っておりました。以上でございます。

○大聖座長

ありがとうございます。エコドライブの取組に私も関係しているんですけども、その経験からしますと、給油をするドライバーさんがちゃんと何リッター入れたかという、そこを記録するというのはすごく重要なんです。それで給油から給油までに走行した距離と、消費した燃料の量を入力するだけの話なんですよね。

一つは、一番末端で面倒かもしれないけれども、それはやらしてもらわないと、計算ができません。その入力の方法もいろいろありまして、手書きの伝票を

読み取ってちゃんとデジタル化するというやり方なんかも、携帯か何かでできるような技術もあり、それほど難しくなくなってきました。末端の入力のやり方というのが、実際皆さんどうやっているかというのも、実情を把握した上で、何かそういうやりやすいツールがあればそれを使うように勧めるとか、そういう取組もあっていいかなと思っています。

○黒坂委員

今の御指摘にさらに関連して言うと、先ほどは若干逡巡して言いよどんでいたのですが、まさに今先生におっしゃっていただいたとおり、例えばインパネの写真撮って、そこにメーターに書かれている数字の写真をAIで読み取ってもらおう。つまり写真をアップロードするだけでも入力のある部分が完了しているみたいなことができる、相当楽になるだろうなというのは考えられます。ただ、今言いよどんでいたのは、まだ画像認識の精度が高くないということと、インパネの写真は実際に撮ってみると結構反射したり、撮った本人はもうこれでいいだろうと思ったけどピンぼけしていたりみたいなことが結構あり、難しいところがあります。画像認識といった手段もあるが手入力も可能だ、みたいなことももちろんあるし、この辺はできることと、取組の精度を維持向上していくということと、いろいろな要件で比較検討いただく必要があるかなと思っています。

この比較検討は、実は手間がかかって面倒なところもありますので、まず、現場の実態を把握いただき、その上で、現時点で合理的な方法、簡素化であるとか、ユーザーフレンドリーな入力の方法であるとかということが何なのかみたいなことを少し多く絞り込んで御検討いただくのがいいのかもしれないなと思っています。以上です。

○大聖座長

はい。全く先生のおっしゃるとおりだと思いますので、その辺のことを検討、調査をしていただければと思います。

○事務局

御意見ありがとうございます。私どもも、この計画書制度で負担感があるといったところから、事業者さんもこの計画書制度そのものに対する抵抗感みたいなものがあるのであれば、極力負担感をなくして、少しでもこの計画書制度の取組に賛同いただいて、更に、簡単に取組めるところといったところも重要なポイントかなと思いますので、見直しの際に、いろいろと御意見をいただきながら、事業者様側で取組みやすいといったことも考え、指針をつくっていければと

考えております。いろいろなご意見等を頂戴できればと思います。よろしくお願いいたします。

○大聖座長

ほかに御意見ございませんでしょうか。

○齊藤委員

齊藤です。社会環境の変化を踏まえて、エコドライブ手法や自動車の使用合理化手法をアップデートするということで、これを再度検討するというので、これについては事業者等のヒアリングをやって、実際どのようにやっているのかというのを調査されるということですよ。

○事務局

はい、この点については、表示しているページの下の方に、内容と例がございます。こちらについては、文献調査ですとか、いろいろな事業者、業界団体様の方にヒアリングをしながら自動車使用の合理化に向けた取組について、今後の新たな手法や、実際に取り組まれている合理化の手法等を、調査やヒアリングをしながら、情報を集める予定でございます。その中で、対象者が 1500 社ございまして、様々な業種の事業者がいらっしゃいますので、その事業者様が実際に取り組めるものを、指針の方に盛り込んでいきたいと考えております。

こちらの計画書制度、併せてさきほどの導入義務制度の特定低公害・低燃費車の情報や、これらについて、業界団体、それから自動車メーカー等へのヒアリングでしたり、文献調査をして情報を集めて、効果的な手法といったものをアップデートしていきたいと考えております。

○齊藤委員

ぜひそれをやっていただきたいと思うんですが、資料のところでは例として出されている、物流の 2024 年問題、労働時間規制によるドライバー不足や輸送力の低下、物流コスト高騰というようなことが、例として言われると関係が良くわからないのですが、どのような意味でしょうか。

○事務局

こちらは、少し記載が不十分なところもあって申し訳ございません。こういった現状や社会背景を踏まえながら、事業者様の方で何か工夫して、具体的な取組をされていないか把握していきたいと考えておりまして、背景を例示したものです。

○齊藤委員

前提条件ということですね。

○事務局

はい。新たな取組手法について、社会環境の変化の中で、何か効果的な取組、新たな手法がないかといったところを把握できないかと考えています。例えば、新たに、こういったものがありそうだとか、こういう団体とか、こういうメーカーに、こういうことをヒアリングしたらいいんじゃないかみたいな御意見も頂戴いただけますと、それをもとにこちらで調査を進めていきたいと思っておりますので、何か御意見ございましたらいただけると大変助かります。

○齊藤委員

はい、わかりました。

○大聖座長

ありがとうございました。ほかに御意見どうぞ。三重野先生お願いします。

○三重野委員

三重野です。私もこちらの社会環境の変化を踏まえて、エコドライブ手法や自動車使用合理化の手法のアップデートについてなんですけれども、一番下に書いておられるような、働き方の変化による自動車使用への影響というのがあります。ヨーロッパなどの事例を聞いていますと、移動そのものを避けるということです。環境負荷の量を減らすという考え方があるそうですので、移動しない、あるいは物を持ってきてもらう、配達を減らして自分なるべく近くに買いに行くとか、そういう形で移動量を減らして環境の負荷を減らすことがまず1点目にある。移動をどうしても避けられない場合は、なるべく自動車ではなくて、自動車以外のモビリティを使えないかを考えるというような手法になっています。そこがこの事例に書いてあるような、モーダルシフトの部分にありますけれども、例えば二輪車であるとか、自転車であるとか、そういった多様なものがあると思います。移動手段が変えられなくて、自動車を使うときは、なるべく環境負荷の低い自動車を選んでいくとか、そういう順序で環境に対するモビリティ移動を考えていくというのをヨーロッパの方で聞いたことがあります。

先ほど軽自動車の議論があったと思いますが、その軽自動車や軽貨物車というのは日本独自の区分だったと思います。海外では軽自動車というようなものがないときに、特にラストワンマイル、短距離の移動の部分について言いますと、やはり二輪車や三輪車というものが広く使われているようでありまして、例えばアマゾンの最後の配送はEVの三輪車で後ろに大きなコンテナを乗せたりさ

れているそうです。例えば日本でもリヤカーなどがありますけれども、そういったものを入れていく、あるいは全く電動を使わないものをアクティブモビリティと海外では呼んでいるそうなのですが、徒歩とか自転車とか、そういうものによる移動の推奨というものも意図的に行われているそうですので、前段の議論、全くもってそのとおりだと思います。自動車使用合理化の手法の部分では、さらにそういう新しい考え方も入れられるのであれば、御検討されてもいいんじゃないかと思いました。以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございます。

物流ですね。ラストワンマイルというのは最近もよく話題になりますけども、なかなか人手がかかって大変だということだと思います。

○齊藤委員

齊藤ですけども、今のお話に関連して言えば、今大きな問題になっているのが再配達です。その再配達を減らしていく取り組みというのも、今日本では、この環境負荷を減らしていくというために重要になってくるのではないかと思います。まさにそのラストワンマイルの輸送の効率化というものを図るといって、そういった取組もこの新しい取組の一つの中に入ると思います。

○大聖座長

そういう取組を、フォーマットに入れ込んで、それを事業者伝えて、事業者がそれを採用するかどうかということ判断してもらって、実際採用してもらえれば、それをきちんと報告してもらおう。そういう形になるのでしょうか。

○事務局

いろいろな業種の方々がいらっしゃいますので、より多くの方が実際に実践できるよう、合理化の手法について、新しい社会環境を踏まえたメニューのようなものを出していきたいと考えています。

計画書制度は、先ほどもご説明させていただいたように、事業者の自主的な取組を促進するための事業でございますので、事業者が自らこのメニューの中から自分たちが取組みそうだ、取組んでいきたい、効果的であるという判断をしていただいたら、それで計画を立てていただいて、実践していただくこととなります。より多くのメニューが出てくれば、事業者の方も取組みやすいかなと考えておりますので、いただいた意見を踏まえて、いろいろと考えていきたいと考えております。以上です。

○大聖座長

ありがとうございます。それでは、本件については、いろいろと御意見をお出しいただきましたので、それらを踏まえて進めていくということでもよろしいでしょうか。事務局には、本日の御意見を踏まえまして、特定低公害・低燃費車の要件ですとか、乗用車における非ガソリン車の導入義務率、また、自動車環境管理計画書制度の見直しと、次回の検討会に向けて案をまとめていただきたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。議題の最後になりますけれども、その他の議題として事務局からお願いしたいと思います。

○東條自動車環境課長

本日は貴重な御意見いただきましてありがとうございました。各委員の皆様方からの御意見等につきましては、今後検討をさせていただきます。次回の検討会で改めて議論していただければと思っております。なお、次回の検討会につきましては、来年の令和8年3月下旬ごろを予定しております。第2回につきましては、今回のお話なども踏まえまして、より具体的な案のお示しをさせていただきます。議論、検討をしていければと考えております。

第3回、第4回の予定につきましてもこちらにございますとおり、6月、9月の開催を予定しております。意見公募等をしながら、最終案を固めていこうと考えております。事務局からは以上です。

○大聖座長

ありがとうございました。それでは、皆さんからほかに御意見や御質問はございませんでしょうか。

それでは、御意見がないようですので、本日の議題につきましては全て終了いたします。皆様、御協力ありがとうございました。これで進行事務局にお返しいたします。

○東條自動車環境課長

本日は様々な視点から御議論、また御提案いただきまして、誠にありがとうございました。最後に事務連絡が2点ございます。

1点目は、本日の議事録につきましては、確定ができましたら委員の皆様方にメールで送付をさせていただきますので、御確認いただきますようお願いいたします。

2点目は、次回のこちら第2回の3月下旬の検討会につきましては、また後日、

具体的に日程調整をさせていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の第1回の検討会を閉会にさせていただければと思います。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

○大聖座長

ありがとうございました。