

「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について (中間報告案)」 参考資料

2-1	H12年答申「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」概要 H19年意見具申「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」概要	p2
2-2	自動車NO _x ・PM法対策地域	p3
2-3	自動車NO _x ・PM法の概要	p4
2-4	H19年改正法案に対する附帯決議	p5
2-5	対策地域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移	p9
2-6	大気環境状況の将来予測	p10
2-7	二酸化窒素が高濃度である自排局の状況	p12
2-8	自動車排出ガス測定局の配置について	p13
2-9	川崎市におけるNO ₂ 非達成局周辺の濃度分布予測	p14
2-10	対策地域内への流入車状況	p15
2-11	車種規制適合車適合率の対策地域内外の比較	p16
2-12	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(抄)	p17
2-13	高度道路交通システム(I T S)について	p22
2-14	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	p25
2-15	川崎市 エコ運搬制度の導入について	p26
2-16	愛知県 貨物自動車等の車種規制非適合車の 使用抑制等に関する要綱について	p30
2-17	ディーゼル重量車規制強化の推移	p36
2-18	ポスト新長期規制適合車の早期普及に向けた取組	p37
2-19	東京都トラック協会の取組	p42
2-20	イオングローバル SCM 株式会社 グリーン物流への取組(泉委員提出)	p51
2-21	エコドライブコンテストの実施状況等について	p55
2-22	微小粒子状物質に係る環境基準の設定について (中央環境審議会平成21年9月答申)	p56
2-23	8都府県ヒアリング資料(第2回自動車排出ガス総合対策小委員会資料)	
2-24	自動車排出ガス対策の実施状況について (第1回自動車排出ガス総合対策小委員会資料)	

■「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」 概要

平成 12 年 12 月 中央環境審議会答申

【状況・評価】

- 平成 12 年度末までに二酸化窒素 (NO₂) に係る大気環境基準を概ね達成するという目標の達成は、きわめて困難。
- 自動車 NO_x 法に基づく対策により一定の効果があったが、大気汚染の改善は十分でなく、同法を見直し、強力な対策の推進が必要。

【今後の対策のあり方】

- 粒子状物質 (PM) を対象に加え、早急に削減のための対策を実施していく必要がある。
- 特定地域に名古屋市及びその周辺地域を追加すべき。
- 目標は、NO₂ については環境基準の概ね達成、PM については可能な限りの排出量削減とすべき。達成期間は 10 年程度が妥当。また、達成状況の中間点検を行うため、中間目標を設けることも必要。
- 車種規制について、対象にディーゼル乗用車を追加すべき。また、排出基準値を強化すべき。
- 事業者に対して自動車利用管理計画の策定を義務づけるべき。

■「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」 概要

平成 19 年 2 月 中央環境審議会意見具申

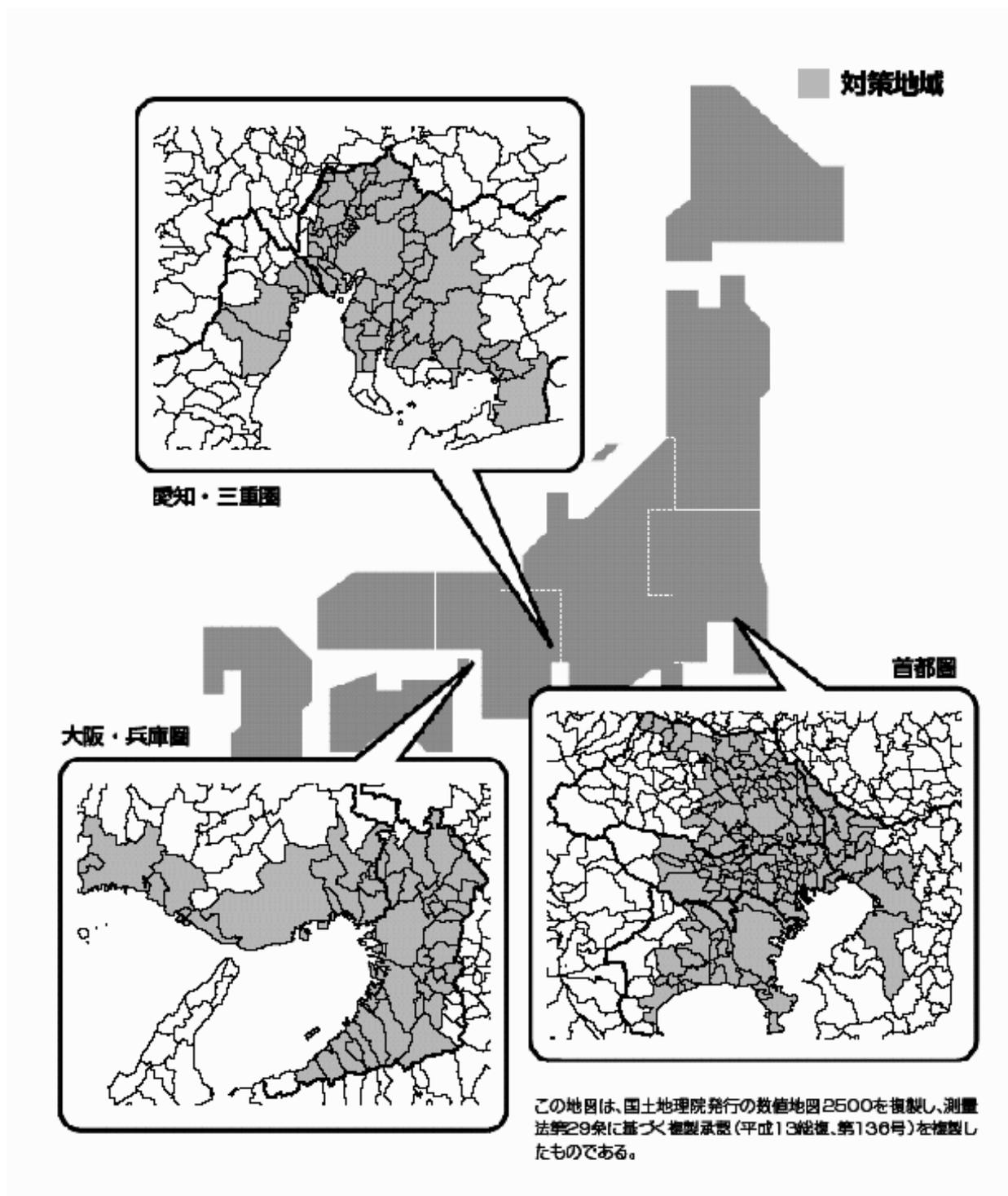
【状況・評価】

- 平成 17 年度を基準年とするシミュレーションモデルを用いて将来推計を行った結果、平成 22 年度には、対策地域全体ではおおむね環境基準を達成すると見込まれる。
- しかし、交通量の極めて多い道路が交差したり重層構造になっていたりする地点などで、NO₂ の環境基準が非達成となると見込まれ、平成 22 年度では、中位ケース (現状傾向維持) で 11 箇所、高位ケースで 15 箇所が非達成になると見込まれる。

【今後の対策のあり方】

- 環境基準未達成の測定局は、主要幹線道路の沿道の交差点付近が多く、複数の道路が重層的に配置され、特に交通が集中する等のいわゆる「局地」である。今後の対策は、対策地域内全体の一律の対策強化に加えて、各々の局地の特性に対応した個別の対策を行うことを推進するような枠組みを制度化することが基本となる。
- また、「局地」においては対策地域全体よりも流入車の割合が高いこと等から、条例などによる独自の取組に加え、法においても流入車に対し一定の対策を講じるべき。

自動車 NOx・PM 法 対策地域



自動車NOx・PM法の概要

対策地域

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県の一部

←【政令で指定】

- ・ 自動車交通の集中している地域
- ・ 大気汚染防止法等の既存の対策のみでは環境基準の確保が困難な地域

■総量削減のための施策

- 自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の総量削減基本方針、総量削減計画の策定
- 排出基準の適用(車種規制)
- 事業者に対する措置の実施

総量削減基本方針の策定
【環境大臣が案を作成し、
閣議決定】



総量削減計画の策定
【知事が策定】

重点対策地区

←【知事が指定】

- ・ 大気汚染の状況が対策地区内の他の地区に比較して特に著しい地区
- ・ 地区の実情に応じた対策を計画的に実施することが特に必要である地区

■局地汚染対策

- 自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の重点対策計画の策定
- 特定建物の新設に関する措置

指定地区

←【環境大臣が指定】

- ・ 重点対策地区のうち、流入車対策を推進することが必要な地区

周辺地域

←【主務省令で指定】

- ・ 対策地域の周辺の地域で、その地域内に使用の本拠の位置を有する自動車指定地区内に相当程度流入している地域

■流入車対策

- 事業者に対する措置の実施

H19
法改正による追加的対策



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の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成十九年四月十三日

衆議院環境委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

- 一 大都市地域における自動車排出窒素酸化物等による局地的な大気汚染により、環境基準が長期にわたり未達成であることから、早期にすべての地点で環境基準が達成できるよう、自動車交通量の抑制を図るための有効な施策の早期導入を検討すること。
- 二 対策地域に流入する排出基準非適合車は、対策地域の周辺のみならず全国各地より流入している現状を踏まえ、対策域内を走行する排出基準非適合車の走行抑制が効果的に行われるよう、容易に排出基準適合車であるか否かを認めるステッカー制度等の早期導入を検討すること。
- 三 重点対策地区の指定に当たっては、社会情勢、経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していくよう適切な助言を行うこと。
- 四 重点対策計画の策定・実施に当たっては、交通流の円滑化対策、交通量の抑制対策のみならず、交差点改良、道路拡幅、立体化、環境施設帯・植樹帯の設置などの道路構造対策等、さらには都市構造の改善も含んだ抜本的、総合的なものとするため、関係地方公共団体及び道路管理者等と緊密に連携して実施するよう、都道府県知事に対し適切に助言すること。
- 五 貨物自動車運送事業者に対策地域外から対策地域内への運送を行わせる荷主等に対しては、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に積極的に努めるよう、促すこと。また、都道府県知事は、特定建物の設置者に対して、その維持及び運営に当たり、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制について適正な配慮がなされることとなるよう、的確に要請等を行い、必要な場合には積極的に報告を求めよう、都道府県知事に対して適切に助言すること。

六 自動車走行量の抑制及び総量排出削減のための交通流対策や、道路構造対策及び都市構造対策等の施策の推進に当たっては、地球温暖化の防止等のための二酸化炭素の排出削減の観点も踏まえ、関係各省の連携の下で総合的かつ抜

本的な対策の実施に努めること。

七 総量削減基本方針の改定に当たっては、既に実施されている施策の施行状況が十分に点検・分析されていない状況等にかんがみ、地方公共団体、市民団体及び貨物自動車運送業界等からの意見も踏まえ、関係者による実効ある対策を実施することを促し、かつ、実施した施策の効果を十分に点検・検討することを促すものとなるよう創意工夫するに努む。

八 国は、地方公共団体が条例において独自に実施している排出基準非適合車の流入規制等の取組を十分尊重するとともに、地方公共団体が行う対策に対し積極的な支援・協力を行うよう努めること。

九 浮遊粒子状物質の中でも特に粒径の小さい、いわゆるPM_{2.5}については、健康影響が指摘され、既に諸外国において環境基準が設定されていること等の状況を踏まえ、諸外国における科学的知見や基準の設定状況も参考にしつつ、国内の健康影響に関する知見をとりまとめ、早期に環境基準の設定を行うこと。

十 「局地的大気汚染の健康影響に関する疫学調査（そらプロジェクト）」の着実な実施、かつ、その調査結果の速やかな評価・説明を図り、その結果に基づき、必要な措置を速やかに講ずること。

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の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成十九年五月十日

参議院環境委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一、法律の基本方針の目標である平成二十二年度までに対策地域内の環境基準を達成するよう最善を尽くすこと。また、局地的大気汚染の状況にもかんがみ、必要に応じて本法に基づく対策の見直しを行うとともに、平成二十二年度以降も引き続き自動車排出ガス対策を着実に実施していくこと。

二、大都市地域における局地的な大気汚染については、本法に基づく対策に加えて、自動車交通量そのものを抑制する施策が重要であることから、そのための有効な施策の早期導入を検討すること。

三、重点対策地区の指定に当たっては、社会・経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していくよう都道府県知事に対し適切に助言を行うこと。また、重点対策計画の策定・実施に当たっては、都道府県知事により地域の実情に応じて総合的かつ主体的に行われるよう、関係行政機関等との連携を十分図るよう、都道府県知事に対し適切に助言すること。

四、特定建物の新設に係る届出については、自動車排出窒素酸化物等の排出抑制のための意見等が確実に行われるよう、都道府県知事に対し適切に助言を行うこと。

五、流入車対策については、排出基準適合車を識別可能なステッカー制度等の早期導入を検討するとともに、その導入に当たっては、都道府県との連携の下、制度の効果が十分いかされるよう事業者や荷主、国民等へ周知を徹底すること。また、いわゆる車庫飛ばしの問題は非適合車の流入につながることから、関係各省の連携の下で取締りをより一層強化するとともに、地方公共団体が独自に実施している排出基準非適合車の流入規制等の取組については十分尊重すること。

六、浮遊粒子状物質の中でも特に健康影響が懸念されているPM_{2.5}については、既に諸外国において環境基準が設

定されていること等の状況を踏まえ、国内の健康影響に関する知見を早期に取りまとめ、環境基準の設定を行うとともに、その対策の在り方についても検討を行うこと。

七、局地的な大気汚染による健康影響に関する疫学調査については、本委員会の附帯決議などを受けて平成十七年度より実施しているが、調査結果の速やかな評価・解明を図ること。

八、東京大気汚染公害訴訟の早期和解に向けて、健康被害対策等の措置を早急に検討する等誠意をもって対応すること。

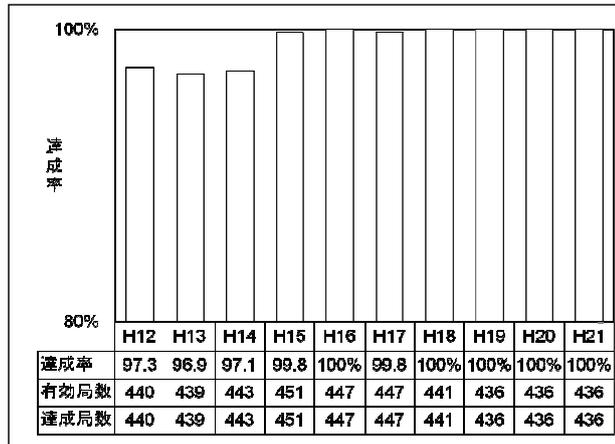
九、自動車排出ガスの問題については、大気汚染に加えて、地球温暖化やエネルギーの問題等にも関わることから、道路、鉄道等を一体に考えた総合交通体系の構築に向けて、関係各省の連携を強化し、総合的かつ抜本的な対策の実施に努めること。

右決議する。

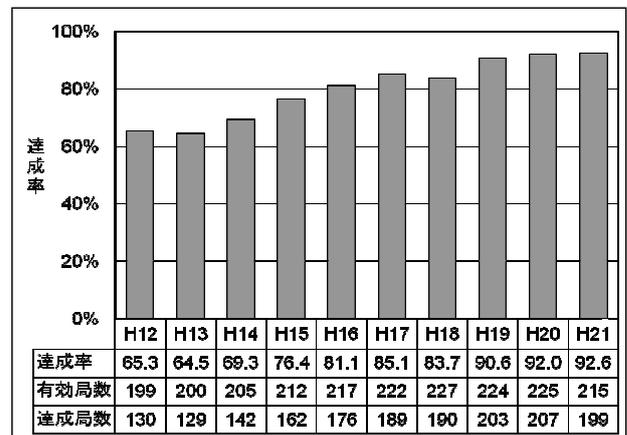
自動車NOx・PM法の対策地域における 二酸化窒素環境基準の達成率の推移

■ 二酸化窒素(NO₂)

(一般大気環境局)



(自動車排出ガス測定局)



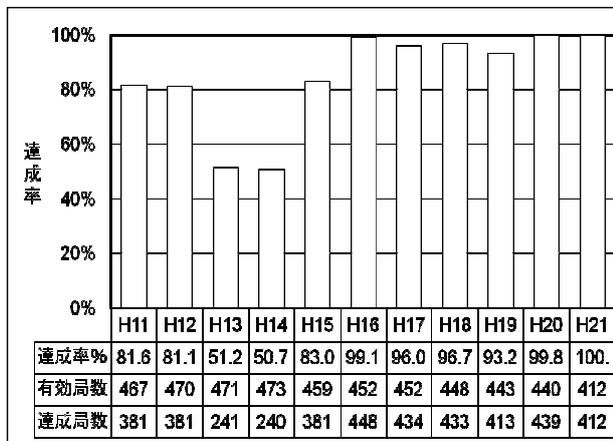
※H21年度のデータについては、関係自治体からの聞き取りにより環境省にて作成したものであり、確定したものではありません。

出典：第1回自動車排出ガス総合対策小委員会資料

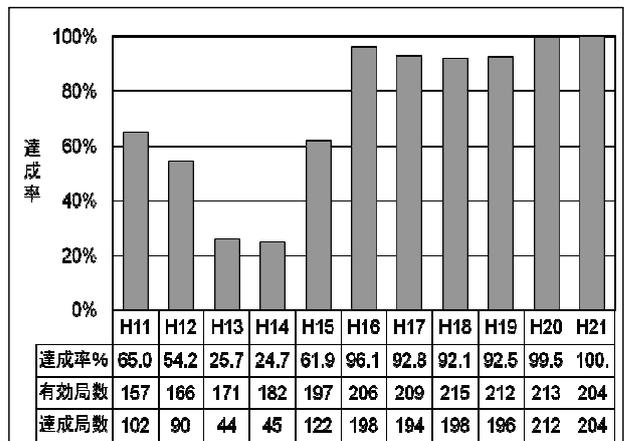
自動車NOx・PM法の対策地域における 浮遊粒子状物質環境基準の達成率の推移

■ 浮遊粒子状物質(SPM)

(一般大気環境局)



(自動車排出ガス測定局)



※H21年度のデータについては、関係自治体からの聞き取りにより環境省にて作成したものであり、確定したものではありません。

出典：第1回自動車排出ガス総合対策小委員会資料

大気環境状況の将来予測

出典：「平成 21 年度総量削減対策環境改善効果検討調査」（環境省）

1. 概要

現状基準年度	平成 19 年度
将来基準年度	平成 22 年度、平成 27 年度、平成 32 年度
発生源及び濃度予測評価地域	対策地域を有する 8 都府県
環境濃度予測評価地点	(測定局別濃度予測) 対策地域内の大気汚染常時監視測定局（一般局：474 箇所、自排局：217 箇所） (メッシュ別濃度予測) 首都圏、中部圏、近畿圏の主要な地域(メッシュサイズ:250m)
対象発生源	自動車、工場・事業場、船舶、航空機、民生、建設機械類
環境濃度予測物質	NO _x 年平均値、NO ₂ 年平均値、NO ₂ 日平均値の年間 98% 値
排出量算定物質	NO _x
気候項目	風向、風速、日射量、放射収支量、気温、湿度

2. 予測結果

測定局別濃度予測結果

自排局においては、平成 22 年度で 9 局、平成 27 年度で 8 局、平成 32 年度で 3 局、それぞれ環境基準を超過すると予測。(一般局においては、全ての目標年度、全ての測定局で環境基準を達成)

メッシュ別濃度予測結果

現状年度(平成 19 年度)では、東京都で 344、神奈川県で 5、愛知県で 11、

- 平成 22 年度では、東京都で 87、神奈川県で 1、愛知県で 7、
- 平成 27 年度では、東京都で 29、愛知県で 2、
- 平成 32 年度では、東京都で 13、

の 250m メッシュにおいて、メッシュ内の代表値として計算された数値が環境基準を超過すると予測。

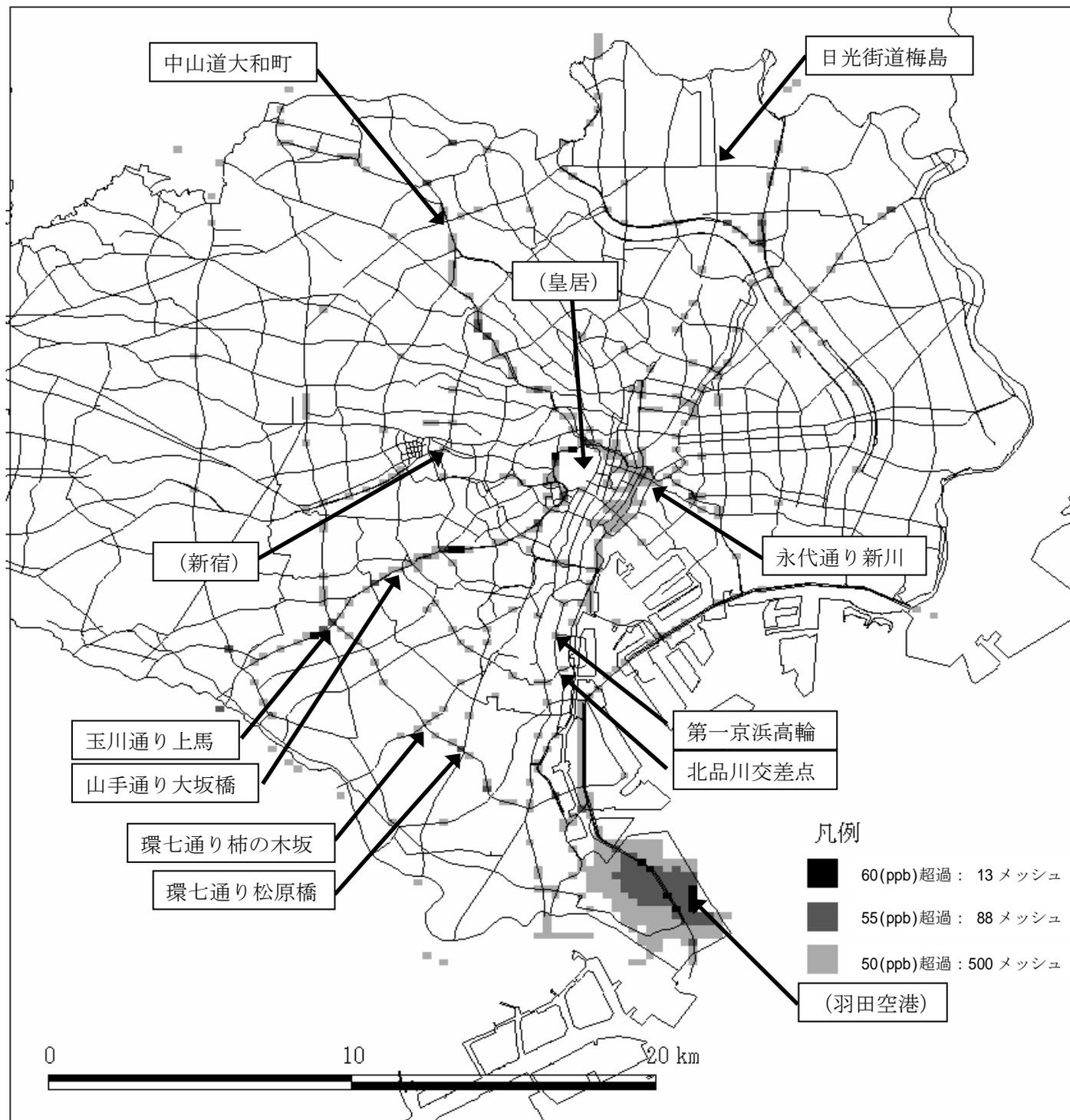
(留意点)

- メッシュ別の予測結果は、メッシュの中央地点での予測値であり、この値が基準を超えない場合でも、メッシュ内に基準超過地点が存在する場合があります。
- 車種代替(単体規制)による改善効果は、実測データがない排出ガス規制区分(例：ポスト新長期)の排出係数を既存規制値からの削減率をもとに推計していることから、過大に評価されている可能性がある。

H19 年度を基準年としており、H19 年度の大気環境状況の特徴が予測結果に大きく影響している。

平成 32 年度における東京都内の大気環境状況の予測について、NO₂ 日平均値の年間 98% 値のメッシュ別予測結果を、5ppb きざみで 50ppb 超過（51～55ppb）、55ppb 超過（56～60ppb）、60ppb 超過の 3 区分に整理した。図中の地名は、平成 19～21 年度に環境基準を超過した自排局及び主要な地名（括弧書きのもの）を示している。

メッシュ内の代表値が環境基準 60ppb を超過するメッシュは 13 にとどまるが、50ppb を超過するメッシュは 588 で幹線道路沿いに広範に広がっている。



NO₂ 日平均値の年間 98% 値予測結果（平成 32 年度・東京都）

二酸化窒素が高濃度である自排局の状況

平成19年度から21年度の間で環境基準を超過した自排局のうち、
第2回小委員会での都府県ヒアリング資料をもとに事務局にて作成

	自排局名・所在地 (平成21年度98%値)	自排局の状況		自排局名・所在地 (平成21年度98%値)	自排局の状況	
千葉県	松戸上本郷 ・松戸市 (0.064)	・道路沿道の高層建物により汚染物質が滞留しやすい ・交通量 28,751台/12H ・大型車通行 5,635台/12H 混入率19.6% ※1 ・周辺に固定発生源が立地する	神奈川県	二子 ・川崎市 (0.064)	・交通量 44,808台/12H ・大型車通行 8,065台/12H 混入率18% ※1 ・渋滞が測定局前まで伸びることがある	
	船橋日の出 ・船橋市 (0.060)	・交通量 29,420台/12H ・大型車通行 12,798台/12H 混入率43.5% ※1 ・信号待ち停車車両が連なる ・遮音壁による大気拡散低下		淵野辺十字路 ・相模原市 (0.061)	・交通量 31,395台/12H (国道16号線) ・大型車通行 5,337台/12H 混入率17% (同上) ※1 ・渋滞の時間は見られない	
	環七通り松原橋 ・大田区 (0.076)	・交通量 77,000台/12H	愛知県	元塩公園 ・名古屋市 (0.062)	・交通量 44,191台/12H ※2 ・大型車通行 15,688台/12H 混入率35.5% ※1 ・流入車の割合が高い	
	玉川通り上馬 ・世田谷区 (0.069)	・交通量 70,000台/12H		大平 ・岡崎市 (0.061)	・交通量 25,324台/12H ※2 ・大型車通行 9,978台/12H 混入率39.4% ・流入車の割合が高い	
	東京都	中山道大和町 ・板橋区 (0.070)	・交通量 73,000台/12H	三重県	朝日 ・岡崎市 (0.061)	・交通量 19,821台/12H ※2 ・大型車通行 7,631台/12H 混入率38.5% ・流入車の割合が高い
		北品川交差点 ・品川区 (0.063)	・交通量 54,000台/12H		納屋 ・四日市市 (0.071)	・交通量 31,510台/12H ※3 ・大型車通行 14,576台/12H 混入率46.3% ・通過車両がメイン
神奈川県		池上新田公園前 ・川崎市 (0.064)	・交通量 38,105台/12H (産業道路) ・大型車通行 12,956台/12H 混入率34% (同上) ※1 ・産業道路に沿って上を首都高速が通っている	大阪府	今里交差点 ・大阪市 (0.063)	・交通量 50,264台/12H ※2 ・大型車通行 4,624台/12H 混入率9.2% ※1 ・平成21年度は気象条件による影響で悪化
		遠藤町交差点 ・川崎市 (0.062)	・交通量 35,430台/12H (国道1号線) ・大型車通行 5,315台/12H 混入率15% ※1		住之江交差点 ・大阪市 (0.061)	・交通量 35,707台/12H ※2 ・大型車通行 8,105台/12H 混入率22.7% ※1 ・平成21年度は気象条件による影響で悪化
			兵庫県	栄町 ・宝塚市 (0.067)	・交通量 26,385台/12H ・大型車通行 5,646台/12H 混入率21.4% ※1 ・建物の影響による風向、風速の影響により局地的に高濃度となっている可能性	

※1：大型車通行量は交通量及び混入率から計算

※2：資料では交通量(台/日)、大型混入率(%)となっていたものを12Hに変換したもの

※3：資料では大型車両(台/日)、交通量(台/日)となっていたものを12Hに変換したもの

※4：交通量及び大型車通行はすべて平成17年度交通センサスによる

自動車排出ガス測定局の配置について

平成 7 年 6 月 23 日付環大二第 83 号環境庁大気保全局自動車環境対策第二課長通知「自動車排出ガス測定局の配置等について」により送付された「自動車排出ガス測定局の配置等に関する報告書」（平成 7 年 3 月 自動車排出ガス測定局の配置等に関する検討会）より抜粋

第 3 章 自治体局における沿道監視体制のあり方及び配置の考え方

(2) 当面の配置のあり方について

① 道路・地域の類型化

沿道における大気汚染の状況については、交通量、速度等の交通条件、道路構造、沿道建物の状況、高度・地形等の地理的条件、気象条件等が類似していれば、その状況も類似していると考えられる。このため、道路・地域の類型化を行い、類似する道路・地域は類推することで、沿道大気汚染状況を効果的に把握しつつ、測定地点を選定することが可能と考えられる。

具体的には、気象条件、地理的条件等で地域を区分し、地域内の道路について、自動車交通量、走行速度、大型車混入率、道路構造、沿道建物の状況等を勘案し、道路の類型化を行い、測定局を配置することが望ましい。

なお、この場合、特定の道路・地域に偏らないよう配置することに留意する必要がある。

平成 13 年 5 月 21 日付環管大第 177 号及び環管自第 75 号環境管理局長通知「『大気汚染防止法第 22 条の規定に基づく大気汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について』」より抜粋

Ⅱ 窒素酸化物、浮遊粒子状物質等に係る常時監視

2. 測定局及びその配置

(2) 自動車排出ガス測定局

自動車走行による排出物質に起因する大気汚染の考えられる交差点、道路及び道路端付近において大気汚染の状況を常時監視するための測定局を自動車排出ガス測定局という。自動車排出ガス測定局の設置に当たっては、自動車排出ガスによる大気汚染の状況が効率的に監視できるよう、道路、交通量等の状況を勘案した配置地点の類型化を行い設置する。

川崎市における NO₂ 非達成局周辺の濃度分布予測

(平成 18 年度神奈川県調査結果)

1 調査概要

神奈川県では平成 18 年度調査において、平成 17 年度を基準年度とした川崎市を含む県内の環境基準非達成局（池上新田公園前局、遠藤町交差点局、他 3 局）周辺における平成 22 年度の NO₂ に係る濃度分布予測を実施した。濃度分布予測シミュレーションの概要は以下に示すとおりである。

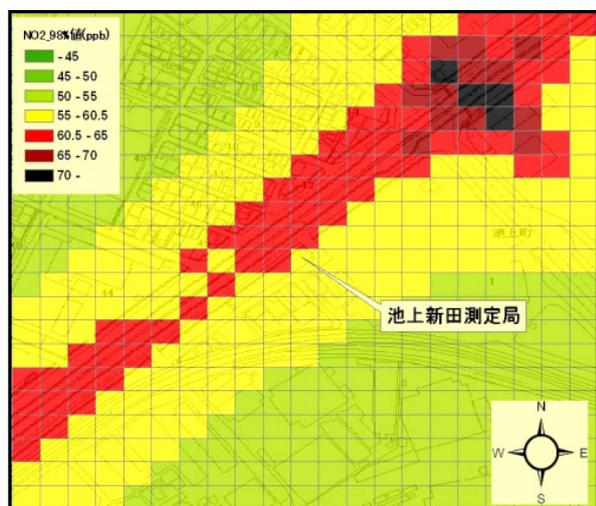
濃度分布予測シミュレーションの概要

現状基準年度	平成 17 年度	将来予測年度	平成 22 年度
対象発生源	神奈川県	自動車、工場・事業場、民生、船舶、建設機械、粉じん発生施設、炭化水素発生施設等	
	東京都	自動車、工場・事業場、民生、船舶、航空機、建設機械	
	千葉県	工場・事業場、船舶	
濃度予測評価地点	神奈川県の大気汚染常時監視測定局 池上新田公園前局、遠藤町交差点局及び他の 3 局の周辺約 400m 四方（メッシュサイズ：20m）		
排出量算定物質	NO _x 、PM、ばいじん、凝縮性ダスト、粉じん、SO _x 、HCl、HC		
環境濃度予測物質	NO _x 年平均値、NO ₂ 年平均値、NO ₂ 日平均値の年間 98% 値 SPM 年平均値、SPM 日平均値の年間 2% 除外値		

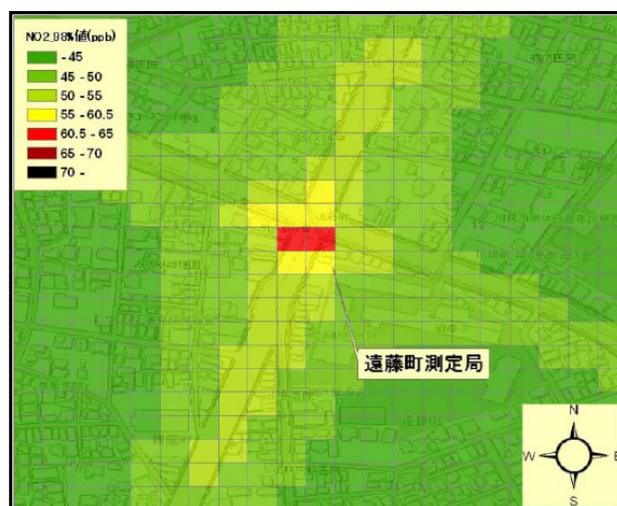
2 調査結果

調査結果のうち、平成 22 年度の NO₂ 環境基準が非達成と予測された川崎市内の池上新田公園前局、遠藤町交差点局付近における濃度分布予測を示す。

遠藤町周辺は交通量の多い交差点周辺が NO₂ の高濃度域であると予測される一方、池上周辺は測定局から道路沿いに NO₂ の高濃度域が広がっていると予測される。



池上新田公園前局周辺の NO₂ 濃度分布予測



遠藤町交差点局周辺の NO₂ 濃度分布予測

対策地域内への流入車状況

出典:「自動車交通環境影響総合調査」(平成21年度環境省)

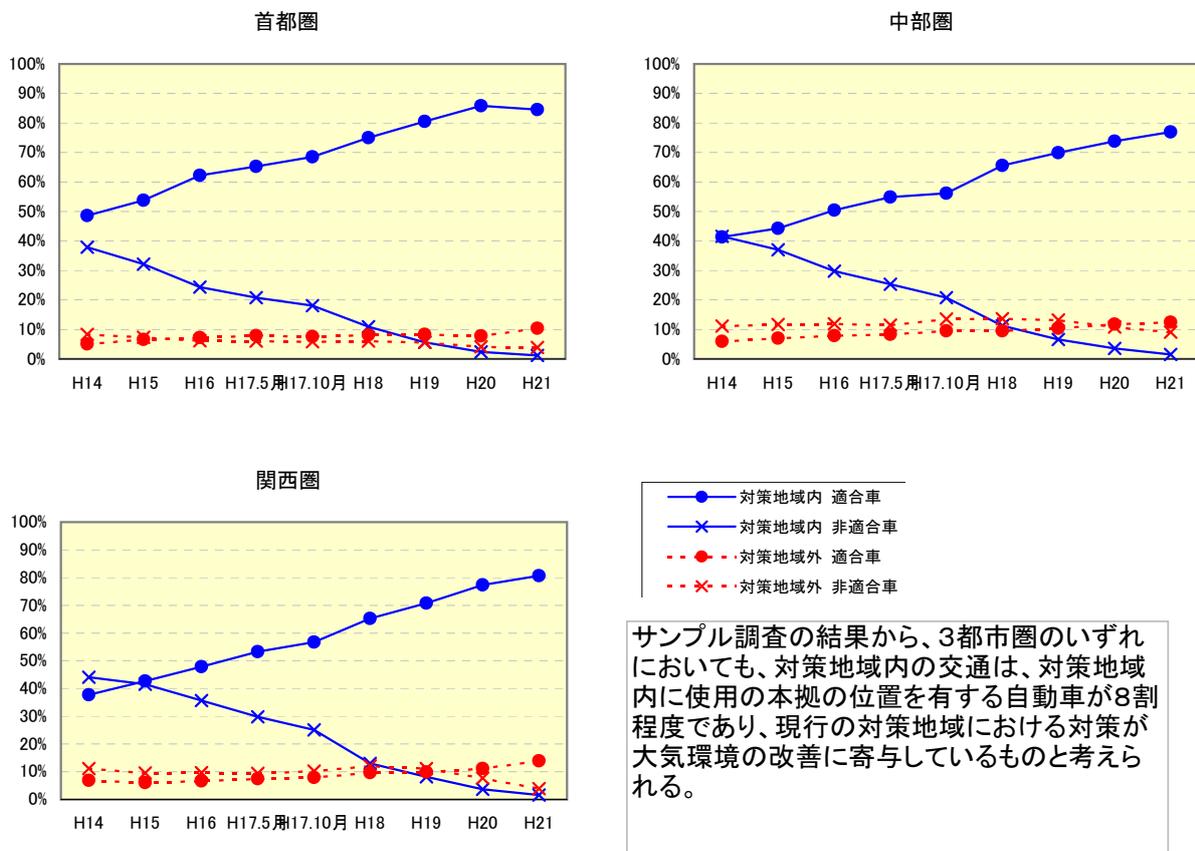
調査仕様

調査時期	平成21年10月1日～10月31日(平日のみ)
調査地点	263地点において実施(夜間調査:50地点) ※平成19年度調査より249地点から5地点追加 ※平成21年度調査にさらに9地点追加
区分	対象車種は、軽乗用、乗用、バス、軽貨物、小型貨物、貨客、普通貨物、特種(殊)の8車種とした。調査は方向別(上り、下り別)とした。
時間帯	次の時間帯を基準とした。 ①朝の混雑時(おおむね7～9時) ②日中の業務時(おおむね13～15時) ③夕方の混雑時(おおむね17～19時) ④夜間(夜間調査地点のみ、22時～翌朝6時)
サンプル数	各地点一方向につき、1,000台※とする。時間帯の内訳は以下のとおり。 【夜間調査のある地点】 25% 25% 25% 25% 【夜間調査のない地点】 35% 30% 35%
車種別内訳	軽乗用、乗用、軽貨物が20%、その他車種が80%

※一方向あたりの対象時間帯における交通量が1000台を下回る場合には、各時間帯における大部分の通行車両を調査することとしており、合計でも1000台/1方向を下回る調査地点もある。

調査結果

※平成14年度から毎年度調査を行っている249地点のデータを用いた。



車種規制適合車適合率の対策地域内外の比較

出典：「平成 21 年度総量削減対策環境改善効果検討調査」（環境省）

自動車 NO_x・PM 法対策地域のある 8 都府県における、自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制排出基準の適合状況（保有台数に占める適合車両台数の割合）の推移を以下に示す。

排出基準適合率は、年々多くなっているが、対策地域外（図 2）の割合は、対策地域（図 1）の約 1/2 となっており、対策地域外において排出基準適合車の普及が遅れている。

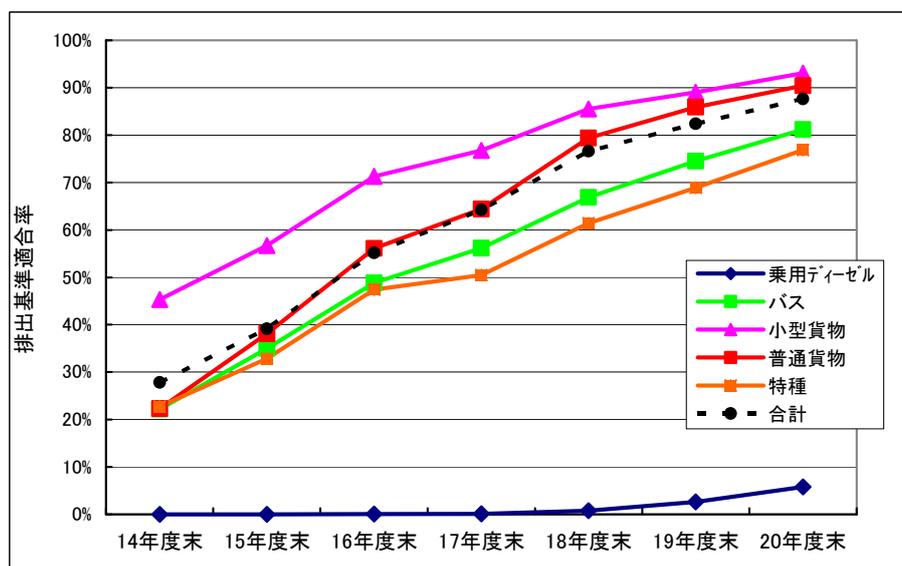


図 1 車種規制排出基準の適合状況の推移（対策地域内）

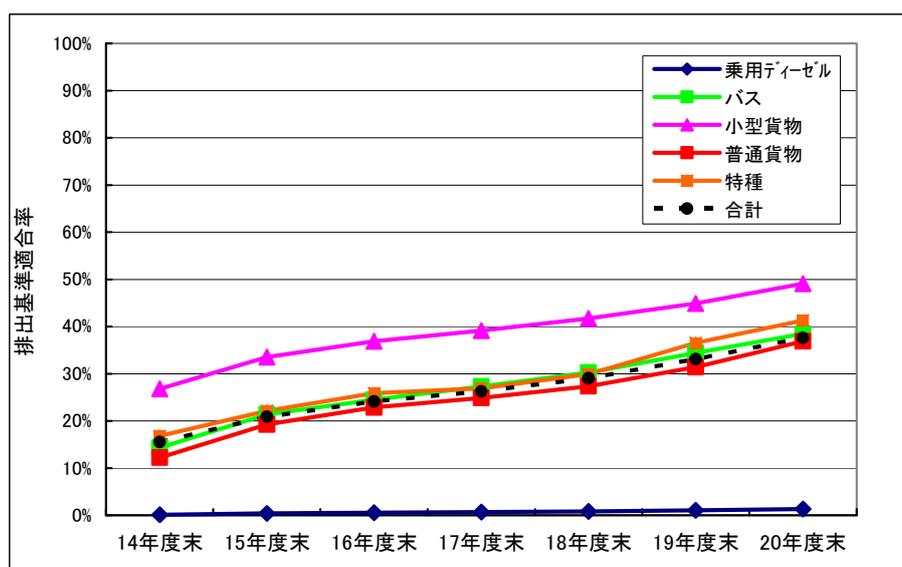


図 2 車種規制排出基準の適合状況の推移（対策地域外）

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(抄)

平成20年2月14日 環境省告示第4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、国民の緊密な協力の下で本基本方針等へのとお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平成22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）をおおむね達成すること、浮遊粒子状物質については平成22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）をおおむね達成することを目標とし、二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が図られるよう最善を尽くす。

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、平成22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おおむね達成し、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。（中略）

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、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。

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17年4月の中央環境審議会答申に基づき、ディーゼル09年目標値及びガソリン09年目標値に沿った排出ガスの低減を図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、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。（中略）

(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

（中略）

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、自動車の使用者に対する啓発活動を行うものとする。

(3) 低公害車の普及促進

（中略）

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。

(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、地方公共団体及び関係業界が連携し、シンポジウム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、エコドライブ支援装置、アイドリングストップ自動車及び外部電源用冷暖房装置の普及促進を行うとともに

に、エコドライブ評価支援システムの普及に努めるものとする。

また、関係省庁、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、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、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。

（中略）

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。

（中略）

(6) 交通流対策の推進

（中略）

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。

(中略)

(7) 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交差点周辺部等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。

なお、局地汚染対策の推進に当たっては、国、地方公共団体等が連携を図り、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、沿道利用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交差点の周辺部等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じ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。

(中略)

(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関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、

国民に対しては窒素酸化物排出量及び粒子状物質排出量等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。

(中略)

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、例えば交差点近傍のような合理的な範囲とし、必要以上に広範囲に指定されることのない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 地方公共団体間の連携

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に鑑み、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るものとする。

2 総量削減計画の進行管理(略)

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。

(中略)

4 地球温暖化対策との連携(略)

(別紙) (略)

高度道路交通システム（ITS）について

1. ITSの概要

高度道路交通システム（ITS: Intelligent Transport Systems の略称。以下「ITS」という。）とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称であり、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムである。以下にITSの9つの開発分野の概要を示す。

9つの開発分野	サービス・システムの例
1. ナビゲーションシステムの高度化	VICS（道路交通情報通信システム）
2. 自動料金収受システム	ETC（ノンストップ自動料金支払システム）
3. 安全運転の支援	AHS（安全運転支援）、ASV（先進安全自動車）
4. 交通管理の最適化	交通量の最適化、交通事故時の交通規制情報の提供
5. 道路管理の効率化	特殊車両等の管理、通行規制情報の提供
6. 公共交通の支援	公共交通利用情報の提供、公共交通の運行・運行管理支援
7. 商用車の効率化	商用車の運行管理支援
8. 歩行者等の支援	経路案内、危険防止
9. 緊急車両の運行支援	緊急時自動通報、緊急車両経路誘導・救援活動支援

出典：国土交通省道路局ITSホームページ

2. ITS取組の経緯

日本のITS分野の研究開発は、1970年代の初めから始まっており、1996年7月に策定された「ITS推進に関する全体構想」（以下、「ITS全体構想」）により、関係省庁の動きが一本化された。これ以降をITS推進のファーストステージとして、開発9分野、21の利用サービスを設定し、開発・実用化・普及のロードマップが策定され、産官学民協力のもと国家プロジェクトとして推進されるようになった。

ファーストステージの実用化・普及に係る残された課題に関し、産官学の関係者がこれまでの成果を評価し、セカンドステージの取り組みの方向性として、「安全・安心」「環境・効率」「快適・利便」を基本概念とする「ITS推進の指針」が、

日本 ITS 推進会議により取りまとめられた。

この指針が、2006 年 1 月の「IT 新改革戦略」に反映され、ITS は安全・環境・利便達成に貢献する技術として位置づけられ、「世界一安全な道路交通社会」を目指すインフラ協調安全運転支援の実用化プロジェクトが官民連携のもと進められている。

出典：特定非営利活動法人 ITS Japan ホームページ

3. ITSにおける「環境・効率」の推進

ITS 推進のセカンドステージを支える 3 つの柱の 1 つである「環境・効率」では、地球温暖化の主原因とされる CO₂ 排出量の約 2 割は運輸部門が占め、その約 9 割が自動車から排出されてことや、NO₂、SPM 等による大気汚染は特に大都市部等において深刻な状況にあることから、自動車単体のみならず、公共交通を含めた交通需要の適正化、道路交通管理の高度化による交通流・物流の効率化といった ITS の活用により、環境にやさしい社会を目指している。

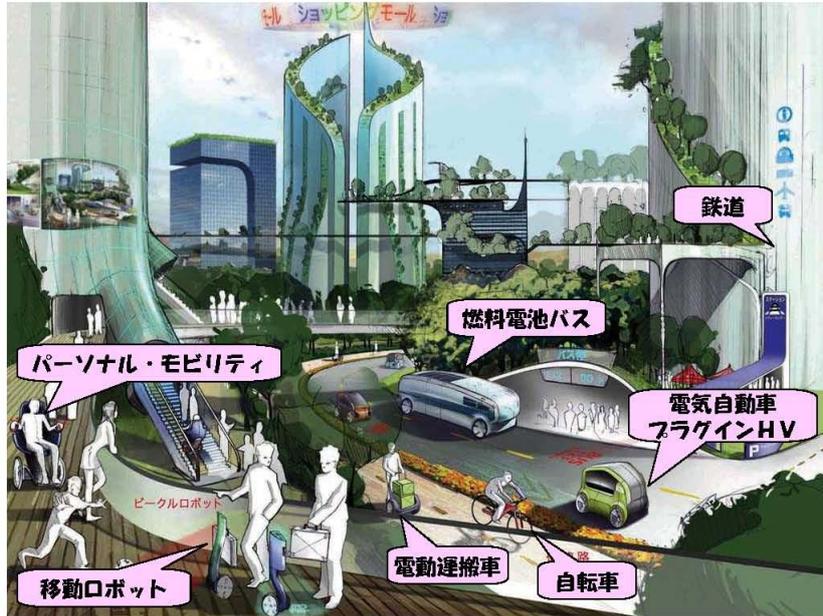
出典：特定非営利活動法人 ITS Japan ホームページ



出典：特定非営利活動法人 ITS Japan



街づくりと一体になった都市交通の革新



出典：特定非営利活動法人 ITS Japan



多様な輸送手段の連携（幹線物流基地）



出典：特定非営利活動法人 ITS Japan

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回開催し報告書を取りまとめた。

報告書の概要と効果

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。

○ 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

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。

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%)



KAWASAKI CITY

川崎市

(参考資料 2 - 15)

エコ運搬制度の導入について

平成22年4月

荷主・荷受人から環境に配慮した運搬を推進する
「エコ運搬制度」がスタート！



エコ運搬制度とは、荷主や荷受人※が主体となって
製品や貨物の出荷、原材料の購入、廃棄物の運搬などの際
運送事業者や取引先事業者に対し
環境に配慮した運搬＝「エコ運搬」の実施を
書面等で要請する制度です。

※この制度では、「荷主」は貨物等を搬出する事業者、「荷受人」は貨物等を搬入する事業者をいいます。そのため、
倉庫業者なども入庫の際は「荷受人」、出庫の際は「荷主」とします。(荷主=貨物等の所有者とは限りません。)

環境に配慮した運搬 = 「エコ運搬」とは？

エコ運搬とは、運搬の際に次の3項目を実施することをいいます。

エコ運搬とは

- エコドライブの実施及びエコドライブを行う旨の表示
- 自動車NOx・PM法の車種規制不適合車の不使用
- 低公害・低燃費車の積極的な使用



ECO エコドライブの実施及びエコドライブを行う旨の表示

エコドライブとは、やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止める等、「環境に配慮した自動車の使用」をすることです。

また、「エコドライブを行う旨の表示」は、使用する車両へのエコドライブステッカーの貼付などにより実施します。ステッカーは、各自治体のものや協会・団体のもの、自社で作成したものなど、種類は問いません。



ECO 自動車NOx・PM法の車種規制不適合車の不使用

自動車NOx・PM法に定める排出ガス基準に適合しない自動車(「不適合車」)は、環境への負荷が高いため、川崎市内への流入の抑制が必要です。

基準に適合している自動車(「適合車」)は、車検証の「備考」欄により確認できるほか、各種ステッカーにより判別することができます。

参考 適合車ステッカー



ECO 低公害・低燃費車の積極的な使用

川崎市内発着の運搬に、所有している車両の中から、より低公害・低燃費な自動車を選択して使用することにより、市内を走行する自動車からの環境への負荷を一層減らすことができます。

低公害・低燃費車は、八都県市指定低公害車ステッカーなどにより判別することができます。

参考 八都県市指定低公害車ステッカー



荷主・荷受人となる事業者の取組むべきこと

川崎市内の荷主又は荷受人は、次のとおり要請するよう努めなければなりません。
 また、貨物等の運搬に伴う環境負荷が特に大きいと考えられる「指定荷主」又は「指定荷受人」
 (次ページ参照)は、要請が義務付けられています。

ECO 荷主となる事業者の取組

荷主は、貨物等を自己の事業所等から、以下の者に運搬させようとするときは、その者に対し、エコ運搬の実施を書面等にて要請してください。

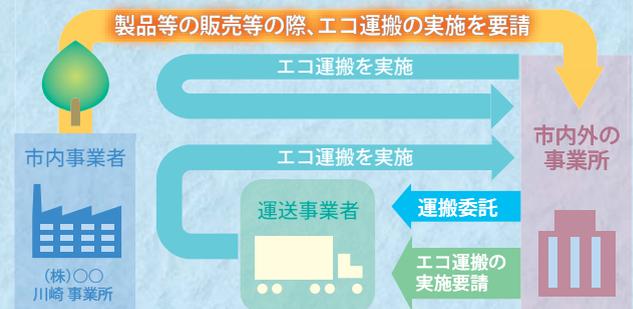
- 荷主が委託した貨物運送事業者等
- その貨物等の荷受人

下の図の  で示した要請を実施してください。

例1：販売した製品の出荷など、貨物等を自己の事業所等から、自らが委託した貨物運送事業者等に運搬させる場合



例2：製品等の販売などの際、その貨物等を荷受人(または荷受人が委託した運送事業者)に運搬させる場合



ECO 荷受人となる事業者の取組

荷受人は、貨物等を自己の事業所等に、以下の者に運搬させようとするときは、その者に対し、エコ運搬の実施を書面等にて要請してください。

- 荷受人が委託した貨物運送事業者等
- その貨物等の荷主

下の図の  で示した要請を実施してください。

例1：製品の購入、保管する貨物の受入などの際、その貨物等を自己の事業所等に、自らが委託した貨物運送事業者等に運搬させる場合



例2：製品の購入、廃棄物の受入、保管する貨物の受入などの際、その貨物等を自己の事業所等に、その貨物等の荷主(または荷主が委託した運送事業者)に運搬させる場合



指定荷主・指定荷受人

貨物等の運搬に伴う環境負荷が特に大きいと考えられる荷主又は荷受人で、次に該当する事業者を「指定荷主」又は「指定荷受人」として決めました。

指定荷主・指定荷受人

- 敷地面積が10,000平方メートル以上の事業所(製造業を行う事業所に限る。)を市内に設置する事業者
- 倉庫業法の登録を受けた倉庫業者のうち、次のいずれかの事業所を市内に設置する事業者
 - ・ 所管する倉庫の有効面積の合計が30,000平方メートル以上である事業所
 - ・ 所管する倉庫の有効容積の合計が30,000立方メートル以上である事業所
- 廃棄物の処理及び清掃に関する法律に規定する一般廃棄物処分業者、産業廃棄物処分業者、特別管理産業廃棄物処分業者のうち、1日当たり300トン以上又は300立方メートル以上の廃棄物の処分を行うことができる施設(処分の方法ごとの処理工程において、複数の施設を一体的に用いることにより当該処分を行う場合にあっては、それらの施設から構成される施設一式)を市内に設置する事業者

指定荷主・指定荷受人の義務

指定荷主又は指定荷受人に該当する事業者は、次のことが義務付けられました。

(1) エコ運搬の実施に関する要請

運搬にかかわる事業者(委託する運送事業者又は取引先事業者)に対し、エコ運搬の実施を書面等にて要請しなければなりません(前ページ参照)。

(2) 要請書面の保存

上記(1)で要請したエコ運搬の実施に関する要請書面等の写しを、要請した日から起算して3年間保存しなければなりません。

(3) 要請の実施状況の報告

上記(1)の要請の実施状況について、年に1回、所定の様式を用いて市に報告しなければなりません。

エコ運搬制度は、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例第99条～第99条の3に規定されています。詳しくは交通環境対策課のホームページを御覧ください。

問い合わせ先

川崎市 環境局環境対策部交通環境対策課

電話 044-200-2531

交通環境対策課のホームページ

<http://www.city.kawasaki.jp/30/30zidou/home/zidou.htm>

事業者の皆様へ

貨物自動車等の車種規制非適合車の 使用抑制等に関する要綱

- 非適合車の使用抑制
- エコドライブの実施

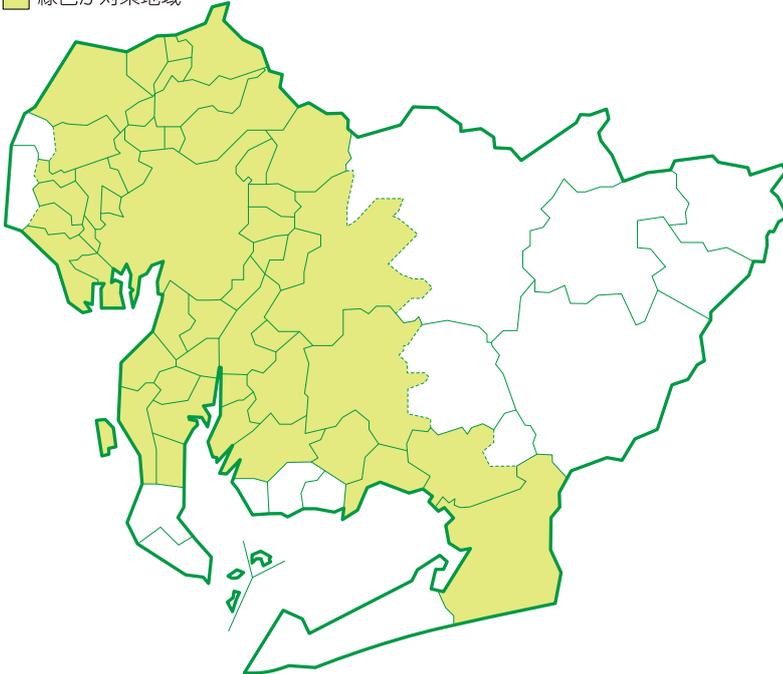


大気環境基準の達成維持及び地球温暖化防止を目指して、
自動車NOx・PM法の対策地域外からの流入車も含め、
対策地域において運行する車両を対象として、
車種規制非適合車の使用抑制及びエコドライブの促進を図るための
要綱を制定・施行しました。皆様のご協力をお願いします。

対象となる地域と車両

対策地域

■ 緑色が対策地域



愛知県内47市町村 (平成22年8月現在)

- 名古屋市 ■ 豊橋市 ■ 岡崎市*1 ■ 一宮市
- 瀬戸市 ■ 半田市 ■ 春日井市 ■ 豊川市*2
- 津島市 ■ 碧南市 ■ 刈谷市 ■ 豊田市*3
- 安城市 ■ 西尾市 ■ 清海市 ■ 犬山市
- 常滑市 ■ 江南市 ■ 小牧市 ■ 稲沢市*4
- 東海市 ■ 大府市 ■ 知多市 ■ 知立市
- 尾張旭市 ■ 高浜市 ■ 岩倉市 ■ 豊明市
- 日進市 ■ 愛西市*5 ■ 清須市 ■ 北名古屋市
- 弥富市 ■ みよし市 ■ あま市 ■ 東郷町
- 長久手町 ■ 豊山町 ■ 大口町 ■ 扶桑町
- 大治町 ■ 蟹江町 ■ 飛島村 ■ 阿久比町
- 東浦町 ■ 武豊町 ■ 幸田町

- ※1 旧額田町を除く
- ※2 旧一宮町を除く
- ※3 旧藤岡町、旧小原村、旧足助町、旧下山村、旧旭町及び旧稲武町を除く
- ※4 旧祖父江町を除く
- ※5 旧立田村及び旧八開村を除く

対象自動車

1 1,4ナンバーのトラック、バン
(一部、6ナンバーを含む)



2 2ナンバーのバス、マイクロバス
(一部、5,7ナンバーを含む)



3 8ナンバーの特種自動車

(人の運送の用に供する乗車定員11人未満のもの(救急車等)を除く)



- ※ 緑ナンバー、白ナンバーとも対象
- ※ 乗用自動車、軽自動車、二輪自動車、及び特殊自動車(0, 9ナンバー)は対象外

適合・非適合の見方

自動車検査証(車検証)の「備考」欄で、排出ガス基準の適合状況を確認してください。

車検証

自動車検査証		平成 年 月 日		愛知県運輸支庁	
車種	品名	型式	燃料	燃費	排気量
乗用車	乗用車	1000cc	ガソリン	18.0km/l	1000cc
車検	合格	合格	合格	合格	合格
備考	備考欄に記載内容 1. 使用車種規制(NOx・PM)適合 2. 上記以外 「この自動車はNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません」など				

【備考欄の記載内容】

● 「使用車種規制(NOx・PM) 適合」

→ 適合車

● 上記以外
「この自動車はNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません」など

→ 非適合車

(対策地域内では運行させないようにしましょう。)

ここを確認してください。

- ※一部、備考欄に適合状況の記載がない場合もありますが、型式・燃料の種類から確認できます。
- 詳しくは愛知県ホームページ(<http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/yoko/index.html>)をご覧ください。
- ※平成17年規制適合車(ADF-など型式記号が3桁のもの)、天然ガス自動車、電気自動車は全て適合車です。

環境に配慮した運送を実施する。

① 非適合車を使用しないようにしましょう。

対策地域外からの車であっても、自動車NOx・PM法に定める排出ガス基準に適合しない自動車(非適合車)は、対策地域内では運行させないようにしましょう。

澄んだ青空を取り戻すために
環境への負荷が小さい自動車を
利用しましょう。



② 適合車ステッカーを表示しましょう。



環境省・国土交通省へのステッカー交付申請について

適合車ステッカーは、環境省又は国土交通省に申請することにより、無償交付(郵送料は必要)を受けられます。詳しくは、下記のURLを参照してください。

環境省ウェブサイト

<http://www.env.go.jp/air/car/noxpm/sticker.html>

国土交通省ウェブサイト

http://www.mlit.go.jp/jidosha/noxpm/houkoku/noxpm_sticker.html

※ 白ナンバー車は環境省、緑ナンバー車は国土交通省。

次のステッカーも適合車ステッカーに該当します。※ 星の数などは排ガス性能により異なります。



平成12年基準
低排出ガス車ステッカー



平成17年基準
低排出ガス車ステッカー



低排出ガス
重量車ステッカー



超低PM排出
ディーゼル車ステッカー



東京都
適合車ステッカー



大阪府
適合車ステッカー

③ エコドライブを実践・推進しましょう。

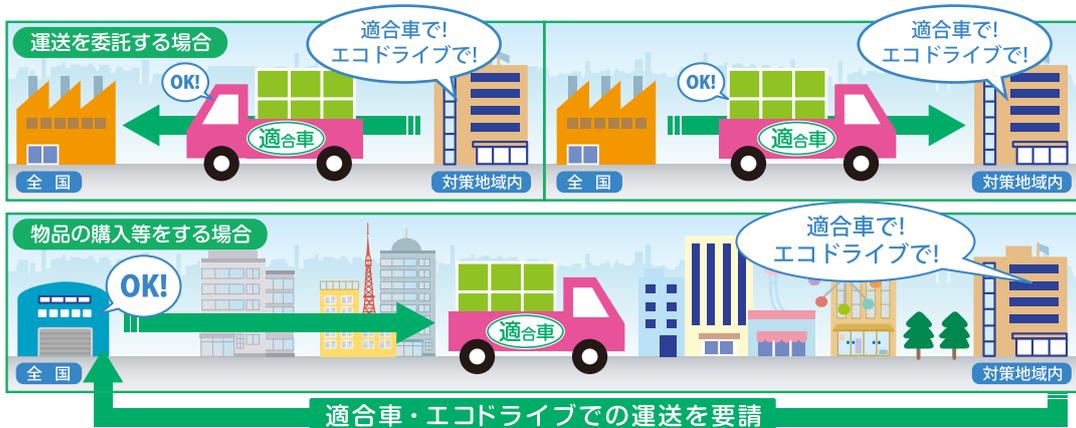
自動車から排出される大気汚染物質(NOx・PM)・温室効果ガス(CO₂)を最小限にとどめるため、ドライバーと運行管理者は協力してエコドライブを実践・推進してください。

環境に配慮した運送を要請・確認する。

非適合車の不使用を要請・確認しましょう。

■ 荷主等(荷受人を含む)は

対策地域内から、又は対策地域内に貨物・廃棄物の運送を委託する場合や、物品を購入・借入れ・譲受けし運送させる場合は、相手先に対して非適合車を使用しないこととエコドライブの実施を要請してください。また、非適合車が使用されていないか確認してください。



■ 旅行者は

対策地域内での発着を伴う旅客運送を委託する場合は、バス事業者に対し、非適合車を使用しないこととエコドライブの実施を要請してください。また、非適合車が使用されていないか確認してください。



特定荷主等及び特定旅行者は定期報告を

特定荷主等、特定旅行者は毎年度6月30日までに指定様式により愛知県知事(名古屋市内の方は「名古屋市長」、岡崎市内の方は「岡崎市長」)に下記の項目を報告してください。

- 非適合車を使用しない旨の要請状況 ○ 非適合車の確認状況

報告先・報告様式等につきましては愛知県ホームページをご確認ください。

<http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/yoko/index.html>

※本制度での特定荷主等とは下記に定義する荷主等をいうものであり、省エネ法に規定される特定荷主とは異なります。



「特定荷主等」とは 荷主等のうち、継続的に又は反復して、貨物等を他の者に委託して運送させ、又は購入等をする物品を運送させる者であって、資本金の額等が3億円を超え、かつ、対策地域内に建物の延べ面積が1万平方メートルを超える事業所又は敷地面積が3万平方メートルを超える事業所を有するもの。

「特定旅行者」とは 対策地域内に営業所を有する第一種旅行者者であって、他の者に委託して対策地域内で対象自動車を利用するもの。

環境に配慮した運送を周知する。

① 非適合車の不使用を周知しましょう。

■ 中継施設の管理者は

中継施設に対象となる自動車で出入りする事業者に対して、「対策地域内では非適合車を使用しないよう求められている」ことについて周知してください。



「中継施設」とは、対策地域内に存する以下の施設のことをいいます。

- 港湾法に規定する重要港湾
- 空港法に規定する空港
- 鉄道の貨物駅
- 卸売市場法に規定する中央卸売市場

■ 対象自動車を販売・賃貸する事業者は

対象自動車を購入、又は賃借する事業者に対して、「対策地域内では非適合車を使用しないよう求められている」ことについて周知してください。



② 適合車ステッカーを周知しましょう。

■ 対象自動車を整備する事業者は

対象自動車の整備を受ける事業者に対して、「対策地域内で適合車を運行する場合、適合車ステッカーの表示が求められている」ことについて周知してください。



貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱 概要図



愛知県環境部大気環境課地球温暖化対策室
〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号
【TEL】 052-954-6217 【FAX】 052-955-2029

名古屋市

City of Nagoya

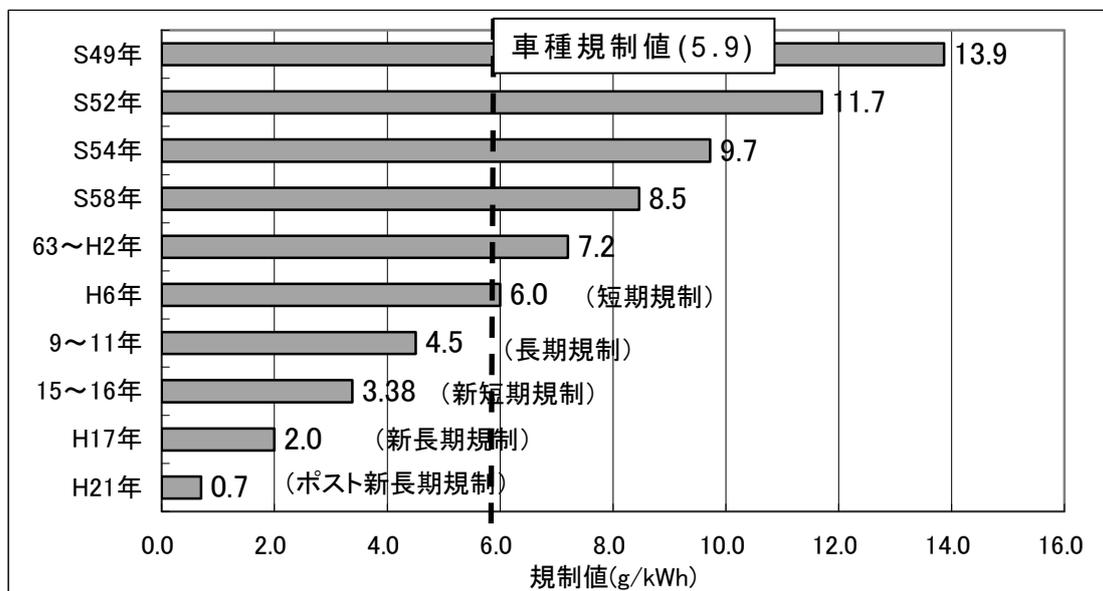
名古屋市環境局地域環境対策部大気環境対策課
〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号
【TEL】 052-972-2682 【FAX】 052-972-4155



岡崎市環境部環境保全課
〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地
【TEL】 0564-23-6194 【FAX】 0564-23-6536

ディーゼル重量車規制強化の推移

「大気汚染防止法」に基づき、自動車の排出ガス規制は逐次強化しており、ディーゼル車におけるポスト新長期規制車は、短期規制車（平成6年規制）に比べて、窒素酸化物は約9割削減、粒子状物質は約99%削減されている。



注)平成16年までは重量車の車両総重量区分は2.5t超、平成2年以前の規制値はNOx削減率から算定

図1 ディーゼル重量車における窒素酸化物排出ガス規制強化の推移
(車両総重量 3.5t 超)

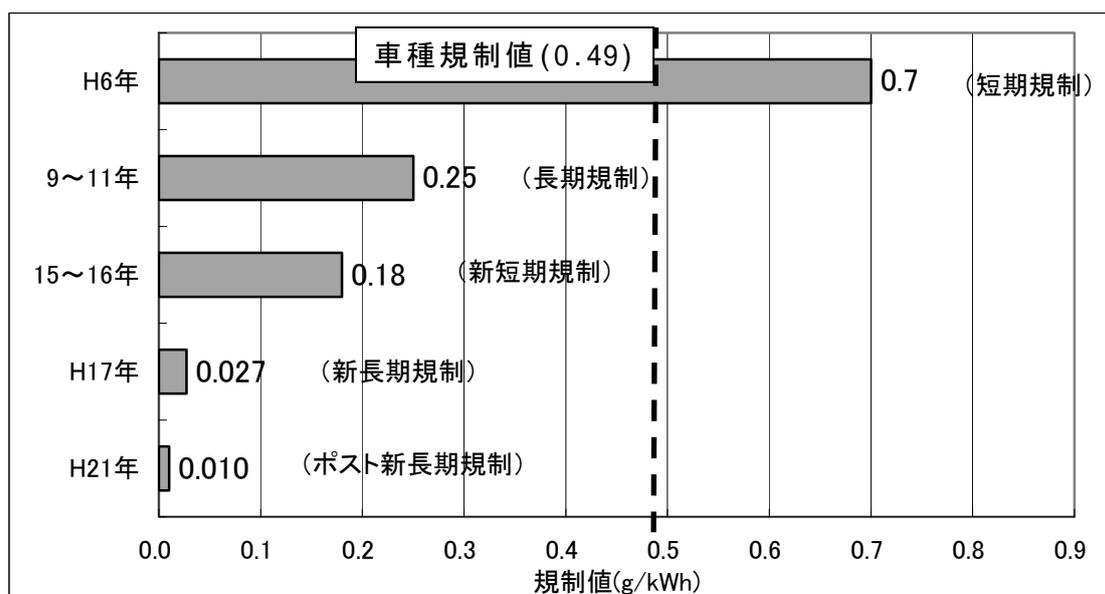


図2 ディーゼル重量車における粒子状物質排出ガス規制強化の推移
(車両総重量 3.5t 超)

ポスト新長期規制適合車の早期普及に向けた取組例

(第1回自動車排出ガス総合対策小委員会資料等より作成)

実施主体	埼玉県	手法形体	融資
施策名	低公害車導入資金融資制度		
概要	県内で1年以上事業を営んでいる中小企業者等(ただし、低公害4車(電気自動車、天然ガス車、メタノール車及びハイブリッド自動車)を購入又は買い換えする場合は大企業も対象)を対象として、最新低排出ガス規制かつ指定する燃費基準達成車への買換、低公害4車及び粒子状物質減少装置の購入・装着に融資する。		
補助率等			
適用数等	平成19年度	650件(車両)	7件(粒子状物質減少装置)
	平成20年度	194件(車両)	2件(粒子状物質減少装置)
	平成21年度	41件(車両)	4件(粒子状物質減少装置)

実施主体	神奈川県	手法形体	補助
施策名	ディーゼル代替低公害車導入促進事業		
概要	事業者が県内を使用の本拠とする天然ガス自動車など低公害車を購入する事業等に要する経費に対し、補助金を交付する。		
補助率等	平成22年度補助内容		
	貨物、特種	天然ガス自動車 ハイブリッド自動車	最大積載量4t未満 5万円 最大積載量4t以上 10万円
		ポスト新長期規制適合車 (平成22年度)	最大積載量4t以上 5万円 8t未満 10万円 最大積載量8t以上
	乗合自動車	天然ガス・ハイブリッド自動車、ポスト新長期規制適合車	10万円
適用数等	平成19年度	110台	平成20年度 92台 平成21年度 1台

実施主体	兵庫県	手法形体	融資
施策名	最新規制適合車等購入資金融資制度〔兵庫県地球環境保全資金〕		
概要	融資対象 中小企業者 対象事業 ①最新規制適合車等の購入 (自動車 NOx・PM 法の規制を満足しない現有の ディーゼル車等を解体廃車すること) ②低公害車の購入		
補助率等	融資条件 限度額 1企業・組合 5,000 万円限度 融資利率 1.9% 償還方法 10 年以内 (2 年以内据置可)、元金均等月賦償還 利子補給 小規模企業 60% 中小企業 30% (補給期間 5 年間)		
適用数等	平成 19 年度 5 台	平成 20 年度 14 台	平成 21 年度 8 台

実施主体	経済産業省・国土交通省・環境省	手法形体	税制措置	
施策名	自動車取得税の税率の特例			
概要	最新の排出ガス規制に適合したディーゼル車の取得に係る自動車取得税を軽減する。			
補助率等	対象車		軽減率	措置期限
	トラック・バス (車両総重量 2.5t 超)	ポスト新長期 規制適合、か つ、平成 27 年 度燃費基準達 成車	1.0%軽減 (2.5t 超～3.5t 以下及 び 12t 超)	H22.8.31
			2.0%軽減 (3.5t 超～12t 以下)	H22.9.30
			1.0%軽減 (3.5t 超～12t 以下)	H23.8.31
クリーンディー ゼル乗用車	ポスト新長期 規制適合	0.5%軽減	H22.8.31	
適用数等	減収額 (試算)			
		トラック・バス	クリーンディーゼル乗用車	
	平成 20 年度	48 百万円	29 百万円	
平成 21 年度	272 百万円	48 百万円		

実施主体	経済産業省・国土交通省・環境省	手法形体	税制措置																								
施策名	自動車重量税・自動車取得税の時限的減免																										
概要	<p>◆自動車重量税の減免</p> <p>－新車に係る措置 購入時の初回車検分</p> <p>※平成21年4月1日～平成24年4月30日までに 新規検査を受ける場合</p> <p>－既販車に係る措置 措置期間中、最初に受ける継続車検分</p> <p>※平成21年4月1日～平成24年4月30日までに 継続検査等を受ける場合</p> <p>◆自動車取得税</p> <p>平成21年4月1日～平成24年3月31日までに新車の取得が行われる場合</p>																										
補助率等	<table border="1"> <thead> <tr> <th>次世代自動車</th> <th colspan="2">免税</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">登録車・軽自動車</td> <td></td> <td>排ガス基準☆☆☆☆ (75%以上低減)</td> </tr> <tr> <td>2010年度燃費基準 +25%達成車</td> <td>75%軽減</td> </tr> <tr> <td>2010年度燃費基準 +15%達成車</td> <td>50%軽減</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">中量車 (車両総重量2.5t超～3.5t以下)</td> <td></td> <td>2015年燃費基準達成車</td> </tr> <tr> <td>ディーゼル車 ポスト新長期規制適合車</td> <td>75%軽減 ※</td> </tr> <tr> <td>ガソリン車 排ガス基準☆☆☆</td> <td>50%軽減</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">重量車 (バス・トラック等)</td> <td></td> <td>2015年度重量車燃費基準達成車</td> </tr> <tr> <td>ポスト新長期規制適合車</td> <td>75%軽減</td> </tr> <tr> <td>排ガス基準☆(NOx又はPM+10%低減)</td> <td>50%軽減</td> </tr> </tbody> </table> <p>※自動車取得税には、ガソリン車の排ガス4☆かつ2015年燃費基準達成車に対する75%軽減有り</p>			次世代自動車	免税		登録車・軽自動車		排ガス基準☆☆☆☆ (75%以上低減)	2010年度燃費基準 +25%達成車	75%軽減	2010年度燃費基準 +15%達成車	50%軽減	中量車 (車両総重量2.5t超～3.5t以下)		2015年燃費基準達成車	ディーゼル車 ポスト新長期規制適合車	75%軽減 ※	ガソリン車 排ガス基準☆☆☆	50%軽減	重量車 (バス・トラック等)		2015年度重量車燃費基準達成車	ポスト新長期規制適合車	75%軽減	排ガス基準☆(NOx又はPM+10%低減)	50%軽減
次世代自動車	免税																										
登録車・軽自動車		排ガス基準☆☆☆☆ (75%以上低減)																									
	2010年度燃費基準 +25%達成車	75%軽減																									
	2010年度燃費基準 +15%達成車	50%軽減																									
中量車 (車両総重量2.5t超～3.5t以下)		2015年燃費基準達成車																									
	ディーゼル車 ポスト新長期規制適合車	75%軽減 ※																									
	ガソリン車 排ガス基準☆☆☆	50%軽減																									
重量車 (バス・トラック等)		2015年度重量車燃費基準達成車																									
	ポスト新長期規制適合車	75%軽減																									
	排ガス基準☆(NOx又はPM+10%低減)	50%軽減																									
適用数等	減収額 (試算)	平成21年度	2,100億円																								

実施主体	経済産業省・国土交通省・環境省	手法形体	融資																									
施策名	日本政策金融公庫による低利融資																											
概要	天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車又はポスト新長期規制適合車のうちディーゼル車の取得を取得する場合に、低利融資を行うことで経済的インセンティブを付与し、低公害車の普及を促進している。																											
補助率等	<p>1. 貸付限度</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国民生活事業：7,200 万円 ○中小企業事業：直接貸付 7 億 2 千万円 代理貸付 1 億 2 千万円 <p>2. 貸付期間</p> <p>15 年以内</p> <p>3. 貸付利率</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国民生活事業：特別利率② ○中小企業事業：基準利率。ただし、4 億円を限度として特別利率② 																											
適用数等	<p>【融資実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">国民生活事業</th> <th colspan="2">中小企業事業</th> </tr> <tr> <th>件数</th> <th>実績</th> <th>件数</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>397 件</td> <td>28.9 億円</td> <td>108 件</td> <td>31.2 億円</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>716 件</td> <td>53.7 億円</td> <td>187 件</td> <td>54.5 億円</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>936 件</td> <td>42.2 億円</td> <td>162 件</td> <td>47.2 億円</td> </tr> </tbody> </table>					国民生活事業		中小企業事業		件数	実績	件数	実績	平成 19 年度	397 件	28.9 億円	108 件	31.2 億円	平成 20 年度	716 件	53.7 億円	187 件	54.5 億円	平成 21 年度	936 件	42.2 億円	162 件	47.2 億円
	国民生活事業		中小企業事業																									
	件数	実績	件数	実績																								
平成 19 年度	397 件	28.9 億円	108 件	31.2 億円																								
平成 20 年度	716 件	53.7 億円	187 件	54.5 億円																								
平成 21 年度	936 件	42.2 億円	162 件	47.2 億円																								

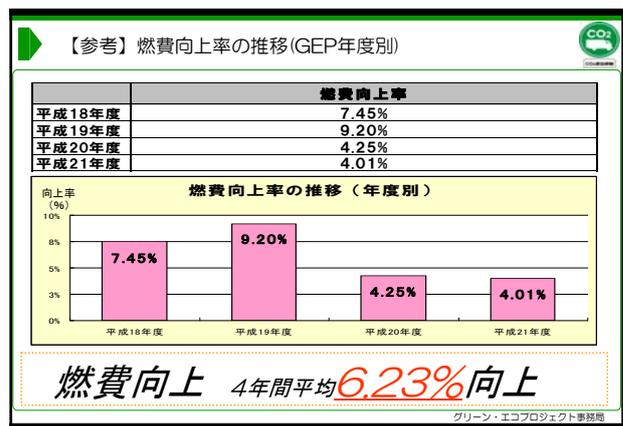
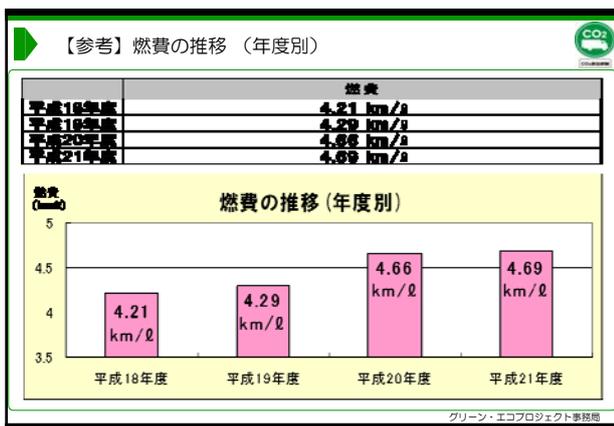
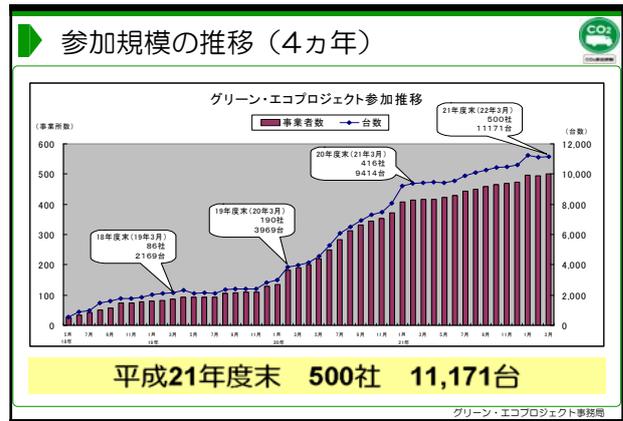
実施主体	経済産業省	手法形体	補助
施策名	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助		
概要	クリーンエネルギー自動車等の普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車等の導入及び充電器及び燃料供給設備を設置する者に対して、その導入に必要な費用の一部を補助する。		
補助率等	補助対象	補助額	
	<p>クリーンエネルギー自動車（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車、LPガス自動車）の導入</p> <p>※ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、LPガス自動車は、乗用車を除く。</p>	通常車両との差額の1/2以内	
	燃料等供給設備（急速充電設備、普通充電設備、自家用天然ガス・LPガス燃料供給設備）の設置	本体価格の1/2以内	
適用数等	<p>車両導入実績（平成21年度）</p> <p>電気自動車1,604台、ハイブリッド自動車32台、天然ガス自動車916台、クリーンディーゼル自動車205台、LPガス自動車1,104台</p>		

実施主体	国土交通省	手法形体	補助
施策名	低公害車普及促進等対策		
概要	地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者の次世代自動車（CNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車）の導入に対する支援を行うとともに、今般の経済対策における措置として、環境性能に優れたディーゼルトラック・バス（2015年度燃費基準達成かつポスト新長期適合車）の導入についても補助対象に追加する。		
補助率等	補助率：次世代自動車等の価格と通常車両価格の差額の1/2又は車両本体価格の1/4		
適用数等	ポスト新長期適合車については平成22年度補正予算にて実施予定		

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

『活動実績報告』
 2010年3月末日現在

社団法人 東京都トラック協会



【参考】GEPによる削減燃料量 ※4.01%向上として

仮に21年度平均向上率で算出すると!

11,445台 361,285,520Km
 →4.69 km/L (21年度平均)
 →4.23 km/L (仮定)

ドラム缶(200L) 約41900本分に相当

タンクローリー(大型) 523台分

削減量	8,377,129L
-----	------------

グリーン・エコプロジェクト事務局

【参考】GEPによる削減燃料量 (金額換算)

仮に112.0円/L (4月10日/石油情報センター調べ全国平均)

削減燃料8,377,129Lとして

削減金額 約938,238,000円

グリーン・エコプロジェクト事務局

【参考】GEPによる削減燃料量 (CO2換算)

削減燃料 8,377,129 Lとして
二酸化炭素換算すると

スギの木
約156万7700本分
植樹に相当

CO₂削減量 21,948,078 Kg/CO₂

※スギ/14kg/年 CO₂年間吸収量 エコモ財団資料準拠
※軽油二酸化炭素排出係数(軽油×2.62kg/CO₂l)

グリーン・エコプロジェクト事務局

【参考】交通事故低減率 推移 (年度別)
※平成18年～平成22年3月末まで

台数	活動前			活動後			削減率
	台数	件数	件数/年	台数	件数	件数/年	
平成18年度	219	87	87	212	78	77	11.7
平成19年度	694	187	187	688	168	164	12.0
平成20年度	1388	367	367	1381	318	318	15.4
平成21年度	2328	1430	1430	2321	1407	1404	28.7

事故低減率 推移 (年度別)

年度	低減率
平成18年度	57.1%
平成19年度	42.8%
平成20年度	40.3%
平成21年度	36.7%

グリーン・エコプロジェクト事務局

【参考】交通事故低減率 推移 (累計)

項目	台数	活動前		活動後		削減率
		台数	件数/年	台数	件数/年	
累計	6000	2180	888	2181	3.08	38.3%

交通事故発生件数 推移 (平成18年～平成22年3月末)

活動前 4.85
活動後 3.00
38.3%削減

交通事故 4年間平均38.3%削減

グリーン・エコプロジェクト事務局

トラック運送事業者の「エコ安全ドライブ活動」

鈴木憲興*

遠藤啓二**

エコドライブは、環境保全の運転として世界中で推進されており、日本でも環境省、警察庁、経済産業省、そして国土交通省が中心となって推進している。またエコドライブは、同時に安全運転にも直結するため、エコ安全ドライブとも呼ばれている。社団法人東京都トラック協会は、地球環境保全が必須な命題であるとして、会員事業者を対象に「グリーン・エコプロジェクト」と名づけたエコドライブ推進の事業を立ち上げた。このプロジェクトは、確実な燃費の向上とともに、顕著な交通事故低減の実績をあげて、2007年12月に環境大臣表彰を受けた。

Eco-Safety Drive Project by Transportation and Delivery Companies

Norioki SUZUKI*

Keiji ENDOU**

The eco-drive is promoted all over the world as environmental preservation driving. Also in Japan, eco-drive is promoted mainly by the Ministry of the Environment, the National Police Agency, the Ministry of Economy, Trade and Industry, and the Ministry of Land, Infrastructure and Transport. At the same time, because the eco-drive is connected with the safe driving, it is called the eco-safety drive. Tokyo Trucking Association assumes that the global environment protection is an indispensable proposition, then started up the business of eco-drive promotion named "Green Eco-project" for the member transportation and delivery companies. This project achieved results of a remarkable traffic accident decrease with the improvement of fuel efficiency, and received the Minister of the Environment Commendation in December, 2007.

1. はじめに

国内各所で交通公害裁判が行われ、国、地方自治体、自動車メーカー等がその責任を問われ、和解や原告団の主張が認められて、公害問題から環境問題に時代が移り変わった。

特に注目されたことは、東京都で2003年10月から「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」

(通称「環境確保条例」)が施行され、都に隣接する神奈川県、千葉県、埼玉県および横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市の八都県市も同様の条例が施行されたことである。

これらの条例は、車両の運行規制である。他方、国のNOx・PM法は発生源地における車種規制で、2001年6月公布された。小型トラック8年、普通トラック9年を限度として、車検が通らない。車両登録ナンバーが特定の指定地域内では取れず使用できなくなる規制で、激変緩和措置のため2003年10月から実施された(Table 1)。

この結果、大気汚染は格段に改善され、浮遊粒子状物質(PM)は、規制前の2002年度では一般局の適合率が40%、自排局は全て適合なしであったのが、

* (株)エスティーシステム代表取締役
Representative Director, ST System Co., Ltd.

** (社)東京都トラック協会環境部部長
General Manager, Environmental Issues,
Tokyo Trucking Association
原稿受理 2008年7月31日

2005年度では全ての測定局で環境基準を達成した。

このような短い期間に環境を大きく改善させた背景には、中小零細運送事業者の少なからぬ犠牲があった。環境対策の波は、都内のトラック運送業者に重くのしかかり、その経営を圧迫して、保有台数の減少(Table 2)、大型車から中型車や小型車への移行、そして廃業や倒産による事業者数の減少をもたらした。

2. 地域環境改善から地球環境保全への対応

2005年の京都議定書の発効を受けて2006年4月に改正省エネ法が施行され、トラック運送事業者に、省エネ計画の作成とエネルギー使用量の定期報告の義務付けによる二酸化炭素(CO₂)排出量の報告が求められるようになった。

トラック業界には、これまでにCO₂の排出量のデータがなく、算出基礎となる燃料使用量から整備しなくてはならないことになった。ところが事業者の99.9%は中小企業であり、各事業者がそのようなデータ管理をすることは困難で、ほとんど対応できない状況であった。

そこで東京都トラック協会は、常設委員会の一つである環境委員会が企画した「グリーン・エコプロジェクト」を理事会の審議を経て2006年7月に立ち上げた。

エコドライブのコンサルティング会社とタイアップをして、エコドライブ活動を協会独自のシステムとして設計・構築し、環境保全活動を機軸に会員の経営改革を促進するプロジェクトとして推進することとした。

なお本年、東京都は地方自治体レベルでは初の試みとして気候変動対策に取り組み、2000年を基準年として2020年までにCO₂を25%削減する方針を打ち出している。

3. 「グリーン・エコプロジェクト」

3-1 導入の経緯

トラック協会がエコドライブについて、これまでの指導や実践教育を超えて、会員事業者の燃費データを統合するべく協会独自の燃費データベースを構

Table 1 NOx・PM法と環境確保条例

「自動車NOx・PM法」と「環境確保条例」との主な相違点(車種規制)		
自動車NOx・PM法	事項	環境確保条例
窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)	規制物質	粒子状物質(PM)
排出ガス基準に適合しない車両の対策地域内での登録及び継続車検の禁止	規制の内容	粒子状物質排出基準に適合しないディーゼル車の都内(島嶼を除く)運行禁止
平成15年10月(施行は平成14年10月)	車種規制開始	平成15年10月
対策地域に使用の本拠がある自動車	対象車	東京都内を走行する自動車(自動車の登録地を問いません)
東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県、愛知県、三重県の一部の対策地域	対象地域	島嶼を除く都内全域
貨物自動車、バス、特殊自動車(いずれも燃料の種類を問わない)ディーゼル乗用車	対象となる車両	(貨物、バス、特殊自動車)ディーゼル車 ※8ナンバーの特種用途車のうち、乗用車をベースに改造したものは対象外
小型貨物:8年、普通貨物:9年、特殊自動車:10年、マイクロバス:10年、大型バス:12年、ディーゼル乗用車:9年	猶予期間	7年間 知事が指定した粒子状物質減少装置を装着すれば規制値に適合しているものとみなす。
	罰則等	運行責任者に運行禁止命令、運行禁止命令に従わない場合は、氏名公表 50万円以下の罰金
平成10、11年規制適合車で車両総重量3.5トン以上の車両(長期規制適合車=KK-、KL-) ただし、14、15年規制車でも車両総重量3.5トン以下の車両は規制対象	規制適合車	平成14、15、16年規制適合車(新短期規制車)及び以降の規制適合車 (注)平成10、11年規制適合車(長期規制車)で一歩規制適合車あり

Table 2 都内営業用ディーゼルトラックの登録台数

年度	登録台数(台)	対前年度比(台)	自動車NOx・PM法による代替対象台数(台)	代替対象割合(%)
平成15年度(H15 3末)	103,928	-	75,219	72.4
平成16年度(H16 3末)	99,550	-4,378	54,104	54.3
平成17年度(H17 3末)	96,806	-2,744	44,678	46.2
平成18年度(H18 3末)	93,045	-3,761	32,592	35.0
平成19年度(H19 3末)	88,470	-4,575	19,245	21.8
平成20年度(H20 3末)	90,605	2,135	12,622	13.9

資料)東京都トラック協会調べ。

築し、システムとして運用していくことは、全国初の試みとして注目されている。

システムは、中小零細事業者にも導入が容易で、継続的に正確な燃費データを収集・分析ができるものとした。エコドライブから環境保全へ、さらには環境CSRから経営改革ができる仕組みを目指して、以下の項目をキー・コンセプトとした(Fig.1)。

- (1) 管理者セミナーへの参加対象者を限定せず、代表者、役員、運行管理者、あるいはドライバーの代表で、内容をしっかり伝えられるスピーカー役の者とする。
- (2) 参加会員事業者の費用負担を軽減するため協会が費用の一部を助成する。
- (3) ドライバーにエコドライブの意義を理解してもらうために、シンプルでわかりやすい内容とする。

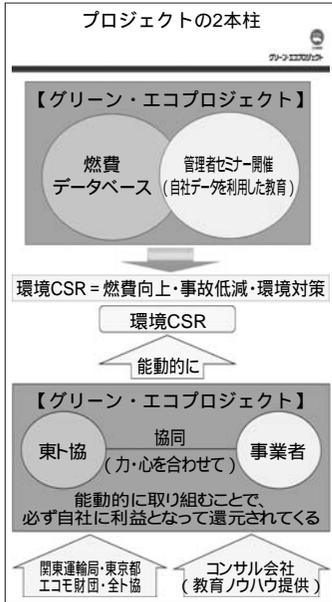


Fig. 1 グリーン・エコプロジェクトの図式



Fig. 2 社内掲示用ポスター



Fig. 3 車両貼付用ステッカー

Fig. 4 走行管理表

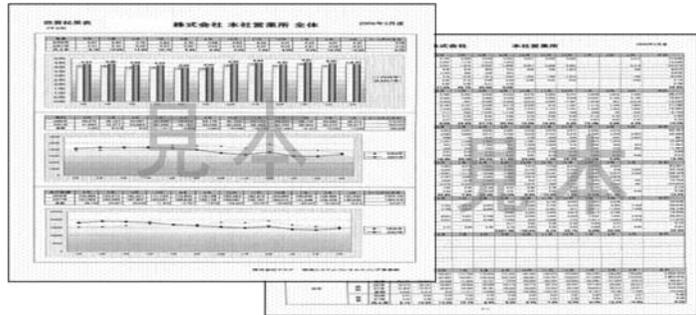


Fig. 5 出力資料

- (4)多方面からのニーズにも対応できるように燃料使用量を詳細に管理する。
- (5)実稼動車の燃費ベンチマークを策定する。
- (6)実践を促すために独自の工夫をした社内掲示用ポスター (Fig.2) 車両貼付用ステッカー (Fig.3) ならびに教育資料を作成する。
- (7)エコドライブの実践データをドライバーと管理者がわかるように集計・整理する。
- (8)管理者とドライバーあるいはドライバー同士で、エコドライブのコミュニケーションを円滑にする資料を作成する。
- (9)継続的に実践をしてもらうために、セミナーの内容は基礎編から応用編まで用意する。
- (10)結果がすぐに現われるより、徐々に浸透してドライバー自らがエコドライブの必要性に気づいて納得して実践する方法とする¹⁾。

3 - 2 参加事業者の募集

東京都トラック協会主催の説明会、傘下各支部での出張説明会、協会のホームページと機関紙「トラック時報」への広告掲載、相談窓口の設置などを行

った。

説明会開催時に参加者にアンケートをして、現状と今後の対応について簡単な調査をした。

参加者の中で、エコドライブに取り組んでいる事業者は70%あり、その関心の高さがわかる。また期待する効果は、燃費の向上、環境負荷の軽減、グリーン経営認証の取得、改正省エネ法対応が71%となっており、環境への積極的な取組姿勢が見られる。

一方、交通事故の低減が30%あり、事故防止の対策は事業者が具体的に取組むことが難しく、このプロジェクトへの期待が現われている。

3 - 3 燃費データの算出

燃費は、EMSやデジタコ等の機器を使わず、車両登録番号別に用意したA4版の走行管理表 (Fig.4) でドライバーが計算する。給油の度に満タンにして、ドライバー自ら走行管理表に手書きで、走行距離と燃料使用量、そして燃費を計算して記入する。ドライバーは、給油の度にこの作業を繰り返すことで、自身の運転による燃費を細かく認識ようになる。

ドライバーは、毎月末に用紙下段の指定欄に、目

標燃費等を記入する。管理者は、走行管理表を集め、コメントを記入してプロジェクト事務局に送付する。事務局は走行管理表の全データをサーバに入力し、管理者用とドライバー用にグラフ化した表 (Fig.5) を出力して返送する。これを毎月繰り返すことによって、ドライバーは、過去の結果と比較して、自らの達成度合いを測り、自己の運転の問題点に気づき、自主的に改善策を見つけ出す。

3-4 管理者の教育

管理者は、隔月毎にセミナーに参加し、エコドライブを継続して推進するための知識や管理者としての気構えとともに、社内ミーティングの運営方法、ドライバー教育など、実践的なノウハウを学ぶ。

セミナーは原則10名以下の少人数制で、出席者がカリキュラムの内容を十分に理解できるようにしている。企業規模、扱う貨物、車両運行形態など、さまざまな業態に応じ、現場で応用できるディスカッション方式とした。

セミナーの内容は7回に分けて、プロジェクトの趣旨説明からエコドライブの導入手法を解説する基礎編と、交通エコロジー・モビリティ財団が推進している「グリーン経営認証」の取得申請や改正省エネ法に基づく荷主への対応、そして環境から進める経営改善を目指す応用編で構成している。さらに平成20年度から、ドライブレコーダーの活用をカリキュラムに加えた。

3-5 グリーン経営認証取得の推進

国土交通省が中小零細事業者の環境保全活動を推進する目的で始めた「グリーン経営認証」は、取り組みのきっかけがつかみにくいため、東京都トラック協会会員でも取得事業者数が伸びていない。

このため、セミナーの第5講で、認証取得のための具体的な指導を行った。

その結果、「グリーン経営認証」を知らなかった事業者も興味を持ち、積極的に取得を目指す前向きな事業者が増え、東京都トラック協会全体での取得率5%に対して、グリーン・エコプロジェクト参加事業者の取得率は16%と、大幅に高くなった。

3-6 活動状況の推移

1) 参加事業者数

プロジェクトを開始した2006年度は9か月間、次年度は12か月間、直近の年度は4か月間での数値だが、参加事業者は以下のように大幅に増えている。

・2006年度(2006年7月～2007年3月)...86社1,594両

・2007年度(2007年4月～2008年3月)...193社3,297両

・2008年度(2008年4月～2008年7月)...264社4,898両(現在)

2) セミナーへの参加状況

セミナーの延べ開催回数は、105回で、延べ参加人数は417名となった。

3) セミナー参加者からのアンケート結果

第1回のセミナーで、参加の動機や乗務員教育の実施時期等についてアンケート調査(132名分)を実施した結果、グリーン・エコプロジェクトへの参加動機は、燃費の向上、事故の削減が多く、募集説明会時におけるエコドライブ活動に期待する効果と同じ結果となった。

燃費データの有無に関しては、燃費データを持っていない事業者の割合が少なく、8割の事業者は独自に燃費データを管理していると見受けられる。

ドライバーの教育に関しては、何らかの形で教育を実施しているが、教育の実施時期に関しては事業者によって差異があった。

4) ドライバーの変化

ドライバーが書き込む走行管理表は、プロジェクト参加直後には給油量と走行距離を記入するのが精一杯で、書き損じや間違いが多々みられた。しかし、4か月(3回提出後)程度経つと、記入が正確になり、コメント欄への記入も始まって、明らかな変化がみられる。

ドライバーへの教育効果は、セミナーに参加する管理者の社内での立場、取り組み姿勢などのモチベーションや伝え方に左右されると思われる。したがって、セミナーの内容充実と管理者にこのプロジェクトの意義をしっかりと教育する事が重要と考える。

半年以上経つと、走行管理表の内容の正確さとコメント欄への記入が、管理者、ドライバーともに増えてくる。車両の扱い方の専門知識や職業ドライバーの心構えに、しっかりとしたコメントが目立ち始める。しかし、セミナーへの参加が悪い事業者は、6か月以上経っても管理者がプロジェクトの趣旨を掴めておらず、それがドライバーにも影響している。このため事務局は、管理者や経営者にセミナーへの参加を根気よく呼びかけている。

5) 燃費データの件数

プロジェクト参加の受付は毎日行っており、燃料価格の高騰によるエコドライブへの関心が高まるにつれて、燃費データの件数はほぼ毎月のように増え、

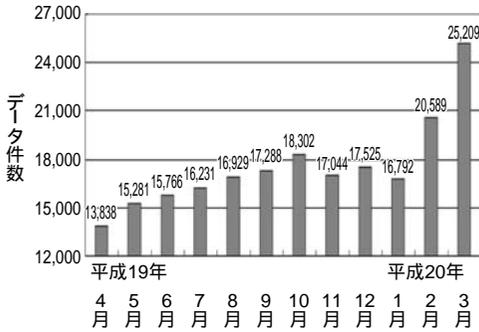


Fig. 6 燃費データの入力件数推移

Table 3 全平均燃費

	平成19年度	(参考) 平成18年度
総走行距離(km)	99,510,863	42,496,984
総給油量(ℓ)	23,174,867	10,105,696
燃費(km/ℓ)	4.29	4.21

Table 4 交通事故件数(18、19年度累計)

	台数	区分	月数	件数	件数/年	低減率
累計	549	プロジェクト参加前	254	83	3.92	44.2%
		プロジェクト参加後	225	41	2.19	

今後も増加する傾向にある(Fig.6)

3-7 燃費向上の効果

平成19年度のプロジェクト全体の平均燃費は、Table 3に示すとおりである。

過去一年間の燃費データがある車両について、燃費の向上が9.2%と算出され、この値がプロジェクト全車両で得られたとするならば、その効果は次のようになる。すなわち、事業者数190社、車両台数3,000台での活動実績で、2,119,509ℓの燃料軽油が削減でき、CO₂の削減量は軽油のCO₂排出係数[軽油使用量×2.62kg-CO₂/ℓ]を用いると、5,533tで、1台あたり1,844kg-CO₂/ℓとなる。

3-8 事故低減の効果

参加事業者のアンケート調査結果では、平成18年度と19年度の累計で、交通事故発生件数が44.2%も削減されている(Table 4)。

プロジェクトに参加することで交通事故をなくしたいという期待があったが、実際に交通事故が減ることが確認された。参加者に聞くと、詳しい事故分析ではないものの、自動車保険の保険料割引率が20~30%から50%以上になったことや、セミナーの会話で本当に事故が減ったとの報告がなされている。

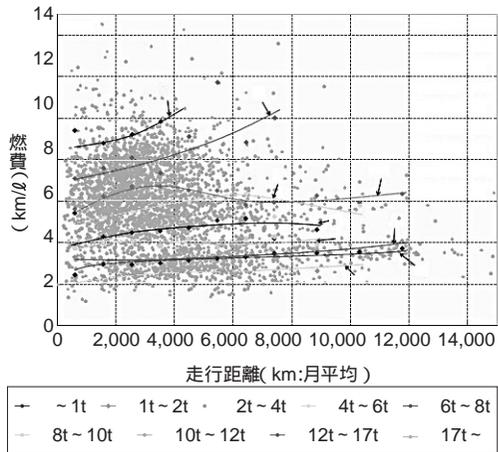


Fig. 7 燃費散布図1

プロジェクトのスキームどおりに管理者全員がセミナーに参加をして、プロジェクトの意義をよく理解し、全ドライバーの走行管理表による教育が徹底すれば、エコ安全ドライブの効果はさらに高まると考えられる。

3-9 燃費データの活用

燃費データを今後とも継続的に蓄積することにより、車両の積載トン数別、架装別にエコドライブの成果が反映されたベンチマークとなる燃費が求められる。運送事業者が日々の運行状況をそのままに現した数値の蓄積であり、過去にはないこの燃費データベースは業界の貴重な財産になる。

また、グリーン・エコプロジェクトでは、満タン法による生の燃費データを長期間にわたり多種多様な車種と業態について集めているため、種々の目的に沿ったデータの活用が期待できる。

さらに、エコドライブ活動に積極的に対応するようになったドライバーの気持ちの変化を調査することにより、トラック業界のみならず一般ドライバーにエコドライブを浸透させる具体的な手法を見出すことができると考えられる。

3-10 今後のデータ活用

グリーン・エコプロジェクトへの参加車両3,504台について、車両1台ごとに月間の平均燃費と総走行距離との関係をプロットし、最大積載量別の傾向をみた(Fig.7)。

いずれの最大積載量についても、月間総走行距離が長いほど燃費が向上する傾向が見られる。ただし、2t~4t、4t~6tの車両については、途中に山があるが、冷凍車やクレーン付き等の架装が影響している

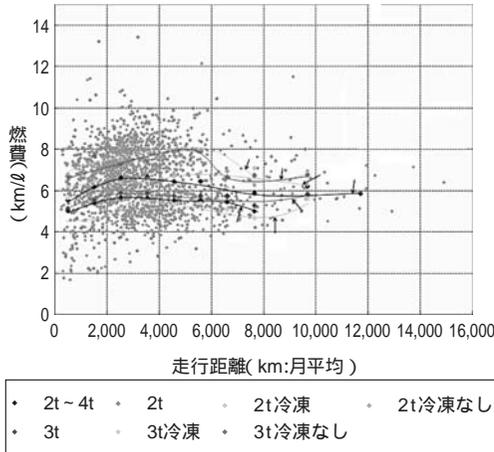


Fig. 8 燃費散布図2

ものと考えられる。当然ながら、最大積載量が大きいほど燃費は下がる。また、最大積載量が大きい車両ほど、相対的に走行距離も長くなる。走行距離が長い場合は、信号の少ない郊外の道路や高速道路の走行が増えることが推測される。

ただし、データは車両の型式、扱い貨物、エコドライブの熟練度、道路・気象条件などを考慮していないため、あくまでも傾向値としての評価である。

架装車両での比較をしてみると(Fig.8)、2tの冷凍車と一般車では、冷凍車111台は6.17~6.90km/lでありその差は0.73km/lであるが、2tの一般車は861台で6.86~8.03km/lで、その差は1.17km/lである。冷凍車は用途が限定されて燃費の差が小さく、2tの一般車は用途がさまざま、差が大きい。

一方、冷凍車は自重が重く、アイドリングストップができないなどから平均燃費は6.50km/lで、一般車の7.43km/lと13%以上の差が生じた。

同様に、3tの冷凍車と一般車両を比べると冷凍車160台で4.68~5.69km/lで、その差は1.01km/lである。一般車は372台で、5.19~5.93km/lであり、一般車では0.74km/lの差であった。また、3t冷凍車の平均は5.28km/lで、一般車は5.70km/lとなり、その差は8%であった。冷凍車は燃費が悪いと言われているが、実績数字でも検証された。

この図から、車両のさまざまな使用実態がわかり、エコドライブのベストプラクティスを探り出すこと、つまり営業用トラックのベンチマークを見つげ出すことが、グリーン・エコプロジェクトのもう一つの重要な仕事になる。各車両別に燃費のよいと言われ

る車両をマークして、それを目標値としてエコドライブを推進することがこの活動の要点となる。

4. まとめ

4-1 ドライバーの教育

これまでに独自にエコドライブを推進してきた事業者が、さらなる燃費の改善を確認できて、グリーン・エコプロジェクトが採用した走行管理表を用いたドライバー教育の効果に驚いている。

ドライバーの「気づき」と「自覚」に委ねるシンプルな手法で、ドライバーの環境保全意識が高まり、管理者主導では得られなかった燃費の向上があったことで、教育の重要性と、そのやり方に関心が集まっている。

走行管理表を使った「書くこと」「自覚すること」そして「考えること」の繰り返しで、すぐれた運転行動を習慣化させるという手法は、心理学や脳科学の範疇に入る高度な仕組みなのかもしれない。

4-2 エコ安全ドライブ

環境保全と交通安全の相乗効果は、交通安全の推進からも確認できる。事故防止対策としてドライブレコーダーを装着した事業者は、同時に燃費の改善を得ている。

事故を防止する慎重な運転操作は、急発進や急ブレーキのような燃費を悪化させる要因をなくするので、燃費は当然に向上する。その逆に燃費を意識した運転も、同様の運転操作で事故防止につながる。

グリーン・エコプロジェクトでは今後、ドライブレコーダーも活用することで一層の燃費改善を目指していく。

4-3 燃費データベースの活用

燃費データ件数は、走行管理表単位で現在約21万件あり、毎月参加車両台数分が増えるとともに、環境保全意識の高揚に加えて燃料価格の高騰によるエコドライブへの関心の高まりから、新規登録分の増加も顕著である。このデータベースを効果的に使うことが、東京都トラック協会に託されたグリーン・エコプロジェクトの最重要の課題である。

車種別、使用環境など別に指標となる燃費が見出せることは、会員事業者に適切にデータをフィードバックすることで全体的な燃費の向上を促進して、交通事故が減るといった副次的な効果も含めて、最も社会に貢献することになる。

また、運賃に燃料価格の上昇分を上乗せする燃料サーチャージ制の導入では、計算の基礎となる燃費

について、協会が現実に即した客観的な数値を提供することなどができると考えられる。

自動車メーカーにこのデータベースを活用してもらうことで、車両の設計と使用実態の差を分析してもらい、車両の設計改善に活かしてもらおうというさらなる効果も期待している。

4 - 4 CO₂の排出量削減

CO₂排出量削減には統合的な施策が必要で、自動車利用の効率化は即効性が高い。グリーン・エコプロジェクトにおいても、わずか半年でその効果が確認でき、設備投資に比べると教育への投資は微々たるもので費用対効果はきわめて高い。

したがって、この手法を一般のドライバーにも広めて、自家用車のCO₂排出量削減にも貢献できればと願っている。

5 . おわりに

グリーン・エコプロジェクトは、環境CSRを機軸に会員事業者の持続的な経営改善を図るというビジョンに基づいて、「社会との共生」の姿勢を具現化する環境保全活動を能動的に推進するために、トラックの燃費向上によるCO₂排出量の削減を目指して、エコドライブの普及促進と燃費データベースの構築を行う新規事業として発足させた。

プロジェクトへの参加事業者には、このエコドライブ活動を通して管理者の管理能力が向上し、組織の体質が強化されて、ドライバー個々の意欲が向上し、仕事への誇りと環境保全にたいする意識が高まるのを見て、驚きを隠せない者もいた。

環境委員会としては、本事業の最終目標として、トラック協会全会員事業者のプロジェクトへの参加で、年間のCO₂排出削減量を40万tとしている。

トラック協会としては、環境保全を柱にして会員事業者の企業体質強化を図り、自営転換による事業拡大を戦略的に推し進めることによる環境保全へのさらなる貢献を目指して、エコドライブの普及・啓蒙、持続的な取組と管理者教育の支援、燃費データベースの活用を推進したい。

貨物運送業界の荷主ニーズは、ジャストインタイムなどの時間指定や、それ以上の要求にも応えていくことが最優先だが、これからはグリーン・エコプロジェクトを通して、環境CSRが尊重され、エコドライブが最優先されるように理解を求めていきたい。[謝辞]トラック業界で全国に先駆け、エコドライブの実践を通して事業者の経営改善を行っていくシステムを設計し、事業として立上げ、一定の成果を上げる取り組みができたことは、参加者ならびに関係各位のご理解とご協力の賜とっております。単純にエコドライブと言っても、人材不足のなかで管理者を選任する事も難しい中小零細事業者が、ドライバー教育、走行管理表の記入、そしてその回収を実施することは、初の試みであり、社内慣習を変えるほどに苦労が多かったかと思われま。

末筆ながら、本事業の推進にあたりご協力ご助言を賜りました早稲田大学理工学術院教授大聖泰弘先生、芝浦工業大学教授春日伸予先生、(株)すみれ代表取締役真下芳隆氏、(株)三村運送代表取締役三村豊明氏、(株)タケウチ代表取締役竹ノ内実氏、および(株)アスア代表取締役間地寛氏に心から御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 間地寛、春日伸予、石太郎、大聖泰弘「エコドライブ活動による燃費改善と交通事故低減」自動車技術会発表論文、2006年

イオングローバル SCM 株式会社 グリーン物流への取組

イオングローバル SCM 株式会社

CO2削減にむけた温暖化防止宣言

2008年3月に国内小売業では初めて具体的な数値をさだめた「イオン温暖化防止宣言」を策定し、企業の成長と環境保全の両立を実現することを公表いたしました。

輸送部門でも、この方針にもとづき下記に掲げる取組を、お取引先さま、業務委託先さま、グループ各社とともに輸配送の効率化に努力しております。

イオン温暖化防止宣言



イオンは、2012年度に2006年度比で、CO2排出総量を185万トン削減するという目標を掲げています。

1. 店舗での設備・仕組による削減 50万トン

2. 商品・物流における削減 57万トン (商品 29万トン 物流28万トン)

3. お客さまとともに取り組む削減 31万トン



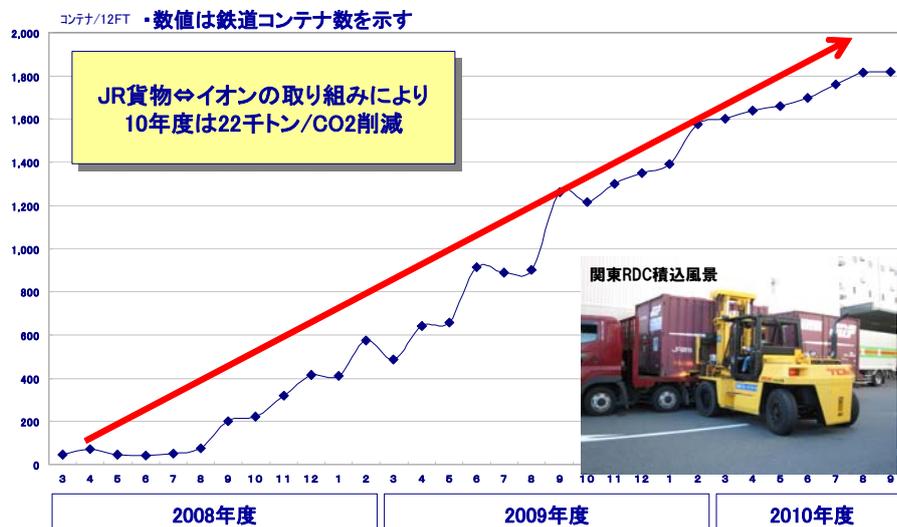
イオングローバルSCM部

モーダルシフトの転換

・鉄道輸送への転換による削減。

2008年3月度より、関東から北海道のセンターへの幹線輸送から開始しました。2009年からは、PB商品の調達の幹線輸送を開始、さらに関西・中部から北海道のルートの追加。関東、関西間の往復など実施してまいりました。また、2010年にはNBメーカー様の商品を静岡の工場から東北のセンターへの納品を鉄道輸送に切り替えるなど、計画的に拡大していき、2010年9月には月間1800コンテナを切り替えることができました。今後、他メーカーさまとも共同で、可能なかぎり鉄道輸送に切り替えていく計画です。

【資料】イオン鉄道輸送実績(モーダルシフト) AEON



環境車両導入の推進

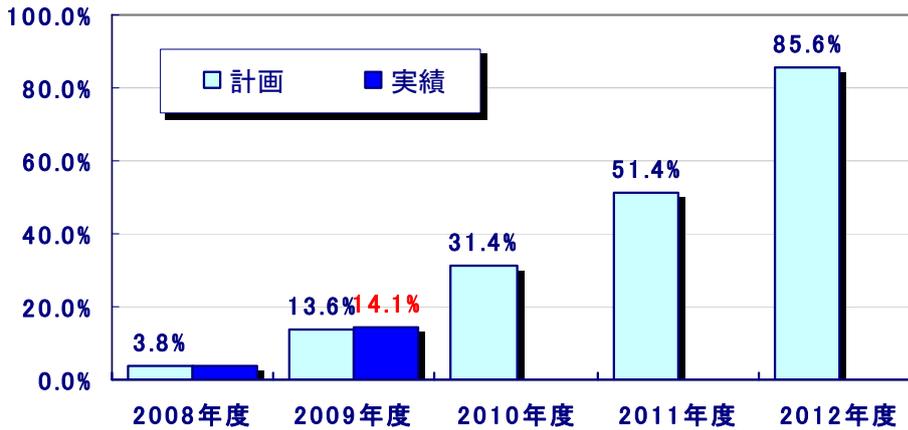
物流センターから店舗までの配送を担当するサードパーティロジスティクス様に対して、低公害・低燃費車導入の中期目標の提出を、御願いし進捗管理を行なっています。

- ・具体的には、物流センターでの車両台帳による進捗状況を確認しており、年2回車両台帳により定期的に確認を実施しています。
- ・2013年に100%達成を目指しています。

環境車両導入（中期計画と進捗）



2012年度末までに86%を環境車両(低公害車両)に切り替える。(2013年度末に100%)



◇「実績」は10.3.20報告の車両管理台帳内、固定車両台数の内、低公害車両導入率を示す

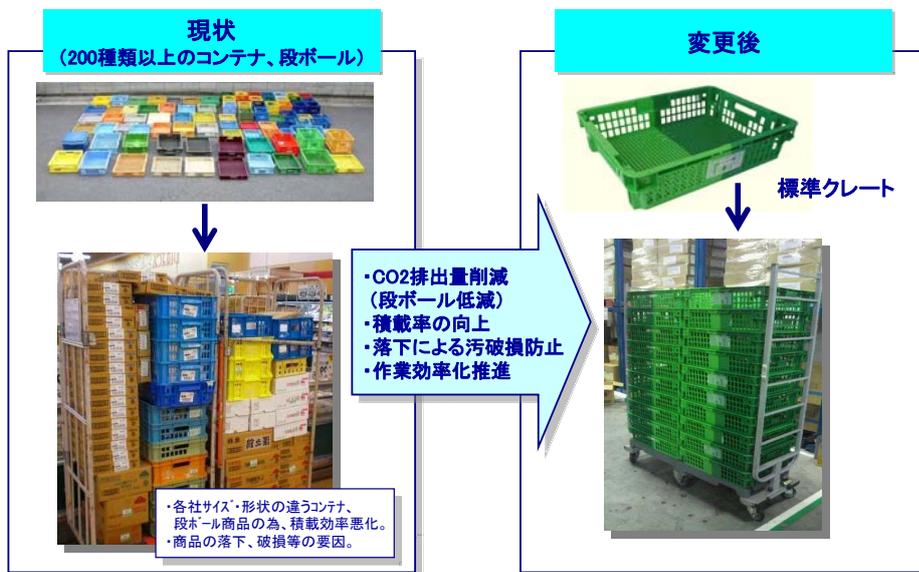
◇「計画」は業務委託先さま申告 低公害車両導入率を示す

イオングローバルSCM部

標準クレートの導入の推進

輸送マテハンの標準化により、車両積載効率をあげ CO2 削減に取り組んでいます。

低温リターナブルコンテナ(デイリー)の展開



エコドライブ講習会の実施

全国の物流センターにて、エコドライブ講習会を実施しています。

- ・全国の物流センター毎に様々なトラックディーラーをお願いをして、エコドライブ講習を実施。カリキュラムもディーラーさまやセンターごとに異なりますが、燃費向上に加えて、「安全運転」ということに力を入れて指導してもらっています。
- ・講習の対象者は、サードパーティロジスティクスさまのトラック運送事業者のドライバーさんです。

エコドライブ講習会実施



◇ エコドライブ講習会 10年度上期15施設実施、下期18施設実施予定



◇ エコドライブニュース発行（10.02より）



◇ 10.05より全国で優秀ドライバー表彰を開始



イオングローバルSCM株

◆ 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

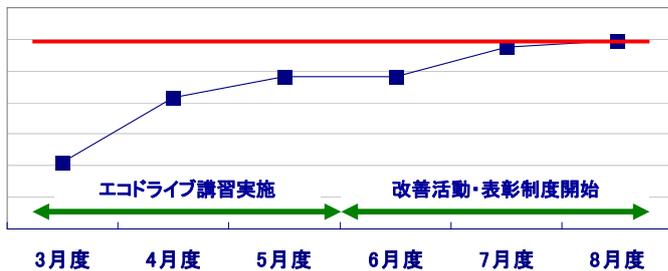
優秀ドライバーの表彰制度の実施

急加速・急ブレーキなどの回数を車載機から把握し、優良ドライバーを表彰しています。ドライバーの意識向上により、燃費向上を目指しています。

【参考】表彰制度（イオン北海道RDC事例）



◇ 10年度上期 北海道RDC 4T車輛燃費向上推移



イオングローバルSCM株



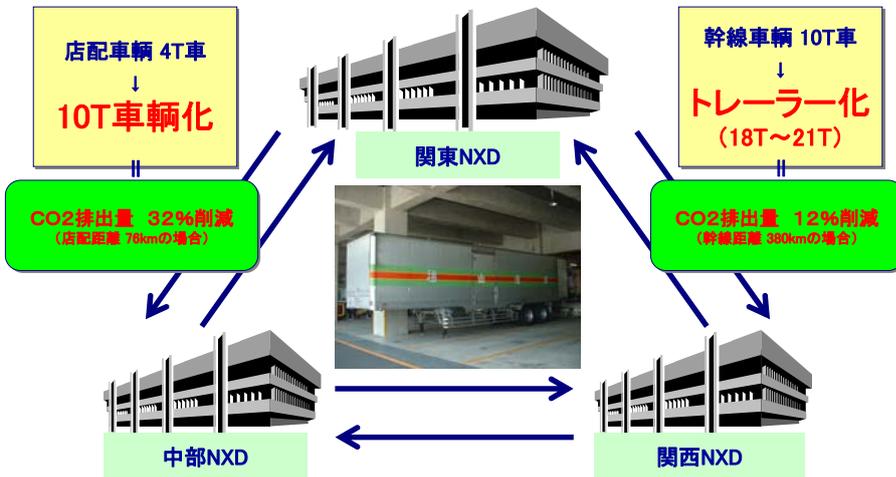
車両の大型化の取組

広域幹線間の輸送の一部をトレーラー輸送することにより、積載効率をあげています。トレーラーも、センター間を相互輸送に使用するため空車がなく高効率の使用となっています。

車両の大型化



広域幹線車両及び店舗配送車両を大型化にする事で車両便数の削減を図る

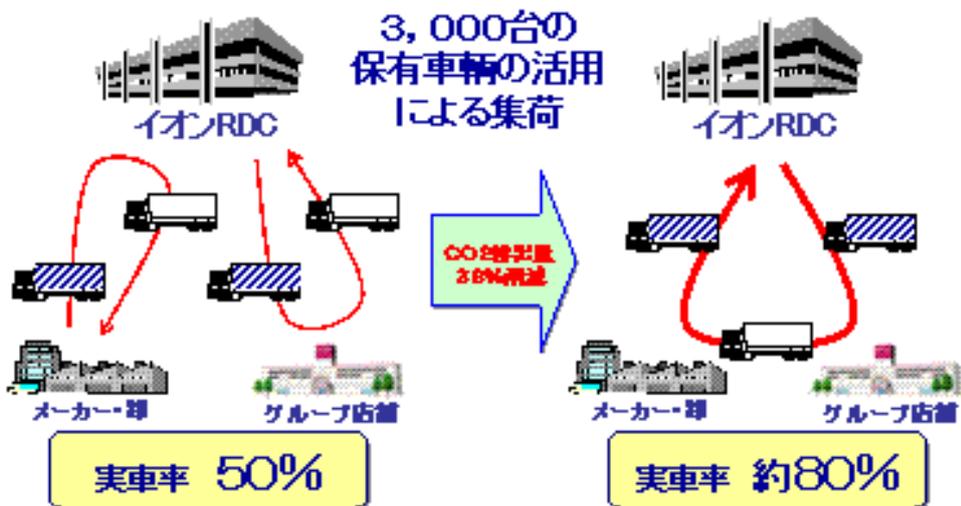


イオングローバルSCM部

店舗配送車両の有効活用の取組

店舗配送の車両をお取引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、お取引様のCO2削減にもつなげています。

店配車両の有効活用(往復便の活用)



イオングローバルSCM部

CDM(クリーン開発メカニズム)としてのメリット有り
本取組まで、メーカー集荷便のCO2削減にも貢献できる

エコドライブコンテストの実施状況等について

1 実施状況

エコドライブコンテストは、環境省と独立行政法人環境再生保全機構（以下「機構」という。）の主催により、エコドライブが全国に普及することを通じて、自動車を運転するドライバーと、その自動車を保有する企業との協働によって大気汚染の防止を継続的に推進することを目指し、平成16年度から実施されている。

年度	事業所数	車両台数
平成16年度（第1回）	285	19,034
平成17年度（第2回）	113	2,924
平成18年度（第3回）	175	13,138
平成19年度（第4回）	1,766	50,387
平成20年度（第5回）	3,860	135,034
平成21年度（第6回）	9,733	146,287
平成22年度（第7回）	12,224	315,114

2 エコドライブコンテストの効果

平成22年度には、12,224事業所、315,114台がエコドライブコンテストに参加しているが、参加車両によるエコドライブの効果等は概算で次のとおりであった（機構の試算による。試算は、審査に応募した車両のデータを使用）。

(1) 燃費向上率 15.9%

※エコドライブ活動開始前1年間と、直近の1年間の燃費データを比較

(2) CO₂削減量 388,381 トン-CO₂

※エコドライブコンテスト開始時点での二酸化炭素排出係数を、エコドライブ活動開始前1年間と、直近1年間のそれぞれの燃料使用量に乗じて、その差をCO₂削減量とした。

1台当たりCO₂削減量 1,099kg-CO₂

(3) 事故低減率 32.7%減

※エコドライブ活動開始前1年間と、直近1年間の事故データを比較

全体事故件数 エコドライブ活動前1年間 3,701件

直近1年間 2,789件（912件減）

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。