

平成24年度第2回 三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成24年11月28日（水）13:30～16:00

●場所：三重県 JA 健保会館 4階 中研修室

●配布資料

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表
- (1) 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
 - ・ 資料1：三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
 - ・ 資料2：三重県流入車対策の仕組み（修正案）
- (2) 三重県流入車抑制の論点整理
 - ・ 資料3：三重県流入車抑制の論点整理
 - ・ 資料3-1：国道23号流入車抑制対象地域（事務局案B）

参考資料1：流入車への対応等に係る窒素酸化物排出量及び濃度推計結果について

参考資料1-1：対策地域全体におけるNO_x削減量比較（H32年度）

参考資料1-2：国道23号調査対象範囲のNO_x削減量比較（H32年度）

参考資料2：自動車排ガス規制の経緯（ディーゼル重量車）

参考資料3：対策効果の比較について

参考資料4：三重県流入車対策検討会議設置要綱

参考資料5：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

(事務局 永楽副課長)

それでは定刻ですので、平成24年度第2回三重県流入車対策検討会議を開会します。本日はご参加いただきありがとうございます。

第1回の会議では、三重県流入車対策の仕組み(案)に対していただいたご意見を照会した所、短い期間にも関わらずご意見をいただきありがとうございます。

本日の会議の内容ですが、前半では各委員様からいただいた意見に対する県の考え方をお示しさせていただきます。後半では三重県流入車抑制の論点整理として、三重県流入車抑制を行うにあたり整理すべき点について事務局案を2案お示しさせていただき、議論いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

開催の前に委員の交代がございましたので、ご紹介させていただきます。

参考資料4 三重県流入車対策検討会議設置要綱をご覧ください。

国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当首席 小林 博之 様 が交代になりました。

なお、本日は代理で 原田 光一郎 様 がご出席いただいています。

また今回、四日市港運協会 打田 様 より所用の為ご欠席との連絡をいただいています。

本日の会議はこれまでと同様公開させていただき、今回の議事録は委員の皆様のご了承を得た上でホームページにて公開させていただきたいと思います。

それでは前回に引き続き、

四日市市環境部環境保全課長 市川課長 に座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(座長)

四日市市環境部環境保全課の市川です。よろしくお願いいたします。

それでは事項書に従い議事を進めさせていただきます。それでは事務局から資料の確認をよろしくお願いいたします。

(事務局 太田主査)

三重県大気・水環境課の太田と申します。よろしくお願いいたします。

事務局より資料の確認をします。

配布資料

- ・ 事項書
 - ・ 出席者名簿
 - ・ 配席表
- (1) 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
- ・ 資料1：三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
 - ・ 資料2：三重県流入車対策の仕組み(修正案)
- (2) 三重県流入車抑制の論点整理
- ・ 資料3：三重県流入車抑制の論点整理
 - ・ 資料3-1：国道23号流入車抑制対象地域(事務局案B)

参考資料 1 : 流入車への対応等に係る窒素酸化物排出量及び濃度推計結果について

参考資料 1 - 1 : 対策地域全体におけるNO_x削減量比較 (H32 年度)

参考資料 1 - 2 : 国道 2 3 号調査対象範囲のNO_x削減量比較 (H32 年度)

参考資料 2 : 自動車排ガス規制の経緯 (ディーゼル重量車)

参考資料 3 : 対策効果の比較について

参考資料 4 : 三重県流入車対策検討会議設置要綱

参考資料 5 : 三重県流入車対策検討会議のスケジュール

以上です、過不足ございませんでしょうか。

(座長)

それでは事項書に沿って進めさせていただきます。三重県流入車対策の仕組み(案)について各委員の意見に対する県の考え方について事務局から説明をお願いします。

(事務局 太田主査)

それでは説明させていただきます。

(1) 三重県流入車対策の仕組み(案)に対する各委員の意見に対する県の考え方について、資料 1 と資料 2 を併せてご覧下さい。

第 1 回の際に、資料 2 三重県流入車対策の仕組みについて、おおまかな県の考え方を説明しました。その中で資料 2 には①②等ポイントがあり、これに対するご意見を皆様へ照会しました。

今回は意見を記載させていただき、県の考え方を示させていただきました。このまとめさせていただいた県の考え方をご説明しますので、よろしくお願いします。

①荷主等・旅行者から、運送事業者へ。運送事業者については、発着車、対策地域内に目的を持って走行する運送事業者とします。

資料 2 ①に関してのご意見です。

主体が荷主等・旅行者です。

県が想定する協力内容として、車種規制非適合車の不使用の依頼です。

理由は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 割にのぼることから、荷主からの依頼が有効と思われる為。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という理由です。

それに対していただいた意見を紹介させていただきます。

「運送事業者は荷主等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」このようにご意見をいただきました。

それに対する県の考え方を読ませさせていただきます。

「三重県が昨年度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 3 2 年度において国道 2 3 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、環境基準を達成するための一つの方策として、流入車対策を講じることが

必要であると予測されましたが、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流入する非適合車のうち、津市、亀山市を始めとした、三重県内対策地域外の排出量割合は6割以上を占めるので、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への働きかけを行いました。」

ここで前半部分にある昨年の調査の結果をご説明させていただくので、参考資料1をご覧ください。

参考資料1の資料ですが、昨年度から三重県の新たな総量削減計画の作成にあたり、4回幹事会を開催しました。こちらは4回の幹事会資料を少し修正した資料です。流入車対策と、前半では単純将来におけるNO_xの総量について書いてあります。こちらを読ませさせていただきます。

三重県内の自動車NO_x・PM法対策地域全体を対象とし、自動車及び工場・事業場等のNO_x排出量を算定するとともに、現状の平成21年度を基準年度とする大気環境濃度予測シミュレーションモデルを作成し、現状及び単純将来、予測年度、中間年度は平成27年度、最終年度は平成32年度の環境濃度を計上しました。

(1) 三重県内NO_x排出量の算定。

三重県内対策地域の自動車からのNO_x排出量は、平成21年度は5,232.5t/年に対し、単純将来の平成27年度は4,002.6t/年の24%減、平成32年度は3,193.1t/年の39%減と算定されました。これに関しては後半の参考資料1-1のグラフをご覧ください。対策地域全体におけるNO_x排出量の比較を表します。

平成32年度ですが左側の5,233tは、基準年度が平成21年度に対しての、対策地域全体におけるNO_xの排出量です。そして横が平成32年度からの数字です。横からまず、右側が単純将来、単体規制等によって単純将来で想定されるNO_x排出量が、平成32年度は2,040t程度削減して、3,193tと表れます。そしてグラフ中央の太いラインが平成32年度において三重県対策地域内の環境基準を達成する為に必要なNO_xの排出量であり目標量(4号総量)2,787tです。グラフをみると、このラインに比べ単純将来では達成していません。ですから単純将来では、平成32年度は環境基準が達成しません。

対処策の一つとして流入車対策が挙げられます。

対策ケース2、ケース3については2ページでご説明します。こちらがグラフ全体の様子になっています。

また参考資料1に戻っていただき、(1)NO_x排出量の算定に移りますのでご覧ください。

三重県内対策地域の自動車及び工場・事業場等からのNO_x排出量は、平成21年度は16,757t/年。単純将来の平成27年度は、15,431t/年、平成32年度は14,563t/年となっています。

ここでご注目いただきたいことは、対策地域全体で見れば16,757tという点です(1号総量)。

そしてこの中の自動車排出量は、5,232t/16,757tですので、それほど多くありません。しかし実際は、道路沿道の測定局で9割は自動車の排出が寄与する結果が出ています。理由としては工場・事業場は煙突・高いところから排出されるので希釈され、道路沿道の環境濃度、測定局に影響は出ません。その上で9割が自動車からの排出が影響しているので、対策については自動車からの排出を主にお話をさせていただいています。

(2) 濃度予測シミュレーション結果、単純将来についてご覧下さい。

ア 納屋測定局及び同測定局周辺の濃度推計結果。

NO₂に係る環境基準を超過している、納屋測定局のNO₂日平均値の年間98%値は、平成21年度が71.5ppb 実測値に対し、平成27年度は62.6ppb 環境基準超過、ただし、平成32年度は55.4ppb 環境基準達成と予測されています。

そして、平成21年度の71.5ppbは全国ワースト2位です。22年度も環境基準を超過し、23年度に達成はしましたが今後の納屋局に関しては不透明な所があります。

イ 調査対象区間における沿道メッシュ濃度推計結果。

調査対象区間の国道23号では、平成21、27、32年度のいずれの年度においても、納屋地区周辺で環境基準を超過している区域があることが予測されています。

平成32年度は、対策地域全体での環境基準の確保が目標となりました。局だけでなく、道路沿道で交差点等の数値の高い所でも達成することが目標になります。平成32年度のシミュレーション予測では、国道23号沿線で環境基準が超過されることが予測されています。

また国道1号では、平成21年度に環境基準を超過している区域があると推計されましたが、平成27年度及び平成32年度は全ての区域において環境基準を達成すると予測されました。

(3) 総量削減計画に係る1～4号総量について。

ア 27年度における測定局の環境基準を達成するために必要な排出量。

測定局の環境基準を達成するためには、自動車排出量が単純将来排出量に対して93.9%と予測されました。これは2番(ア)で平成27年度は納屋局を超える可能性があるとして予測されたために、達成する為にはNO_x排出量総量をどれだけ対策地域全体で削減すれば良いか、この数字を出させていただいています。

イ 平成32年度対策地域において、環境基準を確保するために必要な排出量。

対策地域全域で環境基準を確保する為に必要な自動車排出量は単純将来排出量に対して87.3%と試算されました。次のページの上のグラフにこれにより達成する量を示しています。

この27年度、平成32年度の4号総量である目標総量が2,787tであり、先ほど参考資料1-1で示しました目標のラインがこの2,787tです。そして、環境基準が超過し4号総量には届かない為、環境基準の超過が予測されました。それに対する対策ケースを5ケースお示しします。

2番の対策将来の排出量及び濃度推計をご覧下さい。

将来年度、平成27年度・平成32年度に環境基準を超過する国道23号調査対象区間において、局地汚染手法を用いた対策手法を検討し、その対策実施時の排出削減量を算定するとともに、測定局及び調査対象区間の沿道における濃度を推計しました。記載の国道23号調査対象区間とは、平成22年度に行った調査です。

ナンバープレート調査区間をご説明します。国道23号は環境基準を超過したので、そこを重点的に行ったのが平成22年の調査でした。桑名の小貝須、258号の揖斐・長良川大橋。桑名の小貝須より、鈴鹿・一宮の柳、そこまでの区間で実施しました。

対策ケースについてご説明します。

対策ケース1、三重県内の非適合車の新長期規制適合車への転換促進対策。

三重県内(対策地域外を含む)に使用の本拠地を持つ小型貨物車(貨客車含む)、普通貨物車及び特種車の車種規制非適合車、(以下、非適合車という。)に対して新長期規制適合車への転換促進をする。

県内の対策地域は6市町ですが、それ以外には三重県内の対策地域外として津・松阪等がございます。三重県対策地域を走行する車について、県内の非適合車を転換した場合に環境基準がどうなるか、こちらが対策ケース1です。三重県内の非適合車を転換した場合、安全を見て新長期に替えた場合の対策を対策ケース1が表しています。4ページの算定結果では上が平成27年度対策ケース別のNO_x排出量であり、下が平成32年度対策ケース別のNO_x排出量となっています。一番左の対策地域内の対策地域全域で対策した場合をご覧ください。対策ケース1では、1番下にある目標量の数字に比べれば足りない結果が出ています。これが対策ケース1を実施した場合の結果です。

2ページをご覧ください。

対策ケース2、荷主対策による流入・発着車（非適合車）の新長期規制適合車への転換促進対策。

三重県内の対策地域内に目的を持って流入する全国の車については、前回の会議で平成22年度の調査では目的を持って流入している車が9割以上とのお話をさせていただきました。この県内外の目的を持ってきている流入車の、小型貨物車、貨客車含む、普通貨物車及び特種車の、非適合車の走行規制を実施します。そして走行抑制した場合、その代わりとして新長期規制適合車へ転換した場合を表しています。

なお、非適合車の走行規制の実施、新長期規制適合車への転換については、対策地域内を通過する車両は除いています。対策地域を通過する車両割合は1割程度とお話しました。詳しい通過車両については昨年度実施したナンバープレート調査結果として、3ページの下に通過車両を調査した結果表があります。

3ページのナンバープレート調査に関しては、平成22年度の2日間の調査です。対策地域内国道23号の端に位置する桑名の端から、国道23号の調査区間として鈴鹿一宮の端まで、そして国道258号区間や、国道25号の箇所、主要な所をカメラで設置し、車両を追い調査した結果です。この調査ですが、通過車は単純に北から南へ直行で行く場合や、多少余裕を見て食事・休憩される方等みえるので、2時間以内で北から南へ通っていった場合を通過車としました。このように通過した車とそうではない車で、分けさせていただきました。そして一番右側の表をご覧くださいと、通過割合は低い結果があります。この結果を基に、各対策ケースの発着車と通過車を区別しています。

また2ページをご覧ください。

対策ケース2は、目的をもってきている県内外車、県内は車種規制等で変化がありますが、これは殆どが県外になります。県内の対策地域外は、亀山・津・いなべ市等の目的をもって来ている車です。非適合車の場合にも、通過車は除いています。これについても環境基準である2,787tの達成は難しいとの結果が出ています。

対策ケース3、荷主対策による流入・発着車（非適合車及び長期規制適合車）の新長期規制適合車への転換促進対策。

対策地域内に目的を持って流入する県内外（全国）の小型貨物車（貨客車を含む）、普通貨物車及び特種車の非適合車及び長期規制以前の車（適合車含む）の走行規制を実施します。ここも、通過車は除きます。目的をもって来ている9割の車で、対策地域内外の非適合車だけでなく適合車の中でも比較的排ガスが悪い長期規制車までを転換の対象に加えることが対策ケース3になっています。これによりなんとか目標量が達成できる結果がでています。

参考資料1-1のグラフでは、この部分を表しています。対策ケース2が荷主対策によって非適合車を抑制していただいた時ですが、3,047tまでの効果であり、2,787tには146t足りません。対策ケース3を実施した場合は、2,584tまで減ります。グラフにも注意書きとして記載しましたが、対策地域全体の目標量、4号総量2,787tを達成するために必要な長期規制適合車代替によるNO_x削減量は260tです。

3 ページのケース 4、5 についてご説明します。ケース 4 は非適合車を規制する場合。ケース 5 については、先ほどのケース 2 では非適合車のみを対象とし通過車を除きましたが、通過車も対象にした場合です。

ケース 5、非適合車、長期規制車を規制し通過車も対象に入れた場合。

通過車は 1 割弱位の数なので、加わったことによる数量的な影響はあまりありませんが。ケース 3 とケース 5 が環境基準達成に必要な施策ですので加えさせていただきました。

4 ページ算定結果をご覧ください。

表の上が平成 27 年度、下が平成 32 年度です。この一番左側にある対策地域全体で対策を行った場合をご説明しました。

国道 23 号のみで対策を行った場合の箇所をご覧ください。平成 32 年度では国道 23 号のみが環境基準を超過する予測が出ております。区間は桑名市小貝須国道 258 号が合流する辺りから、国道 25 号、国道 23 号が四日市市の川尻町付近で合流する地域、これらの地域で超過の恐れがあります。国道 23 号に目的を持って走行する車両を対象に、桑名の小貝須から鈴鹿の一宮を調査範囲にして、対策ケース 1 からそれぞれ算出した結果も順に出しております。

結果をご覧ください。ケース 3、ケース 5 のように目的を持って来ている非適合車及び長期規制車に流入抑制を行った場合、対策地域の国道 23 号以外では対策を実施しないということですが、全体の総量として、平成 32 年度は単純将来が 3,193 t です。この数値が 23 号調査対象範囲では 509 t まで下がる見込みです。国道 23 号の調査対象範囲だけ抜き出したものを、横の図に表しています。

参考資料 1-2 について、国道 23 号の調査範囲では環境基準達成目標量は 445 t です。それを達成するには、非適合車の代替を行う対策ケース 4 では足りず、対策ケース 3 の長期規制車まで流入抑制の対象とした場合に 424 t まで落ちます。この 445 t を達成するには 45 t 削減の必要があります。

以上が資料 1-1 と資料 1-2 のお話です。再度、参考資料 1 をご覧ください。

結果については 6 ページに環境基準の達成予測を○×の形で表しています。対策ケース 3・対策ケース 5 では、環境基準を超過する国道 23 号のみ対策を行った場合も同様のケースで表しました。

以上で一番のご質問に関する回答をさせていただきました。

また資料 1 の説明に戻りますので、ご覧ください。

2 番目のご質問が、「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は」といただきました。

県の考え方として、「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。この為、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。これにより資料 2 の中ほどへ運送事業者の記載を記述のように改めさせていただきました。」

3 番目のご意見が、「自社製品の移送運搬であれば荷主が直接依頼する運送事業者への依頼は実施しやすいが、それ以外の原材料の輸送等に伴う運送では運送事業者を特定することが困難であり、依頼先が把握出来ない。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ない」といただきました。

県の考え方として、「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、荷主等から運送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。」

確認方法については、条例で流入車に対する対策行っている大阪府では、適合車ステッカーを発着する

車に対しては義務付けています。

愛知県でも平成22年度から要綱でお願いベースの荷主対策として行っています。愛知県独自のステッカーではなく環境省・大阪府のステッカーにより、荷主さんが運送事業者等のチェックをすることが一つの目安となっています。

荷主対策の一つの項目として、ステッカーを使用した呼びかけも三重県でも対策が考えられますので、後からご議論いただければと思います。

そして4番目のご意見が、「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」といただきました。

県の考え方として、「ご指摘の通り、三重県の対策地域は愛知県と隣接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合う流入車対策を策定していきます。」

次のご意見が、「荷主等・旅行者との相互取組、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、相手先に非適合車を使用しないように要請することを働きかける必要がある。併せて、荷主等・旅行者に運送事業者の非適合車不使用の有無の確認と記録することを働きかける必要がある」といただきました。

県の考え方として、「荷主等や旅行者と運送事業者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きます。」

以上が①の荷主さんから運送事業者さんへの要請に関するご意見と県の回答です。

つぎに、特定荷主さん・特定旅行者さんから県への報告書の依頼です。

主体が特定荷主・特定旅行者。県が想定する協力内容、依頼報告書案を県へ報告。

理由が、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）等にものみ報告をいただく。

意見の1番として、「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」といただきました。

県の考え方として、「効果の把握はその後の施策の方向性を検討する上で必要となるため、ご協力をお願いします。」

次のご意見が、「自家用車と営業車の占める割合が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るべき。また、文中の運送事業車の表記についても自家用車にも報告を求める文面にすべきでは」といただきました。

県の考えとして「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いただくことを想定しています。」

一番下のご意見が、「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3,000万トン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、車輛運行量に比例しているとは考えにくい」といただきました。

県の考え方としては、「ご指摘の通り、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、荷主で貨物事業者へ輸送させる貨物の輸送量が一定以上のものは、特定荷主に指定されるため、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く、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。」

裏ページに移ります、ご覧下さい。

一番上が、「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む必要がある」といただきました。

こちらは上の質問と同様ですので、省略させていただきます。

次のご意見です。

「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」といただきました。

県の考え方として、「報告された内容等は毎年取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共に、今後の施策等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。」

最後のご意見です。「特定荷主等の取組が進むよう、依頼状況の報告のみでなく、取組に対するメリットも考慮できないか」といただきました。

県の考え方として、「今後考え方として、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上で検討したいと考えています。

次に3番へ移ります。県から運送事業者等への周知啓発。

発着する車、対策地域内に目的をもって走行する運送事業者、もしくは対策地域内を通過する運送事業者を対象にします。

県が想定する協力内容では、車種規制非適合車の不使用を周知啓発。理由は同様ですので省略させていただきます。

いただいたご意見ですが、「新たな対策への実施となれば、事前周知の徹底が重要と考える」といただきました。

三重県の考え方として、「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。」

2番目のご意見が、「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。また、文中の運送事業車への表記についても自家用車も含む表記にすべきでは」といただきました。

先ほどと同様のご質問なので、説明は省略させていただきます。

次からのご質問も同様のご質問をそれぞれいただきました。それに対して「三重県流入車対策は地域にあった対策を策定していきます。」同じく回答します。

最後のご意見が、「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控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ために、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」といただきました。

県の考えとしては、「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。」

次に4番をご覧ください。中継施設管理者から運送事業者への周知。

いただいたご意見が、「新たな措置を実施される前に十分な周知徹底が重要」といただきました。

県の考えとして、「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順次行う予定です。」

次から同様のご意見をいただいておりますので、同じく回答しています。

一番下のご意見ですが、「この場合、具体的にどのような周知・啓蒙されるのか。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」といただきました。

県の考え方として、「上記の説明会において周知徹底を図ると共に、荷主や運送事業者等の会議において、個別にご説明に伺うなどして周知啓発を図る予定です。」

最後に5番をご覧ください。

道路管理者から運送事業者への周知。参考資料2をご覧ください、以前は記載のように、道路管理者さんから運送事業者さん等に対し、迂回路の利用促進を周知する項目をあげていました。理由は、国道23号沿道の環境改善の為には、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です。

いただいたご意見ですが、「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。一方、①三重県側、東海環状道路の早期完成。②国道1号、北勢バイパスの早期完成。③新名神四日市ジャンクションから亀山西ジャンクションの完成の前倒し。これら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」といただきました。

県の考え方として、ご指摘の下記①②の道路整備状況については、前回の会議の時ご意見いただいた中で、直接、我々が北勢高速事務所等にお伺いして確認してきた内容を下欄に記載しました。

「①の東海環状道路に関しては、東員インターチェンジから四日市北ジャンクションの平成27年度開通予定。

②の北勢バイパスが、名四カントリー近辺まで平成26年度開通予定。

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。」

そして、2番目のご意見をご覧ください。

「東名阪の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こと等もあり、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」といただきました。

県の考え方として、「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。」

次のご意見で、道路管理者から運送事業者。迂回路の要請である、前回の会議資料4の矢印を削除して、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しました。

「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。理由は、現状のまま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。特定の車に割引は出来ないこと。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」といただきました。

県の考えとして、「ご指摘の通り国道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」と考えます。

以下は、同じような形ですが、この資料2からは矢印は消して、下に道路環境改善に必要なその他の施策として記載しました。

次のご質問が「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べき」といただきました。

県の考え方として、「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ています。」

次のご意見です。

「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併用、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だろう」といただきました。

回答は同様にさせていただきます。

最後のご意見です。

「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与えられないか」といただきました。

県の考え方として、「迂回路誘導による対策地域全体における環境負荷増大については、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えます。」

以上で、前半の県の考え方を説明させていただきました。

(座長)

ありがとうございました。

それでは、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、ご質問、ご意見等よろしく願いいたします。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

資料1の一番上の県の考え方に、非適合車だけではなく車種規制適合車を含むとありますが、長期規制車は適合車です。NOx・PM法対策地域に登録出来る、設置できる、配置できる車両です。適合車なので基準をクリアしているにも関わらず、これを流入抑制する必要があること、この整合性はどのように説明をされるのか、お伺いします。

(事務局 永楽副課長)

ご意見はごもっともです。3.5t以上の長期規制車は対策地域内で登録でき、継続車検も受けられる車種です。

シミュレーションで行った場合にどこまで車の流入車対策を行えば、排出量が削減されて、環境基準が達成されるか。これはシミュレーション上の結果ですので、この結果だけで実行に移していいのか、今の状況を踏まえ、議論の中でお話いただきたいと思っております。このシミュレーション結果だけでなく、バス協会さんがおっしゃられた対策地域の状況も踏まえる必要があると考えます。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

長期規制車という登録できる車を規制することは非常に判定が難しく、ステッカー等を見て荷主さんなどは判断することになるでしょう。数値を見ると平成27年はそこまでの規制を行わなくてもクリア出来ます。ですから現段階ではなく27年度の結果から、平成32年度を考えてほしいと思います。

(事務局 永楽副課長)

今回はシミュレーションをおこなったら、ここまでの対策が考えられます、という一つの条件です。実際、実行に移す地域については皆さんのご意見をいただいて、この会議の中で検討していきたいと思っています。しかし、どこまで対策を行えば、どのような状態になるのかのシミュレーション結果は知っておいていただきたいので、こちらでご説明しました。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

計算上での段階で数値を使ったシミュレーションですから、経済動向とかで変化があります。何より大事なのは、10何年前に規制が始まってから道路が変わっていないことです。

(事務局 永楽副課長)

今後どのように対策を進めれば良いかはご意見をいただきたいので、ケースとして出させていただきます。ただ前の総量削減計画幹事会等でご議論いただいた資料は、あくまでもシミュレーション上の結果としてご理解いただきたいと思います。次の資料でご説明する県の案には、特徴・メリット・デメリットがあります。先ほどのような車種の区別がつかないことや、対策地域内に登録できる車を流入規制することなどがあります。どこまで対策を行うのか、皆様のご意見をいただき、ご検討・ご議論していただきたい。県の考えとして長期規制を行いたいという意味ではありません。シミュレーション結果に基づいたケースであり、これを元に幹事会に出られない方も見えますので、前にこのようなデータがありましたという情報の共有をしていただきたいと思います。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

大阪府・名古屋市の対策は一定の協力を得ているために出来る規制だと思います。問題は、それだけでは押さえ込みが出来ていないことです。大阪はさらに強化し、11月1日から名前公表を行うことになりました。自主規制の問題点があり、それを検証しなければいけない。買った時には最新の車ですから、それを替えることは抵抗があります。

(事務局 太田主査)

先ほどの長期規制適合車への対策について補足させていただきます。
参考資料2の新車の排ガスレベル表をご覧ください。
これは上がNO_xと、下がPMを表します。排ガスレベルは、昭和49年までに発売された車で見ていただければ、NO_xはどんどん段階的に落ちてきています。今の世界最高水準と言われるポスト新長期規制適合車等により、日本のトラックの排ガスレベルは非常に性能が良くなっています。

お話している非適合車、長期規制適合車ですが、3.5t以上のディーゼル乗用車について長期規制車は平成11年規制です。この段階より下は適合車のレベルで、その上のレベルは非適合車とご理解いただきたいと思います。対策地域内は車種規制により猶予期間を超えれば車検が通らない制度があります。対策地域は

短期規制と含めて、上のラインの車は買い替えが強制的に進められています。この結果、対策地域内の非適合車は殆どありません。

しかしながら、三重県対策地域内を走る車で、対策地域外からの非適合車が走っている割合は15%位あります。問題は対策地域を持つ他県の数%に対して、三重県は対策地域外からの非適合車がナンバープレート調査の結果が15%と多いため、これに対する対策を考えています。適合車レベルである長期規制車を流入抑制することですが、対策ケース3に基づけば必要になります。しかし、シミュレーション結果によるものなので、実際に行う、行わない対策については次でお話します。以上を補足させていただきます。

(座長)

事務局のお話ですが、長期規制車を対象にすることがシミュレーション結果では得られましたが、どこまで対象にするかは議論を通じてということによろしいですね。

(事務局 太田主査)

そうです。

(座長)

それでは、他にご意見、ご質問等よろしくお願いいたします。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

参考資料1の3ページに通過車両の表が載っています。

平成22年度のナンバープレート調査結果は、説明の中で2日間調査と言われましたが、これは2日間の総車両数は、2日間の合計ですか、単純に一日平均で割ったのか、年間の走車量から割っているのか。曜日などをお伺いしたい。

(事務局 太田主査)

9月28日(火)から30日(木)に行い、平日の合計50時間です。平日の2日間を対象にしたナンバープレート調査の結果で実際の把握した総量を記載しました。1台で複数回抽出されたものは、1台とカウントさせていただいています。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

では例えば、バスの車両総数280台は、は50時間で280台のカウントがあるということですね。そのうち、対象地域内に目的を持った車両は183輛。しかし三重県のバスは乗合と貸切を合わせて、1,200台位しか無いです。うち乗合は約700台、貸し切りは600台位。路線バスは国道23号を通っていないので、国道23号を通ったバスの数が県外を含めても四日市に目的を持って来た車が183台あるのか疑問です。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

これはナンバープレートで営業用・自家用、関係なく調査された結果で、2ナンバーのマイクロも数えましたね。

(事務局 太田主査)

この営業車と自家用の割合は圧倒的に自家用が多いです。営業車は少ない車で効率を良くしています。

(座長)

ご質問・ご意見等よろしいでしょうか。

(環境省中部地方環境事務所 東山環境対策課長)

参考資料1の(2)で、納屋測定局は平成32年度で環境基準を達成するとのことですが、箇所について伺います。平成32年度に納屋局では達成し、納屋周辺では超過するようですが、納屋測定局は納屋地区の中ですか。何故この数値は超過したり、達成したりするのでしょうか。

(事務局 太田主査)

平成27年度は全ての測定局で達成、平成32年度は、対策地域全域での環境基準確保が目標ですので、道路沿道・交差点すべての達成をあげています。アは納屋測定局のみを見た場合です。この場合、平成21年度は71.5ppbの環境基準がワースト2位の結果です。平成27年度は少し超過がみられますが。平成32年度は納屋局では達成できる見込みです。

(環境省中部地方環境事務所 東山環境対策課長)

測定局の納屋局は納屋地区の中にあるということでしょうか。

(事務局 太田主査)

納屋地区の中にあります。納屋測定局の近くのいくつかの交差点において、平成32年度に環境基準を超過する区域があることがこの文章です。

(環境省中部地方環境事務所 東山環境対策課長)

では仮に32年度、納屋測定局では環境基準をクリアできたから。より排出ガスが多く数値の悪い所に移設しよう、ということはある訳ですね。

(事務局 太田主査)

測定局を移すかは分かりません。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

その件についてですが。通常は納屋測定局で観測をした結果による達成の可否が基本になるはずですが。その周辺地域には測定地域が無い訳ですから。そこから32年度には納屋測定局で達成が出来ても周辺地域で超過する予測がでることは、他に測定局が無いのに言い切れるのか、お伺いしたい。

(事務局 太田主査)

平成32年度は対策地域全域での環境基準確保が目標となっています。しかし測定局以外でも、道路構造、地形、周辺の建物を有する地域や、渋滞による急停車、急発進、急ブレーキ、など様々な交通状況による大

量の排出量がある交差点でもNO_xの濃度が高くなり、環境基準超過の恐れがあります。

平成32年度は納屋局周辺の交差点などでも環境基準濃度を達成することが目標です。これを前提にシミュレーションを見た結果、32年度は納屋局は達成するが、周辺の交差点などでは超過の恐れがあり、全域での確保が困難になっているということです。

(座長)

国道23号沿いで、納屋測定局は道路の西側にあります。主に四日市の北勢は、風が北西に吹くので、測定局から道路側へ吹く風のほうが年間を通して多いです。前回のシミュレーション結果では、納屋局とは反対の道路の東側で環境基準を達成できないような地点があると言ってみました。

平成32年度に道路の西側の納屋測定局で環境基準を達成しても、道路の東側では風向きの関係で環境基準を達成しない所が残っている。このようなお話が前回あったので、これを踏まえて全域での環境基準を達成するには、もう少しNO_xの負荷を減らさなければいけない。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

納屋局の環境基準クリアをしていけば、その交通状態と同じ状態の他の所はクリアできるでしょう。しかし交差点のアクセルを踏むことで、排出ガスが増えるなどの問題、交差点での停・発車が問題で環境基準が達成できないというお話ならば、道路構造の問題で、業者の問題ではないと理解していますが。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

住宅街の中の交差点はやはり交通量が多くて排出ガスは貯まる構造になっています。しかし踏み切りなど様々な状況もあるので、車だけの責任では無い気がします。

(事務局 林課長)

そういう問題も確かにあると思います。単体規制により、長期規制車はあと20年・30年すればポスト新長期車に変わります。このおかげで車自体は変わっていくので、このような問題も少なくなっていくのではないのでしょうか。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

そうでしょうか、交通事情が悪ければ、新しい車種でも悪い数値がでませんか。

(事務局 林課長)

シミュレーションではNO_xを発生させる車が現状では多いこともあるので、20年・30年でこのような車種が替わることにより、徐々に改善はされていくと思います。

今回の対策の前提は、現実的な対応としてまず長期規制車よりポスト新長期規制車等、よりNO_xの排出量の絶対量が少ないものを使っただきたいことです。数字上では長期規制車ならばNO_x排出量が33%から5%に減りますから、どのような状況で減るかはまたご議論があると思いますが、単純には1/6に減ります。このようにして車がすべて変われば、影響はもっと少なくなると思われます。

現在、沿道住民の方は我慢してみえます。できることなら、20・30年で車が替わることを待たないで、

平成32年度より早く達成させるべきだと思います。8年後は現状のままなら達成が難しいですが、私ども事務局でも、なるべく事業者さんの負担が少なく、より効率的に環境基準を達成する方を議論しました。それを後でお示しをしたいと思います。平成32年より早く、現状を踏まえ環境基準を少ない負担で達成できないかご議論いただけないかと思います。交差点の立体交差化等も時間や費用がかかる問題のため、現状を踏まえた負担の少ない方法を考えたいと思います。

(座長)

ご質問・ご意見等よろしかったでしょうか。

(事務局 永楽副課長)

前の流入車対策の仕組みで記載した高速道路の利用促進は、今回、道路整備に変えさせていただきました。高速道路の利用促進が無くなったことについては、高速道路が渋滞しているという現状をご理解いただきいためでございます。塩梅委員様から、高速道路の現状・渋滞・利用状況をご説明いただきます。

(中日本高速道路株式会社名古屋支社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

ご説明致します。渋滞の長さと時間をかけて算出する渋滞量を比較すれば、東名阪は平成20年に新名神が開通する前は渋滞量が現在の1/4でした。現状は新名神が開通する前より今は4倍です。昨年度の6月に1,000円の割引が終わったので、2割程度は減りましたが依然酷い状況です。今の渋滞は四日市インターを頭にしたものが殆どで、上りを主にして、上下とも多く渋滞が発生しています。渋滞発生時間帯は、上りが夕方、下りが朝方です。

今日暫定3車線の工事状況について記者発表しましたが、上りが12月13日の木曜日に開通、下りが12月19日に開通し、渋滞量は半分位になるだろうと予想しています。根本的な渋滞解消は新名神の整備ですが、四日市北ジャンクションから東員インターは平成27年度、全線開通は平成30年度を目標にしています。

(座長)

ありがとうございます。それでは三重県流入車抑制の論点整理について、事務局からお願いします。

(事務局 太田主査)

資料3をご覧ください。先ほど参考資料1で対策シミュレーションの結果をお示しして、環境基準達成に必要な施策として対策地域内に目的をもって来ている県内外の非適合車・長期規制までは流入車対策をする必要があることをお話させていただきました。

しかし参考資料2の環境基準達成への対策の場合、シミュレーションでは長期規制車までの対象が必要という結果でしたが、枠組みでは非適合車不使用の依頼をお願いを考えています。このように流入車抑制の対象地域や対象車種は車種規制と同じような形をとります。また資料2の図にも紹介しました。合わせてシミュレーションでは国道23号のみの対策でも達成できると出ていたので、資料3ではその部分も含めて実際の整合性、課題・論点をお示ししてご議論いただきたいと思います。

それではご説明します。三重県流入車抑制に関する以下の論点を検討します。

(1) 対象範囲・対象車種は発着車・通過車。

三重県の自動車NO_x・PM法対策地域（以下対策地域）は、6市町全域（四日市市・鈴鹿市・桑名市・旧多度町を除く・木曾岬町・朝日町・川越町）と指定されていますが、うち流入抑制の対象地域及び対象車両、発着車・通過車について下記の内容を検討します。

発着車は対策地域内に目的を持ってきている約9割の車両、通過車は1割です。その下の表は上が流入抑制の対象車両で、対策地域6市町全域を流入車抑制の対象地域にすべきか、右は国道23号のみを対象とするか、それぞれ記載しています。国道23号の範囲は、桑名市小貝須、国道258号交差点から四日市市川尻町、国道25号交差点。理由は、平成23年に道路沿道で環境基準超過予測区間です。詳しくは資料3-1の黄色に塗った区間をご参照ください。

そして右の欄が流入抑制対象車両、三重県の流入車対策の枠組みは、発着車・通過車全てとしました。シミュレーション上で対策ケース3は通過車を除いて発着車のみです。ケース5は通過車を含む結果でした。よって流入抑制対象車両は、発着車と通過車まで行うか。発着車だけか、この論点がございます。

①が対策地域全域を対象地域にし、発着車・通過車ともに対象とする。

資料2 三重県流入車対策の枠組みの表をご覧ください。特徴としては、これまで実施している対策地域と同様の対策地域であることです。対策地域内では、流入抑制の対象となる発着車、通過車は走行できません。同様の制度を愛知県さんが要綱で行っており、内容は罰則がないお願いベースによって、対策地域全域で通過車も含めて対策をされています。

②番が対策地域全域を対象地域として発着車のみを対象とする。

これまで実施されている対策地域と同様の対象範囲としています。対策地域内では流入抑制の対象となる発着車は走行出来ない内容です。大阪府さんが条例で実施していますが、全国から来る車まで周知するのは困難な為、通過車を除いた発着車のみが対象となっています。

そして、右欄をご覧ください。国道23号のみを流入抑制した場合。

③番が国道23号のみを流入抑制対象とし発着車・通過車ともに対象とします。

これは参考資料1での対策ケース5のパターンで、発着車・通過車共に対象とします。これまでに実施されている対策地域のうち国道23号のみを対象地域とします。これにより対策地域のうち国道23号では流入抑制の対象となる発着車・通過車は通行出来ません。

④が国道23号のみを流入抑制対象とし発着車のみを対象とする。

これは対策ケース3でご紹介した通過車を除く内容です。これまでに実施されている対策地域のうち国道23号のみを対象範囲とし、対策地域のうち国道23号のみでは流入抑制の対象となる発着車は走行できない方法です。対象範囲・対象車両、これらの論点が一点目としてご説明しました。

次に移ります。

対象車両、排ガス規制別車両では、NO_x・PM法の車種規制、ディーゼル重量車では適合車は排ガス規制年に応じて、ポスト新長期規制が平成21年規制レベル、新長期規制が平成17年規制レベル、新短期規制が平成16年規制レベル・長期規制が平成11年規制レベルを満たすものを言い、車種規制非適合車は、長期規制より前の車種を指します。このうち流入抑制の対象車種を、以下の通り検討します。

繰り返し申し上げますが、参考資料2が表す段階上の図解は、長期規制よりも上のものは非適合車、下が適合車を示します。車種規制については、排ガス基準に適合しない車両が対策地域内を通行できない制度です。又、すでに対策地域内に登録された使用過程車は猶予期間を過ぎると車検が通らなくなります。これにより対策地域内では猶予期限がある車はほとんど無くなっています。

論点、対象車両・排出ガス規制年の範囲。

①が車種規制非適合車及び長期規制適合車。概要としてNOx・PM法に車種規制非適合車に加え、適合車である長期規制車を流入抑制の対象とする。

特徴としては、車種規制適合車である長期規制車の運行を制限することになること。車種規制非適合車については、大阪府などが実施しているステッカー等は外観上で区別が付きやすいが、車種規制適合車である長期規制車は外観上の区別が難しい点があります。しかしそこまでの抑制を導入している県はありません。

②が、NOx・PM法の車種規制非適合車のみを流入抑制の対象にする。

これは車種規制適合車と同様の車種が対象となり、又、ステッカー等により外観上で区別が付きやすい点があります。大阪府・愛知県が非適合車のみを対象にしています。

ここで、流入抑制の範囲と対象車両の問題については、論点を挙げさせていただきました。これに対する事務局案をお話させていただく前に、ご意見をお伺いしたいと思います。座長、お願いします。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

(事務局 林課長)

私から補足をさせていただきます。これらの当初案が事務局の中で示された時、我々も内部で大いに議論しました。資料の1枚目をご覧ください。4通りの案です。左上の提案は対策地域である6市町全体で発着車・通過車を抑制対象とする内容です。三重県の北勢地域の大半、県の北半分の殆どは対策地域であり、ここに非適合車と適合車である長期規制車は一切通らないでいただきたいという内容です。罰則はありません。これは現実的な案かどうか。非適合車、さらには適合車である長期規制車も一切通らないでいただきたいということは、伊藤様がおっしゃったように、適合車であっても通れなくなるので非常に厳しいということでございます。我々の中で通過車は良いか、あるいは高速道路の利用の場合は除外する等の意見が出ました。高速道路以外の下道は一切通らない内容が左上案です。下は通過車が除かれています。対策地域内に目的を持って入ってくる車は対策地域の全域で入って来ないようにしていただくという案ですが、これも厳しい面はあります。

右側の案は国道23号のみの案です。対策を国道23号に限定した経緯ですが、県議会・常任委員会等では、対策地域全域の指定の可否についてご意見があり、その上にさらに流入車対策を全域で行うことは非常に厳しいのではないかとのご意見を頂きました。

ある先生は、国道23号以外の地区では、十分に環境基準も達成しているのに、なぜ全域を対象にする必要があるのかとのことでした。

そのようなご指摘もあり、国道23号のみでの規制によるシミュレーションを確認したところ達成は可能とのことでした。

全体を規制して、国道23号の環境基準を達成する案よりも、効率的に国道23号のみを規制することで良いのではないかと。この場合は対策地域内の人、非適合車・長期規制車について国道23号だけ通らなければ良いのだから多少受け入れられるのではないかとおっしゃいました。

ご議論があらうかと思ひます。県外の方や、県内の対策地域外の方、非適合車の場合は国道23号を通らないとの話になれば、荷主さんが契約をする際にそのような契約を結んでもらうことになると思ひますが、この契約では国道23号を通らずに迂回路を通過していただく場合もできます。国道23号を通らない時には、例えば、国道1号に流れる心配がありますが、国道1号には渋滞がありますので、ドライバーは避ける

のではないかと。また、より迂回して脇道を通った場合、迂回路での環境基準は達成されるのか。このような議論が事務局であったことはご紹介させていただきます。

(社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

本当に塩浜街道に迂回するのでしょうか。どこかでは数値が上がることも、この問題では論点になるでしょう。

(事務局 林課長)

本当に国道1号、塩浜街道に流れるのかどうか。又もしそうならば、そこにおいて本当に環境基準は達成するのか。これは補足調査としてシミュレーションする話を事務局として出しています。

(座長)

他にご質問、ご意見等よろしくお願いいいたします。

(公社)三重県バス協会 星野専務理事)

兵庫県から調査冊子を頂きます。車種は分かりませんが調査結果が載っています。今年の甲子園では19日にバスが1,701台あり、うちの1台が規制対象のため都道府県名と共に記載される内容がありました。気にしながらいつも見えています。

基本的にNO_x・PM法の部分は、NO_x・PM法の対象地域において達成できないので、地域指定をされた。今回の総量規制も納屋局、そして愛知県においても1局達成していないので、この部分を改善されたということでしょう。

私ども、バス協会、トラック協会は、新ポスト長期規制車の車に、1,200台のうち40台を毎年買い替えております。対象地域は仕方ないですが、その6市町で一番ベターなのは6市町規制の実施でしょうか。経済活動を見ると6市町全域で発着車・通過車、もしくは発着車のみという規制をするのは、これだけの規制をすることの説明と責任を県にさせていただく必要もあります。日々、事業者は毎年NO_x・PM法に対応するように車両の代替えをしています。これは皆さんの議論で検討していき、まず今回の会議を設置した理由・目的を達するようにご検討いただければと思います。

(座長)

ありがとうございます。ご意見、ご質問等よろしくお願いいいたします。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

なかなか皆様は立場上難しいことですが、私は一人の車に乗る消費者として申し上げます。四日市の公害が多い地域では交通量も多いですし、道路は殆ど大型車とはいえ便利が良いので、乗用車の私たちも危険がありますが利用します。トラックに比べて、車体が小さい・運転技術の面で怖い思いをしながら走るようになります。私は住民と事業者の双方が良い環境のために、歩み寄る点はないかと思えます。乗用車は走らないように規制していただけないか。迂回路で大型車を優先するということです。しかし、大型車の優先はNO_xを出さない為の一過性のものであり、きちんと適合した車で走っていただく方向に進んで欲しいと思えます。企業さんには大変ですが、どこかで接点を持って協議する方向に向かいたいですね。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

結果として、企業は数値を見て下がってなければ対策を講じる必要があるので努力しています。そして現在、大型・小型に関わらず最新の5%レベルのポスト新長期規制車しか売っていません。四日市の方々は従業員が多いですが、バスでの従業員の送迎も利用が少ないなら廃止になります。これ以上の事業者への規制では、運送事業者は厳しいです。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

全く乗用車を使うなどということではありません。通過をする前に、何か良い方法はないか探りたい。いずれにしても環境を汚すことは、生物多様性、地球温暖化などで止めなければならないでしょう。新しい道も良いですが、現実的な方向で皆様の知恵を出し合いたいと思います。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

我々としても改善に努めたいですが、NEXCOさんにも早く道を開通して頂いていただくことをお願いしたいです。12月に3車線になれば随分と良いです、迂回の啓発も進みます。また景気の動向にも左右されるので、行えることから行うことも大切です。平成27年度のレベルを目標にして、まずクリアすることが大切でしょう。荷主さんの問題も、大手の荷主さんは規制を出してくれるでしょうが、個人の方はどうでしょう。抑制対策を決めていただいても、守れないことは出てくるでしょう。守れないから他県はどんどん厳しくなっている面があると思います。

(事務局 林課長)

今の星野様がおっしゃられた、兵庫県が行っている毎月冊子等でご報告する方法は緩やかな規制だと思えます。交通規制で警察が立ち、非適合車だから通行を規制するという方法ではありません。緩やかに、年に1回でも甲子園での非適合車はあった・無かった、このような状況を報告することで、事業者さんに危機感を持っていただける。これを我々は狙いたいと思っています。

ですので、荷主さんには、大手の荷主さんに契約する際に条件を付けるといったご協力がいただければと思います。例えば今の話ならば、国道23号を走らないという条件を付けて契約用の仕様書を作成します。例えば、ある事業所さんで荷物を運ぶ契約をする際、運送業者が長期規制車・非適合車以外で輸送する、もしくは国道23号を避けていただくという条件になります。これは運送業者が他社との競争の際に、古い車の所では競争になりません。このように非適合車は一切通行禁止という訳でなく、荷主さんから緩やかに行っていただきたいと考えています。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

沢山の車をお持ちの大手さんを相手に、その対策をすれば効果があります。しかし、それを実行するのは、県内の中小事業者さんにとっては影響がありませんか。働くところが無くなれば、環境の話では無くなります。

(事務局 林課長)

国道23号を迂回していただきたい。四日市などの対策地域外で、営業をしていただきたい。これを罰則

の無い緩やかな形で図っていけないかと思っています。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。それでは、事務局お願ひします。

(事務局 太田主査)

ご説明します。

事務局案Aは、対策全域で行った場合です。

発着車のみ・車種規制非適合車のみを流入抑制対象にします。

論点の(1)対象範囲・対象車両は、発着車・通過車です。

②三重県自動車NOx・PM法対策地域全域を対象地域にし、発着車のみを対象とする。

(2)が、対象車両・排出ガス規制別車両として、車種規制非適合車のみで行います。

下は参考資料1の対策ケース3でお示ししたように、次期三重県総量削減計画策定委託業務による調査結果では、平成32年度において環境基準を達成するためには、対策地域内に目的を持って流入する、県内外の非適合車及び長期規制適合車の抑制を図ることが必要であると予測されています。ただし、通過車両は除いています。また、この流入車抑制を環境基準超過が予測される国道23号のみに適応した場合も、同様に環境基準を達成すると予測されています。

上の表の右側に平成23年調査、前年と比較して、

(1)では対策地域全域で発着車のみを対象にすれば○。

車種規制非適合車のみ、対策ケース3の条件のみでは×。

これに至った配慮事項ですが、これまでの対策地域と流入抑制の対象範囲、車種規制の対象車両と流入抑制の対象車両、排出ガス規制別車両を一致させました。課題等について、上記の流入車抑制対策は対策地域内外の長期規制適合車を対象としないことから、平成23年度調査においては、この施策のみでは平成32年度の対策地域全域での環境基準達成は難しいと結果が出ています。

※この場合、対策地域内の長期規制適合車を対象にすることは、対策地域内に登録されている長期規制適合車を買替える必要があることを意味します。

次のページに移ります。

事務局案Bをご説明します。環境基準超過が予測される国道23号のみで対策を講じる場合です。

(1)対象範囲・対象車両 発着車・通過車に関しては、

④国道23号のみを流入抑制対象とし、対策地域内に発着する車のみを対象とする。

(2)は選択肢として、

①車種規制非適合車及び長期規制適合車の場合と②車種規制非適合車の場合。下の※欄は同様に、23号のみで行った場合も環境基準は達成される。

ただし、(3)の対象車両で①の長期規制まで対象にすれば環境基準は達成される予測が出ていますが、②のように車種規制非適合車までの場合では達成が難しいことが出てきます。

配慮事項としては、対策地域内で目標年度の平成32年度において環境基準の超過が見られるのは国道23号沿線のみである。

課題等については、平成23年調査結果では、国道23号のみを流入車抑制の対象とした場合、これまで国道23号を通行していた対象車が国道1号及び周辺道路に流れ込み、渋滞が助長される可能性がある。ま

た、それによる周辺的生活環境が悪化する可能性については、平成23年度調査結果では想定していなかったため、国道23号の排出規制区分別構成割合は、普通貨物車で見ると、非適合車は14.5%、長期規制車は33.3%となっています。

この数値をご説明します。これは国道23号を走る普通貨物車の割合です。これを見ると、非適合車は15%位走っています。

次に参考資料3をご覧ください。参考資料3の1ページ目ですが、排出ガス規制区分別構成率があります。表1-1について平成27年度、平成32年度は予測ですので、国道23号対象範囲が実測平成21年度の所をご覧くださいと、一番左から、短期規制・長期規制です。今のお話で非適合車の14.5%は、短期規制の11.1%と短期規制より前の3.4%を足した数値です。長期規制は33.3%。このように多くの長期規制車が走っている現状があります。

この現状の車に対して規制を行うことが実現すれば、車は他に流れます。これを想定すれば渋滞になる恐れがある状態です。最も国道23号を走行する車は納屋周辺で一日あたり約60,000台。その内、大型車の割合は40%ほどの24,000台です。

これから非適合車割合15%である3,600台が、対策地域内に目的を持ってくる9割なので、3,240台となります。これがもし1号に全て行った場合を想定すれば、この恐れがあるということです。適合車のみの場合と、長期規制を含める場合もありますが、これもシミュレーションを今後検討します。

4ページに戻りますのでご覧ください。

但し、車種規制非適合車のみを対象にした場合は、平成23年度調査において、平成32年度の対策地域全域での環境基準達成は難しいとの結果が出ています。

以上で後半の説明をさせていただきました。

(座長)

ただいまの件で、ご質問、ご意見等よろしくお願いたします。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

愛知県の流入対策は非適合車のみを対象にされています。それを思うと愛知県は良く、桑名、四日市の長期規制車を規制することは厳しい面があります。車の特性を考えていただいて、例えば国道23号ならば名古屋から豊橋を通過して三重県に来ることを考えていただくと良いと思います。

(事務局 林課長)

これについて、参考資料1-1、1-2をご覧ください。

愛知県は対策地域の全域を非適合車だけは走らないでいただくということを要綱で規制され、対策地域内では走れません。愛知県同様に、三重県でも非適合車が対策地域内を通れなくなれば、例えば岐阜に行く際には、恐らく一旦、滋賀県に出ただけでことなどが出てくると思います。

対策地域全域についてグラフを見て考えられることは、単純に何もしなくても単体規制等、今までの対策で、2,040tは減りますが、環境基準達成には足りないことです。そして対策ケース2の荷主さんに非適合車は対策地域内に入って来ないで下さいと呼びかけていただく方法では、146t減りますが、これも環境基準達成には足りません。

環境基準の達成にはさらに長期規制車まで地域全体でお願いしないとシミュレーション上は達成しませ

ん。また、この対策地域全体とは、三重県の北部の大半を通らないことを指します。

2枚目の資料1-2をご覧ください、これは国道23号の20Km区間のみ走らないでいただく場合と同じように比較したグラフです。非適合車が国道23号を走らなければ、現状よりさらに19t減りますが、環境基準は満たしません。ですがNOxの削減量は先ほどの1枚目の広い対策地域と比べると、圧倒的にNOx削減量が少ないことが見ていただけます。

146t減らす目標値が、国道23号のみであれば19t減らすことで同じ効果が見込まれる。対策地域全域で146tを減らすことと、国道23号だけで19t減らすのならば、効率的には国道23号だけの方が良い、これが我々の考え方です。しかし、45t足りない部分については、長期規制車を対象とする可否のお話をさせていただくこととなりますが。

(社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

平成32年度の目標の2,787tはかなり厳しい数値ですね。平成27年度は単純規制だけで良かったので。

(事務局 太田主査)

中間年度である平成27年度の納屋局の単純基準達成は厳しいです。ケース2は非適合車の対策を講じている場合ですから、その場合は達成する見込みです。納屋局に関しては平成27年度までこのまま何もしなければ、平成27年度の環境基準は達成が難しいです。

但し、納屋局の平成32年度はこのままの状態でも達成します。ですが、納屋局周辺の交差点などでは、平成27年度も平成32年度においても環境基準を超過する恐れが出ています。交差点や、国道23号沿線の数値が高い点を達成するために必要な施策が、非適合車等への対策を行うことです。

(社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

川を挟んだ愛知県と三重県で規制内容が違うことは困ります。愛知県さんが行っているような基準に倣うべきでしょう。車は年を追えば必ず買い替えの機会があり、その中で我々は加速する施策を同時に対応している。広域に即座にせず、まずは試みをしていただきたい。数値を年々つかんでいただけてご報告いただくことが大切だと思います。

(事務局 林課長)

伊藤様がおっしゃられるのは、参考資料1-1の内容ですね。愛知県は対策地域内全体で非適合車のみを規制対象にしているため、左から3番目のケースです。三重県も愛知県と全く同じ施策にしますと左から3番目です。これは、基準年度(H21年度)の5,233tから3,047tにまで減ることになります。また、単純将来の3,193tから146tの減少となりますが、これでは、環境基準達成の目標量である2,787tには達成しません。

(社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

まだ足りないようですが、机上のお話です。これを候補にして行う時には、車は減っている可能性、替わっている可能性があります。

(事務局 林課長)

確かにそうですが、数値上では、この 146 t を減らしてもまだ環境基準達成には足りません。

しかし愛知県と同じ施策のなかで、国道 23 号を見て頂いた時に私が強調したいのは、146 t を対策地域全体で減らす苦勞と、国道 23 号でのみで規制して減らす苦勞は、1 / 10 でも同じくらいの効果が出ることです。

申し上げたいことは、1 桁多い削減量を目指すのか、1 桁少ない削減量を目指すのか、対象地域として議論しなければならないと思います。その上で足りない部分をどう減らすかというお話です。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

(事務局 太田主査)

例えば国道 23 号のみを対象地域にした場合、荷主さんから国道 23 号の使用を控えていただくお願ひをしてもらうことや、国道 23 号の使用についてご報告いただく形になることが想定されます。

この、対策地域全体を対象地域に指定し、非適合車の不使用を行う場合について、住友電装さんにご意見をお伺ひします。

(三重県経営者協会 (住友電装(株)安全環境部長) 森田様)

荷主の立場からお答えします。この場合対象車もその範囲も絞りこんでいただくと、お願ひやトレースが行いやすいと思います。国道 23 号のみの実施で、どこに迂回するか、効果はどうか、問題はありますが。

荷主の立場からして、運送事業者の方にお願ひをしたり、契約時のお願ひをしたり等をしてサインを頂く上では、国道 23 号の範囲指定があるほうが話は進めやすいと思います。漠然と NOx・PM 法対象地域である 6 市町全域を対象にすると、通行できなくなれば契約時の話が進まなくなります。

やはり地域の方の環境を考えて、対策の必要があることは現実的には考えています。私の会社もありますし、渋滞のことは存じています。10 何年前に国道 23 号の横に側道を付ける話があり、協会から、将来に計画道路があるので建物を建てないように規制を受けたので、私どもの工場の設置をかなり変えたことがありました。しかし進んでいません。納屋の渋滞は前から行政も注目していながら、NOx・PM でこのような問題になったと思います。先ほどのお話のように、トラックだけでなく乗用車も対象にする意見は賛成です。車両が多いからこのような問題になっているでしょう。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

本当にそうですね。乗用車も協力をすべきです、交通事故が多いこともあります。

(三重県経営者協会 (住友電装(株)安全環境部長) 森田様)

迂回のこと。乗用車は生活道路に迂回できますが、大型車は無理です。量を減らしたいのならば、バス、トラックよりも乗用車が良い。乗用車は加減速が無ければ、大気汚染の数値がそれほど多くならないと思います。その為には乗用車が協力する発想の転換が必要ですね。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

双方が協力することが必要です、商用の大型車も目に付きますから、両方必要ですね。

(三重県経営者協会(住友電装㈱安全環境部長) 森田様)

トラックの規制はもう対策が限られてきています。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラックの専用道路になるようなお話がもらえる世の中になり感謝をしています。トラックが走って良いと言っただけは本当ありがたいです。

(座長)

皆様に、事務局案としてA案・B案ございますが、新しい案のご提案がありましたらお伺いします。

(警察本部交通部交通企画課 小池様)

色々な案を聞かせていただきました。今お話に挙げたトラックを優先する転換発想は、次に乗用車の迂回道路を整備することとなり、堂々巡りという面はございます。国道23号を規制するという目標を達成する為には、達成しやすい目標にする必要があると思います。ただ迂回などの、実際の交通の流れをどのように検討、把握するのか、非常に難しい問題だと思いつつ聞かせていただきました。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局 原田様)

私も警察さんと同じくですが。例えば国道23号のみを規制すると、課題に書いてある通り国道1号に流れます。これは当然予測されます。渋滞の問題も考えなければなりません。別途道路関係会議がありますので、その連携も図っていく必要があると聞いていて思いました。意見としては難しい問題だと思います。

(環境省中部地方環境事務所 東山環境対策課長)

私も県と同じです。ピンポイントで環境基準を超過しているところを改善していくことは、取組としては手っ取り早く、市民、県民の方にご理解を得られやすいのでB案をと思います。

(中日本高速道路㈱名古屋支社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

A案か、B案となれば、B案と思います。対象車両に三重県下で長期規制適合車を加えることが、愛知県と異なるため難しい所だと思います。

(三重県経営者協会(住友電装㈱安全環境部長) 森田様)

私もB案と思います。まず第1段階を行い、規制の目標値に届かない場合に次の策を考えるべきだろうと思います。今、目標のハードルを上げることは個人的に思えません。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

今のB案ですが、範囲が狭ければ狭いほど良いということです。他は達成されているので、ピンポイントという理由も、その規制が必要ということが分かるので良いと思います。規制を行った時の反動、別の場所が悪くなったという交通による県民の感情が出てこないかを心配します。

(事務局 永楽副課長)

トラックの事業者さんとしては、例えば国道23号の代わりに国道1号に回る選択はありますか。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

走れない規制があっても、走行する場合もあるかもしれません。規制がある所に事故があれば行きますし、目的の時間に着く必要もありますし、その影響は考えられます。塩浜から国道1号の迂回が渋滞するでしょう。事故の処理も速く行うことが大切です。

(事務局 林課長)

永楽副課長が伺ったのは、事故等のアクシデントの場合とは異なりました。あらかじめ国道23号を非適合車や長期規制車に通らないでくださいとした場合、どうしても通りたいからそれ以外の車で通るか、国道1号や塩浜街道に回るかということでした。その時に、国道1号は今の国道23号よりももっと渋滞をすると思います。その時例えば、運送事業者さんが13時までに桑名に着く必要がある場合。国道23号は通らないで、さらに時間のかかる国道1号に回ることはいくつかあるのでしょうか。運送事業者さんに、この時は選択肢が無いのではないかと。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

ドライバー次第でもありますが、川尻から塩浜街道に出る道を知っていれば大丈夫かと思います。1km程度でしたら走れます。国道23号は交差点を通過するためだけに、迂回をすることもできますから。

(事務局 林課長)

20kmでしたら。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

国道23号は交差点のみで、西・北へ逃げる事が出来ます。机上で我々が考えるよりもドライバーは道を知っているでしょう。

(事務局 永楽副課長)

やはり非適合車しか無い場合は、非適合車で通る可能性がありますか。車を替えようとはならない、ケースバイケースでしょうか。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

ケースバイケースでしょう。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

流入規制の件ですが、今回は通行量の約半分が自家用車ですから、自家用車については県が相当強力で指導していただけたことでした。シミュレーションよりも良い結果が出るのかと思います。

事業者さん、青ナンバーについては、運輸局さんから違反の指摘がありましたが、守ってもらえていた自家用車にも規制対象に入れば、半分の内の半分は減るでしょう。県から自家用車の指導が入れば、シミュレ

ーションの結果はもう少し良くなると思います。自動車の特性は、全国を道路次第で移動できることですので、今までは白だったのが真っ黒になると、逃げ場所が無くなり困ります。それは一つの流れとして、利権の部分を見ていただけるとありがたいです。

長期規制を対象へと変えることは、私は補助金の投入をして車を出していたので、補助金の返還も出てくるでしょう、この件もありますから出来る限りゆっくり行っていただきたい。私も助成金を使いながら、新長期への買い替えが出来るだろうと思います。その辺りはソフトランニングでよろしくお願ひします。平成27年度の目標を可能な形のものから行って、駄目ならば途中で埋め直して、駄目ならばさらにという方法も一つだろうと思います。

(座長)

皆様のご意見をいただきました。その他の説明を事務局よりお願ひします。

(事務局 太田主査)

流入車対策検討会議のスケジュール表の参考資料5をご覧ください。今日、11月28日が第2回として流入車対策の論点整理をさせていただきました。

第3回を12月の第4週に開催予定です、ご議論をいただければと思います。12月後半の開催に向けて、日程調整表のご回答をよろしくお願ひいたします。結果を踏まえたパブリックコメントを行い、第3回、第4回と開催させていただきたいと考えています。お忙しい中申し訳ございませんが、よろしくお願ひいたします。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

1月のパブリックコメントですが。例えば多くの方からご意見をいただいて、どうしてこんな規制が必要なのかと問われましたら、どうすれば良いとお考えですか。

(事務局 永楽副課長)

パブリックコメントの意見反映の方法ですが、私どもで説明させていただければ、説明・現行案のご理解をいただきたいと思います。これは、という所がありましたら、修正をしていかなければならないと思います。但し、流入抑制は経済面や負担面、様々な所に影響を与えています。しかし、環境部局としては、基本的に環境基準の総量削減計画の目標達成の為の面で見えており、それを軸にしていますので、パブリックコメントのご意見を記載させていただくことにはなりません。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

パブリックコメントで経済的な問題を指摘された場合で、車の買い替えにはお金がかかります。車の買い替え、高速道路に乗り換え、経済的な問題が発生します。規制して環境基準を達成することは、経済面の影響があり遠い道のりです。

(事務局 林課長)

おっしゃられるように、1台2,000万円もする車に対しての補助金を県が充実するべきというお話が出るとは思いますが、財源の問題があり予算も難しいです。多いご意見なので補助金の検討はするべきですが。

(社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

事業者で行うより、国の財産の道路で対応していただきたい。平成32年はあと8年ありますから、道路1本作れば年々変化する車よりも将来的に効果的でしょう。産業道路だった名四も生活道路になりましたから。そこにも欠点、問題があります。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

長時間のご審議ありがとうございました。事務局はお願いします。

(事務局 永楽副課長)

委員の皆様、ご審議いただきありがとうございました。

なお、ご質問、ご意見等ございましたら、メール、FAX等で頂ければ、折り返し回答のご連絡を差し上げます。では、最後に課長より閉会の挨拶をお願いします。

(事務局 林課長)

本日はお忙しい中ご参集いただき、また活発なご議論をいただき、ありがとうございます。私ごとですが、ここ2週間は事務局で議論をし、さらに本質が解ってきました。これは大変な問題だと思っています。本日、議論を深めていただこうと思い、私は意図的に意見を言わせていただきました。地域特性として沢山の方に興味を持っていただきたいのですが、残念ながら現在は関係者のみで議論をさせていただいております。これをいかに広げるかも重要でしょう。

だんだんと認識が深まっておりますので、残りわずかではございますが議論を深めていただき、より県民の健康と、経済も十分に配慮した上で、どの方法が一番良いのかを探っていきたいと思います。是非今後ともよろしく願いいたします。本日はありがとうございました。