

第4章 圏域を越える環境問題とその対応策に関する調査（環境）

4 - 1 圏域を越える環境問題の状況

（1）産業廃棄物の状況

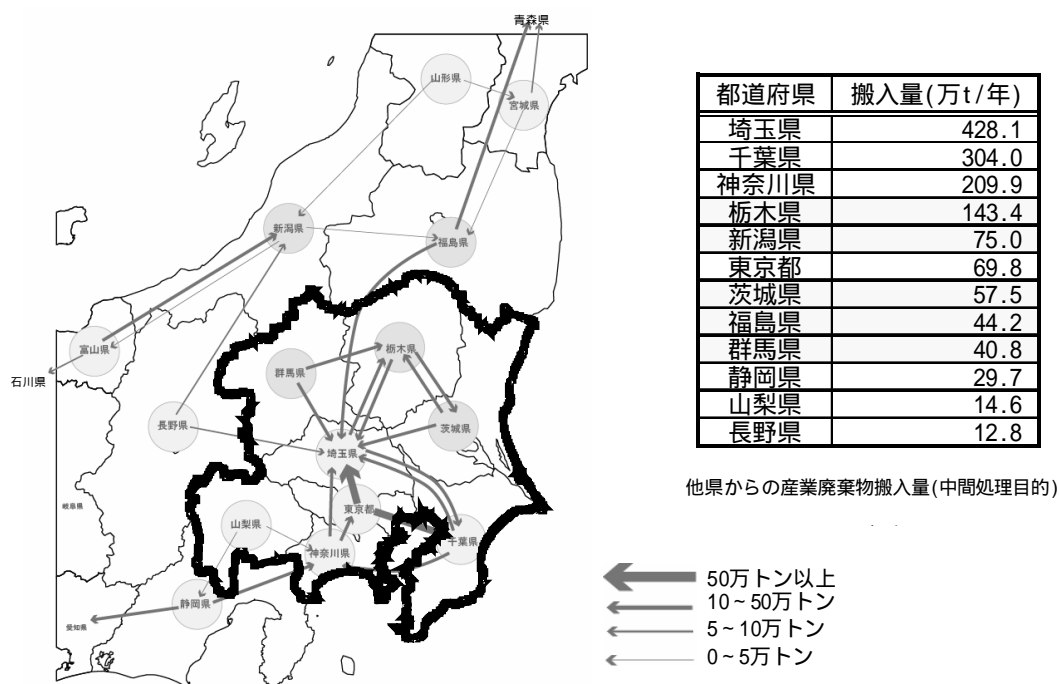
圏域を越えた産業廃棄物の処理・リサイクル

大量消費・大量生産・大量廃棄といった社会システムに伴う廃棄物の発生に対応するため、廃棄物処理・リサイクル施設の整備をはじめ、循環型社会への転換に向けた取り組みにより、リサイクル率は向上しているものの、依然として廃棄物発生量は高い水準が続いている。東京湾の埋立て処理にも限界があり、また、内陸の最終処分場の確保も困難を極めていることから、圏域外に廃棄物の中間処理、最終処分の一部を依存している状況にある。

中間処理を目的とした産業廃棄物の移動については、都県境を越えた搬入量（平成16年（2004年）度）が埼玉県（428万t）、千葉県（304万t）となっている。これらの県への産業廃棄物は東京都から排出されるものが多く、結果として首都圏内での移動が多い。

一方で、新潟県、福島県、長野県をはじめ、首都圏域外の地域との産業廃棄物のやり取りもあり、中間処理を目的とした産業廃棄物の広域的な移動が見られる。

図表 産業廃棄物の広域移動状況(中間処理目的、平成16年度)



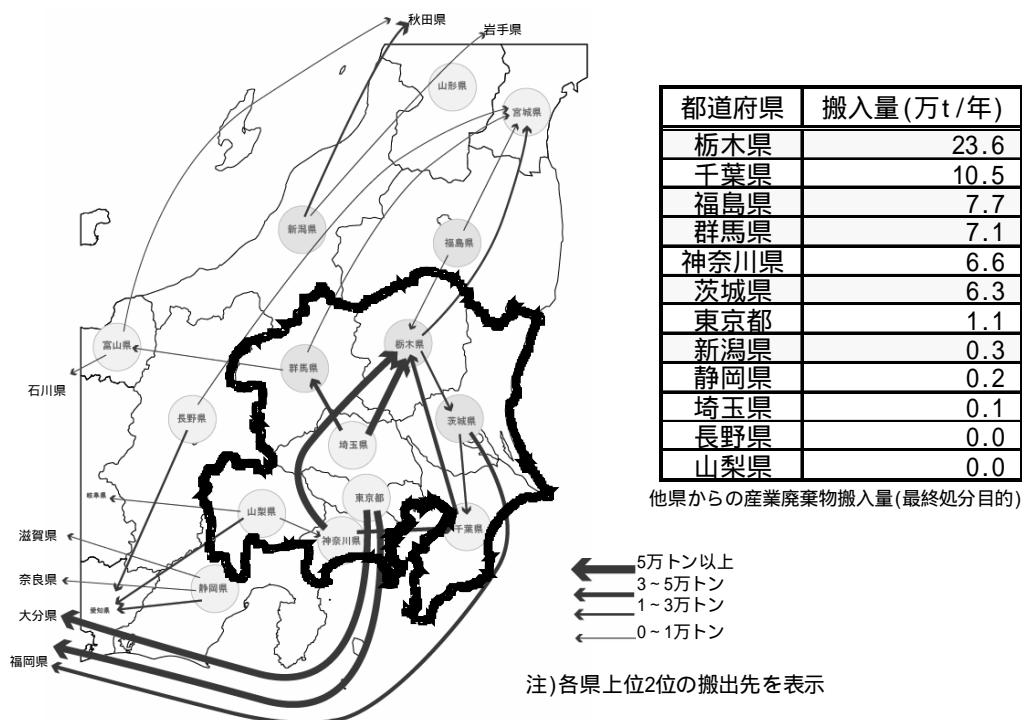
注)各県上位2位の搬出先を表示

資料：環境省「廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実体調査報告書」より作成。

また、最終処分を目的とした産業廃棄物の移動についても、都県境を越えた搬入量（平成16年（2004年）度）が栃木県（24万t）、千葉県（11万t）となる等、首都圏内での移動が多い。

一方で、最終処分場立地状況や最終処分料金の関係から、大分県、福岡県等、首都圏域外の地域との産業廃棄物のやり取りもあり、最終処分を目的とした産業廃棄物の広域的な移動が見られる。

図表 産業廃棄物の広域移動状況(最終処分目的、平成16年度)



資料：環境省「廃棄物の広域移動対策検討調査及び廃棄物等循環利用量実体調査報告書」より作成。

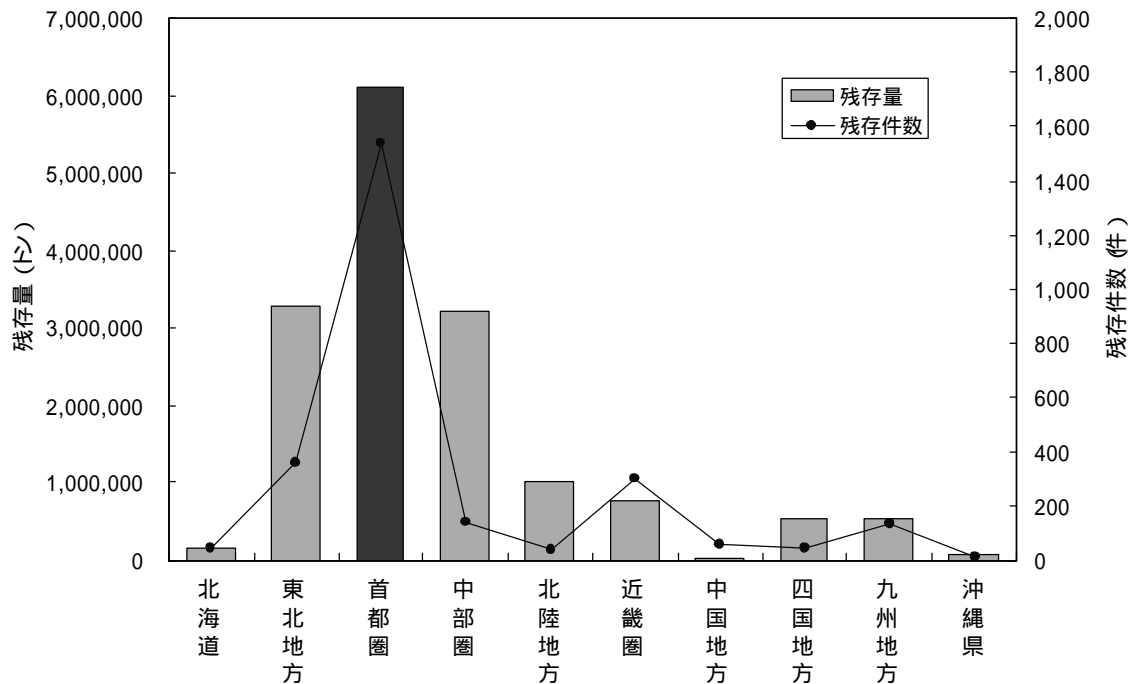
産業廃棄物の不法投棄の状況

平成17年（2005年）度末における産業廃棄物の不法投棄等（不法投棄及び不適正処理）事案の残存件数は全国で2,670件、残存量は1,567万トンであった。このうち首都圏の不法投棄事案については1,540件（全国の58%）、611万トン（同じく39%）が残存しており、1件当たりの不法投棄量は全国平均よりも少なく、小規模の不法投棄事案が多数といえる。

一方、東北地方、中部圏では大規模不法投棄事案の発覚等もあり、不法投棄の残存件数に比較して残存量が多い。特に平成14年（2002年）に発覚した「青森・岩手県境大規模不法投棄事件」は、国内最大規模の不法投棄事件であり、その量は約82万m³にも上った。青森・岩手両県の調査により首都圏を含む22都道府県18政令市の10,000社以上の排出事業者が関係することが判明している。本事件では、不法投棄の当事者である事業者が精算法人、破産法人

となっていたことから、調査や原状回復事業を両県が代執行した場合、その費用の回収が期待できない状況にあったため、廃棄物処理法に違反した排出事業者については実際に事業者名を公表した上で、不法投棄現場から廃棄物を撤去するよう措置命令が出された。

図表 産業廃棄物の不法投棄等事案の残存量及び残存件数(平成 17 年度末)



資料：環境省「産業廃棄物の不法投棄等の状況（平成 17 年度）について」より作成。

図表 青森・岩手県境大規模不法投棄事件に係る排出事業者に対する措置命令

措置命令日	履行日	被命令者	講ずべき措置の内容
H15.6.18	H15.8.7	業種：専門サービス業 本店：東京都	燃え殻0.809トン及びごみ固形物1.94トンの撤去
H15.6.18	H15.8.7	業種：製造業 本店：東京都	燃え殻0.08トン及びごみ固形物2トンの撤去
H15.6.18	H15.8.7	業種：各種商品卸売・小売業 本店：東京都	燃え殻0.16トンの撤去
H15.6.18	H15.8.7	業種：道路貨物運送業 本店：東京都	燃え殻0.028トンの撤去
H15.8.6	H15.10.1	業種：事業サービス業 本店：東京都	燃え殻0.428トン及びごみ固形物5.1トンの撤去
H15.8.6	H15.10.1	業種：織物・衣服・身の回り品小売業 本店：東京都	燃え殻0.016トンの撤去
H16.7.28	H16.9.28	業種：事業サービス業 本店：東京都	燃え殻6.62トンの撤去
H16.8.31	H16.10.19	業種：電子部品・デバイス製造業 本店：栃木県	燃え殻35.41トンの撤去
H16.8.31	H16.10.19	業種：木材・木製品製造業 本店：東京都	燃え殻3.192トンの撤去
H16.11.19	H16.12.22	業種：鉄鋼業 本店：東京都	汚泥77.07トンの撤去
H16.11.19	H16.12.22	業種：化学工業 本店：東京都	汚泥149.73トンの撤去
H16.11.19	H16.12.22	業種：金属製品製造業 本店：東京都	汚泥5.37トンの撤去
H16.12.1	H17.3.1～ H17.3.2	業種：化学工業 本店：埼玉県	汚泥135.9トンの撤去
H16.12.1	H17.3.2～ H17.3.3	業種：化学工業 本店：埼玉県	汚泥139.01トンの撤去
H17.3.22	H17.5.27	業種：食料品製造業 本店：東京都	動植物性残さ24トンの撤去
H17.3.22	H17.5.27	業種：金属製品製造業 本店：神奈川県	燃え殻4トンの撤去
H17.3.22	H17.6.13	業種：金属製品製造業 本店：埼玉県	汚泥13トンの撤去
H17.5.31	H17.8.12	業種：食料品製造業 本店：長野県	燃え殻6.232トンの撤去

資料：「青森・岩手県境不法投棄事案に係る合同会議資料」資料より作成。

(2) CO₂ 等の排出の状況

圏域間物流の状況

CO₂ 排出について、圏域間で中心的な課題となるのは運輸部門の CO₂ 排出である。我が国のエネルギー起源二酸化炭素の排出量約 11.8 億 t-CO₂ (平成 18 年 (2006 年) 度 (速報値)) のうち、運輸部門の排出量は、全体の 21.5% を占めており、工場等産業部門に次ぐ排出量となっている。

図表 我が国のエネルギー起源二酸化炭素の排出量

	京都議定書の 基準年	2005 年度比 (基準年比)	2005 年度 からの増減	2006 年度速報値 (基準年比)
産業部門 (工場等)	482	452 (-6.1%)	0.6%	455 (-5.6%)
運輸部門 (自動車・船舶等)	217	257 (+18.1%)	-0.9%	254 (+17.0%)
業務その他の分野 (商業・サービス・事業所等)	164	239 (+45.4%)	-2.6%	233 (+41.7%)
家庭部門	127	174 (+36.4%)	-4.4%	166 (+30.4%)
エネルギー転換部門 (発電所等)	67.9	79.0 (+16.5%)	-4.4%	75.5 (+11.3%)
合計	1,059	1,201 (+13.4%)	-1.4%	1,184 (+11.8%)

資料：「2006 年度の温室効果ガス排出量速報値」(環境省)。単位：百万 t-CO₂

全国貨物純流動調査(物流センサス、平成 17 年(2005 年)調査)によれば、圏域内外の物流については、首都圏発及び首都圏着の物流量(首都圏内物流は除く)は全国の物流量 25,534 千 t(3 日間調査値)の 10%程度を占める。

輸送機関別にはトラック輸送の比率が最も高いが、全国と比較して海運、鉄道による輸送比率が高いという特徴があり、京浜港をはじめとする重要港湾や鉄道ネットワークの存在を反映している。

図表 首都圏発着の輸送機関別貨物流動量（3日間調査）

	首都圏発 首都圏外着		首都圏外発 首都圏着		合計	
	数量	割合	数量	割合	数量	割合
鉄道	25,189	2.5%	40,087	2.6%	65,276	2.6%
トラック	745,458	73.3%	1,025,555	66.5%	1,771,013	69.2%
海運	241,229	23.7%	473,903	30.8%	715,132	28.0%
航空	510	0.1%	481	0.0%	990	0.0%
その他	4,204	0.4%	1,033	0.1%	5,237	0.2%
合計	1,016,590	100.0%	1,541,059	100.0%	2,557,648	100.0%

資料：「全国貨物純流動調査（物流センサス、平成 17 年調査）」（国土交通省）。単位：t

図表 輸送機関別貨物流動量（3日間調査）

	全国	
	数量	割合
鉄道	215,081	0.8%
トラック	21,454,392	84.0%
海運	3,029,582	11.9%
航空	2,008	0.0%
その他	833,415	3.3%
合計	25,534,478	100.0%

資料：「全国貨物純流動調査（物流センサス、平成 17 年調査）」（国土交通省）。単位：t

粒子状大気汚染物質（PM）の排出状況

首都圏では、自動車 NOx・PM 法により 1 都 3 県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の指定地域内に所在する自動車は PM の排出基準を満たす必要があり、基準を達成しない自動車は車検を通らない仕組みとなっているほか、1 都 3 県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の条例において、条例の PM 排出基準を満たさないディーゼル車が他県からの流入車を含めて走行できない仕組みとなっている。

過去、PM については 1 都 3 県を中心に環境基準未達成地点が多くあったが、上記取り組みにより PM 濃度は改善傾向にあり、長期で環境基準が未達成の地点は現状ではない。平成 17 年（2005 年）度では、自動車 NOx・PM 法の対策地域外の非適合車両の寄与率が概ね 8～25% 程度であり、特に千葉県では寄与率が高い。しかしながら、平成 22 年（2010 年）度においては、排出基準への適合車両の増加により、排出総量は全体的に減少するとともに、対策地域外の非適合車両の寄与率も、8～19% 程度まで減少すると予測されている（東京都の総量削減計画進行管理調査では、排出基準適合状況別のデータが存在しないため、全量のみを示した）。

図表 流入車両による PM 排出量への影響（平成 17 年度）

使用 本拠地	排出 基準	埼玉県		東京都		千葉県		神奈川県	
		排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)
対策地域内	適合	277.7	52.9	?	?	222.1	36.5	366.5	61.6
	非適合	81.3	15.5			135.3	22.2	126.5	21.3
対策地域外	適合	93.5	17.8	?	?	99.9	16.4	53.8	9.0
	非適合	72.7	13.8			151.7	24.9	47.7	8.0
合計		525.3	100	1,533	100	608.9	100	594.5	100
対策地域外の非適合車両 の寄与率（%）			13.8		?		24.9		8.0

資料：「総量削減計画進行管理調査」（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県各県版）より作成。単位：t/年

図表 流入車両による PM 排出量への影響（平成 22 年度）

使用 本拠地	排出 基準	埼玉県		東京都		千葉県		神奈川県	
		排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)
対策地域内	適合	214.6	64.5	?	?	162.0	52.2	264.2	77.6
	非適合	2.5	0.8			3.5	1.1	3.9	1.1
対策地域外	適合	86.1	25.9	?	?	86.9	28	44.8	13.2
	非適合	29.4	8.8			57.9	18.7	27.6	8.1
合計		332.7	100	463	100	310.4	100	340.4	100
対策地域外の非適合車両 の寄与率（%）			8.8		?		18.7		8.1

資料：「総量削減計画進行管理調査」（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県各県版）より作成。単位：t/年

窒素酸化物（NO_x）対策の推進

NO_x についても、自動車 NO_x・PM 法により 1 都 3 県の指定地域内に所在する自動車は NO_x の排出基準を満たす必要があり、基準を達成しない自動車は車検を通らない仕組みとなっている。

NO₂ 濃度については PM 同様に改善傾向にあるものの、PM と異なり東京都、千葉県、神奈川県では依然として環境基準を未達成の観測局が数多くあり、流入車対策、交通流の円滑化、物流の高度化の取り組み等、複合的な施策の実施が求められる。

図表 長期的に NO₂ の大気環境基準を超過している自動車排出ガス測定局

東京都		神奈川県	
千代田区	日比谷交差点	川崎市	池上新田公園
港区	第一京浜高輪	川崎市	遠藤町交差点
台東区	明治通り大関横丁	川崎市	二子
江東区	三ツ目通り辰己	相模原市	淵野辺十字路
品川区	北品川交差点	千葉県	
品川区	中原口交差点	船橋市	船橋日の出
目黒区	山手通り大坂橋		
大田区	環七通り松原橋		
世田谷区	玉川通り上馬		
渋谷区	甲州街道大原		
板橋区	中山道大和町		
足立区	日光街道梅島		

資料：「大気環境月間値・年間値データファイル」(独立行政法人国立環境研究所)より作成。
NO₂の環境基準(長期的達成基準)と比較し、10年間連続で未達成である自動車排出ガス測定局

流入車対策については、改正自動車 NO_x・PM 法(平成 20 年(2008 年)1 月施行)では、都道府県知事が今後指定する窒素酸化物重点対策地区のうち、環境大臣が定める指定地区へ運行する輸送事業者は NO_x の排出抑制に関する計画作成・提出を義務づける等の流入車対策を実施することとなっている。平成 17 年(2005 年)度では、自動車 NO_x・PM 法の対策地域外の非適合車両の寄与率が概ね 8~17%程度であり、特に埼玉県、千葉県における寄与率が高い。平成 22 年(2010 年)度においては、排出基準への適合車両の増加により、排出総量は全体的に減少するとともに、対策地域外の非適合車両の寄与率も、7~10%程度まで減少すると予測されている(東京都の総量削減計画進行管理調査では、排出基準適合状況別のデータが存在しないため、全量のみを示した)。

図表 流入車両によるNO_x排出量（平成17年度）

使用 本拠地	排出 基準	埼玉県		東京都		千葉県		神奈川県	
		排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)
対策地域内	適合	8,443.2	54.1	?	?	5,233.5	48.1	8,236.1	63.0
	非適合	2,417.5	15.5			1,608.5	14.8	2,747.8	21.0
対策地域外	適合	2,502.7	16.0	?	?	2,177.8	20.0	1,015.4	7.8
	非適合	2,237.6	14.3			1,860.7	17.1	1,074.1	8.2
合計		15,600.6	100	32,184	100	10,880.5	100	13,073.5	100
対策地域外の非適合車 両の寄与率（%）			14.3		?		17.1		8.2

資料：「総量削減計画進行管理調査」（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県各県版）より作成。単位：t/年

図表 流入車両によるNO_x排出量推計（平成22年度）

使用 本拠地	排出 基準	埼玉県		東京都		千葉県		神奈川県	
		排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)	排出量	(%)
対策地域内	適合	7,373.8	67.3	?	?	4,583.3	60.5	7,360.7	81.0
	非適合	81.1	0.7			47.3	0.6	86.1	0.9
対策地域外	適合	2,603.3	23.8	?	?	2,192.1	28.9	1,015.6	11.2
	非適合	898.1	8.2			756.8	10.0	620.6	6.8
合計		10,956.3	100	17,964	100	7,579.5	100	9,083.1	100
対策地域外の非適合 車両の寄与率（%）			8.2		?		10.0		6.8

資料：「総量削減計画進行管理調査」（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県各県版）より作成。単位：t/年

4 - 2 圏域を越える環境問題の対応策

ここでは4 - 1で採り上げた圏域を越える環境問題について対応策を述べる。

(1) 産業廃棄物の対応方策

廃棄物に関する普及啓発と環境配慮製品・サービスの利用推進

人口約4,200万人が生活し、産業活動が活発な首都圏で大きな課題となっている廃棄物等の問題に対しては、国、地方公共団体、事業者、住民等すべての主体が協働・連携し、一体となって、3R及び適正処理の推進に取り組み、循環型社会への転換を図る必要がある。

このため、環境教育やセミナー等によりすべての主体を対象に環境意識の醸成を図り、3Rのうち特にリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）を指向した環境配慮製品・サービスの普及を図り資源の節約等による廃棄物の発生を抑制する。具体的には以下の方策が考えられる。

- ・3R技術の研究開発の推進
- ・サービサイジング等の新たな3Rビジネスモデルの創出推進
- ・リサイクル製品の認定
- ・グリーン購入の推進
- ・環境マネジメントシステムの推進

産業廃棄物のマネジメントの強化と静脈ネットワークの構築

産業廃棄物の中間処理（処理・リサイクル）については、今後廃棄物発生量が大幅に増加する要因が見あたらないこと、また仮に新たな中間処理施設を建設する場合でも、地価が高く、人口が稠密な地帯が多い首都圏では困難が予想されるため、産業廃棄物の処理・リサイクルを目的とした首都圏から首都圏外への産業廃棄物の移出は今後も一定程度継続するものと考えられる。このため、中間処理において強みを持つ圏域外のエコタウンと連携し、静脈ネットワークを構築することが考えられる。例えば、レアメタルを含有する使用済み電気電子機器が大量に発生する首都圏と非鉄製錬技術に秀でた東北地域のエコタウン等の連携が想定される。その際、電子マニフェストの推進等を含めた廃棄物リサイクルガバナンスの徹底により、廃棄物の管理体制強化を通じた不適正処理及び不法投棄の防止につなげる。

また、建設発生土・建設汚泥のように、多量に発生する廃棄物については、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者と利用者間の情報交換、工事間利用等による有効利用を促進する。

- ・特色あるエコタウン（次頁図参照）等と連携した静脈ネットワークの構築
- ・静脈ネットワーク構築に資する輸送システム（海運、鉄道等）の構築
- ・電子マニフェストの利用推進
- ・排出事業者による廃棄物処理プロセス全般に対する管理強化（排出事業者による廃棄物リサイクルガバナンスの徹底）
- ・廃棄物情報交換、マッチングシステムの構築

(2) CO₂ 等の排出抑制に向けた方策

圏域を越えた物流によって負荷が発生する CO₂、PM、NO_x 低減に向けた方策は、物流の効率化といった民間事業者の自主的な取り組みを進めるものと、改正自動車 NO_x・PM 法や PM に関する 1 都 3 県の条例のように現状ある規制の徹底を図るものが考えられる。

物流の効率化、グリーン物流の推進

圏域内外の物流はトラックによる輸送が過半であるが、首都圏の鉄道ネットワークや港湾を活用した輸送手段の活用も他圏域よりも多く行われている。現在、CO₂ 排出削減を目的として、日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、国土交通省、経済産業省、日本経済団体連合会共同の取り組みとして、グリーン物流パートナーシップが発足しており、荷主企業(発荷主・着荷主)と物流事業者が広く連携していくことを促進すべく、モーダルシフト、共同輸配送等に係る普及事業を展開している。具体的には現在取り組みが進められている以下の方策を推進していくことが考えられる。

- ・積載率の向上
- ・車両の大型化
- ・低公害車に関する技術開発
- ・低公害車の導入
- ・共同輸送の促進
- ・物流拠点の集約化
- ・エコドライブの実践・高度化

改正自動車 NO_x・PM 法及び PM に関する 1 都 3 県条例の徹底

NO_x・PM 法については、登録地ベースでの車両規制となっているため継続検査(車検)を通じて今後も確実な車両の代替が進むものと考えられるが、1 都 3 県の条例については、通行区域に基づく規制であるため、実際の違反車両の取締が重要となる。また、道路整備による交通流の円滑化は、NO_x・PM の低減にも大きな効果があると言われている。

なお、改正自動車 NO_x・PM 法により新たに設けられた流入車対策は、NO_x による大気汚染が特に著しい指定地区へ運行する周辺地域の輸送事業者等に計画作成・提出や定期報告を義務づけるものである。指定地区や周辺地域のとらえ方(範囲・広がり)については、指定地区や周辺地域が順次定められていく中で明らかとなるものと考えられるため、輸送事業者は今後とも法規制の具体内容を十分に把握していくことが必要である。

- ・地域間連携による条例違反車両対策の推進
- ・道路整備、交差点等の改良による交通流の円滑化
- ・改正自動車 NO_x・PM 法により設けられる新たな流入車対策の推進

4 - 3 他圏域との連携の方向

(1) 産業廃棄物の対応方策に係る連携の方向

上記の整理から、首都圏内外の産業廃棄物の移動等の特徴を踏まえると、以下のような連携強化を図ることにより、圏外地域との相互依存・補完関係を強化していくことが求められる。

【他圏域との連携の方向】

方向性 : 廃棄物に関する普及啓発と環境配慮製品・サービスの利用推進

- ・ 3 R 技術の研究開発の推進
- ・ サービサイジング等の新たな 3 R ビジネスモデルの創出推進
- ・ リサイクル製品の認定
- ・ グリーン購入の推進
- ・ 環境マネジメントシステムの推進

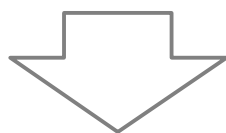
方向性 : 産業廃棄物のマネジメントの強化と静脈ネットワークの構築

- ・ 特色あるエコタウン等と連携した静脈ネットワークの構築
- ・ 静脈ネットワーク構築に資する輸送システム（海運、鉄道等）の構築
- ・ 電子マニフェストの利用推進
- ・ 排出事業者による廃棄物処理プロセス全般に対する管理強化（排出事業者による廃棄物リサイクルガバナンスの徹底）
- ・ 廃棄物情報交換、マッチングシステムの構築

+

【ベースとなる圏域内での取り組み】

首都圏広域地方計画に基づくプロジェクト推進



良好な環境の保全（循環型社会の構築）

方向性 : 廃棄物に関する普及啓発と環境配慮製品・サービスの利用推進

産業活動が活発な首都圏で大きな課題となっている廃棄物等の問題に対しては、国、地方公共団体、事業者、住民等すべての主体が協働・連携し、一体となって、3 R 及び適正処理の推進に取り組み、循環型社会への転換を図る必要がある。

具体的には、環境教育やセミナー等によりすべての主体を対象に環境意識の醸成を図り、3

Rのうち特にリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）を指向した環境配慮製品・サービスの普及により、資源の節約等による廃棄物の発生を抑制する。

方向性：産業廃棄物のマネジメントの強化と静脈ネットワークの構築

産業廃棄物の処理・リサイクルについては、首都圏外にも特定の循環資源のリサイクルに強みを持つ拠点が存在している。このため、圏域内の排出事業者と中間処理において強みを持つ圏域外のエコタウンとが連携し、静脈ネットワークを構築することが考えられる。例えば、レアメタルを含有する使用済み電気電子機器が大量に発生する首都圏と非鉄製錬技術に秀でた東北地域のエコタウン等の連携が想定される。その際、電子マニフェストの推進等を含めた廃棄物リサイクルガバナンスの徹底により、廃棄物の管理体制強化を通じた不適正処理及び不法投棄の防止につなげる。

また、建設発生土・建設汚泥のように、多量に発生する廃棄物については、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者と利用者間の情報交換、工事間利用等による有効利用を促進する。

(2) CO₂等の排出抑制に向けた方策に係る連携の方向

圏域を越えた物流によって負荷が発生するCO₂、PM、NO_x低減については、以下のような連携強化を図ることにより、現在取り組みが進められている事業者の自主的な取り組みや法規制・条例の実効性を高められるものと考えられる。

【他圏域との連携の方向性】

方向性 : 物流の効率化、グリーン物流の推進

- ・積載率の向上
- ・車両の大型化
- ・低公害車に関する技術開発
- ・低公害車の導入
- ・共同輸送の促進
- ・物流拠点の集約化
- ・エコドライブの実践・高度化

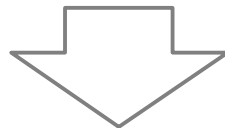
方向性 : 改正自動車NO_x・PM法及びPMに関する1都3県条例の徹底

- ・地域間連携による条例違反車両対策の推進
- ・道路整備、交差点等の改良による交通流の円滑化
- ・改正自動車NO_x・PM法により設けられる新たな流入車対策の推進

+

【ベースとなる圏域内での取り組み】

首都圏広域地方計画に基づくプロジェクト推進



良好な環境の保全
(先導的な地球温暖化対策の推進、大気汚染対策の推進)

方向性 : 物流の効率化、グリーン物流の推進

首都圏の鉄道ネットワークや港湾を活用した輸送手段の活用も他圏域よりも多く行われている。現在、CO₂排出削減を目的として日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、国土交通省、経済産業省、日本経済団体連合会共同の取り組みとして、グリーン物流パートナーシップが発足しており、荷主企業(発荷主・着荷主)と物流事業者が広く連携していく

ことを促進すべく、モーダルシフト、共同輸配送等に係る普及事業を展開している。具体的には、現在取り組みが進められている積載率の向上、車両の大型化、共同輸送の促進、物流拠点の集約化等の方策を推進していくことが考えられる。

方向性 : 改正自動車 NO_x・PM 法及び PM に関する 1 都 3 県条例の徹底

改正自動車 NO_x・PM 法により新たに設けられた流入車対策は、NO_x による大気汚染が特に著しい指定地区へ運行する周辺地域の輸送事業者等に計画作成・提出や定期報告を義務づけるものである。指定地区や周辺地域のとらえ方（範囲・広がり）については、指定地区や周辺地域が順次定められていく中で明らかとなるものと考えられるため、輸送事業者は今後とも法規制の具体内容を十分に把握していくことが必要であり、物流の効率化、グリーン物流の推進とあわせて NO_x・PM 排出抑制対策を進めていくことが考えられる。

これら、圏外地域との連携促進に向けた取り組みに加え、環境問題への対応では中心的な取り組みとなる圏域内でのベースとなる取り組みを推進することにより、良好な環境の保全につながるものと期待される。