第４章　グリーン経営推進チェック項目

本章では、皆さんが環境マネジメントシステムを進める際に取り組んでいただきたい、環境保全のための具体的な取組項目となる「チェック項目」を示しています。

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、チェック項目の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。詳細は、第７章を参照してください。
  ※チェック項目を全て網羅している第 4 章では、認証取得に必要な項目を「認証項目」としていますが、グリーン経営認証制度を説明している第５章、第６章、第７章では「認証基準」と読み替えています。

＜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. 廃車・廃棄物の排出抑制、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. 輸送効率化の推進
B. 社会とのコミュニケーション

1. 環境保全のための仕組み・体制の整備

取組のポイント

グリーン経営の取組を実施するためには、組織が環境マネジメントシステムをどのような方向性で取り組むかを「環境方針」として明確にし、従業員などの組織の内部、利害関係者など組織の外部に示すことが重要です。加えて、環境方針に基づき組織を運営するための環境行動計画の作成や取り組む組織の推進体制と責任や権限等を決めておくこと、さらには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。

そのため、ここでは【環境方針】、【環境行動計画の作成・見直し】、【推進体制】、【従業員に対する環境教育】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、組織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かまいません。一般的には、まず環境に関わる法規制を守ることを明確にした上で、組織の体制に合った取組を盛り込みます。

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
- □ 事業活動における環境保全に係る情報を環境活動報告書を用いて社会に公表している。〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

第２章の図「グリーン経営の推進の流れ」にあるとおり、行動計画の策定（Plan）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作成・見直しが重要です。環境行動計画はどのような書式でもかまいませんが、以下のような構成に基づいて作成し、毎年見直しを行うことが必要です。

① 環境保全活動への取組に関する現状把握と課題
「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のチェックを行います。現時点での環境への取組状況を把握することにより、今後実施していく具体的な取組（課題に対する取組改善策）を明らかにすることを目的としています。

② 目標の設定
把握した取り組む必要がある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取組内容を定め、行動計画を作成（見直し）ます。

これらの組織の環境保全に係る情報は、環境活動報告書にまとめたりホームページに公開したりすることで、広く社会に公表することが望まれます。

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、組織や役割、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＞

環境マネジメントシステムへの取組を全社的に展開するには、環境保全のための管理責任者や必要な場合には推進するための組織を整えることが必要です。

加えて、環境保全への取組を効果的に進めるためには、だれがどのような役割を担い、どのような責任や権限をもっているかを明確にし、従業員に周知していくことが望まれます。

また、一度定められた組織や役割、責任、権限についても、環境保全の取組の結果を踏まえて見直し、それぞれの組織の実体にあった推進体制に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〕

＜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。

また、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、組織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、定期的に伝達すると良いでしょう。また、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、組織の環境保全に活用するなど、従業員の声を反映させるための仕組みを活用するのも効果的です。

2. エコドライブの実施

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_2 の削減による地球温暖化防止、NO_X 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、目標の設定や責任者の明確化、ドライバーへの教育・指導に加え、関係者への周知、推進するための手段等の整備が必要になります。

そこで、ここでは【燃費に関する定量的な目標の設定等】、【エコドライブのための実施体制】、【アイドリングストップの励行】、【推進手段等の整備】を取組項目としました。

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〕***※表 1*** 認証項目
- □ 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〕***※表 2*** 認証項目
- □ 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〕

※表１、表２の記入方法は第６章の記入例を参照してください。

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを進めるためには、まず車両別に走行距離および燃料の使用状況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、燃費を効果的に活用するためには、車両別だけでなく、車種別、年式別、同一車両に乗務するグループ別、ドライバー別などのように様々な集計方法を検討してみましょう。

走行距離および燃料の使用状況を把握したら、算出した燃費情報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。

設定した目標を達成するためには、エコドライブを効果的に進めるための計画を策定すると良いでしょう。加えて、組織全体として取組状況が継続的に改善するように、取組の見直しを行う仕組みを設けておくことが望まれます。

●＜参考＞　燃費の把握と目標設定

① 燃費を把握するための方法について

月間平均燃費を把握するとき、月末の給油のタイミングにより集計方法が安定しない場合があります。そのような場合には、次の方法を試してみると良いでしょう。

・給油時ごとの燃費

・月間平均燃費

この際、ドライバー自身が燃費を算出すると効果的です。給油ごとに自分の燃費が何 km/ℓ だったのかを把握することで、燃費への意識を高めることができます。

② 目標設定のワンポイント CO_2

最低１ヶ月以上の燃費実績をもとにして定量的な目標を設定しますが、夏季のエアコンの使用、冬季のスノータイヤの使用などにより燃費が変動する可能性があるため、できれば１年間の平均燃費をもとにして目標設定することが望まれます。

また、会社や企業として CO_2 排出量の目標を設定する場合は、ドライバーや車両ごとの燃費や燃料使用量を踏まえて組織全体の改善を検討すると良いでしょう。

なお、設定した目標をドライバーに示す際、○%向上という割合で示すより、目標燃費○km/ℓ という具体的数値の方が意識付けに有効な場合もあります。

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〕***※表 3*** 認 証 項 目
- □　エコドライブ講習会や社内の実技講習会に、5 割以上のドライバーが参加している。〔レベル 2〕
- □　ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費が向上するよう指導を行っている。〔レベル 3〕
- □　ドライバー別に、燃費管理の結果をもとに、燃費の優れたドライバーへの表彰等を行っている。〔レベル 3〕

※表 3 の記入方法は第 6 章の記入例を参照してください。

＜チェック項目の解説＞

エコドライブについての推進責任者を定める場合、ドライバーと日頃から接している運行管理者等を選任すると良いでしょう。

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基礎的な知識について教育や指導が必要です。

加えて、効果的な取組が継続するように、エコドライブや実技の講習会にドライバーを参加させたり、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、指導を行ったりすると良いでしょう。特に、燃費の悪いドライバーやグループがある場合は、原因を調査し適切な指導等を行うことが望まれます。一方で、燃費の優れたドライバーやグループには、表彰等を行うことで従業員のエコドライブに対する取組意欲が向上するという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

□　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特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。そのため、アイドリングストップの励行の重要性についてドライバーや関係者に周知することが必要です。周知には、トラック協会等が作成したアイドリングストップのステッカーなどの活用も有効な方法です。

また、業務内容や冷凍車、ローリーといった車両の種類、エアヒーター、蓄熱マット、蓄冷式クーラーなどの設備によってアイドリングストップがどのような場面で実施できるかが変わってきます。そのため、各車の特性や設備を踏まえて、具体的にどのようにアイドリングストップを行うのかを定め指導していくことが必要です。

アイドリングストップに関する取組状況は、運行記録計や運転日報、または現場巡回等によって把握することが望まれます。把握した取組結果のデータは、適切に整理・解析して取組状況が改善するような見直しを行うと良いでしょう。

2-4【推進手段等の整備】

□　エコドライブを実施するための手引き（省エネ運転マニュアル等）をドライバーに配布している。〔レベル 1〕認 証 項 目

□　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。***※表４***　〔レベル 2〕

□　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〕

※表 4 の記入方法は第 6 章の記入例を参照してください。

＜チェック項目の解説＞

ドライバーへのエコドライブのための教材には、（公社）全日本トラック協会作成の「エコドライブ推進手帳」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」などがあります。これらの教材を手引きとしてドライバーに配布し、エコドライブの重要性、取組姿勢、考え方、運転テクニック、車両管理も含めた実施方法などについて教育することが必要です。

ドライバーへの教育や指導は、エコドライブを進めるためにたいへん重要な活動ですが、組織としてエコドライブが容易になるような装置等を整備することも大切です。エコドライブを推進する装置の導入については、計画的な導入や、導入した効果を確認し、エコドライブの実施に役立てることが望まれます。

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_X、PM 等の大気汚染物質や CO_2 等の温室効果ガスの排出を削減するためには、電池・電気系の自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車などの低公害車の導入が効果的です。

ディーゼル車の場合は、近年排出ガス性能が大幅に改善されていますので、できるだけ最新の規制適合ディーゼル車への代替を計画的に進めることが重要です。また、保有車両の排出ガス規制区分を把握し、NO_X ・PM 法や関係する各自治体のディーゼル車規制などへの適正な対応も必要です。

そこで、ここでは【低公害車：導入目標の設定と取組】、【最新規制適合ディーゼル車：導入目標の設定と取組】、【地域で定める低公害車等に関する制度への取組】を取組項目としました。

3-1【低公害車：導入目標の設定と取組】

□ 低公害車を導入している。〔レベル 1〕
□ 低公害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〕***※表５***
□ 導入計画に基づいて、低公害車の導入目標を達成している。〔レベル 3〕***※表６***

※表 5、表 6 の記入方法は、第 6 章の記入例を参照してください。

＜チェック項目の解説＞

ここでは「低公害車」として、次の範囲の車両を対象とします。

「低公害車ガイドブック」（環境省・経済産業省・国土交通省）における低公害車

- 燃料電池自動車
- 電気自動車
- 天然ガス自動車
- ハイブリッド自動車
- プラグインハイブリッド自動車
- 水素自動車
- クリーンディーゼル自動車（乗用車）
- 低燃費かつ低排出ガス認定自動車（※）

※「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、なおかつ、国の定めた「低排出ガス認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。

これら低公害車の中には運用が難しい車両もあるかもしれませんが、事業の実態に合った低公害車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大切です。車両導入計画は、設備費用など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と良いでしょう。

また、計画した目標については定期的な達成状況の確認や、必要な場合には見直し、低公害車の導入目標の達成を目指しましょう。

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〕***※表７***　認 証 項 目

□　（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〕***※表７***　認 証 項 目

□　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〕***※表７***　認 証 項 目

□　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〕***※表８***

※表 7、表 8 の記入方法は、第 6 章の記入例を参照してください。

＜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言います。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ので、ディーゼル車を使用する場合には、最新規制適合車への早期の切替や導入が望まれます。そのためには、保有する車両の排出ガス規制区分を把握した上で、中長期的（３年から５年程度）な代替え計画をたてて進める必要があります。

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っては、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 法への対応を把握した上で、代替え計画を進める必要があります。

また、計画した目標については定期的な達成状況の確認や、必要な場合には見直し、最新規制適合ディーゼル車の導入目標の達成を目指しましょう。なお、ディーゼル車を継続して使用する必要がない場合は、電池・電気系の自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車などの低公害車への切り替えが望ましいです。

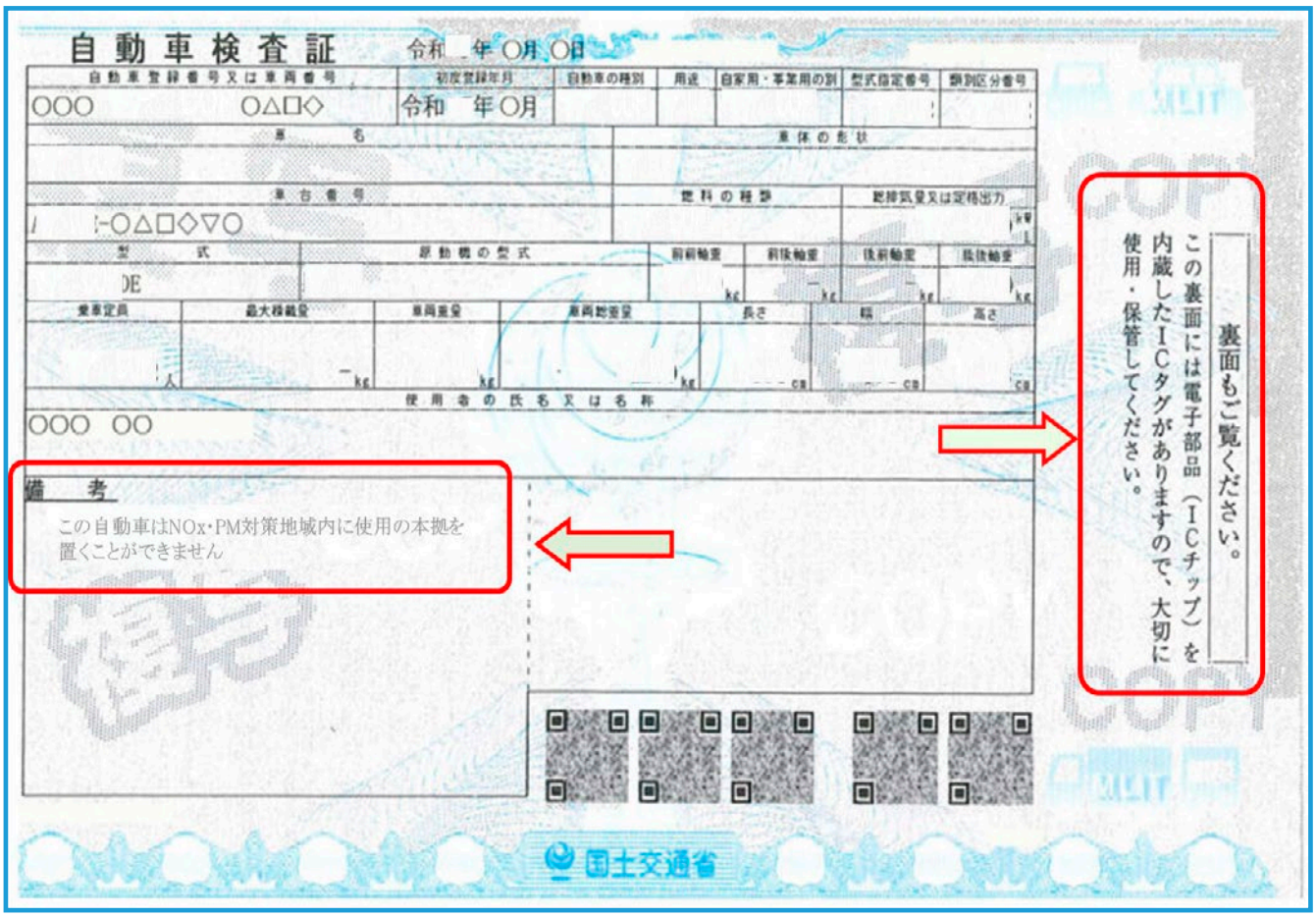
●自動車 NOx・PM 法における車種規制

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 NO_X・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。

（新長期規制以降の自動車排出ガス規制の識別記号については、グリーン経営のホームページ、「新規に取得したい方」→「取組み事例・教育資料」を参照してください。）

該当する場合には、車検証の備考欄に NOx・PM 規制情報（適否情報、処理装置付情報、特定/対策地域情報）や低排出ガス車情報などが記載され、これらの全ての情報は IC タグに格納され、IC カードリーダやスマートフォンで参照することができますので、現在保有しているディーゼル車の規制情報を把握し、買替え時期等を計画しておくと良いでしょう。

車検証の NOx・PM 法に関する規制情報（備考欄や IC タグ）



3-3【地域で定める低公害車等に関する制度への取組】

□　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は、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 2〕***※表９***　認証項目

※表 9 の記入方法は、第 6 章の記入例を参照してください。

＜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」などを把握して適正に対応しなければなりません。

（NOx・PM 法と地域で定める低公害車等に関する制度の内容については、グリーン経営のホームページ「新規に取得したい方」→「取組み事例・教育資料」を参照してください。）

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_2 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。

そのためには、点検・整備の責任者を定め、ドライバーへの教育や情報の提供を行う必要があります。また、環境に影響のある車両状態が発生していないかを日常から把握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、組織として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間など）を設けて点検・整備を進めることが重要です。

そこで、ここでは【点検・整備のための実施体制】、【車両の状態に基づく適切な点検・整備】、【法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施】を取組項目としました。

4-1【点検・整備のための実施体制】

- □ 点検・整備の責任者を、点検・整備に関する権限を明確に示した上で、任命している。〔レベル 1〕認証項目
- □ 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 2〕認証項目
- □ 点検・整備は、明示された実施計画を基に行い、その結果を把握し、記録として残している。〔レベル 2〕
- □ 点検・整備の結果をもとに、点検・整備体制や取組内容について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＞

環境に配慮した点検・整備を実施するためには、点検・整備を整備事業者任せにするのではなく、点検・整備に関する権限を明確に示した上で責任者を任命する必要があります。

加えて、ドライバーに対して点検・整備に関する教育や情報提供を行うことで、車両の使用状況を踏まえた適切な車両管理を実施し、環境保全だけではなく車両故障や車両故障に起因する事故を未然に防止することが必要です。

任命された責任者は、各車両の使用実態に応じた点検・整備の実施計画を明示し、その計画に従って点検・整備を実施し、結果を把握し記録に残すことが大切です。

この結果をもとに、点検・整備体制や取組内容について見直しを行う仕組みを設けることが望まれます。

4-2【車両の状態に基づく適切な点検・整備】

□ 点検・整備を整備事業者に依頼する時は、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について伝えている。〔レベル1〕認証項目

□ 目視により黒煙が増加してきたと判断された時には、点検・整備を実施している。〔レベル1〕認証項目

□ エアコンの効き具合等により、エアコンガスが減っている（漏れている）と判断された時には、整備事業者に点検・整備を依頼している。〔レベル1〕認証項目

＜チェック項目の解説＞

点検・整備を効果的に行うためには、日常から車両の状態を把握し、その状況に応じた点検・整備を依頼することが必要です。

点検・整備を依頼するにあたって、整備事業者に伝えるべき「環境に影響のある現象」は、代表的なものとして以下の現象が考えられます。

・排気ガスの汚れの悪化
ディーゼル車の排気ガスの汚れがひどくなる原因は燃料の異常な燃焼にあり、黒煙の増加が問題となります。（電気自動車など廃棄ガスが発生しない車両の場合は、伝えるべき現象から外してください。）

・燃費の悪化
燃費悪化の原因は原動機や走行装置等が考えられ、燃料消費量や CO_2 排出量の増加が問題になります。

・車両の異常音発生
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。加えて、駆動装置からの異常音は原動機のエネルギーロスや動力伝達部の不良による燃費の低下につながる可能性もあります。

・エアコンが効きにくくなる
エアコンが効きにくくなる原因のひとつに、冷媒のガス漏れが考えられ、冷媒による汚染と非効率運用による燃費の悪化が問題となります。

取組としては、「環境に影響のある現象」とは具体的にどのような車両の状態か、環境にどのような影響を与えるかを明示し、対象となる現象が発生した場合には迅速かつ確実に点検・整備を依頼するようドライバーに教育することが必要です。加えて、整備事業者に点検・整備を依頼する場合には、その内容を的確に伝え、確実に点検・整備を実施するため「点検・整備依頼書」等を活用した報告のルールを定め、実施することが求められます。

また、排気ガスの汚れが悪化していないか、エアコンが効きにくくなっていないかを確認する基準を定めて、黒煙の増加やエアコンガスが漏れていると判断された時には、整備事業者への点検・整備の依頼と実施が求められます。

4-3【法定点検に加えて、厳しい使われ方等も考慮した独自の基準による点検・整備の実施】

4-3-1（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、走行距離または使用期間、あるいはその両方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

4-3-2（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、あるいはその両方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、あるいはその両方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、あるいはその両方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（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〕

4-3-4（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〕

4-3-5（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

□　トランスミッションオイルの漏れの点検は、独自の点検期間を設定し、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、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、走行距離について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕

＜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・整備に関する情報や厳しい使われ方（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、組織として独自の点検・整備基準（走行距離、使用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、燃料噴射系のオーバーホールや交換、排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒、DPD、尿素SCR等の排ガス後処理装置）などの適切なメンテナンスの実施、タイヤの空気圧の点検・調整、トランスミッションオイルやデファレンシャルオイルの点検・交換が求められています。

① エアフィルタ、エンジンオイル関連
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は、燃費や排出ガス等の悪化の防止になります。

② 燃料噴射系関連
燃料噴射系の不調は燃焼に大きな影響があるため、オーバーホールや交換のタイミングはたいへん重要です。ただし、近年の燃料噴射の仕組みは、各種のセンサー情報をコンピュータが解析して噴射をコントロールするなど複雑化していますので、基準を設定する際はメーカーに相談するなど慎重に設定するようにしてください。

③ 排出ガス減少装置関連
排出ガス減少装置は、メーカーの指定に従ったメンテナンスを実施してください。
NOx や PM の排出を低減させる排出ガス減少（浄化）装置は、メーカーが指定したメンテナンス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、排出ガスが悪化する場合があります。

④ タイヤの空気圧の点検・調整
タイヤについては、例えば 10 トン車の場合、適正空気圧から 100 kPa 低下すると燃費は約 1.4 %悪化する(※)といわれています。空気圧の点検は空気圧計など正確な数値が確認できる測定器を用いた点検、調整が必要です。
※出典：㈱ブリヂストン、10ton 車、2-D-4 速度 70km/h 荷重 100%積載 タイヤ 10.00R20 14PR

⑤ トランスミッションオイルやデファレンシャルオイルの点検・交換
エンジンやモーターから発生した動力を伝える装置に使用されるオイルについても、駆動力の損失を低減させるため、適切な点検と交換が必要になります。

⑥ 独自の基準の設定について
これらの環境に配慮した点検・整備について、車両の使用状況等を考慮して、独自の基準を設定し実施する必要があります。交換等を実施する基準は、自動車メーカー等が公表している車両の取扱説明書やメンテナンスノートなどに記載された点検・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、シビアコンディションなのか等を考慮して設定することが必要です。
また、一度設定した点検・整備基準でも使用状況が変化する可能性もありますので、定期的に内容を見直すことが重要です。

シビアコンディションの例
・雪道、未舗装路などの悪路での走行が多い
・走行距離が非常に長い
・短距離を繰り返す走行が多い
・超低速走行やアイドリング状態が多い

5. 廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクル

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＝再資源化）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されなければなりません。同時に、自らの組織においても、発生を抑制（発生量削減）し、再使用（繰り返し利用）できる資材を確実に回収・再利用し、再生可能な資源が捨てられたりすることがないように管理を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事業者が責任を負います。自動車の廃棄や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も、不法投棄や再生可能な資源が捨てられることがないようにする必要があります。

これらの活動を実践するためには、取組を行う従業員に対する教育も欠かすことはできません。

そこで、ここでは【従業員に対する廃棄物に関する教育】、【廃車・廃棄物の適正な管理】、【廃梱包材の排出抑制】を取組項目としました。

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、及び適正処理に関する教育や指導を日頃から継続して行うことが必要です。

5-2【廃車・廃棄物の適正な管理】

廃車・廃棄物の処理に際して、適正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。

□ 廃車の処理に際して、適正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

□ 廃油の処理に際して、適正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、適正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、適正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、廃車と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、これらが不法投棄されることがないよう、処理やリサイクルを法令や商習慣に従って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。

① 廃車について

廃車に際しては、自動車リサイクル法に従って、使用済み自動車を自治体に登録された引取業者（新車・中古車販売業者、整備業者、解体業者等）に引き渡すことが必要です。これは、環境に影響の大きい冷媒類、エアバッグ（火薬）、車載用バッテリー及びシュレッダーダスト（プラスチック、ガラス、ゴムなどの破砕屑）が自動車製造業者などに引き取られ、適正に処理されるようにするためです。

ただし、架装物（上物：荷台などの車体メーカーが製造したもの）やトレーラー（被けん引車）については、廃棄物処理法の産業廃棄物に該当するので、廃棄物処理法に基づく許可を受けている産業廃棄物処理業者と処理委託契約を締結し、マニフェスト（産業廃棄物管理票）を発行するなど、適正な管理を行う必要があります。

② 廃油、廃タイヤ、廃バッテリーについて

点検・整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーなどについては、整備業者や販売業者などに交換や無償の引き取りを依頼している場合は問題ありませんが、自社で交換し使用済み品を排出事業者として廃棄する場合は、産業廃棄物に該当するため、架装物などと同様にマニフェスト発行など適正な管理を行う必要があります。

なお、産業廃棄物の処理委託においては、廃棄物の不法投棄を防ぐため排出事業者は処理委託の際にマニフェストを発行すると共に、収集運搬から最終処分まで完了すると排出事業者に返送されてくるマニフェストの複写式確認票や情報処理センターで管理する電子マニフェストにより排出した廃棄物が法的に適正に処理されたことを確認することが大事です。

5-2【廃車・廃棄物の適正な管理】（続き）

□　（架装した車両がある場合のみ）
環境にやさしい車体であることを表す“環境基準に適合した架装物”を導入している。
〔レベル2〕

＜チェック項目の解説＞

自動車リサイクル法の適用範囲外である架装物（上物）については、リサイクルの促進を図るため（一社）日本自動車車体工業会では、「環境にやさしい車体」であることを表す「環境基準に適合した架装物」に適合ラベルを定めています。環境基準適合ラベルは循環型社会構築に向けて、使用済み架装物の解体作業の容易化を図り、再生資源の利用や適正な処理を促進する「環境にやさしい車体」であることを表したラベルです。このラベルが貼付された架装物の導入が望まれます。

●（参考）環境基準適合ラベル

（一社）日本自動車車体工業会では、商用車架装物に関する自主取組項目を定め、その内容を満たす商用車架装物には「適合ラベル」を貼付して、リサイクルの促進を図っています。

環境基準適合ラベル（ホワイトラベル）

① 「3R 判断基準ガイドライン」の作成及び運用
② 「機種別解体マニュアル」の作成及び公開
③ 「製造者名」の表示
④ 「樹脂部品材料名」の表示（100g 以上の樹脂部品）

上記①～④の条件に加え、次の 3 つの条件を加えた「新環境基準適合ラベル」が設定されています。

新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）

⑤ 「リサイクル可能率」（リサイクル可能率が 95%以上）
⑥ 「環境負荷物質」の使用制限（重金属 4 物質）
⑦ 「環境認証取得工場」で生産
（ISO14001・エコアクション 21 の認証取得工場）

5-3【廃梱包材の排出抑制】

□ 廃梱包材の排出抑制（例：再利用可能な梱包材の利用など）について、目標を設定している。〔レベル 2〕
□ 廃梱包材の排出抑制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整備している。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

運送に伴う廃棄物である梱包材の量を削減するため、再利用可能な梱包材の使用やリサイクル等による排出抑制の取組が求められます。

廃梱包材の排出量を少なくしていくためには、排出量を把握した上で削減目標を定めて取り組むことが求められます。

また、これらの取組状況を上記で設定した目標に照らして評価することで、取組状況が改善するような取組の見直しを行なうことが大切です。

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。

そこで、ここでは【管理部門（事務所）における環境保全】を取組項目としました。

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、上記の認証項目に取り組むことを従業員に周知していることが必要です。

加えて、事務所での環境保全を進めるために、事務所内での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。

また、これらの取組状況を上記で設定した目標に照らして評価することで、取組状況が改善するような取組の見直しを行なうことが大切です。

●＜参考＞グリーン購入法とは

製品やサービスを購入する際に			
環境を考慮して	必要性をよく考え	環境への負荷ができるだけ少ない製品やサービスを選び	環境負荷の低減に努める事業者から優先して購入すること

法の対象		
義務	努力義務	一般的責務
国等	地方公共団体等	事業者・国民

※詳細は、環境省のホームページでご確認ください。

任意に設定する項目例

取組のポイント

トラック運送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。より一層の環境保全を目指す事業者の皆様には、組織の実態に応じた任意の項目を設定し、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. 輸送効率化の推進

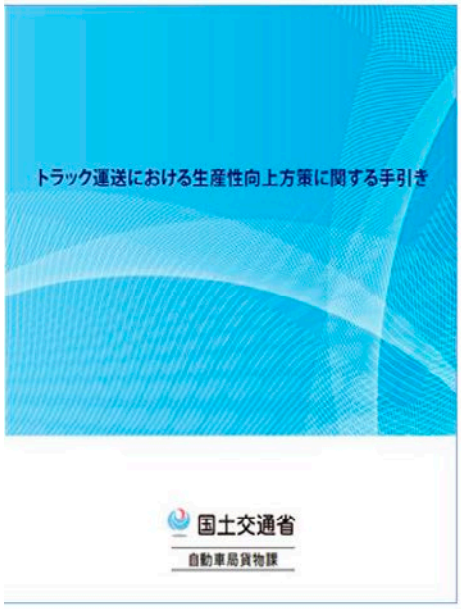
- □ IT を活用した配送・配車計画を策定し、積載率の向上を図っている。
- □ 荷主や輸送業者と協力し、共同輸配送に努めている。
- □ IT の活用や納入拠点基地の新設や物流拠点の共同利用等によって、効率的な運行ルートを利用している。
- □ 地域間物流に関して、輸送の効率化の観点から、車両の大型化、トレーラー化を進めている。

＜チェック項目の解説＞

積載率の向上や走行距離の削減等の輸送の効率化は、燃料の節約などに役立ち、環境経営を進める上で重要な取組ですが、実際に取り組む場合には荷主や他業種との協力が必要になるなど難しい問題があります。

また、事業規模、業種・業態により、できる取組とできない取組がありますので、企業の実態に応じて取組を進めることを期待して任意の項目としました。

なお、ＩＴ化や輸送効率向上のための取組にはさまざまな方法がありますが、国土交通省から発行されている「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」や「中小トラック運送業のための IT ツール活用ガイドブック」などを参考にされるとよいでしょう。



B. 社会とのコミュニケーション

□ 消費者や地域住民からの苦情・相談を受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。
□ 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）。

＜チェック項目の解説＞

事業活動を進める上で、地域社会と良好な関係を保つことが重要です。そのためには、排出ガスや騒音などの苦情に対し素早く対応する体制を作ることが重要です。

また、事業者の環境保全活動の状況を情報として示したり、地域と協働してさまざまな取組を行ったりすることも必要です。こうした取組はトラック運送事業者だけでなく全ての企業に要求される事項であり、何らかの形で既に取り組んでいる事項だと考えられます。そこで、この推進マニュアルでは各事業者が様々な工夫を行い、独自の取組として進められることを期待して任意の項目としました。

● 社会への取組のアピール

① 地域社会との関係

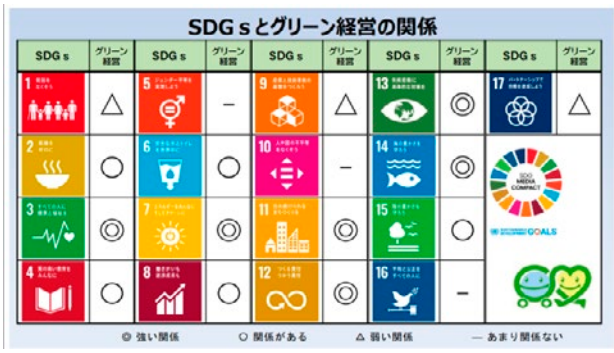
社会とのコミュニケーションの第一歩は、地域住民等からの苦情に対し素早く対応することです。そのためには、対応する窓口を設置することが重要です。

また、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も地域社会と良好な関係を保つ上で必要です。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。

・垂れ幕、横断幕、車ステッカーによる取組の周知
・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
・事務所周辺の清掃

② SDGs とグリーン経営

グリーン経営は SDGs とたいへん親和性が高いため、グリーン経営を活用することで SDGs の取組を社会へアピールすることができます。カーボンニュートラルを目指す社会情勢において、より一層の環境に配慮した経営が企業の社会的な責任として求められていますので、SDGs も視野に入れた取組としてグリーン経営を進めるとよいでしょう。

SDGs とグリーン経営の関係は、グリーン経営のホームページで詳しく解説しています。

「グリーン経営のホームページ」→「グリーン経営とは」→
「グリーン経営のメリットへ」のブロックの中の→「SDGs とグリーン経営について」