

# 自動車環境管理実績報告書作成の 手引き

東京都環境局

令和6年4月

(第5期2年目)

## 目 次

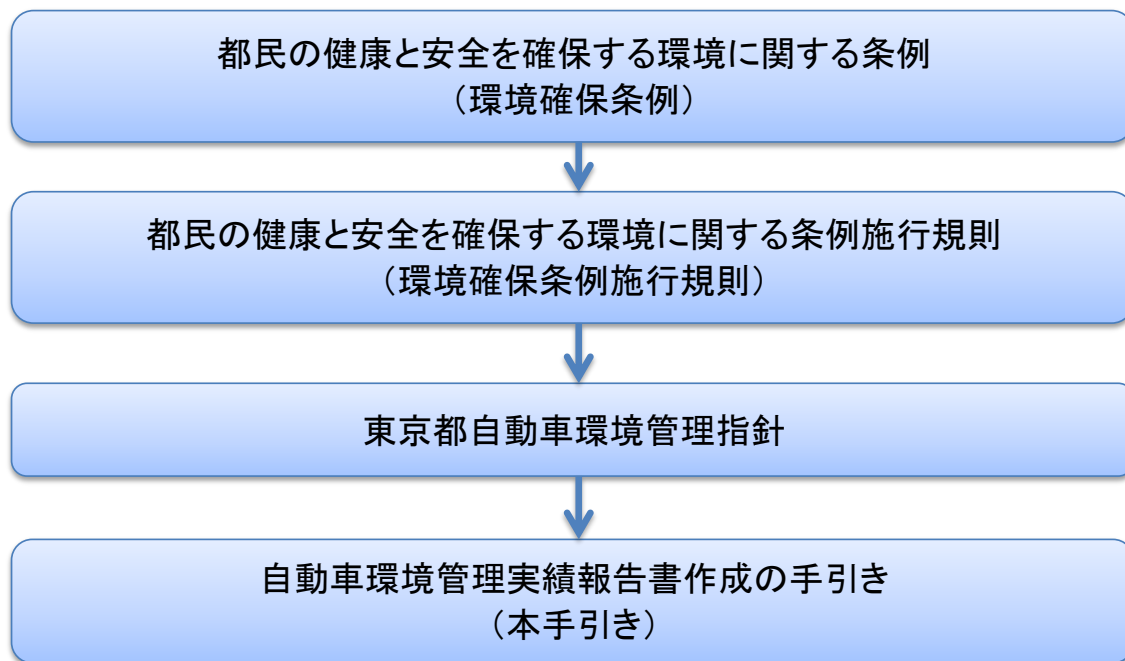
1	はじめに	1ページ
2	本手引きの位置付け	1ページ
3	実績報告書様式について	1ページ
4	作成・提出時期	1ページ
5	実績報告書提出までの流れ	2ページ
6	実績報告書の提出方法について	3ページ
7	実績報告書の公表について	3ページ
8	実績報告書様式(Excel)の概要及び作成手順	4ページ
[記入例]		
9	自動車環境管理実績報告書提出書の様式及び記入例	6ページ
10	自動車環境管理実績報告書の様式及び記入例	7ページ
[資料]		
11	東京都自動車環境管理指針	27ページ
12	東京都地球温暖化対策指針(抄)	33ページ
13	別表1～4(Nox・PM排出係数)	35ページ
14	別表5 用語の意味	36ページ
15	別表6 非該当自動車一覧表	40ページ
[問合せ先]		
16	自動車環境管理計画書相談窓口について	41ページ

# 1 はじめに

東京都では、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号）に基づき、自動車の使用による環境への負荷を低減することを目的として自動車環境管理計画書制度を定めています。これは、自動車を使用する事業者に低公害・低燃費車の導入計画、自動車使用の合理化等に関する事項について自主的な環境への配慮行動を求めるものです。

都内において30台以上の自動車を使用する事業者（以下「特定事業者」という。）は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5ヵ年の計画書、毎年度の実績報告書を東京都自動車環境管理指針に基づき作成し、東京都知事へ提出する必要があります。

## 2 本手引きの位置付け



自動車環境管理実績報告書作成の手引きは、自動車環境管理実績報告書（以下「実績報告書」という。）の作成方法を具体的に解説するとともに、東京都自動車環境管理指針に定める点検表の具体的な内容を示すものです。

## 3 実績報告書様式について

東京都は、実績報告書の作成を円滑に行うため、既に御提出して頂いている計画書の内容を転記した実績報告書様式（Excel）を提供しています。実績報告書様式（Excel）については、都が用意する事業者専用サイトからダウンロードしてください。実績報告書様式（Excel）は、少ない入力項目で簡易に実績報告書を作成できる仕組みとしておりますので、是非御活用ください。実績報告書様式は該年度の「提出用実績報告書」をクリックしてダウンロードしてください。

事業者専用サイト

<https://www4.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/>

※ログインには、ユーザーID（特定事業者コード）とパスワードが必要です。

ユーザーIDは、2022年度実績報告書等によりご確認下さい。（2022年度より第五期が始まり、ユーザーIDが新しくなっています。またユーザーIDは、第5期計画期間中使用します。）

パスワード再発行用メールアドレスを登録している場合には、事業者専用サイトトップページの「パスワード変更」をクリックし、ご自身でパスワードを設定してください。

パスワード再発行用メールアドレスを登録していない場合には、毎年4月初旬に郵送するパスワードを使用して下さい。郵送したパスワードは実績報告書を提出された後でも、内容確認のご連絡やご案内文書等を事業者専用サイトへ送付させていただく場合がありますので、2025年3月末まで大切に保管してください。

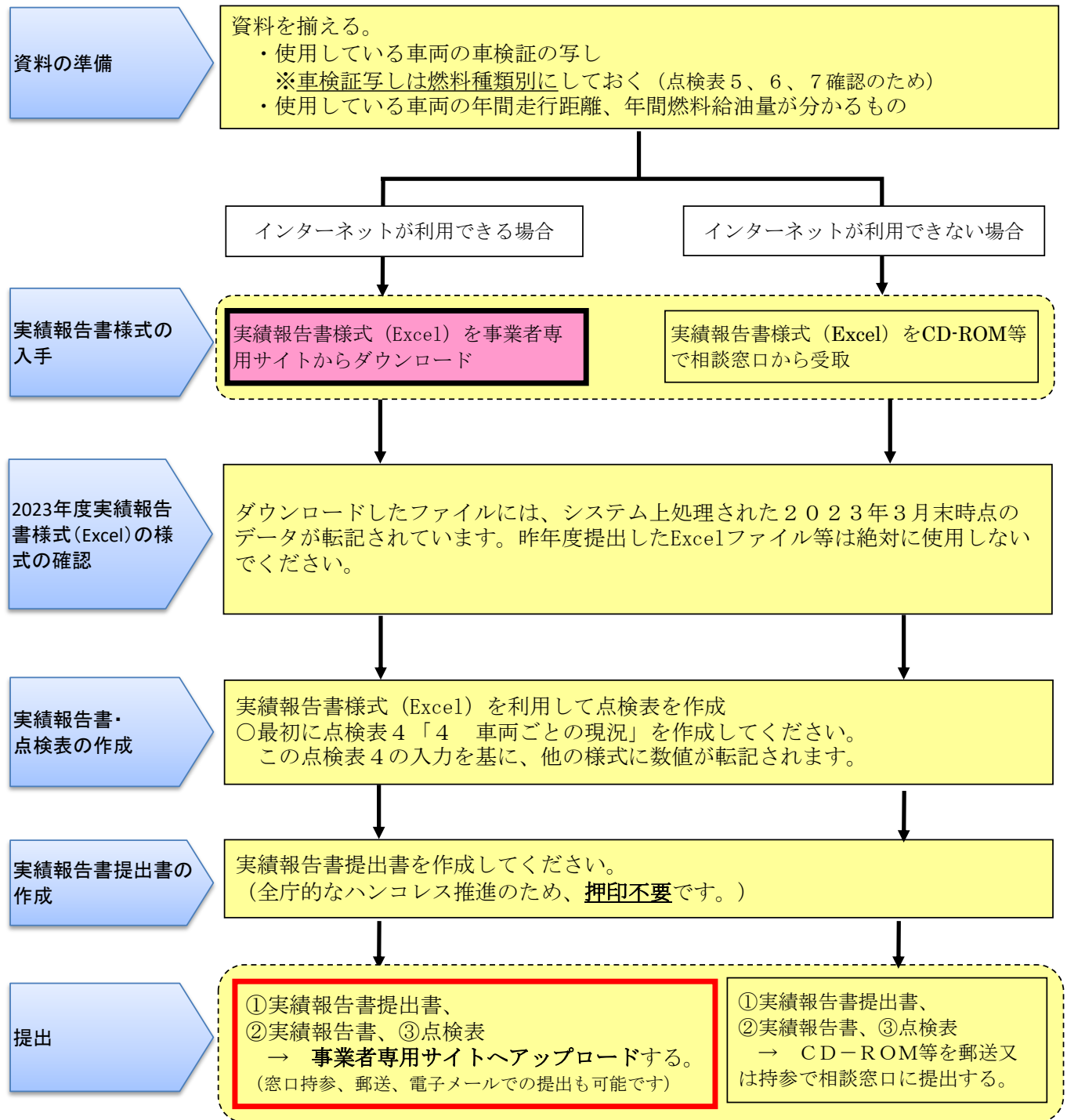
※実績報告書様式（Excel）の拡張子は「.xlsx」となっております。ファイルが開けない等ございましたら、相談窓口までお問合せください。

## 4 作成・提出時期

実績報告書様式（Excel）は、事業者専用サイトにて4月以降ダウンロードして頂けます。

実績報告書の提出期限は、毎年度5月末日（環境確保条例施行規則第16条の2）までとなります。

## 5 実績報告書提出までの流れ



**実績報告書提出書・実績報告書・点検表の提出方法は、電子データを事業者専用サイトへアップロードしていただくことを基本としております。**

※電子データでの作成・提出に支障がある場合は、相談窓口までお問い合わせください。  
 (相談窓口の連絡先などは、本手引きの最終ページに記載しています。)

※提出された実績報告書は、内容確認を行います。  
 なお、質問等がある場合は連絡先へお問合せすることがありますので、御了承ください。

## 6 実績報告書の提出方法について

実績報告書（Excel）の提出方法

事業者専用サイトにアクセスし、提出してください。

<https://www4.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/>

事業者専用サイト

提出物一覧

事業者番号	事業者名	所在地	環境管理者名 (担当者名)	所属 (所属)	(連絡先)	お知らせ用Eメール名称	パスワード再発行用Eメール名称
実績報告書のアップロード(送信)							
計画書	2022年度計画書	各提出物のダウンロード(受信)					
実績報告書	2022年度	2022年度実績報告書	2022年度提出用実績報告書	ファイルを選択	選択されていません	送信	送信済
	2023年度		2023年度提出用実績報告書	ファイルを選択	選択されていません	送信	未送信
	2024年度						
	2025年度						

実績報告書様式はコチラをクリックしてダウンロードしてください。

①「ファイルを選択」ボタンをクリックし、作成した実績報告書(Excel)を選択した上、「開く」ボタンを押す。

②「送信」をクリックする。

③送信が完了しましたら、「送信済」と表示されます。

④添付ファイルがある場合はこちらでファイルを選択して送信して下さい。

## 7 実績報告書の公表について

東京都は、環境確保条例第31条に基づき、事業者から提出された実績報告書を東京都のホームページで公表します。

実績報告書の公表について御質問等がある場合は、相談窓口まで御相談ください。

## 8 実績報告書様式（Excel）の概要及び作成手順

### （1）概要

様式		枚数	備考
自動車環境管理実績報告書提出書		1枚	非公表
自動車環境管理実績報告書		2枚	公表
点検表		9枚	非公表

名称		ページ	内容
自動車環境管理実績報告書提出書 (提出書)		P. 6	本実績報告書の表紙（事業者の住所・代表者等）
自動車環境管理実績報告書	1. 自動車使用台数 2. 自動車から発生する温室効果ガス及び排出ガス量の排出量 3. 特定低公害・低燃費車等の導入の取組に関する報告事項【基本対策】 4. エコドライブの取組に関する報告事項【基本対策】 (実績報告書1)	P. 7	1. 自動車の使用台数 2. CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , PMの排出量実績や目標 3. 低公害・低燃費車導入促進のための取組事項 4. エコドライブに関する取組事項
	5. 自動車使用の合理化の取組に関する報告事項 6. 他者の自動車を利用する場合における自動車環境負荷を低減するための取組に関する報告事項 7. その他自主的な取組に関する報告事項 (実績報告書2)	P. 8	各項目の取組事項
	特定事業者の概要 (点検表1)	P. 9	運行責任者、自動車環境管理者等
点検表	営業所その他の事業所別概要 (点検表2)	P. 10	(任意) 都内にある事業所別に使用している自動車の台数
	自動車からの排出ガス量 (点検表3)	P. 11	CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , PM排出量の実績、目標削減率、目標値
	車両ごとの現況 (点検表4)	P. 12	使用している全ての自動車について、車両情報や走行距離、燃料給油量、排出ガス量等（一台毎）
	自動車の走行距離、燃料使用量及び二酸化炭素排出量の年次計画 (点検表5)	P. 19	2022年度～2026年度の走行距離、燃料使用量等の計画と実績
	特定低公害・低燃費車の導入計画（乗用・貨物・乗合） (点検表6-1)	P. 21	2022年度～2026年度の東京都の特定低公害・低燃費車の導入計画と実績
	非ガソリン車の導入計画（乗用車（軽乗用車除く）） (点検表6-2)	P. 22	2022年度～2026年度の東京都の特定低公害・低燃費車のうち非ガソリン車の導入計画と実績
	低公害・低燃費車の導入計画（国土交通省認定低排出ガス車） (点検表7)	P. 24	(業種番号43、44以外必須) 2022年度～2026年度の国土交通省認定低排出ガス車の導入計画と実績
	エコドライブ及び自動車使用合理化の手法 (点検表8)	P. 26	エコドライブ及び自動車使用合理化に関しての実績、取組み

## (2) 実績報告書の要点

燃費向上に有効な「特定低公害・低燃費車の導入」、「エコドライブ」を基本対策とし、これらの実施状況を記載してください。

### ① 特定低公害・低燃費車等の導入の取組

- ・ 200台以上の自動車を使用する事業者は、令和8（2026）年度末までに30%以上（換算値）の導入義務
- ・ 200台未満の自動車を使用する事業者は、導入の努力義務

### ② 乗用車における非ガソリン車の導入の取組

- ・ 200台以上の自動車を使用する事業者のうち乗用車を使用している事業者は、令和8年度末までに20%以上（換算値）の導入義務
- ・ 200台未満の自動車を使用する事業者は、導入の努力義務

※「特定低公害・低燃費車の導入義務制度」及び「特定低公害・低燃費車一覧」については、東京都環境局ホームページを御覧ください。

<https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/sgw/pollution/obligation.html>

### ③ エコドライブの取組

- ・ 適正運転の実施
- ・ 機器の導入
- ・ 車両の維持管理

## (3) 記載対象・集計対象となる自動車の種類

点検表	項目	普通自動車	小型自動車		軽自動車		大型特殊	小型特殊
			四輪	二輪	四輪	二輪		
2	営業所その他の事業所別概要	●	●		●		●	●
3	自動車からの排出ガス量（NO <sub>x</sub> ・PM）	●	●					
3	自動車からの排出ガス量（CO <sub>2</sub> ）	●	●		●			
4	車両ごとの現況	●	●		●		●	●
5	自動車の走行距離、燃料使用量及び二酸化炭素排出量の年次計画	●	●		●			
6-1	低公害・低燃費車の導入計画（乗用・貨物・乗合）	●	●		●			
6-2	非ガソリン車の導入計画（乗用車（軽乗用車除く））	●	●					
7	低公害・低燃費車の導入計画（国土交通省認定低排出ガス車）	●	●					

# 9 自動車環境管理実績報告書提出書の様式及び記入例

第6号様式（第16条関係）

## 自動車環境管理実績報告書提出書(非公表)

東京都知事 殿

日付を20XX/MM/DDのようにご入力下さい。  
例) 2024/4/1 と入力→2024年4月1日と表示

法人にあつては、名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地を記入してください(スタンプ等を使用されても結構です)。  
**※注) 下記参照**

住所 \_\_\_\_\_  
氏名 \_\_\_\_\_  
(法人にあつては名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)

代表者印 不要

### 自動車環境管理実績報告書提出書

都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第29条の規定により、自動車環境管理に記載した事項に係る前年度の実績を記載した報告書を提出します。

都内にある本社又は事業所の名称及び所在地が記入されています。変更がある場合には別途計画書変更提出書をご提出ください。

特定事業者の名称		
特定事業者コード		
特定事業者の所在地	〒 _____	
自動車環境管理	別添のとおり	
連絡先	郵便番号及び住所 (特定事業者の所在地と異なる場合)	〒 _____
	所 属	_____
	担 当 者 名	_____
	電 話 番 号	_____
※ 受付欄	お知らせ用メールアドレス (新規登録・変更時のみ記入)	(名称) _____ (メールアドレス) _____
	パスワード再発行用メールアドレス (新規登録・変更時のみ記入)	(名称) _____ (メールアドレス) _____

不明な場合に連絡しますので、この実績報告書を作成した担当者の連絡先(事業所等の住所・所属・氏名・電話番号・メールアドレス等)を記入してください。

「お知らせ用メールアドレス」は、事業者専用サイトにご案内等を送付した際にお知らせを送付するメールアドレスです。

事業者専用サイトにはメールアドレスが表示されない代わりに名称が表示されます。登録のメールアドレスが分かるような名称の記入をお願いします。

「パスワード再発行用メールアドレス」は、事業者専用サイトのパスワードを変更する際に必要な認証コードを送付するメールアドレスです。

※ 受付欄 受付欄には、記入しないでください。  
Excelファイルは東京都が用意した事業者専用サイトからダウンロードした最新版を御使用ください。

注) 都内にある支社等が本社等の代わりに提出する場合には、次の例のように、当該支社等の名称等を記入してください。

本社住所、名称

住所 ○○県 ○○市 ○○ △丁目□番地○号

氏 名 □○運輸株式会社

代表取締役 □○ △○ 代表者印  
東京支店長 △△ □※ 不要

作成した支社等の代表者氏名

(法人にあつては名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)



# 10 自動車環境管理実績報告書の様式及び記入例

第2号様式 その1

## 実績報告書 1(公表)

### 自動車環境管理実績報告書

実績報告書につきましては記入しなくて良い部分です。

点検表4から自動計算されます。

#### 1 自動車使用台数

	計画策定時	2023年度実績
使用する自動車の台数	38	37

#### 2 自動車から発生する温室効果ガス及び排出ガス量の排出量

CO <sub>2</sub> 排出量	前年度実績排出量(t)	392.3
	目標(計画期間平均排出量)(t)	353.2
NOx排出量	前年度実績排出量(kg)	569.8
	目標(計画期間最終年度排出量)(kg)	541.3
PM排出量	前年度実績排出量(kg)	4.9
	目標(計画期間最終年度排出量)(kg)	4.7

#### 3 特定低公害・低燃費車等の導入の取組に関する報告事項【基本対策】

\*注1) 下記参照

内 容
令和9年3月までに特定低公害・低燃費車の導入割合を30%以上とすることを目標に、車両の更新においてはハイブリッド車を優先して選定した。

#### 4 エコドライブの取組に関する報告事項【基本対策】

\*注2) 下記参照

報 告 事 項	内 容
エコドライブに関する対策	適正運転の実施 点検表8「8.(1)エコドライブの手法」を参考に、具体的に記入してください。 <small>燃費の記録と管理を行い、従業員に周知した。</small>

#### 注1) 特定低公害・低燃費車等の導入の取組に関する報告事項【基本対策】

都内で200台以上の自動車を使用する事業者は、使用する自動車の台数に対して、東京都が定める特定低公害・低燃費車を30%以上(換算後)導入する義務があります。

また、乗用車(軽自動車除く。乗用車をベースとした特種自動車含む)については、非ガソリン車(東京都が定める特定低公害・低燃費車であり、ハイブリッド自動車またはプラグインハイブリッド自動車または電気自動車または燃料電池自動車であるもの)を20%以上(換算後)導入する義務があります。

特定低公害・低燃費車及び非ガソリン車導入促進のための取組事項を記載してください。

#### 注2) エコドライブの取組に関する報告事項【基本対策】

プルダウンによる選択機能を参考としながら、具体的にどの程度まで取り組んでいるかを記載してください。(自由記載も可能です。)

## 実績報告書 2(公表)

第2号様式 その2

### 5 自動車使用の合理化の取組に関する報告事項

報告事項	内 容
共同輸配送	点検表8「8.(2)自動車使用合理化の手法」を参考に、社と共同化して、輸送具体的に記入してください。
車両の有効利用の促進	帰り荷の確保 集配ルート工夫等をおこない、配送と集荷を1台で実施できるようなルート作成を実施した。
	商品の標準化等 積み合わせを容易にするために商品荷姿を標準化していく。
その他自動車使用の合理化に関する計画事項	自動車使用の抑制 マイカー通勤を禁止する。また、外回り等の移動では自転車・徒歩による移動を推奨している。
	物流施設の高度化、拠点の整備等 荷捌き場や駐停車場所、運転手控室等を現在よりも整備して、効率の良い物流拠点を作っていく。
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自営転換</li> <li>・ モーダルシフトの推進</li> <li>・ 自動車使用の抑制</li> <li>・ 情報化の推進</li> <li>・ 物流拠点や車両待機場所の整備等による環境への配慮</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">プルダウンの選択または自由記載により、取組項目を記入してください。</p>	

### 6 他者の自動車を利用する場合における自動車環境負荷を低減するための取組に関する報告事項

報告事項	内 容
低公害・低燃費車等の利用割合の向上	貨物等を搬入する運送事業者に対して、できるだけ低公害・低燃費車を使用するように協力を呼びかけ、導入状況を確認している。
エコドライブの推進	事業活動に係る貨物、商品及び製品の搬入等のため、他者の自動車を利用している場合には、東京都地球温暖化対策指針別表第2(P.33)に掲げる物流効率化等の手法を参考にして、自動車の環境負荷を抑制する取組を記入してください。

### 7 その他自主的な取組に係る報告事項

「自社のHPに環境情報を公開」等、その他の報告事項がありましたら、記載してください。	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自主的な情報公開</li> <li>・ 環境マネジメントシステム等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自社の環境情報をホームページで公表している。</li> <li>・ グリーン経営認証の取得を目指す。</li> </ul>
自動車環境負荷を低減するための取組に係る第三者評価の取得等の状況	
ISO14001 (      年取得)	グリーン経営認証 エコアクション21 (      年取得)
東京都貨物輸送評価 (      年取得)	第三者評価による認証取得等がある場合は、該当項目にチェックし取得(参加)年を記載してください。 (      年参加)      (      年取得)

## 点検表 1(非公表)

【点検表は公表されません】

# 点検表

(自動車環境管理実績報告書)

特定事業者の名称	〇〇運送株式会社
特定事業者番号	j2201〇〇〇〇

自動車の購入、配置、整備など自動車の運行に関わる全ての権限を持つ立場にある方で、通常、代表取締役等を想定しています。ただし、支社長等に自動車に関する権限が委任されている場合には、支社長等を運行責任者とすることができます。

### 1 特定事業者の概要

#### (1) 運行責任者

氏名	△△ △△
所属	管理課

自動車環境管理者に変更がある場合は変更届出書を御提出ください。

**※注) 下記参照**

#### (2) 自動車環境管理者

氏名	
所属	
所属住所 (特定事業者の所在地と異なる場合)	〒

自動車環境管理者の所属住所が特定事業者の所在地と異なる場合にはご記入ください。  
**自動車環境管理者の所属住所のみ変更の場合には変更届出書は不要です。**

※現在、上記の自動車環境管理者が選任されています。変更がある場合は「自動車環境管理者変更届出書」の御提出をお願いします。

#### (3) 会社情報

全従業員数	101人～300人以下
資本金等	1千万円超～5千万円以下

全従業員数及び資本金等に該当するものをプルダウンメニューより選択してください。  
従業員数には、パート、アルバイト等を含めてください。

**注)** 自動車環境管理者は、自動車環境管理計画書及び実績報告書に記載された事項の実施状況の把握、自動車の運行等に従事する者への指導及び監督、その他自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するために必要な業務の職務に責任を持つ者を選任してください。  
(すでに自動車環境管理者を選任している場合は、届出書を提出する必要はありません。)

## 点検表 2(非公表)

### 2 営業所その他の事業所別概要

事業所数は、エクセルファイル上で240事業所分設定されています。

※この用紙の記入は必須ではありません。営業所毎に車両情報を管理したい場合などにご利用ください。

営業所その他の事業所整理番号			合計	1	2	3	4	...
営業所その他の事業所の名称				本社	池袋支店	多摩支店		
営業所その他の事業所の番号				0000	0000	0000		
営業所その他の事業所の用途				事務所	事務所	物産		
自動車	種類	乗車定員	車総重	両量				
				1.7t以下	1.7t超～2.5t以下	2.5t超～3.5t以下	3.5t超～8t未満	8t以上
自動車	小型貨物自動車		1.7t以下					
			1.7t超～2.5t以下					
			2.5t超～3.5t以下	2				
			3.5t超～8t未満					
			8t以上					
小計			2					
自動車	普通貨物自動車		1.7t以下					
			1.7t超～2.5t以下					
			2.5t超～3.5t以下					
			3.5t超～8t未満	3				
			8t以上					
小計			3					
自動車	乗合自動車	11人以上 30人未満	1.7t以下					
			1.7t超～2.5t以下					
			2.5t超～3.5t以下					
			3.5t超～8t未満					
			8t以上	1				
	乗用自動車	30人以上	1.7t以下					
			1.7t超～2.5t以下					
			2.5t超～3.5t以下					
			3.5t超～8t未満					
			8t以上	6				
小計			7					
自動車	小型・普通乗用自動車		21	16	5			
	軽乗用自動車		3	3				
	軽貨物自動車		2		2			
	小型特殊自動車							
	大型特殊自動車		2		2			
小計			28	19	9			
その他			38	21	17			
合計台数			40	21	19			

点検表4の「営業所番号」と対応しており、自動的に営業所ごとの自動車使用台数が集計されます。

営業所その他の事業所の主たる用途を、プルダウンで選択してください。  
**※注) 下記参照**

※この用紙の記入は必須ではありません。営業所毎に車両情報を管理したい場合などに御利用ください。  
点検表4を作成することで自動的に集計されます。

注) 営業所その他の事業所の主たる用途は、下記項目より、記入してください。エクセルファイルで作成の場合は、プルダウンリストより選択してください。

- 事務所・情報通信・放送局・商業・宿泊・教育・医療・
- 文化・物流・駐車場・工場その他上記以外

3 自動車からの排出ガス量

CO<sub>2</sub>排出量

		選択	CO <sub>2</sub>	
計画書	排出量 (t)	2016年度実績	406.1	
		2017年度実績	402.7	
		2018年度実績	368.2	
		2019年度実績	388.2	
		2020年度実績	370.5	
		2021年度実績	372.6	
		実績排出量		392.3
		目標 (計画期間平均排出量)		353.2
削減率 (%)		10.0%		
実績報告書	排出量 (t)	2022年度実績	372.6	
		2023年度実績	362.3	
		2024年度実績		
		2025年度実績		
		2026年度実績		

2023年度の実績が、点検表4から自動計算されます。

NO<sub>x</sub>, PM排出量

		NO <sub>x</sub>	PM
計画書	排出量 (kg)	2021年度実績	572.4
		目標 (計画期間最終年度排出量)	543.8
		削減率 (%)	5%
実績報告書	排出量 (kg)	2022年度実績	569.8
		2023年度実績	542.5
		2024年度実績	
		2025年度実績	
		2026年度実績	

2023年度の実績が、点検表4から自動計算されます。

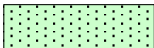
点検表4を作成することで自動的に計算されます。

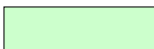
点検表3(非公表)


(参考) 1km走行当たり平均CO<sub>2</sub>排出量(t-CO<sub>2</sub>/km)

実績報告書	2022年度実績	0.0006020
	2023年度実績	0.0006008
	2024年度実績	
	2025年度実績	
	2026年度実績	

2023年度の実績が、点検表4から自動計算されます。

※  は、計画書の転記であり、実績報告書につきましては記入しなくて良い部分です。

 は、点検表4から自動計算される部分です。

 は、印刷範囲外に参考値として表示しています。必要に応じご参照ください。

4 車両ごとの現況 (車両台数が増加して入力行数が足りなくなった場合は、事業者側で行の追加ができないため、自動車環境管理計画書相談窓口(41ページ参照)に相談して下さい。)

次頁からの各番号の説明を参照してください。

整理番号	増減区分	営業所番号	ナンバープレート			初度登録年月	自動車の種別	型式	車両総重量(kg)	燃料種類	後付け装置		年間走行距離(km)	年間燃料給油量(L, Nm <sup>3</sup> , kWh, kg)	排出係数			排出量			燃費基準達成状況	その他車区分	特定低公害・低燃費車区分	非ガソリン車区分	環境性能の高いURタクシー
			使用の本拠	分類番号	文字						指定番号	NOx PM 低減			PM 低減	Nox	PM	CO <sub>2</sub>	燃費等	NOx (kg)					
1		練馬																							
2	増車	多摩																							
3		品川																							
4	増車	足立																							
5		多摩																							
6		多摩																							
7	増車	多摩																							
8		練馬																							
9	増車	品川																							
10	減車	練馬																							
11		練馬	480	○	1234	平成14年3月	軽自動車(貨物)	TE-S200P	1,180	ガソリン															
12	減車	練馬	800	○	1234	平成15年2月	普通貨物車	KR-NKR	6,595	天然ガス(CNG)															
13		練馬	400	○	1234	平成15年9月	小型貨物車	KR-AKR	4,485	軽油															
14		練馬	800	○	1234	平成15年9月	普通貨物車	KR-NPR	7,465	軽油															
15		練馬	520	○	1234	令和2年2月	小型・普通乗用車	AAA-MTP10	1,685	ハイブリッド(LPG)															
16		練馬																							
17		練馬																							
18		練馬																							
19		練馬																							
20		練馬	300	○	1111	平成19年9月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
21		練馬	300	○	1111	平成24年2月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
22		練馬	300	○	1111	平成24年2月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
23		練馬	300	○	1111	平成24年2月	普通貨物車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
24		練馬	300	○	1111	平成24年2月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
25		練馬	300	○	1111	平成24年2月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
26		練馬	300	○	1111	平成24年2月	小型・普通乗用車	DBA-GRS200	1,875	ガソリン															
27		練馬	400	○	1111	平成25年6月																			
28		練馬	400	○	1111	平成25年6月																			
29		練馬	500	○	1111	平成16年4月																			
30		多摩	100	○	1111	平成19年9月	普通貨物車	KL-6THKZ	6,870	軽油															
31		多摩	100	○	1111	平成19年9月	普通貨物車	KL-61HKZ	6,870	軽油															
32		練馬	300	○	1111	平成24年11月	小型・普通乗用車	DAA-ZVW30	1,585	ハイブリッド(ガソリン)															
33	2	多摩	900	○	1111	平成23年2月	大型特殊自動車	JDS-T006	19,815	軽油															
34	2	多摩	900	○	1111	平成21年4月	大型特殊自動車	SD-KRC001	19,285	軽油															

網掛けの部分は「年間燃料給油量」まで入力すると、自動計算により記入されます。

[給油量単位]  
 ・ガソリン、軽油、液化石油ガスは「L」  
 ・圧縮天然ガスは「Nm<sup>3</sup>」  
 ・電気は「kWh」  
 ・圧縮水素ガス(燃料電池)は「kg」  
 で記入してください。

燃料種類については、「ガソリン」と「ハイブリッド(ガソリン)」や「軽油」と「ハイブリッド(軽油)」、そして「プラグインハイブリッド」等、同じ燃料で種類が分かりますので、車検証の備考欄を参考に入力してください。

ナンバープレートの「分類番号」と「自動車の種別」が一致しない場合は、自動的に双方の欄が赤くなりますので、車検証を再確認の上、入力直してください。

「NOx・PM低減」後付け装置が付いている場合は「1」、無い場合には空欄にしてください。

後付け装置の装着がある場合、「平成17年規制適合」は「H17」後付け装置が無い場合には「空欄」にしてください。

※「東京都特定低公害・低燃費車区分」で「確認」と表示された場合は、後述の点検表4の説明(2)の★「確認」が表示された場合を参考に選択してください。

大型・小型特殊自動車、被けん引車は走行距離、燃料使用量の入力はしないでください。

「車両ごとの現況」には、2輪車を除いて全て記入してください。

特殊自動車はベースとなる車両の用途を使用してください。

※前年度実績報告書の内容が転記されていますので、1年間の増車及び減車を反映させてください。

点検表 4 (非公表)

## 点検表 4 の説明

・記入対象は、実績報告書提出の前年度末時点の二輪車を除いた車両です（環境確保条例第28条参照）。はじめに、昨年度提出して頂いた自動車環境管理計画書又は実績報告書の内容が転記されていますので、1年間の増車及び減車を反映させてください。

- (1) 年間走行距離(km)及び年間燃料給油量(L等)は、実績報告書提出の前年度の4月1日から3月31日までの合計を記載してください（最低限御記入頂く必要のある項目です）。

**年間給油量の小数点以下は四捨五入し、整数で記入して下さい。**

また、減車分につきましては、前年度の4月1日以降から減車された日までの合計の年間走行距離(km)及び年間燃料給油量(L等)を記載する必要がありますが、実績報告書作成時に減車までの実績が把握できない場合は、それぞれ0(ゼロ)を記入してください。

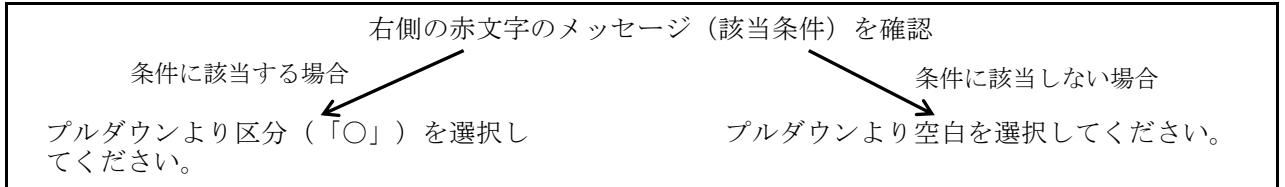
なお、プラグインハイブリッド車はガソリンのもの、バイフューエル車の場合は、主として使用している燃料のものを記入してください。

**小型特殊・大型特殊自動車、被けん引車については、年間走行距離・給油量は記入しないでください。**

- (2) 「特定低公害・低燃費車区分」欄及び「非ガソリン車区分」欄は、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第35条第1号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第2号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱（平成22年第1610号）に規定する特定低公害・低燃費車、非ガソリン車に該当する場合、「○」が自動表示されます。

★「確認」が表示された場合

次のとおりプルダウン選択してください。



パソコンのエクセルを利用して作成している場合には、車両型式を入力した後に、東京都特定低公害低燃費車区分に「確認」が出る場合があります。「確認」となったら、右側に確認する内容が表示されますので、その内容を確認してください。  
左の例のような場合は、類別区分番号が0001～0060かを車検証で確認し、該当する場合には、下のよう「○」を選択してください。

○ 類別区分番号0001～0060に限る。

「○」の場合は「確認」の隣のプルダウンメニューより「○」を選択してください。

### 《注意》

日野自動車株式会社等の一部自動車において、型式認証審査時の性能試験における不正行為が判明したことに伴い、メーカー調査後に燃費性能が変更となる可能性があります。燃費性能の変更により特定低公害・低燃費車に該当しなくなった自動車については、非該当自動車として公表しています。（P. 40 別表6 参照）

非該当公表前に事業の用に供した(※)自動車はそのまま特定低公害・低燃費車としますが、非該当公表後に事業の用に供した自動車については特定低公害・低燃費車とはなりませんのでご注意ください。

非該当自動車がある場合には特定低公害・低燃費車区分に「確認」が表示され、右側に「令和5年7月31日（非該当日）までに事業の用に供した自動車に限る。」や「令和5年9月20日（非該当日）までに事業の用に供した自動車に限る。」等と表示されますので、導入時期やその他条件を確認の上、該当する場合には「○」を選択してください。

また、非該当自動車の型式が変更されている場合、新型式を記入すると「非該当車両の車検証差し替え後の型式に該当。令和5年7月31日（非該当日）までに事業の用に供した自動車に限る。」等と表示されますので条件を満たしていれば特定低公害・低燃費車に該当しますので、「○」を選択してください。

※ 「事業の用に供した」とは、新車・中古車を問わず当該車両の使用を開始したことを指します。従って初度登録年月ではなく、いつ当該車両の使用を開始したかによって判断してください。ご不明な点がございましたら相談窓口までお問い合わせください。

(参考) ①都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第三十五条第一号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第二号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱

②都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則第十七条第三項に規定する知事が別に定める自動車及び同条第五項に規定する知事が別に定める乗用車に換算する方法を定める要綱

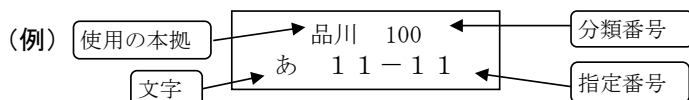
③燃費性能の変更により特定低公害・低燃費車に該当しなくなった非該当自動車一覧表  
(<https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/sgw/pollution/obligation.html>)

④再測定した自動車の型式及び測定結果一覧《国土交通省のホームページ》  
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611884.pdf>)

※ 換算率は点検表6-1、点検表6-2の備考欄にてご確認ください。

点検表4について、これ以降は、増減車がある場合のみ御覧ください。

- (3) 左端の列の「整理番号」欄は、必要であれば連番等ご自由にお使いください。（未記入でも可）
- (4) 「増減区分」欄には、増車の場合、プルダウンより「増車」を選択し、減車の場合は「減車」を選択してください。
- (5) 「営業所番号」欄は、点検表2「2営業所その他の事業所別概要」を使用する場合、記入してください。
- (6) ナンバープレート欄は、車検証の写しを確認しながら「使用の本拠」、「分類番号」、「文字」、「指定番号」を記入してください。



- (7) 「初度登録年月」欄は、車検証の写しの「初度登録年月」を記入してください。
- (8) 「自動車の種別」欄は、車検証の写しの「自動車の種別」及び「用途」を合わせて、プルダウンより選択してください。特種自動車はベースとなる車両の用途を選択してください。  
 (例) 自動車の種別「普通」で用途「貨物」の場合：「普通貨物車」
- (9) 「型式」欄は、車検証の写しの「型式」欄をすべて（「-（ハイフン）」や、構造の変更等で、最後に「改」が付いている場合には、その「改」も含む。）記入してください。
- (10) 「車両総重量(kg)」欄は、車検証の写しの車両総重量を「kg（キログラム）」単位で記入してください。※最大積載量ではありません。
- (11) 「燃料種類」欄には、次の事項から該当する燃料を選択してください。

燃料電池(圧縮水素)、電気、プラグインハイブリッド、ハイブリッド(LPG)、ハイブリッド(ガソリン)、ハイブリッド(軽油)、天然ガス(CNG)、液化石油ガス(LPG)、ガソリン、軽油

※バイフューエル車の場合は、主として使用している燃料種類を選択してください。

長期規制以前の車両についてのみ、御確認ください。

- (12) 「後付け装置」欄の「NOx・PM低減」欄は、次の考え方で記入してください。
- ・国が指定したNOx・PM低減装置を装着した場合：「1」
  - ・未装着の場合：空欄

なお、装置の有無については、車検証の備考欄で確認してください。

「後付け装置」欄の「PM低減」欄は、次の考え方で記載してください。

なお、対象車種はディーゼル車（燃料が軽油）です。

H17	平成17年度規制に対応した、九都県市指定粒子状物質減少装置を装着した車両
空欄	装置が装着されていない車両



平成17年度 規制適合車  
 (上部に「H17」の記載が有)

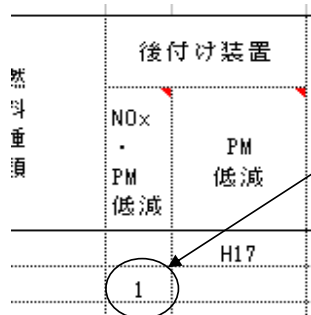


(13) 「排出係数」欄は自動表示されます。

(参考) 排出係数

ア NO<sub>x</sub>

ディーゼル	別表1及び2のとおり(P.35)	
ガソリン	別表1及び2のとおり(P.35)	
LPG	別表1及び2のとおり(P.35)	
C N G	乗用車	同クラス(車両総重量、規制年)
	車両総重量3.5トン以下のバス・トラック	のガソリン・LPG車の2分の1
	車両総重量3.5トン超のバス・トラック	同クラス(車両総重量、規制年)のディーゼル車の2分の1
ハイブリッド(ガソリン)	同クラス(車両総重量、規制年)のガソリン車の2分の1	
プラグインハイブリッド	同クラス(車両総重量、規制年)のガソリン車の4分の1	
ハイブリッド(軽油)	同クラス(車両総重量、規制年)のディーゼル車の2分の1	
電気・燃料電池(圧縮水素)	0(ゼロ)	



「後付け装置」の「NO<sub>x</sub>・PM低減」欄に「1」(装着)を入力した場合には、別表3 (P.35)から該当するNO<sub>x</sub>の値が選択されます。

ただし、国土交通省の低排出ガス自動車の認定を受けた車両(次表の「低公害車区分」に該当する車両)は、次の考え方で排出係数を算出しています。

低公害車区分	低公害車区分の説明	排出係数の算出方法
☆	平成12年基準排出ガス25%低減車両	同クラス車両の 3/4
☆☆	平成12年基準排出ガス50%低減車両	同クラス車両の 1/2
☆☆☆	平成12年基準排出ガス75%低減車両	同クラス車両の 1/4
新☆	平成17、21(22)年度基準NO <sub>x</sub> &PM10%低減 (NO <sub>x</sub> 10%低減のみ、PM10%低減のみを含む)	同クラス車両の 9/10
新☆☆☆	平成17、21年度基準排出ガス50%低減	同クラス車両の 1/2
	平成30年度基準排出ガス25%低減	同クラス車両の 3/4
新☆☆☆☆	平成17、21年度基準排出ガス75%低減	同クラス車両の 1/4
	平成30年度基準排出ガス50%低減	同クラス車両の 1/2
新☆☆☆☆☆	平成30年度基準排出ガス75%低減	同クラス車両の 1/4

※ 同クラス車両：車両総重量や規制年 (P.35 別表1及び別表2参照)が同じ車両を言う。

イ PM

ディーゼル	別表2のとおり(P.35)
ガソリン	0(ゼロ)
LPG	0(ゼロ)
CNG	0(ゼロ)
ハイブリッド(ガソリン)	0(ゼロ)
電気・燃料電池(圧縮水素)	0(ゼロ)

- 「後付け装置」の「NOx・PM低減」欄が「1」（装着）の場合は、別表4 P.35「NOx・PM低減」欄から該当する値が自動で選択されます。
- 「後付け装置」の「PM低減」欄が「H17」の場合は、別表4の「H17」欄から該当する値が自動で選択されます。

燃料種類	後付け装置	
	NOx・PM低減	PM低減
ガソリン		
ガソリン	1	
軽油		
軽油		H17
軽油		H17

車両総重量	単位	NOx・PM低減	H17	
トラック	1.7t以下	g/km	0.055	0.052
	1.7-2.5t	g/km	0.06	0.06
	2.5-3.5t	g/km	0.06	0.06
	3.5t超	g/km/t	0.023	0.017
乗用車	g/km	0.055	0.055	

ウ CO<sub>2</sub> (東京都自動車環境管理指針別表第一 (P.31) のとおり)

燃料	排出係数	単位
ガソリン(ハイブリッド車を含む)	2.32	(kg・CO <sub>2</sub> /L)
軽油(ハイブリッド車を含む)	2.58	(kg・CO <sub>2</sub> /L)
液化石油ガス(LPG)	1.71	(kg・CO <sub>2</sub> /L)
圧縮天然ガス(CNG)	2.23	(kg・CO <sub>2</sub> /Nm <sup>3</sup> )
電気	0	(kg・CO <sub>2</sub> /kWh)
燃料電池(圧縮水素)	0	(kg・CO <sub>2</sub> /kg)

(14) 「燃費等」欄は、(年間走行距離) ÷ (年間燃料給油量) で自動計算されます。

(15) 「排出量」欄は、次のとおり自動計算されます。

(参考) 排出量の計算方法

< NOx排出量・PM排出量 >

- 車両総重量3.5t未満の車両  
排出係数(g/km) × 年間走行距離(km) ÷ 1000 = \* (kg)

例1 次の車両で説明します。

型式	車両総重量(kg)	燃料種類	NOx・PM低減	年間走行距離(km)	年間燃料給油量(L)
KJ-CR42V	2,250	軽油	H17	13,000	2,300

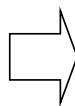
燃料が軽油なのでP35別表2ディーゼル車の排出係数を参照します。型式KJ、車両総重量2,250kg(2.25トン)から、NOxの排出係数は0.7、PMは「PM低減装置」「H17」なので別表4から0.06になります。

また、年間走行距離は13,000kmであることから、排出量は、次のように計算します(最後の「÷1000」で、「g」を「kg」にしている)。

NOx排出量: 0.7 × 13000 ÷ 1000 = 9.1 (kg)

PM排出量: 0.06 × 13000 ÷ 1000 = 0.8 (kg)

NOx	PM	CO <sub>2</sub>
0.700	0.060	2.58



排出係数			燃費	排出量		
NOx	PM	CO <sub>2</sub>		NOx(kg)	PM(kg)	CO <sub>2</sub> (t)
0.700	0.060	2.58	5.7	9.1	0.8	5.9

- ・ 車両総重量3.5t超の車両

排出係数(g/km/t) × 年間走行距離(km) × 車両総重量(t) ÷ 1000 = \* (kg)

(算出の際は、車両総重量の単位に注意してください。)

例2 次の車両で説明します。

型式	車両総重量(kg)	燃料種類	NOx・PM低減	PM低減	年間走行距離(km)	年間燃料給油量(ℓ)
KK-FRR35G4	7,978	軽油			15,600	3,610

燃料が軽油なのでP35別表2ディーゼル車の排出係数を参照、型式KK、総重量7,978kg(7.978トン)から、排出係数NOxは0.35、PMは「PM低減装置」「空欄(なし)」なので0.023になります。

また、年間走行距離は15,600kmであることから、排出量は、次のように計算できます(最後の「÷1000」で、「g」を「kg」にしています。)

NOx 排出量: 0.35 × 15600 × 7.978 ÷ 1000 = 43.6 (kg)

PM 排出量: 0.023 × 15600 × 7.978 ÷ 1000 = 2.9 (kg)

排出係数			燃費	排出量		
NOx	PM	CO <sub>2</sub>		NOx(kg)	PM(kg)	CO <sub>2</sub> (t)
0.350	0.023	2.58	4.3	43.6	2.9	9.3

<CO<sub>2</sub>排出量>

排出係数(Kg/給油単位) × 年間燃料給油量(給油単位) ÷ 1000 = \* (t)

例1 次の車両で説明します。

型式	車両総重量(kg)	燃料種類	NOx・PM低減	PM低減	年間走行距離(km)	年間燃料給油量(ℓ)
KK-FRR35G4	7,978	軽油			15,600	3,610

軽油の排出係数を参照し、排出係数は2.58となり、年間燃料給油量は3,610ℓであるから排出量は次のように計算します。

CO<sub>2</sub> 排出量: 2.58 × 3610 ÷ 1000 = 9.3 (t)

(「÷1000」で「kg」を「t(トン)」にします。)

- (16) 「燃費基準達成状況」欄は、下記条件(※1)に該当する車両の場合、車検証の備考欄にある燃費基準達成状況の記載を確認するか、国土交通省のホームページを参照し、下記プルダウンリスト(※2)の燃費基準達成状況に該当していることが確認できた車両のみ選択可能です。

(国交省の自動車燃費一覧のページ [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn10\\_000002.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn10_000002.html))

※1 燃費基準達成状況を選択する必要がある車両の条件

① 乗用車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車等)かつ燃料種類がガソリン
② 乗用車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車等)かつ燃料種類がLPG
③ 軽量車(車両総重量が1.7トン以下の普通自動車等(乗用車を除く))かつ燃料種類がガソリン
④ 中量車(車両総重量が1.7トン超3.5トン以下の普通自動車等(乗用車を除く))かつ燃料種類がガソリン

※2 燃費基準達成状況のプルダウンリスト

プルダウンリスト	燃費性能
H32+20%以上	平成32年度燃費基準20%向上以上達成
R2+20%以上	令和2年度燃費基準20%向上以上達成
H32	平成32年度燃費基準達成
R2	令和2年度燃費基準達成
H27+25%以上	平成27年度燃費基準25%向上以上達成
H27+20%	平成27年度燃費基準20%向上達成
H27+15%	平成27年度燃費基準15%向上達成
H27+10%	平成27年度燃費基準10%向上達成
H27+5%	平成27年度燃費基準5%向上達成

(17) 「その他区分」欄は、次の条件に該当する場合記入してください。

区分	条件	根拠
1	高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことを可能とする乗降補助装置を有し、かつ、専ら高齢者、障害者等の移動の用に供される自動車の場合	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第三十五条第一号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第二号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱（平成22年東京都告示第1610号）第三条
2	内燃機関及び駆動用の電動機又は油圧モーターを有する普通自動車等であって、かつ、標準ユニバーサルデザインタクシー認定要領（平成二十四年三月二十八日付国自旅第百九十二号）に基づき標準仕様を満たしていると認定され、又はこれと同等の仕様を有すると知事が認める乗用車	同附則
3	被けん引車（トレーラ）	

※その他区分が「2」に該当し、燃料種類がハイブリッド（ガソリン）又はハイブリッド（軽油）の場合は、自動判定されるほかに特定低公害・低燃費車に該当する場合がございますので、自動車環境管理計画書相談窓口までお問合せください。

(18) 「環境性能の高いUDタクシー」欄は、東京都次世代タクシー導入補助の対象となる場合、「○」が自動表示されます。

## 点検表 5 (非公表)

### 5 自動車の走行距離、燃料使用量及び二酸化炭素排出量の年次計画

※①の詳細は20ページを参照して下さい。

燃料種類	項目	計画書作成時点	計 画 期 間					① 2023年度実績
			2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	
燃料電池	車両数(台)						0	
電気	車両数(台)						0	
プラグインハイブリッド	走行距離(km)	6,					21	6,221
	ガソリン使用量(kL)	0					24	0.25
	車両数(台)						1	1
二酸化炭素排出量(t-CO2)		0					56	0.57
ハイブリッド【液化石油ガス(LPG)】	走行距離(km)	163,					84	164,184
	LPG使用量(kL)	24					20	24.51
	車両数(台)						2	3
二酸化炭素排出量(t-CO2)		41					38	41.91
ハイブリッド【ガソリン】	走行距離(km)						78	30,335
	ガソリン使用量(kL)	0					05	2.86
	車両数(台)						3	2
二酸化炭素排出量(t-CO2)		0					12	6.63
ハイブリッド【軽油】	走行距離(km)						0	
	軽油使用量(kL)	0					00	
	車両数(台)						0	
二酸化炭素排出量(t-CO2)		0					00	
天然ガス(CNG)	走行距離(km)						01	701
	天然ガス使用量(百Nm3)	1					50	1.88
	車両数(台)						3	2
二酸化炭素排出量(t-CO2)		0					33	0.42
液化石油ガス(LPG)	走行距離(km)						0	
	LPG使用量(kL)	0					00	
	車両数(台)						0	
二酸化炭素排出量(t-CO2)		0					00	
ガソリン	走行距離(km)	55,					74	55,174
	ガソリン使用量(kL)	8					50	8.89
	車両数(台)						9	10
二酸化炭素排出量(t-CO2)		20					40	20.62
軽油	走行距離(km)	142,					31	142,131
	軽油使用量(kL)	39					00	39.30
	車両数(台)						12	12
二酸化炭素排出量(t-CO2)		101					52	101.39
対象車両台数							30	30
合計CO2排出量(t-CO2)		164.92	164.51	164.37	162.01	161.52	160.41	171.54

★参考 (走行距離km)  
  (燃料電池)  
  (電気)

は、印刷範囲外に参考値として表示しています。必要に応じご参照ください。

計画欄は実績報告書書につきましたは記入しなくて良い部分です。

備考 1 二酸化炭素排出量(t-CO<sub>2</sub>)は、東京都自動車環境管理指針別表第1に掲げる排出係数を用いて算出すること。  
 2 この用紙の記入に当たっては、小型特殊自動車、大型特殊自動車及び被けん引車を除くこと。

## 点検表5の説明

表の①の「2023年度実績」列には、点検表4「4 車両ごとの現況」で入力した車両情報を基に自動で計算された数字が入ります。（燃料電池車及び電気自動車の走行距離の実績については欄外に参考表示されます。）

特殊自動車（小型・大型）、被けん引車については、この様式では対象車両でないため、入力情報は反映されません。

※ 点検表5～7を並行して御確認ください。点検表6-1は知事が別に定める低公害・低燃費車の導入計画と実績の比較表、点検表6-2は知事が別に定める非ガソリン車の導入計画と実績の比較表、点検表7はNO<sub>x</sub>・PM法に基づく低公害・低燃費車の導入計画と実績の比較表となります。

### 【確認のポイント】

実績値と計画値に大きな差異がありましたら、計画書の見直しを御検討ください。

車両の更新計画等を変更する際は、計画書変更届の御提出をお願いいたします。

詳しくは、相談窓口までお問い合わせください。

## 点検表 6-1 (非公表)

### 6-1 特定低公害・低燃費車の導入計画 (乗用・貨物・乗合)

※①～③の詳細は23ページを参照して下さい。

上段：燃料種類 下段：1台あたりの換算率		作 成 時 点	計画期間内の導入台数及び年度末使用台数													
			2022		2023		2024		2025		2026					
			導入台数 (増減)	年度末使用 台数	導入台数 (増減)	年度末使用 台数	導入台数 (増減)	年度末使用 台数	導入台数 (増減)	年度末使用 台数	導入台数 (増減)	年度末使用 台数				
特定低公害・低燃費車	燃料電池 【3】	計画														
		実績														
	電気 【3】	計画														
		実績														
	プラグイン ハイブリッド 【2】	計画	1	1	1											
		実績		1	1											
	ハイブリッド【1】	液化石油 ガス(LPG)	計画	2	2	2		2		2		2		2		
			実績		1	3	1	4								
		ガソリン	計画	1	1	1	1	2		2		2		2		
			実績													
		軽油	計画													
			実績													
	天然ガス(CNG) 【1】	計画														
		実績														
	液化石油ガス(LPG) 【1】	計画														
		実績														
	ガソリン 【1】	計画	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
		実績		3	3											
軽油 【1】	計画	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	実績		4	4												
非該当車両台数	計画	20	-1	19	19	-1	18	18	18	18	18	18	18	18		
	実績		1	21	-1	20	27	27	27	27	27	27	27	27		
対象車両台数	計画	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30		
	実績		30	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32		
換算後の特定低公害・ 低燃費車の導入率(%)	計画	36.67	40.00	40.00	40.00	43.33	43.33	43.33	43.33	43.33	43.33	43.33	43.33	43.33		
	実績		40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00		

①点検表4から「実績」の行に、前年度末の使用台数等が燃料種類別に自動表示されます。「計画」の行につきましては記入しなくて良い部分です。

②点検表4から、対象車両台数の前年度実績が自動表示されます。

③点検表4から、導入率の前年度実績が自動表示されます。

備考 1 この用紙の記入に当たっては、小型特殊自動車、大型特殊自動車及び被けん引車を除くこと。  
 2 特定低公害・低燃費車の該当条件については、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第35条第1号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第2号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱によること。  
 3 換算後の特定低公害・低燃費車の導入率の算定に当たっては、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則第17条第3項に規定する知事が別に定める自動車及び同条第5項に規定する知事が別に定める乗用車に換算する方法を定める要綱により計算すること(燃料電池車3台、電気自動車3台、プラグインハイブリッド車2台、それ以外1台)。

## 点検表 6-2 (非公表)

※①～③の詳細は23ページを参照して下さい。

### 6-2 非ガソリン車の導入計画 (乗用車 (軽乗用車除く))

上段：燃料種類 下段：1台あたりの換算率		作成 計画 時点	計画期間内の導入台数及び年度末使用台数										
			2022		2023		2024		2025		2026		
			導入台数 (増減)	年度末使 用台数	導入台数 (増減)	年度末使 用台数	導入台数 (増減)	年度末使 用台数	導入台数 (増減)	年度末使 用台数	導入台数 (増減)	年度末使 用台数	
特定低公害・低燃費車のうち非ガソリン車	燃料電池 【2】	計画											
		実績											
	電気 【2】	計画											
		実績											
	プラグイン ハイブリッド 【2】	計画	1	1	1	1							
		実績		1	1	1							
	ハイブリッド 【1】	液化石油 ガス (LPG)	計画	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
			実績		1	3	1	4					
		ガソリン	計画	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
			実績				1						
軽油		計画											
		実績											
非該当車両台数		計画	7	-1	6	6	-1						
		実績		1	8	-1	7						
乗用車総台数		計画	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
		実績		12	13	13	13	13	13	13	13	13	
換算後の乗用車 における非ガソリン車 の導入率 (%)		計画	40.00	50.00	50.00	50.00	60.00	60.00	60.00	60.00	60.00	60.00	
		実績		41.67	42.00	42.00	42.00	42.00	42.00	42.00	42.00	42.00	

①点検表4から、「実績」の行に、前年度末の使用台数等が燃料種類別に自動表示されます。「計画」の行につきましては記入しなくて良い部分です。

②点検表4から、乗用車総台数の前年度実績が自動表示されます。

③点検表4から、導入率の前年度実績が自動表示されます。

- 備考 1 この用紙の記入に当たっては、乗用車 (軽乗用車除く) のみ記入すること。
- 2 特定低公害・低燃費車の該当条件については、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第35条第1号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第2号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱によること。
- 3 換算後の特定低公害・低燃費車の導入率の算定に当たっては、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則第17条第3項に規定する知事が別に定める自動車及び同条第5項に規定する知事が別に定める乗用車に換算する方法を定める要綱により計算すること (燃料電池車2台、電気自動車2台、プラグインハイブリッド車2台、それ以外1台)。



## 点検表6-1の説明

表の①の「計画期間内の導入台数及び年度末使用台数」列には、点検表4「4 車両ごとの現況」で入力した車両情報を基に自動で計算された数字が入ります。

特殊自動車（小型・大型）及び被けん引車については、この様式では記載する必要はないため、対象車両の入力情報は反映されません。

- ① 点検表4「4 車両ごとの現況」から、現在、使用している車両の台数が自動表示されます。  
（点検表4の「特定低公害・低燃費車区分列」で「○」と判定された車両について、燃料種類ごとに台数をカウントし、自動表示されます。）  
非該当車両の導入台数については、対象車両台数から特定低公害・低燃費車の年度末使用台数を除いた数が自動表示されます。
- ② 点検表4から、対象車両台数の前年度実績が自動表示されます。
- ③ 換算後の低公害・低燃費車の導入率(%)の計算方法は、東京都環境局のホームページを御参照ください。  
（13ページのアドレスを御参照ください。）  
※ 換算率は点検表6-1の備考欄にてご確認ください。

## 点検表6-2の説明

表の①の「計画期間内の導入台数及び年度末使用台数」列には、点検表4「4 車両ごとの現況」で入力した車両情報を基に自動で計算された数字が入ります。

軽乗用車を除く乗用車のみが対象であり、それ以外の車両はこの様式では記載する必要はないため入力情報は反映されません。

- ① 点検表4「4 車両ごとの現況」から、現在、使用している車両の台数が自動表示されます。  
（点検表4の「特定低公害・低燃費車区分列」で「○」と判定された車両であって、燃料電池車、電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車であるものを燃料種類ごとに台数をカウントし、自動表示されます。）  
非該当車両の導入台数については、乗用車総台数から特定低公害・低燃費車のうち非ガソリン車の年度末使用台数を除いた数が自動表示されます。
- ② 点検表4から、乗用車の総使用台数の前年度実績が自動表示されます。
- ③ 換算後の低公害・低燃費車の導入率(%)の計算方法は、東京都環境局のホームページを御参照ください。  
（13ページのアドレスを御参照ください。）  
※ 換算率は点検表6-2の備考欄にてご確認ください。

## 点検表 7 (非公表)

※①～③の詳細は25ページを参照して下さい。

### 7 低公害・低燃費車の導入計画 (国土交通省認定低排出ガス車)

※この用紙は、業種が「43 道路旅客運送業」と「44 道路貨物運送業」の場合、確認及び記入は必要ありません。

	作成 計画 時点	2022年度		2023年度		2024年度		2025年度		2026年度		合 計			① 2023年度実績		
		減少 台数	増加 台数	減少 台数	増加 台数	減少 台数	増加 台数	減少 台数	増加 台数	減少 台数	増加 台数	減少 台数	増加 台数	使用 台数	減少 台数	増加 台数	② 年度末 使用 台数
天然ガス															2		2
ガソリン 液化石油 ガス (LPG)	新☆☆☆																
	新☆☆☆☆																6
	新☆☆☆☆☆																
	他																
軽油 (ハイブリッド 除く)	新長期																
	新☆ (新長期)																
	ポスト 新長期																4
	H28・30規 制														1		1
	他																7
ハイブリッド															3		6
プラグイン ハイブリッド																	1
電気																	
燃料電池																	
対象車両台数															2	4	27 ②
うち低排出ガス 車の合計															2	4	20 ③

計画欄は実績報告書につきましては記入しなくて良い部分です。

- 備考 1 「低排出ガス車」とは、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）、ガソリン自動車又はLPG自動車のうち新☆☆☆以上の低排出ガス車の認定を受けているもの、ディーゼル自動車のうち新長期規制適合車、ポスト新長期規制適合車、電気自動車、燃料電池自動車をいう。
- 2 この用紙の記入に当たっては、小型特殊自動車、大型特殊自動車、被けん引車及び軽自動車を除くこと。

この用紙には点検表4から自動的に、軽自動車・特殊自動車・被けん引車を除いて集計・表示されます。

## 点検表 7 の説明

※ 点検表 7 は、業種が「43 道路旅客運送業」と「44 道路貨物運送業」の場合、自動車NOx・PM法において別途作成し、提出することとなっていますので、ここでは確認及び記入は必要ありません。

表の①の「実績」列には、点検表 4 「4 車両ごとの現況」で入力した車両情報を基に自動計算された数字が入ります。  
軽自動車（乗用・貨物）、特殊自動車（小型・大型）及び被けん引車については、この様式では対象車両でないため、入力情報は反映されません。

① 点検表 4 「4 車両ごとの現況」をもとに、「2023年度実績」列に、車両の台数を燃料種類ごとに下表の車両区分ごとに自動表示されます。

なお、「低排出ガス車」については、点検表 4 「4 車両ごとの現況」に記載した「型式」を、次の表と照らし合わせて判断してください。

### < 液化石油ガス(LPG)・ガソリン > (ハイブリッド及びプラグインハイブリッドを除く)

車両の区分	型式
新☆☆☆	3桁で「C」または「M」または「4」から始まるもの
新☆☆☆☆	3桁で「D」または「R」または「5」から始まるもの
新☆☆☆☆☆	3桁で「6」から始まるもの
他	上記の区分に該当しないもの

### < 軽油 > (ハイブリッドを除く)

車両の区分	型式
新長期	3桁で下記2つに該当しないもの
新長期☆	3桁で「N」または「P」または「B」から始まるもの
ポスト 新長期	3桁で「L、F、M、R、S、T、Q」から始まるもの
H28・30規制	3桁で「2、3、4、5、6」から始まるもの
他	上記の区分に該当しないもの

例

自動車の種別	型式	車両総重量 (kg)	燃料種類
乗合 (定員30人未満)	KC-MJ629F	7,985	軽油
普通貨物車	SKG-FK72FY	4,675	軽油
小型貨物車	DBF-CVZNY12	1,780	ガソリン
乗合 (定員30人未満)	LC-DQEG25	2,800	ガソリン
小型貨物車	KG-LH172V	3,015	軽油

燃料が軽油、型式がSKG。表から「ポスト新長期」に該当

燃料がガソリン、型式がDBF。表から「新☆☆☆☆」に該当

燃料が軽油、型式がKG。表に該当する型式が無いため「その他」に該当

② 「2023年度実績」列の「年度末使用台数」を合計して自動表示されます。

- ・ 天然ガス車から燃料電池車までの車両数を合計します。

③ 「うち低排出ガス車の合計」が自動表示されます。

- ・ 「対象車両台数」の数から「液化石油ガス (LPG) ・ガソリン」及び「軽油」欄の「他」を除いた数が自動表示されます。

### 点検表 8 (非公表)

※具体的な内容は、36ページの別表5を御参照ください。

#### 8 エコドライブ及び自動車使用合理化の手法

##### (1) エコドライブの手法

計画事項	取組状況	
適正運転の実施	2	燃費の記録管理
	3	燃費に関する定量的目標の達成
	1	エコドライブマニュアルの作成
	1	エコドライブに関する教育の実施(空車化等)
	2	駐停車時のアイドリングの削減
	2	優良ドライバーの表彰等
機器の導入	3	エコドライブ装置搭載車の導入
	2	エコタイヤ(省燃費タイヤ)の導入
	2	アイドリング・ストップ装置搭載車の導入
	2	エア・ヒーター、蓄熱マット、蓄冷式クーラー又はエア・ディフレクタの導入
	2	外部電源による冷蔵等貨物室の空調管理を可能とする装置の導入
車両の維持管理	2	日常点検・整備マニュアルの作成・配布
	2	日常点検・整備に関する教育の実施
	2	日々の始業時点検・定期点検の実施
	3	エアクリナーの定期的な清掃
その他	3	運転日報の作成

次の考え方に従って、該当する番号を選択してください。  
( 項目以外)

**考え方**

「3」 : 既に計画内容を実施している場合  
 「2」 : 計画の内容に取り組んでいる場合  
 「1」 : 計画しているが着手していない場合  
 「空欄」 : 計画等が無い場合

次の考え方に従って、該当する番号を選択してください。  
( 項目)

**「機器の導入」 記載基準**

「3」 : 100%導入済み  
 「2」 : 50%以上導入済み  
 「1」 : 50%未満導入済み  
 「空欄」 : 導入なし

##### (2) 自動車使用合理化の手法

計画事項	取組状況	
車両の有効利用の促進	2	貨物の集荷・配送等の業務の共同化(積載効率・輸送効率の向上及び輸送距離・使用車両の削減)
	1	効率的な輸送推進のための大型車両の導入
	1	輸送ロットの平準化による輸送能力の効率的な活用
	3	往復で荷物を確保する(空車の削減)
	2	時間指定配送の弾力化の要請
	2	受注時間と配送時間の設定(ルール化)
	2	緊急配送をできるだけ避ける(随時配送の廃止)
	2	検品レスやルーチン化による時間の短縮
	2	消費者等による配達予定日時、配達場所等の指定、置き配等の実施
	2	朝夕ラッシュ時の配送を昼間配送に振替
モータリゼーションの抑制	2	積載効率が低い土曜日・日曜日の車両使用の削減
	2	パレット・荷姿・伝票等の標準化
	2	車両への積載効率向上のため、パレット、梱包サイズ、伝票等を標準化
	2	積み合わせを容易にするため商品荷姿を標準化
	2	回送運行距離を最小限にするような車両の運行
	2	自家用貨物自動車による輸送から営業用貨物自動車による輸送への転換
	2	鉄道輸送の活用
	2	運搬用自転車・三輪車等の活用
	2	海運等の活用
	2	鉄道、バス等の公共交通機関の活用
情報化の推進	3	自転車シェアリングサービスの活用
	3	マイカー通勤の抑制(環境配慮と感染症対策等のバランスの確保)
	2	カーシェアリングの利用促進
	2	通勤用巡回バスの整備
	2	テレワークやリモート会議の推進
	2	事業用自動車の自宅持ち帰りの抑制
	2	交通需要のモード選択におけるアプリなどの活用
	1	配車システムの導入・拡大
	1	求貨求車システムや車両荷室の空き状況と貨物のマッチングシステム等の活用
	1	VICS(道路交通情報通信システム)搭載カーナビゲーションシステム等による渋滞回避
環境マネジメントシステム等	1	ETC(無線通信を利用して有料道路の通行料金支払いを行うシステム)の導入
	2	駐車スペース、接車スペースの予約システムの活用
	2	荷室の空き状況をリアルタイムで把握するシステムの活用
	2	物流拠点への集約による輸送の効率化
	2	荷さばき場、駐停車場所、運転手控室等の整備
	2	荷待ち時等における路上駐停車の自粛
	2	共同荷捌き場や大型ビルの館内配送の利用
	3	ISO14001認証の取得
	3	エコアクション21等の環境マネジメントシステムの認証の取得
	3	グリーン経営認証の取得
3	東京都貨物輸送評価制度の評価を取得	
3	グリーン・エコプロジェクトへの参加	
3	環境報告書の作成	
3	ZEV(電気自動車、燃料電池自動車及びプラグインハイブリッド自動車)を導入している事業者を優先して活用	
3	東京都貨物輸送評価制度で評価を受けている輸送事業者の活用	
3	SDGs(持続可能な開発目標)の達成に向けた積極的取組	
その他	2	

「(1) エコドライブの手法」と同様に記入してください。

# 11 東京都自動車環境管理指針

令和4年3月24日  
東京都告示第382号

## 1 目的

この指針は、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号。以下「条例」という。）第28条第1項に規定する特定事業者が、自動車もたらす環境への負荷（以下「自動車環境負荷」という。）を低減するために取り組む措置等の内容について定めることを目的とする。

## 2 用語

この指針において使用する用語は、条例及び都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第35条第1号に規定する特定低公害・低燃費車及び同条第2号に規定する知事が別に定める乗用車に関する要綱（平成22年東京都告示1610号）において使用する用語の例による。

## 3 自動車環境管理計画書の作成等

(1) 特定事業者は、二酸化炭素、粒子状物質、窒素酸化物等の自動車環境負荷を低減させる視点から、条例第28条第1項の規定により、次に掲げる事項を記載した自動車環境管理計画書を作成し、知事が別に定める点検表を添えて知事に提出するものとする。

ア 自動車環境負荷を低減するための取組に関する基本方針の策定に関すること。

イ 自動車環境負荷を低減するための取組の推進体制の整備等に関すること。

ウ 自動車から発生する温室効果ガス及び排出ガスの排出量の削減目標の設定等に関すること。

エ 特定低公害・低燃費車等の導入の取組に関すること。

オ エコドライブの取組に関すること。

カ 自動車の使用の合理化の取組に関すること。

キ 他者の自動車を利用する場合における自動車環境負荷を低減するための取組に関すること。

ク その他自主的に取り組む事項

(2) 特定事業者は、自動車環境負荷を低減するための取組のうち(1)のエ及びオを基本的な取組事項（以下「基本対策」という。）として、計画に盛り込み、実施するものとする。

(3) 自動車環境管理計画書の作成は、事前に(1)の点検表を作成し、その内容を踏まえて行うものとする。

(4) 特定事業者が作成する自動車環境管理計画書の様式は、別記第1号様式によることとする。

(5) 自動車環境管理計画書及び(1)の点検表の作成に当たっては、二酸化炭素については別表第1に掲げる排出係数を用いることとし、粒子状物質及び窒素酸化物については知事が別に定める係数を用いることとする。

## 4 自動車環境負荷を低減するための取組に関する基本方針の策定

特定事業者は、自動車環境負荷を低減するための目標及び当該目標を達成するために行う取組について、具体的な目標数値又は取組事項を盛り込んだ基本方針を定め、実施するものとする。

## 5 自動車環境負荷を低減するための取組の推進体制の整備等

(1) 特定事業者は、自動車環境負荷を低減するための取組を着実かつ効果的に推進するため、当該取組を組織的に行うための体制を整備するよう努める。

(2) 特定事業者は、自動車環境管理者について、組織内における位置付け、条例第33条第1項に規定する職務の具体的内容等を明確化するものとする。

(3) 自動車環境管理者は、その職務の一つとして、自動車環境管理計画書に記載された事項の実施による効果、改善点等を把握し、特定事業者に対して必要な助言又は提案を行うものとする。

- (4) 特定事業者は、自動車環境負荷の低減に関し、自動車環境管理者の助言又は提案を取り入れ、実施するよう努める。

## 6 自動車から発生する温室効果ガス及び排出ガスの排出量の削減目標の設定等

特定事業者は、次に掲げるところにより、特定事業者が使用する自動車から発生する二酸化炭素、粒子状物質及び窒素酸化物の排出量の削減を進めるための目標値の設定等を行うものとする。

### (1) 二酸化炭素について

ア 目標値の設定等の目安となる排出量の実績値は、平成28年度から令和3年度までの排出量の実績値のうちから連続する3箇年度（以下「特定年度」という。）を選択し、その排出量の平均値（特定年度を選択できない理由があると知事が認める場合は、知事が別に定める方法により求めた排出量）とするものとする。

イ 排出量の削減を進めるための目標値として、自動車環境管理計画書の計画期間における平均排出量を設定するものとする。

ウ アの実績値からイの目標値を減じて得た値をアの実績値で除して得た値に100を乗ずることにより、削減率を求めるものとする。

### (2) 粒子状物質及び窒素酸化物について

ア 目標値の設定等の目安となる排出量の実績値は、自動車環境管理計画書を提出した日の属する年度の前年度の排出量（前年度の排出量がない場合は、知事が別に定める方法により求めた排出量）とするものとする。

イ 排出量の削減を進めるための目標値として、自動車環境管理計画書の計画期間の最終年度における排出量を設定するものとする。

ウ アの実績値からイの目標値を減じて得た値をアの実績値で除して得た値に100を乗ずることにより、削減率を求めるものとする。

## 7 特定低公害・低燃費車等の導入の取組

特定事業者は、次に掲げるところにより特定低公害・低燃費車の導入計画を定め、実施するものとする。

- (1) 200台以上の自動車を使用する特定事業者にあつては、条例第35条の規定により、次のア及びイに掲げる割合を、令和8年度の末日において、それぞれ当該ア及びイに掲げる水準となるように自動車の更新等を積極的かつ計画的に進めるものとする。

ア 特定低公害・低燃費車の導入割合 令和4年東京都告示第239号による改正後の都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則第17条第3項に規定する知事が別に定める自動車及び同条第5項に規定する知事が別に定める乗用車に換算する方法を定める要綱（平成22年東京都告示第1611号。以下「換算要綱」という。）に規定する換算後の低公害・低燃費車（以下「換算後の低公害・低燃費車」という。）に換算して30パーセント以上

イ 条例第35条第2号に規定する知事が別に定める乗用車（以下「知事が別に定める乗用車」という。）の導入割合 換算要綱に規定する換算後の乗用車（以下「換算後の乗用車」という。）に換算して20パーセント以上

- (2) 200台未満の自動車を使用する特定事業者にあつては、特定低公害・低燃費車及び知事が別に定める乗用車の導入割合を、令和8年度の末日において、それぞれ、換算後の低公害・低燃費車に換算して30パーセント以上、換算後の乗用車に換算して20パーセント以上の水準となるように自動車の更新等に努める。

- (3) 使用する自動車に対応する特定低公害・低燃費車が供給されていない場合等により、特定低公害・低燃費車への更新が困難なときは、特定低公害・低燃費車以外の低公害・低燃費車等に、知事が別に定める乗用車への更新が困難なときは、低公害・低燃費車等であるプラグインハイブリッド自動車又はハイブリッド自動車にそれぞれ更新するものとする。

## 8 エコドライブの取組

- (1) 特定事業者は、二酸化炭素、粒子状物質及び窒素酸化物の排出削減を図り、計画的に燃料使用量の抑制に努めるため、別表第2の(1)に掲げる手法等により組織的かつ継続的にエコドライブを行うための計画を定め、実施するものとする。
- (2) (1)のエコドライブの計画及び実施に当たっては、自動車走行距離及び燃料使用量を定量的に把握するよう努める。

## 9 自動車の使用の合理化の取組

特定事業者は、それぞれの業種及び業態に応じ、二酸化炭素、粒子状物質及び窒素酸化物の排出削減を図り、計画的に自動車走行距離及び燃料使用量の抑制に努めるため、別表第2の(2)に掲げる手法等により自動車の使用を合理化するための計画を定め、実施するものとする。

## 10 他者の自動車を利用する場合における自動車環境負荷を低減するための取組の推進

特定事業者は、事業活動に係る貨物、商品及び製品（以下「貨物等」という。）の搬入等のため、他者の自動車を利用している場合には、東京都地球温暖化対策指針（平成21年東京都告示第989号）別表第2の第1の部及び第2の部の表中「事業者の取組」の欄に掲げる事項を参考にして、当該自動車に係る個別具体的な自動車環境負荷を低減するための取組事項を定め、実施に努める。

## 11 その他自主的に取り組む事項

特定事業者は、自主的に取り組む事項として、次に掲げる事項等について定め、実施するものとする。

- (1) 自動車環境負荷を低減させるための取組を積極的に公表する。
- (2) 自動車環境負荷を低減するための取組に係る第三者評価の取得等に努めるとともに、その取得状況を公表する。
- (3) 従業員への研修及び自動車環境負荷を低減させるための具体的な取組を記載したマニュアルの作成等により、従業員に対し、自動車環境管理計画書の内容を周知し、徹底する。

## 12 自動車環境管理実績報告書の作成等

- (1) 特定事業者は、条例第29条の規定により、自動車環境管理実績報告書（以下「実績報告書」という。）を作成し、知事が別に定める点検表を添えて知事に提出するものとする。
- (2) 実績報告書の作成は、事前に(1)の点検表を作成し、その内容を踏まえて行うものとする。
- (3) 実績報告書の様式は、別記第2号様式によることとする。
- (4) 自動車環境負荷を低減するための取組に係る第三者評価を取得等した際は、その内容を記載する。
- (5) 実績報告書及び(1)の点検表の作成に当たっては、二酸化炭素については別表第1に掲げる排出係数を用いることとし、粒子状物質及び窒素酸化物については知事が別に定める係数を用いることとする。

## 13 自動車環境管理計画書及び実績報告書の公表

条例第31条の規定により知事が行う自動車環境管理計画書及び実績報告書の公表は、特定事業者の概要及び3(1)のアからクまでの事項とする。

## 14 その他

この指針に定めるもののほか、自動車環境管理計画書及び実績報告書の作成、提出、公表等の実施に関し必要な事項については、知事が別に定める。

#### 附 則

- 1 この告示は、令和四年四月一日から施行する。
- 2 この告示による改正後の東京都自動車環境管理指針の規定は、この告示の施行の日の属する年度（以下「施行年度」という。）以後の年度に係る自動車環境管理計画書又は実績報告書を作成し、提出する特定事業者について適用し、施行年度より前の年度に係る自動車環境管理計画書又は実績報告書を作成し、提出する特定事業者については、なお従前の例による。



別表第1 二酸化炭素の排出係数(自動車排出ガス)

燃料	単位	排出係数
ガソリン	(kg・CO <sub>2</sub> /L)	2.32
軽油	(kg・CO <sub>2</sub> /L)	2.58
液化石油ガス	(kg・CO <sub>2</sub> /L)	1.71
圧縮天然ガス	(kg・CO <sub>2</sub> /Nm <sup>3</sup> )	2.23
電気	(kg・CO <sub>2</sub> /kWh)	0
圧縮水素ガス	(kg・CO <sub>2</sub> /kg)	0

別表第2 エコドライブ及び自動車使用合理化の手法

(1) エコドライブの手法

大分類	小分類	内容
エコドライブに関する対策	適正運転の実施	燃費の記録管理
		燃費に関する定量的目標の設定
		エコドライブマニュアルの作成・配布
		エコドライブに関する教育・訓練の実施
		エコドライブの実施(空ぶかし、急発進・急加速運転等の削減、冷蔵冷凍車の場合は荷室温度の適正化等)
		駐車時のアイドリング・ストップの徹底
	機器の導入	優良ドライバーの表彰等
		エコドライブ装置の装着・装置搭載車の導入
		デジタル式運行記録計やテレマティクス等の導入・活用
		エコタイヤ(省燃費タイヤ)の導入
		アイドリング・ストップ装置搭載車の導入
		エア・ヒーター、蓄熱マット、蓄冷式クーラー又はエア・ディフレクタの導入
	車両の維持管理	外部電源による冷蔵等貨物室の空調管理を可能とする装置の導入
		日常点検・整備マニュアルの作成・配布
		日常点検・整備に関する教育・訓練の実施
		日々の始業時点検・定期点検の完全実施
		エアークリーナーの定期的な点検
		運転日報の作成

(2) 自動車使用合理化の手法

大分類	小分類	内容
車両の有効利用の促進	共同輸配送の促進	物資の集荷・仕分け・配送等の業務の共同化(積載効率・輸送効率の向上及び輸送距離・使用車両の削減)
	輸送能力の有効活用	効率的な輸配送推進のための大型車両の導入 輸送ロットの平準化による輸送能力の効率的な活用
	帰り荷の確保	往復で荷物を確保する(空車の削減)
	時間指定の改善	時間指定配送の弾力化の要請
	受注時間と配送時間のルール化	受注時間と配送時間の設定(ルール化) 緊急配送をできるだけ避ける(随時配送の廃止)
	検品の簡略化	検品レスやルーチン化による時間の短縮
	小口貨物の配送(宅配便等)における再配達削減	消費者等による配達予定日時、配達場所の指定、置き配等の実施
	道路混雑時の輸配送の見直し等	朝夕ラッシュ時の配送を昼間配送に振替 積載効率が低い土曜日・日曜日の車両使用の削減
	パレット・荷姿・伝票等の標準化	車両への積載効率向上のため、パレット、梱包サイズ、伝票等を標準化
	商品の標準化等	積み合わせを容易にするため商品荷姿を標準化
	回送の削減	回送運行距離を最小限にするような車両の運用
自営転換	自家用貨物自動車による輸送から営業用貨物自動車による輸送への転換	
モーダルシフトの推進	鉄道輸送の活用	
	運搬用自転車・二輪車等の活用	
	海運等の活用	
自動車使用の抑制	鉄道、バス等の公共交通機関の利用	
	自転車シェアリングサービスの利用促進	
	マイカー通勤の抑制(環境配慮と感染症対策等のバランスの確保)	
	カーシェアリングの利用促進	
	通勤用巡回バスの整備	
	テレワークやリモート会議の推進	
	事業用自動車の自宅持ち帰りの抑制	
情報化の推進	交通需要のモード選択におけるアプリなどの活用	
	配車システムの導入・拡大	
	求貨求車システムや車両荷室の空き状況と貨物のマッチングシステム等の活用	
	VICS(道路交通情報通信システム)搭載カーナビゲーションシステム等による渋滞回避	
	ETC(無線通信を利用して有料道路の通行料金を支払いを行うシステム)の導入	
	駐車スペースや接車バースの予約システムの活用	
物流拠点や車両待機場所の整備等による環境への配慮	荷室の空き状況をリアルタイムで把握するシステムの活用	
	物流拠点への集約による輸送の効率化	
	荷さばき場、駐停車場所、運転手控室等の整備 荷待ち時等における路上駐車等の自粛 共同荷捌き場や大型ビルの館内配送の利用	
環境マネジメントシステム等	ISO14001の認証を取得	
	エコアクション21等の環境マネジメントシステムの認証を取得	
	グリーン経営認証の取得	
	東京都貨物輸送評価制度の評価を取得	
	グリーン・エコプロジェクトへの参加	
	環境報告書の作成	
	ZEV(電気自動車、燃料電池自動車及びプラグインハイブリッド自動車)を導入している事業者を優先して活用	
	東京都貨物輸送評価制度で評価を受けている輸送事業者の活用	
	SDGs(持続可能な開発目標)の達成に向けた積極的取組	

## 12 東京都地球温暖化対策指針（抄）

別表第2 貨物等の搬入等のため指定地球温暖化対策事業者以外の者の自動車を利用している  
 場合の地球温暖化の対策

第1 自らの貨物等の搬入のため他者の自動車を利用しているとき。

項目	事業者の取組
1 低公害・低燃費車等の利用割合の向上	(1) 貨物等を搬入する際には、低公害・低燃費車を使用して搬入することを、売主等との売買契約書等に記載すること。 (2) 運送を委託して貨物等を搬入する際には、低公害・低燃費車を使用して搬入することを、運送事業者との運送契約書に記載すること。 (3) 入構許可証の交付時、搬入計画の策定時等に合わせ、低公害・低燃費車の利用状況を確認すること。 (4) 貨物等を搬入する際には、環境負荷の大きな自動車を使用しないことを、売主等との売買契約書等に記載すること。 (5) 運送を委託して貨物等を搬入する際には、環境負荷の大きな自動車を使用しないことを、運送事業者との運送契約書に記載すること。 (6) 入構許可証の交付時、搬入計画の策定時等に合わせ、環境負荷の大きな自動車の利用状況を確認すること。 (7) 環境負荷の大きな自動車を使用しないことを求める掲示物を施設内に設置すること。 (8) その他
2 物流効率化の推進による交通量の抑制	(1) 共同輸配送を推進するため、他者の貨物等と併せて輸配送することを受け入れること。 (2) 過度なジャスト・イン・タイムサービスを廃止する等納品回数を削減すること。 (3) 朝夕のラッシュ時、積載効率の低い曜日等を避けた輸配送を運輸事業者と共同で実施すること。 (4) 効率的な物流活動が可能となる荷さばきのための駐車施設等関連施設を場内に整備すること。 (5) 建物内配送を一元化すること。 (6) 貨物等の形状の標準化（既成のパレット・コンテナの使用等）について売主等と協議し、また館内にパレット・コンテナ集積所などを設けること。 (7) 積載率向上のため、自ら過度の包装等の見直しを行うこと。 (8) 積載率向上のため、包装資材の軽量化等に取り組むよう売主等に対して働きかけること。 (9) 共同輸配送など効率的輸配送を行う運送事業者を選択するよう売主等に対して働きかけること。 (10) 適宜、運行指示書等の提示要求、包装資材等の確認等を行い、(8)及び(9)の働きかけの実現状況を確認すること。 (11) その他
3 エコドライブの推進	(1) エコドライブを実施した輸配送を行うよう売主等に対して働きかけること。 (2) エコドライブの推進を求める掲示物を施設内に掲示すること。 (3) その他
4 体制の整備	(1) 物流効率化、エコドライブの推進等に係る社員教育を実施すること。 (2) 運送事業者等の取組状況を、適宜、把握するとともに確認できるような体制を整備すること。 (3) 売主、運送事業者等との連携のために協議会を設置する等の取組を行うこと。 (4) その他
5 貨物輸送以外の自動車交通量対策	(1) 通勤者の自動車使用を抑制するための取組を行うこと。 (2) 来訪者等の自動車使用を抑制するための取組を行うこと。 (3) その他

第2 施設利用者等の貨物等の搬入等のため指定地球温暖化対策事業者以外の者の自動車を利用しているとき。

項目	事業者の取組
1 低公害・低燃費車等の利用割合の向上	(1) 施設利用者等が貨物等を搬入する際には、低公害・低燃費車を使用するよう働きかけること。 (2) 施設利用者等が運送を委託して貨物等を搬入する際には、低公害・低燃費車を使用するよう働きかけること。 (3) 入構許可証の交付時、搬入計画の策定時等に合わせ、低公害・低燃費車の利用状況を確認すること。 (4) 施設利用者等が貨物等を搬入する際には、環境負荷の大きな自動車を使用しないよう働きかけること。 (5) 施設利用者等が運送を委託して貨物等を搬入する際には、環境負荷の大きな自動車を使用しないよう働きかけること。 (6) 入構許可証の交付時、搬入計画の策定時等に合わせ、環境負荷の大きな自動車の利用状況を確認すること。 (7) 環境負荷の大きな自動車を使用しないことを求める掲示物を施設内に設置すること。 (8) その他
2 物流効率化の推進による交通量の抑制	(1) 効率的な物流活動が可能となる荷さばきのための駐車施設等関連施設を場内に整備すること。 (2) 貨物等の形状の標準化(既成のパレット・コンテナの使用等)について売主等と協議するよう、施設利用者等に対して働きかけ、また館内にパレット・コンテナ集積所などを設けること。 (3) 建物内配送を一元化すること。 (4) 積載率向上のため、過度の包装等を見直すよう、施設利用者等に対して働きかけること。 (5) 共同輸配送を推進するため、他者の貨物等と併せて輸配送することを受け入れるよう、施設利用者等に対して働きかけること。 (6) 共同輸配送など効率的輸配送を行う運送事業者を選択するよう、施設利用者等に対して働きかけること。 (7) その他
3 エコドライブの推進	(1) エコドライブの推進を求める掲示物を施設内に掲示すること。 (2) その他
4 体制の整備	(1) 施設利用者等に対して物流効率化、エコドライブの推進等を実施するよう働きかけること。 (2) 建物内配送の一元化に向けて運送事業者等の取組状況を確認すること。 (3) 施設利用者等との連携のために協議会を設置する等の取組を行うこと。 (4) その他
5 貨物輸送以外の自動車交通量対策	(1) 通勤者の自動車使用を抑制するための取組を行うこと。 (2) 来訪者等の自動車使用を抑制するための取組を行うこと。 (3) その他

13 別表1～4 (NOx・PM排出係数)

別表1(ガソリン車・LPG車のNOx排出係数)

車両総重量	規制年	型式の識別記号	単位	NOx
トラック・バス	1.7t以下	S50前	g/km	2.18
		S50		2.18
		S54		1.00
		S56		0.60
		S63,H10		0.25
		H12		0.08
		H17		0.05
		H21		0.05
		H30		0.05
		H30		0.05
	1.7-2.5t	S50前	g/km	2.18
		S50		1.80
		S54		1.20
		S56		0.90
		H元		0.70
		H06,H10		0.40
		H13		0.13
		H17		0.07
		H21		0.07
		H30		0.07
	2.5-3.5t	S54前	g/km	1.80
		S54		1.20
		S57		0.90
		H元		0.70
		H04		0.49
		H07,H10		0.40
		H13		0.13
		H17		0.07
H21		0.07		
H30		0.07		
3.5t超	S54前	g/km/t	1.17	
	S54		0.83	
	S57		0.57	
	H元		0.49	
	H04		0.40	
	H07,H10		0.33	
	H13		0.10	
	H17		0.05	
	H21		0.05	
	H21		0.05	
乗用車	S50前	g/km	2.18	
	S50		1.20	
	S51		0.60	
	S53,H10		0.25	
	H12		0.08	
	H17		0.05	
	H21		0.05	
	H30		0.05	

別表2(ディーゼル車のNOx・PM排出係数)

車両総重量	規制年	型式の識別記号	単位	NOx	PM
トラック・バス	1.7t以下	S54前	g/km	1.70	0.200
		S54		1.52	0.200
		S57,S58		1.30	0.200
		S63		0.90	0.200
		H05		0.60	0.200
		H09		0.40	0.080
		H14		0.28	0.052
		H17		0.14	0.013
		H21		0.08	0.005
		H30		0.15	0.005
	1.7-2.5t	S54前	g/km	2.83	0.250
		S54		2.53	0.250
		S57,S58		2.16	0.250
		S63		1.93	0.250
		H05		1.30	0.250
		H09,H10		0.70	0.090
		H15		0.49	0.060
		H17		0.25	0.015
		H22		0.15	0.007
		H30		0.24	0.007
	2.5-3.5t	S54前	g/km	2.83	0.250
		S54		2.53	0.250
		S57,S58		2.16	0.250
		S63,H元		1.93	0.250
		H06		1.30	0.250
		H09		0.70	0.090
		H15		0.49	0.060
		H17		0.25	0.015
H21		0.15		0.007	
H30		0.24		0.007	
3.5t超	S54前	g/km/t	0.90	0.065	
	S54		0.75	0.065	
	S57,S58		0.65	0.065	
	H元,H2		0.56	0.065	
	H06		0.46	0.065	
	H10,H11		0.35	0.023	
	H15,H16		0.26	0.017	
	H17		0.15	0.003	
	H22		0.05	0.001	
	H28		0.03	0.001	
乗用車	S54前	g/km	1.34	0.200	
	S54		1.20	0.200	
	S57,S58		1.02	0.200	
	S61,S62		0.70	0.200	
	H2,H4		0.50	0.200	
	H6		0.50	0.200	
	H9,H10		0.40	0.080	
	H14		0.28	0.052	
	H17		0.14	0.013	
	H21		0.08	0.005	
	H30		0.15	0.005	

別表3(「NOx・PM低減装置」装着車の

NOx排出係数)

車両総重量	単位	NOx係数
トラック・バス	1.7t以下	0.48
	1.7-2.5t	0.63
	2.5-3.5t	0.63
	3.5t超	0.35
乗用車	g/km	0.48

別表4(「NOx・PM低減装置」又は「PM低減装置」

装着車のPM排出係数)

車両総重量	単位	NOx・PM低減	H17
トラック・バス	1.7t以下	0.055	0.052
	1.7-2.5t	0.06	0.06
	2.5-3.5t	0.06	0.06
	3.5t超	0.023	0.017
乗用車	g/km	0.055	0.055

# 14 別表5 用語の意味

(エコドライブ及び自動車使用合理化の手法)

## (1) エコドライブの手法

	内容	取組の概要・用語の意味など
適正運転の実施	燃費の記録管理	燃費等に関する定量目標を設定するには、日頃の事業活動において発生した環境負荷（ここでは燃料消費量など）を把握しなければならず、相当の社内体制を構築しておく必要があります。例えば、燃費・車両管理が確実に実施されていることなどがあげられます。
	燃費に関する定量的目標の設定	
	エコドライブマニュアルの作成・配布	ドライバーがエコドライブを継続的に実践するには、エコドライブに関する知識はもちろん、エコドライブに取り組みやすい職場環境が整備されていることが必要です。具体的には、エコドライブに関する社内広報等が行なわれていたり、取組事項が提示されていたりすることがあります。
	エコドライブに関する教育・訓練の実施	
	エコドライブの実施(空ぶかし、急発進・急加速運転等の削減、冷蔵冷凍車の場合は荷室温度の適正化等)	急発進をせず、穏やかなアクセルワークを心がけることで燃費が10%程度改善します。その一方、100kgの不要な荷物を載せて走行すると、燃費は3%程度悪化します。また、本来1時間のドライブで遠回りしてしまい、10分間余計に走行すると、燃料消費量が17%程度増加します。 冷蔵冷凍車の荷室内の温度設定は、貨物の温度を維持できる適切な温度にすることで、冷やしすぎによる燃料消費量を抑えることができます。また、エアコンについては、車内の温度設定を外気と同じ25℃に設定した場合エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。
	駐停車時のアイドリング・ストップの徹底	10分間のアイドリング(エアコンOFFの場合)は、130cc程度の燃料を消費すると言われます。運行中のアイドリングについては、さまざまな団体が事例紹介するなどしています。また(公財)交通エコロジー・モビリティ財団(交通エコモ財団)は、エコドライブ活動コンクールを開催し、優良事業者を表彰するとともにその取組み内容を紹介しています。《交通エコモ財団「エコドライブ活動コンクール」のホームページ <a href="https://www.ecodrive-activity-concours.jp/">https://www.ecodrive-activity-concours.jp/</a> 》 なお、アイドリングストップをドライバーに徹底してもらうための工夫のひとつとして、キー抜きロープ(ドライバーとキーをつなぐロープ)を装着し、降車時に必ずキーを抜くことでアイドリングストップが必ず実行する方法があります。
優良ドライバーの表彰等		
機器の導入	エコドライブ装置の装着、装置搭載車の導入	アクセルを瞬間的に踏みすぎても一定以上の燃料供給が行われないようになっている車両が開発、市販されています。他にもドライバーに対し、最も効率の良い速度・回転数や、瞬間燃費などを掲示して、エコドライブを促す装置もあります。
	デジタル式運行記録計やテレマティクス等の導入・活用	車両の走行距離や燃料消費量、速度等を自動的に記録する装置です。営業用車両を運行される方の中には、法で運行記録の保管まで義務付けられているため、既に取り組みされている方もいるかと思えます。 記録計の中には、ドライバーや運行管理者にリアルタイムで状況を示すものがあり、その場合、燃費や移動所要時間について効率的な運転や経路等を選択することや、急発進・急停車など、安全や省エネに関する情報をアラートとして発信することで、エコドライブにつながる運転の指導を行うことなどが可能となります。最近では、これらのサービスをテレマティクスと呼び、多くの商品が販売されています。
	エコタイヤ(省燃費タイヤ)の導入	エコタイヤとは、転がり抵抗が小さく燃費改善ができたり、石油依存性の低い材質を使用したりするタイヤの総称です。中には、タイヤがコアタイヤとカバータイヤに分かれ、摩擦の激しいカバータイヤのみ必要に応じて交換できるようにして、省資源化を図ったものもあります。
	アイドリング・ストップ装置搭載車の導入	信号停車時にギアをニュートラルにするとエンジンが停止し、発車時にアクセルを踏み込むとエンジンが再稼働する車両が開発、市販されています。
	エア・ヒーター、蓄熱マット、蓄冷式クーラー、エア・ディフレクタの導入	エア・ヒーター等は、冷暖房の際、冷たいあるいは暑い外気を空調機のみで目的の温度にするには多くのエネルギー(燃料・電気)が必要となることを、エンジンの熱を利用したり、放熱・吸熱を防止する材料を使用するなどして、省エネを図る装置や材料のことで、車種や目的に合わせて、さまざまなものが開発、市販されています。
	外部電源による冷蔵等貨物室の空調管理を可能とする装置の導入	外部電源による冷蔵貨物室とは、走行中は車両側の発電機を使用し、積卸し中では外部からの電源を取り入れることによりアイドリングを停止できるようにしたものです。燃料消費を抑えるほか、積卸し場所の作業環境を改善する効果もあります。
車両の維持管理	日常点検・整備マニュアルの作成・配布	日々の始業時点検・帰社時点検は、車両の状態を良好に維持するための第一歩です。社員への教育・訓練の例としては、日常点検・整備マニュアルの作成と配布、講習会の実施などが挙げられます。
	日常点検・整備に関する教育・訓練の実施	
	日々の始業時点検・定期点検の完全実施	
	エアクリーナーの定期的な点検	目詰まりを起こしているエア・クリーナーでは、走行時の燃費が3~5%程度低下すると言われます。また、エンジンにも悪影響があるうえ、交通事故にもつながりかねません。
運転日報の作成	運転日報は、環境負荷の把握や、社内の環境対策活動を進めるために貴重な資料となります。	

(2) 自動車使用合理化に関する計画事項

内容		取組の概要・用語の意味など	
車両の有効利用の促進	共同輸配送の促進	貨物の集荷・配送等の業務の共同化（積載効率・輸送効率の向上及び輸送距離・使用車両の削減） 異なる荷主・配送先であっても、同じ集荷地域、あるいは、同じ配送地域であれば、少数の台数で輸配送できます。他社と共同したり、宅配便事業者を活用する例があります。荷主ごとに異なる車両で運ぶより1台に集約して輸配送する方が、環境面だけでなくコスト的にも効率的に運べます。	
	輸送能力の有効活用	効率的な輸配送推進のための大型車両の導入	出荷・輸送状況を分析し、必要に応じて、複数台数をより大型の1台にまとめて運行することをいいます。台数減による、施設・道路空間の拡大や諸コストの軽減などの効果が期待できます。また、毎日配送から隔日配送への変更や1日当たりの輸送回数の削減等により輸送ロットを大きくして大型のトラックで運行できるようにし、運行回数を削減することができます。
		輸送ロットの平準化による輸送能力の効率的な活用	曜日などの違いにより輸送量が変動する場合は、最も大きな輸送量に合わせて車両を確保する必要があります。輸送量が少なくなるとは積載率が低くなりやすく、非効率的な輸送になってしまいます。このような繁閑を、リードタイムの延長や前出し出荷するなどしてなくすことで、日々の輸送量を平準化して常に高積載率の輸送を確保し、輸送能力を効率的に活用した輸送を行うことができます。
	帰り荷の確保	往復で荷物を確保する（空車の削減） なるだけ空車で走行しないようにすると積載率が向上し、単位荷物当たりのエネルギー消費も少なくなります。あらかじめ集配ルート工夫して運行するほか、業種や地域別のさまざまな「求車求荷システム」がインターネット上で運営されていますので、これらを活用して空車の削減を図ることができます。	
	時間指定の改善	時間指定配送の弾力化の要請 時間指定による輸送が実施されている場合は、同一の時間指定のため1台で輸送可能な貨物量に関わらず、2台の車両が必要になる場合があるなど、効率的な輸送を阻害することがあります。時間指定を弾力化させることで、貨物運送事業者が効率的なルートで輸送を行うことが可能となります。なお、時間指定のひとつとして、ジャスト・イン・タイムと呼ばれる、「必要なときに、必要なものを、必要な場所へ、必要な量だけ」を調達する方法がありますが、在庫スペースや生産工程を効率化する一方、少量多頻度運送の原因ともなっています。	
	受注時間と配送時間のルール化	受注時間と配送時間の設定（ルール化）	商店街や大規模な商業施設などで、ラッシュ時や最も来客が多い時間帯をさけた配達時間や業種や店舗ごとに異なる配達時間を設定して、渋滞軽減を図ることで、道路だけでなく搬送エレベーターや荷さばき施設の混雑軽減効果もあるほか、施設等周辺の渋滞や路上荷さばき車両が少なくなることによる景観向上などの効果も期待できます。
		緊急配送をできるだけ避ける（随時配送の廃止）	
	検品の簡略化	検品レスやルーチン化による時間の短縮 検品作業時間を短縮できれば、荷さばき場での回転率が向上し、結果として路上荷さばきを防止したり、搬入待ち渋滞を軽減することから環境負荷軽減に役立ちます（「物流施設の高度化、物流拠点の整備等」の項目を参照）。また、一箇所ですら拘束される時間も短縮することから、配達所要時間の短縮が図れたり、1台当たり配達箇所数を増やせるなどの、さまざまな効果が期待できます。	
	小口貨物の配達（宅配便等）における再配達削減	消費者等による配達予定日時、配達場所等の指定、置き配等の実施 小口貨物の配達（宅配便等）では、消費者の不在による再配達によって、車両の走行距離やドライバーの労働時間の増加につながります。これら再配達の無駄をなくすため、あらかじめ受取可能な配達予定日時や配達場所を指定することや、不在でも受け取れる置き配等を可能とすることで、再配達をなくすことができます。また、宅配事業者等から受取人となる消費者等に配達予定日時や受取場所の適時適切な通知を行うとともに、消費者の要望に応じてこれらの変更に対応することで、事前に再配達のない輸送ルートをあらかじめ設定することが可能となります。	
	道路混雑時の輸配送の見直し等	朝夕ラッシュ時の配送を昼間配送に振替	渋滞に巻き込まれると、余計な時間と燃料がかかるため、環境負荷やコストの低減が図れます。また渋滞は、定時輸送などの顧客サービスにも影響することがあります。
		積載効率が低い土曜日、日曜日の車両使用の削減	
	パレット・荷姿・伝票等の標準化	車両への積載効率向上のため、パレット、梱包サイズ、伝票等を標準化 輸配送業務の共同化を推進する要素として、荷姿を標準化することが挙げられます。代表例として、パレチゼーション（パレット規格の統一化）があります。最近では、デザイン・フォー・ロジスティクスとして、物流効率化の観点から車両やパレットへの積み付け効率を考慮した商品設計や外装段ボール箱のサイズの標準化が進んでいます。	
商品の標準化等	積み合わせを容易にするため商品荷姿を標準化		
回送の削減	回送運行距離を最小限にするような車両の運用		
自換転	自家用貨物自動車による輸送から営業用貨物自動車による輸送への換転	同じ重さや距離を運ぶ場合、営業用貨物自動車は、直営自家用自動車の5倍以上効率的に運送しています（CO2発生量換算）。また運送部門を高度な専門性を持つ専門運送業者へ外注することによる、運送時品質の向上を期待できる場合もあります。	
モーター進シフトの推進	鉄道輸送の活用	鉄道は、単位荷物当たりに消費するエネルギーが自動車の約1/8となっており、排出量削減に大きく貢献できるほか、ドライバーの負担軽減なども期待できます。また船も、単位荷物当たりに消費するエネルギーが自動車の約1/2となるうえ、輸送コストも低くなると思われます。	
	運搬用自転車・二輪車等の活用	遠方への配荷の際、配達時間や料金などの条件が合えば鉄道や海運の導入することで、CO2排出量を削減することができます。	
	海運の活用	さらに、ラストワンマイルの輸送においては、運搬用自転車等の活用により、CO2が全く排出されない輸送を行うことができます。	

	内容	取組の概要・用語の意味など
自動車使用の抑制	鉄道、バス等の公共交通機関の利用	
	自転車シェアリングサービスの利用促進	朝夕のラッシュは、都市を支える物流活動に大きな支障となるほか、大気環境にも負荷を与えています。また1人～少人数が自動車を利用して移動することは、エネルギー効率や一人が道路を占有する面積の面からも非効率といえます。不要不急の場合には、なるべく通勤に自動車を利用することは避け、公共交通機関を利用しましょう。 また、営業や打ち合わせなどで移動が必要な場合は、自転車シェアリングサービスの利用も含めて、自転車、徒歩による移動を行うことで、CO2排出量を削減することができます。さらに、テレワークやリモート会議によって、移動そのものを行わないことで、CO2排出量をゼロにすることができます。
	マイカー通勤の抑制（環境配慮と感染症対策等のバランスの確保）	
	テレワークやリモート会議の推進	
	事業用自動車の自宅持ち帰りの抑制	
	カーシェアリングの利用促進	カーシェアリングとは、車両を複数の事業者や個人で共同所有したり使用することをいいます。利用者は自動車の空き状況を確認し、空いていれば使うこととなります。内外の先進事例では、リースや所有では自動車を「もったいないから使う」ことがありますが、カーシェアリングでは「もったいないから使わなくなる」傾向になるようです。保有車両の絶対数や走行量の削減が図れるため、結果として環境負荷低減効果が期待できます。近年、基本料金＋従量（乗った分だけ料金を負担）の料金体系により、カーシェアリングサービスを提供する企業が現れています。
	通勤用巡回バスの整備	通勤に自動車を利用することを止めてもらう一方で、公共交通機関の少ない地域や時間帯においても社員の通勤手段を確保するため、企業が送迎バスを運行する事例があります。環境負荷の低減にももちろん役立ちますが、従業員用駐車場のための敷地面積の縮小や通勤途上の交通事故発生の防止といった効果もあります。
情報化の推進	交通需要のモード選択におけるアプリなどの活用	スマホのアプリ等で時間や料金で交通モードの選択を可能とする仕組みが普及してきており、最近ではCO2排出量も把握できるアプリがあります。 このアプリでは、輸送手段やルートの表示に加えて、CO2排出量も確認できるようになっているので、CO2排出量の少ない交通手段を選択することが可能となります。
	配車システムの導入・拡大	ITシステムは、種々の要素を自動的に記録したり保管することが得意です。また、過去の記録の検索や分析にも威力を発揮します。自社の環境負荷を正確で継続的に把握するには、IT化したデータベースを構築することが省力化の近道となります。
	求貨求車システムや車両荷室の空き状況と貨物のマッチングシステム等の活用	帰り荷等がなく空車や低積載率となる車両（貨物情報を求める車両：求貨）と貨物を輸送するための車両を確保したい荷主等（求車）の情報をマッチングさせ、空車等をなくすことで、輸送効率の向上が図れます。 民間企業が提供するサービスや、団体や協同組名が運営する仕組みなどがあります。
	VICS（道路交通情報通信システム）搭載カーナビゲーションシステム等による渋滞回避	VICSとは、（一財）道路交通情報通信システムセンター（VICSセンター）が提供する道路情報を通知するシステムのことをいいます。このシステムは、ドライバーや運行管理者に、交通規制情報、渋滞情報、駐車場情報、交通障害情報、所要時間等の情報をリアルタイムで提供します。2015年4月からは、VICSの機能を強化させた新サービス「VICS WIDE」もスタートしています。 渋滞にはまってしまうと、燃費が10%程度悪化するとされていますが、VICS搭載カーナビによる経路の確認や交通情報の把握によりこれを防止できます。《VICSセンターのホームページ <a href="https://www.vics.or.jp/">https://www.vics.or.jp/</a> 》
	ETC（無線通信を利用して有料道路の通行料金支払いを行うシステム）の導入	ETC（自動高速料金料金支払システム）を利用すると、料金所付近における小刻みな発進と停車を繰り返すことによる燃料の空費を抑えることができるほか、移動時間の短縮が図れます。また料金所渋滞の緩和により周辺大気の改善が期待できます。《（一財）ITSサービス高度化機構（ITS-TEA）のホームページ <a href="https://www.its-tea.or.jp/">https://www.its-tea.or.jp/</a> 》
	駐車スペースや接車バスの予約システムの活用	貨物の積卸時に待機時間が発生すると、順番待ちの移動に無駄な走行やアイドリングが生じる可能性があるため、予約システムの活用により待ち時間のない荷役作業を実現することで、無駄な移動やアイドリングを削減することができます。
	荷室の空き状況をリアルタイムで把握するシステムの活用	車両の荷室内をリアルタイムでモニタリングする設備などを活用して積載状況を見える化し、車両の積載率の向上を行います。
物流拠点や車両待機場の整備等による環境への配慮	物流拠点への集約による輸送の効率化	日頃の労働安全の確保と労力軽減の工夫が、環境負荷の低減にも役立ちます。例えば、路上での積卸しは作業者を道路交通にさらすため、危険なばかりか迅速な作業を強いるなどの弊害があります。荷捌き場や荷役用のバースに駐車できないことで周辺道路に駐車が生じると、環境面からは、停車中の車両により道路を狭めることから、渋滞を引き起こすだけでなく、側方通過車両に対し無駄な加減速をさせて排出ガスを余計に排出させたりします。これらは、物流拠点を整備することなど路外荷さばき場が設置されることにより、回避できます。 また、物流拠点を地域に流入する貨物の集約・仕分けを行う施設として整備することで、車両の積載率向上や大型化を実現し、車両台数の削減を図ることができます。 商店街単位で共同荷捌き場を設置して共同配送を行う仕組みや、大型ビル内の館内配送を活用することで、車両の駐車時間を大幅に削減して周辺交通の円滑化に貢献でき、CO2排出量削減ができます。
	荷さばき場、駐停車場、運転手控室等の整備	
	荷待ち時等における路上駐停車の自粛	
	共同荷捌き場や大型ビルの館内配送の利用	



	内容	取組の概要・用語の意味など
環境 マネジ メント システ ム他	ISO14001の認証を取得	ISO 14001とは、国際標準化機構が制定する、環境マネジメントに関する国際規格のことで す。 また環境マネジメントとは、①自身の事業活動と環境負荷、②環境負荷削減に向けた具体取 組の実施状況とその効果、③効果向上に向けた改善策の実施のプロセスをいい、国際標準 化機構では、これらを実施できる社内体制や情報集約システムを構築・維持しているかどう かが重要な審査事項となります。
	エコアクション21等の環境マネジメント システムの認証の取得	エコアクション21とは、(一財)持続性推進機構 (IPSuS) が行う、中小企業者のための認 証・登録制度をいいます。環境省が策定したエコアクション21ガイドラインに基づく環境マ ネジメントを実施する事業者からの申請に基づき、審査・認証されます。経済的にISO取得が 困難な事業者に対する制度と言われることもありますが、炭酸ガス排出量や廃水量などにっ いて、定量把握が義務付けられた項目もあり、しっかりした社内体制の構築や環境負荷低減 活動が求められることは他の制度と同様です。《IPSuSのホームページ <a href="https://www.ea21.jp/">https://www.ea21.jp/</a> 》
	グリーン経営認証の取得	グリーン経営とは、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団 (交通エコモ財団) が、環境 負荷の少ない運送事業運営に関して認証する制度のことをいいます。交通エコモ財団は、環 境負荷の少ない事業運営に関する推進マニュアルやチェックシートを作成しており、例えば このマニュアルのレベル以上の取組を実施する事業者から申請があれば、これを審査のう え、認証します。《交通エコモ財団のホームページ <a href="https://www.ecomo.or.jp/">https://www.ecomo.or.jp/</a> 》
	東京都貨物輸送評価制度の評価を取得	東京都貨物輸送評価制度とは、自動車からのCO <sub>2</sub> 削減を推進する仕組みとして、貨物運送事業 者 (緑・黒ナンバー事業者) のエコドライブ等の日常的な努力を実走行燃費で評価する制度 で、平成24年度から実施しています。 《東京都貨物輸送評価制度のホームページ <a href="https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/sgw/nenpi-hyoka/index.html">https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/sgw/nenpi-hyoka/index.html</a> 》
	東京都貨物輸送評価制度で評価を受けて いる輸送事業者の活用	貨物運送事業者は、積極的にこの制度に参加し、荷主は、この制度で評価を受けている運送 事業者を活用することで、燃費の良い運送事業者の仕事量が増えることで、東京都全体のCO <sub>2</sub> 排出量の削減を実現することができます。
	グリーン・エコプロジェクトへの参加	グリーン・エコプロジェクトは、(一社)東京都トラック協会による、車両ごとに収集した 燃費からデータベースを構築し、継続的なエコドライブ活動を推進・支援することで、CO <sub>2</sub> 排 出量の削減や燃費向上に伴うコスト削減、事故防止等を実現するための取り組みです。《グ リーン・エコプロジェクトのホームページ <a href="https://www.tta-gep.jp/">https://www.tta-gep.jp/</a> 》
	環境報告書の作成	事業者が、その事業活動に伴う環境への取組み実績や、環境マネジメントの進捗状況を報告 書として公表するものです。法令等により、作成が義務化されているわけではありません が、近年、事業者は環境に関する情報を公開していく社会的責務 (CSR) があるとの考え方が広 まりつつあり、作成及び公表する企業が増えています。環境報告書の編集、作成には、環境 省「環境報告書ガイドライン」やGRI (Global Reporting Initiative) “Sustainability Reporting Guidelines 2002” などが参考となります。《環境省総合環境政策局のホームペ ージ <a href="https://www.env.go.jp/policy/">https://www.env.go.jp/policy/</a> 》
	ZEV (電気自動車、燃料電池自動車及びプ ラグインハイブリッド自動車) を導入し ている事業者を優先して活用	荷主等の利用者は、事業者選択の際に、ZEV (Zero Emission Vehicle) を導入している事業 者、あるいは、ZEVの導入計画を公表している事業者を考慮して、優先的に委託を行うこと で、都内の自動車走行におけるCO <sub>2</sub> を走行時に発生しない車両の仕事量を増加させ、CO <sub>2</sub> 排 出量を削減することにつながります。
	SDGs (持続可能な開発目標) の達成 に向けた積極的取組	SDGsとは、国連サミットで定められた「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目 標)」のことです。SDGsに自ら取り組んでいる、又は、SDGsに積極的に取り組んでいくことを 公表している事業者を優先して活用することが、環境配慮に繋がります。

## 15 別表6 非該当自動車一覧表

燃費性能の変更により特定低公害・低燃費車に該当しなくなった非該当自動車一覧表

社名	通称名	旧型式	新型式	非該当日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1AGA	2DG-FS1AGA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1AJA	2DG-FS1AJA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1AHA	2DG-FS1AHA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1AHG	2DG-FS1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1AHJ	2DG-FS1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FS1AHA	2DG-FS1AHA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FS1AHG	2DG-FS1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FS1AHJ	2DG-FS1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FQ1AJG	2DG-FQ1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FQ1AJJ	2DG-FQ1AJJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AGA	2DG-FR1AGA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AJA	2DG-FR1AJA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AJG	2DG-FR1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AHA	2DG-FR1AHA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AHG	2DG-FR1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1AHJ	2DG-FR1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FR1AJG	2DG-FR1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FR1AHA	2DG-FR1AHA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FR1AHG	2DG-FR1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FR1AHJ	2DG-FR1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1AJG	2DG-FW1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1AJJ	2DG-FW1AJJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1AHG	2DG-FW1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1AHJ	2DG-FW1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FW1AJG	2DG-FW1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FW1AJJ	2DG-FW1AJJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FW1AHG	2DG-FW1AHG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2RG-FW1AHJ	2DG-FW1AHJ	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FN1AGA	2DG-FN1AGA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FN1AGG	2DG-FN1AGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FN1AJA	2DG-FN1AJA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FN1AJG	2DG-FN1AJG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FH1AGA	2KG-FH1AGA 2DG-FH1AGA	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FH1AGG	2KG-FH1AGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1ADGG	2DG-SH1ADGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1AGGG	2DG-SH1AGGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1AHGG	2DG-SH1AHGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1ALGG	2DG-SH1ALGG	令和5年7月31日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1EJA	2DG-FS1EJA	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1EHA	2DG-FS1EHA	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1EHG	2DG-FS1EHG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FS1EHJ	2DG-FS1EHJ	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1EHA	2DG-FR1EHA	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1EHG	2DG-FR1EHG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FR1EHJ	2DG-FR1EHJ	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1EHG	2DG-FW1EHG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-FW1EHJ	2DG-FW1EHJ	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1EDGG	2DG-SH1EDGG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1EDGJ	2DG-SH1EDGJ	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1EEGG	2DG-SH1EEGG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1EGGG	2DG-SH1EGGG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SH1EGGJ	2DG-SH1EGGJ	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SS1EKGA	2DG-SS1EKGA	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野プロフィア	2PG-SS1EKGG	2DG-SS1EKGG	令和5年9月20日
日野自動車(株)	日野セラガ	2RG-RU1ESDA	2KG-RU1ESDA	令和5年9月20日
いすゞ自動車(株)	いすゞガーラ	2RG-RU1ESDJ	2KG-RU1ESDJ	令和5年9月20日

## 16 自動車環境管理計画書相談窓口について

実績報告書の御作成の上で、本手引きの内容に不明点がありましたら、下記連絡先までお問い合わせください。

都庁内線へは、次の都庁代表電話からお願いします。

**都庁代表：03-5321-1111**  
**都庁内線：67-595・596**

受付時間：土・日・祝祭日を除く、午前9時から午後5時まで

**電子メールアドレス：jkeikaku(at)kankyo.metro.tokyo.jp**

※迷惑メール対策のため、メールアドレスの表記を一部変更しております。  
お手数ですが、メール送信の際は(at)を@に置き換えてご利用ください。

○提出先（郵送、持参の場合）

〒163-8001

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 東京都庁第二本庁舎20階

東京都環境局 環境改善部 自動車環境課 自動車環境管理計画書相談窓口

受付時間：土・日・祝祭日を除く、午前9時から午後5時まで

### 都庁への交通案内



**最寄駅**  
・「JR新宿駅」(西口から徒歩約10分)  
・都営地下鉄大江戸線「都庁前駅」すぐ

★最寄駅

- ・「JR新宿駅」(西口から徒歩約10分)
- ・都営地下鉄大江戸線「都庁前駅」