

船舶ワーキンググループにおける検討方針等について

1. 検討経緯

(1) 環境配慮契約法基本方針について

環境配慮契約法基本方針（以下「基本方針」という）では、「環境配慮契約の推進に関する基本的考え方」の一つとして、以下の項目があげられている。

①環境配慮契約に当たっては、経済性に留意しつつ価格以外の多様な要素をも考慮することで、環境に配慮した物品や役務など（以下「物品等」という。）の普及を市場にもたらすことが期待されることに配慮しつつ、できる限り広範な分野で環境配慮契約の実施に努めるものとする。

現行の基本方針においては、電力供給、自動車の購入等、省エネルギー改修事業（ESCO 事業）、建築物の 4 つの契約について具体的な方法を定めており、政府の温室効果ガス排出量の 6 割程度がこれらの契約に関係している。

(2) 船舶懇談会の開催

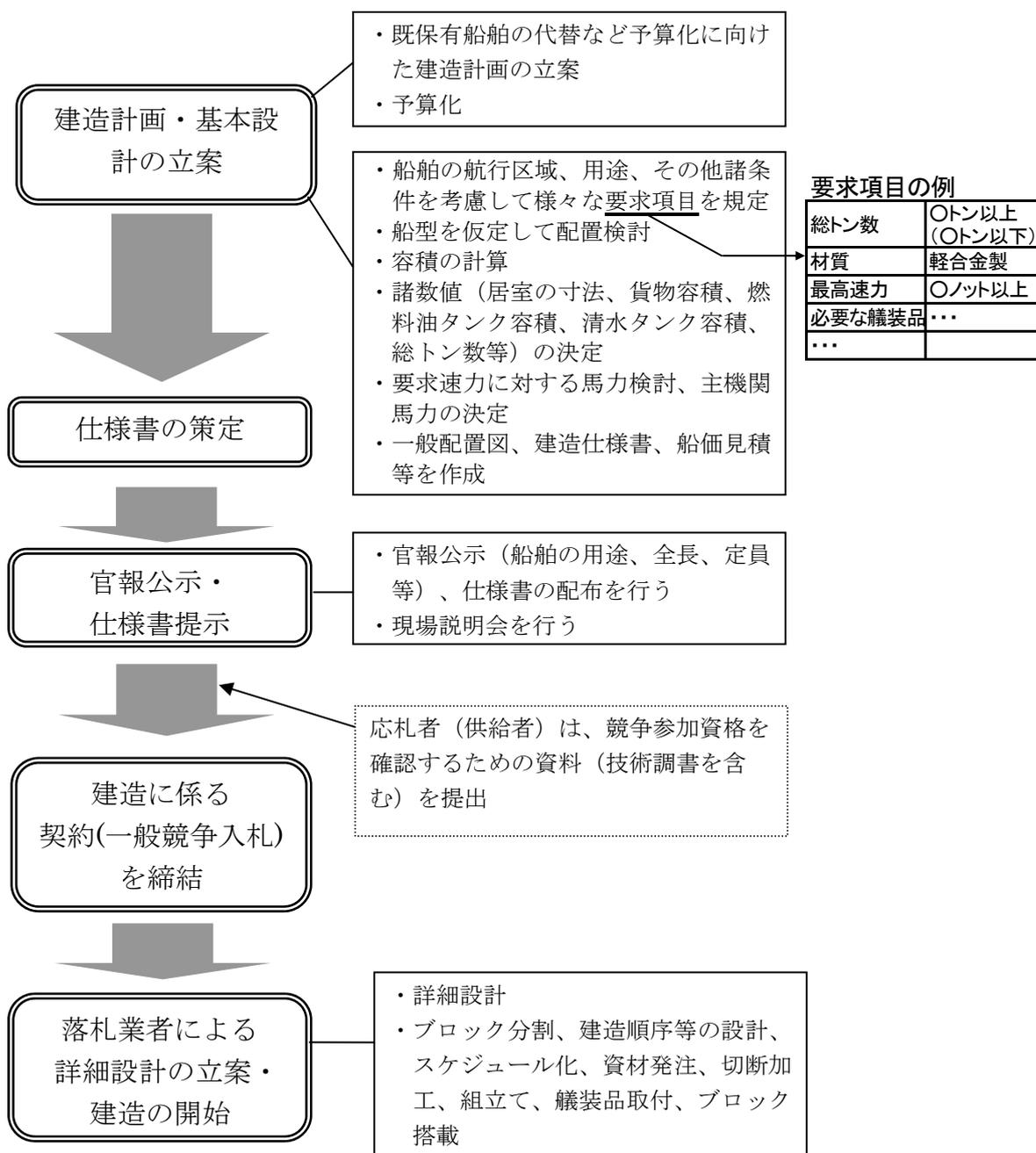
平成 20 年度環境配慮契約法基本方針検討会における指摘を受け、平成 21 年 1 月に船舶懇談会が開催された。

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議論があった。

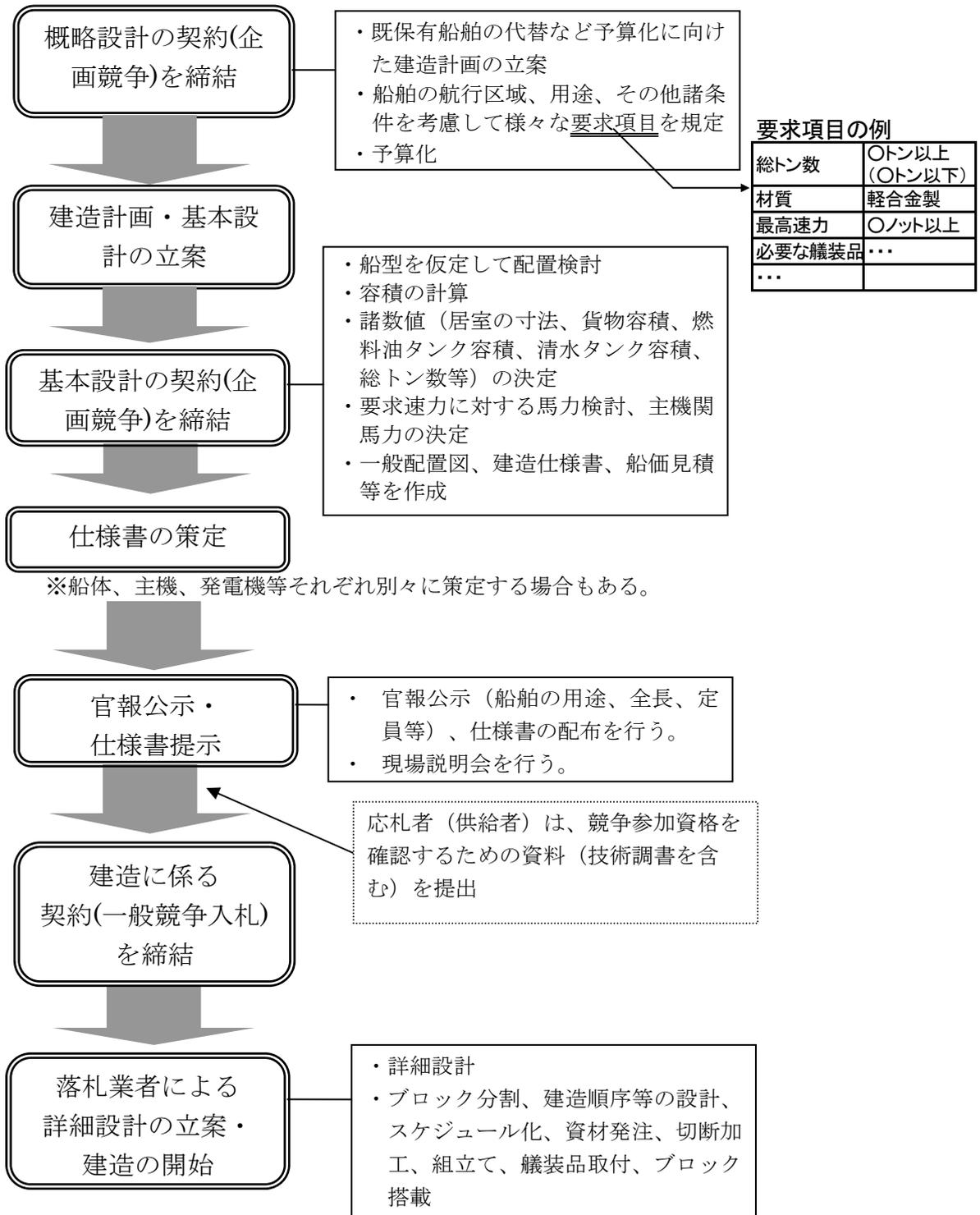
2. 船舶の調達に係る契約形態の現状

船舶の設計・建造に係る一般的な流れについて、次に「調達者が自ら基本設計を行う場合」と「調達者が設計事業者の基本設計を発注する場合」に分けて例を示す。

① 調達者が自ら基本設計を行う場合



②調達者が設計事業者の基本設計を発注する場合



3. 検討方針

本ワーキンググループでは、環境配慮契約法、基本方針の趣旨や背景、検討経緯等を踏まえて、船舶の調達等に係る契約における環境配慮契約実施の可能性を検討する。検討に当たり、国等が配慮しなければならない基本的考え方を整理した上で、具体的な契約手続きの参考となる資料（解説資料）を整理する。

表1 既存の契約類型の基本的な考え方及び解説資料の概要

契約類型	基本的な考え方	解説資料
電気供給	<ul style="list-style-type: none"> 入札に付する場合は、入札参加条件を規定すること（温室効果ガス排出係数等） 当該地域の実情の勘案、安定供給の確保、公正な競争の確保 他の施策との調和の確保 等	<ul style="list-style-type: none"> 裾切り基準例 契約の対象 調達者の役割 等
自動車の購入等	<ul style="list-style-type: none"> 入札に付する場合は、価格と環境性能を総合的に評価すること 行政目的等を適切に勘案すること 具体的な条件は調達者が設定すること 等	<ul style="list-style-type: none"> 対象車種 総合評価落札方式（概要、計算例） 等
ESCO事業	<ul style="list-style-type: none"> ESCO事業を可能な限り幅広く実施すること 既存施設の状況の事前把握 価格以外の要素を考慮して事業者を決定すること 等	<ul style="list-style-type: none"> 立案や導入に係る手順 等
建築物	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務を発注する場合は原則として環境配慮型プロポーザル方式を採用（例外あり） 設計業務を発注する場合は、設計成果に求める環境保全性能を契約図書に明記する 等	<ul style="list-style-type: none"> プロポーザル方式（意義・手順） フィードバック 等

（1）用途・目的等による船舶の区分

船舶懇談会においては、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なされた。

その指摘を踏まえ、まず、用途・目的・大きさ等の項目により船舶を区分し、それらの区分ごとに、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、船舶の用途別の温室効果ガス排出量の現状を調査（**参考2**参照）し、調査結果等に基づき検討を進めることとする。

また、船舶懇談会において、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であるとの意見があった。

その指摘を踏まえ、小型船舶と大型船舶は分けて検討を行うこととし、小型船舶については、ガソリン機関とディーゼル機関が存在しており、燃費を含めた環境性能について一定の差があることから、燃料種別に検討を行う。

（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、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。

また、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する必要があるが、機動力や最大速力等の性能の確保が最も重要な船舶については、行政目的等が確実に達成できるように適切に勘案すること、また、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、検討を行う。

（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

船底の清掃に当たっては、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ものとされている。また、船底の塗装について、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ものと考えられる。

また、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。また、現在、開発中の実燃費指標については、荷物を1トン1マイル運んだ場合の指標であり、商船に適用することをベースとしているが、巡視や調査活動等船舶を動かすこと自体が目的である国等の船舶について、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。

小型船舶の調達契約については、小型エンジン単体の燃費基準が定められているため、エンジン単体の燃費の裾切り方式等を検討する。また、エンジン単体の NOx 排出量の裾切り方式についても検討する。なお、ディーゼル機関の小型船舶については、既に NOx 排出に係る国内規制が課せられているため、検討対象としない。

大型船舶の調達契約については、小型船舶と同様、エンジン単体の燃費について、契約段階でどのように扱うことができるか（裾切り方式、総合評価等）検討する。

4. 船舶の調達等に係る契約に関する基本的な考え方

船舶の調達等に関する契約における環境配慮の基本的な考え方としては、例えば以下に示すような項目が考えられる。

○船舶の調達に当たっては、その用途及び目的等を踏まえて、可能な限り環境性能についても考慮に含めること

- ・国等が船舶を調達する際は、要求性能に環境性能を含めて検討する必要性があることを明記する

○船舶の調達に係る契約のうち、入札に付する場合の基本的な考え方

- ・契約類型として、基本設計や建造工事の発注、小型船舶等の購入等が考えられるが、それらを区別して具体的な契約方式を示す
- ・事業者からの提案を受け入れるよう工夫することなど、入札に付する場合の留意点を示す

等

また、解説資料には契約類型ごとの詳細な手順の他に、以下に示す事項を含めることが考えられる。

○船体の維持工事を発注する際の基本的な考え方

- ・船底の清掃、塗装など船体維持工事における環境配慮の留意事項を示す

○準備段階における調達者の役割に関すること

- ・技術動向の把握、事業者との情報交換、調達する船舶の必要要件の整理等、調達に当たっての準備段階における環境配慮の留意事項を示す