

# 環境対策中期計画 (概要)

平成18年12月

社団法人 全日本トラック協会

# 環境対策中期計画

## 中期計画の目的と位置づけ

### 【背景と目的】

全日本トラック協会では、2000年度に「環境基本行動計画」を策定し、2001年度よりこれを推進してきた。その結果、地域環境問題・地球環境問題に対して一定の成果が得られていると評価できる。以来、5年余りが経過し、その後の社会・経済情勢の変化、環境対策の進捗状況を踏まえ、また、環境対策を今後着実に効果的に推進していくため、2010年度を目標とした、概ね今後5年間の環境対策の目標水準（数値目標）と対策内容を策定することとした。

### 【本中期計画の位置づけ】

本中期計画は、その対象を全日本トラック協会および各都道府県トラック協会、トラック運送事業者、関係機関とし、当協会の環境問題解決に向けた行動指針を与えるものであると同時に、各都道府県トラック協会、トラック運送事業者、関係機関の協力を期待するものである。

### 【取り組み方法】

取り組みに際しては、本中期計画に示された数値目標や対策の指針に基づき、各都道府県トラック協会やトラック運送事業者が、主体的に目標の設定と対策計画を策定し、自主的に環境対策を実施していくことを期待するものである（図1）。

また、毎年度、数値目標に向けた進捗状況をチェックし、2008年度においては、それまでの対策の進捗状況や最新の社会・経済情勢を踏まえて本中期計画の見直しを行う。

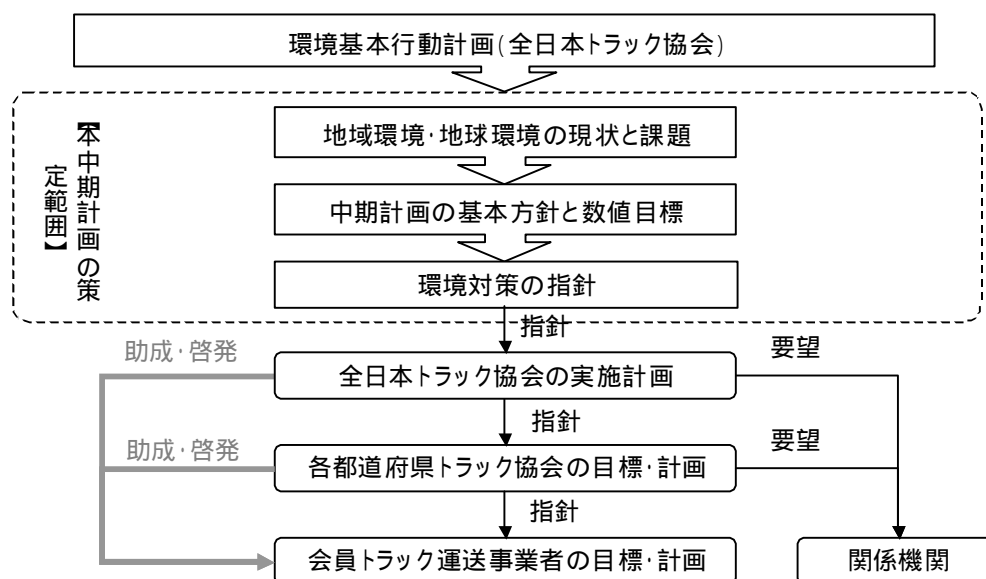


図1 本中期計画の策定フローと位置づけ

## 地域環境対策の目標

### 【基本目標】

低公害車，規制適合車の早期導入促進を図るとともに，法規制遵守を徹底する。さらには，こうした取り組みにおけるトラック運送事業者の負担軽減を図っていく。これにより，NO<sub>2</sub>，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，大気環境基準の達成を可能とすることを目標とする。

### 【数値目標】

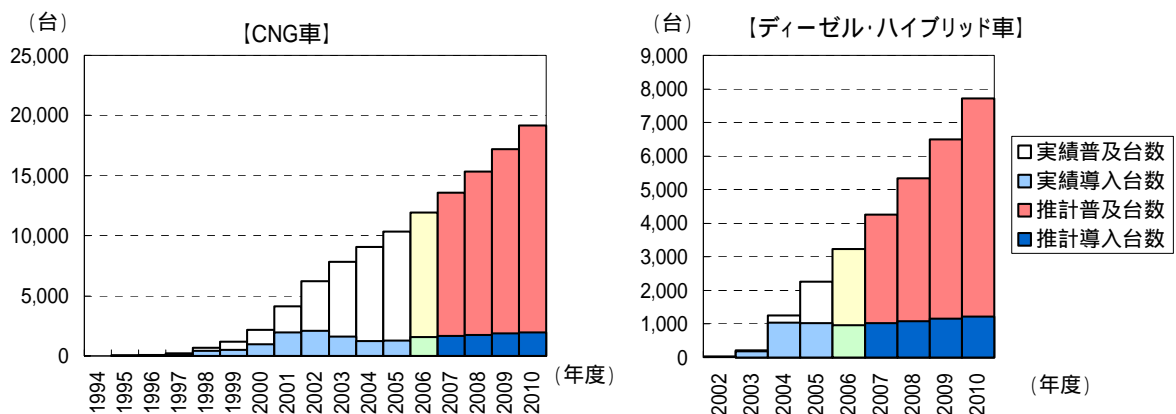
2010 年度末までに，NO<sub>x</sub>・PM 法の非適合車（2006 年 3 月末現在で約 15 万台）をすべて規制適合車に代替する。その内訳として，**14 万台をディーゼル規制適合車，9 千台を CNG 車，5 千台をハイブリッド車に代替**することを目標とする。

### 【数値目標の設定根拠】

NO<sub>x</sub>・PM 法の非適合車は，車両総重量 3.5 トン以下の車両を含めると約 15 万台（2006 年 3 月末現在）であり，そのほとんどは 2010 年度末までに猶予期間が終了

約 15 万台すべてが新車に代替すると想定

そのうち，近年の動向を勘案し，トレンド分析により将来の CNG 車とディーゼルハイブリッド車の普及台数を推計し，その台数に応じて，それぞれが代替していくものとし，残りはディーゼル規制適合車に代替すると想定（図 2）



注) 2006 年度の値は低公害車導入促進助成金申請ベースの値

2004 年度から 2006 年度の低公害車(CNG 車+ハイブリッド車)の導入台数年平均伸び率により推計

図 2 将来の低公害車（CNG 車，ハイブリッド車）の普及台数の推計結果

## 地球環境対策の目標

### 【基本目標】

「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 CO<sub>2</sub> 排出削減量の目標を確実に達成するとともに、今後の削減見通しを踏まえ、さらなる排出削減を目指す。

### 【数値目標】

2010 年度までに、営業用トラックの輸送トンキロ当たり CO<sub>2</sub> 排出原単位を現状 2004 年度の 0.158kg-CO<sub>2</sub>/トンキロから **0.137~0.147kg-CO<sub>2</sub>/トンキロ** に削減する(図 3)。  
**営業用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%**にする(図 4)。

### 【数値目標の設定根拠】

#### 輸送トンキロ当たり CO<sub>2</sub> 排出原単位

現在までの CO<sub>2</sub> 排出動向と、今後 2010 年度までに見込まれるエコドライブの進展等の対策による CO<sub>2</sub> 排出削減効果を踏まえて設定。

#### 営業用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)

近年の営業用トラックの輸送比率の動向を勘案し、トレンド分析により 2010 年度値を推計し、その値を上限値として設定し、2005 年現状並みの 87%を下限值とした。

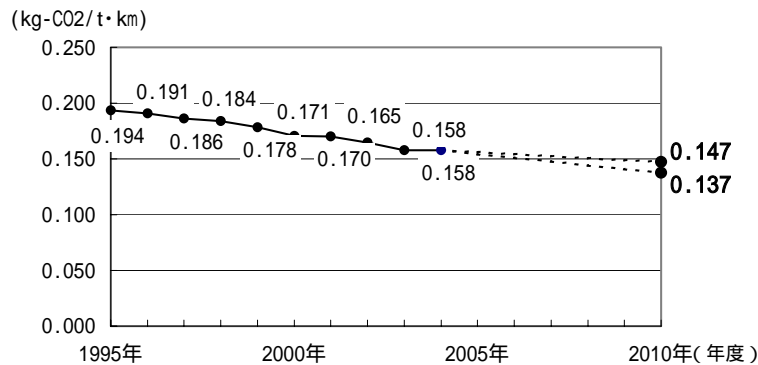


図 3 輸送トンキロ当たり CO<sub>2</sub> 排出原単位の数値目標

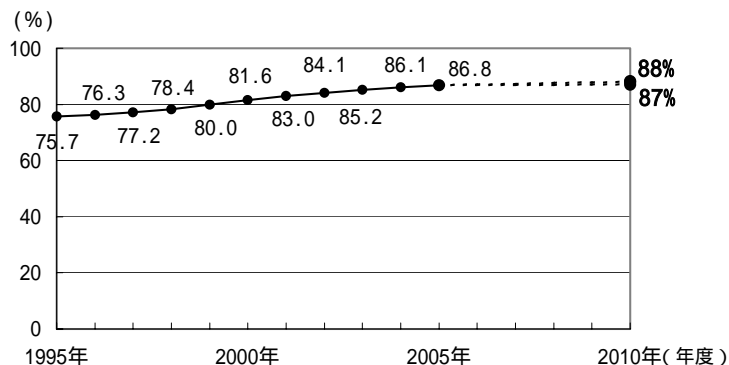


図 4 営業用トラックの輸送比率の数値目標

## 環境対策の指針と内容

以上の目標を達成するため、以下の対策を実施していく。

### 地域環境対策

「低公害車の導入促進」を基本的な柱と位置づけ、重点的に実施することとする。

### 地球環境対策

CO<sub>2</sub> 排出削減のみならず、大気汚染物質排出削減や安全性の向上の面からも有効である「エコドライブの普及促進」および「環境意識の向上」を対策の柱と位置づけ、重点的に実施することとする。

対策	指 針	対策の内容
<b>低公害車導入促進</b> <b>【重点対策】</b>  地域環境 地球環境	車齢の高い使用過程車（ディーゼル車）から、低公害車（CNG車、ディーゼルハイブリッド車）への代替を促進するとともに、法規制の遵守を徹底する。	会員事業者が、CNG車またはディーゼルハイブリッド車を導入する場合に、通常車両価格との差額の一部をトラック協会が助成する。 パンフレット等を配布することにより、低公害車への代替を啓発する。 低公害車の使用実態等の調査を行い、必要に応じて自動車業界に対して車両性能の改善を要請する。また、車両価格の低減を要請する。
<b>エコドライブの普及促進</b> <b>【重点対策】</b>  地域環境 地球環境	燃料削減やCO <sub>2</sub> 排出削減のみならず、大気汚染物質排出削減や安全性の向上にも有効であるエコドライブの推進を図る。	トラック運送事業者やドライバーを対象にしたエコドライブ講習会を開催し、その受講を促進する。 トラック運送事業者向けの「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る。ドライバー向けには「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る。また、「エコドライブ実施中」のステッカーを配布し、事業者およびドライバーの取り組みを促す。 エコドライブに効果的なデジタルタコグラフ等のEMS（エコドライブ・マネジメント・システム）関連機器の普及促進に努める。具体的には、EMS関連機器導入に際して助成を行う。また、EMS関連機器メーカー等に対して、エコドライブにより効果的な機器の開発を要請する。 トラックステーションにアイドリング抑制のための外部電源供給設備を設置し、会員事業者の利用を促す。
<b>環境意識の向上</b> <b>【重点対策】</b>  地域環境 地球環境	環境対策を効果的に推進するため、トラック運送事業者として、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る。	トラック運送事業者の環境改善の取組結果を評価する「グリーン経営認証」の取得推進を図るため、「グリーン経営推進マニュアル」の配布を行う。 トラック運送事業者の「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う。 「環境基本行動計画」の周知徹底を図るため、説明会および研修・セミナーの実施と受講を促進する。 地球温暖化防止対策の一環として、「トラックの森」づくり事業の全国展開を実施する。
<b>局地汚染対策</b> <b>【働きかけ】</b>  地域環境 地球環境	トラック運送事業者の努力だけでは環境基準の達成が困難と考えられる一部局所地域に対する対策の実施を関係機関に積極的に働きかける。	一部局所地域に対して、以下のような対策の実施を関係機関に積極的に働きかける。 ・交通流の円滑化（信号制御の改善、違法駐車を取り締まり等） ・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） ・固定発生源からの大気汚染物質の排出抑制

：重点対策

対策	指針	対策の内容
規制地域への流入車の自主規制  地域環境	NOx・PM法の規制対象地域に流入する車両は可能な限りNOx・PM法の規制適合車とし、とくに大気汚染が深刻化している箇所については、可能な限り迂回に努める旨の自主規制を実施する。	パンフレット等を配布することにより、NOx・PM法の規制対象地域に流入する車両は可能な限りNOx・PM法の規制適合車とすることを啓発する。  パンフレット等を配布することにより、国道43号線や国道23号線等、とくに大気汚染が深刻化している箇所については、可能な限り迂回に努めるよう協力要請する
高速道路での大型車の速度抑制  地球環境	速度抑制装置装着義務の遵守及び適正な使用を推進する。	「エコドライブ推進マニュアル」等で高速道路での速度超過は、燃費を著しく悪化させることなどを説明し、環境面、安全面、経営面から、高速道路での制限速度の遵守徹底を啓発する。  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する。
輸送の効率化の促進  地球環境	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する。	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を強化し、行政に対して、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、物流体系の形成に向けた取り組みに対する支援を要望する。トラック運送事業者に対しては、パンフレット等により共同輸配送、車両の大型化・トレーラを推進するよう啓発する。  パンフレット等で、車両運行管理と配車システムを有機的に結びつけることで、空荷を防ぎ積載効率を向上させる物流情報通信システムを紹介し、導入を啓発する。
走行環境改善 【働きかけ】  地域環境 地球環境	環境負荷低減に向けて、物流幹線道路の整備や路上工事の縮減等、主に渋滞緩和に関する対策や、夜間信号制御方式の導入等の実施を関係機関に積極的に働きかける。	一層の環境負荷低減に向けて以下のような対策の実施を関係機関に積極的に働きかける。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流幹線道路の整備促進</li> <li>・高度道路交通システム（ITS）の推進</li> <li>・路上工事の縮減・交通安全施策の整備</li> <li>・夜間信号制御方式の導入</li> <li>・低公害車普及のためのインフラ整備</li> </ul>
自営転換の促進 【働きかけ】  地球環境	エコドライブを含む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化を図り、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、自営転換の促進を促す。	経営改善に取り組むプロジェクトを支援する「活性化対策事業」を推進する。  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するとともに「輸送秩序に係る特別小委員会」策定の年間行動計画に基づき、不公正取引の是正、適正運賃収受問題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る具体的には、各種広報媒体や荷主懇談会等を通じ、業界の現状に関して荷主企業に特段の理解を求める。

## 実施に向けた今後の課題

以上の対策を実際にも実効性のあるものとして進めていくためには、今後、早急に以下のような取組を推進する。

個々の対策の内容ごとに、当協会、各都道府県トラック協会、会員事業者の役割分担を明確にしていく。

トラック協会の会員以外の事業者に対しても、何らかの対策を講じる等、対応を検討する。

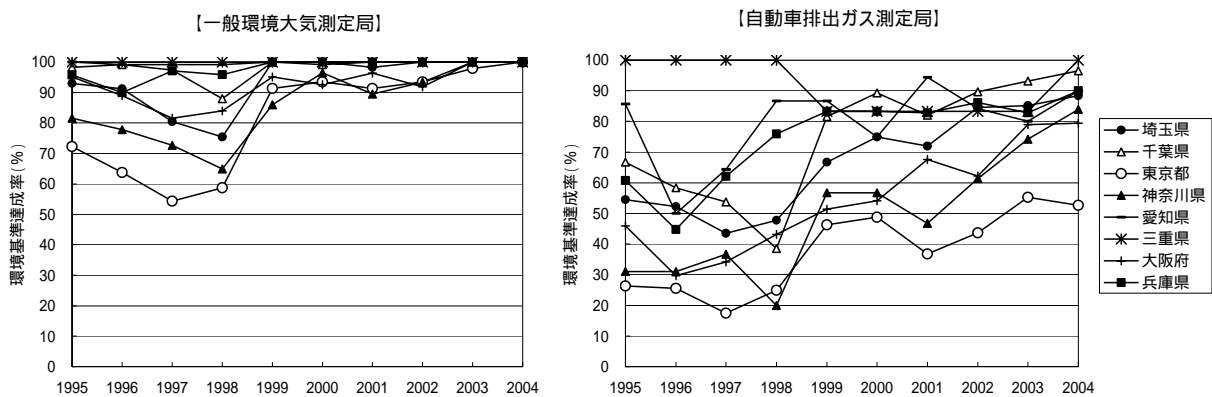
対策メニューが多岐にわたり、今後5箇年の間に、その周知を含めて各事業者がすべての対策に対して取り組むことは困難であるため、毎年、計画的に重点事項を定める等、実施する対策を絞り込み取り組んでいく。

対策の内容を各都道府県トラック協会、会員事業者に周知徹底するとともに、わかりやすい取組方法を明示していく。

地域環境対策においては、現在までに環境基準の達成状況が大幅に改善されているという状況(参考資料参照)を踏まえると、本中期計画の基本目標が達成されることは十分に期待できる。ただし、環境基準の達成状況については、その他の発生源(固定発生源等)や気象条件の影響もあるため、営業用トラックだけの努力によって必ずしも環境基準が達成されるとは限らない。特に、一部局所地域においては営業用トラックの努力だけでは、環境基準を達成することは困難と考えられる。このような一部局所地域に対しては、関係機関に「局地汚染対策の働きかけ」を行うことにより、改善を図っていく。

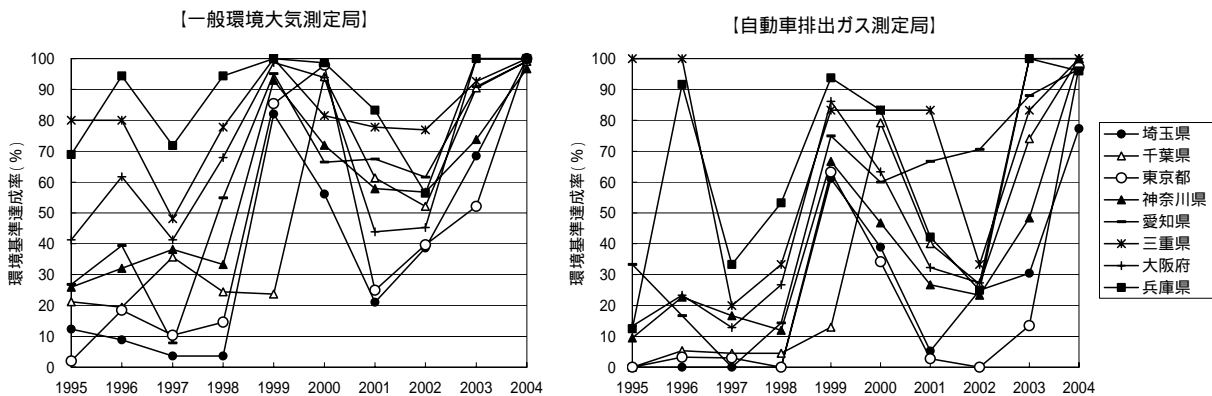
## 【大気汚染問題の現状】

自動車からの NOx・PM 排出による大気汚染に対しては、主として法規制によって対策が進められており、現在までに環境基準の達成状況は大幅に改善してきている。今後の排出ガス規制の強化等によって、2010 年までには、日本全域で大気質に関する環境基準が達成されるなど、大気汚染問題がおおむね解決されることが期待できる。しかし、環境基準に関しては、その他の発生源や気象条件の影響もあり、とくに営業用トラックだけの努力では環境基準の達成が困難と考えられる一部の局所地域に対しては、他の対策も総合的に実施していくことが必要である。



出典) 環境省 HP

図 5 二酸化窒素濃度環境基準達成状況の推移



出典) 環境省 HP

図 6 浮遊粒子状物質濃度環境基準達成状況の推移

【「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告（中央環境審議会）」より抜粋】

浮遊粒子状物質については、高温・強い日射や静穏状態が継続する場合や大陸からの黄砂が飛来する場合に高濃度が現れやすくなるなど気象の影響を受けやすく、気象条件によって濃度が変動することがあることが指摘されており、上述のような年度による変動の要因にもなっていると推察される。

## 【CO<sub>2</sub> 排出削減状況】

運輸部門からの CO<sub>2</sub> 排出量は、近年はほぼ横ばいで推移しており、2004 年度においては約 262 百万 t-CO<sub>2</sub>、1990 年度比で 20.3%の増加となっている（図 7）。

2005 年 4 月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」においては、運輸部門からの CO<sub>2</sub> の排出を 1990 年度比で 15.1%の増加に抑えることとされ、ベースラインケースに対する削減目標量は約 5,500 万 t-CO<sub>2</sub> と設定されている（図 7）。

このうち、営業用トラックに期待される排出削減量は約 1,000 万 t-CO<sub>2</sub> 強（自営転換による削減を含む）と想定される<sup>注</sup>）。推計では、2003 年度までの対策の進捗によって、約 790 万 t-CO<sub>2</sub> が削減され、さらに、2004 年度までの進捗では 1,000 万 t-CO<sub>2</sub> を超過し、すでに国の目標水準を達成していることから、営業用トラックの地球環境対策は確実に推進されているものと推測される。これは、国の目標達成計画の想定以上に自営転換が進展していることが大きな理由である（図 8）。

注）「トラック運送事業における地球温暖化対策とその評価に関する調査」（社）全日本トラック協会 2005 年 12 月

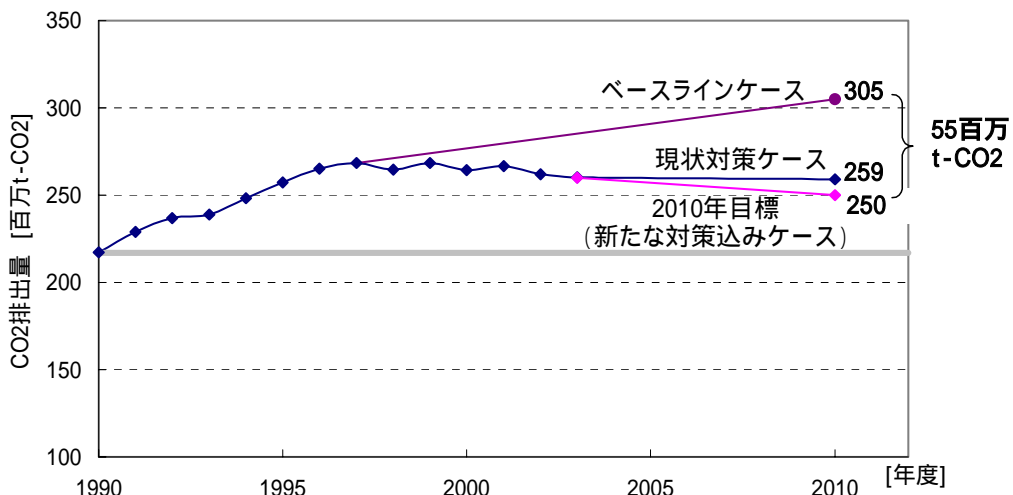


図 7 運輸部門における CO<sub>2</sub> 排出削減目標（「京都議定書目標達成計画」）

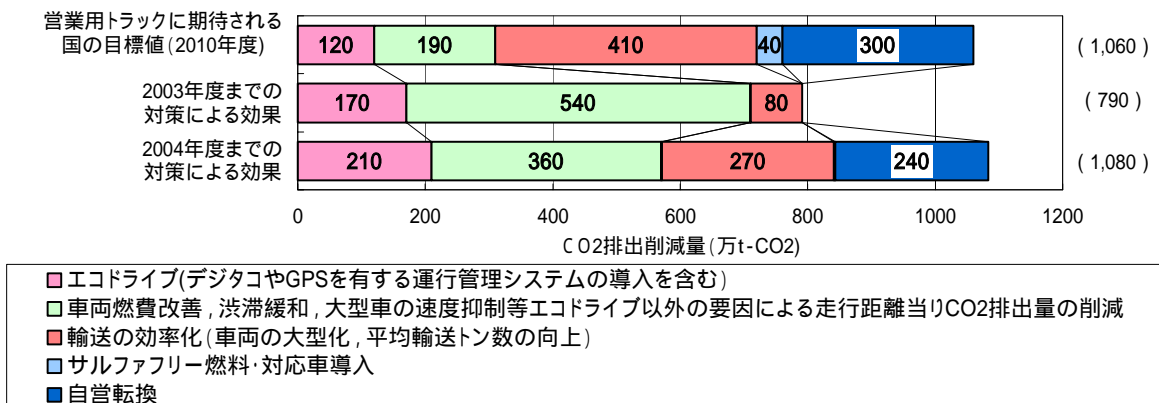


図 8 トラック運送事業における地球温暖化対策による CO<sub>2</sub> 排出削減量の推計結果