

環境対策中期計画

行動指針



社団法人 全日本トラック協会

はじめに

トラック運送業界は、これまでも「環境基本行動計画」に基づき積極的に環境対策に取り組んできました。

NOx・PM法や1都3県の環境確保条例など地域環境対策については、PM減少装置の装着、最新規制適合車への代替を積極的に推進したことなどにより、NOx・PM法対策地域全体で見ても2010年度にはおおむね環境基準を達成する見込みとなっています。

また、CO₂排出量抑制など地球環境対策についても、エコドライブの徹底や自営転換の進捗により、「京都議定書目標達成計画」で営業用トラックに課せられた削減目標を既に達成しているものと推測されています。

このような状況の中、流入車対策が盛り込まれた改正NOx・PM法と、輸送事業者や荷主を対象とした改正省エネ法が施行されるなど、更に継続的な環境対策の実施が求められています。

2006年度に「環境に関する中期計画に係るワーキンググループ」を設置し、地域環境、地球環境それぞれの分野において、2010年度を目途とした数値目標を設定し、その実現に向けた具体的な対策をまとめました。

本取り組みに際しては、トラック運送事業者や各都道府県トラック協会が自主的かつ具体的に環境対策を策定し実施されることを期待するものであり、荷主、行政など社会全体の理解と協力も必要となってきます。

今後とも中期計画の積極的な推進を環境対策の柱として、社会との共生を図ってまいります。

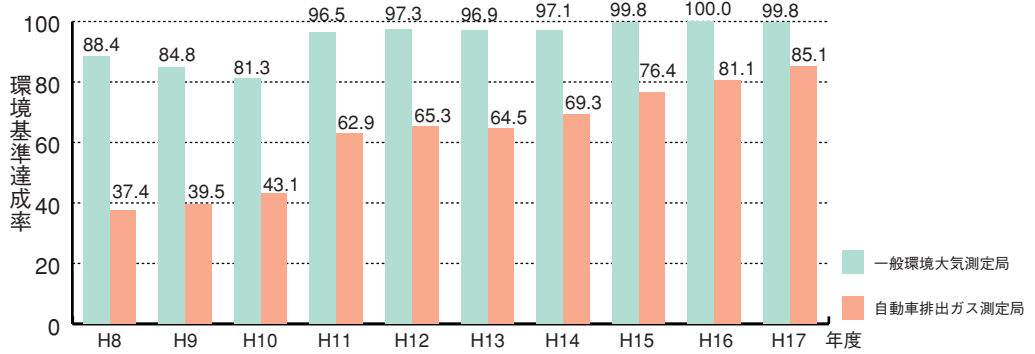
なお、本中期計画は、毎年度その進捗状況をチェックし、適宜必要な対策を講じることとしています。

環境問題に関する現状

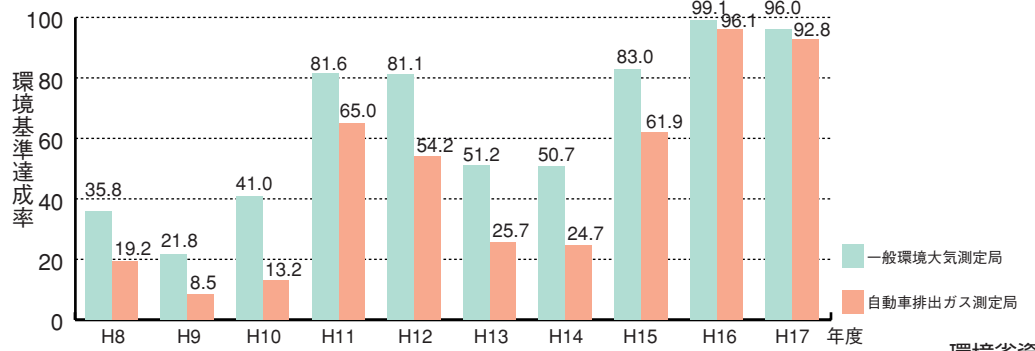
地域環境

NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局におけるNO₂については、年々改善されています。またSPMについても、年度により変動があるものの改善傾向にあります。SPMについては黄砂の影響や気象条件によって濃度が変動するとの指摘もあります。

NO₂ (二酸化窒素)



SPM (浮遊粒子状物質)

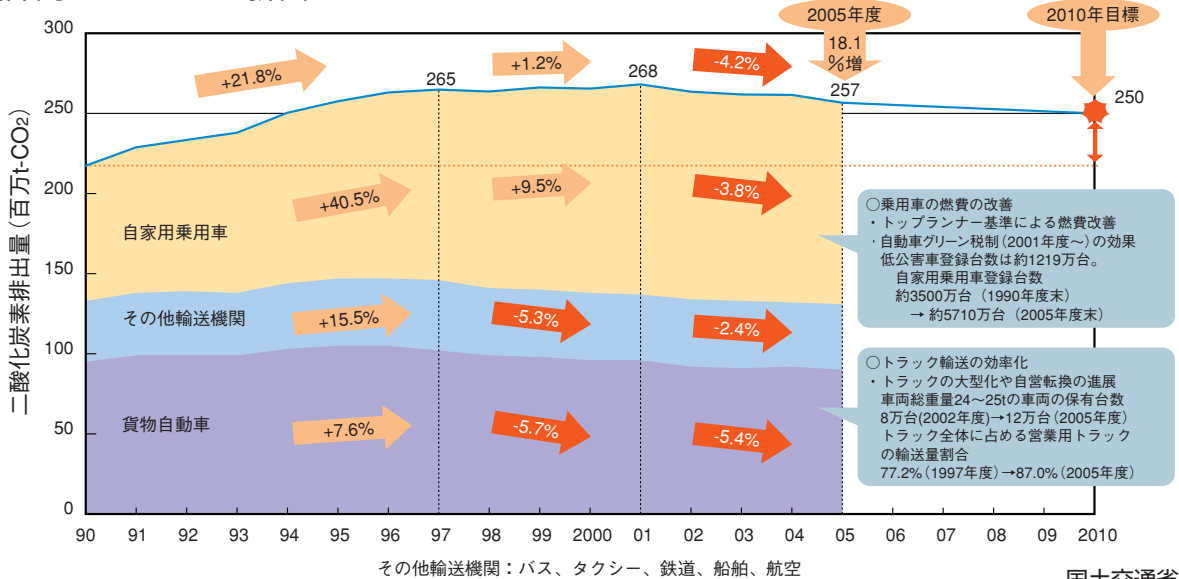


環境省資料

地球環境

自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへ自営転換が進んでいます。トラック全体のCO₂排出量は1990年度比400万トンも削減されています。

運輸部門におけるCO₂排出量



国土交通省資料

環境対策中期計画の基本目標と数値目標

地域環境対策

基本目標

- ①低公害車、規制適合車の早期導入促進を図るとともに、規制遵守を徹底
- ②NO₂、SPMについて営業用トラックの寄与度を下げ、一部局所地域を除き大気環境基準を達成

数値目標

- ①NO_x・PM法対策地域内の非適合車をすべて規制適合車に代替
- ②2010年度末までに*CNG車1万9千台、ハイブリッド車8千台を普及

※ 2006年度末低公害車普及実績 CNG車1万2千台、ハイブリッド車3千台

地球環境対策

基本目標

- ①「京都議定書目標達成計画」において、営業用トラックに期待されているCO₂排出削減目標の確実な達成
- ②今後の削減見通しを踏まえ、さらなる排出削減

数値目標

- ①2010年度までに、営業用トラックの輸送トンキロ当たり*1CO₂排出原単位を、2004年度の0.158kg-CO₂/トンキロから*20.137～0.147kg-CO₂/トンキロに削減
- ②営業トラックの輸送比率（営業用トラック輸送トンキロ/全トラック輸送トンキロ）を2004年度の86%から87～88%にアップ

※1 トラックの輸送量は、経済情勢等により大きく変化し、それに伴うCO₂排出量の絶対数も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲であるCO₂排出原単位（輸送トンキロあたりのCO₂排出量）を目標指標としています。

※2 削減目標の0.137kg-CO₂/トンキロは、1996年度のCO₂排出原単位の実績値からは30%の削減に相当

環境対策中期計画の指針と内容

1. 低公害車導入促進 ～重点対策～

指針

車齢の高い使用過程車から低公害車への代替促進を図ります。

具体的な取り組み

低公害車を導入する会員事業者に、国と協調して通常車両との価格差の一部を助成する低公害車導入促進助成事業を推進します。

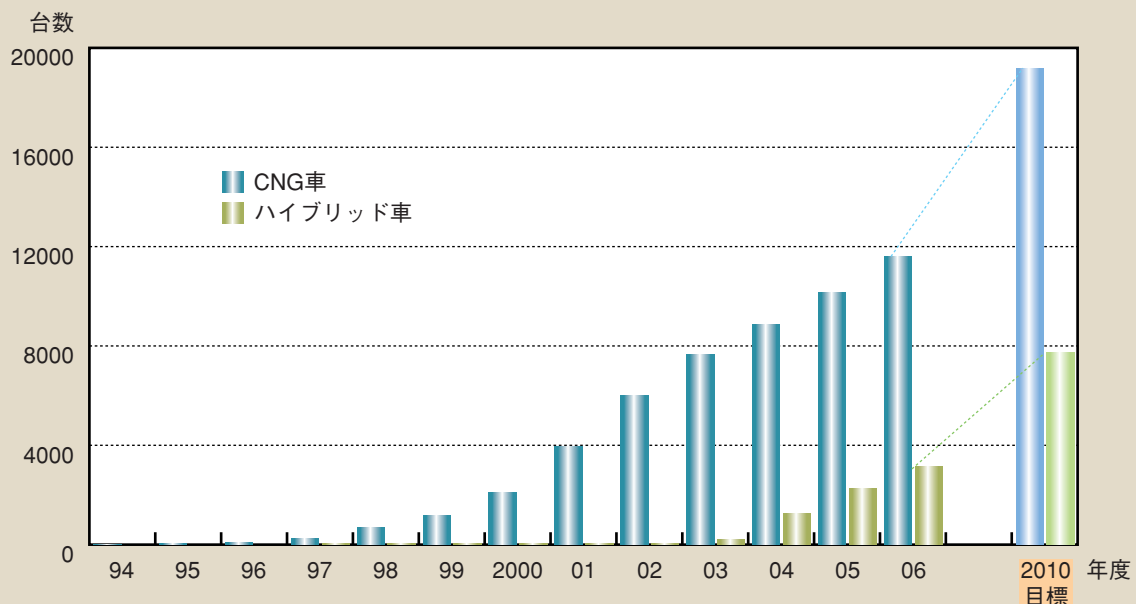


低公害車への代替を啓発します。

低公害車の使用実態を調査し、必要に応じて車両性能改善の要望、車両価格の低減を関係業界へ要望します。



DATA 事業用低公害車の普及台数と導入目標



2. エコドライブの普及促進

～重点対策～

指針

省エネやCO₂削減のほか、大気汚染物質の削減、安全性の向上にも有効なエコドライブの推進を図ります。

具体的な取り組み

都道府県トラック協会単位で開催されるエコドライブ講習会受講の促進を図ります。



トラック運送事業者向けに「エコドライブ推進マニュアル」「省エネ運転のススメ」を配布し、経営者の意識向上を図ります。



ドライバー向けに「省エネ運転マニュアル」「エコドライブ推進手帳」を配布し、エコドライブの向上を図ります。



「エコドライブ実施中」「アイドリング・ストップ宣言」のステッカーを配布し、事業者及びドライバーの取り組みを促します。

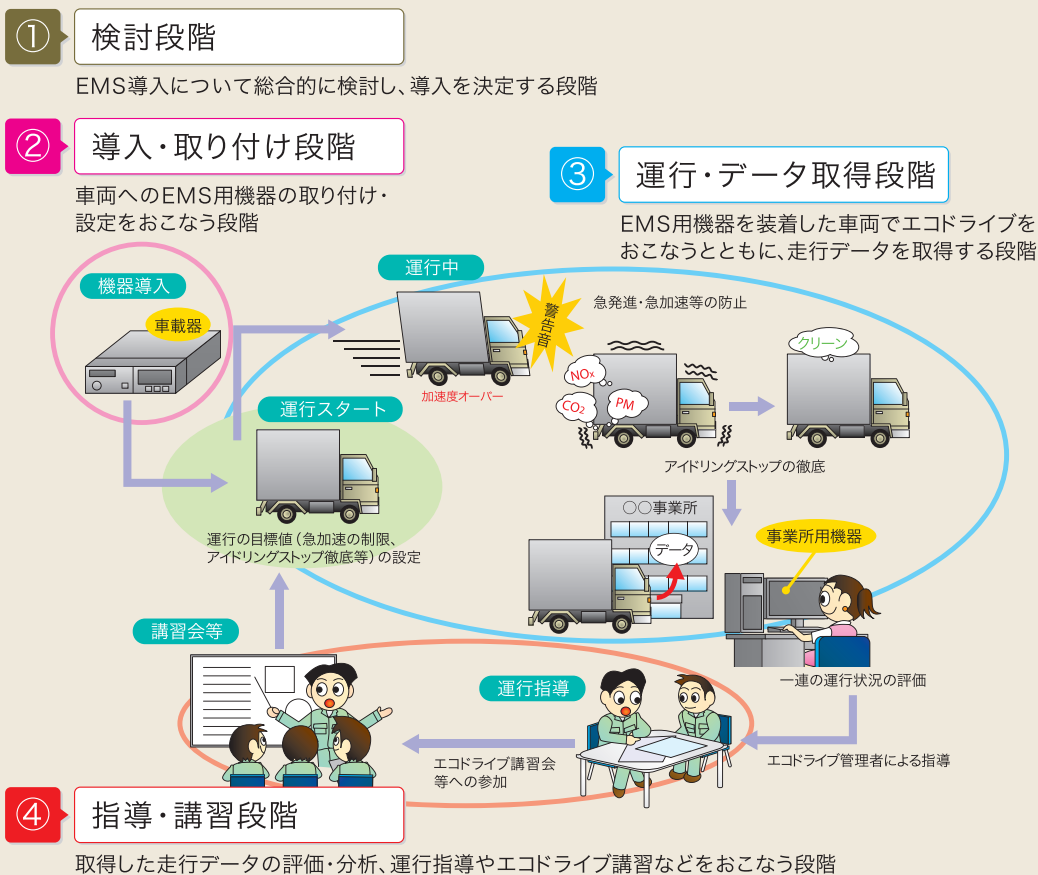


トラックステーションに外部電源供給設備を設置するとともに、外部電源用パッケージクーラー等の導入助成を行い、会員事業者のアイドリングストップを促進します。



エコドライブに効果的なデジタルタコグラフなどEMS (エコドライブ・マネジメント・システム) 関連機器の導入に際して助成を行い、普及促進を図ります。

「EMS」の導入と活用の4段階



④指導・講習段階で得られた成果を、②導入・取り付け段階における機器設定や③運行・データ取得段階における運行に活用し、さらなるエコドライブの実施へとつなげ、この繰り返しによりエコドライブを定着させます。

出典)「エコドライブ実践マニュアル」
(財)運輸低公害車普及機構

3. 環境意識の向上 ～重点対策～

指針

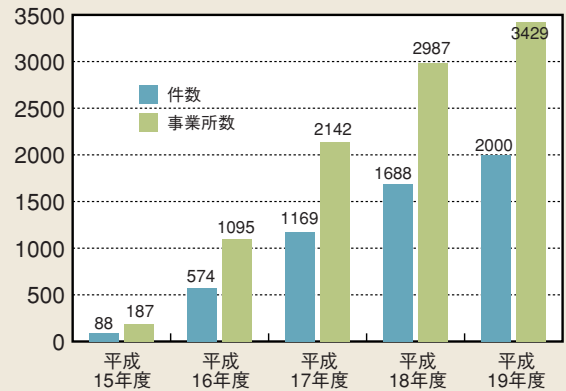
環境に配慮した企業理念を確立し、従業員を含めた環境意識の向上を図ります。

具体的な取り組み

「グリーン経営推進マニュアル」を配布し、会員事業者のグリーン経営認証取得の推進を図ります。



・グリーン経営認証取得状況



(平成19年10月現在)

「ISO14001」の認証取得を支援するため、セミナーの開催や冊子の配布を行います。



「環境基本行動計画」の周知徹底を図るため、説明会及び研修・セミナーの実施と受講を促進します。

地球温暖化対策の一環として、「トラックの森」づくり事業の全国展開を実施します。



4. 規制地域への流入車の自主規制

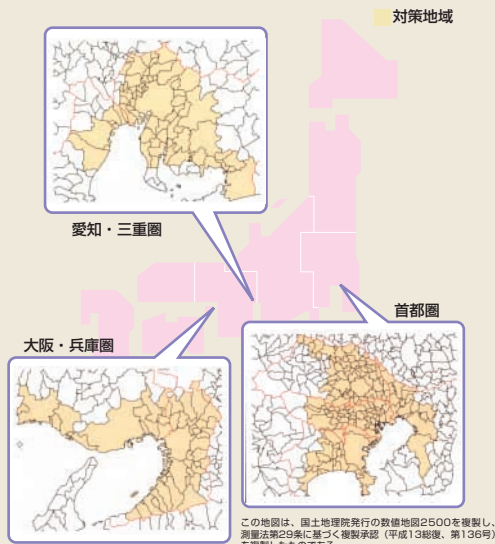
～重点対策～

指針

NOx・PM法対策地域へは、NOx・PM法規制適合車両で流入し、大気汚染が深刻化している箇所は迂回に努めます。

具体的な取り組み

NOx・PM法対策地域へは可能な限りNOx・PM法規制適合車両にて流入します。



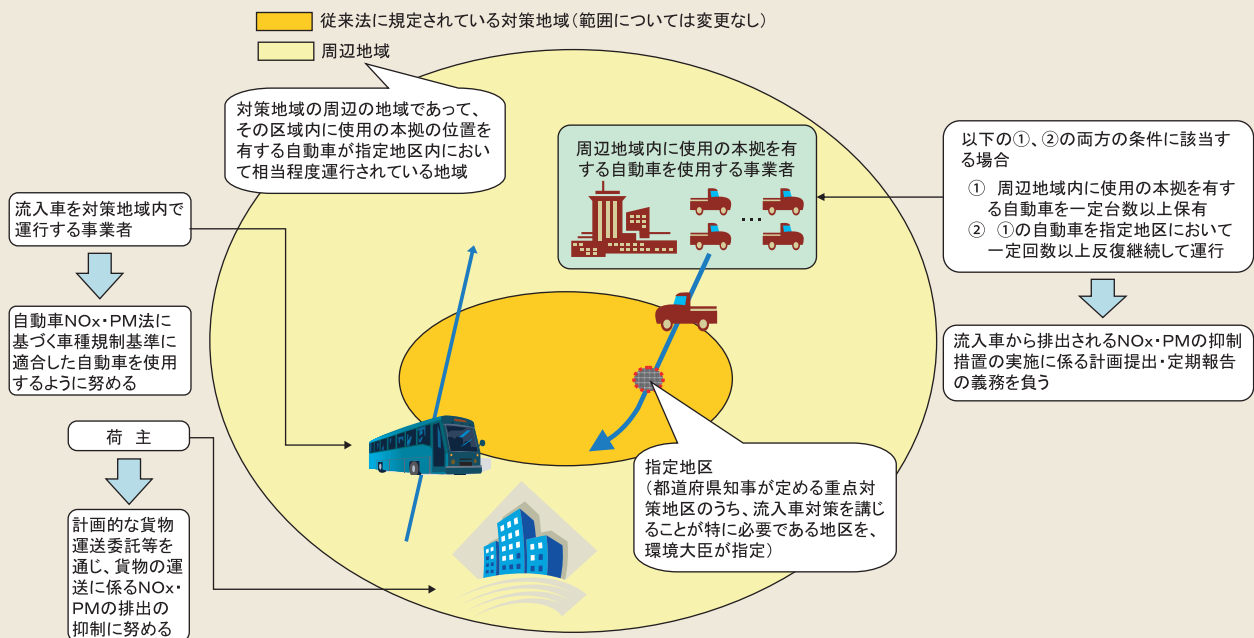
出典)「自動車NOx・PM法の車種規制について」環境省

NOx・PM法を回避するための、いわゆる“車庫飛ばし”を行わないよう周知徹底を図るとともに、行った事業者に対しては厳正に処分するよう要請します。

国道43号や国道23号等、特に大気汚染が深刻化している箇所へは、可能な限り迂回に努めます。



改正自動車NOx・PM法（流入車対策の概要）



出典) 環境省ホームページより

5. 高速道路での大型車の速度抑制

指 針

速度抑制装置（スピードリミッター）装着義務の遵守及び適正な使用を推進します。

具体的な取り組み

高速道路の速度超過は、燃費を著しく悪化させ、環境のみならず安全、経営の観点からも悪影響を及ぼすため、高速道路の制限速度の遵守徹底を図ります。



速度抑制装置の不正改造防止の周知徹底を図るとともに、不正改造を行った事業者に対しては、厳正に処分するよう要請します。

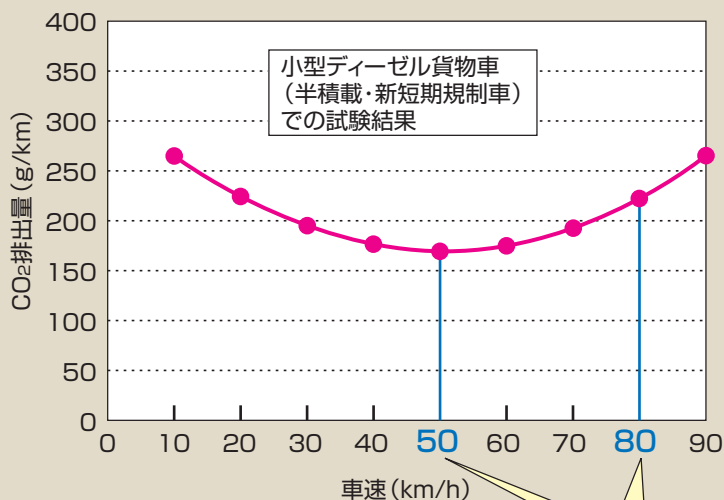


スピードリミッター装着車

(社)全日本トラック協会 / 都道府県トラック協会

DATA 経済速度で走る

・ シャシダイナモメーターによる定速度走行試験結果



経済速度とは、円滑な交通流を乱すことなく、できるだけ低いエンジン回転数で効率よく走れるスピードのことで、最も燃費が良いとされる速度です。一般道路では時速50km程度、高速道路では時速80km程度が経済速度とされています。

出典) 「エコドライブのすすめ」より
(財) 運輸低公害車普及機構

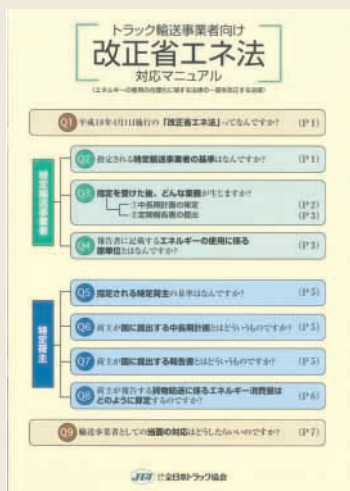
6. 輸送の効率化の促進

指針

一層の輸送効率化を図るため、実車率および積載率の向上に努めるとともに、共同輸配送、車両の大型化および情報化などを積極的に推進します。

具体的な取り組み

改正省エネ法、グリーン物流パートナーシップ会議等、行政ならびに産業界との連携の強化を図ります。



中小トラック運送事業者のための、求荷求車情報ネットワーク (WebKIT) の普及拡大に努め、実車率、積載率の向上を図ります。



幹線や都市内等における共同輸配送、効率的なトラックターミナルの再配置等に対する財政支援、車両の大型化・トレーラ化に対応した道路ネットワークの整備促進等、物流の形成に向けた取り組み支援を要望します。



7. 走行環境改善等の要請

指針

物流幹線道路の整備、路上工事の縮減等走行環境の改善や、トラック運送事業者の努力だけでは環境基準達成の難しい一部局所地域への対策の実施について関係機関へ積極的に働きかけます。

具体的な取り組み

以下のような対策の実施を関係機関に働きかけます。

物流幹線道路の整備促進

高度道路交通システム (ITS) の推進



路上工事の縮減・交通安全施策の整備

夜間信号制御方式の導入

低公害車普及のためのインフラ整備



交通流の円滑化 (信号抑制の改善等)

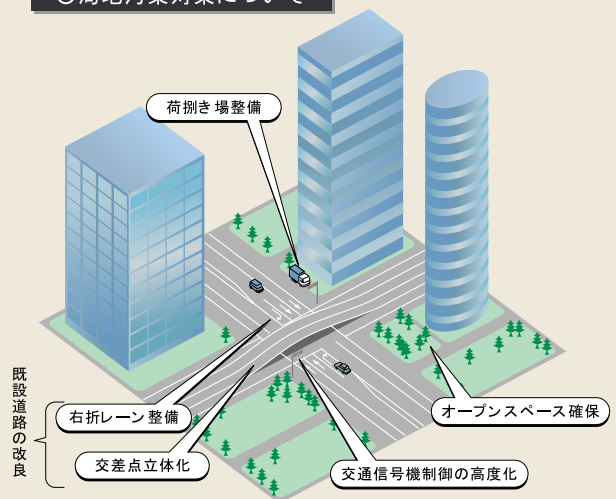
道路構造対策
(環境施設帯の設置、高架化・地下化等)



沿道対策 (緩衝緑地、拡散域の確保等)

交差点対策
(立体交差化、右折車線の設置等)

○局地汚染対策について



出典) 環境省資料より作成

固定発生源からの大気汚染物質の排出抑制

8. 自営転換の促進

指針

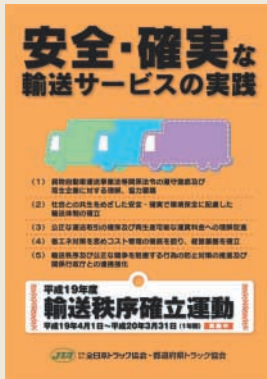
経営改善や総合物流サービスの提供等により、トラック運送事業の高付加価値を図り、荷主にとってもより魅力的な事業を展開することにより、自営転換の促進を進めます。

具体的な取り組み

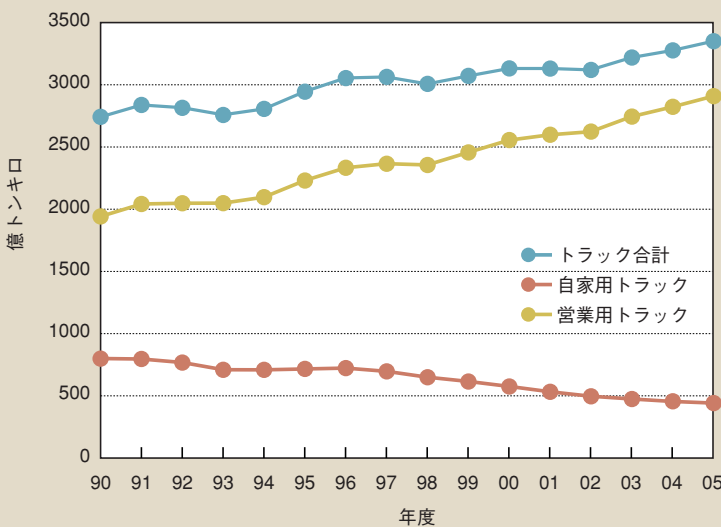
輸送秩序維持に資するため「輸送秩序確立運動実施要綱」に基づく運動を展開します。

不公正取引の是正、再生産可能な運賃の收受等、輸送秩序を阻害する行為の排除に向けた意見広告や啓発資料作成等の対策を積極的に講じていきます。

経営改善に取り組む中小トラック運送事業者を支援する「中小企業経営改善対策指針」を策定し、事業を推進します。



DATA トラック輸送のトンキロ推移



営業用トラックの輸送比率

1990年 70.8%

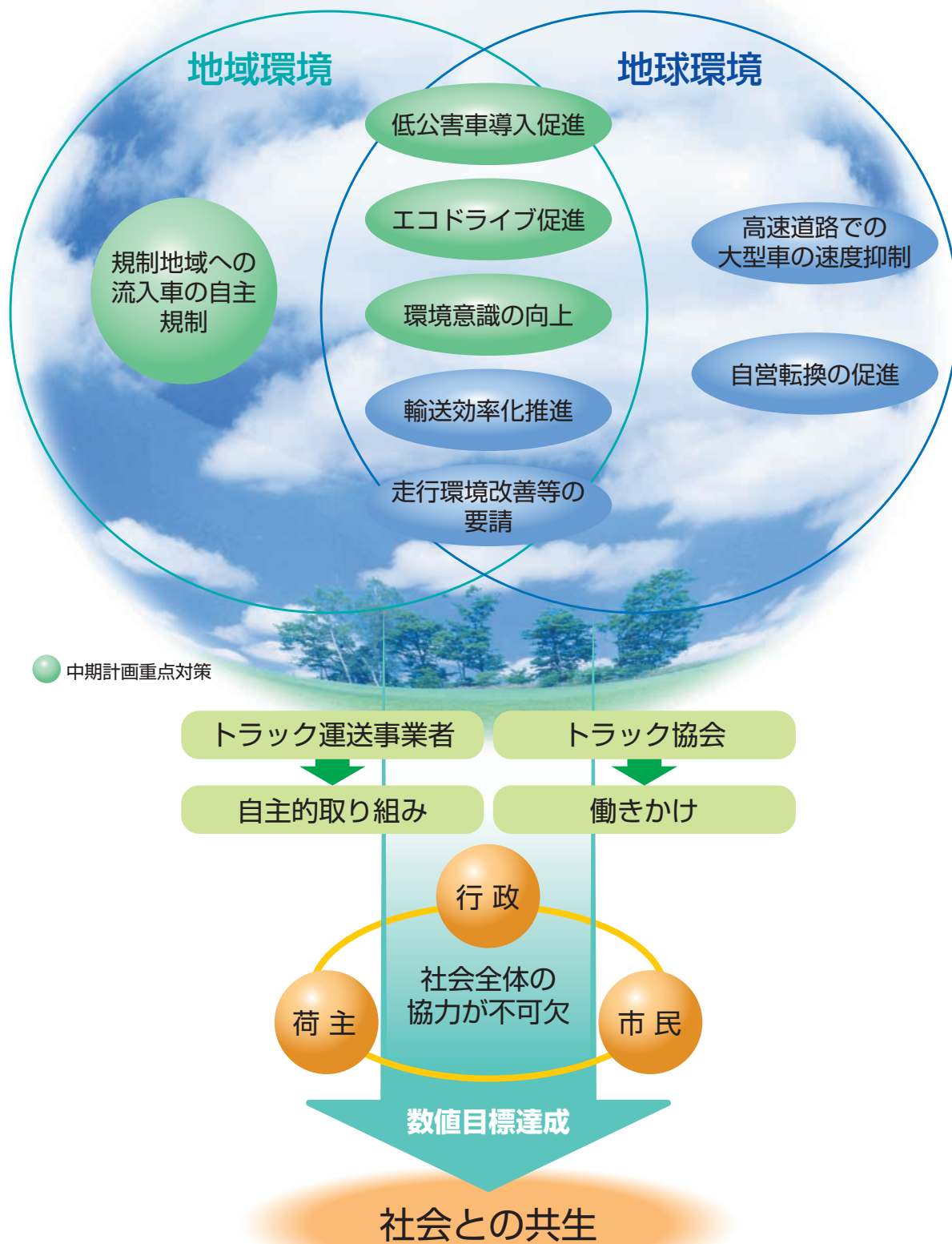
2005年 86.8%

2010年 87~88% (目標)

出典)「自動車輸送統計年報」より作成

国土交通省

各対策の位置づけ

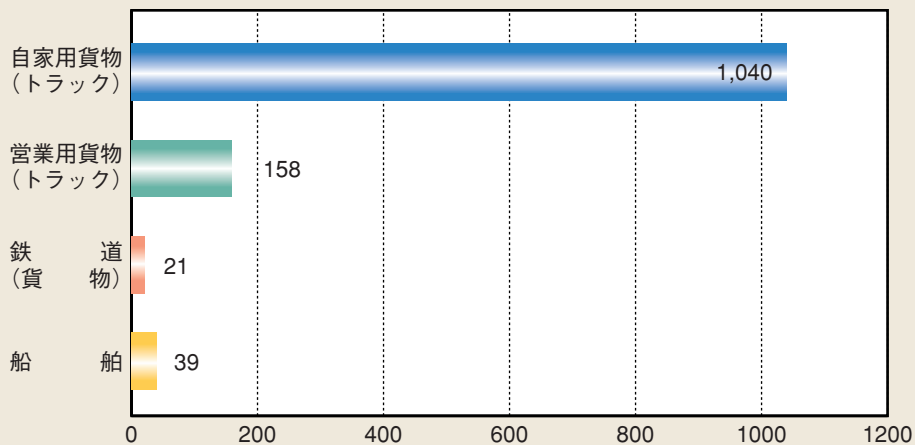


(参考資料)

地球環境資料

DATA 輸送機関別CO₂排出原単位

営業用トラックの輸送トンキロあたりのCO₂排出量は、自家用トラックの約7分の1。自営転換は「京都議定書目標達成計画」でも重要な取り組みに位置づけられています。

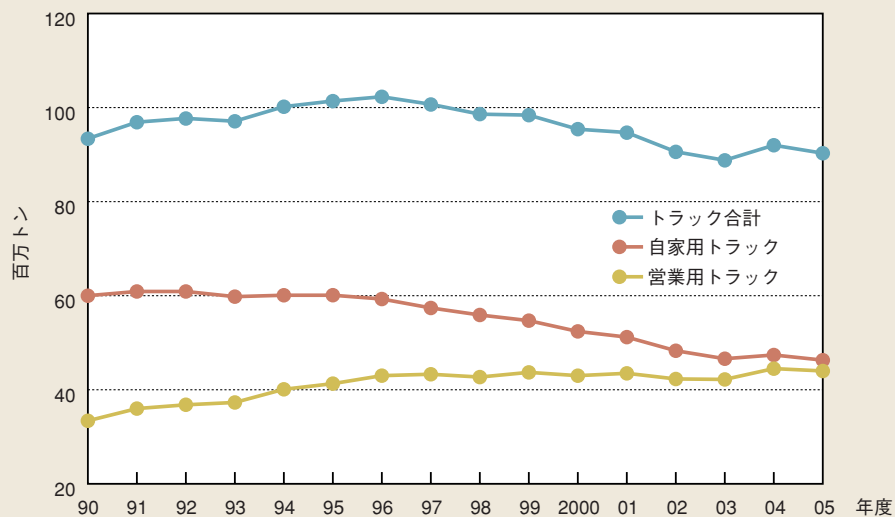


g-CO₂/トンキロ (2004年度)

出典) 国土交通省資料

DATA トラックのCO₂排出量推移

自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへの転換が進んでいることからトラック全体のCO₂排出量は「京都議定書」の基準年である1990年度と比較しても減少しています。



出典) 環境省資料より作成