

「デジタルタコグラフ等の装着によるエコドライブ」(概要・適格性基準)	
プロジェクト概要	トラック（産業廃棄物収集運搬車両を含む）に対してデジタルタコグラフ等の車両の走行距離や速度、時間等を把握・データ抽出できる機器 <sup>1</sup> を装着してエコドライブを推進するプロジェクトであり、適格性基準1～5を全て満たす車両。
適格性基準	条件1：貨物の輸送を行うトラックのうち、道路運送車両法に基づく運行記録計の装着義務がない車両であり、車両が特定できること。 【産業廃棄物収集運搬車両の場合、上記に加えて下記を満たすこと】都道府県等より許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者の保有する車両であり、車両が特定できること。
	条件2：過去1年間にわたり燃料消費量及び走行距離の記録が完備している車両。
	条件3：当該事業所の所有する車両の少なくとも80%以上を含めて申請を行うこと。 ※ 同一事業所内の車両のうちごく一部のみをJ-VER制度の対象とすることは認められない。ただし、条件1、条件2、条件4を満たさない車両についてはこの限りではなく、対象外とする。
	条件4：プロジェクトの採算性がない、又は他の選択肢と比べて採算性が低い車両。例えば、投資回収年数が3年以上であること  <投資回収年数の計算方法例> 設備投資費用 - 補助金 投資回収年数 = $\frac{\quad}{\quad}$ エネルギー削減量×価格 - 年間運転費用  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設備導入への補助金等がある場合には、それらも算入すること</li> <li>・ エネルギー削減量は、ベースラインより10%削減として計算すること。</li> <li>・ 投資回収年数の計算で使用するエネルギー削減量（10%）と、排出削減量の算定で使用する最大排出削減率（10%）は、同じ値を使用すること。</li> </ul>
	条件5：デジタルタコグラフ等を導入して得られたデータの収集・分析・活用方法についての計画書が準備されていること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に活用方法（ドライバーへのフィードバック方法等）については、具体的に記載すること</li> <li>・ 検証受検時に、計画書通りに実行されているかを確認するため、実施記録を残すこと</li> </ul>

<sup>1</sup> 本プロジェクトにおいて導入するデジタルタコグラフ等は、1)記録媒体、2)車載装置、3)解析システム、より構成される機器。それぞれの定義は以下の通り。なお、国土交通省による型式認定の有無は問わない。

- 1) 記録媒体：時刻、瞬時速度、2時刻間における走行距離に関するデータ、及び、これらに付随するデータを電磁的方法により記録し、保持する部品。
- 2) 車載装置：上記データ等を電気信号として記録媒体に伝達するための装置。
- 3) 解析システム：記録媒体に記録されているデータの表示、印刷等に必要の処理を行うソフトウェア。

備考	<p>プロジェクト期間中に車両変更（主にリース期間満了に伴う車両入替を想定）があった場合、以下の条件を満たすことを車両毎に検証時に確認できれば、対象とすることを認める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適格性基準条件1を満たすこと</li> <li>・ 1台対1台の変更であること</li> <li>・ 最大積載量が±10%以内の変更であること</li> <li>・ 用途（冷凍車、冷蔵車等）が同等であること</li> <li>・ カタログ燃費が同じ又は向上すること</li> </ul>
	<p>産業廃棄物収集運搬車両を対象とする場合、運搬業者は本プロジェクトにかかるマニフェスト（C票）を保持し、検証の際に検証機関より求められた場合には提示できる準備をしておくこと。</p>

## ＜適格性基準の説明＞

**条件1：貨物の輸送を行うトラックのうち、道路運送車両法に基づく運行記録計の装着義務がない車両であり、車両が特定できること。**

**【産業廃棄物収集運搬車両の場合、上記に加えて下記を満たすこと】**

都道府県等より許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者の保有する車両であり、車両が特定できること。

現在、道路運送車両法の保安基準に基づき運行記録計の装着が義務付けられている車両が存在する。このような車両に対する運行記録計の装着は順法行為であり、採算性の有無によらず追加的とはいえないため対象外とした。

運行記録計が義務付けられているのは下記である。

- ・ 車両総重量が8トン以上の貨物運送用の普通自動車
- ・ 最大積載量が5トン以上の貨物運送用の普通自動車
- ・ 上記自動車を牽引する牽引自動車

**条件2：過去1年間にわたり燃料消費量及び走行距離の記録が完備している車両。**

車両の理論燃費と実燃費が乖離することが想定されるため、ベースラインとなる車両の燃費データが存在する必要がある。

**条件3：当該事業所の所有する車両の少なくとも80%以上を含めて申請を行うこと。**

個々の車両毎で見れば、エコドライブ以外の要因（気温、走行ルート、走行距離、チルド配送か否か等）によって燃料消費量がプロジェクト実施前後で変化する可能性がある。しかし、事業所全体としてマクロ的に見ることによって、大きな変動は回避することができる。

このため、エコドライブを実施しなくとも生じていたと考えられる要因によって燃料消費量が削減される可能性の高い車両のみを抽出してJ-VER制度に申請すれば、J-VER制度対象外の車両では燃料消費量が増加しているにも関わらず、J-VER制度対象車両では燃料消費量が減少しているためクレジットが発行される事態も想定される。よって、クレジットの過剰発行を防止する観点で、同一事業所に所属する車両のほとんどを含めての申請のみ可能とすることとした（ただし耐用年数に近づいている車両等、導入に不適な車両も存在すると思われるため、全車に対する装着義務付けとはしない）。

**条件4：プロジェクトの採算性がない、又は他の選択肢と比べて採算性が低いこと。例えば、投資回収年数が3年以上であること**

プロジェクト事業者の経済メリット（収益）が大きい場合、本制度がなくともデジタルタコグラフ等の設置は行われていたと想定される。したがって、プロジェクトの採算性がない、又は他の選択肢と比べて採算性が低いことを条件とする。

具体的には、設備投資を行う企業における投資回収年数が3年以上であることなどが証明できれば対象とする。この場合のエネルギー削減率を事前に想定することが必要となるが、これは一律で10%とする。なお、投資回収年数等は車両毎に算出すること。

**条件5：デジタルタコグラフ等を導入して得られたデータの収集・分析・活用方法についての計画書が準備されていること。**

車両の燃料消費量の削減は、デジタルタコグラフ等の導入に直接起因するものではなく、デジタルタコグラフ等を導入することによって得られる走行データを、収集し、分析し、以後の運転に活かすことによって生じる。よって、デジタルタコグラフ等で得られたデータを有効活用することが重要であり、確実に実施される必要がある。このため、予めデー

タの収集・分析・活用方法について計画書を準備することを条件とする。

なお、検証受検時に計画書通りに活用されているかを確認するため、実施記録を残しておく必要がある。

#### **備考1：プロジェクト期間中の対象車両の変更**

輸送事業者がトラックをリースしている場合、プロジェクト期間中に当該トラックのリース期間が終了し、新しい車両に変更される場合が想定される。条件2（過去1年間の燃料消費量及び走行距離データが必要）に照らせば、変更後の車両を対象とすることは難しいが、輸送事業者にとっては通常起こりうる事態である。このため、変更後車両が変更前車両の代替として使用することが認められる場合には、車両が変更されただけと捉え、引き続きプロジェクトの対象として認めることとする。代替であることの証明には、以下の条件を満たすことを、車両毎に検証時に確認する。

- ・ 適格性基準条件1を満たすこと
- ・ 1台対1台の変更であること
- ・ 最大積載量が±10%以内の変更であること
- ・ 用途（冷凍車、冷蔵車等）が同等であること
- ・ カタログ燃費が同じ又は向上すること

ただし、車両が変更される場合、通常燃費のよい車両に転換されることが想定される。この燃費向上についてはベースラインシナリオであると考えられるため、燃費向上に起因する排出削減分については排出削減量から差し引くこととする（ベースライン排出量算定式参照）。

#### **備考2：マニフェストの保管と提示**

産業廃棄物収集運搬車両を対象とする場合、廃棄物が適正に処理されたことを確認するため、検証時に本プロジェクトの対象とする収集運搬に係るマニフェスト（C票）の提示を検証機関より求められた際には、応じられるよう準備しておくこと。なお、マニフェストをJ-VER制度事務局に提出する必要はない。

## デジタルタコグラフ等の装着によるエコドライブに関する方法論 詳細

### 1. 対象プロジェクト

本方法論は、トラックに対してデジタルタコグラフ等を装着するプロジェクトであり、適格性基準を全て満たすプロジェクトが対象である。

### 2. ベースラインシナリオ

- 既存のトラックがデジタルタコグラフ等の装着なくそのまま使用されることにより、装着した場合と比較してより多くの自動車燃料が消費されていたことをベースラインとする。

### 3. 排出削減量の算定で考慮すべき温室効果ガス排出活動

	排出活動	温室効果ガス	説明
ベースライン排出量	トラックにおける化石燃料	CO2	トラックの走行により、化石燃料が消費され、CO2 が排出される。
プロジェクト排出量	トラックにおける化石燃料	CO2	トラックの走行により、化石燃料が消費され、CO2 が排出される。
	デジタルタコグラフ等のデータ集計により消費される電力	CO2	デジタルタコグラフのデータ集計等のために電力が消費され、CO2 が排出される。

### 4. 排出削減量の算定

$$ER_y = \min (BE_y - \sum PE_{車,y}, 0.1 \times BE_y) - PE_{電,y}$$

$ER_y$  年間の温室効果ガス排出削減量 (t-CO2/年)

$BE_y$  デジタルタコグラフを装着していない場合にトラックの走行により発生する化石燃料起源の年間 CO2 排出量 (t-CO2/年)：ベースライン排出量

$PE_{車,y}$  デジタルタコグラフを装着したトラックの走行により発生する化石燃料起源の年間 CO2 排出量 (t-CO2/年)：プロジェクト排出量

$PE_{電,y}$  デジタルタコグラフのデータ集計等のために消費される電力起源の年間 CO2 排出量 (t-CO2/年)：プロジェクト排出量

0.1 最大排出削減率<sup>2</sup>

(適格性基準 条件 5 の算定に用いたのと同じ値を使用すること)

<sup>2</sup> デジタルタコグラフの装着により想定しうる最大の削減率を上限としておいた。これは、意図的／非意図的にデジタコ以外の要因による削減量についてもクレジットを要求することを回避するためである。

## 5. ベースライン排出量の算定

### 【プロジェクト期間中に車両変更がない場合】

$$BE_y = \sum BE_{車,y}$$

$$BE_{車,y} = (BFC_{車,化,y} \div BTD_{車,y}) \times PTD_{車,y} \times CV_{車,化,y} \times CEF_{車,化,y}$$

$BE_{車,y}$  デジタルタコグラフを装着した個々のトラック（以下、対象車両）が装着していない場合に発生したであろうと想定される化石燃料起源の年間CO<sub>2</sub>排出量（t-CO<sub>2</sub>/年）

$BFC_{車,化,y}$  プロジェクト実施前の、対象車両の過去1年間の燃料消費量（kl/年）

$BTD_{車,y}$  プロジェクト実施前の、対象車両の過去1年間の年間総走行距離（km/年）

$PTD_{車,y}$  プロジェクト実施後の、対象車両の年間総走行距離（km/年）

$CV_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料の単位発熱量（GJ/kl）

$CEF_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料のCO<sub>2</sub>排出係数（tCO<sub>2</sub>/GJ）

※発熱量の表記方法には「高位発熱量<sup>3</sup>」と「低位発熱量<sup>4</sup>」の2通りがある。排出削減量の算定に用いる単位発熱量、排出係数については、高位又は低位のいずれかで統一すること。換算が必要な場合には、「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている換算方法を用いること。

### 【プロジェクト期間中に車両変更がある場合】

$$BE_y = \sum BE_{車,y}$$

$$BE_{車,y} = \left( BFC_{車,化,y} \div BTD_{車,y} \right) \times PTD_{車,y} \times CV_{車,化,y} \times CEF_{車,化,y} \times \left( \frac{CFC_{車,前}}{CFC_{車,後}} \right)$$

$BE_{車,y}$  デジタルタコグラフを装着した個々のトラック（以下、対象車両）が装着していない場合に発生したであろうと想定される化石燃料起源の年間CO<sub>2</sub>排出量（t-CO<sub>2</sub>/年）

$BFC_{車,化,y}$  プロジェクト実施前の、対象車両（変更前）の過去1年間の燃料消費量（kl/年）

$BTD_{車,y}$  プロジェクト実施前の、対象車両（変更前）の過去1年間の年間総走行距離（km/年）

$PTD_{車,y}$  プロジェクト実施後の、対象車両（変更後）の年間総走行距離（km/年）

$CV_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料の単位発熱量（GJ/kl）

$CEF_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料のCO<sub>2</sub>排出係数（tCO<sub>2</sub>/GJ）

$CFC_{車,前}$  対象車両（変更前）のカタログ燃費（km/l）

$CFC_{車,後}$  対象車両（変更後）のカタログ燃費（km/l）

## 6. プロジェクト排出量の算定

$$PE_y = \sum PE_{車,y} + PE_{電,y}$$

$PE_{車,y}$  デジタルタコグラフを装着した個々のトラック（以下、対象車両）の走行により発生する化石燃料起源の年間CO<sub>2</sub>排出量（t-CO<sub>2</sub>/年）

$PE_{電,y}$  デジタルタコグラフのデータ集計等のために消費される電力起源の年

<sup>3</sup> 燃焼によって生成した水がすべて凝縮した場合の発熱量であって、水蒸気の凝縮の潜熱（25℃で2.44MJ/kg）を加算した値。

<sup>4</sup> 高位発熱量より水蒸気の凝縮潜熱を差し引いた値。

## 間 CO2 排出量 (t-CO2/年)

### 6.1.対象車両の走行に伴うプロジェクト排出量の算定

$$PE_{車,y} = PFC_{車,化,y} \times CV_{車,化,y} \times CEF_{車,化,y}$$

$PE_{車,y}$  デジタルタコグラフを装着した個々のトラック（以下、対象車両）の走行により発生する化石燃料起源の年間 CO2 排出量 (t-CO2/年)

$PFC_{車,化,y}$  プロジェクト実施後の対象車両の年間化石燃料消費量 (kl/年)

$CV_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料の単位発熱量 (GJ/kl)

$CEF_{車,化,y}$  各車両で使用されている化石燃料の CO2 排出係数 (tCO2/GJ)

### 6.2. プロジェクト排出量の算定

$$PE_{電,y} = EC_{デ,電,y} \times CEF_{系統電力}$$

$PE_{電,y}$  デジタルタコグラフのデータ集計等のために消費される電力起源の年間 CO2 排出量 (t-CO2/年)

$EC_{デ,電,y}$  デジタルタコグラフのデータ集計等による年間電力消費量 (MWh/年)

$CEF_{系統電力}$  接続している系統電力の CO2 排出係数 (tCO2/MWh)

※ デジタルタコグラフのデータ集計用に新たにサーバ等を導入した場合のみ計上する。既存の機器を活用する場合は、算定対象外としてよい。

#### ※ 総走行距離のうち高速道路の走行距離が3分の2を超えないことの確認

プロジェクトの妥当性を判断するため採算性の確認は、過去の走行距離や想定される改善率を元に算出するが、過去のデータに鑑み、採算性が低い（走行距離が短い）車両であっても事後的に採算性が高い（走行距離が長い）用途に供する可能性がある。このような意図的／非意図的な転用を防ぐことを目的として、検証時に対象車両それぞれについて高速走行の割合を用いて、次式を満たすことを確認することとした。

なお、ここで高速道路のうち制限速度が 80km/h 未満である道路（一部の自動車専用道路等）については、高速道路に含めなくてもよい。

$$PHTD_{車,y} \leq PTD_{車,y} \times 2/3$$

$PTD_{車,y}$  プロジェクト実施後の、対象車両の年間総走行距離(km/年)

$PHTD_{車,y}$  : プロジェクト実施後の、対象車両の高速道路走行距離 (km/年)

## 7. モニタリング(具体的なモニタリング方法及びここに掲げていないパラメータについては、別途作成される「オフセット・クレジット(J-VÉR)モニタリング方法ガイドライン(以下、MRG)」を参照のこと)

モニタリングが必要なパラメータ、その測定方法例と測定頻度は、下表のとおりである。計量器の校正頻度に関しては各メーカーの推奨に従うこと。

なお、下表に記載した測定頻度を上回る頻度で測定した場合には、下記いずれかの方法を選択する。

- ① 測定した頻度毎に算定する
- ② 下表に記載した測定頻度毎に平均値をとる

<化石燃料>

化石燃料の消費量

パラメータ	BFC <sub>車,化,y</sub> :プロジェクト実施前の、対象車両の過去1年間の化石燃料消費量 (kℓ/年)
測定方法例	納品書や計量器 (重量計等) により把握する。
測定頻度	1回
MRG 該当項	2.1「燃料の使用」

パラメータ	PFC <sub>車,化,y</sub> :プロジェクト実施後の、対象車両の年間化石燃料消費量 (kℓ/年)
測定方法例	納品書や計量器 (重量計等) により把握する。
測定頻度	原則月1回以上
MRG 該当項	2.1「燃料の使用」

パラメータ	CFC <sub>車,前</sub> :対象車両 (変更前) のカタログ燃費 (km/ℓ) CFC <sub>車,後</sub> :対象車両 (変更後) のカタログ燃費 (km/ℓ)
測定方法例	カタログより把握する。なお、CFC <sub>車,前</sub> とCFC <sub>車,後</sub> の燃費測定モードは同一のものを使用すること。
測定頻度	対象車両追加時に1回
MRG 該当項	—

#### 化石燃料の単位発熱量

パラメータ	CV <sub>車,化,y</sub> 各車両で使用されている化石燃料の単位発熱量 (GJ/kℓ)
測定方法例	以下の方法から選択する。 ①J-VER 制度が提供するデフォルト値 ②提供会社による成分分析結果 (JIS に基づくこと) ③自ら測定 (JIS に基づくこと) なお、高位又は低位への換算が必要な場合には、「オフセット・クレジット (J-VER) 制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている換算方法を用いること。 また、デフォルト値を使用する場合は、「オフセット・クレジット (J-VER) 制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている単位発熱量を適用すること。
測定頻度	・固体燃料の場合:100t未滿はデフォルト値を適用可能であり、必ずしも測定する必要はない。100t以上は仕入れ単位毎に1回以上。 ・液体・気体燃料の場合:デフォルト値を適用可能であり、必ずしも測定する必要はない。
MRG 該当項	2.1「燃料の使用」

#### 化石燃料のCO2排出係数

パラメータ	CEF <sub>車,化,y</sub> 各車両で使用されている化石燃料のCO2排出係数 (tCO2/GJ)
測定方法例	以下の方法から選択する。 ①J-VER 制度が提供するデフォルト値 ②提供会社による成分分析結果 (JIS に基づくこと) ③自ら測定 (JIS に基づくこと)



	<p>なお、高位又は低位への換算が必要な場合には、「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている換算方法を用いること。</p> <p>また、デフォルト値を使用する場合は、「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている排出係数を適用すること。</p>
測定頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 固体燃料の場合：100t 未満はデフォルト値を適用可能であり、必ずしも測定する必要はない。100t 以上は仕入れ単位毎に 1 回以上。</li> <li>・ 液体・気体燃料の場合：デフォルト値を適用可能であり、必ずしも測定する必要はない。</li> </ul>
MRG 該当項	2.1 「燃料の使用」

<電力>

電力の消費量

パラメータ	EC <sub>電,y</sub> ：デジタルタコグラフ等のデータ集計等による年間電力消費量 (MWh/年)
測定方法例	購入伝票を使用する。又は、計量器（電力量計等）を用いて測定する。デフォルトとして、関連する機器（事務所等に設置するデータ集計装置）の最大消費電力 (MW) × 8760 (時間) により算出することも可能。
測定頻度	原則月 1 回以上
MRG 該当項	2.2 「電力の使用」

電力の CO2 排出係数

パラメータ	CEF <sub>系統電力</sub> ：接続している系統電力の CO2 排出係数 (tCO2/MWh)
測定方法例	「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」を参照すること。
測定頻度	検証時において最新のものを使用する。詳細については「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」を参照すること。
MRG 該当項	2.2 「電力の使用」

<その他>

輸送車両の走行距離

パラメータ	BTD <sub>車,y</sub> ：プロジェクト実施前の、対象車両の過去 1 年間の年間総走行距離 (km/年)
測定方法例	過去一年間の車両ごとの走行距離について、車両の走行メータで測定する。または、地図等により輸送計画距離を把握しその値を使用することもできる。あるいは、年間合計消費燃料と燃費効率から求めることも可能。
測定頻度	1 回
MRG 該当項	—

パラメータ	PTD <sub>車,y</sub> ：プロジェクト実施後の、対象車両の年間総輸走行距離 (km/年)
-------	---

測定方法例	デジタルタコグラフ等により測定する。
測定頻度	年1回以上
MRG 該当項	—

パラメータ	PHTD <sub>車,y</sub> : プロジェクト実施後の、対象車両の高速道路走行距離 (km/年)
測定方法例	配送記録 (配送先やルートを示している地図等) や高速道路利用料の領収書等をもとに示す。
測定頻度	年1回以上
MRG 該当項	—

デジタルタコグラフのデータ収集・分析・活用方法についての実施記録

パラメータ	不要
測定方法例	デジタルタコグラフ等のデータの活用記録 (検証時に計画書通りに実行されているかを確認する)
測定頻度	年1回以上
MRG 該当項	—

なお、モニタリング方法ガイドラインに記載されていない独自手法またはデータを用いてモニタリングする場合は、その方法を採用する合理的根拠やデータの出典をモニタリングプランに提示しなければならない。

別添資料 1：妥当性確認にあたって準備が必要な資料一覧

【デジタルタコグラフの装着によるエコドライブ (E023)】

資料番号	資料の内容
	プロジェクト計画書 ----- プロジェクト計画書別紙（モニタリング計画）
添付資料	プロジェクト計画書で引用・参照している証拠等の資料
資料 1	プロジェクト代表事業者、その他プロジェクト参加者のパンフレット等
資料 2	プロジェクトで導入するデジタルタコグラフ等の仕様書 ・記録されるデータ種別等が分かるパンフレット等
資料 3	車両特定リスト ・本プロジェクトの対象となる、運行記録計の装着義務がない車両のリスト。車両は、ナンバープレートや製造番号等によって確認できること。最大積載量又は車両総重量が把握可能であること。
資料 4	【産業廃棄物収集運搬車両を対象とする場合】 ・都道府県知事等より受けた産業廃棄物収集運搬業の許可証（写し）
資料 5	プロジェクト対象車両の、過去 1 年間以上の燃料消費量及び走行距離の記録 ・化石燃料の使用量を示す、燃料購入伝票等 ・走行メーターによる記録や配送記録等
資料 6	事業所の所有する車両の 80%以上が対象車両であることを示す書類 ・本プロジェクトを実施する事業所に所属する下記車両数を示す書類 ・車両総数 ・運行記録計の装着義務がない車両数（下記の内訳も含む） ・条件 1、2 及び 4 を満たさない車両数 ・本プロジェクトの対象となる車両数
資料 7	投資回収年数の計算方法と、計算に用いたデータを示す書類 ・初期投資額（デジタルタコグラフ等導入費用等の設備投資額、補助金額）及び、運転経費（維持管理費用、人件費等）、経済的メリット（想定年間化石燃料消費量、化石燃料削減量、化石燃料単価）の根拠を示し、計算方法を示した上で、車両毎に投資回収年数を算出する。 ・車両毎に算出すること。
資料 8	デジタルタコグラフ等より得られるデータの収集・分析・活用方法を示した計画書 ・特に活用方法（ドライバーへのフィードバック方法等）については、具体的に記載すること
資料 S※	【補助金を受給している場合】補助金交付通知書（または同等の資料）

注)「※」のついた資料に限り、プロジェクト計画書提出の時点で資料を準備できない場合は、準備状況を示す資料提出により代替することができ、**意見募集（パブリックコメント）に付す必要はありません。**ただし、妥当性確認機関の提出要求があった場合はそれに従ってください。

別添資料 2 : 方法論の改訂内容の詳細

Ver	改訂日	有効期限	主な改訂箇所
1.0	2011/01/17	2012/9/18	—
2.0	2012/1/18	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適格性基準（条件 1）：産業廃棄物収集運搬車両を対象として追加。</li> <li>・ 適格性基準（備考）：プロジェクト期間中のリース期間満了等に伴う車両変更について、プロジェクト対象として認めるための条件を追加。</li> <li>・ 適格性基準（備考）：産業廃棄物収集運搬車両を対象とする場合の、検証時のマニフェスト（C 票）保管・提示の要求事項を追加。</li> <li>・ ベースライン排出量：プロジェクト期間中に車両変更があった場合の算定式（カタログ燃費の比率で割り引く）を追加。</li> <li>・ プロジェクト排出量：プロジェクト実施後に長距離走行に転じた車両を排除するため、年間走行距離が 50,000km 以下か否かで判断する式を追加。（修正前は、適格性基準にてプロジェクト実施前後で時速 80km を超える走行状態の比率で判断していた。）</li> </ul>
2.1	2012/2/24	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 7 モニタリング：化石燃料の CO2 排出係数等の測定方法例の記載について趣旨が明確になるよう修正した。</li> </ul>
2.2	2012/7/20	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高位発熱量又は低位発熱量への換算が必要な場合には、「オフセット・クレジット（J-VER）制度における温室効果ガス算定用デフォルト値一覧」に記載されている換算方法を用いるよう記載を修正。</li> </ul>