の監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するため、平成27年度までに達成すべき自動車排出窒素酸化物等の総量についての削減目標量についても定めるものとする。この場合、当該地域における自動車排出窒素酸化物等及び自動車以外の窒素酸化物発生源における窒素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の窒素酸化物発生源等に係る大気汚染防止法等に基づく対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実効ある計画を策定するものとする。

また、特別法第16条に基づく窒素酸化物重点対策計画及び第18条に基づく粒子状物質重点対策計画（以下「重点対策計画」という。）は、重点対策地区の実情を踏まえ、「第２の２⑺局地汚染対策の推進」に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に資するため、一の計画として総量削減計画において定めるものとする。

なお、都市部局等との連携により総量削減計画（重点対策計画を含む。以下同じ。）と対策地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとすること。

２　対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

⑴　自動車単体対策の強化等

平成22年７月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」に基づき、ディーゼル平成28年目標値に沿った排出ガスの低減を図り、ポスト新長期規制適合車については早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底及び効果的な取締りの実施を図るものとする。

また、自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図るものとする。

さらに、不正軽油の使用については、関係省庁及び地方公共団体が連携して取締りを行うものとする。

⑵　車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、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。）の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずるものとする。

また、関係省庁及び地方公共団体が連携して、対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるかのように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行うこと、いわゆる「車庫飛ばし」への対策を進めるものとする。

さらに、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車についても、できるだけ排出基準の適合車とするとともに、排出基準の適合車であることを外形的にわかりやすく表示（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）するよう、自動車の使用者に促すものとする。国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努めるものとする。

⑶　低公害車の普及促進

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとともに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じるものとする。また、普及のための広報等を積極的に推進するものとする。これらの施策を通じ、低公害車の大量普及を促進するものとする。

また、燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図るものとする。

さらに、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、国及び独立行政法人においては低公害車への切替えを着実に進めるとともに、地方公共団体においては率先して低公害車の導入に努めるものとする。また、国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、低公害車による納入や納入量に応じた適切な大きさの自動車の使用を貨物自動車運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生する自動車排出窒素酸化物等を可能な限り低減するよう努めるものとする。

⑷　エコドライブの普及促進

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、シンポジウムやコンテスト等イベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動並びにエコドライブ支援装置、外部電源用冷暖房装置及びエコドライブ評価支援システムの普及促進を行うものとする。

また、関係省庁及び関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させるものとする。

⑸　交通需要の調整・低減

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、自動車からの情報（プローブ情報）の収集及び活用システム、運行管理システム等高度道路交通システム（ＩＴＳ）による物流の情報化を推進するものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備及び物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行うものとする。

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備をはじめとする高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進するものとする。

さらに、パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。