

自動車地球温暖化対策計画等及び自動車地球温暖化対策実施方針に係る 自動車地球温暖化対策指針

第1 総則

この指針は、埼玉県地球温暖化対策推進条例（平成21年埼玉県条例第9号。以下「条例」という。）第29条第1項に基づき、条例第30条から第33条までに規定する自動車地球温暖化対策計画（以下「計画」という。）及び自動車地球温暖化対策実施状況報告書（以下「報告書」という。）並びに条例第34条から第36条までに規定する自動車地球温暖化対策実施方針（以下「実施方針」という。）について定めるものである。また、「脱炭素化が進み、気候変動に適応した持続可能な埼玉」の将来像の実現に資することを目的とする。

第2 自動車地球温暖化対策計画の作成及び提出

1 計画の作成とその運用

計画を作成しようとする事業者は、その事業活動に伴い自動車から排出する温室効果ガス（以下「自動車排出温室効果ガス」という。）を抑制するための措置を効果的に実施するため、次のとおり取り組むものとする。

- (1) 自らの事業活動における自動車排出温室効果ガスを抑制するための措置の実態について把握する。自動車排出温室効果ガスを抑制するために、排出量削減に関して「3計画の期間」で定める計画の期間（以下「計画期間」という。）の中での目標及び排出量削減に向けて講ずべき措置を定め、自動車地球温暖化対策計画を作成する。
- (2) 前号で作成した計画に基づき、具体的な措置を講ずる。
- (3) 自動車排出温室効果ガスの量及び計画に基づき講じた措置の実施状況を把握し、翌年度の自動車排出温室効果ガスの量に関する目標及びその達成に向けて講ずべき措置を定める。また、必要に応じて計画の見直しを実施する。
- (4) 計画期間の終了まで1年ごとに前2項に規定する取組を実施する。
- (5) 計画期間が終了した時点で、計画期間内の目標の達成状況を確認し、自動車排出温室効果ガスを抑制するための新たな計画を作成する。

2 計画の記載事項

- (1) 自動車の運行に伴い排出される二酸化炭素の量

新たに作成する計画期間の前の計画期間に自動車排出温室効果ガスに含まれる二酸化炭素（以下「自動車排出 CO₂」という。）の量（自動車1台当たり平均排出量及び走行距離（1 km）当たり平均排出量を含む）を記載すること。ただし、初めて計画を作成する年度においては、この限りではない。

- (2) 自動車排出 CO₂ の目標量

当該計画期間における自動車排出 CO₂ の目標量及び（1）で算出した量に対する削減率を記載すること。ただし、初めて計画を作成した年度における当該削減率については、この限りではない。

- (3) 自動車排出 CO₂ を抑制するために講ずべき措置

計画別紙の措置の例により、自動車排出 CO₂ を抑制するために講ずべき措置を計

画し、その具体的事項を記載すること。この場合において、必要に応じ、独自の取組及び計画全体を通した補足説明を記載することができる。

(4) 低燃費車の導入状況

当該計画期間における自動車種別に応じた条例第 28 条に規定する低燃費車の導入状況及び導入割合の計画を記載すること。

3 計画の期間

(1) 計画の期間は、原則 5 年とする。なお、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（平成 4 年法律第 70 号）第 33 条の規定により作成する計画又は埼玉県生活環境保全条例（平成 13 年埼玉県条例第 57 号）第 36 条第 2 項の規定により作成する計画の計画期間に合わせて作成することができる。

(2) 条例第 31 条第 1 項の規定により事業者が任意に作成する計画の期間は、5 年までの任意の期間とする。

4 計画の提出

埼玉県地球温暖化対策推進条例施行規則様式第 8 号の自動車地球温暖化対策計画作成（変更）報告書に添付して、計画を作成する日の属する年度の 7 月 31 日までに提出しなければならない。

第 3 自動車地球温暖化対策実施状況報告書の作成及び提出

1 報告書の作成

計画を作成した事業者は、自動車排出 CO₂ の量及び当該計画で定めた措置の実施状況等について、当該計画期間開始の翌年度から毎年度報告書を作成する。

2 報告書の記載事項

(1) 事業場別の自動車の状況

各事業場の名称、所在地、連絡先、従業員数及び自動車種別に応じた自動車台数を記載すること。

(2) 自動車排出 CO₂ の量

報告書に記載する事項の対象となる期間（以下「報告対象期間」という。）における自動車排出 CO₂ の量（以下「報告対象期間自動車排出 CO₂ 量」という。）（自動車 1 台当たり平均排出量及び走行距離（1 km）当たり平均排出量を含む）、計画期間における自動車排出 CO₂ の目標量、報告対象期間自動車排出 CO₂ 量に対する当該排出目標量の比率、報告対象期間の前の期間における自動車排出 CO₂ の量（以下「報告対象期間前自動車排出 CO₂ 量」という。）のうち自動車 1 台当たり平均排出量及び走行距離（1 km）当たり平均排出量、報告対象期間前自動車排出 CO₂ 量のうちの自動車 1 台当たり平均排出量及び走行距離（1 km）当たり平均排出量に対する報告対象期間自動車排出 CO₂ 量のうちの自動車 1 台当たり平均排出量及び走行距離（1 km）当たり平均排出量並びに報告書を提出する年度の次の年度において自動車の運行に伴い排出される温室効果ガスに含まれる二酸化炭素の目標量を記載すること。

(3) 自動車地球温暖化対策計画に基づく措置の実施状況

計画作成時において計画別紙の措置の例により記載した自動車排出 CO₂ の排出を抑制するために講ずべき具体的措置、実施した措置及び今後の実施予定の措置を記載すること。この場合において、必要に応じ、実施事項の補足説明を記載することができる。

(4) 低燃費車の導入状況

当該計画期間の各年度における自動車種別に応じた低燃費車の導入状況及び導入割合等を記載すること。

3 報告書の提出

埼玉県地球温暖化対策推進条例施行規則様式第 10 号の自動車地球温暖化対策実施状況報告書に添付して、報告書を作成する日の属する年度の 7 月 31 日までに提出しなければならない。

第 4 自動車地球温暖化対策実施方針の作成及び提出

1 実施方針の作成とその運用

実施方針を作成しようとする事業者は、その事業活動に関係する他の者の自動車排出温室効果ガスを抑制するため、及び従業員の通勤における公共交通機関等の利用を促進するための措置を効果的に実施するため、次のとおり取り組むものとする。

- (1) 自らの事業活動上関係を持つ事業者の自動車排出温室効果ガス及び従業員の通勤における自家用自動車使用が原因で発生する自動車排出温室効果ガスをそれぞれ抑制するための措置の実態について把握する。未実施の措置をはじめ、今後講ずるべき措置を定め、実施方針を作成する。
- (2) 前号で作成した実施方針に基づき、具体的な措置を講ずる。
- (3) 実施方針の期間が終了した時点で、又は、必要に応じて、実施方針を見直し、更に自動車排出温室効果ガスを抑制するための新たな実施方針を作成する。

2 実施方針の記載事項

- (1) 大規模荷主が、その事業活動に伴い運行を委託した貨物車両等の自動車排出温室効果ガスを抑制するために講ずべき措置
別紙 1 に掲げる措置の例により、実施する事項を記載すること。
- (2) 大規模集客施設の事業者が、当該集客施設の利用者の来場に係る自家用自動車からの自動車排出温室効果ガスを抑制するために講ずべき措置
別紙 2 に掲げる措置の例により、実施する事項を記載すること。
- (3) 自家用自動車により通勤する従業員の割合が半数以上の事業所を有する事業者が、従業員の自家用自動車通勤に係る自動車排出温室効果ガスの排出を抑制するために講ずべき措置
別紙 3 に掲げる措置の例により、実施する事項を記載すること。

3 実施方針の期間

別表中「実施方針作成対象者となる日」において、実施方針の作成対象者となった者

は、当該日から同表中「実施方針の期間終了日」までの間を実施方針の期間とする。

4 実施方針の提出

埼玉県地球温暖化対策推進条例施行規則様式第12号の自動車地球温暖化対策実施方針作成（変更）報告書に添付して、実施方針を作成した日の属する年度の7月31日までに提出しなければならない。ただし、平成21年4月1日に実施方針の作成対象者となった者は、平成21年9月30日までに提出するものとする。

(別表)

実施方針作成対象者となる日	実施方針の期間終了日
令和3年4月1日	令和6年3月31日
令和4年4月1日	
令和5年4月1日	
令和6年4月1日	令和9年3月31日
令和7年4月1日	
令和8年4月1日	
令和9年4月1日	令和12年3月31日
令和10年4月1日	
令和11年4月1日	
令和12年4月1日	令和15年3月31日
令和13年4月1日	
令和14年4月1日	

備考 令和15年4月1日以後に実施方針作成対象者となった者の実施方針の期間終了日は、知事が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この指針は、平成22年4月1日から施行する。ただし、「第4 自動車地球温暖化対策実施方針の作成及び提出」については、平成21年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 平成22年4月1日（以下「基準日」という。）において、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（平成4年法律第70号）第33条の規定により作成する計画及び埼玉県生活環境保全条例（平成13年埼玉県条例第57号）第36条第2項の規定により作成する計画（この項において「使用管理計画」という。）の期間中である者が基準日において作成する自動車地球温暖化対策計画の最初の計画期間は、基準日において適用されている使用管理計画の計画期間の満了日までとする。

附 則

この指針は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この指針は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この指針は、平成30年4月1日から施行する。

附 則

この指針は、令和3年4月1日から施行する。

附 則

この指針は、令和6年4月1日から施行する。

(計画別紙)

自動車の運行に伴い排出される二酸化炭素の排出を抑制するために講ずべき措置の例

1 低燃費車への転換

(1) 別に知事が定める低燃費車への転換

(2) 現に使用する車両から自動車排出温室効果ガスの排出量がより少ない車両への転換

注 県内に使用の本拠の位置を有する自動車を200台以上使用する事業者は、条例第28条の規定に基づき、知事が定める期限までに、知事が定める低燃費車の台数の割合を知事が定める割合以上としなければならない。

2 適正運転の実施

(1) エコドライブマニュアルの作成、配布及び教育、訓練の実施

(2) エコドライブの実施（空ぶかし、急発進・急加速運転等の削減等）

(3) アイドリング・ストップの徹底

(4) アイドリング・ストップを徹底するための機器及び車両の導入

蓄熱マット、蓄冷式クーラー、外部電源による冷蔵庫等貨物室の空調管理を可能とする装置等を導入する。また、アイドリング・ストップ機能搭載車の導入を図る。

(5) デジタル式運行記録計等の活用

(6) 優良ドライバーの表彰

適正運転を実施した結果、CO₂削減に貢献したドライバーを表彰し、適正運転へのモチベーションを高める。

(7) その他

3 車両の維持管理

(1) 日常点検・整備マニュアルの作成、配布

(2) 日常点検・整備に関する教育、訓練の実施

(3) 日々の始業点検、定期点検の完全実施

(4) エアクリーナーの定期的な点検

(5) 運転日報の作成

エアクリーナーの清掃・交換、エンジンオイルの適正な選択・定期的な交換、適正なタイヤ空気圧の維持等を図ることにより、(1)から(5)までに掲げる車両の維持管理を行い、CO₂削減に努める。

(6) その他

4 公共交通機関の利用の促進

(1) 鉄道、バス等の公共交通機関の利用

(2) 自転車、徒歩による移動

(3) カーシェアリングの導入

移動を行う場合において、自ら自動車を使用することと比較してCO₂排出量の少ない(1)及び(2)に掲げる鉄道、バス等の公共交通機関、自転車又は徒歩による移動を行う。また、自動車移動を行う場合においても、(3)に掲げるカーシェアリングを導入し、効率的な自動車使用及び使用車両の削減を図る。

(4) その他

5 情報化の推進

- (1) 車載端末、パソコンによる配車システムや積載効率の向上に資する情報システムの導入・拡大
- (2) 燃費等の記録管理
- (3) VICS搭載カーナビゲーションシステム等による渋滞回避
- (4) ETCの導入
- (5) その他

6 その他全業種共通の取組

- (1) ISO14001、エコアクション21等の環境マネジメントシステムの認証を取得
- (2) 埼玉県環境SDGs取組宣言書・報告書の提出または埼玉県SDGsパートナー登録への参加
- (3) グリーン経営認証の取得
- (4) 環境報告書の作成
- (5) その他（例．自動車を減車し、自転車に転換する。）

7 共同輸配送の促進

- (1) 物資の集荷、仕分け業務の共同化（積載効率、輸送効率の向上）
- (2) 配送業務の共同化（輸送距離、使用車両の削減）

自社内努力又は荷主等の協力を得た上で、複数の事業者が個別に処理していた物資の集荷、仕分け及び配送業務を連携して共同で行い、又は車両及び貨物を相互融通することにより、(1)及び(2)に掲げるような積載効率の向上並びに輸送距離及び使用車両の削減を促進する。

(3) その他

8 輸送便数の削減

- (1) 帰り荷の確保等による便数削減

自社努力又は荷主等の協力を得た上で、求車求貨システムを活用し、配送車の帰り便に帰り荷を積んで戻るなど、輸送効率向上により、便数を削減する。

- (2) 輸送能力の向上

車両の大型化・トレーラー化等により貨物の輸送の便数を削減する。

9 受注時間と配送時間のルール化

- (1) 受注時間と配送時間の設定（ルール化）

自社内努力又は荷主等の協力を得た上で、行き過ぎた多頻度少量輸送等を見直し、輸送効率を向上させる。

(2) その他

10 道路混雑時の輸配送の見直し等

- (1) 所要時間や積載率等のデータによる車両使用方法の見直し

朝夕ラッシュ時の配送を昼間配送に振り替える、積載効率が低い日の車両使用を削減する等、効率的な配車を行う。

- (2) 効率的なルートを選定

(3) その他

1 1 商品の標準化等

(1) 商品荷姿の標準化

輸配送業務の共同化に資するため、自社内努力又は荷主等の協力を得た上で、パレチゼーション等の商品荷姿の標準化を行う。

(2) その他

1 2 モーダルシフトの推進

(1) 鉄道輸送の活用

(2) 海運の活用

自社内努力又は荷主等の協力を得た上で、自動車輸送と比較してCO₂排出量の少ない

(1) 及び (2) に掲げる鉄道及び海運を活用し、輸送行程全体の中でCO₂削減を実施する。

(3) その他

1 3 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

(1) 既存施設の機械化・自動化など

(2) 荷受け、仕分け業務の効率化のための物流拠点の整備

(3) 荷捌き場、駐停車場所、運転手控室などの整備

(4) 路上駐停車の自粛

(1)及び(2)に掲げるように、物流施設を高度化し、物流拠点を整備することで、必要以上の自動車使用を抑制し、物流効率を向上させる。また、(3)及び(4)に掲げるように、荷捌き場の整備や路上駐停車を止めることで、自動車から排出されるCO₂の削減を図る。

(5) その他

(別紙 1)

大規模荷主が講ずべき措置の例

1 荷主の物流部門における二酸化炭素排出量の把握

(1) 二酸化炭素排出量の把握及び課題等の抽出

物流部門において、自動車から排出される二酸化炭素の排出量を把握し、課題を抽出する。

(2) 貨物輸送事業者と自社関連部門における情報共有及び改善に向けた取組の実施

自動車排出温室効果ガスの削減に向け、物流の無駄を省き効率を上げることを目的に、生産、開発、配送等の情報を貨物輸送事業者及び自社の他部門・部署と共有し、課題解決に必要な見直し及び改善等に取り組む。

2 環境に配慮している貨物輸送事業者の選定

(1) 貨物輸送事業者に対する法令上提出の義務がある運輸部門の二酸化炭素排出量削減に係る計画の提出確認

委託する貨物輸送事業者に対し、法令上提出の義務がある自動車排出温室効果ガス削減を目的の一つとした計画・報告書（埼玉県地球温暖化対策条例に基づく自動車地球温暖化対策計画書、省エネ法に基づく計画・定期の報告等）の提出状況の確認及び提出の推奨を行う。

(2) 貨物輸送事業者の環境配慮の確認

委託する貨物輸送事業者が ISO 14001 取得、エコアクション 21 の取得、グリーン経営認証、埼玉県エコアップ認証、グリーン購入ネットワーク輸配送（貨物自動車）契約ガイドラインの評価を受けている等の環境配慮経営を行っていることを確認する。

3 物流拠点の活用による輸配送の効率化

事業所外の物流施設を入出荷拠点として使用することで、物流の効率化を推進し、使用する車両台数及び便数の削減、物流拠点を中心としたルートへの見直しによる輸送距離の短縮化等を図る。

4 積載率の向上による輸配送の効率化

(1) 商品・荷姿・梱包資材の形状の標準化や軽量化等による積載率の向上

商品や梱包資材の規格の標準化又はパレチゼーション等の荷姿の標準化により積合せを容易にするとともに、その軽量化・小型化を図り、積載率の向上を行う。

(2) 混載便の利用や共同輸配送の取組

輸送単位が小さいときは、積合せ輸送での発注又は混載便を利用する。また、複数業者が個別で発注していた貨物輸送業務を共同で行い、貨物輸送事業者の積載効率向上及び使用車両削減を促進する。

(3) 輸送量及び積載率を考慮した適正車種での発注

貨物輸送事業者に対し、少量の荷は小型車で運送する等、積載率向上の点から適正な規

模の車種を選択するよう発注をする。

5 計画的な貨物輸送による輸配送の効率化

(1) 発注時間及び配送時間のルール化

計画的な輸送を推進し、多頻度少量輸送を抑制するため、発注時間及び配送時間のルール化を行う。

(2) 道路混雑時の輸配送の見直し

道路混雑時の出発時間及び経路等の見直しによる輸配送の円滑化を図る。

(3) 輸送車両の構内や周辺道路等における待機時間の削減のための取組

システムの活用等による予約時間の設定、担当者の配置等によるスムーズな車両誘導、検品の簡略化等による荷捌き場での回転率の向上、駐停車場所の確保等により、貨物輸送業者の待機時間を削減し、構内及び周辺道路への路上駐停車防止を図る。

6 その他輸配送の効率化により輸送距離及び回数を削減する取組

車両のフルトレーラー化等の大型化、ミルクラン（巡回集荷）の実施及び経路の見直し、長期貯蔵技術の開発による出荷の平準化等により、輸送距離の短縮化又は便数を削減する取組を行う。また、デジタルタコグラフとドライブレコーダー機能を併せ持つ車載システムを活用したエコドライブ支援等、ICTを活用した自動車排出温室効果ガスの削減の取組を推進する。

7 低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの促進

(1) 貨物輸送事業者に対する、低燃費車又は省エネルギー支援機器搭載車（以下、「低燃費車等」）の利用要請

貨物輸送事業者に対し、低燃費車又はアイドリング・ストップ装置、燃費マネージャー等の省エネルギー支援機器・用具を搭載した自動車を利用するよう要請する。

(2) 貨物輸送事業者に対する、エコドライブの実施要請

貨物輸送事業者に対し、アイドリング・ストップの徹底に加え、「エコドライブ10のすすめ」によるエコドライブの実施を要請する。

(3) 貨物輸送事業者に対する、低燃費車等の利用状況やエコドライブの実施状況の確認、改善に向けた取組の実施

貨物輸送事業者に対し、低燃費車等の導入割合及びエコドライブの実施状況について確認し、改善に向けた取組の実施をする。

(4) 構内アイドリング防止のための取組

荷捌き所・駐停車場所の確保、運転手控室設置等の取組を行い、構内アイドリング防止を図る。

8 サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（荷主に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサ

ービスを提供することをいう。)の効果的な活用を図る。

9 共同輸配送も視野に入れたモーダルシフトの推進

自動車輸送と比較してより環境に対する負荷が少ない大量輸送機関である鉄道及び海運の活用（モーダルシフト）を推進する。荷量の問題等で単独での取組が難しい場合、他者との共同輸配送の活用を検討する等、可能な限りモーダルシフトに取り組む。

10 その他の必要な取組

備考：大規模荷主が、その事業活動に伴い運行する貨物車両等から排出される自動車排出温室効果ガスを抑制するための措置を講ずるに当たり、貨物輸送事業者のみに過度な負担を強いることがないよう、大規模荷主は貨物輸送事業者と綿密に協議を行う。

(別紙2)

大規模集客施設事業者が講ずべき措置の例

1 公共交通機関の利用促進

(1) 公共交通機関利用の啓発

施設利用者に対して、公共交通機関の利用に関する広報等を実施し、施設利用者が来場する際の公共交通機関利用を促進する。

(2) 公共交通機関利用者へのインセンティブの付与

公共交通機関を利用して来場する者に対して、特典などの優遇措置を講ずることにより、公共交通機関の利用を促進する。

(3) 最寄り駅等からの送迎バスの運行やバス停の設置

最寄り駅等からの送迎バスの運行、既存バス路線のバス停の誘致、交通手段の整備により、来場者の公共交通機関利用を促進する。

(4) その他公共交通機関の利用を促進するための取組

最寄り駅からの来場者に対し当該施設出入り口までの屋根付き連絡通路を整備する等、公共交通機関利用者の利便性を向上させることにより利用を促進する。

2 自転車の利用促進

(1) 十分な広さの駐輪場の設置・維持管理

自転車での来場を促進するため、十分な駐輪場を設置するとともに、その駐輪場の維持管理を行う。

(2) 自転車利用者へのインセンティブの付与

自転車を利用して来場する者に対して、自転車点検サービスの実施及び当該施設での利用時間による駐輪場の無料駐輪サービス等を提供することにより、利便性を高め、自転車での来場を促す。

(3) レンタサイクル及びコミュニティサイクルの推進

当該施設に拠点を整備し、来場者が来場時又は施設周辺でレンタサイクル又はコミュニティサイクルの活用を促進することにより、自動車の使用を抑制し、周辺道路の渋滞緩和を図る。

(4) その他自転車の利用を促進するための取組

駐輪場に管理スタッフを常駐させる、敷地内に自転車専用レーン又は屋根付きの駐輪場を整備するなどの取組により、安全面の確保と自転車利用しやすい環境を整え、来場者の自転車利用を促進する。

3 来場者が利用する自家用自動車の低燃費化促進

(1) 低燃費車利用の啓発

施設利用者に対して、電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車等の低燃費車に関する広報等を実施し、低燃費車の利用促進を図る。

(2) 低燃費車利用者へのインセンティブの付与

低燃費車を利用して来場する者に対して、優遇措置を講ずることにより、低燃費車の利用を促進する。

(3) 電気自動車用充電器等の整備

電気自動車等の低燃費車で来場を促進するため、施設内又は施設周辺に電気自動車用充電器等の整備を行う。

4 来場者に対するエコドライブの啓発

自家用自動車で来場する施設利用者に対して、エコドライブに関する広報等を実施し、当該施設利用者が自家用自動車で来場する際にはエコドライブを実践するよう促す。

5 駐車場及び施設周辺道路の渋滞防止

(1) 交通整理員の配置

施設利用者が利用する駐車場周辺に交通整理員を配置し、施設周辺道路の安全確保と渋滞緩和を図る。

(2) スムーズな入出庫のための施設の整備

駐車場出入口の効果的な配置、入口専用・出口専用出入口の設定、空きスペースへの誘導等により自動車交通量を分散させ渋滞緩和を図る。

(3) その他渋滞防止策

交通案内看板の設置や駐車場案内システムの整備等、5 (1)～(3) 以外の渋滞防止策により、駐車場及び施設周辺道路の渋滞緩和を図る。

6 宅配サービスの実施等

(1) 荷物の宅配サービスの実施

荷物を各家庭まで宅配するサービスを実施し、来場者の公共交通機関や自転車の利用を促進する。

(2) インターネット等を利用した物品販売の促進

インターネット等を利用した物品販売の促進を図り、自家用自動車での来場を抑制する。

(3) 宅配サービスに伴う二酸化炭素削減の取組

再配達削減の取組や配送効率の向上による配送回数の削減、配送車のEV化などにより、宅配サービスに伴い排出される二酸化炭素を削減する。

7 その他の必要な取組

(別紙3)

自家用自動車通勤者が多数の事業所を設置する事業者が講ずべき措置の例

1 マイカー通勤に係る重点目標の設定

マイカー通勤において排出される温室効果ガス削減のため、事業所で重点取組項目を定め、目標達成に向けて推進する。

2 公共交通機関への転換の推進

(1) 公共交通機関利用促進のための情報提供

電車・バスの路線図や時刻表の掲示や配布、事業所で作成した公共交通機関を利用した「通勤マップ」の配布等により公共交通機関での通勤を促す。

(2) 送迎バス等の運行

事業所単独で又は周辺企業と連携して、最寄り駅から従業員専用の送迎バスや通勤バスを運行すること等により、従業員の公共交通機関利用を促進する。

(3) 公共交通機関利用者への優遇策

公共交通機関へ通勤手段を転換して通勤する者に対して優遇措置を講ずることにより自動車以外での通勤を促す。

3 自転車への転換の推進

(1) 自転車の安全利用の促進

自転車を利用して通勤する従業員に対し、講習会の受講や自転車利用者のための賠償責任保険の加入を自転車通勤の許可の条件とする等の取組により安全利用の促進を図る。

(2) 利用しやすい駐輪場の設置・維持管理

十分な駐輪台数を確保する、管理人付き駐輪場及び屋根・スタンドの付いた駐輪場を整備する等利用しやすい環境を整え、自転車の利用促進を図る。

(3) 駐輪場以外の自転車通勤者向け設備の設置・維持管理

電動空気入れ又は自転車工具の配備、個人用ロッカー、更衣室、及びシャワールーム等を整備し、利用しやすい環境を整えることで自転車の利用促進を図る。

(4) 自転車通勤者への優遇策

自転車で通勤する者に対して、自転車の購入支援又は通勤手当の創設等、優遇措置を講ずることにより自転車通勤を促進する。

4 その他マイカー通勤を削減するための取組

(1) 自家用自動車通勤の通勤手当及び許可基準等通勤制度の見直し

自家用自動車通勤に係る通勤手当の見直しを行う、短い距離を自家用自動車で通勤することを制限する等により、公共交通機関又は自転車への通勤手段の転換を促す。

(2) 従業員用駐車場の有料化又は駐車場台数の削減

従業員用駐車場の有料化又は駐車場若しくは駐車台数の削減により、通勤手段の転換を促す。併せて、通勤方法の見直し等、自動車以外での通勤を促進する取組を実施すること

が必要となる。

(3) ノーマイカーデーの実施

ノーマイカーデーを設定し、自家用自動車通勤する者に対して自家用自動車通勤の自粛を促す。

(4) テレワーク・リモート会議の導入

在宅勤務及びリモート会議等に関する制度の導入及び設備の整備により、従業員の通勤に係る温室効果ガスの削減を図る。

(5) マイカー通勤削減のための啓発活動の実施

自家用自動車通勤する者に対して、公共交通機関又は自転車への転換を促す広報等を実施し、公共交通機関又は自転車への転換を促進する。

5 エコドライブの推進

(1) エコドライブの啓発

エコドライブに関する広報等を実施し、自家用自動車通勤者に対して、通勤の際にはエコドライブを実践するよう促す。

(2) エコドライブ研修の実施

自家用自動車通勤者に対して、エコドライブに係る研修を実施する。

6 従業員の通勤車両に関する低燃費車利用促進

(1) 低燃費車の購入支援等

自家用自動車通勤者に対して、低燃費車の購入補助、燃費計の購入補助等の支援を行う。

(2) 低燃費車利用者への優遇策

低燃費車を利用して通勤する者に対して、優遇措置を講ずることにより、低燃費車の利用を促進する。

(3) 従業員用充電設備の設置

低燃費車を利用して通勤しようとする者に対して、充電設備を提供することにより、低燃費車の利用を促進する。

7 時差通勤の実施

従業員の一部の通勤時間帯をずらすことにより、交通量を時間的に分散させ、事業所周辺の渋滞緩和を図る。

8 その他の必要な取組