第３　自動車を使用する自動車運送事業者等による排出量の抑制のための措置

自動車運送事業者等のうち、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、窒素酸化物重点対策地区内及び粒子状物質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、窒素酸化物重点対策地区及び粒子状物質重点対策地区（以下「重点対策地区」という。）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。

第３－１　自動車を使用する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

⑴　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（以下「排出基準」という。）に適合する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。

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（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。

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、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（以下「エコドライブ」という。）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

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。

②　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、運転方法により燃費消費量、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）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

第３－２　貨物自動車運送事業者及び自動車を使用する第二種貨物利用運送事業者に係る措置

１　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、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、第二種貨物利用運送事業者、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。

②　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貨物輸送の高付加価値化を図る。

③　輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、荷主等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及び改善を行うとともに、貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点輸送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ほか、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。

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。