

# 大阪府ゼロエミッション車等導入指針

## 1 目的

地球温暖化の要因である二酸化炭素の排出削減や、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質などによる大気汚染の改善のため、自動車排出ガスがないか又はその量が相当程度少ない自動車の普及促進が急務となっている。

大阪府では、2050年までに大阪府域における二酸化炭素の排出量実質ゼロをめざし、電気自動車等のゼロエミッション車（ZEV）<sup>(注1)</sup>の普及拡大を図る必要があることから、公用車にZEVを中心とした電動車<sup>(注2)</sup>を優先的に導入するものとし、その具体的な基準として本指針を定める。

(注1) ZEV：Zero Emission Vehicle の略。走行時<sup>\*</sup>に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車を指す。

(※プラグイン・ハイブリッド自動車はEVモード走行時)

(注2) 電動車とは、ZEVの3車種に加え、ハイブリッド自動車を指す。

## 2 方針

### (1) 対象

対象は、大阪府の全ての機関が導入する自動車<sup>(注3)</sup>とする。

自動車の導入には、購入及び賃貸借契約（リース契約・レンタル契約）を含む。

(注3) 「自動車」とは、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）第2条の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（二輪車を除く。）をいう。

### (2) 優先的に導入する車種

**【ランク1】** 電気自動車<sup>(注4)</sup>、プラグイン・ハイブリッド自動車<sup>(注5)</sup>、燃料電池自動車<sup>(注6)</sup>

**【ランク2】** ハイブリッド自動車<sup>(注7)</sup>

(注4) 「電気自動車」とは、電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう。

(注5) 「プラグイン・ハイブリッド自動車」とは、ハイブリッド自動車のうち、外部から電池に充電する機構を組み込んだ自動車をいう。

(注6) 「燃料電池自動車」とは、充填した水素と空気中の酸素を燃料電池で化学反応させて発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車をいう。

(注7) 「ハイブリッド自動車」とは、ガソリンやディーゼル等の内燃機関（エンジン）と電気モーターを組み合わせて走る自動車をいう。ただし、【ランク2】に該当するハイブリッド自動車は、表1に示す燃費性能及び排出ガス性能を満たす自動車に限る。

表 1

|                         | 燃費性能  | 排出ガス性能 <sup>(注9)</sup>   |
|-------------------------|---|--|
| (ア) 乗用車                 | 令和 12 年度燃費基準 75%達成<br>(令和 2 年度燃費基準を達成しているものに限る) | ☆☆☆☆   |
| (イ) 軽量車 <sup>(注8)</sup> | 令和 2 年度燃費基準 + 5%達成 (バスに限る)                      | ☆☆☆☆   |
|                         | 平成 27 年度燃費基準 + 25%達成 (トラックに限る)                  | ☆☆☆☆   |
| (ウ) 中量車 <sup>(注8)</sup> | 平成 27 年度燃費基準 + 15%達成 (バス又はトラック)                 | ガソリン自動車 ☆☆☆☆   |
|                         |   | ディーゼル自動車 平成 30 年排出ガス基準適合<br>またはポスト新長期規制か<br>ら NOx かつ PM10%低減達成 |
|                         | 令和 2 年度燃費基準達成 (バスに限る)                           | ガソリン自動車 ☆☆☆  |
|                         |   | ディーゼル自動車 ポスト新長期規制適合  |
|                         | 平成 27 年度燃費基準 + 20%達成 (トラックに限る)                  | ガソリン自動車 ☆☆☆  |
|                         |   | ディーゼル自動車 ポスト新長期規制適合  |
| (エ) 重量車 <sup>(注8)</sup> | 平成 27 年度燃費基準 + 10%達成                            | ディーゼル自動車 平成 28 年排出ガス基準適合<br>またはポスト新長期規制か<br>ら NOx かつ PM10%低減達成 |

(注 8) 「軽量車」とは車両総重量 2.5t 以下の自動車、「中量車」とは車両総重量 2.5t 超 3.5t 以下の自動車、「重量車」とは車両総重量 3.5t 超の自動車をいう。

(注 9) 「☆☆☆☆」とは、低排出ガス車認定実施要領（平成 12 年運輸省告示 103 号、以下「実施要領」という。）平成 17 年基準排出ガス 75%低減レベル以上または平成 30 年基準排出ガス 50%低減レベル以上に適合した自動車をいう。「☆☆☆」とは、実施要領平成 17 年基準排出ガス 50%低減レベル以上または平成 30 年基準排出ガス 25%低減レベル以上に適合した自動車をいう。「ポスト新長期規制」とは、ディーゼル自動車等において、平成 21 年以降（車両総重量等により、平成 21 年、22 年と異なる）に適用される排ガス規制をいう。

### (3) 導入方針

自動車を導入する場合は、【ランク 1】の ZEV（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）を最優先に導入することとし、【ランク 1】の中に導入できる自動車がない場合は、【ランク 2】のハイブリッド自動車（表 1 に示す燃費性能及び排出ガス性能を満たす自動車に限る。）を導入することとする。また、既に使用している【ランク 1】の自動車を代替する場合は、同等以上の自動車に代替するものとする。

【ランク 1】及び【ランク 2】により導入できる自動車がない場合に限り、以下の(a)～(c)の自動車を導入することとする（以下【その他】という。）。

- (a) 【ランク 2】に該当しないハイブリッド自動車。
- (b) 天然ガス自動車（平成 30 年排ガス基準適合（3.5t 以下の自動車）またはポスト新長期規制から NOx かつ PM10%低減達成を満たす自動車に限る）。
- (c) ガソリン自動車、LP 自動車、ディーゼル自動車（表 2 の燃費性能及び排ガス性能を満たす自動車に限る）

表 2

|         | 燃費性能  | 排出ガス性能   |
|---------|---|--|
| (ア) 乗用車 | 令和 12 年度燃費基準 60%達成<br>(令和 2 年度燃費基準を達成しているものに限る) | ☆☆☆☆   |
| (イ) 軽量車 | 平成 27 年度燃費基準+15%達成                              | ☆☆☆☆   |
| (ウ) 中量車 | 平成 27 年度燃費基準+5%達成                               | ガソリン自動車 ☆☆☆☆   |
|         |   | ディーゼル自動車 平成 30 年排出ガス基準適合またはポスト新長期規制から NOx かつ PM10%低減達成 |
|         | 平成 27 年度燃費基準+10%達成                              | ガソリン自動車 ☆☆☆  |
|         |   | ディーゼル自動車 ポスト新長期規制適合                                    |
| (エ) 重量車 | 平成 27 年度燃費基準達成                                  | ディーゼル自動車 平成 28 年排出ガス基準適合またはポスト新長期規制から NOx かつ PM10%低減達成 |

(4) 導入協議

以下の場合には、様式 1 により、予め環境政策監と協議する。

- ①既に使用している【ランク 1】の自動車を代替する場合において、同等以上の自動車がない場合。
- ②【その他】に該当する自動車を導入する場合。
- ③【ランク 1】、【ランク 2】及び【その他】に該当しない自動車（以下【その他以下】という。）を導入する場合。

なお、協議後に協議結果（燃費性能等）を変更して自動車を導入する場合は、原則として再度協議を行う。

(5) その他

環境配慮契約の推進の観点から、自動車の購入及びリース契約に係る競争入札は、別添 2「大阪府自動車の調達に係る契約方針」に基づいて実施する。

また、原則として、現に車両を所有している場合は 13 年を超える時期に、リース契約の車両の場合はリース更新時（再リースによる更新時を除く）に、本指針に基づき車両の代替を図る。なお、公用車の導入にあたっては、単年度負担の軽減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（6 年間）とする。

3 報 告

公用車の導入後は、速やかに公用車導入報告書（様式 2）に自動車検査証の写しを添付し、脱炭素・エネルギー政策課長に提出する。

4 適用時期

この指針は、平成 7 年 4 月 1 日から適用する。

この指針は、平成 9 年 4 月 1 日から適用する。

この指針は、平成 10 年 4 月 1 日から適用する。

この指針は、平成18年10月1日から適用する。  
この指針は、平成20年10月1日から適用する。  
この指針は、平成21年8月1日から適用する。  
この指針は、平成22年7月1日から適用する。  
この指針は、平成24年7月2日から適用する。  
この指針は、令和3年4月1日から適用する。  
この指針は、令和3年10月1日から適用する。  
この指針は、令和4年4月1日から適用する。  
この指針は、令和4年12月1日から適用する。  
この指針は、令和6年2月1日から適用する。

(様式1)

第 号  
年 月 日

環境農林水産部環境政策監 様

発 信 者

公用車の導入について (協議)

標記について、別紙のとおり、大阪府ゼロエミッション車等導入指針2 (4) に基づき、協議  
します。

担 当  
電 話  
F A X  
E-mail

(内線)

※更新時は現行車両について記入

|         |  |
|---------|--|
| 登録番号    |  |
| メーカー・車名 |  |

## 1 現行車両

(1) 使用所属：

(2) 車両情報：

|         |  |       |  |
|---------|--|-------|--|
| 種別・用途   |  | 登録番号  |  |
| メーカー・車名 |  | 車種    |  |
| ランク     |  | 台数    |  |
| 燃費性能    |  | 排ガス性能 |  |

## 2 導入理由

## 3 業務に必要な性能（仕様）

## 4 ゼロエミッション車等導入検討

(1) ランク 1

(2) ランク 2

(3) その他

(4) その他以下

## 5 結果

|                |  |
|----------------|--|
| 燃費性能           |  |
| 排ガス性能          |  |
| (参考) 該当する自動車の例 |  |

(様式2)

第 号  
年 月 日

環境農林水産部脱炭素・エネルギー政策課長 様

発 信 者

公用車導入報告書

大阪府ゼロエミッション車等導入指針3の規定に基づき、導入した公用車について、下記のとおり報告します。

|      |                   |   |
|------|-------------------|---|
| 所属名  |                   |   |
| 導入協議 |                   | <input type="checkbox"/> 協議済（協議文書番号                      、日付                      ）<br><input type="checkbox"/> 協議不要  |
| 導入車両 | 導入年月              |   |
|      | 車名                |   |
|      | ランク               | <input type="checkbox"/> ランク1 <input type="checkbox"/> ランク2 <input type="checkbox"/> その他（ <input type="checkbox"/> (a) <input type="checkbox"/> (b) <input type="checkbox"/> (c)） <input type="checkbox"/> その他以下  |
|      | 車種                | <input type="checkbox"/> 電気自動車 <input type="checkbox"/> プラグイン・ハイブリッド自動車<br><input type="checkbox"/> 燃料電池自動車 <input type="checkbox"/> ハイブリッド自動車<br><input type="checkbox"/> ガソリン自動車 <input type="checkbox"/> 天然ガス自動車 <input type="checkbox"/> LP ガス自動車<br><input type="checkbox"/> ディーゼル自動車 <input type="checkbox"/> その他（                      ） |
|      | 燃費性能              |   |
|      | 排出ガス性能            |   |
|      | 自動車登録番号<br>又は車両番号 |   |
|      | 導入価格（税抜）          | 円   |
|      | 参考                | <input type="checkbox"/> 新規 <input type="checkbox"/> 代替（代替前の自動車の登録番号：                      ）  |

※ 自動車検査証の写しを添付してください。

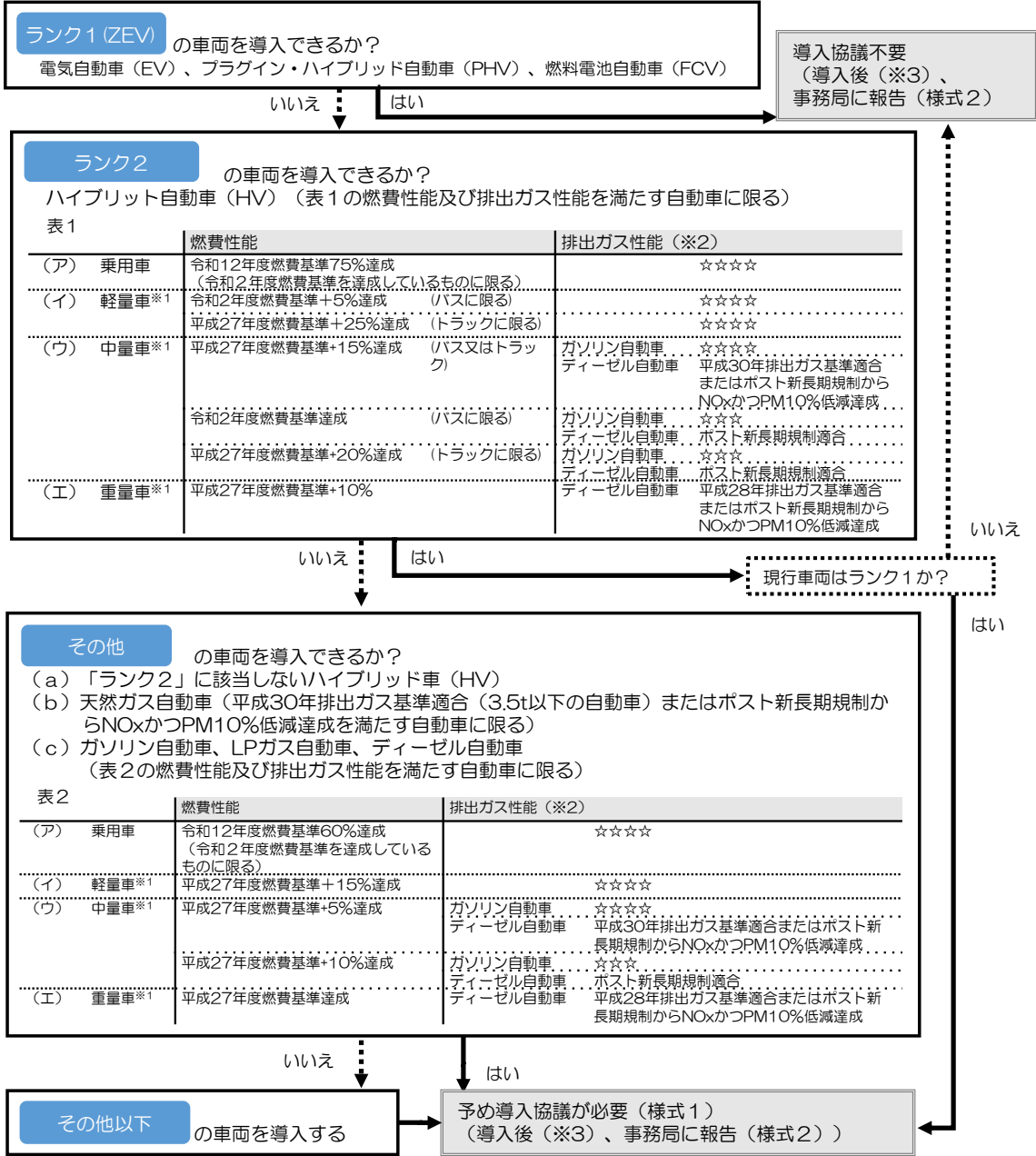
※ 1 枠に 1 台記入してください。

|                                      |
|--------------------------------------|
| 担 当<br>電 話                      (内線) |
|--------------------------------------|

# 大阪府ゼロエミッション車等導入指針の運用フローチャート

環境農林水産部  
脱炭素・エネルギー政策課  
2024.2.1

大阪府の全ての機関において、指針に基づき公用車を導入する際の流れを以下に示す。



(※1) 「軽量車」とは、車両総重量2.5t以下の自動車をいう。「中量車」とは、車両総重量2.5t超3.5t以下の自動車をいう。「重量車」とは、車両総重量3.5t超の自動車をいう。

(※2) 「☆☆☆」とは、低排出ガス車認定実施要領 (平成12年運輸省告示103号、以下「実施要領」という。) 平成17年基準排出ガス50%低減レベル以上または平成30年基準排出ガス25%低減レベル以上に適合した自動車をいう。「☆☆☆☆」とは、実施要領平成17年基準排出ガス75%低減レベル以上または平成30年基準排出ガス50%低減レベル以上に適合した自動車をいう。「ポスト新長期規制」とは、ディーゼル自動車等において、平成21年以降 (車両総重量等により、平成21年、22年と異なる) に適用される排ガス規制をいう。

(※3) 自動車の購入及びリース契約に係る競争入札は、「大阪府自動車の調達に係る契約方針」に基づき、入札価格と燃費の両面から評価する総合評価落札方式により実施。ただし、以下の場合を除く。  
①緊急車両及び特別仕様車を調達する場合  
②指針のランク1の自動車を調達する場合  
③燃料種の異なる自動車が同時に応札する場合  
④国土交通省ホームページや各自動車メーカーのホームページ・カタログ等による市場調査の結果、当該調達の仕様に該当する自動車が1車種しかない場合  
⑤随意契約で調達する場合



## 大阪府自動車の調達に係る契約方針

## 1. 基本的考え方

自動車の購入及びリースに係る契約に当たっては、初期費用のみを考慮した調達を行うのではなく、供用期間中における燃料の使用に伴う温室効果ガス等の排出や燃料費用の支出等についても適切に判断した上で契約を締結することが、温室効果ガス等の排出抑制及び環境と経済が両立する新しい社会づくりの観点等から必要である。

このため、入札価格に係る評価点のほかに、温室効果ガスに関する環境性能（燃費）に係る評価点を加えて、総合的に評価し、入札価格と環境性能（燃費）の両面から評価した結果として最も評価の高い案を提示した者と契約を締結（総合評価落札方式）する。

## 2. 対象となる車種等

「大阪府ゼロエミッション車等導入指針」（以下「指針」という。）に記載する燃費基準の対象自動車に限る。ただし、以下の場合は、当該総合評価落札方式を適用しないものとする。

- ① 緊急用車両及び特別仕様車※を調達する場合
- ② 指針のランク1の自動車を調達する場合
- ③ 燃料種の異なる自動車を同時に入札する場合

ただし、ガソリン自動車及びディーゼル自動車であって、発熱量換算燃費値により、同一の燃費基準に係る車両重量区分として比較可能な場合にあつては、この限りではない。

- ④ 国土交通省ホームページや各自動車メーカーのホームページ・カタログ等による市場調査の結果、当該調達の仕様に該当する自動車が1車種しかない場合
- ⑤ 随意契約で調達する場合

※「緊急用車両及び特別仕様車」とは、以下の車をさす。

- 1) 警察本部で使用する緊急用車両及び特別仕様車
- 2) 警察本部以外で使用する車で、①緊急目的で使用するもの（救急用、消防用、災害用、その他緊急性が認められるもの）又は、②架装を施したもの（軽微なものを除く）

## 3. 選定方法

## 3-1. 落札候補者の選定

予定価格の制限の範囲内で入札書を提出した者について評価値の算定を行った後、その算定結果が最も高い者を「落札候補者」とする。

ただし、以下の場合は評価値の算定を行わず、予定価格の制限の範囲内で最低の価格をもって入札書を提出した者を「落札候補者」とする。

- ① 全応募者の選定車両の燃費値・燃費基準値※が同一の場合
- ② 1者のみ応募した場合

## 3-2. 評価値の算定

以下の算定式により、評価値を算定する。

$$\text{評価値} = \text{燃費の点数} / \text{入札価格の点数}$$

## ● 燃費の点数

燃費の点数とは、その燃費基準(km/L)に応じて点数化したもので、燃費基準値にある状態を100点、提案車のうちの最高の燃費値を示すものを最大150点として割り当て、下の式で算定する。

$$\text{燃費の点数} = \text{標準点} + \text{加算点}$$

標準点 = 100

$$\text{加算点} = \underset{\text{加算点の満点}}{50} \times (X - A) / A$$

X: 提案車の燃費値(km/L)

A: 提案車の燃費基準値※(km/L)

ただし、加算点の計算値が50を超える場合は、50を上限（満点）とする。

※エネルギーの使用の合理化等に関する法律に規定する基準エネルギー消費効率（燃費基準値）。

原則として、指針の表1の(ア)～(エ)の区分に応じ、「燃費性能」に記載する基準年度の値とする。なお、基準年度の異なる自動車を同時に応募する場合は、全ての自動車に旧基準年度の値を用いる。) )

- 注1) ハイブリッド自動車については、ガソリンにより電気を生み出していることから、行政目的によって特別な条件設定を行わない場合は、ガソリン自動車と同一に扱う。ただし、ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせ動力性能が高いことから、排気量は1～2クラス程度上のクラスと同等として扱う。
- 注2) 燃費は、その表示モードに注意すること。車両総重量3.5トン以下の自動車について、評価する全ての自動車がWLTCモードによる燃費表示を行っている場合(JC08モードによる燃費表示をともに行っている場合を含む。)は、WLTC燃費値により評価する。これ以外の場合は、JC08燃費値を優先する(WLTCモードによる燃費値のみ表示している車両に限ってWLTC燃費値により評価)。10・15モードによる燃費とJC08モードによる燃費を比較する必要がある場合は、当面、10・15モードの燃費に0.9を乗じてJC08モードの燃費とみなすこととする。
- 注3) ディーゼル自動車の燃費は、ガソリン発熱量換算燃費とするため数値を1.1で除したものとす。
- 注4) 賃貸借の場合、加算点の満点を契約期間に応じて変更する。例えば賃貸借の契約期間が3年の場合は3/7を、5年の場合は5/7を乗じる。

● 入札価格の点数

入札価格の点数は、その入札価格(円)に応じて点数化したもので1万円を1点とし、下の式で算定する。

|  |
|--|
| $\text{入札価格の点数} = \text{入札価格 (円)} \div 10,000$ |
|--|

3-3. 評価値の算定例

○1,500～2,000ccのガソリン乗用自動車(ハイブリッド自動車)を購入する場合

| 車名 | 排気量<br>(cc) | 車両重量<br>(kg) | 燃費 (km/L)<br>・・・X | 入札価格<br>(円) | 燃費基準値<br>(km/L)<br>・・・A | 加算点   | ①<br>燃費の点数 | ②<br>入札価格の<br>点数 | ①/②<br>評価値 | 落札者 |
|----|-------------|--------------|-------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|------------------|------------|-----|
| A  | 1,242       | 910          | 21.0              | 1,890,900   | 27.8                    | -12.2 | 87.8       | 189.090          | 0.464      |     |
| B  | 1,198       | 1,190        | <b>29.5</b>       | 2,033,900   | 26.1                    | 6.5   | 106.5      | 203.390          | 0.524      | ○   |
| C  | 1,196       | 1,060        | 28.0              | 2,163,000   | 27.0                    | 1.9   | 101.9      | 216.300          | 0.471      |     |

○ガソリン乗用自動車(軽自動車のハイブリッド自動車)を6年間のリース契約で導入する場合

| 車名 | 排気量<br>(cc) | 車両重量<br>(kg) | 燃費 (km/L)<br>・・・X | 入札価格<br>(円) | 燃費基準値<br>(km/L)<br>・・・A | 加算点<br>(満点は42.9点) | ①<br>燃費の点数 | ②<br>入札価格の<br>点数 | ①/②<br>評価値 | 落札者 |
|----|-------------|--------------|-------------------|-------------|-------------------------|-------------------|------------|------------------|------------|-----|
| A  | 658         | 850          | 22.2              | 1,533,400   | 28.1                    | -9.0              | 91.0       | 153.340          | 0.593      |     |
| B  | 657         | 790          | <b>25.2</b>       | 1,386,000   | 28.4                    | -4.8              | 95.2       | 147.400          | 0.646      | ○   |

3-4. 事後審査

「落札候補者」についてのみ以下の2点を満たしていることを確認する。

- ① 技術提案が評価項目に関する最低限の要求要件(指針の判断基準等を満足していることを前提として、使用状況を踏まえ、発注者において設定)を満たしていること。
- ② その他、行政目的に応じて設定された基準に合致していること。

3-5. 落札者の決定

事後審査により有効な入札書を提出したと認められた者を落札者とする。

# 「大阪府自動車の調達に係る契約方針」の考え方

## ■基本的考え方

自動車の購入及び賃貸借(リース)に係る契約\*のうち、入札に付する契約の締結に当たっては、初期価格のみならず、使用に伴い排出される温室効果ガスに関する環境性能(燃費)を総合的に評価し、その結果として最も評価の高い案を提示した者と契約を締結する。

\*以下の場合を除く。

- ①緊急用車両及び特別仕様車を調達する場合
- ②大阪府ゼロエミッション車等導入指針のランク1の自動車を調達する場合
- ③燃料種の異なる自動車を同時に応札する場合
- ④国土交通省ホームページや各自動車メーカーのホームページ・カタログ等による市場調査の結果、当該調達の仕様に該当する自動車が1車種しかない場合
- ⑤随意契約で調達する場合

## ■評価方法

$$\text{◎評価値} = \frac{\text{燃費の点数}}{\text{入札価格の点数}}$$

・燃費の点数 = 標準点 + 加算点

・標準点 = 100

$$\text{・加算点} = 50 \times \frac{X - A}{A}$$

X: 提案車の燃費値(km/L)

A: 提案車の燃費基準値\*(km/L)

※エネルギーの使用の合理化等に関する法律に規定する基準エネルギー消費効率(燃費基準値。原則として、指針の表1の(ア)～(エ)の区分に応じ、「燃費性能」に記載する基準年度の値とする。なお、基準年度の異なる自動車を同時に応札する場合は、全ての自動車に旧基準年度の値を用いる。)

$$\text{・入札価格の点数} = \frac{\text{入札価格(円)}}{10000}$$

※環境性能(燃費)について標準点の状態を上回る部分に対して、評価に応じた加算点を与える。

※複数台数を同じ入札で調達する場合の評価方法は、以下のとおりとする。

・「評価値」は、各提案車の「燃費の点数」の合計を、「入札価格(合計金額)の点数」で除する

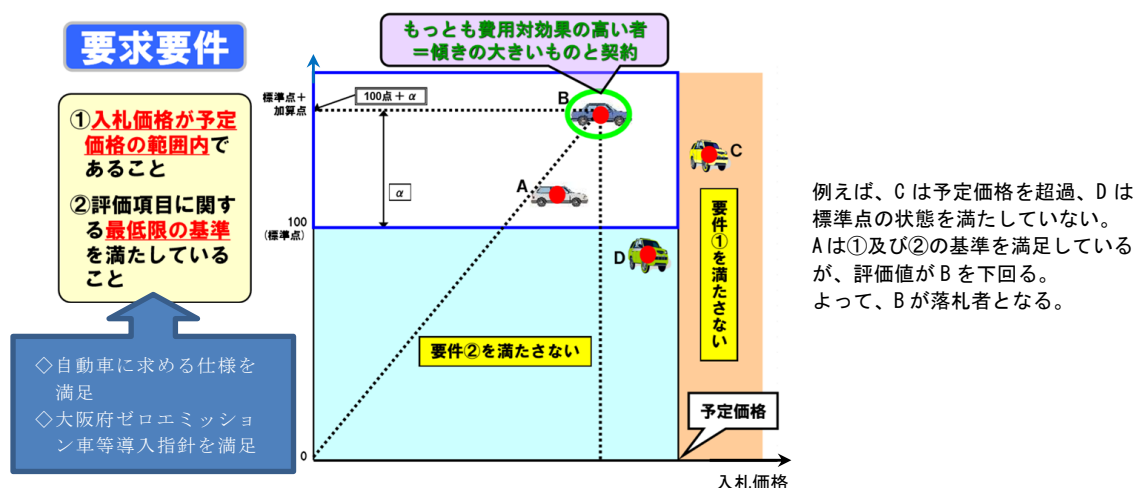


図 総合評価落札方式で行う評価値を用いた落札者選定のイメージ

ただし、以下の場合には評価値の算定を実施せず、最低価格をもって有効な入札を行った者と契約を締結する。

- ①全応札者の選定車両の燃費値・燃費基準値\*が同一の場合
- ②1者のみ応札した場合