

# 個人タクシー事業における グリーン経営推進マニュアル

- ◎ この「個人タクシー事業におけるグリーン経営推進マニュアル」は、グリーン経営の実施について詳しい内容を知りたい方のために、グリーン経営の具体的な進め方を解説したものです。
- ◎ 「個人タクシー事業におけるグリーン経営推進チェックリスト」の記入については、別紙「個人タクシー事業におけるグリーン経営推進チェックリスト」に「記入の手引き」がありますので、それを参照してください。

平成 15 年 3 月

交通エコロジー・モビリティ財団

## 目 次

|                        |   |
|------------------------|---|
| はじめに .....             | 1 |
| 第1章 グリーン経営とその必要性 ..... | 2 |
| 第2章 グリーン経営の進め方 .....   | 3 |
| 第3章 各評価項目について .....    | 7 |

(別紙)

「個人タクシー事業におけるグリーン経営推進チェックリストと記入の手引き」

## はじめに

ハイヤー・タクシー事業は、国民の足として日常生活を維持する上で必要不可欠な存在ですが、一方、自動車の走行に伴う大都市や幹線道路周辺における大気汚染や騒音の問題は依然深刻な状態が続いています。

また、地球温暖化の原因物質である二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の運輸部門からの排出量（2000年度）は、わが国のCO<sub>2</sub>排出量の20.72%を占め、年々増加しています。このうち、タクシーの割合は運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の1.5%を占めています。

温室効果ガスの排出削減については、我が国は平成14年6月に京都議定書を批准しました。また、これに先立って平成14年3月には、内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部において「地球温暖化対策推進大綱」が決定され、この大綱では運送事業者のグリーン経営が温暖化対策のひとつとして位置づけられました。今後、温室効果ガスの排出削減に向けた動きが具体化されることが予想されます。

交通エコロジー・モビリティ財団では、日本財団からの助成金を受けるとともに、（社）全国個人タクシー協会のご協力を得ながら、個人タクシー事業者の自主的な環境改善への取組を支援・推進するため、環境負荷の少ない事業運営（グリーン経営）を進めるためのマニュアルを作成しました。

交通エコロジー・モビリティ財団では、平成12年度より、運送事業における環境問題への取組を一層促進することを目的に、事業者の実態に合い、かつ簡易に取り組めるツールの提供を目指し、「環境負荷の小さい事業運営（グリーン経営）推進のためのマニュアル」の作成とその普及方策の検討を行っており、平成13年度にはトラック運送事業者向けに「トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル」を作成し、今年度はこれに引き続き旅客自動車運送事業者（バス、法人ハイヤー・タクシー、個人タクシー）向けにマニュアルを作成したものです。

環境保全活動の継続的な改善を進めるための手法としては環境に関する国際的な規格であるISO 14001がありますが、個人タクシー事業者がこれを取得するのは現実的ではありません。このため、このマニュアルは、個人タクシー事業者でも取り組みやすいよう、環境パフォーマンス評価の考え方に則ってグリーン経営を進めようとするものです。環境パフォーマンスの評価はチェックリスト形式になっており、個人タクシー事業者のみなさんにぜひとも取り組んでいただきたい項目をチェックリストに取り上げています。

個人タクシー事業者のみなさんが、このマニュアルを活用してグリーン経営を積極的に進められることを期待します。

事業活動は基本的には営利活動であり、事業者は事業を進めるにあたってコストを削減し、利益をあげることが要求されています。一方、環境問題が深刻になるにつれて、事業者は営利性の追求と同時に、環境保全を事業者の社会的責任としてとらえ、事業活動における環境負荷の削減を図っていくことが不可欠となってきました。これは法人事業者だけでなく個人事業者においても同様です。また、とくに自動車の走行については、大都市や幹線道路周辺における大気汚染や騒音の問題やエネルギー消費に伴う地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>の排出など環境への負荷が大きく、環境配慮が社会からの要請となっています。このマニュアルでは、事業活動のなかに環境保全への配慮を組み入れ、営利性の追求と環境配慮の両立を図っていくことを「経営のグリーン化」と呼んでいます。

したがって、グリーン経営とは自主的・計画的に環境対策を進めながら、経営面でも向上を図っていく経営をいいます。具体的には、燃費向上によってコストの削減を図ることができる「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等は、グリーン経営を推進する代表的な取組といえます。個人タクシー事業者にとっても、事業活動を進めるうえでこうしたグリーン経営の考え方は不可欠です。

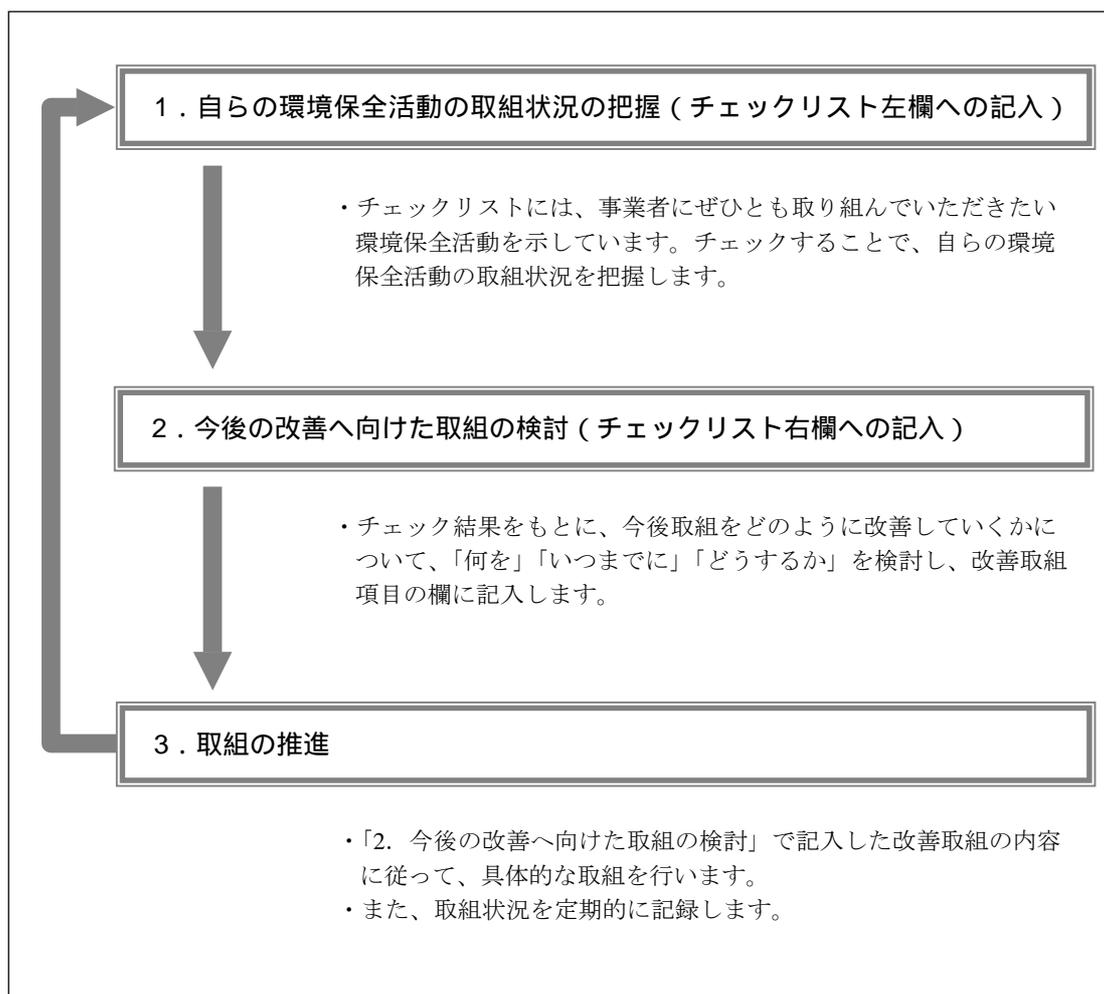
このマニュアルは、個人タクシー事業者のみなさんが自主的・計画的な環境対策をもとに、グリーン経営を進めるための手法を示したものです。

グリーン経営では、自主的な目標の下での取組、結果の点検・評価、見直しというサイクルで進めることが基本になります。このマニュアルはそうした仕組みを前提に、個人タクシー事業者でも取り組みやすいよう、環境保全への具体的な取組を簡易なチェックリストで把握し、それをもとにグリーン経営を進めようとするものです。グリーン経営の実効性を高めるために、このチェックリストをご活用ください。

グリーン経営を進めるためには、「自らの環境保全活動の取組状況の把握」→「(評価結果に基づく)今後の改善へ向けた取組の検討」→「取組の推進」→「取組状況の把握と見直し」というサイクルによって、様々な環境保全活動の継続的な向上を目指す必要があります。

このマニュアルでは、個人タクシー事業者の実態に合い、かつ、容易に環境保全活動が行えるよう、環境保全への具体的な取組を「グリーン経営推進チェックリスト」(以下、チェックリスト)で把握・評価し、それをもとにグリーン経営を進めることができるような仕組みを示しています。

### 「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



## 「グリーン経営推進チェックリスト」の使い方

チェックリストは、左に「チェック項目」、右に「改善取組項目」、下に「まとめ」という構成になっています。

### (1) 左の「チェック項目」の欄に直接チェックをつける

「チェック項目」には、個人タクシー事業者のみなさんにぜひとも取り組んでいただきたい環境保全活動を示しています。自らが実施している取組にチェック (☑) をつけます。

### (2) 右の「改善取組項目」の欄を記入する

チェックが終わりましたら、チェック結果をもとに、今後取組をどのように改善していくかについて、「何を」「いつまでに」「どうやって実現するか」を検討し、右の「改善取組項目」の欄に記入します。

### (3) 下の「まとめ」の欄を記入する

最後に、チェック結果以外の取組も含めて、今後の環境負荷低減への取組についての自己宣言 (私は……する) を下の「まとめ」の欄に記入します。まとめには以下のような内容をご記入ください。

- 今後の環境負荷低減への取組について最も重要視すること
- 具体的な取組方針
- チェック項目以外での取組内容

チェックリストには、グリーン経営を進めるうえでの重要な取組をあげています。

バスや法人ハイヤー・タクシーといった法人向けのチェックリストでは、取組の内容に応じてレベル設定 (レベル 1 ~ レベル 3) を行っていますが、この個人タクシー事業者向けのチェックリストではレベル設定を行っていません。したがって、チェック項目における取組内容のレベルは様々です。

また、取組内容でも、すぐに実施できること、状況が整わないと実施できないことなどがあります。例えば、「次の点に注意してエコドライブを実施している」については心がけ次第ですぐに実行に移せますが、低公害車やアイドリングストップ装置の導入については、車種の選定や予算の確保について十分な検討が必要です。

次にいつチェックリストの記入を行うかを決めた上で (半年後など)、それまでの間にそれぞれの取組に関してどのように実現していくのかについて、「何を」「いつまでに (×月までに)」「どうやって」実現するかを明確にします。

チェックリストのそれぞれの欄をすべて記入することにより、「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」(3 頁)の「1. 自らの環境保全活動の取組状況の把握」および「2. 今後の改善に向けた取組の検討」を実施することになります。

この後は、「改善取組項目」に記入した改善取組の内容に従って、具体的な取組を実施します(「3. 取組の推進」)。自ら期間を決め、再びチェックリストの記入を行い、フローの最初に戻ります。

このようにして、「自らの環境保全活動の取組状況の把握」→「(評価結果に基づく)今後の改善に向けた取組の検討」→「取組の推進」→「取組状況の把握と見直し」というサイクルをまわしていきます。

## 「グリーン経営推進チェックリスト」における評価項目の体系

個人タクシー事業者のみなさんがグリーン経営を進めるために取り組むべき活動には様々なものがあります。このチェックリストでは、すべての事業者にぜひとも取り組んでいただきたい項目として次の6項目を取り上げました。

「1. 環境保全のための仕組みの整備」の項目は、まず、環境保全活動に取り組むことを自ら表明し、環境に関わる事項についての情報を収集・習得することが必要であるとの観点から取り上げました。

「2. エコドライブの実施」と「4. 自動車の点検・整備」は、今、運輸業界に期待されているCO<sub>2</sub>や自動車排出ガスの削減対策を進めるうえで効果的であり、かつ、不可欠な取組です。また、経営と環境対策の両立を図るという観点からも重要な取組です。

「3. 低公害車の導入」は、CO<sub>2</sub>や大気汚染物質の排出削減などについて、大きな環境改善効果が得られます。国土交通省、環境省、経済産業省が定めた「低公害車開発普及アクションプラン」の趣旨を踏まえ、運輸業界でも率先して取り組むことが必要な項目として取り上げました。

「5. 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進」は、車両の使用に伴う環境保全対策だけでなく、廃車等に際しての二次公害の防止も運輸業にとって重要な取組として取り上げたものです。

無線配車の導入による「6. 空車走行距離の削減」は、乗客の要望に迅速に対応し、かつ環境負荷の低減につながる取組であり、経営と環境対策の両立を図るという観点からも重要な取組として取り上げています。

| 評価項目                   |                              |
|------------------------|------------------------------|
| 大項目                    | 小項目（具体的取組内容）                 |
| 1. 環境保全のための仕組みの整備      | 環境保全への取組についての意思表示と利用者への周知    |
|                        | 環境関連情報の収集・習得                 |
| 2. エコドライブの実施           | 燃費に関する定量的な目標の設定              |
|                        | エコドライブ関連情報の収集・習得およびエコドライブの実施 |
|                        | 推進手段等の整備                     |
| 3. 低公害車の導入             | 低公害車等の導入                     |
| 4. 自動車の点検・整備           | 環境に配慮した点検・整備の実施              |
|                        | 車両の状態に基づく適切な点検・整備            |
| 5. 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進 | 廃棄物の適正な管理                    |
| 6. 空車走行距離の削減           | 空車走行距離の削減                    |

## 1. 環境保全のための仕組みの整備

### (1) 取組のポイント

環境保全への取組についての意思表示と利用者への周知  
環境関連情報の収集・習得

環境保全の取組を行っていくには、環境に配慮した運転を実施していることを表明すると同時に、利用者に対して理解を求めることが重要です。そのためには、車内にステッカー等を掲示することが望まれます。

また、自ら環境問題に対する関心や環境に関する知識を持つことも重要です。所属組合等からの通達や研修会、講習会への参加等を通じて、日頃から情報を収集し、習得しておく必要があります。

### (2) チェック項目の解説と関連資料

環境保全への取組についての意思表示と利用者への周知

チェック項目

環境保全活動に対して、活動実施することを表明し、ステッカー等車内掲示により、利用者に対して、理解を求めている。

解 説

環境保全への取組については、自らの理解や意識を高め、環境に配慮した運転を実施していることを表明すると同時に、利用者に対して理解を求めることが重要です。例えばアイドリングストップ\*の実施により、冷暖房などで利用者に不便をかけることも想定されますので、利用者の理解を求める内容のステッカーなどを車内掲示することにより、取組内容や取組姿勢を伝えることが望まれます。

環境保全への取組について利用者の理解を求める車内掲示用のステッカー等の内容として、次のようなものがあります。

\* アイドリングストップは、アイドルストップやエンジンカットと呼ばれる場合もあります。

車内掲示の例

環境に優しい運転を心がけているため  
アイドリングストップ（エンジン停止）をいたします。  
このため、車内の温度調整が十分でない場合がありますが、  
何卒趣旨をご理解いただき、皆様のご協力をお願いいたします。

## 環境関連情報の収集・習得

### チェック項目

環境に関わる法規制や行政指導の内容についての情報収集を行ったり、研修会等に参加して、習得に努めている。

### 解説

環境への取組を行っていくには、自ら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。所属組合等からの通達や研修会、講習会への参加等を通じて、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関する情報を得ることができます。日頃から積極的な情報収集を心がけ、習得に努めます。

収集する情報の主な内容としては、車両の走行に伴う環境への影響、運転に伴う排出ガスや CO<sub>2</sub> の削減の必要性、環境・安全に関する法規や行政指導の内容として大気汚染防止法や、自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法、騒音規制法、道路運送車両法の環境保全に関連する事項等があります。

### 関連資料

#### a . 環境に関わる法律の一例

環境に関わる法律の主なものとして次のようなものが挙げられます。また、法律以外にも、業界による行動規範や規制以外の指針等も重要となります。

|                   | 法律名（通称）   |
|-------------------|---|
| 1.環境一般に関する法律      | ・環境基本法  |
| 2.地球環境に関する法律      | ・地球温暖化対策の推進に関する法律（地球温暖化対策推進法）<br>・特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律（オゾン層保護法）<br>・エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）                                  |
| 3.大気汚染・悪臭に関する法律   | ・大気汚染防止法<br>・自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（改正自動車 NO <sub>x</sub> ・PM 法）<br>・スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律（スパイクタイヤ使用禁止法） |
| 4.騒音・振動に関する法律     | ・騒音規制法<br>・振動規制法  |
| 5.廃棄物・リサイクルに関する法律 | ・循環型社会形成推進基本法<br>・廃棄物の処理及び清掃に関する法律（廃掃法）<br>・資源の有効な利用の促進に関する法律（改正リサイクル法）<br>・使用済み自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）                        |

## 2. エコドライブの実施

### (1) 取組のポイント

燃費に関する定量的目標の設定  
エコドライブ関連情報の収集・習得、エコドライブの実施  
推進手段としての装置の整備

「エコドライブ」(省燃費運転)とは、急発進・急加速・急ブレーキを控える、経済速度で走る、タイヤの空気圧を適切にす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す。

エコドライブを実施し、燃費の改善を図ることはコストの削減につながります。リッター当たりの走行距離が仮に 7.5km/λから 5%に相当する約 7.9km/λに伸びた場合、年間で 10 万 km 走行する車両 1 台につき約 4 万円のコスト削減が見込まれます (LPG 価格: 70 円/λとして算出)。同様に 20%に相当する約 9km/λに燃費が伸びれば、コスト削減額は約 13 万円にもなります。

また、地球環境保全の観点からは CO<sub>2</sub> の削減、沿道における大気汚染や騒音の低減にも効果があります。エコドライブへの取組を通じてドライバーの意識が向上すれば、安全管理や事故防止という面でも効果が期待できるため、タクシー事業者にとって重要な取組といえます。

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、日頃から燃費管理を徹底して行き燃費の現状を把握した上でそれをもとに燃費の改善目標を設定します。また、エコドライブに取り組みやすいような装置等の導入も望まれます。

### (2) チェック項目の解説と関連資料

燃費に関する定量的な目標の設定

チェック項目

走行距離および燃料の使用状況について、把握している。

解説

エコドライブを体系的に進めるためには、まず燃費の現状を把握する必要があります。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可能です。

また、把握にあたっては、最新の 1 ヶ月間、1 年間など、把握しやすい期間であればどんな期間でも構いません。

## チェック項目

エコドライブについて、燃費に関して定量的な目標を設定している。

## 解 説

エコドライブによる燃費削減効果を活用して、燃料使用量の総量を削減するための目標を設定します。

定量的な目標値は、燃費を経年で把握し、目標燃費の変化量や改善率などを、前年比、前年同期比といった形で捉え、年間や季節（時期）ごとに設定します。

### 燃費に着目した目標設定

- ・目標燃費の設定： km/ など
- ・改善率の設定： %改善 など

## 関連資料

### a . エコドライブによるコスト削減効果

仮に、年間の走行距離を 10 万 km、LPG 価格を 70 円/λ、エコドライブによる燃費向上率を 5%、10%、20%と想定し試算してみました。これによって、車両 1 台につき次のようなコスト削減が見込まれます。

|             | 通常運転      | エコドライブによる燃費向上率 |           |           |
|-------------|-----------|----------------|-----------|-----------|
|             |           | 5%向上           | 10%向上     | 20%向上     |
| リッター当たり走行距離 | 7.5km/λ   | 約 7.9km/λ      | 約 8.3km/λ | 9.0km/λ   |
| 年間の燃料消費量    | 約 13,333λ | 約 12,658λ      | 約 12,048λ | 約 11,111λ |
| 年間の燃料費      | 約 93 万円   | 約 89 万円        | 約 84 万円   | 約 78 万円   |
| コスト削減額      | -         | 約 4 万円         | 約 9 万円    | 約 15 万円   |

(注) 年間走行距離：10 万 km、LPG 価格：70 円/λとして算出した。

## エコドライブ関連情報の収集・習得およびエコドライブの実施

### チェック項目

エコドライブに関する基礎的な知識習得のため冊子、手引き等を所持している。

### 解説

日常的にエコドライブを実施するためには、各エコドライブの取組内容がどのような効果をもたらすのか等に関する基礎的な知識の習得が必要です。そのために、エコドライブについて記述された冊子や手引きを携行することが望まれます。また、主な取組項目の一覧を、運転席から見えやすい場所に掲示したり、日報などの様式の一部に記載するのもよいでしょう。

### チェック項目

次の点に注意してエコドライブを実施している。

過度の暖気運転はやらない。

ゆっくり発進、急発進・急加速はやらない。

経済速度や、定速走行につとめる。

予測予知運転による停止・発進回数の抑制。

適切な車間距離をとる。

無駄な空ぶかしはしない。

登り坂で停車の際は、ブレーキ及びサイドブレーキを使用し、アクセルワークは行わない。

不必要なエアコン使用や必要以上の冷却温度使用をやめる。

駐停車中の無駄なアイドリングを止める。

休憩中、仮眠、洗車時等にはエンジンを止める。

トランク内に無駄な荷物を積まない。

(AT車の場合) 走り出したら、アクセルをいったんゆるめる。

(AT車の場合) 走行中は、できるだけ床までアクセルを踏み込まない。

(AT車の場合) 信号待ち等の停止時にニュートラルにする。

(AT車の場合) オーバードライブ(O.D.) ボタンは通常時入れっぱなしにする。

(AT車の場合) 平地走行はDレンジのまま、走行する。

(マニュアル車の場合) 早めにシフトアップする。

## 解 説

エコドライブへの各取組内容の目的や効果は、次の通りです。

### 過度の暖気運転はやらない

夏季3分、冬季5分で充分です。アイドリング15分間で消費する燃料は、約2km走れる300ccになります。

### ゆっくり発進、急発進・急加速はやらない

アクセルはゆっくり踏み込み加速します。急加速1回毎に5~10ccの燃料が無駄となります。

### 経済速度や、定速走行につとめる

一般道路なら40~50km/hで走行するのが経済的です。また、のろのろ運転やスピードの出し過ぎなど波状走行は10%以上燃費を悪くしますので、定速走行に努めます。

### 予知運転による停止・発進回数の抑制

交通状況や次の信号が変るタイミング等を予知することにより、停止・発進回数を抑制します。

### 適切な車間距離をとる

適切な車間距離を取ることで、走行中の加減速を抑制します。

### 無駄な空ぶかしはしない

空ぶかし1回で5~10ccが無駄となります。また、事故発生の原因にもなります。

登り坂で停車の際は、ブレーキ及びサイドブレーキを使用し、アクセルワークは行わない  
燃費の他、ミッションや安全面にも悪い影響を及ぼします。

### 不必要なエアコン使用や必要以上の冷却温度使用をやめる

エアコン使用によりエンジンの回転数が高くなるため、結果として燃料の使用量が約10%増加します。エアコンの使用は最小限度に心がけ、こまめに適正な温度に調整することが重要です。

駐停車中の無駄なアイドリングを止める / 休憩中、仮眠、洗車時等にはエンジンを止める  
2時間アイドリングを続けると、2~3λの燃料が無駄となります。

トランク内に無駄な荷物を積まない

10kgの不要な荷物を乗せて50km走ると乗用車でガソリン20ccの燃料が無駄になります。乗客のためにもトランク内は、整理整頓します。

(AT車の場合)走り出したら、アクセルをいったんゆるめる

スピードに合わせた早めのシフトアップができます。走行中の燃費が安定し、燃費10~20%の差につながります。

(AT車の場合)走行中は、できるだけ床までアクセルを踏み込まない

アクセルを床まで踏み込みキックダウンさせると、燃費が悪化します。走行中の燃費が安定し、燃費10~20%の差につながります。

(AT車の場合)信号待ち等の停止時にニュートラルにする

停止中に、エンジンにかかる負荷を少なくすることで低燃費につながります。

なお、油圧式のオートマチック車で走行中にニュートラルにすると、エンジンから発生する油圧が不足し、トランスミッションの故障につながります。

(AT車の場合)オーバードライブ(O.D.)ボタンは通常時入れっぱなしにする

50km/h前後で自動的にオーバードライブとなり、走行燃費は向上します。

(AT車の場合)平地走行はDレンジのまま、走行する

1.2.レンジは長い坂道等で使用します。低速レンジでは、約20%燃費が悪化します。

(マニュアル車の場合)早めにシフトアップする

エンジンを高速回転で使うほど窒素酸化物の排出量が増大します。アクセルをいっぱい踏み込んで低速ギアで高回転まで引っ張る運転は避けて、早めにシフトアップすることが大切です。

参考：(社)東京乗用旅客自動車協会「乗務員向けの運転要領」  
国土交通省「エコドライブ のおすすめ」

## チェック項目

終業時にその日のエコドライブ実施記録を日報等に記入し、エコドライブ実施に役立てている。

## 解説

エコドライブの各取組項目のやり方やその効果について理解しているだけでは効果があがりません。日常の運転の中で実際に実行することが重要です。そのためには、自ら取組状況を自覚する意味でも、日報等へ記入することが望まれます。

運転日報の例

運 転 日 報

氏名又は名称

| 平成 | 年    | 月   | 日   | 出庫   | 時 | 分  | 入庫 | 時 | 分 |
|----|------|-----|-----|------|---|----|----|---|---|
| 回数 | 乗車人員 | 乗車地 | 降車地 | 降車時刻 |   | 運賃 | 備考 |   |   |
|    |      |     |     | 時    | 分 |    |    |   |   |
| 1  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 2  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 3  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 4  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 5  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 6  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 7  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 8  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 9  |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 10 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 11 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 12 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 13 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 14 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 15 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 16 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 17 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 18 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 19 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |
| 20 |      |     |     |      |   |    |    |   |   |

| 走行料  | 入庫 | キロ | 実車料  | キロ   | 収入    | 円    | 実車率     | % |   |         |    |    |
|------|----|----|------|------|-------|------|---------|---|---|---------|----|----|
|      | 出庫 | キロ | 営業回数 | 回    | 燃料消費量 | リットル | 備考      |   |   |         |    |    |
|      | 差引 | キロ | 乗車人員 | 人    | 料収    | 円    | 身体障害者割引 |   |   |         |    |    |
| 休憩場所 |    |    |      | 休憩時間 | 時     | 分    | ～       | 時 | 分 | 精神薄弱者割引 |    |    |
|      |    |    |      |      | 時     | 分    | ～       | 時 | 分 | 回数      | 人員 | 金額 |
|      |    |    |      |      | 時     | 分    | ～       | 時 | 分 |         |    |    |

| エコドライブ取組項目                               | 出来たら | 出来なかったら (50%以下) ×                             |
|--|------|---|
| 過度の暖気運転はやらない。                            |      | 駐停車中の無駄なアイドリングを止める。<br>休憩中、仮眠、洗車時等にはエンジンを止める。 |
| ゆっくり発進、急発進・急加速はやらない。                     |      | トランク内に無駄な荷物を積まない。                             |
| 経済速度や、定速走行につとめる。                         |      | (AT車の場合)<br>走り出したら、アクセルをいったんゆるめる。             |
| 予測予知運転による停止・発進回数の抑制。                     |      | (AT車の場合)<br>走行中は、できるだけ床までアクセルを踏み込まない。         |
| 適切な車間距離をとる。                              |      | (AT車の場合)<br>信号待ち等の停止時にニュートラルにする。              |
| 無駄な空ぶかしはしない。                             |      | (AT車の場合)<br>オーバードライブ(O.D.)ボタンは通常時入れっぱなしにする。   |
| 登り坂で停車の際は、ブレーキ及びサイドブレーキを使用し、アクセルワークはわない。 |      | (AT車の場合)<br>平地走行はDレンジのまま、走行する。                |
| 不必要なエアコン使用や必要以上の冷却温度使用をやめる。              |      | (マニュアル車の場合)<br>早めにシフトアップする。                   |

## 推進手段等の整備

### チェック項目

アイドリングストップ装置を装着し、活用している。  
エンジン回転数警告装置を装着している。

### 解説

エコドライブへの取組が容易に進むよう、アイドリングストップ装置やエンジン回転数警告装置等を整備することが有効です。

### 関連資料

#### a . アイドリングストップ装置

アイドリングストップ装置は、渋滞や信号待ちなどの停車時に、自動的にエンジンを停止し、発進操作時には自動的にエンジンを始動するシステムです。この装置により、排出ガスの低減や燃費改善を図ります。

#### b . エンジン回転数警報装置

エンジン回転数警報装置は、設定された回転数を超えた場合に、音や光で警報を与えてくれる装置で、中には、設定された回転数を超えた回数をカウントできるタイプもあります。この装置の活用により、必要以上にエンジン高回転域を使用することを抑制します。

### 3. 低公害車の導入

#### (1) 取組のポイント

低公害車等の導入目標の策定や導入に向けた取組

自動車の走行により排出される NO<sub>x</sub> や 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、低公害車等を導入することが最も効果的です。このためには、低公害車について業態に合った車種を選定し、計画的な導入を進める必要があります。

#### (2) チェック項目の解説と関連資料

低公害車等の導入

チェック項目

低公害車等を導入している。

#### 解 説

ここでは「低公害車等」として、次の範囲の車両を対象とします。

1) 「低公害車開発普及アクションプラン」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、「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。

2) ディーゼル自動車から代替したガソリン車及び LPG 自動車

3) 低排出ガス認定車

国の低排出ガス認定車、および七都府県市指定低公害車、京阪神六府県市指定低排出ガス車、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（低排出ガス車）

低公害車については、経済産業省、国土交通省及び環境省が定めた「低公害車開発普及アクションプラン」によって、低公害車の種類やその普及目標について定められています。また、上記の低公害車以外に LPG 自動車は、ディーゼル自動車と比較して NO<sub>x</sub> や PM の排出が少なく低公害車といえますので、大気汚染対策として、ディーゼル自動

車から LPG 自動車やガソリン自動車への代替が望まれます。

#### 地方公共団体で定める低公害車（低排出ガス車）

七都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市）や京阪神六府県市（京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、神戸市）、山梨県、札幌市等においては、自動車排出ガス対策の観点から、低公害車（低排出ガス車）指定制度を設けています。この制度は、NO<sub>x</sub>等の排出量が少ない（国の規制レベルを大幅に下回る）自動車を指定することにより、これを広く普及させることを目的としています。指定のための基準は国の「低排出ガス車認定制度」の認定基準とほぼ同様となっています。

指定低公害車に認定されると、地方公共団体が率先して購入するほか、指定低公害車の購入者、使用者には、自動車取得税や自動車税の軽減、公的駐車場の料金の割引などのメリットがあります。また、指定低公害車の購入に際しては、助成制度等の支援制度も設けられています。

これらの導入について、計画的な取組を進めてください。

#### 関連資料

##### a. 「低公害車開発普及アクションプラン」で定める低公害車

国が策定した「低公害車開発普及アクションプラン」では、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を低公害車（新車を購入した場合、自動車グリーン化税制の軽減対象になるほか、条件により補助金やその他の優遇措置の対象になります）を低公害車としています。

##### 天然ガス自動車

天然ガスを主原料とする都市ガス（13A）を燃料とする自動車です。天然ガスは、メタンを主成分としたガスで、硫黄分その他の不純物を含まないため、燃焼させてもSO<sub>x</sub>や黒煙が発生せず、また、CO<sub>2</sub>の排出量がディーゼル車より2～3割、NO<sub>x</sub>が7～9割削減される特性をもっています。現在、トラックやバスについて、普及が進んでいます。

##### 電気自動車

バッテリーに蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車です。排気ガスを全く出さず、走行騒音も大幅に減少され、電気をつくる際の発電所排出分を考慮に入れても、NO<sub>x</sub>やCO<sub>2</sub>はディーゼル自動車よりも少ないという特性を持っています。

##### ハイブリッド自動車

制動時に発生するエネルギーを電気又は油圧として蓄積し、発進、加速時にエンジ

ンの補助動力として使用する自動車です。ハイブリッド自動車は、CO<sub>2</sub>が1～5割、NO<sub>x</sub>が2～5割削減される特性をもっています。燃費に優れ、ガソリンエンジンをベースとするハイブリッド自動車の普及が進んでいます。

#### メタノール自動車

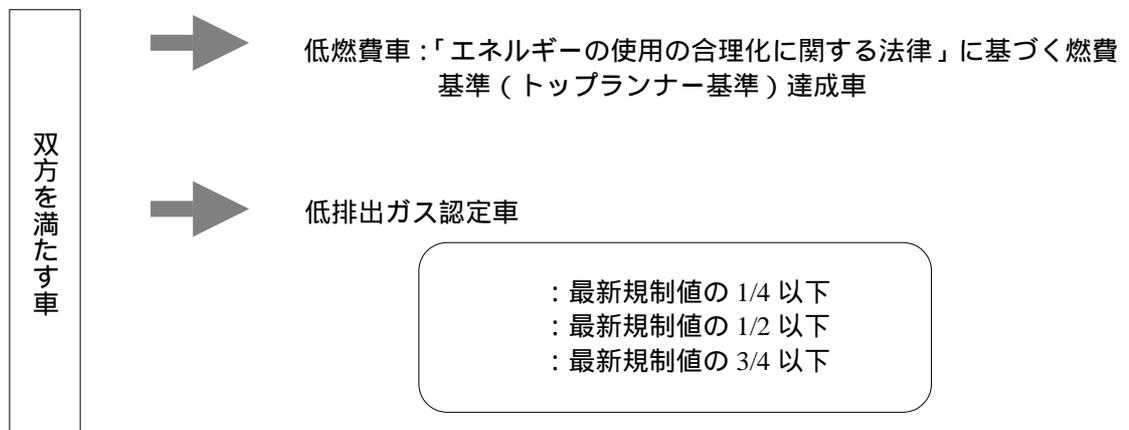
アルコールの一種でもあるメタノールが原料です。メタノール自動車には、ディーゼル車をベースに改造したタイプとガソリン車をベースに改造したタイプがあり、いずれも黒煙がほとんど発生せず、NO<sub>x</sub>の排出量もディーゼル車の約半分に削減する特性をもっています。

#### 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、「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車をいいます。具体的には、次のような基準の達成車です。

なお、LPG自動車については、「エネルギーの利用の合理化に関する法律」（省エネルギー法）に基づく燃費基準（トップランナー基準）について現在検討中であり、2003年度中には策定される予定です。

#### < 低燃費かつ低排出ガス認定車 >



（出典）交通エコロジー・モビリティ財団「交通部門 環境年次報告書」

b . タクシー専用車両における低排出ガス認定車

タクシー専用車両として低排出ガス車の認定を受けている自動車には以下のようなものがあります。

| 会社名       | 通称名        | 型式    | 総排気量    | ランク        |
|-----------|------------|-------|---------|------------|
| トヨタ自動車(株) | クラウンコンフォート | 3Y-PE | 1,988 λ | 良 - 低排出ガス車 |
|           | コンフォート     | 3Y-PE | 1,988 λ | 良 - 低排出ガス車 |
| 日産自動車(株)  | セドリック      | NA20P | 1,998 λ | 優 - 低排出ガス車 |
|           | クルー        | NA20P | 1,998 λ | 優 - 低排出ガス車 |

## c . 低公害車メールマガジン

国土交通省 報道発表資料 平成14年10月29日

国土交通省では、低公害車普及を図るため、自治体・企業等の自動車購入責任者などを対象に、低公害車メールマガジンを発行し、低公害車普及の必要性やグリーン税制対象車種に関する情報、整備・エコドライブ・環境物品等に係る実用的な情報提供に取り組んでいます。

報道発表資料 低公害車メールマガジンの創刊について 平成14年10月29日  
<問い合わせ先> 総合政策局環境・海洋課 (内線 24312) TEL: 03-5253-8111 (代表)

低公害車普及を図るため、自治体・企業等の自動車購入責任者などを対象に、低公害車メールマガジンを10月31日(木)に創刊しますので、お知らせします。  
今後、低公害車普及の必要性やグリーン税制対象車種に関する情報、整備・エコドライブ・環境物品等に係る実用的な情報を提供することとしています。  
なお、刊行は年6回程度を予定しています。

また、同時に「フォーラム」を立ち上げ、ネット上でメルマガ読者が相互に情報をやり取りできるようにし、低公害車普及のための情報交換の促進を図ります。

別紙

低公害車メールマガジン  
2002 / 創刊号

はじめに

皆様はじめまして。本日、低公害車メールマガジンを創刊しました。今後充実した誌面づくりに努めていきますので、どうかご愛読いただきますようお願いいたします。

自動車に起因する環境問題は、近年ますます深刻な問題になっています。地球温暖化問題については、我が国から排出される二酸化炭素の約2割までが自動車からであり、しかも90年に比べて2000年で約21%増と、急増しています。

また、大都市圏での大気汚染問題に関しては、窒素酸化物(NOx)の約5割、粒子状物質(PM)の約4割が自動車に起因しています。

一方、自動車は今や国民生活にはなくてはならないものであり、その利便性を確保しつつ、自動車に関する環境問題に取り組んでいくには、環境性能が優れた低公害車を普及させることが必要ですが、これには低公害車やその普及についての情報が重要です。

そこで、国土交通省では、低公害車に関する情報を発信するとともに、低公害車の導入促進に有効な情報交換を進めるため、メールマガジンを発行し、読者が参加するフォーラムを開設することとしました。読者の皆様におかれましては、ご勤務先などでの低公害車に関する情報や導入に向けた事例についての情報をご提供いただければ幸いです。

低公害車普及協議会の活動が始まる

現在各地において、地方運輸局をはじめとする国の関係機関、地方公共団体、運輸関係事業者、経済関係団体等で低公害車の普及に向けた地域協議会を立ち上げ、普及目標の設定、広報活動、情報交換等の取り組みが始まっています。

北海道ブロック

本年7月22日に第1回協議会を札幌市内で開催し、議長に佐藤馨一北海道大学大学院教授を選出、道内における低公害車の普及を目指して導入計画の策定の呼びかけや導入状況及び導入計画の把握を内容とする「低公害車導入促進実施要領」を決定しました。

東北ブロック

<<<<中略>>>>

低公害車に関する情報、導入に向けた事例をお寄せ下さい。

E-mail : teikougaisa@mlit.go.jp までお願いします。  
(ご寄稿されたメールは、ご了解いただいた上でサイト上で紹介する場合がございます。)

本メールサービスについてのお問い合わせは、

E-mail : teikougaisa@mlit.go.jp までお願いします。

掲載記事の積極的な転載をお願いします。

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3

発行人：国土交通省総合政策局環境・海洋課長

編集人：国土交通省総合政策局環境・海洋課長補佐

## d. 低公害車の普及促進に対する主な補助制度の概要

### 1. 自動車税の重軽課

- |  |
|--|
| 1.環境自動車(環境負荷の小さい自動車)を購入した場合は軽課、環境負荷の大きい古い型式の自動車に対しては重課 |
| 2.自動車税の重軽課は、軽課と重課とがバランスする収支中立で設定                       |

軽課 約 220 億円

|   |            |
|---|------------|
| ・低公害車のうち電気、圧縮天然ガス、メタノール車<br>かつ低燃費車<br>( は、排出ガスが最新規制値の 1/4 以下の自動車) | 50%軽減(2年間) |
| ・ かつ低燃費車<br>( は、排出ガスが最新規制値の 1/2 以下の自動車)                           | 25%軽減(2年間) |
| ・ かつ低燃費車<br>( は、排出ガスが最新規制値の 3/4 以下の自動車)                           | 25%軽減(2年間) |

H13.4.1～H14.3.31 に新車新規登録を受けた場合に H14 年度・H15 年度分の自動車税が軽減  
H14.4.1～H15.3.31 に新車新規登録を受けた場合に H15 年度・H16 年度分の自動車税が軽減  
低燃費車：改正省エネ法に基づく 2010 年新燃費基準達成車

重課 約 220 億円

|                  |        |
|------------------|--------|
| ・車齢 11 年超のディーゼル車 | 10%の重課 |
| ・車齢 13 年超のガソリン車  | 10%の重課 |

H14.3.31 までに車齢 11 年あるいは 13 年を超えた場合は H14 年度以降重課  
H15.3.31 までに車齢 11 年あるいは 13 年を超えた場合は H15 年度以降重課  
一般乗合用バス、低公害車は除く。

車齢とは、新車新規登録を受けてからの経過年数。

### 2. 自動車取得税の軽減

#### (1) ディーゼル車の廃車代替

軽課 ・旧型ディーゼル車を廃車して取得する最新規制適合車

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| NOx・PM 法対策地域内             | 2.3%の軽減 |
| (営業用 3% 0.7% 自家用 5% 2.7%) |         |

|                    |         |
|--------------------|---------|
| ・ NOx・PM 法に基づく廃車代替 |         |
| H14.3.2～H15.3.31   | 2.3%の軽減 |
| H15.4.1～H17.3.31   | 1.9%の軽減 |
| H17.4.1～H19.3.31   | 1.5%の軽減 |
| H19.4.1～H21.3.31   | 1.2%の軽減 |

|                  |         |
|------------------|---------|
| NOx・PM 法対策地域外    | 0.5%の軽減 |
| H13.4.1～H15.3.31 | 0.5%の軽減 |

#### (2) 低燃費車特例

軽課 ・低燃費車かつ (排出ガスが最新規制値の 3/4 以下の自動車) の取得

|                        |
|------------------------|
| 課税標準：取得価格から 30 万円を控除   |
| H13.4.1～H15.3.31 までの取得 |

#### (3) 低公害車特例

軽課 ・電気自動車等低公害車の取得(現行のまま 2 年延長)

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| 電気、メタノール、圧縮天然ガス、ハイブリッド車(バス、トラック) | 2.7%の軽減 |
| ハイブリッド車(乗用車)                     | 2.7%の軽減 |
| H13.4.1～H15.3.31 までの取得           |         |

(4) 最新排出ガス規制適合車の早期取得特例

軽課 ・平成 14 年排出ガス規制適合車（ガソリン軽トラック、ディーゼル乗用車、ディーゼル軽量トラック）の取得

|                   |         |
|-------------------|---------|
| H13.4.1～H14.9.30  | 1.0%の軽減 |
| H14.10.1～H15.2.28 | 0.1%の軽減 |

・平成 15 年排出ガス規制適合車（ディーゼル中量トラック、ディーゼル重量トラック）の取得

|                   |         |
|-------------------|---------|
| H14.4.1～H15.9.30  | 1.0%の軽減 |
| H15.10.1～H16.2.29 | 0.1%の軽減 |

3. 所得税、法人税（国税）の優遇措置

優遇の対象： 低公害車（電気、天然ガス、メタノール、ハイブリッド）の取得  
燃料等供給設備（天然ガス、メタノール）の設置

優遇の内容：次の a) または b) の優遇措置を選択的に受けることができる。

a) 初年度 30%の減価償却の特例

帳簿価格の 30%の額を普通償却限度額に上乗せできる。初年度の納税額が減額され、税の支払いの繰り延べになる。

b) 7%の所得税（法人税）の特別控除（資本金 1 億円未満の法人等に限る）

当期に納付すべき所得税（法人税）から、当該車両・設備の取得評価額の 7%（所得税（法人税）額の 20%を限度とする）を控除する。

期 間：平成 16 年 3 月 31 日まで

（出典）国土交通省 HP（[http://www.mlit.go.jp/jidosha/green/green00\\_.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/green/green00_.html)）

## 4 . 自動車の点検・整備

### ( 1 ) 取組のポイント

車両の使用状況に合わせ環境に配慮した独自の点検・整備  
車両の状態の把握による迅速な点検・整備の実施

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、適切な点検・整備を進めることが必要です。

点検・整備を実施する際には、日常から車両の状態を把握し、その結果を反映させる必要があります。さらに、車両の使用状況によっては、独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間など）を設けて点検・整備を進めてください。

#### 点検・整備について

点検とは、車両やその付属する装置や部品の現在の状態及び次回の点検までの状態が保安基準に適合するかどうかを判断することをいいます。

点検には、法定点検と自主点検があり、法定点検には道路運送車両法で規定する日常点検と定期点検の 2 種類があります。また自主点検とは、随時必要に応じて行う点検です。

整備とは、保安基準に適合させるために、また不具合の発生を予防するために行う、修理、調整、部品交換等をいいます。

### ( 2 ) チェック項目の解説と関連資料

#### 環境に配慮した点検・整備の実施

##### チェック項目

環境に配慮した独自の基準による点検・整備を実施している。

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行っている。

エンジンオイルの交換は、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。

エンジンオイルフィルタの交換は、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。

## 解 説

基準値は、自動車メーカーなどが公表しているメンテナンス・ノート等に記載された点検・整備の情報をもとに、車両の使用状況が標準的な使われ方なのか厳しい使われ方（シビアコンディション）なのかをそれぞれ考慮して、設定されることが望めます。

独自の点検として、ここではタイヤ空気圧の点検調整、エンジンオイルの交換、エンジンオイルフィルタの交換を挙げてあります。

タイヤの空気圧の点検にあたっては、日常の目視やハンマー点検だけではなく、空気圧計を用いた点検、調整も必要です。国土交通省の「エコドライブ のおすすめ」によれば、適正なタイヤ空気圧よりも 0.5 気圧少ない状態で 50 km 走ると、乗用車でガソリン 130cc が無駄になるとされています。1 ヶ月間に 1 万キロ走行すると、無駄になる燃料は 26ℓ になります。

エンジンオイルやエンジンオイルフィルタの交換は、タクシー車両を長距離にわたって走行させる上で欠かせない整備の一つです。エンジンのスムーズな回転を促すことによって、エンジン音の低減と燃費の向上が得られます。

## チェック項目

法定点検に加えて、1 ヶ月点検等を自主的に行っている。

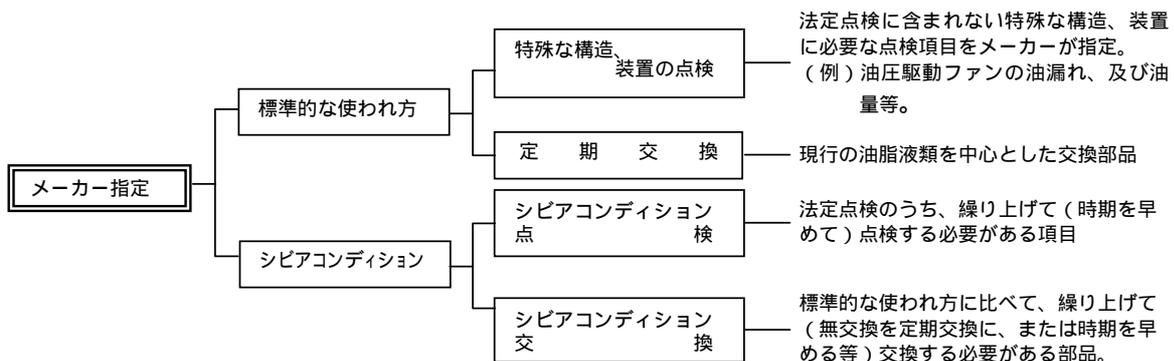
## 解 説

法定点検の実施は旅客運送事業者の環境保全への取組の第 1 歩ですが、さらに、法定点検に加えて、自動車メーカーなどからの点検・整備に関する情報や車両の使用状況、日常点検の結果等を考慮して、独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間等についてのより厳しい基準）を設定し、点検・整備を行うことが望めます。

タクシー事業者の中には、車両の使用状況を考慮し、法定点検に加えて点検期間を短縮し 1 ヶ月点検等を自主的に実施している例があります。

## 関連資料

### a . メーカーによる点検・整備基準



## b . タイヤゲージ

タイヤゲージを使用して、定期的に空気圧を測定する必要があります。特に大型車においては、扁平率が低いタイヤが多くなり、従来のように目視による点検だけでは、空気圧の不足に気が付きにくい場合も増えています。

タイヤゲージには、携帯が容易なものや空気の注入と空気抜きができるもの、また、測定値をデジタル表示するものなど様々で、価格もおよそ 3,000 円 ~ 26,000 円程度と幅があります。

日常点検時にきちんと空気圧を確認するために、価格の安い棒ゲージをドライバーに配布し、使用しているトラック事業者もいます。

|   |  |
|---|--|
|  |  |
| <p>携帯が容易なエアゲージの例</p> <p>左 板ゲージ 価格：6,000 円程度<br/>右 棒ゲージ 価格：3,000 円程度</p>           | <p>空気の出し入れが可能なエアゲージの例<br/>・エアコンプレッサーなどに接続して使用する。<br/>価格：26,000 円程度</p>             |

## 車両の状態に基づく適切な点検・整備

### チェック項目

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発生していると判断された時には、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たと判断された時には、直ちに点検・整備を実施している。

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。

エアコンの効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。

車両の騒音が増してきた時には、直ちに点検・整備を実施している。

### 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、日常の運行に際して異常に気付い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る原因は、燃料の異常な燃焼にあります。その場合、COやHCの増加が問題となります。

燃費の悪化の原因は、原動機や走行装置など様々な箇所にあると考えられます。その場合、燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量の増加が問題となります。

エアコンの効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ます。その場合、エアコンガスの影響による地球温暖化が問題となります。

車両の騒音としては、特に排気音やエンジン音、走行音などが環境問題として騒音問題につながります。また、直接環境への影響は小さくても、車両の異音は様々な故障原因を突き止める手がかりとなります。

日常の乗務等の中で車両の異常について記録し、点検・整備の実施に反映させることが必要です。

## 5 . 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進

### ( 1 ) 取組のポイント

#### 廃棄物の適正な管理

自動車の整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に際しては、不法投棄や、再生可能な部品が捨てられないようにする必要があります。そのためには、廃棄物の処理やリサイクルを適切に実施できる事業者へ委託することが必要です。

### ( 2 ) チェック項目の解説と関連資料

#### 廃棄物の適正な管理

#### チェック項目

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。

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。

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。

#### 解 説

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、平成 14 年 7 月 12 日公布）により、廃車に伴うフロン類、エアバック及びシュレッダーダストは適正に回収され、自動車製造業者等に引き渡されることとなります。（引取、引渡義務、リサイクル義務等は、法公布後 2 年 6 月以内に施行）。このため、このチェックリストではこれらの事項は対象外とし、廃油、廃タイヤ、廃バッテリーを対象にしています。

一般に、廃車や点検・整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ等の処理については、タクシー事業者が直接の排出事業者とはなりません。二次的な公害の防止やリサイクル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事業者へ委託することが最低限の義務と言えます。

## 関連資料

### a . 自動車リサイクル法

自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）は、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務づけることにより、使用済自動車のリサイクル・適正処理を図ることを目的としています。この法律では、次に掲げるものを除くすべての自動車が対象となります（次に掲げるものを除く：被けん引車、二輪車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、その他政令で定めるもの）。

#### < 法律の枠組みと関係者の役割分担 >

一般消費者やトラック、バス、タクシーなどの事業者は、次の関係者のうち「自動車所有者」として、使用済となった自動車を自動車販売店などの「引取業者」に確実に引き渡すことが義務づけられます。

自動車リサイクルに関連する以下の関係者には次のような役割分担が義務づけられています。

#### 自動車製造業者、輸入業者

「拡大生産者責任」の考え方にに基づき、自らが製造または輸入した自動車を使用済となった場合、その自動車から発生するフロン類、エアバッグおよびシュレッダーダストを引き取り、リサイクル（フロン類については破壊）を適正に行う。

#### 自動車所有者

使用済となった自動車を引取業者に引き渡す。

#### 引取業者（都道府県知事の登録制：自動車販売、整備業者等を想定）

自動車所有者から使用済自動車を引き取り、フロン類回収業者または解体業者に引き渡す。

#### フロン類回収業者（都道府県知事の登録制）

フロン類を適正に回収し、自動車製造業者等に引き渡す（自動車製造業者等にフロン類の回収費用を請求できる）。

#### 解体業者、破砕業者（都道府県知事の許可制）

使用済自動車のリサイクルを訂正に行い、エアバッグ、シュレッダーダストを自動車製造業者等に引き渡す（エアバッグについて、自動車製造業者等に回収費用を請求できる）。

#### <費用負担方法>

使用済自動車のリサイクル（フロン類の回収・破壊ならびにエアバッグおよびシュレッダーダストのリサイクル）に要する費用については、自動車の所有者がリサイクル料金を負担します。

#### リサイクル料金の負担の時点

- ・ 制度施行後に販売される自動車：新車販売時
- ・ 制度施行時の既販車：最初の車検時まで

#### リサイクル料金の設定

- ・ 予め各自動車製造業者等が定め、公表

### b. フロン回収破壊法

フロン回収破壊法（特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律）は、オゾン層の破壊や地球温暖化を招くフロンを大気中にみだりに放出することを禁止するとともに、機器の廃棄時における適正な回収及び破壊処理の実施等を義務づける法律です。

この法律では、クロロフルオロカーボン（CFC）、ハイドロクロロフルオロカーボン（HCFC）、ハイドロフルオロカーボン（HFC）の3種類の冷媒用フロンが対象となり、これらフロン類が充てんされている自動車搭載のエアコンディショナー（第二種特定製品）は、機器の廃棄時における適正な回収及び破壊処理の実施が義務づけられます。

#### <法律の枠組みと関係者の役割分担>

一般消費者やトラック、バス、タクシーなどの事業者は、「第二種特定製品廃棄者」として、カーエアコンを「第二種特定製品引取業者」に確実に引き渡すことが義務づけられます。

## 6 . 空車走行距離の削減

### ( 1 ) 取組のポイント

空車走行距離の削減

タクシーについては、流し、駅待ち、営業所待機等の営業形態に係わらず、迅速に乗客の要望に対応することにより空車走行距離の削減を進めることが、経営と環境対策の両立を図るという観点からも重要です。

### ( 2 ) チェック項目の解説

空車走行距離の削減

チェック項目

配車に無線を導入している。

解 説

乗客の要望に迅速に対応し、かつ、空車走行距離の削減に資する取組として、ここでは、無線の導入を挙げてあります。