

平成25年度第5回  
三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成25年7月3日（水） 10:00～12:00

●場所：JA三重健保会館 4階 中研修室

●配布資料

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表

(1) 関係団体ヒアリング結果

資料1：三重県流入車抑制対策（案）に対する関係団体へのヒアリング実施の結果について

資料2：関係団体ヒアリングによる意見等に対する県の考え方について

(2) 三重県流入車抑制対策に詳細について

資料3：三重県流入車抑制対策の枠組み

資料4：特定荷主等の規模要件について

資料5：特定旅行業者について

資料6：要請等報告書について

資料7：三重県流入車抑制対策（案）のイメージ図

参考資料1：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料2：三重県流入車対策検討会議設置要綱

(事務局 永楽班長)

それでは、定刻となりましたので、平成25年度第5回三重県流入車対策検討会議を開会いたします。

本日はご参加いただき、ありがとうございます。開会に際して、大気・水環境課長の林から一言ご挨拶させていただきます。

(事務局 林課長)

大気・水環境課長の林でございます。本日はご多忙のところ、第5回検討会議に御出席いただき、ありがとうございます。

さて、前回の第4回検討会議において、三重県流入車抑制対策(案)として、当面、流入抑制対象地域「国道23号」、流入抑制対象車を「車種規制非適合車」、「大型3車種」、運行形態を「発着車」とすることで取りまとめさせていただきました。

この三重県流入車抑制対策(案)について、13(6企業、7団体)の関係団体にヒアリングに行きましたところ、様々な意見を頂きました。その中でも一部荷主様からは、「対策としてやるなら中途半端なことではなく、覚悟をもってやるべき。」との叱咤激励も頂きました。

これらの関係団体からの意見を十分に踏まえて、地域の実情に応じた具体的な流入車対策案を本日の検討会議で提示し、議論していただきたいと考えていますので、よろしくお願い致します。

なお、出来れば本日は、三重県流入車対策要綱(案)をお示しするところまで持っていければ良かったのですが、対策を進める上では関係団体等の意見を十分聴かせて頂いた上で慎重に進めて欲しいとの議会等からの要請もあります。拙速は避けながらも、なるべくすみやかに取りまとめたいと思います。

どうか実のある会議となりますよう心からお願い申し上げて、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い致します。

(事務局 永楽班長)

ありがとうございました。

本日の会議については、これまでと同様、公開とさせていただき、議事概要については、委員の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開させていただきたいと思っております。

では、四日市環境部環境保全課の人見課長に座長をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

(座長)

四日市市環境部環境保全課の人見でございます。よろしくお願い致します。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。まず、事務局から資料の確認を

お願いします。

(事務局 太田主査)

大気・水環境課の太田と申します。よろしく申し上げます。

資料を確認させていただきます。

事項書

出席者名簿

配席表

資料 1 : 三重県流入車抑制対策 (案) に対する関係団体へのヒアリング実施の結果について

資料 2 : 関係団体ヒアリングによる意見等に対する県の考え方について

資料 3 : 三重県流入車抑制対策の枠組み

資料 4 : 特定荷主等の規模要件について

資料 5 : 特定旅行業者について

資料 6 : 要請等報告書について

資料 7 : 三重県流入車抑制対策 (案) のイメージ図

参考資料 1 : 三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料 2 : 三重県流入車対策検討会議設置要綱

以上です。過不足等ないでしょうか。

(座長)

それでは、「(1) 関係団体ヒアリング結果について」の説明を事務局の方からよろしく申し上げます。

(事務局 太田主査)

まず、お手元の資料 1 をご覧いただきますようお願い致します。これまで三重県流入車対策検討会議を昨年度から 4 回開催させていただきまして、前回の第 4 回の所で流入車対策の対象地域を国道 23 号そしてまた対象車を車種規制非適合車、大型 3 車種、発着車というところを取りまとめさせていただきました。この案について関係機関等からも十分意見を聴取したうえで進めていく必要があるというように県では認識しておりますので、主な関係団体にヒアリングに行かせていただきました。そのヒアリング先としては下に書いてあります通り、13 件と 6 企業・7 団体と主なところで、四日市のコンビナート企業関係とか北勢地域の商工会議所関係とか、また旅行業関係などに意見聞きに行かせていただきました。その意見を踏まえた中身が資料 2 になります。

資料 2 をご覧ください。いただいた意見を「1 制度全般について」と、あと「2 荷主等について」、あと「3 その他」と大枠で分けさせていただきました。その中で、個別の紹介は省略

させていただきますが、ポイントところだけをご説明させていただきたいのです。

まず 1 番の制度全般についてのところで 2 番の団体の最初のマルポツの後半部分ですが「十分な周知期間を設けることが必要と考えます。」と、また 2 番の団体の下のマルポツですが、「対策地域を走行する運送事業者等に過度な負担にならないように荷主等に対して説明や理解を行うことが必要と考えます。」と、それに対しての県の考えとしては「しっかり関係機関の理解が得られるように説明を行うと共に、必要な周知機関を確保する予定です」と考えております。そして次 3 番の団体のほうから意見をいただいているところですが「流入車抑制対策制度が検討されていることの周知もしっかり行って頂きたい。」とあり、それに対する回答として下の回答の二番目のマルポツですが、「会議を開催する場合は、ホームページ等で事前に周知し、会議は公開で実施しております。また、会議の開催状況等は事前に「三重の環境」HPにて公開しております。

今後も県のホームページで会議の資料も含めて、議事録も含めて公開させて頂こうと思います。次は 2 番の荷主等というところですが、企業からの意見が 3 件ありました。そのなかで 5 番の企業のところなのですが中段からですが、「運送事業者に要請するのは何ら問題なく難しいことではないでしょう。ただ、適合・非適合の確認など、実行面におけるチェック体制も機関も確立されたとは聞いておりません。適合車の運用は、運送事業者の自主的な運営に委ねるということでしょうか。東京都や大阪府のように実施されている条例を制定し、厳しく管理して行かなくては実効あがらない」と思います。対策としてやるならば「中途半端なことではなく覚悟を持ってやるべきです。」ということで 13 企業団体を周らせていただいたのですが、この詳しい説明は前回の第 4 回の検討会議資料で説明してもらいました。詳しくは適合・非適合の確認とか、どういうふうにするかまでは詳しくは説明していないのですが、それについては、後から出てくる資料 6 のところで詳しく説明させていただいているんですが、それに対する回答としては、「一定規模以上の荷主、特定荷主と言わせていただくのですが、その特定荷主には出入りする車両の適合、非適合を確認していただいてその状況を報告していただく予定です。」と考えております。県のホームページ等で公開して特定荷主の取組みを広く周知していきたいと考えております。そしてもう一点 6 番の企業からいただいたのが、「荷主から運送事業者に対して「適合車で来るように依頼」を行うことについて荷主では管理できない運送事業者（商社経由以来の事業者、宅配等）も存在する。全ての運送事業者に対して依頼を行うことは困難であり、依頼すべき運送事業者と契約を交わしている事業者に限定すべき。」荷主という定義については詳しくは説明していなかったのですが、荷主で自社の製品を自社が依頼した運送会社においてどこか持って行ったりする時は運送事業者にお願いしますと言っていたのですが、商社経由とか荷受人という形で他から商品を引き受けてくる場合ですが、運送事業者は相手事業者の依頼でくるので、その場合は直接、運送事業者へ適合車で来て下さいと言いつらいというのがあるとお聞きしています。そこで、荷受人は、物品などの販売する者に対して、適合車で来て下さいとお願いしていただきたいとなっております。荷主の定義はそ

ういった形で詳しく言うと荷主という形で持っていく場合、荷受人として引き受ける場合とがありますので、依頼先である運送事業者やその相手先の事業者さんをお願いするというところでお願いしてくださいと回答させていただきました。

7番の企業のところで「対策地域内の特定荷主に対する現状分析。解析が不足しているのではないか。ここがボケていると、対策による効果が見えてこないと思う。」おっしゃっていただいている内容は荷主さんが運送事業者への発注方法とか契約に基づくものとかいろいろあると言っているから、しっかり踏まえた上で言うのであれば荷主としてもしっかり要請しますよといったお話をいただいたということなので、それを踏まえて県の考え方としては「特定荷主に対しては運送事業者の発注依頼方法等の実態を把握したうえで、効果的な対策を検討します。その下に事例を3つ書かせていただいています。適合車の要請方法としては契約書でサインして記載するとか、文書や周知用チラシ等を配布するとか、看板設置で考えています。これについてもまたのちほど資料6のほうでご説明させていただきます。

3番がその他の意見ということで9番の団体からいただいたものの後段なのですが「一方で他県からの流入車対策、交通の分散化などの観点を見ると早期の道路整備による交通量分散が難しい状況から、伊勢湾岸道路等の既設有料道路へ交通誘導が現実的に必要と思われるそれらの通行料金割引などによる交通誘導施策を検討いただきたい」という考え方についてなのですが、対策地域全体にみれば窒素酸化物量は下がると考えられるのですが、第1回検討会議でお話しさせていただいたのですが、国道23号を走っている車に関しては平成22年度の三重県調査のナンバープレート調査では、対策地域に目的を持ってきている車は9割以上いることが判明しており、それが発着車と言わせてもらっていますが、それが9割以上います。伊勢湾岸道への誘導施策をしても1割は流れる可能性があるかもしれないですが、それによって23号の交通量の劇的な変化というのではないのではないかと考えています。という形で回答させていただきます。

11番の団体からいただいた所ですが、後半のところで「対策地域内のISO認定事業所を中心に周知してはどうか」ということなのですが、これに関してはISOの認定事業所の周知ということを項目に入れていただけるかどうかそれはまた制度が出来たときに周知させていただきたいと思います。以上でヒアリングの結果について説明を終わらせていただきます。

(座長)

ありがとうございました。それでは質疑応答に移らせていただきます、質疑時間としてほしい10分くらいさせていただきたいと思います。ご質問、ご意見等ございましたら挙手の上ご発言いただけますようお願い致します。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

団体ヒアリングの結果を聞かせていただいて細かいところまではまだ読みきっていないのですが、13 団体ですかね、たとえば今回の規制と申しますか、こういう取り決めに折り組むということに対してすごく消極的なところもございましたか。対策をやるのだったら徹底的にやるべきだという意見があったということで、全く逆にどうなのでしょう。ネガティブな意見もちょっとここに書きづらいかもしれませんが。

(事務局 永楽班長)

4 番を見ていただくとちょっとは書いてありますけどね。今回ヒアリングは、ある程度規模が大きいところにヒアリングをさせてもらいました。中小となると商工会議所に聞かせていただいておりますので間接的な意見しか出てきてないというのはございます。ただし対策地域内の企業とか商工会議所をメインにしたので基本的には車両は適合車にほとんど変わって行ってはいます。地域も限定はしておりますし周知啓発プラスお願い、要綱での実施ということになりますのであまり非協力といいますか、ネガティブな意見は表面だっけ聞かれてないという状況です。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

わかりました。ヒアリングに行って説明されるときに前回提示いただいた一案からあれはお示しいただいて、こういう経緯でということの説明されていたのですか。

(事務局 永楽班長)

そうです、前の資料で示させていただきました。

(座長)

ほかどうでしょうか。

(事務局 林課長)

補足というかですね、事務局で議論したときに7 番かな、対策地域内の特定荷主に対する現状分析・解析が不足しているのではないかと、ごもっともなご指摘をいただいたなと思っております。実際事務局では意見を聞かせていただいておりますが、もっとより踏み込んだ意見を例えば先ほど森田さんが言われたように森田さんの所へ行ってもっと具体的に荷主としてどういう状況なのか聞かせていただいて、おおよそをつかんだら荷主さんに紹介いただいて、職員が行って具体的な状況を把握しておかないといけないのかなと反省というかですね、この意見でもって次回までにある程度はそういう事もやりたいなという議論はさせていただきました。

一度聞いて来るようにとご指示いただければ対応させていただこうと思いますのでよろ

しくお願いします。

(一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

先ほどの説明の中で、本当の真の荷主から適合車使用の依頼をすることに対して、そこから下ですね。運送の構造というのは下請け、孫請けがあり、またひ孫請けもありますから、一番元でしっかりとやるのなら、うちが出すのは適合車だと。そこでしっかりやっていただかないと、われわれ事業者に言われても、言われるままということがありますので一番そこが大事なのかなと。事業者責任というところにおいて、やっぱり責任がありますよと言うことは、私たちに代わって、県のPRでしっかりやっていただく必要があるのかなと思います。これは他府県からも流入して来るのでその辺の事の啓発というのは非常に難しいかなと思いますのでよろしくお願ひしたいなというところです。

(座長)

他はよろしかったですかね。それでは次の議事に移らせていただきます。続きまして(2)の流入車抑制対策(案)の詳細について資料5までの説明をよろしくお願ひ致します。

(事務局 太田主査)

資料3をご覧ください、三重県流入車抑制対策の枠組みと言うところですが、前回の会議でも資料をお見せしたと思うのですが、前回の会議の結果、右の一番上の枠のところなのですが流入抑制対象地域と対象車は決まったので埋めさせていただいたという形になっています。今回ご議論いただくのは、左下の所なのですが1番の特定荷主等と2番特定旅行者と3番要請等報告書の所であります。荷主の中でもある一定規模以上の所からは、要請と同時に成果の報告という所で、県の方に報告頂きたいということでこういった形を考えております。その中で実はまだこの資料の方で、ご説明させていただくのですが、まず特定荷主等の所で資料4をご覧ください。ちょっと難しいですが一定規模以上の大きな所というのは物流量も結構把握していると思われるので、そこから報告いただくことによって荷主からの運送事業者等に要請の担保を取りたいというところがあつてこういう形であるのですが、1番の希望要件をどうするのかというところでもまず指標なのですが実際のところ全体の事業者ごとの貨物量の正確な把握は困難であつて客観的な指標という形で実は経年的にも変わらないような資本金と敷地面積とか建物面積とかの指標と言う形で使いたいと思っています。従業員規模も、非正規雇用の問題とかあつて年にいろいろ変わってくると思いますので、そうするとこの年は対象になったけど次の年は対象にならなかったといった経年的な変化が見られない形で大きな荷主のところには報告いただきたいと資本金と敷地面積を指標にさせていただきたいというふうに考えています。それをどういったかたちで使うかと言うのは2番の規模要件の設定のところですけど、規模要件の算定にあつては国土交通省の物流センサスを使わせていただいているのですが、物流センサスという

のは貨物を中心に出発点から終着点の動きをとらえた貨物量の数字なのですが、それに係る貨物と出発から終着まで係る主な荷主というかたちで鉱業とか製造業、卸売業、倉庫業が係って調査の対象になっております。調査を基にしてみるとそのうちの倉庫業に関しては中継施設と考えられ、貨物量は少ないので省略させていただき、残りの3業種から選定させていただきました。

その中で②なんです各事業所に出荷する貨物で製造業は3業種の中で8割程度占めているというのがわかってきています。詳しくわかるのが次のページの3ページ目のデータ1を見ていただきたいのですが、製造業が鉱業、卸売業ある中で8割程度全体の出荷しており、県内の貨物量の中で製造業というのは8割くらいカバーしていますというデータになります。それを元に製造業を中心にして特定荷主を算定していきたいというのが、1ページ戻っていただいて、それで③なんです物流センサスとか経済センサスから試算したのですが、事業所あたりでの年間出荷規模で3万トン以上という形で事業所を把握する。出荷される貨物量7割程度を捕捉できますと、ようするに製造業の中でそれぞれの事業所あたりの出荷する規模別に分けていくとそれに対して年間出荷量がページ3のデータ2で、出荷規模別にランクを分けさせていただいているのですが、その中で3万トン以上というライン、下から二番目なのですがそのラインの出荷量の合計を見まして、その数値で行けば全体の出荷量というのが総数の5億4千万かかるのですが、全体の出荷量のうち出荷規模は3万トン以上とすると、7割というのは5万4千トンの3万8千トンとなるのですがそれで出荷規模3万トン以上の出荷規模は7割以上がカバーできますよと、データ1から含めると出荷量が全体の8割カバー出来る、そのうちまた出荷規模別3万トン以上で7割がカバー出来ると、単純に8割×7割で56と、6割近くなるのですが、それぐらいがカバー出来る数字がデータ2までの数字であります。そこを踏まえて年間出荷規模3万トン以上とはどんなものなのかというのが次の4ページなのですが、3万トン以上の事業所が従業者規模100人以上のところ該当します。それから同じくデータ4のところで従業者規模100人以上から299人までは資本金で見れば2億7千万ぐらいになりますよ。それで同じく従業者規模100人ぐらいであればデータ5になるのですが事業者あたりの延べ建築面積は1万2千m<sup>2</sup>、敷地面積は3万3千m<sup>2</sup>というようにランク分けができました。こういった製造業の物流センサスを基にして資本金、事業所の敷地面積を出させていただいてようするにだいたいこのランクで行けば全体の出荷量の6割ぐらいがカバーできますよというところで特定荷主の出荷量というのを規模要件として決めさせていただきたいと思っております。

実はこの事業所規模でだいたいどれぐらいの事業所がいるのかに関しては本当に正確な所は難しいところがあるのですが、全体にいろいろ調べると100社ちょっとくらいあるのかなと予測されます。

あと参考までに5ページ1番最後のところですが隣の愛知県は要綱でやっております、大阪府は条例でやっておりますそれぞれも三重県と同じ制度で荷主からの要請ということ



でやっています、特定荷主は一定規模での要件というのは資本金 3 億円を越え、建物延べ面積 1 万 m<sup>2</sup>、敷地面積 3 万 m<sup>2</sup> というところでやっております。他府県と同じ要件でやっていきたいなと思っております。

資料 5 ですが、旅行業者は貸し切りバス等を手配する業者ということで貸し切りバスへの要請ということでお願いしたいと思っています。特定旅行業者をどういうランクで分けるかという、三重県内で第一種旅行業者としてバスを取り扱っている事業者としては、三交パルックやクラブツーリズムなどがありますが、第一種旅行業者というのは海外旅行等も取扱う比較的大きな旅行会社となります。第一種旅行会社は、取扱額という意味では、観光庁のホームページからのデータなのですが、全体の 85% 占めることになっております。こうしたことから第一種旅行業者を特定旅行業者としてさせて頂きたいと思っています。

こうした場合に対象となる事業者さんは対策地域内というのは 18 社くらいです。以上で資料 5 の説明を終わらせていただきます。

(座長)

有り難うございます。それでは質疑応答へ移らせていただきます。15 分程度とさせていただきますのでよろしくお願い致します。質問、ご意見等ございましたら挙手の上よろしくをお願いします。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

資料 4 でご説明いただいた特定荷主等の規模要件、内容はよく理解できたのですが、3 ページ目のデータ 1 で説明されている製造業が 8 割を占めていると数字が出ていますが製造業というのはみなさんご承知のように日本標準産業分類の大分類にあるのですよね。この下に中分類でどんな製造業なのかというのがあると思うのですがそこまでは解析というか分析できないですかね。これかなり製造業の種類によって性格が違ってくると思います。先ほどの団体のヒアリングでも対象地域内の特定荷主に対する現状解析と分析の不備の指摘を受けているようなのですがこの辺と関係してくるのかなと思ってこれを見ていました。特定荷主の算定規模の要件について直接どうのこうのということではなくて、やはり特定荷主という要件を決めてきっちりと検討してお願いをしていくのだったらそういうふうなバックデータをもう少し掘り下げて持っていたほうがいいような、中分類だと 20 分類ぐらいあったと思うのですよ、だからすごく難しいのですが、だいたいベスト 5 はこれですというぐらいまでは想定できるのではないかなと私は思っているのですがどうですかね。

(事務局 太田主査)

そこまで詳しいデータを今は持っていないので、製造業の中身ごとに分けになっているかどうかを含めて一度調べさせていただいて結果をお話しさせていただこうかなと思っています。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

結局、特定荷主をこう決めてこうやりますと言うひとつのきっかけといたしますか、こういう基準でという説明にもなると思いますので是非ともお願いしたいと思います。

(座長)

他どうでしょうか。

(中日本高速道路株式会社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

規模要件を決めるときに 1 ページ目の③のところで 7 割程度捕捉できると書いてあるのですがこの 7 割というのはなぜ 7 割にしたのかちょっと見えないかなと、結果的に最後 5 ページには愛知県と大阪府と同じような規模にしていければなという事なのですが 7 割を捕捉できればいいという判断のところ、この③のところに無いような気がして、結果 8 割かける 7 割で 6 割ということなのですが実際流入車対策をやっていくのに特定荷主 6 割の人を対策したら、その目標が達成できるのかどうか最終的には目的かなということで、もともとの案の国道 23 号だけにして対象の発着車とか非適合車、大型 3 車種でやっている中でもともと計算上出ていたと思うのですが、それが特定荷主だけで 6 割になるのですね、その場合に目的が達成できる数字としてこの 7 割を設定しているのならそれはそれで結構なのですが、7 割でオッケーだという根拠があるのかなとそれを教えていただければと思います。

(事務局 永楽班長)

資料 3 の流入車抑制対策の枠組みに戻っていただきたいのですが対策というのは荷主からの要請、それから旅行業者からの要請という事になるのですが、それをやっていただく方は基本的に規模要件なくて荷主、旅行業者にあたるのであればすべての方が要請していただきたいとは考えています。ただし、その効果を把握する上でうちのところが 1 年間ちゃんとやってもらいましたか、どうですか、その抽出した事業所からどんなことやっていただきましたか、というのをもらうのが特定荷主、特定旅行業者という事になりますので特定旅行業者だけが周知をするという枠組みにはしていないというところだけご理解下さい。抽出するものが捕捉量 8 割出荷する貨物が 8 割程度で出荷される貨物のうち 7 割程度捕捉できるというところで規模要件を持っていたかというところ 7 割が適切か 8 割が適切かそれから  $7 \times 8 = 56$  で五割六分が適切かというのは基本的にはどこが適切かというのがないのですね。事務局でこういうところを求めたいから六割に設定しましたとかはないのです。ただし、報告をもらう以上はある程度余裕を持って報告とか作業をしていただいて、ある程度裏が取れたようなデータを報告してもらうには大きな企業じゃないとなかなか手が回らないじゃないかなというところがあるのです。一定規模以上の大きな所だったらある程度正確な数値を出していただけるのかなというところから年間で変動しないような値をとる

にはどれくらいの規模に設定していったらいいのでしょうかというのが特定荷主なのです。だから対策はすべての方でやっていただきたい、ただし、そこから本当にどれだけやったのかを報告してもらい、極力正確な数字、信頼できるような数値をもらうにはどれくらいの特定制主、特定制業者を抽出したらいいのでしょうかというところが試算ですね、逆に言えば規模の大きいところで極力データを取っていただいて、やっていただければ逆に言えば 5 割から 6 割くらいの製出荷量の捕捉量がありますので、その辺のところから報告いただければ、やっていただいた実際の抽出した実施状況を見たときにある程度、信頼がおけるのではないかなというところでもってきたというのが本音ですね、先ほど言われた 3 割でいいのか 6 割でいいのか、だったら 8 割までもっていかなきゃいけないのか、申し訳ないですが、そこまでの検証はなされていないというのが本音ですけど、ただ抽出する事業者としてこれくらいの規模のところでもっていけばある程度の捕捉量もございすよという説明ということにはなるのですが、それが旅行業者でしたら取扱額から言ったら 8 割くらい占めていますのでそれに比例してバスの取扱量もあるでしょうと、だったらバスの運行に関してもそれくらいの割合でいけるのではないかなというところでの資料になっています。

(中日本高速道路株式会社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

7 割とかこれくらい捕捉したいなというのがあって結果やってみると、この規模要件になりますということだと思のですが、逆に愛知県とか大阪府の事例でこういう要件でやっていて、わが三重県もこれに合わせてやった場合に結果として 7 割できますと言ったほうが説明的には素直かなと思います。確かにいくら捕捉できればいいのだというのは無いと思うので、他の事例を参考にしてやってみると三重県では 7 割くらい捕捉できるので十分だと考えていると言ったほうがストーリー的にはいいのかなと。7 割というのはなんの根拠もないのにやった結果がたまたま同じになっているというのだったら、規模要件を最初に合わせて上で結果こうなのでこれでいきたいというほうが私は素直かなと思います。

(事務局 永楽班長)

ご指摘ありがとうございます。

(座長)

愛知県なんかはどれくらい捕捉できているかわかりますか。

(事務局 太田主査)

愛知県に以前問い合わせした所、同じ程度の捕捉率と聞いております。22 年度から流入車対策をやって事業所から報告をいただいているのですが、それでだいたい 600 社くらいの事業所から報告いただいているとホームページで紹介されています。また、大阪府はホー

ムページで捕捉率を公開していますが同じ程度であります。また特定荷主の算出方法は三重県と同じであります。流れる的にはデータは同じような形でやっております。

(座長)

他どうでしょうか。

(事務局 林課長)

これまで議論してきましたが、最終的には先ほどおっしゃったように隣の県でやっていますね、隣接なのでやっぱり愛知県と三重県で違うという効果としてはあんまりよくないだろうな、やっぱり愛知県と三重県同じ規模でやっている方が効率的ではあるのかなとは確かに思うのです。最後はそう説明するしかなかったのですが、ただ、あんまりよその規模要件をそのまま流用して三重県もと言うのではなくて、県としても独自で一回どれくらい捕捉できるのかですね、もっと別の規模で設定できないのかというのは投げかけました。2、3ヶ月ずっといろんなデータを元に出してくれて、資料4の相関関係が本当にあるのかとかですねそういう議論まで実はしました。資本金3億円だったら本当に物流量としてどれくらい相関があるのかそういう様な事も実は言ったのですが、そういうのは統計的なデータとしては完璧なものはないわけですね。そうすると、どこかで流用せざるをえないなど。これくらいだったら先ほど申しましたような7割とか8割は捕捉できるんじゃないかというのはありましたものですから、それで愛知県のものを補足するような形で三重県でも独自で一回検証してみた結果がこうだったということです。説明は確かにあとで無理やりくっ付けたように聞こえたと思うのですが、それなりには検証した結果、愛知県でやっているようなのが妥当とは違うかなというのが事務局の判断だったということで、内部事情を披露させてもらいました。

(座長)

ありがとうございます、他にどうでしょうかね。よろしいですかね。そうしましたら特定旅行業者のほうについては特にみなさん意見はなかったということで規模要件のほうにつきましては製造業の中分類の検討のほうよろしくお願い致します。

それでは、続きまして資料6の「要請等報告書」と資料7の「三重県流入車抑制対策(案)のイメージ図」こちらの説明をよろしくお願い致します。

(事務局 太田主査)

資料6のA3をご覧ください、実は特定荷主、特定旅行業者から県に報告いただく様式となっております。左側の別紙様式というところに関しては隣の愛知県と似たような形になっております。車種規制適合車等使用の要請状況は、右側のページの別紙になります。そちらをご覧くださいなのですが、まずここで検討いただきたい内容としては色つきでカッコしてあ

るところで検討事項 1 のところで「特定荷主等・特定旅協業者から報告頂いた別紙のみを県のHPで公開します。」と考えています。特定荷主等の取組みをしっかりとやっていたというのを担保するというのもそうなのですが、後段に特記事項があるのですが、特定荷主が運送事業者等に対して環境負荷低減につながるような、たとえばエコドライブ等の取組みを要請していただいていると、PRしていただければというのを考えて、別紙の右側の部分だけを年 1 回は報告頂き、それを県のHPで公開していきたいと考えております。そして下の部分でポイント 1 ここは当然の話なのかもしれませんが、車種規制適合車等の確認状況というところで、何を確認するのかと改めて言うまでもなく、「確認は対策地域を発着して、対象地域である国道 23 号の一部を運行する対象自動車である大型 3 車種」を対象としているということなのですが、荷主には少しややこしい所があるのですが確認に注意していただくようお願いします。上の段の車種規制適合車の使用、要請状況、契約書への記載、文書・チラシによる依頼、看板の設置、その他いろいろ契約書そのものに例えば適合車ではないと契約しないとそういったいろいろな要請状況もあると思いますので、そういった形で該当するところにレ点するという事でお願いします。

あと下が、車種規制適合車の確認状況のところの確認方法に関しては、適合車ステッカーによる確認だとか事前に使用車両の事前届け出登録の確認とか、そういった意味でいろんな方法が他にもあると思いますが確認をお願いしたいと思っています。その結果として確認結果というのは下にあるのですが全車が車種規制適合車である場合と非適合車がある場合のどちらかの 2 択になっています。その中で非適合車が何台だったかというのを報告していただきたいのですが、ここでまた 1 つポイントになるのが確認の頻度ですが、毎日するのは困難と思いますので、できることなら運営形態によって月に 1 回程度という形でやっていただければと、契約書でもう入ってくる車がわかっていると言う場合はそれ以外の車だけを確認するとそういう形でしっかり確認していただいて、適合、非適合の判断だけをそしてあと非適合は何台かとお願ひしたいのと、そして次、下の段が 1 ヶ月あたりの出入りする台数ということで下の備考欄にあるのですけども対象自動車となっている大型 3 車種が事業所に 1 ヶ月あたり出入りする台数というところで 23 号を通過するという訳ではなく特定荷主の規模として 1 ヶ月あたりこれだけ来るとという報告をいただければなと思っています。特記事項というところが環境負荷低減につながる取組みとしてはエコドライブという制度、またはポスト新長期の積極的な使用、すなわちポスト新長期に買い換えるとかではなく優先的に廃車する場合はそっちを使ってくださいよと、そういったことを書いていただければなと思っています。以上、要請等報告書についてはご説明させていただきます。

資料 7 を続けてさせていただきます。A3 の 2 枚ページなのですが、これは資料 3 の流入車対策枠組みで示しているものを要綱への記述を想定して、各主体の取り組み項目を要綱に記載する法律用語で具体的に図を入れて説明させていただく資料となります。

1 番の貨物または旅客を運行するものというのがありまして運送事業者等といろいろ言

わせていただいていたのですが、この方は対象者の要件として、対策地域を発地または着地として、対象地域において対象自動車を運行するものというふうに定義させていただいております。1番の横の所で車種規制適合車への使用のための対応という所で貨物又は旅客を運行する者は、適合車を使用するよう努めるものとする。なお、災害等が発生したときは、この限りではない。対象自動車には緑ナンバー白ナンバーも対象です。下は用語を入れて説明した形です。あと右側の担保措置等の所で、適合車に関しては、荷主からはっきりわかりやすいようにステッカーを貼っていただきたいと、そのステッカーというのが(1)が国の発行するものであります、上の3つです。そして(2)国土交通大臣が低排出ガス認定車両これは下の段の左側のステッカーになります。超低PM自動車認定制度が左から2番目。(3)が大阪府発行しているものです。車種規制適合車等という話をさせていただいているのですが、「等」が何かというと車種規制というのは平成14年10月1日から始まってそれから排出基準に満たないものに関しては対策地域に登録できないとなっているのですが、それ以前の使用過程車に関しては車種ごとによって猶予措置というのが取られています。猶予措置が例えばトラックでしたら9年、特車ですと10年、たとえばトラックとかなんですが、平成14年10月から始まりまして、それから9年間という形になると平成23年9月プラス車検が来るまでという形で24年度中の9月ぐらい、猶予トラックは対策地域内で登録できなくなっているのです。実際、四日市市を含めた対策地域ではトラックに関して非適合車というのがいないとは思っています。まだ残る猶予車として大型バスがあります。大型バスは平成12年から10年間猶予措置がありまして、そうすると平成14年10月から始まりまして12年間で26年10月くらいですか、プラス一年間の車検までということで27年度中に終わるという形です。そういった猶予措置車、別名、経過措置車といってもいいのですが、そういう車は大阪府では対策地域内でも猶予があるのですが、対策地域外から来るバスも同等に扱うということで経過措置対象車ステッカーが貼られています。それが一番右側のステッカーになっています。三重県でも大阪府と同様に、経過措置車は車種規制適合車等として扱います。

2番の荷主等というところは大きく分けて二つあって①のところで自己の事業に関して対策地域内の事業所の自己若しくはその他の場所から又は対策地域内の自己の事業所等に貨物若しくは廃棄物を他の者に委託して運送させる者ということで、ようするに下のイメージ図があるのですがこれは自分の所の荷物を自分の所の運送事業者で運ばせるという場合はこの運送事業者に要請してくださいよと、荷主等の①前半の説明となっております、自分が依頼している運送事業者にはしっかりと要請してくださいよとなっております。

そして②次のページですが自己の事業に関して、対策地域内の自己の事業所その他の場所に、購入、借入れ又は譲受けをする物品を運送させる者、これは要するに着荷主が何か買うという事で相手をお願いしたとした場合は、相手が発注する運送事業者で来た場合は相手の事業者には適合車で来てくださいよという形の説明となっております。そして次が③の旅行業者のところで旅行業を営むものであって、対策地域内に営業所を有するものとい

うことで、イメージ図もありますけども、例えば対策地域内事業所、例えば四日市駅前にバスで集合したと、それから富士山に行くと、そういった場合は対策地域内の旅行業者はそこからバス会社に適合車で集合してくださいと呼びかけをしていただきたいと、伊勢から四日市のポートビル等に遊びに行くことがあって着地で来る場合なのですが、その場合は対策地域内の旅行業者からお願いしていただきたいという形です。

次 3 番の特定荷主等・特定旅行業者の対応の所ですが、要件の定義は先ほどご説明させていただいた通りなのですが、報告内容としては先ほど説明した内容になっております、よろしく申し上げます。最後、中継施設等ということで四日市港とか鉄道貨物駅として JR 四日市とか地方卸売市場、対策地域には 3 つほどあります。また、倉庫業法第 3 条登録を受けた事業者から周知していただく。周知とは、国道 23 号を走行するときは適合車で通るようになっていきますということをお知らせしていただく、一方、荷主はしっかりと運送事業者に対して理解していただくように説明をするということです。以上で説明を終わらせていただきます。

(座長)

ありがとうございました。それでは質疑応答とさせていただきます。質疑時間だいたい 20 分とさせていただきます。みなさんご質問等ございましたら挙手の上よろしく申し上げます。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

今回は荷主に関する事項が多く、私からも質問します。

資料 6 要請等報告書の案が恐らく要綱が決まれば規定されると思いますが、これは年 1 回の報告書の提出をイメージされていますか。

(事務局 永楽班長)

そうです、年間でまとめて頂いたものを提出していただく形です。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

鑑文のページは誰でも書ける内容で、別紙もレ点でチェックという簡易的に答えられる様式になっています。

しかし、今回の適合車両の要である確認結果欄については、全車適合車もしくは非適合車についてはカッコ何台と書く形で、○×を付ける選択肢がありません。補足説明の際に、このお話に対しては、「あれっ」と疑問に思いました。

また例えばここに書く、非適合車があるカッコ何台の台数は、固体台数か発着回数を含めた台数かどちらでしょうか。

(事務局 永楽班長)

非適合車ありのカッコの台数のところですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

台数の考え方として非適合車が一台ある時、それが毎日一回必ず出入りするとします。それは年間で1とカウントするのか、365とカウントするのかどちらでしょうか。

(事務局 永楽班長)

実態としてこの報告書を始めたときに、初回や二回目は非適合車で来て、それが運送事業者さんの都合によりずっと継続して非適合車で来ることがあった場合ということでしょうか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

極論はそうですね。

(事務局 永楽班長)

この場合は複数回が分かっているならば、たとえば年間12回来るのが分かれば12回と書くのか、それとも確認した時の1回だけ1台だけを台数にあげれば良いかということですね。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

これについて報告書の書き方を工夫しなければ、報告書を作成する事業者によってはものすごい取違いがあると思います。

(事務局 林課長)

補足しますが、説明があやふやな部分があり当然の疑問だと思います。

これは、まだ事務局でもしっかり決めていない部分です。事務局側として、あまり毎日の確認は事業者の方に負担になるだろうという思いがあります。

たとえば事業者さんに守衛さんがいる門があり、そこで出入りする車が必ず捕捉できるという場合もあれば、そのような形態でない場合もあります。負担がかかりすぎてもいけませんし、どうするかという部分が出てきます。

そこで、担当者の案としては月1回、例えば第3水曜に決めたり、毎月5日に決めたりすることができました。注意書きに月に1回と記載し、それが年間12回続き、この12回の合計を非適合車が何台だと報告書に書いて頂くことで、ある程度推測することができるだろうという考えです。

たとえばある事業所さんの年間営業日が、365日であれば、これを掛けることで大体の年



間台数が分かり、あるいは一ヶ月 30 日のうち 20 日間であれば月 1 回の確認から 20 掛けてもらうことで一ヶ月の台数が算出でき、これを 1 2 回まとめることで同じく大体の年間の台数が分かります。

表現の問題ですが、備考の所にはっきり書かなければ、記入される事業者さんがカウントの方法や年間の算出について疑問を持たれることができてきます。その辺りはご意見をいただくとありがたいと思います。

365 日把握していただくことが分かり易く、頂いた報告は公表する可能性も考えています。県民の方が事業者さんの年間非適合車台数を見ることができて良いと思いますが、一方であまりにも現実的でないだろうと思います。

確認頻度について個々で議論いただきたいと思い、その点では森田さんからご意見いただくとありがたいと思います。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

この確認には、会社のゲートにエヌシステム付けないといけなくなります。だから現実的にはサンプリングですね。おっしゃったように出荷が多い日や及び曜日、例えば製造業では週明けとかに原材料の入庫等があり、月に 2 回第一月曜日と最終金曜日等に分けてサンプリングを行い、掛ける月間の営業日数で一ヶ月の台数を見ることとなります。弊社では 1 ヶ月 22.5 日操業ですので月間を出し、この 12 回分で年間台数を出す形でしょうか。

(事務局 林課長)

あくまで推計でいいかなと本来は思っていました。事務局としては、個々が年間何台とし、その推計の方法を示すのがいいのか、様々な方法があると思います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

運送業の形態によっても違ってきます。ピストンで何回出入りするかも関係することになります。

(事務局 永楽班長)

流入車対策を行うにあたり、内容が対策地域内を適合車ですべて通ってもらう内容ならば、荷主さんが非適合車で入ってきたものを全て見ていただければ良いこととなります。しかし、今回の流入車対策案は対策地域内の特に国道 23 号を通った非適合車が対象になり、確認の際に非適合車で入ってきたので対象にするのではなく、国道 23 号か、どの道を利用されたのか聞いていただく必要があります、要綱が守られているかは判断がすぐにはできません。

カウントの方法について事務局内で考えても問題がでてきますが、たとえば非適合車が

来たら道を聞く必要がでてきます。国道23号は通りましたか、いや私は23号通ってきませんでしたと答えられたら、ここにカウントできません。

今回の方法はこのような面倒な部分があり、いいのだろうかと思う部分はあります。

また月間や年間の算出にあたっては、車ですから色々な道の場合によっては通ることを考える必要もあります。ある確認の際に非適合車で国道23号へ入って通ってきたものが、継続して国道23号を通過して来ることを想定してここに挙げてもいいのだろうかという面もあります。

ただし、この流入車対策の周知は迂回路を勧める意味ではありません。ですから本当は県としても確認し、非適合車で国道23号を通った車があれば、要綱が守られていないので駄目ですねとして、報告書に1台の台数で挙げていただくことが良いのだと思います。

この流れで月に1回ずつ確認をとっていただき、12回行った結果の一年分を参考に、本来守っていただくべき要綱を守られなかったのは何台である、この内容を頂くほうが、本来要綱として実施し報告書をいただく趣旨は全うされると思います。

また県としては、報告書を公開し、要綱を守っていただかなかった車は少なくとも何台あることを県民の方に分かる状態にしても良いのかな、とは考えています。

これについて、どうかと思う点や、不都合な点など、ご意見いただきたいと思います。事務局側も悩んでいることが現状です。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

先ほどからお話していますが、不都合ではありませんが、この方法では荷主の方によって報告にばらつきが出るかもしれないと思います。

(事務局 永楽班長)

ばらつきが出ると思います。しかしながら、要綱を守っていただいたか、いただけなかったかをあげる時に、絶対に守られなかった台数だけをあげる場合は、それほどばらつきは出ないと思いますが、どうでしょうか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

そう思います。

(事務局 永楽班長)

お手数になりますが。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

もう一点ですが、非適合車を確認する際に、国道23号の走行を含め確認しますが、最終的には非適合車か否かという確認になると私は思っています。

国道1号を通ってもそれを証明するといえ、結局は対策地域内に発着の観点をとるしかないだろうと考えます。国道23号を通ったかどうか、これを分けることは相当な手間になります。

(事務局 太田主査)

運送事業者さんの契約について質問します。運送事業者さんにお問い合わせの契約は一般的にどのような内容でしょうか。料金等あると思いますが、このルートを通して欲しいこと等も含めることは出来ますか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

ルートのお願いはしています。物流の効率の為に、拠点、拠点に月単位でかえています。やはり製造業は生産量等ばらつきがあるので、効率的にどうしても貨物を乗せようとする場合がでてきます。ですからルートを変えます。

(事務局 永楽班長)

つまり住友さんでは、住友さんの荷物を運んでいただくような直接的なお願いに関しては、すべて自分で把握できるということですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

できます。

(事務局 永楽班長)

しかし、商社に頼んでこの物を持って来て欲しいという依頼の時は出来ないということですね。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

その対応には門番を立たせないと駄目かなと思います。

(事務局 永楽班長)

それは発注するときに注意書きでお知らせする事も難しいですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

難しいですね。例えば注文書に書くことは簡単ですが、それを守られているかチェックすることは正直出来ません。定期的に製品とか原材料を輸送していただく業者の方はわかるので、協力的にどんなことでも対応していただけますが、単発的な契約は難しいです。例えば、機械を購入しそれを新潟から運んで頂く、このような場合は管理出来ません。当

社に限って申し上げますと、このようなケースは毎日数台あります。

(事務局 永楽班長)

そのような場合は、品物を受けた部署や社内の社員さんが立ち会って品物を確認されていると思います。そういう時に車の確認は出来ないですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

出来ないことはないですが、まず着いた荷物の確認をします。

(事務局 永楽班長)

そうですね。入り口の守衛さん達は、自動車が詰まることになるので確認できないでしょうし。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

ですから日を決めてサンプリングするしかないですね。例えばそれぞれの地区や拠点製作所には、必ず私どもの環境担当者がいますから、車の場所に行って何台かを調べサンプリングをとり、それ掛ける操業日数で台数を出す方法しかないと思います。

(事務局 林課長)

例えば、ここの一ヶ月あたりの出入りする台数の書き方ですが、備考欄に記載のように月に一回サンプリングを行うことをまず決めて、実施していただければ合計12回で年間になります。

この時に国道23号を通った非適合車だけを書いていただきますし、備考欄のように営業日などの関係もなく、サンプリングした実数を一ヶ月に一回の年間で12回行っていただくように決めておけば、年間に換算する必要もありません。

このようにサンプリングを月に一回行い、その結果がどうだったかを記載していただくことに決めておくことが現実的かと思いました。いかがでしょうか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

私の所は何でも協力します。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

このような報告書をやられても、きちんとしたことはできないでしょう。月に一回のサンプリングも定着しても見過ごされますし、対策の柱を見直ししたら反映されなくなったり、なかなか難しいとおもいます。

(事務局 林課長)

これについて補足します。頂いた報告を公表する可能性もいいましたが、公表によって会社が頑張っていることのアピールの場になり、利用して欲しいと思います。また、県の地球温暖化対策課が各事業所で地球温暖化対策計画を作成していただいたものに対しHPで公開しています。電力使用量が何万kWなどで区切られた報告義務の規模がある事業所の該当は300社ほどあります。HPには年間どの位CO<sub>2</sub>を排出しているか、使用電力量などが会社名でわかります。また、この計画書に対し、何%の削減目標も公開され、一般の県民の方が見ることができます。会社が真剣に取り組んでいることのアピールの場でもあるので、CO<sub>2</sub>を大量に出すことも意識するようになり、それなりに頑張っただけのことを想定しています。

このように今回の要請等報告書の報告も、義務として書かなければと思っていただくよりも、アピールの場にしていただくことを目的にして頂きたいと思います。

また、例えば非適合車を0にするなど正しく書かなかつたとしても、県民の方が、あの企業は実はトラックが多いではないか、と疑問に思われることもあると思いますので、公開によって事業者の方に良い記載をして頂けると思う面もあります。

担保をとるべきという考えが出た際、公開する案がありました。しかし罰則もなく、検証する方もなければ正確な数値は難しいこともあります。ですので、県民に見られていることを意識していただきたいと思います。そして、アピールの場として利用していただきたいと思います。

非適合車のみ数えていただく形を整え、まじめな事業者さんばかりなので担保できると期待します。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

大手の事業者さんばかりですので、自社発については自社の責任で行われると思いますが、自社着については依頼をかけても難しいことがあります。これを頑張っても、反映できるかはむずかしいでしょう。

(事務局 永楽班長)

粘り強く周知を行い、非適合車があり要綱が守られていない場合、要綱を守って下さいと伝えることを繰り返し伝えていきたいと思います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

発注をする時に、適合車でお願いしますと繰り返しやっていくしかないでしょう。ただし、国道23号を通過してこなければいいのだろうといわれると辛い部分があります。

(事務局 林課長)

HPに公開することは、イメージが大切な熱心な会社にとっては、運送業者が値段が大切と主張しても、HPに公表されるから守って欲しいという、説得材料の一つにして頂きたい意味があります。

(環境省中部地方環境事務所 遊佐環境対策課長)

ホームページでの公表については、温暖化対策法と省エネ法では、実際に事業者さんが取組み、公表されていることは事実です。私どもにも問い合わせが多くあります。説明会に名古屋へ伺うと、98の事業者が利用されました。半分の方は分からないとのことで対応しました。しかし、実際の数字を公表されることは努力が見られます。

ですので、かなり信憑性に近い数字が出てきます。ですから、事務局の公表を行う方法は一つの手段だと思います。

先日、国道23号の原告団の方と国交省の連絡会議に傍聴席で伺いました。原告団の方にとって交通量を減らすには、有料化し車線を減らすべきとの主張でした。重量の過積載でトラックを取り締まり、ある程度の厳しさを与えないと、解決にならないだろうという強い意見がありました。

また、0.02ppmの基準値にすることで、達成されない測定局がたくさん出るので、0.02ppmの基準値にするべきとの指摘がありました。しかし、これは国交省の測定局と環境省の測定局も分けて出していて、環境省の測定局が達成しているが、沿道の国交省の測定局では達成していないことがありました。一緒に出すべきとの意見も出ました。

しかしながら、基準値が0.02ppmだとかなり達成できない所が増えるので、適正值で行いたいことを伝えました。しかし、原告側は70代の方たちなので、早く行って頂きたいとの意見もあります。交通量については、過積載の取締りの強化の話を行いました。強硬手段で行わなければならないというお話になりましたが、私どもでも調査に基づいて、連絡会を設ける話になりました。

また、道路の遮音壁の状況です。昨年度から作ったものが今年度2箇所でき、新たに2箇所できますが、残り10箇所あり、全てできるまでどれほどかかるのかというお話もありました。目に見える対策をして欲しいという思いがあります。ですので、色々な手段を講じ、効果があれば、そこで一歩前進だと思います。また、荷主の方に負担が無いように、進めて頂きたいと思います。

(座長)

0.02ppmは年平均値ですか。

(環境省中部地方環境事務所 遊佐環境対策課長)

年平均です。いまは0.04ppmから0.06ppmですが、これを落としています。昔の昭和5

2年基準です。

(四日市消費者協会 中島会長)

何を取り組みこういう場をもってそしてどうゆうふうに取り組んでいい方向にというのはみなさんご承知だと、私もここに参加させていただいてすごくいい勉強させていただいております、いずれにしても自分たちが利便性とか世の中の生活の角度からですね、そればかり追及してはやっぱり世の中の歪みができてくるかなという事をすごく感じております。すごく限界に達しておるような、よういうふうな状況のなかで今度はいっぺんにですね、やっぱりもう一度理想的に戻そうというのは無理やと思うのですね、でもここに視点をあてて3者で考えていく、これはすごく大切なことでこれからもどうしてもやっていかなければいけない事だと思います。それからたちばたちばでその話しを聞きまして、皆さんがそれに沿った対策を練っていただいているということもよくわかりますのでまあ打ったところが腫れたようにこれいかにからこれにしたというそういうことは難しいと思いますのでそういうのは言っていられないといっても大勢のものが生活する中でやるので難しいと思いますのでこれを機会にぼつぼつとでもみなさんが意識をもっていい方向に変えていただきたいなという気持ちがございます。そういった点で私たち消費者は楽でいい生活をさせてほしいという事はみんな持つておると思うんですがそればかりではないやっぱり苦しいこともしのいで行かなければいけないなとゆうことを感じておりますのでどうぞみなさんまたそれぞれにぼつぼつとやっていただいでですね、その方向意識を変えるということも大事やと思うのですねすばらしい結果が出ると余計いいのですが、ぼつぼつ変えていくなかでなにかいい環境を作っていただきたいなと思っております。よろしくお願ひします。

(座長)

確かに意識というのは大事だと思います。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

やるという気持ちはみなさんありますのでぼつぼつといい方向であんまりお互いに負の部分の大きくなりないように、やっぱり人間がやったことですのでまたみんながそうゆうふうにいけばなんとかなるのかなと私は思っておりますので、自分も含めてみなさんと共にやっていきたいなという気持ちを持つておりますのでよろしくお願ひします。

(座長)

よろしいですかね。この要請等報告書ですが、非適合車が何台というのは出てきますけど、適合車が何台というのは出てこないのですね。非適合車が5台でいいのですが、100台の内の5台と10台の内の5台ではだいぶ違うのかなというのもあるんですが。

(事務局 林課長)

そういう議論も当然出るだろうと思いましたが、一ヶ月あたりの出入りする台数というのはタベ急遽足したのです。ようするにその事業所は一体どれぐらい車が入り出りするのだというある程度規模がわからないと判断しにくいだろうと思います。公表したときに県民が見られてほしいその事業所どれぐらい出入りするかが分かり、そんな中で月に1回確認したらそのうち例えば5台が非適合車でしたという話なのですけど。そういう風にある程度評価するにあたっての基準というか元がないと、そもそもパイはどれだけあった内のどれだけかというのがわからないとやっぱりいけないだろうと思います。だからこの一ヶ月あたり何台かというのを書いてもらうようにしようかというところをタベ話したところですよ。

(座長)

その日のあれじゃなくて一ヶ月のほしいの台数を出してほしいイメージがつかめるであろうという。

(事務局 林課長)

ということです。事業者にも年間何台だとカウンターを付けてですね、カウントするのかという話しになるとですね、それはそれでかなりの負担だろうと思いますので、月何台とか契約とかあるいは出荷を別途管理されているはずだろうから、門番さんが数えるのではなくて契約で荷がどれくらい入っているか、月あたり何台かというのは把握されているはずだろうということで書いてもらおうじゃないかということだったのですね。

(座長)

わかりました。

(事務局 林課長)

それどうですかね、そのあたりは。

(座長)

森田さんに頼ってばかりですけど、ほしい一ヶ月の台数というのは台帳か何かを見ればわかるのですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

それはわかります。正確にはあれなのですけども出ます、わかります。



(座長)

これは負担にはならないですか。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

弊社は。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

だけでも車は普通車もありますし乗用車もありますから。その辺の区別でね。つかむ所が負担にならないのかなというのはありますよね。対象車種は決まっていますから、そのうちの4トン車がほとんど走ってくれば多少は。

(三重県経営者協会 (住友電装株式会社 森田安全環境部長))

当社の場合物流センターが主であってそこに入ってくるのがだいたい把握しているというか管理していますのでデータは取りやすいのですね。台数だけでしたら。

(座長)

ありがとうございます、他になにかありますでしょうか。よろしいですかね。

それではですね次に移りたいと思います。最後になりますけど「(4) その他」の説明をお願いします。

(事務局 太田主査)

参考資料1をご覧ください。スケジュールですが今日7月3日第5回目を開催させていただきました、実はお手元にあると思いますが近々第6回目を開催したいと思っております。ここでは三重県流入車対策要綱案についてご議論いただきたいとこれまで議論いただいたのを踏まえて、そういった形で議論をさせていただきたいと思っております。できましたら7月5日までとなっているのですが、そのスケジュール表のほうを早めにいただけたら日程を入れさせていただきますのでよろしく申し上げます。それが決まった後にはパブコメをやって、関係団体等にもわれわれ周知しますのでその後、それを踏まえて第7回を8月後半くらいだと思うのですが、パブコメ結果を報告させていただいて最後10月くらいに決めさせていただきたいなと考えております。以上で今回については終わらせていただきます。

(座長)

7月5日までにファックスかEメールかで、Eメールの場合様式はいただけますか。

(事務局 太田主査)

はい、今日すぐに作らせていただきます。みなさんのところに配らせていただきますので、もう頂いた方もいらっしゃるのですが。

(座長)

みなさん5日までにまた都合のほう確認いただいております。

ありがとうございました、では今までの議論を含めて、何かまだご発言ありましたらよろしくお願ひします。

よろしいですかね。

(事務局 林課長)

すみません、事務局からお願いですけれども先ほどの荷主の関係ですねもうちょっといろいろと聞かせてもらわないとおそらくこの報告の様式も固まらないと思うのですが、まずは森田さんの所にお邪魔させていただいて、これが本当に可能なのかなのかを聞かせていただくとともに、それを裏づけする為には他の事業所にも行って来ないといけないだろうなど、それを次回までにはうちで調査をさせてもらおうかと思っていますのでその辺りご協力よろしくお願ひ致します。

(座長)

日程の方がもっと後になるのではいいのではないですか。

(事務局 林課長)

できれば早く取りまとめたいなど、議会にも報告したいなど思っていますが、10月議会ぐらいに議会のほうにもすでに予告をしてあるので後ろが決まっているんです。だけど今日要綱までお示しできればよかったですのですがちょっと熟度が低かったものですから。それもふまえてもう一回開く予定はなかったのですが急遽開かないとこれはもたないという事で開かせていただきました。よろしくお願ひします。

(座長)

あとはよろしいですかね。他にご意見、ご質問等ないようでしたら議事についてはこれで終了させていただきます。貴重なご意見どうもありがとうございました。それでは、事務局のほうでよろしくお願ひします。

(事務局 永楽班長)

委員のみなさまご審議いただきましてありがとうございました。後日気がついた点、意見質疑等ございましたら事務局の方へメールやファックス等でご連絡いただければご回答させていただきます。では最後に課長のほうから挨拶お願ひします。

(事務局 林課長)

今日は、本当にお忙しい中、集っていただきまして闊達な意見をいただきました、本当にありがとうございます、事務局としましては早急にもう一回開かせていただいて次回には要綱案を示させていただこうかと思えます、要綱案は今日ご議論いただいた事を反映しながらそしてまた荷主側の所も調査させていただいて要綱に反映したいと思えますので次回事前に要綱案をお見せしてここでご議論いただきたいと思いますのでどうぞよろしく願いいたします、今日は本当にどうもありがとうございました。