

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2回）  
議 事 録

令和8年3月30日（月）

東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室 21（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が、只今から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2回）を開催いたします。委員の皆様、本日は大変お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。東京都環境局環境改善部自動車環境課長の東條と申します。どうぞよろしく願いいたします。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願いいたします。本日の議題は、前回に続きまして、低公害・低燃費車の導入義務制度の見直しについてと自動車環境管理計画書制度の見直しとしまして、御意見をいただきたく思います。

なお、本日は、齊藤委員より御欠席との連絡を受けております。それでは、ここからの進行は大聖座長、よろしく願いいたします。

○大聖座長

はい、それではこれから進行を務めさせていただきますので、よろしく願いします。本日の傍聴について、事務局からお願いします。

○東條自動車環境課長

はい、本日、傍聴者2名の方が、御参加されていらっしゃいます。傍聴はオンラインとなります。

○大聖座長

はい、ありがとうございます。それではこれから議題に入りたいと思います。まず一番目としまして、低公害・低燃費車導入義務制度の見直しについてということで、事務局の方から御説明をお願いします。

○東條自動車環境課長

それでは、資料1と資料2について御説明いたします。資料2の低公害・低燃費車導入義務制度の見直しにつきましては、資料の枚数が多いため、まずは前半部分の特定低公害・低燃費車の該当要件の部分を御説明いたします。まず、資料1、第1回検討会のまとめを御説明させていただきます。

スライドの数枚は、前回の検討会資料となっております。まず、前回検討会で示させていただいた制度の概要の資料になってございます。こちらの資料が低公害・低燃費車の導入義務について、二つの義務があることを示した資料となっております。次の資料が制度の変遷に関する資料でございます。現在、第5期で、第1期から5年ごとに制度見直しをしてきた変遷を示したものとなっております。次に、CO2排出量の推移になります。左側がCO2排出量の推移と、右側がCO2排出量の実業別構成比と、そのうちの運輸部門の構成比となっております。

次の資料から今回新規の資料になります。自動車を30台以上使用する特定事業者と200台以上使用する導入義務対象事業者について、業種別に示した資料になって

ございます。特定事業者、導入義務の対象者ともに、貨物、旅客の道路運送事業者が約4割を占めています。

次に、こちらは特定事業者と導入義務対象事業者の保有する車両を車種別に示した資料になってございます。それぞれ構成に大きな差異はなく、例えば、小型・普通乗用車が約半分、普通貨物車が約2割、軽自動車は2割弱、小型貨物車が約1割などとなっております。

こちらは第1回検討会資料でお示しいたしました、次期第6期に向けての検討事項となっております。特定低公害・低燃費車の導入義務制度につきましては、要件や義務率等の見直し、自動車環境管理計画書制度につきましては、計画書等の作成に係る負担感の軽減や、自主的な取組促進に向けた取組などを検討事項としてお示ししておりました。

次の2枚のスライドは、前回、各委員からいただいた主な御意見をまとめたものとなっております。こちらの資料が導入義務制度についていただいた御意見、次の資料が計画書制度に係る御意見をまとめております。

こうした御意見を参考に案をまとめさせていただいておりますので、後ほど御説明いたします。

続きまして、資料2、低公害・低燃費車の導入義務制度の見直しについてご覧ください。

こちらのスライドは、前回の検討会資料となっております。義務制度における特定低公害・低燃費車の要件を検討する際には、省エネ法の最新のトップランナー基準への対応が必要であると御説明させていただいております。その中でも、軽自動車については、現状、EV以外要件に該当する車両がないといった状況から、要件を再検討する必要があるということをお説明させていただいております。

続いて、現行要件の課題と、それに対する考え方をまとめた資料となっております。まず、左側の現行要件の課題につきましては、先ほど前回資料のところで触れさせていただいたとおり、省エネ法の最新基準や、それを踏まえたエコカー減税の要件を踏まえたものとなっていないなどの課題がございます。また、先ほどの軽自動車のほか、乗合車につきましても、特有の事情を考慮して、要件を個別に再検討する必要があるということをお記載しております。さらに、プラグインハイブリッドにつきましては、現在、排出ガス基準をハイブリッドと同様に設定をしているところですが、航続距離の伸びなどを考慮した基準設定をするべきではないかということをお示ししてございます。これらにつきましては、右側の要件見直しの基本的考え方の部分で、見直しの基本的考え方を示しています。省エネ法等を反映していくことや、軽自動車と乗合車については、区分を見直していくこと、また、プラグインハイブリッドは、都内走行ではEVモードでの走行が可能となって

きていることなどから排出ガスの基準を撤廃するといったような対応を考えてございます。

次の資料は、各車種区分についての基準の案になってございます。基本的な考え方につきましては、一番上のところにございますように、排出ガス基準は、エコカー減税に合わせていき、燃費基準はエコカー減税の減税要件をベースとしながら、市販車の状況も考慮して案を設定しております。区分の新設につきましては、前のスライドのところでも触れさせていただいたとおり、軽乗用車と乗合車の区分を新設する形にしております。

次の資料は、車種ごとの個別の分析にかかる資料となっております。乗用車、軽乗用車及び軽量中量の貨物・乗合のところのみ、個別の事情がございますので、触れさせていただきます。まず、乗用車についてでございます。こちらにございますとおり、先ほど、申し上げた考え方に沿って、エコカー減税ですとか、市販車の状況を見ていくということになりますけれども、右下の図に示したように、青い四角の平成30年度排出ガス75%低減を基準とした場合、多くの車種が特定低公害・低燃費車の対象外となってしまうということが課題としてございます。エコカー減税では、この排出ガスの要件が50%低減になっておりまして、メーカー各社にヒアリングを行った際にも、このエコカー減税の50%低減といった要件を見ながら、開発を進めていくというようなお話もございました。これらのことから、排出ガス要件はエコカー減税と合わせるという案としております。

また、燃費の要件につきましては、右の表にございます市販車の状況と、令和12年度に向けて、基準達成車が今後販売されていく可能性を考慮いたしまして、令和12年基準の100%達成にしております。

次の資料が軽乗用車の資料になります。現時点で、基準合致車がEV以外はないということ、先ほど申し上げさせていただきました。直近の市販車の状況を見ますと、現行の排出ガス基準である平成30年度基準の排出ガス75%低減というところを達成している車両はいずれも燃費値が低く、ほとんどが令和12年度の燃費基準の80%達成を下回っている状況になってございます。ただし、エコカー減税要件である排出ガス基準の平成30年度基準排出ガス50%低減での燃費値を比較しますと、令和12年度燃費基準100%、90%達成としますと、右下の表にあるように、該当する市販車が少ない状況です。85%達成としますと、ある程度幅広く該当車両が確保できる形になっております。一方で、令和12年度燃費基準80%とした場合には、軽い重量帯でほとんどの車両が合致してくる状況です。

これらを踏まえて排出ガス基準平成30年度基準の排出ガス50%以上低減、燃費基準は令和12年度燃費基準85%以上達成を改正案としております。

基本的に他の車種区分につきましても、このようにエコカー減税の状況と、市販

車の状況を踏まえながら、基準案を設定しているところになります。ただし、軽量・中量の乗合につきましても、現状、排出ガス、燃費ともにエコカー減税の要件を満たす車両がないという状況でございますので、別途考え方を整理させていただいております。

こちらの対応の整理にありますとおり、今後の販売可能性ですとか、特に燃費基準の方は、次期の第6期中に目標年度の令和12年度が含まれるということを考慮いたしました。排出ガスについては、平成30年度基準50%以上低減で、燃費の方は令和12年度基準75%以上達成を改正案と設定しております。

次の資料は、先ほども触れさせていただきましたプラグインハイブリッドの扱いとなります。プラグインハイブリッドについて、現行EVの側面が考慮されていないというような課題がございます。EVモードでの航続距離が伸びていることですか、充電環境が進んできている状況変化を考慮しまして、EVと同様の取扱い（排出ガスの基準を撤廃）にしたいと考えております。

こちらは各車種区分の燃費要件について、見直し案と現行基準と比較した場合、どの程度の水準となるかを示しているものになります。一番右側が現行基準との比較でどの程度変わってくるかというところを示しております。

こちらとその次の資料につきましては、参考資料ということで、省エネ法における新規の燃費目標の比較をした資料になってございます。

ここまでで、前回の振返りと、低公害・低燃費車導入義務制度の見直しに係る特定低公害・低燃費車の該当要件のところまでを御説明させていただきました。一旦説明は以上となります。

○大聖座長

ありがとうございました。

資料1につきまして、第1回検討会のまとめ、資料2の前半の特定低公害・低燃費車の該当要件について御説明いただきました。

この要件については、特定低公害・低燃費車として定める排出ガスや燃費の基準について御説明いただいたわけですが、自動車メーカーからのヒアリングや市場販売状況等を踏まえて、事務局の方で検討をいろいろやってこられたと伺っております。これについて御意見御質問がありましたら、挙手をして、発言をお願いしたいと思います。オンライン参加の方々には、Web会議システムの挙手機能で手を挙げていただければ、こちらから指名いたします。

お名前をおっしゃって御発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

少し細かいことを申し上げますと、排ガスと、排出ガスの記載がありますが、正しくは排出ガスです。排ガスという言葉を使っているところが、あったと思いますので、お直しいただければと思います。排ガスと言いますと、エンジンから出てく

るガス全体のことを言いますし、有害物質のことを排出ガスという意味になっています。よろしくをお願いします。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。失礼いたしました。今御指摘いただいたような形で。修正をさせていただければと思います。

○大聖座長

それでは、森川委員、お願いします。

○森川委員

日本自動車研究所の森川です。プラグインハイブリッド車を電気自動車として扱うということで、その理由として、例えばメーカーヒアリングで一般ユーザーの方の運転距離がそんなに大きくないということで、概ねバッテリーで動いてるんだろうということなんですけれども、これ以外に何か、証拠になるような話がありましたら教えていただきたいです。

○事務局

環境局自動車環境課です。今おっしゃったこと以外で、こちらで、検討した時には、ユーティリティファクターという、平均的な使い方において、どれぐらい電気の割合で走れるかというものが、計算式としてございます。このユーティリティファクターについて、現時点で市販されている国産メーカーに限るんですけれども、分析をしたところ、80 から 90%以上が一般的な使い方の中では、EV モードで走れているということが分かりました。

メーカーのヒアリングの中で、一般的に1日当たりの走行距離は90キロというのが出てきて、概ねのユーザーさんはEVモードのみで賄えているというところもありました。

それ以外でも、今売っている車は、EVモードでの航続距離が伸びているというところは、論拠として、検討したところございます。以上です。

○森川委員

ありがとうございます。プラグインハイブリッド車がゼロエミッションかどうかというところは、時々議論されていて、ゼロエミッションの方に入っていることが多いので、今またもう一つ理由を聞かせていただいたので、よろしいかなと思いました。ありがとうございます。

○大聖座長

バッテリー容量が上がってきているんですね。ですから、ほとんどがEV走行可能となります。EV走行の割合としては、80 から 90%ですかね。

○事務局

はい。

○大聖座長

他にいかがでしょうか。

○松村委員

同志社大学の松村です。軽量中量の乗合車の要件の見直しについてです。軽乗用車の燃費基準が、令和12年基準の85%に対して、こちらの軽量中量の乗合の方は75%と少し引き下がった形になっています。これは、そもそも基準を満たす型式のものが今販売されていないということで、致し方ない策なのだと思いますが、対応整理というところに、将来的にそういった車両が販売される可能性を含めてということが記載されております。まだ販売されていないので何とも言いようがないところではあるものの、販売された際には、基準を段階的に引き上げるようなことを検討していくという動きはなされるものなのではないでしょうか。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。こちらの制度が5年間継続していくようなものになるので、5年間の中でそれを変更するという事は、今のところ予定はしていないところではございます。

けれども、やはりその期の途中で、また、次の見直しというところも入ってきますので、その際に状況変化があれば、それも踏まえて次期に向けて見直しをしていくというところはあります。

軽量中量の乗合車につきましては、エコカー減税の方の要件も、免税要件のうち一番優遇されている75%で該当車がないため、現状を踏まえると、そこは期待値を込めた設定にはなっていると考えてございます。

○松村委員

基準値を変えるというわけではなくて、75%以上達成ということなので、この期の途中でそういった該当する車両が販売された暁には、そちらの車両を購入していただくというように、うまく誘導していただいて、全体的な底上げができるような仕組みがあればいいかなと思いました。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。そういった意味では、該当車両が出てきた場合には、対象事業者に対して、ヒアリングや助言をする機会がありますので、その中で働きかけをしていくということは、行っていければと思っております。

○大聖座長

はい、この件は非常に難しい判断だと思います。と言いますのは、この基準年が、施行される令和12年度までに市場に出てくればということです。ただ、それが1台とか2台ぐらいだと、実際に購入するのは、それしかないというようになってしまいます。ある程度の車種が出てこない、選ばれないと思います。

そういうこともありますので、途中で数字を変えるということは、制度上できませんので、それは固定しておいた上で、何か誘導するようなやり方があれば、そうしていただきたいと思います。

いずれにしてもある程度の車種が出てこないと選択してもらえないということがありますので、その辺が今後のメーカーの努力を待たなければならない面もあります。また、この乗合もそうですけども、経営では経済性を重んじるような車種ですから、なかなか燃費改善のために、コストをかけてでも開発するための動機付けが足りない状況となっています。松村先生もよく御存知だと思います。ですから、個人的な意見ですけども、自動車工業会、あるいはメーカーに対して、燃費基準に適合するように努力してください、と要望してはいかがかなと思います。私の個人的な意見が長くなりましたけども、他にございますでしょうか。

#### ○黒坂委員

黒坂でございます。私から19ページ目について、理解が十分でないところなので、確認的な質問をさせていただければと思います。軽乗用車ですが、まずこの右下にある表の台数という数字は、今回の対象となる登録されているであるとか、把握されている数字、つまり総数なのか、あるいは他のサンプリングに基づくものなのか、教えていただけますか。

#### ○事務局

ありがとうございます。環境局自動車環境課です。今御質問いただいた台数なんですけれども、自動車検査登録情報協会から車両の車検証データを購入いたしまして、数を数えました。その際に、直近で手に入るものが2025年1月から3月分まででした。ですので、都内において、登録されている軽乗用車の2025年の1から3月における登録車両数という、その時期に新しく保有された、かなりその時期に都内で市販された車に近いのかなと思いますが、その数を抜粋して、書いております。

#### ○黒坂委員

ありがとうございます。すなわち、都内の直近での軽乗用車の販売台数と、だいたい合致していると理解いたしました。その中で、表の中の赤枠で書いていただいているところが具体的なターゲットになるということだと思いますが、この23.39%というのは、合計の10,032台に対しての23.39%と読めばいいわけですか。

#### ○事務局

はい。そのとおりでございます。

#### ○黒坂委員

はい、わかりました。ここがつまり、今回の改正案によって対象となってくる台数、1万ぐらいなので、2300台ぐらいというところかと思いますが、ここが対象となると考えればよろしいでしょうか。

○事務局

はい。そのとおりです。

○黒坂委員

実際のところは、その1万台ちょっとっていうのはどういう位置づけなのかということによるかと思います。この表の見方としては、そういうことだと理解いたしました。

前回もこの軽乗用車について、先ほど座長からもお話があったとおり、そもそも経済性を目的に作られているという観点からすると、燃費の向上は簡単ではないというところは、私もそのとおりだと思っております。その全体の中でインパクトが強烈に出すぎないであるとか、一方で、相応に評価できる場所というのは、ロジカルに考えて、このように整備いただいているということは問題ないと考えておりますので、この検討の前提で進めていただければと考えた次第です。ありがとうございます。以上です。

○事務局

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。座長の方から付け加えておきますと、この燃費基準というのは、1台、1台の新車の燃費基準が未達成でも、メーカーとして、他の車種で超過達成している場合、それを平均して企業平均燃費で燃費基準の適合性を評価されます。軽自動車を作って売っているメーカーは、その軽自動車として燃費は未達であっても、他の車種のところで、燃費のいいものを販売して、平均値として達成していればいいという、そういう仕組みになっておりますので、ここで未達でも、他のところで頑張ってるんだということは、全体として言えるお話ではないかなと思います。

とはいえ、軽自動車以外の車種で、軽自動車を上回る燃費を出している車がどんどんできてきていますので、それ相応の努力をしていただきたいということは、我々の希望するところだと思います。

○黒坂委員

ありがとうございます。

○大聖座長

よろしいでしょうか。他に御意見よろしいですか。

○三重野委員

三重野です。軽自動車の旅客について参考情報ですが、タクシー連合会の方で、タクシー事業については、普通自動車だけではなくて軽自動車も今後認めていくという方向で改正の検討に入っているのです、次の期間内にタクシーは軽自動車の活用

が進んでいくと想定されます。そういう時に、環境性能を備えた軽自動車が、タクシー用では増えてくる可能性もあり、それが市場に前向きな影響を与えられるといいなと個人的に思っています。参考までに申し上げます。以上です。

#### ○大聖座長

はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか

御意見ないようでしたら、次に移らせていただきたいと思います。資料2の後半の部分について御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。それでは資料2の後半部分について御説明させていただきます。後半部分は、導入義務率についての説明となります。最初の数枚は、前回の検討会の資料を再掲させていただいております。

こちらが導入義務対象者における特定低公害・低燃費車の導入状況です。順調に進んでおりまして、令和6年度時点では、全車両の4割近くになっています。右側の方が車種別のものになっておりますけれども、乗用車や貨物については、順調に進んでいるところです。軽乗用車や軽貨物車については、近年、停滞が見られるといったようなことをお示ししておりました。

同様に非ガソリン車の方の導入も順調に進んでおりまして、令和6年度の時点では4割を超えております。ZEVについて、EV、FCV及びプラグインハイブリッドで棒グラフを色分けしております。ハイブリッドに比べると、EV、プラグインハイブリッドが少ないですけれども、右側にございますとおり、都内全体と比べますと、対象事業者の方のZEVの導入は進んでいるというようなこともお示しさせていただいております。

次が、導入義務対象者の導入義務率の推移となっております。義務率未滿の事業者が減ってきておりまして、特定低公害・低燃費車の方につきましては、約7割、非ガソリン車の方は、約8割の事業者が、すでに現行の30%と、20%の義務率を達成している状況で、こういったことを踏まえて義務率を再検討する余地があるということを御説明させていただいております。

次の資料からが新しい資料になり、換算率についての検討資料となっております。

現在、換算率は、導入の難易度と誘導効果というところを鑑みて設定されております。これらの状況が前期とどう変わっているかを考えます。令和6年度時点で都内の乗用車の新車販売におけるZEV販売率が下の段の左側にございます。前回の4.7%から、今回6.9%ということで増加はしているんですけれども水準的には、依然ハードルは高いと言えると考えております。

また、誘導効果というところで、下の段の右側のところでございますけれども、

導入義務対象者の7割以上がZEVを1台以上導入しているということや、保有台数自体も増えているということから、一定の誘導効果はあると考えております。これらのことから、換算率自体は今回も残して、その水準も据置きとしたいと考えてございます。

次の資料につきましては、達成度算定の考え方をお示しした資料となっております。特定低公害・低燃費車と乗用車の非ガソリン車、それぞれ、図にございまして、第5期の達成度というものはそのまま引き継ぎまして、今回検討している基準は新たに第6期に導入される車両に適用させるということとしたいと思っております。

こちらのスライドからが導入義務率の検討になります。導入義務率の考え方ですけれども、導入が比較的進みにくい事業者の底上げを図るために新たな義務率を設定して導入率を上げていくということを検討できればと思っております。その手法につきましては、導入義務率を第5期の導入義務率で据置いた場合の対象事業者の導入率の推移をシミュレートしまして、導入が進まないと推定される事業者を抽出して、これらの事業者について個別にどの程度の導入率であれば上げが可能かということを検討していくと、そういった形で検討をしております。

こちらがシミュレーションの条件をまとめたものになっております。

こちらが特定低公害・低燃費車のシミュレーションとなっております。引上げ幅につきましては、現行の30%の義務率を継続した場合の導入義務率の推移をシミュレーションした上で、下位2割程度の事業者の個別事情も勘案して現行義務率の30%から5%ずつ引き上げたライン、具体的には一番下でございますとおり、35%以上、40%以上、45%以上という3パターンで達成可能性を検討しております。

こちらシミュレーションにおける導入率下位2割の各事業者において最も多くを占めている車種を分析したのとなっております。全体としては、軽乗用車、中量貨物車、軽量貨物車、重量貨物車、重量乗合車を多く保有している事業者の導入率が低い傾向になっております。特に軽乗用車、中量貨物車、軽量貨物車を多く保有している事業者の導入率が相対的に低い形になっております。このうち、軽乗用車と軽量貨物車につきましては、現行の基準において、該当車が非常に少ないというところについて、今回、基準の見直しで対応していくため、該当車が増加する見込みになっております。中量貨物車と重量乗合車につきましても、市販車のラインナップが限定的であるという上に、特定低公害・低燃費車に該当する車両が非常に少ないということがございますので、これが、導入率向上が難しい原因となっているという可能性が高いと考えております。

こちらがシミュレーションの結果、導入が進まないと見込まれる事業者について、個々に導入率引き上げの可能性を検証したのになってございます。特定低公

害・低燃費車の導入義務率については、現行 30%でございますけれども、35%から 40%というところであれば、達成可能なケースが多いと推定されます。個社ごとの状況を見たところ、45%では達成が難しいというようなケースが見られております。

こちらが先ほどの特定低公害・低燃費車の場合と同様に、乗用車における非ガソリン車の方のシミュレーションをしたものになっております。引き上げ幅につきましては、現行の基準の義務率 20%を継続した場合をシミュレーションした上で、下位 2 割程度の事業者につきましては、ヒアリングですとか、実績報告書のデータから各事業者の車種構成や、車両の更新頻度を考慮して、現行義務率から 10%ずつ引き上げたラインで、30%、40%、50%、60%といったラインで達成可能性を検討しております。

こちらの乗用車の非ガソリン車につきましても同様に、個別の事業者ごとの状況を見てございます。現行では 20%の導入義務率になってございますけれども、40%から 50%というところであれば、達成可能なケースが多いと推定されます。60%になると、達成が難しいというケースも見られているというところになります。資料 2 の説明は以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございました。

それでは、この低公害・低燃費車の導入義務率について、導入率の引上げに向けて特定低公害・低燃費車の非ガソリン車の導入率の将来推計や、達成可能性について、検討をした結果を御説明いただきました。こちらについ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。いかがでしょうか。

検証例というのが載っていますけれども、これをどのように選ばれたのか、御説明いただけますか。

○東條自動車環境課長

はい。個別分析のところの検証例ということで良いでしょうか。こちらの方は、シミュレーション上で、全体の動向を把握したところ、実際に下位の方になってくる事業者が出てきますので、そこについて、個別に分析をしていくというような形になっております。スライドのシミュレーションのところは特定低公害・低燃費車ですとか、非ガソリン車の方のシミュレーションでございますけれども、赤枠で囲ったその下位の事業者に実態を伺っています。

○大聖座長

ヒアリングをやられたわけですね。

○東條自動車環境課長

そうです。ヒアリングのデータとか、実績報告書のデータを見て、どういう車種

を持っていらっしゃるかですとか、車両をどういう頻度で、実際に代替しているかなどを見ています。シミュレーションは平均の車両更新頻度で分析しているのですが、個別に見た際に、もう少し長いスパンで更新をしているですとか、車種構成も個別にシミュレーションで見なかったところを見ていくと、基準に該当する車がないなど、実際どこまでだったら、最大限達成の可能性があるのかを、細かく分析をしたものになっております。

○大聖座長

はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。どうぞ。松村委員。

○松村委員

同志社大学松村です。参考のためにお聞かせいただきたいんですが、制度自体、第5期の時に導入義務率を15%から30%に引上げられてるんですが、この時もこういった、この義務率30%に入っていないような業者さんが、だいたいどれぐらいだったのか、それが、今現時点ではこの42ページ目に示されている、35%、その下の30%というところに、まだ残っている業者さんが何社かおられるということなんだと思うんですが、だいたいどれぐらいの事業者さんが、この義務率の中に入らない、達成できないというところがあって、この現行の義務率に移行されたのか。わかりますか。

○事務局

はい。第5期の検討の際に、義務率を15%から30%に上げる、どこまで上げるかといった検討の中で、やはり同じように、30%に引き上げのラインを引いた場合に、達成が見込まれない事業者がどのくらい存在するかといったところを推測しまして、今回と同じく約2割の事業者の方が達成することが難しいだろうと推測されておりました。その2割の事業者におきましては、指導助言等によって、30%まであれば達成可能ではないかといったところから、現在の30%という数字を設定してございます。

○東條自動車環境課長

今回、下位の事業者が2割くらいで、前回は30%にした時に、そのままでは達成するのが難しいというところは2割だったところなんです。

○松村委員

はい、わかりました。ありがとうございます。

○大聖座長

はい。他に御意見や御質問ございますか、はい、どうぞ。

○森川委員

森川です。ちょっと細かいんですが、シミュレーションの条件で、車両更新のタイミングで乗用車4年というのはだいぶ短いような気がするんですけども、その

旅客運送事業者とか、乗用車 100 台未満の事業者は 9 年ということで、これは具体的にどういう事業者さんを想定して、4 年ぐらいなのでしょうか。

○事務局

この乗用車の 4 年という設定の数字ですが、こちらは想定というよりも、実際の実績報告書のデータから概ね 4 年で車を入替えているという実績がございましたので、その実績の数値でございます。

○森川委員

ありがとうございます。そうすると、その下の貨物車とかバスも実績値ということなんですね。

○事務局

はい。こちらの実績値になります。

○森川委員

ありがとうございます。結構短いですね。

○大聖座長

短いですね。これは、リースの年数で、新車に替えるっていうようなケースですね。タクシーですと年間 10 万キロ近く走りますので、結構早く代替の時期が来る可能性があります。

○森川委員

ただ、旅客運送事業者は 9 年っていうことになってるので、タクシーさんは 9 年になると思います。

○大聖座長

9 年持つでしょうか。

○森川委員

ちょっと長い気がしますね、逆に。実際のアンケートというか、答えがそういうことなんですよ。

○事務局

はい。旅客運送事業者につきましても、この 9 年というのは実績値でございます。

○東條自動車環境課長

推測にはなるんですけども、タクシー事業者さんでも、車両をどのくらい持ってらっしゃるかというところで幅がありますので、平均で旅客事業者さん、9 年ということですが、やはり、大手のタクシー事業者であれば、おそらく短いということはある気はいたします。あくまで、ここは平均で、実績報告書からデータを取るとこうなるというところなんです。下の方で停滞してしまいがちな事業者さんを個別に見ていくと、平均で見ている更新年数よりも長かったりするケースもあるので、

個々の事業者さんごとに、ばらつきがあると思っております。

○大聖座長

はい、そういうことでよろしいでしょうか。他に御意見ございませんようでしたら、これで、ただいま頂いた御意見を踏まえまして、検討を進めていくということで、事務局の方でよろしくお願ひしたいと思ひますが。そういうことで結構でしょうか。

○東條自動車環境課長

はい。

○大聖座長

それでは、続きまして、議題の2として、自動車環境管理計画書制度の見直しについて、御説明をお願ひしたいと思います。

○東條自動車環境課長

はい、それでは資料3をご覧くださいと思います。

こちらは、前回の資料の再掲となつてございます。前回、計画書や報告書の作成、提出に係る負担感を軽減していくということですか、モチベーションを付与するというようなことによつて、事業者の自主的取組を促進していくことを対応案として示させていただいておりました。事業者の報告書作成に係る負担感の軽減に向けまして、様式の方を見直していければと考えております。具体的には下にございますように、記述式からチェック式に変更して、記載量を削減していくことや、前回御指摘いただきました類似の制度との共通化のようなものを図れないかというところです。グリーン経営認証制度などの類似の制度との共通化、取組の内容や項目の名称を合わせていくなどができないかと考えております。様式の方、それぞれ比較をして共通にできるところは、共通にし、負担感や紛らわしさを軽減していければと考えてございます。

こちらは、グリーン経営認証制度との比較をしたもので、類似点をまとめたものになっております。類似点としては、こちらにございますように、対象事業者さんで重複してくるところがあることや、自動車使用の合理化に関して、低公害車の導入やエコドライブの取組といった事項があること、報告も1年に1回するというようなところは、共通しています。

こちらは逆に相違点をまとめたものになっております。相違点としては、赤く表示をさせていただいております。制度の特徴としては、こちらの東京都の制度が義務制度なのに対し、グリーン経営認証制度の方は、認証制度となっております。報告者についても、グリーン経営認証制度は事業所ごとですけれども、東京都の方は、その事業所を取りまとめた形の事業者になっているというところが異なる点になっております。

また、報告内容につきましても、東京都の場合は、車両1台ごとの燃費管理状況というものを報告いただいているんですけども、グリーン経営認証制度の方は車両区分ごとというような形で、その単位も違っているところがございます。その報告の内容が異なるというところで、共通化が難しい事項はございますけれども、それ以外の可能なものについては、共通化を図っていけないかということを検討できればと思っております。

こちらは、先ほどお話をさせていただきました様式で、記述式があるということをお示ししております。取組状況の報告につきましては、基本的にチェック式に統一をしていくということを考えておまして、記述は、何か特記することがある場合のみに変更し、記述入力負担を減らしていくことができると考えております。こちらの取組事項について、先ほども、少し申し上げましたけれども、表現ですとか、事項名の共通化を図って、同じようなことでも、別々の形で書かれていてわかりにくいといった、ストレスになるようなところを減らしていければと考えております。こちらは、入力作業における負担感の軽減に向けた入力画面の改修についてですけれども、ナビゲーターのボタンですとか、チャットボットの新設等、検討していければと思っております。

また、事業者の方々がそれぞれで取られている燃費管理データを報告書に落とし込んでいただく際に、車両ごとの登録番号ですとか、型式とか、走行距離、燃費使用量等々記入する必要がございます。これをなるべく効率的にできるよう、作成支援ツールの様なものも考えていければと思っております。

こちらは、公表サイトにおける事業者検索機能と上に記載がございますが、報告書の公表サイトにおいて、環境負荷低減に向けて、率先的に取り組んでいただいている事業者様が、検索をしてもらいやすいような仕組みということで、検索項目の方に、ZEVの導入台数とか、CO2の削減状況とか、そういった率先した取組の事項も入れていくということも考えていければと思っております。

なお、事業者の方から報告書を頂いておりますので、そのデータを東京都の方でまとめて、取組状況が個社としてどうか、同業他社と比較して、どういう位置にいらっしゃるかというようなことをお示しするということは、今現在やっております。それは参考資料の方に、事業者カルテとして、付けております。

次の資料は、各事業者様に本当に細かいデータ色々出していただいているので、それを基に、御自身の分析資料として、こう使っていただきたいということでお示ししているものです。これ以外に、実際に外部に向けて、公表サイトで頑張っているということが、見えるようにしていくことを示しております。左下に公表イメージとありますけれども、トップページに、そういった事業者さんの情報がわかりやすく出るなど、公表の仕方も考えていければと思っております。

こちらの資料も、前回の検討資料の再掲になります。自動車環境管理指針の見直しになります。事業者が環境負荷低減に向けて取り組む事項について、エコドライブですとか、自動車使用の合理化などをこの自動車環境管理指針で、示しているというところがございますけれども、環境の変化というものを踏まえて、こういったその手法をアップデートするというようなことを前回御説明させていただいていた資料になります。次に最新の動向を踏まえまして、再配達への対策、物流効率化、AI 配送の活用、ラストワンマイルというところで多様なモビリティの活用といった御意見もいただいたので、そういった項目も、案として追加をしていけたらということで、記載をしております。こちらからの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す。それでは、皆様から御意見、御質問あればお伺いいたします。

黒坂先生、お願いいたします。

○黒坂委員

はい、黒坂でございます。御説明ありがとうございます。まず大変丁寧に設計いただき、回答しやすくするという工夫、取組を相当多く導入いただいているかと思いましたが、この考えに基づいて進めていただければという立場でございます。その上で、追加的なお願いになりますが、可能な範囲で考えていただければと思います。どこかの金融機関がなんらかの手続で、そういったことを導入したら、はるかに入力楽になって、どんどん入力してくれるようになったという事例も聞きます。というのは、その手続については、結局オンラインで申請した後、最後に対面や電話のやり取りで、これはどういうことですかという確認をすることが多いため、入力が不十分でも、その時に確認すればいいということ、その設計をされた方がおっしゃっていました。業務内容に依存しますので、その辺はあくまで御一考いただければ位の感じで聞いていただければと思いますが、そういうこともあり得るかなと思いますので、ぜひ、可能な範囲で、御検討いただければと思います。チャットボットとかも非常に有効だと思いますので、これもぜひ使っていただければと思います。以上です。

○大聖座長

はい。ありがとうございます。これは、実際に事務をやる人にとっては非常に重要なポイントだと思います。ありがとうございます。この点は、いかがでしょうか。ユーザーフレンドリーなものじゃないといけないのと、やはり煩わしさというのは入力する以上、どのみち残りますね。この辺もやはり、こういう業務の一つのデジタル化でしようがないことなんですけれども、いかがでしょうか。

○東條自動車環境課長

はい。貴重な御意見、ありがとうございます。私も、こうした手続が得意でない  
ので、共感しながら伺いました。実際にどういうことができるかは、実務的に検討  
する必要があるかと思いますが、入力について、どうしても必要な部分かどうか  
によって、その次に進めるかどうかを変えたり、とりあえず、入力いただき、後から  
何かしらの対応をしていくことなど、実務的に考えていく中で、参考にさせていただ  
ければと思います。

○黒坂委員

はい、ありがとうございます。やってみたら業務量が爆発してしまったというの  
はあまり意味がありませんので、無理のない範囲でお願いいたします。

○大聖座長

例えば、燃費データを給油の現場で入力して、そんなに手間なくうまく移せると  
いいと思います。最低、燃費管理は必要で、何キロ走ったらどれぐらい燃料を使っ  
たかというデータです。タブレットや携帯が一番端末の入力としては使いやすいと  
思いますが、そこからデータを飛ばせれば良いということですね。

○黒坂委員

そうですね。細かくやりすぎてしまったら難しいですけど、なおかつ字が小さく  
なりすぎないみたいなことも含めて、タブレットで割と感覚的に近い形で作業でき  
ると、すごく現場の方はやりやすくなるかと思います。字が小さいというのは、私  
も老眼がどんどん進んでいるので、難しいところもあります。ただ実際、今回の場  
合、それなりに正確な数値を入力しなければいけないところがあるかと思いますが  
、入力漏れを防ぐという意味でも、目に優しい形だととてもありがたいなと思  
います。

○大聖座長

ドライバーさんも高齢化してますので、そういうことが各所で起きているかもし  
れませんか。他にいかがでしょうか。どうぞ、森川委員。

○森川委員

森川です。このツールを私自身見たことがなくて、この画面でしか見てないの  
で、どれぐらい負担感があるのかというのは、想像しかできないのですが、62 ペー  
ジに、グリーン経営認証制度との比較のところ、初めてわかったのですけれど  
も、環境管理計画書というのを5年度ごとに出して、実績報告書を毎年出すよう  
になってるんですね。今回その第6期ということで、新しくフォーマットも変わっ  
てくるのを、まず1回作っておいて、実績報告書は毎年度出していかれるとい  
うことで、こういう事務処理で一番楽なのは差分だけ入れる、去年からどう変わ  
ってるかを入れていくのが、一番楽だと思っています。例えばこの作成支援ツ  
ールでいろいろ出ていますが、去年のデータが全部入っていて、数字だけ更新  
できるようにな

ってるとか、前年度のものを読み込めるようにはなっているのでしょうか。

#### ○事務局

前年度で使用していた車両につきましては、翌年度の報告書では、あらかじめ車両データとして入ってございます。そこに、その年度の年間走行距離や燃料使用量を記入いただくといったようなものでございます。ただ、車両がかなり多い事業者さんもいらっしゃいます。車両の表示順については、前年度提出いただいて、私どもで管理している状態で表示をさせていただいております。私どもの集計の都合上、車両の順番ですとか、表の列等を変更できないよう、固定をさせていただいておりますが、一方で各業者様の方は車両の管理を違う並び順で行っていたり、個々の営業所ごとに管理している場合があるといった状況があります。そうしますと、各事業者さんが管理している管理表からそのまま簡単にデータを移せない場合があるといったことが考えられますので、この作成支援ツールにより、一旦その並び替えだとか、そういった、転記しやすいような、加工や変更ができるようなツールをイメージしているところでございます。以上になります。

#### ○大聖座長

コピーして貼り付けたりしてると、また手間ですよね。

#### ○森川委員

ありがとうございます。そういった、些細なことかもしれないことが、やはり負担になってるのかなと思います。並びが固定だったのを、事業者さんが自分の実際にやってる並びでやれるみたいなものが、ID番号を横につけておくなどすればできるのかなと思いますが、うまく Excel とかを使っているのをそのまま入れられるとか、そういった小さい工夫を積み重ねていければ負担感も減るのかなと思ってお伺いしていました。うまくいくといいなと思っております。ありがとうございます。

#### ○事務局

ありがとうございました。

#### ○大聖座長

この自動車環境管理をうまくやるというのは非常に使い道が多様にあると思っております。事務局の方で集計して統計的な処理を施すことで、特定の業者がどういう位置づけにあるか確認ができる。そういう業界なり業種が同一の場合に、どういう自分たちが位置づけになってるのか、燃費の管理などで確認できる。自分の位置づけが分かるのですよね。そういう情報をこちらから提供するという機能があると思えます。

それともう一つは、都全体としてどういう管理が行われているかという全体的な把握もできますので、両方にとってメリットがある。その中でも最初に言ったとおり、事業者にリターンするデータの提供というのは、事業者にとってもメリットが

あるということが実感できるとよろしいのではないのでしょうか。

蛇足になりますけど、エコドライブコンクールといって、私が30年近く関わっているのですが、いろいろなところから業者のデータが出てきます。解析して申請者に戻してあげると、自分たちの努力の方向性が見えてきたり、どういうところを改善しなければいけないとか、他とどこが違うとか、そういうことがわかるんです。非常に参考になると思っています。ですから、お互いにそういうことがメリットとしてありますので、そういうところを、ぜひ活用していただければと思います。

他には御意見ございませんでしょうか。それでは御意見がないようでしたら、本日の議題につきましては、すべて終了いたしました。御参加の皆さん、どうもありがとうございました。それでは進行の方、事務局の方にお返ししたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。今、最後に、座長の方からいただいた話については、先ほども少し触れさせていただきましたが、事業者カルテで、今、あなたたちが同業他社と比べてどのような位置にいますかとか、義務率を達成するにはあと何台ですよというようなことを、グラフ等を使いながら視覚的にわかりやすく提供しているということができておりますので、こちらの方は、引き続きしっかりとやっていければと思っております。

それでは事務局の方から、今後の予定について御説明します。各委員の方々からの御指摘、御意見を踏まえて、今後検討を行いまして、次回の検討会では、パブリックコメントの案について御説明したいと考えております。なお、次回の検討会につきましては、少し期間が詰まっていますけれども、令和8年の5月を予定させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは最後に事務連絡です。一点目は、本日の議事録につきましては、作成できましたら、前回同様、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をいただきますようお願いいたします。

2点目は、次回第3回、5月の検討会について、後日、具体的な日程調整をさせていただきますので、こちらの方もどうぞよろしくお願いいたします。

本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。