

自動車運送事業者等の判断の基準となるべき事項

第1 趣旨

大都市地域を中心として、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、厳しい状況にあり、とりわけ近年、ディーゼル車から排出される粒子状物質については、発がん性のおそれを含む国民の健康への悪影響が懸念されている。

こうした状況を踏まえ、自動車から排出される窒素酸化物に加えて、粒子状物質による大気汚染の防止に関して、国、地方公共団体を通じた総合的な対策の枠組みを定め、一定の自動車について排出に係る規制を行うとともに、事業者による排出抑制のための措置を強化することにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保を図るため、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。）が施行されたところである。

この自動車運送事業者等の判断の基準となるべき事項は、特別法第15条第1項の規定に基づき、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質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。）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運送取扱事業法（平成元年法律第82号）の規定による第二種利用運送事業を営業者（以下「自動車運送事業者等」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

自動車運送事業者等は、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。

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。

に基づき具体的な措置を講ずる。

の措置の実施状況及びその効果を把握する。

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。

第3 排出量の抑制のための措置

自動車運送事業者等は、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。

第3-1 すべての自動車運送事業者等に共通する措置

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に適合する車への転換を早期に推進する。

なお、対策地域外に使用の本拠を有する車両であって、主に対策地域内で運行するものについても、できるだけ当該基準に適合する車への転換に努める。

(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（LPG（液化石油ガス）自動車を含む。）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、低公害車の導入が可能な車両について、補助制度などを活用しつつ、導入を積極的に進める。

なお、低公害車の導入に当たっては、車両割合等により自主的に定めた目標に基づいて計画的に進めることとし、低公害車の導入が可能な車種についての低公害車の割合を概ね5%以上とする等の目標の設定により、計画的導入に努める。

(3) 適正運転の実施等

適正運転の実施

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、自動車の安全確保や燃料消費量の低減の観点から過積載の禁止の徹底を図るとともに、デジタル式運行記録計等の活用により、適正運転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（ディーゼル車）

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

特に、アイドリング・ストップについては、アイドリング・ストップ装置付き車両やデジタル式運行記録計等の活用により、客待ち、荷物の積み卸し等の待機時間等におけるアイドリング時間の削減目標を自主的に定めるよう努める。

なお、新車に代替する路線バスにあっては、原則としてアイドリング・ストップ装置付き車両を選択する。

車両の維持管理

日常の点検・整備の良し悪しが、自動車の安全確保等に影響を及ぼすとともに、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、実施の徹底を図るとともに、不正軽油の使用の防止の徹底を図る。

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

エ) D P F 等排出ガスを低減する装置等については、所要の性能を維持するための点検・整備

第3-2 貨物自動車運送事業者及び第二種利用運送事業者に係る措置

1. 車両走行量の削減

(1) 車両の有効利用の促進

共同輸配送、積合せ輸送等の推進

自社内努力により、あるいは他の貨物自動車運送事業者、第二種利用運送事業者、荷主等と連携しつつ、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、積載効率及び輸送効率の向上並びに輸送距離及び使用車両の削減を促進する。また、輸送需要の的確な把握を行い、積合せ輸送の推進、定時・定ルート配送の確立、帰り荷の確保等を行う。さらに、貨物の量に応じた適切な大きさの車両を選択することを前提に車両の大型化、トレーラー化を推進する。

営業用トラックの利用促進のための環境醸成

自家用トラックに比較して、輸送効率の面で上回る営業用トラックへの転換を促進するため、転換の可能性の高い貨物の見極め及び自家用トラック利用者の営業用トラックへの転換意向の把握に努めるとともに、営業用トラックとしての専門的ノウハウに関する情報、技能等の蓄積及び人材の育成を図る。また、利用者のニーズを的確に反映した新輸送商品の開発、商品管理、流通加工及び配送を一貫して行う総合物流サービスの提供等トラック輸送の高付加価値化を図る。

ジャスト・イン・タイムサービスの改善、道路混雑時の輸配送の見直し等

輸送効率の向上を図るため、荷主等との協議を十分に行い、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及び改善を行うとともに、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等の対策を講ずる。その際、物流のサービスレベルに応じたきめ細やかな運賃・料金体系の導入により、物流コストと輸送効率の調和が図られ物流効率化が推進されることから、荷主等の理解と協力を得ながらこれを積極的に推進する。

(2) 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）を推進するため、輸送機関の選択に際し、貨物の大口化等を通じて鉄道及び海運の積極的な利用を図るよう努める。

(3) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上においては、貨物自動車運送事業者及び貨物運送取扱事業者を中心とした情報ネットワーク化等の推進が必要であることから、事業者団体、荷主等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）等のシステムも活用しながら、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。

また、貨物自動車運送事業者は、帰り荷の確保に資する求貨求車システムを積極的に活用することにより、輸送の効率化を図る。

(4) 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・集約化及び荷受け、仕分け等の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、路上駐停車の自粛と併せ、荷捌き場、駐停車場所及び進入出路についても他の事業者や事業者団体、地方公共団体等との協力を行うなどして整備を図る。

2. 荷主等関係者との連携・協議体制の構築とこれへの積極的な参画

自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制、自動車使用の合理化には、自動車の使用者のみならず、荷主等物流を発生させる者の理解、協力及び相互の連携が不可欠であることから、自主的な環境対策の計画的な実施、荷主等のパートナーとしての高度なサービスの提供、自らの資質向上等に努めるとともに、荷主等に対しても物流の効率化等自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を推進するための施策に対する理解を求め、十分な協力体制をとってもらうことが必要である。このため、事業者団体との連携を図りつつ、定例的な荷主懇談会、物流効率化のための検討会等の設置など関係者の連携・協議体制の構築を図り、これに積極的に参画する。

3.事業者団体を中心とした自主的な取組

事業者団体を中心として、以下の事項をはじめとした施策に自主的に取り組み、自己啓発並びに荷主等関係者との相互理解及び啓発を図る。

(1) 自動車排出窒素酸化物等削減ハンドブック等の作成

自動車排出窒素酸化物等削減ハンドブック、窒素酸化物等の排出がより少ない車両への代替方法、具体的車種の選定方法に関するマニュアル等を作成し、自己啓発並びに荷主等関係者との相互理解及び啓発を図る。

(2) 調査研究体制の確立等

自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るための代替対象車種及びその開発状況等の把握並びに的確な導入計画の策定方策の調査研究及び荷役時間の省力化を含む輸送の効率化に資するパレット、梱包材等の設備又は高機能輸送機材等の開発のための調査研究の体制の整備・充実を図り、開発メーカー等に対し、事業者としての立場からの提言等を行う。

第3-3 旅客自動車運送事業者に係る措置

1.バスの利用促進

道路交通においては、公共輸送機関である乗合バスを活用することにより、環境に対する負荷をより少なくすることができることから、自家用乗用車から乗合バスへの需要の誘導を促進することが望ましい。このため、一般乗合旅客自動車運送事業者等においては、次のような施策を推進する。

(1) バス輸送サービスの改善、情報化の推進

バスを魅力ある交通機関として自家用乗用車から乗合バスへの誘導を図っていくため、乗り継ぎ施設の整備・改善、超低床ノンステップバス車両の導入、停留所におけるバスシェルター等の設置、需要に応じた輸送力の整備等により、輸送サービスの改善を図る。

また、運行情報や鉄道等との接続情報の提供システム、ICカードを用いた共通乗車券システム、バスロケーションシステム等のITS（高度道路交通システム）技術を活用したシステムの積極的な開発・導入を行う。

(2) 走行環境の改善

大都市圏におけるバスの利用促進のためには、利用者利便を向上させるとともに、バス専用レーン、優先レーン等の設置、違法駐車等のバス走行環境の改善を図ることが有効である。このため、一般乗合旅客自動車運送事業者等は、事業者団体と連携を図りつつ、バス活性化委員会等を活用し、走行環境の改善策の実現に向けたこれら関係者との連携の強化に努める。

2. 一般乗用旅客自動車運送事業における車両走行量の削減

(1) 情報化の推進

効率的な配車等の運行管理を行うためには、的確な乗客や自車の位置の把握、目的地までの適切なルート設定等が重要であることから、ITS技術及びGPS-AVMシステム（衛星を利用した車両位置自動表示システム）を活用した車両運行管理システムの開発・導入、VICS対応カーナビゲーションシステムの導入等に努める。

(2) 需要動向に応じた車両管理

無駄な走行を削減するため、定期的な顧客需要の把握に努めるとともに、当該需要の季節的な波動及び景気動向にも配慮しつつ適切な車両管理に努める。また、社用車等の自家用車からの誘導を促進する。

3. 事業者団体を中心とした自主的な取組

事業者団体を中心として、以下の事項をはじめとした施策に自主的に取り組み、自己啓発並びに関係者との相互理解及び啓発を図る。

(1) 自動車排出窒素酸化物等削減ハンドブック等の作成

自動車排出窒素酸化物等削減ハンドブック、窒素酸化物等の排出がより少ない車両への代替方法・具体的車種の選定方法に関するマニュアル等を作成し、自己啓発並びに自治体等関係者との相互理解及び啓発を図る。

(2) 調査研究体制の確立等

自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るための代替対象車種及びその開発状況等の把握並びに的確な導入計画の策定方策の調査研究及び輸送サービス改善に資するシステムの開発のための調査研究の体制の整備・充実を図り、開発メーカー等に対し、事業者としての立場からの提言等を行う。