

自動車の購入等に係る契約に関する検討事項（案）

1. 自動車 WG における検討事項

(1) 燃費基準に係る検討

平成 19 年 7 月の省エネ法トップランナー基準の改正により、2015（平成 27）年度以降の乗用車、軽貨物車及び軽量貨物車の燃費基準については、測定方法が従来の 10・15 モードからより実態に即した JC08 モードへ変更されるほか、ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一区分として扱う¹こととされている。また、カタログ等に表示される燃費についても、今後、JC08 モード燃費へ順次切り替わることとなっている。このため、現行の基本方針において、「入札条件は、当分の間、燃料種別ごとに設定する」としている原則について、ディーゼル自動車の普及状況を勘案しつつ、検討する必要がある。

(2) 環境性能の評価に係る検討

基本方針解説資料では、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を二酸化炭素排出量の削減としているところ、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るため、自動車の環境性能の評価項目に係る指標は「燃費（km/ℓ）」を採用している。しかし、この考え方は、同一の燃料種の自動車については適用可能であるが、異なる燃料種の場合（例えばガソリンと軽油）は、二酸化炭素排出係数が異なることから恒等とはならない²。

上記（1）のとおり、乗用車等についてガソリン自動車とディーゼル自動車の燃費基準を同一区分として扱う場合には、例えば、環境性能である二酸化炭素排出量の削減を評価する方法として、「単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量（g-CO₂/km）」を評価指標とすることや発熱量換算燃費値を指標にすること等が考えられる。

¹ 乗用車、軽貨物車、軽量貨物車にあつては、ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一区分として、エネルギー換算（発熱量換算）で同等の目標基準値を適用することとし、ガソリン自動車は燃費値を、ディーゼル自動車はガソリン発熱量換算燃費値（ディーゼル自動車の燃費値を 1.10 で割った値）を用いる。

² ガソリン自動車及びディーゼル自動車については、「自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領」（平成 16 年国土交通省告示第 61 号）に基づき、「1km 走行における CO₂ 排出量（g-CO₂/km）」が公表されている。燃費値の CO₂ 排出量への換算方法は、次のとおり。

ガソリン：CO₂ 排出量【g-CO₂/km】＝（1/ エネルギー消費効率値【km/ℓ】）× 34.6【MJ/ℓ】× 67.1【g-CO₂/MJ】

軽油：CO₂ 排出量【g-CO₂/km】＝（1/ エネルギー消費効率値【km/ℓ】）× 38.2【MJ/ℓ】× 68.6【g-CO₂/MJ】

さらに、プラグインハイブリッド自動車については、その特性を適切に評価できる排出ガス・燃費測定方法について検討が行われ、平成 21 年 7 月に燃費に関する性能の評価方法³及び表示項目が定められたところであるが、プラグイン走行時の燃費及び電気自動車等の他の環境性能の優れた新たな自動車に係る燃費の考え方については、現段階において定まっていない場合が多いため、これら新たな自動車が市場に順次投入される中、こうした自動車を可能な限り同一に扱う（複数車種の自動車について一本の評価式による総合評価落札方式に基づいて契約の相手方を選定する）ことが必要であり、複数車種間の環境性能を同一に評価できる指標として、単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量を選定することが適当と考えられる。

なお、個別の環境性能の優れた新たな自動車の単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量を具体的にどのように算出するかについては、車種ごとにクリアすべき課題があるため、関係省庁における議論、及び当該車種の普及状況等を踏まえ、適切な時期に本ワーキンググループにおいて、当該指標が評価対象とする範囲を含め、検討を実施するものとする。

本ワーキンググループにおける検討事項を整理すると、以下のとおり。

- ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一の評価式に基づき評価する総合評価落札方式の導入に関する検討
 - 燃料種別ごとに設定している入札条件の統一化の是非
 - 統一化する場合の総合評価落札方式
- 複数車種間の環境性能を同一に評価できる指標についての考え方の整理
 - 使用段階における二酸化炭素排出量の適切な評価方法（単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量、発熱量換算燃費値等）

³ プラグイン走行時の燃料消費率（プラグイン燃料消費率）及びハイブリッド走行時の燃費消費率（ハイブリッド燃料消費率）を複合した代表燃費値の「複合燃料消費率（プラグインハイブリッド燃料消費率）」

2. 評価値の算定例

(1) 評価方法の概要

現行の自動車の購入等に係る契約で適用している方法は、得点を入札価格点で除した評価値（＝費用対効果）が最も高い提案をした者と契約を行うものである。

具体的な評価値は、以下の方法で算定する。

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

ここで、入札価格点は、例えば1万円を1点としたものであり、得点は、標準点（＝100点）と環境性能に応じた加算点（最大50点）の合計とする。

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

(2) 加算点の設定方法

以下に、単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量の目標値に対する二酸化炭素排出量の達成度合いから加算点を設定する方法を示す。

$$\text{加算点} = \text{加算点の満点} \times \frac{\text{基準排出量} - \text{提案車の排出量}}{\text{基準排出量} - \text{目標排出量}} \quad \dots (式3)$$

ここで2,000ccクラスの3BOXガソリン自動車の購入の例（基本方針解説資料に示した例）で、式3に実際の値を当てはめると、以下のとおりとなる。

■ 目標排出量：78g-CO₂/km

$$\rightarrow 1 / 29.6 \text{【km/ℓ】} \times 34.6 \text{【MJ/ℓ】} \times 67.1 \text{【g-CO}_2\text{/MJ】}$$

■ 基準排出量：198g-CO₂/km

$$\rightarrow 1 / 11.7 \text{【km/ℓ】} \times 34.6 \text{【MJ/ℓ】} \times 67.1 \text{【g-CO}_2\text{/MJ】}$$

$$\text{加算点} = 50 \times \frac{198 - \text{提案車の排出量}}{198 - 78} \quad \dots (式4)$$

ディーゼル自動車についても軽油の二酸化炭素排出係数により単位走行量当たりの二酸化炭素排出量を算出できるため、同一の評価式で比較が可能となる。

3. 留意事項

現行の自動車の購入等に係る総合評価落札方式においては、購入等の対象となる自動車がグリーン購入法の特定調達品目に該当する場合、その判断の基準が燃費基

準値となっていることから、別途検討が行われる自動車に係るグリーン購入法の判断の基準等の見直しと連携を図りつつ、検討を進めるものとする。

また、現行のグリーン購入法の特定調達品目に該当していない重量車等について、具体的な総合評価落札方式の手続等について、必要に応じ解説資料に記載する。

さらに、本年 6 月より 2020（平成 32）年に向けた新たな自動車燃費基準の検討を概ね 1 年を目処に結論を得る予定で開始したところであり、検討状況を注視する必要がある。