

三重県流入車対策の仕組み(案)の各委員の意見に対する県の考え方について

①荷主等・旅行者→運送事業者(発着車:対策地域内に目的をもって走行する運送事業者)

主体	県が想定する協力内容	理由	意見欄	県の考え方
荷主等・旅行者	車種規制非適合車の不使用の依頼	窒素酸化物等の排出量割合が大きい大型車で、対策地域外から流入する非適合車の割合が大型車排出量全体でみると20%を占め、その中で対策地域内に目的をもって走行している車両が9割に上ることから、荷主からの依頼が有効と思われるため。 ・荷主等には間接排出者として、対策地域内の大気環境改善に取り組む必要がある。	運送事業者は、荷主側から適合車を使用するよう輸送指示が行われれば、非適合車から適合車への代替措置を執らざるを得なくなり、この場合、流入割合から見て、三重県内の多くの運送事業者が、新たな経済的負担を強いられることとなる。 仮に、流入車両が全て適合車に切り替わったとしても、現状の道路事情、交通環境においては、数値の環境基準達成は疑問。	・三重県が昨年度に行った、現状の道路整備計画に基づいたシミュレーション調査の結果では、現行の施策のままでは、平成32年度において国道23号沿線で環境基準が達成できないことが予測されています。そのため、同調査結果では、環境基準を確保するための一つの方策として、流入車対策を講じる必要があると予測されていますが、その流入車対策の内容は、非適合車だけでなく、車種規制適合車の中でも排ガスレベルが悪い長期規制車までを流入抑制することが必要であると示されています。 なお、大型車で三重県対策地域外からの流入する非適合車のうち、三重県内の対策地域外(津市、亀山市など)の排出量割合は6割以上を占めているので、国道23号の沿道環境改善のためには県内の事業者の方にも非適合車の不使用をお願いしていきたいと考えています。 一方で、道路環境整備等交通流円滑化は早期かつ確実な達成の方策の一つと考えており、平成24年11月に県が行った平成25年度の国家予算要望では、北勢バイパスや新名神高速道路等の早期完成の働きかけを行いました。
			自家用車と営業車の占める割合が約半々となっていることから、自家用車に対しても依頼すべきです。	・ご指摘の通り、自家用車(白ナンバー)に対しても非適合車の不使用を依頼していく予定です。 このため「運送事業者」の記述を「貨物又は旅客を運送する者」に改めました。
			荷主が直接依頼する運送(例えば、自社製品の移送運搬)であれば、運送事業者への依頼は実施しやすいが、それ以外の運送(例えば原材料の納入運搬)だと、運送事業者を特定することが困難であり、依頼先が把握できない。よって、荷主が製造業の場合には、当該地域に発着する車両の半分しか対応出来そうにない。	・対策地域内の環境改善には、三重県の対策地域へ流入する運送事業者等に対して非適合車の不使用を依頼することが重要なのでご協力いただきたいと思います。 なお、荷主から事業者等に非適合車の不使用を依頼する場合の依頼方法等は、別途、提案することを考えています。
			県においても、運送業者や荷主・旅行者、中継施設管理者に対して愛知県等が策定し取り組んでいる「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」等の制定の検討を行い、それに基づき車種規制非適合車の使用抑制等に地域特性を考えながら更なる対策地域内の大気環境保全の徹底に取り組む必要がある。	・ご指摘のとおり、三重県の対策地域は愛知県と接続していることから地域一帯となった取組が重要と考えていますので、愛知県の要綱を参考にしながら、三重県の地域特性にあった流入車対策を策定していきます。
			荷主等・旅行者と運送事業者との相互取組、理解が非適合車の使用抑制に有効であることから、荷主等・旅行者に対し、運送の委託や物品の購入等に際しては相手先に非適合車にしないことを要請することを働きかける必要がある。 荷主等・旅行者に運送事業者の非適合車使用の有無の確認と記録することを働きかける。	・荷主等や旅行者と運送事業者等との連携による取組が対策地域の環境改善に重要と考えていますので、そのことを踏まえて三重県流入車対策の仕組みを策定しています。

②特定荷主・特定旅行者→県(環境生活部)

主体	県が想定する協力内容	理由	意見欄	県の考え方
特定荷主・特定旅行者	依頼報告書(案)を県へ報告	荷主等による運送事業者への車種規制非適合車の不使用の依頼の状況等を県が把握するため、特定荷主(資本金額や敷地面積などが一定規模以上の荷主)等によりのみ報告をいただく。	多くの車両が出入りする施設が対象となることから、有効な措置と考える。	・効果の把握は、その後の施策の方向性を検討するうえで必要となるため、ご協力をお願いします。
			自家用車と営業車の占める割合が約半々となっていることから、自家用車に対しても報告を求めべき。 又、文中の運送事業者への表記についても自家用車にも報告を求め文面にすべきでは。 県への報告として、一定条件以上の荷主を特定荷主と定めて、報告を義務付けることは必要と思われる。 但し特定荷主の条件は省エネ法に定められている「年間3000万トンキロ以上」の指針に倣うべきであるとする。愛知県のように建物面積や敷地面積、資本金でしきい値を定める方法では、車両運行情に比例しているとは考えにくい。	・特定荷主等の条件に合致すれば、自社保有である自家用車(白ナンバー)についても報告を頂くことを想定しています。 ・ご指摘のとおり、「エネルギー使用の合理化に関する法律」(以下「省エネ法」)では、荷主で貨物業者に輸送させる貨物の輸送量が一定量以上のものは、特定荷主に指定されているため、省エネ法の特定荷主は報告の対象となるように検討します。 ただし、平成24年6月末の県内の特定荷主は4社しか指定されていないため、対策地域内の事業者(約3万社)の抽出割合からみると少ないため、出荷額割合等を指標にして一定割合以上の事業者を抽出することができる方法を検討したいと思います。

		県においても、運送事業者や荷主・旅行者、中継施設管理者に対して愛知県等が策定し取り組んでいる「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」等の制定の検討を行い、それに基づき車種規制非適合車の使用抑制等に地域特性を考えながら更なる対策地域内の大気環境保全の徹底に取り組みを行う必要がある。	・ご指摘のとおり、三重県の対策地域は愛知県と接続していることから、地域一帯となった取組が重要と考えていますので、愛知県の要綱を参考にしながら、三重県の地域特性にあった流入車対策を策定していきます。
		状況把握を目的として報告を求めることは必要と考えるが、報告された資料をどのように活用していくか、また報告結果により、県としてどのような措置をとるかを考えておく必要がある。その内容が適正に報告されたものか、否かの確認をどのようにするかを考えておく必要がある。	・報告された内容等は毎年とりまとめている総量削減計画の進行管理調査報告書や県HP等に記載し周知するとともに、今後の施策に役立てていきます。また、特定荷主から報告された内容についても必要に応じてヒアリングを行うなど、その後の施策実施の参考にしたいと考えています。 また、対策の状況を把握するため、ナンバープレート調査により実際の路上で確認を行い状況把握に努めます。
		特定荷主等の取組みが進むよう、依頼状況の報告のみでなく、取組みに対するメリットも考慮できないか。	・今後、流入車対策の説明を実施する中で、事業者の方々からご指摘のようなご意見が出された場合には、その効果も見極めたうえで検討したいと考えます。

③ 県→運送事業者(発着車:対策地域内に目的をもって走行する運送事業者、通過車:対策地域内を通過する運送事業者)

主体	県が想定する協力内容	理由	意見欄	県の考え方
県 (環境生活部)	車種規制非適合車の不使用を周知啓発	窒素酸化物等の排出量割合が大きい大型車で、対策地域外から流入する非適合車の割合が、大型車排出量全体でみると20%を占め、これら運送事業者に対して車種規制非適合車の不使用を周知啓発する。 ・対策地域内では、車種規制が実施され、車種規制非適合車は対策地域内に登録できないことから、対策地域外からの流入してくる運送事業者に対して非適合車の使用を抑えるよう関係機関等と連携して周知啓発する。	・新たな対策への移行実施となれば、事前周知の徹底が重要と考える。 自家用車と営業車の占める割合が約半々となっていることから、自家用車に対しても周知啓発を行うべきでは。 又、文中の運送事業者への表記についても自家用車も含む表記にすべきでは。 県においても、運送業者や荷主・旅行者、中継施設管理者に対して愛知県等が策定し取り組んでいる「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」等の制定の検討を行い、それに基づき車種規制非適合車の使用抑制等に地域特性を考えながら更なる対策地域内の大気環境保全の徹底に取り組みを行う必要がある。 行政としては、各業界に非適合車の使用抑制、対策地域への流入を抑えることを呼びかけるだけでなく、対策地域内を通過する車輛の削減を図る為に、迂回路となる対策地域外の道路整備の早期実現を目指し、行政間の連携を強化することが重要と考える。	・三重県流入車対策を実施する場合には、事前に説明会を実施するなど、様々な機会を通じて周知を行う予定です。 ・ご指摘のとおり、自家用車(白ナンバー)に対しても周知啓発をしていくことを考えています。 このため「運送事業者」の記述を「貨物又は旅客を運送する者」に改めました。 ・ご指摘のとおり、三重県の対策地域は愛知県と接続していることから、地域一帯となった取組が重要と考えていますので、愛知県の要綱を参考にしながら、三重県の地域特性にあった流入車対策を策定していきます。 ・平成24年11月に県が行った平成25年度の国家予算要望では、北勢バイパスや新名神高速道路等の早期完成の働きかけを行いました。

④ 中継施設管理者等(対策地域内)→運送事業者

主体	県が想定する協力内容	理由	意見欄	県の考え方
中継施設管理者 (対策地域内)	車種規制非適合車の不使用の周知	対策地域内に目的をもって走行する車両の中には、その目的が中継施設管理者等に物品等を運搬することにある車両もいるので、荷主等からだけでなく、中継施設管理者等からも「対策地域内では非適合車を使用しないように求められている」ことを周知する。	新たな措置が実施される前に十分な周知徹底が重要。 県においても、運送業者や荷主・旅行者、中継施設管理者に対して愛知県等が策定し取り組んでいる「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」等の制定の検討を行い、それに基づき車種規制非適合車の使用抑制等に地域特性を考えながら更なる対策地域内の大気環境保全の徹底に取り組みを行う必要がある。 この場合、具体的にどのように周知、啓蒙させるのか。マニュアル等作成しなくて良いのか。関係者で協議が必要と思われます。	・三重県流入車対策を実施する場合には、事前に説明会を実施するなど、様々な機会を通じて周知を行う予定です。 ・ご指摘のとおり、三重県の対策地域は愛知県と接続していることから、地域一帯となった取組が重要と考えていますので、愛知県の要綱を参考にしながら、三重県の地域特性にあった流入車対策を策定していきます。 ・上記の説明会において周知徹底を図るとともに、荷主や運送事業者等の会議等において、個別に御説明に伺うなどして周知啓発を図る予定です。

⑤道路管理者→運送事業者

主体	県が想定する協力内容	理由	意見欄	
道路管理者	迂回路の利用促進を周知	<p>国道23号沿道環境改善のためには、迂回路として東名阪自動車道等を利用することが効果的と考えられるため。</p>	<p>東名阪自動車道においては、新名神高速道路(亀山～草津田上)の一部開通以降、交通量は飽和状態にあり、効果は疑問。しかしながら、迂回措置等の周知・徹底は必要。</p> <p>一方、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 三重県側、東海環状道路の早期完成 ② 国道1号線、北勢バイパスの早期完成 ③ 新名神四日市JC～亀山西JCの完成の前倒し <p>これらのインフラ整備の諸対策が講じられ、完成してこそ、環境基準達成が見えてくることを強く認識すべき。</p>	<p>・ご指摘の下記①②の道路整備状況について、国土交通省中部地方整備局北勢国道事務所等に訪問し確認しましたところ下記のとおりでした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①東海環状道路 ・東員IC～四日市北JCTのH27年度開通予定。 ②北勢バイパス ・名四カントリー近辺までH26年度開通予定 <p>また、これらのインフラ整備の早期完成に向けて、平成25年度の国家予算要望で北勢バイパスや新名神高速道路等の早期完成の働きかけを行いました。</p>
			<p>東名阪自動車道等の渋滞が酷く、渋滞に巻き込まれると運行時間等が把握出来ないなどもあり、東名阪自動車道への迂回要請と共にバイパスの一般道の整備が不可欠、関係機関への要請を併せて行うことが理解を得られるのでは。</p>	<p>・平成24年11月に県が行った平成25年度の国家予算要望では、北勢バイパスや新名神高速道路等の早期完成の働きかけを行いました。</p>
			<p>・道路管理者から運送事業者(通過車)への矢印ありの「⑤迂回路の利用促進の周知」(第1回会議資料4)を削除し、矢印なしの「⑤道路ネットワーク整備の促進による交通流対策」に変更する。</p> <p>・道路管理者の対象者に「国・県」を追加して「北勢バイパス、霞4号幹線、新名神、東名阪暫定3車線化等の整備促進」と記載する。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のままで東名阪等を利用していただくようお願いしても、転換は見込めないこと。(高速利用は個々の事業者の判断である) ・特定の車に割引はできないこと。 <p>(仮に全車に割引を実施したとしても、通過車両は1割であり、費用対効果が小さい)</p>	<p>・ご指摘のとおり、国道23号の環境負荷軽減のためには、高速道路への迂回の他に、北勢バイパス等の道路整備の早期完成による交通流円滑化が重要であると考えています。</p> <p>なお、平成24年11月に県が行った平成25年度の国家予算要望では、北勢バイパスや新名神高速道路等の早期完成の働きかけを行いました。</p>
			<p>通行車両の区分を設けたり、また東名阪自動車道等、有料道路を利用する大型車等については通行料金の割引制度を実施したり、何らかの特典を設ける。</p>	<p>・今後、流入車対策の説明を実施する中で、事業者の方々からご指摘のようなご意見が出された場合には、その効果も見極めたうえで検討したいと考えます。</p>
			<p>迂回路となる道路環境が整っていることを前提として、迂回を求めなければならない。よって、道路管理者は、計画されている道路の早期供用、慢性的に渋滞する東名阪の渋滞解消対策の早期実現等を推進する必要がある。</p>	<p>・平成24年11月に県が行った平成25年度の国家予算要望では、北勢バイパスや新名神高速道路の早期完成の働きかけを行いました。</p>
			<p>迂回路へ誘導することによる、環境負荷増大の検討、及び高速道路を利用することによるメリットの付与が考えられないか。</p>	<p>・迂回路誘導による対策地域全体における環境負荷増減については今のところ不明ですが、今後シミュレーション調査を行うことについても考えていきたいと思っております。</p>