

## 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】

### ．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 その他環境配慮契約の推進に関する重要事項について

#### 1．環境配慮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）環境配慮契約の推進に関する基本的考え方」について解説する。

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、国等が環境配慮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、環境配慮契約の実施に努めることとしている。

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、環境配慮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。

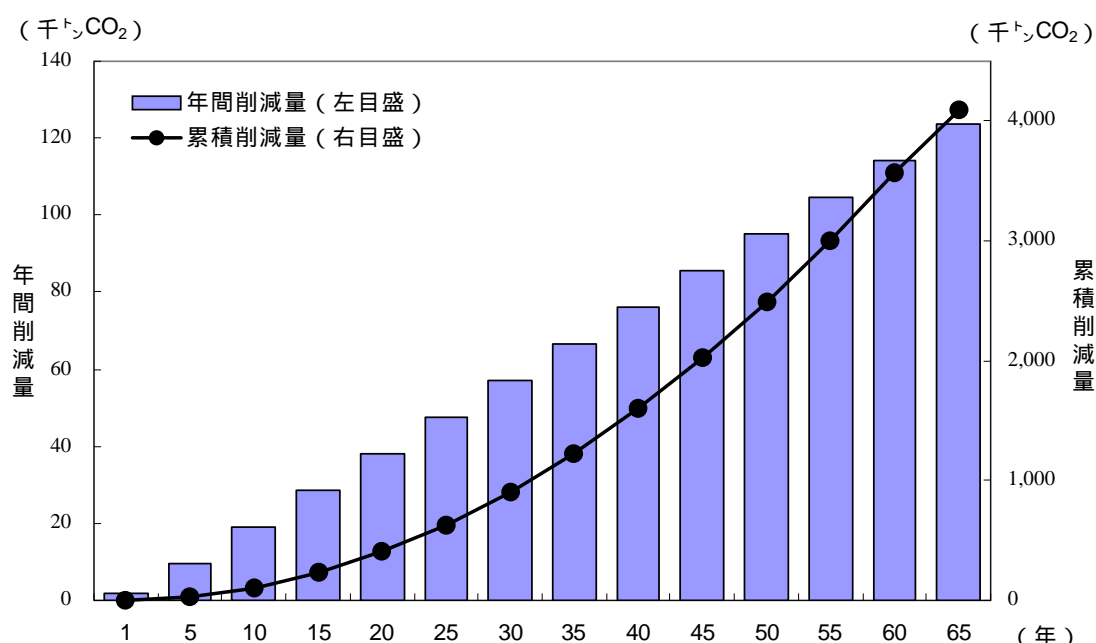


図 - 1 建築物の設計段階において環境配慮を実施した場合の二酸化炭素削減効果の試算

基本方針で環境配慮契約の具体的な方法を定める電力の供給、自動車の購入等、船舶の調達、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、平成 24<sup>22</sup>年度における政府の温室効果ガス総排出量 4,6991,584 千 t-CO<sub>2</sub>の 9 割以上<sup>2</sup>に関係している。したがって、基本方針に則って環境配慮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

<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。）

<sup>2</sup> 政府実行計画に基づく平成 24<sup>22</sup>年度排出量（確定値）に占める公用車（6057 千 t-CO<sub>2</sub>）、船舶（467427 千 t-CO<sub>2</sub>）、電気（755751 千 t-CO<sub>2</sub>）及び施設におけるエネルギーの利用（293282 千 t-CO<sub>2</sub>）による温室効果ガス排出量の割合

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。

**【以下省略】**

# ．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の判断をするのではなく、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・新再生可能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、当該地域の実情を勘案しつつ、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。

以下の3つの要素(必須項目)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>3</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。

- 二酸化炭素排出係数
- 未利用エネルギーの活用状況
- 新再生可能エネルギーの導入状況

なお、再生可能エネルギーの導入状況については、当面、後述の定義に基づく利用量が明確にならないことから、その実績値が確定するまでの間、従前の新エネルギーの導入状況を用いるものとする。

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。

- 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。
- 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

<sup>3</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。

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。

なお、東日本大震災以降、電力の需給逼迫を背景として、入札参加者が減少している状況を踏まえ、当面の間、適正な競争環境の確保に特に配慮し、ポイント制の区分・配点を設定することが適当である。

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調達者への譲渡予定量、**需要家への省エネルギー・節電に関する情報提供の取組の実施の有無**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。 各要素の数値確定後更新

#### ポイント制の区分・配点の例1

要素	区分例	配点例
前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数（調整後排出係数） （単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh）	0.300 未満	60
	0.300 以上 0.400 未満	50
	0.400 以上 0.500 未満	40
	0.500 以上 0.600 未満	30
	0.600 以上 0.700 未満	20
	0.700 以上	0
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
前年度の再生可能エネルギー導入状況	%以上	20
	0 %超 %未満	10
	導入していない	0
上記 ~ の計	-	100

（上記の例において、 で10点、 で20点を獲得した場合、裾切り基準を から で満たすために必要な排出係数は0.500kg-CO<sub>2</sub>/kWh 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
前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数（調整後排出係数） （単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh）	0.350 未満		60
	0.350 以上	0.375 未満	55
	0.375 以上	0.400 未満	50
	0.400 以上	0.425 未満	45
	0.425 以上	0.450 未満	40
	0.450 以上	0.475 未満	35
	0.475 以上	0.500 未満	30
	0.500 以上		25
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
前年度の再生可能エネルギー導入状況	%以上		25
	%以上	%未満	15
	0 %超	%未満	10
上記 ~ の計	-		100

### 【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】

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、 で10点、 で15点を獲得した場合、裾切り基準を から で満たすために必要な排出係数は0.425kg-CO<sub>2</sub>/kWh 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
前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数（調整後排出係数） （単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh）	0.400 未満		70
	0.400 以上	0.425 未満	65
	0.425 以上	0.450 未満	60
	0.450 以上	0.475 未満	55
	0.475 以上	0.500 未満	50
	0.500 以上	0.525 未満	45
	0.525 以上	0.550 未満	40
	0.550 以上	0.575 未満	35
	0.575 以上	0.600 未満	30
	0.600 以上		25
	前年度の未利用エネルギー活用状況	1.35 %以上	
0.675 %以上		1.35 %未満	10
0 %超		0.675 %未満	5
活用していない		0	
前年度の再生可能エネルギー導入状況	%以上		15
	%以上	%未満	10
	0 %超	%未満	5
	導入していない		0
上記 ~ の計	-		100

### 【グリーン電力証書の譲渡予定量及び需要家に対する省エネルギー・節電に関する情報提供の取組を加点項目として設定する場合】

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）	4.0 %	10
	2.0 %	5
需要家への省エネルギー・節電に関する 情報提供の取組	取り組んでいる	5
	取り組んでいない	0

（上記の例において、 で10点、 で10点を獲得した場合、裾切り基準を から で満たすために必要な排出係数は0.500kg-CO<sub>2</sub>/kWh 未満となる）



#### ポイント制の区分・配点の例4

要素	区 分	配 点
前年度1kWh当たりの二酸化炭素排出係数（調整後排出係数） （単位：kg-CO <sub>2</sub> /kWh）	0.300 未満	65
	0.300 以上 0.350 未満	60
	0.350 以上 0.400 未満	55
	0.400 以上 0.450 未満	50
	0.450 以上 0.500 未満	45
	0.500 以上 0.550 未満	40
	0.550 以上 0.600 未満	35
	0.600 以上 0.650 未満	30
前年度の未利用エネルギー活用状況	0.650 以上	25
	1.35 %以上	15
	0.675 %以上 1.35 %未満	10
	0 %超 0.675 %未満 活用していない	5
前年度の再生可能エネルギー導入状況	活用していない	0
	%以上	15
	%以上 %未満	10
	0 %超 %未満	5
需要家への省エネルギー・節電に関する情報提供の取組	導入していない	0
	取り組んでいる	5
上記 ~ の計	-	100

#### 【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】

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、 で15点、 で15点、 で5点を獲得した場合、裾切り基準を から で満たすために必要な排出係数は0.600kg-CO<sub>2</sub>/kWh 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 - 2 - 1 は、70点を裾切り基準とし、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調達者への譲渡予定量を加点項目とした場合の具体的な参加資格のイメージである。



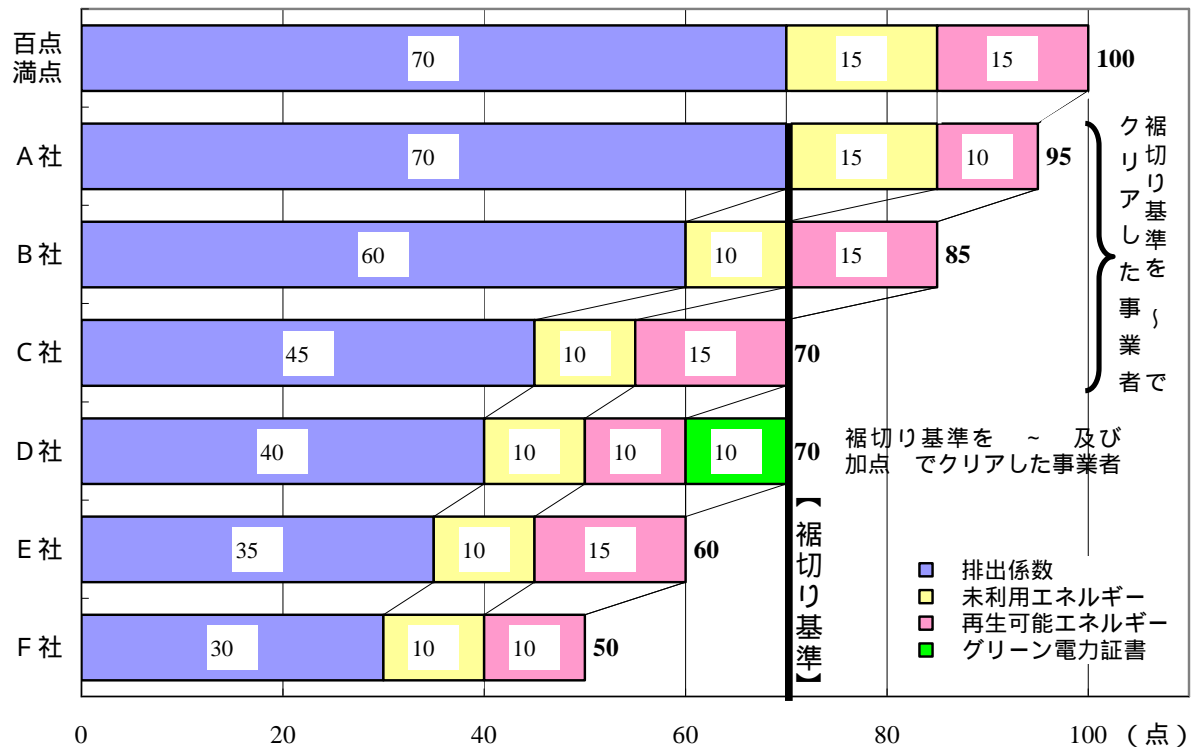


図 - 2 - 1 裾切りによる参加資格のイメージ

## 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、一般電気事業者及び特定規模電気事業者の調整後排出係数<sup>4</sup>（地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき環境大臣及び経済産業大臣が公表したもの又は各電気事業者がその環境報告書で公表したもの）を用いることとする。

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**再生可能**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、**需要家への省エネルギー・節電に関する情報提供の取組の実施の有無**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>5</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）

<sup>4</sup> 他人から供給された電気の使用に伴う二酸化炭素の排出の程度を示す係数であって、電気事業者における地球温暖化対策の推進に関する法律第2条第6項に規定する算定割当量の取得及び管理口座への移転等を反映したものをいう。

<sup>5</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。

工場等の廃熱又は排圧

廃棄物の燃焼に伴い発生する熱（**RPS法で定める新固定価格買取制度による再生可能エネルギー源**に該当するものを除く。）

高炉ガス又は副生ガス

(kWh) で除した数値

(算定方式)

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

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。

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。

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) 新再生可能エネルギー<sup>6</sup>の導入状況

化石燃料に代わる新再生可能エネルギーの導入促進の観点から、前年度の供給電力量(需要端)に占める再生可能エネルギー電気の利用量の割合(固定価格買取制度による再生可能エネルギー電気は除く)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)。~~

~~—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。)~~

~~—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4条第2項に定めるものをいう。以下「新エネ相当量」という。)~~

~~—前年度他社に販売した新エネ利用量及び新エネ相当量~~

~~—昨年度からバンキングした新エネ相当量~~

~~—本年度にバンキングした新エネ相当量~~

~~—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)~~

$$\text{前年度の新エネルギーの導入状況} = \frac{\text{+} + \text{+}}{\text{—}}$$

再生可能エネルギー導入状況とは、次の及びに示した再生可能エネルギー電気の利用量(kWh)を前年度の供給電力量(需要端)(kWh)で除した数値。

前年度自社施設で発生した再生可能エネルギー電気の利用量

前年度他者より購入した再生可能エネルギー電気の利用量(固定価格買取制度による再生可能エネルギー電気は除く)

(算定方式)

<sup>6</sup> 電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法(平成23年8月30日法律第108号)において定義される再生可能エネルギー電気を対象とする。

$$\text{前年度の再生可能エネルギーの導入状況(\%)} = \frac{\text{前年度の再生可能エネルギー電気の利用量( + )}}{\text{前年度の供給電力量(需要端)}} \times 100$$

### (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>7</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 - 2 - 2）。

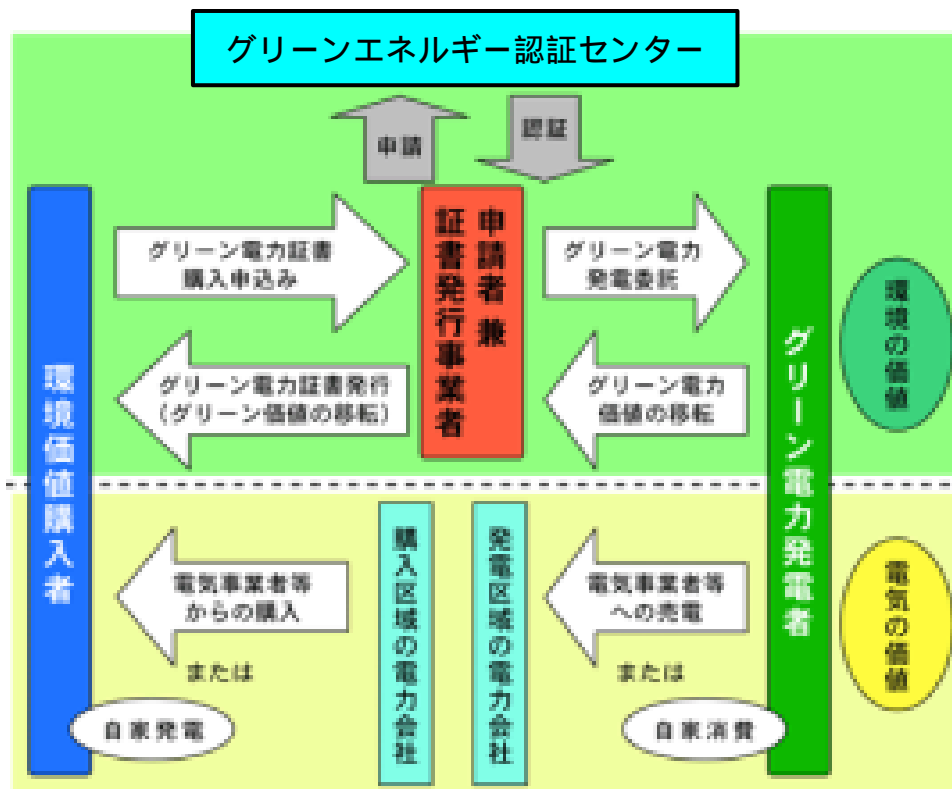


図 - 2 - 2 グリーン電力証書システムの仕組み

環境価値購入者がグリーン電力の利用契約を締結

<sup>7</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 - 2 - 2 については一部修正）

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

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

グリーンエネルギー認証センターが発電実績を認証

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

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した。~~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。

グリーン電力発電設備に関する認定基準の策定・管理

グリーン電力価値に対する認証

グリーン電力価値所有者の公表

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、二酸化炭素排出係数、未利用エネルギーの活用状況、**新再生可能**エネルギーの導入状況に加え、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 ~ 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、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を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）。）。

#### (4) 需要家への情報提供の評価

需要家に対する省エネルギー・節電に関する情報提供の取組について、需要家の省エネルギーの促進の観点から、裾切り方式のオプションとして評価し、加点項目とする。例えば、具体的な評価内容として、

- 電力デマンド監視による使用電力量の表示（見える化）
- 需給逼迫時等における需要家の電力使用抑制に資するサービス（リアルタイムの情報提供、協力需要家への優遇措置の導入）

などが考えられる<sup>8</sup>。

なお、本評価項目については、入札実施者の適切な判断を前提に、オプションではなく必須項目に加えることも可能である。

<sup>8</sup> 例えば、需要家の使用電力量の推移等をホームページ上で閲覧可能にすること、需要家が設定した使用電力を超過した場合に通知を行うこと、電力逼迫時等に供給側からの要請に応じ、電力の使用抑制に協力した需要家に対して電力料金の優遇を行う等があげられる。なお、本項目は個別の需要者に対する省エネルギー・節電に関する効果的な情報提供の働きかけを評価するものであり、不特定多数を対象としたホームページ等における情報提供や、毎月の検針結果等、通常の使用電力量の通知等は評価対象とはならない。

## 3 . 契約方法について

### 3 - 1 契約の対象

電力供給が可能な事業者が3社以上存在する場合に、本契約方式を適用することとする。

### 3 - 2 仕様

裾切り方式により、電気の供給を受ける契約に係る仕様書の構成及び記載する内容例は、表 - 3 - 1 のとおりである。なお、裾切り要件、当該要件を満たすことを証明する書類の提出方法等については、入札公告及び入札説明書の中で必要事項を記載する。

表 - 3 - 1 仕様書の構成及び記載内容の例

記 載 項 目	記 載 内 容 等 ( 例 )
件名	( 契約予定施設名 ) における電気の供給を受ける契約の旨記載
需要場所等	需要場所、業種及び用途を記載
契約期間	契約開始日から契約終了日
供給電気方式等	供給電圧、計量電圧、供給電気方式、標準周波数等
契約電力	契約電力 ( 最大電力 )
予定使用電力量	予定使用電力量
電力量等の検針	自動検針装置の有無、電力会社の検針方法、計量器の構成
需給地点	需給地点の記載
電気工作物の財産分界点	電気工作物の財産分界点の記載
保安上の責任分界点	保安上の責任分界点の記載
燃料費、力率	燃料費、力率の変動による契約価格の改定について記載
電力使用実績	各月の最大電力の実績データ 電力使用量の実績データ ( 月別・日別・時間別等 )

### 3 - 3 標準的な手続とスケジュール

本契約方式を適用する場合の標準的な流れ及び要する期間は、図 - 3 - 1 のとおりである。以下に、図 - 3 - 1 に沿って、各段階における手続の概要を示す。

#### ( 1 ) 入札準備

入札準備段階は、裾切り要件の設定、仕様書の作成、予定価格の作成、入札実施に必要な事項の調整を実施する。

「裾切り要件の設定」については、前述「2 - 2 裾切り方式」を参考とし、適切に裾切り要件を設定する。

「仕様書の作成」については、上記「3 - 2 仕様」を参考とし、必要事項を記載した仕様書を作成する。

「予定価格の作成」については、前年度における電力使用量の実績データ等を踏



まえ、適切に予定価格を作成する。

「入札実施に必要な事項の調整」については、必要に応じ実施する。

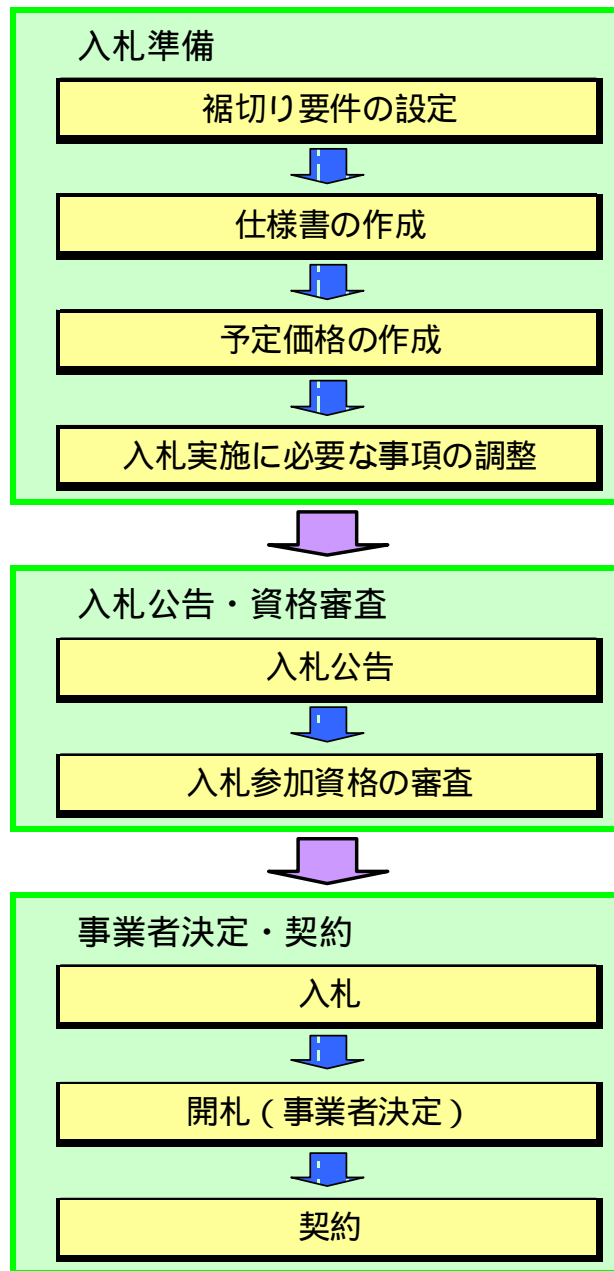


図 - 3 - 1 裾切り方式に係る入札手続

## (2) 入札公告・資格審査

入札公告・資格審査段階は、入札公告、入札参加資格の審査を実施する。

「入札公告」については、裾切り方式による入札参加資格の審査及び入札までに要する期間を勘案して、適切に実施する。

「入札参加資格の審査」については、上記「(1) 裾切り要件の設定」において設定した裾切り要件に照らし、入札参加希望者から提出された参加資格に係る

審査書類に基づき審査を実施する(審査結果については、入札参加希望者に対し、速やかに通知する。 )。

### ( 3 ) 事業者決定・契約

事業者決定及び契約段階は、 入札及び開札 ( 事業者決定 )、 契約を実施する。

「入札及び開札 ( 事業者決定 ) 」については、裾切り方式による入札参加要件を満たした事業者の中から最低価格落札方式によって決定する。

「契約」については、落札者と落札決定から定められた期間内に契約を実施する。

## 4 . その他

### 4 - 1 調達者の役割

調達者は、前項までの事項を踏まえ、以下の点に留意しながら契約業務を行うものとする。

- 公正な競争の確保のため、裾切りの内容（区分・配点等）について当該地域の状況を勘案し、適切に設定する。
- 電気の合理的かつ適切な使用等に努め、特別な事情がない限り、使用する電力量は予定使用電力量を上回ってはならない。

### 4 - 2 その他必要な手続

調達者が契約業務を実施するに当たって、その他に留意すべき手続や内容について例示する。

- 仕様書の作成に当たっては、電気需給契約書（電気事業者と締結している契約書）等を参考に現行の契約内容を把握することが可能である。
- 入札参加資格の審査に当たっては、入札参加希望者に対し、参加資格に係る審査書類について、その根拠資料とともに提出を求め、入札実施主体が設定した裾切りを満足するか確認する。
- 年間契約の場合の予定使用電力量は、原則として前年の年間使用電力量を上回らない範囲において、適切に設定するものとするが、契約期間内において契約施設の増改築や設備の拡張・更新等の前年の使用電力量から大幅に変動することが予め判明している場合にあっては、当該事情を考慮した予定使用電力量を設定する。

# ．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

## 1．背景と意義

### 1 - 1 環境性能を考慮した物品調達の一必要性と意義

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。

#### 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）。

#### 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。ただし、ガソリン自動車及びディーゼル自動車であってについては、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（以下「同一区分」という。）として比較可能な場合にあってはこの限りではない。~~
- 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、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。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。

## (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、バイオエタノール混合ガソリン(E10)対応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。

また、ガソリン自動車及びディーゼル自動車について、同一区分として比較可能な場合であっても、行政目的や使用用途、想定される走行距離等により、燃料種別ごとに入札条件の設定が必要である場合は、燃料種別ごとの調達の実施を妨げるものではない。

## 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、

入札価格が予定価格の制限の範囲内であること

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

その他、行政目的に応じて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～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 - 2 - 1 のとおり。



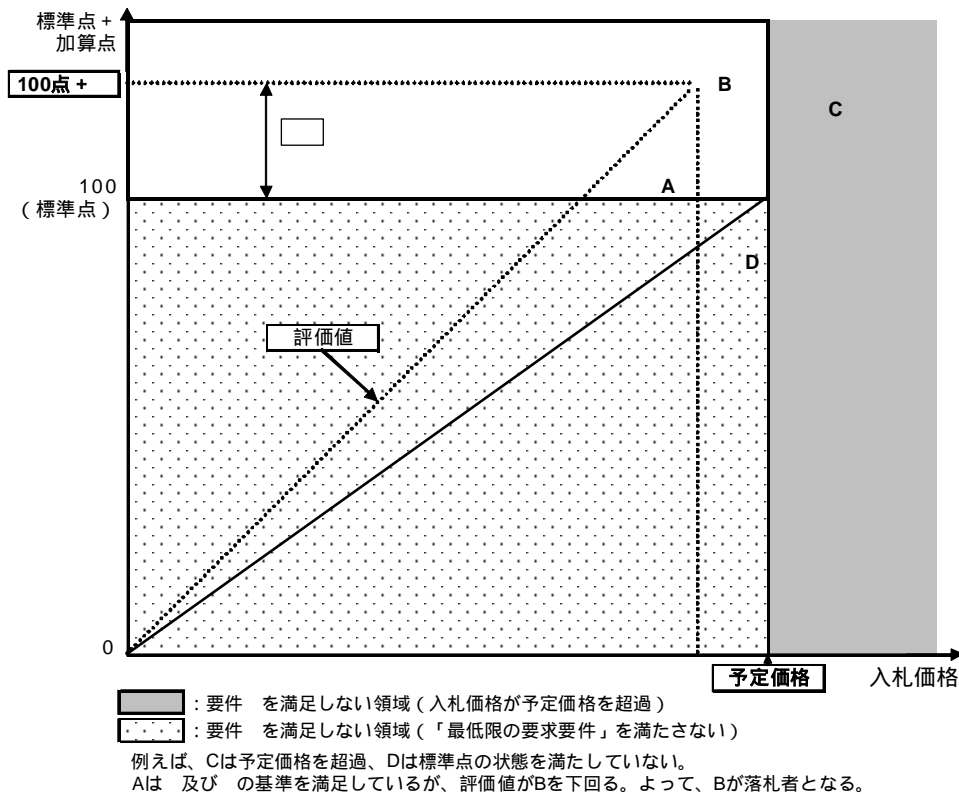


図 - 2 - 1 総合評価落札方式で行う評価値を用いた落札者選定のイメージ

( 2 ) 評価値の算定例 ( 購入の場合 )

2,000cc クラスのセダン ( 3 ボックス型 ) 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 1,196kg 以上 1,311kg 未満 ) のセダン ( 3 ボックス型 ) 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 - 2 - 1 のとおりである。

表 - 2 - 1 試算の対象となる自動車

車名	排気量 <sup>-1</sup> (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (10・15モード) (km/ℓ) <sup>-2</sup>	燃費 (JC08モード) (km/ℓ) <sup>-2</sup>	入札価格 <sup>-3</sup> (万円)
A	1,797	1,310	—	32.6	195
B	1,997	1,220	21.5	19.4 (JC08 換算使用)	175
C <sup>-4</sup>	1,994	1,290	17.4	15.7 (JC08 換算使用)	172
D	1,496	1,200	—	23.2	198
E	1,997	1,310	20.0	18.0 (JC08 換算使用)	181

- <sup>-1</sup>：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。  
<sup>-2</sup>：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。  
<sup>-3</sup>：入札価格は希望小売価格 ( 消費税抜 ) で設定している ( 以下の例示において同じ ) 。  
<sup>-4</sup>：車名 C は経過措置の対象車であることから、グリーン購入法の判断の基準を満たしているが、10・15 モード燃費値の JC08 モード換算値が燃費基準値を下回っている。

表 - 2 - 1 試算の対象となる自動車

車名	排気量 <sup>1</sup> (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (JC08 モード) (km/ℓ)	燃費基準値 (km/ℓ)	入札価格 <sup>2</sup> (万円)
A	1,797	1,310	32.6	17.2	207
B	1,995	1,290	17.2	17.2	177
C	1,997	1,300	18.7	17.2	182
D	1,496	1,200	23.2	17.2	198
E	1,997	1,310	17.8	17.2	181

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: 入札価格は希望小売価格(消費税抜)で設定している(以下の例示において同じ。)

#### 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：17.2km/ℓ (JC08 モード)<sup>9</sup>
- 燃費目標値：32.6km/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~~147 円/ℓ<sup>10</sup>
- 加算点の満点：50 点

この場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は、 $32.6 / 17.2 - 1$  で約 9 割となる。そのため、50 点の 9 割の 45 点を加算の満点とする。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ものであり、具体的には以下の方法で求める。

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

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、もっとも燃費値の劣るものを燃費基準値として設定するものとする。

また、グリーン購入法の特定調達品目に該当する場合であって、複数の車両重量区分にまたがる仕様により調達を実施する場合には、提案車の車両重量区分の数値を分子の燃費

<sup>9</sup> グリーン購入法の自動車に係る判断の基準(燃費基準値)は資料編の表 1～表 9 を参照。なお、平成 24 年度以降は、普通自動車、小型自動車及び軽自動車(二輪自動車を除く。)となっており、総合評価落札方式の評価値の算定方法に係る考え方については、車種や大きさ等によらず同一である。

<sup>10</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。本価格は、平成 2223 年度のレギュラーガソリンの全国店頭平均価格である(一財)日本エネルギー経済研究所石油情報センター)。

基準値に設定し、分母の燃費基準値及び燃費目標値は、もっとも燃費改善割合の優れた重量区分の数値を、それぞれ使用するものとする。

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

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 45 点とすると、

$$\text{加算点} = 45 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 17.2}{32.6 - 17.2} \cdots (\text{式} 4)$$

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 2931 万円 (  $2,120 \frac{\text{リットル}}{\text{キロ}}^{11} \times 136147 \text{円}/\frac{\text{リットル}}{\text{キロ}} = 2931 \text{万円}$  ) 分となる。

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 :  $45 \text{点} \times (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 45 \text{点}$  ———— 式 4  
 得点 :  $100 \text{点} + 45 \text{点} = 145 \text{点}$  ———— 式 2  
 評価値 :  $145 \text{点} / 195 \text{万円} = \underline{0.744}$  ———— 式 1

—車名 B

標準点 : 100 点 ———— 加算点 :  $45 \text{点} \times (19.4 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 6.4 \text{点}$   
 得点 :  $100 \text{点} + 6.4 \text{点} = 106.4 \text{点}$  ———— 評価値 :  $106.4 \text{点} / 175 \text{万円} = \underline{0.608}$

—車名 C

標準点 : 100 点 ———— 加算点 :  $45 \text{点} \times (15.7 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = -4.4 \text{点}$   
 得点 :  $100 \text{点} - 4.4 \text{点} = 95.6 \text{点}$  ———— 評価値 :  $95.6 \text{点} / 172 \text{万円} = \underline{0.556}$

—車名 D

標準点 : 100 点 ———— 加算点 :  $45 \text{点} \times (23.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 17.5 \text{点}$   
 得点 :  $100 \text{点} + 17.5 \text{点} = 117.5 \text{点}$  ———— 評価値 :  $117.5 \text{点} / 198 \text{万円} = \underline{0.593}$

—車名 E

標準点 : 100 点 ———— 加算点 :  $45 \text{点} \times (18.0 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 2.3 \text{点}$   
 得点 :  $100 \text{点} + 2.3 \text{点} = 102.3 \text{点}$  ———— 評価値 :  $102.3 \text{点} / 181 \text{万円} = \underline{0.565}$

—車名 A

標準点 : 100 点 ———— 加算点 :  $45 \text{点} \times (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 45 \text{点}$  ———— 式 4

<sup>11</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  $971 \frac{\text{リットル}}{\text{キロ}}$  であり、燃費基準値 ( $11.7 \text{km}/\frac{\text{リットル}}$ ) を乗じて年間走行距離を約 11,000km、供用期間 7 年として算定した。現在の年間走行距離についても同様の 11,000km とし燃費基準値 ( $17.2 \text{km}/\frac{\text{リットル}}$ ) から算定した年間燃料使用量は  $640 \frac{\text{リットル}}{\text{キロ}}$ 、燃費目標値 ( $32.6 \text{km}/\frac{\text{リットル}}$ ) から算定した年間燃料使用量は  $337 \frac{\text{リットル}}{\text{キロ}}$  となる。

得点：100点 + 45点 = 145点 式2

評価値：145点 / 207万円 = 0.700 式1

#### 車名B

標準点：100点 加算点：45点 × (17.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 0.0点

得点：100点 + 0.0点 = 100.0点 評価値：100.0点 / 177万円 = 0.565

#### 車名C

標準点：100点 加算点：45点 × (18.7 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 4.4点

得点：100点 + 4.4点 = 104.4点 評価値：104.4点 / 182万円 = 0.574

#### 車名D

標準点：100点 加算点：45点 × (23.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 17.5点

得点：100点 + 17.5点 = 117.5点 評価値：117.5点 / 198万円 = 0.593

#### 車名E

標準点：100点 加算点：45点 × (17.8 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 1.8点

得点：100点 + 1.8点 = 101.8点 評価値：101.8点 / 181万円 = 0.562

評価値は、A>B>D>E>Cとなり、A>D>C>B>Eとなり、評価値がもっとも高い車名A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。がもっとも高いが、燃費がもっとも優れたものが選択された。

### 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

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クラスのセダン（3ボックス型）ガソリン乗用車の場合】

設定項目	設定内容
評価指標	燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離）
標準点	燃費基準値 17.2km/ℓ（ <del>JC08モード</del> ）
換算方法	燃費 1km/ℓについて加算点 3点（ <del>JC08モード</del> ）とする。

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  
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~~燃費基準値 17.2km/ℓ）に標準点 100点を付与する<sup>12</sup>  
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

<sup>12</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クラスのセダン（3ボックス型）のガソリン乗用車の車両重量を 1,196kg 以上 1,311kg 未満と想定し、燃費基準値 17.2km/ℓを満たす自動車に一律 100点を与える。

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、上記の場合、最高レベルの燃費が 32.6 km/ℓであるから、燃費基準値 (17.2km/ℓ) に対して約 90%の改善となり、仮の最高点は 45 点とする。燃費 1km/ℓにつき 3 点と設定すれば最高レベルの 32.6km/ℓの得点が (32.6 - 17.2) × 3 = 46.2 点となる。このため、50 点を超えない範囲の適切な値として 1km/ℓ当たり 3 点とする。

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 + (32.6 - 17.2) × 3 点 = 146.2 点

評価値: 146.2 点 / 195 万円 = **0.750** 式 1

—車名 B

得点: 100 点 + (19.4 - 17.2) × 3 点 = 106.6 点

評価値: 106.6 点 / 175 万円 = **0.609**

—車名 C

得点: 100 点 + (15.7 - 17.2) × 3 点 = 95.5 点

評価値: 95.5 点 / 172 万円 = **0.555**

—車名 D

得点: 100 点 + (23.2 - 17.2) × 3 点 = 118 点

評価値: 118 点 / 198 万円 = **0.596**

—車名 E

得点: 100 点 + (18.0 - 17.2) × 3 点 = 102.4 点

評価値: 102.4 点 / 181 万円 = **0.566**

—車名 A

得点: 100 点 + (32.6 - 17.2) × 3 点 = 146.2 点

評価値: 146.2 点 / 207 万円 = **0.706** 式 1

—車名 B

得点: 100 点 + (17.2 - 17.2) × 3 点 = 100.0 点

評価値: 100.0 点 / 177 万円 = **0.565**

—車名 C

得点: 100 点 + (18.7 - 17.2) × 3 点 = 104.5 点

評価値: 104.5 点 / 182 万円 = **0.574**

車名 D

得点: 100点 + (23.2 - 17.2) × 3点 = 118.0点

評価値: 118.0点 / 198万円 = 0.596

車名 E

得点: 100点 + (17.8 - 17.2) × 3点 = 101.8点

評価値: 101.8点 / 181万円 = 0.562

評価値は、A>B>D>E>Cとなり、~~A>D>C>B>E~~となり、評価値がもっとも高い車名 A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番目のがもっとも高いが、燃費がもっとも優れたものが選択された。

1,300cc 前後のクラスのハッチバック（2ボックス型）ガソリン自動車の例

2,000cc クラスに続き、1,300cc 前後のクラス（概ね車両重量 971kg 以上 1,081kg 未満）のハッチバック（2ボックス型）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 - 2 - 2 のとおりである。

表 - 2 - 2 試算の対象となる自動車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (10・15モード) (km/ℓ)	燃費 (JC08モード) (km/ℓ) <sup>-1</sup>	入札価格 (万円)
A	1,329	1,000	—	21.8	129
B	1,339	1,010	—	20.6	129
C	1,298	1,010	—	25.0	133
D <sup>-2</sup>	1,265	1,000	22.5	20.3(JC08換算使用)	122
E	1,242	1,000	—	21.8	128
F <sup>-2</sup>	1,332	1,020	20.0	18.0(JC08換算使用)	121
G	1,329	990	—	20.6	123

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

—2: 車名 D 及び車名 F は経過措置の対象車であることから、グリーン購入法の判断の基準を満たしているが、10・15モード燃費値の JC08モード換算値が燃費基準値を下回っている。

表 - 2 - 2 試算の対象となる自動車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (JC08モード) (km/ℓ)	燃費基準値 (km/ℓ)	入札価格 (万円)
A	1,329	1,030	21.8	20.5	129
B	1,339	1,010	20.6	20.5	129
C	1,298	1,010	25.0	20.5	133
D	1,329	950	21.2	20.8	138
E	1,242	1,000	21.8	20.5	128
F	1,329	990	20.6	20.5	123

車名 D は車両重量の区分が異なることから、燃費基準値も異なる。

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

対象となるクラスの燃費目標値は車名Dが20.8km/ℓ、車名D以外が20.5km/ℓである。  
もっとも燃費効率の良い自動車（車名C）の燃費が燃費目標値である。この場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は、 $25.0 / 20.5 - 1$ 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：20.5km/ℓ（~~JC08モード車名Dは20.8km/ℓ~~）<sup>13</sup>
- 燃費目標値：25.0km/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：~~136147~~円/ℓ
- 加算点の満点：10点

2,000ccクラスと同様に考え、

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

$$\text{加算点} = 10 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 20.5(\text{又は}20.8)}{25.0 - 20.5}$$

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：10点 × (21.8 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 2.9点  
得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 — 評価値：102.9点 / 129万円 = 0.798~~

~~—車名B~~

~~標準点：100点 — 加算点：10点 × (20.6 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 0.2点  
得点：100点 + 0.2点 = 100.2点 — 評価値：100.2点 / 129万円 = 0.777~~

~~—車名C~~

~~標準点：100点 — 加算点：10点 × (25.0 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 10点  
得点：100点 + 10点 = 110点 — 評価値：110点 / 133万円 = 0.827~~

~~—車名D~~

~~標準点：100点 — 加算点：10点 × (20.3 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = -0.4点  
得点：100点 - 0.4点 = 99.6点 — 評価値：99.6点 / 122万円 = 0.816~~

~~—車名E~~

~~標準点：100点 — 加算点：10点 × (21.8 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 2.9点  
得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 — 評価値：102.9点 / 128万円 = 0.804~~

<sup>13</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る燃費基準値（20.5km/ℓは車両重量 971kg 以上 1,081kg 未満の判断の基準、20.8km/ℓは車両重量 856kg 以上 971kg 未満の判断の基準）。



—車名F

標準点：100点 — 加算点：10点 × (18.0 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = -5.6点  
得点：100点 - 5.6点 = 94.4点 — 評価値：94.4点 / 121万円 = 0.780

—車名G

標準点：100点 — 加算点：10点 × (20.6 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 0.2点  
得点：100点 + 0.2点 = 100.2点 — 評価値：100.2点 / 123万円 = 0.815

—車名A

標準点：100点 加算点：10点 × (21.8 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 2.9点  
得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 評価値：102.9点 / 129万円 = 0.798

—車名B

標準点：100点 加算点：10点 × (20.6 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 0.2点  
得点：100点 + 0.2点 = 100.2点 評価値：100.2点 / 129万円 = 0.777

—車名C

標準点：100点 加算点：10点 × (25.0 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 10.0点  
得点：100点 + 10点 = 110.0点 評価値：110.0点 / 133万円 = 0.827

—車名D

標準点：100点 加算点：10点 × (21.2 - 20.8) / (25.0 - 20.5) = 0.9点  
得点：100点 + 0.9点 = 100.9点 評価値：100.9点 / 138万円 = 0.731

—車名E

標準点：100点 加算点：10点 × (21.8 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 2.9点  
得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 評価値：102.9点 / 128万円 = 0.804

—車名F

標準点：100点 加算点：10点 × (20.6 - 20.5) / (25.0 - 20.5) = 0.2点  
得点：100点 + 0.2点 = 100.2点 評価値：100.2点 / 123万円 = 0.815

評価値は、C>D>G>E>A>F>B C>F>E>A>B>D となり、評価値がもっとも高い車名C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、入札価格がもっとも高いが、のみの順位では5番目であるが、燃費がもっとも優れたものが選択された。

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：1,300cc 前後のクラスのハッチバック（2ボックス型）ガソリン乗用車の場合】

設定項目	設定内容
評価指標	燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離）
標準点	燃費基準値 20.5km/ℓ（ <u>JC08モード車名Dは20.8m/ℓ</u> ）
換算方法	燃費 1km/ℓについて加算点 2点（ <u>JC08モード</u> ）とする。

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  
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モーター~~燃費基準値 20.5km/ℓ）に標準点 100 点を付与する。

燃費（燃料 1 ℓ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（25.0km/ℓ）の市販車が燃費基準値（20.5km/ℓ）と比  
較して約 2 割効率が良くなるため $(25.0\text{km}/\ell - 20.5\text{km}/\ell) / 20.5\text{km}/\ell = 0.22$ 、  
仮の最高点を 10 点（ $50 \times 0.2$ ）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 2.2（ $10 \text{ 点} / (25.0\text{km}/\ell - 20.5\text{km}/\ell)$ ）  
となることから、このクラスでは燃費 1km/ℓにつき 2 点と設定  
する。

仮定の場合、燃費 1km/ℓ当たり加算点 2 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 + (21.8 - 20.5) × 2 点 = 102.6 点~~

~~評価値：102.6 点 / 129 万円 = 0.795~~

—車名 B

~~得点：100 点 + (20.6 - 20.5) × 2 点 = 100.2 点~~

~~評価値：100.2 点 / 129 万円 = 0.777~~

—車名 C

~~得点：100 点 + (25.0 - 20.5) × 2 点 = 109 点~~

~~評価値：109 点 / 133 万円 = 0.820~~

—車名 D

~~得点：100 点 + (20.3 - 20.5) × 2 点 = 99.6 点~~

~~評価値：99.6 点 / 122 万円 = 0.816~~

—車名 E

~~得点：100 点 + (21.8 - 20.5) × 2 点 = 102.6 点~~

~~評価値：102.6 点 / 128 万円 = 0.802~~

—車名 F

~~得点：100 点 + (18.0 - 20.5) × 2 点 = 95 点~~

~~評価値：95 点 / 121 万円 = 0.785~~

—車名 G

~~得点：100 点 + (20.6 - 20.5) × 2 点 = 100.2 点~~

評価値：100.2点 / 123万円 = **0.815**

車名 A

得点：100点 + (21.8 - 20.5) × 2点 = 102.6点

評価値：102.6点 / 129万円 = **0.795**

車名 B

得点：100点 + (20.6 - 20.5) × 2点 = 100.2点

評価値：100.2点 / 129万円 = **0.777**

車名 C

得点：100点 + (25.0 - 20.5) × 2点 = 109.0点

評価値：109.0点 / 133万円 = **0.820**

車名 D

得点：100点 + (21.2 - 20.8) × 2点 = 100.8点

評価値：100.8点 / 138万円 = **0.730**

車名 E

得点：100点 + (21.8 - 20.5) × 2点 = 102.6点

評価値：102.6点 / 128万円 = **0.802**

車名 F

得点：100点 + (20.6 - 20.5) × 2点 = 100.2点

評価値：100.2点 / 123万円 = **0.815**

評価値は、C>D>G>E>A>F>Bとなり、~~C>F>E>A>B>D~~となり、評価値がもっとも高い車名 C 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、入札価格がもっとも高いが、のみの順位では 5 番目であるが、燃費がもっとも優れたものが選択された。

### ガソリン乗用自動車（軽自動車）の例

ガソリン軽乗用車（排気量 660cc 以下。概ね車両重量 741kg 以上 856kg 未満）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 - 2 - 3 のとおりである。

表—2—3—試算の対象となる自動車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費（10・15モード） (km/リットル)	燃費（JC08モード） (km/リットル) <sup>※</sup>	入札価格 (万円)
A	658	810	27.0	24.3(JC08換算使用)	108
B	658	800	—	22.8	116
C	658	830	24.0	21.6(JC08換算使用)	111
D	658	790	—	27.0	116

E <sup>-2</sup>	658	830	23.0	20.7 (JC08 換算使用)	107
F	658	850	—	22.4	117

- 1: JC08 モード燃費を公表していない車名 (A・C・E) は 10・15 モードの燃費に 0.9 を乗じて設定している。
- 2: 車名 E は経過措置の対象車であることから、グリーン購入法の判断の基準を満たしているが、10・15 モード燃費値の JC08 モード換算値が燃費基準値を下回っている。

表 - 2 - 3 試算の対象となる自動車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (JC08 モード) (km/ℓ)	燃費基準値 (km/ℓ)	入札価格 (万円)
A	658	820	27.2	21.0	120
B	658	790	27.0	21.0	116
C	658	850	24.2	21.0	114
D	658	810	21.2	21.0	106
E	658	850	22.0	21.0	121
F	658	850	23.2	21.0	117
G	658	790	28.8	21.0	121

#### 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

この場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は、 $\frac{27.0-28.8}{21.0} - 1$  で約 34 割となる。そのため、50 点の 34 割の 15.20 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：21.0km/ℓ (JC08 モード)<sup>14</sup>
- 燃費目標値：27.0-28.8km/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：136147 円/ℓ
- 加算点の満点：15.20 点

2,000cc クラス等と同様に考え、

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

$$\text{加算点} = 15.20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 21.0}{27.0-28.8 - 21.0}$$

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

$$\text{標準点} : 100 \text{ 点} \quad \text{加算点} : 15 \text{ 点} \times \frac{(24.3 - 21.0)}{(27.0 - 21.0)} = 8.3 \text{ 点}$$

$$\text{得点} : 100 \text{ 点} + 8.3 \text{ 点} = 108.3 \text{ 点} \quad \text{評価値} : 108.3 \text{ 点} / 108 \text{ 万円} = \underline{1.003}$$

<sup>14</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る JC08 モードの燃費基準 21.0km/ℓ (車両重量 741kg 以上 856kg 未満の判断の基準)。

車名 B

~~標準点：100 点 加算点：15 点 × (22.8 - 21.0) / (27.0 - 21.0) = 4.5 点  
得点：100 点 + 4.5 点 = 104.5 点 評価値：104.5 点 / 116 万円 = 0.901~~

車名 C

~~標準点：100 点 加算点：15 点 × (21.6 - 21.0) / (27.0 - 21.0) = 1.5 点  
得点：100 点 + 1.5 点 = 101.5 点 評価値：101.5 点 / 111 万円 = 0.914~~

車名 D

~~標準点：100 点 加算点：15 点 × (27.0 - 21.0) / (27.0 - 21.0) = 15 点  
得点：100 点 + 15 点 = 115 点 評価値：115 点 / 116 万円 = 0.991~~

車名 E

~~標準点：100 点 加算点：15 点 × (20.7 - 21.0) / (27.0 - 21.0) = -0.8 点  
得点：100 点 - 0.8 点 = 99.2 点 評価値：99.2 点 / 107 万円 = 0.927~~

車名 F

~~標準点：100 点 加算点：15 点 × (22.4 - 21.0) / (27.0 - 21.0) = 3.5 点  
得点：100 点 + 3.5 点 = 103.5 点 評価値：103.5 点 / 117 万円 = 0.885~~

車名 A

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (27.2 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 15.9 点  
得点：100 点 + 15.9 点 = 115.9 点 評価値：115.9 点 / 120 万円 = 0.966~~

車名 B

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (27.0 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 15.4 点  
得点：100 点 + 15.4 点 = 115.4 点 評価値：115.4 点 / 116 万円 = 0.995~~

車名 C

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (24.2 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 8.2 点  
得点：100 点 + 8.2 点 = 108.2 点 評価値：108.2 点 / 114 万円 = 0.949~~

車名 D

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (21.2 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 0.5 点  
得点：100 点 + 0.5 点 = 100.5 点 評価値：100.5 点 / 106 万円 = 0.948~~

車名 E

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (22.0 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 2.6 点  
得点：100 点 + 2.6 点 = 102.6 点 評価値：102.6 点 / 121 万円 = 0.848~~

車名 F

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (23.2 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 5.6 点  
得点：100 点 + 5.6 点 = 105.6 点 評価値：105.6 点 / 117 万円 = 0.903~~

車名 G

~~標準点：100 点 加算点：20 点 × (28.8 - 21.0) / (28.8 - 21.0) = 20.0 点~~

得点：100点 + 20.0点 = 120.0点      評価値：120.0点 / 121万円 = 0.992

評価値は、A>D>E>C>B>Fとなり、~~B>G>A>C>D>F>E~~となり、評価値がもっとも高い車名AB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、入札価格順位、燃費順位ともに 23 番目のものが選択された。

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：ガソリン軽乗用車（排気量 660cc 以下）の場合】

設定項目	設定内容
評価指標	燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）
標準点	燃費基準値 21.0km/ℓ ( <del>JC08モード</del> )
換算方法	燃費 1km/ℓについて加算点 <u>32.5点</u> ( <del>JC08モード</del> )とする。

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  
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~~燃費基準値 21.0km/ℓ）に標準点 100 点を付与する。  
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（~~27.028.8~~km/ℓ）の市販車が燃費基準値（21.0km/ℓ）と比較して約 3 割効率が良くなるため（ $(\del{27.028.8} - 21.0) / 21.0 = \del{0.290.37}$ ）、仮の最高点を 1520点（ $50 \times \del{0.30.4}$ ）とする。燃費目標値の自動車に加算点 1520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 2.56（ $1520 / (\del{27.028.8} - 21.0)$ ）となることから、このクラスでは燃費 1km/ℓにつき 2.5 点と設定する。

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 + (24.3 - 21.0) × 2.5点 = 108.3点~~

~~評価値：108.3点 / 108万円 = 1.003~~

—車名B

~~得点：100点 + (22.8 - 21.0) × 2.5点 = 104.5点~~

~~評価値：104.5点 / 116万円 = 0.901~~

—車名C

~~得点：100点 + (21.6 - 21.0) × 2.5点 = 101.5点~~

~~評価値：101.5点 / 111万円 = 0.914~~

車名D

得点: 100点 + (27.0 - 21.0) × 2.5点 = 115点

評価値: 115点 / 116万円 = **0.991**

車名E

得点: 100点 + (20.7 - 21.0) × 2.5点 = 99.3点

評価値: 99.3点 / 107万円 = **0.928**

車名F

得点: 100点 + (22.4 - 21.0) × 2.5点 = 103.5点

評価値: 103.5点 / 117万円 = **0.885**

車名A

得点: 100点 + (27.2 - 21.0) × 2.5点 = 115.5点

評価値: 115.5点 / 120万円 = **0.963**

車名B

得点: 100点 + (27.0 - 21.0) × 2.5点 = 115.0点

評価値: 115.0点 / 116万円 = **0.991**

車名C

得点: 100点 + (24.2 - 21.0) × 2.5点 = 108.0点

評価値: 108.0点 / 114万円 = **0.947**

車名D

得点: 100点 + (21.2 - 21.0) × 2.5点 = 100.5点

評価値: 100.5点 / 106万円 = **0.948**

車名E

得点: 100点 + (22.0 - 21.0) × 2.5点 = 102.5点

評価値: 102.5点 / 121万円 = **0.847**

車名F

得点: 100点 + (23.2 - 21.0) × 2.5点 = 105.5点

評価値: 105.5点 / 117万円 = **0.902**

車名G

得点: 100点 + (28.8 - 21.0) × 2.5点 = 119.5点

評価値: 119.5点 / 121万円 = **0.988**

評価値は、A>D>E>C>B>Fとなり、B>G>A>D>C>F>Eとなり、評価値がもっとも高い車名 AB を提案した者と契約を結ぶことになる。燃費 1km/ℓ当たり加算点 2.5点とした場合は、結果として上記Aと同じであり、上記Aの結果と比較すると車名Cと車名Dの順位が入れ替わっているが、契約相手は同じであり、入札価格順位、燃費順位ともに23番目のものが選択された。



## 2,000cc クラスの多目的ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一に扱う例

以下に、ガソリン自動車とディーゼル自動車~~を~~が発熱量換算燃費値により比較可能であって、調達者が同一区分として扱うことが適当であると判断した~~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 1,421kg 以上 1,531kg 未満及び 1,531kg 以上 1,651kg 未満及び 1,651kg 以上 1,761kg 未満）の多目的ガソリン乗用車及びディーゼル自動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 - 2 - 4 のとおりである。

表 - 2 - 4 試算の対象となる自動車

車名	排気量 <sup>1</sup> (cc)	車両重量 (kg)	燃費(10・15モード) (km/ℓ)	燃費(JC08モード) (km/ℓ) <sup>2,3</sup>	入札価格 (万円)
A	1,998	1,550	—	13.2	263
B	2,362	1,570	13.2	11.9(JC08換算使用)	277
C	1,997	1,590	13.4	12.1(JC08換算使用)	282
D	1,994	1,540	13.1	11.8(JC08換算使用)	273
E	1,995	1,660	—	12.9	294
F	2,354	1,610	13.2	11.9(JC08換算使用)	279

- 1: 車名 B 及び車名 F は排気量が 2,000cc を超えるが、比較のために 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・D・F) はガソリン自動車であり、10・15 モードの燃費に 0.9 を乗じて設定している。
- 3: 車名 A はガソリン自動車である。また、車名 E はディーゼル自動車であり、ガソリン発熱量換算燃費とするため JC08 モードの燃費を 1.1 で除して設定している。
- 4: 車名 B、車名 C、車名 D 及び車名 F は経過措置の対象車であることから、グリーン購入法の判断の基準を満たしているが、10・15 モード燃費値の JC08 モード換算値が燃費基準値を下回っている。

表 - 2 - 4 試算の対象となる自動車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費(JC08モード) (km/ℓ)	燃費基準値 <sup>1</sup> (km/ℓ)	入札価格 (万円)
A	1,998	1,550	13.2	13.2	263
B	1,997	1,610	13.8	13.2	257
C	1,995	1,510	15.2	14.4	252
D <sup>2</sup>	2,188	1,530	16.9	14.4	278
E	1,997	1,510	15.6	14.4	255

- 1: 車名 A 及び車名 B が車両重量 1,531kg 以上 1,651kg 未満の区分、車名 C、車名 D 及び車名 E が車両重量 1,421kg 以上 1,531kg の区分である。
- 2: 車名 D はディーゼル自動車であり、ガソリン発熱量換算燃費とするため 1.1 で除している。

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

対象となるクラスの燃費基準値は車名 E が 12.2km/ℓ、車名 E 以外が 13.2km/ℓ (JC08

モード)<sup>15</sup>である。このため、もっとも燃費効率の良い自動車(車名E)の燃費が燃費目標値の場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は $12.9 / 12.2 - 1$ で6%となる。そのため、50点の6%の3点を加算点の満点とする。

本試算は、複数の車両重量区分にまたがる仕様により調達を実施する場合に当たることから、燃費基準値を車名Eと車名E以外に分けて加算点を算定する必要がある。以下の式は、車名E以外の場合の例である。また、分母には、もっとも燃費効率の良い自動車(車名E)の車両重量区分の燃費基準値及び燃費目標値を、分子の燃費基準値には、提案車の重量区分に対応する燃費基準値をそれぞれ設定する。

対象となるクラスの燃費基準値は車名A及び車名Bが $13.2\text{km/ℓ}$ 、車名C、車名D及び車名Eが $14.4\text{km/ℓ}$ (ガソリン自動車のJC08モード燃費)<sup>16</sup>である。もっとも燃費効率の良い自動車(車名D)の燃費が燃費目標値である。この場合、燃費基準値に対する燃費目標値の改善割合は $16.9 / 14.4 - 1$ で17%となる。そのため、50点の17%の9点を加算点の満点とする。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： $13.2\text{km/ℓ}$ 又は $14.4\text{km/ℓ}$
- 燃費目標値： $16.9\text{km/ℓ}$ (同クラスの市販車の最高レベルから設定)
- ガソリン価格：147円/ℓ
- 加算点の満点：9点

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

$$\text{加算点} = 39 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 13.2(\text{又は} 14.4)}{12.9 - 12.2 | 16.9 - 14.4}$$

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：3点 ×  $(13.2 - 13.2) / (12.9 - 12.2) = 0$ 点

得点：100点 + 0点 = 100点 — 評価値：100点 / 263万円 = **0.380**

—車名B

標準点：100点 — 加算点：3点 ×  $(11.9 - 13.2) / (12.9 - 12.2) = -5.6$ 点

得点：100点 - 5.6点 = 94.4点 — 評価値：94.4点 / 277万円 = **0.341**

—車名C

標準点：100点 — 加算点：3点 ×  $(12.1 - 13.2) / (12.9 - 12.2) = -4.7$ 点

<sup>15</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る燃費基準値はそれぞれ $13.2\text{km/ℓ}$ (車両重量1,531kg以上1,651kg未満の判断の基準)、 $12.2\text{km/ℓ}$ (車両重量1,651kg以上1,761kg未満の判断の基準)である。

<sup>16</sup> グリーン購入法のガソリン乗用車に係る燃費基準値はそれぞれ $14.4\text{km/ℓ}$ (車両重量1,421kg以上1,531kg未満の判断の基準)、 $13.2\text{km/ℓ}$ (車両重量1,531kg以上1,651kg未満の判断の基準)である。

~~得点：100点 - 4.7点 = 95.3点 評価値：95.3点 / 282万円 = 0.3379~~

~~車名D~~

~~標準点：100点 加算点：3点 × (11.8 - 13.2) / (12.9 - 12.2) = -6.0点~~

~~得点：100点 - 6.0点 = 94.0点 評価値：94.0点 / 273万円 = 0.344~~

~~車名E~~

~~標準点：100点 加算点：3点 × (12.9 - 12.2) / (12.9 - 12.2) = 3点~~

~~得点：100点 + 3点 = 103点 評価値：103点 / 294万円 = 0.350~~

~~車名F~~

~~標準点：100点 加算点：3点 × (11.9 - 13.2) / (12.9 - 12.2) = -5.6点~~

~~得点：100点 - 5.6点 = 94.4点 評価値：94.4点 / 279万円 = 0.3384~~

車名A

標準点：100点 加算点：9点 × (13.2 - 13.2) / (16.9 - 14.4) = 0.0点

得点：100点 + 0.0点 = 100.0点 評価値：100.0点 / 263万円 = 0.380

車名B

標準点：100点 加算点：9点 × (13.8 - 13.2) / (16.9 - 14.4) = 2.2点

得点：100点 + 2.2点 = 102.2点 評価値：102.2点 / 257万円 = 0.398

車名C

標準点：100点 加算点：9点 × (15.2 - 14.4) / (16.9 - 14.4) = 2.9点

得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 評価値：102.9点 / 252万円 = 0.408

車名D

標準点：100点 加算点：9点 × (16.9 - 14.4) / (16.9 - 14.4) = 9.0点

得点：100点 + 9.0点 = 109.0点 評価値：109.0点 / 278万円 = 0.392

車名E

標準点：100点 加算点：9点 × (15.6 - 14.4) / (16.9 - 14.4) = 4.3点

得点：100点 + 4.3点 = 104.3点 評価値：104.3点 / 255万円 = 0.409

評価値は、~~A>E>D>B>F>C~~となり、E>C>B>D>Aとなり、評価値がもっとも高い車名 AE を提案した者と契約を結ぶことになる。環境性能が2番目に高く、入札価格が2番目に安い がもっとも低いものが選択された。なお、~~もっとも燃費の優れた車名Eは、入札価格点が294点で第6位となっているが、環境性能を加点した結果、評価値が0.350と第2位となっている。~~

### (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>17</sup>するケースが多くあり、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。

<sup>17</sup> (一社)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2024年39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、61.865.7%となっている。

評価項目例（配点）	評価方法例								
<p>法定点検以外の点検（7点）</p>	<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</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;">：7点</td> </tr> <tr> <td>2番目に優れている</td> <td style="text-align: right;">：4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> <p><u>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。</u></p>	最も優れている	：7点	2番目に優れている	：4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	：7点								
2番目に優れている	：4点								
3番目に優れている	：1点								
それ以外	：0点								
<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><u>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</u></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ることが必要である。

2,000cc クラスのセダン（3ボックス型）ガソリン自動車の例

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

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1,196kg以上1,311kg未満）のセダン（3ボックス型）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45点×3/7（供用期間7年のため）20点と設定し、次式により加算点を算出する。

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 17.2}{32.6 - 17.2} \dots (\text{式}5)$$

試算対象となる自動車の仕様は、表 - 2 - 5 のとおりである。

表 - 2 - 5 試算の対象となる自動車

車名	排気量 <sup>1</sup> (cc)	車両重量 (kg)	燃費(10・15モード) (km/ℓ)	燃費(JC08モード) <sup>2</sup> (km/ℓ)	入札価格 <sup>3</sup> (千円)
A	1,797	1,310	—	32.6	56.9
B	1,997	1,220	21.5	19.4(JC08換算使用)	51.0
C <sup>4</sup>	1,994	1,290	17.4	15.7(JC08換算使用)	50.2
D	1,496	1,200	—	23.2	57.8
E	1,997	1,310	20.0	18.0(JC08換算使用)	52.8

- 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。
- 4：車名Cは経過措置の対象車であることから、グリーン購入法の判断の基準を満たしているが、10・15モード燃費値のJC08モード換算値が燃費基準値を下回っている。

表 - 2 - 5 試算の対象となる自動車

車名	排気量 <sup>1</sup> (cc)	車両重量 (kg)	燃費(JC08モード) (km/ℓ)	燃費基準値 (km/ℓ)	入札価格 <sup>2</sup> (千円)
A	1,797	1,310	32.6	17.2	60.4
B	1,995	1,290	17.2	17.2	51.6
C	1,997	1,300	18.7	17.2	53.1
D	1,496	1,200	23.2	17.2	57.8
E	1,997	1,310	17.8	17.2	52.8

- 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：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点 × (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 20点 式5~~

~~得点：100点 + 20点 = 120点~~

~~評価値：120点 / 56.9千円 = 2.109~~

車名B

~~標準点：100点 加算点：20点 × (19.4 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 2.9点~~

~~得点：100点 + 2.9点 = 102.9点 評価値：102.9点 / 51.0千円 = 2.018~~

車名C

~~標準点：100点 加算点：20点 × (15.7 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = -1.9点~~

~~得点：100点 - 1.9点 = 98.1点 評価値：98.1点 / 50.2千円 = 1.954~~

車名D

~~標準点：100点 加算点：20点 × (23.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 7.8点~~

~~得点：100点 + 7.8点 = 107.8点 評価値：107.8点 / 57.8千円 = 1.865~~

車名E

~~標準点：100点 加算点：20点 × (18.0 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 1.0点~~

~~得点：100点 + 1.0点 = 101点 評価値：101点 / 52.8千円 = 1.913~~

車名A

標準点：100点 加算点：20点 × (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 20.0点 式5

得点：100点 + 20.0点 = 120点

評価値：120.0点 / 60.4千円 = 1.987

車名B

標準点：100点 加算点：20点 × (17.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 0.0点

得点：100点 + 0.0点 = 100.0点 評価値：100.0点 / 51.6千円 = 1.938

車名C

標準点：100点 加算点：20点 × (18.7 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 1.9点

得点：100点 + 1.9点 = 101.9点 評価値：101.9点 / 53.1千円 = 1.919

車名D

標準点：100点 加算点：20点 × (23.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 7.8点

得点：100点 + 7.8点 = 107.8点 評価値：107.8点 / 57.8千円 = 1.865

車名E

標準点：100点 加算点：20点 × (17.8 - 17.2) / (32.6 - 17.2) = 0.8点

得点：100点 + 0.8点 = 100.8点 評価値：100.8点 / 52.8千円 = 1.909

評価値は、 $A > B > C > E > D$  となり、評価値がもっとも高い車名 A 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 2番目にがもっとも 高い車名 A が選択されたが、賃貸借の場合は、契約期間の長短に応じて加算点の満点を定めていることから、購入の場合に比べ、価格に重きが置かれている。

#### 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  $1\text{km}/\text{㍉}$  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  $1\text{km}/\text{㍉}$  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  $1\text{km}/\text{㍉}$  当たりの加算点を1点 ( $45 \text{点} / (32.6\text{km}/\text{㍉} - 17.2\text{km}/\text{㍉}) \times 3 / 7$ ) 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:  $100 \text{点} + (32.6 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 115.4 \text{点}$

評価値:  $115.4 \text{点} / 56.9 \text{千円} = \underline{2.028}$

##### —車名B

得点:  $100 \text{点} + (19.4 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 102.2 \text{点}$

評価値:  $102.2 \text{点} / 51.0 \text{千円} = \underline{2.004}$

##### —車名C

得点:  $100 \text{点} + (15.7 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 98.5 \text{点}$

評価値:  $98.5 \text{点} / 50.2 \text{千円} = \underline{1.962}$

##### —車名D

得点:  $100 \text{点} + (23.2 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 106 \text{点}$

評価値:  $106 \text{点} / 57.8 \text{千円} = \underline{1.834}$

##### —車名E

得点:  $100 \text{点} + (18.0 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 100.8 \text{点}$

評価値:  $100.8 \text{点} / 52.8 \text{千円} = \underline{1.909}$

##### —車名A

得点:  $100 \text{点} + (32.6 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 115.4 \text{点}$

評価値:  $115.4 \text{点} / 60.4 \text{千円} = \underline{1.9106}$

##### —車名B

得点:  $100 \text{点} + (17.2 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 100.0 \text{点}$

評価値:  $100.0 \text{点} / 51.6 \text{千円} = \underline{1.938}$

##### —車名C

得点:  $100 \text{点} + (18.7 - 17.2) \times 1.0 \text{点} = 101.5 \text{点}$

評価値:  $101.5 \text{点} / 53.1 \text{千円} = \underline{1.9115}$



車名 D

得点 :  $100 \text{ 点} + (23.2 - 17.2) \times 1.0 \text{ 点} = 106.0 \text{ 点}$

評価値 :  $106.0 \text{ 点} / 57.8 \text{ 千円} = 1.834$

車名 E

得点 :  $100 \text{ 点} + (17.8 - 17.2) \times 1.0 \text{ 点} = 100.6 \text{ 点}$

評価値 :  $100.6 \text{ 点} / 52.8 \text{ 千円} = 1.905$

評価値は、~~A>B>C>E>D~~となり、~~B>C>A>E>D~~となり、評価値がもっとも高い車名 AB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

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 17.2}{32.6 - 17.2} + 3/7 \times \text{保守業務点} \dots (\text{式 6})$$

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~~ :  $20 \text{ 点} \times (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) + 3 \text{ 点} = 23 \text{ 点}$

~~評価値~~ :  $(100 \text{ 点} + 23 \text{ 点}) / 66.9 \text{ 千円} = 1.839$

~~車名 B~~

~~標準点~~ : 100 点

~~加算点~~ :  $20 \text{ 点} \times (19.4 - 17.2) / (32.6 - 17.2) + 1 \text{ 点} = 3.9 \text{ 点}$

~~評価値~~ :  $(100 \text{ 点} + 3.9 \text{ 点}) / 61.0 \text{ 千円} = 1.703$

車名 A

標準点 : 100 点

加算点 :  $20 \text{ 点} \times (32.6 - 17.2) / (32.6 - 17.2) + 3 \text{ 点} = 23.0 \text{ 点}$

評価値 :  $(100 \text{ 点} + 23.0 \text{ 点}) / 70.4 \text{ 千円} = 1.747$

車名 B

標準点：100点

加算点：20点 × (17.2 - 17.2) / (32.6 - 17.2) + 1点 = 1.0点

評価値：(100点 + 1.0点) / 61.6千円 = 1.640

## **2 - 4 燃費表示モードの移行燃費基準を満たした車両が存在しない場合等**

### **(1) 燃費表示モード**

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モードへ順次切り替わっている。

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。具体的には、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。このように、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。

2011年4月以降、型式指定を受ける自動車については、JC08モード燃費を表示することとなっているが、2013年2月末までの燃費表示の移行期間においては、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ケースがある。この際、上記のJC08モード燃費の方が概ね1割程度低いという傾向は、過去に一部車種をサンプルとした調査による全体平均の値に基づくものであり、実際には個々の車両毎にばらつきが存在することに留意する必要がある。すなわち、客観性や公平性等の観点から厳密な議論が求められる制度においては、単純な換算係数を用いることは不適切と考えられる。一方、本制度においては、他の評価指標の設定方法も含め、調達者に一定の裁量判断が委ねられており、調達手続きの簡素化の観点から、一定の換算係数を用いることは許容されると考えられる。以上を踏まえ、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) 経過措置に伴う加算点の扱い**

グリーン購入法の特定調達品目の対象となる自動車については、総合評価落札方式において加算点を算定する場合に用いる燃費基準値は、当該自動車の燃料種及び車種に対応する区分ごとの燃費基準値としている。

一方、行政事務の遂行に当たり、目的に合致する適当な車種がない特別な場合や、特に貨物車、重量車において燃費基準を満たした車両が存在しない場合等は、必ずしもグリーン購入法の判断の基準によらず調達してよいこととしている。ガソリン乗用車（乗車定員10人以下の乗用自動車）又はガソリン小型貨物車（車両総重量2.5t以下に限る）のうち、JC08モード燃費値を有さない自動車については、平成23年度の判断の基準の+25%燃費値（10・15モード）を満たすことで、グリーン購入法の判断の基準を満たすものとみなす経過措置を2013年2月末まで設けている。このため、経過措置の対象となる自動車の10・15モード燃費値の

~~JC08モード換算値が燃費基準値<sup>18</sup>を下回る場合も想定され、~~この場合は、算定した加算点が負の値（マイナス）となることに留意する必要がある。

## 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。

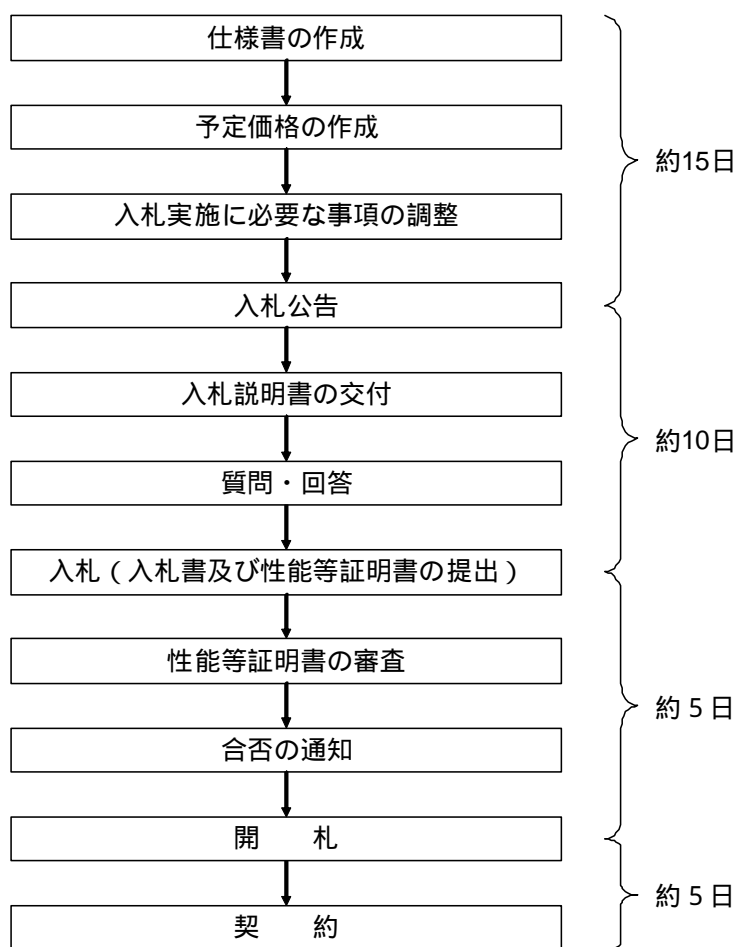


図 - 2 - 2 本契約方式による入札に係る手続

<sup>18</sup> ~~燃費基準値は、当該自動車の車両重量区分に該当するJC08モード燃費基準値である。~~

### 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。
- 選定した自動車を購入等の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

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。

表 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> （その他詳細略）
納入期限	平成 24 年 月 日
納入場所	省車庫
入札方法	総合評価落札方式による入札であること。 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。
落札者の決定方法	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。 入札価格が予定価格の制限の範囲内であること。 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。

### グリーン購入法の自動車に係る判断の基準（燃費基準値）

平成24年度以降の「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の自動車に係る判断の基準（燃費基準値）は、以下のとおり。なお、自動車の種類、構造等の定義、経過措置等の詳細については、同基本方針を参照のこと。

表1 ガソリン乗用車又はディーゼル乗用車に係るJC08モード燃費基準値

区 分	燃費基準値	
	ガソリン	ディーゼル
車両重量が 601kg未満	22.5km/L以上	24.8km/L以上
車両重量が 601kg以上 741kg未満	21.8km/L以上	24.0km/L以上
車両重量が 741kg以上 856kg未満	21.0km/L以上	23.1km/L以上
車両重量が 856kg以上 971kg未満	20.8km/L以上	22.9km/L以上
車両重量が 971kg以上1,081kg未満	20.5km/L以上	22.6km/L以上
車両重量が1,081kg以上1,196kg未満	18.7km/L以上	20.6km/L以上
車両重量が1,196kg以上1,311kg未満	17.2km/L以上	18.9km/L以上
車両重量が1,311kg以上1,421kg未満	15.8km/L以上	17.4km/L以上
車両重量が1,421kg以上1,531kg未満	14.4km/L以上	15.8km/L以上
車両重量が1,531kg以上1,651kg未満	13.2km/L以上	14.5km/L以上
車両重量が1,651kg以上1,761kg未満	12.2km/L以上	13.4km/L以上
車両重量が1,761kg以上1,871kg未満	11.1km/L以上	12.2km/L以上
車両重量が1,871kg以上1,991kg未満	10.2km/L以上	11.2km/L以上
車両重量が1,991kg以上2,101kg未満	9.4km/L以上	10.3km/L以上
車両重量が2,101kg以上2,271kg未満	8.7km/L以上	9.6km/L以上
車両重量が2,271kg以上	7.4km/L以上	8.1km/L以上

表2 小型バス（車両総重量3.5t以下）に係るJC08モード燃費基準値

区 分	燃費基準値
ガソリンを燃料とする小型バス	8.5km/L以上
軽油を燃料とする小型バス	9.7km/L以上

表3 ガソリン小型貨物車に係る JC08 モード燃費基準値

区 分				燃費基準値	
自動車の種別	変速装置の方式	車両重量	自動車の構造		
軽貨物車	手 動 式	741kg未満	構造A	23.2km/L以上	
		741kg以上		20.3km/L以上	
	手動式以外のもの	741kg未満		20.9km/L以上	
		741kg以上 856kg未満		19.6km/L以上	
		856kg以上		18.9km/L以上	
	手 動 式	741kg未満		構造B	18.2km/L以上
		741kg以上 856kg未満			18.0km/L以上
		856kg以上 971kg未満			17.2km/L以上
		971kg以上			16.4km/L以上
	手動式以外のもの	741kg未満			16.4km/L以上
		741kg以上 856kg未満			16.0km/L以上
		856kg以上 971kg未満			15.4km/L以上
		971kg以上			14.7km/L以上
	軽量貨物車	手 動 式			1,081kg未満
1,081kg以上					17.1km/L以上
手動式以外のもの		1,081kg未満			17.4km/L以上
		1,081kg以上1,196kg未満			15.8km/L以上
		1,196kg以上			14.7km/L以上
中量貨物車	手 動 式		構造A		14.2km/L以上
	手動式以外のもの	1,311kg未満		13.3km/L以上	
		1,311kg以上		12.7km/L以上	
	手 動 式	1,311kg未満	構造B1	11.9km/L以上	
			構造B2	11.2km/L以上	
		1,311kg以上1,421kg未満	構造B1	10.6km/L以上	
			構造B2	10.2km/L以上	
		1,421kg以上1,531kg未満	構造B1	10.3km/L以上	
			構造B2	9.9km/L以上	
		1,531kg以上1,651kg未満	構造B1	10.0km/L以上	
			構造B2	9.7km/L以上	
		1,651kg以上1,761kg未満	構造B1	9.8km/L以上	
			構造B2	9.3km/L以上	
		1,761kg以上	構造B1	9.7km/L以上	
			構造B2	8.9km/L以上	
	手動式以外のもの	1,311kg未満	構造B1	10.9km/L以上	
			構造B2	10.5km/L以上	
		1,311kg以上1,421kg未満	構造B1	9.8km/L以上	
構造B2			9.7km/L以上		
	1,421kg以上1,531kg未満	構造B1	9.6km/L以上		

			構造B2	8.9km/L以上
		1,531kg以上1,651kg未満	構造B1	9.4km/L以上
			構造B2	8.6km/L以上
		1,651kg以上	構造B2	7.9km/L以上
		1,651kg以上1,761kg未満	構造B1	9.1km/L以上
		1,761kg以上1,871kg未満		8.8km/L以上
		1,871kg以上		8.5km/L以上

表4 ディーゼル小型貨物車に係る JC08 モード燃費基準値

区 分				燃費基準値
自動車の種別	変速装置の方式	車両重量	自動車の構造	
軽貨物車	手 動 式	741kg未満	構造A	25.5km/L以上
		741kg以上		22.3km/L以上
	手動式以外のもの	741kg未満		23.0km/L以上
		741kg以上 856kg未満		21.6km/L以上
		856kg以上		20.8km/L以上
	手 動 式	741kg未満		構造B
		741kg以上 856kg未満	19.8km/L以上	
		856kg以上 971kg未満	18.9km/L以上	
		971kg以上	18.0km/L以上	
	手動式以外のもの	741kg未満	18.0km/L以上	
		741kg以上 856kg未満	17.6km/L以上	
		856kg以上 971kg未満	16.9km/L以上	
971kg以上		16.2km/L以上		
軽量貨物車	手 動 式	1,081kg未満		20.4km/L以上
		1,081kg以上		18.8km/L以上
	手動式以外のもの	1,081kg未満		19.1km/L以上
		1,081kg以上1,196kg未満		17.4km/L以上
		1,196kg以上		16.2km/L以上
中量貨物車	手 動 式	1,421kg未満	構造A又は構造B1	14.5km/L以上
			構造B2	14.3km/L以上
		1,421kg以上1,531kg未満	構造A又は構造B1	14.1km/L以上
			構造B2	12.9km/L以上
		1,531kg以上1,651kg未満	構造A又は構造B1	13.8km/L以上
			構造B2	12.6km/L以上
		1,651kg以上1,761kg未満	構造A又は構造B1	13.6km/L以上
			構造B2	12.4km/L以上
		1,761kg以上1,871kg未満	構造A又は構造B1	13.3km/L以上
			構造B2	12.0km/L以上
		1,871kg以上1,991kg未満	構造A又は構造B1	12.8km/L以上
			構造B2	11.3km/L以上

		1,991kg以上2,101kg未満	構造A又は構造B1	12.3km/L以上	
			構造B2	11.2km/L以上	
		2,101kg以上		構造A又は構造B1	11.7km/L以上
				構造B2	11.1km/L以上
	手動式以外のもの	1,421kg未満		構造A又は構造B1	13.1km/L以上
				構造B2	12.5km/L以上
		1,421kg以上1,531kg未満		構造A又は構造B1	12.8km/L以上
				構造B2	11.8km/L以上
		1,531kg以上1,651kg未満		構造A又は構造B1	11.5km/L以上
				構造B2	10.9km/L以上
		1,651kg以上1,761kg未満		構造A又は構造B1	11.3km/L以上
				構造B2	10.6km/L以上
		1,761kg以上1,871kg未満		構造A又は構造B1	11.0km/L以上
				構造B2	9.7km/L以上
		1,871kg以上1,991kg未満		構造A又は構造B1	10.8km/L以上
				構造B2	9.5km/L以上
1,991kg以上2,101kg未満			構造A又は構造B1	10.3km/L以上	
			構造B2	9.0km/L以上	
2,101kg以上		構造A又は構造B1	9.4km/L以上		
		構造B2	8.8km/L以上		

表5 路線バス、一般バス（車両総重量3.5t超）に係る重量車モード燃費基準値

区 分	燃費基準値	
	路線バス	一般バス
車両総重量が3.5t超 6t以下	6.97km/L以上	9.04km/L以上
車両総重量が 6t超 8t以下		6.52km/L以上
車両総重量が 8t超10t以下	6.30km/L以上	6.37km/L以上
車両総重量が 10t超12t以下	5.77km/L以上	5.70km/L以上
車両総重量が 12t超14t以下	5.14km/L以上	5.21km/L以上
車両総重量が 14t超16t以下	4.23km/L以上	4.06km/L以上
車両総重量が 16t超		3.57km/L以上



表6 トラック等（車両総重量3.5t超）に係る重量車モード燃費基準値

区 分	最大積載量	燃費基準値
車両総重量が3.5t超7.5t以下	最大積載量が1.5t以下	10.83km/L以上
	最大積載量が1.5t超2t以下	10.35km/L以上
	最大積載量が2t超3t以下	9.51km/L以上
	最大積載量が3t超	8.12km/L以上
車両総重量が7.5t超8t以下		7.24km/L以上
車両総重量が 8t超10t以下		6.52km/L以上
車両総重量が 10t超12t以下		6.00km/L以上
車両総重量が 12t超14t以下		5.69km/L以上
車両総重量が 14t超16t以下		4.97km/L以上
車両総重量が 16t超20t以下		4.15km/L以上
車両総重量が 20t超		4.04km/L以上

表7 トラクタ（車両総重量3.5t超のけん引自動車）に係る重量車モード燃費基準値

区 分	燃費基準値
車両総重量が20t以下のトラクタ	3.09km/L以上
車両総重量が20t超のトラクタ	2.01km/L以上

表8 LPガス乗用車に係る10・15モード燃費基準値

区 分	燃費基準値
車両重量が 703kg未満	15.9km/L以上
車両重量が 703kg以上 828kg未満	14.1km/L以上
車両重量が 828kg以上1,016kg未満	13.5km/L以上
車両重量が1,016kg以上1,266kg未満	12.0km/L以上
車両重量が1,266kg以上1,516kg未満	9.8km/L以上
車両重量が1,516kg以上1,766kg未満	7.9km/L以上
車両重量が1,766kg以上2,016kg未満	6.7km/L以上
車両重量が2,016kg以上2,266kg未満	5.9km/L以上
車両重量が2,266kg以上	4.8km/L以上

表9 LPガス小型貨物車に係る10・15モード燃費基準値

自動車の種別	区 分			燃費基準値
	変速装置の方式	車両重量	自動車の構造	
軽貨物車	手 動 式	703kg未満	構造A	15.8km/L以上
			構造B	13.3km/L以上
		703kg以上 828kg未満	構造A	14.1km/L以上
			構造B	13.1km/L以上
	手動式以外のもの	703kg未満	構造A	14.8km/L以上
			構造B	12.7km/L以上
		703kg以上 828kg未満	構造A	12.9km/L以上
			構造B	12.1km/L以上
	828kg以上		12.1km/L以上	
			11.7km/L以上	
軽量貨物車	手 動 式	1,016kg未満		13.9km/L以上
		1,016kg以上		12.3km/L以上
	手動式以外のもの	1,016kg未満		11.7km/L以上
		1,016kg以上		10.8km/L以上
中量貨物車（車 両総重量が2.5t 以下のものに限 る）	手 動 式	1,266kg未満	構造A	11.3km/L以上
			構造B	9.6km/L以上
		1,266kg以上1,516kg未満		8.4km/L以上
	手動式以外のもの	1,516kg以上		7.3km/L以上
		1,266kg未満	構造A	9.8km/L以上
			構造B	8.8km/L以上
	1,266kg以上		8.1km/L以上	

【以下「 . 建築物に関する契約における基本的事項」まで省略】

# 産業廃棄物の処理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 産業廃棄物の処理に係る契約における環境配慮の必要性と意義

産業廃棄物の不法投棄（新規判明事案）は、投棄件数、投棄量ともに減少傾向にあるものの未だ撲滅には至っておらず、今なお過剰保管を始めとした不適正処理が多く発生している。また、不法投棄等の残存事案についても、残存件数は横ばい、残存量は微増であることから、産業廃棄物の適正処理の推進に向けた施策強化は依然として大きな課題となっている。

一旦不法投棄が発生すると、水質汚濁や土壌汚染等の環境影響、周辺地域のコミュニティの破壊等が生じ、その原状回復には莫大な費用や時間が必要になり、社会的影響は極めて大きい。このため、産業廃棄物の不適正処理を未然に防止することが強く求められており、数次の廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）の改正においては、不法投棄等の行為者や廃棄物処理業者に対する規制強化とともに、一貫して排出事業者責任が強化されてきた<sup>19</sup>。

産業廃棄物排出事業者の責務は単に処理委託を行うにはとどまらない。不法投棄に代表される不適正処理を減らすには、排出事業者による処理事業者の的確な選定が必要であり、これをもって産業廃棄物処理全体の適正化を図ることが排出事業者の責務であるとの自覚が必要である。現在、これに資する制度として、産業廃棄物処理業の健全化に向けた優良産廃処理業者認定制度が平成 23 年度より運用され、排出事業者が優良認定業者に委託しやすい環境を整備することにより産業廃棄物の適正な処理が推進されている。また、一部の地方公共団体等においても同様の取組がなされている。

一方、産業廃棄物の処理に係る契約においては、適正処理を前提としつつ、温室効果ガス等の排出削減も考慮する必要がある。廃棄物分野から排出される温室効果ガス排出量は、我が国全体の排出量の 3% 弱を占め、廃棄物分野における対策は軽視できない状況にある。2010 年度の排出量は 35.5 百万 t-CO<sub>2</sub> で、1990 年度の排出量 37.2 百万 t-CO<sub>2</sub> に比べて 4.6% の減少<sup>20</sup> となっており、引き続き排出削減に向けた対策の推進が求められている。

さらに、循環型社会構築に向けて、廃棄物の再生利用も重要である。近年産業廃棄物の最終処分率は順調に低下を続け 2009 年度には 4% 以下となっており、再生利用率も全体で 53%

<sup>19</sup> 例えば、平成 9（1997）年改正においては、マニフェストの使用義務がすべての産業廃棄物に拡大された。また、平成 12（2000）年改正では、マニフェスト制度における処分終了の確認義務が最終処分終了まで拡大され、不法投棄等の不適正処分に係る措置命令の対象に排出事業者が追加された。さらに、平成 22（2010）年改正においては、排出事業者による産業廃棄物の処理状況確認努力義務が規定された。

<sup>20</sup> 2010 年度における温室効果ガス排出量の基準年比の内訳は、二酸化炭素が 20.6% 増加、メタンが 57.3% 減、一酸化二窒素が 2.3% 増となっており、焼却等に伴う二酸化炭素の排出量は増加しているものの、埋立や排水処理等に伴うメタンの大幅な削減が図られている。

と5割を超えているが、今後もより一層の推進が必要である。

以上のことを受けて、国及び独立行政法人等における産業廃棄物の処理に係る契約においては、温室効果ガス等の排出削減、産業廃棄物の適正処理や資源としての再生利用の促進等の実施に関する能力や実績等を考慮した事業者の選定が行われることが必要である。こうしたことが、国及び独立行政法人等の契約にとどまらず、地方公共団体や民間部門の契約にも波及していくことにより、環境への負荷の少ない持続可能な社会の構築に寄与することが期待される。

## 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、産業廃棄物の処理に係る契約に関する基本的事項を踏まえ、調達者が具体的に産業廃棄物の処理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、産業廃棄物の処理に係る契約に当たっての考え方や具体的な内容、実際の事務手続き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、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 産業廃棄物の処理に係る契約の基本的考え方

産業廃棄物の処理に係る契約方式の基本的な考え方は、以下のとおり。

- 環境負荷の低減、適正な産業廃棄物処理の実施等の観点から、温室効果ガス等の排出削減に係る取組、優良認定への適合の評価等による裾切り方式を採用。
- 事業者の温室効果ガス等の排出削減に向けた取組等の評価にあたっては、産業廃棄物の収集運搬から中間処理、最終処分の各処理過程における温室効果ガス等の排出削減により、大気・水・土壌、騒音、振動等の各環境質の保全を考慮。
- 事業者の産業廃棄物の再生利用及び適正な処理の実施に関する能力や実績等の評価にあたっては、産業廃棄物を資源として捉えた循環的利用への取組状況や産業廃棄物処理業者の優良認定への適合の評価を考慮。
- 処理する産業廃棄物の種類や再生資源化の種類などの特性を踏まえつつ、具体的な条件については調達者において設定。

### 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。

以下の2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に入札参加資格を与えることとする。

環境配慮への取組状況

優良基準への適合状況

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。

ここで、本裾切り方式は、事業者の多様な環境への負荷低減に向けた取組を積極的に評価するとともに、複数の項目によるポイント獲得手段を確保する等の観点から、複数の評価項目のすべてを満足することを求めるものではないが、入札実施主体の判断により、特定の評価項目を満たすことを必須とする(業務請負条件)項目を設定することもできることとする。ただし、公正な競争確保に配慮する。

なお、産業廃棄物の処理に係る契約方式の検討にあたっては、価格のほかに価格以外の要素(環境負荷低減に向けた取組等)を評価の対象に加えて評価し、その結果が最も優れた者と契約を締結する総合評価落札方式が最善とされた。しかし、現時点では具体的な温室効果ガス等の環境負荷削減効果を算定できないこと等から、最も環境負荷の低減要素と価格のバランスがとれているものの特定が難しいため、産業廃棄物の処理に係る契約において総合評価落札方式の採用は困難であり、当面裾切り方式を採用するものとする。今後、産業廃棄物の処理における温室効果ガス等の環境負荷削減効果に係る知見の蓄積を図り、その削減効果

が適切に算定可能となった場合において、総合評価落札方式について再検討を行い、その結果を踏まえ、所要の見直しを行うこととする。

また、当面は優良産廃処理業者認定制度<sup>21</sup>の認定は必須項目としないが、制度が施行されて一定期間が経過した後は、認定事業者の状況等を踏まえ、必要に応じ、所要の見直しを行うこととする。

なお、民間部門においても、国等から産業廃棄物の適正な処理を含めて発注された業務について、本契約方式を参考とし、環境配慮契約の推進に努めることが望まれる。

### (1) 評価項目

上記の観点を踏まえて、産業廃棄物の処理に係る契約に関する裾切り方式に採用する評価項目の例を表 - 2 - 1 及び表 - 2 - 2 に示す。評価項目はすべての契約において共通の「基本項目」(表 - 2 - 1) のほかに、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処理委託を行う相手(収集運搬業者、中間処理業者、最終処分業者)に応じて「追加項目」(表 - 2 - 2) を評価して加点することができるものとする。

なお、以下の評価事例において、中間処理業者の再生利用の取組については、熱回収の実施のみを例示しているが、入札実施主体の判断により、産業廃棄物の種類に応じた再生利用方法、再生利用率等を必須項目として仕様書に盛り込むことや評価項目として設定することも可能である。

表 - 2 - 1 産業廃棄物の処理に係る契約における評価項目及び評価内容の例(基本項目)

評価項目		評価内容
環境配慮への取組状況	事業者共通	
	環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表により評価
	温室効果ガス等の排出削減計画・目標	温室効果ガス等に関する排出削減計画の策定・目標の設定 <sup>22</sup> ・公表を評価
	全従業員への研修・教育	全従業員に対する産業廃棄物の適正処理、環境配慮への取組等に関する研修や教育を実施していることを評価
優良基準への適合状況	認定制度への適合	
	優良適性(遵法性) <sup>注1</sup>	特定不利益処分を5年間受けていないことにより評価
	事業の透明性	インターネットによる情報公開等により評価
	環境配慮の取組	ISO14001 等 EMS の認証を受けていることにより評価
	電子マニフェスト	電子マニフェストへの加入の有無により評価
財務体質の健全性 <sup>注2</sup>	自己資本比率や経常利益金額等の平均値等事業者の財務体質により評価	

注1: 優良適性(遵法性)については適正な産業廃棄物処理の実施に関する能力や実績等を評価する観点から、特定不利益処分を5年間受けていないことが適合条件となっている。このため、新規参入から5年に満たない事業者は0点とする。ただし、新規参入事業者と特定不利益処分を受けた事業者との評価の明確化を図るため、特定不利益処分を受けた時点から5年に満たない事業者

<sup>21</sup> 認定を受けるためには、表 - 2 - 1 の「優良基準への適合状況」の5項目等の取組を実施した後に認定等の申請を行い、都道府県・政令市の審査を受ける必要がある。

<sup>22</sup> 温室効果ガスの総排出量削減のほかに、処理処分重量・体積当たりの排出原単位の低減も含む。

(特定不利益処分を受けた新規参入後5年未満の事業者を含む)については、優良適性(遵法性)の項目の点数を「マイナス『配点の50%』」とする。例えば、当該項目の配点が10点の場合は「-5点」となる(表-2-16参照)。

注2:財務体質の健全性については直前3年の各事業年度における財務体質が一定の基準を満たすことが適合条件となっている。このため、事業に参入した時点から3年に満たない事業者は、本評価項目の自己資本比率及び経常利益金額等について、直近3年を事業参入時点からの経過年数に読み替えるものとする。

表-2-2 産業廃棄物の処理に係る契約における業態固有の評価項目及び評価内容の例(追加項目)

評価項目		評価内容
環境配慮への取組状況	収集運搬業	
	環境に配慮した運転・管理	エネルギー使用量の把握、エコドライブ、車両点検・整備の実施状況等により評価
	低燃費・低排出ガス車の導入	低燃費・低排出ガス車の導入割合により評価
	中間処理業	
	低公害型建設機械の導入	処理に当たって建設機械を導入している場合は、排出ガス対策型、低騒音・低振動対策型建設機械の導入割合により評価
	熱回収の実施	処理に当たって発電、熱供給、余熱の有効利用等を行う場合は、これを評価
	最終処分業	
	低公害型建設機械の導入	処理に当たって建設機械を導入している場合は、排出ガス対策型、低騒音・低振動対策型建設機械の導入割合により評価

## (2) 具体的な配点例

評価項目の区分値・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適切に判断の上、設定することが基本である。以下では、産業廃棄物処理の処理フロー、処理委託を行う相手が異なる事例について、産業廃棄物の処理に係る契約に関する裾切り方式において評価ポイントの満点の60%以上<sup>23</sup>の事業者に入札参加資格を与えることとした場合の、産業廃棄物処理業者の業態別<sup>24</sup>の具体的なポイント制の評価項目、区分・配点例を示すこととする。

以下では、処理フロー、処理委託の相手が異なる次の3事例を例示する。

【事例1】収集運搬と中間処理を委託する場合で、収集運搬業者と中間処理業者の入札を一括して行う場合

【事例2】運搬は排出事業者(入札実施主体)が自ら行い、中間処理のみを委託する場合で、中間処理業者のみの入札を行う場合

【事例3】直接最終処分を行う場合で、収集運搬業者と最終処分業者の入札を一括して行う場合

<sup>23</sup> 裾切り下限値 = 評価ポイントの満点 × 0.6。例えば75点満点の場合、下限値は45点(75点 × 0.6 = 45点)、100点満点の場合、下限値は60点(100点 × 0.6 = 60点)となる。

<sup>24</sup> 各業態により、評価項目及び評価内容が異なることから同じ配点とはしていない。



## 【事例1】 収集運搬と中間処理を委託する場合で、収集運搬業者と中間処理業者の入札を一括して行う場合の評価項目・区分・配点の例

この方式がすべての産業廃棄物処理委託の基本形である。排出事業者（入札実施者）は、収集運搬業者、処分業者とそれぞれ委託契約を行う必要がある（図 - 2 - 1 の委託契約A、委託契約B）。この場合、収集運搬業者との契約（委託契約A）のみでは不十分である。なお、中間処理後の残渣を処分する処分業者との契約（委託契約C）は中間処理業者が行うため入札実施者が行う必要はないが、排出事業者責任の観点から、中間処理後の残渣の運搬先についても中間処理業者と契約を取り交わす際に契約書で確認を行う。

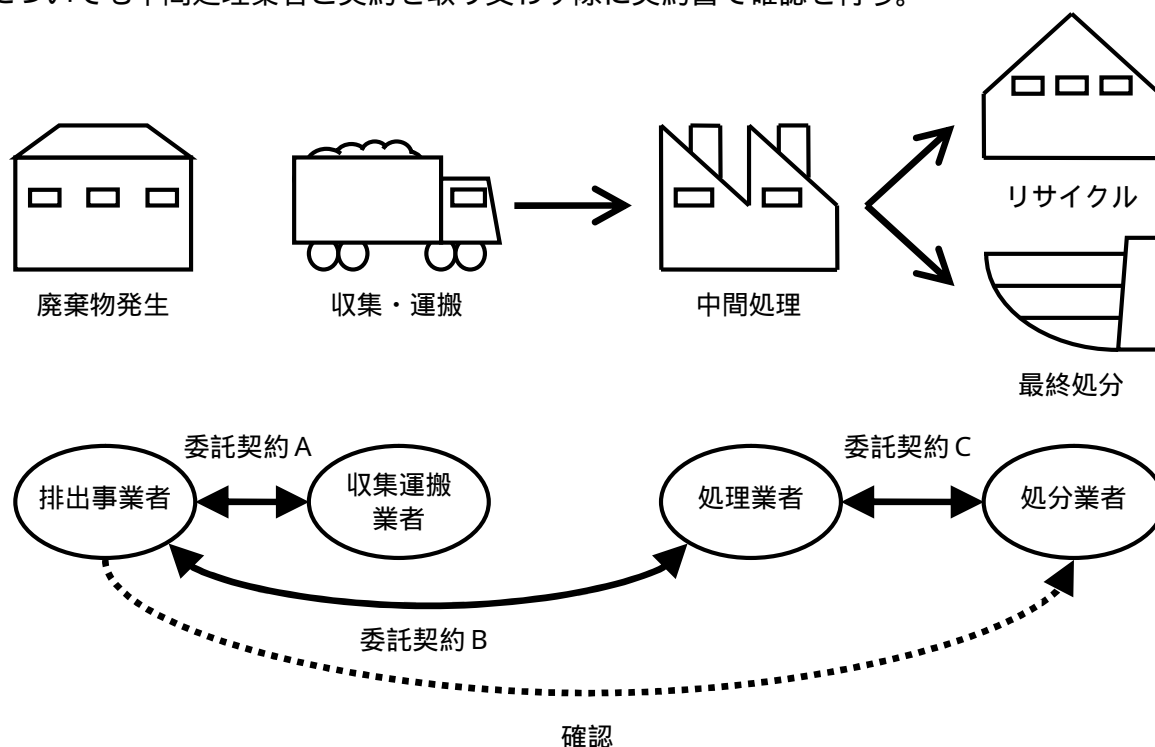


図 - 2 - 1 事例1の処理フローと処理委託

### 収集運搬業者

#### 【基本項目】

収集運搬業者との契約(委託契約A)については、事業者共通の環境配慮への取組状況、優良基準への適合状況を評価する。基本項目に係る具体的な評価項目、評価区分及び配点の例は、表 - 2 - 3 のとおりである。なお、表 - 2 - 3 に例示した収集運搬業の評価ポイントの満点は75点である。

事業者共通の評価項目として、環境/CSR 報告書の作成・公表、温室効果ガス等の削減計画の策定・目標の設定及び公表を評価し、最大 25 点を獲得  
優良産業廃棄物処理業者認定制度への適合状況を評価し、最大 50 点を獲得<sup>25</sup>

<sup>25</sup> 優良産業廃棄物処理業者認定制度の認定事業者は個別評価を省略して 50 点を獲得する。ただし、特定不利益処分を受けてから 5 年に満たない事業者は優良適性（遵法性）の評価において減点対象となる（以下同じ）。



表 - 2 - 3 基本項目のみを評価する場合の評価区分・配点例

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性） <sup>注</sup>	特定不利益処分を5年間受けていないこと 新規参入から5年に満たない事業者は0点とする。ただし、特定不利益処分を受けてから5年に満たない事業者（特定不利益処分を受けた新規参入5年未満の事業者を含む）については、優良適性（遵法性）の項目の点数を「マイナス『配点の50%』」とする。本配点例のように本項目の配点が10点の場合は「-5点」となる（表 - 2 - 16 参照）（以下同じ）。	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足 事業に参入した時点から3年に満たない事業者は「直近3年」を事業参入時点からの経過年数に読み替え（以下同じ）	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
<b>合計</b>	-	<b>75</b>

注：特定不利益処分を受けた時点から5年に満たない事業者（特定不利益処分を受けた新規参入後5年未満の事業者を含む）については、優良適性（遵法性）の項目の点数を「マイナス『配点の50%』」とする。本配点例（配点が10点）の場合、場合は「-5点」となる（表 - 2 - 16 参照）（以下同じ）。

【追加項目】

入札実施主体の判断により、収集運搬業固有の取組（追加項目）を評価する場合を以下に示す。

表 - 2 - 4 収集運搬業者の評価区分・配点例（追加項目についても評価）

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性）	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
環境に配慮した運転・管理	ア～エのうち3項目以上実施の場合	5
ア．エネルギー使用実態の把握等	ア～エすべて実施かつ情報公開又は認証	10
イ．エコドライブの推進措置		
ウ．点検・整備の自主管理基準		
エ．輸送効率向上のための措置		
低燃費車の導入割合 （平成27年度燃費基準達成車）	20% 以上                      50% 未満	5
	50% 以上	10
低排出ガス車の導入割合 （平成17年規制以降の適合車）	20% 以上                      50% 未満	5
	50% 以上	10
<b>収集運搬業固有の取組（小計）</b>	-	<b>30</b>
<b>合 計</b>	-	<b>105</b>

収集運搬業者との契約(委託契約A)については、事業者共通の環境配慮への取組状況、優良基準への適合状況の評価（上記【基本項目】参照）に加え、収集運搬業固有の環境配慮への取組を評価する。具体的な評価項目、評価区分及び配点の例は、表 - 2 - 4 のとおりである。なお、表 - 2 - 4 に例示した収集運搬業の評価ポイントの満点は105点である。収集運搬業固有の環境配慮への取組として、エコドライブの推進、車両点検・整備の実施状況、低燃費・低排出ガス車の導入状況等を評価し、最大30点を獲得

## 中間処理業者

### 【基本項目】

中間処理業者との契約（委託契約B）の基本項目のみの評価については、収集運搬業者との契約と同様であり、表 - 2 - 5 のとおりである。

表 - 2 - 5 基本項目のみを評価する場合の評価区分・配点例【再掲】

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性）	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
<b>合計</b>	-	<b>75</b>

### 【追加項目】

入札実施主体の判断により、中間処理業固有の取組（追加項目）を評価する場合を以下に示す。なお、中間処理業者の再生利用の取組に関する評価等については、前述のとおりである。

表 - 2 - 6 中間処理業者の評価区分・配点例（追加項目についても評価）

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性）	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
低公害型建設機械の導入割合 <sup>注1</sup>	20% 以上 50% 未満	5
（排出ガス対策、低騒音・低振動対策）	50% 以上	10
熱回収の実施 <sup>注2</sup>	処理に当たって熱回収を実施	10
<b>中間処理業固有の取組（小計）</b>	-	<b>20</b>
<b>合計</b>	-	<b>95</b>

注1：低公害型建設機械の導入割合については中間処理に当たって、建設機械を使用する場合に評価項目として設定するものとする。

注2：熱回収の実施については中間処理に当たって、焼却処理を実施する場合に評価項目として設定

するものとする。

中間処理業者との契約(委託契約B)については、事業者共通の環境配慮への取組状況、優良基準への適合状況の評価(上記【基本項目】参照)に加え、中間処理業固有の環境配慮への取組を評価する。具体的な評価項目、評価区分及び配点の例は、表 - 2 - 6 のとおりである。なお、表 - 2 - 6 に例示した中間処理業の評価ポイントの満点は95点である。

中間処理業固有の環境配慮への取組として、処理に当たって熱回収を実施(焼却処理を実施する場合に設定)、低公害型建設機械の導入状況(建設機械を使用する場合に設定)を評価し、最大20点を獲得

なお、収集運搬業者と中間処理業者が同一事業者である場合は、収集運搬業及び中間処理業の得点をそれぞれ評価して、ともに裾切り下限値以上であることが必要である。

**【事例2】 運搬は排出事業者(入札実施主体)が自ら行い、中間処理のみを委託する場合で、中間処理業者のみの入札を行う場合の評価項目・区分・配点の例**

排出事業者が自ら運搬を行う場合、排出事業者（入札実施者）は、処分業者と委託契約を行う必要がある（図 - 2 - 2 の委託契約 A）。なお、中間処理後の残渣を処分する処分業者との契約（委託契約 B）は中間処理業者が行うため入札実施者が行う必要はないが、排出事業者責任の観点から、中間処理後の残渣の運搬先についても中間処理業者と契約を取り交わす際に契約書で確認を行う。

具体的な評価項目、評価区分及び配点の例は、以下のとおりである。

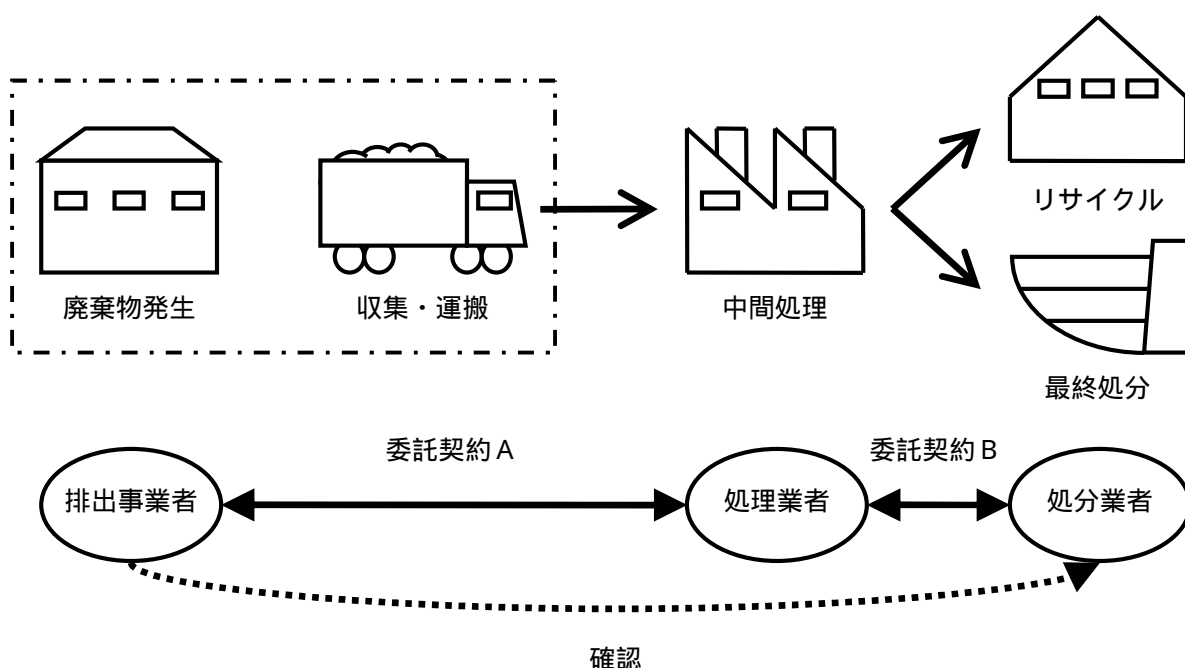


図 - 2 - 2 事例2の処理フローと処理委託

**中間処理業者**

**【基本項目】**

中間処理業者との契約（委託契約 A）の基本項目のみの評価については、表 - 2 - 7 のとおりである。

表 - 2 - 7 基本項目のみを評価する場合の評価区分・配点例【再掲】

評価項目	区分(評価)例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組(小計)</b>	-	<b>25</b>
優良適性(遵法性)	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況(小計)</b>	-	<b>50</b>
<b>合計</b>	-	<b>75</b>

【追加項目】

入札実施主体の判断により、中間処理業固有の取組(追加項目)を評価する場合については、表 - 2 - 8 のとおりである。

表 - 2 - 8 中間処理業者の評価区分・配点例(追加項目についても評価)【再掲】

評価項目	区分(評価)例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組(小計)</b>	-	<b>25</b>
優良適性(遵法性)	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況(小計)</b>	-	<b>50</b>
低公害型建設機械の導入割合 <sup>注1</sup> (排出ガス対策、低騒音・低振動対策)	20% 以上 50% 未満 50% 以上	5 10
熱回収の実施 <sup>注2</sup>	処理に当たって熱回収を実施	10
<b>中間処理業固有の取組(小計)</b>	-	<b>20</b>
<b>合計</b>	-	<b>95</b>

注1：低公害型建設機械の導入割合については中間処理に当たって、建設機械を使用する場合に評価項目として設定するものとする。

注2：熱回収の実施については中間処理に当たって、焼却処理を実施する場合に評価項目として設定するものとする。

### 【事例3】 直接最終処分を行う場合で、収集運搬業者と最終処分業者の入札を一括して行う場合の評価項目・区分・配点の例

産業廃棄物は可能な限り再生利用を行い、再生利用ができない場合は減容化・減量化のために中間処理を行うことが基本であるが、廃棄物の性状等によっては、直接埋立処分をせざるを得ない場合も考えられる。

直接埋立を行う場合、排出事業者（入札実施者）は収集運搬業者、最終処分業者とそれぞれ委託契約を行う必要がある（図 - 2 - 3 の委託契約A、委託契約B）。このとき、収集運搬業者との契約（委託契約A）のみでは不十分である。

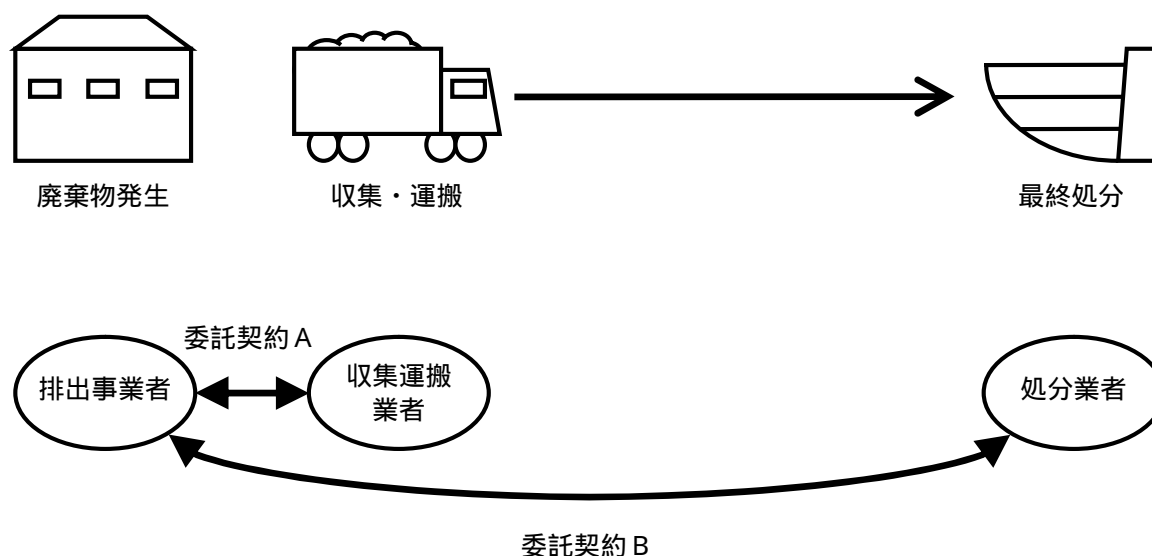


図 - 2 - 3 事例3の処理フローと処理委託

#### 収集運搬業者

##### 【基本項目】

収集運搬業者との契約（委託契約A）の基本項目のみの評価については、表 - 2 - 9 のとおりである。

表 - 2 - 9 基本項目のみを評価する場合の評価区分・配点例【再掲】

評価項目	区分(評価)例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組(小計)</b>	-	<b>25</b>
優良適性(遵法性)	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況(小計)</b>	-	<b>50</b>
<b>合計</b>	-	<b>75</b>

【追加項目】

入札実施主体の判断により、収集運搬業固有の取組(追加項目)を評価する場合は、表 - 2 - 10 のとおりである。

表 - 2 - 10 収集運搬業者の評価区分・配点例(追加項目についても評価)【再掲】

評価項目	区分(評価)例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組(小計)</b>	-	<b>25</b>
優良適性(遵法性)	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況(小計)</b>	-	<b>50</b>
環境に配慮した運転・管理	ア～エのうち3項目以上実施の場合	5
ア．エネルギー使用実態の把握等	ア～エすべて実施かつ情報公開又は認証	10
イ．エコドライブの推進措置		
ウ．点検・整備の自主管理基準		
エ．輸送効率向上のための措置		
低燃費車の導入割合	20% 以上                      50% 未満	5
(平成27年度燃費基準達成車)	50% 以上	10
低排出ガス車の導入割合	20% 以上                      50% 未満	5
(平成17年規制以降の適合車)	50% 以上	10
<b>収集運搬業固有の取組(小計)</b>	-	<b>30</b>
<b>合計</b>	-	<b>105</b>



## 最終処分業者

### 【基本項目】

最終処分業者との契約（委託契約B）の基本項目のみの評価については、表 - 2 - 11 のとおりである。

表 - 2 - 11 基本項目のみ評価する場合の評価区分・配点例【再掲】

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性）	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
<b>合 計</b>	-	<b>75</b>

### 【追加項目】

入札実施主体の判断により、最終処分業固有の取組（追加項目）を評価する場合を以下に示す。

最終処分業者との契約（委託契約B）については、事業者共通の環境配慮への取組状況、優良基準への適合状況の評価（【基本項目】参照）に加え、最終処分業固有の環境配慮への取組を評価する。具体的な評価項目、評価区分及び配点の例は、表 - 2 - 12 のとおりである。なお、表 - 2 - 12 に例示した最終処分業の評価ポイントの満点は85点である。

低公害型建設機械の導入状況（建設機械を使用する場合に設定）を評価する。  
当該取組を実施している事業者は**最大**10点を獲得

表 - 2 - 12 最終処分業者の評価区分・配点例（追加項目についても評価）

評価項目	区分（評価）例	配点例
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施	10
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	削減計画策定・目標設定及び公表を実施	10
全従業員への研修・教育	全従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
<b>事業者共通の取組（小計）</b>	-	<b>25</b>
優良適性（遵法性）	特定不利益処分を5年間受けていないこと	10
事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
電子マニフェスト	電子マニフェストへ加入、利用可能	10
財務体質の健全性	自己資本比率、経常利益等の財務基準満足	10
<b>優良認定への適合状況（小計）</b>	-	<b>50</b>
低公害型建設機械の導入割合 <sup>注</sup> （排出ガス対策、低騒音・低振動対策）	20% 以上                      50% 未満	5
	50% 以上	10
<b>最終処分業固有の取組（小計）</b>	-	<b>10</b>
<b>合 計</b>	-	<b>85</b>

注：低公害型建設機械の導入割合については最終処分に当たって、建設機械を使用する場合に評価項目として設定するものとする。

なお、収集運搬業者と最終処分業者が同一事業者である場合は、収集運搬業及び最終処分業の得点をそれぞれ評価して、ともに裾切り下限値以上であることが必要である。

## 2 - 3 事業者の環境配慮への取組の評価

契約の入札参加要件の評価における裾切りに使用する事業者の環境配慮への取組の評価については、公正な競争の確保を前提に、以下のとおりとする。

### ( 1 ) 事業者共通の環境配慮への取組

すべての契約において共通となる事業者の環境配慮への取組に関する評価項目及び評価基準例を、表 - 2 - 13 に示す。以下の評価項目は、契約対象者（事業者又は事業所）を評価するものである。

表 - 2 - 13 環境配慮への取組に関する評価項目及び評価基準（事業者共通）

評価項目	評価基準
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書を作成・公表していることを評価。 環境/CSR 報告書とは環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成 16 年法律第 77 号。環境配慮促進法）第 2 条第 4 項に規定する環境報告書 <sup>26</sup> をいう。
温室効果ガス等の排出削減計画・目標	事業活動に伴い排出される温室効果ガス等に関する排出削減のための計画の策定及び削減目標の設定（総排出量、削減量、処理処分重量・体積当たりの排出原単位の低減も含む）を行うとともに、年間 1 回以上当該計画の実施状況及び目標の達成状況をウェブ等適切な方法により公表していることを評価。
全従業員への研修・教育	全従業員に対する産業廃棄物の適正処理、環境配慮への取組（温室効果ガス等の排出削減のための措置を含む）等に関する研修・教育の年間実施計画を策定し、当該計画に従って定期的（年間 1 回以上）に各種研修・教育を実施（実施結果を記録に残すことが必要）していることを評価。

### ( 2 ) 業態固有の環境配慮への取組

収集運搬業者、中間処理業者、最終処分業者ごとの業態に応じた追加的な評価項目及び評価基準例を、表 - 2 - 14 に示す。以下の評価項目は、収集運搬業者については契約対象者（事業者又は事業所）を評価する。また、中間処理業者及び最終処分業者については、処理を委託する産業廃棄物の種類が当該評価項目に関連する場合（処理・処分に当たって建設機械を使用する場合等）において評価項目として設定するものとする。

<sup>26</sup> 環境配慮促進法第 2 条第 4 項：この法律において「環境報告書」とは、いかなる名称であるかを問わず、特定事業者（特別の法律によって設立された法人であって、その事業の運営のために必要な経費に関する国の交付金又は補助金の交付の状況その他からみたその事業の国の事務又は事業との関連性の程度、協同組織であるかどうかその他のその組織の態様、その事業活動に伴う環境への負荷の程度、その事業活動の規模その他の事情を勘案して政令で定めるものをいう。以下同じ。）その他の事業者が一の事業年度又は営業年度におけるその事業活動に係る環境配慮等の状況（その事業活動に伴う環境への負荷の程度を示す数値を含む。）を記載した文書（その作成に代えて電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他の人の知覚によっては認識することができない方式で作られる記録であって、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。以下同じ。）の作成がされている場合における当該電磁的記録を含む。）をいう。

表 - 2 - 14 環境配慮への取組に関する業態固有の評価項目及び評価基準例（追加項目）

評価項目	評価基準
<p>収集運搬業者</p> <p>環境に配慮した運転・管理</p> <p>低燃費・低排出ガス車の導入</p>	<p>「環境物品等の調達の推進に関する基本方針<sup>27</sup>」(平成 25 年 2 月閣議決定)の輸配送に係る判断の基準(モーダルシフトの実施に係る判断の基準を除く)を満たすことで評価。</p> <p>エネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に係る取組効果の把握が定期的に行われていること。</p> <p>エコドライブを推進するための措置が講じられていること。</p> <p>エネルギー効率を維持する等環境の保全のため車両の点検・整備を実施していること。</p> <p>輸送効率の向上のための措置又は空車走行距離の削減のための措置が講じられていること(備考 6 工に掲げる措置<sup>28</sup>を除く)。</p> <p>上記については使用実態、取組効果の数値が、上記 ~ については実施の状況がウェブサイトをはじめ環境報告書等により公表され、容易に確認できること、又は第三者により客観的な立場から審査されていること。</p> <p>低燃費車については、収集運搬車両全体に占める平成 27 年度燃費基準達成車の導入割合で評価。</p> <p>低排出ガス車については、収集運搬車両全体に占める平成 17 年度以降の排出ガス規制適合車の導入割合で評価。</p>
<p>中間処理業者</p> <p>低公害型建設機械の導入 【処理に当たって建設機械を使用する場合に評価】</p> <p>熱回収の実施 【処理に当たって熱回収を実施する場合に評価】</p>	<p>産業廃棄物の処理の用に供する「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」及び「排出ガス対策型建設機械の指定制度」により指定された建設機械、「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定の運用」により指定された低騒音型建設機械、低振動型建設機械の導入割合で評価。</p> <p>調達対象となる産業廃棄物の処理に当たって「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」第 15 条の 3 の 3 に定める熱回収施設設置者の認定を受けている施設であること、又は廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則第 5 条の 5 の 6 第 2 号又は第 3 号に規定する設備を用いて熱回収が行われていることで評価。なお、第 3 号設備を有する場合にあっては、「廃棄物熱回収施設設置者認定マニュアル(平成 23 年 2 月)(環境省廃棄物リサイクル対策部)」において示された用途を対象とする。</p>
<p>最終処分業者</p> <p>低公害型建設機械の導入 【処理に当たって建設機械を使用する場合に評価】</p>	<p>産業廃棄物の処理の用に供する「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」及び「排出ガス対策型建設機械の指定制度」により指定された建設機械、「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定の運用」により指定された低騒音型建設機械、低振動型建設機械の導入割合で評価。</p>

<sup>27</sup> 詳細は <http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/g-law/kihonhoushin.html> 参照

<sup>28</sup> 備考 6 工の措置：輸配送先、輸配送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分け、全体として輸配送距離を短縮していること

## 2 - 4 優良基準への適合の評価

契約の入札参加要件の評価における裾切りに使用する事業者の優良基準への適合状況の扱いについては、以下のとおりとする。

産業廃棄物の安全・安心な処理の確保に向け、優良基準への適合状況を評価項目とする。具体的な評価項目及び評価基準を以下に示す。詳細については、優良産廃処理業者認定制度運用マニュアル<sup>29</sup>を参照のこと。

なお、優良産廃処理業者認定制度に基づく優良認定事業者は、優良基準への適合状況に関する個別の評価は不要であり、当該項目については満点を獲得することとなる。ただし、特定不利益処分を受けてから5年に満たない事業者（特定不利益処分を受けた新規参入後5年未満の事業者を含む）については優良適性（遵法性）の評価において減点対象となることから、当該項目の確認が必要である。

表 - 2 - 15 優良基準への適合状況に関する評価項目及び評価基準

評価項目	評価基準
優良適性（遵法性）	従前の産業廃棄物処理業の有効期間（優良確認の場合は申請日前5年間）において特定不利益処分 <sup>注</sup> を受けていないこと。
事業の透明性	法人の基礎情報、取得した産業廃棄物処理業等の許可の内容、産業廃棄物処理施設の能力や維持管理状況、産業廃棄物の処理状況等の情報を、一定期間継続してインターネットを利用する方法により公表し、かつ、所定の頻度で更新していること。
環境配慮の取組	ISO14001、エコアクション21等の認証制度による認証を受けていること。
電子マニフェスト	電子マニフェストシステムに加入していること。
財務体質の健全性	直前3年の各事業年度のうちいずれかの事業年度における自己資本比率が10%以上であること。 直前3年の各事業年度における経常利益金額等の平均値が零を超えること。 産業廃棄物処理業等の実施に関連する税、社会保険料及び労働保険料について、滞納していないこと。 最終処分業者にあつては、特定廃棄物最終処分場について積み立てるべき維持管理積立金の積立てをしていること。

注：特定不利益処分とは、廃棄物処理法施行規則第9条の3第1号イ～ハに掲げる不利益処分のことで、施設の許可取消処分の他、事業の停止命令や、施設の停止又は改善命令、不適正処理の改善又は措置命令等がある。

### 【優良適性（遵法性）及び財務体質の健全性に係る評価項目について】

- 優良適性（遵法性）については、適正な産業廃棄物処理の実施に関する能力や実績等を評価する観点から、特定不利益処分を5年間を受けていないことが適合条件

<sup>29</sup> 「優良産廃処理業者認定制度運用マニュアル（平成23年3月）」環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課

[http://www.env.go.jp/recycle/waste/gsc/attach/manual01\\_inst.pdf](http://www.env.go.jp/recycle/waste/gsc/attach/manual01_inst.pdf)

となっている。このため、新規参入から5年に満たない事業者は得点を得られないこととなる。ただし、新規参入事業者と特定不利益処分を受けた事業者の評価の明確化を図るため、特定不利益処分を受けた時点から5年に満たない事業者(特定不利益処分を受けた新規参入後5年未満の事業者を含む)については、優良適性(遵法性)の項目の点数を「マイナス『配点の50%』」とする(表 - 2 - 16 参照)。

- 財務体質の健全性については、事業に参入した時点から3年に満たない事業者は、本評価項目の自己資本比率及び経常利益金額等について、「直近3年」を事業参入時点からの経過年数に読み替えるものとする。また、当該期間において税・保険料については滞納していないこと、最終処分業者の場合は維持管理積立金の積立てをしていることを要件とする。

表 - 2 - 16 優良適性(遵法性)に関する評価(配点が10点の場合)

事業に参入して5年未満の事業者		事業に参入して5年以上の事業者	
特定不利益処分を受けていない事業者	特定不利益処分を受けた事業者	特定不利益処分を受けていない事業者又は最後に特定不利益処分を受けてから5年以上経過した事業者	最後に特定不利益処分を受けてから5年未満の事業者
0点	- 5点	10点	- 5点



## 3 . 契約方法について

### 3 - 1 契約の対象

国及び独立行政法人等が発注する産業廃棄物処理の全てが対象となり、具体的には、「収集運搬」「中間処理」「最終処分」が考えられる。

なお、産業廃棄物処理の中でも、高度なりサイクル技術を要する場合など、提案内容の新規性・創造性を必要とする場合においては、個別に適切な契約方式を用いることも考えられる。

### 3 - 2 仕様

裾切り方式により、産業廃棄物の処理に係る契約の仕様書の構成及び記載する内容例は、通常用いられる産業廃棄物処理委託契約書に準じる。なお、裾切り要件、当該要件を満たすことを証明する書類の提出方法等については、入札公告及び入札説明書の中で必要事項を記載する。

### 3 - 3 標準的な手続とスケジュール

本契約方式を適用する場合の標準的な流れ及び要する期間は、図 - 3 - 1 のとおりである。以下に、図 - 3 - 1 に沿って、各段階における手続の概要を示す。

#### ( 1 ) 入札準備

入札準備段階は、裾切り要件の設定、仕様書の作成、予定価格の作成、入札実施に必要な事項の調整を実施する。

「裾切り要件の設定」については、前述「2 - 2 裾切り方式」を参考とし、適切に裾切り要件を設定する。

「仕様書の作成」については、上記「3 - 2 仕様」を参考とし、必要事項を記載した仕様書を作成する。

「予定価格の作成」については、前年度における処理委託の実績データを踏まえ、適切に予定価格を作成する。

「入札実施に必要な事項の調整」については、必要に応じ実施する。

#### ( 2 ) 入札公告・資格審査

入札公告・資格審査段階は、入札公告、入札参加資格の審査を実施する。

「入札公告」については、裾切り方式による入札参加資格の審査及び入札までに要する期間を勘案して、適切に実施する。

「入札参加資格の審査（適合証明書）」については、上記「( 1 ) 裾切り要件の設定」において設定した裾切り要件に照らし、入札参加希望者から提出された

参加資格に係る適合証明書の審査を実施する（審査結果については、入札参加希望者に対し、速やかに通知する。）。

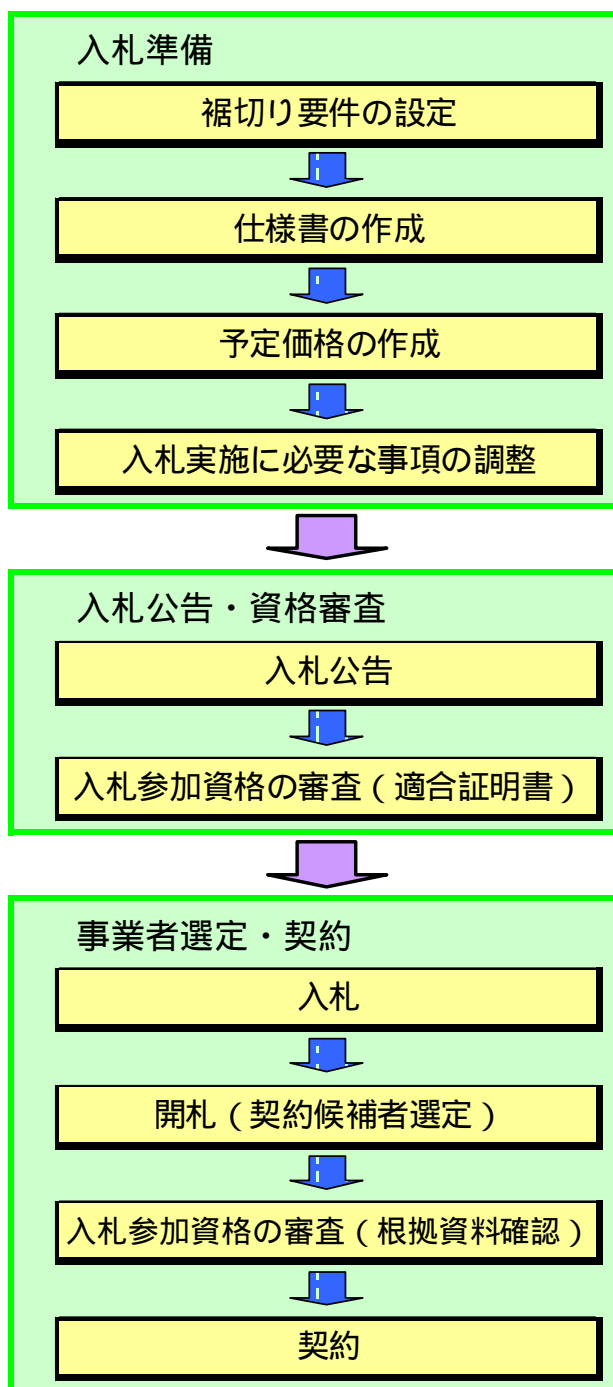


図 - 3 - 1 裾切り方式に係る入札手続

### （ 3 ） 事業者選定・契約

事業者決定及び契約段階は、入札及び開札（**契約候補者**決定）、入札参加資格の審査（根拠資料確認）、契約を実施する。

「入札及び開札（契約候補者選定）」については、裾切り方式による入札参加要件を満たした事業者の中から最低価格落札方式によって契約候補者を選定する。



「入札参加資格の審査（根拠資料確認）」については、 において選定された契約候補者から、上記「（１） 裾切り要件の設定」において設定した裾切り要件に関する詳細根拠資料の提出を求め、当該根拠資料に基づき審査を実施する。なお、入札実施主体（調達者）は、産業廃棄物の処理状況確認努力義務の趣旨を踏まえ、委託契約前に可能な限り現地確認を行う。

「契約」については、 の審査結果が裾切り要件を満たすことが確認された後、契約候補者を落札者として定められた期間内に契約を実施する。

## 4 . その他

### 4 - 1 調達者の役割

調達者は、前項までの事項を踏まえ、以下の点に留意しながら契約業務を行うものとする。

- 公正な競争の確保のため、裾切りの内容（区分・配点等）について当該地域の状況を勘案し、適切に設定する。
- 平成 22（2010）年の廃棄物処理法改正によって規定された、事業者の産業廃棄物の処理状況確認努力義務（現地確認義務）の趣旨を踏まえ、委託契約前に可能な限り現地確認を行う。

### 4 - 2 その他必要な手続

調達者が契約業務を実施するに当たって、その他に留意すべき手続や内容について例示する。

- 入札参加資格の審査に当たっては、入札参加希望者に対し、参加資格に係る審査書類について、その根拠資料とともに提出を求め、入札実施主体が設定した裾切りを満足するか確認する。