⑵　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。

⑶　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利用運送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）やＧＰＳ（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や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。

⑷　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、交通渋滞をもたらし、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、運転手控え室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。

⑸　サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（事業者に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。）の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

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、自らの資質の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。

⑴　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。

⑵　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　バス利用の促進

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。

⑴　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に、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。

⑵　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、違法駐車の排除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

⑴　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。

⑵　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。

⑴　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、自己啓発並びに地方公共団体等関係者との相互理解及び啓発を図る。

⑵　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。

第４　関係事業者の連携

自動車運送事業者等が事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物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、自動車運送事業者等、荷主、発注者などの関係事業者が、相互の取組に対し理解、協力するとともに、相互に連携することが不可欠である。

従って、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を抑制するための措置について、関係事業者の連携を深めるための定例的な懇談会の設置、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検討会の設置、情報交換の実施等により、関係事業者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。