

令和8年度千葉県公用車の電動車導入方針

令和7年9月1日
千葉県

1 趣旨

近年、地球温暖化対策の重要性が増しており、令和3年6月には、国の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、公用車の電動化を促進する方針が打ち出された。

また、令和3年10月に政府が閣議決定した、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく「政府実行計画」^(注1)には、『政府の公用車については、代替可能な電動車^(注2)がない場合等を除き、新規導入・更新については2022年度以降全て電動車とし、使用する公用車全体でも2030年度までに全て電動車とする』という取組が盛り込まれた。

(注1)「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」(令和3年10月22日閣議決定)

(注2) 電動車：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

県では、自ら率先実行する取組をさらに加速していくために策定した、令和5年3月30日付け「千葉県地球温暖化対策実行計画事務事業編（改定第4次千葉県庁エコオフィスプラン）」の内容を踏まえ、令和8年度の方針を以下のとおりとする。

代替可能な電動車がない場合等を除き、今後、新規導入・更新を行う場合は全て電動車とし、使用する公用車全体でも2030年度までに全て電動車とする。

2 対象

対象は、千葉県の全ての機関が導入する公用の自動車^(注3)（以下「公用車」）とする。

また、自動車の導入には、購入及びリース契約を含む。

(注3)「自動車」：乗用自動車、貨物自動車、重量車（特殊自動車（9、0ナンバー）及び2輪車を除く。）

3 判断の基準

(1) 導入にあたり、代替できる電動車がある場合

業務適性等を踏まえ、走行時に二酸化炭素等の排出が少ない電動車（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車）の導入を検討する。

(2) 導入にあたり、代替できる電動車がない場合

以下の①～③に該当し、業務上必要な性能を満たす車種が市場にないため、電動車に代替できない場合は、あらかじめ温暖化対策推進課と協議を行い、別表1～別表3^(注5)の排出ガス基準及び燃費基準を満たす自動車の中で、より環境性能の高い自動車を優先して導入することとする。

(注5) 最新の「九都県市低公害車指定指針」の基準を準用した排出ガス及び燃費基準。

- ①緊急目的で使用する車両（警察緊急用、救急用、消防用、災害用、その他緊急性が認められるもの）
- ②特殊部品を取り付けたり、車体等を改造した、特装・架装車両
- ③その他、用途、定員、寸法、積載量等において、業務使用目的に応じた仕様を必要とする車両

なお、別表1～別表3の排出ガス基準及び燃費基準を満たす自動車が導入できない場合にも、あらかじめ温暖化対策推進課と協議を行い、導入可能な自動車のうち、最も環境性能の高い自動車を導入する。

4 留意事項

(1) 本方針は、電動車の市場普及の状況等を踏まえ、毎年度見直しを行う。

(2) 本方針に基づき、各部局は2030年度までに、必要台数を精査するとともに電動車の導入を計画的に行うものとする。なお、公用車の導入にあたっては、各所属において、用途や使用頻度、環境性能、財源等を総合的に勘案し、購入又はリースにより調達すること。

(3) 導入する電動車については、災害非常時等の移動式電源としても活用できるよう、100V以上の出力の外部給電機能^(注6)を備えた自動車とすることや、可搬式外部給電器の購入（各所属1台を上限）を検討することが望ましい。

(注6) 外部給電機能：電動車から電気を取り出し、外部に供給できる機能

(4) 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車を調達する時は、充電ケーブルを仕様に含めること。

別表 1 ～ 3

(3 判断の基準 (2) 導入にあたり、代替できる電動車がない場合の排出ガス性能)

別表 1 乗用自動車 (車両総重量 3.5 トン以下の乗用自動車)

区分	排出ガス基準	燃費基準
乗用自動車 (乗車定員 10 人以下かつ 車両総重量 3.5 t 以下の 乗用車)	平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル 	2020 年度燃費基準 
小型バス (乗車定員 11 人以上かつ 車両総重量 3.5 t 以下の 乗用車)	平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル 	2020 年度燃費基準 

別表 2 貨物自動車 (車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車)

区分	排出ガス基準	燃費基準
軽貨物車 (乗用車以外の 軽自動車)	平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル 	2022 年度燃費基準
軽量車 (車両総重量 1.7 t 以下)	平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル 	2022 年度燃費基準
中量車 (車両総重量 1.7 t 超 3.5 t 以下)	平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル 	2022 年度燃費基準

別表3 重量車（車両総重量 3.5 t 超の自動車）

以下の表の①～⑥のいずれかの排出ガス基準且つ燃費基準を満たす自動車

区分	パターン	排出ガス基準		燃費基準
		NO _x	PM	
重量車 （車両総重量 3.5 t 超の自動車）	①	平成 28 年基準排出ガス レベル 		2025 年度燃費基準
	②	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 66 % 低減レベル	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガスレベル	2025 年度燃費基準
	③	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 30 % 低減レベル	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 30 % 低減レベル	2025 年度燃費基準
	④	平成 28 年基準排出ガス レベル 		平成 27 年度燃費基準 
	⑤	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 66 % 低減レベル	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガスレベル	平成 27 年度燃費基準 
	⑥	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 30 % 低減レベル	平成 21 年 基準 ^(注7) 排出 ガス 30 % 低減レベル	平成 27 年度燃費基準 

(注7) 平成 21 年基準（ポスト新長期規制）適合マーク



(参考)

「令和8年度千葉県公用車の電動車導入方針」における判断の基準（フロー図）

千葉県の全ての機関^(※1)による公用車の導入

(※1) 知事部局、出納局、企業局、病院局、議会事務局、教育庁、警察本部、各種委員会

導入にあたり、代替できる電動車^(※2)がある場合

(※2) 電動車：電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車

電動車

電気自動車 (EV)	<ul style="list-style-type: none">走行時の二酸化炭素等の排出がない。車両が高額であり、市場車も限られるため、現状では導入条件が限定される。
プラグイン ハイブリッド 自動車 (PHV)	<ul style="list-style-type: none">走行時の二酸化炭素等の排出が少ない※。車両が高額であり、市場車も限られるため、現状では導入条件が限定される。 <p>※EVモード走行時のみ排出がない。</p>
燃料電池 自動車 (FCV)	<ul style="list-style-type: none">走行時の二酸化炭素等の排出がない。車両が高額であり、市場車も限られるため、現状では導入条件が限定される。水素の充填施設が少ない。
ハイブリッド 自動車 (HV)	<ul style="list-style-type: none">走行時の二酸化炭素等の排出が少ない。乗用車、軽乗用車を中心に代替車両が多い。

温暖化対策推進課と事前協議の上で判断

導入にあたり、代替できる電動車が

ない場合（以下に該当し、業務上必要な性能を満たす車種が市場にない場合）

- (1) 緊急目的使用車両(警察緊急、救急等)
- (2) 特装・架装車両（いわゆる改造車）
- (3) その他(用途、定員、寸法、積載量等)

別表1～別表3に示す排出ガス基準及び燃費基準を満たし、より環境性能の高い自動車

別表の基準の自動車が入力できない場合も温暖化対策推進課と事前協議を行う。

導入可能な自動車のうち、最も環境性能の高い自動車