

低公害・低燃費車の導入義務制度に関する意見募集結果について

1 意見募集期間

2021 年（令和 3 年）9 月 28 日（火曜日）から同年 10 月 27 日（水曜日）まで

2 ご意見提出数

14 通 27 件

3 ご意見と都の対応

御意見の内容は要約して掲載しております。

○特定低公害・低燃費車の導入義務率

No.	ご意見内容（概要）	都の考え方
1	CNG 車もカウントしていただきたい。	特定低公害・低燃費車の該当要件は、現行と同等の要件を継続する予定です。他車種と同様に、自動車の種別ごとに定める特定低公害・低燃費車の排出ガス性能及び燃費性能に係る基準いずれにも該当することを求めています
2	ハイブリッド車を 2 台で換算していただきたい。（現在はプラグイン・ハイブリッド車のみが 2 台換算） 基準変更により今までの取り組み効果がなくなることの無いよう移行措置を検討願いたい。	今回の制度見直しにあたっては、特定低公害・低燃費車の換算は、今までと同様とする予定です。 現行は、ゼロエミッションビークル（ZEV）の導入促進を図るため、燃料電池自動車及び電気自動車は 1 台を 3 台に、プラグインハイブリッド自動車は 1 台を 2 台に換算することとしています。
3	これまでに導入した低公害・低燃費車は、今後の基準の変更を行う場合にであってもその取扱いを変更しないこと。 （理由）現制度の低公害・低燃費車は、2015 年燃費基準を基準としているが、既に 2025 年燃費基準が公表されているため、達成期限までには当該基準への変更が予想されるため。	今回の制度見直しにあたっては、特定低公害・低燃費車の該当要件は、現行と同等の要件を継続する予定です。
4	特定低公害・低燃費車の導入義務率見直しにあたっては、引き上げは 20%前半として戴きたい。 （理由）コロナの影響により公共交通事業者の財務は著しく毀損しており、投資余力が乏しい状況。義務率が高く設定された場合、減車による輸送力の縮小対応を模索せざるを	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。

	えず、公共交通網への影響が懸念される。	
5	都内に住む者としては、都内で低公害な車両が増えることが望ましいです。事業者は努力すべきであって、義務率は最大値が妥当と考えます。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
6	幹線道路沿いで自転車に乗っていると、トラックの排気ガスが気になる。低公害車を義務化することでそういった車がなくなるのならば、目標値は高いに越したことは無い。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
7	特定低燃費・低公害車の導入義務率については30%まで引き上げるべきです。地球温暖化は日々刻々と進んでいます。早く対策を打たなければなりません。自動車を200台以上も使用する大事業者なら、特定低燃費低公害車や非ガソリン車は入れて当然です。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
8	低公害車の義務率は、最大の導入を望む	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
9	温暖化対策が注目される中、東京都が規制を強化するのはとても良いことだと思います。実効性を担保できるよう、使用中の車の環境性能のチェックなどできるといいと思います。	使用過程車の環境性能の確認としましては、路上走行時の自動車排出ガスの詳細な挙動を把握すべく、車載型自動車排出ガス分析装置を用いて、ディーゼル貨物車の一般道における走行試験を実施し、排出ガス実態の把握や排出ガス低減技術の評価等を実施していきます。
10	特定低公害・低燃費車の導入義務率見直しにあたっては、事業用自動車（緑ナンバー）とその他の車両（白ナンバー）で異なっても良いのではないかと。 （理由）白ナンバー車両の義務率を引き上げる事により、他の輸送手段にシフトする事による環境への働きかけも期待出来る為。また、事業自動車の義務率引き上げ効果が高く見込まれるならば、白ナンバーより厚い補助制度を設定戴きたい為。	御意見として承ります。今後の制度見直しに際しては、自家用車両と営業用車両の走行量の違い等にも着目して、その扱いについて検討してまいります。

○非ガソリン車の導入義務率の新設

No.	ご意見内容（概要）	都の考え方
11	非ガソリン車の導入について、事業者には最大限の努力を払っていただきたいです。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。

		よる検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
12	乗用車について義務を定めるのならば高いほうが良いと思う。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
13	非ガソリン車の導入義務率については20%とすべきです。	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
14	電気自動車等の義務率は、最大の導入を望む	御意見として承ります。有識者による検討会からの助言を踏まえ、義務率を決定いたします。
15	電気自動車などの換算を、もともと3台分だったのを2台分にするようですが、これらの普及のためにも優位性をもっともたせる方がいいのではないかと思います。 今後、水素エンジン車など新たな車がでるかもしれません。また、バイオ燃料で走る場合、ガソリン車であっても実質ゼロエミッションビークルと同様と思います。将来的にはそういった観点もあるとよいと思いました。	非ガソリン車には最低でもHV車を求めていることから、導入率の算定にあたっては、HV車を1台、ZEVを2台と換算します。 特定低公害・低燃費車導入義務率における換算率は、従来通り電気自動車は3台と扱います。 バイオマス燃料等の扱いについては今後の検討にあたっての御意見として承ります。
16	非ガソリン車の導入義務について、乗用車に限定して導入義務率を新設する事は良いかと思いますが、その他の車両に拡大させる場合は慎重に検討戴きたい。 (理由) 乗用車については、市販される非ガソリン車も増加し選択肢が増加している中で、乗用車以外については導入期であり車種も限られ、導入コストも大幅に高い為。また、事業用にZEVを供するには、EVならば対応ステーションの普及促進と電池の航続距離の改善、FCVならば対応ステーションの普及促進やステーション点検による休業期間の代替ステーションの設置状況が改善されないと大幅に事後効率が低下する為。	非ガソリン車の導入義務対象車両の拡大については、慎重に検討してまいります。

○その他

No.	ご意見内容（概要）	都の考え方
17	使用する車両によって車両のモデルサイクルや使用年数が異なる。特に、大型車にあってはモデルサイクルが長く、価格も高価であ	御意見として承ります。 これまでも中小事業者等に対して、環境性能の高い自動車への買

	り、使用年数が長期間に渡ることとなる。そのため、こうした車両の更新には大きな負担が伴うため、対応する財政支援が必要である。 （理由）環境負荷低減を義務として課し、その負担を事業者に求めるのでは、相応の財政支援がなければ、経営を圧迫するだけとなる。	い替え時の融資あっせんをはじめ、ハイブリッドトラック・バス等の導入補助といった経済的支援を行っています。今後もこうした支援策などにより、環境性能に優れる車両の導入を促進していきます。
18	補助金制度の見直し ＜理由＞ 交通事業者として、環境に配慮した車両を導入する義務があると考えており、これまで、ある程度企業努力で導入してきました。新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で収支を圧迫しており、車両代替の凍結や使用年数の延長等をせざるを得ない状況となっている中、これまで通りの車両導入ができないと考えます。 ハイブリッドバスや燃料電池バスは導入コスト、ランニングコストが高くなるため、通常の代替は、最新の燃費性能を備えたディーゼル車となります。 ディーゼル車導入の場合ノンステップバスに対する補助金を使用することになりますが、ノンステップバス同士の代替には適用されず、また、通常車両価格との差額に対する補助のため事業者の負担が大きくなります。ノンステップバス同士の代替においても旧型から新型に入れ替わることにより低公害化が促進されることから、ディーゼル車への代替についても補助対象とし、補助金額についても事業者の負担が少なくなるよう見直していただきたい。 また、燃料電池バスを運用するうえで、燃料費がディーゼル車に比べコスト高となるため、事業者の負担となっています。 燃料費についての補助金も新設されたようですが、令和3年以前に導入した車両については適用外となっています。導入済み燃料電池バスの燃料費についても補助対象となることで、積極的に車両の運用をすることができることにより低公害化を促進することから、全ての燃料電池バスに対して燃料費の補助対象としていただきたい。	御意見として承ります。 都では、中小事業者等に対して、環境性能の高い自動車への買い替え時の融資あっせんをはじめ、ハイブリッドトラック・バス等の導入補助といった経済的支援を行っています。今後もこうした支援策などにより、環境性能に優れる車両の導入を促進していきます。
19	義務率の見直しについて、異論はありません	いただいた御意見は、今後の参考

	が、買い替えには資金が必要です。 ぜひとも、補助により経営の支援を。また頑張っても達成できない場合は、その辺の考慮を。	とさせていただきます。
20	今回の見直しですが、非常に良い取り組みだと感じます。 しかし、コロナ禍の中で、事業者は経営的にも厳しいと感じます買い替えたくとも、変えられない状況を打破するためにも、手厚い補助をお願いします。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
21	東京都は特定低燃費・低公害車や非ガソリン車の購入に補助をしていますが、止めないでください。コロナ対策で税金が不足なくて大変かと思いますが、大事な補助です。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
22	特定低公害・低燃費車の導入に対する補助を実施してほしい ＜理由＞ コロナ禍において苦しい中、通常よりも高額な車両を導入することは、事業を継続していく上で大きな足かせとなります。 導入に対する補助金をはじめとした支援をぜひお願いさせていただきます。	いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
23	今所有している車両は、あまり対象車両がないと聞きます。また、ディーラーにこの制度を聞いてもあまり知らないような状態で認知度がないと感じます。そして、制度の認知度を高めるような周知を頑張っていただければと存じます。	自動車メーカーに対して本制度の周知を図り、あわせて車種の多様化など働きかけを行います。
24	非ガソリン車の導入義務率の新設にあたって、燃料電池自動車、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車に対し、選択肢拡大に向けたメーカーへの強い働きかけを行うこと。 （理由）ZEV は、2 台換算とあるが、当該車両は選択肢が少ないため、事業者によっては必然的に ZEV が導入できない恐れがある。	自動車メーカーに対して車種の多様化など働きかけを行います。
25	自動車メーカーにも、特定低燃費・低公害車や非ガソリン車の開発・販売を進めるよう働きかけてください。特に値段を下げるよう働きかけてください。まだ値段が高すぎます。	自動車メーカーに対して車種の多様化など働きかけを行います。
26	事業者への説明会を複数回開催するなど、今回の見直し内容をわかりやすく周知してほしい ＜理由＞ 新たに非ガソリン車の義務利率が新設され	制度改正後に義務対象者等を対象とした説明会を複数回開催する予定です。見直し内容等について、丁寧な説明を心がけます。

	たことをはじめ、見直しの内容についてわかりづらい点が多い。 導入が求められている車両を示していただくなど、見直しの内容について、具体的に伝えてほしい。	
27	「乗用車の都内新車販売における非ガソリン車の割合 100%」に反対する。 同目標は、乗用車を EV あるいは FCV 化した場合、電力インフラ・水素インフラが対応出来ていない状況では表層的な理想・空想の域を出ていない。 EV の場合は化石燃料による発電が中心の現在、排出ガスの発生源が車両か発電所かの違いになるだけである。FCV の場合も同様に、利用する水素を炭化水素から分離すれば排出ガスが発生し、電気分解では電力を必要とし、圧縮にもさらにエネルギーが必要となる。 一方、発電の再生可能エネルギーへの置換も、天候や気象に大きく左右される太陽光発電や風力発電では必要量の安定供給は不可能で、現状の発電インフラに依存するなら、約 60% が休止中の原発を再稼働しなければ排出ガスの的に無意味である。 また仮に EV が普及すれば、重金属を含む大量の廃バッテリーによる新たな環境汚染の問題が発生する。 従って「2030 年までに車販売における非ガソリン車の割合を 100% にする」というのは、理想的かつ立派な目標ではあっても現実的でも科学的でもない。 むしろ関連産業の崩壊や混乱により、社会的不安を招くだけである。 行政に求められるのは、センセーショナルでも表層的でもない、長期的・包括的な視点に立った施策である。 地球温暖化とか温室効果ガスとか論争中の仮説で右往左往するのではなく、「科学的な事実に基づいた現実的な施策」が必要である。	頂いた御意見は、今後の参考とさせていただきます。