

一般事業者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。

この一般事業者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者（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の3の（1）において「第二種利用運送事業者」という。）以外の事業者（以下これらを「一般事業者」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

一般事業者は、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

一般事業者は、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。

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。

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。

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。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、駐停車時には運転者にアイドリング・ストップを行わせる。また、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

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 車両走行量の削減

(1) 車両の有効利用の促進

ア 共同輸配送の促進

自社内努力により、又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、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。

イ 帰り荷の確保

輸送需要の的確な把握を行い、帰り荷の確保を行う。

ウ ジャスト・イン・タイムサービスの見直し等

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、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。

エ 受注時間及び配送時間のルール化

受注時間及び配送時間のルール化を図り、緊急配送をできるだけ避ける。

オ 検品の簡略化

検品に時間を要することによる運行効率の低下を避けるため、検品の簡略化を図る。

カ 道路混雑時の輸配送の見直し等

日中の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といった対策を講ずる。

キ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化により積み合わせを容易にする。

(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。

(3) 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、自転車又は徒歩による移動をできるだけ行う。

(4) 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。

(5) 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、運転手控室、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。

3 自動車を使用する事業者に対する協力

自動車を使用する事業者が、事業活動に伴う自動車排出粒子状物質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、荷主、発注者といった関係事業者の理解、協力及び相互の連携が不可欠である。

したがって、一般事業者は、荷主又は発注者として自動車を使用する事業者の自動車の運行に影響を及ぼす場合にあっては、以下の措置を講ずる。

- (1) 一般事業者は、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及び第二種利用運送事業者（以下これらを「貨物自動車運送事業者等」という。）に輸配送を委託する場合にあっては、取引先との協力の下、貨物自動車運送事業者等が自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする。

また、貨物自動車運送事業者等から、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定期的報告を受けること等により、その遵守状況の確認を行うものとする。

- (2) 一般事業者は、発注を行う場合にあっては、発注の計画化及び平準化を行うことにより取引先である納入業者又は貨物自動車運送事業者等が納入に使用する自動車の積載効率の向上を図るなど、自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする。
- (3) 一般事業者は、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、荷捌き場、駐停車場所、運転手控室、進入出路の整備に努めるものとする。
- (4) 一般事業者は、道路運送法の規定による旅客自動車運送事業者（以下単に「旅客自動車運送事業者」という。）に旅客運送を委託する場合等にあっては、旅客自動車運送事業者が自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする。

また、旅客自動車運送事業者から、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定期的報告を受けること等により、その遵守状況の確認を行うものとする。

4 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

一般事業者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。

5 その他

(1) 卸・小売業において特に講ずる事項

卸・小売業者は、特に以下のような事項について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。

ア 卸・小売業者は、自動車運行者として輸配送を行う場合にあっては、自社内努力により、又は他の事業者や地方公共団体等と連携しつつ、輸配送貨物の相互委託、共同輸配送等を行うことにより、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。

イ 卸・小売業者は、発注者として、納入業者又は貨物自動車運送事業者等が自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し、以下のような事項を通じて協力することが重要である。これにより、卸・小売業者は、その店舗等への在庫車両数の削減に努めるものとする。

(ア) 発注の計画化

計画的な発注が行われることにより、納入業者等は納入に使用する自動車の積載効率の向上を図ることが可能となり、その結果、自動車交通量が低減され、自動車排出粒子状物質等が削減されることとなる。

したがって、卸・小売業者は、週単位又は月単位で予め発注計画を策定するなど

の発注の計画化を図ることが重要である。

(4) 発注の平準化

発注が平準化されることにより、納入業者等は納入に使用する自動車の積載効率の向上を図ることが可能となり、その結果、自動車交通量が低減され、自動車排出粒子状物質等が削減されることとなる。

したがって、卸・小売業者は、極力発注の平準化を図ることが重要である。

ウ 卸・小売業者は、荷主として貨物自動車運送事業者等に輸配送を委託する場合には、取引先との協力の下、以下のような事項を通じて貨物自動車運送事業者等が自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする。

(ア) 検品の簡略化

検品に時間を要することによる運行効率の低下を避けるため、国内物流E D I(電子データ交換)標準や出荷・輸送・受荷一貫ラベル等を利用し、検品の簡略化を図る。

(イ) 荷役の簡略化

荷役に時間を要することによる運行効率の低下を避けるため、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もの)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。)等を推進し、荷役の簡略化を図る。

(ウ) 求貨求車システムの活用

貨物自動車運送事業者等と連携を図り、求貨求車システムを活用することにより、共同輸配送の促進、帰り荷の確保を推進する。

エ 卸・小売業者は、交通渋滞の原因、ひいては自動車排出粒子状物質等の排出量増大の原因となる路上での荷捌きを防止するため、荷捌き場の充実に努めることとし、特に店舗等の新設・増床に当たっては十分な荷捌き場の確保に努めるものとする。

(2) 製造業において特に講ずる事項

製造業者は、特に以下のような事項について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。

ア 製造業者は、荷主として貨物自動車運送事業者等に輸配送を委託する場合には、取引先との協力の下、以下のような事項を通じて貨物自動車運送事業者等が自動車排出粒子状物質等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする。

(ア) 検品の簡略化

検品に時間を要することによる運行効率の低下を避けるため、国内物流E D I標準や出荷・輸送・受荷一貫ラベル等を利用し、検品の簡略化を図る。

(イ) 荷役の簡略化

荷役に時間を要することによる運行効率の低下を避けるため、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。

(ウ) 求貨求車システムの活用

貨物自動車運送事業者等と連携を図り、求貨求車システムを活用することにより、共同輸配送の促進、帰り荷の確保を推進する。