

# 環境配慮契約法基本方針検討会

## 自動車ワーキンググループ（第2回）議事録（未定稿）

日 時：平成19年9月25日（火）15時30分～17時30分

場 所：経済産業省別館10階 1012号会議室

出席委員：浅川委員、和泉澤委員、大聖委員（座長）、八谷委員、水戸部委員、  
大川氏（和田委員代理）

欠席委員：笹之内委員（五十音順、敬称略）

### 1. 開 会

環境省（中山補佐）：それでは若干時間も回っておりますので、ただ今から、第2回環境配慮契約法基本方針検討会の自動車WGを開催したいと思います。委員の皆様には、ご多忙にもかかわらずお集まりいただきましてありがとうございます。

お手元の議事次第に資料一覧がございますので、資料の不足がございましたら、事務局にお申し付けください。（資料確認略）

前回9月10日に開催されました第1回WGでのご議論を踏まえて資料を用意しております。基本的には出口の案をお示ししているところでございます。資料及び議事録につきましては、原則として公開としております。

それでは、ここから大聖座長に司会をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

### 2. 議 事

大聖座長：はい、皆様、お忙しいところお集まりいただきましてどうもありがとうございます。よろしくお願いいたします。

#### （1）使用に伴い温室効果ガス等を排出する物品の購入に係る契約に関する基本的事項（案）

大聖座長：まず、議題1の「使用に伴い温室効果ガス等を排出する物品の購入に係る契約に関する基本的事項（案）」について事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

環境省（中山補佐）：資料1について説明（省略）。

大聖座長：はい、ありがとうございました。何かご意見等はございますでしょうか。

大川氏（和田委員代理）：1番目の、「供用期間全体の燃料代又は電気代を算出し、当該費用が最低の価格になる者と契約を締結する」ということですが、これはこのあとの資料2で多分説明があると思いますが。資料2を見たあとにこれを見ますと、グリーン購入法の基準に燃料代、ガス代、電気代を入れて算出するというので、グリーン購入法とあまり変わらない。いわゆる環境への配慮という観点で見ると、もう少し突っ込んだ文言のほうがいいのではないかと。要するに環境の評価をどういうふうなもので見ると

かという論点を盛り込んだほうが良いかと感じております。

環境省(中山補佐):そうですね。法律の文言をそのまま引っ張っているところがあります。若干このところは考え方を入れた形で、一つ目のところは、基本方針の文言を考えたいと思います。それと確かに車両価格、燃料代又は電気代だけでもないので、少しこの文言は後ろとも整合させる形で若干調整をしたいと思います。

大聖座長: どのようなことを想定しておられますか。例えば燃料代というと、ある意味でCO<sub>2</sub>とリンクしているわけですね。

環境省(中山補佐):最初にCO<sub>2</sub>の排出量と言いますか、そのこのところの削減といったようなことを配慮するためという目的を少し入れる。その書き方は、車両価格と初期費用と供有期間全体の燃料代又は電気代等の維持費というふうには書かないと、後ろと少し齟齬が来ますということがありますので、そこは少し調整をしたいと思います。

大聖座長: 他の部門でも同じことですか。

環境省(中山補佐):そうですね。はい。そのこの文言の書き方については、前後の調整を若干もう少しやりたいと思います。観点を入れて、特に使用期間全体の燃料代又は電気代のところにも、若干CO<sub>2</sub>排出に比例するとか、何とかというところも少し注意書き的に入れて、実際に最終的には、この費用全体で見ますという形の結論になるかと思っておりますので、そこで見るのがわかるような形でこの文言を調整したいと思います。

大聖座長: この文章に、句点がついていないですが、つけておいたほうがいいのではないですか。文章の終わりのところに。

環境省(中山補佐):すみません。その辺りは、他のWGを含めて書式は統一してきれいな形にしておきたいと思います。

大川氏(和田委員代理):環境配慮契約法の目的は何かというと、この第1条に書いてあるわけですが、環境配慮の目的というのは、例えば環境負荷をCO<sub>2</sub>としますと、CO<sub>2</sub>をものすごく低減させる車を率先して購入しようというものなのか。それともある程度考慮して、やはりコストバランスで決めようというものなのか。どちらなのか。私は前者のほうだと思っていたのですが、今の説明だとどちらかという後者のほうかか感じております。CO<sub>2</sub>が1/2になったら、1/2にする効果をもっと評価するような、環境負荷の少ないものを国としても率先導入するという目的ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

環境省(中山補佐):仰るとおりではございますが、ある意味グリーン購入法で最低限の裾切りはやった上で、そういう意味ではそれなりに環境に配慮した自動車の中で選択をするということは大前提でございます。その上で燃費、すなわちCO<sub>2</sub>排出削減といった側面をどこまでどう織り込むかということなのでございますけれども、とは言え、それだけで決めますとも言いにくいところがございます。正直言って燃費が半分になるような自動車が出てきた場合というのは、おそらく使用目的のところ、そこまで違うものについてはそういうものを特に入れます。後ろのほうの参考2に環境省の仕様書を書いておりますけれども、現状で言うと実はハイブリッドが出てきたときにハイブリッドという形で入れるというように、かなり限定したもののうちで競争していただいているという実態はございます。ただ全ての自動車がそうというわけではないので底上げのところはどうしていくのかという意味で、これまではインシヤルコストだけ

で見ていたものをCO<sub>2</sub>の燃費というところをどうそこにオンしていくのかという辺りで議論しているところでございます。もちろんその考え方として、前回もこちらのほうから、例えば燃費のところを2倍にして計算をするということもあり得るのではないかと議論を若干出させていただきましたが、正直言うと、とにかくまずは燃費という側面をどう入れ込むかということから始めて、それでなかなか効果が上がらないということであれば、さらにそれをどうしていくのかという順番で議論していくことになるかと思えます。一応基本方針につきましては毎年見直しをする。必要があれば、すでに決めた各分野についてもWGを再開させて見直しをしていくというふうになると思っておりますので、さらにCO<sub>2</sub>排出削減というところをもっと重く見るべきであるということであれば、そこをさらに重く見るような基準づくりをしていくということになるかと思っております。

環境省(原田補佐): 補足をさせていただきます。私はグリーン購入法の担当をしていますが、グリーン購入法で何でもかんでも片付ければよいというものではないです。大切なことは政府の調達はいくらがんばっても、かなり多いものでもマーケットの1割に満たない状態ですから、政府だけが率先してやったから何か変わるかということではございません。いかに賛同していただいてきちんと同じ取り組みをしていただいて、マーケットを拡大して転換を図るかということが大切ですので、そういう視点で考えれば先ほど仰られたように、非常に超越したトップランナーみたいなものを推奨するアナウンスメントみたいなものもあると思いますが、それよりは現実的というか、きちんとライフサイクル全体を考えて合理的な調達をしていく。その中で環境負荷が小さくなっていくというモデルをできるだけきちんと求めていくことで、当然、製品を開発しているサイドも一所懸命にトライをするわけで、そういうことを通じて順次進展をさせていかないといけないのではないかと考えて、今のところ整備しております。今月のグリーン購入法の実績等を見ると、マーケットのシェアの2割~3割程度が、ものによっても違いますが、そのぐらいの比率になってくると価格はほとんど差がなくなってくる。もしくは、当初入れた基準はリサイクル関連が多くなってきましたので、逆に価格低下をしていって、マーケットの中で広がる状態になるということが7年間ほどの実績である程度確認ができていますので、きちんと世の中の考え方を変えていったときに、ライフサイクルコストで考えた場合に合理的な買い物をして、かつ環境負荷が低減できていますよというのは、きちんとお知らせをする必要性があるのではないかと考えて今整理をさせていただきます。

大聖座長: 逆に言いますとそういう製品を出すようにメーカーに対して投げかけているという言い方もできるわけです。トータルで見たとときに経済的なものをちゃんと出してくださいということです。そうでないと、この差額というのは税金で埋めなくければいけない話になってしまいます。

和泉澤委員: 詳細は事務局の仰るとおりだと思いますが、先ほど大川さんから枠組みの問題の話があったと思います。席上にあってぴらぴらのついてある一枚をめくっていただきますと、配慮契約法の第3条というのがありますね。ですから温室効果ガス削減を図るということではないというのはイエスです。3条のところでは現にそれが書いてあって、ただどういうふうにやっていくかということ、価格を無視したというわけではなく

て、それ以外の要素で今まで十分に配慮しようと思ってもできなかったところを括れば結構ではないか。いろいろな物品、建築、電力がある中でこのWGは自動車である。温室効果ガス等があります。等というのは、いくつか種類がありますが、自動車についてみるとCO<sub>2</sub>である。そうすると結果としてCO<sub>2</sub>排出は燃費。いわゆる燃料使用量のところに現れて、それをどのように図っていくかというのが、先ほどご説明になったように大枠の流れからすると、大川さんが仰られた削減を図っていくという観点で、さてどのように具体化していくかということがあれば私もそう思います。

水戸部委員：大川さんと同じ意見です。今の事務局のご説明を聞いていると、確かにトータルでものを考えましょうというのはすごい前進ですが、全体としてはトータルで安い車を買いたいというふうに聞こえてしまいます。環境に配慮したと考えるならば、そこにどこかにウェイトニングファクターがないと、やっぱり世の中に示せないという感じがします。例えばここで言うとガソリン価格が現時点でも上がっていますよね。けれども10年間のライフサイクルで考えたら、同じ値段であるわけがないですから、結局これだってバーチャルでもいいような気がしますよね。いわゆる実勢価格の1.5倍です。要するに今、車両単体の価格差と燃料使用量の儲かる分というか、実は車両単体のほうが非常に大きくて相殺されてしまうわけですね。例えばハイブリッドで言うと、車両価格が50万円くらい高くなって、燃料使用量で、例えば50万円儲かる。これは普通の車と変わらないことになってしまう。この辺をどういうふうに考えるのかというのが一つです。その一番大事なことはこの法律の目的にそって、最初の文がそういうことになっていくのがわかるようにしなければいけないし、それから同じように評価基準がそういうことを配慮しているということがわかるようにしたほうがいいです。

大聖座長：先ほど中山補佐から発言がありましたように、燃費とこれを同列に扱わなくてもいいかもしれないですね。その単年度での評価のやり方で行いますから、燃費に2倍のファクターをかけてもいいわけですね。

大聖座長：この資料1の1番目の書きぶりをもう少し、そういう柔軟性を持つような書き方にしてもいいわけですね。燃費とこれでウェイトファクターを1：1でやっているの。

環境省(中山補佐)：そこは仰るとおりだと思いますので、価格は全く見ませんという話ではないと思いますが、その部分と燃費と言いますか、CO<sub>2</sub>排出削減という観点の両方を合わせて評価をするというところの考え方がもう少し出るように、かつやり方自体にその考え方でどこまで書けるかというのは、いろいろ関係者もいますので調整は致しますけれども、書ける範囲で、この部分はもう少し調達者の判断でいろいろな工夫がしうるように書けないかということを検討したいと思います。

大聖座長：それから他の部門との調整も必要になるかもしれないですから、ぜひよろしくお願います。それでは、この二件はあとで蒸し返していただきたいと思います。

八谷委員：入り口の2のところと言いますが、枠組みの話でありましたけれども、今確かに温室効果ガス、CO<sub>2</sub>、あるいはそれを燃費という形で全体の枠組みを切っていますけれども、私は前回からちょっと誤解をしていたのかもしれませんが、環境配慮契約という言葉の響きがもう少し幅広いものなのかなあとということを少しイメージしていて、例えば排ガスが全くゼロになったときのガソリン車で、電気自動車はもうゼロ

ですけれども、ガソリン車で排ガスがゼロになる、あるいは大気よりもきれいにするというようなものが出たときにどういう扱いをするのだろうか。それが燃費と地域の大气汚染とどちらを重要視するのか。あるいはもう一つ、環境はいくつもあります、騒音との関係、あるいは化学物質の使用との関係、環境問題はいろいろな広い裾野がある中で、今回の地球温暖化ということに特化してやるのだ。明日また化学物質や大气汚染が社会問題になったら別の法律を作るのだということで割り切って考えていいのでしょうか。それとももう少し枠を広げておいて、今は当座のCO<sub>2</sub>に特化するということなのでしょうか。

環境省(中山補佐): 法律の枠組みといたしましては、排出ガス全般を対象とすることは可能となっております。まずは温暖化ということでCO<sub>2</sub>のところをどう入れていくかということから入っている。ただし排ガスに関しては当然排ガスの規制何なりをちゃんと守っていくことが前提になるわけですが、それはこの法律の中で、前倒して基準を達成したものをどうするという議論はなし得るところではございます。ただ今回まずは燃費の部分はどう入れ込むかということ、正直言うと時間がないこともありまして、まずはそこから入っていきこうとしているというのが今回でございます。来年以降、その辺りをうまく入れ込む方法を考えていければと今のところ考えています。

大聖座長: ですからこの法律でも「温暖化効果ガス等」の「等」というところに意義深いものがあるというふうに解釈してもらえればと思います。これは前回は発言したので議事録に残っています。それではそういう解釈でご理解いただきたいと思います。

## (2) 使用に伴い温室効果ガス等を排出する物品の購入に係る契約に関する解説資料(案)

大聖座長: 議題2の解説資料(案)につきまして、これも資料2に基づいて事務局からご説明をお願いします。

環境省(中山補佐): 資料2、3、参考資料1、2について説明(省略)。

大聖座長: はい、ありがとうございました。これにちょっと時間をかけて議論させていただきたいと思いますので、自由にご意見を仰ってください。

和泉澤委員: 資料2の関係で二つほど申し上げます。一点目は、これは入札を実施したいそれぞれの官庁がお決めになることかと思いますが、基本的な考え方がたくさんあるのだという話でございます。具体的には一点目は、資料でp.4以降の維持費用でございます。私が思いますには、供用期間が標準的には7年ということなのではと思いますが、もっと長く供用するつもりのもを7年と短く見積もってもらっては困ることなので、やはり標準的な供用期間を余程特殊な事情があって1年しか使わないというのは別かもしれませんが、やはりおぎゃとその車が生まれるわけですから、その部分というのが標準的な供用期間に使われるとして燃費代、燃料代は計算する。そこが先ほどの排出ガスにどのくらいのウェイトをおくか。それが少ないという議論にもかかわりますので、そこは標準的な7年間とする。距離も当然あります。1万kmよりもいっぱい走る。1万kmというのは仮にしてくれということなので、しっかり走る車について言えば、そうした実態をきちんと示した上で燃料代を計算するというがよろしいのではないかと。これは基本的な考え方です。

それから二点目は、追って政府の中で調整された結果でよろしいのですけれども、

p.7 の生涯費用を比較して当該費用が最低の価格になる者と契約を締結するというこ  
とで、この方式でもよろしいですが、契約実務をやっておられる方が、一番最後につ  
いている一枚紙の参考2の類のものがあるとわかりやすいと思いますが、いろいろな  
規定でどこに注意書きをつけるのか、どういう文章がいいのか、あるいは政府の中で  
どうなるのかという問題もありますので、要望というか、問題提起だけに留めておき  
ますが、結局交換差額といった場合に今の現行の会計規定でいいますと、当該差額が  
発注側にとって一番有利なものを選ぶことという前提になっています。もし私が会計  
を担当すると、裸の車両の問題とあって、差額の車両問題価格云々で計算をして、差  
額と言っても、結局下取りに出す車というのは大体中古車相場が決まっていますから、  
基本的には車両本体価格が高い車もあれば、安い車もあって、下取りに出る車とい  
うのは同じなのです。何を言いたいかというと、全体の生涯価格を計算にするときに、  
背の高い車両本体価格を使うのか、そうではなくて相場で決まっている下取りに出す  
部分を車両本体価格から引いて、それをイニシャルコスト、当初コストと考えて、別  
途燃料代は車体に乗せて計算をするという方式をするのか。どちらがいいのかを実務  
の方がお迷いになると思います。私とすればどちらでも構わないですが、他の委員の  
方はご意見があるかもしれませんが、そこは原則はこちらだと戻って協議をする必要  
があるかもしれませんけれども、予定価格を立てなくてもいいならいいのですが、予  
定価格を立てようとするときに契約実務をされる方が立てられないのです。その辺が  
実務の問題としては出てきますので、今日決められる話ではないかもしれません。例  
えば注を打って、交換差額方式の場合には上記に準じて何とかするという1行の注で  
足りるのかわかりませんが、取り敢えず今日は問題の提起ということです。

大聖委員：いかかでしょうか。基本的な考え方としては。

環境省(中山補佐):交換差額になってくるところについては、少し何かの形で記入をして、  
その場合、「そうします。」であれば、「そうします。」というところになるのかと思っ  
ております。解説書ですので実務のほうで迷いにくいように方針をお示ししたいと思  
っております。

大聖座長:そうするとこの価格から中古車として売り払ったときの価格を引くということですね。

和泉澤委員:初期費用と維持費用のバランスのウェイトづけの問題があります。先ほど伺ったの  
は維持費用のところの寄与度という1ではなくて、1.5にするとか、2にするとか、  
前回にありました。それは今後の課題としてあると思います。今度はトータルの枠が  
あるわけですが、燃料代のほうは事業で変わらない。こちらの本体の部分でゼロ  
で始まった裸でやった状態なのか、あるいは下取りをした価格の相場を差し引いた  
ものを税金に入れますけれども、それを当初価格と見るのかは、決めれば言いただけ  
の話かもしれません。

水戸部委員:今のご意見に少し補足すると、選択基準と実際の予算化とか、そういう趣旨の問題  
が1:1でくつつくかというかなり難しいですね。選択基準はきちんとしておいて、  
予算は別途うまく考えていただくほうが、**良いかもしれない**。もう一つ各省庁でもし  
この基準を活かすとすると、幅が非常にありますね。それぞれの利用者が、発注者が  
決めればいいということが非常に多いのだけれども、本当にそれでいいのかとい  
うことがあります。確かに実際の運用面でコストをミニマムにするときは、そういう考え

方でいいと思いますけれども、この環境配慮型、温暖化効果ガス等というものに配慮した物品の調達ということで考えたときに、一つのガイドラインみたいなものを示しておいてもいいのではないかと。先ほど仰ったとおり、例えば供用期間が7年とか、あるいは10年とか、それから走行距離は何万kmで計算した場合にどうか、それ以上使われればもちろんいいですが、例えば一時的に少なくすることはできるわけですよね。ですからその辺はある程度決めておいたほうがいいのではないかと気がします。

大川氏(和田委員代理): 今の意見に関してです。確かに残価というのですか、下取り価格を引いたほうがいいのではないかとこの考えも私は持っておりますが、まずモデリングです。7年とか、9年とか、年間1万kmというのを出されているわけですが、公用車の実態というのは実はどのようなものなのでしょうか。要はやはり7年使っているのですか、9年使っているのですか。それが終わったあとは売り払うのか。どうしているのか。多分その辺の実態がどうで、それに合うようなモデルがあるといいのではないかとこのように思っています。

環境省(中山補佐): 正直言うと自動車にもよります。この辺を走っているものでいうと、実際に7年使っているかと言われるとかなりあやしいと思っております。もっと言うと小泉内閣の最初に、全部低公害車というか、低燃費車に替えるという、すでに替わっているということは、大体5年ぐらいで入れ替わっているということだろうと思っております。あとは走行距離に関しましては、まさに使用目的によって全く違います。例えば環境省で言っても、北海道の国立公園事務所の自動車などは、3万km、4万kmを走っているのではないかとこのぐらい、走っているはずで、全体的に地方に行ったほうが、走行距離そのものは大きいというのが実態です。逆に言うともう大臣車は1万kmは走っていないだろうなあというのが実態です。そういう意味で結構幅は広いと思っております。そうは言っても、この辺りのものであれば、最大1万kmぐらい使うと見て計算をしてちょうどいいぐらいかと思っております。地方に行くと、そういう意味でももう少し幅が出てくるのだろうと思っております。そのモデルについてはもう少しいろいろな幅を持たせたもので書いておかないと、皆一律7年で計算するようなことになってはいけないと思っておりますので、そこは修正をしようと思っております。

大川氏(和田委員代理): p.3の契約方式の(1)のところですが、最初の議論の蒸し返しになると思っておりますが、この選定基準です。この書きぶりは先ほどの議論で少し変えたほうがいいと思っております。それからこのところのアンダーラインの、「行政目的等が確実に達成できるように適切に勘案し、」とありますが、ここは本来ならば、「行政目的を達成した上で環境に配慮したものを選ぶ」というような書き方が必要ではないかと。要するに環境負荷の絶対値を下げるという考え方をこの中に盛り込んでいったほうがいいのではないかと。思います。

それからp.6、p.7の図2-1に棒グラフがあります。例えば5番、6番の車は非常に燃料代が安いというのか、CO<sub>2</sub>の発生が少ないです。これは他の、1~4に比べて1/2、1/3ぐらいのCO<sub>2</sub>の発生量です。でも値段は2倍、3倍になっているわけではないです。さらに図2-2の供用年数9年のシミュレーションでいくと、5、6というのは多分4、5に相当すると思っております。やはりここでも半分とか、1/3です。結局このグラフは何が

言えるかということ、CO<sub>2</sub>を 1/2、1/3 にしても、今のガイドラインでは調達されませんということを行っているわけです。CO<sub>2</sub>が 1/2、1/3 というのはガソリン車においては、ハイブリッドとか、特殊な車を除いてもあり得ます。同時に存在しているわけですから、やはりCO<sub>2</sub>低減の評価というものは、もう少ししてもいいのではないか。これだと 1/2、1/3 でも、それは評価されませんということはこのグラフは言っているというふうに見えます。

環境省(中山補佐): されないというか、多分イニシャルコストの差のほうが大きい場合に、なかなかそこまで配慮しきれないというのが、この図の実態だと思います。車両価格と燃料費の相関関係になってくると思います。そういう意味で和泉澤委員の仰ったように、下取りを含めた価格で考えると、下の価格がもう少し下がってくるということ。それから正直言うと、これはカタログですので、入札になるとおそらくもう少し全体に下がるかと思っていますので、ここで出しているよりは、燃料費の比率というものは上がるだろうと思っていますが、それにしてもというところを何か配慮できないかということについては、少し何か手があるのかないのか。今回できることとして何かあるのか。それとも今後の課題なのかというところも含めて、少し考えたいとは思っています。今回そこまで手が回しきれぬかどうかということは、ちょっと今の段階でお約束しきれないところがあります。何とかなるか考えてみたいと思います。

和泉澤委員: p.6、p.7 というのは、グラフを作った方でいいですが、1番~6番は高さはこれであっていると思いますが、少なくとも4番、5番のところでは、イニシャルコスト自体が変わっているから、何かの計算の都合でこうなっていて、計算をされた方が中を見ればいいのですが、最後の線の高さは同じで内訳の数字を打ち間違えたのか。

事務局: 最後のトータルコストが低い順に並べておりますので、図 2-1 と図 2-2 は車体番号がリンクしておりません。

和泉澤委員: 車名番号が変わっているから、これが何だっけ。

事務局: 値段を見ればいいわけです。

和泉澤委員: そうですね。ここは同じだが、入れ替わりがあります。

事務局: 一番下の初期費用が同じものは同じです。

大川氏(和田委員代理): 左の5番、6番のところだけが、4番、5番に変わったのです。ただ9万kmにしても、やはり買われるのは、即ち調達に達するのは1番、2番、3番という辺りで、入札の結果落札できないという感じかと思っております。

環境省(中山補佐): すみません、書き方が。地方で3万kmぐらいを使うことを前提で計算してみると、多分ひっくり返ると思っていますけれども、ただちょっといろいろな例をもう少し幅広く出したいと思います。

和泉澤委員: 資料がないのですよ。

環境省(原田補佐): 1,000CC と 3,000CC ということで、本来は適切な比較をして、同じ調達目的で買う車かどうかというのは、問題を精査をしなければいけないです。それともっと考えないといけないのは、4番、5番はハイブリッド車だと思いますが、ハイブリッド車の位置づけがどこにくるのか。例えば排気量だけで見ると、かなり燃費の対象が小さいですので、排気量の比較ではないと思います。そこに対してぜひご意見をいただいたほうがよろしいかと思っております。悩ましい問題ですが、実際に、例えばトヨタ

のプリウスやホンダのシビックといったハイブリッドを買われている方は、どのクラスも一緒だと思われて買われているのかというのがやはり問題になってくるのではないかと思います。

大聖座長：寸法でほぼ決まるのではないかと思います。

和泉澤委員：クラウンが何って感じですね。

水戸部委員：最初は補助金を出しましたね。補助金を出したときには、プリウスはカローラぐらいと比較。ですから 1.5 リッター、1.6 リッターぐらいだったか。価格では 2 リッター相当という感じですね。

大聖座長：プリウス。そうですね。エンジンは排気量が 1.4 リッターですけれどね。その辺はどういうふうに考えるかですね。この辺を少し事務局のほうでまた考えていただきたいと思います。

和泉澤委員：結局統計というか、データの取られ方、取り方の制約があるのだと思います。ですから検討課題にも書いてあるように、将来どのように、今は別々で扱うものが統合していくかというのは技術やデータの進行状況により、やればよろしいのですが、今回、いわゆる雛型、あるいは説明、解説書というときには、やはりデータの制約や限界もありますので、そうした部分のところでデータで補えない部分のところは、今日ご議論があったような形で、「こうした点も加味して。」ぐらいは、入札する場合に、各省に告げられるのでしょうから、そうした部分のところにも、いろいろと事例があると。環境配慮という観点で。ここ 1 週間でまとめられるかどうかわかりませんが、そうした課題があり、また指摘があったということではいかがでしょうか。

環境省(中山補佐): 限られた時間で知恵を絞れるところは絞った上で、次回の資料に。少しこれだと時間が短いかと思っておりますが、知恵を絞って、絞りきれないところは、申し訳ありませんけれども、資料 3 の中に、資料 3 もできるだけ書ける範囲で具体的に、課題が明確になるように、少し工夫をしたいと思います。事例に出ておりますように、実は事例のところは排気量が出ていないのですが、排気量が要る要らないというのも使い方によるはずで。本来は、例えばこの辺りで使っている車は、それほど排気量を考えないといけないのかということ、本当はそうでもないはずで。その辺りをどういうふうに書いていけるのかということですね。おそらくそこはこれから契約法というよりは、世の中の目がかなり厳しくなるのかなという中で、その中でハイブリッドの位置づけをどうするかというのはなかなか難しい問題だとは思いますが、知恵を絞ってはみますが、できましたら何かこういうやり方がいいのではないかなというご意見をこの場でなくても結構ですので、いただければできる範囲で反映していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

八谷委員：すみません。さっき聞き漏らしたのかもしれないので、もう一度教えてください。仕様のところで、計算するときの走行距離の例では、7 年間で年 1 万 km ということで、これは発注者の実態に応じて変わっていくということですね。

環境省(中山補佐): そのとおりです。

八谷委員：発注者の使用実態に応じて変わるということは、逆に言うといくらでもその数字は動かせるということにもなるわけですね。年に 4 万 km だとか、あるいはもっと走る。5 万 km だとか。数字が変わることによって、その方法が逆転することはいくらでもある

わけですね。こういうケースが。

環境省(中山補佐): そういう意味では、今の計算が皆1万kmで7年になっているものですから、少し誤解が生じ得るかということがあるので、この辺りについてもいろいろなパターンがあり得るといことは、発注者に誤解なきように、伝わるように書き方も少し工夫したいと思っております。

八谷委員: 発注者を疑うわけではないですが、発注者の使用実態が、例えば年に2万kmというのをどういうふうに客観的に評価するのかという、その仕組みがないと、いくらでも最初に5万kmだと、あるいは2万kmだということが起こり得るわけです。最初に結論ありきで、それに合わせるような走行距離にしてしまうという恣意的なことも、悪く見ればできるのではないかと。

和泉澤委員: そうするとそれは行政の監査の対象になりますね。

環境省(中山補佐): そうですね。あまり恣意的なことをやると、当然会計監査なり、もっというと、当然のことながらこういう仕様書なども情報公開の対象になってきますので、そこは指弾を受けるということになると思います。結構そういうところも含めて、非常に世の中の目も厳しくなっておりますので、そういう意味で多分仕様の書き方も、かなり昔に比べて明確にかつ、昔だと、正直言ってそれなりの人の車はそれなりにランクの高いものをと流れていたのが、なかなかそうは行かなくなってくるだろうなあと思っております。使用目的に合わせた仕様になっているかどうかということ、しっかり決めていかないと、いろいろなところから叩かれることになるだろうと思っております。

大聖座長: 参考2は文字通り参考になるのですが、裏側の「交換のために引き渡す自動車の概要」というのがありますが、これはクラウンを下取りに出すということでしょうけれども、ちょうど7年間ぐらい使って、55,000 kmですから、これからあまり外れると、引き続き買い換えないので、同じような用途にもし使うと想定すると、あまりかけ離れてしまうと困る。ですからこれはどうなりますか。年間にちょうど6,000 kmぐらい走っているわけですね。7,000 km近いかな。7,000 kmじゃないか、ちょっと少ないですね。

大聖座長: いや7年。8年だから。7,000 kmですね。

八谷委員: こういう数字が、代替する場合には、前車の実績というのが参考になるので抑える仕組みにはなるのですが、新しいものを入れる場合には。

和泉澤委員: 車を買って誰が運転をするのか。今運転者を採用するのは難しいですから、職員がやります。では今まではどうしていたのですかという議論にもなりますので、本当に新しい形で官用車の、これは作業車もありますけれども、台数を今までに比べて増やしていく。つまり予算化していくということ自身は、相当説明がされなければいけない。一般的な姿は、10年使ってしまっても中古代もつかないという場合もあるかもしれませんが、少なくとも日常的に必要な車両、自動車というところで予算がついておりますので、入札項目には細かいことは出ないかもしれませんが、細かい説明書というのか、それぞれの入札説明書には、下取りがない場合なら、そのところで実績1、1.5という数字が、相当程度ではないかと思えます。

和泉澤委員: 前回のご議論にも出ましたが、下取りのところは無理をしてというのは、遠い昔は

いろいろあったと思います。どうしてもブランド間競争がいろいろありますから。今は立派な中古車もあれば、廃車する手続きだけをやってくれという場合もあります。ですからそうしたものに合った中古相場、あるいは費用。これは客観的に言えば、もちろん差は出てきますが、相場がありますので、あまりむちゃくちゃなことが出てくるというのは、今は大分少なくなってきているのではないかと思います。

環境省(中山補佐): 余計なことついでで申し上げますと自動車リサイクル法が段々効いてきますので、ある意味廃車費用のほうがかかるともかかわらずという、逆の議論は段々しなくてもすむようになってくるというふうには思っています。

大聖座長: いかがでしょうか。実際に運用をやる上での仕様書を書く側、あるいは業者側の立場から、多分両方の観点があるかと思えますけれども。

大川氏(和田委員代理): 別の件ですが、p.4の維持費用について、今燃料費と自動車重量税があって、その他はあまり影響がないので割愛されているという説明だったと思いますが、実はそれ以外にも影響するものとして保険、税金、車検があると思います。軽が非常に売られています。何で売れているかというと、燃料代ではなくて、保険、税金、車検という維持費が安いから売れているわけです。ということはこれはものすごく維持費に影響するファクターです。中央官庁はそういうふうな軽は使わないかもしれないですが、地方への波及ですとか、あとは民間への一種のデファクトみたいな考えになるとすれば、これは含めたほうがいいのではないのでしょうか

環境省(中山補佐): 実は、保険をどちらがどうかけるかというのがあって、なかなか難しいところはあります。というのが一つです。それから税金については、実は国の場合は一般と違うということがありますので、国のほうにもかかる自動車重量税だけを乗せているというのがあります。車検費用のことはすっかり忘れていました。そういうのが実態のところでございます。車検費用も、それこそメーカーさんでそれなりのサービスをかなり安くやっていただけたところから、軽だと安くなったり、いろいろあると言えばあると思いますので、実態としてどのくらい差があるのかというのは、今俄かにわからないところですが、差があるようであれば入れておいてしかるべきかと思えます。

大聖座長: 軽にしようかそれ以外にしようかという比較はしないですよ。

浅川委員: 車検費用というのは、整備とかのお金とあまり変わらないですよ。だから重量税とか、保険というところで差はあるが、車検自体の整備とかは、あまり車によって差はないと思いますね。

大聖座長: 今軽かホンダ車を選ぶのかというような比較をしているわけではなくて、最初から決まるわけですね。

大川氏(和田委員代理): 今ここに出ている耐用年数7年というのは車検に合わせた年数ですか。3年、2年、2年ということで、これは乗用車かと思ったのですが、商用車の場合はまた変わってくるわけですか。その考え方はなにかございますか。

環境省(中山補佐): 7年というのは例として出しているだけです。そこも場合によって使用実態等に応じて思っておりますので、そこは確かに実態に合わせて変わってくるということが明確になるように、文章も事例も少し工夫をしたいと思えます。

大聖座長: これは余談ですが、本当にいい車ができたら早く買いたいと思うかもしれませんね。

環境省(中山補佐): 買い替えで下取りをしていただいで使っていただく場合がそうだろうというのがあります。それこそライフスタイルをアセスメントをしてみないと何年ぐらいで替えるのがいいのかというのなかなか難しいところだと思いますけれども、本当に画期的なものが出てくると、そういうことを考えなくてはいけなくなってくるのかとっております。その辺の特殊なところは、また必要が出てきたところでご検討をお願いすることになろうかと思っております。

大聖座長: はい、いかがでしょうか。ありませんでしょうか。ちょっと予定よりも早く進んでおります。もし意見が出尽くしたということであれば、この第2回で大体締めさせていただきますとも思います。議論は蒸し返していただいても結構です。40分ぐらいまだ余裕があります。どうぞ。

環境省(笠井課長): すみません。遅れまして失礼しました。二点あります。あまり拘らない話かもしれませんが。一点目は、資料1も資料2も「使用に伴い温室効果ガス等を排出する物品の購入に係る契約に関する基本的事項」ということで、自動車が代表例ということになっていて、一応法律のほうでこういう枠組みになっているので名前はこうしていますが、取り敢えず自動車のことしかないの、この名前がいいのかどうかというのはちょっと気になっています。もうストレートに自動車の購入に係る契約としておいたほうがいいのかどうかというのが一点です。

もう一点は和泉澤先生からお話があったように、下取りは考慮したほうがいいのかと思いつつ、環境側からどういう理屈になるのかということのことを思うと、購入する車と関係のないところで価格が決まるので、それはどういう具合に考えたらいいのかというのがちょっと気になっています。

和泉澤委員: ご尤もな話だろうと思えます。一点目のところは、前回の資料では明確だったのですが、WGが集まってきたときに、物品と言っているけれども、すぐ自動車が始まる。前回は、ワンクッションあって当面自動車という一行があったと思えますが、そうした部分というのが、他のワーキング、ないし全体検討会議のところ、そういう文章がとても入れられないというのであれば、題名を変えるしかないと思えます。法律を受けた格好での題名で、当面のターゲットはこれであるということが文章として触れられるなら、それで通る話ではないかというのが私の印象です。

二点目は、全く仰るとおりです。車両問題は先ほどグラフの通りであって、大体下取り相場価格費だけですから、理論的には全然関係ないです。ただ現場の会計の実務をやっている方が、取り扱い上、交換差額が一番国にとって有利なものという縛りがかかっているの、交換差額を見て、当然、燃費総合評価をしてと。交換差額も含まれたところで総合評価をしていると言わないと理屈がもたんというならば、交換差額ベースといったところを考えればいいし、差し当たって交換差額を通じて決まるのだというのであれば、ただそうすると値段が安い人が一番を取ってしまうのは困るわけです。このスタンダードに基づいて、あなたが一等賞ですという人が一番札にならないければ困るわけですから、交換差額を入れたほうがいいのかそれであればいいし、それは違うという、先ほど水戸部さんからありましたけれども、前提の場合のスタンダードです。そういう割り切りを会計の担当のほうで、それでも結構ですよ、情報がほしいですからというのであればよろしいです。

大聖座長：下取りの価格があるほうが燃費のインセンティブがある。

環境省(中山補佐)：本来理論的に申し上げると、7年なら、7年使ったあとの下取り予想価格との差が最も大きく、調整するのが本来です。どれを選ぶかの違いになってきますが、契約のところでそこまでやるのはなかなか難しいと思いますので、現在の交換の差額がどうなるかというところで見ざるをえないと思っております。いずれにしろ、おそらく条件の中で、これを下取りに出しますというのを入れて、全体としていくらで新しいものと古いものと交換していただけますかという入札になってくるのだろうと思います。その辺を含めてイニシャルコストのところを車体価格というのか、交換の場合は交換の価格となるのかというところが入ってくるのがわかるように書くのかというところで、書きぶりについては少し検討しつつ、さっき申し上げたように予想価格との差額みたいなものが出せる場合についてはそういう形でやることもできるように、少し書き方について工夫ができないかと思っております。

和泉澤委員：文章にするというのも、これは考え方ですから、注か何かで1行やって、交換方式の場合にはこれであらうと。1行で泳げるのであったら、世の中が丸く収まるのであったら、それは一つの方法ですね。ただ内部の調整があるでしょうから、そこは考え方はどうでもいいわけです。契約実務の方が泳ぎやすい、あるいはきちんと基準の中でできるということであれば私は入れてほしいです。

環境省(笠井課長)：私が気にしたのは、環境の面からどうかということです。先ほど大聖座長が言われていましたけれど、供用年数が短い段階で買い換えたほうが下取り価格が多分高くなるので、早いうちにいいもの買い換えるというインセンティブを与えるという趣旨で考えるのか。そうではないのかという理屈づけのところを気にしていました。

大聖座長：下取りに出したほうが、セカンドカーとして誰かが乗り続けてCO<sub>2</sub>を出し続けるのかもしれないけれども。

環境省(笠井課長)：購入する車の価値でないところで決まってくるものがあって、それをどういう具合に購入する車の価値に入れるように構成するかというのがちょっと気になりました。

環境省(中山補佐)：おそらく仕様書にあるように、車種としてこういうものを購入します。その際に下取りについてこういうものを引き渡します。ついてはいくらでしょうかという入札になるのだと思います。そこは、そういう場合はそういう価格ですよということは紛れがないようにということについて、担当者が惑わないようにしたいと思います。おそらくこの書き方でも、そういう意味で通常こういう形でやっているのであれば、それほど惑わないかなという気はしておりますけれども、若干こちらの会計担当とも相談をして、これで紛れがないか、惑いがないかということについて確認したいと思います。

大川氏(和田委員代理)：感想を申し上げますと、今のこの考え方だとイニシャルコストの影響が非常に大きくて、入札でイニシャルコストを安く出したところ選ばれそう。環境性能は若干補正されるにしても、やはり環境のところの評価は低いというのでしょうか。官庁は率先して環境負荷の少ないものを買おう、それを購入していくというふうな動かすインセンティブみたいなものが一工夫足りないとは感じているところです。何かここにもう一つ仕掛けがあるとそちらのほうに動くのだろうと思います。今のグリ

ーン調達法でいきますと、自動車の判断基準は燃費と排気がありますが、やはりCO<sub>2</sub>でいくと全体にCO<sub>2</sub>の環境負荷が小さいのは小さな車、小さなエンジンの方向です。やはりそちらの方に、CO<sub>2</sub>の絶対値が小さい車を選択させるような方向への動かし方、インセンティブを、今後の検討課題でも何でもいいですから、入れていただけるとありがたいと思います。

環境省(中山補佐): 今回その工夫を入れ込めるか、次回に向けてになるかは、ちょっと今の段階では申し上げにくいところではあります。最低限課題として、そういうことをどう入れるかということのをこれから検討していくという方向性は、資料3にもう少し明確に入れ込む形で考えたいと思います。これ以外に政府としてCO<sub>2</sub>の排出が拡大したことに伴ってどういうところで費用がかかるのかみたいなところを含めて、うまく入れ込めるような方法を考えていきたい。そこのところいくつもいろいろな方面対策としても必要ですので、それはよくよく検討してみたいと思います。

和泉澤委員: 水戸部委員のご意見を聞きたいのですが。今ご説明があったとおり、結局資料の3番の三つ目だと思います。私はこういう感じがしております。取り敢えずわかりやすい単純な姿でスタートして、環境配慮、あるいはそれに対する政策的な意図をもっと強く実現する場合には検討するということですが、私の理解で言いますと、結局初期費用というのは金銭的評価でいうとウェイトは1です。寄与度が1です。生涯燃料消費高、CO<sub>2</sub>は1です。ですから水戸部委員が1.5倍と言ったときに、総合評価をしていくときに、価格は寄与度1。それから全体の燃料の使用量、使用高でもいいですね。それが寄与度の1。それを例えば1.5にする。もちろん逆になりますから高いほう安いほうという。燃費がいいほうと言いますから。そういうことですからそうすると燃費の部分が効いてきます。それを今日現在このところで寄与度をいくつにするか。燃費の部分を1ではなくて。というのは、なかなか詰めきれない部分もあるのかなというのは個人的な意見です。ただ前回申し上げたとおり、それを1.5にする、2にするという入札のところの総合評価方式のウェイトづけということで言うなら、それはまさに政策の意思決定です。そういう部分というのが、今後が進んでいったときに、むしろ政府内で調整も必要でしょうが、そうした部分でこれではいけない、進まないというのであるなら勇気を持って、あるいはしっかり政府内を説得してやっていくということかと私は思っているのですが、水戸部先生、いかがでしょうか。

水戸部委員: 本当に仰るとおりですね。ただ冒頭に申し上げるのは、何らかの意気込みみたいなものは、最初の紙でも資料の3の中でも環境配慮が背景の中でしか感じにくいものですから。確かに従来の入札方式と変えて、いわゆるライフサイクルコストで評価しますということは非常に正しいわけです。そうは言っても環境に配慮したという象徴的な意味をどこかに見えるようにするというほうが、世の中を動かしやすいのではないかと。そのための一つの例ですね。実務的には仰るとおりだと思います。

環境省(中山補佐): 基本的に実務向けの文章として作っているものですから、そういう意味でなかなか意気込みというか、方向性がきちり出ていないところもありますが、そういったことについてもう少し各調達者が配慮する場合に配慮できる場所も含めて、それから考え方も含めてどういうふうに行けるかということについて、もう少し知恵を絞ってみたいと思います。そういう意味で検討課題のところにもその考え方がメッセ

ージとして打ち出せるように文言を入れて検討したいと思います。どこまでできるといのは難しいところはあるかもしれませんが、いろいろの仕様はあるかと思うので、そこはできるだけ努めたいと思います。

大聖座長：それから先ほどの解説資料の中で自動車というのが結構全面に出ていますが、これでもいいのかという話ですね。ここでは物品の代表例として自動車を取り上げているわけですが、その自動車ではないものに置き換えてもきちんと通じるようなものになっているのかということです。

環境省(中山補佐)：こちらは自動車WGということで自動車について議論をいただくということでお願いをしているところがあります。多分基本方針の閣議決定そのものとしては、物品と書いて、物品の中に小見出しのような形で自動車の購入という形になって、その下にこういう文言が入ってくると思っております。おそらく解説資料についても4冊あるというよりは1冊の中で物品についてと言って、小見出しで自動車についてという形になった上で、こういう中身が入ってくるというような解説になるのかと思っております。物品一般論としてどうかということについては、場合によってはちょっと検討会までに、我々はどちらかというWGの意見というよりは、事務方の検討会に対するものとして準備は必要になってくるかもしれないと思っています。こちらでは自動車の関係の皆さんに集まっていたというところもございまして、自動車についてということでご議論をいただいているものだと思っております。またそういうものとしてご検討いただければと思います。そういう意味では報告のものとしては、自動車についての報告であるということがもう少し明確になるように少し工夫してみたいと思います。

### (3) その他

大聖座長：いかがでしょうか。大体議論が尽きたようでしたら、よろしいでしょうか。それで今後第3回をやる必要がなければ、今日いただいた資料の修正を事務局でやっていただいて、持ち回りか、あるいは私どもに一任していただくということでいかがでしょうか。

環境省(中山補佐)：何れにしろ皆さんにできたものについては、ご相談を個別にしたいと思えます。皆さんに個別にご相談をした上で、最終的に座長にご了解を得るという形で、そういう意味で座長に一任していただければと思います。

大聖座長：これは本委員会にいて、それでまとめてパブコメに出すのでしたっけ。

環境省(中山補佐)：そうです。本委員会が終わったあとそういう形になると思います。若干この中身についても正直申し上げると、財政当局などとも、一応詰めはしないといけないところもございまして、その辺も含めまして終わったあとに、各委員の皆様にはそれぞれご相談はしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

大聖座長：それでは活発なご議論をいろいろありがとうございました。いただいたご意見を参考にして、また修正を加えて事務局にまとめていただきたいと思います。どうもありがとうございました。ご苦労様でした。