

# 銚子市公用車の電動車導入方針

令和5年11月  
銚子市

## 1 趣旨

近年、国内においても地球温暖化が原因とみられる豪雨や台風などの自然災害が、激甚化・頻発化しており、将来的には、さらに深刻な影響が生じることが懸念されている。

令和3年6月、国は「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を打ち出し、また、同年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」(注1)では、『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年度までにすべて電動車とする』という方向性が示されている。

こうした中、千葉県は、国による自動車の電動化推進の方針との整合を図り、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、令和4年度から「千葉県公用車の電動車導入方針」を定め、2030年度までに公用車のすべてを電動車とする目標を掲げ、取組を進めている。

銚子市においても、2050年までに二酸化炭素などの温室効果ガス排出量を実質ゼロにするゼロカーボンシティの実現に向け、「銚子市ゼロカーボンビジョン」を令和5年3月に策定した。その取組の一つとして、「脱炭素できれいな空気と安心を保つ」ため、公用車の電動化を推進するとともに、災害時における移動電源として活用することを掲げている。

市では、これら方針との整合を図り、2030年度までの公用車の電動車導入方針を定め、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を推進する。

(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」(令和3年10月22日閣議決定)

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

## 2 電動車の導入

### (1) 基本的な考え方

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、2024年度以降全て電動車とし、2030年度までに全て電動車とする。

また、災害時における移動式電源としても活用できる100V以上の出力の外部給電機能を備えた電動車の導入を推進する。

### (2) 対象

対象は、市が導入する全ての公用の自動車（注3）とし、原則、リース契約及び購入により導入する。

（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）を除く。）

## 3 判断の基準

### (1) 導入にあたり、代替が可能な電動車がある場合

原則、電気自動車の導入を推進するが、災害時における移動式電源としての活用など自動車の使用目的や車両の普及状況に応じて、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車を含めて導入を検討する。また、車両及び周辺設備の普及状況等により燃料電池自動車や水素エンジン車の導入を検討する。

### (2) 導入にあたり、代替が可能な電動車がない場合

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、別表1～別表3の排出ガス性能を満たす自動車を導入することとする。

- ① 緊急目的で使用する車両（消防・救急用、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特別な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、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 整備の時期

---

整備の時期は、2024年度から2030年度までの期間において、次に掲げる時期を目安とする。

- (1) 保有した車両が12年を経過したとき
- (2) リース契約した車両の契約が終了するとき（注4）
- (3) 新たに車両を整備するとき

（注4）電動車を除く。ただし、充電設備や市場普及等の状況から電動車の種別を変更することが市にとって有利と判断された場合はこの限りでない。

## 5 留意事項

---

- (1) 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、原則フルメンテナンスリース契約とする。ただし、「脱炭素化推進事業債（起債充当率90%・交付税措置率30%）」など、購入することで、有利な財源の活用が可能となるときは、購入を含め検討する。
- (2) 電気自動車の普及に向け、公共施設の新設、建替え、改修等の際は、充電設備を確保するとともに、将来的に増設が可能となるよう配慮する。
- (3) 電気自動車の活用促進及び維持管理費等の経費縮減並びに市民・観光客等の利便性向上のため、今後カーシェアリングの実施を検討する。

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 トン以下の乗用車）	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 トン以下の乗用車）	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
軽貨物自動車（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 トン以下）	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 トン超 3.5 トン以下）	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 トン超の自動車）

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 3.5 トン超の自動車）	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 年基準排出ガス 2/3 低減レベル	平成 21 年基準排出ガスレベル	平成 27 年度燃費基準
	③	平成 21 年基準排出ガス 30%低減レベル	平成 21 年基準排出ガス 30%低減レベル	平成 27 年度燃費基準