

## 第4章 グリーン経営推進チェック項目

本章では皆さんに取り組んでいただきたいチェック項目（環境保全のための具体的な取組項目）を示しています。

ここでは、チェックリストの大項目ごとに項目全体の取組のポイントを示し、小項目ごとにチェック項目を取り上げてそれらに関する解説をまとめています。

（注意）

- 四角で囲んだ網掛け（グレー）部分がチェック項目です。
- チェック項目の末尾に **認証項目** と表記してある項目は、グリーン経営認証を取得するときには必須の取組となる項目です。

### ＜チェックリスト大項目＞

1. 環境保全のための仕組み・体制の整備
2. エコドライブの実施
3. 低公害車の導入
4. 自動車の点検・整備
5. 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進
6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

### ＜任意に設定する項目例＞

- A. バスの利用促進
- B. 社会とのコミュニケーション

チェック項目を取りまとめたものをチェックリストといいます。チェックリストは自社の環境保全の取組状況を把握するために使用するものですが、また、これによりグリーン経営として取り組むべき事項の全体や取組の範囲を一覧として確認することができます。

# 1. 環境保全のための仕組み・体制の整備

## 取組のポイント

環境保全への取組を実施するためには、まず、企業として何のために、何を目的に取組を進めるかなどを、会社の方針（環境方針）として従業員や利用者など企業内外の関係者に示すことが重要です。また、取組を推進させるためには、取組の責任者や組織、権限等を決めておく必要があります。また実際に取組を行う従業員に対する環境教育も欠かせません。このため、ここでは環境方針、環境行動計画の策定、推進体制の整備、従業員に対する環境教育などを取組項目としました。

### 1-1【環境方針】

- 会社、事業所等の環境保全への取組を示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組が示されている。〔レベル1〕 **認証項目**
- 環境方針には法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めている。〔レベル2〕
- 環境方針は、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直し、改善を行っている。〔レベル3〕

#### <チェック項目の解説>

環境方針は、環境保全への取組を進めるにあたっての基本方針を、経営方針の一つとして文書で示したものです。

環境方針は、自社の環境保全に対する取組の方針が明示されていればその内容はどのようなものでも構いませんが、まず、環境に関わる法規制を守ることを明確にしたうえで、自社の体制に合った取組を盛り込む場合が一般的です。

また、環境保全の取組については、法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めたり、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直しや改善をおこなったりしていくことが望まれます。

### 1-2【環境行動計画の作成・見直し】

- 現状の環境保全活動への取組状況に関する評価結果や、検討した取組改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）している。〔レベル1〕 **認証項目**

#### <チェック項目の解説>

第2章の図「グリーン経営推進チェックリストを活用したグリーン経営の推進フロー」にあるとおり、環境行動計画の作成・見直しは、グリーン経営の進め方の基本となる取組です。

環境方針に基づき具体的な取組を進めていくためには、年間の環境行動計画の策定が必要です。環境行動計画はどのような書式でも構いませんが、内容として以下のような構成に基づいて作成し、毎年見直しをはかっていくことが必要です。

#### ①環境保全活動への取組に関する現状・課題の把握

「グリーン経営推進チェックリスト」を用いて環境保全活動への取組チェックをおこないます。現時点での環境への取組状況を把握することにより、今後実施していくべき具体的な取組（課題）を明らかにすることを目的としています。

#### ②目標の設定

把握した取り組むべき課題に対して目標を設定します。

#### ③目標を達成するための具体的な取組内容

設定した目標を達成するための具体的な計画を立てます。「グリーン経営推進チェックリスト」にある個々の取組（チェック項目）のうち、掲げた目標を達成するために今後重点的に取り組んでいこうと考える項目について、具体的な取組内容とスケジュールを立てていきます。

### 1-3 【推進体制】

- 環境保全に関する管理責任者及び必要に応じて環境保全を推進するための組織を定めている。〔レベル1〕 **認証項目**
- 管理責任者や組織を従業員に周知し、役割、責任、権限を明確にしている。〔レベル2〕
- 取組の結果を見ながら、管理責任者（あるいは組織）の役割、責任、権限の見直しを行っている。〔レベル3〕

#### <チェック項目の解説>

環境保全への取組を全社的に展開するには、責任者や環境保全のための組織を整え、役割、責任、権限を明らかにすることが必要です。企業の規模によっては責任者を補佐し、従業員の取組をリードする組織が必要な場合もあります。環境保全への取組をうまく進めるためには、誰がどのような役割を担い、どのような責任や権限を持っているかを従業員に明確に示していくことが必要です。また、責任者あるいは組織の役割、責任、権限について、環境保全の取組の結果を踏まえながら見直し、それぞれの企業の実体にあった推進体制を整えていくことが望まれます。

## 1-4【従業員に対する環境教育】

- 環境に関わる法規制や行政指導の内容等を従業員に伝達している。〔レベル1〕 **認証項目**
- 環境意識の向上を図るため、環境方針の徹底や環境に関する一般的な情報の伝達等を定期的に行っている。〔レベル2〕
- 環境保全活動に関する標語や提言を従業員から広く募集し、その内容を自社の環境保全活動に活用、反映させている。〔レベル3〕

### <チェック項目の解説>

環境への取組を行っていくには、一人ひとりの従業員が環境問題に対する関心や環境に関する知識を持つことが重要です。したがって、取組の前提ともなる環境保全の重要性や環境に関わる法規制、行政指導の内容等について、ドライバーも含めた従業員へ日頃から伝達しておくことが必要です。従業員の環境意識を向上させるには、グリーン経営の必要性、自社の環境方針の内容や方針を実現していくための具体的な取組、地球環境問題等の一般的な情報等についても、定期的に周知することが大切です。

また、従業員の環境に対する意識を高めるため、環境保全活動に関する標語や提言を従業員から広く募集し、自社の環境保全に活用するなど、従業員の声を反映させる仕組みを定めることが望まれます。

## 取組のポイント

「エコドライブ」とは、急発進・急加速・急ブレーキを控えるなど効率的な走行によって、走行中の燃料消費量を抑える経済的な運転方法であり、CO<sub>2</sub>の削減による地球温暖化防止、NO<sub>x</sub>などの大気汚染物質の排出量削減などの環境改善効果だけでなく、燃料費の削減、事故防止という面でも効果がある重要な取組です。

エコドライブによって燃費の改善や環境負荷の低減を図るためには、まず、燃費実績を把握したうえで、それをもとに燃費の改善目標を設定します。また、エコドライブを計画的に進めるためには、推進責任者を設置することが必要です。さらに、エコドライブの重要な取組であるアイドリングストップの励行などのドライバーへの教育や指導、燃費の優れたドライバーの表彰等も有効です。ドライバーがエコドライブに取り組みやすいような装置等の導入も望まれます。

## 2-1【燃費に関する定量的な目標の設定等】

- 走行距離および燃料の使用状況について、会社として把握している。〔レベル1〕

## 認証項目

→ 把握している場合は、次の表に記入してください。

表1

燃費実績把握期間（平成 年 月 ～ 平成 年 月）

種別	保有台数	総走行距離	総燃料使用量	燃費実績	二酸化炭素 排出係数※1	二酸化炭素 排出量※2
(1) 乗合(高速バスを除く)						
大型 (全長9m以上または定員50人以上)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
中型 (大型・小型にあてはまらないもの)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
小型 (全長7m以下かつ定員29人以下)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
小計(A)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
(2) 貸切+高速乗合バス						
大型 (全長9m以上または定員50人以上)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
中型 (大型・小型にあてはまらないもの)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
小型 (全長7m以下かつ定員29人以下)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
小計(B)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
ディーゼル車計(C=A+B)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
ディーゼル車計(C=A+B)						
天然ガス自動車(CNG自動車)	台	km	Nm <sup>3</sup>	km/Nm <sup>3</sup>	2.23kg-CO <sub>2</sub> /Nm <sup>3</sup>	kg-CO <sub>2</sub>
電気自動車	台	km	kWh	km/kWh	0.561kg-CO <sub>2</sub> /kWh	kg-CO <sub>2</sub>
ハイブリッド自動車(軽油)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
ハイブリッド自動車(ガソリン)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
ガソリン自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
LPG自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
ディーゼル以外の自動車計(D)	台	—	—	—	—	kg-CO <sub>2</sub>
事業用自動車計(E=C+D)	台	—	—	—	—	kg-CO <sub>2</sub>

自家用※3	ディーゼル自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
	天然ガス自動車(CNG自動車)	台	km	Nm <sup>3</sup>	km/Nm <sup>3</sup>	2.23kg-CO <sub>2</sub> /Nm <sup>3</sup>	kg-CO <sub>2</sub>
	電気自動車	台	km	kWh	km/kWh	0.561kg-CO <sub>2</sub> /kWh	kg-CO <sub>2</sub>
	ハイブリッド自動車(軽油)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
	ハイブリッド自動車(ガソリン)	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
	ガソリン自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
	LPG自動車	台	km	ℓ	km/ℓ	1.67kg-CO <sub>2</sub> /ℓ	kg-CO <sub>2</sub>
	自家用自動車計(F)	台	—	—	—	—	kg-CO <sub>2</sub>
総合計(G=E+F)		台	—	—	—	—	kg-CO <sub>2</sub>

- ※1 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」(算定省令)  
「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(環境省、経産省)  
※2 計算式: 二酸化炭素排出量 = 期間燃料使用量 × 二酸化炭素排出係数  
※3 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。

- エコドライブについて、会社として燃費に関して定量的な目標を設定している。  
〔レベル2〕 **認証項目**  
→ 目標を設定している場合は、次の表に記入してください。

**表2** 現在の燃費目標の取組み期間(平成 年 月 ~ 平成 年 月)

種別	目標の基にした燃費実績(表1の燃費実績)	改善率(%)	現在の燃費目標
	A	B	C=[(A×B)÷100]+A
事業用	(1)乗合(高速バスを除く)		
	大型(全長9m以上または定員50人以上)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	中型(大型・小型にあてはまらないもの)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	小型(全長7m以下かつ定員29人以下)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	小計(A)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	(2)貸切+高速乗合バス		
	大型(全長9m以上または定員50人以上)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	中型(大型・小型にあてはまらないもの)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	小型(全長7m以下かつ定員29人以下)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	小計(B)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	ディーゼル自動車計(C=A+B)	km/ℓ	%改善 km/ℓ
	ディーゼル以外の自動車	天然ガス自動車(CNG自動車)	km/Nm <sup>3</sup>
電気自動車	km/kWh	%改善 km/kWh	
ハイブリッド自動車(軽油)	km/ℓ	%改善 km/ℓ	
ハイブリッド自動車(ガソリン)	km/ℓ	%改善 km/ℓ	
ガソリン自動車	km/ℓ	%改善 km/ℓ	
LPG自動車	km/ℓ	%改善 km/ℓ	

自家用	ディーゼル自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
	天然ガス自動車(CNG自動車)	km/Nm <sup>3</sup>	%改善	km/Nm <sup>3</sup>
	電気自動車	km/kWh	%改善	km/kWh
	ハイブリッド自動車(軽油)	km/ℓ	%改善	km/ℓ
	ハイブリッド自動車(ガソリン)	km/ℓ	%改善	km/ℓ
	ガソリン自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
	LPG自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
事業所全体の目標		km/ℓ	%改善	km/ℓ

- 燃費に関する定量的な目標を達成するため、エコドライブを効果的に進めるための計画を策定している。〔レベル2〕
- 会社として、エコドライブの取組状況や取組結果（燃費）に基づいて、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル3〕

### <チェック項目の解説>

エコドライブを進めるためには、まず車両別に現状の燃費を把握することが必要です。車両の走行距離や燃料の使用状況は、運転日報の情報や、給油時の伝票、帳票類などをもとに把握し、最低1ヶ月以上の平均燃費を算出します。

また燃費は、車両別だけでなく、用途別（乗合、高速、貸切等）や路線別、車種別、年式別、同一車両に乗務するグループ別、ドライバー別等のように、様々な切り口で細かく把握することが望めます。

燃費を把握したら、把握した燃費をもとにして燃費向上の定量的な目標を設定することが必要です。

目標達成を会社全体で効率的に進めるための計画を策定することも大切です。また、取組状況が改善するよう見直しを行う仕組みを設けておくことが望めます。

### ●（参考） 燃費把握と目標燃費の設定

#### <燃費把握>

燃費把握は各社の事情でどのような方法でも構いませんが、適切な燃費管理のための基本は、車両別に、給油のたびに、走行距離及び給油量を基に給油時燃費を把握します。更に給油データを基に月間燃費、年間燃費などを算出・把握して、月ごとや年ごとの燃費の推移や改善の状況を把握します。

燃費把握では、エコドライブなどによる燃費改善の取組成果を確実に見えるようにするために、燃費関連データを正確に抜け漏れの無いように記録することが大切です。

なお、給油データの記録、給油時燃費や月間平均燃費の算出などはドライバーが自分で行うことが燃費に関する関心や燃費改善への意識を高めるのに役立ちます。

### <目標燃費の設定>

把握した燃費を基にその改善目標を立てますが、燃費は季節、業務量、運行経路など各種の要因で変動しますので、燃費改善管理を適切・容易にするためには、一年間の変動を平均化した年間燃費を把握し、これを基に次年度の年間目標燃費を設定すると良いでしょう。但し、月ごとや四半期ごとなどに燃費実績を把握し、目標を設定する取り組み方もあります。どのように目標管理するかは各社の自由です。

目標は、ドライバーに対して「前年比〇%向上」と割合を示すのも良いですが、「目標燃費〇km/l」と具体的な燃費数値を示すほうが目標燃費の意識付けにはより有効です。

## 2-2【エコドライブのための実施体制】

- エコドライブを推進するための責任者を定めている。〔レベル1〕 **認証項目**
- ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、5項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル1〕 **認証項目**  
 → 教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っているエコドライブの取組内容に○をつけてください。

表3

取組	記入欄
急発進、急加速、急ブレーキを控える	
シフトアップを早めに行う	
定速走行、経済速度の励行	
エンジンブレーキを多用する（ディーゼル車）	
予知運転による停止・発進回数の抑制	
空ぶかしをしない	
アイドリングストップに心がける	
タイヤの空気圧を適正にする	
エアコンの設定温度（使用）を控えめにする	
その他（ ）	



- エコドライブ講習会や社内の実技講習会に、2割以上のドライバーが参加している。  
〔レベル2〕
- 燃費管理の結果をもとに、ドライバー別あるいはグループ別に燃費が向上するよう指導を行っている。〔レベル3〕
- 燃費管理の結果をもとに、燃費の優れたドライバーやグループの表彰等を行っている。  
〔レベル3〕

#### <チェック項目の解説>

エコドライブを推進するため、エコドライブについての推進責任者を定めます。ドライバーと日頃から接している運行管理者等をエコドライブ推進責任者に選任するとよいでしょう。

エコドライブについては、ドライバーの日常的な実施を促すための教育や指導が必要です。取組が継続するように、ドライバー別あるいはグループ別の燃費管理の結果をもとに、日常の指導や教育を行います。それらに加えて、燃費の悪いドライバーやグループの指導、実技講習会への参加など具体的な指導も重要です。また、燃費の優れたドライバーやグループの表彰等を行うことも従業員の取組意欲が向上する効果が期待できます。

### 2-3【アイドリングストップの励行】

- アイドリングストップの励行を重点的に取り組むよう周知している。〔レベル1〕  
**認証項目**
- 環境保全への取組について、車内やバス停等にステッカーやポスターを掲示したり車内放送を行う等により、利用者に対して理解を求めている。〔レベル1〕 **認証項目**
- アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定めている。〔レベル2〕 **認証項目**
- アイドリングストップに関する取組結果のデータを整理し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル3〕

#### <チェック項目の解説>

アイドリングストップはエコドライブの取組のひとつですが、エコドライブの中でもとくに重要な取組であり、多くの自治体がアイドリングストップの遵守を条例で義務づけています。アイドリングストップの重要性を認識したうえで、従業員に対してエコドライブに関する情報提供・教育の実施などを進めていくことが必要です。従業員の理解や意識を高めることと同様に、バスの利用者に対して理解を求めることも重要です。アイドリングストップの実施により、冷暖房など利用者に不便をかけることも想定されますので、理解を求める内容

をステッカーやポスターなどにして、車内やバス停留所で掲示したり、車内放送を活用したりすることにより、会社としての取組内容や取組姿勢を伝えることが必要です。また、アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定め、ドライバーに周知し実施していくことも必要です。

さらに、取組結果のデータを整理し、改善していくよう、取組の見直しを行う仕組みを設けることが求められます。

## 2-4 【推進手段等の整備】

- エコドライブへの取組の重要性や取組姿勢を示す表示を運転席まわりに掲示し、ドライバーへの指導を行っている。〔レベル1〕 **認証項目**
- エコドライブの具体的な取組内容について手引きを作成し、エコドライブの教育・指導に役立てている。〔レベル2〕
- エコドライブを推進するための装置を導入するための計画を作り、計画に沿って実施している。〔レベル2〕  
→ 導入計画を次の表に記入してください。

表4

装置	車両保有台数	現在の状況		今後の導入計画		
		導入実績台数	導入率	追加導入計画台数	導入率	時期(いつまでに)
	A	B	$C=B \div A \times 100$	D	$E=(B+D) \div A \times 100$	F
エンジン回転数警告装置等のエコドライブ推進補助装置	台	台	%	台	%	
その他装置 ( )		台	%	台	%	

- エコドライブを推進するための装置を導入した結果を確認し、エコドライブの実施に役立てている。〔レベル3〕

### <チェック項目の解説>

エコドライブを推進するためにはドライバーの努力は欠かせません。そのためには、エコドライブの重要性や取組姿勢について運転席の周囲などドライバーによく見える所へ掲示し周知する必要があります。また、運転日報や運転者手帳などへの記載によって指導を行っている場合も同様に推進手段の整備に該当すると考えられます。

また、エコドライブに関する手引きを作成し、あるいはエコドライブのための教材として各種団体・自動車ディーラーなどが作成のエコドライブ解説資料やエコモ財団発行の「ト

ラック・バスのエコドライブテキスト」などの教材を用いて、具体的な取組方法や効果についてドライバーの理解を深めることが望まれます。

さらにエコドライブへの取組が容易に進むような装置等（エンジン回転数警報装置、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー、キー抜きローブなど）を整備することが有効です。

### 3.

## 低公害車の導入

### 取組のポイント

自動車の走行により排出される NO<sub>x</sub>、PM 等の大気汚染物質や CO<sub>2</sub> 等の温室効果ガスの排出を削減するためには、CNG 車、ハイブリッド車、アイドリングストップ装置付き車両などの低公害な車両の計画的な導入が最も効果的です。

ディーゼル車は、近年排出ガス性能が大幅に改善されています。そのため、最新規制適合ディーゼル車への代替を計画的にすすめることも重要です。また、保有車両の排出ガス性能を把握し、NO<sub>x</sub>・PM 法や東京都等のディーゼル車規制などへの適正な対応が必要です。

### 3-1【低公害車等：導入目標の設定と取組】

低公害車等を導入している。〔レベル1〕 **認証項目**

→ 導入している場合は、下表の現在の状況（A，B，C）に記入してください。

低公害車等の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル2〕 **認証項目**

→ 計画を策定している場合は、下表の導入目標（D，E，F，G）に記入してください。

表5

	現在の状況			導入目標				
	保有台数 (低公害車等以外の車両も含めた車両保有台数)	導入実績台数	現在の導入実績比率	追加導入目標台数	導入率 (全車両に対する低公害車導入目標比率)	時期 (いつまでに)	今年度分導入計画台数	
	A	B	$C=B \div A \times 100$	D	$E=(B+D) \div A \times 100$	F	G	
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車 (CNG自動車)	アイドリングストップ装置付き	台	%	台	%	台
			アイドリングストップ装置無し	台	%	台	%	台
		電気自動車		台	%	台	%	台
		ハイブリッド自動車		台	%	台	%	台
	低燃費かつ低排出ガス認定車※2	アイドリングストップ装置付き	台	%	台	%		台
		アイドリングストップ装置無し	台	%	台	%		台
	低排出ガス認定車(※1以外)※3	アイドリングストップ装置付き	台	%	台	%		台
		アイドリングストップ装置無し	台	%	台	%		台
		上記以外のアイドリングストップ装置付きバス	台	%	台	%		台
		排ガス減少装置装着(後付)バス	台	%	台	%		台
	合計	台	%	台	%	-	台	

自家用	天然ガス自動車 (CNG自動車)	台	台	%	台	%		台
	電気自動車		台	%	台	%		台
	ハイブリッド自動車		台	%	台	%		台
	低燃費かつ低排出ガス認定車 <sup>※2</sup>		台	%	台	%		台
	低排出ガス認定車(※1以外) <sup>※3</sup>		台	%	台	%		台
	合計		台	%	台	%	-	台

※1 メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。

※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準達成車および低排出ガス認定車

※3 国の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車、近畿八府県市指定低排出ガス認定車、山梨県指定低公害車、札幌市指定低公害車等の地方公共団体で定める低公害車。新短期規制適合車、超低PM車、新長期規制適合車、ポスト新長期規制適合車は、九都県市指定低公害車など地方自治体で定める低公害車に指定されているため、国の低排出ガス認定を受けていない車両であっても低排出ガス認定車とする。

□ 導入計画に基づいて、低公害車等の導入目標を達成している。〔レベル3〕

→ 計画達成状況を下表に記入してください。

表6

			前年度分導入目標台数	導入実績台数	目標達成率
			A	B	C=B÷A×100
事業用	低公害車 <sup>※1</sup>	天然ガス自動車 (CNG自動車)	台	台	%
		アイドリングストップ装置付き	台	台	%
	アイドリングストップ装置無し	台	台	%	
	電気自動車	台	台	%	
	ハイブリッド自動車	台	台	%	
	低燃費かつ低排出ガス認定車 <sup>※2</sup>	アイドリングストップ装置付き	台	台	%
		アイドリングストップ装置無し	台	台	%
	低排出ガス認定車(※1以外) <sup>※3</sup>	アイドリングストップ装置付き	台	台	%
		アイドリングストップ装置無し	台	台	%
	上記以外のアイドリングストップ装置付きバス			台	台
排ガス減少装置装着(後付)バス			台	台	%
合計			台	台	%
自家用	低公害車 <sup>※1</sup>	天然ガス自動車 (CNG自動車)	台	台	%
	電気自動車	台	台	%	
	ハイブリッド自動車	台	台	%	
	低燃費かつ低排出ガス認定車 <sup>※2</sup>	台	台	%	
	低排出ガス認定車(※1以外) <sup>※3</sup>	台	台	%	
	合計	台	台	%	

※1 メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。

※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準達成車および低排出ガス認定車。

※3 国の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車、近畿八府県市指定低排出ガス認定車、山梨県指定低公害車、札幌市指定低公害車等の地方公共団体で定める低公害車。新短期規制適合車、超低PM車、新長期規制適合車、ポスト新長期規制適合車は、九都県市指定低公害車など地方自治体で定める低公害車に指定されているため、国の低排出ガス認定を受けていない車両であっても低排出ガス認定車とする。

## ＜チェック項目の解説＞

ここでは「低公害車等」として、下記の「(参考) 低公害車等とは」に記載の車両を対象としています。

これら低公害車等の中には運用しにくい車両もありますが、事業の実態に合った低公害車等の導入計画を策定し、目標達成に向けて取り組んでいくことが必要となります。車両導入計画は、設備費用も大きく経営に与える影響も大きいため、1年程度の短期的な計画ではなく、3～5年程度の中長期的な計画をたてる必要があります。

また、目標に対して達成しているか定期的に確認することも重要です。

### ● (参考) 低公害車等とは

グリーン経営では、以下のような国が定める低公害車およびそれ以外の大気汚染公害等を減少させるための対策を採った車両を「低公害車等」と称します。

#### ① 「低公害車開発普及アクションプラン」(経済産業省、国土交通省、環境省)における低公害車

- ・天然ガス自動車
- ・電気自動車
- ・ハイブリッド自動車
- ・メタノール自動車
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車(※)

※「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準(トップランナー基準)早期達成車で、かつ、「低排出ガス認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。燃費と低排出ガス双方の基準を満たしていなければなりません。なお、ディーゼル車で低燃費かつ低排出ガス認定車の型式はチェックリストの表7の車両型式の識別記号欄を参照してください。

#### ② 低排出ガス認定車

国(国土交通省)の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車や近畿八府県市指定低排出ガス車等の地方自治体で定める低公害車(低排出ガス車)です。

#### ③ アイドリングストップ装置付バス

#### ④ DPF等排出ガス減少装置装着バス

(社)日本バス協会では、「低公害車開発普及アクションプラン」(経済産業省、国土交通省、環境省)における低公害車に加えて、アイドリングストップ装置付バスとDPF等の排出ガス減少装置を装着しているバスも、低公害バスと位置づけています。アイドリングストップ装置やDPF等を後付けした車両も対象となります。

### ●（参考） 「低燃費かつ低排出ガス認定車」とは

車両総重量 2.5t 超の重量車（トラック、バス）で低公害車の分類に該当する低燃費かつ低排出ガス認定車は型式の識別記号が以下のものとなります。

○新長期規制適合車（平成 17 年規制）： BKG, NKG, PKG, CKG, DKG 等

○ポスト新長期規制適合車（平成 21、22 年規制）： TKG, TPG, TRG, QKG, QPG, QRG, QKF 等  
（詳しくは国土交通省の低燃費車、低排出ガス車の認定車公表ホームページを参照）

- ・国土交通省 「自動車の燃費性能に関する公表」
- ・国土交通省 「低排出ガス認定自動車に関する公表」

なお、低燃費車の判断基準となる重量車の燃費基準は平成 18 年 4 月施行の「改正省エネ法」で初めて定められました。このため平成 18 年 4 月以前に燃費基準達成車はありません。

### ●（参考） 地方公共団体で定める低公害車（低排出ガス車）

九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）や近畿八府県市（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、京都市、大阪市、堺市、神戸市）においては、大気汚染防止・改善の観点から、NOx 等の排出量が少ない自動車を低公害車（低排出ガス車）として指定する制度 LEV-7(レブ・セブン)を設けて低排出ガス車の普及促進を図っています。

（注）近畿八府県市（近畿八府県市自動車環境対策協議会）では、国による自動車排出ガス規制の強化（ポスト新長期規制）が平成 21 年 10 月より順次開始されたことや国の低排出ガス車認定制度の拡充等により、平成 21 年 7 月 31 日の LEV-7 指定をもって最後の指定としました。

## 3-2 【最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組】

- 保有しているディーゼル車が何年規制に適合しているかについて把握している。  
〔レベル1〕 **認証項目**  
→ 下表A列に、現在保有しているディーゼル車（自家用含む）が何年規制に適合しているか、型式別に記入してください。
- （営業所が NOx・PM 法対策地域内にある場合のみ）NOx・PM 法に基づく、今年度の規制対象となる車両の台数について把握している。〔レベル1〕 **認証項目**  
→ 下表B列に、自社の今年度末までに規制対象となり車検が継続できなくなる車の台数を、記入してください。
- 最新規制適合ディーゼル車の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル2〕 **認証項目**  
→ 下表C列に、今年度分の代替え目標台数を記入してください。

表7

ディーゼル車排出ガス規制区分 <sup>※1</sup> (型式の識別記号)		保有台数	NO <sub>x</sub> ・PM法に基づく 今年度規制対象車台数	今年度分 代替え目標台数
		A	B	C
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他 <sup>※2</sup> )	台	-----	台
	平成21,22年規制適合車 (SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他 <sup>※2</sup> )	台	-----	台
新長期規制	平成17年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他 <sup>※2</sup> )	台	-----	台
	平成17年規制適合車 (AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他 <sup>※2</sup> )	台	-----	台
新短期規制	平成16年規制適合車(超低PM排出車) (PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR)	台	-----	台
	平成16年規制適合車(KS)	台	-----	台
	平成15年規制適合車(超低PM排出車) (PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH)	台	-----	台
	平成15年規制適合車 (車両総重量3.5t超のKR)	台	-----	台
	平成15年規制適合車 (KQ,車両総重量3.5t以下のKR)	台	台	台
	平成14年規制適合車(KP,KM,KN)	台	台	台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	-----	台
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	-----	台
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	台
短期規制以前	平成6年規制適合以前 (KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S)	台	台	台
	型式不明	台	台	台
合計		台	台	台

※1 ディーゼルハイブリッド車は除いています。

網掛け部分がNO<sub>x</sub>・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNO<sub>x</sub>・PM法適合車(規制対象外)のものがあります。

※2 新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

- 導入計画に基づいて、最新規制適合ディーゼル車の導入目標を達成している。[レベル3]  
→ 計画達成状況を下表に記入して下さい。

表8

ディーゼル車排出ガス規制区分 <sup>※1</sup> (型式の識別記号)		前年度分 代替え目標台数		代替え実績台数		目標達成率	
		A		B		C=B÷A×100	
ポスト新長期規制	平成21,22年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他 <sup>※2</sup> )	台	台	台	台	%	%
	平成21,22年規制適合車 (SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他 <sup>※2</sup> )	台	台	台	台	%	%



新長期規制	平成17年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他 <sup>※2</sup> )	台	台	%
	平成17年規制適合車 (AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他 <sup>※2</sup> )	台	台	%
新短期規制	平成16年規制適合車(超低PM排出車) (PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR)	台	台	%
	平成16年規制適合車(KS)	台	台	%
	平成15年規制適合車(超低PM排出車) (PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH)	台	台	%
	平成15年規制適合車 (車両総重量3.5t超のKR)	台	台	%
	平成15年規制適合車 (KQ,車両総重量3.5t以下のKR)	台	台	%
	平成14年規制適合車(KP,KM,KN)	台	台	%
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	台	%
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	%
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	%
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	%
短期規制以前	平成6年規制適合以前 (KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S)	台	台	%
	型式不明	台	台	%
合計		台	台	%

※1 ディーゼルハイブリッド車は除いています。  
網掛け部分がNOx・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNOx・PM法適合車(規制対象外)のものがあります。  
※2 新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

### ＜チェック項目の解説＞

最新規制適合ディーゼル車とは、国の定める排出ガスの最新規制値をクリアする、より低公害な車両をいいます。近年ディーゼル車の排出ガス性能は大幅に改善されています。このため、最新規制適合車の早期導入が期待されます。保有する車両の排出ガス性能を把握したうえで、中期的（3年以上）な代替え計画をたてて進めていかねばなりません。

特に、自動車 NOx・PM 法の対象地域では、法に定める排出基準に適合しない車両は、地域内であらたに車検が受けられなくなります。対象地域の事業者にあつては、代替え対象車を把握し、最新規制適合車を導入することが望まれます。そのため、保有する車両の排出ガス性能、NOx・PM 法規制への対応を把握したうえで、代替え計画を進めていかねばなりません。

計画を策定したら、目標達成に向けて導入に取り組むことが必要です。また、目標は定期的に見直したり、達成したかを確認したりすることも重要です。

#### ●（参考） 自動車 NOx・PM 法における車種規制

車種規制とは、自動車 NOx・PM 法の対策地域（東京都とその周辺地域、大阪府とその周辺

地域、名古屋市とその周辺地域で、政令で指定された地域) 内に使用の本拠をおいた車両について、ディーゼル車、ガソリン車、LPG 車を問わずトラック、バス等に関して特別の排出基準（窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準）を定め、これに適合する NOx・PM の排出量がより少ない車を使うことが必要となる規制です。この規制は、平成 15 年 10 月 1 日より新車はもとより、現在使用中の自動車に対しても適用されています。

車両の型式別 NOx・PM 法適否一覧表

車両総重量	ディーゼル車		ガソリン・LPG 車		
	排出ガス規制区分（型式の識別記号）	適否	排出ガス規制区分（型式の識別記号）	適否	
トラック・バス	1.7t 以下	平成17年規制適合車（ADEー など） 平成14年規制適合車（KPー、HWー） 平成9年規制適合車（KEー、HAー） 平成5年規制適合車（KAー） 昭和63年規制以前の適合車（Sー、Pー、Nー、Kー、記号なし）	○ × × × ×	平成17年規制適合車（ABEー など） 平成12年規制適合車（GJー、HPー） 平成10年アイドリング規制適合車（GGー、HLー） 昭和63年規制適合車（Rー） 昭和56年規制以前の適合車（Lー、Jー、Hー、記号なし）	○ ○ ○ ○ ×
	1.7t 超 2.5t 以下	平成17年規制適合車（ADFー など） 平成15年規制適合車（KQー、HXー） 平成10年規制適合車（KJー、HEー） 平成9年規制適合車（KFー、HBー） 平成5年規制適合車（KBー） 昭和63年規制以前の適合車（Sー、Pー、Nー、Kー、記号なし）	○ × × × × ×	平成17年規制適合車（ABFー など） 平成13年規制適合車（GKー、HQー） 平成10年規制適合車（GCー、HGー） 平成6年規制適合車（GAー） 平成元年規制適合車（Tー） 昭和56年規制以前の適合車（Lー、Jー、Hー、記号なし）	○ ○ ○ ○ × ×
	2.5t 超 3.5t 以下	平成17年規制適合車（ADFー など） 平成15年規制適合車（KRー、HYー） 平成9年規制適合車（KGー、HCー） 平成6年規制適合車（KCー） 平成元年規制適合車（Uー） 昭和63年規制以前の適合車（Sー、Pー、Nー、Kー、記号なし）	○ × × × × ×	平成17年規制適合車（ABFー など） 平成13年規制適合車（GKー、HQー） 平成10年規制適合車（GEー、HJー） 平成7年規制適合車（GBー） 平成4年規制適合車（Zー） 平成元年規制以前の適合車（Tー、Mー、Jー、記号なし）	○ ○ ○ ○ × ×
	3.5t 超	平成17年規制適合車（ADGー など） 平成16年規制適合車（KSー、HZー） 平成15年規制適合車（KRー、HYー） 平成11年規制適合車（KLー、HMー） 平成10年規制適合車（KKー、HFー） 平成6年規制適合車（KCー） 平成2年規制適合車（Wー） 平成元年規制以前の適合車（Uー、Pー、Nー、Kー、記号なし）	○ ○ ○ ○ ○ × × ×	平成17年規制適合車（ABGー など） 平成13年規制適合車（GLー、HRー など） 平成10年規制適合車（GEー、HJー） 平成7年規制適合車（GBー） 平成4年規制適合車（Zー） 平成元年規制以前の適合車（Tー、Mー、Jー）	○ ○ ○ ○ × ×
乗用車	平成17年規制適合車（ADBー、ADCー など） 平成14年規制適合車（KMー、KNー、HTー、HUー） 平成10年規制適合車（KHー、HDー） 平成9年規制適合車（KEー、HAー） 平成6年規制適合車（KDー） 平成4年規制適合車（Yー） 平成2年規制以前の適合車（Xー、Qー、Pー、Nー、Kー、記号なし）	○ × × × × × ×	(注1) 「○」は適、「×」は否を示します。ただし、「×」となっている自動車でも、型式によってはNOx及びPMの排出量が特に少なく基準に適合するものもあります。 (注2) 平成〇〇年規制とあるものは、製造段階における排出ガス規制のことをいいます。		

- (注) ①トラック・バス等についてはガソリン車・LPG車でも、排出基準に適合しない場合がありますのでご注意ください。  
②平成 21・22 年排出ガス規制適合車は全て NOx・PM 法に適合しています。

使用過程車については、車種及び車齢に応じて排出基準の適用が一定期間猶予されますが、

猶予期間を越えると車検に通らなくなります。排出基準を満たしていない使用過程車に対する猶予期間は、次の表の通りです。車検証の備考欄に、排出基準への適非、使用可能最終日に関する情報などが記載されていますので、現在保有しているディーゼル車の規制区分を把握し、買替え時期を把握しておくことが必要です。

**排出基準を満たしていない使用過程車に対する NOx・PM 法適用猶予期間**

種別	ナンバープレートの分類番号	初年度登録日からの年数
普通貨物自動車	1,10～19及び100～199	9年
小型貨物自動車	4,6,40～49,60～69,400～499及び600～699	8年
大型バス (乗車定員30人以上)	2,20～29及び200～299	12年
マイクロバス (乗車定員11人以上30人未満)	2,20～29及び200～299(一部,5,7,50～59,70～79,500～599及び700～799)	10年
ディーゼル乗用車	3,5,7,30～39,50～59,70～79,300～399,500～599及び700～799	9年
特種自動車	8,80～89及び800～899	原則10年

**NOx・PM 法による使用可能最終日の記載例（車検証の備考欄）**

自動車登録番号又は車両番号		登録年月日/交付年月日	初年度登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状			
静岡 800		平成 12年 4月 19日	平成 12年 4月	普通	特種	事業用	タンク車 [513]			
車名		[313]		乗車定員	最大積載量	車両重量	車両総重量			
車台番号		長さ	幅	高さ	前軸重	後軸重	後軸重	後軸重		
型式		原動機の型式	総排気量又は定格出力	燃料の種類		型式指定番号	類別区分番号			
KC-FT517NY			11.94	軽油						
所有者の氏名又は名称		株式会社								
所有者の住所		町13 [03337]								
使用者の氏名又は名称		株式会社								
使用者の住所		町23-5 [22503 2313]								
使用の本拠の位置		***								
有効期間の満了する日		平成 22年 4月 18日								
<p>備考</p> <p>【静岡】、継続検査            自動車重量税額 ￥61,600            この自動車は平成22年4月18日以降の有効期間満了日を超えてNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません。この自動車の使用の本拠はNOx・PM対策地域外です。            速度抑制装置付            【走行距離計表示値】768,300km(平成21年3月25日)            【旧走行距離計表示値】696,700km(平成20年3月28日)            )            *危険物*【品名】【13】第三石油類【容積】16000L【比重】0.850、積載の組み合わせは、設置許可書等による。            以下余白</p>										

(注) NOx・PM 法の詳しい内容については以下を参照してください。  
 「自動車 NOx・PM 法の車種規制について」(環境省・国土交通省)

● (参考) 新長期規制 (平成 17 年規制) 以降の自動車排出ガス規制の識別記号

(参考)

1. 平成 17 年規制以降の自動車排出ガス規制の識別記号

平成26年1月20日現在

1 新目			2 新目			3 新目				
排出ガス規制年	低排出ガス認定	識別記号	燃料の別	ハイブリッドの有無	識別記号	用途	重量条件等	識別記号		
平成17年規制	無 <sup>※1</sup>	A	ガソリン・LPG	有	A	乗用車	平成17年規制のディーゼル車以外	A		
	50 <sup>※2</sup>	C		無	B		平成17年規制のディーゼル車 (車両重量が1265キログラム以下)	B		
	75 <sup>※2</sup>	D		有	C		平成17年規制のディーゼル車 (車両重量が1265キログラム超)	C		
	NOx10+PM10 <sup>※3</sup>	B		無	D		軽自動車	D		
	NOx10 <sup>※3</sup>	N		有 (達成 (重量車))	J		車両総重量が1.7トン以下	E		
	PM10 <sup>※3</sup>	P		無 (達成 (重量車))	K		車両総重量が1.7トン超、3.5トン以下	F		
平成18年規制 <sup>※4</sup>	無	J	軽油	有 (5%達成 (重量車))	N	貨物、乗合	車両総重量が3.5トン超	G		
無 <sup>※5</sup>	E	無 (5%達成 (重量車))		P	第1種原動機付自転車		H			
平成19年規制	50 <sup>※6</sup>	G		有 (10%達成 (重量車))	Q		第2種原動機付自転車	J		
75 <sup>※6</sup>	H	無 (10%達成 (重量車))		R	軽二輪自動車		K			
平成20年規制 <sup>※7</sup>	無 <sup>※7</sup>	K		CNG	有		E	二輪車等	小型二輪自動車	L
無 (ディーゼル乗用PHPを除く)	L	無			F		定格出力が19kW以上37kW未満		M	
無 (ディーゼル乗用PHP)	F	有	G		定格出力が37kW以上56kW未満	N				
平成21年規制 <sup>※8</sup>	50	M	メタノール		無	H	特殊自動車		定格出力が56kW以上75kW未満	P
75	R	有	ガソリン・電気/LPG・電気		有	L			定格出力が75kW以上130kW未満	R
10	Q	有			M	定格出力が130kW以上560kW未満			S	
平成22年規制 <sup>※9</sup>	無	S		軽油・電気	有	M		定格出力が19kW以上560kW未満 (ガソリン・LPGに限る。)	T	
10	T	有		その他	無	Z				
平成23年規制 <sup>※10</sup>	無	U								
平成24年規制 <sup>※10</sup>	無	W								
平成25年規制 <sup>※10</sup>	無	X								
平成26年規制 <sup>※11</sup>	無	Y								

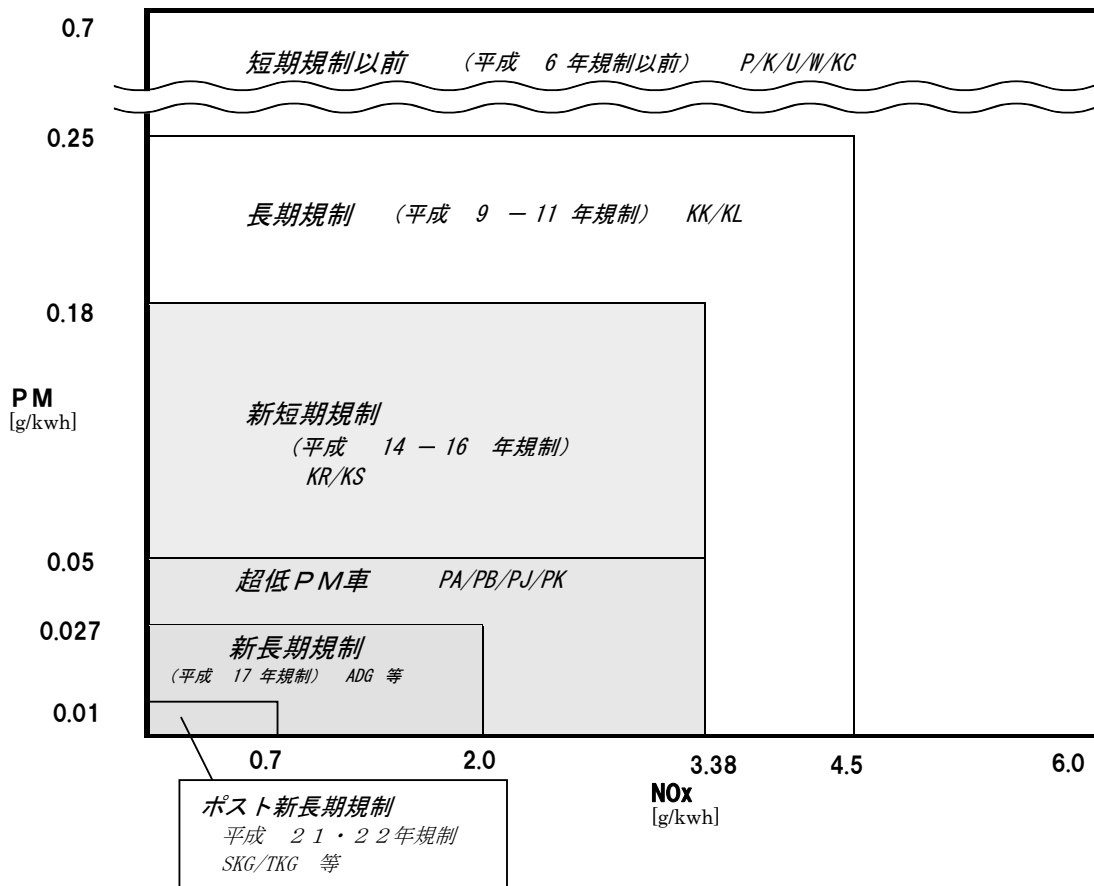
- ※1 乗用、軽量、中量及び重量車
- ※2 乗用、軽量及び中量車
- ※3 重量車
- ※4 二輪車及び特殊自動車
- ※5 二輪車、特殊自動車及び軽貨物車
- ※6 軽貨物車
- ※7 特殊自動車
- ※8 ガソリン車 (NOx触媒付直噴) 及びディーゼル車 (乗用、軽量、中量一部 (2.5~3.5t) 及び重量車一部 (12t~))
- ※9 ディーゼル車 (中量一部 (1.7~2.5t) 及び重量車一部 (3.5~12t))
- ※10 特殊自動車
- ※11 ディーゼル特殊自動車

2. 排出ガス規制の適用を受けない自動車の識別記号

1 新目			2 新目			3 新目		
排出ガス規制年	低排出ガス認定	識別記号	燃料の別	ハイブリッドの有無	識別記号	用途等		識別記号
Z			電気	電気	A	乗用車		A
			燃料電池	水素 (圧縮水素)	B	貨物		B
						乗合		C
						二輪車	原動機付自転車	D
							原動機付自転車以外	E
						特殊自動車		F

● (参考) 排出ガス規制の種類と NOx・PM 規制値

新しい排ガス規制への適合車ほど排ガス性能は向上し、環境汚染への影響が減っています。



### 3-3 【地域で定める低公害車等に関する制度への取組】

- (東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、兵庫県、大阪府および富山県ディーゼル車等の運行規制に関する条例の定める地域を運行する車両がある場合のみ) 今年度、条例に定める運行規制の対象となる車両の台数を把握している。[レベル1] **認証項目**
- 把握している台数を下表に記入してください。

表9

ディーゼル車排出ガス規制区分※1 (型式の識別記号)		各条例の 規制地域を 運行する 車両台数	東京都、埼玉 県条例※3に よる今年度 運行規制 対象車の台数	千葉県、神奈川 県条例※3 による今年度 運行規制対象 車の台数	兵庫県条例 ※4による 今年度運行 規制対象車 の台数	大阪府条例 ※5による 今年度運行 規制対象車 の台数	富山県条例 ※6による 今年度運行 規制対象車 の台数
		A	B	C	D	E	F
ポスト 新長期 規制	平成21,22年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (TKG,TPG,TRG,QKG,QPG,QRG,QKF他※2)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成21,22年規制適合車 (SKG,LKG,SDG,LDG,LKF他※2)	台	-----	-----	-----	-----	-----
新長期 規制	平成17年規制適合車 (低燃費かつ低排出ガス認定車) (BKG,NKG,PKG,CKG,DKG,他※2)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成17年規制適合車 (AKG,BDG,NDG,PDG,CDG,DDG,ADG,他※2)	台	-----	-----	-----	-----	-----
新短期 規制	平成16年規制適合車(超低PM排出車) (PJ,PK,PL,PM,PN,PP,PQ,PR)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成16年規制適合車(KS)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成15年規制適合車(超低PM排出車) (PA,PB,PC,PD,PE,PF,PG,PH)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成15年規制適合車 (車両総重量3.5t超のKR)	台	-----	-----	-----	-----	-----
	平成15年規制適合車 (KQ,車両総重量3.5t以下のKR)	台	-----	-----	-----	台	台
	平成14年規制適合車(KP,KM,KN)	台	-----	-----	-----	台	台
長期規制	平成11年規制適合車(KL)	台	台	-----	-----	-----	-----
	平成10年規制適合車(KJ,KH)	台	台	-----	-----	台	台
	平成10年規制適合車(KK)	台	台	-----	-----	-----	-----
	平成9年規制適合車(KE,KF,KG)	台	台	-----	-----	台	台
短期規制 以前	平成6年規制適合以前 (KC,KD,KA,KB,Y,W,X,U,S)	台	台	台	台	台	台
	型式不明	台	-----	-----	-----	-----	-----
合計		台	台	台	台	台	台

※1 ディーゼルハイブリッド車は除いています。  
網掛け部分がNox・PM法非適合車(規制対象車)です。ただし、型式によってはNox・PM法適合車(規制対象外)のものがあります。

※2 新長期規制・ポスト新長期規制適合車は、識別記号3桁目が車両総重量1.7t以下は「E」、1.7t超3.5t以下は「F」となります。

※3 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県のディーゼル車規制は、ディーゼル車から排出されるPM(粒子状物質)に対するもので、1都3県全域(東京都の島部を除く)を運行する車両に制限を加えています。

※4 兵庫県のディーゼル車等の運行規制は、ディーゼル車等から排出されるNox(窒素酸化物)とPM(粒子状物質)に対するもので、兵庫県の規制地域を運行する車両総重量8t以上の車両およびバス車両(定員30人以上)に制限を加えています。

※5 大阪府のディーゼル車等の運行規制は、ディーゼル車等から排出されるNox(窒素酸化物)とPM(粒子状物質)に対するもので、大阪府の規制地域内を発着する(通過交通は可能)車両に制限を加えています。

※6 富山県のディーゼル車等の運行規制は、ディーゼル車等から排出されるNox(窒素酸化物)とPM(粒子状物質)に対するもので、富山県の規制地域を運行する路線バスおよび貸切バスに制限を加えています。(平成27年4月1日より施行)

## ＜チェック項目の解説＞

東京都など1都3県（埼玉、千葉、神奈川）では、条例で定める粒子状物質の排出基準を満たさないディーゼル車は区域内での運行が禁止されています。また、兵庫県、大阪府ではNOx・PM法で定める排出基準を満たさないディーゼル車等の運行を条例で規制しています。

これらのディーゼル車運行規制の地域を運行する車両がある場合には、規制内容を理解し、「適合車両はどれか」「適合していない車両はどれか」「猶予期間はいつまでなのか」などを把握して適正に対応しなければなりません。

### ●（参考） NOx・PM法と地域で定める自動車規制条例の内容比較一覧

	NOx・PM法	東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県条例	兵庫県条例	大阪府条例	富山県条例 (平成27年4月～)
区分	国の定めた法律	条例	条例	条例	条例
規制物質	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）	PM（粒子状物質）	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）	NOx（窒素酸化物） PM（粒子状物質）
規制内容	排出基準に適合しない車の登録禁止（継続車検に通らない）	排出基準に適合しない車の運行禁止	排出基準に適合しない車の運行禁止	排出基準に適合しない車の運行禁止	排出基準に適合しないバスの規制地域の運行禁止
対象車	指定された対策地域に使用の本拠がある自動車	対象地域内を走行するディーゼル車	対象地域内を走行するディーゼル車	対策地域内を発着地として運行する自動車（通過交通は除く）	対象地域を走行する路線バスおよび貸切バス（営業車でない白ナンバーのバスは除く）
対象地域	東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、愛知、三重の一部の地域	東京都（島しょを除く）、埼玉県、千葉県、神奈川県全域	神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部を除く）、芦屋市、伊丹市。ただし、工業専用地区、臨港地区及び阪神高速道路5号湾岸線、ハーバーハイウェイ、中国自動車道及び国道176号（伊丹市内の1.4kmにわたる中国自動車道との併走区間）等を除く	大阪府内の自動車NOx・PM法で定める対策地域内（6町村〔能勢町、豊能町、岬町、太子町、河南町、千早赤坂村〕を除く）大阪府内37市町内	立山有料道路の桂台料金所から室堂までの区間の道路（県道富山立山公園線）
対象となる車種	ディーゼル乗用車、貨物、バス、特種自動車（トラック、バス、ディーゼル乗用車をベースとしたものに限る） 《軽自動車、特殊自動車、ガソリン又はLPGを燃料とする乗用車は対象外》	ナンバーが1-, 2-, 4-, 6-, 8-のディーゼル車（8ナンバーのうち、乗用車ベースは対象外）	自動車NOx・PM法で定める対策地域内の場所を使用の本拠として登録できない車両総重量8t以上の自動車（バスについては定員30人以上）	自動車NOx・PM法の対象自動車より乗用車を除いた、トラック、バス、特種自動車	対象地域を走行する路線バスおよび貸切バス（営業車でない白ナンバーのバスは除く）

非適合車の猶予期間（初度登録から）	ディーゼル乗用車：9年、小型トラック：8年、普通トラック：9年、マイクロバス：10年、大型バス：12年、特種自動車：10年	7年間	自動車NOx・PM法の猶予期間より1年間延長した期間	自動車NOx・PM法に準じる	適合しないバスでも初度登録から17年を経過するまでは運行可能。
対応措置	国土交通省が認定したNOx・PM低減装置を装着すれば車検証にNOx・PM適合と記載される	知事指定の粒子状物質減少装置を装着すれば規制値適合とみなされる	国土交通省が認定したNOx・PM低減装置を装着すれば車検証にNOx・PM適合と記載される		国土交通省が認定したNOx・PM低減装置を装着すれば車検証にNOx・PM適合と記載される
主な規制適合型式	平成10、11年長期規制適合車（KK, KL）以降の車両。 但し、東京都・埼玉県は平成18年4月より規制強化（平成10、11年長期規制適合車<KK, KL等>も規制対象）。				

## 4. 自動車の点検・整備

### 取組のポイント

自動車走行に伴う CO<sub>2</sub> や大気汚染物質の排出を適正な状況に保つためには、法に定められた点検・整備を実施することが不可欠ですが、それに加えて、車両の使用状況等を見ながら、環境保全の観点からの適切な点検・整備を進めることが必要です。

そのためには、ドライバーへの教育や情報の提供、点検・整備結果の把握などの体制を整えます。また、環境に影響のある車両状態が発生していないかを定期的に点検することも環境に配慮した点検・整備として必要です。さらに、車両の特性、使用状況を鑑みて、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間、方法など）を設けて点検・整備を進めてください。

### 4-1【点検・整備のための実施体制】

- 点検・整備について、ドライバーを対象に教育を行い、情報の提供を行っている。  
〔レベル1〕 **認証項目**
- 整備員に対して、環境保全への観点からの点検・整備に関する事項について、5 項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル1〕 **認証項目**
  - 教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っている環境保全への観点からの点検・整備に関する事項に○をつけてください。

表 10

環境保全への観点からの点検・整備に関する事項	記入欄
タイヤの空気圧・偏磨耗の点検	
エア・クリーナーの目づまりがないかどうか	
ファンベルト、冷却水の状態を確認する	
点火プラグの汚れ、ギャップを点検	
エンジンオイルの量と汚れの確認	
排気ガスの色の異常の有無を確かめる	
ハンドルの重さや取れが無いかを確かめる	
クラッチに滑りが無いかを確かめる	
ブレーキの引きずりが無いことを確かめる	
その他（ ）	



### <チェック項目の解説>

適切な時期に、適切な個所の点検・整備を行うためにはドライバーの協力が必要です。このため、ドライバーに対し、法令点検の遵守についてや、日ごろの乗務のなかでの異常の見分け方などの教育や情報提供が欠かせません。

また、整備員についても、外部に委託している場合も含めて、環境保全における点検・整備の重要性や環境保全の観点から、点検整備に当って特に留意すべき箇所や点検事項などについて教育・指導が必要です。

## 4-2【車両の状態に基づく適切な点検・整備】

車両の状態を日常から把握し、環境に対して影響のある現象が確認された時には、直ちに点検・整備を実施している。

- LPG 車の排ガスの臭いが強くなってきた時、ディーゼル車の排ガスの汚れがひどくなってきた時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル1〕 **認証項目**
- 燃費が悪くなってきた時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル1〕 **認証項目**
- エアコンの利きが悪くなってきた時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル1〕 **認証項目**
- 車両に異常音が発生した時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル1〕 **認証項目**

### <チェック項目の解説>

ここで取り上げた事項は、環境に対して影響があるため、異常があった場合には速やかに点検・整備を実施する必要があります。

LPG 車の排気ガスの臭いが強くなったり、ディーゼル車の排気ガスの汚れがひどくなったりする原因は、燃料の異常な燃焼にあり、LPG 車では大気汚染物質である CO や HC の増加が、ディーゼル車では黒煙の増加が問題となります。

燃費悪化の原因は原動機や走行装置などにあると考えられ、燃料消費量や CO<sub>2</sub> 排出量の増加が問題となります。

エアコンの利きが悪化する原因は、主にエアコンガスの漏れが考えられ、エアコンガスであるフロンガスによるオゾン層破壊や代替フロンガスによる地球温暖化が問題となります。

排気音やエンジン音、走行音など車両の走行に伴う騒音も環境問題のひとつです。

このような異常な状況になっていないかどうか、確認する方法を定め、定期的に確認することが必要になります。

## 4-3【法定点検に加えて環境に配慮した独自の基準による点検・整備の実施】

### 4-3-1（自主的な点検・整備の実施）

- 法定点検に加えて、1ヶ月点検等を自主的に行っている。〔レベル2〕
- 点検・整備記録や事故・故障記録のデータをもとに、独自の点検・整備基準の作成を行っている。〔レベル3〕

### 4-3-2（エアフィルタ関連）

- エアフィルタの清掃・交換にあたっては、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕 **認証項目**

### 4-3-3（エンジンオイル関連）

エンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。

- エンジンオイルの交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕 **認証項目**
- エンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕 **認証項目**

### 4-3-4（燃料噴射系関連）

- 燃料噴射系のオーバーホールや交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕

### 4-3-5（排出ガス減少装置関連）

- （〔後付か否かにかかわらず〕排出ガス減少装置を装着している場合のみ）  
排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）については、メーカーの指定した手順に従ってメンテナンスを実施している。〔レベル1〕 **認証項目**
- （〔後付か否かにかかわらず〕排出ガス減少装置を装着している場合のみ）  
排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒等）が装着されている車両の黒煙測定は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕

### 4-3-6（その他）

下記の箇所に対しては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。

- タイヤの空気圧の点検・調整は、独自の点検期間を設定し、空気圧の測定をもとに実施している。〔レベル2〕 **認証項目**

- エアコンフィルタの点検は、使用期間について独自の基準を設定し、実施している。  
〔レベル2〕 **認証項目**
- エア漏れ（高圧空気の漏れ）の点検は、使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕 **認証項目**
- トランスミッションオイルの漏れの点検は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕
- トランスミッションオイルの交換は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕
- デファレンシャルオイルの漏れの点検は、走行距離または使用期間について独自の点検期間を設定し、実施している。〔レベル2〕
- デファレンシャルオイルの交換は、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕
- 上記の他に点検・整備について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル2〕  
→ 実施している場合は下表に記入してください。

表 11

点検箇所	点検期間	走行距離	使用期間
		km	
		km	
		km	

### <チェック項目の解説>

点検・整備に関する取組としては、法定点検の実施に加えて、自動車メーカーなどからの点検・整備に関する情報（車両取扱説明書に記載など）やシビアコンディションなどの車両の使用状況、日常点検の結果等を考慮して、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間等についての基準）を設定し、自主的に点検・整備を実施することが望まれます。

ここでは、環境に配慮した点検・整備の項目として、エアフィルタの清掃及び交換、エンジンオイルの交換、エンジンオイルフィルタの交換、タイヤ空気圧の点検・調整、エアコンフィルタの点検・清掃、エア漏れの点検、排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒、DPD、尿素SCR等の排出ガス後処理装置）のメンテナンスなどの適切な実施が求められています。

エアフィルタは目詰りを起こすと不完全燃焼の原因となり、燃費の悪化、排出ガスの汚れなどにつながります。

適切なエンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換により燃費や排出ガスの悪化防止などがはかられます。

また、タイヤについては、例えば 10 トン車（トラック）の場合、適正空気圧から 100 kPa（1.0 kgf/cm<sup>2</sup>）低下すると約 1.5 %燃費が悪くなる（※）といわれています。空気圧の点検は空気圧計を用いた点検、調整が必要です。

※ 出典：(株)ブリヂストン及び横浜ゴム(株)、タイヤ：10.00R20、適正空気圧：700 kPa

エアコンフィルタが目詰りすると、エアコンが効きにくくなるとともに、燃費悪化につながります。

高圧空気漏れがあった場合、コンプレッサーを駆動しているエンジンに負荷が掛かるため燃費が悪化してしまいます。

NO<sub>x</sub> や PM の排出を低減させる排出ガス減少装置（排出ガス浄化装置または排出ガス後処理装置）については、メーカーが指定した手順（内容）に従ってのメンテナンスが必要です。これが実施されていないと装置内のフィルタが目詰まりするなどにより、排出ガスが悪化し車両は排出ガス規制に適合しなくなる（整備不良車）と共に、エンジン故障の原因ともなることから適切な実施が重要です。

これら以外の箇所、例えば燃料噴射系の目詰まり、トランスミッションやデファレンシャルのオイルの漏れや劣化による走行抵抗の増加などが燃費を悪化させる要因となります。したがってこれらについても独自の基準を設定し、点検・整備を行うことが望まれます。

設定した点検・整備基準は、必要に応じてまたは定期的に、必要にして十分か、不足や過剰は無いかなどの点から内容を見直し、より効率的で効果的な点検・整備を行えるようにしていくことが大切です。

## 取組のポイント

事業活動に伴って発生する廃棄物は、二次的な公害の防止や循環型社会形成のためのリサイクル（再生利用）の推進という観点から、廃棄物の処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託するなど適正に処理しなければならないと同時に、自社においても、発生を抑制（発生量削減）し、再使用できる資材を確実に回収・再利用し、再生可能な部材が捨てられたりすることがないように管理することが重要です。

特に産業廃棄物に指定されているものは、不法投棄されることがないように最終処分まで廃棄物を出した企業が責任を負う必要があります。

実際にこれら廃棄物の発生抑制、適正処理、リサイクルなどの推進に取り組むのは従業員の皆さんですから従業員に対する教育指導も欠かせません。

## 5-1【従業員に対する廃棄物に関する教育】

- 廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について従業員に対して指導を行っている。〔レベル1〕

認証項目

## ＜チェック項目の解説＞

廃棄物に関わる環境保全を進めていくためには、従業員一人ひとりの廃棄物問題に関する理解と取組への協力が必要です。そのためには廃棄物に関して、発生抑制、再使用、リサイクル、適正処理などに関する教育・情報伝達を日頃から継続して行なうことが必要です。

## 5-2【廃棄物の適正な管理】

廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。

- 廃油の処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル1〕 認証項目
- 廃タイヤの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル1〕 認証項目
- 廃バッテリーの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル1〕 認証項目

## ＜チェック項目の解説＞

ここでは、整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーを対象にしており、これらの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託していることが必要となります。

廃棄物のうち廃車に関する事項はバス事業ではトラック事業と異なりチェック項目の対象外としてはいますが、廃車に際して事業者は、使用済み自動車を自動車リサイクル法（使用済み自動車の再資源化等に関する法律）に従い、新車・中古車販売店、整備業者、解体業者等の登録引取業者に引き渡し、車体やエアコンのフロン類、エアバック（火薬）及びシュレッターダスト（破砕くず）等が適正に回収・処理されるようにしなければなりません。なお、エアコンのフロン類については、地球温暖化やオゾン層の破壊など環境への影響が大きいことから自動車リサイクル法とは別にフロン回収破壊法により、エアコン機器の廃棄時におけるフロン回収破壊専門業者による適正な回収及び破壊処理（無害化）の実施が義務づけられています。

自社整備を行っている事業者では、整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリー等の産業廃棄物処理については、直接の排出事業者となるため、廃棄物処理法に従って許可を受けた廃棄物処理業者（収集運搬業者及び処分業者）と書面で産業廃棄物処理委託契約を締結し、排出の都度マニフェスト（産業廃棄物管理票）を発行するなど、適正な処理や管理を行う必要があります。特にマニフェストは、廃棄物の不法投棄を防ぐため、排出事業者が出した廃棄物が最終処分されたことを所定の期限内に返送されてくるマニフェストを通じて確認するためのものであり、廃棄物管理上で重要な書類です。

なお、自動車に限らず廃棄物処理全般において、マニフェスト制度や毎年のように行われる法改正等にみられるように、法規制は年々厳しくなり、また排出者責任を強化する流れになっていますので、排出事業者は今後の法規制の改正動向に留意していくことが重要です。

## 6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

### 取組のポイント

管理部門（事務所）における環境保全への主要な取組としては、グリーン購入や電気・紙等の節約、分別によるごみの発生抑制等があります。こうした取組は、事業者が明確な方針を示すことによって容易に取組が可能であり、既に、多くの企業が取り組んでいます。

### 6-1【管理部門（事務所）における環境保全】

事務所内での環境保全の取組について、従業員に周知している。

- エコマーク製品等を優先的に購入する。〔レベル1〕 **認証項目**
- 不必要な照明の消灯を徹底する。〔レベル1〕 **認証項目**
- 空調機器を適正温度に設定する。〔レベル1〕 **認証項目**
- コピー用紙等の紙使用量の削減に努める。〔レベル1〕 **認証項目**
- 分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める。〔レベル1〕 **認証項目**
- 使い捨て製品の購入を控える。〔レベル1〕 **認証項目**
- 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減について、目標を設定している。〔レベル2〕
- 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減についての取組状況を目標に照らして評価し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル3〕

#### <チェック項目の解説>

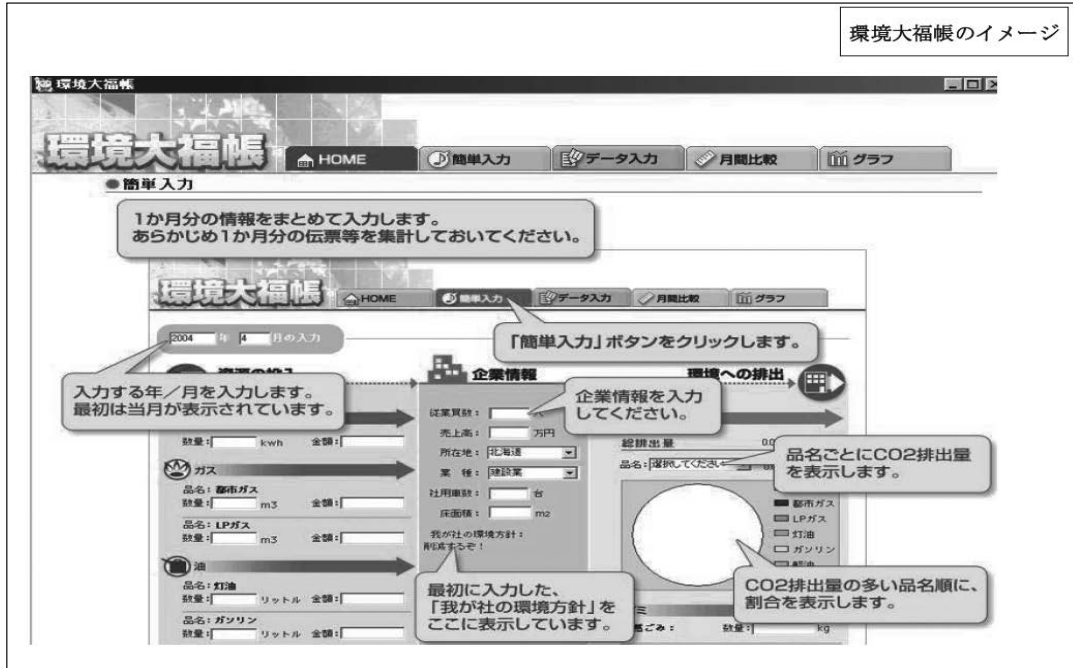
事務所での環境保全として、次の項目について取り組むことを従業員に対し教育や指導を行い、周知していることが必要です。

- ・エコマーク製品等を優先的に購入する
- ・不必要な照明の消灯を徹底する
- ・空調機器を適正温度に設定する
- ・コピー用紙等の紙使用量の削減に努める
- ・分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める
- ・使い捨て製品の購入を控える

また、事務所での環境保全を進めるために、エネルギー使用量と廃棄物の排出量を把握し、削減の目標を設定して取り組むことが求められます。更に、取組結果を把握して、取組の見直しを行うことも大切です。

● (参考) 環境大福帳の利用

エネルギーデータ等を管理するツールとして、環境省が無償で提供しているソフトで「環境大福帳」があります。パソコンを利用して容易に目標管理を行うことができます。

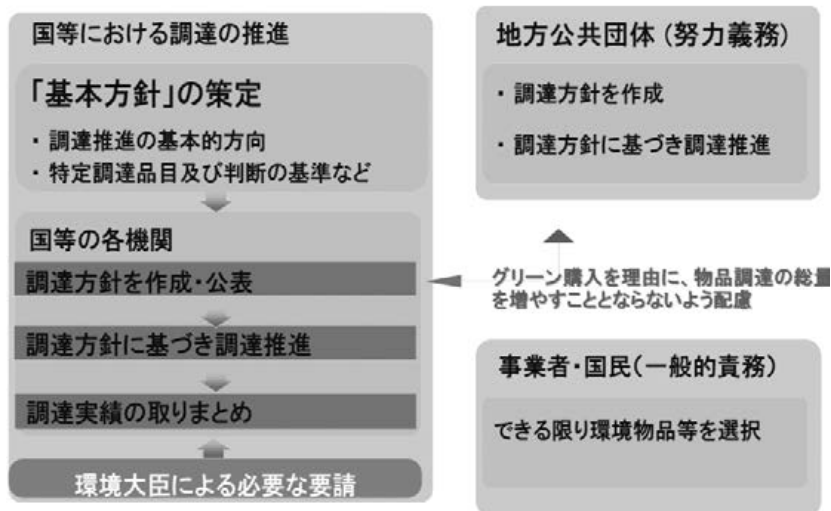


● (参考) グリーン購入法について

エコマーク製品等を優先的に購入することなどを定めた法律が平成 13 年 4 月に施行された「グリーン購入法」です。グリーン購入に取り組むことが国の機関等は義務であり、地方公共団体は努力義務、事業者・国民は一般的責務があると定められています。

グリーン購入法に従った物品やサービスの購入に取り組むことは環境保全の大事な取組の一つです。

グリーン購入法の仕組み





## 任意に設定する項目例

### 取組のポイント

事業者の環境保全の取組は、企業の規模、事業所数、業態等により様々な取組が考えられます。これまでの6項目は、全ての事業所で積極的に取り組んでいただきたい項目として示しました。その他の取組については、当面事業所の皆さんが、企業の実態に応じて任意に項目を設定し、取組を進めていただきたいと考えています。

以下のチェック項目は、任意に取り組む項目の例として示したものです。

### A. バスの利用促進 ※路線バス事業者のみ

#### A-1【乗りやすさ、使いやすさを考慮したサービスの提供】

- 乗りやすさ、使いやすさを考慮したサービスを提供することによって、乗車率の向上に努めている。

#### A-2【効率的な運行ルートの設定】

- 需要動向をもとに乗車率が向上するよう運行ダイヤや運行ルートの見直しを行っている。

#### <チェック項目の解説>

バス事業者は、公共交通機関の担い手として、利用者に、マイカーなどの利用を控え、日常的にバスを利用してもらえるようにすることが大切です。そのためには、利用者の要望に沿った運行や乗降に便利な定期券や装置の導入等、乗り易さ使い易さを考慮したサービスの提供により乗車率の向上に努めることが望まれます。

#### 【取組の例】

- ・環境定期券の導入
- ・共通パスの導入
- ・深夜バスの導入
- ・非接触型カードの導入
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・お買い物パスの導入
- ・高齢者パスの導入
- ・ワンコインバスの導入
- ・WEB 時刻表案内サービスの導入

また、需要動向を踏まえた運行ダイヤや運行ルートの確保も重要です。

バス事業者は、こうした取組を進めることによって、交通混雑の解消や環境保全に貢献することが可能です。

## B. 社会とのコミュニケーション

### B-1【社会への取組のアピール】

- 事業活動における環境保全に係わる情報をパンフレットや環境報告書などを用いて社会に公表している。
- 環境保全を目的とした団体や地域活動に参加、協力している（例：事業所周辺のごみ拾いの実施など）。

### B-2【住民からの苦情への対応】

- 消費者や地域住民からの苦情・相談を受け付ける窓口を設定している。
- 受け付けた苦情や相談について社内で検討し、必要な項目については対応を行っている。

#### <チェック項目の解説>

会社が事業活動を進めるうえでは、地域社会と良好な関係を保つことが重要です。

その一つとして社会とのコミュニケーションの確保は外せません。コミュニケーションの第一歩は、会社における環境に関する取組についての情報を、日頃から地域へ公表しておくことです。例えば、事業活動における環境保全に係る情報をパンフレット、環境報告書、インターネットなどを用いて公表していくことが考えられます。

また、環境保全を目的とした団体や地域活動に参加、協力していくことも重要です。

地域への情報提供や地域活動への参加の具体的な事例としては、次のような活動があります。

#### 【取組の例】

- ・垂れ幕、横断幕、ステッカー等による取組の周知
- ・市、警察、地域団体への取組結果の報告
- ・環境に関する催しへの参加
- ・営業所周辺の清掃

さらに、消費者や地域住民等からの排ガスや騒音等の苦情に対して、素早く対応する体制を整備することも、地域社会と良好な関係を保つうえで必要です。そのためには、対応する窓口を設置することや、その窓口を消費者や地域住民に対して明確にしておく必要があります。また、窓口に持ち込まれる苦情については速やかに対処することが重要です。