

環境配慮契約法基本方針解説資料改定案 【変更のある契約類型抜粋】

Ⅱ. 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 電気の供給を受ける契約における環境配慮の必要性と意義

国及び独立行政法人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、価格のみで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、施設全体の環境負荷低減を進めるために重要である。調達者側から環境に配慮した契約を実施することにより、環境負荷低減の推進とともに、環境と経済が両立する新しい社会づくりに資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り、契約方式の基本的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ている。

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 電気の供給を受ける契約に関する契約方式の基本的考え方

電気の供給を受ける契約に関する契約方式の基本的な考え方は、以下のとおりとする。

- 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）の低い小売電気事業者との契約に努めるよう配慮する。
- 温室効果ガス排出削減の観点から、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）する。
- 裾切り方式において、全国一律の二酸化炭素排出係数の上限値（以下「排出係数しきい値」という。）を設定し、二酸化炭素排出係数が排出係数しきい値以上である小売電気事業者からの調達を原則として行わない。
- 環境への負荷の低減に関する小売電気事業者の取組状況（未利用エネルギーの活用状況、再生可能エネルギーの導入状況）並びに電源構成及び二酸化炭素排出係数の開示状況を考慮する。
- 公正な競争の確保の観点も踏まえ、裾切り要件の設定に当たっては原則複数の小売電気事業者の参入が可能であることを確保する。
- 当分の間、一般送配電事業者の供給区域を基本としつつ、必要に応じて複数の供給区域のグループ化を図る等適切な地域ごとに裾切り要件を設定する。
- 当該地域における電気の供給状況及び小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等を参考とする。
- 仕様書等に示された契約期間中の契約電力、予定使用電力量等を確実かつ安定的に供給できると見込まれる小売電気事業者と契約するよう配慮する。
- 小売電気事業者間の競争を不当に阻害しないことに配慮する。
- 裾切り要件については毎年度見直しを検討する（排出係数しきい値については適切なタイミングで原則引き下げることとする）。

2-2 裾切り方式

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。

(1) 裾切り方式の具体的要件

裾切り方式の具体的要件は、以下の2点とする。

1. 電源構成及び二酸化炭素排出係数の情報を開示¹していること。
2. 以下のアからウの3つの項目を「必須項目」としたポイント制により評価し、合計

¹ 経済産業省「電力の小売営業に関する指針」（最新版を参照）に示された電源構成等の算定や開示に関する望ましい方法に準じて実施していること。ただし、新たに電力の供給に参入した小売電気事業者であって、電源構成の情報を開示していない者は、事業開始日から1年間に限って開示予定時期（事業開始日から1年以内に限る。）を明示することにより、適切に開示したものとみなすこととする。

点が一定の点数を上回ること。なお、調達者の判断により、「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」として設定することも可能である。

ア. 二酸化炭素排出係数

イ. 未利用エネルギーの活用状況

ウ. 再生可能エネルギーの導入状況

(2) 必須項目について

ア. 二酸化炭素排出係数

最も重要な評価項目の二酸化炭素排出係数については、以下の値を用いることとする。

小売電気事業者の事業者全体の調整後排出係数²（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）³。

また、区分・配点の設定において、排出係数しきい値（全国一律の二酸化炭素排出係数の上限値）を設定し、排出係数しきい値以上の二酸化炭素排出係数である小売電気事業者の配点を「0点」とする。これにより、二酸化炭素排出係数が排出係数しきい値以上の小売電気事業者には、入札参加資格を付与しないこととなる。

なお、排出係数しきい値は、地球温暖化対策計画や政府実行計画、エネルギー基本計画等の関連施策と整合を図りつつ、前年度の全国の小売電気事業者の二酸化炭素排出係数、電源構成等を踏まえ、環境省において適切に設定⁴するものとし、また、適切なタイミングで原則引き下げることとする。

イ. 未利用エネルギー⁵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

² 基礎二酸化炭素排出量（電気事業者がそれぞれ供給（小売）した電気の発電に伴い排出された二酸化炭素排出量）に、再生可能エネルギーの固定価格買取制度による固定価格買取費用の負担に応じた買取電力量相当量の割合で基礎二酸化炭素排出量を調整した量を加えて調整した量から、国内認証排出削減等を控除した量を、当該電気事業者の販売電力量で除したものをいう。

³ 新たに電力の供給に参入した小売電気事業者であって、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から排出係数が公表されていない事業者は、当該事業者が自ら検証・公表した調整後排出係数を用いることができるものとする。

⁴ 令和23年度分の契約における排出係数しきい値は~~超々臨界圧発電（USC）方式石炭火力発電相当の排出係数の~~令和元年度における全国の小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等を踏まえ 0.8190.690kg-CO₂/kWh とする。

⁵ 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、インバランス供給を受けた電力に含まれる未利用エネルギー活用分については含まない。））をいう。

①工場等の廃熱又は排圧

②廃棄物の燃焼に伴い発生する熱（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年法律第108号。以下「FIT法」という。）第2条第4項において定める再生可能エネルギー源に該当するものを除く。）

③高炉ガス又は副生ガス

を使用する。算出方法は、以下のとおりとする。

前年度の未利用エネルギーによる発電電力量（送電端）（kWh）を前年度の供給電力量（需要端）（kWh）で除した数値

（算定方式）

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

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。

- ①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。
- ②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。

ウ. 再生可能エネルギーの導入状況

化石燃料に代わる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⁶の利用量の割合を使用する。算出方法は、以下のとおりとする。

（算定方式）

$$\text{前年度の再生可能エネルギーの導入状況(\%)} = \frac{\text{前年度の再生可能エネルギー電気の利用量（送電端）（①+②+③+④+⑤）(kWh)}}{\text{前年度の供給電力量（需要端）(kWh)}} \times 100$$

再生可能エネルギー導入状況とは、次の①から⑤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。

- ①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（送電端（kWh））
- ②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（送電端（kWh））（ただし、再生可能エネルギーの固定価格買取制度による買取電力量は除く。）
- ③グリーンエネルギーCO₂削減相当量認証制度⁷により所内消費分の電力に由来するものとして認証されたグリーンエネルギーCO₂削減相当量に相当するグリーンエネルギー⁸の電力量（kWh）（ただし、前年度に小売電気事業者の調整後排出係数の算定に用いたものに限る。）
- ④J-クレジット制度⁹により認証された再生可能エネルギー電気由来クレジットの電力相

⁶ FIT法において定義される再生可能エネルギー源を用いる発電設備による電気を対象とし、太陽光、風力、水力（30,000kW未満。ただし、揚水発電は含まない。）、地熱及びバイオマスを用いて発電された電気とする。（ただし、インバランス供給を受けた電力に含まれる再生可能エネルギー電気については含まない。）

⁷ 民間で取引されているグリーン電力・熱証書について、証書のCO₂排出削減価値を国が認証することにより、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく算定・報告・公表制度における国内認証排出削減量等として活用できるようにするもの。

⁸ グリーン電力に由来するグリーンエネルギーCO₂削減相当量については、当該削減相当量として認証された自家消費電力量（kWh）とする。

⁹ 省エネルギー機器の導入や再生可能エネルギーの活用によるCO₂等の排出削減量、適切な森林管理によるCO₂

当量 (kWh) (ただし、前年度に小売電気事業者の調整後排出係数の算定に用いたものに限る。)

- ⑤非化石価値取引市場から調達した固定価格買取制度による再生可能エネルギー電気に係る非化石証書の量 (kWh) (ただし、前年度に小売電気事業者の調整後排出係数の算定に用いたものに限る。)

(3) 加点項目について

「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、需要家としての省エネルギーの促進の観点から、調達者の判断により、裾切り方式のオプションとして評価する加点項目とすることができる。具体的な評価内容としては、

- 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¹⁰。

(4) 裾切り要件について

裾切り要件である「各評価項目の区分・配点」及び「入札参加資格の裾切り基準」については、二酸化炭素排出係数の低い小売電気事業者との契約に努めることを踏まえつつ、調達者がそれぞれ、以下の観点から適切に判断の上、設定することとする。

- ① 公正な競争の確保の観点から、原則として複数の小売電気事業者の参入が可能な内容とすること。
- ② 仕様書等に示された契約期間中の契約電力、予定使用電力量等を確実かつ安定的に供給できると見込まれる小売電気事業者と契約できる内容とすること。
- ③ 当分の間、一般送配電事業者の供給区域を基本に、施設固有の事情がない限り、同一供給区域内の施設については設定する基準は同一にすること。さらに必要に応じて複数の供給区域のグループ化も検討すること。
- ④ 裾切り要件については毎年度見直しを検討すること。また、排出係数しきい値については適切なタイミングで原則引き下げることとする。

裾切り要件の設定に当たっては、二酸化炭素排出係数の低い小売電気事業者が全国から広く入札に参加することを促すための動機付けとなるよう、地域の実情を踏まえた上で、可能な限り一定レベル以上を目指すことが重要である。このため、必要に応じ、評価項目である二酸化炭素排出係数の区分が概ね同程度であることを前提に、一般送配電事業者の供給区域ごとの小売電気事業者の参入状況、販売電力量の状況及び入札参加者数等を参考として複数

等の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度である。

¹⁰ 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。

の供給区域のグループ化を図るものとする。さらに、グループ化された地域を含め、各地域において裾切り要件の継続的なレベルアップを図ることにより、二酸化炭素排出係数の低い小売電気事業者の参入を促すことで、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つながる。

なお、当該地域への小売電気事業者の参入状況、小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等の裾切り方式に使用している評価値が毎年変動すること等を考慮し、適切な契約期間を検討する¹¹とともに、裾切り要件については、毎年度見直しを検討することが望ましい。

また、低圧電力において、みなし小売電気事業者はユニバーサルサービスが義務付け¹²られており、排出係数の悪化があり得ると想定されるため、低圧電力を対象とした裾切り要件の設定を検討する際は、当該地域において電気の供給を行うみなし小売電気事業者を含む複数の小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等を参考とする。

以下に、上記の観点を踏まえて、70点以上の小売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。

◇具体的な区分・配点の例

【必須項目】

要素	区 分 例	配点例
① 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 ₂ /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 0.625 未満	25
	0.625 以上 0.690 未満	20
	排出係数しきい値	0.690 以上
② 前年度の未利用エネルギー活用状況	0.675 %以上	10
	0 %超 0.675 %未満	5
	活用していない	0
③ 前年度の再生可能エネルギー導入状況	7.50 %以上	20
	5.00 %以上 7.50 %未満	15
	2.50 %以上 5.00 %未満	10
	0 %超 2.50 %未満	5
	導入していない	0
上記①～③の満点	—	100

【加点項目】 ※調達者において設定するか否かを判断すること

④ 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

¹¹ 複数年契約の場合は、毎年度調達先である小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等の裾切りの評価項目を確認するとともに、各機関の排出量の変化を把握することが望ましい。また、複数年契約の場合にあっても、契約時においては、小売電気事業者の二酸化炭素排出係数等を評価した環境配慮契約を実施するよう努めるものとする。

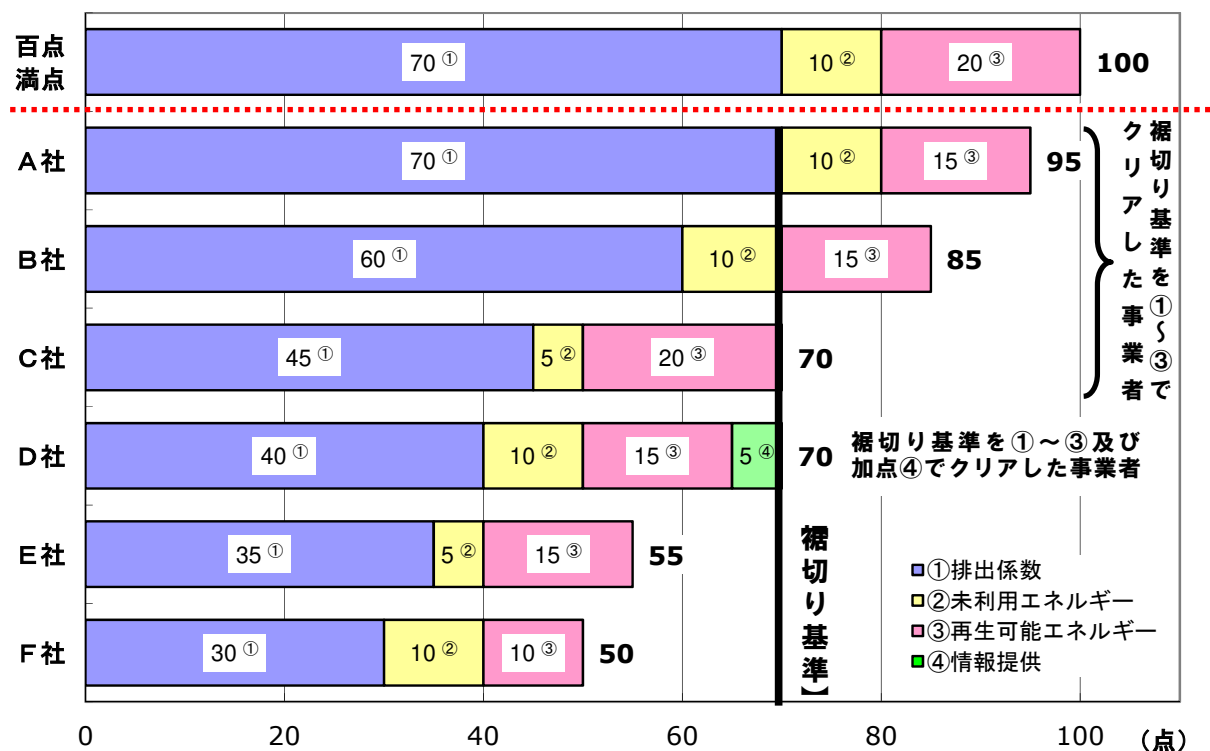
¹² 低圧電力については、当面の間は、みなし小売電気事業者が最終保障供給及びユニバーサルサービスの義務を負う。

上記の例において、必須項目のみ設定した場合で、②で5点、③で15点を獲得した場合、裾切り基準（70点）を満たすために必要な二酸化炭素排出係数は0.500kg-CO₂/kWh未滿となる。

また、「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した場合、②で5点、③で15点、④で5点を獲得した場合、裾切り基準を満たすために必要な二酸化炭素排出係数は0.525kg-CO₂/kWh未滿となる。

入札参加資格の裾切り基準は、前述のとおり、調達者が適切に設定することとなるが、現在各府省庁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点以上の小売電気事業者に入札参加資格を与える）ものが多い。

図Ⅱ-2-1は、70点を裾切り基準とし、①二酸化炭素排出係数の配点を70点、②未利用エネルギーの活用状況の配点を10点、③再生可能エネルギーの導入状況の配点を20点として、④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（5点）とした場合の具体的な裾切りのイメージである。



図Ⅱ-2-1 具体的な裾切りのイメージ

3. 契約方法等について

3-1 契約の対象

当該地域において、電気の供給が可能な小売電気事業者が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Ⅱ-3-1のとおりである。なお、裾切り基準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Ⅱ-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

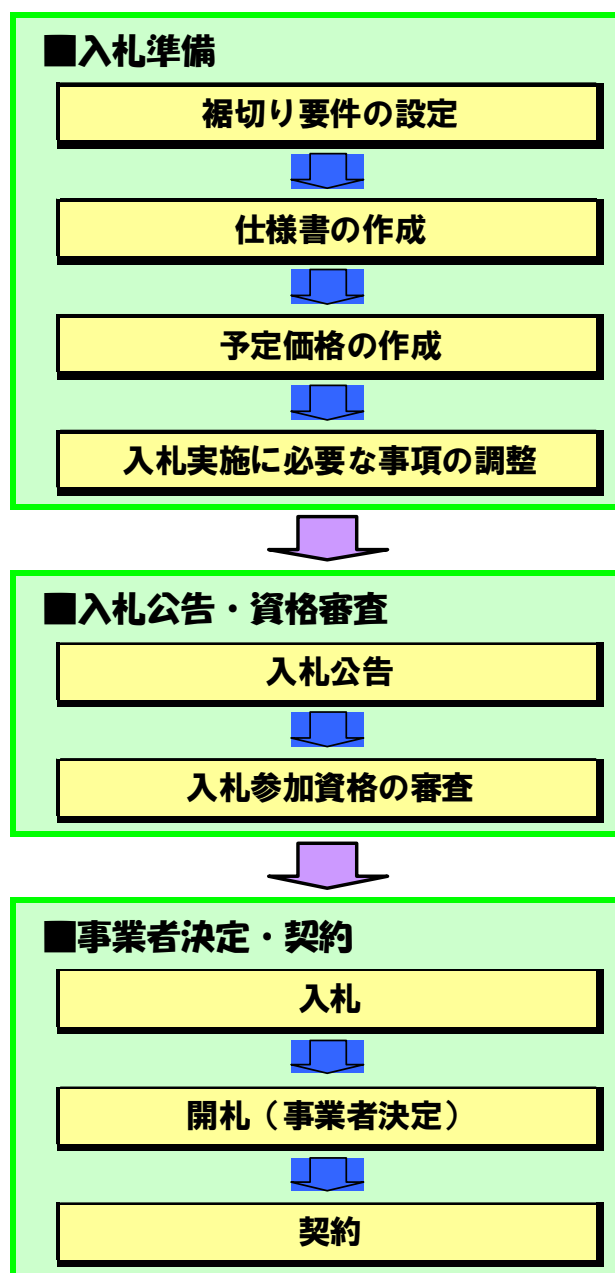
本契約方式を適用する場合の標準的な流れ及び要する期間は、図Ⅱ-3-1のとおりである。以下に、図Ⅱ-3-1に沿って、各段階における手続の概要を示す。

(1) 入札準備

入札準備段階は、①裾切り要件の設定、②仕様書の作成、③予定価格の作成、④入札実施に必要な事項の調整を実施する。

- ① 「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。
- ② 「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。

- ③ 「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。
- ④ 「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Ⅱ-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、①入札公告、②入札参加資格の審査を実施する。

- ① 「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。
- ② 「入札参加資格の審査」については、上記「(1) 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、①入札及び開札（事業者決定）、②契約を実施する。

- ① 「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。
- ② 「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。

3-4 低圧受電施設等における環境配慮契約の運用

（1）環境配慮契約を実施する場合

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に示されたとおり、裾切り方式は、「入札に付する場合」に適用することとなっている。このため、原則として低圧受電施設等についても、同様な考え方とし、入札に付する場合については、環境配慮契約を実施するものとする。

他方、低圧受電施設等の大部分は、入札に付す必要がある場合に該当する一定規模の電力調達規模（予定価格が予算決算及び会計令又は当該機関の会計規程等に定められた少額随意契約の対象に当たらない場合）に達しない状況にある。しかし、より低炭素な電気を調達する観点からは、環境配慮契約を実施することが重要であり、低圧受電施設等においても、可能な限り環境配慮契約の実施を促す必要があるものと考えられる。このため、調達・供給双方の入札手続の簡素化とともに、入札参加者の確保及び入札参加促進等の観点から、ある程度対象となる施設等をまとめて発注することができる場合については一括発注を行うことが現実的と考えられる。

こうした考え方を踏まえ、ある低圧受電施設の契約が一定の電力調達規模に達しない場合において、周辺の複数の低圧受電施設等における契約時期の調整¹³を行い、一括して発注を行うことを検討するものとし、可能な施設等を対象として環境配慮契約の実施に努めるものとする。

具体的には、調達者は複数の低圧受電施設等をまとめた一括発注の可能性について、以下の事項について検討の上、可能な範囲で環境配慮契約の実施に努めることが適当である。

- 原則として一般送配電事業者の供給区域内の低圧受電施設（従量電灯及び低圧電力）のみをまとめること【同一地域・同一メニュー】
 - 複数の施設の契約時期の調整を行い、同一契約期間とすること。また、原則として契約期間は1年とすること【同一期間】
 - 電力使用実績及び予定使用電力量を提示すること
- 低圧の電力小売自由化が始まったばかりのこともあり、今後、当該地域において、より低

¹³ 複数の施設等の契約開始日を揃える又は契約開始時期の不一致への対応を含めた仕様書を作成する。

炭素な小売電気事業者の参入もあり得ることから、毎年度見直しを行う裾切り要件の適用により、小売電気事業者の再評価を行うことが望ましい。

(2) 入札に付さない場合

随意契約¹⁴等の入札に付さない場合（低圧受電施設等で予定価格が少額等の場合）は、環境配慮契約（裾切り方式）の実施は求められてはいない。

しかしながら、温室効果ガス排出削減の観点から、より二酸化炭素排出係数の低い電力の調達を図ることが重要であるため、調達者は、当該地域に電力を供給していて当該施設に電力を供給可能である小売電気事業者のうち、適切に電源構成及び二酸化炭素排出係数の情報を開示するとともに、二酸化炭素排出係数の低い小売電気事業者や再生可能エネルギーの導入割合の高い事業者など、同地域における裾切り基準を満たす事業者から等を選定して見積を徴する¹⁵ことで、より低炭素な電気が調達される可能性を増やす対応が求められる。

なお、見積を徴する場合は、小売電気事業者が示す料金メニューを活用することも、手続の簡素化等の観点から現実的な対応と考えられる。

¹⁴ 契約に係る予定価格が少額である場合その他政令で定める場合においては、第一項及び第三項の規定にかかわらず、政令の定めるところにより、指名競争に付し又は随意契約によることができる（会計法第29条の3第5項）。

¹⁵ 随意契約によろうとするときは、なるべく2人以上の者から見積書を徴さなければならない（予算決算及び会計令第99条の6）。

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、裾切り要件（区分・配点等）について、当該地域における電気の供給状況及び小売電気事業者の温室効果ガス等の排出の程度を示す係数等を参考とし、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（小売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、調達者が設定した裾切り基準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。

【参考】RE100 対応電気の調達について

1 新宿御苑における RE100 準拠の再生可能エネルギー電気の調達について

RE100 とは、国際環境 NGO の「The Climate Group」が、同じく国際環境 NGO の「CDP」と連携し、企業が自らの事業の使用電力を 100%再生可能エネルギーで賄うことを目指す国際的なイニシアチブであり、2014 年から開始した。Apple や Microsoft 等、世界の代表的企業も多数参加しており、グローバル規模で注目される取組となっている。

環境省は平成 30 年 6 月に公的機関としては世界で初めてアンバサダーとして RE100 に参画した。RE100 の取組の普及のほか、自らの官舎や施設において再生可能エネルギー電気の導入に向けた率先的な取組やその輪を広げていくこととしている。

この取組の一環として、環境省では、新宿御苑を対象に、令和元（2019）年度の電気の調達において、RE100 の基準（RE100 TECHNICAL CRITERIA。32 頁に概要を説明）に準拠する再生可能エネルギー比率 30%の電気を試行的に調達している。その結果、手続き契約金額を増加させることなく、契約締結を実現できたところである。

以下では、新宿御苑において実施した、RE100 の基準に準拠する再生可能エネルギー比率 30%の電気の供給を受ける契約（以下「本契約」という。）の概要及び調達手続等の事例について紹介する。

なお、新宿御苑の調達は、単一施設及び単年度契約により実施したが、複数施設をまとめたバルク契約や複数年度契約を実施することで、スケールメリットによる応札者の確保や契約金額の縮小につながる可能性がある。

2 契約概要

（1）再生可能エネルギー電気の指定方法等

本契約の実施については、通常電気の調達においても提示する仕様書に対し、以下の 2 つの文章を追加することで対応することができた。

① 供給電気の種類等を指定する文

「RE100 TECHNICAL CRITERIA」の要件を満たす再生可能エネルギー電気を供給することとし、その電気は再エネ比率 30%とすること。

参照：「RE100 TECHNICAL CRITERIA」の要件 <http://there100.org/going-100>

② 供給電気が①の条件を満たすことを証明する資料を要求する文

乙は、供給する電力量に占める再生可能エネルギー電気の比率について確認できる資料を、甲に書面（様式自由）で提出することとする。

※甲：調達者（新宿御苑）、乙：契約する小売電気事業者

①は、本来は再生可能エネルギーの詳細を記載する必要があるところ、RE100 の取組自体が小売電気事業者に浸透していること、要件がインターネット上にも公開されていること等

から、当該記載のみで対応することができたところである。

②は、調達した電気はその出自を調達者側で後に確認することは困難であることを踏まえ、事業者側にその証明について、書面で提出を求めたものである。ただし、この文面には当該書面の提出頻度及び記述内容について定めがなかったことから、新宿御苑では契約後、事業者と協議によりそれらを定めることとなった。実施を検討される場合には、それらも併せて事前に仕様書等に定め、公告することが望ましい（半期ごとの提出を想定した提出様式を 34 〇頁に掲載）。

（２）具体的な内容とスケジュール

契約の流れ及び具体的なスケジュールを、下図に示す。

- ① 入札公告と併せて、調達する電気の再生可能エネルギー比率（30%）及びその定義を仕様書として提示（具体的な仕様書については次頁を参照）
- ② 入札参加希望の小売電気事業者に対し、「競争参加資格確認申請書及び資料¹⁶」の提出を求め、入札参加資格の審査・確認を行い、審査結果を通知
- ③ 入札参加資格の審査に適合した小売電気事業者に限って入札・開札を行い、契約相手先を決定し、平成31年4月～令和2年3月までの再生可能エネルギー比率30%の電気の供給に関する契約を締結

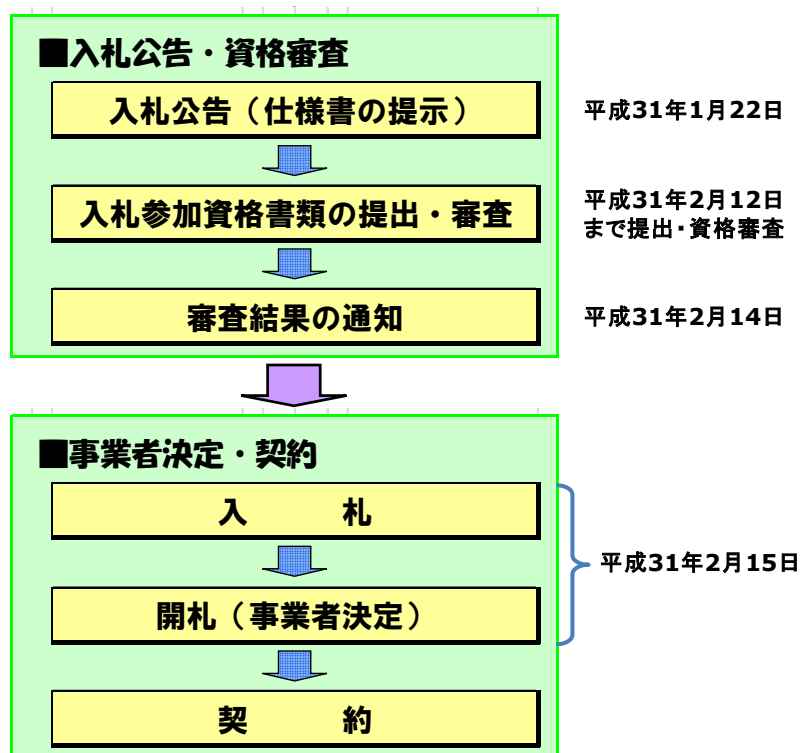


図 本契約の手續及びスケジュール

¹⁶ 競争参加資格確認書類として、以下の書類の提出を求めている。

- ① 環境省競争参加資格（全省庁統一資格）審査結果通知書の写し
- ② 電気事業法第2条の2の規定に基づき小売電気事業者の登録を受けていることを証明する書類の写し
- ③ 裾切り基準を満たすことの適合証明書及び基準を満たすことを証明する書類

(3) 仕様書の抄録について

本契約で実際に使用した仕様書（抄録）は、以下のとおりである。

(抄)

1. 概要

- (1) 件名 平成 31 年度新宿御苑で使用する電気 (NO.1 及び NO.2) の調達
- (2) 需要場所 東京都新宿区内藤町 11 新宿御苑
- (3) 業種及び用途 官公署 (公園)

2. 仕様

(1) 供給電気方式等

- ア. 供給電気方式 : 交流 3 相 3 線式
- イ. 供給電圧 (標準電圧) : 6,000V
- ウ. 計量電圧 (標準電圧) : 6,000V
- エ. 標準周波数 : 50Hz
- オ. 受電方式 : 1 回線受電方式
- カ. 蓄熱式負荷設備の有無 : 有

(2) 契約電力、予定使用電力量

- ア. 予定契約電力 【略】
- イ. 予定使用電力量 【略】

(3) 供給電気の種類等

「RE100 TECHNICAL CRITERIA」の要件を満たす再生可能エネルギー電気を供給することとし、その電気は再エネ比率 30%とすること。

参照：「RE100 TECHNICAL CRITERIA」の要件 <http://there100.org/going-100>

- (4) 使用期間 : 自 平成 31 年 4 月 1 日 0 時 00 分
至 平成 32 年 3 月 31 日 24 時 00 分

- (5) 電力量等の計量 【略】

- (6) 需給地点 【略】

- (7) 電気工作物の財産分界点 【略】

- (8) 保安上の責任分界点 【略】

(9) 対価の支払方法

ア～イ 【略】

ウ. 乙は、供給する電力量に占める再生可能エネルギー電気の比率について確認できる資料を、甲に書面 (様式自由) で提出することとする。

エ～オ 【略】

(10) その他

ア～オ 【略】

カ. その他、この仕様書に定めのない事項については、甲乙協議の上、決定するものとする。

(参考) RE100 TECHNICAL CRITERIA の概要

本契約で再生可能エネルギー電気の定義に用いた「RE100 TECHNICAL CRITERIA¹⁷」について、再生可能エネルギーと認められているのは、以下のものである。

1. バイオマス（バイオガスを含む）
2. 地熱
3. 太陽光
4. 水力
5. 風力

また、RE100 における再生可能エネルギー電気の調達方法は、下表のとおり定められている。記載のとおり、電気事業者から購入するほか、自家発電や電力証書の購入等も調達方法として認められている。なお、調達する再生可能エネルギー電気（電力証書を含む。）に付随する環境価値については、重複利用がなく、調達者単独の利用であると主張できることが必要となる。そのため、調達者は、電源情報とともに調達者へ環境価値を移転したこと及び第三者へ移転しないことの証明を電気事業者から得る必要がある。

表 RE100 における再生可能エネルギー電気の調達方法

自家発電 (Self-generated electricity)
1. 企業が保有する発電設備による発電
購入電力 (Purchased electricity)
2. 企業の敷地内に供給者が設置した設備から購入
3. 企業の敷地外に設置した発電設備から専用線を経由して直接購入
4. 企業の敷地外にある系統に接続した発電設備から直接購入
5. 供給者（電気事業者）との契約（グリーン電力メニュー）
6. 環境価値を切り離した電力証書の購入
7. その他の方法

注：「その他の方法」では RE100 Technical Advisory Group が評価の上、RE100 の運営委員会が適正を判断する

資料：RE100 TECHNICAL CRITERIA をもとに環境省作成

¹⁷ <http://media.virbcdn.com/files/73/4c55f6034585b02f-RE100TechnicalCriteria.pdf>

Ⅲ. 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必要性和意義

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。

① 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最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）。

② 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、入札者等に誤解が生じないように明確に定めること。
- 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。

政府実行計画における公用車の次世代自動車への代替促進に向けて、令和3年2月のグリーン購入法に基づく基本方針の改定により、次世代自動車の普及状況等を踏まえ、自動車に係る判断の基準等の見直しを実施され、特定調達品目として従前の自動車1品目から、乗用車、小型バス、小型貨物車、バス等、トラック等及びトラクタの6品目に変更したところである。特に乗用車については基準値1¹⁸として電動車等¹⁹、基準値2²⁰として次世代自動車²¹の

¹⁸ グリーン購入法に基づく基本方針において、基準値1は「判断の基準において同一事項に複数の基準値を設定している場合に、当該事項におけるより高い環境性能の基準値であり、可能な限り調達を推進していく基準として示すもの」と定義されている。

¹⁹ 電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車及び水素自動車

調達を義務づけるとともに、内燃機関を有する自動車については、排出ガス基準及び燃費基準を満たすことを求めている。乗用車以外の車種についても、基準値1として次世代自動車、基準値2として次世代自動車又は当該車種に係る燃費基準等への適合を求めている。

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て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、本契約に適用する総合評価落札方式は、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の要件となることに留意する必要がある。このため、現段階における次世代自動車の普及状況を勘案して、乗用車のうちハイブリッド自動車及びクリーンディーゼル自動車については、本契約方式の対象として扱うものとする。

なお、次世代自動車に代替が困難な用途の車両等（ガソリン自動車、ディーゼル自動車等）の場合にあっても、引き続き本契約方式による調達を実施するものとする。

（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原則として燃費に関する比較については、発熱量換算燃費値等により、同一の燃料基準に係る車両重量区分として比較可能であるで整理することが望ましいものではあるが、行政目的や使用用途、想定される走行距離等により、燃料種別等ごとに異なる入札条件の設定が必要である場合は、燃料種別ごとそ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最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。

²⁰ 基準値2は「判断の基準において同一事項に複数の基準値を設定している場合に、各機関において調達を行う最低限の基準として示すもの」と定義されている。

²¹ 電動車等、天然ガス自動車及びクリーンディーゼル自動車

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、最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）。

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

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

例えば、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

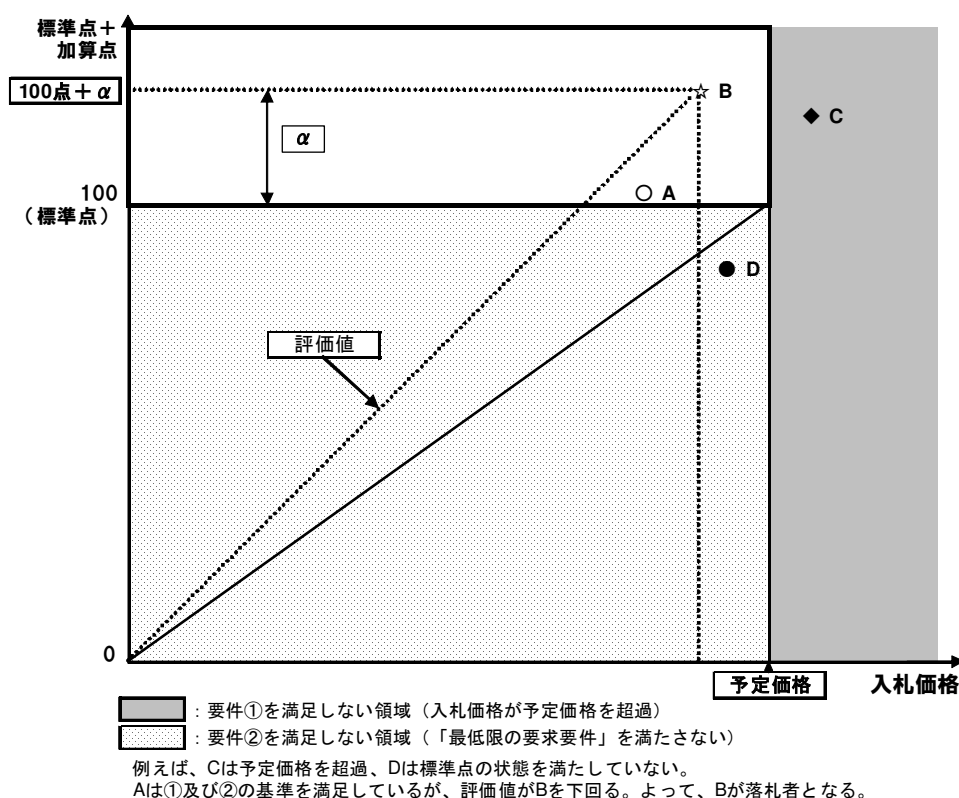
工. 選定方法

本評価方式の場合、クリアすべき最低要件として、

- ① 入札価格が予定価格の制限の範囲内であること
- ② 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
- ③ 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①～③を満足するものの中から評価値の最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Ⅲ-2-1のとおり。



図Ⅲ-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) ガソリン自動ハイブリッド乗用車の例

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 以上 1,421kg 未満)~~ のセダン (3ボックス型) のガソリンハイブリッド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Ⅲ-2-1のとおりである。

表Ⅲ-2-1 試算の対象となる自動車

車名	排気量 ^{※1} -(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 ^{※2} -(万円)-
A	1,797	1,310	40.8	20.3	207
B	1,995	1,290	20.3	20.3	177
C	1,997	1,300	21.5	20.3	182
D	1,496	1,200	28.2	20.3	198
E	1,997	1,310	21.0	20.3	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。）。

表Ⅲ-2-1 試算の対象となる乗用車

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	1,797	1,320	39.0	19.0	264
B	1,498	1,320	27.8	19.0	215
C	1,496	1,350	23.2	19.0	228
D	1,496	1,380	30.4	19.0	250
E	1,797	1,390	24.5	19.0	234

※: 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最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：~~20.3~~19.0km/ℓ²²
- 燃費目標値：~~40.8~~39.0km/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：~~146~~136円/ℓ²³
- 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、~~40.8~~39.0 / ~~20.3~~19.0 - 1 で ~~101~~105%となる。100%を上回っているため、50 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。

$$\text{加算点} = \text{加算点の満点} \times \frac{\text{評価指標の提案値} - \text{標準案の値}}{\text{燃費目標値} - \text{燃費基準値}} \quad \dots \text{ (式 3)}$$

²² 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 8 を参照。なお、普通自動車、小型自動車及び軽自動車が全て対象（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。

²³ 燃料価格は、当該地域（都道府県別）の平均価格を使用することを基本とする。本価格は、平成 31 令和 2 年 1 月から令和 2 年 12 月までのレギュラーガソリンの全国平均価格である（経済産業省資源エネルギー庁石油製品価格調査「給油所小売事業者調査」）。

目標状態の値－標準案の値

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、グリーン購入法の基本方針を適用せずに発注する場合は、仕様書等に示した最低限の燃費値を燃費基準値として設定するものとする。

また、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基準値に設定し、加算点の満点と分母に使用する燃費基準値及び燃費目標値は、最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。

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

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 50 点とすると、

$$\text{加算点} = 50 \times \frac{\text{提案車の燃費} - \underline{20.319.0}}{\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0}} \quad \dots \text{ (式 4)}$$

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 27.828.3 万円 (1,9042.079 $\frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$ ²⁴ × 146136 $\frac{\text{円}}{\text{リットル}}$ = 27.828.3 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

$$\text{標準点} : 100 \text{ 点} \quad \text{加算点} : 50 \text{ 点} \times \frac{(\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0})}{(\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0})} = 50 \text{ 点} \quad \leftarrow \text{式 4}$$

$$\text{得点} : 100 \text{ 点} + 50 \text{ 点} = 150 \text{ 点} \quad \leftarrow \text{式 2}$$

$$\text{評価値} : 150 \text{ 点} / \underline{207264} \text{ 万円} = \underline{0.7250.568} \quad \leftarrow \text{式 1}$$

◇車名 B

$$\text{標準点} : 100 \text{ 点} \quad \text{加算点} : 50 \text{ 点} \times \frac{(\underline{20.327.8} - \underline{20.319.0})}{(\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0})} = \underline{0.022.0} \text{ 点}$$

$$\text{得点} : 100 \text{ 点} + \underline{0.022.0} \text{ 点} = \underline{100.022.0} \text{ 点} \quad \text{評価値} : \underline{100.022.0} \text{ 点} / \underline{177216} \text{ 万円} =$$

$$\underline{0.56500.565}$$

◇車名 C

²⁴ 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 $971 \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$ であり、燃費基準値 ($11.7 \text{ km} / \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$) 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 として燃費基準値 ($\underline{20.319.0} \text{ km} / \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$) から算定した年間燃料使用量は $\underline{542579} \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$ 、燃費目標値 ($\underline{40.839.0} \text{ km} / \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$) から算定した年間燃料使用量は $\underline{270282} \frac{\text{リットル}}{\text{トント}}$ となる。

標準点：100点 加算点：50点× $(\frac{21.523.2-20.319.0}{40.839.0-20.319.0}) = 2.910.5$ 点

得点：100点+ $2.910.5$ 点= $102.9110.5$ 点 評価値： $102.9110.5$ 点/ 182228 万円= $0.56540.485$

◇車名 D

標準点：100点 加算点：50点× $(\frac{28.230.4-20.319.0}{40.839.0-20.319.0}) = 19.328.5$ 点

得点：100点+ $19.328.5$ 点= $119.3128.5$ 点 評価値： $119.3128.5$ 点/ 198250 万円= 0.603

◇車名 E

標準点：100点 加算点：50点× $(\frac{21.024.5-20.319.0}{40.839.0-20.319.0}) = 1.713.8$ 点

得点：100点+ $1.713.8$ 点= $101.7113.8$ 点 評価値： $101.7113.8$ 点/ 181233 万円= $0.5620.488$

評価値は、A>D>C>B>EA>B>D>E>Cとなり、評価値が最も高い車名 Aを提案した者と契約を結ぶことになる。環境性能を加算することにより、入札価格が最も高いが、燃費が最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）ガソリンハイブリッド乗用車の場合】

設定項目	設定内容
①評価指標	燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離）
②標準点	燃費基準値 $20.319.0$ km/ℓ
③換算方法	燃費 1 km/ℓについて加算点 $2.42.5$ 点とする。

- ① 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
- ② 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（燃費基準値 $20.319.0$ km/ℓ）に標準点 100点を付与する²⁵
- ③ 燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離） 1 km/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、同クラスで最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

²⁵ 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である。2,000ccクラスのセダン（3ボックス型）のガソリンハイブリッド乗用車の車両重量を $1,1961.311$ kg 以上 $1,3111.421$ kg 未満と想定し、燃費基準値 $20.319.0$ km/ℓを満たす自動車に一律 100点を与える。

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、最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 $40.839.0\text{km}/\ell$ であるから、燃費基準値 ($20.319.0\text{km}/\ell$) に対して 101.105% の改善となり、仮の最高点は50点とする。

燃費1km/ℓにつき2.4点と設定すれば最高レベルの $40.839.0\text{km}/\ell$ の得点が $(40.839.0 - 20.319.0) \times 2.42.5 = 49.250$ 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 $2.42.5$ 点とする。

仮定の場合、燃費1km/ℓ当たり加算点 $2.42.5$ 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: $100 \text{点} + (40.839.0 - 20.319.0) \times 2.42.5 \text{点} = 149.2150 \text{点}$

評価値: $146.2150 \text{点} / 207264 \text{万円} = 0.7210.568$ ←式1

◇車名 B

得点: $100 \text{点} + (20.327.8 - 20.319.0) \times 2.42.5 \text{点} = 100.0122.0 \text{点}$

評価値: $100.0122.0 \text{点} / 177216 \text{万円} = 0.5650.565$

◇車名 C

得点: $100 \text{点} + (21.523.2 - 20.319.0) \times 2.42.5 \text{点} = 102.9110.5 \text{点}$

評価値: $102.9110.5 \text{点} / 182228 \text{万円} = 0.5650.485$

◇車名 D

得点: $100 \text{点} + (28.230.4 - 20.319.0) \times 2.42.5 \text{点} = 119.0128.5 \text{点}$

評価値: $119.0 \text{点} / 198 \text{万円} = 0.6010.514$

◇車名 E

得点: $100 \text{点} + (21.024.5 - 20.319.0) \times 2.42.5 \text{点} = 101.7113.8 \text{点}$

評価値: $101.7113.8 \text{点} / 181233 \text{万円} = 0.5620.488$

評価値は、 $A > D > C > B > E > B > D > E > C$ となり、評価値が最も高い車名 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、入札価格が最も高いが、燃費が最も優れたものを選択された。

○1,300cc 前後のクラスのハッチバック（2ボックス型）ガソリン自動ハイブリッド乗用車の例

2,000cc クラス 3 ボックス型セダンに続き、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）ガソリンハイブリッド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Ⅲ-2-2のとおりである。

表Ⅲ-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	24.3	23.4	129
B	1,339	1,010	23.8	23.4	129
C	1,298	1,010	28.0	23.4	133
D*	1,329	950	26.0	23.7	138
E	1,242	1,000	32.0	23.4	140
F	1,329	990	25.0	23.4	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。

表Ⅲ-2-2 試算の対象となる乗用車

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	1,242	990	25.8	23.4	182
B*	1,242	960	32.0	23.7	157
C	1,496	1,060	38.0	23.4	174
D	996	1,000	30.6	23.4	180
E	1,198	1,080	37.2	23.4	169
F	1,242	980	26.5	23.4	165

※車名B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DBが23.7 km/ℓ、車名D以外が23.4 km/ℓである。最も燃費効率の良い自動車（車名EC）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、 $\frac{32.0-23.4}{23.4-1}$ で37.62%となる。そのため、50点の37.62%の18.81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：23.4 km/ℓ（車名DBは23.7 km/ℓ）²⁶
- 燃費目標値：32.0 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：146.136 円/ℓ
- 加算点の満点：18.81 点

2,000ccクラスセダン（3ボックス型）と同様に考え、

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

²⁶ グリーン購入法のガソリン乗用車に係る燃費基準値（23.4 km/ℓは車両重量971kg以上1,081kg未満の判断の基準、23.7 km/ℓは車両重量856kg以上971kg未満の判断の基準）。

$$\text{加算点} = \underline{4831} \times \frac{\text{提案車の燃費} - 23.4 (\text{又は } 23.7)}{\underline{32.038.0} - 23.4}$$

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：4831点 × (24.325.8 - 23.4) / (32.038.0 - 23.4) = 195.1
点
得点：100 点 + 195.1点 = 101.9105.1点 評価値：101.9105.1点 / 129182万円 =
0.7900.577

◇車名 B

標準点：100 点 加算点：4831点 × (23.832.0 - 23.423.7) / (32.038.0 - 23.4) = 0.817.6
点
得点：100 点 + 0.817.6点 = 100.8117.6点 評価値：100.8117.6点 / 129157万円 =
0.7810.749

◇車名 C

標準点：100 点 加算点：4831点 × (28.038.0 - 23.4) / (32.038.0 - 23.4) = 9.631
点
得点：100 点 + 9.631点 = 109.6131点 評価値：109.6131点 / 133174万円 = 0.8240.753

◇車名 D

標準点：100 点 加算点：4831点 × (26.030.6 - 23.723.4) / (32.038.0 - 23.4) = 4.815.3
点
得点：100 点 + 4.815.3点 = 104.8115.3点 評価値：104.8115.3点 / 138180万円 =
0.7590.640

◇車名 E

標準点：100 点 加算点：4831点 × (32.037.2 - 23.4) / (32.038.0 - 23.4) = 1829.3
点
得点：100 点 + 1829.3点 = 118.0129.3点 評価値：118.0129.3点 / 140169万円 =
0.8430.765

◇車名 F

標準点：100 点 加算点：4831点 × (25.026.5 - 23.4) / (32.038.0 - 23.4) = 3.36.6
点
得点：100 点 + 3.36.6点 = 103.3106.6点 評価値：103.3106.6点 / 123165万円 =
0.8400.582

評価値は、E>F>C>A>B>DE>C>B>F>D>A となり、**評価値が最も高い車名 E** 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**は**最も3番目高い**であるが、燃費が**最も2番目に**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）ガソリンハイブリッド乗用車の場合】

設定項目	設定内容
①評価指標	燃費（燃料1ℓ当たりの走行距離）
②標準点	燃費基準値 23.4km/ℓ（車名DBは 23.7m/ℓ）
③換算方法	燃費 1km/ℓについて加算点 2.32.0点とする。

- ① 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
- ② 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（燃費基準値 23.4km/ℓ又は 23.7km/ℓ）に標準点 100 点を付与する。
- ③ 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切な値を設定する（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（23.438.0km/ℓ）の市販車が燃費基準値（23.723.4km/ℓ）と比較して約 46 割効率が良くなるため（ $(32.038.0\text{km}/\ell - 23.4\text{km}/\ell) / 23.4\text{km}/\ell = 0.370.62$ ）、仮の最高点を 2030 点（ $50 \times 0.40.6$ ）とする。燃費目標値の自動車に加算点 2030 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 2.332.05（ $2030 \text{ 点} / (26.438.0\text{km}/\ell - 20.523.4\text{km}/\ell)$ ）となることから、このクラスでは燃費 1km/ℓにつき 2.32.0点と設定する。

仮定の場合、燃費 1km/ℓ当たり加算点 2.32.0 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 + $(24.325.8 - 23.4) \times 2.32.0 \text{ 点} = 102.1104.8 \text{ 点}$

評価値： $102.1104.8 \text{ 点} / 129182 \text{ 万円} = 0.7910.576$

◇車名 B

得点：100 点 + $(23.832.0 - 23.423.7) \times 2.32.0 \text{ 点} = 100.9117.2 \text{ 点}$

評価値： $100.9117.2 \text{ 点} / 129157 \text{ 万円} = 0.7820.746$

◇車名 C

得点：100 点 + $(28.038.0 - 23.4) \times 2.32.0 \text{ 点} = 110.6129.2 \text{ 点}$

評価値： $110.6129.2 \text{ 点} / 133174 \text{ 万円} = 0.8320.743$

◇車名 D

得点：100 点 + $(26.030.6 - 23.723.4) \times 2.32.0 \text{ 点} = 105.3114.4 \text{ 点}$

評価値： $105.3114.4 \text{ 点} / 138180 \text{ 万円} = 0.7630.636$

◇車名 E

得点：100点 + (32.037.2 - 23.4) × 2.32.0点 = 419.8127.6点

評価値：419.8127.6点 / 440169万円 = 0.8560.755

◇車名 F

得点：100点 + (25.026.5 - 23.4) × 2.32.0点 = 403.7106.2点

評価値：403.7106.2点 / 423165万円 = 0.8430.644

評価値は、E > F > C > A > B > D > B > C > F > D > A となり、評価値が最も高い車名 E 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、入札価格順位は最も高い3番目であるが、燃費が最も2番目に優れたものが選択された。

○ガソリンハイブリッド軽乗用自動車（軽自動車）の例

ガソリンハイブリッド軽乗用車（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Ⅲ-2-3 のとおりである。

表Ⅲ-2-3 試算の対象となる自動軽乗用車

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	658657	820780	31.0	24.5	420119
B	658	790820	30.026.4	24.5	415110
C	658657	850830	27.629.4	24.5	414131
D	658659	810840	25.029.8	24.5	406135
E	658659	850	25.528.4	24.5	424132
F	658	850780	27.233.4	24.5	417126
G	658	790810	33.026.5	24.5	422116

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、33.033.4 / 24.5 - 1 で 3536% となる。そのため、50 点の 3536% の 4718 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：24.5km/ℓ²⁷
- 燃費目標値：33.033.4km/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：446136円/ℓ
- 加算点の満点：4718点

2,000ccクラス等セダン、ハッチバックと同様に考え、

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

²⁷ 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 24.5km/ℓ (車両重量 741kg 以上 856kg 未満の判断の基準)。

燃費目標値－燃費基準値

$$\text{加算点} = 17 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 24.5}{\underline{33.033.4} - 24.5}$$

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：~~17~~18点 × (31.0 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~13.0~~13.1点

得点：100点 + ~~13.0~~13.1点 = ~~113.0~~113.1点 評価値：~~113.0~~113.1点 / ~~120~~119万円 =

0.9420.951

◇車名 B

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~30.0~~26.4 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~11.0~~3.8

点

得点：100点 + ~~11.0~~3.8点 = ~~111.0~~103.8点 評価値：~~111.0~~103.8点 / ~~115~~110万円 =

0.9650.944

◇車名 C

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~27.6~~29.4 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~6.2~~9.9

点

得点：100点 + ~~6.2~~9.9点 = ~~106.2~~109.9点 評価値：~~106.2~~109.9点 / ~~114~~131万円 =

0.9320.839

◇車名 D

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~25.0~~29.8 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~1.0~~10.7

点

得点：100点 + ~~1.0~~10.7点 = ~~101.0~~110.7点 評価値：~~101.0~~110.7点 / ~~106~~135万円 =

0.9530.820

◇車名 E

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~25.5~~28.4 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~2.0~~7.9

点

得点：100点 + ~~2.0~~7.9点 = ~~102.0~~107.9点 評価値：~~102.0~~107.9点 / ~~121~~132万円 =

0.8430.817

◇車名 F

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~27.2~~33.4 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~5.4~~18

点

得点：100点 + ~~5.4~~18点 = ~~105.4~~118点 評価値：~~105.4~~118点 / ~~117~~126万円 = 0.9010.937

◇車名 G

標準点：100点 加算点：~~17~~18点 × (~~33.0~~26.5 - 24.5) / (~~33.0~~33.4 - 24.5) = ~~17.0~~4.0

点

得点：100点 + $47.04.0$ 点 = $117.0104.0$ 点 評価値： $117.0104.0$ 点 / 122116 万円 = $0.9590.897$

評価値は、B>G>D>A>C>F>EA>B>F>G>C>D>Eとなり、評価値が最も高い車名 BA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、入札価格順位が3番目、燃費順位ともに3が2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：ガソリンハイブリッド軽乗用車（排気量 660cc 以下）の場合】

設定項目	設定内容
①評価指標	燃費（燃料 1ℓ当たりの走行距離）
②標準点	燃費基準値 24.5km/ℓ
③換算方法	燃費 1km/ℓについて加算点 $1.82.2$ 点とする。

- ① 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
- ② 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（燃費基準値 24.5km/ℓ）に標準点 100 点を付与する。
- ③ 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切な値を設定する（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（ $33.033.4$ km/ℓ）の市販車が燃費基準値（24.5km/ℓ）と比較して 3536% 効率が良くなるため（ $(33.033.4\text{km}/\ell - 24.5\text{km}/\ell) / 24.5\text{km}/\ell = 0.350.36$ ）、仮の最高点を 1520 点（ $50 \times 0.350.4$ ）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 $2.02.2$ （ 1520 点 / $(33.033.4\text{km}/\ell - 24.5\text{km}/\ell)$ ）となることから、このクラスでは燃費 1km/ℓにつき $1.82.2$ 点と設定する。

仮定の場合、燃費 1km/ℓ当たり加算点 $1.82.2$ 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 + $(31.0 - 24.5) \times 1.82.2$ 点 = $111.7114.3$ 点

評価値： $111.7114.3$ 点 / 120119 万円 = $0.9310.961$

◇車名 B

得点：100点 + $(30.026.4 - 24.5) \times 1.82.2$ 点 = $109.9104.2$ 点

評価値： $109.9104.2$ 点 / 115110 万円 = $0.9560.947$

◇車名 C

得点：100点 + $(27.629.4 - 24.5) \times 1.82.2$ 点 = $105.6110.8$ 点

評価値： 405.6 110.8 点/ 414 131 万円= $0.9260.846$

◇車名 D

得点： 100 点+ $(25.0$ 29.8 $-24.5)$ × 1.8 2.2 点= 100.9 111.7 点

評価値： 100.9 111.7 点/ 406 135 万円= $0.9520.827$

◇車名 E

得点： 100 点+ $(25.5$ 28.4 $-24.5)$ × 1.8 2.2 点= 101.8 108.6 点

評価値： 101.8 108.6 点/ 421 132 万円= $0.8410.823$

◇車名 F

得点： 100 点+ $(27.2$ 23.4 $-24.5)$ × 1.8 2.2 点= 104.9 119.6 点

評価値： 104.9 119.6 点/ 417 126 万円= $0.8970.949$

◇車名 G

得点： 100 点+ $(33.0$ 26.5 $-24.5)$ × 1.8 2.2 点= 115.3 104.4 点

評価値： 115.3 104.4 点/ 422 116 万円= $0.9450.900$

評価値は、 $B > D > G > A > C > F > E > A > F > B > G > C > D > E$ となり、評価値が最も高い車名 BAを提案した者と契約を結ぶことになる。燃費 $1\text{km}/\%$ 当たり加算点 1.8 2.2 点とした場合は、上記アの結果と比較すると車名 GFと車名 DBの順位が入れ替わっているが、契約相手は同じであり、入札価格順位が3番目、燃費順位ともにが32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ハイブリッド乗用車とクリーンディーゼル自動乗用車を同一に扱う例

以下に、ガソリンを燃料に利用する自動ハイブリッド乗用車とクリーンディーゼル自動乗用車が発熱量換算燃費値により比較可能であ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 $1,421\text{kg}$ 以上 $1,531\text{kg}$ 未満及び $1,531\text{kg}$ 以上 $1,651\text{kg}$ 未満）の多目的ガソリンハイブリッド乗用車及びクリーンディーゼル自動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Ⅲ-2-4 のとおりである。

表Ⅲ-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/%)	燃費基準値 ^{※1} (km/%)	入札価格 (万円)
A	1,998	1,550	16.8	16.5	263
B	1,997	1,610	17.4	16.5	257
C	1,995	1,510	18.2	17.6	253
D	2,188	1,530	20.1 ^{※2}	17.6	278
E	1,997	1,510	18.5	17.6	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。

表Ⅲ-2-4 試算の対象となる乗用車

車名	排気量 (cc)	車両重量 (kg)	燃費 (JC08 モード) (km/ℓ)	燃費基準値※1 (km/ℓ)	入札価格 (万円)
A	1,797	1,520	24.2	17.6	259
B	1,997	1,570	20.8	16.5	245
C	1,797	1,610	23.8	16.5	268
D	2,188	1,530	22.2※2	16.5	254
E	1,997	1,650	18.8	16.5	242

※1：車名 A が車両重量 1,421kg 以上 1,531kg 未満の区分、車名 A 以外のものが車両重量 1,531kg 以上 1,651kg の区分である。

※2：車名 D はクリーンディーゼル乗用車であり、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 A 及び車名 B が ~~16.5~~17.6km/ℓ、車名 C、車名 D 及び車名 E ~~A 以外~~が ~~17.6~~16.5km/ℓ (ガソリン自動車のJC08 モード燃費)²⁸である。最も燃費効率の良い自動車 (車名 ~~D~~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 ~~20.1~~23.8 / ~~17.6~~16.5 - 1 で ~~144~~44%となる。そのため、50 点の ~~144~~44% の ~~722~~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：16.5km/ℓ又は (社名 A は 17.6 km/ℓ)
- 燃費目標値：~~20.1~~23.8km/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：~~146~~136円/ℓ
- 加算点の満点：~~722~~点

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

$$\text{加算点} = \underline{722} \times \frac{\text{提案車の燃費} - 16.5 (\text{又は } 17.6)}{\underline{20.1}23.8 - \underline{17.6}16.5}$$

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

$$\text{標準点：100 点} \quad \text{加算点：} \underline{722} \text{ 点} \times (\underline{16.8}24.2 - \underline{16.5}17.6) / (\underline{20.1}23.8 - \underline{17.6}16.5) = \underline{0.8}19.9 \text{ 点}$$

²⁸ 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 17.6km/ℓ (車両重量 1,421kg 以上 1,531kg 未満の判断の基準)、16.5km/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 + 0.8×19.9 点 = 100.8×119.9 点 評価値： 100.8×119.9 点 / 263259 万円 = 0.3830.463

◇車名 B

標準点：100点 加算点： 7.22 点 × ($17.4 \times 20.8 - 16.5$) / ($20.1 \times 23.8 - 17.6$) = 2.5×13.0 点

得点：100点 + 2.5×13.0 点 = 102.5×113.0 点 評価値： 102.5×113.0 点 / 257245 万円 = 0.3990.4611

◇車名 C

標準点：100点 加算点： 7.22 点 × ($18.2 \times 23.8 - 17.6 \times 16.5$) / ($20.1 \times 23.8 - 17.6 \times 16.5$) = 1.722 点

得点：100点 + 1.722 点 = 101.7×120 点 評価値： 101.7×120 点 / 253268 万円 = 0.4020.455

◇車名 D

標準点：100点 加算点： 7.22 点 × ($20.1 \times 22.2 - 17.6 \times 16.5$) / ($20.1 \times 23.8 - 17.6 \times 16.5$) = 7.0×17.2 点

得点：100点 + 7.0×17.2 点 = 107.0×117.2 点 評価値： 107.0×117.2 点 / 278254 万円 = 0.3850.4613

◇車名 E

標準点：100点 加算点： 7.22 点 × ($18.6 \times 18.8 - 17.6 \times 16.5$) / ($20.1 \times 23.8 - 17.6 \times 16.5$) = $2.86.9$ 点

得点：100点 + $2.86.9$ 点 = 102.8×106.9 点 評価値： 102.8×106.9 点 / 255242 万円 = 0.4030.442

評価値は、E > C > B > D > A > D > B > C > E となり、評価値が最も高い車名 EA 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 番目に安い高いが、環境性能が 2 番目に優れたものが選択された。

(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 セダン (3 ボックス型) 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²⁹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又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。

評価項目例（配点）	評価方法例								
法定点検以外の点検（7点）	<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"> ・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 ・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 ・電気系統（点火系統）の強化による燃費の改善の提案 ・タイヤ空気圧点検、タイヤのローテーションの提案 等 <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>: 7点</td></tr> <tr><td>2番目に優れている</td><td>: 4点</td></tr> <tr><td>3番目に優れている</td><td>: 1点</td></tr> <tr><td>それ以外</td><td>: 0点</td></tr> </table> <p>※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</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								

²⁹ （一社）日本自動車リース協会連合会 （公社）リース事業協会 調査によると、平成24-令和2年9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、~~65.7~~62.7%となっている。

評価項目例（配点）	評価方法例								
消耗品の交換等（3点）	<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"> ・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 ・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 ・プラグやプラグコードの適切な交換の提案 ・転がり抵抗の低いタイヤの選択、適切な交換の提案 等 <p><u>※消耗品の交換に当たって不必要又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								

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。

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することが必要である。

○2,000ccクラスのセダン（3ボックス型）ガソリン自動ハイブリッド乗用車の例

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以上、1,421kg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50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。

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - \underline{20.319.0}}{\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0}} \quad \dots \text{（式5）}$$

試算対象となる自動車の仕様は、表Ⅲ-2-5のとおりである。

表Ⅲ-2-5 試算の対象となる自動車

車名	排気量 ^{※1} —(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 ^{※2} —(千円)—
A	1,797	1,310	40.8	20.3	60.4
B	1,995	1,290	20.3	20.3	51.6
C	1,997	1,300	21.5	20.3	53.1
D	1,496	1,200	28.2	20.3	57.8
E	1,997	1,310	21.0	20.3	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。

表Ⅲ-2-5 試算の対象となる乗用車

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 [※] (千円)
A	1,797	1,320	39.0	19.0	77.0
B	1,498	1,320	27.8	19.0	62.7
C	1,496	1,350	23.2	19.0	66.5
D	1,496	1,380	30.4	19.0	72.9
E	1,797	1,390	24.5	19.0	68.3

※：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。

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 × $(\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0}) / (\underline{40.839.0} - \underline{20.319.0}) = 20.0$ 点 ←式5

得点：100点 + 20.0点 = 120点

評価値：120.0点／60.477.0千円＝1.9871.558

◇車名 B

標準点：100点 加算点：20点×(20.327.8－20.319.0)／(40.839.0－20.319.0)＝0.08.8点

得点：100点＋0.08.8点＝100.0108.8点 評価値：100.0108.8点／51.662.7千円＝1.9381.735

◇車名 C

標準点：100点 加算点：20点×(21.523.2－20.319.0)／(40.839.0－20.319.0)＝1.24.2点

得点：100点＋1.24.2点＝101.2104.2点 評価値：101.2104.2点／53.166.5千円＝1.9061.567

◇車名 D

標準点：100点 加算点：20点×(28.230.4－20.319.0)／(40.839.0－20.319.0)＝7.711.9点

得点：100点＋7.711.4点＝107.7111.4点 評価値：107.7111.4点／57.872.9千円＝1.8631.528

◇車名 E

標準点：100点 加算点：20点×(21.024.5－20.319.0)／(40.839.0－20.319.0)＝0.75.5点

得点：100点＋0.75.5点＝100.7105.5点 評価値：100.7105.5点／52.868.3千円＝1.9071.545

評価値は、A>B>E>C>DB>C>A>E>Dとなり、評価値が最も高い車名 ABを提案した者と契約を結ぶことになる。

この例においては、結果として価格が最も高い安い車名 ABが選択された、環境性能の最も優れた車名 Aは、第3位の評価となった。~~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 1km/ℓ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 1km/ℓ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 1km/ℓ当たりの加算点を1点(50点／(40.839.0km/ℓ－20.319.0km/ℓ)×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点＋(40.839.0－20.319.0)×1.0点＝120.5120.0点

評価値：120.5120.0点／60.477.0千円＝1.9951.558

◇車名 B

得点：100点 + $(20.327.8 - 20.319.0) \times 1.0$ 点 = ~~100.0~~108.8 点

評価値：~~100.0~~108.8 点 / ~~51.662.7~~ 千円 = ~~1.938~~1.735

◇車名 C

得点：100点 + $(21.523.2 - 20.319.0) \times 1.0$ 点 = ~~101.2~~104.2 点

評価値：~~101.2~~104.2 点 / ~~53.166.5~~ 千円 = ~~1.906~~1.567

◇車名 D

得点：100点 + $(28.230.4 - 20.319.0) \times 1.0$ 点 = ~~107.9~~111.4 点

評価値：~~107.9~~111.4 点 / ~~57.872.9~~ 千円 = ~~1.867~~1.528

◇車名 E

得点：100点 + $(21.024.5 - 20.319.0) \times 1.0$ 点 = ~~100.7~~105.5 点

評価値：~~100.7~~105.5 点 / ~~52.868.3~~ 千円 = ~~1.907~~1.545

各車名の評価値は上記アと同値であり、A>B>E>C>D 評価順位は B>C>A>E>D となり、評価値が最も高い車名 AB を提案した者と契約を結ぶことになる。

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

$$\text{加算点} = 20 \times \frac{\text{提案車の燃費} - 20.319.0}{40.839.0 - 20.319.0} + 3/7 \times \text{保守業務点} \quad \dots \text{(式 6)}$$

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 $3/7 \times 7$ 点 = 3 点、車名 B の保守業務に係る加算点は $3/7 \times 2$ 点 = 1 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 点 × $(40.839.0 - 20.319.0) / (40.839.0 - 20.319.0)$ + 3 点 = 23.0 点

評価値：(100 点 + 23.0 点) / ~~70.477.0~~ 千円 = ~~1.747~~1.597

◇車名 B

標準点：100 点

加算点：20 点 × $(20.327.8 - 20.319.0) / (40.839.0 - 20.319.0)$ + 1 点 = ~~1.09~~1.8 点

評 価 値： (100 点 + ~~1.09.8~~ 点) / ~~61.662.7~~ 千円 = 1.6401.751

2-4 燃費基準を満たした車両が存在しない場合等

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ない調達してよいとなることもやむを得ないこととしている。この場合は、発注者において具体的な発注要件を設定し、価格面だけでなく燃費性能においても競争性の確保に留意した上で、総合評価落札方式の適否を判断する。総合評価落札方式を実施する場合は、仕様書等に示した最低限の燃費値を燃費基準値として設定し、評価を行うものとする。

2-5 燃費試験法及び表示方法の移行

「エネルギー使用の合理化等に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号。以下「省エネ法」という。）」に基づく燃費基準に係る乗用車等³⁰の燃費試験方法については、平成 28（2016）年 10 月から従来の JC08 モードに加え、新しい国際基準に基づく測定法である WLTC モードにより実施することが可能となった。り、さらに、平成 30（2018）年 10 月からは WLTC モードに切り替わることとなっている。また、カタログ等への燃費表示についても、WLTC モード（併せて走行環境に応じた HML 燃費表示の導入）が平成 29（2017）年 7 月から適用されており、いる。さらに、平成 30（2018）年 10 月からは WLTC モードに切り替わっており、燃費試験方法についても既に一部メーカー・車種において WLTC モードによる表示が行われている切り替わりつつあるところである。

乗用自動車や小型貨物車に係る省エネ法の目標年度である令和 2（2020）年度又は令和 4（2022）年度における燃費目標値は JC08 モードで設定されており、目標年度までの期間においては、JC08 モードによる燃費値と WLTC モードによる燃費値が併存することとなるが、多くの車種については JC08 モードによる燃費表示も続くものと考えられる。なお、WLTC 燃費値のみの場合は、省エネ法における燃費目標の達成判定は、WLTC 燃費値により評価することとされており、本方式においても、省エネ法の評価と同様に WLTC 燃費値を使用することとする。他方、WLTC モードの全体的な傾向としては、WLTC 燃費値は JC08 燃費値と比較して同水準又はより低い（燃費悪化側）値となる傾向が確認されており、省エネ法における燃費目標の達成判定において WLTC 燃費値の使用が可能とされている。

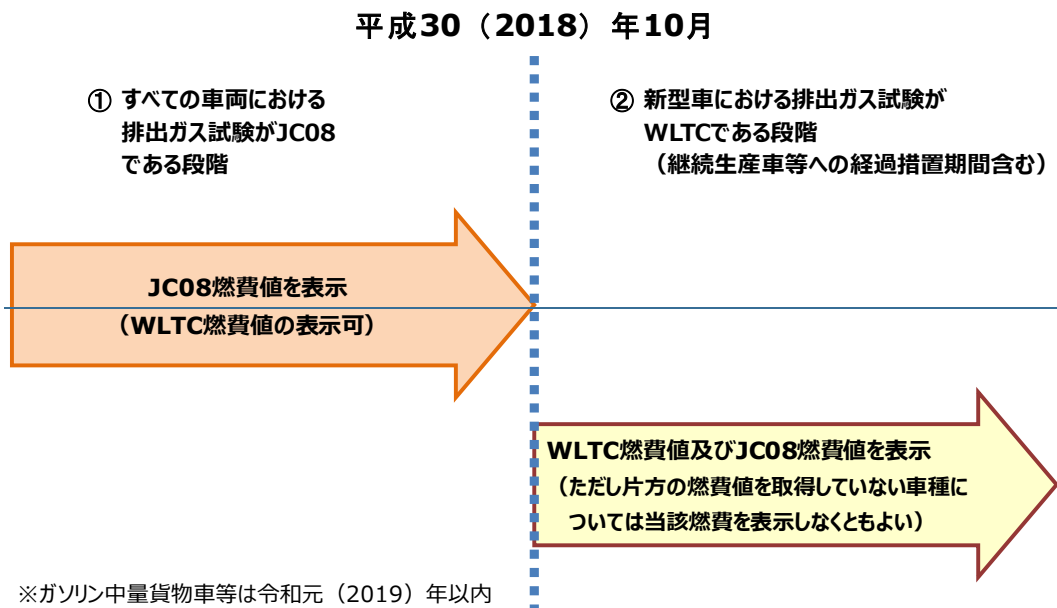
上記の WLTC モードの傾向を踏まえると、自動車の購入等に係る環境配慮契約（総合評価落札方式）の評価において、燃費値を JC08 モードに替えて WLTC モードを採用することにより、環境負荷（CO₂排出量）をより重視した評価となること、その結果として燃料費用

³⁰ 省エネ法による WLTC モード燃費の対象車種は、ガソリン、軽油又は LP ガスを燃料とする乗車定員 10 人以下の乗用自動車（乗車定員 10 人かつ車両総重量 3.5 トン超の乗用自動車を除く。）及びガソリン又は軽油を燃料とする車両総重量 3.5 トン以下の道路運送車両法に基づく型式指定を受けた貨物自動車。

の削減によりコストの削減にもつながることが期待される。

このため、燃費試験方法及び燃費表示の移行期間において、乗用車等の環境配慮契約を行う場合は、以下の対応を図ることを原則とする。

- ① 評価する全ての自動車が WLTC モードによる燃費表示を行っている場合（JC08 モードによる燃費表示をともに行っている場合を含む。）~~であって、かつ、比較する全ての自動車の WLTC 燃費値が当該自動車の車両重量区分の「燃費基準値」を満たす場合は、~~ WLTC 燃費値により評価するものとする。
- ② 上記①以外の場合は、JC08 燃費値を優先するものとする（WLTC 燃費値のみ表示している車両に限って WLTC 燃費値により評価）。

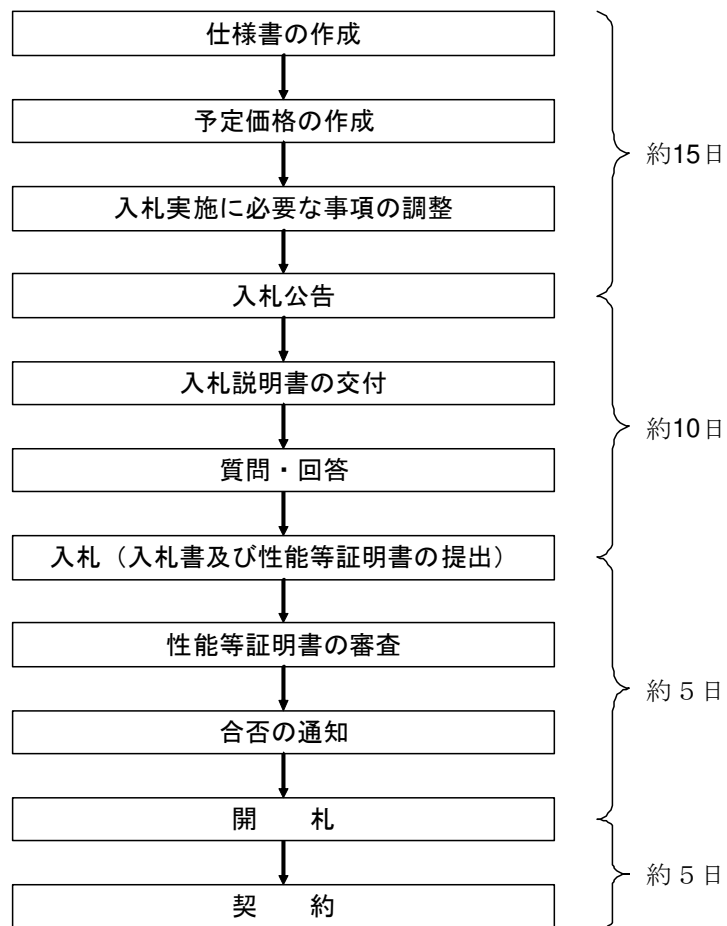


図Ⅲ-2-2 燃費表示の移行期間

2-6 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Ⅲ-2-3 本契約方式による入札に係る手続

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（ハイブリッドの新車（未登録車に限る）） 1台
購入物品の特質等	<ul style="list-style-type: none">・ 車体の形状：セダン・ 総排気量：2,0001,800cc クラス以上程度・ 使用燃料：レギュラーガソリン・ 駆動方式：四輪駆動・ 変速機：AT又はCVT・ 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・ 年間走行距離：10,000kmとする・ 供用期間：7年とする （その他詳細略）
納入期限	平成令和〇年〇月〇日
納入場所	〇〇省車庫
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。 ①入札価格が予定価格の制限の範囲内であること。 ②納入しようとする自動車が仕様書に定める要求要件を全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30令和3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、ディーゼル乗用車又は及びLPガス乗用車に係るJC08モード又はWLTCモード燃費基準

区 分	燃費基準値		
	ガソリン	ディーゼル	LPガス
車両重量が 741kg未満	24.6km/L以上	27.1km/L以上	19.2km/L以上
車両重量が 741kg以上 856kg未満	24.5km/L以上	27.0km/L以上	19.2km/L以上
車両重量が 856kg以上 971kg未満	23.7km/L以上	26.1km/L以上	18.5km/L以上
車両重量が 971kg以上1,081kg未満	23.4km/L以上	25.8km/L以上	18.3km/L以上
車両重量が1,081kg以上1,196kg未満	21.8km/L以上	24.0km/L以上	17.1km/L以上
車両重量が1,196kg以上1,311kg未満	20.3km/L以上	22.4km/L以上	15.9km/L以上
車両重量が1,311kg以上1,421kg未満	19.0km/L以上	20.9km/L以上	14.9km/L以上
車両重量が1,421kg以上1,531kg未満	17.6km/L以上	19.4km/L以上	13.8km/L以上
車両重量が1,531kg以上1,651kg未満	16.5km/L以上	18.2km/L以上	12.9km/L以上
車両重量が1,651kg以上1,761kg未満	15.4km/L以上	17.0km/L以上	12.1km/L以上
車両重量が1,761kg以上1,871kg未満	14.4km/L以上	15.9km/L以上	11.3km/L以上
車両重量が1,871kg以上1,991kg未満	13.5km/L以上	14.9km/L以上	10.6km/L以上
車両重量が1,991kg以上2,101kg未満	12.7km/L以上	14.0km/L以上	10.0km/L以上
車両重量が2,101kg以上2,271kg未満	11.9km/L以上	13.1km/L以上	9.3km/L以上
車両重量が2,271kg以上	10.6km/L以上	11.7km/L以上	8.3km/L以上

備考) 「車両重量」とは、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第1条第6号に規定する空車状態における車両の重量をいう。以下同じ。

表2 小型バス（車両総重量3.5t以下）に係るJC08モード又はWLTC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 3-1 ガソリン小型貨物車に係る JC08 モード又は WLTC 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			18.5km/L以上
		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4-3-2 ディーゼル小型貨物車に係る JC08 モード又はWLTC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
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3-3 LPガス小型貨物車に係る10・15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	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	
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	
		1,516kg以上		7.3km/L以上	

	<u>手動式以外のもの</u>	<u>1,266kg未満</u>	<u>構造A</u>	<u>9.8km/L以上</u>
			<u>構造B</u>	<u>8.8km/L以上</u>
		<u>1,266kg以上</u>		<u>8.1km/L以上</u>

表5.4 路線バス、一般バス（車両総重量3.5t超）に係るJH15モード（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6.5 トラック等（車両総重量3.5t超）に係るJH15モード（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7.6 トラクタ（車両総重量3.5t超のけん引自動車）に係るJH15モード（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ガス小型貨物車に係る10・15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	—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
		—828kg以上		12.1km/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		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
		1,516kg以上		7.3km/L以上
	手動式以外のもの	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	

VIII. 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

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³¹。

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事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-CO₂ で、1990 年度の排出量 37.2 百万 t-CO₂ に比べて 4.6%の減少³²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%

³¹ 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全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。

³² 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当たっては、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当たっては、産業廃棄物処理業者の優良認定への適合状況を考慮。
- 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。

- ① 環境配慮への取組状況
- ② 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、複数の評価項目の全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。

産業廃棄物の処理に係る契約方式の検討に当たっては、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³³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には、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

上記の観点から踏まえて、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、評価内容及び評価基準の例を表Ⅷ-2-1に示す。

環境配慮への取組の評価は、事業者の温室効果ガス等の排出削減の取組を評価内容及び評価基準として設定している。また、優良基準への適合の評価は、産業廃棄物の安全・安心な処理の確保に向け、優良産廃処理業者認定制度運用マニュアルに準じて評価項目を設定し、評価内容及び評価基準については当該業務の適切な履行の観点から必要な修正をしている。

優良産廃処理業者認定制度の優良認定業者（当該業務の対象地域以外の優良認定を含む。ただし、当該業務の業態ごとの優良認定が必要）は、優良基準への適合状況に関する個別評価項目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~~する~~。ただし、優良適正（遵法性）の評価については、優良認定業者であっても特定不利益処分を受けてから5年に満たない場合は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Ⅷ-2-1 産業廃棄物の処理に係る契約における評価項目、評価内容及び評価基準の例

評価項目	評価内容及び評価基準
環境配慮への取組状況	
環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表により評価。 〔 事業活動に係る環境配慮の計画、取組の体制及び取組状況の記載等に関して作成・公表していることを評価する。 〕
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 ³⁴ ・公表を評価。 〔 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、目標及びその達成状況を数値で示し、その値をインターネットなどで公表していることを評価する。 〕
従業員への研修・教育	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。 〔 上記に関する研修・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・教育を実施していることを評価する。 〕

³³ 認定を受けるためには、表Ⅷ-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、都道府県及び政令市の審査を受ける必要がある。

³⁴ 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。

評価項目	評価内容及び評価基準
優良基準への適合状況	
優良適性（遵法性） ^{注1}	契約業務の入札日からさかのぼって特定不利益処分を5年間受けていないことを評価する。
事業の透明性	事業者の基礎情報、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等の情報をインターネットを利用する方法により公表し、 <u>所要の頻度で更新している</u> ことを評価する。
環境配慮の取組	ISO14001又はエコアクション21 <u>若しくはこれと相互認証されている認証制度等</u> の <u>による</u> 認証を受けていること <u>により</u> を評価する。
電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入していることを評価する。
財務体質の健全性 ^{注2}	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する。 <u>また、令和2年10月施行の優良産廃処理業者認定制度の評価基準とは異なることに留意が必要。なお、同制度の優良認定業者は個別の評価項目によらず、本評価項目に適合しているものとみなす。</u> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>①—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—</p> <p>②—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—</p> <p>③—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—</p> </div>

注1：「優良適性（遵法性）」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実績を評価する観点から、特定不利益処分（詳細内容を資料編に記載）を契約業務の入札日からさかのぼって5年間受けていないことを評価することとしている。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Ⅷ-2-2参照）。

表Ⅷ-2-2 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

注2：「財務体質の健全性」に係る評価項目について

- 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 (詳細内容を資料編に記載) について、「直前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。

(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³⁵の事業者に入札参加資格を与えることとした場合の評価項目、区分・配点例を表Ⅷ-2-3に示す。

a) 環境配慮への取組状況に係る評価項目の加点を25点、b) 優良基準への適合状況に係る評価項目の加点を50点とし、計75点満点としている。

表Ⅷ-2-3 評価区分・配点例

評価項目	区分(評価)例	配点例
① 環境/CSR報告書	環境/CSR報告書の作成・公表を実施	10
② 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
③ 従業員への研修・教育	従業員に対し定期的な研修・教育を実施	5
a) 環境配慮への取組状況(小計)	—	25
① 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 ※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Ⅷ-2-2参照)(以下同じ)。	10
② 事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施	10
③ 環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得	10
④ 電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入、利用可能	10
⑤ 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「直前3年」を事業参入時点からの経過年数に読み替える(以下同じ)。	10
b) 優良基準への適合状況(小計)	—	50
合計	—	75

(3) 委託方法別の裾切り方式の適用

【事例1】収集運搬と処分業(中間処理)を委託する場合で、収集運搬業者と処理業(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、処分業のみを委託する場合で、処分業者のみの入札を行う場合

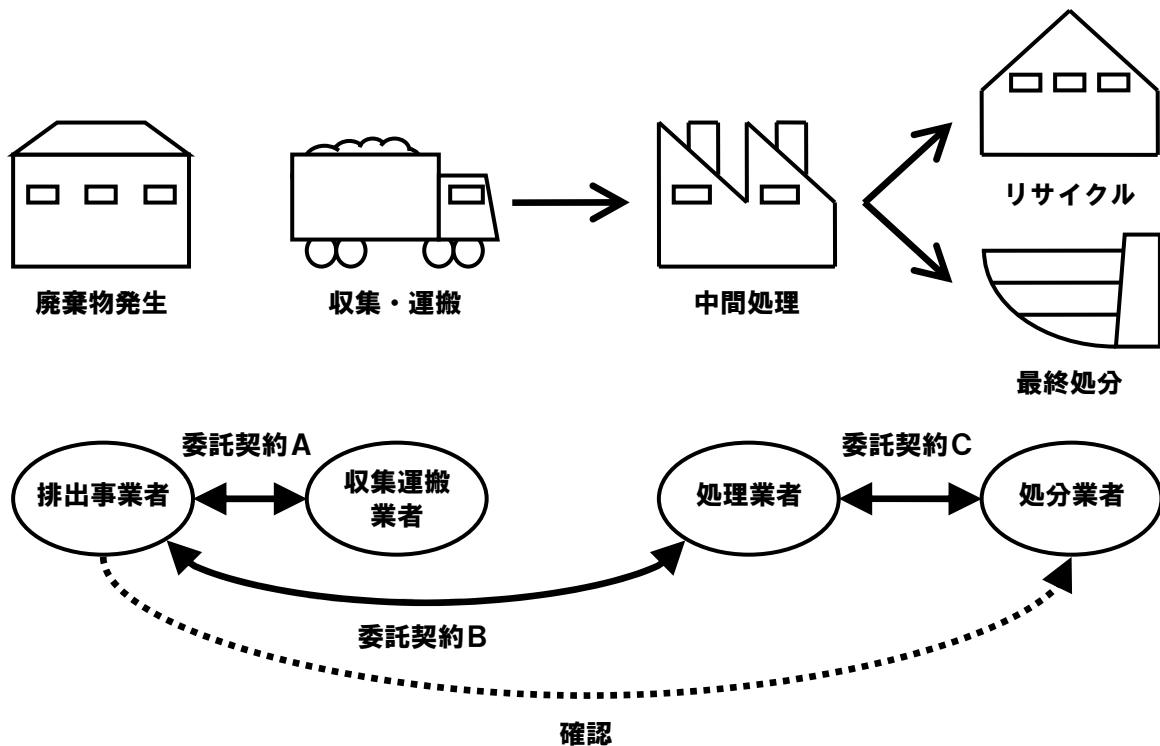
【事例3】収集運搬と処分業(最終処分)を委託する場合で、収集運搬業者と処理業(最終処分)の入札を一括して行う場合

³⁵ 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。

【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

排出事業者（入札実施者）は、収集運搬業者、処分業者（中間処理）とそれぞれ委託契約を行う必要がある（図Ⅷ-2-1の委託契約A、委託契約B）。なお、中間処理後の残渣を処分する処分業者との契約（図Ⅷ-2-1の委託契約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。

裾切り方式の適用に当たっては、収集運搬業者と中間処理業者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。

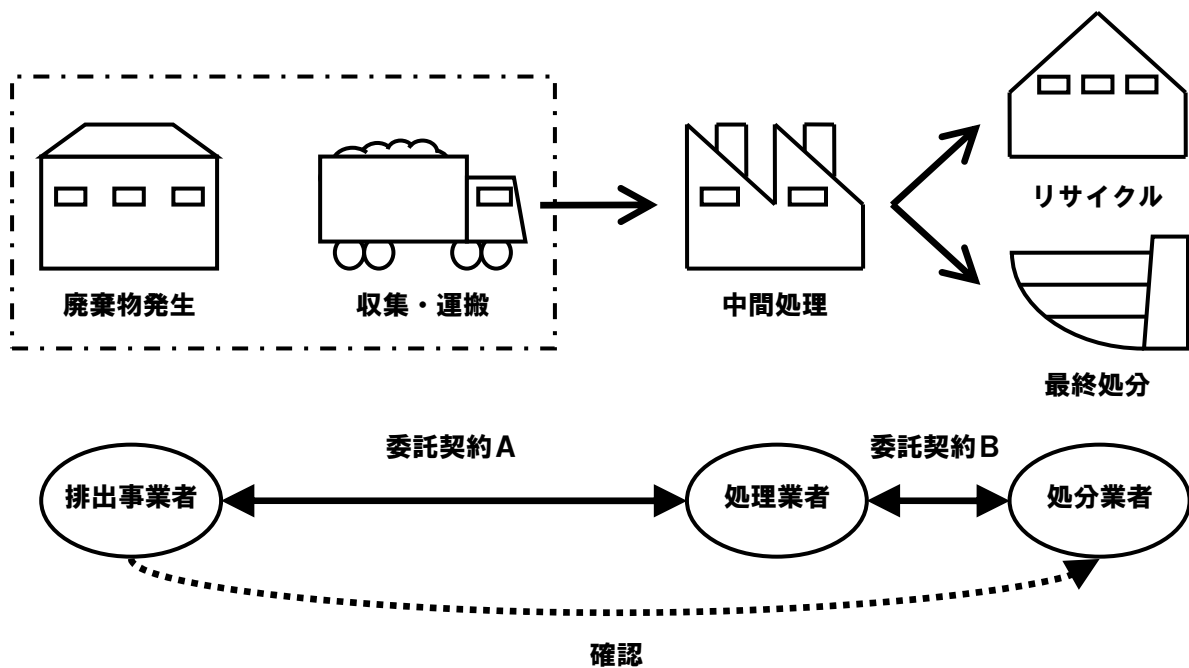


図Ⅷ-2-1 収集運搬と中間処理を委託する場合の処理フローと処理委託

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

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Ⅷ-2-2の委託契約A）。図Ⅷ-2-2は中間処理の例である。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。

裾切り方式の適用に当たっては、中間処理業者のみ評価を行い、中間処理後の処分業者は裾切りの対象外となる。

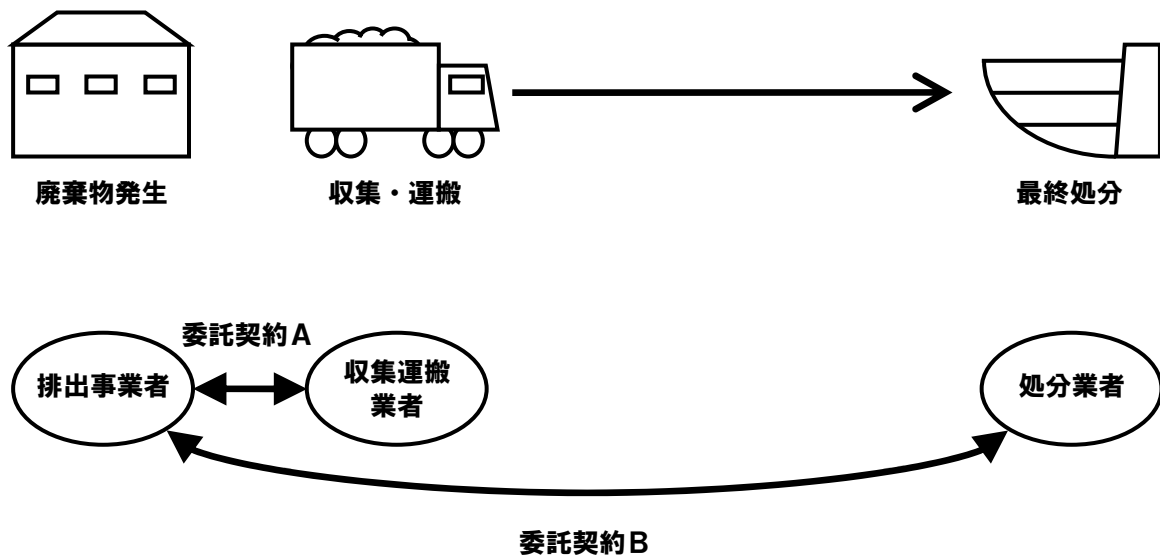


図Ⅷ-2-2 処分業（中間処理）を委託する場合の処理フローと処理委託

【事例3】 収集運搬と処分業（最終処分）を委託する場合で、収集運搬業者と処理業（最終処分）の入札を一括して行う場合

排出事業者（入札実施者）は、収集運搬業者、処分業者（最終処分）とそれぞれ委託契約を行う必要がある（図Ⅷ-2-3の委託契約A、委託契約B）。

裾切り方式の適用に当たっては、収集運搬業者と処分業者（最終処分）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。



図Ⅷ-2-3 収集運搬と最終処分を委託する場合の処理フローと処理委託

2-3 追加項目と配点例

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」を評価して加点することができるものとする。

(1) 業態固有の環境配慮への取組についての評価項目例

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Ⅷ-2-4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）において評価項目として設定するものとする。

表Ⅷ-2-4 環境配慮への取組に関する業態固有の評価項目、評価内容及び評価基準例（追加項目）

評価項目	評価内容及び評価基準
収集運搬業者	
環境に配慮した運転・管理	<p>「環境物品等の調達の推進に関する基本方針³⁶（平成30令和3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>①エネルギーの使用の実態及び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>②環境保全のための仕組み・体制が整備されていること。</p> <p>③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>④大気汚染物質の排出削減、エネルギー効率を維持する等の環境の保全の観点から車両の点検・整備を実施していること。</p> <p>⑤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7エに掲げる措置³⁷を除く）。</p> <p>⑥上記①については使用実態、取組効果の数値が、上記②～⑤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>
低燃費・低排出ガス車の導入	<p>低燃費車については、収集運搬車両全体に占める次世代自動車又は平成27年度燃費基準達成車³⁸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次世代自動車又は平成17年度以降の排出ガス規制適合車³⁹の導入割合で評価。</p>

³⁶ 詳細は <https://www.env.go.jp/policy/hozen/green/g-law/kihonhoushin.html> 参照

³⁷ 備考7エの措置：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

³⁸ エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和54年法律第49号）に基づき定められた燃費基準値以上の燃費の良い自動車。対象車にはステッカーが貼られる。 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/environment/ondan/sticker.pdf>

³⁹ 低排出ガス車認定実施要項（国土交通省）において規定される平成17年の排出ガス基準を満たすもの。認定を受けた低排出ガス車にはステッカーが貼られる。 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/lowgas/youryou/lowgas.htm>

評価項目	評価内容及び評価基準
中間処理業者	
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】	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 ⁴⁰ 」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 ⁴¹ 、「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 ⁴² の導入割合で評価。
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】	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 ⁴³ 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 ⁴⁴ 又は第3号 ⁴⁵ 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）」（環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部）において示された用途 ⁴⁶ を対象とする。
最終処分業者	
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】	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。

（2）業態固有の環境配慮への取組についての具体的な配点例

以下では、産業廃棄物の処理に係る契約に関する裾切り方式で業態固有の環境配慮取組における具体的な配点例を示す。処理業務により、加点される項目は異なるため調達者は公平な入札を行うためにも十分に内容を検討し、追加項目を設定すること。

⁴⁰ 特定特殊自動車排出ガス基準に適合した特定特殊自動車には基準適合表示が付される。

https://www.env.go.jp/air/car/tokutei_law/hyouji/100318/01_gaiyou.pdf

⁴¹ 国土交通省により、排出ガス対策建設機械の指定がなされている。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_fr_000002.html

⁴² 国土交通省により、低騒音型建設機械及び低振動型建設機械の指定状況が公表されている。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_tk_000003.html

⁴³ 環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部「廃棄物熱回収施設設置者認定制度」を参照のこと。

<http://www.env.go.jp/recycle/waste/netsukaishu.html>

⁴⁴ 発電用熱回収施設に関する技術基準

⁴⁵ 発電用に供する熱回収施設以外の熱回収施設の技術基準

⁴⁶ 廃棄物熱回収施設設置者認定マニュアル 1-3 ②（イ）表1参照のこと。タービン補機駆動や循環利用等の例の記載がある。

(2-1) 具体的な配点例 (収集運搬業者)

表Ⅷ-2-5 評価区分・配点例 (収集運搬業者)

評価項目	区分(評価)	得点	配点
① 環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施		10
② 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
③ 従業員への研修・教育	従業員に対し定期的な研修・教育を実施		5
a) 環境配慮への取組状況 (小計)	—		25
① 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
② 事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施		10
③ 環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得		10
④ 電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入、利用可能		10
⑤ 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) 優良基準への適合状況 (小計)	—		50
① 環境に配慮した運転・管理 ア. エネルギー使用実態の把握等 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	ア～エのうち3項目以上実施かつインターネット等による情報公開	5	10
	ア～エ全て実施かつインターネット等による情報公開又は認証 ⁴⁷	10	
② 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	10
	50% 以上	10	
③ 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	10
	50% 以上	10	
c) 収集運搬業固有の取組 (小計)	—		30
合 計	—	—	105

⁴⁷ グリーン経営認証など。 <https://www.green-m.jp/>

(2-2) 具体的な配点例 (中間処理業者 (破碎処理))

表Ⅷ-2-6 評価区分・配点例 (中間処理業者 (破碎処理))

評価項目	区分(評価)	得点	配点
① 環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施		10
② 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
③ 従業員への研修・教育	従業員に対し定期的な研修・教育を実施		5
a) 環境配慮への取組状況 (小計)	—		25
① 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
② 事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施		10
③ 環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得		10
④ 電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入、利用可能		10
⑤ 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) 優良基準への適合状況 (小計)	—		50
① 低公害型建設機械の導入割合 ^{※注} (排出ガス対策、低騒音・低振動対策)	20% 以上 50% 未満	5	10
	50% 以上	10	
c) 中間処理業固有の取組 (小計)	—		10
合 計	—	—	85

注：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。なお、導入割合の算定に当たっては1機が複数の指定を受けている場合であっても、1機分の導入割合として算定する⁴⁸。

(2-3) 具体的な配点例 (中間処理業者 (焼却処理))

表Ⅷ-2-7 評価区分・配点例 (中間処理業者 (焼却処理))

評価項目	区分(評価)	得点	配点
① 環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施		10
② 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
③ 従業員への研修・教育	従業員に対し定期的な研修・教育を実施		5
a) 環境配慮への取組状況 (小計)	—		25
① 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
② 事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施		10
③ 環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得		10
④ 電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入、利用可能		10
⑤ 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) 優良基準への適合状況 (小計)	—		50
① 熱回収の実施 ^{※注}	処理に当たって熱回収の実施又は熱回収認定を受けていること	10	10
c) 中間処理業固有の取組 (小計)	—		10
合 計	—	—	85

注：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。

⁴⁸ 例えば、事業場に5台の機械があり、うち1台の機械が低騒音型建設機械と低振動型建設機械の両方の指定を受け、他の4台の機械がいずれの指定をも受けていない場合の低公害型建設機械の導入割合は $1 \div 5 = 20\%$ となる。

(2-4) 具体的な配点例 (最終処分業者)

表Ⅷ-2-8 評価区分・配点例 (最終処分業者)

評価項目	区分(評価)	得点	配点
① 環境/CSR 報告書	環境/CSR 報告書の作成・公表を実施		10
② 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
③ 従業員への研修・教育	従業員に対し定期的な研修・教育を実施		5
a) 環境配慮への取組状況 (小計)	—		25
① 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
② 事業の透明性	インターネットによる情報公開の実施		10
③ 環境配慮の取組	環境マネジメントシステム認証取得		10
④ 電子マニフェスト	電子マニフェストシステムへ加入、利用可能		10
⑤ 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) 優良基準への適合状況 (小計)	—		50
① 低公害型建設機械の導入割合 ^{※注} (排出ガス対策、低騒音・低振動対策)	20% 以上 50% 未満	5	10
	50% 以上	10	
c) 最終処分業固有の取組 (小計)	—		10
合 計	—	—	85

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、導入割合の算定方法については中間処理の低公害型建設機械の導入割合と同様。

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Ⅷ-3-1のとおりである。以下に、図Ⅷ-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、①裾切り要件の設定、②仕様書の作成、③予定価格の作成、④入札実施に必要な事項の調整を実施する。

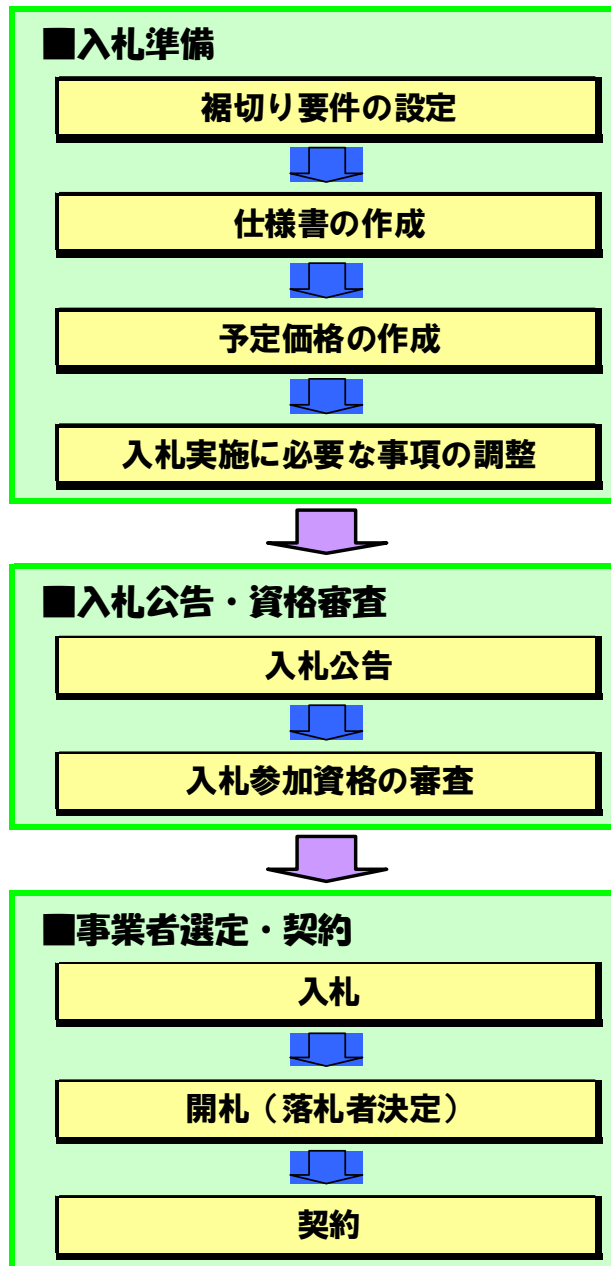
- ① 「裾切り要件の設定」については、前述「2-2 裾切り方式」を参考とし、適切に裾切り要件を設定する。
- ② 「仕様書の作成」については、上記「3-2 仕様」を参考とし、必要事項を記載した仕様書を作成する。
- ③ 「予定価格の作成」については、前年度における処理委託の実績データ等を踏まえ、適切に予定価格を作成する。
- ④ 「入札実施に必要な事項の調整」については、必要に応じ実施する。

(2) 入札公告・資格審査

入札公告・資格審査段階は、①入札公告、②入札参加資格の審査を実施する。

- ① 「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。
- ② 「入札参加資格の審査」については、上記「(1) 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

書類の審査を実施する（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Ⅷ-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、①入札及び開札（落札者決定）、②契約を実施する。

- ① 「入札及び開札（落札者決定）」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落札者を決定する。なお、特定不利益処分を受けていないことは、入札日からさかのぼって5年間について事業者に誓約してもらうが、参加資格に係る書類を提出してから入札日までの間に特定不利益処分を受けた事業者は速やかに入札担当に申し出ること。また、申し

出を受けた担当官は速やかに裾切りの採点を見直すとともに、入札参加資格の有無を確認し、適切に対応すること。

- ② 「契約」については、落札者と定められた期間内に契約を実施する。なお、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。

4. その他

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。
- 電子マニフェストシステム⁴⁹に登録し、電子マニフェストを使用できる状況にしておくこと。

⁴⁹ 電子マニフェストの詳細は JWNET（日本産業廃棄物処理振興センター）を参照のこと。
<https://www.jwnet.or.jp/jwnet/>

◇資料編

◇特定不利益処分

特定不利益処分とは、産業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でありについて、下表にその種類と根拠条文を記す。

廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則（抜粋）

~~第9条の3 令第6条の9第2号の環境省令で定める基準は、次のとおりとする。~~

~~1 従前の法第14条第1項の許可に係る許可の有効期間（同条第三項に規定する許可の有効期間をいう。）において特定不利益処分（次に掲げる不利益処分をいう。以下同じ。）を受けていないこと。~~

~~イ 法第7条の3、第9条の2、第14条の3（法第14条の6において準用する場合を含む。）、第15条の2の7、第19条の3、第19条の4第1項、第19条の4の2第1項、第19条の5第1項又は第19条の6第1項の規定による命令【廃棄物処理業の事業停止命令、廃棄物処理施設の改善命令・使用停止命令、不適正処理に係る改善・措置命令】~~

~~ロ 法第9条の2の2第1項若しくは第2項又は第15条の3の規定による許可の取消し【廃棄物処理施設の設置の許可の取消し】~~

~~ハ 法第9条の8第9項（法第15条の4の2第3項において準用する場合を含む。）、第9条の9第10項（法第15条の4の3第3項において準用する場合を含む。）又は第9条の10第7項（法第15条の4の4第3項において準用する場合を含む。）の規定による認定の取消し【再生利用認定・広域的処理認定・無害化処理認定の取消し】~~

~~2～8（略）~~

表 特定不利益処分一覧

	特定不利益処分の種類	廃棄物処理法における根拠条文
1	廃棄物処理業に係る事業停止命令	第7条の3 第14条の3(第14条の6において準用する場合を含む。)
2	廃棄物処理施設に係る改善命令・使用停止命令	第9条の2 第15条の2の7
3	廃棄物処理施設の設置の許可の取消し	第9条の2の2 <u>第1項若しくは第2項</u> 第15条の3
4	再生利用認定の取消し	第9条の8第9項(第15条の4の2第3項において準用する場合を含む。)
5	広域処理認定の取消し	第9条の9第10項(第15条の4の3第3項において準用する場合を含む。)
6	無害化処理認定の取消し	第9条の10第7項(第15条の4の4第3項において準用する場合を含む。)
<u>7</u>	<u>二以上の事業者による処理に係る認定の取消し</u>	<u>第12条の7第10項</u>
<u>78</u>	廃棄物の不適正処理に係る改善命令	第19条の3
<u>89</u>	廃棄物の不適正処理に係る措置命令	第19条の4第1項(<u>第19条の10第1項において準用する場合を含む。</u>) 第19条の4の2第1項 第19条の5 <u>第1項(第19条の10第2項において</u>

	準用する場合を含む。) 第19条の6第1項
--	-----------------------

◇財務体質の健全性

本契約方式の評価項目である「財務体質の健全性」を単独で満たすためには、下表に掲げるすべての基準への適合が必要である。

表 財務体質の健全性に係る評価

	基準	概要
1	自己資本比率	申請者が法人である場合には、次の3つの基準のすべてに該当すること。 ○ <u>直前3年の各事業年度における自己資本比率が零以上であること。</u> ○ <u>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。</u> ○ <u>前事業年度における損益計算書上の営業利益金額に当該損益計算書上の減価償却の額を加えて得た額が零を超えていること。</u>
2	経常利益金額等	申請者が法人である場合には、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。
3	税・保険料	産業廃棄物処理業の実施に関連のある税、社会保険料及び労働保険料を滞納していないこと。
4	維持管理積立金	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み立てをしていること。