

# 令和4年度千葉県公用車の電動車導入方針

令和3年10月26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8月に公表された、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（案）」<sup>(注1)</sup>では、『政府の公用車については、代替可能な電動車<sup>(注2)</sup>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』という方向性が示されている。

(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（案）」(令和3年8月4日公表)

(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、九都県市と連携した取組として、低燃費かつ低公害な自動車（エコカー）を公用車として導入推進してきたところであるが、国による自動車の電動化推進の方針との整合を図り、かつ地球温暖化対策を重視した自動車の導入を一層推進するため、2030年度までの公用車導入目標を以下のとおりとする。

代替できる電動車がない場合を除き、新規導入・更新については令和4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。

この目標の実現に向け、県の「環境配慮物品調達方針」の「自動車」に係る個別基準として運用してきた「エコカー導入方針」については、その名称を「電動車導入方針」に改めた上で、令和4年度の方針を以下のとおりとする。

## 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<sup>(注3)</sup>（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

※後掲フロー図参照

#### (1) 導入にあたり、代替できる電動車がある場合

①原則として、走行時の二酸化炭素等の排出が少ないハイブリッド自動車を導入する。

②走行時に二酸化炭素等の排出ガスがない<sup>(注4)</sup> 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車については、使用目的等により必要性があれば導入を検討する。

(注4) プラグインハイブリッド自動車はEVモード走行時のみ排出ガスがない。

#### (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場合は、あらかじめ大気保全課と協議を行い、別表1～別表3<sup>(注5)</sup>の排出ガス性能を満たす自動車を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の排出ガス性能を満たす自動車が導入できない場合にも、あらかじめ大気保全課と協議を行い、導入可能な自動車のうち、最も排出ガス性能が優れた自動車を導入する。

### 4 留意事項

(1) 令和4年度は、現状、乗用車や軽乗用車を中心に代替車両が多いハイブリッド車を原則導入することとしているが、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。

なお、電動車以外で二酸化炭素等の排出がない水素自動車については、市場に普及する等活用可能となった場合に導入対象とすることを検討する。

(2) 公用車の導入にあたっては、環境性能が高い自動車への切り替えのしやすさの観点と各年度の予算の平準化及び事務の簡素化の観点から、フルメンテナンスリース契約とすることが望ましい。

(3) 令和4年度から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<sup>(注6)</sup>を備えた自動車と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

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3.5t超の自動車）

以下の表の①～③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 <sub>x</sub>	PM	
重量車 (車両総重量 3.5t超の自動車)	①	平成28年基準排出ガスレベル 		平成27年度燃費基準 
	②	平成21年基準 <sup>(注7)</sup> 排出ガス66%低減レベル	平成21年基準 <sup>(注7)</sup> 排出ガスレベル	平成27年度燃費基準 
	③	平成21年基準 <sup>(注7)</sup> 排出ガス30%低減レベル	平成21年基準 <sup>(注7)</sup> 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4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<sup>(※1)</sup>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<sup>(※2)</sup>がある場合

(※2) 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

（大気保全課と事前協議の上で判断する。）

#### 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に示す排出ガス性能を満たす自動車

（別表の基準の自動車が導入できない場合も大気保全課と事前協議を行う。）

導入可能な自動車のうち、最も排出ガス性能が優れた自動車

#### 電動車

##### 原則として導入すべき自動車 ハイブリッド自動車 (HV)

- 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ある。

##### 必要性を踏まえ導入を検討

(必要性の例)

- ・ 率先導入により特段の普及促進が期待される。
- ・ 災害時の非常用電源等として活用する目的がある。

- ・ 電気自動車 (EV)
- ・ プラグインハイブリッド自動車 (PHV)
- ・ 燃料電池自動車 (FCV)

- 走行時の二酸化炭素等の排出がない。
- 車両や充電設備が高額であり、市場車も限られるため、現状では導入条件が限定される。