

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）

1．背景と意義

- (1) 維持費用を考慮した物品購入の必要性と意義
- (2) 本解説資料の使い方

2．契約方式の解説

- (1) 自動車の購入に係る契約の基本的な考え方
- (2) 対象となる車種
- (3) 生涯費用の算定方法
- (4) 燃費表示モードの移行
- (5) 標準的な手続とスケジュール

3．その他

- (1) 調達者の役割
- (2) その他必要な手続

資料 編

- 資料 1 自動車の購入に係る契約の仕様書（例）
- 資料 2 自動車の購入に係る契約に必要な様式と記入例

1. 背景と意義

(1) 維持費用を考慮した物品購入の必要性と意義

自動車の購入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の排出抑制の観点等から必要である。発注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、環境と経済が統合して向上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。

(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、次のような構成で自動車の購入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

(1) 自動車の購入に係る契約方式の基本的考え方

本契約方式は、購入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、調達に際しては、購入価格のみならず、使用に伴い排出される温室効果ガスや総維持費用等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。

契約締結の選定基準

- 国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(以下、グリーン購入法という。) の特定調達品目である場合は、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
- 車両価格及び使用時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

入札時の考慮事項

- 発注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、入札者等に誤解の生じないように明確に定めること
- 当面の間、燃料種別ごとに入札条件を設定すること
- 具体的な条件については、使用状況を踏まえつつ、発注者において設定すること

(2) 対象となる車種

当面の間、何らかの基準により燃費が公表されているものに限る。車種等の具体的な条件については、クリーンディーゼル乗用車の普及促進、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すること。また、そのような特殊な目的でない場合も、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、発注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。

また、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。

ハイブリッド自動車は、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ができることとする。

なお、燃料種の異なる自動車については、燃費以外の環境性能について現状では一定の差があること等から、当面の間は同一基準による入札を実施しないことを原則とする。

(3) 生涯費用の算定方法

車両価格等の初期費用及び使用時の供用期間全体の燃料代又は電気代等の維持費用の合計を生涯費用(ライフサイクルコスト)と定義する。ただし、ここでは、生涯費用に含ま

れているものの内、自動車の種類によって差の生じる可能性の高い費用についてのみ評価の対象とする。契約における評価に用いる生涯費用の算定方法を式 2 - 1 ~ 2 - 4、算定項目を表 1 - 1 に示す。

$$(\text{生涯費用}) = (\text{初期費用}) + (\text{維持費用}) \quad (\text{式 2 - 1})$$

$$(\text{初期費用}) = (\text{車両本体価格}) + (\text{自動車重量税 (初期)}) \quad (\text{式 2 - 2})$$

1 年分のみ算入するものとする

$$(\text{維持費用}) = (\text{燃料費}) + (\text{自動車重量税 (維持)}) \quad (\text{式 2 - 3})$$

$$(\text{燃料費}) = (\text{年間走行距離}) / (\text{燃費}) \times (\text{単位燃料価格}) \times (\text{供用年数}) \quad (\text{式 2 - 4})$$

表 2 - 1 生涯費用の算定項目

項目	初期費用	維持費用
車両本体価格 (消費税込み)		
自動車重量税		
燃料費		

維持費用 (ランニングコスト) の算定の際の年間走行距離、供用期間については、使用状況を踏まえつつ入札実施主体において設定する。

燃料価格は、当該地域 (都道府県別) の前年度平均価格を使用することを基本とする。

燃費表示は、JC08 モードが利用できる場合にはその値を用いることを基本とし、利用できない場合は 10・15 モードの値を用いる (下記 (4) 参照)。

生涯費用の試算例として、算定条件を表 2 - 2 に、算定結果を表 2 - 3, 2 - 4、図 2 - 1, 2 - 2 に示す。式 2 - 1 ~ 式 2 - 4 より、具体的な計算方法は以下のとおり。

<車名番号 1、年間走行量 10,000km、供用年数 7 年>

$$(\text{生涯費用 1}) = \text{初期費用} + \text{維持費用}$$

$$= \text{車両本体価格} + \text{自動車重量税 (初期)} + \text{燃料費} + \text{自動車重量税 (維持)}$$

$$= \text{車両本体価格} + \text{自動車重量税 1 年分} \times 1$$

$$+ \text{年間走行距離} / \text{燃費} \times \text{単位燃料価格} \times \text{供用年数}$$

$$+ \text{自動車重量税 1 年分} \times (\text{供用年数} - 1)$$

$$= 160 \text{ 万円 (車両本体価格)} + 1.3 \text{ 万円 (自動車重量税 (初期))}$$

$$+ 10,000\text{km/年} / 17\text{km/L} \times 136 \text{ 円/L} \times 7 \text{ 年 (燃料費)}$$

$$+ 1.3 \text{ 万円} \times (7 - 1) \text{ 年 (自動車重量税 (維持))}$$

$$= 161 \text{ 万円 (初期費用)} + 55 \text{ 万円 (燃料費)} + 8 \text{ 万円 (税)}$$

$$= 223 \text{ 万円}$$

同様にして、

<車名番号 2、年間走行量 10,000km、供用年数 7 年>

$$\begin{aligned}
 (\text{生涯費用 2}) &= 157 \text{ 万円 (車両本体価格)} + 1.3 \text{ 万円 (自動車重量税 (初期))} \\
 &\quad + 10,000\text{km/年} / 16\text{km/L} \times 136 \text{ 円/L} \times 7 \text{ 年 (燃料費)} \\
 &\quad + 1.3 \text{ 万円} \times (7 - 1) \text{ 年 (自動車重量税 (維持))} \\
 &= 159 \text{ 万円 (初期費用)} + 59 \text{ 万円 (燃料費)} + 8 \text{ 万円 (税)} \\
 &= 226 \text{ 万円}
 \end{aligned}$$

<車名番号 3、年間走行量 10,000km、供用年数 7 年>

$$\begin{aligned}
 (\text{生涯費用 3}) &= 192 \text{ 万円 (車両本体価格)} + 1.3 \text{ 万円 (自動車重量税 (初期))} \\
 &\quad + 10,000\text{km/年} / 16\text{km/L} \times 136 \text{ 円/L} \times 7 \text{ 年 (燃料費)} \\
 &\quad + 1.3 \text{ 万円} \times (7 - 1) \text{ 年 (自動車重量税 (維持))} \\
 &= 193 \text{ 万円 (初期費用)} + 59 \text{ 万円 (燃料費)} + 8 \text{ 万円 (税)} \\
 &= 259 \text{ 万円}
 \end{aligned}$$

車名番号 1 は、初期費用は車両番号 2 より 2 万円高いものの、維持費用は 4 万円低い
ため、生涯費用では差し引き 3 万円費用が低くなる。したがって、車名番号 1~3 の選択に
おいては、費用が最低の価格となる 1 番の入札者と契約を結ぶことになる。

表 2 - 2 生涯費用の算定条件

項目	内容	
車種	普通乗用車、3BOX	
燃料種	ガソリン	
年間走行距離	10,000km	15,000km
供用年数	7 年	9 年
燃料価格	平成 18 年度の全国平均値	
燃費表示	JC08 モード	
算定項目 (初期費用)	車両本体価格、自動車重量税	
算定項目 (維持費用)	燃料費、自動車重量税	

表 2 - 3 生涯費用の試算結果 (年間走行距離 10,000km、供用年数 7 年)

排出量区分	車名 番号	初期費用 (万円)	維持費用 (万円)			生涯費用 (万円)
			燃料	税	計	
排気量≤2,000cc	1	161 (72)	55 (24)	8 (3)	62 (28)	223
	2	159 (70)	59 (26)	8 (3)	67 (30)	226
	3	193 (74)	59 (23)	8 (3)	66 (26)	259
	4	194 (72)	67 (25)	8 (3)	75 (28)	269
	5	243 (86)	33 (12)	8 (3)	41 (14)	284
	6	264 (88)	29 (10)	8 (3)	36 (12)	300
2,000cc<排気量≤3,000cc	7	245 (74)	79 (24)	8 (2)	87 (26)	331
	8	262 (72)	90 (25)	11 (3)	101 (28)	363
	9	285 (75)	83 (22)	11 (3)	95 (25)	380
	10	283 (74)	90 (23)	11 (3)	101 (26)	384
	11	304 (74)	93 (23)	11 (3)	105 (26)	409

	12	308 (75)	93 (23)	11 (3)	105 (25)	413
	13	399 (80)	90 (18)	11 (2)	102 (20)	500
排気量>3,000cc	14	828 (86)	118 (12)	15 (2)	133 (14)	961

括弧内は生涯費用に対する割合 (%)

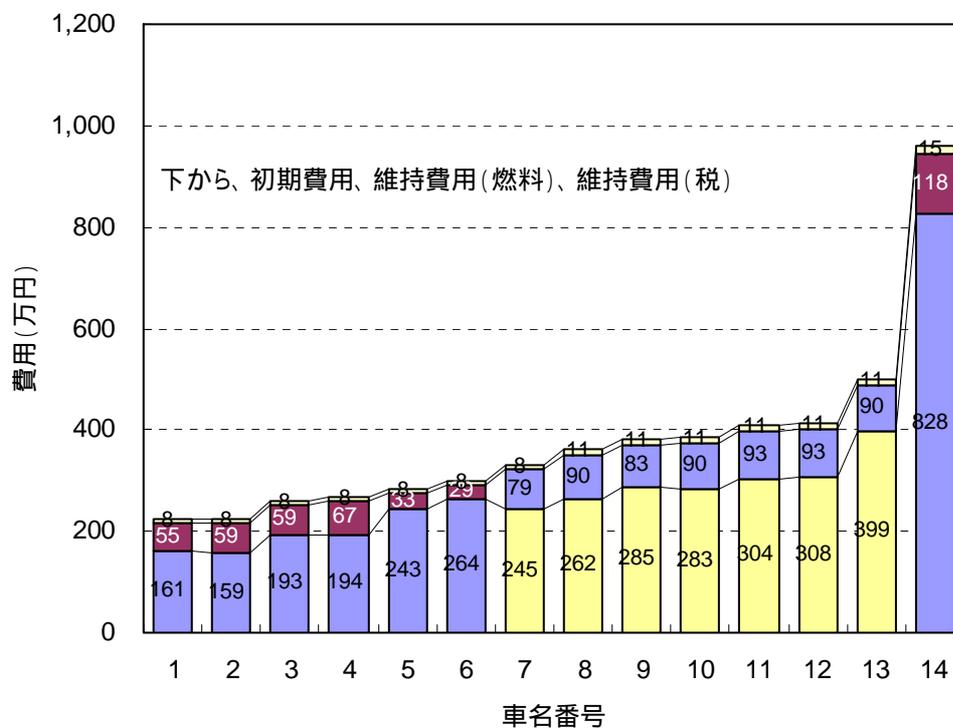


図 2 - 1 車名 (車種) 別生涯費用 (年間走行距離 10,000km、供用年数 7 年)

表 2 - 4 生涯費用の試算結果 (年間走行距離 15,000km、供用年数 9 年)

排出量区分	車名 番号	初期費用 (万円)	維持費用 (万円)			生涯費用 (万円)
			燃料	税	計	
排気量<=2,000cc	1	161 (58)	105 (38)	10 (4)	116 (42)	277
	2	159 (56)	115 (40)	10 (4)	125 (44)	283
	3	193 (61)	113 (36)	10 (3)	123 (39)	316
	4	243 (77)	64 (20)	10 (3)	74 (23)	317
	5	264 (80)	56 (17)	10 (3)	66 (20)	329
	6	194 (58)	129 (39)	10 (3)	139 (42)	334
2,000cc<排気量<=3,000cc	7	245 (60)	152 (37)	10 (2)	163 (40)	407
	8	262 (58)	173 (38)	15 (3)	188 (42)	451
	9	285 (62)	161 (35)	15 (3)	176 (38)	461
	10	283 (60)	173 (37)	15 (3)	188 (40)	472
	11	304 (61)	180 (36)	15 (3)	195 (39)	500
	12	308 (61)	180 (36)	15 (3)	195 (39)	504
	13	399 (68)	174 (30)	15 (3)	189 (32)	588
排気量>3,000cc	14	828 (77)	228 (21)	20 (2)	248 (23)	1,076

括弧内は生涯費用に対する割合 (%)

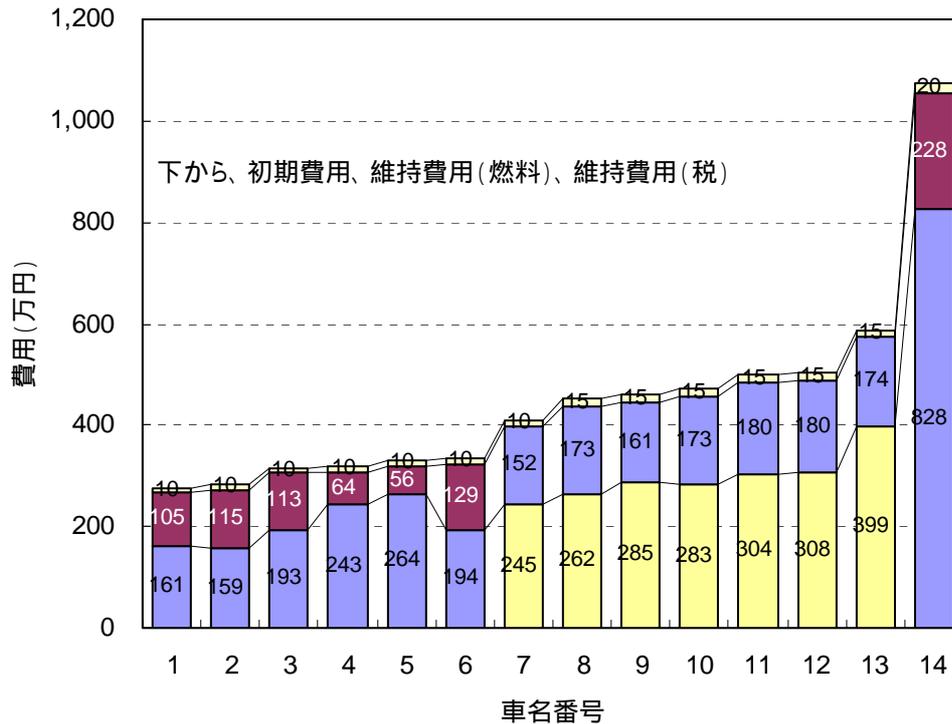


図 2 - 2 車名 (車種) 別生涯費用 (年間走行距離 15,000km、供用年数 9 年)

このようにして求めた生涯費用を比較し、当該費用が最低の価格になる者と契約を締結する。

(4) 燃料表示モードの移行

自動車カタログの燃費表示は、2007年7月から従来の10・15モードと、新しいJC08モードが順次併記され、2011年4月からJC08モードに一本化される。

JC08モードの特徴として、10・15モードよりも実態に即した燃費値であることが挙げられる。その結果、車両により異なるものの、JC08モード燃費の方が10・15モード燃費よりも概ね1割程度低くなる傾向があるといわれている。このため、JC08モードを採用することにより、環境負荷量(CO2排出量)をより重視した評価となること、生涯費用の実態をより反映した見積もりが可能になることが期待される。

したがって、生涯費用、環境負荷量の把握の観点からは、早急に10・15モードからJC08モードへ移行することが望ましい。現時点ではJC08モードが公表されているのは一部の車種に止まっているためJC08モードによる比較考慮は困難な状況であるが、早い段階でJC08モードによる評価に移行するのが適当である。燃費表示の移行期間について、10・15モードによる燃費とJC08モードによる燃費を比較する必要がある際には、10・15モードの燃費に0.9を掛けることでJC08モードの燃費とみなすこととする。

(5) 標準的な手続とスケジュール

自動車の購入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。(調整中)
入札公告から入札までの日数は10日以上必要であること、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。

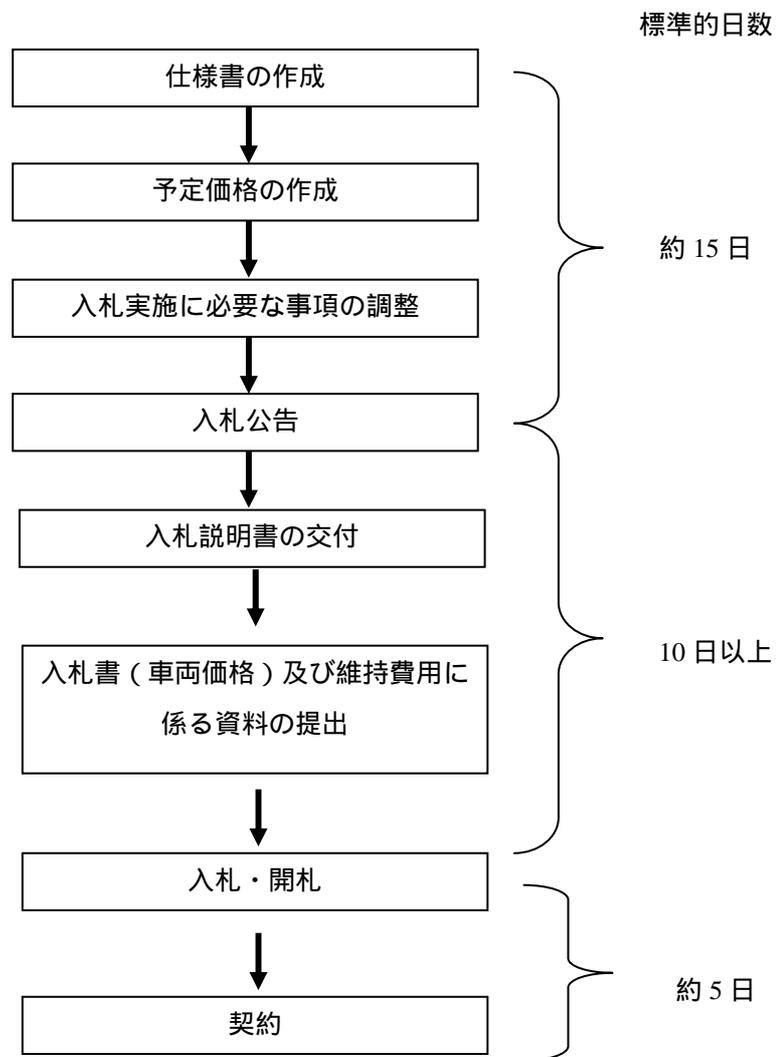


図 2 - 3 本契約方式による入札に係る手続

4 . その他

(1) 調達者の役割

調達者は、前項までの事項を踏まえたうえで、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、生涯費用の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

(1) 燃料価格

表1 燃料の平均価格（店頭価格、平成18年度）

都道府県	レギュラーガソリン (円/L)	ハイオクガソリン (円/L)	軽油 (円/L)
北海道	136	146	115
青森	134	144	111
岩手	135	147	112
宮城	135	145	112
秋田	134	146	113
山形	135	146	112
福島	136	147	114
茨城	133	143	110
栃木	132	143	111
群馬	131	142	111
埼玉	133	144	111
千葉	133	144	111
東京	138	149	116
神奈川	135	145	114
新潟	136	147	115
長野	140	152	117
山梨	136	147	114
静岡	137	148	114
愛知	135	146	113
岐阜	137	148	115
三重	135	147	114
富山	136	148	115
石川	137	147	115
福井	135	148	114
滋賀	133	144	111
京都	136	147	114
奈良	135	146	114
大阪	135	146	113
兵庫	136	147	114
和歌山	136	147	114
鳥取	135	145	115
島根	140	151	116
岡山	136	147	117
広島	136	147	115
山口	137	148	115
徳島	137	149	114
香川	135	146	113
愛媛	139	150	115
高知	135	146	113
福岡	136	147	113
佐賀	139	149	115
長崎	145	156	123
熊本	137	148	113
大分	142	153	117
宮崎	139	150	116
鹿児島	142	152	119
沖縄	134	144	115
全国平均	136	147	114
最高価格	145	156	123
最低価格	131	142	110

(2) 総合評価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を以下に示す。

表2 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(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:2,000cc クラス以上・ 使用燃料:レギュラーガソリン・ 駆動方式:四輪駆動・ グリーン購入法により定められた自動車の判断基準を満たすこと・ 年間走行距離:10,000km とする・ 供用期間:7年とする その他詳細は別に示す仕様書のとおり
納入期限	平成 20 年 月 日
納入場所	省車庫