「自動車」購入ガイドライン　改定案

GPN-GL9「自動車」購入ガイドライン

1. 対象の範囲
このガイドラインは、自動車を購入する際に環境面及び社会面で考慮すべき重要な観点をリストアップしたものです。対象の範囲は、乗用車及び軽・中・重量の貨物自動車でガソリンまたは軽油を燃料に使用している自動車、LPG 自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、水素自動車、クリーンディーゼル自動車です。

2. ガイドライン項目
自動車の購入にあたっては、以下の事項を考慮し、環境や社会への負荷ができるだけ少ない製品を購入する。

1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと
2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙、が少ないこと
3）エアコンの冷媒に使用する物質はオゾン層破壊や地球温暖化への影響が小さく、その量が少ないこと
4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと
5）再生材料が多く使用されていること
6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること
7）車外騒音が小さいこと

3. 情報提供項目
〇リサイクル設計
〇紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み

※このガイドラインは社会状況の変化や新たな知見によって必要に応じて改定されます。

1999 年 6 月 17 日制定
2005 年 4 月 14 日改定
2013 年 8 月 2 日改定
2014 年 2 月 8 日改定
2020 年〇月〇日改定
グリーン購入ネットワーク

＜ガイドラインの背景説明＞

1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと

○省エネルギーや地球温暖化防止のために、燃費が良く、二酸化炭素（CO_2）排出量が少ない自動車を選ぶことが重要です。

○燃費は運転方法や交通事情などによって変わります。燃費計算の試験方法として、日本では独自の「JC08 モード」を使用していましたが、2017 年夏以降は、国際的な試験方法である「WLTC モード」が導入されました。2018 年 10 月以降に日本国内で新たに発売される車両は、輸入車を含めて WLTC モードでの燃費表示が義務化され、2020 年 9 月以降は WLTC モード燃費表示のみがカタログに記載されます。

○自動車の燃費基準は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）で定められており、ガソリン乗用車、ディーゼル乗用車、LPG 乗用車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車が対象です。燃費基準を満たす車にはステッカーが貼られています（図 1）。

○CO_2 排出量削減の観点から、電気自動車や燃料電池自動車、水素自動車の需要拡大が見込まれます。電気自動車は走行中に CO_2 を排出しませんが、走行に必要な電気を発電する段階では、発電方法によって CO_2 が排出されています。再生可能エネルギーの普及が進み、発電による CO_2 排出量が減少すると、保有されている全ての電気自動車の CO_2 排出量も削減されることになります。

○電気自動車においては交流電力量消費率（走行 1 キロあたりの電力消費量（Wh/km））が小さいものを、燃料電池自動車の燃費は、1 キログラムの水素で走れる距離（km/kg）が大きいものを選びます。

（基本原則 2-2 に対応）

図 1　燃費基準達成車に貼られるステッカー

2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が少ないこと

○ガソリン自動車やディーゼル車の排出ガス中にはさまざまな物質が含まれており、人や環境に影響を及ぼす窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が規制対象になっています。

○排出ガス規制については、環境省が自動車排出ガス規制値を設けています。また、国土交通省が実施する「低排出ガス車認定制度」では、「低排出ガス車認定実施要領」に基づき、排出ガス規制値よりもさらに低い排出ガスレベルを達成した車を認定し、公表しています。低排出ガス車にはステッカーが貼付されています（図 2）。

（基本原則 2-1 に対応）

図 2　低排出ガス車に貼られるステッカー

3）エアコンの冷媒にオゾン層破壊と地球温暖化影響の小さい物質を使用し、その量が少ないこと

○2015 年に施行された「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律（フロン排出規制法）」では、エアコン製造業者に対し、出荷製品の環境影響度に関する基準を定めています。カーエアコンについては、2023 年度に GWP（地球温暖化係数）が 150 を上回らないこととされています。従来、使用されてきた冷媒「HFC-134a」の GWP は 1,430 であり、これは、「HFC-134a」の温室効果が二酸化炭素の 1,430 倍あることを示します。温暖化影響が少ない新たな冷媒（グリーン冷媒）として、GWP が 1 の「HFO-1234yf」への切り替えが進んでいます。

○カーエアコンからのフロン類の回収については、「自動車リサイクル法」に基づきフロン類回収業者が行います。回収されたフロン類は基本的には破壊されますが、再充填用として再使用されるケースもあります。フロン類は、カーエアコンの充填時や使用時だけでなく、事故や補修時にも漏れる可能性があるため、フロン類の使用量削減及びグリーン冷媒への代替が必要とされています。

（基本原則 2-1 に対応）

4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと

○化学物質や重金属類のうち、人や環境へ悪影響を与える可能性がある物質について、メーカーは使用量を削減したり、代替物質を使用したりするなどの取り組みを行っています。また、環境に配慮した原材料調達の一環として、メーカーと部品メーカーが協力し、環境に悪影響を与える可能性がある物質の機器への含有量削減に取り組んでいます。とりわけ、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムについては、製品が使用後に廃棄物として処理される際、焼却や埋め立てによって大気や地下水などに排出され、人や環境に悪影響を及ぼす可能性が指摘されています。

○日本自動車工業会では、重金属削減の自主的な取り組みとして、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの削減目標を設定し、進捗状況を公表しています。

○購入にあたっては、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないものを選ぶようにします。

（基本原則 2-1 に対応）

5）再生材料が多く使用されていること

○自動車業界では、使用済み自動車部品を新車の材料や交換用の部品にリサイクルする取り組みが進められています。使用済みバンパーを新車バンパーの材料としてリサイクルするほか、エンジンのアンダーカバーなどに再利用している例があります。再生材料の利用にあたっては、品質の確保、コスト低減、材料供給安定化しが課題となっています。

○再生材料の使用は廃棄物の有効利用や省資源につながるため、再生材料が多く使用されているかどうかも購入にあたって考慮します。

（基本原則 2-7 に対応）

6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること

○植物を原料とするプラスチックや合成繊維は、持続可能性に配慮した植物原料の調達をしている限り、植物由来原料の CO_2 排出は、植物の成長過程で固定した大気中の CO_2 を再度、大気中に排出していると考えることができるため（プラスマイナスゼロ）、大気中の CO_2 濃度を高めることはなく（カーボンニュートラル）、石油系プラスチックの原料である資源の使用量を削減できます。ただし、環境負荷の低減効果については、その後の加工、使用、廃棄などの各段階における環境負荷を含め、総合的に評価することが必要です。

○植物を原料とするプラスチックや合成繊維の需要拡大は、生産地における人々の食料安全保障や土地へのアクセス、水資源の過剰利用、森林等のさらなる農地開発による貯蔵炭素の放出や生物多様性の損失などの影響を及ぼす可能性があるため、調達する植物原料が生産地において食料生産と競合していないことや、持続可能性に配慮した原料生産が行われていることが重要です。

（基本原則 2-7 に対応）

7）車外騒音が小さいこと

○自動車の騒音の主な要因は、エンジン音や排気音、冷却ファンの音、タイヤの走行音などがあり、発進や加速の際に大きな音が発生します。自動車単体騒音（エンジンやマフラーから生じる音）に対する規制は段階的に強化され、メーカーも騒音低減のために様々な対策を講じているため、改善が進んでいます。また、モーターで駆動する電気自動車は、エンジン音がしないことが特徴です。

＜情報提供項目＞

○リサイクル設計

使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）の施行により、自動車製造・輸入業者、引取業者、フロン類回収業者、解体・粉砕業者、自動車所有者にはそれぞれ役割分担が義務付けられており、中古部品として再使用できる部品やリサイクル可能な材料の回収と再資源化が行われています。リサイクル率向上のためには、効率的な解体方法の研究開発と併せて、部品の取り外しが容易にできる構造、素材の統合や素材ごとの分離、リサイクルしやすい材料の採用、プラスチック部品の材質表示など、設計段階からの取り組みが重要です。

○紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み

紛争地域において、武力紛争や人権侵害を伴う環境下で採掘され、その収益が武装勢力の資金源となって、紛争地域の非人道的行為、強制労働、児童労働、拷問、戦争犯罪などを助長していると考えられる鉱物資源を紛争鉱物と呼び、米国金融規制改革法（ドッド・フランク法）及び EU 紛争鉱物規則ではスズ、タンタル、タングステン、金を規制対象としています。また、法的規制はないものの、コバルトについても労働環境や人権への懸念から、責任ある調達が求められています。

これらの鉱物は自動車の電子部品や半導体に使われているため、メーカーに求められるデューディリジェンスには、サプライチェーンにおける紛争鉱物の使用状況や労働者の人権侵害に関する調査が含まれます。自社のウェブサイトに、紛争鉱物の排除に関する方針や責任ある鉱物調達に関する取り組みを公表しているメーカーもあります。

＜その他の考慮事項＞

○電気自動車の普及

電気自動車の市場は、EU 諸国やアメリカ、中国などで急速に拡大しています。電気自動車のメリットとして、二酸化炭素や窒素酸化物の有害物質を排出しないこと、ガソリン車と比較して、同じ走行距離にかかる費用が安いこと、モーターとバッテリーで駆動するため静粛性に優れていることなどが挙げられます。一方、デメリットとして、充電スタンドが十分に普及していないことや充電時間が長いこと、航続距離が短いこと、販売価格が高いことが課題となっています。

また、電気自動車のリチウムイオン電池に使用されるコバルトに関して、採掘現場における児童労働の問題が指摘されています。一部のメーカーは、コバルトを使用しない充電式バッテリーの開発に力を入れています。

○エコドライブ

エコドライブとは､燃料消費量やCO_2排出量を削減し､地球温暖化防止につなげる運転技術や心がけです。自動車を運転する際は、環境負荷低減のためにエコドライブを実践することが大切です。

https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/ecodriver/intro/

○カーシェアリング

自動車の新しい利用形態として、1 台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングが都市部を中心に拡大しています。カーシェアリングの普及に伴い、平均自動車保有台数が減少することで、CO_2 排出量が削減されます。製品を購入する前に、必要性を十分に考え、現在所有している製品の修理、中古品の活用、カーシェアリング、レンタル、リースなどを検討することは、グリーン購入基本原則の「必要性の考慮」にあたります。

＜ガイドラインの新旧対応表＞

	現行ガイドライン（2020 年）	旧ガイドライン（2014 年）	改定内容
ガイドライン項目	1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと	1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと	変更なし
	2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が少ないこと	2）排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、炭化水素（HC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）が少ないこと	修正
	3）エアコンの冷媒に使用する物質はオゾン層破壊や地球温暖化影響への影響が小さく、その量が少ないこと	3）エアコンの冷媒にオゾン層破壊と地球温暖化影響の小さい物質を使用し､その量が少ないこと	変更なし
	4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと	4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと	変更なし
	~~5）車室内の VOC 濃度が低減されていること~~	5）車室内の VOC 濃度が低減されていること	削除
		6）使用後に分解して素材のリサイクルがしやすいように設計されていること	削除（移動）
	5）再生材料が多く使用されていること	7）再生材料が多く使用されていること	変更なし
	6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること		新規追加

	７）車外騒音が小さいこと	８）車外騒音が小さいこと	変更なし
情報提供項目	リサイクル設計		追加 （移動）
	紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み		新規追加

エコ商品ねっと登録フォーマット

自動車

★商品は事業者名 50 音順で掲載されています（事業者内での商品掲載順序は、事業者に委ねています）

１．掲載条件

グリーン購入法の判断の基準に適合していること

２．登録フォーマット

(1)基礎情報

車名	車名の通称
型式	型式について記載
事業者名	製品を製造･販売している（ブランド名を持つ）企業の名称
エンジン総排気量　(cc)	整数で記載
駆動方式	次のいずれかから選択 ［2WD］［4WD］
変速機　(形式･段数)	次のいずれかから選択 ［4MT］［5MT］［6MT］［3AT］［4AT］［5AT］［6AT］［CVT］［無段］

グリーン購入法の判断基準適合	グリーン購入法の特定調達物品等の判断の基準への適合状況 ［○］: グリーン購入法の判断基準に適合している ［　］: 適合していない（空欄）

(2)燃費・排気ガス情報

WLTC モード燃費（km/l）	WLTC モードで測定した燃費の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。 ※天然ガス車は「km/m^3」の値を記載します。 ※電気自動車、燃料電池車、及び JC08 モードで測定しているガソリン車は［－］で表示。
WLTC モード交流電力量消費率（Wh/km）	WLTC モードで測定した交流電力量消費率の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。 ※電気自動車の場合のみ記載。
WLTC モード CO_2 排出量（g/km）	WLTC モードで測定した燃費からの換算値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。 ※電気自動車、燃料電池車は［－］で表示。

JC08 モード燃費（km/l）	JC08 モードで測定した燃費の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。 ※天然ガス車は「km/m^3」の値を記載します。 ※電気自動車、燃料電池車、及び WLTC モードで測定しているガソリン車は［－］で表示。
JC08 モード交流電力量消費率（Wh/km）	JC08 モードで測定した交流電力量消費率の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。 ※電気自動車の場合のみ記載。
JC08 モード CO_2 排出量（g/km）	JC08 モードで測定した燃費からの換算値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します。
省エネ法燃費基準達成	【乗用車（ガソリン、ディーゼル、LP ガス）】 ［2020＋90%］：2020 年度燃費基準＋90%を達成している ［2020＋50%］：2020 年度燃費基準＋50%を達成している ［2020＋40%］：2020 年度燃費基準＋40%を達成している ［2020＋30%］：2020 年度燃費基準＋30%を達成している ［2020＋20%］：2020 年度燃費基準＋20%を達成している ［2020＋10%］：2020 年度燃費基準＋10%を達成している ［2020 達成］：2020 年度燃費基準を達成している 【小型貨物車（ガソリン、ディーゼル、LP ガス）】 ［2015＋35%］：2015 年度燃費基準＋35%を達成している ［2015＋25%］：2015 年度燃費基準＋25%を達成している ［2015＋20%］：2015 年度燃費基準＋20%を達成している ［2015＋15%］：2015 年度燃費基準＋15%を達成している ［2015＋10%］：2015 年度燃費基準＋10%を達成している ［2015＋5%］：2015 年度燃費基準＋5%を達成している ［2015 達成］：2015 年度燃費基準を達成している 【電気自動車、燃料電池車、天然ガス自動車】 ［－］：対象外

排出ガス規制等への適合	WLTC モード又は J08 モード 【ガソリン・LP ガス（乗用車、小型貨物車）】 ［★★★★★］：平成 30 年排出ガス基準 75%低減 ［★★★★］：平成 30 年排出ガス基準 50%低減 ［☆☆☆☆］：平成 17 年排出ガス 75%低減 【ディーゼル（乗用車、小型貨物車）】 ［A］：平成 30 年排出ガス規制に適合 ［B］：ポスト新長期規制（平成 21 年排出ガス規制）に適合 【電気自動車・燃料電池車・天然ガス自動車】 ［－］：対象外
燃費・排出ガス関連特記事項	燃費や排出ガス対策（対策技術）について、情報提供者から特に記載したいことがある場合に記載します。 ※特にない場合は「特になし」と記載します。 ※特記事項は、JISQ14021 の「5.3 あいまい又は特定されない主張」に準拠すること。

(3)化学物質情報

冷媒の種類	冷媒の種類を記載
冷媒使用量（g）	整数で記載

(4)再生材使用

再生材使用の有無	［ｙ］：使用している ［ｎ］：使用していない ※金属類は再生材に含まない ※再生材の定義は、JIS Q 14021 による
再生材の使用状況	［再生材使用の有無］が［ｙ］の場合、その部品名、材料名、元材料、配合率等を記載。 再生材使用の有無［ｎ］の場合は、「特になし」と記載。 部品名は必須、その他は可能な範囲で記載。
リサイクル関連特記事項	リサイクル設計、または再生材使用に関して、特記事項があれば記載。 特にない場合は「特になし」と記載。 特記事項は、JIS Q 14021 の「5.3 あいまい又は特定されない主張」に準拠すること。
騒音規制適合レベル	［A］：次期規制に適合　（より厳しい規制を先取り） ［B］：現行の新型車規制に適合 ［B－］：現行規制に適合　（継続生産車･輸入車向けの移行措置）

(5)その他の情報

他の環境配慮特記事項	環境配慮事項に関して、情報提供者から特に記載したいことがある場合に記載します。 ※特にない場合は「特になし」と記載します。
最高出力（kW/rpm）	【表示例】100kW/6,000rpm
最大トルク（N・m/rpm）	【表示例】70N・m/5000rpm
車両重量（kg）	半角整数で記載
最大積載量（kg）	半角整数で記載 ※商用（貨物）社のみ記載。乗用車は、記載しない。
標準価格（円）	販売価格を記載 ※数字は半角整数。「～」は全角。 ※運送費は含む（下限～上限を記載した場合についても運送費を含めた価格として表記）
発売開始時期	発売開始時期を記載 記載する時期は、新車発売時もしくはフルモデルチェンジ発売時とする。

(6)事業者ごとの取り組み

リサイクル設計の内容	自社のリサイクル設計の指針内容や実際に行っている設計の内容について、400字以内で記載します。
水銀、カドミウム、六価クロムの使用削減	カドミウム、六価クロム、鉛、水銀の使用削減への取り組みについて記載します。（300字）
紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み	紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み内容を記載します。 ※取り組み内容について、より詳細な情報を掲載している場合は、自社ウェブサイトURLや情報源となる冊子名などを記載。 文字数制限：1,000字

(7)情報提供者問い合わせ先

環境面問合せ先	部署名、TEL、FAX、E-MAIL ※最大3箇所まで
購入時問合せ先	部署名、TEL ※最大5箇所まで
環境報告書	環境報告書の有無等
ホームページアドレス	製品情報を掲載しているホームページアドレスを記載（30字）
他の環境情報源	一般に入手できる環境関連冊子やパンフレット類などの情報源について、タイトル等を「」で記載（80字）

３．分類

No	カテゴリ	分類
1	軽乗用車	軽乗用車
2	ガソリン乗用車	～1000cc
3		1001～1500cc
4		1501～2000cc
5		2001～2500cc
6		2501～3000cc
7		3001cc～
8	ディーゼル乗用車	～1000cc
9		1001～1500cc
10		1501～2000cc
11		2001～2500cc
12		2501～3000cc
13		3001cc～
14	商用（貨物）車バン	バン軽貨物車
15		バンガソリン軽量車
16		バンディーゼル軽量車
17		バンガソリン中量車
18		バンディーゼル中量車
19	商用（貨物）車トラック	トラック軽貨物車
20		トラックガソリン軽量車
21		トラックディーゼル軽量車
22		トラックガソリン中量車
23		トラックディーゼル中量車
24	バス	バス中量まで
25	重量車	3.5t 以上の重量車
26	電気自動車	電気自動車
27	天然ガス自動車	天然ガス自動車
28	ハイブリッド自動車	ハイブリッド自動車
29	プラグインハイブリッド自動車	プラグインハイブリッド自動車
30	燃料電池車	燃料電池車
31	LP ガス自動車	LP ガス自動車
32	水素自動車	水素自動車