参考資料8

自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針

平成14年４月２日閣議決定、令和４年11月22日最新の変更の閣議決定
令和４年11月28日環境省告示第90号

第１　対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する目標

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。）においては、自動車交通の集中、増大等に伴って、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気汚染が厳しい状況にあることに鑑み、対策地域における自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の削減に係る各種の対策を、国、地方公共団体、事業者及び国民の緊密な協力の下で本基本方針等にのっとり総合的かつ強力に推進していくこと等により、対策地域において、二酸化窒素については令和８年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和53年環境庁告示第38号）を確保すること、浮遊粒子状物質については令和８年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準（昭和48年環境庁告示第25号）を確保することを目標とする。

第２　総量削減計画の策定その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

１　総量削減計画の策定に関する基本的事項

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。）第７条に基づく窒素酸化物総量削減計画及び第９条に基づく粒子状物質総量削減計画（以下「総量削減計画」という。）は、対策地域の実情を踏まえ、「２　対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項」に掲げる各種施策等の推進により、対策地域において、令和８年度までに、二酸化窒素については二酸化窒素に係る大気環境基準を確保し、浮遊粒子状物質については自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されるように自動車排出窒素酸化物等の総量を削減し、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目途とし、一の計画として策定するものとする。この場合、当該地域における自動車排出窒素酸化物等及び自動車以外の窒素酸化物発生源における窒素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の窒素酸化物発生源等に係る大気汚染防止法等に基づく対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実

効ある計画を策定するものとする。

また、特別法第16条に基づく窒素酸化物重点対策計画及び第18条に基づく粒子状物質重点対策計画（以下「重点対策計画」という。）は、重点対策地区の実情を踏まえ、「第２の２(7)局地汚染対策の推進」に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に資するため、一の計画として総量削減計画において定めるものとする。

なお、都市部局等との連携により総量削減計画（重点対策計画を含む。以下同じ。）と対策地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとすること。

２　対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

(1) 自動車単体対策の強化等

平成22年７月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」に基づき、ディーゼル平成28年目標値に沿った排出ガスの低減を図り、ポスト新長期規制適合車については早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底及び効果的な取締りの実施を図るものとする。

また、自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図るものとする。

さらに、不正軽油の使用については、関係省庁及び地方公共団体が連携して取締りを行うものとする。

(2) 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、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。）の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずるものとする。

また、関係省庁及び地方公共団体が連携して、対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるかのように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行うこと、いわゆる「車庫飛ばし」への対策を進めるものとする。

さらに、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車についても、できるだけ排出基準の適合車とするとともに、排出基準の適合車であることを外形的にわかりやすく表示（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）するよう、自動車の使用者に促

すものとする。国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努めるものとする。

(3) 低公害車の普及促進

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとともに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じるものとする。また、普及のための広報等を積極的に推進するものとする。これらの施策を通じ、低公害車の大量普及を促進するものとする。

また、燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図るものとする。

さらに、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、国及び独立行政法人においては低公害車への切替えを着実に進めるとともに、地方公共団体においては率先して低公害車の導入に努めるものとする。また、国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、低公害車による納入や納入量に応じた適切な大きさの自動車の使用を貨物自動車運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生する自動車排出窒素酸化物等を可能な限り低減するよう努めるものとする。

(4) エコドライブの普及促進

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、シンポジウムやコンテスト等イベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動並びにエコドライブ支援装置、外部電源用冷暖房装置及びエコドライブ評価支援システムの普及促進を行うものとする。

また、関係省庁及び関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させるものとする。

(5) 交通需要の調整・低減

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、自動車からの情報（プローブ情報）の収集及び活用システム、運行管理システム等高度道路交通システム（ＩＴＳ）による物流の情報化を推進するものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備及び物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行うものとする。

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備をはじめとする高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進するものとする。

さらに、パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。

また、徒歩や自転車の利用促進のための自転車道等の施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛やカーシェアリングの取組を呼びかけるものとする。

⑹ 交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策を進めるものとする。

また、道路整備の状況をも踏まえつつ、中央線変移等の交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備、違法駐車の効果的な排除等の総合的な駐停車対策を推進するものとする。さらに、交通管制システム、信号機その他の交通安全施設の整備、交通渋滞や駐車場等に係る情報の収集及び的確な提供を行う道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）等の整備拡充並びにノンストップ自動料金支払いシステム（ＥＴＣ）の整備等高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用、路上工事の縮減、情報通信を活用した交通代替の推進等を通じて、自動車交通流の円滑化を図るものとする。ま

た、国等においては、ＥＴＣ車載器及び３メディア対応型ＶＩＣＳ車載機の率先導入、普及・広報等に努めるものとする。さらに、交通流の円滑化に資するため、正確かつ適切な道路交通情報を提供する民間の取組を促進する。

交通流と大気汚染の相関を分析し、都府県境を越える信号制御の連動、う回誘導等により自動車起因の大気汚染を低減する施策を研究し、その実用化を図るものとする。

⑺ 局地汚染対策の推進

① 局地汚染対策の進め方

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等及びそれらに併せた道路緑化・環境施設帯の整備、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用の協力の促進、高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用方法及び効果的な交通需要マネジメントの調査研究等を含む地域の実情に応じた総合的な局地汚染の緩和に資する対策を関係機関の連携の下で進めるものとする。その際、汚染の広がりや原因を十分考慮して、局所的な改善効果を求める対策に加え、同様の地域特性を持つ他の地域に対しても効果が及ぶ対策を検討するものとする。

なお、局地汚染対策の推進に当たっては、国、地方公共団体、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等が連携を図り、施策目標及び事業内容を検討し、高濃度の二酸化窒素や浮遊粒子状物質が観測される時間帯、地形、沿道の状況等地域の実情に応じた効果的な施策を進めるものとする。

② 建物設置者による配慮の促進

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区に集客施設等自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物を設置する者に対しては、当該建物における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ため、別紙の第３及び第４に掲げる措置を建物の用途や自動車の使用形態に応じて講ずるほか、当該建物の利用者に対するアイドリングストップや公共交通利用の呼びかけ、駐車施設内の経路案内の充実、直通バスの運行等自家用車以外の交通手段の確保等の措置を講ずるよう促すものとする。

また、このような建物を現に設置している者に対しても、同様の措置を講ずるよう促すものとする。

③　重点対策計画制度及び流入車対策に係る制度の着実な施行

都道府県知事は、特に、局地汚染対策の実施を推進することが必要であると認めるときは、対策地域内に重点対策地区を指定し、重点対策計画に基づき、対策の重点的、集中的な実施を図るものとする。その場合、国は関係者間の連携を図りつつ、これに協力するものとする。

また、重点対策地区のうち、流入車対策を講ずることが特に必要であると認められる地区として都道府県知事の申出に基づき環境大臣が指定する地区については、関係機関は特別法第36条第１項に基づく計画の作成、提出や第37条に基づく定期報告等の事業者の義務が確実に履行されるよう、事業者に対して当該義務の内容の適切な周知を図ることにより、流入車対策に係る制度の着実な施行を図るものとする。

(8) 普及啓発活動の推進

自動車排出窒素酸化物等の問題は、事業者及び国民の活動と非常に深く係わっていることから、事業者及び国民が、特別法第４条及び第５条に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止について努力するように、事業者に対しては特別法第31条第１項の規定による判断の基準となるべき事項について周知徹底等を行い、国民に対しては広報活動等を通じて大気汚染及び対策の現況、自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用方法等についての理解を求め、協力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開するものとする。そのため、高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用等による効果的な情報発信方法を研究するものとする。

また、国及び地方公共団体は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施するものとする。

３　重点対策地区の指定に関する基本的事項

重点対策地区としては、対策地域内で、長期にわたり二酸化窒素又は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地区又はこれに準じる地区であって、当該地区の交通の状況等を勘案し、窒素酸化物重点対策又は粒子状物質重点対策を実施することが特に必要である地区を指定するものとする。また、指定に当たっては、大気汚染の状況及び大気汚染に対する発生源別の寄与の状況の把握、大気環境基準との比較等により、著しい大気汚染の継続が定量的に予測される地区を指定するものとする。

なお、指定する区域は、地域の状況や特性に応じて合理的な範囲となるように留意するものとする。

４　事業者の判断の基準となるべき事項の策定に関する基本的事項

特別法第31条第１項の判断の基準となるべき事項については、製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣が、別紙の第１及び第２の事項を盛り込むとともに、別紙の第３、第４及び第５の事項を事業の実態に応じて盛り込んで、策定するものとする。

第３　その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する重要事項

１　関係者間の連携

国及び地方公共団体は、地域の実情に応じて、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、局地汚染対策のために協力する体制の構築等の連携を図るものとする。

また、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等の関係事業者は、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に連携を図るものとする。

さらに、自動車起因の窒素酸化物汚染及び粒子状物質汚染の広域性、類似性に鑑み、地方公共団体は対策地域間における連携を確保し、相互に十分な調整を図り、また経験を共有し効果的な施策の拡大のため協力するものとする。

２　総量削減計画の進行管理

自動車排出窒素酸化物等の削減施策は広範囲な分野に及ぶため、関係機関の協力の下に総合的に推進していく必要があること、また、目標の着実な達成のためには施策の進捗状況を的確に把握・評価し、必要に応じその後の施策の在り方を見直す必要があることに鑑み、総量削減計画策定後においても関係者と密接に連携を図りつつ、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、総量削減計画の進行管理を着実に実施するものとする。なお、総量削減計画の進行管理のため、施策の進捗状況の的確な把握及び評価を可能とする手法を早期に整備するとともに、必要なデータの収集を行うものとする。また、国及び地方公共団体は情報の交換に努めるものとする。

また、総量削減計画の進行管理については、その結果を公表するものとする。

３　調査研究

対策地域において自動車排出窒素酸化物等による大気汚染状況の的確な監視・測定を行うため､監視測定局の新設や適正配置を進めることなどにより、監視測定体制の整備充実等を図るとともに、自動車排出窒素酸化物等の全体

の動向の継続的な把握に努めるものとする。

特に、浮遊粒子状物質については、自動車排出粒子状物質の総量の削減による大気汚染の改善効果の検証に資するため、成分別の浮遊粒子状物質濃度の経年変化を把握できるよう調査研究を進めるものとする。

また、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。

４　地球温暖化対策との連携

低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減などの施策は、これらの施策が自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、地球温暖化対策（地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第２条第２項に規定する地球温暖化対策をいう。）の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進するものとする。

（別紙）

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、特別法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対策地域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排出窒素酸化物等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。

この事業を行う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の汚染の防止を図るため、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

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　自動車を使用する事業者による排出量の抑制のための措置

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、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、重点対策地区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、排出基準の適合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。

貨物自動車運送事業者等は、輸送物品の重量、形状その他の特性を把握

して、輸送用機械器具を効率的に活用するための輸送単位の決定、配車割り等を行う。

⑵ 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。

⑶ 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、エコドライブ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

⑴ 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、検品・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。

⑵ 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。

⑶ 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で、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、交通渋滞をもたらし、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協力する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（事業者に代わって、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

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。

⑵ 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（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導入に協力する。

⑶ 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

⑴ 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、検品・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（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、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、交通渋滞をもたらし、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　関係事業者の連携

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、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。