

自動車運送事業者等以外の事業者の判断の基準となるべき事項

第1 趣旨

大都市地域における自動車交通に起因する窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、自動車単体対策の強化、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成4年法律第70号。以下「特別法」という。）に基づく車種規制の実施等、各種の対策を推進してきた結果、低減する傾向にある。しかしながら、大都市地域の一部の地区においては、自動車交通の集中、道路の構造上の問題等により、大気環境の改善が阻害されており、長期間にわたり二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準が達成されていない状況にある。また、車種規制の対象外である窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）の外から対策地域内への流入車が、対策地域における大気環境に悪影響を与えており、長期間にわたり大気環境基準が達成されていない地区における大気汚染の一因となっている。

こうした状況を踏まえ、従来の対策に加え、大気環境基準が達成されていない地区における大気環境の改善を図るための重点的な対策を講ずるとともに、流入車を使用する事業者による自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の排出の抑制のための措置を創設することにより、このような地区について、可能な限り早期に大気環境基準を達成するとともに、既に大気環境基準が達成されている地域については、その状況を維持するため、特別法が改正されたところである。

この自動車運送事業者等以外の事業者の判断の基準となるべき事項は、特別法第31条第1項の規定に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止を図るため、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定による自動車運送事業者及び貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者以外の事業者（以下「一般事業者」という。）の事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置その他の措置に関し定めるものである。

第2 取組方針の作成とその効果等の把握

一般事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための措置を計画的かつ効果的に行うよう、以下のように取り組むこととする。

- ① 自らの事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の実態について把

握した上で排出の抑制のための自主的な排出量に関する目標及びその達成に向けて講ずべき措置の方針を作成する。

- ② ①に基づき具体的な措置を講ずる。
- ③ ②の措置の実施状況及びその効果を把握する。
- ④ ③を踏まえた上で当初作成した目標及び措置の方針を再検討し、更に効果的な取組を行う。

また、以上のような措置を行うために必要な自動車の使用状況等について記録化を行うこととする。

なお、実際に講じた措置については、環境報告書に記載するなどにより、積極的に公表するよう努めることとする。

第3 自動車を使用する一般事業者による排出量の抑制のための措置

一般事業者のうち、自動車を使用する事業者は、次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。特に、窒素酸化物重点対策地区内及び粒子状物質重点対策地区内において自動車を運行する場合にあっては、窒素酸化物重点対策地区及び粒子状物質重点対策地区（以下「重点対策地区」という。）に関して積極的に措置を講ずることにより、重点対策地区における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

(1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換

現に使用する車両の自動車排出窒素酸化物等の排出量の把握を行い、使用実態を考慮しつつ、特別法第12条第1項の窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）に適合する車への転換を早期に推進する。

また、流入車を運行する際には、排出基準の適合車を優先的に配車する取組を積極的に進める。

さらに、排出基準に適合する流入車を運行する際には、排出基準の適合車であることを外形的に分かりやすく表示する取組（排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等）を積極的に進める。

(2) 低公害車の積極的導入

自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車

やDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等排出ガスを低減する装置等の開発状況等の十分な把握に努め、その導入を積極的に進める。

(3) エコドライブの実施等

① エコドライブの実施

自動車の使用に際しては、運転方法により燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。また、デジタル式運行記録計等の活用により、適正運転（以下「エコドライブ」という。）の実施の担保を図る。

- ア) おだやかな発進と加速（急発進・急加速の排除）
- イ) 早めに一段上のギアにシフトアップ
- ウ) 定速走行・経済速度の励行
- エ) エンジンブレーキの多用
- オ) 予知運転による停止・発進回数の抑制
- カ) 空ぶかしの排除
- キ) アイドリングストップ
- ク) 不要な積荷の抑制
- ケ) エアコンの使用の抑制
- コ) 不要な暖機運転の抑制
- サ) 道路交通情報の活用
- シ) 適法・適切な駐停車の実施

② 車両の維持管理

日常の点検・整備の良し悪しにより燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。

- ア) エアクリーナーの清掃・交換
- イ) エンジンオイルの適正な選択・定期的な交換
- ウ) 適正なタイヤ空気圧の維持

2 車両走行量の削減等

(1) 車両の有効利用の促進

① 共同輸配送の促進

自社内努力により、あるいは他の事業者や地方公共団体等と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた物資の集荷、仕分け、配送等の業務を共同で行い、若しくは車両及び貨物を相互融通すること等により、積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。

② 帰り荷の確保

輸送需要の的確な把握や求貨求車システムの活用により、帰り荷の確保を行う。

③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送頻度及び納品回数の削減を実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムサービスの見直し、改善を行う。

④ 受注時間と配送時間のルール化

貨物の配送の受注時間と貨物の配送時間のルール化を図り、緊急配送をできるだけ回避するよう計画的な貨物の配送を行う。

⑤ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けることにより、貨物の輸送距離の全体を削減する。車両の大型化、トレーラー化その他の手段により、貨物の輸送の便数を削減する。

⑥ 検品・荷役の簡略化

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、国内物流EDI（電子データ交換）標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、RFID（無線自動識別）、ネットワーク技術等を利用し、検品・荷役の簡略化を図る。また、一貫パレチゼーション（パレットの規格を統一し、パレットに積み付けた貨物の荷姿を崩すことなく、発送から到着の荷卸しまで一貫して移動を完結させることをいう。）を中心としたユニットロードシステム化（一つの単位にまとめた貨物にし、できるだけその単位を崩さず輸送等をするをいう。）等を推進し、荷役の簡略化を図る。

⑦ 道路混雑時の輸配送の見直し等

道路混雑時の輸配送の見直しによる輸配送の円滑化や積載効率が比較的低い土曜日、日曜日における車両使用の削減といった対策を講ずる。

また、一般道路の交通量削減のため、高速道路の効果的な利用に努める。

⑧ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

(2) 自営転換の推進

自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を推進する。

(3) モーダルシフトの推進

自動車輸送と比較してより環境に対する負荷が少ない大量輸送機関である鉄道及び海運の活用（モーダルシフト）を推進する。

(4) 公共交通機関の利用の促進

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

(5) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上においては、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）やGPS（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

(6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、共同輸配送、新輸送商品の開発に対応するため、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等との協力を行うなどして整備を図る。

(7) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（事業者によって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。）の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

第4 荷主及び発注者による排出量の抑制のための措置

一般事業者のうち、貨物自動車運送事業者等に貨物の運送を継続して行わせる事業者及び貨物の納入を受ける事業者は、次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

(1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換の促進

貨物自動車運送事業者等が貨物の運送に使用する貨物自動車について、排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーを利用し、排出基準の適合車であることを確認するなど、貨物自動車運送事業者等に対し排出基準の適合車を使用することを要請する取組を積極的に進める。

貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送量に応じた適正車種により貨物の輸送を行うよう発注する。

(2) 低公害車等の積極的導入への協力

貨物自動車運送事業者等が行う、自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車やDPF等排出ガスを低減する装置等の導入に協力する。

(3) エコドライブの実施への協力等

① エコドライブの実施への協力

貨物自動車運送事業者等の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブを推進する。また、貨物自動車運送事業者等が行うエコドライブ支援装置（デジタル式運行記録計等をいう。）の導入に協力する。

② 車両の維持管理の要請

貨物自動車運送事業者等によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両の整備及び点検（第3の1（3）②に掲げる事項をいう。）の徹底を要請する。

2 車両走行量の削減等

(1) 車両の有効利用の促進

① 共同輸配送の促進等

他の事業者と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた貨物の輸送の委託等の業務を共同で行うこと等により、貨物自動車運送事業者等が使用する貨物自動車の積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。また、貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物自動車運送事業者等に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注し、又は混載便を利用する。

② 帰り荷の確保への協力

納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注することや、求貨求車システムを活用すること等により、貨物自動車運送事業者等の帰り荷の確保に協力する。

③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムの貨物の輸送の見直し、改善を行う。

④ 発注時間と輸送時間のルール化

貨物の輸送の発注時間と貨物の輸送時間のルール化を図り、緊急な貨物の輸送を回避するよう計画的な貨物の輸送を行う。

⑤ 貨物の輸送量の平準化

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送量のピーク期間を移動させてその平準化を図る。

⑥ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けることにより、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送距離の全体を削減するよう発注する。

車両の大型化及びトレーラー化その他の手段により、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送の便数を削減するよう発注する。

⑦ 返品に係る貨物の輸送の削減

返品に関わる条件（返品に係る貨物の輸送費等をいう。）の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。

⑧ 検品・荷役の簡略化

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、国内物流EDI標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、RFID、ネットワーク技術等を利用し、検品・荷役の簡略化を図る。また、一貫パレチゼーションを中心としたユニットロードシステム化等を推進し、荷役の簡略化を図る。

⑨ 道路混雑時の貨物の輸送の見直し

道路混雑時の貨物の輸送の見直しにより、貨物の輸送の円滑化を図る。

⑩ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

(2) 自営転換の推進

自営転換を推進する。

(3) モーダルシフトの推進

モーダルシフトを推進する。

(4) 公共交通機関の利用の促進

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

(5) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上においては、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICSやGPS等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

(6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等との協力を行うなどして整備を図る。

(7) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクスの活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

第5 製造業者による排出量の抑制のための措置

一般事業者のうち、製造業者は、次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

1 製品開発

製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の貨物の輸送をあらかじめ考慮した製品開発を行う。

2 生産体制

(1) 出庫時間の調整

貨物の輸送に併せて出庫時間を調整できる生産体制を構築する。

(2) 計画どおりの出庫の阻害要因への対処

生産工程における障害、遅延、調整、変更等計画どおりの出庫を阻害す

る要因についてより早く正確な情報を貨物自動車運送事業者等に提供し、貨物自動車運送事業者等がそれに対応できるようにするとともに、当該阻害要因の排除、それが発生した場合の影響の低減措置等を講じる。

(3) 部品等の調達に係る貨物の輸送距離の削減

工場に近い位置から部品等を調達し、貨物の輸送距離を削減する。

第6 関係事業者の連携

一般事業者が事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために前記の措置を講ずるに当たっては、貨物自動車運送事業者等、荷主、発注者などの関係事業者が、相互の取組に対し理解、協力するとともに、相互に連携することが不可欠である。

したがって、一般事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するための措置について、関係事業者の連携を深めるための定例的な懇談会の設置、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための検討会の設置、情報交換の実施等により、関係事業者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。

事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。