

自動車の購入等に係る契約に関する検討内容について（案）

1. 自動車 WG における検討事項

第 1 回自動車 WG において示した検討事項は、以下のとおりである。

- (1) 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
- (2) 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）

2. 検討事項に関する考え方（案）

上記の検討事項に関する考え方（案）は、以下のとおりである。

(1) 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

入札条件の統一化について

現行の基本方針の考え方である燃料種別に設定している入札条件を見直し、統一するためには、現段階において、ディーゼル自動車の普及状況、ガソリンと軽油の燃料費の違い等が第 1 回 WG において検討課題としてあげられたところである。

前者のディーゼル自動車の普及状況については、現時点では、市場への投入が未だ少なく、選択可能な車種が限られる状況にあるが、クリーンディーゼル自動車に関しては、環境性能の優れた新たな自動車の普及促進の観点から、国等の機関においても、行政目的・用途等を踏まえ、積極的に導入を図ることが重要と考えられる。

一方、燃料費（ガソリン、軽油）については、基本方針又は解説資料において一律に定めるべき性格のものではなく、調達者が行政目的や使用状況等を勘案して定める要求性能の一つとして判断すべき事項と考えられる。

このため、ガソリン自動車、ディーゼル自動車それぞれ燃料種別に設定している入札条件を統一化することの妥当性の検討に当たっては、現段階においてディーゼ

ル自動車の市場への投入が少なく、調達可能な車種が限られていることから、統一化する場合において円滑な調達を進めるための運用方法について、必要に応じ検討を行うものとする。

統一化する場合の総合評価落札方式について

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については、現行の自動車の購入等に係る契約で適用している評価方法¹が活用可能であり、現段階において最も適切な方法であると考えられることから、評価方法自体の変更は想定していない。

ただし、総合評価落札方式の導入に当たっては、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、具体的には、「複数車種間の環境性能を同一に評価できる指標」に関する考え方を整理し、具体的な評価方法を示すことが必要であると考えられる（後述）。

（２）複数車種間の環境性能を同一に評価できる指標

（１）の検討事項に示したとおり、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、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、例えば、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。

単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量を評価指標とする方法については、ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG自動車等については、評価対象範囲（Tank to Wheel）や測定方法を統一することにより、同一区分として扱うことが可能と考えられる。しかし、他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、車種ごとに解決すべき課題があるため、現段階においては統一することが困難な状況にある。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、その中で、今後の燃費基準の考え方が検討されるものと考えられる。このため、将来的に複数車種間の環境性能を評価する統一的な指標として導入される場合には適切な指標の一つになり得るものと考えられるが、現段階において当該評価指標を導入することは、時期尚早と史料される。なお、単位走行距離当たりの二酸化炭素排出量を含めた二酸化炭素排出量削減の評価手法については、関係省庁における議論、及び当該車種の普及状況等を踏

¹ 評価値（費用対効果）が最も高い提案をした者と契約する方式（評価値＝得点／入札価格点）

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、検討を実施することが必要と考えられる。

発熱量換算燃費値は、2015（平成 27）年度以降の乗用車、軽貨物車及び軽量貨物車（ガソリン及びディーゼル）の省エネ法の燃費基準に採用されている方式であり、現行の基本方針解説資料の自動車の環境性能の評価指標である「燃費（km/ℓ）」と整合が図られていること等から、現時点において適切な指標と考えられる。

このため、環境性能の評価指標については、引き続き「燃費（km/ℓ）」を採用²することが適当と考えられる。

3．基本方針の変更・解説資料の改訂（案）

本年度の基本方針の変更については、その必要性を含め、本 WG において検討を行うこととする。

また、解説資料の改訂を行う必要があると考えられる箇所は、以下のとおりである（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を仮定している）。

- 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の運用の考え方及び具体的な総合評価落札方式の評価値の算定例の追加
- 複数の重量区分にまたがる仕様により調達を実施する場合の燃費基準値の考え方の追加
- 燃費表示モードの移行に伴う記述の修正

なお、基本方針及び解説資料に関係のある他の国等の施策が見直された場合には、当該見直し内容を踏まえ、適切に対応を図るものとする。

² 省エネ法と同様に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