

# 国及び独立行政法人等における温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約の推進に関する基本方針解説資料 (案) (変更箇所抜粋)

## はじめに

本解説資料は、国及び独立行政法人等における温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約の推進に関する基本方針の内容や契約の方法について、環境配慮契約法基本方針検討会における議論を踏まえ、環境省及び基本方針に定められる契約に係る事業を所管する省庁の考え方をまとめた解説資料で、国、独立行政法人等、地方公共団体及び地方独立行政法人（以下「国等」という。）が温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約を実施する際の参考としていただきたい。

本解説資料に示した事例は参考例であり、具体的には調達者が適切に対応することが必要である。

## I. 温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約の推進に関する基本的方向 及び その他温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進に関する重要事項について

### 1. 温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進に関する基本的考え方

各省各庁の長及び独立行政法人等の長は、環境配慮契約法第 6 条の規定に基づき、基本方針に定めるところに従い、温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約（以下「環境配慮契約」という。）の推進を図るために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

その際、基本方針に定められた基本的考え方に則り、契約を進めていくものとされている。ここでは、基本方針「1. (2) 温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進に関する基本的考え方」について解説する。

- ①国等が経済性に留意しつつ価格以外の多様な要素をも考慮することで、環境に配慮した物品や役務など（以下「物品等」という。）の普及をもたらすのは、通常の経済活動の主体として国民経済に大きな位置を占める、国等の契約の在り方が他の主体の契約の在り方に対しても大きな影響力を有しているため、国等が温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約を行うことにより、環境に配慮した物品等が市場において一層普及していくことにつながることを期待されることによるものである。

このため、できる限り広範な分野、すなわち基本方針に具体的に規定された種類、対象

以外の契約についても、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の実施に努めることとしている。

②契約において温室効果ガス等の排出の削減に配慮しない場合には、温室効果ガス等の排出の削減が遅れ、結果として対策コストが増大する懸念に十分留意して、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約に努める必要がある。

例えば、建築物の設計段階において環境配慮を実施した場合には、現行の標準的な仕様の建築物に比べ、単位面積当たり約 10%の二酸化炭素排出削減効果があることが報告されている。建築物寿命を 65 年と仮定し、平成 17 年度において政府実行計画<sup>1</sup>の対象となった施設（約 1,600 万 m<sup>2</sup>）が平均して建て替えられるものと仮定して二酸化炭素の削減効果を試算すると、1 年目における年間の二酸化炭素の削減効果は約 1,900t-CO<sub>2</sub>であるが、10 年目には年間約 1.9 万 t-CO<sub>2</sub>、30 年目には年間約 5.7 万 t-CO<sub>2</sub>の削減効果となり、立替の完了時点においては年間約 12.4 万 t-CO<sub>2</sub>削減効果となる。さらに、建築物は長期にわたり供用されるものであるため、供用期間中を通じて二酸化炭素排出削減効果が累積されることとなり、設計段階において環境配慮を実施した場合の最終的な累積でみると 400 万 t-CO<sub>2</sub>を超える二酸化炭素削減効果となる。建築物の設計段階において温室効果ガス等の排出の削減に配慮しなかった場合、400 万 t-CO<sub>2</sub>超を他の手段で削減するための対策コストが必要になることになるが、設計段階において温室効果ガス等の排出の削減に配慮した場合にかかる対策コストと比較して大きくなる可能性がある。

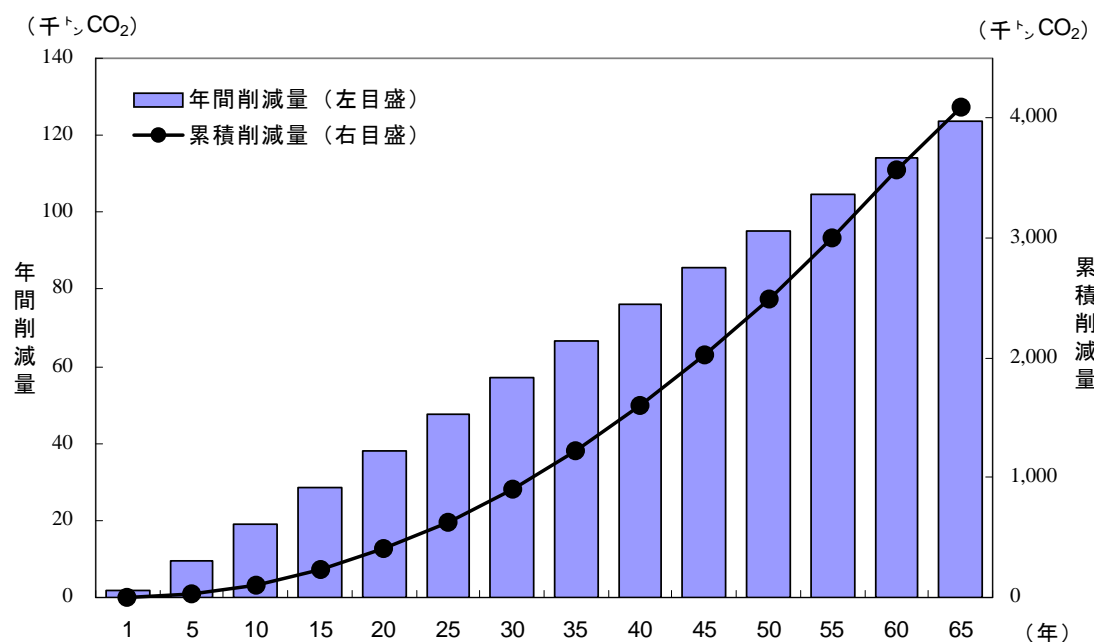


図 I - 1 建築物の設計段階において環境配慮を実施した場合の二酸化炭素削減効果の試算

<sup>1</sup> 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年法律第 117 号）第 20 条の 2 第 1 項に基づく「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める計画」（平成 19 年 3 月 30 日閣議決定。以下「政府実行計画」という。）

③基本方針で温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の具体的な方法を定める電力供給、自動車購入、省エネルギー改修及び建築物に関わる温室効果ガスの排出量は、政府の温室効果ガス総排出量の6割程度<sup>2</sup>に関係している。したがって、基本方針に則って温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約を推進することは、政府実行計画に定める目標（平成13年度を基準として、平成22年度から平成24年度までの政府の各行政機関の事務及び事業に伴い直接的及び間接的に排出される温室効果ガスの排出量の平均を少なくとも8%削減する）の確実な達成を効果的に推進することに資すると考えられる。また、独立行政法人等においても、地球温暖化対策に関する計画を策定・実行することが期待されている中で、当該計画に定める目標の達成を効果的に推進することにも資すると考えられる。

④調達に当たっては、行政目的を踏まえた要求性能を示す必要がある。この要求性能を明確にして公開することは、その条件の中で温室効果ガス等の排出の削減に配慮した提案等が行われることに寄与すると考えられる。また、契約に係る情報の公開は、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約について、公正な競争が行われていることも明らかにする効果も期待される。

同時に、中小企業者が不利にならないようにするといった公正な競争の確保に留意する必要があるという観点から、要求要件等について、例えば、以下のようなことがないように努める必要がある。

- 要求要件において、性能を証明するために過大な試験を求めることや、規模・資本・実績等について不要な条件を設定すること
- 評価方法において、契約締結前に過大な負担を負わせるようなことを求めること
- 契約手続等において、支払いまでに契約相手方に過大な資金的な負担を負うことを求めること

これらの留意点を始めとして、契約の実施に当たっては、公正な競争の確保の観点から、事業者間の競争を不当に阻害しないことに配慮する必要がある。

⑤会計法（昭和22年法律第34号）に基づく契約を行う等、他の国等の契約に関する施策との調和を確保する必要がある。

⑥温室効果ガス等の排出の削減に関係のある施策として、エネルギー基本計画等が挙げられ、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進に当たっては、国の施策全体が合理的かつ効果的に実施されるように、それらの計画を始めとした温室効果ガス等の排出の削減に関係のある施策との調和を確保する必要がある。

⑦WTO政府調達協定との整合性に配慮するという観点から、要求要件や評価方法を定める際

---

<sup>2</sup> 政府実行計画に基づく平成17年度排出量（確定値）に占める公用車、電気及びエネルギーの利用による温室効果ガス排出量の割合

に、外国製品に不利なものとならないようにする等、内外無差別の取り扱いの確保に努めることとする。その他、知的所有権の保護等、契約に関わる他の行政目的の配慮にも努めることとする。

## 2. その他温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進に関する重要事項

### (1) すべての契約における温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の推進

#### ① すべての契約における環境配慮契約の推進

基本方針に具体的に規定された種類、対象以外の契約の具体例としては、庁舎において自動販売機の設置許可を行う場合、自動販売機の性能等について許可に付随した一定の契約を結ぶことが想定される。その際、エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和54年法律第49号）に基づく省エネルギー基準を達成している機器を用いることを求めるよう努めることが望ましい。また、庁舎内の店舗等の販売形態（消費者の環境に配慮した行動の励行を含む。）や照明、空調等について、温室効果ガス等の排出の削減に努めることを契約内容に盛り込む等様々な契約において、温室効果ガス等の排出の削減に配慮することも手法の一つと考えられる。

温室効果ガス等の排出の削減が図られるよう契約の内容を確保することの具体例としては、契約の成果が報告書である場合において再生紙の使用を指定する等、直接購入する物品等に関して温室効果ガス等の排出の削減に配慮する取組を求めるほか、購入した物品を輸送する際に可能な限り低燃費・低公害車による納入や納入量に応じた適切なサイズの自動車の使用アイドリングストップの励行等エコドライブの実施を求める等、契約に基づく事業の実施に際して、温室効果ガス等の排出の削減に配慮するような契約に努めることが考えられる。

温室効果ガス等の排出の削減が図られるよう契約に係る物品等を利用することの具体例としては、国等の側でコピー機のスリープモードの適正使用自動車を運転する場合にアイドリングストップの励行等のエコドライブを実践する等物品の使用方法やサービスの活用方法において、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の成果が温室効果ガス等の排出削減に確実に繋がるよう努めることが考えられる。

温室効果ガス等の排出の削減が図られるよう契約に際しての事務を行う具体例としては、不要な資料の提出を減らすことや両面コピー電子媒体の活用の励行等が考えられる。

行政分野における温室効果ガス等の排出削減が行政分野以外の温室効果ガス等の排出拡大を招くことのないように配慮することの例としては、使用段階において温室効果ガス等の排出の削減に資するだけでなく、リサイクルが容易な物品を購入することが考えられる。

なお、PFI事業にあっては、PFI推進委員会報告「真の意味の官民のパートナーシップ（官民連携）実現に向けて」（平成19年11月15日）において、地球温暖化対策の重要性の観点から、「要求水準書、審査基準に地球温暖化対策につき位置付けることを促進すること

~~等、PFIにおける具体的な対応策について検討し、速やかに措置を講ずる」と位置付けられたことを踏まえ、本法の趣旨及び同報告書に従って、適切に温室効果ガス等の排出の削減に配慮することが望ましい。~~

## ② PFI 事業における環境配慮契約の推進

PFI は公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、効率的かつ効果的な社会資本整備を図ること等を目的としており、モニタリングを通して、サービスの質の維持・向上を担保する長期契約等の特徴がある。平成 19 年度における PFI 事業の実施方針公表件数は、国及び独立行政法人で 16 件、地方公共団体等 27 件の計 43 件となっている（内閣府 PFI 推進室調査）。

また、国及び独立行政法人等における PFI 事業は、大学・試験研究機関、宿舎・住宅、庁舎等の相当程度規模が大きな事業が主たる対象<sup>3</sup>となっており、PFI 事業に伴う温室効果ガス等の排出も相当程度多いと考えられている。

平成 20 年 6 月に PFI 事業における地球温暖化防止に向けた課題と対応方針をまとめた「PFI における地球温暖化防止への対応」<sup>4</sup>（内閣府 PFI 推進室）においては、「PFI 事業においても、地球温暖化防止に向けた取組は急務であり、実効性のある温室効果ガス排出削減対策を推進していく必要がある」と明記されており、また、PFI 事業では「施設の設計・施工・運営維持管理業務を含め包括的に民間事業者へ委託し、民間事業者の創意工夫を引き出すことにより、地球温暖化対策としての大きな効果が期待できる」と分析されている。さらに、この際、光熱水費を事業費に含めれば、「エネルギー関連施設の運転維持管理を通じて生じた光熱水費の削減メリットを民間事業者が享受できる仕組みが生まれることから、より一層の省エネルギーが期待できる」としている。具体的には、「PFI における地球温暖化防止への対応」及び「PFI 事業契約との関連における業務要求水準書の基本的考え方（案）」<sup>5</sup>において、「エネルギー（電気・ガス・水道等）の調達を民間事業者の業務範囲とし、管理者等が支払うサービス対価に光熱水費を含め」ることにより「インシヤルコストが割高であっても、光熱水費を含めた PFI-LCC 低減が実現できる場合は、省エネルギー設備の積極的な導入が期待できる」仕組みとすること等の対応策が示されている。

このように PFI 事業の実施に係る契約に当たっては、本法の趣旨及び上記とりまとめに示された対応策を踏まえ、適切に温室効果ガス等の排出の削減に配慮することが望ましい。

なお、環境に配慮した PFI 事業の事例としては、エネルギーの調達を民間事業者の業務範囲としている事例<sup>6</sup>の他、事業者に求める提案に「地球環境への配慮に関する提案」を設定している事例が多数あり、さらに事業において配慮すべき法令として本法を位置付けて

<sup>3</sup> PFI 事業情報 <http://www8.cao.go.jp/pfi/iinkai7.html>

<sup>4</sup> 「PFI における地球温暖化防止への対応」（平成 20 年 6 月 PFI 推進室）<http://www8.cao.go.jp/pfi/environment.html>

<sup>5</sup> 「PFI 事業契約との関連における業務要求水準書の基本的考え方（案）」（平成 20 年 7 月 PFI 推進委員会）  
[http://www8.cao.go.jp/pfi/iinkai/shiryo\\_a173.pdf](http://www8.cao.go.jp/pfi/iinkai/shiryo_a173.pdf)

<sup>6</sup> PFI 事業において、エネルギーの調達を民間事業者の業務範囲としている事例（東京都多摩広域基幹病院（仮称）及び小児総合医療センター（仮称）整備事業）

[http://www.byouin.metro.tokyo.jp/shoukai/pfi/pfi\\_tama.html](http://www.byouin.metro.tokyo.jp/shoukai/pfi/pfi_tama.html)

いる事例、生涯二酸化炭素排出量（LCCO<sub>2</sub>）の算出を入札の際要請し、審査項目としている事例<sup>7</sup>等がある。

### ③ 環境マネジメントシステムの考慮

事業者が自主的に環境保全に関する取組を進めるに当たり、環境に関する方針や目標等を自ら設定し、これらの達成に向けて取り組んでいくための仕組みである環境マネジメントシステムは、事業活動を環境に配慮したものに変わっていくために効果的な手法であり、幅広い事業者が積極的に取り組んでいくことが期待される。

温室効果ガス等の排出の削減を図るため、環境配慮契約の対象となる製品やサービスを扱う事業者が製造工程等の事業活動全体の環境配慮を推進することが重要であり、そのために ISO14001 やエコアクション 21 等の認証取得等、事業者が環境マネジメントシステムを構築することが有効であり、積極的に推奨すべきものと考えられる。なお、環境マネジメントシステムの認証取得は、認証取得者による環境配慮活動の内容が重要であることから、認証取得自体が目的とならないよう留意する必要がある。

このため、WTO 政府調達協定との整合性に十分配慮<sup>8</sup>しつつ、調達者の適切な判断の下、プロポーザル方式や総合評価落札方式の契約において、入札等へ参加するための必須条件とはしないものの、事業者を選定する場合の評価項目の一つとして必要に応じ、事業者の環境マネジメントシステム構築の有無を取り上げ、適切に評価することもできる。

## **(2) 契約の推進体制の整備**

できる限り広範な分野で温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約に努める観点から、各省各庁の長及び独立行政法人等の長は、局長（官房長）相当職以上の者を体制の長とし、すべての内部組織が参画する体制を整備する必要がある。特に、この点に関して知見や責任を有する環境担当部局や会計・調達担当部局が主体的に関与するように努める必要がある。

## **(3) 締結実績の概要の公表等**

環境配慮契約法第 8 条において、各省各庁の長及び独立行政法人等の長は、毎会計年度又は毎事業年度の終了後、遅滞なく、温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の締結の実績の概要を取りまとめ、公表するとともに、環境大臣に通知するものとされている。この公表においては、できる限りわかりやすい形で公表するように努める必要がある

<sup>7</sup> PFI 事業において、事業において配慮すべき法令として本法を位置付けている事例、LCCO<sub>2</sub>の算出を入札の際要請し、審査項目としている事例（銚子市立銚子高等学校施設整備等事業）

[http://www.city.choshi.chiba.jp/edu/education/ky\\_soumu/pfi/pfi.html](http://www.city.choshi.chiba.jp/edu/education/ky_soumu/pfi/pfi.html)

<sup>8</sup> 産品の特性に関連しない生産工程・生産方法（産品非関連 PPM：Processes and Production Methods）を考慮することについては、市場参入の障壁となる可能性に関し、各国の解釈が分かれており、「同種の産品（like products）」に対しては同等の待遇を与えるべきとの WTO の基本理念との整合性の観点からの指摘がある（経済産業省：2008 年版不公正貿易報告書他）。

と基本方針では定めているが、例えば実績の対前年度比を示す等の形が考えられる。

#### (4) 職員に対する温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約推進のための普及啓発等の実施

温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約を締結する上では、基本方針の内容等について、十分な理解が必要になる。また、一定の技術的な評価を行う場合があり、その際には、技術的な知識が必要になる。

具体的には、環境省等が開催する説明会に職員の出席を促す等、契約に関わる職員に対して温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約に係る普及啓発を行うことや、最新の技術的な知識の取得を促進することが必要である。

#### (5) 情報の整理等

環境省において、各省各庁の長及び独立行政法人等の長から通知された温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の締結の実績の概要等を基にして、国及び独立行政法人等の温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の締結に関する状況等について整理及び分析を行う。その上で、国等だけでなく国民一般が温室効果ガス等の排出に配慮した契約を行うことを促進するため、広く、わかりやすい形で関連の情報を公表することとする。

国及び独立行政法人等においては、当該情報や国及び独立行政法人等以外での取組状況その他の情報を十分に活用して、できる限り温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約を行うように努めることとする。

#### (6) 他の施策との連携

環境省は、国及び独立行政法人等の温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の締結に関する状況等について、整理及び分析並びに公表に係る業務を行う際には、国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律（平成12年法律第100号。以下「グリーン購入法」という。）による環境物品等の調達状況等の整理及び分析並びに公表のための業務と十分調整を図り、国等の業務ができるだけ合理的かつ効率的になるように努めることとする。

#### (7) 基本方針の見直し検討

国及び独立行政法人等の温室効果ガス等の排出の削減に環境配慮した契約の締結に関する状況等を踏まえつつ、基本方針の施行状況を検討し基本方針の内容について必要に応じて行う見直しとは、現行の基本方針の規定を必要に応じて見直し、またすことと、新たに具体的な規定を設けるべき分野について検討を行い、必要に応じて追加することを指す。

環境配慮契約の的確な実施には適切な準備が望ましいことに鑑み、環境省は、有識者による検討会等における検討状況を踏まえつつ、国等に対して、環境配慮契約の円滑な実施

に資するよう、必要な情報を提供する。国及び独立行政法人等は、当該情報を活用しつつ、必要に応じて実態調査を行う等、発注の際に事業者に提示すべき情報の整理や調達体制の構築等の準備を行うよう努める必要がある。



## Ⅱ. 電気の供給を受ける契約に関する基本的事項について

### 1. 背景と意義

#### 1-1 電力の契約において温室効果ガス排出削減に配慮する必要性と意義

庁舎等の国等の施設において使用する電気の供給を受ける契約に当たっては、これまで多くの契約で行われてきた価格のみで判断するのではなく、温室効果ガス等による環境負荷についても適切に考慮した上で、契約を締結することが必要であり、需要側においてこうした環境に配慮した契約を推進することが、環境への負荷の低減を図るとともに、環境と経済が両立する新しい社会づくりに役立つことが期待されるものである。

#### 1-2 本解説資料の使い方

本解説資料は、環境配慮契約法に基づく基本方針に定められた電気の供給を受ける契約に関する基本的事項を踏まえ、調達者が具体的に電気の供給を受ける契約を締結する際の参考として使用されることを想定したものである。

本解説資料は、電気の供給を受ける契約に当たっての考え方や具体的な内容、実際の事務手続等について説明したものである。

なお、本解説資料に示した事例は参考例であり、当該地域の実情等を踏まえ、調達者が適切に対応することが必要である。

## 2. 契約方式の解説

### 2-1 電力の契約に関する契約方式の基本的考え方

電力の契約に関する契約方式の基本的な考え方は、以下のとおり。

- 温室効果ガス排出削減の観点から、温室効果ガス等の排出の程度を示す係数（二酸化炭素排出係数）等による裾切り方式を採用（法附則第4項参照）。
- 公正な競争の確保の観点も踏まえ、裾切りの設定に当たっては原則複数の電気事業者の参入が可能であることを確保。
- 環境への負荷の低減に関する電気事業者の取組状況の考慮（未利用エネルギーの活用状況・新エネルギーの導入状況等を評価）。
- 一般電気事業者に対して自由化対象の需要家への最終保障義務が課せられていること等、安定供給の確保の観点等も踏まえ、地域ごとに裾切りを設定。
- 事業者間の競争を不当に阻害しないことに配慮。
- 裾切り方式の基準等については毎年度見直しを検討。

### 2-2 裾切り方式

本契約方式に係る基本的な考え方等を踏まえ、具体的な裾切り方式について、以下に示すこととする。

現在、各府省等で実施されている裾切り方式を踏まえ、以下の3つの要素をポイント制により評価し、一定の点数を上回る事業者であり、かつ、前年度 RPS 法第8条第1項<sup>9</sup>の勧告を受けていない者に入札参加資格を与えることとする。

- ① 二酸化炭素排出係数
- ② 未利用エネルギーの活用状況
- ③ 新エネルギーの導入状況

各要素の区分値・配点及び裾切り下限値については、入札実施主体がそれぞれ、以下の観点から適切に判断の上、設定することとする。

- ① 公正な競争確保の観点から、原則複数の事業者の参入を確保する。
- ② 当該地域において電力の供給を行っている一般電気事業者を含む複数の電気事業者の二酸化炭素排出係数を参考とする。その際、当該地域における安定供給の観点に留意。

また、これらの要素による評価の結果、入札参加資格を得ることができない事業者について、入札実施主体の判断により、裾切り方式のオプションとして、グリーン電力証書の

<sup>9</sup> 電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法（平成14年法第62号）

第8条第1項 経済産業大臣は、電気事業者の新エネルギー等電気の利用をする量が基準利用量に達していない場合において、その達していないことについて正当な理由がないと認めるときは、その電気事業者に対し、期限を定めて、第5条の規定に従って新エネルギー等電気の利用をすべきことを勧告することができる。

調達者への譲渡予定量を評価して加点することができることとする。

なお、電気事業者の二酸化炭素排出係数が毎年変動すること等を考慮し、区分値等については、毎年度見直しを検討することが望ましい。

以下に、上記の観点を踏まえて、70点以上の電気事業者に入札参加資格を与えることとした場合の、具体的なポイント制の区分・配点の例を示す。

#### ◇ポイント制の区分・配点の例1

| 要素   | 区分例               | 配点例 |
|--|-------------------|-----|
| ① 前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数<br>(単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh) | 0.300 未満          | 60  |
|  | 0.300 以上 0.450 未満 | 50  |
|  | 0.450 以上 0.600 未満 | 40  |
|  | 0.600 以上 0.750 未満 | 30  |
|  | 0.750 以上 0.900 未満 | 20  |
|  | 0.900 以上          | 0   |
| ② 前年度の未利用エネルギー活用状況                                     | 1.35 %以上          | 20  |
|  | 0 %超 1.35 %未満     | 10  |
|  | 活用していない           | 0   |
| ③ 前年度の新エネルギー導入状況                                       | 1.0 倍以上           | 20  |
|  | 0.8 倍以上 1.0 倍未満   | 10  |
| 上記①～③の計  | —                 | 100 |

(上記の例において、②で10点、③で20点を獲得した場合、裾切り基準を①から③で満たすために必要な排出係数は0.600未満となる)

#### ◇ポイント制の区分・配点の例2

| 要素   | 区分例               | 配点例 |
|--|-------------------|-----|
| ① 前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数<br>(単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh) | 0.275 未満          | 70  |
|  | 0.275 以上 0.300 未満 | 65  |
|  | 0.300 以上 0.325 未満 | 60  |
|  | 0.325 以上 0.350 未満 | 55  |
|  | 0.350 以上 0.375 未満 | 50  |
|  | 0.375 以上 0.400 未満 | 45  |
|  | 0.400 以上 0.425 未満 | 40  |
|  | 0.425 以上 0.450 未満 | 35  |
|  | 0.450 以上 0.475 未満 | 30  |
|  | 0.475 以上          | 25  |
| ② 前年度の未利用エネルギー活用状況                                     | 1.35 %以上          | 15  |
|  | 0 %超 1.35 %未満     | 10  |
|  | 活用していない           | 0   |
| ③ 前年度の新エネルギー導入状況                                       | 1.0 倍以上           | 15  |
|  | 0.8 倍以上 1.0 倍未満   | 10  |
| 上記①～③の計  | —                 | 100 |

【上記基準によって裾切り基準に満たない事業者に対して、グリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として設定する場合】

|                                   |       |    |
|-----------------------------------|-------|----|
| ④ グリーン電力証書の調達者への譲渡予定量（予定使用電力量の割合） | 5.0 % | 10 |
|                                   | 2.5 % | 5  |

(上記の例において、②で10点、③で15点を獲得した場合、裾切り基準を①から③で満たすために必要な排出係数は0.400未満となる)

### ◇ポイント制の区分・配点の例3

| 要素   | 区分例                      | 配点例        |
|--|--------------------------|------------|
| ① 前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数<br>(単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh) | 0.350 未満                 | 70         |
|  | 0.350 以上 0.375 未満        | 65         |
|  | 0.375 以上 0.400 未満        | 60         |
|  | 0.400 以上 0.425 未満        | 55         |
|  | 0.425 以上 0.450 未満        | 50         |
|  | 0.450 以上 0.475 未満        | 45         |
|  | 0.475 以上 0.500 未満        | 40         |
|  | 0.500 以上 0.525 未満        | 35         |
|  | 0.525 以上 0.550 未満        | 30         |
|  | 0.550 以上                 | 25         |
| ② 前年度の未利用エネルギー活用状況                                     | 1.35 %以上                 | 15         |
|  | 0 %超 1.35 %未満<br>活用していない | 10         |
|  |                          | 0          |
| ③ 前年度の新エネルギー導入状況                                       | 1.0 倍以上                  | 15         |
|  | 0.8 倍以上 1.0 倍未満          | 10         |
| <b>上記①～③の計</b>   | —                        | <b>100</b> |

【上記基準によって裾切り基準に満たない事業者に対して、グリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として設定する場合】

|                                   |       |    |
|-----------------------------------|-------|----|
| ④ グリーン電力証書の調達者への譲渡予定量（予定使用電力量の割合） | 3.0 % | 10 |
|                                   | 1.5 % | 5  |

(上記の例において、②で10点、③で15点を獲得した場合、裾切り基準を①から③で満たすために必要な排出係数は0.475未満となる)

### ◇ポイント制の区分・配点の例4

| 要素   | 区分例                       | 配点例        |
|--|---------------------------|------------|
| ① 前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数<br>(単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh) | 0.300 未満                  | 60         |
|  | 0.300 以上 0.350 未満         | 55         |
|  | 0.350 以上 0.400 未満         | 50         |
|  | 0.400 以上 0.450 未満         | 45         |
|  | 0.450 以上 0.500 未満         | 40         |
|  | 0.500 以上 0.550 未満         | 35         |
|  | 0.550 以上 0.600 未満         | 30         |
|  | 0.600 以上 0.650 未満         | 25         |
|  | 0.650 以上 0.700 未満         | 20         |
|  | 0.700 以上                  | 0          |
| ② 前年度の未利用エネルギー活用状況                                     | 1.350 %以上                 | 20         |
|  | 0.675 %以上 1.350 %未満       | 15         |
|  | 0 %超 0.675 %未満<br>活用していない | 10         |
|  |                           | 0          |
| ③ 前年度の新エネルギー導入状況                                       | 1.0 倍以上                   | 20         |
|  | 0.8 倍以上 1.0 倍未満           | 10         |
| <b>上記①～③の計</b>   | —                         | <b>100</b> |

【上記基準によって裾切り基準に満たない事業者に対して、グリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として設定する場合】

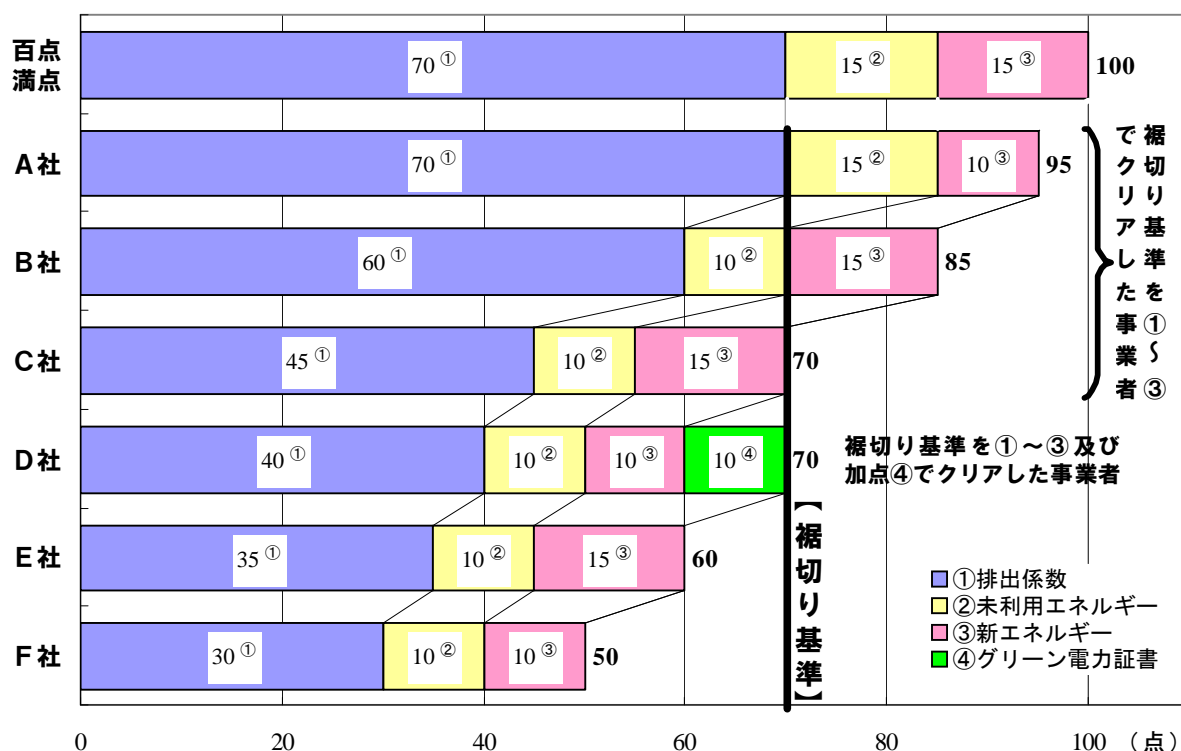
|                                   |       |    |
|-----------------------------------|-------|----|
| ④ グリーン電力証書の調達者への譲渡予定量（予定使用電力量の割合） | 1.0 % | 10 |
|                                   | 0.5 % | 5  |

(上記の例において、②で15点、③で20点を獲得した場合、裾切り基準を①から③で満たすために必要な排出係数は0.550未満となる)

※調達者においてグリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として設定する場合、過去の入札における落札額・他の事業者の入札額等を踏まえ、適切な区分を設定する必要がある（ある中央省庁の庁舎の例で、グリーン電力証書を予定使用電力量の1%分購入することとなった場合の電気事業者の負担を試算すると、落札額の約0.4%分となった（グリーン電力証書の単価を1kWh=4.5円と仮定）。）。

入札参加資格の要件（下限値）は、前述のとおり、入札実施主体が適切に設定することとなるが、現在各府省等で実施されている裾切り方式においては、**70点**を裾切り基準としている（70点以上の電気事業者に入札参加資格を与える）ものが多い。

図Ⅱ-2-1は、70点を裾切り基準とした場合の具体的な参加資格のイメージである。



図Ⅱ-2-1 裾切りによる参加資格のイメージ

### 2-3 二酸化炭素排出係数

裾切りの設定においては、もっとも重要な要素の一つとして、二酸化炭素排出係数を位置付ける必要がある。

契約の入札参加要件の評価における裾切りに利用する二酸化炭素排出係数の当面の扱いについては、以下のとおりとする。

- 電気の入札に当たって使用する排出係数については、地球温暖化対策の推進に関する法律（以下「~~温対法~~」という。）に基づき環境大臣及び経済産業大臣によって電気事業者

ごとに個別に公表された係数~~(以下「電気事業者ごとの排出係数」という。)~~又は国等において把握できる係数（各電気事業者がそのホームページで公表しているもの、地方公共団体がその地域に存する事業者向けに公表しているもの等）として適切と認められるもの~~(以下「国等において把握できる係数として適切と認められるもの」という。)~~を用いることとする。

~~○電気事業者が取得した京都メカニズムのクレジットについては、温対法の算定・報告・公表制度において、電気事業者ごとの排出係数に反映させる方策について、本年度中に十分に検討が行われ、結論について関係者に周知を図ることとされている。国等において把握できる係数として適切と認められるものについては、その結論を受け、環境配慮契約法に基づく契約において京都メカニズムのクレジットを織り込む方策について検討することとする（現状においては、当該係数について、京都メカニズムのクレジットを織り込むことは認められない。）。~~

また、電気事業者の二酸化炭素排出係数は、それぞれ異なっていることから、地域における裾切り基準（区分・配点等）は、当該地域における電力供給が可能な電気事業者の二酸化炭素排出係数を踏まえて設定することが適当である。

## 2-4 環境への負荷の低減に関する事業者の取組の評価

二酸化炭素排出係数とともに、電気事業者の環境への負荷低減に向けた取組を積極的に評価し、入札参加資格の緩和につなげる等の目的で、事業者の未利用エネルギーの活用状況や新エネルギーの導入状況を入札参加資格の評価へ活用することとした。

また、これらの要素による評価の結果、入札参加資格を得ることができない事業者について、入札実施主体の判断により、グリーン電力証書の調達者への譲渡予定量を加点項目として評価することを可能とすることとした。

### (1) 未利用エネルギー<sup>10</sup>の活用状況

未利用エネルギーの有効活用の観点から、前年度における未利用エネルギーの活用比率を使用する。算出方法は、以下のとおり。

前年度の未利用エネルギーによる発電電力量（kWh）を前年度の供給電力量（需要端）（kWh）で除した数値

（算定方式）

<sup>10</sup> 未利用エネルギーとは、発電に利用した次に掲げるエネルギー（他社電力購入に係る活用分を含む。（ただし、一般電気事業者からの購入電力に含まれる未利用エネルギー活用分については趣旨から考慮し、含まない。））をいう。

①工場等の廃熱又は排圧

②廃棄物の燃焼に伴い発生する熱（RPS法で定める新エネルギーに該当するものを除く。）

③高炉ガス又は副生ガス

$$\text{前年度の未利用エネルギーの活用状況(\%)} = \frac{\text{前年度の未利用エネルギーによる発電電力量}}{\text{前年度の供給電力量 (需要端)}} \times 100$$

未利用エネルギーによる発電を行う際に、他の化石燃料等の未利用エネルギーに該当しないものと混燃する場合は、以下の方法により未利用エネルギーによる発電量を算出する。

- ①未利用エネルギー及び未利用エネルギーに該当しない化石燃料等の双方の実測による燃焼時の熱量が判明する場合は、発電電力量を熱量により按分する。
- ②未利用エネルギーの実測による燃焼時の熱量が判明しない場合は、未利用エネルギーに該当しない化石燃料等の燃焼時の熱量と当該発電機の効率から未利用エネルギーに該当しない化石燃料等の燃焼に伴う発電量を算出し、当該数値を全体の発電量から除いた分を未利用エネルギーによる発電分とする。

## (2) 新エネルギーの導入状況

化石燃料に代わる新エネルギーの導入促進の観点から、前年度における新エネルギーの利用量を使用する。算出方法は、以下のとおり。

新エネルギーの導入状況とは、以下の項目を算定方式に示す方法により算出した数値をいう（単位はすべて kWh）。

- ①前年度自社施設で発生した RPS 法で定める新エネルギー等電気の利用量（以下「新エネ利用量」という。）
- ②前年度他社より購入した新エネ利用量及び新エネルギー電気相当量（RPS 法施行規則第 1 条第 2 項に定めるものをいう。以下「新エネ相当量」という。）
- ③前年度他社に販売した新エネ利用量及び新エネ相当量
- ④一昨年度からバンキングした新エネ相当量
- ⑤本年度にバンキングした新エネ相当量
- ⑥資源エネルギー庁が発表した RPS 法第 4 条及び附則第 3 条に定める方式により算出した前年度の当該電気事業者の基準利用量

（算定方式）

$$\text{前年度の新エネルギーの導入状況} = \frac{\text{①} + \text{②} - \text{③} + \text{④} - \text{⑤}}{\text{⑥}}$$

## (3) グリーン電力証書の加点項目としての評価

以下に、グリーン電力証書の仕組み<sup>11</sup>を簡単に説明し、入札におけるオプションとして、入札実施者の判断により、グリーン電力証書を活用する場合の方法について示す。

### ア. グリーン電力証書制度

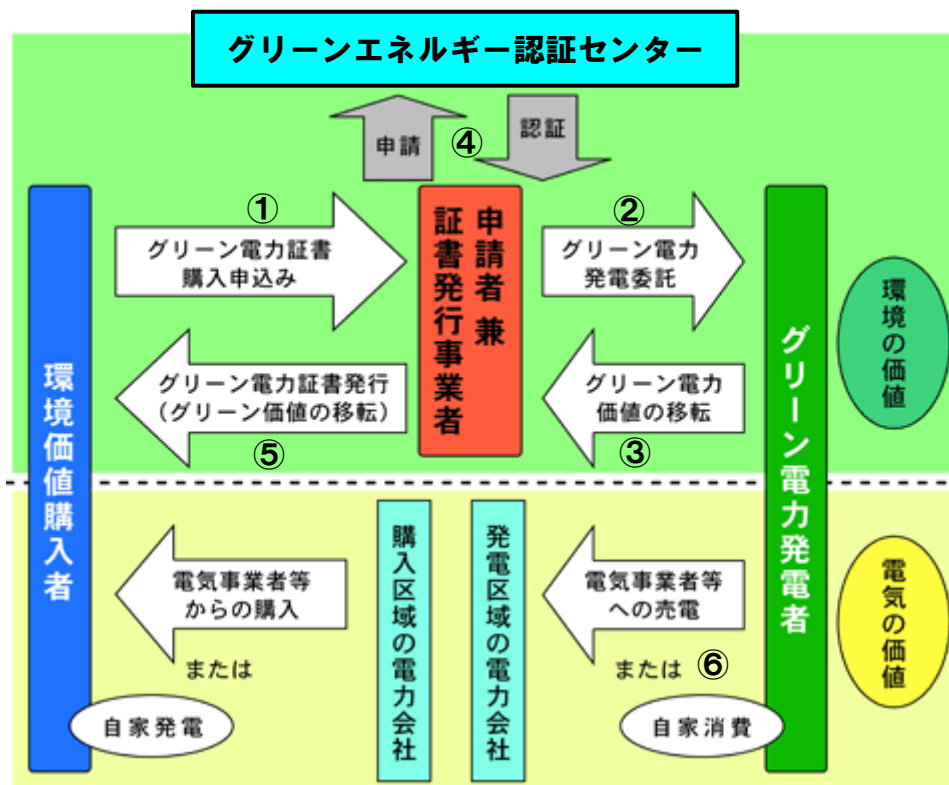
グリーン電力価値の取引制度（グリーン電力証書制度）とは、グリーン電力価値の購入を希望する需要家が一定のプレミアムを支払うことにより、電気とは切り離されたグリーン電力価値を証書等の形で保有し、その事実を広く社会に向けて公表できるというもので

<sup>11</sup> 以下、ア、イ及びウの内容については、[グリーンエネルギー認証センターホームページが準備中であり、グリーン電力証書に関する情報については、引き続きグリーン電力認証機構ホームページに掲載中であることから、当該ホームページより引用（図Ⅱ-2-2については一部修正）](#)

ある。

## イ. グリーン電力証書の仕組み

以下は、グリーン電力証書システムの仕組みである（図Ⅱ-2-2）。



図Ⅱ-2-2 グリーン電力証書システムの仕組み

- ① 環境価値購入者がグリーン電力の利用契約を締結
- ② グリーン電力認証機構グリーンエネルギー認証センターの設備認定を得たグリーン電力発電者に発電を委託
- ③ グリーン電力発電者は契約に基づき発電を実施し、グリーン電力価値を移転
- ④ グリーン電力認証機構グリーンエネルギー認証センターが発電実績を認証
- ⑤ 発電実績を「グリーン電力証書」として環境価値購入者へ発行。環境価値購入者は発電量の実績に基づき委託費の支払
- ⑥ 発電した電気自体は地域の電力会社へ販売または発電事業者自ら使用

## ウ. グリーン電力認証機構グリーンエネルギー認証センター

グリーン電力認証機構は、平成20年5月15日に同機構の一切の権利、義務を財団法人日本エネルギー研究所グリーンエネルギー認証センターに移管された。グリーンエネルギー認証センターは、グリーン電力に対する社会的認知度の向上や、グリーン電力価値の取引における信頼度の向上を目的とし、発電事業者・グリーン電力価値取引事業者（申請者）・グリーン電力価値購入者等とは独立した形（第三者）で設立されたグリーン電力価値の認証を行う機関であり、グリーン電力価値の認証に伴う以下の役割を担っている。



- ① グリーン電力発電設備に関する認定基準の策定・管理
- ② グリーン電力価値に対する認証
- ③ グリーン電力価値所有者の公表
- ④ グリーン電力の有する環境的・経済的付加価値に関する調査・提言

## エ. グリーン電力証書の調達者への譲渡量を評価する方式

裾切りにおいて使用する要素として、①二酸化炭素排出係数、②未利用エネルギーの活用状況、③新エネルギーの導入状況に加え、④グリーン電力証書の調達者への譲渡予定量を加点項目として評価することとする。

ただし、入札参加資格を厳しく設定することで、グリーン電力証書の調達が、事業者にとって過度な負担とならないよう配慮する必要がある。具体的には、上記の①～③の3つの要素に係る評価点の合計が100点となるポイント制で評価し、原則複数の電気事業者の参入が可能となる条件を確保した上で、これら評価点の合計が裾切りの基準を下回る事業者に対してのみ、④を加点項目として評価する。

グリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として評価することによって入札参加資格を得た事業者は、契約した際に調達者に証書が無償譲渡することとする。

なお、調達者においてグリーン電力証書の譲渡予定量を加点項目として設定する場合、過去の入札状況等を踏まえ、適切な区分を設定する必要がある（ある中央省庁の庁舎の例で、グリーン電力証書を予定使用電力量の1%分購入することとなった場合の電気事業者の負担を試算すると、落札額の約0.4%分となった（グリーン電力証書の単価を1kWh=4.5円と仮定））。

## Ⅲ. 自動車の購入及び賃貸借に係る契約に関する基本的事項について（案）

### 1. 背景と意義

#### 1-1 環境性能を考慮した物品調達購入の必要性と意義

自動車の購入及び賃貸借（以下「購入等」という。）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の観点等から必要である。調達者側においてこうした環境に配慮した契約を推進することが、環境への負荷の低減を図るとともに、環境と経済が両立する新しい社会づくりのために役立つことが期待される。

#### 1-2 本解説資料の使い方

本解説資料は、環境配慮契約法に基づく基本方針に定められた、自動車の購入及び賃貸借に係る契約に関する基本的事項を踏まえ、調達者が具体的に自動車の購入等に係る契約を締結する際の参考として使用されることを想定したものである。

なお、本解説資料に示した事例は参考例であり、調達者は調達条件を踏まえて適切に対応することが必要である。

## 2. 契約方式の解説

### 2-1 自動車の購入等に係る契約方式の基本的考え方

本契約方式は、購入等の後にエネルギーを大量に使用する自動車の調達に係る契約に適用するものであり、調達に当たっては、初期購入価格のみならず、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）を総合的に評価する。本契約方式の基本的な考え方は、以下のとおり。

#### ① 契約締結の選定基準

- グリーン購入法の特定調達品目に該当する場合は、自動車の判断の基準を満足する製品であることが前提条件。
- 価格のほかに価格以外の要素（環境性能）を評価の対象に加えて評価し、環境性能と価格の両面から評価した結果としてもっと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）。

#### ② 入札時の考慮事項

- 調達時の要求性能等に関しては、必要以上に入札を制限することがないように配慮しつつも、行政目的等が確実に達成できるように適切に勘案し、入札者等に誤解の生じないように明確に定めること。
- 当分の間、燃料種別ごとに入札条件を設定すること。
- 具体的な条件については、使用状況を踏まえつつ、調達者において設定すること。

### 2-2 対象となる車種の考え方

#### (1) 総合評価落札方式の対象車種

当分の間、何らかの基準により燃費が公表されているものに限ることとする。

また、車種等の具体的な条件については、クリーンディーゼル乗用車の普及促進、新技術の実証実験の支援といった行政目的を持つ場合は、その目的に対応した条件を設定すること。また、そのような特殊な目的でない場合であっても、当該自動車を使用する行政目的や使用状況を踏まえつつ、調達者において条件を設定し、その条件の下で選定基準に基づき契約者を選定する。

またその際、入札の公正な実施を確保するため、排気量、使用目的、要求性能等の入札条件を事前に明確に示す必要がある。

燃料種の異なる自動車については、燃費以外の環境性能について現状では一定の差があること等から、当分の間は同一基準による入札を実施しないことを原則とする。なお、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、ガソリン車と同一に扱うことができることとする。また、ガソリンエンジン及び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ことが適当である。

なお、本契約方式は、価格と環境性能を総合的に評価する方式であることから、価格面においても相応の競争力を有すること、すなわち、一定程度普及段階にある自動車であることが、本契約方式による入札の前提となることに留意する必要がある。燃料種の異なる自動車については、燃費以外の環境性能について現状では一定の差があること等から、当分の間は同一基準による入札を実施しないことを原則とする。

## (2) 行政目的に応じた調達

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等の環境性能に優れた新たな自動車の普及促進、新技術の実証実験の支援といった行政目的を持つ場合は、その目的に対応した条件を設定した調達（当該車種の指定等）が可能である。

## 2-3 総合評価落札方式

### (1) 総合評価落札方式の考え方

総合評価落札方式は、入札価格に係る評価点（入札価格点）のほかに、価格以外の要素に係る評価点（技術点）を評価の対象に加えることで品質を総合的に評価し、技術と価格の両面を評価した結果としてもっとも優れた者を落札者として決定する方式である。

自動車の購入等に係る契約において、価格以外の要素として評価する環境性能として、本契約方法にあっては、当分、二酸化炭素排出量の削減とする。

自動車の使用段階における二酸化炭素排出量は、燃料使用量と恒等であり、また、燃料使用量は貨幣換算することができる。このため、自動車の環境性能の評価項目に係る指標は「燃費 (km/ℓ)」とする。

#### ア. 評価方式の概要

総合評価落札方式においては、提案の内容は評価指標をもとに得点に換算され、この得点と入札価格を比較した評価値を求めることによって、もっともコストパフォーマンスの優れた提案を判断する。具体的な評価値は、以下の方法で算定する（式1）。

評価値が最も高い者が落札者

あらかじめ定めた計算方法により提案内容を得点換算

$$\text{評価値} = \frac{\text{得点}}{\text{入札価格点}} \dots (\text{式1})$$

たとえば、1万円を1点にするなど入札価格を点数化する

## イ. 評価の考え方

本契約で用いる評価方式は、入札説明書等に記載された要求要件（＝調達者が示す標準案の状態）を満足しているかを判断し、満足している場合には、標準点（＝100点）を与える。さらに、環境性能について標準案の状態を上回る部分に対して、標準点を基準として、評価に応じた加算点を与えるものとする。

具体的な得点は、標準点と加算点の合計とする（式2）。

$$\text{得点} = \text{標準点} + \text{加算点} \quad \dots \text{（式2）}$$

## ウ. 標準点と加算点

上記のとおり、要求要件（＝調達者が示す標準案の状態）を満足している場合の標準点を100点とする。

また、加算点については、行政目的、使用状況等を踏まえ、以下の内容について調達者が適切に設定する必要がある。

- |        |  |
|--------|--|
| □ 評価指標 | 燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離）   |
| □ 標準点  | 要求要件の水準を満たしている場合の得点  |
| □ 換算方法 | 評価指標を用いて最低限の要求要件を満足する状態を基準（標準点が付与される状態）として環境性能の向上に応じて評価指標の数値に比例して加算点を与える方法 |

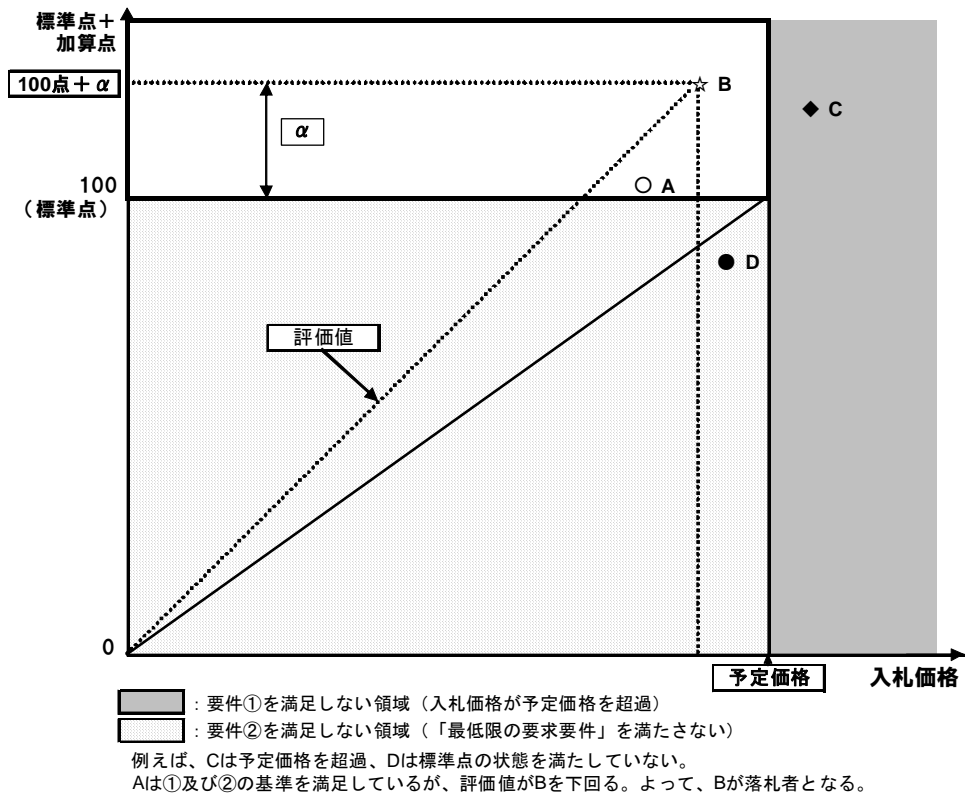
## エ. 選定方法

本評価方式の場合、クリアすべき最低要件として、

- ① 入札価格が予定価格の制限の範囲内であること
- ② 技術提案が評価項目に関する最低限の要求要件を満たしていること
- ③ 評価値が基準評価値を下回っていないこと
- ④③ \_\_\_\_\_ その他、行政目的に応じて設定された基準仕様に記載された事項に合致していること

があげられる。

上記①～④③を満足するものの中から評価値のもっとも高いものを落札者とする。本方式の評価値を用いた落札者選定のイメージは、図Ⅲ-2-1のとおり。



図Ⅲ-2-1 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

## (2) 評価値の算定例（購入の場合）

### 〇2,000cc クラスの 3BOX ガソリン自動車の例

以下に、自動車を購入（交換を含む）する場合の具体的な評価値の算定例を示す。算定に当たっては、2,000cc クラス（概ね車両重量 1,266kg 以上 1,516kg 未満）の 3BOX のガソリン乗用車で仮定の例を示すこととする。

試算対象となる自動車の仕様は、表Ⅲ-2-1 のとおりである。

表Ⅲ-2-1 試算の対象となる自動車

| 車名 | 排気量 <sup>※1</sup><br>(cc) | 車両重量<br>(kg) | 燃費（10・15 モード）<br>(km/ℓ) | 燃費（JC08 モード）<br>(km/ℓ) <sup>※2</sup> | 入札価格<br>(万円) |
|----|---------------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|--------------|
| A  | 1,496                     | 1,280        | —                       | 29.6(JC08 表示使用)                      | 263          |
| B  | 1,998                     | 1,360        | 14.2                    | 12.8(JC08 換算使用)                      | 193          |
| C  | 1,998                     | 1,400        | 14.2                    | 12.8(JC08 換算使用)                      | 225          |
| D  | 1,339                     | 1,280        | —                       | 25.7(JC08 表示使用)                      | 242          |
| E  | 1,998                     | 1,280        | 13.6                    | 12.2 (JC08 換算使用)                     | 224          |

※1：車名 A、D はハイブリッド自動車であり、排気量は 2,000cc クラスに該当しないが、動力性能から 2,000cc クラス同等として扱う。

※2：JC08 モード燃費を公表していない車名（B・C・E）は 10・15 モードの燃費に 0.9 を乗じて設定している。

#### ア. 目標値に対する燃費の達成度合いから加算点を設定する場合

例えば、対象のクラスにおけるもっとも燃費効率の良い自動車の燃費を燃費目標値として、加算点を設定すると以下のとおりとなる。この際、加算点の満点については、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合が 100%以上である場合は 50 点とし、改善割合が 100%未満である場合は、改善割合を基に最高点を設定する。試算条件は次のとおりとする。

- 燃費基準値：11.7km/ℓ（JC08 モード）<sup>12</sup>
- 年間走行距離：11,000km/年<sup>13</sup>
- 供用期間：7 年
- 燃費目標値：29.6km/ℓ（同クラスの市販車の最高レベルから設定）
- ガソリン価格：136 円/ℓ<sup>14</sup>
- 加算点の満点：50 点

加算点は、当該自動車が評価指標において、目標値と基準値の間どの位置にあるのかを評価する。具体的には以下の方法で求める。

<sup>12</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る 10・15 モードの燃費基準 13.0km/ℓ（車両重量 1,266kg 以上 1,516kg 未満の判断の基準）から換算

<sup>13</sup> 平成 17 年度において公用車で使用した燃料のうち、ガソリン自動車の燃料使用量は 23,386kl、同年度のガソリン自動車の保有台数は 24,087 台（政府実行計画による平成 17 年度実績値（平成 18 年 10 月））からガソリン自動車 1 台当たりの年間燃料使用量は 971 ℓであり、燃費基準値（11.7km/ℓ）を乗じて年間走行量を約 11,000km とした

<sup>14</sup> 燃料価格は、当該地域（都道府県別）の前年度平均価格を使用することを基本とする

$$\text{加算点} = \text{加算点の満点} \times \frac{\text{評価指標の提案値} - \text{標準案の値}}{\text{目標状態の値} - \text{標準案の値}} \dots (式 3)$$

自動車の購入等に係る契約における評価指標は燃費である。標準値はグリーン購入法における区分ごとの燃費基準値とし、目標状態を燃費目標値とすると、上式は次のように表される。なお、グリーン購入法の特定調達品目に該当しない車種の場合は、調達仕様を満足する自動車のうち、もっとも燃費値の低いものを燃費基準値として設定するものとする。

$$\text{加算点} = \text{加算点の満点} \times \frac{\text{提案車の燃費} - \text{燃費基準値}}{\text{燃費目標値} - \text{燃費基準値}} \dots (式 4)$$

上記の式を2,000ccクラスのガソリン乗用車に当てはめ、加算点の満点を50点とすると、

$$\text{加算点} = 50 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 11.7}{29.6 - 11.7} \dots (式 4)$$

なお、上記の試算条件から、燃費目標値の自動車を使用した場合は、燃費基準値の自動車を使用した場合と比べて燃料費の削減は約54万円（ $3,980 \text{円} \times 136 \text{円} = 54 \text{万円}$ ）分となる。

上記の算定結果からの加算点を加え、評価値を算定すると以下のとおり。

#### ◇車名 A

標準点：100点      加算点：50点  $\times (29.6 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 50$ 点 ←式4

得点：100点 + 50点 = 150点 ←式2

評価値：150点 / 263万円 = **0.570** ←式1

#### ◇車名 B

標準点：100点      加算点：50点  $\times (12.8 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 3.1$ 点

得点：100点 + 3.1点 = 103.1点      評価値：103.1点 / 193万円 = **0.534**

#### ◇車名 C

標準点：100点      加算点：50点  $\times (12.8 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 3.1$ 点

得点：100点 + 3.1点 = 103.1点      評価値：103.1点 / 225万円 = **0.458**

#### ◇車名 D

標準点：100点      加算点：50点  $\times (25.7 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 39.1$ 点

得点：100点 + 39.1点 = 139.1点      評価値：139.1点 / 242万円 = **0.575**

#### ◇車名 E

標準点：100点      加算点：50点  $\times (12.2 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 1.4$ 点

得点：100点 + 1.4点 = 101.4点      評価値：101.4点 / 224万円 = **0.453**

評価値は、 $D > A > B > C > E$  となり、評価値がもっとも高い車名 Dを提案した者と契約



を結ぶことになる。環境性能を加点することにより、入札価格のみの順位では 4 番目のものが選定された。

#### イ. 燃費に対して一定の環境価値を認めた点数換算する場合

以下に、標準点及び加算点の具体的な設定例について示す。

##### 【例：2,000cc クラスの 3BOX ガソリン乗用車の場合】

| 設定項目  | 設定内容                                |
|-------|-------------------------------------|
| ①評価指標 | 燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）                   |
| ②標準点  | 燃費基準値 11.7km/ℓ（JC08 モード）            |
| ③換算方法 | 燃費 1km/ℓについて加算点 2.5 点（JC08 モード）とする。 |

- ① 評価指標については環境性能として定量的に評価可能な「燃費」を設定
- ② グリーン購入法の特典調達品目に該当することから、自動車の判断の基準を満足する製品であることを最低限の要求要件とし、グリーン購入法の判断の基準を満たす自動車（JC08 モード燃費換算の基準値 11.7km/ℓ）に標準点 100 点を付与する

15

- ③ 燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）1km/ℓについて加算点を設定

まず、加算点の仮の満点について設定する。この際、燃費基準値に対して、同クラスでもっとも燃費効率の良い自動車の燃費の改善割合が 100%以上である場合は 50 点とし、改善割合が 100%未満である場合は、改善割合を基に仮の最高点を 5 点刻み程度の適当な得点で設定する。その上で、もっとも燃費効率の良い自動車が仮の最高点程度になるように燃費 1km/ℓ当たりの得点を設定するものとする。

例えば、上記のような場合、最高レベルの燃費が 29.6 km/ℓであるから、燃費基準値（11.7km/ℓ）に対して 100%以上の改善となり、仮の最高点は 50 点とする。燃費 1km/ℓにつき 2.5 点あるいは 3 点と設定すれば最高レベルの 29.6km/ℓの得点が  $(29.6 - 11.7) \times 2.5 = 44.75$  点あるいは  $(29.6 - 11.7) \times 3 = 53.7$  点となる。50 点を超えない範囲で適切な値を設定することから、1km/ℓ当たり 2.5 点とする。

仮定の場合、燃費 1km/ℓ当たり加算点 2.5 点から、評価値を算定すると以下のとおりとなる。

#### ◇車名 A

得点：100 点 +  $(29.6 - 11.7) \times 2.5$  点 = 144.8 点

評価値：144.8 点 / 263 万円 = 0.551 ←式 1

<sup>15</sup> グリーン購入法の特典調達品目に該当する場合は、自動車の判断の基準を満足する製品であることが前提条件である。2,000cc クラスの 3BOX のガソリン乗用車の車両重量を 1,266kg 以上 1,516kg 未満と想定し、燃費基準値 11.7km/ℓを満たす自動車に一律 100 点を与える

◇車名 B

得点：100点＋(12.8－11.7)×2.5点＝102.8点

評価値：102.8点／193万円＝0.533

◇車名 C

得点：100点＋(12.8－11.7)×2.5点＝102.8点

評価値：102.8点／225万円＝0.457

◇車名 D

得点：100点＋(25.7－11.7)×2.5点＝135点

評価値：135点／242万円＝0.558

◇車名 E

得点：100点＋(12.2－11.7)×2.5点＝101.3点

評価値：101.3点／224万円＝0.452

評価値は、D>A>B>C>E となり、評価値がもっとも高い車名 Dを提案した者と契約を結ぶことになる。環境性能を加点することにより、入札価格のみの順位では4番目のものが選択された。

**○1,500cc クラスの 2BOX ガソリン自動車の例**

2,000cc クラスに続き、1,500cc クラス(概ね車両重量 1,016kg 以上 1,266kg 未満)の 2BOX ガソリン乗用車の仮定の算定例を示す。

試算対象となる自動車の仕様は表Ⅲ－2－2 のとおりである。

表Ⅲ－2－2 試算の対象となる自動車

| 車名 | 排気量<br>(cc) | 車両重量<br>(kg) | 燃費 (10・15モード)<br>(km/ℓ) | 燃費 (JC08 モード)<br>(km/ℓ) ※1 | 入札価格<br>(万円) |
|----|-------------|--------------|-------------------------|----------------------------|--------------|
| A  | 1,496       | 1,170        | —                       | 15.5(JC08 表示使用)            | 151          |
| B  | 1,498       | 1,150        | 19.4                    | 17.5(JC08 換算使用)            | 163          |
| C  | 1,499       | 1,080        | 17.6                    | 15.8(JC08 換算使用)            | 152          |
| D  | 1,498       | 1,170        | —                       | 15.5(JC08 表示使用)            | 159          |
| E  | 1,498       | 1,090        | 18.0                    | 16.2 (JC08 換算使用)           | 169          |
| F  | 1,495       | 1,070        | 16.0                    | 14.4 (JC08 換算使用)           | 145          |
| G  | 1,490       | 1,030        | 16.4                    | 14.8 (JC08 換算使用)           | 142          |

※1：JC08 モード燃費を公表していない車名 (B・C・E・F・G) は 10・15 モードの燃費に 0.9 を乗じて設定している。

ア. 目標値から加算点を設定する場合

この場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は、17.5／14.4－1 で約 2 割となる。そのため、50 点の 2 割の 10 点を加算の満点とする。この前提で、加算点を設定すると以下のとおりとなる。試算条件は次のとおりとする。

- 燃費基準値：14.4km/ℓ<sup>16</sup>（JC08モード）
- 年間走行距離：14,000km/年<sup>17</sup>
- 供用期間：7年
- 燃費目標値：17.5 km/ℓ（同クラスの市販車の最高レベルから設定）
- ガソリン価格：136円/ℓ
- 加算点の満点：10点

2,000ccクラスと同様に考え、

$$\text{加算点} = \text{加算点の満点} \times \frac{\text{提案車の燃費} - \text{燃費基準値}}{\text{燃費目標値} - \text{燃費基準値}}$$

$$\text{加算点} = 10 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 14.4}{17.5 - 14.4}$$

上記の算定結果からの加算点を加え、評価値を算定すると以下のとおり。

#### ◇車名 A

標準点：100点      加算点：10点 × (15.5 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 3.5点  
 得点：100点 + 3.5点 = 103.5点      評価値：103.5点 / 151万円 = **0.685**

#### ◇車名 B

標準点：100点      加算点：10点 × (17.5 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 10点  
 得点：100点 + 10点 = 110点      評価値：110点 / 163万円 = **0.675**

#### ◇車名 C

標準点：100点      加算点：10点 × (15.8 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 4.5点  
 得点：100点 + 4.5点 = 104.5点      評価値：104.5点 / 152万円 = **0.688**

#### ◇車名 D

標準点：100点      加算点：10点 × (15.5 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 3.5点  
 得点：100点 + 3.5点 = 103.5点      評価値：103.5点 / 159万円 = **0.651**

#### ◇車名 E

標準点：100点      加算点：10点 × (16.2 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 5.8点  
 得点：100点 + 5.8点 = 105.8点      評価値：105.8点 / 169万円 = **0.626**

#### ◇車名 F

標準点：100点      加算点：10点 × (14.4 - 14.4) / (17.5 - 14.4) = 0点  
 得点：100点 + 0点 = 100点      評価値：100点 / 145万円 = **0.690**

<sup>16</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る10・15モードの燃費基準16.0km/ℓ（車両重量1,266kg以上1,516kg未満の判断の基準）から換算

<sup>17</sup> ガソリン自動車1台当たりの年間燃料使用量の97ℓに燃費基準値（14.4km/ℓ）を乗じて年間走行量を約14,000kmとした

◇車名 G

標準点：100 点      加算点：10 点 × (14.8－14.4) / (17.5－14.4) = 1.3 点

得点：100 点 + 1.3 点 = 101.3 点      評価値：101.3 点 / 142 万円 = **0.713**

評価値は、G > F > C > A > B > D > E となり、**評価値がもっとも高い車名 G** を提案した者と契約を結ぶことになる。環境性能を加点したが、入札価格がもっとも低いものが選択された。

イ. 燃費に対して一定の環境価値を認めた点数換算する場合

【例：1,500cc クラスの 2BOX ガソリン乗用車の場合】

| 設定項目  | 設定内容                              |
|-------|-----------------------------------|
| ①評価指標 | 燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）                 |
| ②標準点  | 燃費基準値 14.4km/ℓ（JC08 モード）          |
| ③換算方法 | 燃費 1km/ℓについて加算点 3 点（JC08 モード）とする。 |

- ① 評価指標については環境性能として定量的に評価可能な「燃費」を設定
- ② グリーン購入法の特定調達品目に該当することから、自動車の判断の基準を満足する製品であることを最低限の要求要件とし、グリーン購入法の判断の基準を満たす自動車（JC08 モード燃費換算の基準値 14.4km/ℓ）に標準点 100 点を付与する。
- ③ 燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）1km/ℓについて加算点を設定  
 要求水準を満たした場合を 0 点とし、最高水準の場合が 50 点以下になる範囲で適当な値を設定する（簡単化のため最高得点の設定は 5 点刻みとする）。具体的には、最高レベルの燃費（17.5 km/ℓ）の市販車が燃費基準値（14.4 km/ℓ）と比較して約 2 割効率が良くなるため  $(17.5 \text{ km/ℓ} - 14.4 \text{ km/ℓ}) / 14.4 \text{ km/ℓ} = 0.22$ 、仮の最高点を 10 点（50 × 0.2）とする。燃費目標値の自動車に加算点 10 点を与えることとし、燃費 1km/ℓ当たりの得点を設定すると 3.2 となることから、このクラスでは燃費 1km/ℓにつき 3 点と設定する。

仮定の場合、**燃費 1km/ℓ当たり加算点 3 点**から、評価値を算定すると以下のとおりとなる。

◇車名 A

得点：100 点 + (15.5－14.4) × 3 点 = 103.3 点

評価値：103.3 点 / 151 万円 = **0.684**

◇車名 B

得点：100 点 + (17.5－14.4) × 3 点 = 109.3 点

評価値：109.3 点 / 163 万円 = **0.671**

◇車名 C

得点：100点＋（15.8－14.4）×3点＝104.2点

評価値：104.2点／152万円＝**0.686**

#### ◇車名 D

得点：100点＋（15.5－14.4）×3点＝103.3点

評価値：103.3点／159万円＝**0.650**

#### ◇車名 E

得点：100点＋（16.2－14.4）×3点＝105.4点

評価値：105.4点／169万円＝**0.624**

#### ◇車名 F

得点：100点＋（14.4－14.4）×3点＝100点

評価値：100点／145万円＝**0.690**

#### ◇車名 G

得点：100点＋（14.8－14.4）×3点＝101.2点

評価値：101.2点／142万円＝**0.713**

評価値は、 $G > F > C > A > B > D > E$  となり、**評価値がもっとも高い車名 G** を提案した者と契約を結ぶことになる。環境性能を加点したが、入札価格がもっとも低いものが選択された。

### **（3）評価値の算定例（賃貸借の場合）**

自動車の賃貸借においても、上記（2）の購入に係る評価方式と同様の総合評価落札方式を適用することとする。ただし、賃貸借の場合は、契約期間（＝供用期間）の長短に応じて、使用段階における環境負荷が増減することから、加算点の満点を賃貸借の契約期間に応じて変更する必要がある。具体的には、上記（2）の2,000ccクラスの例においては、購入後の供用期間が7年間で加算点の満点を50点としているところであるが、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を乗じることとする。

なお、契約期間が3年未満であって、かつ当該仕様を満たす車種間の燃費の差が小さく、加算点の満点が低い場合など、評価に当たって環境性能がほとんど寄与しない場合は、調達者の判断により、必ずしも本方式を適用しないものとする。

#### **◇保守業務等を含めた賃貸借契約の考え方**

自動車に係る賃貸借契約は、車両の点検等の保守業務等を含めた、いわゆるメンテナンスリース契約を締結<sup>18</sup>する 경우가多くあり、この場合、自動車本体価格（諸費用を含む）に加え、保守業務等費用を合わせた契約となる。保守業務等が適切に実施されることにより一定

<sup>18</sup> 日本自動車リース協会連合会（全許可事業者のリース車保有台数の93～94%を会員事業者が保有）調査によると、平成20年3月末現在の会員事業者のリース車保有台数に占めるメンテナンスリース契約の割合は、61.8%となっている。

の燃費性能の維持・向上効果が見込まれる。そのため、保守業務等の適切な評価体制が構築済または構築が可能な場合は、調達者の判断により、契約に含める保守業務等の内容に応じて、加算点に保守業務等で得られる環境性能を加えることができるものとする。

$$\text{環境性能} = \text{燃費} + \text{保守業務等}$$

なお、保守業務等に係る環境性能の加算点は、燃費の加算点の満点の2割程度（例えば燃費の加算点の満点が50点の場合は保守業務等の満点は10点）が適当と考えられる。

一般的なメンテナンスリース契約に含まれる保守業務等としては、継続車検、法定点検、法定点検以外の点検、タイヤ、バッテリー、エンジンオイル等の消耗品の交換等が対象となる。これらの項目の中から、適切に評価項目を選定する必要がある。なお、継続車検及び法定点検については、道路運送車両法に基づく検査、点検整備であることから、全車両において実施すべきものであり、評価に含めないことが適当である。

保守業務等の環境性能を評価するために、入札に当たって提案者に求める保守業務等の項目として、例えば、以下のような項目が考えられる。

- 法定点検以外の点検に係る内容（点検内容、頻度、燃費向上効果等）
- 消耗品の交換等に係る内容（交換等の対象及び基準、燃費向上効果等）

下表は、法定点検以外の点検に7点、消耗品の交換等に3点を与えた場合の具体的な評価方法例である。

| 評価項目例（配点）     | 評価方法例   |
|---------------|---|
| 法定点検以外の点検（7点） | <p>○提案されたエンジン、動力伝達装置、電気装置、タイヤ・ホイール等の点検内容、当該点検による想定される燃費の維持向上効果及び点検頻度について審査により評価※する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジン洗浄、エンジン調整等による空燃費の改善の提案</li> <li>・潤滑系統洗浄（フラッシング）による燃費の改善、エンジン出力の向上の提案</li> <li>・電気系統（点火系統）の強化による燃費の改善の提案</li> <li>・タイヤ空気圧点検、タイヤのローテーションの提案 等</li> </ul> <p>【評価例】</p> <p>最も優れた提案に7点を与え、以下3点ずつ減点し、上位3位まで加点<br/>他の提案に比べ</p> <p>最も優れている _____ : 7点<br/>2番目に優れている _____ : 4点<br/>3番目に優れている _____ : 1点<br/>_____ それ以外 _____ : 0点</p> <p>※法定点検の内容と比較し、当該提案が法定点検よりどの程度優れているかという観点で審査することが考えられる。</p> |

| 評価項目例（配点）          | 評価方法例  |         |      |           |      |           |      |      |      |
|--------------------|--|---------|------|-----------|------|-----------|------|------|------|
| <p>消耗品の交換等（3点）</p> | <p>○提案された消耗品（エンジンオイル、オイルフィルタ、エアエレメント、タイヤ等）の燃費向上効果及び交換頻度<sup>※</sup>について審査により評価する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジンオイルの役割（潤滑、冷却、気密保持、清浄分散、防錆防食等）を踏まえた適切なオイルの選択及び交換頻度の提案</li> <li>・長期使用（リデュース・リユース）に配慮したオイルフィルタやエアエレメントの選択及び交換頻度の提案</li> <li>・プラグやプラグコードの適切な交換の提案</li> <li>・転がり抵抗の低いタイヤの選択、適切な交換の提案 等</li> </ul> <p>※消耗品の交換に当たって不必要または過度な交換頻度の提案は環境負荷低減に逆行するため評価を下げる</p> <p>【評価例】</p> <p>最も優れた提案に3点を与え、以下1点ずつ減点し、上位3位まで加点</p> <p>他の提案に比べ</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>最も優れている</td> <td style="text-align: right;">: 3点</td> </tr> <tr> <td>2番目に優れている</td> <td style="text-align: right;">: 2点</td> </tr> <tr> <td>3番目に優れている</td> <td style="text-align: right;">: 1点</td> </tr> <tr> <td>それ以外</td> <td style="text-align: right;">: 0点</td> </tr> </table> | 最も優れている | : 3点 | 2番目に優れている | : 2点 | 3番目に優れている | : 1点 | それ以外 | : 0点 |
| 最も優れている            | : 3点   |         |      |           |      |           |      |      |      |
| 2番目に優れている          | : 2点   |         |      |           |      |           |      |      |      |
| 3番目に優れている          | : 1点   |         |      |           |      |           |      |      |      |
| それ以外               | : 0点   |         |      |           |      |           |      |      |      |

提案内容の評価に当たっては、調達者の恣意を極力排除し、公正な評価を行うことが重要である。このため、評価を実施するための審査会を組織する。審査会には、提案内容の適切な審査が可能な人員を適切なバランスで配することが必要である。

### ○2,000cc クラスの 3BOX ガソリン自動車の例

#### ア. 目標値から加算点を設定する場合

自動車の賃貸借契約を行う場合の具体的な評価値の算定例を示す。算定に当たっては、上記（2）の2,000ccクラス（概ね車両重量1,266kg以上1,516kg未満）の3BOXのガソリン乗用車を3年間（36ヶ月）の賃貸借契約で調達する場合の仮定の例を示すこととする。

賃貸借の契約期間が3年の場合、加算点の満点を50点×3/7≒20点と設定し、次式により加算点を算出する。

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 11.7}{29.6 - 11.7} \quad \dots \text{ (式5)}$$

試算対象となる自動車の仕様は、表Ⅲ-2-3のとおりである。

表Ⅲ-2-3 試算の対象となる自動車

| 車名 | 排気量 <sup>※1</sup><br>(cc) | 車両重量<br>(kg) | 燃費 (10・15モード)<br>(km/ℓ) | 燃費 (JC08モード)<br>(km/ℓ) <sup>※2</sup> | 入札価格<br>(千円) |
|----|---------------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|--------------|
| A  | 1,496                     | 1,280        | —                       | 29.6(JC08 表示使用)                      | 76.7         |
| B  | 1,998                     | 1,360        | 14.2                    | 12.8(JC08 換算使用)                      | 56.3         |
| C  | 1,998                     | 1,400        | 14.2                    | 12.8(JC08 換算使用)                      | 65.6         |
| D  | 1,339                     | 1,280        | —                       | 25.7(JC08 表示使用)                      | 70.6         |
| E  | 1,998                     | 1,280        | 13.6                    | 12.2 (JC08 換算使用)                     | 65.3         |

※1：車名 A、D はハイブリッド自動車であり、排気量は 2,000cc クラスに該当しないが、動力性能から 2,000cc クラス同等として扱う。

※2：JC08 モード燃費を公表していない車名 (B・C・E) は 10・15 モードの燃費に 0.9 を乗じて設定している。

※3：入札価格は 3 年 (36 ヶ月) のリース契約の月額リース料を想定している。

上記の算定結果の加算点を加え、評価値を算定すると以下のとおり。

◇車名 A

標準点：100 点 加算点： $20 \text{ 点} \times (29.6 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 20 \text{ 点}$  ←式 5

得点：100 点 + 20 点 = 120 点

評価値：120 点 / 76.7 千円 = **1.565**

◇車名 B

標準点：100 点 加算点： $20 \text{ 点} \times (12.8 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 1.2 \text{ 点}$

得点：100 点 + 1.2 点 = 101.2 点 評価値：101.2 点 / 56.3 千円 = **1.798**

◇車名 C

標準点：100 点 加算点： $20 \text{ 点} \times (12.8 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 1.2 \text{ 点}$

得点：100 点 + 1.2 点 = 101.2 点 評価値：101.2 点 / 65.6 千円 = **1.543**

◇車名 D

標準点：100 点 加算点： $20 \text{ 点} \times (25.7 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 15.6 \text{ 点}$

得点：100 点 + 15.6 点 = 115.6 点 評価値：115.6 点 / 70.6 千円 = **1.637**

◇車名 E

標準点：100 点 加算点： $20 \text{ 点} \times (12.2 - 11.7) / (29.6 - 11.7) = 0.6 \text{ 点}$

得点：100 点 + 0.6 点 = 100.6 点 評価値：100.6 点 / 65.3 千円 = **1.541**

評価値は、 $B > D > A > C > E$  となり、評価値がもっとも高い車名 B を提案した者と契約を結ぶことになる。

この例においては、結果として価格のもっとも安い車名 B が選択されたが、価格が 2 番目に高い車名 D が評価値で 2 番目、価格がもっとも高い車名 A が 3 番目の評価値となっており、本方式の適用は一定の有効性を示しているものと考えられる。



## イ. 燃費に対して一定の環境価値を認めた点数換算する場合

燃費基準値を超えた改善部分に対して、燃費 1km/l 当たり数点を加算する。

この場合についても、同様に賃貸借の契約期間に応じて燃費 1km/l 当たりの加算点を変更する必要がある。例えば賃貸借の契約期間が 3 年の場合、燃費 1km/l 当たりの加算点を 1 点として評価値を算定すると以下のとおりとなる。

### ◇車名 A

得点：100 点 + (29.6 - 11.7) × 1.0 点 = 117.9 点

評価値：117.9 点 / 76.7 千円 = **1.561**

### ◇車名 B

得点：100 点 + (12.8 - 11.7) × 1.0 点 = 101.1 点

評価値：101.1 点 / 56.3 千円 = **1.796**

### ◇車名 C

得点：100 点 + (12.8 - 11.7) × 1.0 点 = 101.1 点

評価値：101.1 点 / 65.6 千円 = **1.541**

### ◇車名 D

得点：100 点 + (25.7 - 11.7) × 1.0 点 = 114.0 点

評価値：114.0 点 / 70.6 千円 = **1.615**

### ◇車名 E

得点：100 点 + (12.2 - 11.7) × 1.0 点 = 100.5 点

評価値：100.5 点 / 65.3 千円 = **1.539**

評価値は、B > D > A > C > E となり、評価値がもっとも高い車名 B を提案した者と契約を結ぶことになる。

この例においても、上記アと同様に、本方式の適用が一定の有効性を示している。

## ウ. 保守業務等の環境価値を加算した場合

上記アの車名 A 及び B を例に、保守業務等を含めて評価した場合の加算点及び評価値を算定する。

算定に当たっての前提を以下のとおりとする。

- 保守業務等に係る加算点（保守業務点）の満点は 10 点
- 車名 A の保守業務点を 7 点（法定点検以外の点検 4 点、消耗品の交換等 3 点）
- 車名 B の保守業務点を 2 点（法定点検以外の点検 1 点、消耗品の交換等 1 点）
- 保守業務等に要する費用を車名 A 及び車名 B とともに月額 1 万円

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 11.7}{29.6 - 11.7} + \frac{3}{7} \times \text{保守業務点} \quad \dots \text{(式 6)}$$

この場合、契約期間を3年としているため、保守業務点にそれぞれ3/7を乗じる必要があり、車名Aの保守業務に係る加算点は $3/7 \times 7 \text{点} = 3 \text{点}$ 、車名Bの保守業務に係る加算点は $3/7 \times 2 \text{点} = 1 \text{点}$ となる。評価値を算定すると以下のとおり。

**◇車名A**

標準点：100点

加算点： $20 \text{点} \times (29.6 - 11.7) / (29.6 - 11.7) + 3 \text{点} = 23 \text{点}$

評価値： $(100 \text{点} + 23 \text{点}) / 86.7 \text{千円} = \mathbf{1.419}$

**◇車名B**

標準点：100点

加算点： $20 \text{点} \times (12.8 - 11.7) / (29.6 - 11.7) + 1 \text{点} = 2.2 \text{点}$

評価値： $(100 \text{点} + 2.2 \text{点}) / 66.3 \text{千円} = \mathbf{1.541}$

## 2-4 燃費表示モードの移行

---

自動車カタログの燃費表示は、2007年7月から従来の10・15モードと、新しいJC08モードが順次併記され、2011年4月からJC08モードに一本化される。また、2015年度において乗用車、軽貨物車及び軽量貨物車の燃費基準については、ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一区分として扱うことになる。

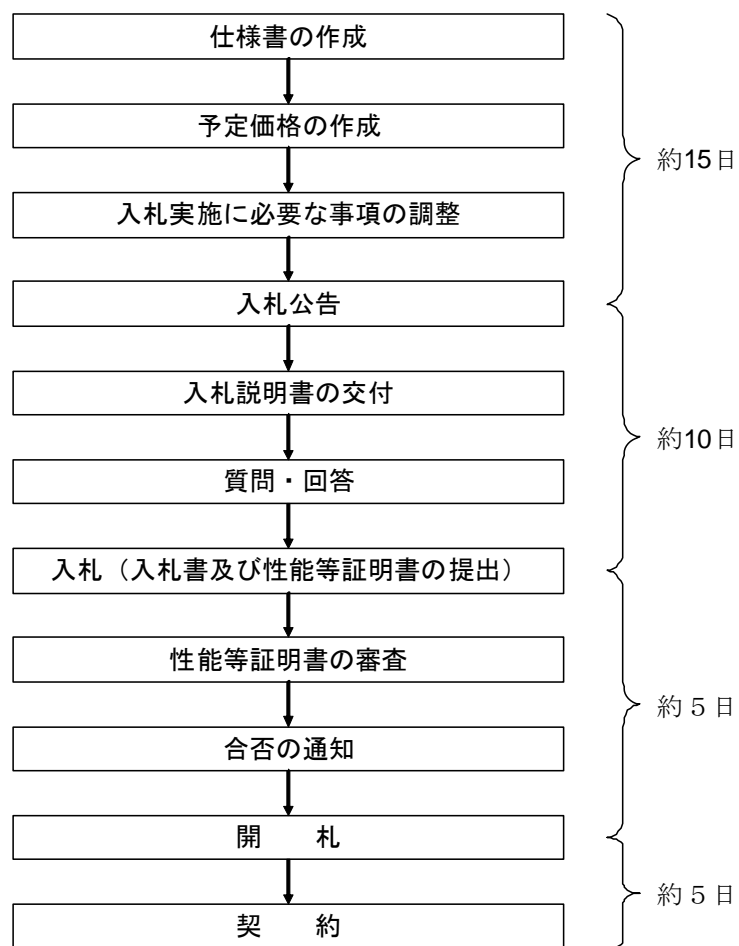
JC08モードの特徴として、10・15モードよりも実態に即した燃費値であることがあげられる。その結果、車両により異なるものの、JC08モード燃費の方が10・15モード燃費よりも概ね1割程度低くなる傾向があるといわれている。このため、JC08モードを採用することにより、環境負荷量（CO<sub>2</sub>排出量）をより重視した評価となること、生涯費用の実態をより反映した見積もりが可能になることが期待される。

したがって、生涯費用、環境負荷量の把握の観点からは、早急に10・15モードからJC08モードへ移行することが望ましい。現時点ではJC08モードが公表されているのは一部の車種に止まっているためJC08モードによる比較考慮は困難な状況であるが、早い段階でJC08モードによる評価に移行するのが適当である。燃費表示の移行期間について、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際には、10・15モードの燃費に0.9を乗じることでJC08モードの燃費とみなすこととする。

## 2-5 標準的な手続とスケジュール

自動車の購入等に係る契約の標準的な手続とスケジュールは、以下のとおり。

入札公告から入札までの日数は約10日以上必要であること、入札公告時には、年間走行距離、供用期間、車両形式や排気量等の仕様、使用目的、要求性能等の入札条件を明示することに注意を要する。



図Ⅲ-2-2 本契約方式による入札に係る手続

### 3. その他

調達者は、前項までの事項を踏まえた上で、次の点に留意しながら契約業務を行うものとする。基本的な事項は、以下のとおり。

- 公正な競争の確保のため、算定方式及び評価結果について情報公開を行う。
- 選定した自動車が購入等後に適切な使用状況にあることを監視し、燃料使用量の削減を推進する。

## ◇資料編

### (1) 燃料価格

資料表1 燃料の平均価格（店頭価格、平成18年度）

| 都道府県 | レギュラーガソリン<br>（円/ℓ） | ハイオクガソリン<br>（円/ℓ） | 軽油<br>（円/ℓ） |
|------|--------------------|-------------------|-------------|
| 北海道  | 136                | 146               | 115         |
| 青森県  | 134                | 144               | 111         |
| 岩手県  | 135                | 147               | 112         |
| 宮城県  | 135                | 145               | 112         |
| 秋田県  | 134                | 146               | 113         |
| 山形県  | 135                | 146               | 112         |
| 福島県  | 136                | 147               | 114         |
| 茨城県  | 133                | 143               | 110         |
| 栃木県  | 132                | 143               | 111         |
| 群馬県  | 131                | 142               | 111         |
| 埼玉県  | 133                | 144               | 111         |
| 千葉県  | 133                | 144               | 111         |
| 東京都  | 138                | 149               | 116         |
| 神奈川県 | 135                | 145               | 114         |
| 新潟県  | 136                | 147               | 115         |
| 長野県  | 140                | 152               | 117         |
| 山梨県  | 136                | 147               | 114         |
| 静岡県  | 137                | 148               | 114         |
| 愛知県  | 135                | 146               | 113         |
| 岐阜県  | 137                | 148               | 115         |
| 三重県  | 135                | 147               | 114         |
| 富山県  | 136                | 148               | 115         |
| 石川県  | 137                | 147               | 115         |
| 福井県  | 135                | 148               | 114         |
| 滋賀県  | 133                | 144               | 111         |
| 京都府  | 136                | 147               | 114         |
| 奈良県  | 135                | 146               | 114         |
| 大阪府  | 135                | 146               | 113         |
| 兵庫県  | 136                | 147               | 114         |
| 和歌山県 | 136                | 147               | 114         |
| 鳥取県  | 135                | 145               | 115         |
| 島根県  | 140                | 151               | 116         |
| 岡山県  | 136                | 147               | 117         |
| 広島県  | 136                | 147               | 115         |
| 山口県  | 137                | 148               | 115         |
| 徳島県  | 137                | 149               | 114         |
| 香川県  | 135                | 146               | 113         |
| 愛媛県  | 139                | 150               | 115         |
| 高知県  | 135                | 146               | 113         |
| 福岡県  | 136                | 147               | 113         |
| 佐賀県  | 139                | 149               | 115         |
| 長崎県  | 145                | 156               | 123         |
| 熊本県  | 137                | 148               | 113         |
| 大分県  | 142                | 153               | 117         |
| 宮崎県  | 139                | 150               | 116         |
| 鹿児島県 | 142                | 152               | 119         |
| 沖縄県  | 134                | 144               | 115         |
| 全国平均 | 136                | 147               | 114         |
| 最高価格 | 145                | 156               | 123         |
| 最低価格 | 131                | 142               | 110         |

-(2)-◇総合評価落札方式による一般競争入札に付する事項（例）

入札公告時に入札条件として明示する事項の例（交換を含まない場合）を以下に示す。

資料表 2 総合評価方式による一般競争入札に付する事項の例

|                 |  |
|-----------------|--|
| 名称              | 自動車購入契約  |
| 購入物品の名称及び数量     | 乗用自動車（新車（未登録車に限る） 1台   |
| 購入物品の特質等        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車体の形状：セダン</li> <li>・ 総排気量：2,000cc クラス以上</li> <li>・ 使用燃料：レギュラーガソリン</li> <li>・ 駆動方式：四輪駆動</li> <li>・ 変速機：AT または CVT</li> <li>・ グリーン購入法により定められた自動車の判断の基準を満たすこと</li> <li>・ 年間走行距離：10,000km とする</li> <li>・ 供用期間：7年とする</li> </ul> <p><u>（その他詳細略）は別に示す仕様書のとおり</u></p> |
| 納入期限            | 平成 20 年〇月〇日  |
| 納入場所            | 〇〇省車庫  |
| <u>入札方法</u>     | <u>総合評価落札方式による入札であること。</u><br><u>入札に当たっては、入札書と併せて、燃費などの環境性能を示した性能等証明書を提出すること。</u>  |
| <u>落札者の決定方法</u> | <u>次の要件に該当する者のうち、入札説明書に定める総合評価の方法によって得られた数値の最も高い者を落札者とする。</u><br><u>①入札価格が予定価格の制限の範囲内であること。</u><br><u>②納入しようとする自動車が仕様書に定める要求要件をすべて満たしていること。</u>  |

## IV. 省エネルギー改修事業に係る契約に関する基本的事項について

### 1. 背景と意義

#### 1-1 省エネルギー改修事業の必要性と意義

環境配慮契約法第5条第2項第3号において、省エネルギー改修事業（以下「ESCO 事業」という。）とは「事業者が、省エネルギーを目的として、庁舎<sup>19</sup>の供用に伴う電気、燃料等に係る費用について当該庁舎の構造、設備等の改修に係る設計、施工、維持保全等（以下この号において「設計等」という。）に要する費用の額以上の額の削減を保証して、当該設計等を行う事業をいう。」とされている。政府実行計画（平成19年3月30日閣議決定）においても、「ESCO 事業導入のフィージビリティ・スタディを実施し、可能な限り幅広く導入する」としているところである<sup>20</sup>。

ESCO 事業は、施設管理者において新たな改修資金を必要としない省エネルギー推進方法として注目されている。このような状況を踏まえ、国等の機関が ESCO 事業を推進することは、環境への負荷の低減を図るとともに、環境と両立する新しい経済づくりに役立つことが期待されるものである。

なお、環境配慮契約法第7条の規定により国の ESCO 事業の契約に当たっては、10 箇年度以内の債務負担が可能となったところである。

#### 1-2 本解説資料の使い方

本解説資料は、環境配慮契約法に基づく基本方針に定められた、省エネルギー改修事業に係る契約に関する基本的事項を踏まえ、発注者が具体的に ESCO 事業に係る契約を締結する際の参考として使用されることを想定したものである。

本解説資料は、省エネルギー改修事業に係る契約に当たっての考え方や具体的な内容、実際の事務手続等について説明したものであり、国土交通省の「官庁施設の ESCO 事業実施マニュアル<sup>21</sup>」及び（財）省エネルギーセンターの「ESCO 導入のてびき（自治体向け）<sup>22</sup>」を

<sup>19</sup> 本資料における庁舎とは、宿舍以外の建築物とする

<sup>20</sup> 参考：「政府実行計画」（平成19年3月30日閣議決定）

2 建築物の建築、管理等に当たっての配慮

(2) 既存の建築物における省エネルギー対策の徹底

② ESCO 事業導入のフィージビリティ・スタディを実施し、可能な限り幅広く導入する。

<sup>21</sup> 「官庁施設の ESCO 事業実施マニュアル」（平成18年3月策定、平成20年3月改定）：[平成20年3月に改定されており、特に設備更新型 ESCO 事業について、その導入検討の留意点等が記載されている。](http://www.mlit.go.jp/gobuild/sesaku/green/green_tyousya.htm) 国土交通省官庁営繕部ホームページ [http://www.mlit.go.jp/gobuild/sesaku/green/green\\_tyousya.htm](http://www.mlit.go.jp/gobuild/sesaku/green/green_tyousya.htm)

<sup>22</sup> 「ESCO 導入のてびき（自治体向け）」（平成18年8月）：（財）省エネルギーセンターホームページ <http://www.eccj.or.jp/esco/guide/07/index.html>



もとに、作成したものである。

なお、本解説資料に示す内容は参考例であり、企画立案、発注等は諸条件を踏まえて適切に対応することが必要である。

|

## 別紙

# OA 機器の購入及び賃貸借等に係る契約に関する検討事項について（案）

本解説資料「別紙」は、平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会及び OA 機器ワーキンググループ<sup>23</sup>において継続して検討すべき事項とされた OA 機器の購入及び賃貸借等に係る契約に関し、コピー機等及びプリンタ等<sup>24</sup>を調達対象とした台数指定を行わず求める性能を規定した発注による OA 機器の調達（以下「最適配置等を考慮した機器調達」という。）の導入準備に当たって使用することを想定したものである。国及び独立行政法人等は、本資料を参考に、最適配置等を考慮した機器調達の導入に向けた準備等を行うことが望ましい。

## 1. 最適配置等を考慮した機器調達の必要性と意義

平成 18 年度における政府の電気使用量は、約 1,782 百万 kWh で、基準年（平成 13 年度）に比べ 3.1%増加しており、面積当たり使用量は 110.7kWh/m<sup>2</sup> で、基準年に比べ 2.5%の減少にとどまっている<sup>25</sup>。

オフィスにおける電気使用量のうち、コピー機、プリンタ等の OA 機器は、電気使用量の一定程度の割合を占めており<sup>26</sup>これらの省エネルギー（省 CO<sub>2</sub>）は重要な課題となっている。このような中、民間企業等においては、利用者の適切な作業能率を確保し、コピー機やプリンタ等の設置台数や配置を最適化する、いわゆる「最適配置」の事例が増えている。また、一部府省では、コピー機、プリンタ等の利用実態調査を行い、適切な調達を目指した先駆的な取り組みが始められている。そこで、国等の調達において、OA 機器の中でも配置を考慮することにより消費電力量の大幅な削減を見込むことのできる機器を対象として最適配置等を考慮した機器調達を実施することが望ましい<sup>27</sup>。

一般的に、国等の機関におけるこれらの OA 機器の契約方法は、機器の仕様を詳細に規定し調達台数を指定した複数年の賃貸借で、付随する保守管理を併せて最低価格落札方式で発注する場合が多く、機器が高速化・高機能化する中、必ずしも利用状況や要求される性能を

<sup>23</sup> 検討会・ワーキンググループに関する資料・議事録等は環境省ホームページを参照。

<http://www.env.go.jp/council/35hairyo-keiyaku/yoshi35.html>

<sup>24</sup> コピー機等、プリンタ等の定義は、グリーン購入法の基本方針における「コピー機等」（コピー機及び複合機並びに拡張性のあるデジタルコピー機）及び「プリンタ等」（プリンタ及びプリンタ/ファクシミリ兼用機）である。

<sup>25</sup> 地球温暖化対策推進本部幹事会（第 23 回）資料 2-1「平成 18 年度の政府の温室効果ガス排出量等について」

<sup>26</sup> 三田寺ら：「オフィスビルにおける OA 機器のエネルギー消費実態」,エネルギー・資源学会第 16 回エネルギーシステム・経済・環境コンファレンス講演論文集,pp.15-20（2000）によると、電算機やコピー機、プリンタ等の OA 機器類による消費電力量は、事務所ビルのエネルギー消費量全体の約 16%である。そのうち、コピー機、プリンタの消費電力量は、OA 機器類の消費電力量の約 13%を占めている。

<sup>27</sup> パーソナルコンピュータ（PC）は、一人が一台ずつ使用するのが通常であるため、配置の工夫による削減が見込めないため対象外とする（調達に際しては、グリーン購入法の判断の基準を適用）。

把握・分析した上で調達されているとは言い難い状況と考えられる。また、コピー機とプリンタは、元々は別々の用途に用いられていたものであったが、近年両者の役割が近接する中、以前と変わらず両者を別々に調達し続けることにより、機器が過剰に設置される傾向がみられる。そもそも OA 機器調達の本旨は機器の購入、機器の設置そのものではなく、コピー機、プリンタ等が提供するコピー・プリンタサービスを楽しむことである。したがって、OA 機器の調達は、目的から考えると、本来的にはサービス調達であるとの意識の転換が必要である。

このように、OA 機器調達の本旨は必要なコピー・プリントができる環境を確保することという観点に立つと、従来のような機器の台数、個別機器の仕様を指定した調達ではなく、利用状況・要求性能を考慮した上で、必要となるサービス水準を確保するための調達に変えていくことが望ましい。また、国等を取り巻く厳しい財政事情も踏まえ、OA 機器について、単に定常的な機器の入れ替えを行うのではなく、利用状況や要求性能、環境負荷の低減や、機器の購入及び賃貸借等の直接費用、スペースコスト等の間接費用等の様々な観点を考慮した調達を行う必要があり、こうした発注・契約において、機器の最適配置等を含めた民間のノウハウを活かすことが適切と考えられる。

一方、事業者にとっても、このような最適配置等を考慮した調達への変更は、調達者から示された要求性能に基づき各事業者が創意工夫してサービスを提供するという行為への転換を意味しており、各事業者が自らの得意とする手法を活用することができる<sup>28</sup>という利点を有している。

上記の必要性と意義を踏まえ、平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会及び OA 機器ワーキンググループで検討を行った結果、最適配置等を考慮した機器調達の必要性をはじめ、OA 機器の購入及び賃貸借等に係る契約に関する枠組みについて一定の合意を得た。しかしながら、最適配置等を考慮した機器調達を直ちに導入することは時期尚早であり、「発注において入札に参加する者に提示すべき情報の整理」、「最適配置を行った際の作業能率確保の考え方の整理」、「現状の OA 機器の使用実態の把握」等の課題があるとの指摘があった。

## **2. OA 機器実態調査の目的**

機器の仕様を詳細に規定し調達台数を指定する従来の調達方式では、最適配置等を考慮することが困難であり、必要なコピーやプリント環境の確保のためにどのような条件が必要かの整理が必要である。そのため、導入に当たっては、機器使用状況の把握、当該事務所が必要とする性能の考え方の整理等、調達者は十分な準備を行う必要がある。

最適配置等を考慮した機器調達に当たっては、従来の調達方式と相違があるため、調達者が要求性能を的確に整理し、入札に参加する者に対して提示すべき情報、その他仕様書に記

<sup>28</sup> コピー機、プリンタ等の最適配置による環境負荷低減を考えた場合、例えば、A 社は、①最新型高速機を中心とした配置による台数削減、B 社は、②ある程度台数が増えても省エネ性能に優れた機器の配置、C 社は、③リユース機の導入や紙の使用量の削減など 3R の推進、により目的を達成することができる。このように、各事業者は自らの持つ技術、ノウハウを活用することができ、事業展開に応じた提案が可能となる。

載すべき項目等について整理をしておく必要がある。特に、要求性能の決定に当たっては、機器使用者の適切な作業能率を確保することが重要である。作業能率は、機器のレイアウト、機器稼働率、とりわけピーク時における使用状況、コピー、プリンタ利用に関する業務形態等、さまざまな要因により影響を受けることから、作業能率の確保に関する知見を蓄積することが必要である。

また、この調達方式を導入することによる温室効果ガス等の排出削減効果、調達事務の効率性、入札に参加する者の負担等を勘案すると、国等のすべての OA 機器調達において適用されることは適切ではなく、これらの有効性の観点から対象となる調達の範囲を設定する必要がある。

なお、最適配置等を考慮した機器調達は新しい考え方に基づく契約方式であり、国及び独立行政法人等の取組なしには導入に向けた検討にも資する現状把握等を進めることは困難である。実際に導入が決定された場合に、契約を円滑に実施するためには、国及び独立行政法人等が体制整備や現状把握、調達年度の統一化等、十分な準備を行っておくことが不可欠である。最適配置等を考慮した機器調達は、環境負荷削減効果が見込まれるものであり、導入後は、実施可能な施設から早期の実施が求められる。

#### <OA 機器実態調査の目的>

- 最適配置等を考慮した機器調達の導入に向けた準備を行う。
- 調達者の要求性能の記載方法（発注に当たって入札に参加する者に対して提示すべき情報、その他仕様書に記載すべき項目等）について整理する。特に、要求性能を決定する際に、機器使用者の作業能率を確保するための方策について知見を得る。
- 最適配置等を考慮した機器調達を適用すべき調達の範囲（施設の規模、業務の性質等）に係る知見を得る。

## **3. OA 機器実態調査の方法**

### **3-1 調査対象**

調査の対象施設は、以下の考え方を踏まえ、国及び独立行政法人等において適切に選定することとする。

調査は、調査結果を踏まえつつ調達体制等を整え、機器更新が多く発生する等、次年度において最適配置等を考慮した機器調達が見込める施設を優先することが望ましい。あわせて、機器の配置替えを行うことにより、あるいは、一部機器の契約期間を調整することにより、施設／フロアごとに機器の調達年度の統一化を図ること等の準備を行うよう努める。

また、温室効果ガス等の排出削減効果、調達事務の効率性等を勘案すると、一定の調達規模が必要となることから、一施設の一調達当たりの台数等で規模を限定して実施することが適切である。機器メーカーヒアリングや国等の調達の現状を踏まえると、一施設当たりの元の機器台数（コピー機等、プリンタ等、FAX、スキャナの合計台数）で数えておおよそ 100 台以上が一つの目安となる。

以上の条件を満たしつつ、最適配置等を考慮した機器調達の導入に向けた準備をより効果的に実施するためには、施設規模、業務の性質、現行の OA 機器調達方法等が異なる複数の施設について調査を行うことが望ましい。調査には相応の負担が掛かることも勘案し、例えば、一施設／一フロア当たりの職員数や OA 機器の台数、コピー／プリントの使用状況の異なると考えられる、本府省及び、地方支分部局のうちおおむねブロックごとに置かれている組織等（いわゆる一次出先機関）について各府省一施設ずつを目安に調査を実施することが考えられる。

なお、実態調査を既に行っている等、最適配置等を考慮した機器調達の導入に向けた準備が整っている施設は、あらためて調査を実施する必要はない。

### **3-2 調査規模**

調査に当たっては、調査対象施設の規模等に応じて、調査規模（調査期間、調査員人数等）を設定することが必要である。現地調査は簡易な調査を基本とする。

### **3-3 調査内容**

調査は、専門性を要することから事業者が行うことが想定されるが、調査対象者が自ら調査を行うこともできる。

調査では、以下（１）、（２）に示す項目を基本項目として実施することが望ましい。下記項目以外にも、調査対象の性質に応じて適当と考えられる調査を実施することができる。事業者が調査を行うに当たっては、例えば、機器使用状況の把握を行う期間、回数を明記する等、調査実施者に対して調査内容を具体化して提示する。また、紙使用量の削減目標等、業務上特に留意している点については、調査内容に影響を与えるため事前に提示することが望ましい。

#### **（１）定量調査**

機器の基本的な情報と使用状況等について把握を行う。なお、現地調査を円滑に実施するため、調査対象施設においては、可能な範囲で以下に示すデータを事前に整理しておくことが望ましい。

<調査項目例>

<機器配置状況>

- ・ メーカー、機種、台数、オプション構成（スキャナ機能、FAX 機能、フィニッシャー、トレイ等の有無）、ネットワーク接続の有無、契約内容等を確認

<レイアウト図>

- ・ レイアウト図、組織図により、オフィス什器やその他物品の配置と配置変更が可能な範囲、機器の配置、更新する機器、移設可能な機器、機器ごとの利用者、コンセントの位置等を確認

<機器使用状況>

- ・ 機器ごとの、用途、使用人数、出力枚数（平常時の月間コピー枚数・プリント枚数、ピーク時の1日コピー枚数・プリント枚数）、稼働率等を把握

<コピー、プリンタ利用に係る業務形態>

(2) 定性調査

定量調査と並行して、定量調査のみからは把握しにくい、機器使用状況に関する使用者の意見・要望、次の調達における改善のポイントとなる情報の把握を行う。

① アンケート調査

幅広い機器使用者を対象にアンケート調査を行い、機器の使用状況、出力環境に関する意識、満足度、意見、要望等を把握する。

<調査項目例>

○コピー機等について

- ・ 利用状況
- ・ 主に使用しているコピー機
- ・ 利用目的
- ・ コピーする原稿枚数と部数
- ・ 両面コピー、集約コピー機能の利用状況
- ・ フィニッシャーの活用状況
- ・ カラーコピーの利用状況、利用目的
- ・ セキュリティ、環境保全、コスト削減に対する意識
- ・ コピー機に対する項目別（台数、速度、操作性等）満足度、総合満足度
- ・ コピー機についての課題、要望

○プリンタについて

- ・ コピー機と同様の項目

○FAX について

- ・ 利用状況
- ・ 利用目的
- ・ 受信枚数、送信枚数
- ・ FAX に対する満足度
- ・ FAX についての課題、要望
- スキャナ
- ・ FAX と同様の項目
- オフィス環境
- ・ 項目別（スペース、美化、機器の発熱等）満足度、総合満足度
- ・ オフィス環境についての課題、要望

## ② インタビュー調査

現状の改善のポイントとなる情報をより詳細に把握するため、（部署内の）機器管理者、管理職／一般職等、立場の異なる使用者数名にインタビュー調査を行う。

### < 調査項目例 >

- ・ 機器の管理状況、職場内における機器の使用規則等を把握（機器管理者）
- ・ 業務におけるコピー、プリントの使用状況、文書管理の仕組み等、現在の使用実態を詳細に把握（管理職／一般職）

## 3-4 調査報告

事業者が調査を行った場合、調査結果について簡潔な報告書を求め、あわせて調査結果を環境省に通知することが望ましい。

報告書の構成例を以下に示す。

- 調査目的
- 調査方法
- 調査結果
  - ・ 機器配置状況、機器使用状況等、機器に関する現状把握（レイアウト図を含む）
  - ・ 事業所が抱える課題
  - ・ 機器使用者の意見、要望等
  - ・ 現状の作業能率
  - ・ 発注に当たって入札に参加する者に対して提示すべき情報、その他仕様書に記載すべき項目等のまとめ（一覧表）
- 評価、考察
  - ・ 現行の課題の抽出、整理
  - ・ 上記の課題の解決に向けた対応策
  - ・ 望ましい機器配置 等

### **3-5 留意点**

事業者に調査を依頼する場合、調査の際には調査実施者が事務所に立ち入るため、調査対象者は、事前に個人情報や機密情報等を管理する部署との調整を行うこと、機器設置部署に対して調査を実施する旨を周知する、必要に応じて調査実施者と個人情報、機密情報等に関する契約を取り交わす等、調査が円滑に実施するための調整を行うことが望ましい。

## **4. その他**

上記のほか、環境省は、各府省、地方公共団体等と適宜意見交換を実施する。