

# 奥州市議会全員協議会

日時：令和8年7月16日（木）

午前10時

場所：奥州市役所 7 階 委員会室

1 開 会

2 挨 拶

3 協 議

(1) 説明事項

① 奥州市特別職専用車の更新に関するガイドラインについて

② 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

(2) 報告事項

岩手県後期高齢者医療広域連合議会臨時会(7/1) 報告者:今野裕文 議員

4 そ の 他

5 閉 会

# 奥州市特別職専用車の更新に関するガイドラインについて

令和8年7月16日 市議会全員協議会説明資料 財務部財産運用課

## 1 目的

本ガイドラインは、特別職専用車（以下「専用車」という。）の所管課等において、車両更新を行う場合の選定基準について必要事項を定めるものであり、行政運営の基本原則である「最小の経費で最大の効果を挙げる」ことを前提とし、安全性能・環境面・利便性・コストの最適化を考慮しながら客観的かつ合理的に評価し、車種の選定を行うことを目的とする。

## 2 対象範囲

対象範囲とする専用車は次のとおりとする。

※（ ）は車両所管課等

- ・市長車及び副市長車（財務部財産運用課）
- ・教育長車（教育委員会事務局教育総務課）
- ・議長車（議会事務局）

## 3 基本方針

専用車の更新に当たり、次の方針に基づき総合的に判断する。

1. 安全性能（最優先）：国内の最新安全基準・装備を満たす車種を新車で選定する
2. 環境面：CO<sub>2</sub>排出削減のため低燃費・電動化を推進する
3. 利便性：業務支援機能を重視する
4. コスト面：リース導入を原則とし支出の平準化と総保有コスト（TCO）の最小化を図る

## 4 評価方法

基本方針の4つの軸毎に5段階評価（安全性能は装備による加算あり）で採点を行う。

総合点は、採点した点数に4軸毎に設定した割合（安全性能40%、環境面30%、利便性10%、コスト面20%）を乗じ算出する。7点満点とし、総合点が最も高いものを選定する。ただし、納期や予算の範囲を考慮し最終選定をする。

## 5 評価内容

### 【安全性能】

専用車として一定の安全性を満たしている必要があるため、国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）が実施する「自動車アセスメント（JNCAP）」において最新評価が4つ星以上、かつ地域特性を踏まえ原則4WD、寒冷地仕様の車両であること。

### 【環境面】

第2次奥州市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）に基づき、専用車の更新の際には低燃費・低公害車を選択することとし、エネルギー消費機器製造事業者等に係る省エネ法（トップランナー制度）に適合する車両であること。

### 【利便性】

特別職は移動時間も貴重な執務時間として確保しなければならない。よって車内での書類確認やオンラインによる打合せ等、執務に適した空間が必要であること、また、実用性に優れたミニバンタイプの車両であること。なお、快適性を求めるための過度な付属品は装備しないものとする。

### 【コスト面】

導入に当たり、予算の範囲内で支出の平準化と維持管理コストの最適化を図る必要があることから、リースでの導入を原則とする。なお、リースを選択することで、導入コストの平準化に加え最新の安全装備の確保や、管理事務の効率化に資することが見込まれる。

※具体的な評価項目は別紙「奥州市特別職専用車の更新に関するガイドライン（案）」参照

## 6 施行日

市長決裁の日の翌日

※全員協議会説明後、速やかに起案予定

(別紙)

## 奥州市特別職専用車の更新に関するガイドライン（案）

令和 8 年 7 月市長決裁（予定）

### 【目的】

本ガイドラインは、特別職専用車（以下「専用車」という。）の所管課等において、車両更新を行う際の選定基準について必要事項を定めるものであり、行政運営の基本原則である「最小の経費で最大の効果を挙げる」ことを前提とし、安全性能・環境面・利便性・コストの最適化を考慮しながら客観的かつ合理的に評価し、車種の選定を行うことを目的とする。

### 【対象範囲】

対象範囲とする専用車は次のとおりとする。

※（ ）は車両所管課等

- ・市長車及び副市長車（財務部財産運用課）
- ・教育長車（教育委員会事務局教育総務課）
- ・議長車（議会事務局）

### 【基本方針】

専用車の更新に当たり、次の方針に基づき総合的に判断する。

1. 安全性能（最優先）：国内の最新安全基準・装備を満たす車種を新車で選定する
2. 環境面：CO<sub>2</sub>排出削減のため低燃費・電動化を推進する
3. 利便性：業務支援機能を重視する
4. コスト面：リース導入を原則とし支出の平準化と総保有コスト（TCO）の最小化を図る

### 【具体的評価項目】

#### ・安全性能

専用車として一定の安全性を満たしている事が必要であるため、国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）が実施する、「自動車アセスメント（JNCAP）」において最新評価が4つ星以上、かつ、地域特性を踏まえ原則4WD、寒冷地仕様の車両であること。

| 主な評価項目                                                                                                                                                                            | 評価の根拠・測定方法                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| (評価表による)<br>・JNCAPの自動車安全性能評価（4つ星以上で比較）<br>(加算分…合計5点)<br>・(3点) 自動ブレーキ(AEB)・車線維持支援(LKA)・死角モニター(BSM)などの先進運転支援システム(ADAS)の装備<br>・(1点) エアバッグ数・配置（前席・側席・膝部）<br>・(1点) ブレーキアシスト、ESC（横滑り防止） | ・公的評価機関のレポート<br>・メーカー提供の安全装備一覧<br>・実走試験データ（取得可能なら） |

#### ・環境面

第2次奥州市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）に基づき、専用車の更新の際には低燃費・低公害車を選択することとし、エネルギー消費機器製造事業者等に係る省エネ法（トップランナー制度）に適合する車両であること。

(別紙)

| 主な評価項目                                                                                                                                                                    | 評価の根拠・測定方法                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・燃費（WLTP モード）が類似車種の平均以上</li><li>・動力形式がハイブリッド、プラグインハイブリッド、EV、燃料電池等を採用</li><li>・走行時（WLTPモード）でのCO<sub>2</sub>排出量削減の2030目標を達成</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・メーカー公表の WLTP 燃費・CO<sub>2</sub>数値</li><li>・環境省の認定制度</li><li>・リース会社のエコ評価レポート</li></ul> |

・利便性

特別職は移動時間も貴重な執務時間として確保しなければならない。よって車内での書類確認やオンラインによる打合せ等、執務に適した空間が必要であること、また、実用性に優れたミニバンタイプの車両であること。なお、快適性を求めるための過度な付属品は装備しないものとする。

| 主な評価項目                                                                                                                                                                                                                   | 評価の根拠・測定方法                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・乗員定員（ドライバー＋乗客）と残り座席数</li><li>・室内空間（長/幅/高）</li><li>・以下の装備の有無<br/>スライドドア、可倒式シート、・インフォテインメント（ナビ・Bluetooth）、車内 Wi-Fi・USB ポート、防災に関わる位置情報等の受信（テレマティクス）</li><li>・メンテナンス・点検の容易さ</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>実車試乗・展示会情報</li><li>・メーカーカタログ・データシート</li></ul> |

・コスト面

導入に当たり、予算の範囲内で支出の平準化と維持管理コストの最適化を図る必要があることから、リースでの導入を原則とする。なお、リースを選択することで、導入コストの平準化に加え最新の安全装備の確保や、管理事務の効率化に資することが見込まれる。

| 主な評価項目                                                                                                                                                                                                                | 評価の根拠・測定方法                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・リース月額（税抜）</li><li>・契約期間（36, 48, 60 か月）と残価設定</li><li>・オプション・メンテナンスパッケージの有無と金額</li><li>・車両取得コスト（残価）</li><li>・燃料・電力消費コスト（予測走行距離で試算）</li><li>・リース会社のサービスレベル（代車・緊急ローディング）</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・リース見積書（複数社比較）</li><li>・シミュレーションシート（TCO 計算）</li></ul> |

【評価手順】

1. 事前準備

- ①情報収集                      メーカー・リース会社等の複数社からカタログ・試算資料を取得。
- ②評価マトリクス作成      4 軸ごとの割合（安全性能 40%、環境面 30%、利便性 10%、コスト面 20%）を設定し、スコアリング表を作成。

2. 具体評価

以下の内容で具体の項目を設定しチェックを行う。

(別紙)

| 手順     | 内容                                                   | 方法等                              |
|--------|------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 安全性能評価 | 各車種の JNCAP 等評価点を 5 段階で評価<br>安全装備有を +1 点ずつ加算。(最大 5 点) | 5 段階評価<br>装備内容により加算              |
| 環境面評価  | CO <sub>2</sub> 排出量・燃費の数値等を基に「低炭素度」スコア化              | CO <sub>2</sub> スコア計算式<br>5 段階評価 |
| 利便性評価  | 乗降のしやすさ、車内装備、荷室容量などをチェックリストで点数。                      | 利便性チェックリスト<br>5 段階評価             |
| コスト面評価 | リース総額 + 燃料/電力コストを現在価格で換算、最低コスト車種に対し相対点数付与            | TCO シミュレーション<br>5 段階評価           |

## スコア

(安全性能は10点満点、それ以外は各 5 点満点)

| 項目   | 5 点                            | 4 点                        | 3 点                        | 2 点                        | 1 点                        |
|------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 安全性能 | JNCAP※ <sup>1</sup> 最新基準で4★・5★ | 最新基準の 1 年前の基準で4★・5★        | 最新基準の 2 年前の基準で4★・5★        | 最新基準の 3 年前の基準で4★・5★        | 最新基準の 4 年以上前の基準で4★・5★      |
| 環境面  | 指定項目がすべて該当                     | 指定項目のうち 2 つが該当<br>(動力形式含む) | 指定項目のうち 2 つが該当<br>(動力形式以外) | 指定項目のうち 1 つが該当<br>(動力形式のみ) | 指定項目のうち 1 つが該当<br>(動力形式以外) |
| 利便性  | 指定項目のうち 90%以上該当                | 指定項目のうち 80%以上該当            | 指定項目のうち 70%以上該当            | 指定項目のうち 60%以上該当            | 指定項目のうち 60%未満の該当           |
| コスト面 | TCOが最低コスト車種                    | TCOが最低コスト車種の101-105%       | TCOが最低コスト車種の106-110%       | TCOが最低コスト車種の111-120%       | TCOが最低コスト車種の121%以上         |

※<sup>1</sup> 「最新基準」：導入時点で公表されている最新の基準

総合点は、各項目点数（スコア）に、4 軸ごとの割合を乗じて算出する。（7 点満点）

総合点が最も高いものを選定する。ただし、納期や予算の範囲を考慮し最終選定をする。

(例：満点の場合)

評価 安全性能10点×40% + 環境面 5 点×30% + 利便性 5 点×10% + コスト面 5 点×20%

総合点（安全性能 4 点） + （環境面 1.5 点） + （利便性 0.5 点） + （コスト面 1 点） = 7 点

## 3. リース導入における留意点の確認

| 項目          | 内容                                 | 推奨条件                         |
|-------------|------------------------------------|------------------------------|
| 契約期間        | 36～60 か月<br>走行距離制限付き 15,000 km/年程度 | コスト平準化の観点から、原則 60 か月         |
| 残価設定        | 残価保証型（残価＝車両価値の 30% 前後）             | 残価が低いとリース料があがるため<br>30%程度の設定 |
| メンテナンスパッケージ | 定期点検・オイル交換・タイヤ交換・故障時代車             | 全てリース料に含めた「フルメンテナンス」プランが望ましい |

## 【施行日】

市長決裁の日の翌日

(別紙)

【用語の説明】

TCO (Total Cost of Ownership) : 購入時の初期費用 (車両価格、税金、手数料) と、数年間の維持費 (燃料代、税金、車検、保険、メンテナンス) を合計したもの

自動車アセスメント (JNCAP) : 安全な自動車やチャイルドシートを選ぶことができる環境を整えるとともに、メーカーによる安全な自動車等の開発を促進することによって、安全な自動車等の普及を促進しようとするものであり、国土交通省と自動車事故対策機構 (ナスバ) が一体となって行なっている事業

AEB (Autonomous Emergency Braking) : 自動車の安全運転を支援する技術の一つで、自動車が前方障害物との衝突を回避するため、または衝突速度を下げるために自動で作動するブレーキのこと

LKA (Lane Keeping Assist) : カメラで車線や先行車を検知し、車線の中央付近を走行するようステアリング操作をアシストする運転支援技術

BSM (Blind Spot Monitor) : 運転席から見えにくい左右後方の死角にいる車をセンサーで検知し、ドアミラーのインジケータ点灯やブザー音でドライバーに知らせて車線変更時の事故を防ぐ安全運転支援システム

ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems) : カメラやセンサーで周囲の状況を把握し、ドライバーへの警告やブレーキ・ハンドルの自動制御によって安全運転をサポートする機能の総称

トップランナー制度 : 日本の「省エネ法 (エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律)」に基づく制度で、現在市販されている製品の中で「最もエネルギー消費効率が高い製品」の性能を基準とし、それを将来的に製造・輸入する製品のクリアすべき目標水準 (トップランナー基準) とする仕組み

WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) : 乗用車などの排出ガスや燃費を測定するための国際的な試験方法

インフォテインメント : カーナビやオーディオ、スマホ連携 (Apple CarPlay や Android Auto など)、インターネット接続、エアコン操作などを一つのディスプレイに集約したシステム

テレマティクス : 自動車などの移動体に通信システムを搭載し、リアルタイムの双方向通信によって情報の取得・提供や車両管理を行う技術の総称

# 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

令和8年7月16日 全員協議会資料 市民環境部

## 1 計画の構成について

### 奥州市環境基本計画

(【策定義務】奥州市環境基本条例第10条)  
【改定】

- ・市の環境分野における最上位計画。
- ・森林や川等の自然環境の他、生物多様性、外来生物、公害、化学汚染物質、生活環境なども対象とする。

### 地球温暖化対策実行計画\_事務事業編

(【策定義務】温対法第21条)  
【改定】

- ・市役所の事務事業から排出されるGHGを対象とする。
- ・市役所のGHG削減、温暖化緩和対策。
- ・主Player＝市職員

### 地球温暖化対策実行計画\_区域施策編

(【努力義務】温対法第21条)  
【新規策定】

- ・市の行政区域全体のGHGを対象とする。
- ・市民生活、事業活動を排出原因とするGHG削減、温暖化緩和対策。
- ・主Player＝市民、事業者等

### 地域気候変動適応計画

(【努力義務】気候変動適応法第12条)  
【新規策定】

地球温暖化を原因とする気候変動によりもたらされる熱中症などの健康被害、自然災害の激甚化、農林水産業やその他産業、自然生態系への影響など市の状況を踏まえた適応対策。

※「GHG」＝温室効果ガス。例として二酸化炭素やメタン、一酸化二窒素など

4つの計画を「第3次奥州市環境基本計画」として一体的に策定

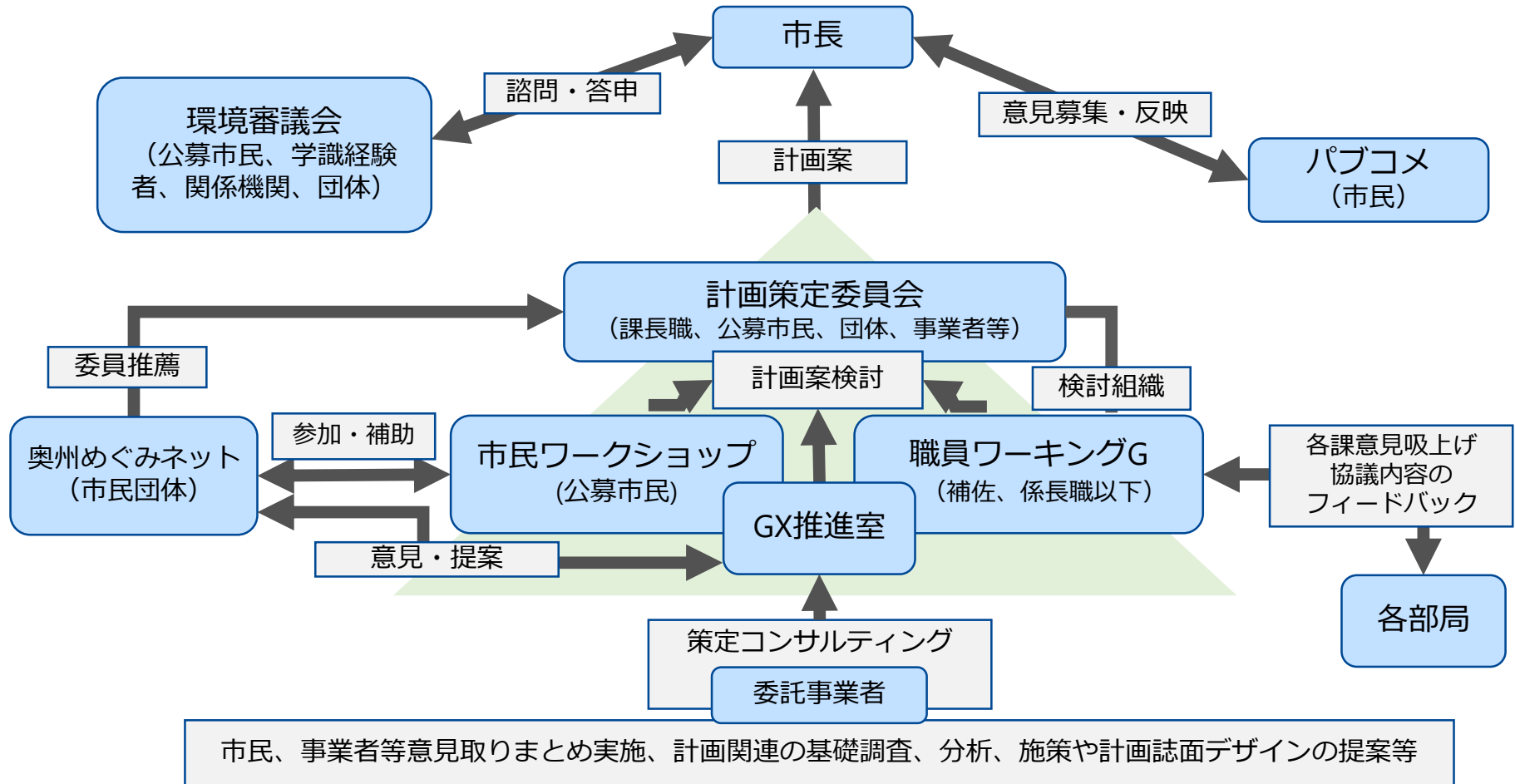


各計画の目標、取組、ステークホルダーの相互関連性に着目しつつ  
効果的、効率的な内容を目指す。合わせて策定・運用に係るコスト（人・予算）の縮減。

## 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

令和8年7月16日 全員協議会資料 市民環境部

## 2 策定体制について



あらかじめ策定体制に市民参加をいただく仕組みを多く設け、市民参画の機会を最大限確保  
→「協同作業による計画づくり」と「計画運用や施策展開における体制強化」を目指す。



# 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

令和8年7月16日 全員協議会資料 市民環境部

## 3 現在の計画案の内容（分野別環境像と環境目標）

### 分野別環境像

### 環境目標

#### 循環型社会

資源の環で持続する社会をめざす

3R+Rの最大化

ごみの適正処理

#### 自然共生

自然との調和で共に生きる未来をめざす

森林や河川の保全

生物多様性の増進

環境保全型農業の推進

#### 生活環境

一人ひとりの取組で  
安全で豊かな暮らしをめざす

空き家・空き地対策

環境リスクの低減

安全安心な生活環境の保全

景観の保全

#### 地球温暖化

脱炭素化で持続可能な地球をめざす

##### 区域施策編

省エネルギー化の推進

再生可能エネルギーの利用推進

温室効果ガス吸収、削減の推進

##### 事務事業編

省エネルギー化の推進

再生可能エネルギーの利用推進

温室効果ガス吸収、削減の推進

#### 気候変動適応

気候リスクへの備えで強靱な社会をめざす

防災対策の推進

健康被害対策の推進

産業分野の対策の推進

生活分野の対策の推進

#### 環境人材

環境を知り育む人をめざす

環境教育や保全活動を通じた人づくり

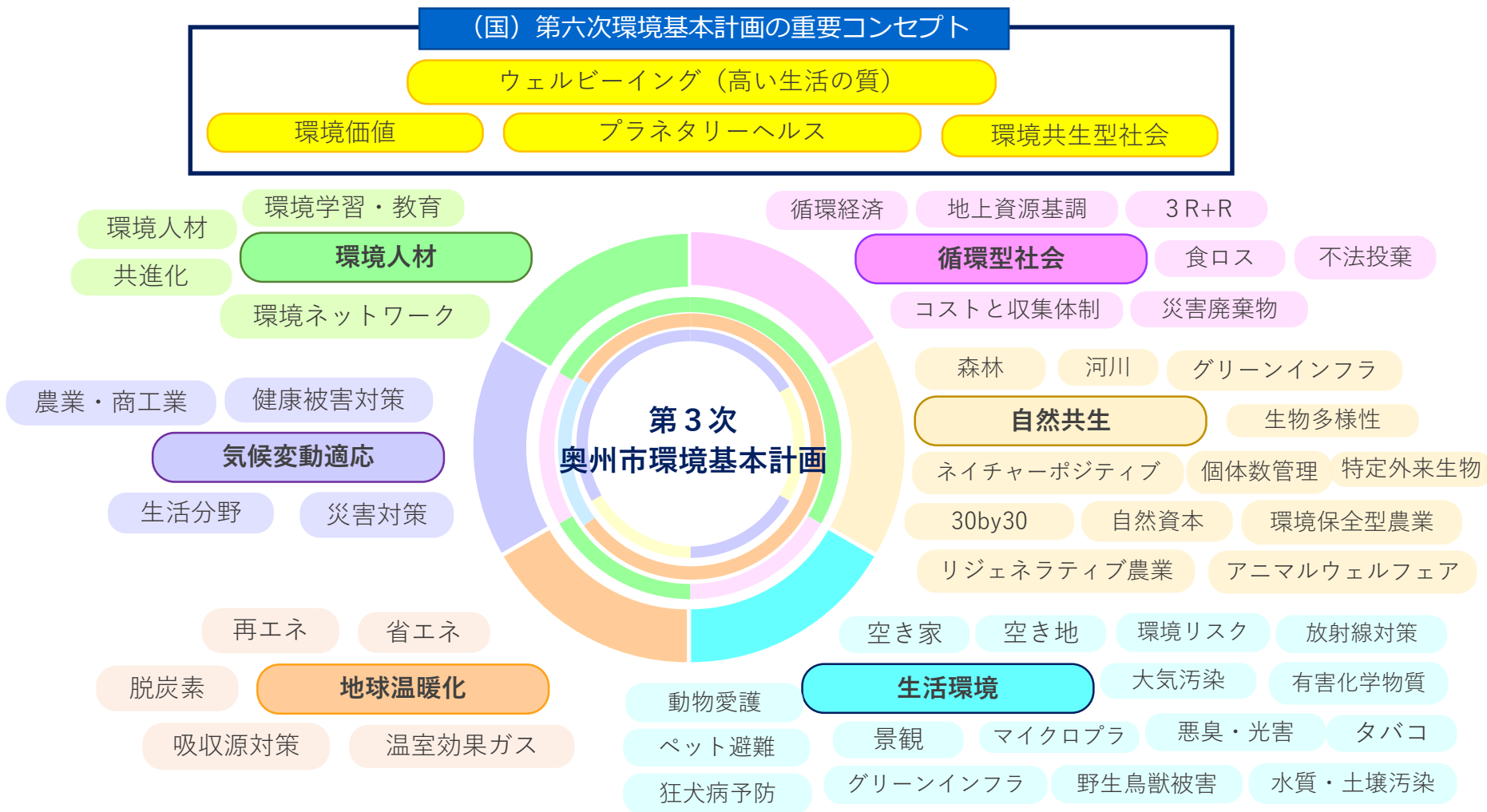
環境ネットワークによる共進化

※環境基本計画の最上位の「目指すべき環境像」については未定。

# 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

令和8年7月16日 全員協議会資料 市民環境部

## 3 現在の計画案の内容（分野ごとの主な取扱テーマ（予定））



# 第3次奥州市環境基本計画の策定状況について

令和8年7月16日 全員協議会資料 市民環境部

## 3 現在の計画案の内容（地球温暖化対策実行計画における二酸化炭素削減目標）

### 【区域施策編】

#### 市内の二酸化炭素排出量削減目標

市内の2036年度の二酸化炭素排出量を2013年度比▲75%とする

市域内の二酸化炭素排出量 1,008千t-CO<sub>2</sub>（2013年度）→ 252千t-CO<sub>2</sub>（2036年度）

※上記の目標の他、2030年、2031年、2035年にも中間目標値を設定予定。

### 【事務事業編】

#### 市役所の二酸化炭素排出量削減目標

市の事務事業における2036年度の二酸化炭素排出量を2013年度比▲75%とする

市の事務事業から排出される二酸化炭素排出量 31,845t-CO<sub>2</sub>（2013年度）→ 7,961t-CO<sub>2</sub>（2036年度）

※上記の目標の他、2030年、2031年、2035年にも中間目標値を設定予定。

## 4 策定作業における市民参画について（実施済み）

- ① 市民、事業者、高校生を  
対象にしたアンケートを実施。

|        | 市民    | 事業者   | 高校生   |
|--------|-------|-------|-------|
| 対象数（人） | 2,544 | 2,531 | 1,501 |
| 回答数（人） | 1,372 | 261   | 1,189 |
| 回答率（%） | 53.9  | 10.3  | 79.2  |

- ② 計画策定委員会の開催（3回。市職員と有識者の他、公募市民及び事業者で構成）。
- ③ 環境審議会の開催（会議形式2回、書面経過報告1回。公募市民、事業者、行政関連団体で構成）。
- ④ 市民ワークショップの開催（3回）。
- ⑤ 計画書掲載写真の公募。

## 5 市民意見募集について（予定）

今回、新たに策定を行う気候変動適応計画の分野について、市民を対象に意見募集を実施予定。

この分野の取組に関する市民の興味や重要性の認識度などを把握し、実効性のある取組項目を検討ための材料とするほか、気候変動適応計画をはじめとする環境基本計画に対し市民の興味を喚起する契機としたい。

### ○対象

市内に居住、通勤、通学等している人

### ○募集期間

令和8年8月12日（水）～9月4日（金）

### ○実施方法

ウェブアンケート形式

### ○その他

国が公表している気候変動影響評価報告書2025の内容を基に資料作成予定。

資料については、読まれた方が気候変動により受ける影響をより身近に感じられるよう工夫を行う。

## 6 今後の予定

別添スケジュールのとおり

