

産業道路（東京大師横浜線）の二酸化窒素情報を 携帯電話等のメールアドレスに配信します

～池上測定局二酸化窒素情報システム～



川崎市臨海部における大気環境の現状

- ◇ ディーゼル車の運行規制などへのご協力により、神奈川県下の大気環境は大きく改善されてまいりましたが、川崎市川崎区の池上新田公園前測定局（池上測定局）のある産業道路（東京大師横浜線）沿道では、依然として二酸化窒素の環境基準を超過している状況が続いています。



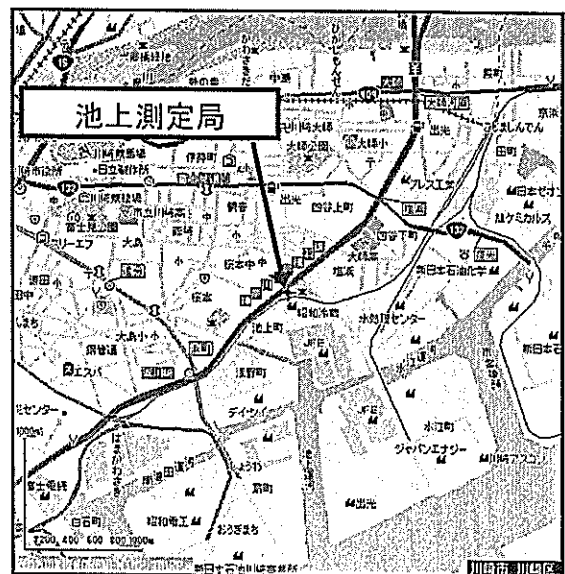
二酸化窒素環境基準達成のために ～高濃度情報の配信～

- ◇ 池上測定局の二酸化窒素環境基準達成のためには、臨海部の事業所の方や臨海部で自動車を利用する方々に、エコドライブの実施、マイカー通勤の自粛等、環境に配慮した自動車利用の取組（※）について協力していただくことが必要です。
- ◇ そこで、県では、皆様にこれらの取組を効果的に進めていただくため、池上測定局の二酸化窒素が高濃度になった時に、携帯電話等にその情報を配信するシステムを運用しています。



高濃度情報を受信した時は

- 不要不急の自動車利用を避けてください。
- 自動車を利用する場合は、
 - ・ エコドライブで運転してください。
 - ・ 低公害車を利用してください。
 - ・ う回できる場合は、ほかの道路を利用してください。



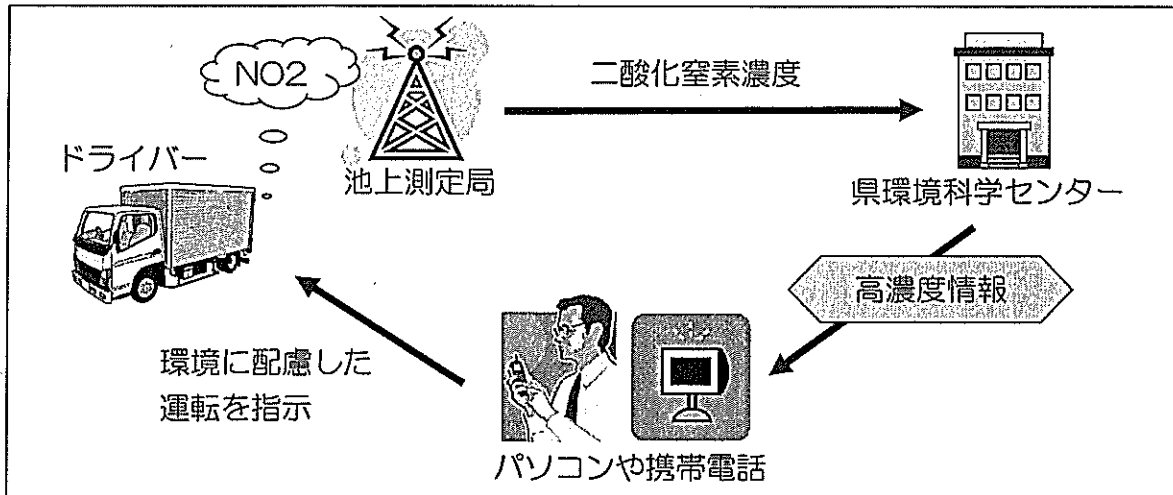
※環境に配慮した取組の方法は、「川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて～事業者向け自動車利用ガイドライン～」をご覧ください。

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f6295/>



システムの概要

- ◇ 予め、配信を受けるメールアドレスを登録していただきます。
- ◇ 池上測定局の二酸化窒素濃度が高濃度になると、登録アドレスにメールにより情報が配信されます。



登録のしかた

携帯電話の場合

- ① 次のホームページにアクセスしてください。
[\[http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/i/\]](http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/i/)
 >[メールサービス] >[二酸化窒素情報メール]
- ② [登録]を選択するとメール作成画面が起動しますので、そのままメールを送信してください。
- ③ 完了メール (表題: subscribe message) が届いたら登録完了です。



携帯電話用
アドレス

パソコンの場合

- ① 次のホームページにアクセスしてください
[\[http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/haturei/tourokuhouhou.htm\]](http://www.k-erc.pref.kanagawa.jp/haturei/tourokuhouhou.htm)
- ② [二酸化窒素情報メール]の内容に従ってメールを送信してください。
 宛先 imailsrv@k-erc.pref.kanagawa.jp
 表題 なし
 本文 subscribe no2-1 00
- ③ 完了メール (表題: subscribe message) が届いたら登録完了です。

ロードプライシング制度の在り方に関する報告書について

平成22年3月

自動車交通環境対策検討会
ロードプライシング制度の在り方に関する分科会

1 ロードプライシング制度検討の背景

1. 民主党INDEX2009には大気汚染対策として「ロードプライシング制度の導入」が記載
2. 自動車NOx・PM法改正（平成19年）の際の附帯決議において適切な流入車対策を講ずべきであるとされた。
3. 関係都道府県からも流入車対策に対する要望が強い。

2 実現可能性

- IT技術を活用した自動車のナンバー自動読み取り装置による自動車の捕捉が容易となる。
- ロンドン・シンガポールにおけるロードプライシングの実施例あり

3 検討の意義及び報告書の位置付け

- 大都市圏の幹線道路近傍を中心とした環境基準の未達成地域における環境基準の早期達成に向けた新たな対策の一つとして、ロードプライシング制度の実現可能性について検討を行った。
- ロードプライシング制度については、制度の導入に伴う道路交通全般への影響等があることから、検討結果を公表することにより、国民及び関係者の意見を踏まえ、ロードプライシングの実現について検討する。

4 検討会の設置

1. 大学教授、地方自治体、運送業者、地方自治体の職員等を構成員とする「自動車交通環境対策検討会」(座長：猿田勝美 神奈川大学名誉教授)を設置。
2. 自動車交通環境対策検討会内にロードプライシング制度の在り方に関する分科会を設置しロードプライシング制度の実現可能性について検討を行った。
3. 平成21年12月16日に第1回自動車交通環境対策検討会・ロードプライシング制度の在り方に関する分科会を開催し、検討会を計3回、分科会を計4回開催し報告書をとりました。

報告書の概要と効果

参考資料1-40

1 目的

自動車の排出ガスによる大気汚染が著しい地域において、排出ガスに係る自動車の性能に応じて地域内での車両の使用による経済的負担の差別化を図ることによって、地域内使用車両の排出ガス負荷に応じた使用の抑制を図り、もって、自動車の排出ガスによる大気汚染を防止する。

2 ロードプライシング制度の概要

- (1) 課金対象地域内において使用される自動車に対して、適用される自動車の排出ガス基準に応じて課金額を決定
 - ・ 電気自動車、路線バス、スクールバス、通勤用バス、緊急自動車は、対象外。
 - ・ NOx・PM法基準不適合車に対する重課
 - ・ 課金額は、乗用車で年間1万円程度を想定
 - ・ S53年規制以前車やNOx・PM法基準不適合車からの段階的導入等
 - ・ 物流事業者、課金対象地域内の居住者、事前一括納付に関する割引
- (2) 地域内使用車両は、年間1万円程度(週毎の定額制が有効)
- (3) 大気汚染防止法及びNOx・PM法に規定する施策だけでは、大気環境基準が達成できていない地域であって、大気汚染の状況、自動車の使用状況を考慮して地方自治体の意見を基に指定
- (4) 国で必要な法令の整備及び課金の納付管理に必要なシステムの整備を行い、これを地方自治体が自らの判断と責任において、実施できる制度。
- (5) 自動車の登録上の使用者の申告により納付
- (6) カメラを使用して自動車を撮影し、ナンバー自動読み取り装置により解析し、自動車の走行状況を適確に把握するエリア方式。

○ 基本的考え方

- ① 自動車の使用、自動車からの有害物質の排出量に応じた課金
- ② 社会的受容性、③ 制度の透明性
- ④ 制度の明確性、⑤ 制度の公平性
- ⑥ 制度の簡易性、
- ⑦ 情報の適切管理

3 効果

- 1 自動車使用抑止効果による大気汚染物質の削減を期待
- 2 公共交通手段へのシフト(交通渋滞の解消等)
- 3 課金収益による環境対策の促進
 - 課金収入の地方自治体への譲渡等による都道府県の大気汚染対策の推進、電気自動車等の次世代自動車普及促進、物流等事業者に対する配慮

【試算】(対象地域はNOx・PM法対策地域、対象年度は平成32年度)

- ① NOx排出量削減量は18,606t/年(対策前全自動車排出量の26.2%)
- ② 平成32年度では全局で環境基準を達成
- ③ CO₂排出量削減量は、5,558千t/年(対策前全自動車排出量の11.9%)

8 都府県の対策地域内を走行する 車両に占める流入車の割合等

車種	首都圏		中部圏		関西圏	
	うち 非適合		うち 非適合		うち 非適合	
軽乗用車	0.6% (9.6%)	1.5% (12.5%)	—	1.7% (18.7%)	—	—
乗用車	3.6% (6.7%)	6.4% (12.7%)	0.2% (0.2%)	6.5% (11.5%)	0.2% (0.4%)	0.2% (0.4%)
軽貨物車	0.3% (4.9%)	0.4% (11.2%)	—	0.6% (9.9%)	—	—
乗合車	0.3% (22.5%)	0.1% (18.8%)	0.0% (5.0%)	0.1% (10.0%)	0.0% (4.1%)	0.0% (4.1%)
小型貨物車	0.3% (8.0%)	0.6% (16.6%)	0.3% (9.6%)	0.6% (12.2%)	0.2% (4.6%)	0.2% (4.6%)
貨客車	0.6% (7.0%)	1.0% (11.9%)	0.3% (4.2%)	0.7% (10.1%)	0.1% (2.0%)	0.1% (2.0%)
普通貨物車	3.6% (21.3%)	6.3% (32.1%)	2.7% (14.1%)	3.1% (24.0%)	0.5% (4.1%)	0.5% (4.1%)
特種(殊)車	0.5% (12.6%)	0.7% (26.5%)	0.3% (11.3%)	0.5% (17.8%)	0.1% (2.7%)	0.1% (2.7%)
合計	9.8%	16.9%	4.0%	13.8%	1.2%	1.2%

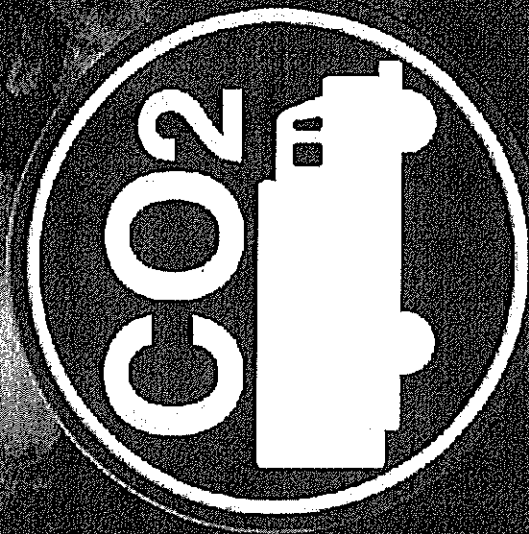
注1) 流入車とは、対策地域外に使用の本拠地を持つ車両

注2) 乗用車の車種規制はディーゼル車のみが対象（これ以外の燃料は適合車で整理）

注3) 括弧内の数値は車種別交通量に占める割合

出典：平成22年度自動車交通環境影響総合調査報告書

未来のために私たちができること



CO2 排出抑制

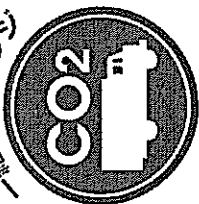


環境CSRから進める経営改善

グリーン・エコプロジェクト

社団法人 東京都トラック協会

一緒にチャレンジ

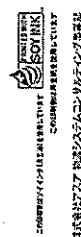


CO2排出抑制

グリーン・エコプロジェクトは
東京都トラック協会の推進事業です。

■ 協賛・協賛 ■
国土交通省関東運輸局
東京都環境局
交通エコロジー・モビリティ財団
社団法人 全日本トラック協会

■ お問い合わせ ■
社団法人 東京都トラック協会
グリーン・エコプロジェクト事務局
〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目1番8号
TEL.03-3359-6670 FAX.03-3359-6674
ホームページ <http://www.totokyo.or.jp/>



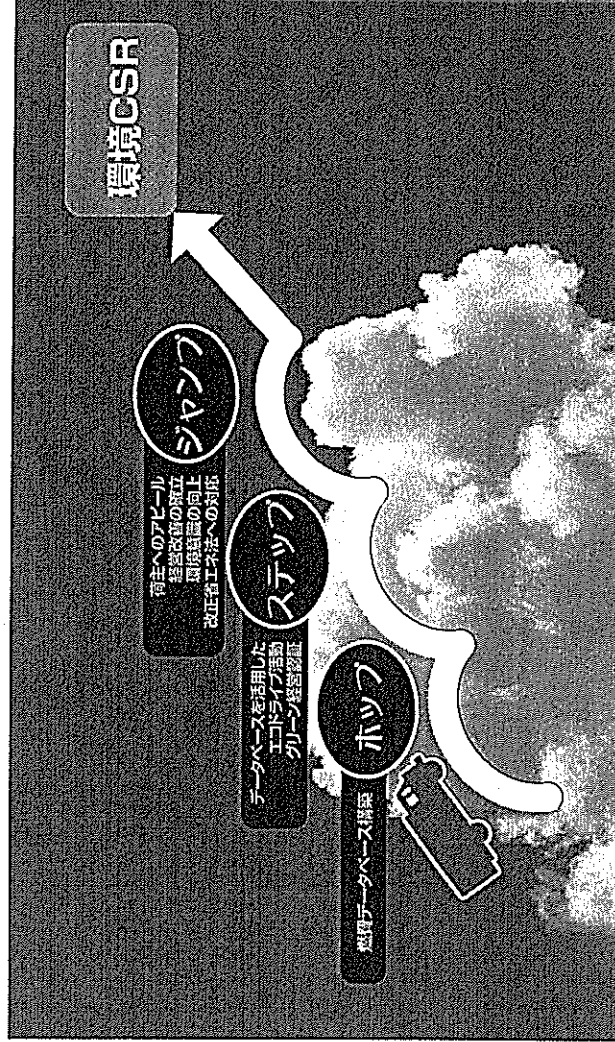
社団法人 東京都トラック協会 環境部がISO14001認証を取得した企業として認定されています

もくじ

- はじめに 01
- グリーン・エコプロジェクトの意義
 - トトラック業界を取り巻く環境
 - グリーン・エコプロジェクトでの取組み
- グリーン・エコプロジェクトの実施
 - 簡単スタート!
 - 無理なく実行!
 - 継続的サポート!
- エコドライブ活動の効果 06
- 平成18年度実績 08
- グリーン・エコプロジェクトの感想 10

- 参加者の声
- 現場の声
- Q&A 12
- 活動紹介 13

経営改善につながるグリーン・エコプロジェクト (GEP)



■はじめに

トラック業界では、平成15年よりディーゼル車規制が始まり、都の環境確保条例や国の自動車NOx・PM法などの厳しい環境規制に対応してまいりました。加えて、平成17年の京都議定書の発効を受け、平成18年4月には改正省エネ法が施行となり、多くの運送事業者はCO₂排出量の報告が求められることとなるなど、会員事業者は一段に環境対応を遂行することの重要性が増してきています。社会との共生という観点からみても、トラック業界のCO₂排出量削減は、他の手本となるべきと思います。しかしながら、その排出量削減の算出の複雑となる燃費データベースが整備されていないことが重要な問題の一つとなっています。

そこで、東京都トラック協会では、全国に先駆けて「グリーン・エコプロジェクト(GEP)」を立ち上げました。「グリーン・エコプロジェクト(GEP)」では燃費データベースの構築を柱に、会員事業者へエコドライブ活動を推進し、燃費向上/交通事故低減/グリーン経営認証取得/改正省エネ法対応など、環境対策に必要な事業をサポートします。

このプロジェクトは、「法規制にどう対応するか?」という受動的姿勢ではなく、トラック業界が未来のために今なすべきこと、できることに積極的に取り組んでいく能動的姿勢が重要であると考えます。

東京都トラック協会は、全国に先駆けて環境CSRから進める経営改善の実践を目指し、「グリーン・エコプロジェクト(GEP)」を推進していきます。

グリーン・エコプロジェクトの意義

トラック業界を取り巻く環境

かけがいのない地球環境を守るために、環境問題に真剣に取り組む事が重要です。

環境問題



私たちの住む地球は地球温暖化やオゾン層の破壊など、深刻な環境問題に直面しています。その環境問題は日本に限らず、すべての人間の安全保険を脅かす緊急の課題であり、今後すべての業界において優先的に取り組まなければならない課題になっています。そして日本は国際的な枠組みの中で京都議定書を批准しており、2008年より2012年までに1990年に比べ、6%の温室効果ガスの排出削減が必要とされています。

法規制



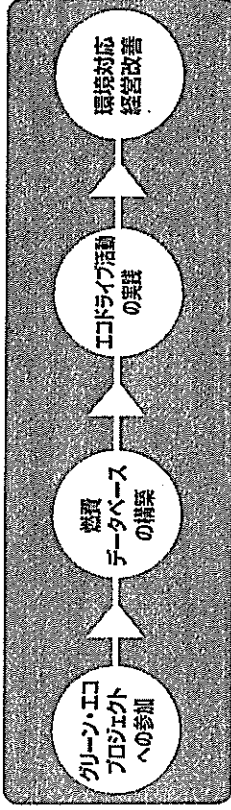
京都議定書の批准を受け、2006年度より運輸部門におけるCO₂削減の法律（エネルギー使用の合理化に関する法律の一部改正）が施行され、一定規模以上の輸送事業者、荷主に對して省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けること等を内容とする輸送に係わる措置が新たに整備されました。なお、対象事業者でなくとも、CO₂削減等にかかる努力義務が課せられています。

トラック業界



わが国における運輸部門のCO₂排出量は全部門のうち19.8%（2005年度）を占めています。その中でも自動車部門におけるCO₂排出量は87.7%を占め、そのうち輸送機関別における営業用貨物車は17.3%を占めています。営業用貨物車は輸送の効率化、トラックの大型化により1990年に比べ約4%のCO₂排出量を削減しています。更にエコドライブを実践すれば、CO₂排出量の削減が可能です。

グリーン・エコプロジェクト(GEP)での取り組み



“燃費データベース”は必須データです

企業の社会的責任(CSR)やコンプライアンス(法令遵守)が一段と求められる社会環境となり、そうした観点からも、地球温暖化防止対策、省エネ対策を講じ、グリーン経営認証取得や改正省エネ法に対応することが、これからの運送事業者にと求められています。そのために必要とされる基礎データが“燃費データベース”です。

このデータベースは、車両1台ごとに正確かつ継続的に集計する必要があります。そこで「グリーン・エコプロジェクト」では、参加事業者の“燃費データベース”の作成を重点的にサポートしていきます。

“燃費データベース”の構築は紙1枚から

燃費の記録は1枚の「走行管理表」から始められます。「走行管理表」には、車両1台ごとに1ヵ月1枚ずつ走行距離や給油量を記録していきます。この「走行管理表」を活用して“燃費データベース”を構築します。

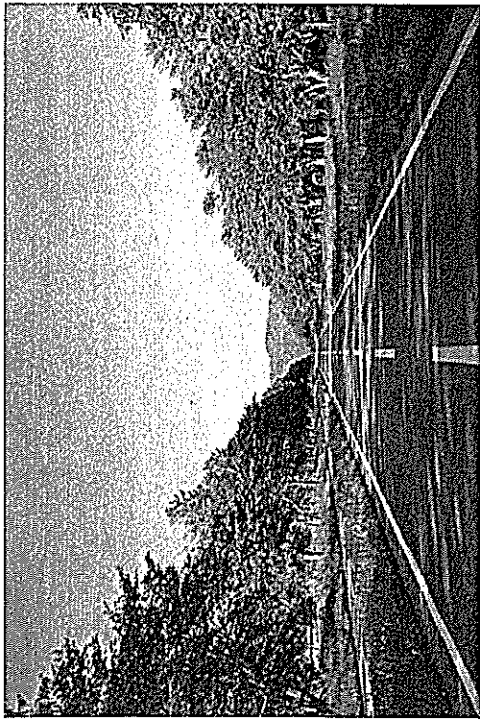
ここで重要なのは、無理なく継続できること、誰でも簡単に実行できることです。そのため、「グリーン・エコプロジェクト」では、高価な機器(ハード)ではなく「走行管理表」(ソフト)の運用が活動の基本となっています。

環境対策から経営改善を

グリーン経営認証取得や改正省エネ法などの環境対策は、今後の運送事業者経営のキーワードとなっております。それらを単に、やらなければならない課題として捉えるか、経営改善のキッカケとして取り組むかが重要なポイントとなります。

「グリーン・エコプロジェクト」では、環境対策を能動的に取り組み、企業の社会的責任と共生の視点から果敢とすることで経営改善につなげることを「環境CSR」と位置づけております。この「環境CSR」の推進が、トラック業界全体のポテンシャルアップにつながるのと同時に、プロジェクトに参加する会員事業者の経営改善へつなげるものと考えます。

グリーン・エコプロジェクトの実施



東京都トラック協会では、「グリーン・エコプロジェクト」に参加する会員事業者が、簡単にエコドライブ活動をスタートし、かつ無理なく継続できる支援体制として、「グリーン・エコプロジェクト事務局」を設置しています。

事務局では、「エコドライブ活動に必要なツールの提供」、「燃費データベースの作成代行業務」、「具体的かつ実践的なセミナーの開催」等、「グリーン・エコプロジェクト」に参加する会員事業者へ継続的なサポートを行います。

1 簡単スタート!

エコドライブ活動に必要なツールを提供します。

- 車両ごとに
 - 走行管理表、エコドライブ活動ステッカー
 - エコドライブガイド、エコドライブファイル
 - 燃費データ集計(結果)

● 事業者単位で

- グリーン・エコプロジェクト参加証
- グリーン・エコプロジェクト活動ポスター
- エコドライブ教育資料(解説付き)
- 管理者用エコドライブ実践マニュアル
- 燃費データ集計(結果) etc.

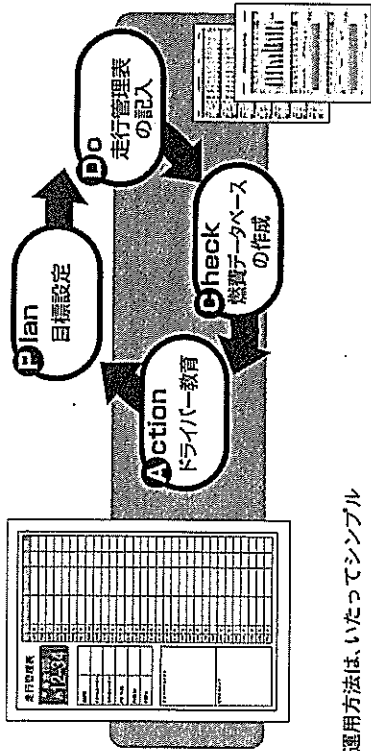


※上記写真は全て参考ツールです。

2

無理なく実行!
一枚の紙から手軽にエコドライブ活動が始まります。

エコドライブ活動は、まず車両ごとの燃費データを正確に把握するために「走行管理表」の運用がポイントとなります。



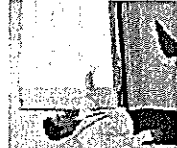
● 運用方法は、いたってシンプル

- ① ドライバーが給油時に「走行距離」と「給油量」を走行管理表に記入
- ② 記入された走行管理表を「グリーン・エコプロジェクト事務局」あてに送付
- ③ 事務局が燃費データを集計・分析し、燃費データベースを作成
- ④ データベース化した車両ごとの燃費集計データを毎月グラフ化し、参加事業者にフィードバック
- ⑤ 参加事業者は、最新の燃費集計データをドライバー教育に活用

3

継続的サポート!

実践的なセミナーを通じて、継続的にサポートします。



「グリーン・エコプロジェクト」では、全7回の管理者対象セミナーを開催します。

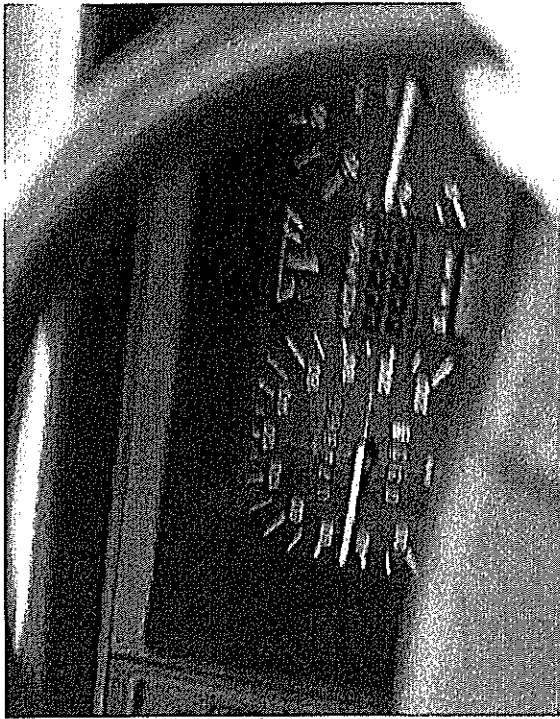
セミナーは、燃費集計データをもとに、「エコドライブ活動の進め方」、「ドライバーの教育方法」、「ドライバーの活用」、「社内ミーティングで活用できる教材の提供」など、具体的な実践的な内容で実施します。

10人程度の少人数で開催し、事業者ごとに適したアドバイスをを行います。

管理者セミナーの内容

- 第1回 GEPの導入
- 第2回 取り組みの実践方法
- 第3回 効果を出す方法
- 第4回 トライプリーダーの活用
- 第5回 実践的な内容
- 第6回 荷主との対応について
- 第7回 更なるレベルアップについて

エコドライブ活動の効果



エコドライブ活動は多様な効果をもたらします。
 燃費向上による燃料コストの削減はもちろんのこと、環境にやさしい運転は交通事故の発生を抑えることができます。
 さらに積極的なエコドライブ活動の推進は、コスト意識や改善意識向上を促し、改正省エネ法の対応やグリーン経営認証制度の取得につながります。
 エコドライブ活動は単なる省燃費運転に留まらず、環境対策、コスト対策、安全対策といった経営改善に向けた効果的な経営手法です。
 【グリーン・エコプロジェクト】では、こうした継続的なエコドライブ活動が実践できる取り組み内容となっています。

参考

アイドリングストップした場合

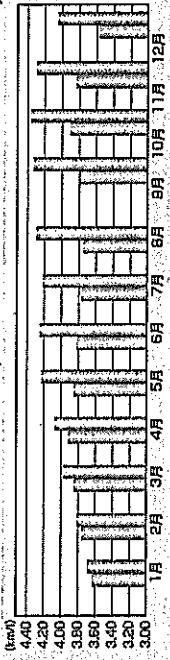
アイドリング状態の場合、時間当たりの燃料消費量は排気量の約10%といわれています。
 大型車15,000ccの排気量の車の場合で考えると、1時間1.5ℓの燃料を使用することになります。
 したがって、1日に1時間のアイドリングストップをした場合、10日で15ℓ、30日で45ℓ、1年で547.5ℓを削減できることとなります。

1

燃費の集計がしっかりできます。

エコドライブ活動は車両1台ごとの燃費を正確に把握することからはじまります。実走行燃費の数値を継続的に蓄積し、データ化することをお手伝いするので効果を明確に表せます。

■エコドライブ活動の燃費実績



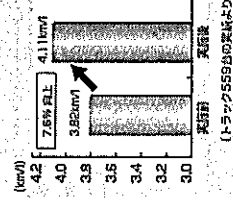
2

燃費の向上ができます。

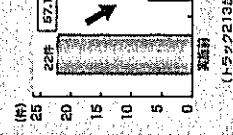
エコドライブ活動の調査(18年度GEP参加事業者31社・559台)によると実施前と実施後では、7.6%の燃費向上結果となっています。
 CO₂排出量削減にもつながります。(右グラフ①参照)

■燃費向上と事故低減の実績

①平均燃費 (1リットルあたりの走行距離)



②交通事故の件数 (1トラックあたりの発生件数)



3

交通事故の低減になります。

同月の(18年度GEP参加事業者11社・213台)調査ではエコドライブ活動の推進により、事故が約半減しているという結果が出ております。整備業務の低減にも役立ちます。(右グラフ②参照)

4

グリーン経営認証取得につなげることができます。

燃費データに裏付けられたエコドライブ活動の継続的な実践は、グリーン経営やISO14001などの認証制度への足がかりとなります。

5

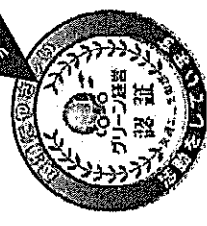
改正省エネ法における荷主への対応準備ができます。

燃費の継続的な記録を残すことでCO₂排出量の算出が可能となり、改正省エネ法への対応や荷主等に対するアピールが可能となります。

6

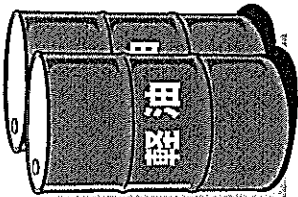
社内改善の一助となります。

ドライバーが燃費向上に対して積極的かつ自然体で取り組めるような社内環境の改善が望めます。



平成19年度実績

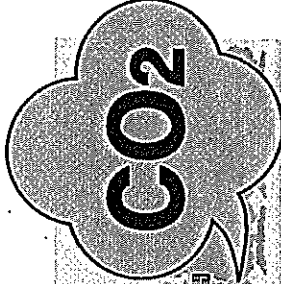
● 燃費向上効果 (年間)



約 **2,119,509** L
節約

平成19年度の「グリーン・エコプロジェクト」データ現極は190社、3,000台で、活動実績として燃費データ数も21万件程あり、相当数の燃費データを集計した結果、多くの燃料使用量の削減が出来ました。1台あたり7040 L程の燃料使用量が削減が出来た事になります。ドラム缶に換算すると、10,597本の削減となります。こうした削減結果から、燃費の向上率が9.2%という数字となって現れました。

● CO₂削減効果 (年間)

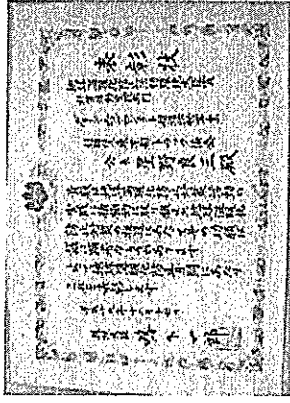


車両1台あたり
約 **1,844** kg CO₂/年間
削減

「グリーン・エコプロジェクト」参加車両が1台あたりに削減できたCO₂の量は、杉の木1本あたりに換算すると約131本分に相当し、全体で394,048本程度植樹する効果があったことになります。(杉の木は、1本あたり1年間で14kgのCO₂を吸収する:エコモ財団資料参考)

※軽油の二酸化炭素排出係数【軽油使用量×2.62kg-CO₂/L】
(地球温暖化対策に関する法律に基づき命に定める算定方法及び係数による)

「グリーン・エコプロジェクト推進活動事業」が平成19年度地球温暖化防止活動環境大臣表彰(対策活動実践部門)を受賞



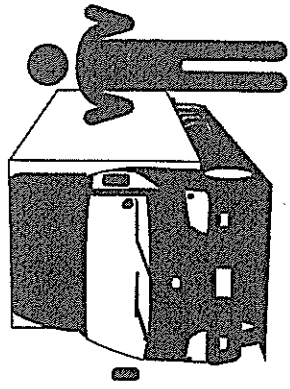
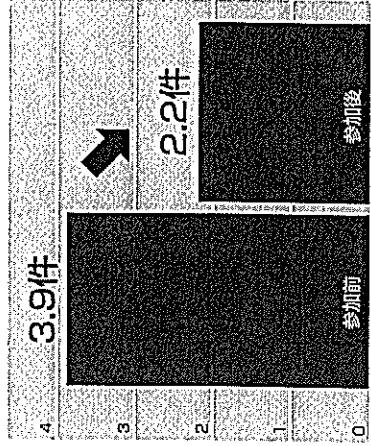
地球温暖化防止活動環境大臣表彰は、環境省が平成10年度から、地球温暖化対策を推進するための一環として、毎年度、地球温暖化防止に顕著な功績のあった個人又は団体に対し、その功績を称えるため、行っているものです。「グリーン・エコプロジェクト」では、独自のCO₂削減対策を盛り込んだ継続的なエコドライブ活動を推進し、CO₂排出量の削減および燃費向上に伴うCO₂削減や事故防止等に向けた取り組みを実施。これらの諸活動の功績が地球温暖化防止活動として認められ、評価されました。

また、平成19年12月17日(月)に開催された表彰式では、星野東博協会長が鴨下環境大臣より賞状を授与され、更に受賞者を代表して謝辞を述べました。

参考 事故低減効果(18・19年度累計)

「グリーン・エコプロジェクト」アンケート調査の結果、44.2%の交通事故件数が削減されている事がわかりました。

月間平均事故件数の推移(549台統計)



グリーン・エコプロジェクトの感想

参加者の声 (活動担当者)

(有)金城運輸の活動担当者



【グリーン・エコプロジェクト】が弊社にもたらした最大の効果は、燃費向上や事故低減等の直接的な効果以上に、これまでの様に会社の利益に主眼をおいた乗務員教育とは違い、比較的受け入れ易い「エコ」という価値観の共有を通じ、同一の目的に向かって自主的に努力を行おうとする「目的意識」が乗務員に芽生えたことだと思います。結果的に予想もなかった早い時期に、「グリーン経営認証」も取得することができました。今後もやっとならぬ乗務員の「目的意識」を「エコ」だけでなく業務全般に生かせるよう取り組みを続けていきたいと思っています。

(株)大車運送の活動担当者



当社が【グリーン・エコプロジェクト】に参加して良かった点は、エコドライブをする事でドライバーの気持ちに余裕が生まれ燃費向上、事故件数の減少に繋がった事だと思います。月末に管理表を回収する時に燃費の話題で色々な意見交換ができてドライバーの意識にも変化が現れ始めています。エコドライブ活動は、運転結果を燃費という数値で示してくれるので、ドライバーにはとても解り易いです。これからは環境への配慮と安全性・経済性を追求しながらエコドライブ活動を続けて行きたいと思っています。

トーヨーエクスプレス(株)の活動担当者



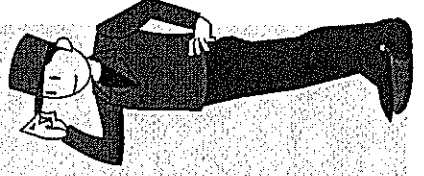
【グリーン・エコプロジェクト】に参加したきっかけは、グリーン経営認証取得後、社内独自の手法に限界を感じたことでもあります。セミナーに参加する事により、トップダウンで進めていた燃費数値の達成ではなく、従業員主導のボトムアップを図るための様々な手法を学ぶことが出来ました。結果としてグリーン経営の更新も是正なしで認証をいただく事ができました。ドライバーを装着してエコドライブ活動を進める事も素晴らしい事と思いますが、1枚の走行管理表を基に、ドライバーとの対話が進められるところが、【グリーン・エコプロジェクト】の素晴らしい点であります。これからも【グリーン・エコプロジェクト】と共にボトムアップから環境CSRに向けた取り組みを進めて参ります。

現場の声 (リーダー) ※アンケートから抽出

- プロジェクト参加後、班を作り、班活動を行うようになり職場環境が変わった。
- 班長として自分自身がエコドライブをしないとイケないと思うようになり、班員と一緒にエコドライブを頑張っている。
- スピードを出さない運転をすることで、事故をおささない運転になったと思うドライバーがいて、本当にそうだと思う。
- エコドライブ運転と点検整備をしっかりとやることで、事業所の燃費が向上した。
- 初めは無関心だったドライバーが、どんどん積極的に取り組むようになった。
- エコドライブを会社で取り組むようになり、事故が少なくなった。
- グリーン・エコプロジェクト参加後、毎月エコ会議をする中で、ドライバーと話す機会が増え、いろいろな話ができるようになった。
- 会社として少なからず地球環境に貢献できた事を誇りに思う。緑ナンバーであればやらなくてはいけない活動である。

現場の声 (ドライバー) ※アンケートから抽出

- 1つは環境のため、もう1つは会社のためと思って取り組んだが、今は仕事というよりも、環境・安全のために取り組んでいる。プライベートの車も燃費向上して満足している。
- エコをして、みんなの気持ちが一つになれた事が一番良かった。皆でやった結果燃費が上がると思ってくれたい。もうこれ以上は上がらないと思っていたが、まだ燃費が上がって面白かった。
- 運転方法自体に変化が出て、自分でもこれなら気持ちにゆとりがあるの、いいなあと思っている。また気持ちがほらほらではエコ運転は出来ないということも分かってよかった。
- かなり早めのシフトアップ・アクセルOFFはしていると思う。今後もあるようにがんばる。
- 初めは燃費計算が面倒だったが、今では勉強になったと思っている。
- エコドライブをはじめたから、無意味にスピードを出す時代ではないと感じた。
- エコドライブは地球環境にやさしい運転で、そんな会社にいることをほかに思う。



Q&A

Q

セミナーの受講対象者は決まっていますか？

A

受講対象の制限は特に設けてありません。ただし、本セミナーはエコドライブ活動の成功に向け、現場の指導に当たる管理者教育に主眼をおいたカリキュラムで構成されていますので、できる限り、日々現場で従事されている管理者の参加が、望ましいと考えています。

Q

1回のセミナーに何人まで参加できるのですか？

A

1回のセミナーで、参加事業者ごとの人数制限は特に設けていません。ただし、本セミナーでは、すべての参加事業者をきめ細かく支援することを目的として、1回のセミナー参加枠を10人程度の少数人数に抑えて実施します。参加人数によっては、ご希望にそえない場合も考えられますので、あらかじめご了承ください。

Q

業務の都合上、途中で担当者が変わってしまいました。全7回すべて同じ担当者がセミナーを受けなければいけないのですか？

A

本セミナーでは、「グリーン・エコプロジェクト」の趣旨・目的を理解し、たうえでセミナーを受講され、ドライバーに伝えていただくことが効果的であると考えています。したがって、途中で変わられた方が本セミナーに初めて参加される場合は原則「第1回セミナー」から受講していただきます。

Q

燃費データは自社ですでにあるので、セミナーだけ受講することは出来ないのですか？

A

「グリーン・エコプロジェクト」では、トラック協会として統一した燃費データベースを構築することを目的としておりますので、走行管理データの提出をいただいております。そこから、作成した燃費データの活用を行い経営改善方法をお伝えする場が本セミナーです。したがってセミナーのみの受講は受け付けておりません。

グリーン・エコプロジェクトの活動紹介

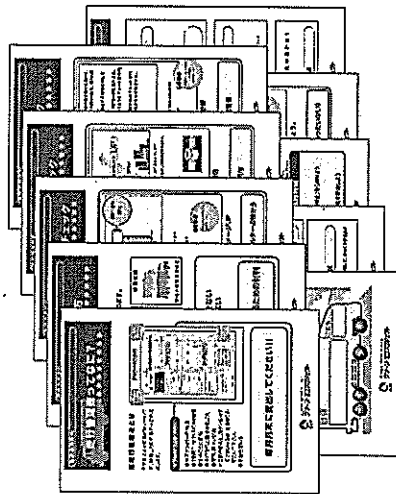
■セミナー風景

活動をしていく上で大切な事をしっかりと伝えられる少人数セミナーをミーティング形式で実施しています。



■教育資料

エコドライブ活動の取組みポイントを明確にする豊富な教育資料を作成し、提供しています。



■掲載記事

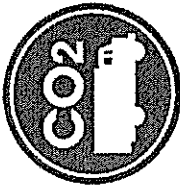
グリーン・エコプロジェクトの取組み効果は専門紙でも紹介されています。



環境CSRから進める経営改善

グリーン・エコプロジェクト

未来のために私たちができること



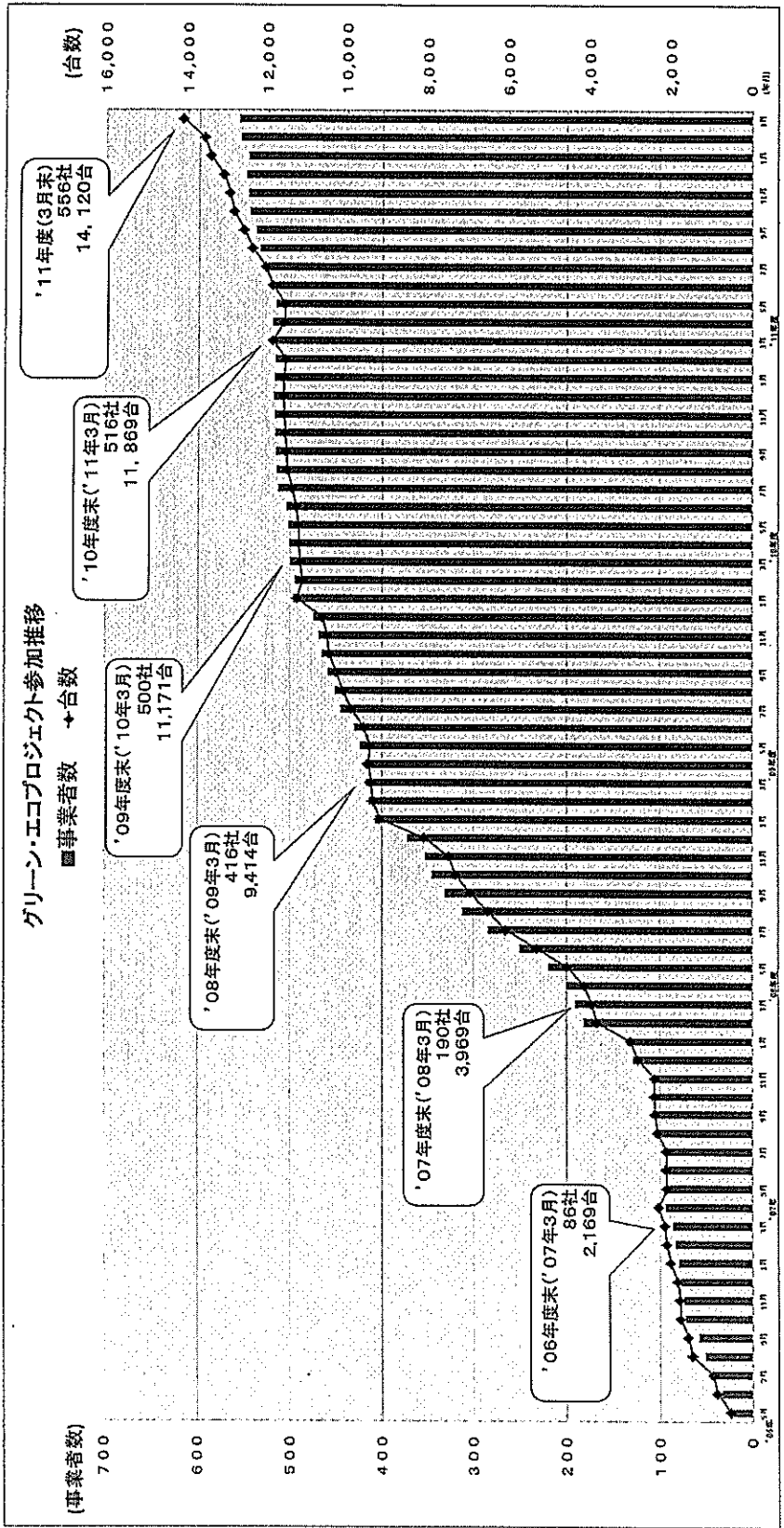
CO₂排出抑制

『活動実績報告』 2006年度～2011年度

社団法人 東京都トラック協会



参加規模の推移 2012年3月末

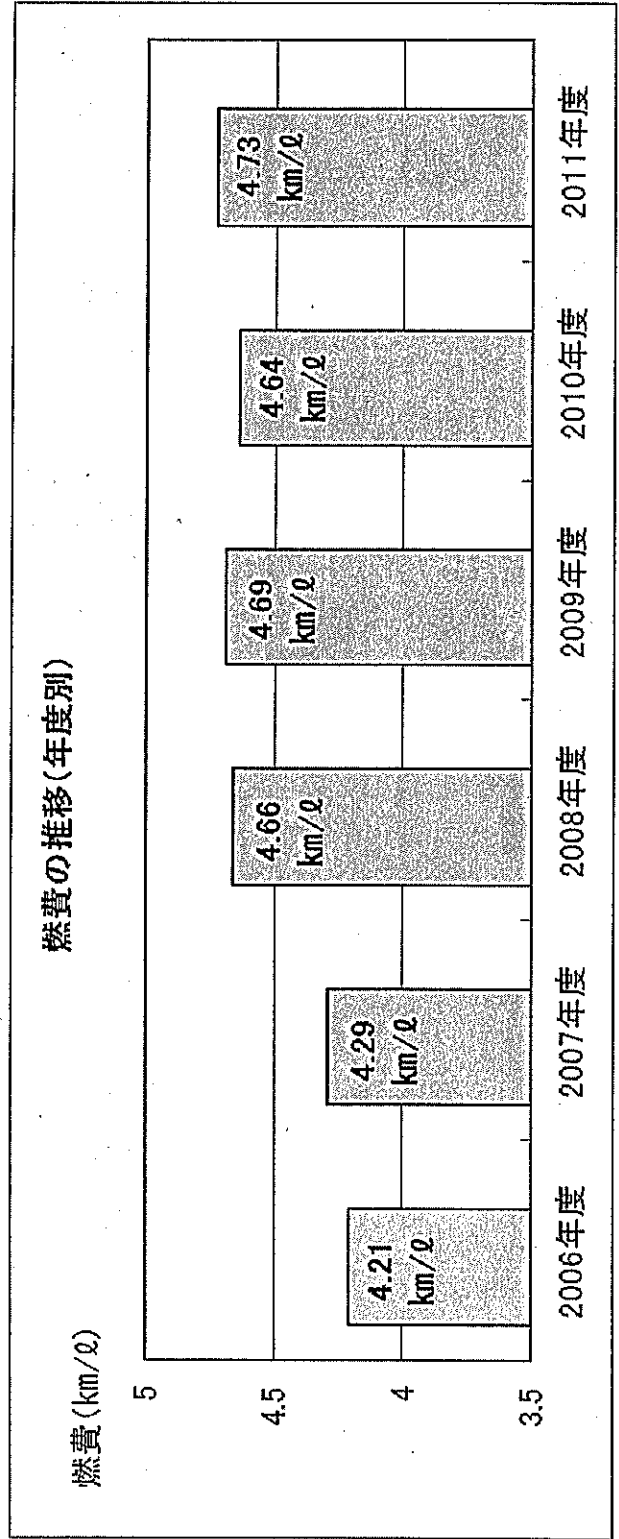


会社数：556社 台数：14,120台 データ件数：約412万件



【参考】燃費の推移(年度別)

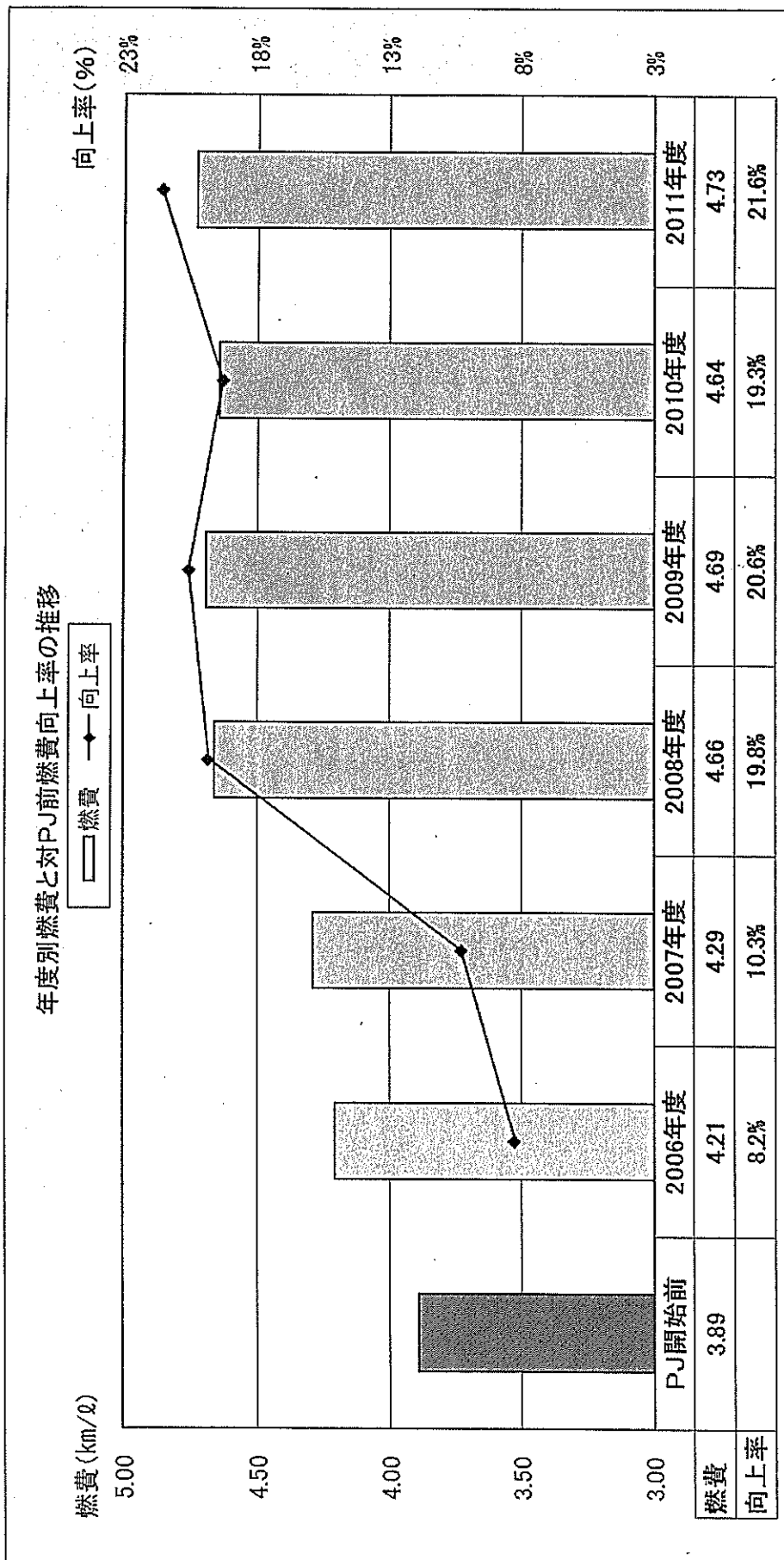
年度	燃費
2006年度	4.21 km/ℓ
2007年度	4.29 km/ℓ
2008年度	4.66 km/ℓ
2009年度	4.69 km/ℓ
2010年度	4.64 km/ℓ
2011年度	4.73 km/ℓ



*2011年4月～3月度データより算出



【参考】対プロジェクト開始前燃費向上率の推移



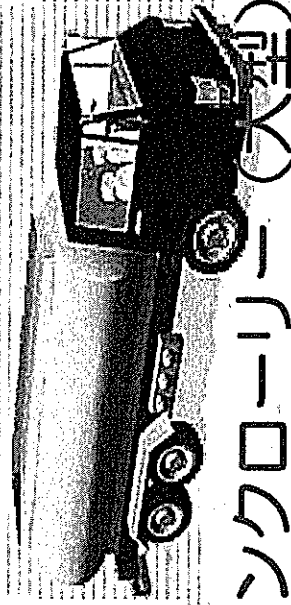
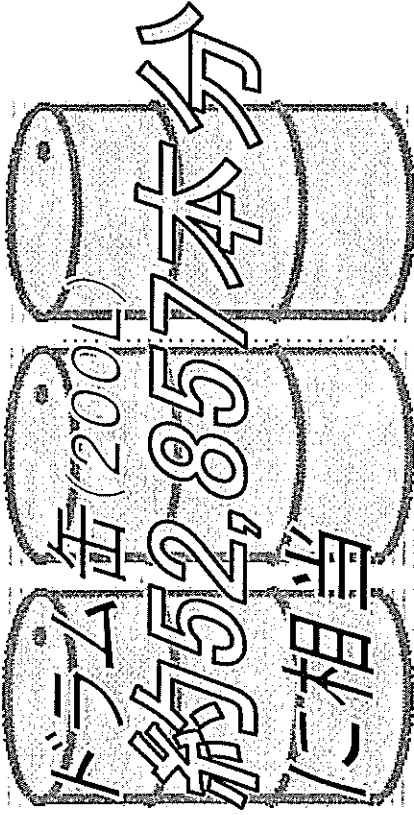
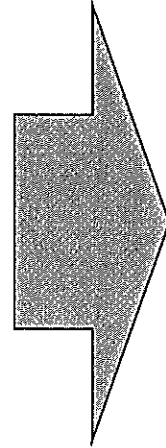
プロジェクトの継続により燃費は向上し続けている！



【参考】削減燃料量 累計

年度	削減燃料量
2006年度	735,371 ℓ
2007年度	2,119,509 ℓ
2008年度	2,023,494 ℓ
2009年度	3,033,837 ℓ
2010年度	824,719 ℓ
2011年度	1,834,499 ℓ
累計	10,571,429 ℓ

※各年度GEP実施報告書の数値から集計



タンクローリー(大型)
約661台分

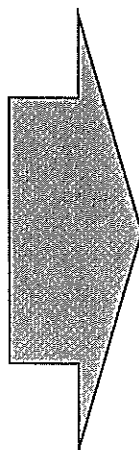
削減量	約1,057万ℓ
------------	-----------------



【参考】削減燃料量(CO₂換算) 累計

年度	CO ₂ 燃料量
2006年度	1,897 t-CO ₂
2007年度	5,468 t-CO ₂
2008年度	5,221 t-CO ₂
2009年度	7,827 t-CO ₂
2010年度	2,128 t-CO ₂
2011年度	4,733 t-CO ₂
累計	27,274 t-CO ₂

※各年度GEP実施報告書の削減燃料から集計
 ※'09年度より排出係数2.58へ変更により全年度統一し算出



スギの木
 約195万本分
 植樹に相当



CO₂削減量

約27,274t-CO₂

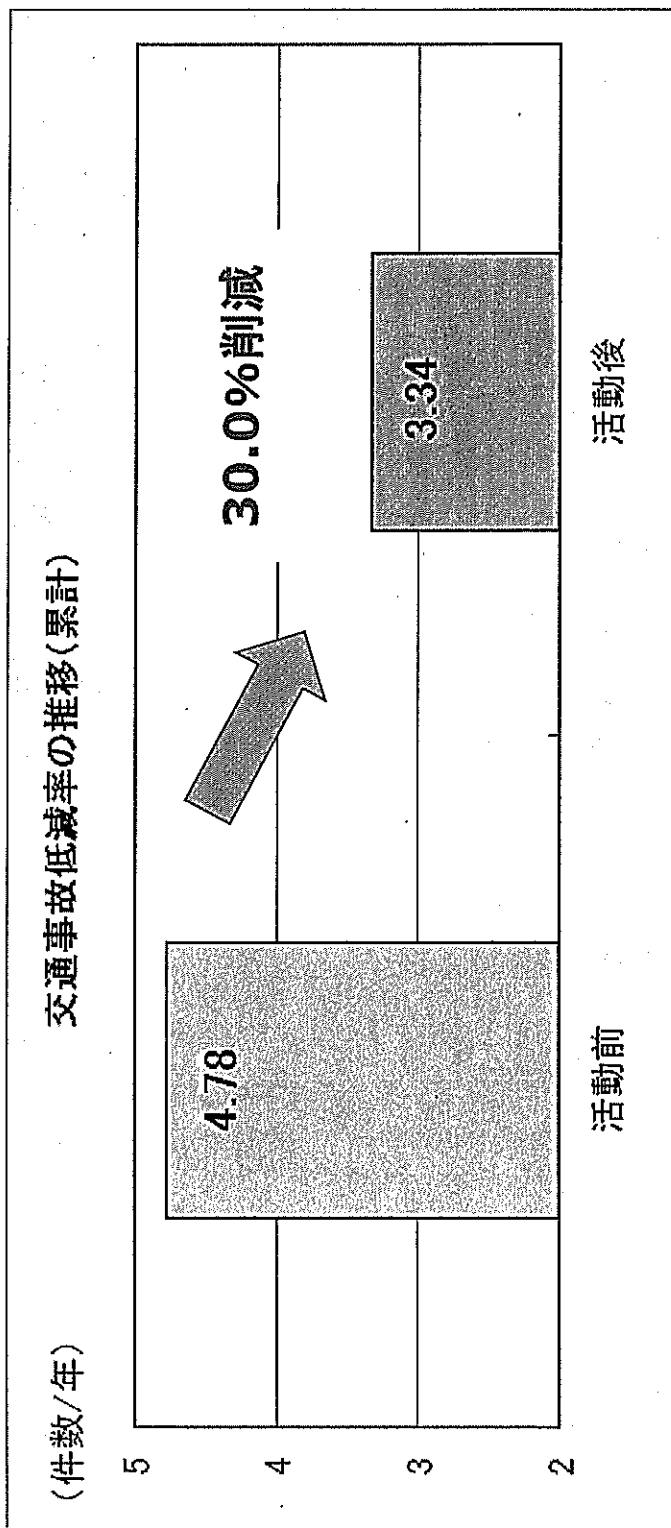
※スギ/14kg/年 CO₂年間吸収量 環境省/林野庁算出基準

※軽油二酸化炭素排出係数(軽油) × 2.58kg-CO₂/ℓ



【参考】交通事故低減率の推移 累計

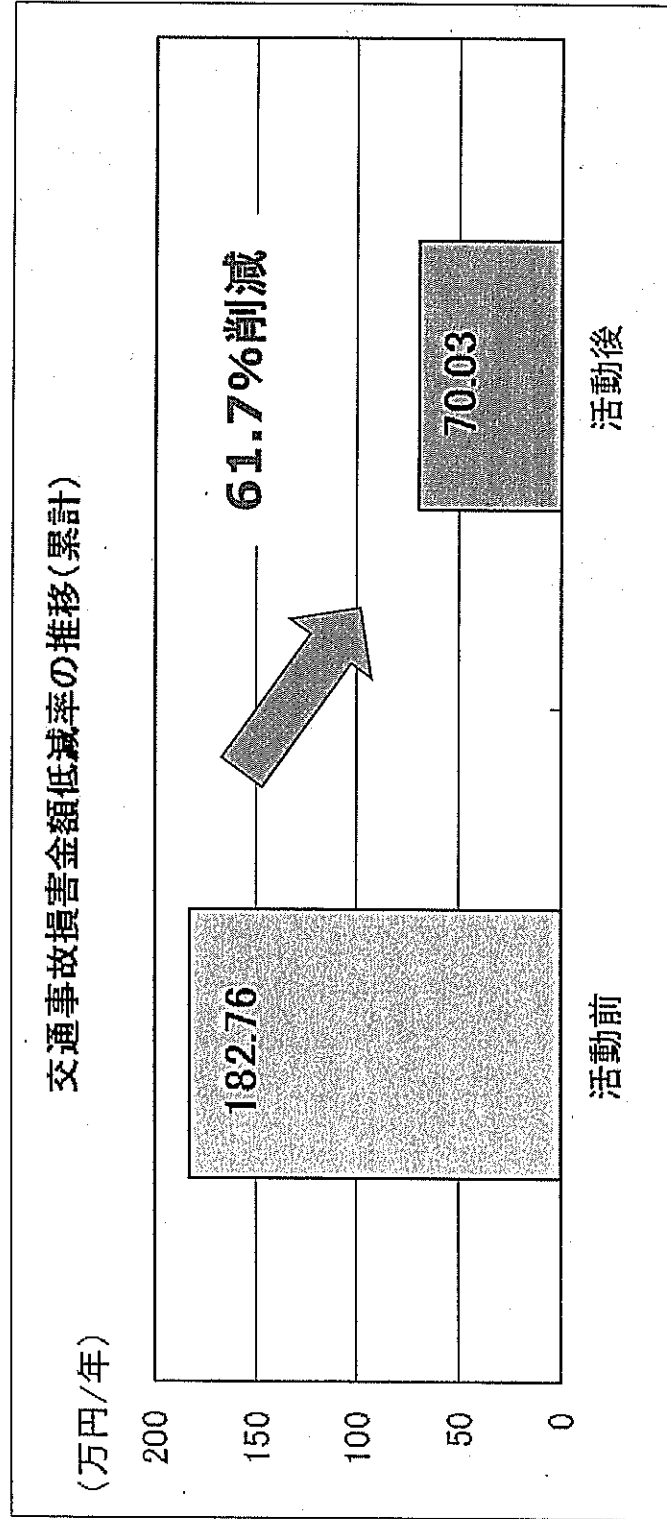
台数	活動前			活動後			低減率
	月数	件数	件数/年	月数	件数	件数/年	
7,222	3,338	1,329	4.78	3,291	917	3.34	30.0%





【参考】交通事故損害金額低減率の推移 累計

台数	活動前		活動後		低減率
	月数	金額(万円)	月数	金額(万円)	
5,344	2,559	38,974	2,548	14,869	61.7%
		182.76		70.03	



●昭和61年度以降の低公害車導入台数等一覧

参考資料1-42

(社)東京都トラック協会 環境部

年度	導入車輛車種別						GEP ポスト 新長期	都内普及台数		備考
	メノール	ハイブリッド	CNG	新短期 低PM等	新長期	ポスト 新長期		年度末台数	対前比	
昭和61年度	14	—	—	—	—	—	—	14	—	
昭和62年度	35	—	—	—	—	—	—	35	+ 21	
昭和63年度	35	—	—	—	—	—	—	35	+ 0	
平成1年度	35	—	—	—	—	—	—	35	+ 0	
平成2年度	34	—	—	—	—	—	—	34	- 1	
平成3年度	36	—	—	—	—	—	—	36	+ 2	
平成4年度	33	—	—	—	—	—	—	33	- 3	
平成5年度	50	3	—	—	—	—	—	53	+ 20	
平成6年度	52	5	—	—	—	—	—	57	+ 4	
平成7年度	64	5	9	—	—	—	—	78	+ 21	
平成8年度	83	5	16	—	—	—	—	104	+ 26	
平成9年度	69	2	80	—	—	—	—	151	+ 47	
平成10年度	82	13	201	—	—	—	—	296	+ 145	
平成11年度	69	11	395	—	—	—	—	475	+ 179	
平成12年度	32	11	585	—	—	—	—	628	+ 153	
平成13年度	18	11	1,107	—	—	—	—	1,136	+ 508	
平成14年度	—	1	923	—	—	—	—	924	- 212	※実績台数
平成15年度	—	52	718	96	—	—	—	866	- 58	※実績台数
平成16年度	—	166	377	340	18	—	—	901	+ 35	※実績台数
平成17年度	—	133	364	—	554	—	—	1,051	+ 150	※実績台数
平成18年度	—	75	451	—	891	—	—	1,417	+ 366	※実績台数
平成19年度	—	165	261	—	1,616	—	—	2,042	+ 625	※実績台数
平成20年度	—	207	245	—	19	—	—	471	- 1,571	※実績台数 *新長期=低燃費車
平成21年度	—	92	105	—	—	—	—	197	- 274	※実績台数 *エコカ-補助有り
平成22年度	—	81	98	—	—	334	—	513	+ 316	※実績台数
平成23年度	—	113	90	—	—	654	296	1,153	+ 640	※実績台数
平成24年度	—	49	55	—	—	—	111	215	- 938	※申請台数
合計	741	1,200	6,080	436	3,098	988	407	12,950	※平成24年度 (8月17日現在)	
	741	1,151	6,025	436	3,098	988	296	11,451	(平成23年度まで)	

イオンサステナビリティ基本方針

イオングループは、2011年3月に「イオンサステナビリティ基本方針」を制定いたしました。これは、4つの重点課題を定め、多くのステークホルダーの皆さまとともに、持続可能な社会の実現を目指すものです。物流部門では、特に「低炭素社会の実現」を中心テーマと据え、お取引先様、業務委託先様、グループ各社とともに持続可能な社会を目指しております。

イオン サステナビリティ基本方針



イオン サステナビリティ基本方針

私たちイオンは、「お客さまを原点に平和を追求し、人間を尊重し、地域社会に貢献する」という基本理念のもと、多くのステークホルダーの皆さまとともに、持続可能な社会の実現を目指します。

取組みにあたっては、「低炭素社会の実現」、「生物多様性の保全」、「資源の有効利用」、「社会的課題への対応」を柱とし、グローバルに考え、それぞれの地域に根ざした活動を積極的に推進してまいります。

2011年3月1日制定

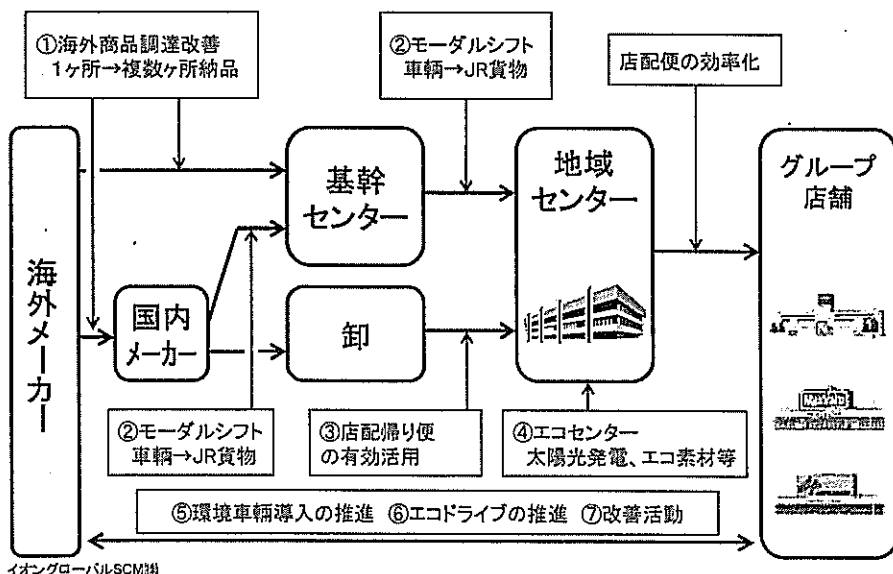
『イオン温暖化防止宣言』
(2008年3月 公表)
～2006年比で2012年に
185万トン削減～

『イオン生物多様性方針』
(2010年3月 公表)
生態系への環境影響低減
と保全

グリーン物流への取組み

メーカーから店舗に至るまでのサプライチェーン上において、それぞれの機能特性に即したグリーン物流の取組みを実施しております。代表的な7項目についてご紹介いたします。

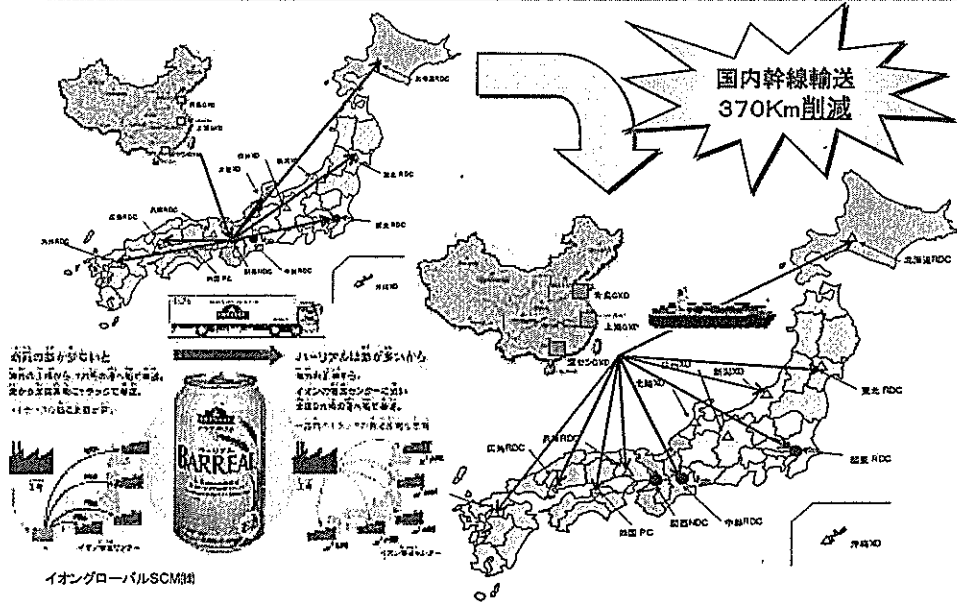
グリーン物流へのアプローチ



①海外商品調達方法の改善

従来は、海外商品を1ヶ所の港で陸揚げし国内幹線輸送を実施しておりました。現在では、イオンループのスケールメリットにより全国9ヶ所の港において陸揚げすることが可能となりました。これにより国内幹線輸送370km（加重平均距離）の削減を実現しております。

①海外商品調達方法の改善



②モーダルシフト（鉄道輸送）の推進

2008年3月度、関東から北海道への衣料品幹線輸送 月間45コンテナからスタートいたしました。現在では、輸送ルートの拡大、在庫型商品 調達物流での適用など対象範囲を広げ、月間1,200コンテナを鉄道輸送に切り替えております。鉄道コンテナ専用荷受バース（北関東RDC）の設置、他メーカー様との共同利用推進の結果、「JR貨物ニュース」にも紹介記事が掲載されました。

②モーダルシフト



イオングローバルSCM



イオン北関東RDC
JRコンテナ専用バースを設置

- (1) 前に積んだコンテナの荷降ろし作業を場所をとらずに 側面から行うことができます。
- (2) 伸縮式ローラーを店舗仕分けエリアまで直結させ、効率化を図っています。

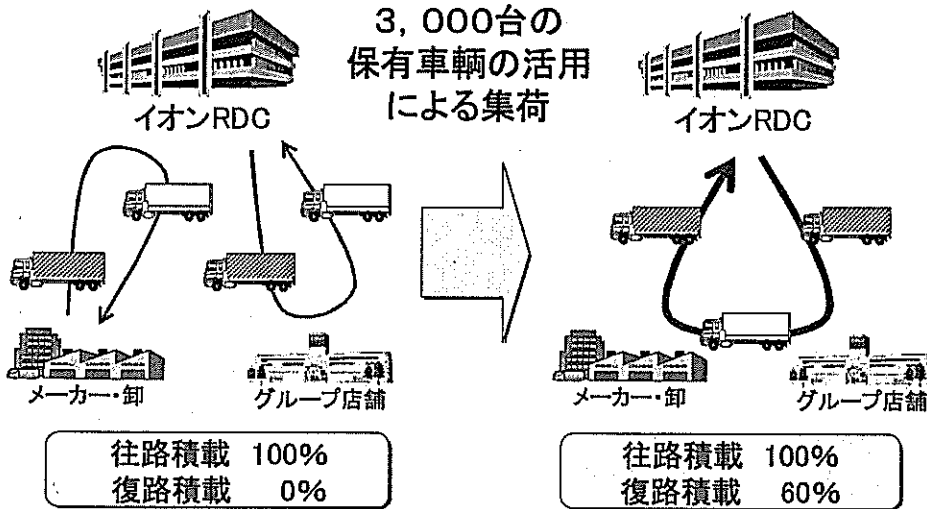
イオン関東RDC積込風景



③店配帰り便の有効活用

店舗配送の車輛をお取引先様の集荷便に利用することにより、空車の有効活用とともに、お取引先様のCO2削減にも寄与しています。

③店配帰り便の有効活用



イオングローバルSCM㈱

④エコセンター開発

2008年最初のエコセンターとしてイオン九州XDを開設いたしました。その後、大阪XD、北関東RDCとエコセンターの開発を進め、各種取組を実施しております。太陽光発電をはじめ、エコ素材、光反射素材の採用、排水（洗浄器機排水）・雨水の再利用等、環境負荷ミニマム化に努めています。

④エコセンター開発 北関東RDC (2011.9.7稼動)



- ・システム能力 : 60Kwh
- ・年間予測発電電力 : 39,043Kwh/年
(乗用車走行距離換算 52,251km)
- ・施設内使用電力の約4~5%を発電
(事務所内使用電力相当)

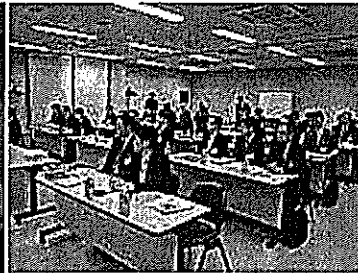
⑤環境車輛導入の推進

輸配送距離の低減、モーダルシフト、積載率の向上等、各種取組みを実施しても、最終の店舗配達手段がトラックであることに違いはありません。そのトラックが、有害ガスを多く排出しては片手落ちとなります。2011年度 協力物流企業様と合同で、環境車輛研究会を発足いたしました。導入推進を図るべく今後も研究を継続いたします。

⑤環境車輛導入の推進(研究会発足)



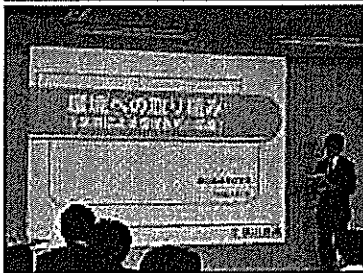
エコトラック様による導入事例発表



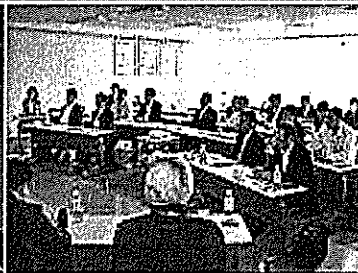
聴講風景

第1回 研究会

- 1.日程:4/12
- 2.場所
日立物流 千葉北営業所
- 3.議題
(1)業界を取り巻く環境
(燃料多様化と低公害化)
(2)大型天然ガス車導入
ユーザ企業事例
(3)大型天然ガス車両
今後の展開



福山通運様 環境取組み発表



聴講風景

第2回 研究会

- 1.日程:7/3
- 2.場所
イオン関東RDC
- 3.議題
(1)日産自動車の
ゼロエミッション取組み
(2)電気自動車
商用車への展開
(3)福山通運様
環境取組み紹介

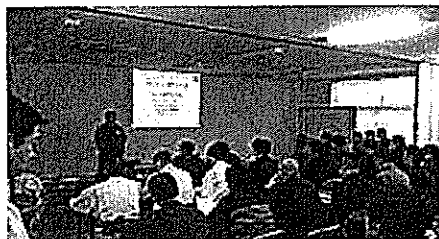
⑥エコドライブの推進

全国の物流施設で、エコドライブ講習を実施しております。2011年度は640名が受講し、2012年度は800名の受講を予定しております。また、急加速・急ブレーキなどの危険動態回数を車載機から把握し、優秀ドライバーを表彰する制度を設けることで、ドライバーの意識向上による燃費改善を目指しております。

⑥エコドライブの推進



◇ エコドライブ講習会 2011年度 全国33施設で実施



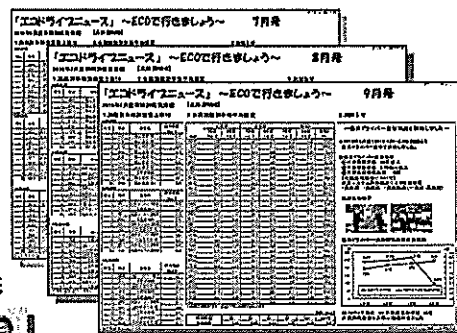
2011年度 640名が受講
2012年度 800名が受講予定

◇2011年度 年間連続優秀ドライバーの表彰



イオングローバルSCM部

◇ エコドライブニュース発行



◆全ドライバーへの周知徹底、意識改革を!!
エコドライブニュース ~ECOで行きましょう~
毎月5日発行 ⇒ 配車事務所などへ掲示

⑦改善活動 好事例の全国水平展開

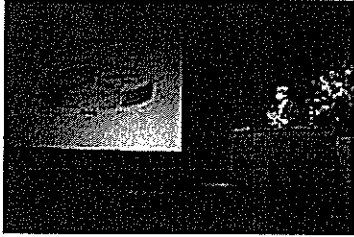
全国の物流センターから参加チームを募り、年2回 改善活動発表大会を開催しております。
(2011年度 参加79チーム) 輸配送に関しても、優秀チーム表彰に加え、好事例については、他センターへの全国水平展開を実施し、継続的な改善サイクルを回しております。

⑦改善活動 好事例の全国水平展開

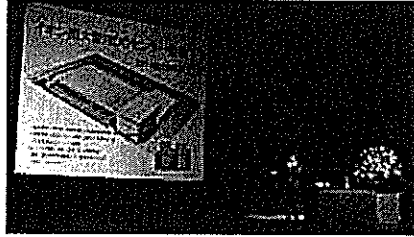


2011年度 改善活動 全国大会

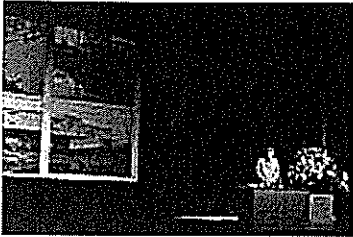
第1位 北海道XD 発表風景



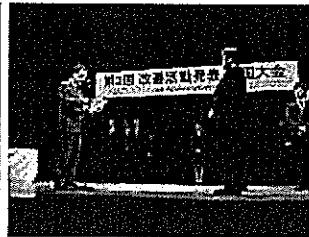
第2位 南大阪RDC 発表風景



第3位 仙台チルドNXD発表風景



表彰式



記念撮影



品質と信頼で未来につなぐ
求荷求車情報ネットワーク

WebKIT[®]

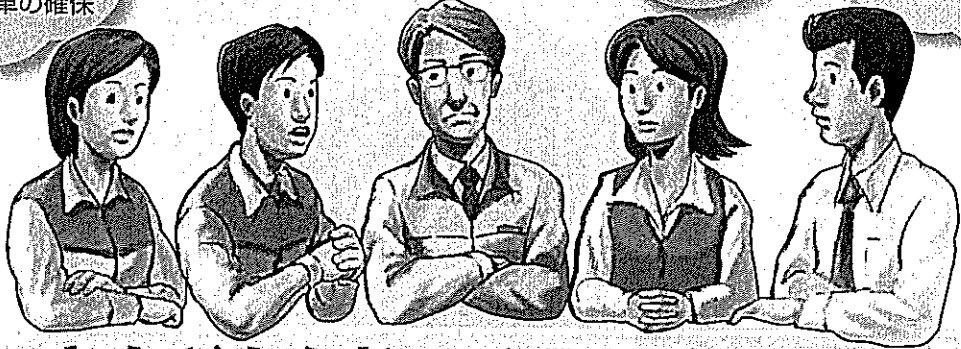
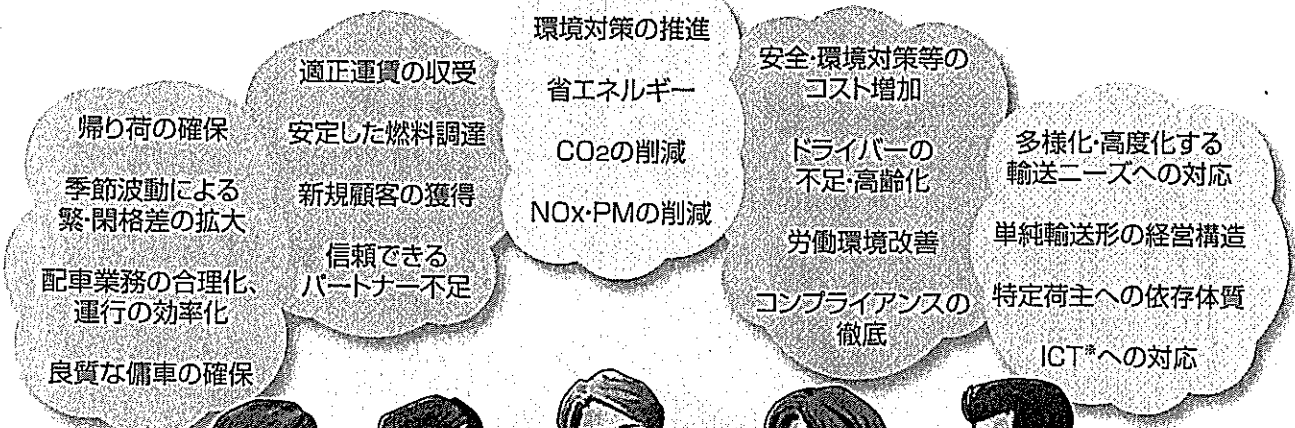
Kyodo Information of Transport

～輸送効率向上と環境負荷軽減を目指して～



公益社団法人
JTA 全日本トラック協会

NET 日本貨物運送協同組合連合会

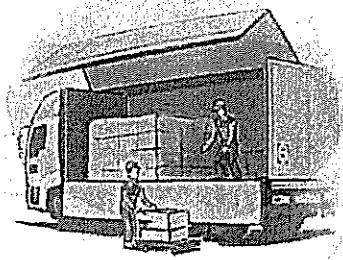


**さまざまな悩みや課題を抱える
中小トラック運送事業者にとって
輸送効率の向上が至上命題！**

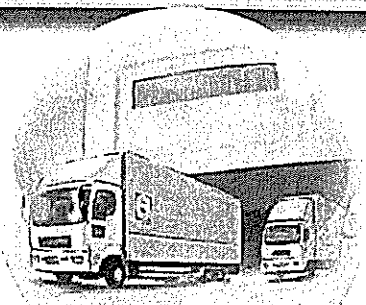
課題解決の手段として



実車率の向上
(帰り荷の確保)



積載率の向上
(積合せの徹底)



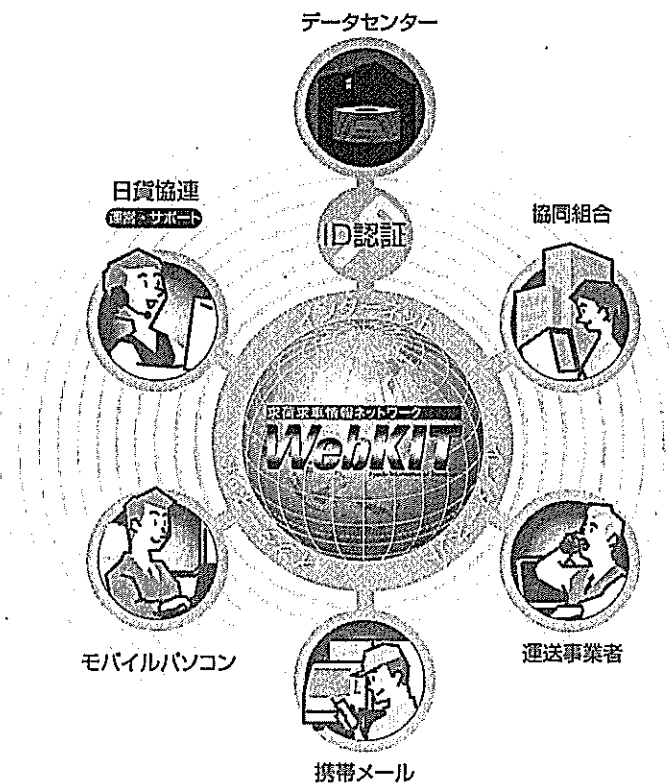
実動率の向上
(時間のフル活用)

※【IT用語辞典バイナリより】 IT (Information Technology) の「情報」に加えて「コミュニケーション」(共同)性が具体的に表現されている点に特徴がある。ICTとは、ネットワーク通信による情報・知識の共有が念頭に置かれた表現といえる。

品質と信頼で未来につなぐ
求荷求車情報ネットワーク
WebKIT[®]
 Kyodo Information of Transport
がお応えします!

「WebKIT」は、「帰り荷の確保」「融通配車」「積合せ輸送」など新たなビジネスチャンスの拡大に威力を発揮する求荷求車情報ネットワークです。

WebKIT システム概要



WebKITの特長

WebKITは、トラック協会会員事業者のための求荷求車システムです。情報ネットワークとして「帰り荷や傭車の確保」のほか、「積合せ輸送」や「パートナー作り」を通じた新たなビジネスチャンスの拡大に威力を発揮します。

経営資源の共有・補完

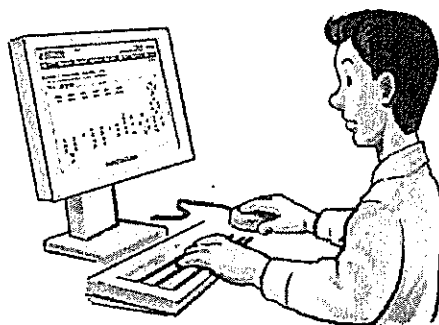
中小トラック運送事業者にとって、帰り荷の確保や季節変動への対応は常に悩みの種です。特に最近では、燃料価格やドライバー不足などの影響で、長距離輸送のみならず、近距離輸送においても、外部環境はめまぐるしく変化しています。こうした変化に的確に対応していくためには、事業者同士が相互に手を結び、経営資源を共有・補完しあうことが必要です。仕事や車両を融通し合うことで輸送効率の向上を図ります。



インターネットの活用

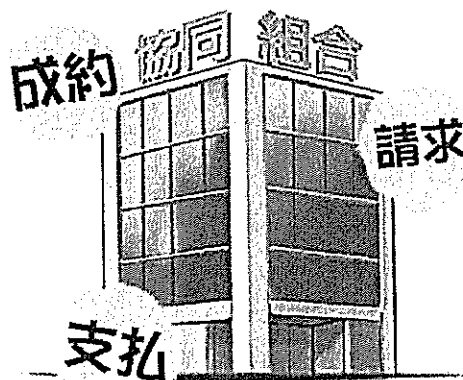
中小企業間でもICTの活用が盛んになり、インターネットを利用する機会も増えています。特に、「高速、大容量かつ常時接続」というブロードバンドをうまく利用しない手はありません。

WebKITはこのブロードバンドの利点を最大限活用するとともに、一般的なブラウザをご利用いただく方式により、操作を親しみやすいものにしていきます。また、システムやデータを全て中央のサーバで一括管理しているため、端末ごとのセットアップも必要ありません。



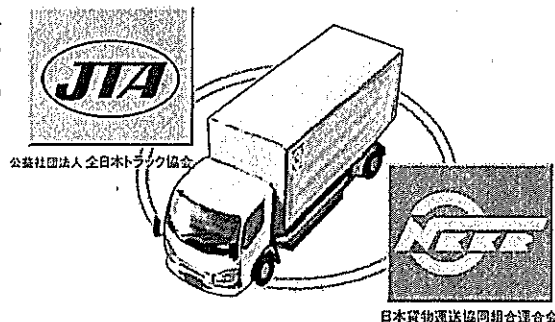
ネットワーク取引の不安解消

ネットワークを介した取引の場合、最も重要なのは相互の信頼関係の確保です。場合によっては遠方同士の見知らぬ相手と取引するわけですから、いくら仕事があっても配車や運賃回収で不安があれば手を出しにくいものです。WebKITには優良な事業者が多く参加している上、万一の場合でも、協同組合同士で全責任を負う仕組みができていますので、この点でも安心してご利用いただけます。



業界団体による開発・運営

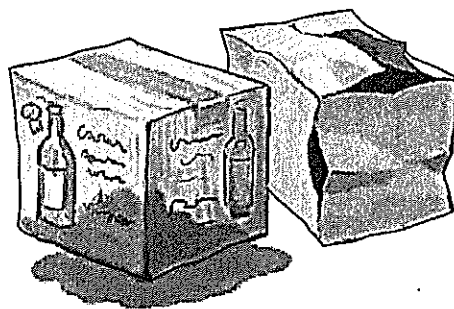
WebKITは、(公社)全日本トラック協会(全ト協)が開発し、日本貨物運送協同組合連合会(日貨協連)が運営するネットワークシステムとして、非営利かつ公平な運用が図られています。



保険でリスクを回避

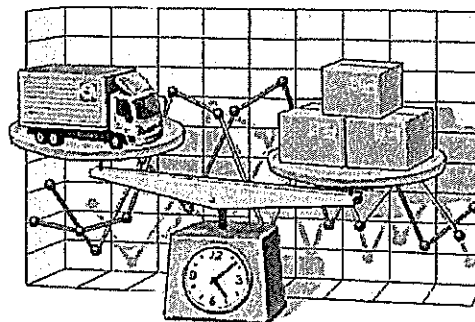
ネットワーク取引でポイントとなるのは、万一の事故に備えた保証制度の有無です。

WebKITでは、荷物の破損事故に備えた「荷物保険」と組合員の倒産等に備えた「運送代金支払保証制度」の加入を義務付けています。



需給動向の把握

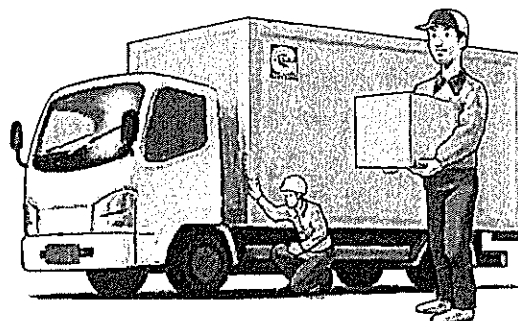
荷物や車両の動きは、月や曜日で大きく変動します。WebKITでは、荷物や車両の登録状況から、その時々々の需給動向がわかりますので、最適な配車管理や運賃動向の把握にも役立ちます。



品質基本方針

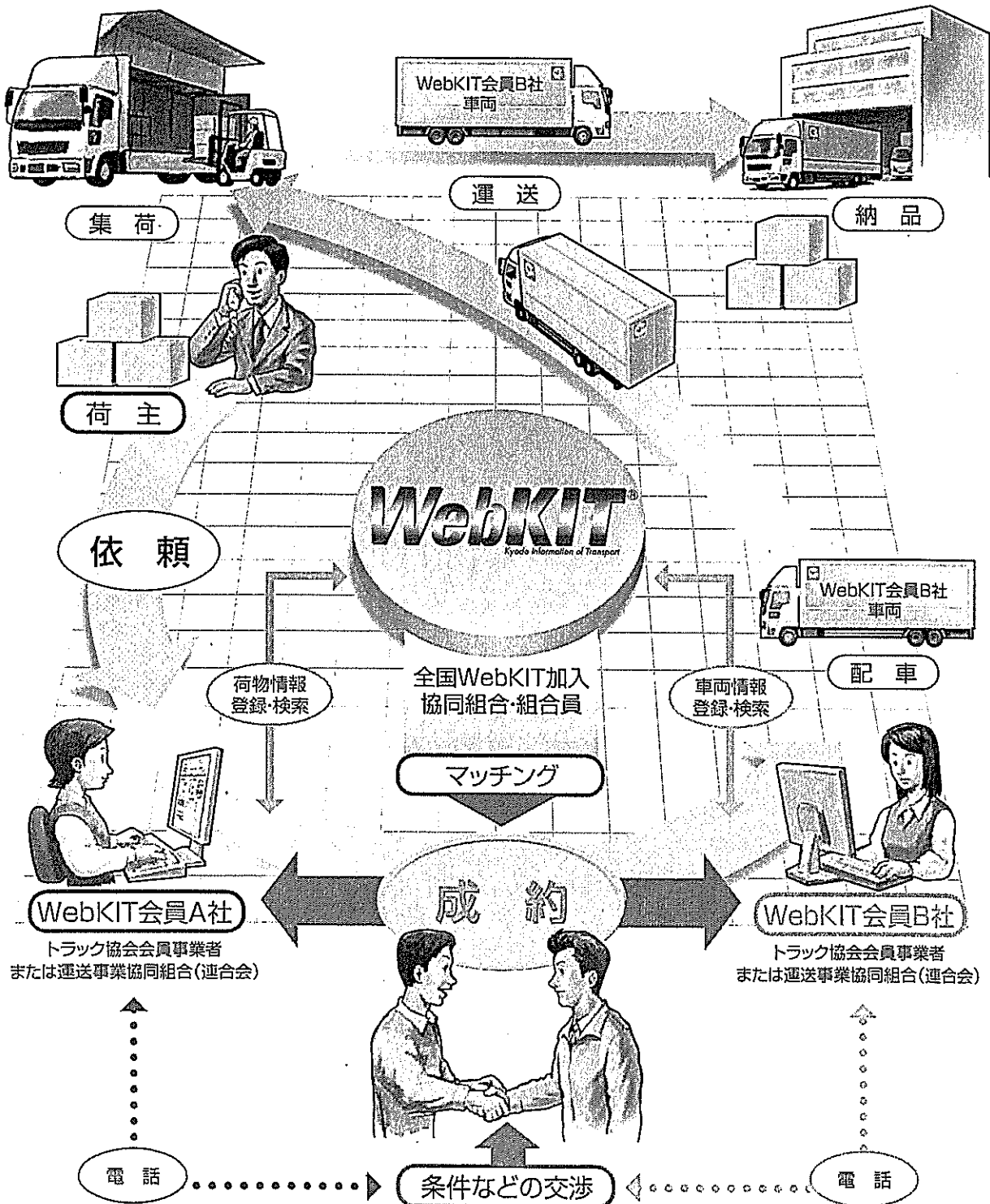
輸送品質向上と輸送効率向上への取り組みを促進し、会員相互の信頼を高めるため、「WebKIT 品質基本方針^{*}」を定めております。

※ 詳細は20ページをご覧ください



WebKITの流れ

WebKITでは、インターネットを利用して、荷物を依頼する側と車両を活用したい運送側が、それぞれ情報登録や検索を行います。
うまくマッチしそうな情報を見つけたら、まず相手先に電話で連絡します。さらに、詳細な条件を詰めた上で、成約に結びつけます。



新しい地域パートナーシップによる公害防止取組指針

1. はじめに

我が国では、四大公害等の深刻な公害問題が顕在化した高度経済成長期から、環境問題が多様化した現在に至るまで、事業者・地域住民・地方自治体の三者が緊張感を保ちながら公害防止に取り組むことによって一定の成果を挙げてきたが、特に2000年以降、地方自治体において予算的・人力的制約が多くなり、一部では公害規制に対する取組の弱体化がみられるようになった。また、事業者及び地方自治体において1970年代に多くの経験を積んだ職員がこの数年の間に退職し、一部では、次世代への継承が必ずしも充分でないといわれている。

こうした中、近年、一部の大企業において排出基準超過やデータ改ざんなどの不適正事案がみられ、環境問題の多様化等により、事業者と地方自治体の双方において、公害防止業務の位置づけが相対的に低下していることが懸念されている。

このような状況を踏まえ、中央環境審議会から「今後の効果的な公害防止の取組促進方策の在り方について」（平成22年1月29日）の答申が出されたところである。

同答申においては、事業者と地方自治体との間で行われてきたこれまでの公害防止体制に加えて、地域における情報共有を進め、事業者・地域住民・地方自治体の相互信頼に基づく取組を行うことが、公害防止の新たな手法として期待されている。

環境省では、同答申を受け、有識者によって構成される「公害防止のための新しい地域パートナーシップに関する検討会」を設置し、公害防止の新たな手法としての、事業者・地域住民・地方自治体の相互信頼に基づく取組の在り方について検討を行ってきた。

本指針は同検討会による提言を受け、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に向けた、地域社会の連携の望ましい在り方を示すものである。

2. 本指針の基本的な考え方

本指針では、事業者が公害防止関係法令を遵守し、自治体が規制・指導・監視を行うという従来の体制に加えて、地域における事業者・地域住民・地方自治体の三者が情報共有とコミュニケーションを通じて信頼関係を築き、その相互信頼に基づいた三者の協力関係によって、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」のための取組が行われることを目標としている。そのため、この指針が示す取組は、強制的に行われるものではなく、あくまでも、事業者・地域住民・地方自治体により自主的に進められることが期待される。

本指針では、この三者による取組を「公害防止のための新しい地域パートナーシップ」と位置づけ、「地域における公害防止対策」を中心に整理を行っている。なお、実際の取組においては、公害以外の環境問題についても同じ枠組で取り組むことが可能と考えられ、地域の状況に応じて対応することが期待される。

3. 公害防止のための新しい地域パートナーシップの在り方

(1) 事業者

事業者は、引き続き公害防止関係法令等を遵守して公害防止対策に取り組むことはもちろんのこと、地域における社会的責任を自覚し、地域住民や地方自治体とのコミュニケーションを図り、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に積極的に参加することが望まれる。

① 予防的な公害防止対策の実施

多くの事業者は、これまでも、公害防止関係法令等を遵守し、自主的な公害防止対策に取り組んできた。一方、事業者がひとたび公害や不適正事案を発生させると、地域の人々に影響を及ぼすだけでなく、社会的信用を失墜させ、取り返しのつかない事態を招くおそれがある。そのため、事業者は、公害防止対策が自己の責務であり、社会的責任でもあるという意識に基づき、法令等を遵守するのみならず、今後も予防的な公害防止対策に自主的かつ積極的に取り組むことが望まれる。

② 公害に関する情報の公開

事業者が、それぞれの地域において地域住民・地方自治体との相互信頼関係を築くためには、事業場での潜在的な環境汚染リスクや公害防止に関する情報等を自ら公開することが望ましい。このような情報公開によって、事業者は、地域住民や地方自治体との双方向のコミュニケーションの土台を構築し、ひいては両者からの信頼を得ることができる。

③ 地域住民や地方自治体との積極的なコミュニケーション

事業者は、自ら情報を積極的に公開する一方で、地域住民の意見や要望を積極的に聴き取るために工場見学会や地域における三者会合等を催して、地域住民や地方自治体とのコミュニケーションの促進に努め、信頼関係を構築することが望まれる。

(2) 地域住民

事業者や地方自治体が公害防止対策を行う目的は、地域住民の健康と環境の保全であることから、地域住民には、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」のため、その地域の公害・環境問題に、より積極的に関心を持つことが期待される。そのためには、地域における活動の場に積極的に参加し、事業者や地方自治体に対して、地域住民ならではの視点で得られた意見や疑問等を発信していくことが望まれる。

① 工場見学会や環境イベントへの参加とコミュニケーションの実施

地域住民にとって、地域の事業場、地方自治体、NPO/NGO等が催す環境イベント、工場見学会、環境観察会、地域清掃活動等は、事業者や地方自治体とのコミュニケーションを図る絶好の機会であることから、これらのイベントに積極的に参加することが望まれる。

地域住民が、事業場の環境対策や地域の環境状況に対する目ごころからの気付きや疑問、提案等を、当該事業場や地方自治体に積極的に伝えることは、「公害のない、より良い環境を目指した地域づくり」のためには重要である。地域住民には、事業者や地方自治体を実施する意見交換会等に参加し、積極的に意見を述べることを望まれる。

② 環境学習や環境モニタリング活動の実施

地域住民は、環境に関する学習を行うとともに、身の回りの環境に関してモニタリングを行い、その結果を事業者や地方自治体と共有することが望まれる。

モニタリング内容としては、目視等五感による観察や、生き物調査、汚染物質の簡易測定等が挙げられる。

これら環境モニタリングの結果は、公害防止関係法令等で定められた環境基準や排出基準等と直接比較できるものではないが、継続的なモニタリングを行うことで、地域環境の全体像や変化傾向を自ら把握することができるようになり、異常の発見に役立つ。また、モニタリング結果をもとに、事業者や地方自治体との意見交換を進めることができる。

③ グループとしての活動

地域住民は、グループに所属することにより、公害防止についての知識や活動の幅をより広げることが可能である。

グループとしては、町内会、自治会、NPO/NGO、中小企業団体、農業団体、漁業団体等の地域における既存の組織のほか、これらを母体とし、事業者と地方自治体との新たなグループを作ること考えられる。

これらのグループにおいて、目視等五感による観察や簡易測定の実施により、地域住民の関心事項を事業者や地方自治体と共有し、事業者や地方自治体の取組に直接反映させることも可能となる。

④ 公害防止対策の経験者としての参加

公害防止対策の経験者等の有識者は、自らが有する知見や技術を活用し、意見交換の場における助言者やモニタリング方法の解説者等として、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に積極的に参加することが望まれる。

(3) 地方自治体

地方自治体は、従来どおり公害防止関係法令に基づいて、事業者への規制・指導や環境監視等を行うことに加えて、事業者と地域住民を結ぶコーディネートを担い、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」のために、関係者間のコミュニケーションを促進することが望まれる。

① 地域における情報共有の促進

事業者・地域住民・地方自治体という異なる立場に立つ三者の相互理解を深める土台作りのため、地方自治体には、地域における情報共有を積極的に進めていくことが期待されている。そのためには、地方自治体は、事業者による地域住民・地方自治体への積極的な情報公開を促す一方、自らが持つ情報についても可能な限り公開していくことが望まれる。

また、地方自治体においては、地域住民が実施したモニタリング情報を有意義に活用することが望まれる。

② 事業者と地域住民のコーディネート

事業者・地域住民・地方自治体が、対話しながら協力して行う「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」を進めるに当たり、地方自治体には、事業者と地域住民を結ぶコーディネート役を担うことが期待される。そのためには、事業者・地域住民・地方自治体の三者会合の開催や、住民同士が協力して行う取組の支援を行うことが望まれる。

③ 公害防止対策の経験者等の有識者との協働

公害防止対策の経験者等の有識者と協働し、有識者の持つ貴重なノウハウを、これからの「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に活かすことが有用である。

例えば、地方自治体において「公害防止のプロフェッショナル」となる人材を育成するため、公害防止対策の経験者等の有識者から、公害防止行政の実務に関する助言を受けることが考えられる。(一部の地方自治体では、公害防止対策の経験者を嘱託職員として採用し、立入検査の際、現役職員に同行させており、公害防止行政のノウハウ継承に活かしている。)

④ 他の地方自治体との連携

水・大気等の汚染は地方自治体の境界を越えて広がることから、当該地域の「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」を進めるに当たっては、排出源の立地する地方自治体と、影響を受ける地方自治体の連携が重要である。

また、先進的な取組を行っている地方自治体や、様々なノウハウを有する地方自治体があることから、地方自治体は、積極的に他の地方自治体と情報交換を行うことが望まれる。

4. まとめ(事業者・地域住民・地方自治体の連携の在り方)

(1) 情報共有とコミュニケーションの重要性

事業者・地域住民・地方自治体という三者の相互信頼に基づく連携のためには、情報共有が前提となるため、それぞれが持っている情報を公開し、三者間の情報共有を積極的に進めることが望まれる。

また、この三者が信頼関係を築いていくためには、三者間のコミュニケーションが重要であることから、情報共有の取組を行う際においても、可能な限り実際に顔を合わせ、相互の立場を尊重して進めることが望まれる。

(2) 「公害防止のための新しい地域パートナーシップ」に向けて

本指針の目標は、地域における事業者・地域住民・地方自治体の三者が情報共有とコミュニケーションを通じて信頼関係を築き、その相互信頼の中で、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」のための取組が行われることである。

本指針に示した取組を実施するに当たっては、様々な試行錯誤を重ねることも予想されるが、地域の状況に合わせた工夫を行いながら、三者の信頼関係を構築し、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に向けた積極的な取組が行われることを期待する。

微小粒子状物質に係る環境基準の設定について（抄）

平成21年9月3日付中環審第517号 中央環境審議会答申

平成20年12月9日付け諮問第251号により中央環境審議会に対してなされた「微小粒子状物質に係る環境基準の設定について（諮問）」について、大気環境部会に微小粒子状物質環境基準専門委員会及び微小粒子状物質測定法専門委員会を設置し、検討を行った結果、下記のとおり結論を得たので答申する。

2. 微小粒子状物質の削減対策については、固定発生源や移動発生源に対してこれまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることがまず重要である。
3. 微小粒子状物質は、発生源から直接排出される一次生成粒子のみならず、大気中の光化学反応、中和反応等によって生じる二次生成粒子で構成される。また、我が国では、都市地域のみならず人為発生源由来粒子の影響が少ないと考えられる地域においても硫酸塩や土壌粒子等の粒子が相当程度含まれており、海外からの移流分も影響していると推察されるなど、微小粒子状物質の発生源は多岐にわたり、大気中の挙動も複雑である。

このため、微小粒子状物質やその原因物質の排出状況の把握及び排出インベントリの作成、大気中の挙動や二次生成機構の解明等、科学的知見の集積について、地方公共団体、研究機関と連携を取りながら、関係事業者の協力を得つつ、実施する必要がある。その上で、大気汚染の状況を踏まえながら、より効果的な対策について検討する必要がある。

