

4 自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための措置関係

(自動車の走行量の抑制等関係 条例第76条)

(自動車の走行量の抑制等)

第76条 自動車(道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項に規定する自動車及び同条第3項に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。)を使用する者は、自動車を効率的に利用すること、公共交通機関を利用すること等により、自動車の走行量を抑制するよう努めなければならない。

2 自動車を使用する者は、自動車の適正な運転及び必要な整備を行うことにより、当該自動車の運行に伴い発生する排出ガス(自動車の運行に伴い発生する一酸化炭素、炭化水素、鉛化合物、窒素酸化物、粒子状物質、二酸化炭素その他の物質で規則で定めるものをいう。以下同じ。)及び騒音を最少限度にとどめるよう努めなければならない。

(趣旨)

自動車に起因する大気汚染、騒音等の防止を図るとともに、地球温暖化防止に資するため、自動車を使用する者に対する走行量の抑制、環境への負荷の低減に努める旨の規定を定めています。

(解説)

「排出ガス」は、大気汚染防止法第2条第10項に規定する「自動車排出ガス」(一酸化炭素、炭化水素、鉛化合物、窒素酸化物、粒子状物質)に、地球温暖化の観点から二酸化炭素を加え、さらに大気汚染防止法第19条において環境大臣が定めることとなっている「自動車排出ガスの量の許容限度」(昭和49年1月環境庁告示第1号)に定められている黒煙を加えたものとしています。

(自動車の駐停車時の原動機の停止義務等関係 条例第77条)

(自動車の駐停車時の原動機の停止義務等)

第77条 自動車を運転する者は、自動車を駐車し、又は停車するときは、当該自動車の原動機を停止しなければならない。ただし、道路交通法(昭和35年法律第105号)第39条第1項に規定する緊急自動車を当該緊急用務のために使用している場合その他規則で定める場合は、この限りでない。

2 事業者は、その事業活動に伴い従業者に自動車を運転させる場合には、当該従業者に対し、自動車を駐車し、又は停車するとき(前項ただし書に規定する場合を除く。次条において同じ。)は、当該自動車の原動機を停止するよう指導しなければならない。

(趣旨)

駐車時又は停車時において自動車の原動機を動かす(アイドリング)ことにより、大気汚染、騒音等の問題が生じていることから、自動車を運転する者に対し、アイドリング・ストップを行なう旨の規定を定めるとともに、従業員に自動車を運転させる事業者に対し、アイドリング・ストップに関する指導を行なう旨の規定を定めています。

(解説)

- (1) 緊急自動車には、消防用自動車、救急用自動車、警察用自動車の他、血液輸送用自動車、応急作業用自動車などが含まれ、具体的には道路交通法施行令により定められています。
- (2) 「その他規則で定める場合は、この限りでない。」とは、条例に明示された緊急自動車を当該緊急用務のために使用している場合以外に、次のような場合に自動車の駐停車時の原動機の停止を要しない旨を規定するものであり、規則で定めています。
- ・道路交通法第7条の規定により信号機の表示する信号等に従って自動車を停車する場合その他同法の規定により自動車を停車する場合
 - ・交通の混雑その他の交通の状況により自動車を停車する場合
 - ・人を乗せ、又は降ろすために自動車を停車する場合
 - ・自動車の原動機を、貨物の冷蔵等に用いる装置その他の附属装置(自動車の運転者室又は客室の冷房又は暖房を行うための装置を除く。)の動力として使用する場合
 - ・これらのほか、当該自動車の原動機を停止しないことがやむを得ないものと認められる場合

Q 暖機運転はアイドリング・ストップの適用対象となるのか。

- A エンジンに余分な負荷をかけないためにも、ある程度の暖機運転は必要ですが、最近の車はエンジンの性能が向上しており長時間の暖機運転は必要なくなっています。
- したがって、外気の温度にもよりますが3～5分程度で十分暖機できると思われるので、それを超えるような場合はアイドリング・ストップの適用対象となると考えています。

Q 路外駐車場に入るため車両が渋滞している場合はアイドリング・ストップが必要か。

- A 規則でアイドリング・ストップの除外としている「交通の混雑その他交通の状況により自動車を停車する場合」と同様に、いつ動くのか分からない状況にあり、このような場合は、アイドリング・ストップは困難であるため、必ずしもアイドリング・ストップする必要はないと考えています。

Q タクシーの客待ちの場合はアイドリング・ストップが必要か。

- A 駅などのタクシー乗場では逐次お客様が乗車することから、タクシーもお客様の乗降にあわせ少しずつ前進するので、絶えず車は動いているものと考えられます。したがって、規則でアイドリング・ストップの除外としている「交通の混雑その他交通の状況により自動車を停車する場合」と同様に、いつ動くのか分からない状況にあり、このような場合は、アイドリング・ストップは困難であるため、必ずしもアイドリング・ストップする必要はないと考えています。
- しかし、タクシー乗場でないような場所、タクシー乗場であってもお客様がまったく乗車する様子のないような場所でのアイドリングは、アイドリング・ストップの適用対象となると考えています。

Q 真夏や真冬に、待機等で車を離れられないトラックの運転手などもアイドリング・ストップして冷房・暖房を止めなければならないのか。

A 運転手の皆様には、アイドリング・ストップの実践のため、予め荷受け事業者側と時間調整を行い、できる限り待機等を発生させないこと、それが困難な場合は、適切な待機場所の確保にご配慮いただくことが大前提と考えます。

しかしながら、日常においては、業務その他のやむを得ない事情により、運転手等が自動車から離れることができず、かつ、相当時間の待機を回避できないなどの状況も起こりうると考えられます。

そうした状況においては、とりわけ、酷暑期や酷寒期の場合、アイドリング・ストップ義務の徹底が、車室の冷暖房の不使用による運転手等の健康に悪影響を及ぼす懸念もあると考えられますので、特例的にアイドリング・ストップ義務を免除することとします。その場合においても、近隣住民等に十分配慮しつつ、できるだけ短時間で済ませるなど、適切な対応をお願いします。

なお、アイドリング・ストップ時に使用できる蓄冷式クーラー等のアイドリング・ストップ支援機器もございますので、こういった機器の積極的な導入もご検討いただくなど、まずはできる限りアイドリングを避ける方策を講じるよう努めてください。

(駐車場設置者等の周知義務関係 条例第 78 条)

(駐車場設置者等の周知義務)

第78条 規則で定める規模以上の駐車場を設置し、又は管理している者(以下「駐車場設置者等」という。)は、看板、放送、書面等により、当該駐車場を利用する者に対し、当該駐車場内において自動車を駐車し、又は停車するときは、自動車の原動機を停止すべきことを周知するための措置を講じなければならない。

(趣旨)

アイドリング・ストップの定着を図るためには、駐車場の設置者等の協力による効果が大きいと考えられることから、駐車場の設置者等に対し、アイドリング・ストップの実施をその利用者に周知すべき旨の規定を定めました。

(解説)

- (1) ここでいう「駐車場」は、駐車のに供する施設全般を指します。
- (2) 「規則で定める規模以上の駐車場」とは、駐車のに供する部分の面積が500平方メートル以上の規模の駐車場であり、規則で定めています。

Q アイドリング・ストップの周知義務を課する駐車場の規模を500平方メートルとしているが、なぜ500平方メートルの規模の駐車場を対象としたのか。

A ① 駐車のに供する部分が500平方メートル以上の路外駐車場(※)については、駐車場法により、技術的基準、設置の届出、管理規程などが定められており、維持・運営のために一定の管理がなされ、通常の管理と併せてアイドリング・ストップに関する周知のための措置を実施することも可能と考えられること。

- ② 路外駐車場以外でも同規模の駐車場であれば路外駐車場に準じた管理がされていると考えられること。
- ③ 既に駐車場設置者等の周知義務に係る条例を制定している他の都府県の状況など

これらを踏まえて、500平方メートル以上の規模としました。

※ 路外駐車場：道路の路面外に設置される自動車のための施設で、一般公共の用に供されるもの（月極駐車場、職員専用駐車場等は除く。）

Q 1つの事業所・施設に500平方メートル未満の駐車場が複数ある場合は、合算して500平方メートル以上の規模であればアイドリング・ストップの周知を義務付ける駐車場となるのか。

A 1つの事業所・施設に付随する駐車場が複数あるような場合は、それぞれの駐車場の面積を合算して500平方メートル以上の規模であればアイドリング・ストップの周知を義務付ける駐車場となります。
なお、500平方メートル以上の駐車場とは普通乗用車がおよそ40台以上駐車できるものです。

Q 商品として展示してある車、修理のためにお客様から預かった車の保管スペースも駐車場に含めて考えなければならないのか。

A 展示スペースや保管スペースは運行の用に供する自動車を駐車するために設けられたスペースではないので駐車場には含めません。

Q 駐車場におけるアイドリング・ストップの看板等による周知は従業員専用駐車場であっても該当となるのか。

A 従業員専用駐車場についても該当となります。ただし、周知方法については条例・規則で特定していないので従業員しか利用しない駐車場であれば、看板でなくとも朝礼での周知、社内掲示板での周知等でもよいと考えています。

Q 駐車場における周知のための看板は内容、大きさ、数など規格があるのか。

A 規格は定めていません。事業者の方が駐車場の利用者に周知できると思われる内容であればよく、駐車場の規模、利用形態等で看板の大きさや数も変わってくるので、状況に応じた対応をお願いします。

（低公害車の購入等 条例第79条関係）

（低公害車の購入等）

第79条 自動車を購入し、又は使用しようとする者は、排出ガスが発生しないか若しくはその量が

相当程度少ない自動車で規則で定めるもの(以下「低公害車」という。)又は排出ガスの量がより少ない自動車を購入し、又は使用するよう努めなければならない。

(趣旨)

この規定は、自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るため、県民や事業者に対し、自動車の購入や使用する際に低公害車やより排出ガス排出量の少ない車の購入・使用に努める旨を定めたものです。

(解説)

- (1) 「排出ガスが発生しないか若しくはその量が相当程度少ない自動車」は、規則で定めることとしており、具体的には燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、LPGトラック、低排出ガスかつ低燃費車(ただし、低燃費基準のない車両については低排出ガス車でよい。)、新短期規制適合車(平成15、16年規制適合車で車両総重量が3.5tを超えるトラック、バスに限る。)をいいます。
- (2) 「より排出ガス排出量の少ない車」とは、現在使用しているものより排出ガスの排出量が少なく、排出ガスによる環境への負荷が少ない車全般を指します。

(低公害車の導入義務等関係 条例第80条)

(低公害車の導入義務等)

第80条 事業の用に供する自動車(規則で定めるものを除く。)の台数が規則で定める台数以上である事業者(以下「特定自動車使用事業者」という。)は、当該自動車の台数に対する低公害車の台数の割合(以下「低公害車導入割合」という。)を規則で定める割合以上としなければならない。

2 特定自動車使用事業者は、規則で定めるところにより、毎年度、前年度末の低公害車導入割合その他規則で定める事項を知事に届け出なければならない。

3 知事は、前項の規定による届出があったときは、低公害車導入割合その他規則で定める事項を公表するものとする。

(趣旨)

環境への負荷の少ない低公害車の普及を図るため、一定規模以上の事業者に対し、低公害車の導入を義務づけ、その導入状況について届け出る旨の規定を定めています。

(解説)

- (1) ここでいう「事業の用に供する自動車」には、商品である自動車は含みません。また、対象となる自動車は、道路運送車両法に規定する原動機付自転車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)、被けん引自動車を除くことを規則で定めており、それ以外の普通自動車、小型自動車及び軽自動車です。
- (2) 低公害車の導入割合は、車種に応じて規則でその算定方法を定めています。

Q なぜ低公害車の導入義務を課す事業者の規模を乗用車換算で200台以上としたのか。

- A ① 自動車を乗用車換算で200台以上使用している事業者は、相当の排出ガスを出していることから、低公害車の導入などにより排出ガスを抑制する必要性が高いこと。
- ② 自動車を乗用車換算で200台以上使用しているような事業者は、自動車の管理もしっかりしており、低公害車の導入も計画的に行うことが可能と考えられること。
- ③ 既に低公害車導入義務づけに係る条例を制定している他の都道府県の状況などから、乗用車換算で200台以上の規模の事業者としました。

Q なぜ低公害車の導入割合を車両総重量12トン以下の車両は3割、12トンを超える車両は2割と設定したのか。

- A あいち新世紀自動車環境戦略では、2010年度までに県内の自動車保有台数の約6割に当たる300万台をエコカーに転換していくこととしています。
- 戦略では、その300万台の大半をエコカーに転換が可能な乗用車で想定しており、エコカーに転換が可能な乗用車、小型貨物車、軽自動車については、2007年度(平成19年度)の低公害車導入割合の知事への届出までに、それらを使用しているすべての事業所がその3割以上をエコカーに代替し、その後も同様のペースで代替を進めることにより目標達成が可能となることから、導入割合を3割に設定しました。
- また、トラック、バスなどの大型車両を多く使用している事業者については、転換できるエコカーが少ないことから、新短期規制以降の最新規制適合車を条例では低公害車として認め、エコカーに準ずる取り扱い(エコカーではないため、新短期規制基準と低排出ガス認定基準との比較からエコカー1台に対し、最新規制適合車は1/2台で導入割合を換算。)とすることにより、大型車両への最新規制適合車の導入を促進し、少しでも大気環境の改善を図るため、事業者における導入可能性、自動車NOx・PM法の車種規制による強制代替などを勘案し、導入割合を車両総重量により2割から3割としたものです。

※エコカー：電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、LPG貨物自動車、低排出ガス車かつ低燃費車、燃料電池車

Q 低公害車導入義務を課せられる事業者の規模は、全国に事業所がある場合、愛知県内の事業所だけの乗用車換算台数で200台以上ということでしょうか。

- A そのとおりです。

Q 現在使用している車種に低公害車の該当がない場合は、どうすればよいのか。

- A 原動機付自転車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、二輪自動車などの電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低排出ガスかつ低燃費車といった低公害車がほとんどあるいはまったく存在しない車種は低公害車導入義務の対象から除外しており、導入は可能と考えています。

Q 低公害車の導入割合を求める算定方法がよくわからない。

A 様式第50の低公害車導入報告書の別紙は車種ごとに低公害車及び低公害車以外の自動車の使用台数を記入して、記載されている計算式に沿って空欄を埋めていけば導入割合が算出できるようになっていますので、それを利用してみてください。

[様式第50](#)