

環境配慮契約法基本方針等の検討方針等

1. 基本方針等の見直しの考え方

(1) 本年度の見直しに当たっての考え方

環境配慮契約法に基づく基本方針については、必要に応じた見直しを実施することとされており、以下に掲げたいずれかの項目を満たす製品・サービスが契約の対象となる場合に見直しを検討することを基本的な考え方とする。

- ①国等が排出する温室効果ガス等の削減を図ること。すなわち、国等の排出量の大きい製品・サービスや高い削減効果が見込まれる製品・サービスを対象とすること。
- ②民間部門への波及効果が大きく、我が国全体の温室効果ガス等の排出の削減に寄与する製品・サービスを対象とすること。
- ③新たな技術開発や普及の進展等により、一層の温室効果ガス等の排出の削減が見込める製品・サービスを対象とすること。
- ④温室効果ガス等の排出の削減を図るため、環境政策の観点から、広く普及を図る必要のある製品・サービスを対象とすること。
- ⑤基本方針と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、適切に対応すること。

上記の基本的考え方及びこれまでの検討経緯等を踏まえ、環境配慮契約として契約類型、契約方式、内容、手続等を検討する。

(2) 検討方法等

検討に当たっては、昨年度に引き続き、環境配慮契約法に基づく基本方針等の見直しについて検討することを目的とした有識者による検討会を設置し、国等が環境に配慮した契約を推進するための基本的考え方、手続、評価基準等について検討を行うこととする。

また、検討会の下に有識者、関連団体・関係事業者等が参加するワーキンググループを設置し、基本方針の見直しに係る意見交換を行い、検討会に意見を提出することとする。具体的には、以下のワーキンググループを設置する。

- ・ OA 機器ワーキンググループ、船舶ワーキンググループ、電力ワーキンググループ

2. 電気の供給を受ける契約

(1) 算定省令の改正

電気の供給を受ける契約については、二酸化炭素排出係数及び環境への負荷の低減に関する取組の状況による裾切り方式を基本的事項として基本方針に位置づけているところであるが、昨年の地球温暖化対策の推進に関する法律（以下「温対法」という。）の改正を受けて、本年 6 月に「特定事業者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出の算定に関する省令（平成 18 年経済産業省・環境省令第 3 号。以下「算定省令」という。）」の一部が改正され、電気事業者ごとに実排出係数¹及び調整後排出係数²が算出・公表されることとなる。

(2) 検討方針

算定省令の改正に伴い、電気の供給を受ける契約において裾切り方式に使用する二酸化炭素排出係数については、電気事業者ごとに算出・公表される調整後排出係数の活用方法について検討を行い、基本方針または基本方針解説資料に記載することとする。

¹ 電気事業者がそれぞれ供給（小売）した電気の発電に伴い、算定省令別表第 1 に定める燃料の燃焼に伴って排出された二酸化炭素の量（t-CO₂）（以下「実二酸化炭素排出量」という。）を、当該電気事業者が供給（小売）した電力量（kWh）（以下「販売電力量」という。）で除して算出する

² 実二酸化炭素排出量（t-CO₂）から、償却前移転（償却を目的として国の管理口座に無償で移転することをいう。以下同じ。）した京都メカニズムクレジット（温対法第 2 条第 6 項に規定する算定割当量をいう。以下同じ。）等を控除した量（以下「調整後二酸化炭素排出量」という。）を、当該電気事業者の販売電力量で除して算出する

3. OA 機器の購入等に係る契約

OA 機器の購入等に係る契約は、昨年 6 月～7 月の環境配慮契約法の基本方針等の見直しに係る提案募集において事業者から提案され、平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会及び OA 機器ワーキンググループにおいて、継続検討事項とされた契約類型である。

(1) 検討経緯

OA 機器（コピー機等、プリンタ等）の調達については、基本方針検討会及び OA 機器ワーキンググループにおいて検討を行った結果、台数指定を行わず求める性能を規定した発注による OA 機器の調達（以下「最適配置等を考慮した機器調達」という。）の必要性をはじめ、購入及び賃貸借等に係る契約に関する枠組みについて一定の合意を得たところである。しかしながら、「発注において入札に参加する者に提示すべき情報の整理」「最適配置を行った際の作業能率確保の考え方の整理」「現状の OA 機器の使用実態の把握」等の課題があり、最適配置等を考慮した機器調達を直ちに導入することは時期尚早との指摘があり、本年度継続検討となった。

そのため、本年度（もしくは次年度以降）、最適配置等を考慮した機器調達方式の導入に向けた準備等のために国及び独立行政法人等は「OA 機器実態調査」を行うこととし、また、当該調査を踏まえつつ、調達担当者との意見交換を実施しながら、引き続き検討を進めることとする。

(2) OA 機器実態調査

本年度もしくは次年度以降、国及び独立行政法人等に対し、基本方針解説資料別紙「OA 機器の購入及び賃貸借等に係る契約に関する検討事項について」（第 1 回環境配慮契約法基本方針検討会の[参考 3](#)参照）に基づき OA 機器実態調査を行うことを求めている。環境省においては、本年中に調査を実施することにしており、下記の点に留意して調査結果をとりまとめる予定である。

- 昨年度指摘された課題、「発注において入札に参加する者に提示すべき情報の整理」「最適配置を行った際の作業能率確保の考え方の整理」「現状の OA 機器の使用実態の把握」の検討材料とする
- 他の機関における OA 機器実態調査実施の参考となるよう、調査の標準案（調査の方法、結果のまとめ方）を作成する
- 最適配置等を考慮した機器調達の費用対効果を試算する

(3) 検討方針（案）

本契約方式はOA機器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、購入、賃貸借及び保守費用のみならず、温室効果ガス等の排出も考慮して総合的に評価する必要がある。OA機器の調達においては従来一般に最低価格落札方式が採用されてきたが、本契約方式においては、総合評価落札方式等を含め環境性能を適切に評価できる契約方式を検討するものとする。

本契約方式の検討方針（案）は、以下のとおり。

① 対象

- ・対象機器は、最適配置を行うことによって、消費電力量の削減と、台数削減によるライフサイクルの環境負荷の削減が見込むことのできるコピー機等及びプリンタ等とする。なお、コピー機等、プリンタ等の定義は、グリーン購入法の基本方針における「コピー機等」（コピー機及び複合機並びに拡張性のあるデジタルコピー機）及び「プリンタ等」（プリンタ及びプリンタ／ファクシミリ兼用機）とする。
- ・対象となる契約は、上記機器の調達について入札に付する契約で、具体的には、コピー機等、プリンタ等の購入及び賃貸借と、それに付随する保守等とする。

② 契約方式

- ・入札に付する契約の締結に当たっては、入札価格及び環境性能を総合的に評価することとし、総合評価落札方式等を含めた契約方式を検討する。

③ 必要なサービス性能水準の確保

- ・コピー、プリンタ枚数等の調達者が必要とする最低限のサービス性能については仕様書に明確に記載するものとする（サービス性能水準を規定する）。
- ・調達者は機器の仕様を過度に規定することのないように留意する。

④ 個々の製品の環境基準

- ・個々の製品は、グリーン購入法の特定調達品目の判断の基準がある場合はその基準を満足することが前提条件となる。

⑤ 調達者が提供する情報

- ・発注に当たっては、調達者は入札に参加する者に対し、（③必要なサービス性能水準以外に関する）必要な情報を提供するものとする。

⑥ その他

- ・個別の入札の具体的な条件については、機器の使用状況、調達者が重視する項目（例えば、紙使用量削減）等を踏まえつつ、調達者において設定するものとする。

（４）検討事項（案）

OA 機器の購入及び賃貸借等に係る契約に関して、本年度検討する事項は、以下のとおり。

- 発注に当たって調達者が提示すべき情報の整理
- 最適配置を行った場合の作業能率確保の考え方の整理
- 現状の OA 機器の使用実態の整理

以上の事項については「OA 機器実態調査」の結果を踏まえて検討を行う。

また、以下の項目についても検討を行う。

- 入札価格及び環境性能を総合的に評価する契約方式
- 体制整備（機器調達部門の一元化）、機器の調達年度の統一化の進め方

4. 船舶の調達に係る契約

船舶の調達等に係る契約については、平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会（第 3 回）で、継続検討事項とされた契約類型である。

（１）検討経緯

平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会（第 1 回）において、政府実行計画に基づく平成 18 年度の温室効果ガス排出量に占める船舶由来の排出量の割合が大きいことから、船舶分野に関する検討の必要性が指摘されたことを受け、平成 21 年 1 月に「平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会船舶懇談会（第 1 回）」（以下「船舶懇談会」という。）が開催された。

船舶懇談会では、基本的な認識として、地球温暖化対策の重要性、船舶分野での対応の必要性が共有され、船舶からの温室効果ガス等の排出削減を図るため、技術やノウハウの評価等契約方式の工夫の仕方に関し、今後も継続して検討していくことについて合意が得られた。省エネルギー効果を持つ技術を政府が率先して取り入れることは大きな意義があるとの意見も出されている。一方、設計事業者の少なさ等、造船業界の実状や政府が調達する船舶の特殊性等を考慮する必要との指摘がなされ、また、設計・施工分離発注方式等、国の現在の調達方法に対する問題提起もあった。

（２）調達の現状

国等においては、海上自衛隊や海上保安庁等の調達では基本設計は調達者が行うことが多いが、他の機関による大型船舶や特殊用途船舶の調達等に当たっては、調達者側に専門的知識・技能を有する技術者が乏しいことなどから、設計事業者の基本設計を事前に発注する場合がある。また、基本設計に先立ち、調達組織内に建造委員会を設置して要求性能を検討している例がある。

設計事業者の選定に係る契約においては、調達する船舶の用途、特殊性などの関係から、プロポーザル方式、随意契約、価格のみで評価する一般競争入札のいずれの方式も実施されている。

船舶の建造に係る契約においては、一般競争入札が主である。しかし、海上保安庁では巡視船艇の建造契約は、国の秘密に関することとして、予算決算及び会計令（昭和 24 年 4 月 30 日勅令第 165 号）第 99 条第 1 号に基づく随意契約としている。

なお、小型船舶のうち一般的な用途に用いる船舶においては、購入契約とする場合があり、通常は一般競争入札となる。

また、検査・船体維持工事については機密性の高い船舶の場合は随意契約もあるが、その他の船舶では価格のみの一般競争入札の場合が多い。また、修繕の際に必要な交換部品等については、修繕とは別の契約として価格のみの一般競争入札で調達する場

合がある。

(3) 動向

船舶は、船体、エンジン、発電機・プロペラ等補助機器等で構成される集合体であり、その燃費については、個別の機器の燃費だけでなく、船体及び諸設備を総合的に評価することが必要である。船舶の燃費について、現在、船舶を調達（設計・建造）する段階で算出する方法はないが、設計段階で実運航時の燃費を精度よく算出する船舶の燃費指標（実運航時の速力で1トンの貨物を1マイル輸送する際に消費される燃料消費量）に関する開発が進められている。

また、京都議定書で国別の温室効果ガス排出量算定の対象とされていない国際海運についてもIMO（国際海事機関）で削減のための手法が議論されている。

(4) 検討方針

船舶懇談会における議論や動向等を踏まえて事業者にインセンティブを与える等契約方式のあり方について検討を行う。

① 用途・目的等による船舶の区分

船舶懇談会では、政府の実行計画に基づく温室効果ガス排出量のうち船舶部門が32%を占めているが、国が調達する船舶は巡視や調査活動等船舶を動かすこと自体が目的であることが多いことから、船舶の用途・目的についても、警察車両等、類似の目的の他の物品の契約方式との整合性を踏まえ、配慮が必要であるとの指摘がされた。また、小型艇は大型船とは異なり単品受注生産ではないため、大型船と区別して考えることが必要との意見があった。

これらのことから、まず、用途・目的・大きさ等の項目により船舶を区分し、これらの区分ごとに、その用途の主目的に照らして契約上で当該船舶に要求される性能の一つとして環境配慮を考慮することの可能性及びその手法について検討する必要がある。

そのため、まず、船舶の用途別の温室効果ガス排出量の現状を調査し、調査結果等に基づき検討を進める。

② 新たな契約方式の可能性について

船舶懇談会では、設計から建造まで一括した発注やランニングコストの考え方の導入を求める意見、あるいは価格だけでなく技術の評価も必要だという意見があげられている。

このため、造船業界の現状や船舶の省エネルギー技術等の動向を踏まえつつ、ま

ず、国等の機関が船舶を調達するに当たって価格以外の要素を考慮する契約方式の可能性を検討した上で、価格以外の要素の一つとして環境配慮を盛り込むことについて検討する必要がある。

なお、船舶には安全性、高速性など多面的な性能が求められるが、船舶の用途・目的等に応じ、より適切な契約方式が選択できるよう検討に当たって留意するものとする。

③ 船体維持工事による温室効果ガス等の排出の削減の可能性について

船底の清掃にあたっては、海洋生物等の付着物を除去することにより、対水速度の低下の回復が見込めるとされている。また、船底の塗装にあたっては、長期間性能が劣化しない塗料を塗装することにより、燃費の低下が抑えられ、温室効果ガス等の削減につながると考えられる。

船体維持工事（メンテナンス）による温室効果ガス等の排出の削減の可能性について検討する。

④ 評価方法について

省エネルギー技術等を評価する方法、体制について検討する。政府が調達する船舶は特殊な用途が多いため、現在、開発中の実燃費指標の適用が可能かについても議論が必要である。

また、小型エンジン単体については燃費基準が定められており、指標として用いることは可能であることから、この燃費基準を用いることも視野に含める必要がある。

表1 現状・課題（船舶懇談会の意見）及び動向

現状・課題 （船舶懇談会の意見）	必要性・意義	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶の分野においても温室効果ガスの削減に配慮することは重要 ○省エネルギー効果を持つ技術を政府が率先して取り入れることは、大きな意義がある
	総論	<ul style="list-style-type: none"> ○政府実行計画において船舶由来の温室効果ガス排出量は、政府の温室効果ガス排出量の32%を占めているが、警備・巡視等を目的とする船舶が多いため、例えば警察車両等、類似の目的の他の物品と同様に扱う必要がある
	国等の契約のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶は長期的に使用されるものであるため、メンテナンスや運行費が削減できればランニングコストは縮小可能。そのための技術には相応の対価を支払うことが必要 ○価格だけでなく、造船所の持つ技術も評価されるべきであるが、最終的に建造に結びつかなければノウハウや技術提供は困難。設計から建造までを一括して発注できる仕組みが必要
	造船業界の実状	<ul style="list-style-type: none"> ○建築分野と異なり、設計と建造が一体の業種であるため、設計コンサルがあまり発達していない ○小型船舶は大型船舶とは別のフローであり、別途議論する必要がある ○造船所が特許を持っている技術もあり、設計を発注する場合はそれらの技術が特定されないような工夫が必要
	その他の環境配慮との整合	<ul style="list-style-type: none"> ○低VOC塗料はコスト高により普及していない現状があるため、国が調達する船舶においては低VOC塗料を率先して使用すべき ○NOx削減とCO₂削減はトレードオフの関係にあるため、NOx削減への対応も配慮する必要がある
動向	燃費指標	<ul style="list-style-type: none"> ○設計段階で実運航時の燃費を精度よく算出する船舶の燃費指標を開発中
	国際動向	<ul style="list-style-type: none"> ○京都議定書で国別の温室効果ガス排出量の対象とされていない「国際海運」についてもIMOで削減のための手法が論議されている ○特に、船舶の燃費指標について、日本が中心となって議論が進められている

5. その他の契約類型

(1) 自動車の購入等に係る契約

① 現状

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、ガソリン及びディーゼル乗用車等については、2015年度燃費基準を同一区分として扱うこととされている。

また、現時点においては、プラグインハイブリッド自動車や電気自動車に係る燃費の考え方について定まっていない状況にあるが、これらの自動車が市場に順次投入される中、今後、こうした自動車を可能な場合は同一に扱うことについて引き続き検討を行っていくことが必要と考えられる。

② 本年度の検討方針

ディーゼル自動車については、その普及状況を勘案しつつ、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し、契約の相手方を選定する総合評価落札方式の導入が可能であるかの検討が必要となるものと考えられるが、グリーン購入法の判断の基準を満足するディーゼル車の普及は端緒についたところであり、また、現段階で上市されている車種も限られていること等から、本年度は情報の収集を図ることし、基本方針等の見直しを前提とした検討は実施しないものとする。

また、プラグインハイブリッド自動車や電気自動車等については、複数車種間の環境性能を同一に評価できる指標（例えば単位走行距離当たりの温室効果ガス排出量（g-CO₂/km））についての考え方を整理するために、関係省庁における議論等を注視していく。

(2) 自動販売機の設置に係る契約

① 現状

平成20年末現在で自動販売機は全国で526万台普及しており、うち約半数の259万台が飲料自動販売機となっている。飲料自動販売機については、平成14年に省エネルギー法の特定機器に指定³されており、省エネルギー技術の開発等により消費電力は低減しているが、原則として24時間電力を消費することから、総体としての消費電力量は少なくない⁴。

³ 平成19年にトップランナー基準を改正

⁴ 平成17年度に目標年度を迎えた自動販売機のエネルギー消費効率（年間消費電力量）の加重平均値は1,642kWh/年

② 本年度の検討方針

国等の機関においては、自動販売機を直接購入する場合は少ないものと考えられるが、例えば飲料自動販売機については福利厚生等の目的で庁舎や施設内外に数多く設置されている。これら自動販売機の設置に当たっては、営業条件を提示し、設置を希望する事業者等から提案を受け、当該提案内容を評価し、設置事業者等を選定するという手続が一般的となっており、選定された事業者等と使用許可に係る契約⁵を締結することになる。

このため、飲料自動販売機をはじめとする自動販売機の設置事業者等に省エネルギーや資源の有効利用等の観点から環境配慮を求めることにより、温室効果ガス排出削減が期待されることから、本年度の見直しにおいて、自動販売機の設置に係る契約（使用許可）について、検討を行うこととする。

なお、冷却する方式の自動販売機についてはノンフロン化の観点からも併せて検討を行う。

⁵ 国有財産法に基づく使用許可を得ることが必要である。なお、使用料は「国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の取扱基準について」（昭和33年1月7日蔵管第1号）平成16年6月22日改正に基づき徴収される

6. 地方公共団体における環境配慮契約の推進

(1) 地方公共団体における環境配慮契約の取組状況

通常の経済活動の主体として大きな位置を占め、かつ、他の主体にも大きな影響力を有する国及び地方公共団体が果たす役割は極めて大きい。平成 19 年度には、国及び地方公共団体において我が国の 4 分の 1 弱の経済活動を行っており、国はもちろんのこと、地方公共団体が自ら率先して環境配慮契約を推進し、これを呼び水とすることにより、さらに巨大な経済主体である民間部門へも取組の輪を広げ、我が国全体の環境配慮契約への転換を促すことにつながるものと期待される。

こうした環境配慮契約の牽引役としての役割が期待される地方公共団体における環境配慮契約の実施状況は、第 1 回環境配慮契約法基本方針検討会の参考 2 の表 1 のとおりである。環境配慮契約法の認知度については、内容を知っていると回答した団体は全体で 27.2%、規模別にみると都道府県・政令市では 96.9%と認知度が高い一方で、町村の 48.0%が知らないと回答している。また、環境配慮契約に取り組むかどうかかわからないと回答した団体は全体で 77.9%を占めており、規模別の内訳は都道府県・政令市が 23.4%、区市が 78.8%、町村が 82.8%となっている。さらに、契約方針を策定している団体は全体で 2.3%に過ぎない。このように、都道府県・政令市については、環境配慮契約に関して一定の普及、取組がみられるものの、市区町村については、現在のところ不十分な状況にある。

(2) 「地方公共団体のための環境配慮契約導入マニュアル（仮称）」の作成

環境配慮契約の進展のためには、特に市区町村において環境配慮契約の導入意義と認知度を高めるとともに、その推進を図るためには、適切な情報提供が極めて重要であると考えられる。そのため、発注者にとってわかりやすい「地方公共団体のための環境配慮契約導入マニュアル（仮称）」を作成し、その中で地方公共団体が環境配慮契約に取り組むための考え方、地域や規模に応じた具体的な方法等を示すこととする（詳細については第 1 回環境配慮契約法基本方針検討会の参考 2 参照）。