

6月は環境月間です。全国で、環境保全に向けた取り組みを紹介するイベントが開催されています。運送業界でも、社会的使命として環境保全に努めており、大気汚染物質であるNOx・PMおよび、地球温暖化の一因であるCO₂の排出量低減を実現しています。

今月号では、運送業界の排出ガス規制の推移や、CO₂排出量とその低減への取り組みについて紹介します。



先進の環境技術で排出ガス規制をクリア

物流は、多少なりとも環境に負荷をかけていることは事実です。ディーゼル車の排出ガス中に含まれる、NOx(窒素酸化物)とPM(粒子状物質)。これらは、地球環境に加え健康にも悪影響を及ぼします。NOxは、光化学スモッグや酸性雨の原因とされ、一方PM(黒煙・すす)は、発がん性や花粉症などの因果関係が指摘されています。

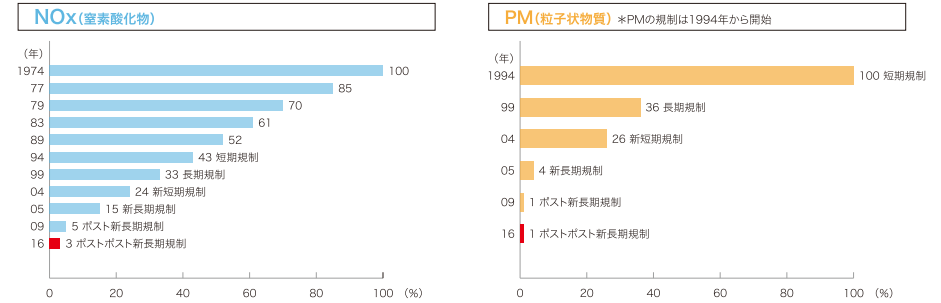
NOx・PMの低減は、運送業界の責務です。しかし、両物質は、一方を減らすと一方が増えてしまうという悩ましさがあります。つまり、エンジン内で大きなパワーを得ようと燃料を高温燃焼させると、PMは減るがNOxが増加。逆に不完全燃焼ならば、NOxは減るが

PMは増えてしまうのです。

また国では、NOx・PMのさらなる低減に向け、世界最高水準の厳しさをもつ排出ガス規制を年々強化(グラフ1)しています。一昨年に施行された平成28年度排出ガス規制(ポストポスト新長期規制)では、これまでの規制値と比較して約4割低い水準にまで減らす厳しい規制となっています。

NOx・PMの低減を“両立できない関係”や、一段と厳しくなっている環境規制に対し、車両メーカーでは先進の環境技術を開発し、順次導入。両物質の着実な低減を図り、ハードルの高い規制に対応しています。

【グラフ1】厳しさを増す排出ガス規制の推移(ディーゼル重量車) *規制開始年を100%とする



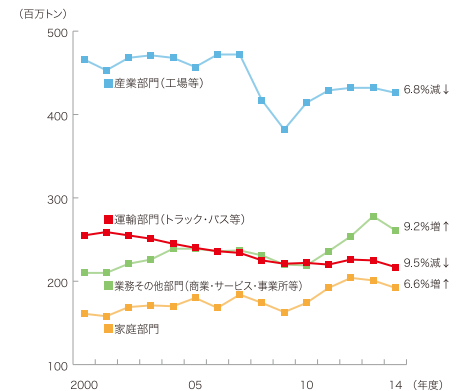
出典:国土交通省「ディーゼル重量車及び二輪車の排出ガス規制を強化します。」、公益社団法人 全日本トラック協会「エコドライブ推進マニュアル」
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境」より作成

省燃費運転の継続でCO₂の排出量を低減

排出ガスの中には、NOx・PMのほか、地球温暖化に結びつくCO₂(二酸化炭素)が含まれています。CO₂を低減するには省燃費運転の実践が不可欠です。2001年度以降、運輸部門※の排出量は減少傾向にあり(グラフ2)、この要因はトラックの環境性能が進化したほか、運送事業者の省燃費運転をはじめとする地道な取り組みがあげられるでしょう。

一般的に、輸送量が増加すればCO₂の排出量も増加します。輸送量は景気の動向などに左右されるため、排出量を輸送量の増減に関わらず確実に減らしていくには、やはり日頃からの省燃費運転が基本になります。 ※トラック・バス、乗用車、タクシー、船舶などを含む

【グラフ2】日本の部門別CO₂排出量の推移



出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

環境保全のためには取り組みの“継続”を

紹介してきたように運送業界では、先進の低公害車の導入や省燃費活動により、NOx・PM、CO₂の排出量を着実に低減してきました。これを維持していくために重要なのは、取り組みの“継続”です。例えば、社内での省燃費運転活動にマンネリ化を感じたら、外部の講習会やエコドライブコンテストなどに参加する

こともおすすめです。客観的な視点で評価してもらえるため、運転の改善点が明確になり、ドライバーの省燃費への意識が高まります。

今後もさらに求められる環境対策。“運送業界は環境保全のトップランナー”としての誇りを持って取り組んでいきましょう。