

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3回）
議 事 録

令和8年5月14日（木）

東京都庁第二本庁舎 10 階 213 会議室（WEB 会議併用）

○東條自動車環境課長

それでは、定刻になりましたので、ただ今から第6期第3回自動車環境管理計画書制度の改正に係る検討会を開催いたします。委員の皆様、本日は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。本日進行を務めさせていただきます東京都環境局環境改善部自動車環境課長の東條でございます。よろしくお願いいたします。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きますので、御了承のほどよろしくお願いいたします。

本日の議題は、前回に続きまして、主に低公害・低燃費車の導入義務制度の見直しと、自動車環境管理計画書制度の見直しにつきまして、御意見をいただきたく存じます。

それでは、ここからの進行は大聖座長、よろしくお願いいたします。

○大聖座長

それでは皆さんこんにちは。だいぶ暑くなってきましたけれども、始めたいと思います。事務局の方から本日の傍聴の有無についてご報告をお願いします。

○東條自動車環境課長

はい。本日傍聴を希望される方が1名いらっしゃいます。まだ入られていないですが、よろしくお願いいたします。

○大聖座長

それでは、これから議題に入りたいと思います。議題の1は、これまでの検討会のまとめです。事務局からお願いします。

○東條自動車環境課長

それでは、資料1について説明させていただきます。資料1、第1回及び第2回検討会のまとめを御説明させていただきます。基本的には前回の資料の振り返りになります。こちらから16ページまでは前回の資料の再掲になります。

こちらの資料は自動車環境管理計画制度の概要になります。次の資料が特定低公害・低燃費車の導入義務制度の概要になります。次の資料が両制度の変遷に関する資料になります。次期の第6期に向けての検討事項を整理させていただいた資料と、特定低公害・低燃費車の該当要件に関する資料になります。現行の要件の課題を左側に掲げておりまして、それに対応する形で右側のところに記載している3点、要件見直しの考え方という形で整理をしておりまして。

次の資料は先程の3点の考え方に基づきまして、特定低公害・低燃費車の該当要件の案をお示しした資料になります。今回、改正案の要件というところが赤枠で囲まれたところ、右側のところになります。

次に、換算率の検討に係る資料となります。現行の換算率につきましては、右上の表のとおりになります。下の欄に記載をしておりますように導入難易度が前回の制度

検討時とあまり変わっていないということや、誘導効果については一定程度あるということから、前回御説明させていただいた際には、換算率の据置きを案としてお示ししておりました。今回、非ガソリン車の方の換算率を一部引き上げる方向で検討しておりますので、後ほど御説明させていただきたいと思います。

こちらは、導入義務率の検討に関する資料です。検討の考え方や手法を整理してお示したのになります。具体的な手法としては、真ん中のところにありますように、現在の導入義務率を据え置いた場合の車両更新シミュレーションを行った上で、導入率下位の 2 割程度の事業者についてヒアリングですとか、実績報告書のデータから分析するという形で整理しておりました。

こちらが、特定低公害・低燃費車の方のシミュレーション結果になります。シミュレーションの結果、導入が進まないと見込まれる下位 2 割程度の事業者について、個々に導入率引き上げの可能性を検討したところ、現在の 30%から 5%ずつ引き上げて見ていった場合に、35%と 40%の義務率であれば達成可能なケースが多く、45%では達成困難なケースが見られるという結果になっておりました。

次が乗用車の方のシミュレーション結果になります。先ほどの場合と同様に検証をしたところ、下位 2 割程度の事業者については、現行の 20%から 10%ずつ引き上げてみていった場合に、30%、40%、50%が義務率までであれば達成可能なケースが多く、60%は達成困難なケースが見られるというような結果になっておりました。

こちらは、自動車環境管理計画書制度における事業者負担の軽減に向けた見直しについて御説明をさせていただいた資料になります。まず、計画書及び実績報告書の入力画面の改修のイメージをお示した資料になります。ユーザー目線でのナビゲート機能の追加について御説明をさせていただいておりました。

次に、計画書と実績報告書に係る入力支援ツールをお示した資料になります。報告書の作成に当たって、事業者がいつも使っている燃費管理のデータから、車両ごとの情報を転記する際の作業を効率化できるような支援ツールの検討について御説明をさせていただいておりました。

こちらは、事業者のモチベーションアップに向けた仕組みづくりについてお示した資料になります。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して取り組んでいらっしゃる事業者が、周りのステークホルダー等から評価をされたり、そういった視点から検索してもらえるような機能の追加等について御説明をさせていただいておりました。

こちらは、自動車環境管理指針を見直して、事業者の自動車利用合理化の取組メニューについてアップデートを図るという案をお示した資料になります。今回、一番下の ZEV のところについて、一部取組内容の追加を検討しておりますので、後ほど御説明をさせていただきます。

こちらから数ページですが、前回、前々回、先生方からいただいた御意見をまとめております。

まず、特定低公害・低燃費車の該当要件に関する御意見になります。軽自動車等の燃費基準の案について多様な御意見いただきまして、コスト等の観点から燃費改善が難しいという点はあるものの、実際の市販状況をもとに案を設定しているということであれば、事務局案でよいのではないかという御意見や、国の燃費目標の基準年度である 2030 年度が次の期に含まれるということから、メーカーの努力を期待するといった御意見を頂戴しておりました。

また、軽乗用車のタクシーが導入されるという動きがあり、環境性能の高い車両の導入がタクシー業界において期待できるのではないかという御意見も頂戴しておりました。

次のこちらも前回の第 2 回検討会で頂戴いたしました特定低公害・低燃費車の該当要件に関する御意見になります。要件の中で中量乗合車の基準につきまして、今後、性能向上した車両が出てきた場合には、事業者働きかけをする必要があるのではないかという御意見ですとか、プラグインハイブリッド車の排出ガス基準を廃止する形での基準見直しについて、現状、バッテリー容量が上がってきていることなどから、そういった改正は理解できるといった御意見を頂戴しておりました。

次に、第 1 回の自動車環境管理計画書制度についての御意見となります。

さらに加えて、自動車環境管理計画書制度について、前回第 2 回の検討会で頂戴いたしました事業者の負担軽減に関する御意見になります。事業者の報告書作成等のストレスを軽減するといった観点から、エラー制御というものを柔軟にすることや、スマホやタブレットで感覚的に入力ができるようになるというのではないかと、といった御意見、報告様式につきましても、変換や加工をしやすくするなど、小さな工夫を積み重ねていくことが重要ではないか、という御意見を頂戴しておりました。また最後のところですが、事業者の報告データの活用というところで、報告データを活用してフィードバックを行うことも重要ではないかという御意見も頂戴しておりました。

議題 1 の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。主な内容として、前回の第 2 回検討会では、特定低公害・低燃費車の該当要件について議題となっており、今回の資料 1 の 7 ページに示されております。また、導入率の案についても、資料 1 の 10 ページから 13 ページに、導入率を段階的に考えた場合の達成状況の分析結果が示されています。これについて御意見、御質問ありましたらお願いします。この前も出尽くした感がありましたけど、いかがでしょうか。

○森川委員

10 ページにシミュレーションの図が出ておりまして、第 5 期末のものが隣に出ておりますが、この将来推計が見込みどおりに進捗しているかどうかという点で、現状はどのような感じでしょうか。大体見込んでいた結果となっていますでしょうか。

○東條自動車環境課長

令和 7 年度の報告が、まだまとまってないため、令和 6 年度の実績までが直近になりますが、おおむね順調です。車両ベースでどのくらいまで進んでいるかについては、今回の資料にも入れておりますので、後ほど御説明させていただければと思います。

○森川委員

ありがとうございます。

○大聖座長

よろしいですか。導入義務率については、今回の議題にさせていただいてますけれども、該当要件については第 2 回で示された内容で検討が進んでいるようですので、改めて私から意見を申し述べたいと思います。

先ほどの御説明にありましたように、第 2 回の検討会では、軽自動車等に対して、次期計画期間中に目標年度を迎える 2030 年度燃費基準が入りますけれども、その達成をどう扱うか議論がありました。

資料の 1 のスライドの 7 ページからありますように、軽自動車ですとか軽量車、中量車、重量車については、燃費基準に対する割合については 100%に満たないという案になっており、このうち乗合車については、エコカー減税要件の中でも、最も高い免税レベルである 75%達成を求めるという案でした。実際には、現行資料の中では 50%達成レベルでさえない状況ですけれども、他車種の要件とのバランスですとか、今後の燃費性能の向上を期待するという意味でも、この案のとおりで結構かと思っております。

それから、軽自動車については、車両、重量によって達成度にばらつきがありますがけれども、軽乗用車以外の車種で軽乗用車を上回る燃費を出している小型車が出てきております。現時点で軽自動車の 85%達成車はそれほど多くないですけれども、燃費基準の達成年次である 2030 年が第 6 期に含まれていることもありまして、前回申し上げましたけれども、民間の努力を期待したいところです。このようなことを踏まえますと、85%達成という要件というのが妥当ではないかと思っております。

その他の車種区分、乗用車、貨物車等についての要件も事務局の判断で結構かと思っております。以上、私の意見を述べさせていただきました。

よろしければ、議題の 2 に移りたいと思います。低公害・低燃費車の導入義務率について、前回の検討結果を踏まえて、さらに検討された内容の御説明をお願いします。

○東條自動車環境課長

資料 2、低公害・低燃費車導入義務制度の見直しについて御説明させていただきます。ここから今回の議題に入らせていただきます。まず、換算率の検討に関する資料になります。先ほども少し触れさせていただきましたが、現在の換算率は、右上の表にあるとおりとなっております。

資料の中段で記載をしておりますけれども、中東情勢の緊迫化に伴って原油価格が高騰し、ガソリン、軽油、LPG 価格等が上昇しているといった状況を契機といたしまして、電気自動車等の導入を検討する事業者の取組を後押ししていくという視点で換算率の見直し案を改めてお示しをさせていただいております。

具体的には、左下にありますがけれども、安定的な経済活動を確保するという観点ですとか、環境性能やレジリエンス機能の観点といったところで、乗用車における非ガソリン車の導入義務率算定時の換算率を見直していく、ということを考えております。右下の赤字の部分ですがけれども、現行だと EV 及び FCV は 1 台を 2 台に換算するという形になっておりますけれども、これらを 1 台を 3 台換算に見直すという形に変えていきたいと考えております。

こちらは前回のシミュレーションを含め、義務率検討の流れを全体像として示している資料になります。これまでの検討が、①と②の青とオレンジの部分となります。②の概要分析については、こちらにありますけれども、主要な車種、車両タイプについて、更新頻度も加味しながら分析を行ってまいりました。今回行ったのが紫の③の詳細分析になります。②の分析で、特定低公害・低燃費車では 45%ですとか、非ガソリン車では 60%ですとか、そういった導入率の達成が難しい事業者について、主要な車種だけではなく、全車両、全車両タイプについて、更新頻度ですとか型式の詳細を分析して、この中で同じ燃料種別で、合致車がないという場合には、さらに ZEV の導入可能性も考慮したという点が前回との相違点になります。

こちらは特定低公害・低燃費車の導入義務率検討において、前回の第 2 回の検討の中で、40%までであれば達成可能であるという形になっていたことを踏まえまして、最終的に義務率を検討する際、その上の 45%の導入率達成が困難と見込まれた事業者 13 者を更に詳細に分析して検討した資料になります。この 13 者につきましては、先ほども少し触れさせていただきましたが、前回、第 2 回検討会での概要分析とは異なりまして、全車種について更新頻度、型式等を詳細に分析し、あわせて、一部のケースでは ZEV も考慮して分析をいたしました。

こちらについては、事業者がある程度前向きな選択を行うということを前提に推計しています。このような前提のもと、13 者中 5 者は、45%は達成可能という結果になってございます。ただ、残りの 8 者につきましては、こういった複数の選択肢を考慮したとしても、代替車種がないということや、車両の更新スパンが長くて代替される車両が限られてしまうといったことから、45%達成は難しいという結果になっており

ます。

こちらは、その 13 者の今回の詳細分析の結果になります。上段の 5 者につきましては、他車種の更新ですとか、ZEV の導入を考慮するといったことによって、45%の達成が可能と分析した結果を示しております。下の 8 者につきましては、45%の達成が困難という結果になっております。全体としてプラスの要素を青字、マイナスの要素を赤字で記載しております。先ほどの 5 者と同様、他車種の更新ですとか、ZEV の導入を考慮してプラスの要素があるというような部分もございますけれども、赤字のところ、更新スパンの長さですとか、事業用途に見合う車両について、ZEV を含めて合致車がないといったマイナス要素がございまして、45%の達成が難しいという形になったのが 8 者となっています。

最後が、特定低公害・低燃費車の方の導入義務率の検討のまとめになっております。詳細分析の結果下位 2 割程度ということで、35 者をピックアップしたわけですが、そのうち 45%の達成が可能となったのは、最終的に 27 者で、残りの 8 者は達成困難という結果でございました。その上で、達成可能な理由につきましては、先ほども触れさせていただきましたが、基準見直しによって合致車が出てくるというようなことですとか、ZEV を考慮すると合致車があるというようなケースになります。一方、達成困難な理由としては、ZEV を含めて合致車がない、更新スパンが長いことで更新可能車両が限定される、というようなことになります。

今回、個々の事業者に義務を課していく制度であるということを鑑みまして、複数の選択肢を考慮した詳細分析によってもなお 8 者が達成できない目標値を設定することは難しいと考え、結論としましては、下のところにございますとおり、義務率は 40%が妥当ではないかと考えております。

なお、一番下の※印のところにございますけれども、この義務率 40%の達成には、前向きな選択をしていただくことが前提になるため、行政としても助言をしていく機会などを捉えて、補助金の情報提供や、同業他社さんの参考になる取組例を十分にお伝えしていくということも重要と考えております。

こちらは乗用車における非ガソリン車の方の導入義務率の検討の資料になります。先ほどの特定低公害・低燃費車と同様に、前回の概要分析で 50%までであれば達成可能であるという前回の結果を踏まえまして、60%の達成が難しいとされた 13 者について更に詳細分析をして、60%という義務率が設定できるのかできないのかについて深掘りした結果をお示しした資料になります。

この 13 者につきましては、車両タイプや型式について詳細に分析をするとともに、合致車がない場合には ZEV を考慮していくことも分析として行ったところ、こちらも 13 者中 5 者につきましては 60%の達成が可能となるという結果になっております。

一方で、残りの 8 者は、更新スパンの長さによって入れ替えられる車両が限られて

しまうということで、60%の達成が困難という結果となっております。

こちらは、当該 13 者の今回の詳細分析の結果になります。こちらにもマイナスの要素は赤字でプラスの要素は青字としております。上の 5 者につきましては、更新車両が限定されてしまうというマイナスの要素がある場合もありますけれども、型式等を詳細分析したところ、基準合致車が出てくることによって、60%の義務率の達成が可能という分析結果となっております。

下の 8 者につきましては、更新頻度の関係で更新可能な車両が限定されてしまうことから、達成が困難というような形になっております。なお、更新スパンにつきましては、各事業者の経営に関わる事項でありますので、分析上、これまでもこの更新頻度を変えるというようなことはしていません。

更新スパンが 20 年というような記載もありまして、これが少し長いというような感覚もおありになるかもしれないですが、主たる業務に使用する車両以外で乗用車を保有しているケースもあるということで、実際の各事業者の実績やヒアリングから得られた更新スパンをここに記載をさせていただいています。

こちらは乗用車における非ガソリン車の導入義務率の検討のまとめになります。詳細分析の結果で、下位 2 割程度の 26 者のうち 60%の達成が可能なのは 18 者で、残りの 8 者は達成が難しいという結果でございました。達成可能な理由としましては、先ほど御説明させていただいたとおり、更新時期が到来する時に合致車へ更新可能であると想定されることですか、ZEV を考慮すると合致車があるというようなケースになります。一方、達成困難な理由としては、更新スパンが長いことによって更新可能車両が限定されてしまうという理由になります。先ほどの特定低公害・低燃費車の場合と考え方は同じですけれども、詳細分析によってもなお 8 者が達成できないというような形の義務を設定するということが難しいということがございますので、結論としましては、下の赤字のところにありますとおり、義務率は 50%が妥当だと考えております。

下の補助金の情報提供等については、こちらにも同じように重要と考えております。

こちらは特定低公害・低燃費車の導入義務率を 40%、乗用車の非ガソリン車の方の導入義務率 50%とした場合の導入効果に関するシミュレーション結果となります。

左側のグラフにつきましては、2000 年比でみた CO2 排出量の推計になります。導入義務率を特定低公害・低燃費車と乗用車の非ガソリン車でそれぞれ引き上げた場合、CO2 の削減量は、一番下のところにコメントで記載がございますとおり、3 ポイント以上向上するという推計になっております。

右側の方は、車両ベースで見ていった場合に、次期の第 6 期の期限である令和 13 年度末に義務対象者の車両の中でどのくらいが特定低公害・低燃費車や、乗用車の非ガソリン車となるかを推計したグラフになっております。上段の特定低公害・低燃費

車の方は、令和 6 年度末の実績では導入義務対象者の全車両数中の特定低公害・低燃費車の割合が 38.7%であるところ、令和 13 年度末には 62.2%になると推計しております。下段の乗用車になりますと、導入義務対象者で乗用車を保有する事業者の全乗用車両のうち、令和 6 年度末の実績としては 44.3%が非ガソリン車であるところ、令和 13 年度末には 80.7%が非ガソリン車になると推計をさせていただきます。

議題 2 に関する説明は以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございました。

資料 2 を基に、低公害・低燃費車の導入義務制度の見直しについて御説明いただいたところです。今回の検討では、換算率の見直しとあわせて、導入義務率については、前回よりさらに詳細な分析を加えた結果を御説明いただきました。そこで、特定低公害・低燃費車の導入義務率は 40%、乗用車における非ガソリン車の導入義務率を 50%に引き上げる案が示されました。

この案については、ZEV の導入可能性を含めて、全車種についてより詳細に分析されたとのことで、より現実設計のエビデンスがはっきりしたという印象を持っております。このような案で結構かと存じますが、皆さんの御意見をいただければと思います。

まず私から一つ質問です。27 ページの一番下に書いてありますけれども、義務率達成のために事業者の皆さんに対して制度の周知徹底や導入率向上に向けた指導助言を行うということですが、具体的にどのように取り組まれているのか伺いたいと思います。

○東條自動車環境課長

事業者からは毎年度実績を報告していただいておりますが、その中で毎年度、全事業者を対象にはできませんが、一部の事業者をピックアップして、直接お話をして状況をお伺いしたり、こちらから情報を提供したりする機会を設けてございまして、それを資料では「指導助言」と書かせていただいております。

○大聖座長

それは、こちらから訪問するとか、電話をするとか、メールなど多様な方法があると思いますけれど、どのような手段で実施していますか。

○東條自動車環境課長

主にオンラインでお時間をとっていただいて、直接お話をお伺いしておりますので、そこで色々な情報をお伝えしていければ良いと思っております。

○大聖座長

相手はどういう部署の方が対応されているのですか。直接関わっている方々が対応しているということですか。

○事務局

車両の管理をされている方が対応されることが一番多いです。

○大聖座長

制度の理解についても確認されると思いますが、そういうことで、逆に先方から要望を聞くことはありますか。

○事務局

そうですね。実際使用している車の種別によってはなかなか特定低公害・低燃費車の該当車がないというお話などを伺いますので、そういったお話を今回の検討にもフィードバックさせていただいている次第です。

○大聖座長

松村委員、御意見お願いいたします。

○松村委員

はい。同志社大学の松村です。詳細なシミュレーションの結果、検討ありがとうございます。御説明していただいた内容で十分に理解ができまして、いくつかの前提条件で解析を進めておられるといっても、多様な側面からのエビデンスもセットで分析されていますので、この特定低公害車、低燃費車の義務率は40%、それから非ガソリン車の義務率が50%というところの御提案は、私はこれで良いかと思っております。

また、非ガソリン車の方では、達成困難な事業者の理由が、更新スパンが非常に長いというのが多くあったかと思いますが、こういった方々の車両の買換えの促進というの、この制度全体で見ますと、冒頭のところで説明いただいた換算率を2から3に引き上げるといところが恐らくインセンティブとして良い方向に働くのではないかと思いますので、この換算率の見直しというところも含めてよいのではないかと思います。

質問ですが、更新スパンが10年を超える20年ぐらいのスパンというのは、非常に1日当たりの走行距離が短く、壊れても、部分的に修繕をしながら乗り継いでいくというようなパターンが多いということなのでしょう。

○東條自動車環境課長

本業で使っている、サービスで使っている車両ではないということで、社内で社員用に使っている乗用車というところも要因としてあると思います。

○松村委員

わかりました。ありがとうございます。

もう1点コメントです。22ページ目のところで、今回この加算率を2から3に引き上げられるというところの背景もこのとおりだと思いますが、原油価格が高騰すれば当然ガソリン系の燃料が上がる一方で、恐らく電気代も上がるということもありますので、そういったところも含めながら考えるということになります。その上で、

どうせ買い替えるなら将来の排気ガスの規制をクリアしたもののほうがいいだろうというところに誘導するための換算率の引き上げというように理解すると、ここに書かれているとおり、事業者の取組を後押しすることに非常に直結すると思いますので、この辺も非常に賛同しております。以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございます。計算してみますと、電気自動車のランニングコストはすごく安いです。最近 TCO、トータルコストオーナーシップと言いまして、車を買ったときから、使用して廃車に至るまでのトータルのコストはどのような車が安いのか、という考え方で車を選択することが合理的だと考える人が増えています。そうすると、長く使う方がいいのか、燃費のいい車に買い換えてランニングコストを減らすのかを考えて安い方を選ぶ考え方があるということです。

○松村委員

ありがとうございました。

○大聖座長

松村先生ありがとうございました。黒坂先生お願いいたします。

○黒坂委員

はい。私も今回事務局がお示しいただいた義務率改正案、いずれにつきましても賛同するものでございます。その観点から簡単なコメントをさせていただきます。今、松村先生にもかなり詳細な御指摘をいただいて、私も共感するところでございます。今回、かなり詳細に調べていただいて、ファクトベースで対応が難しい人たちがいるということが分かったことを踏まえて、この数値を再設定いただいたということは非常に意義があると思っています。もちろん環境に関する検討ですので、できるだけ理想を求めていくということは社会全体として必要ではあると思う一方で、それが非常に高いハードルになってしまった場合、十分に支援や補助ができないとなると、事業者が必ず負担を負うことになります。これは若干ディスインセンティブといいますか、やろうとしていることを阻害する可能性がありますので、できることと、目指すべき姿というのを調和させていくという意味で、今回の再設定というのは非常に意義があると思っています。

一方で、先ほどの議論の中で、実は私も少し教えていただければと思っていたのがクリアになったところなのですが、一つは、更新サイクルが非常に長いというのは、ある程度存在する例ではあるだろうと思うものの、やはり 20 年というのは相当長いという気がします。一方で車両が ZEV であるとか、とりわけバッテリーEV の場合、従来のガソリン車、非ガソリン車の中でもライフサイクルの考え方が車両によって、あるいは場合によって、世代によって異なるというところがあり得るかと思います。ですので、今後またこういった義務率改正の検討が、あるタイミングや、あるサイク

ルで行われていくと思いますが、できるだけそのときそのときで事業者の方々の実態を調べていただきながら、どこが一番いいポイントなのかということとを都度見ていただくということ、ぜひこの取組の中に組み込んでいただければと考えた次第です。私からは以上です。

○大聖座長

はい、ありがとうございます。

○東條自動車環境課長

そうですね。次の検討になると、環境も変わっているところはあると思うので、そのときのその車両の状況、更新スパンなども含めて、そのときの状況で考えていくのかなと思います。現状はこのような形だといったところですので、今、黒坂先生がおっしゃった話はそのとおりだと思っております。ありがとうございます。

○黒坂委員

ぜひ未来の検討を取り組む方に申し送りをしていただけるといいなと思います。

○大聖座長

実際に買換えスパンが長くて、選べる車種が少ないというのはどういう車種なのかなってというのは、具体的に何かあればお願いします。

○東條自動車環境課長

そうですね。先ほどの20年というのは、乗用車になりますが、例えば特定低公害・低燃費車の乗用車以外であれば、福祉関係の用途での車両があります。車いすに対応できる車両型式が限定されるので、その基準に見合う合致車がないですとか、あとはスクールバスのような乗合車というものもなかなか代替車がないというのが現実でございます。

○大聖座長

そういった車は、先ほど松村先生がおっしゃったように、そんなに頻繁に乗らないですね。ですから、長く保有する傾向がある車は確かにありますね。でも、やはり燃費基準が更新されて、昔の車と今の車とでは平均燃費が全然違います。10年ぐらいで大幅に向上しています。

○東條自動車環境課長

さきほど大聖先生がおっしゃっていただきましたが、燃料の価格がすごく気になるという状況の中で、新しい車やZEVに目が向くようなことは環境としてあるかと思っています。そこで、こういった換算率がまた一つの何かきっかけになるといいと思っています。

○大聖座長

では森川委員。

○森川委員

森川です。先ほど、この乗用車における非ガソリン車の更新車両が限定されるということで、メインのお仕事が運送業で、その中で使ってる乗用車ということなので、非常に使用頻度が少なく、更新もされにくいというようなことを伺いました。やはり、松村委員も言われたように乗車頻度が少ないので更新がされにくいとか、多様な御事情があるのだらうなということをお話しました。

質問として、換算率の検討のところで、EV 及び FCV と PHEV とその他の該当車ということで3段階に分けられているのですが、先ほどの話で、PHEV のバッテリー容量が増えてきて、低公害という観点からはほとんど EV と同様で、ZEV という扱いをされていますが、この換算率の方では明確に3台分か2台分かということで分かれています。PHEV は2台分、EV の方は3台分という設定をした詳しい考え方がおありでしたら、教えていただきたいと思います。

○東條自動車環境課長

はい、先ほど、PHEV の EV モードでの航続距離がかなり出てきているという話はさせていただきましたが、一方で、EV の航続距離も長くなっている状況も踏まえて考えています。例えば PHEV が EV モードで 150km くらい走るものがあるというところに対し、EV は 700km くらいのももあります。都内でどこまで航続距離が必要かといった話があるかもしれないですが、他の燃料を使わずに走行できるということを加味すると、元々特定低公害・低燃費車の換算率で、EV は3台分となっていたので、そこに合わせるということを考えております。

○森川委員

わかりました。まだガソリン等の燃料を使うかという観点で、EV にプライオリティがあるということでこの換算率になってるということですね。ありがとうございます。

○大聖座長

はい、松村委員よろしくお願いします。

○松村委員

はい。今の森川委員の御質問に関連するんですけど、そういった対象車がないので、今回のこの換算率の話とは関係ないかもしれないですが、PHEV と EV・FCV というところに換算率の差があるという、この枠組みでいくと、レンジエクステンダー EV は PHEV の中に入るといいのでしょうか。対象車種は少ないですが、その考え方からいくと PHEV のカテゴリーに入るといえることですかね。

○大聖座長

そうですね。それに近いのでしょうか。レンジエクステンダー EV は、略して REEV といわれていますね。

○事務局

事務局でございます。現行の制度において、EV と PHEV の見分け方としては、EV については国交省が認定している型式が『ZAA』が多いと思います。一方、PHEV は『5LA』などのように、2桁目が『L』であれば（PHEV であることを）意味すると認識しております。特に海外メーカーで、今先生がおっしゃったように、走行距離を延ばすのに燃料を使用する REEV があるということでございまして、こちらについては全て調べきれておりませんが、日本の型式の場合、『5LA』といった PHEV 扱いのものが多かったように記憶しております。基本的には型式を見て、判別しているというところでございます。以上です。

○松村委員

わかりました、ありがとうございます。

○大聖座長

BMW の i3（アイスリー）は、実は小さなエンジンが付いて、レンジエクステンダーです。中国車に結構多いです。よろしいでしょうか。

○東條自動車環境課長

すみません。1点事務局から補足です。先程乗用車の更新スパンで20年というところの一つの例として、本業で使う車両以外で、社用車で使っている乗用車で20年というところもあるということで申し上げましたが、実際には本業で使う乗用車というケースもあり、色々なケースが混在してることを、補足させていただきます。

○大聖座長

今回の検討会で結構ですから、なかなか達成しづらい車種みたいなものとか、利用の実態みたいなことがわかりましたら、紹介していただければと思います。よろしくお願いします。

これから制度が改まりますので、できるだけ対象事業者に対しての丁寧な説明と理解を深めるような、そういう努力をぜひお願いしたいと思います。先ほど申し上げましたが、やはりどのように改正した制度を打ち出して機能していくかということも非常に重要だと思います。そのような視点で、コストの問題とか、東京都の補助やあるいは税の減免みたいな制度について、十分理解が進むような説明のやり方もぜひ工夫していただきたいと思います。

それでは、導入義務率と換算率につきましては、御提案どおりの案でパブリックコメントを実施していただくということで御理解いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、パブリックコメントは、今回、事務局からお示ししていただいた案でお願いしたいと思います。

続きまして、議題の3になりますけれども、自動車環境管理計画書制度の見直しについての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、こちらの資料3に沿って御説明させていただきます。

こちらの資料は前回の資料になりますけれども、現行の東京都自動車環境管理指針別表の内容を示したものになってございます。今回、冒頭の議題1のところでも少し触れさせていただきましたが、前回お示しした事業者の自動車利用合理化の取組メニューのアップデートを図るという、こちらの案の中に、ZEVの転換へのというメニューが一番下にございますけれども、この中の取組の具体的な内容について、赤字部分を追記したいと考えております。

具体的には、ZEVへの転換、こちらのメニューの中で、災害時のレジリエンス機能の観点を追加しております。EVでの給電ですとか、太陽光での充電、また災害時の悪路でも走行が可能な4WD等を例示として記載をしているところになります。こちらの方については、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。それでは御意見などあれば、お伺いしたいと思います。

最後に「4WDによる悪路走行性の向上」とありますが、これはゼロエミッション車との関連はいかがでしょうか。EVはもちろんモーターがついているということがありますが、ここでの記載はどうでしょうか。

○東條自動車環境課長

こちらの項目で掲げている趣旨としましては、EVの中での4駆を想定しているところになります。EVの4駆でも、それほど航続距離が劣らないものも出てきているようです。

○森川委員

森川です。私もこれを見て、日本自動車研究所の中で少し意見を聞いたところです。4駆として従来のエンジン車を4駆にするよりは電気自動車、モーターなので、まずロスが少ないです。4駆にするとどうしても重くなってしまうので、デメリットもないわけではない。ただ、従来車を4駆にするよりは電気自動車を4駆にする方がメリットは多いということなのでしょう、ということ聞いております。

災害時のこういう状況がもしあったとして、根本的に自動車を使えるかどうかという問題もあるかもしれないですが、確かに電気自動車で4駆のラインナップが揃っていますし、そういう意味では、4駆があったからよかったという話になるのかもしれないなと思っていました。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。あと、各種の災害、例えば富士山の噴火で火山灰が都内でもかなり積もることが言われているので、そういったときにも走行が可

能だという視点も含めて記載しております。

○大聖座長 それは苦しいなと思いますね。

○中島環境改善部長

中島です。この制度の趣旨とは若干外れるところではありますけれども、地震ですとか、先ほど話がありましたけど、富士山の噴火ですとか、そういったさまざまな対策の強靱化として、取組を全体として進めているというところがあって、この制度の中でも、これは義務とかではなくて、あくまでも各事業者が取り組んでいただく際、参考にしてくださいという意味で推奨みたいなメニューとして挙げています。当然、この制度の対象になっている事業者が、災害時にどれだけ事業活動ができるかということも、もちろんあるのですけれども、そういった中でも BCP の観点からも EV を進めていただきたい。それにあわせて可能であれば4駆の導入も検討していただきたいというメッセージだと思っていただければ大変ありがたいです。

○丹野環境改善技術担当部長

最低でも1台はEV4駆の車があると、その企業にとっても、災害時に良いということです。全てのEVを4駆にということではなく、最低でも1台は導入していただきたいという意味合いです。

○大聖座長

あとはどれぐらい導入車種があるかってこともあります。

○東條自動車環境課長：

乗用車だと今EVで4駆が出てきています。

○大聖座長

給電機能というのは、これが一番私は大きいと思っています。ただ、この給電機能は、実はハイブリッドが一番いいです。発電しますから。EVだと、使い切ったら終わりにしてしまう。

○東條自動車環境課長

太陽光との組み合わせで使っていけると、EVもかなり持続的になるかと考えています。

○大聖座長

ソーラーパネルなどが、ダメージを受けていない場合がありますね。

○東條自動車環境課長

仰るとおりです。

○大聖座長

はい、齊藤先生、よろしくお願いします。

○齊藤委員

齊藤です。この自動車使用合理化における取組メニューについて、最新の動向、技

術をもとに実効性の高い取組を追加するということで、こういう形で新しいものを追加していますけれども、その中で一つの新しい御提案として、長距離輸送における自動運転トラックの導入を入れられたらどうかと思います。

特に物流においては、トラック輸送で自動運転トラックの導入に向けて、今多様な取り組みがなされていますが、自動トラックで一つの効果として、燃費効率が良くなるということが言われています。これまでですと隊列走行で実証実験をやって、その結果として、10%程度の燃費の改善がなされているというような報告もあります。これは隊列走行によって空気抵抗が少なくなるので、その分燃費が良くなるということらしいんですけども、それだけではなくて、海外の事例でも自動運転のトラックで走行することによって燃費が10%ぐらい向上するというような調査もあります。

それから、燃費、日本の2025年の燃費基準ということで、燃費向上が求められています。その達成手段としてエンジンの改良に加えて、自動車技術によって、最適走行制御が重要な柱の一つとして位置付けられており、自動運転によって燃費の向上が可能だと言われておりますので、そういった点で、この自動運転、特に長距離輸送において自動運転トラックの走行というものをこの項目の中に入れられたらいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

○大聖座長

これは現時点では少し難しい面があると思います。と申しますのは、燃費の評価はやり方がまだ確立されておられませんのと、まだ完全に商用化されていませんので、これから国の認可を経て正式に認められるというプロセスを経ないといけないので、この第6期に間に合うかなというところですね。

それから、隊列走行は、やはり事業者の方から猛烈な反対がありまして難しいかと思えます。

○齊藤委員

そうですね。

○大聖座長

多分、当面難しいのではないかなと思います。

○齊藤委員

隊列走行に関してはまさにそのとおりで、実際の運用の仕方としては隊列走行はやりませんよね。隊列走行で輸送することは、実際にはやらないので、そういう点では実証実験はあまり有効ではなかったと思います。まさに仰るとおりだと思います。

しかしながら、一般的には燃費効率が良くなるということが言われていて、実際そうだと思いますので、これも環境負荷を減らしていくという一つの手段として、そういったものを利用するということは、一つのメニューとしては有効ではないのかなと考えています。

○大聖座長

はい。事務局の方で検討していただいて、次回に事務局側に御意見あれば伺いたいと思います。

○東條自動車環境課長

事務局の方でも調べさせていただき、ご報告させていただければと思います。ありがとうございます。

○大聖座長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。それでは、次の資料の4になりますけれども、パブリックコメントの実施について、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

はい。では、こちらの資料4に従いまして、パブリックコメント案について御説明させていただきます。実施時期につきましては資料にありますように、来月6月から7月を予定しております。1か月間の予定でございます。

内容につきましては、②の制度改正案というところがございますけれども、主に3点になります。1点目は、低公害・低燃費車の導入率の引き上げ、30%から40%への引き上げという案になります。2点目が、乗用車の非ガソリン車の導入義務率の引き上げ、20%から50%への引き上げという案になります。3点目が、乗用車の非ガソリン車におけるEV及びFCVの換算率の見直しです。現行の1台から2台というところを1台から3台に見直すという案になります。

こちらの3点、パブリックコメントを募集していきたいと思っております。説明は以上です。

○大聖座長

ありがとうございます。1か月間にわたってパブリックコメントを実施することで何か御意見、御意見、御質問があればお願いします。

投げかけ方なのですけれども、一般に東京都のホームページとか、そういったところでやるということに加えて、何か方法ありますか。

○東條自動車環境課長

方法としては都のホームページが中心になりますが、事業者にきちんと届くような形でお知らせをしたいと思っています。また、業界団体さんにお伝えして、業界団体さんの中でメーリングリストや会報誌等を使っていただいて、周知をいただくということもお願いできたらと思っています。

○大聖座長

東京都トラック協会もひとつ、大きい団体ですね。

○東條自動車環境課長

そうですね。トラック協会さんですとかバス、タクシー協会さん、自動車販売の協

会さんなんかも考えています。

○大聖座長

事務局的なアクションをかけるのは、メールになるのですか。

○東條自動車環境課長

メールもそうですし、直接何らかの形でお話をしてお願いをしていく予定です。

○大聖座長

御意見ございませんか。はい、どうぞ。

○森川委員

はい。質問ですが、今までの計画のときにも同じようなやり方を踏襲してパブコメをしたりしてきたと思います。例えば前回案内を出したときに、パブコメはどのくらいあったのでしょうか。また、すごくいい意見や、役に立つような意見はございましたか。

○東條自動車環境課長

十数件くらいの規模だったと思います。義務率に関しては、賛同いただけるような意見が多かったです。

○森川委員

それはよかったです。パブコメは、もちろん、意見を吸い上げるのはとても大事だと思っていますが、こういうことをやりますということの周知もすごく大事だと思っています。そういうきっかけになればいいと思っています。ですので、きちんと案内が届いて、意見された方はそんなに多くはないかもしれないけど、いらっしゃったということで、うまく機能しているのかなと思いました。ありがとうございます。

○丹野環境改善技術担当部長

前回のパブコメは、導入義務率の引き上げに幅を持たせた案で出していました。それに対しては特に大きな反対意見はなかったと記憶しています。

○大聖座長

無理だとか、厳しいとか、そういう意見はありましたか。

○丹野環境改善技術担当部長

そういった意見は特にはなく、その範囲の中で最終的には義務率を引き上げることができています。また、非ガソリン車の導入義務率を初めて導入しましたが、そのことに対しても同様です。

○大聖座長

御意見がないようでしたら、その他ということで、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

それでは今後の検討スケジュールについて説明させていただきます。本日、御議論

いただきました導入義務制度につきましては、先ほども御説明申し上げましたとおり、パブリックコメントを実施して、広く意見募集をしていく予定でございます。

また、検討会につきましては、次回が最終第4回となります。開催時期につきましては、本年8月を予定しております。第4回では、パブリックコメント後の最終の改正案についてお示しをさせていただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。その他についての説明は以上です。

○大聖座長

ありがとうございました。他に、委員の皆様から御意見、御質問あればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。全体を通じて、あるいは今後の検討についても何かコメントがあればお願いします。

では、私から一つお願いなのですが、東京都として2030年度を目指した独自のCO2低減対策目標がありますよね。これと、この制度の取組がどのような位置付けになるかについて、一部シミュレーションみたいなことになるとは思いますけど、教えていただきたいです。この制度が本当にうまく、低燃費の車の代替が進むとCO2の削減にどの程度貢献しているか推定できたら嬉しいです。東京都として、運輸部門以外の家庭とか業務とか産業とかエネルギー変換とかありますから、その中で動機づけになるのか確認できるとよいです。

○中島環境改善部長

2030年目標では、それぞれの事業、運輸部門でどれぐらいという目標があって、運輸部門でいうと65%削減が目標です。

○大聖座長

何年比でしたか。

○中島環境改善部長

2000年比で65%削減が運輸部門での目標です。

運輸部門のうち8割程度を自動車が占めるというところになります。今の運輸部門の削減状態が、53%程度削減だったと記憶しています。

○大聖座長

そんなに進んでいるのですか。

○中島環境改善部長

はい、運輸部門が大きく進んでいます。

○大聖座長

燃費基準の強化だけで結構削減が進むのですね。

○中島環境改善部長

他の分野に比べると運輸部門はかなり進んでいる分野になります。都内全体で走る車の中でこの制度の対象になるのは、全体としては5%程度の車両でしかない部分で

はありますが、ただ、実際に削減している割合の中で、今回の対象の事業者、計画制度の対象の事業者が取り組んで、削減していただいた割合はかなり高い。都外の走行による CO2 排出量も入るので、正確ではないのですが、最近 7 年間分の車による CO2 の削減量では、4 割ぐらいの数字が計画書制度の事業者の中での数字だったかと思います。

○大聖座長

国の目標と比較しますと、運輸部門では 2013 年度比で 2030 年度に 35%削減という目標があります。それと対比するとどうなのかというのが、少し気になります。

○中島環境改善部長

2000 年度と 2013 年度ということで、比較する年度がずれてるということもあるのですが、対象年を同じにした場合、都の方が、目標としては厳しい目標を設定させていただいていたと認識しています。

○大聖座長

そうすると、東京都さんの色々な取組が効果を上げたということになると言えますね。

○中島環境改善部長

やはりこういった制度で目標を定めて、事業者がそれに賛同していただいて、取り組んでいただくことで、全体の底上げにつながっているという認識をしています。

○大聖座長

自画自賛ではないですが、多いにアピールされてよいと思います。この制度に賛同して、それをクリアしている事業者がいるわけですので、結果的にこういう効果を挙げたということをお知らせするというのもあって良いのではないかと思います。今後のことも含めて。

○中島環境改善部長

やはり義務の制度とはいえ、積極的に制度に参入して取り組んでくださっている事業者がいらっしゃるの、そういったものを何かしらの形で、インセンティブが働くような形で事業者の取り組みを紹介するなど、そういったものをこれからも考えていきたいなと考えています。

○大聖座長

黒坂先生お願いします。

○黒坂委員

ありがとうございます。今のお話に関連して、お話を伺っていて思いついた、あくまで思いつき程度のお話ですけれども、かなり率直に言うと進捗しているなというような印象を持っています。

事業者の皆さん、本当に頑張ってくださいという感じがしました。一般論

で言うと、進捗が進んでいけば行くほど、逆に残っている人たちは対応が難しくなっていく、対応が難しい人たちが残るであろうと。つまり、できる、やりやすい人たちがどんどん環境性能がいい車両を入れていって、残っている人たちが、制度の対象にはなっているけれども、なかなか導入ができない。導入ができない人たちというのは、個別の事情があってハードルが高いと思っている方々が残っていくんだろうと思えるわけです。実際、東京都はおそらく、日本全体でいうといい状況ではないかなと思うのですが、中小企業、いわゆる零細企業や小規模事業者の方々が大変多いというのが日本社会の特徴でもあり、そうなるとなかなか、車に限らず設備投資が簡単にできないということがあります。あるいは自動車の場合、減価償却が当然あるわけですが、大規模事業者からすると、その減価償却は結局ルーティンだから、ある程度お金を回してればいいということと、あるいは費用としてある程度見ればいいのかというところが、中小企業の場合、減価償却一つもかなり大変であるということが発生すると思います。

つまり、対象として残っている人たちは、おそらく何らかの制度上簡単には対応できない小骨のようなものがいっぱい残っている方々になっていくのだらうと思いますので、この後更に進捗を進めていくときに、その小骨をちゃんと抜いていってあげるようなアプローチというのをどれくらいできるのかが重要になってきます。

一方で、東京都の皆さんがこの小骨を1本1本抜いていくのにもものすごい労力をかけると、政府全体、行政全体として意味ないという話にもなりかねないので、どこが均衡点なのかということを考えていただく必要は当然あるのですが、例えば今回も入力インターフェースをより使いやすいものに変えていただくみたいなことで、知恵や工夫でできることがこの後結構出てくると思うので、ぜひそういうことも含めて、より事業者の方々、残っている方々も乗りやすい、より全員が参加しやすいような制度設計であるとか、もっと柔らかな言葉でいうとアピールであるとか、コミュニケーションであるかということを引き続きご検討いただければ、社会全体というか、東京都全体が楽しい感じになっていくと思いますので、御検討いただければと思います。すみません、思いつきでしたが、以上です。

○大聖座長

非常に貴重な御意見だと思います。特に200台以下ですね。要するに中小事業者をどのように扱っていくかってことにもなると思います。

○東條自動車環境課長

はい、ありがとうございます。200台以下の事業者でもかなり今頑張って取組を進めていらっしゃる方もいらっしゃるの、そういった方々の頑張りと、良い取組を発信したり、全体で共有したりすることをしていけると良いと思います。

先ほどの難しい状況の方が存在するというのは本当に仰るとおりですが、同業他社

の事業者がそこをどう乗り越えたのかや、どう工夫しているのかということを経営者として共有していく中で、ヒントになったり、次の取組につながったりということも考えられると思います。今、コミュニケーションというお話がございましたが、全体で色々な知見を共有していける仕組みをつくっていければと思います。

○大聖座長

助成制度、税金の減免ですね。エコカー減税もありますね。

○東條自動車環境課長

そうですね、やはり税制というのもすごくインパクトのあることだと思いますので、税制や補助制度、補助以外での行政の支援策ですとか、そういったことをきちんとお伝えしていければと思います。

○黒坂委員

ありがとうございます。

○大聖座長

はい、それでは大体御意見出尽くしたでしょうか。ありがとうございました。

本日の議題につきましては全て終了といたします。次回の第4回、最終回になります。事務局が制度の御説明とありましたけれども、その改正案をまとめていただきたいと思います。それでは進行を事務局の方にお渡しいたします。

○東條自動車環境課長

本日は貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。次回の最終の第4回の検討会では、これまで頂戴いたしました御意見等を踏まえまして、事務局で低公害・低燃費車の導入義務制度、自動車環境管理計画書制度の改正案をまとめまして、御説明させていただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本日の第3回の検討会を閉会させていただきます。本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。