

環境配慮契約基本方針に係る 今後の検討事項について(案)

1. 電気の供給を受ける契約

当該類型に関連する状況

- **今年度の電力専門委員会において特に継続検討が必要とされた事項**
 - 裾切り方式における「排出係数しきい値」の引下げ及び既存オプション加点項目の要否・改定（新規項目の追加を含む。）
 - 総合評価落札方式の導入可能性
 - 非化石証書価値取引市場から調達した非FIT非化石証書の評価



対応方針（案）

特に継続検討が必要とされた事項について、次年度重点的に検討を実施

2. 建築物の維持管理に係る契約

当該類型に関連する状況

■ 令和元年度における契約実績の把握及び分析

- 新たな契約類型として昨年度から追加、運用が開始されたところ
 - 令和2（2020）年度に実施する契約締結実績調査において適切に情報を把握し、省エネルギー対策等の分析に効果的な調査票の検討が必要【本年度】
- 施設の特性（地域、用途、規模、管理形態等）に応じた契約内容等の分析が可能

■ 政府実行計画における建築物の管理等に当たっての配慮

- 政府実行計画の温室効果ガス総排出量の目標の2030年度に2013年度比40%削減、中間目標の2020年度に10%削減の達成に向けて、政府の温室効果ガス排出量の大宗を占める**建築物の適切な維持管理による省エネルギーの徹底**は極めて重要
- 政府実行計画に基づく省エネルギー診断の実施
- エネルギー管理システム（BEMS）を大規模な庁舎等から導入



対応方針（案）

■ 令和元年度後半：調査票の検討

■ 令和2年度前半：契約締結実績の把握・分析

- 平成30（2018）年度に実施した建築物の維持管理に係る調査結果との比較検討等

■ 令和2年度後半～：データの活用に関する検討

- 省エネ・省CO₂等の環境配慮契約の効果を評価するための適切な指標の検討
- 契約締結実績の分析を踏まえた適切な契約方式・契約内容等に係る継続的な検討
- 省エネルギー診断結果、BEMSデータの活用可能性に関する検討
- 検討結果の幅広い公表による普及・啓蒙

3. 自動車の購入等に係る契約

当該類型に関連する状況

■ 政府実行計画における公用車に係る取組

- 政府公用車について「**2030年度までに**代替可能な次世代自動車がない場合を除き、**ほぼ全てを次世代自動車とすること**に向けて努める」
- **2020年度**の中間目標は「政府全体で公用車の**4割程度**を次世代自動車とすることに向けて努める」こととされており、**2017年度の実績は15.2%**
- 公用車の燃料使用量を「**2013年度比で2020年度までに**政府全体で概ね**15%以上削減**することに向けて努める」こととされており、**2017年度の実績は▲6.2%**

■ 2030年度のトップランナー基準（乗用車）

- 乗用車（乗車定員**9人**以下の乗用車又は**10人以上**車両総重量**3.5ト**以下の乗用車）の**2020年度**を目標とする燃費基準の対象範囲は、ガソリン、軽油又はLPGを燃料とする乗用車。新たな**2030年度**を目標とする燃費基準は、これらに加え、**電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車**が対象
- 燃費基準値は現行の車両重量の区分（ステップ）ごとの値から**ステップレス**に変更

対応方針（案）

■ 新たなトップランナー基準に対応した環境配慮契約の検討

- 現行の車両重量区分をベースとした燃費基準値、燃費目標値の考え方を変更し、**2030年度**を目標とした**新たな燃費基準（ステップレス）**への対応に関する検討が必要

■ 次世代自動車への対応

- 政府公用車の次世代自動車への本格的な切替を想定し、**次世代自動車への対応**について、**2020年度**の政府実行計画の改定を注視しつつ検討を実施

【参考】燃費基準のイメージと検討課題

燃費基準が「車両重量区分ごと」から「ステップレス」へ変更

- ▶ 総合評価落札方式において採用している加算点の満点の考え方及び算定方法の検討が必要（燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合で加算点を設定）
 - ➔ 新たな燃費基準値は当該車両の車両重量により定まるが、現行の燃費目標値は当該車両重量区分において最も燃費の良い車両の燃費としていることから、燃費目標値の設定方法について検討が必要

