

# 自動車運送事業者等の事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質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する指針

## 第1 趣旨

本県における大気汚染の状況は、二酸化硫黄や一酸化炭素は大幅に改善されてきたが、窒素酸化物や浮遊粒子状物質による大気汚染は依然として改善が進まず、特に浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況は全国でも極めて低い状況となっている。特にディーゼル自動車から排出されるディーゼル排気微粒子は有害物質を含み、発がん性や気管支ぜん息など、人に対する健康への影響が懸念されており、その削減は緊急かつ重大な課題となっている。

このような状況を踏まえ、自動車の運行に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質及び窒素酸化物（以下これらを「自動車排出粒子状物質等」という。）による大気汚染の防止に関して、埼玉県独自のディーゼル車に対する運行規制を行うとともに、事業者による自動車排出粒子状物質等の排出の抑制のための措置を強化することにより、浮遊粒子状物質及び窒素酸化物に係る大気環境基準の確保を図るため、埼玉県公害防止条例（昭和53年埼玉県条例第48号）を全面改正するとともに、埼玉県生活環境保全条例（平成13年埼玉県条例第57号。以下「条例」という。）に改称したところである。

また、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）も改正され、埼玉県内の窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域が拡大されたところである。

この自動車運送事業者等の事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質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する指針は、条例第36条第1項の規定に基づき、埼玉県内における自動車排出粒子状物質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（第3-2の1の（1）において「第二種利用運送事業者」という。）（以下これらを「自動車運送事業者等」という。）の事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質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、事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質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 自らの事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質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、自動車の使用状況等について記録化を行うこととする。

### 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、事業活動において生ずる自動車排出粒子状物質等の排出の抑制を図ることとする。

#### 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粒子状物質等の排出量の削減

###### (1) 自動車排出粒子状物質等の排出量がより少ない車両への転換

###### ア ディーゼル車

条例第31条第2項の規定により、平成15年10月からディーゼル車に対する運行規制が実施され、平成17年4月以降の知事が別に定める日から当該規制が強化されることに伴い、粒子状物質排出基準を遵守し、また、粒子状物質等の排出量が少ない低公害車（条例第30条第5号の規定により知事の定めるもの）等への更新を積極的に進めるため、現に使用する車両の自動車排出粒子状物質等の排出量の把握を行い、使用実態を考慮しつつ、次に掲げる順序に従ってディーゼル車に対する運行規制への対応策を実施する。

(ア) ディーゼル車以外の低公害車への更新を積極的に進める。

(イ) 使用するディーゼル車に対応する低公害車が供給されていない場合等低公害車への更新が困難なときは、大気汚染防止法（昭和43年法律第97号）等に基づく最新の自動車排出ガスの量の許容限度に適合する自動車に更新する。

(ウ) ディーゼル車を引き続き使用する場合は、粒子状物質を減少させる装置を装着する。

なお、貨物又は旅客の運送等の委託を受け、荷主等から使用する自動車に係るディーゼル車に対する運行規制への対応策の内容及び実施状況について照会されたときは、的確な情報提供を行う。

###### イ ディーゼル車以外の自動車

ディーゼル車以外の自動車についても、現に使用する車両の自動車排出粒子状物質等の排出量の把握を行い、使用実態を考慮しつつ、低公害車又は大気汚染防止法等に基づく最新の自動車排出ガスの量の許容限度に適合する自動車に更新する。

###### (2) 低公害車の積極的導入

自動車排出粒子状物質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。

また、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。

なお、200台以上の自動車を使用する事業者にあつては、条例第35条の規定により、平成17年度末までに低公害車導入率を4%以上の水準としなければならない。

### (3) 適正運転の実施等

#### ア 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、粒子状物質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) アイドリング・ストップ（条例第40条第1項の規定による実施義務）

(イ) おだやかな発進と加速（急発進・急加速の排除）

(ウ) 早めに一段上のギアにシフトアップ

(エ) 定速走行・経済速度の励行

(オ) エンジンブレーキの多用（ディーゼル車）

(カ) 予知運転による停止・発進回数の抑制

(キ) 空ぶかしの排除

(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、条例第40条第1項の規定により実施が義務付けられており、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は運転者にアイドリング・ストップを行わせる。

なお、新車に代替する路線バスにあつては、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。

#### イ 車両の維持管理

日常の点検・整備の善し悪しが、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、粒子状物質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、粒子状物質等の量を増大させる燃料を使用しないため、燃料の成分表を燃料の供給先から取得すること等により、適正な燃料であることを確認する。

(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) DPF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

(オ) 適正な燃料の使用

## 2 その他の条例で規定する事項の遵守

(1) アイドリング・ストップの周知義務

自動車運送事業者等が駐車場の設置者又は管理者である場合は、アイドリング・ストップを呼びかける表示を掲げること等により、利用者への周知を行う。

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

ア 共同輸配送、積合せ輸送等の推進

自社内努力により、又は他の貨物自動車運送事業者（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の規定による貨物自動車運送事業者をいう。以下同じ。）、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、又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。

イ 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。

ウ 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又は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法の規定による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、荷主等と連携を図り、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、自動車排出粒子状物質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、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図る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

自動車排出粒子状物質等の排出の抑制、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粒子状物質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) 自動車排出粒子状物質等削減ハンドブック等の作成

自動車排出粒子状物質等削減ハンドブック、粒子状物質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

自動車排出粒子状物質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、道路運送法の規定による一般乗合旅客自動車運

送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者（以下これらを「一般乗合旅客自動車運送事業者等」という。）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、利用者の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）自動車排出粒子状物質等削減ハンドブック等の作成

自動車排出粒子状物質等削減ハンドブック、粒子状物質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、自己啓発並びに地方公共団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

自動車排出粒子状物質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。