

平成24年度第1回  
三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成24年11月1日（木） 13:30～15:30

●場所：三重県JA健保会館 1階 第1会議室

●配布資料

事項書

出席者名簿

座席表

(1) 現状報告

資料1 三重県の大気環境の現状と取組について

資料2 三重県流入車対策を行う背景について

資料3 各自治体の流入車対策の取組について

(2) 三重県流入車対策について

資料4 三重県流入車対策の仕組み（案）

資料5 三重県流入車対策に仕組み（案）に対する意見

参考資料1 三重県流入車対策検討会議設置要項

参考資料2 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量削減に関する基本方針（新旧対照表）

参考資料3 三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画（最終案）

参考資料4 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（愛知県）

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)

皆さんお揃いですので、始めさせていただきます。

それでは、平成24年度の三重県流入車対策検討会議を開会致します。私は、三重県環境生活部大気・水環境課副課長の永楽と申します。よろしくお願い致します。

議事進行を始める前に大気・水環境課長の林よりご挨拶をさせていただきます。よろしくお願い致します。

(事務局 林課長)

本日はお忙しい中ご参集頂き、ありがとうございます。一言ご挨拶を申し上げます。

三重県の北勢地域は自動車交通の集中する地域として、平成13年12月に自動車NOx・PM法対策地域の指定を受けて、平成15年8月に三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画を策定し、関係機関と連携しながら各種対策を講じて参りました。

しかしながら三重県の対策地域内の大気環境の状況を見ますと、国道23号の四日市納屋局での二酸化窒素は、平成16年度と昨年度に環境基準を達成しましたが、それ以外では達成しておりません。また、SPMと呼んでいる浮遊粒子状物質は、平成20年度から22年度にかけては全局で環境基準を達成しましたが、昨年度は中国からの黄砂等の影響もあり、三重県内15局のうち6局で非達成となっております。

その中で、平成23年3月の国の総量削減基本方針の変更を受け、新たな三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定を作成するにあたり、昨年度からこれまで5回ほど幹事会を開催させて頂き、このほど最終案を取りまとめたところでございます。

その最終案では、各幹事さんからのご承諾を得て流入車への対応について記載しました。それに基づいて本日の三重県流入車対策検討会議の開催に至っております。

なお、昨年度に新たな三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定のために実施したシミュレーション調査では、今回の最終目標年度である平成32年度は、対策地域内、測定局だけでなく全域が対象となりますので、環境基準を確保することは非常に難しいと結論が出されており、そのために流入車対策を講じていくことが環境基準達成に必要なことが示されています。こうしたことから対策地域外から流入してくる車両に対する対策を検討していくため、本日もお集まり頂いた各委員の皆様にご協力頂きたいと思っております。どうぞ、忌憚の無いご意見を頂きご審議を御願ひしたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

(事務局 永楽副課長)

ありがとうございます。

それでは第1回の会議開催にあたり、委員のご紹介をさせていただきます。それでは名簿に従って紹介致します。

社団法人 三重県トラック協会 専務理事 伊藤 信彦 様

(社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラック協会専務理事の伊藤信彦でございます。昨年まで事務局長という立場でしたが、このまま専門委員会に参加させていただきます。前任者の公認を受けてお受けさせて頂くことになりました。よろしくお願ひ致します。

(事務局 永楽副課長)

ありがとうございます。

公益社団法人 三重県バス協会 専務理事 星野 雅則 様

本日は所用によりご欠席とご連絡を頂いております。

四日市港運協会 常務理事 打田 光男 様

(四日市港運協会 打田常務理事)

四日市港運協会常務理事、打田でございます。よろしくお願ひいたします。

(事務局 永楽副課長)

三重県経営者協会を代表し、

住友電装株式会社安全環境部長 森田 亮一 様

本日は所用によりご欠席とご連絡を頂いております。

中日本高速道路株式会社名古屋支社

総務企画部企画調整チームリーダー 塩梅 崇 様

(中日本高速道路(株)名古屋支社総務企画部 塩梅企画調整チームリーダー)

NEXCO中日本高速道路の塩梅と申します。よろしくお願ひします。

(事務局 永楽副課長)

四日市消費者協会会長 中嶋 敦子 様

(四日市消費者協会 中嶋会長)

紹介に預かりました。中嶋敦子と申します。よろしくお願ひ致します。

(事務局 永楽副課長)

環境省中部地方環境事務所 環境対策課長 東山 直愛 様

(環境省中部地方環境事務所 東山環境対策課長)

東山でございます。 よろしくお願ひ致します。

(事務局 永楽副課長)

国土交通省中部運輸局三重運輸支局 整備担当 保田 清尚 様

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局整備担当 保田技術専門官)

三重運輸支局整備担当、技術専門官保田でございます。平素は運輸行政にご理解を頂き、ありがとうございます。今回は地球環境の視点からも大変重要な意義あることだと思っておりますので、しっかりとした気持ちで討論していきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

(事務局 永楽副課長)

警察本部交通部交通企画課 保田 秀樹 様  
代理でご出席頂ひています。

(警察本部交通部交通企画課 保田様)

本日は、交通企画課長の中根が出席をさせて頂く予定でしたが、急遽、別件の会議が入りました。同じく交通企画課の安全を担当の保田と申します。よろしくお願ひ致します。

(事務局 永楽副課長)

四日市市環境部環境保全課長 市川 吉則 様

(四日市市環境部 市川環境保全課長)

四日市市環境保全課、市川と申します。よろしくお願ひ致します。

(事務局 永楽副課長)

今回の会議については、三重県の会議の要領に従ひ公開させて頂きます。今回の議事概要は、委員の皆様のご了承を得た後に、ホームページで公開をさせて頂きたいと思ひます。

それでは事項書の3に移り、座長の選任をさせて頂きます。参考資料1、三重県流入車対策検討会議設置要項がございます。第3条第1項に基づき、座長の選任に関しては委員の互選により行わせていただきます。どなたか立候補・ご推薦等ございませんでしょうか。

それでは、僭越ながら事務局の一任ということでもよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは事務局で選任させて頂きたいと思ひます。

四日市市環境部環境保全課長 市川 吉則様に座長をお願いしたいと考えておりますが、皆様、いかがでしょうか。

それでは以降の進行については、市川座長様にお願いしたいと思ひます。それでは、市

川様、座長席にお移りください。よろしくお願ひ致します。

(座長)

改めまして四日市市環境部環境保全課長市川と申します。よろしくお願ひ致します。選任頂き、ありがとうございます。皆様ご協力をよろしくお願ひ致します。

それでは、議事を進めて参ります。まず事務局より資料の確認をお願ひいたします。

(事務局 太田主査)

三重県大気・水環境課NO<sub>x</sub>・PM担当太田と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

資料の確認を致します。事項書に沿って

事項書

出席者名簿

座席表

(1) 現状報告

資料1 三重県の大気環境の現状と取組について

資料2 三重県流入車対策を行う背景について

資料3 各自治体の流入車対策の取組について

(2) 三重県流入車対策について

資料4 三重県流入車対策の仕組み(案)

資料5 三重県流入車対策に仕組み(案)に対する意見

参考資料1 三重県流入車対策検討会議設置要項

参考資料2 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量削減に関する基本方針(新旧対照表)

参考資料3 三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画(最終案)

参考資料4 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(愛知県)

参考資料5 三重県流入車対策検討会議のスケジュール

皆さん、過不足はございませんでしょうか。

(座長)

それでは、事項書に従い進めて参ります。

まず、1番現状報告より三重県の大気環境の現状と取組について資料1、三重県流入車対策を行う背景について資料2、併せて説明をお願ひいたします。

(事務局 太田主査)

お手元の資料の資料1からご覧下さい。三重県の大気環境の現状と取組についてです。

#### ① 現状

自動車から排出される窒素酸化物粒子状物質の削減対策のため、平成13年6月27日に、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法、(以下自動車NO<sub>x</sub>・PM法)が公布され、同年12月14日に首都圏、近畿圏、中部圏の8都府県276市区町村が対策地域に指定されました。

三重県では、一部地域で二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気環境基準が達成されていなかったことや、名古屋地域と隣接すること等から四日市市、桑名市(旧多度町を除く)、鈴鹿市、川越町、朝日町、木曽岬町の6市町が対策地域に指定されました。指定の場所は、下の図の箇所です。

三重県では、自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づき策定した自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画(平成15年8月策定、以下「総量削減計画」とする。)に掲げた各種施策を実施してきましたが、平成22年度までの大気環境の状況は、二酸化窒素については、近年では対策地域の1測定局のみ環境基準は超過していました。一方、浮遊粒子状物質については、平成20年度から3年連続して全測定局で環境基準を達成していました。平成23年度、昨年度は国の総量削減基本方針の変更を受けました。

ここで参考資料2をご覧下さい。

国が平成23年3月に示しました基本方針の新旧対照表です。

この表は右側の現行、下線引きが修正箇所です。変更になった箇所ですが、これまでの計画では平成22年度までの計画でおおむね達成として、測定局の90%の達成を目標としていました。三重県では全対策地域内測定局は15局あり、三重県内の大気環境基準が超過したのは、納屋局1局のみでした。よって概ね達成の基準は達成しておりました。しかしながら左側の変更案をご覧下さい。目標年度が平成32年度において大気環境基準の確保、つまり達成かつ維持するという目標に、基本方針が変更になりました。

参考資料2以下は基本方針として、どういうことを進めていくべきかを参考までに示させて頂いております。これを踏まえて資料1に戻ります。

平成23年は、国の総量削減基本方針の変更を受け、最終目標年度である平成32年度に対策地域全体での環境基準確保を目的に、新たな総量削減計画の策定に向けて、関係機関から構成される三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会幹事会を開催し、前総量削減計画の削減状況、施策の実施状況等について関係機関と情報共有するとともに、NO<sub>x</sub>等総量削減目標量を算定し、今後の施策等の検討を進めてきました。今年度中に知事を議長とする同協議会を開催し、環境大臣への協議を経た後に、新たな総量削減計画を公告する予定です。

2ページをご覧下さい。三重県の対策地域にある全15局のうち10局が一般環境測定局、5局が自動車排出測定局、これらの環境基準の達成状況を示した図になっております。②を読ませて頂きます。

二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）については、一般環境大気測定局（以下、一般局とする。）では、平成14年度以降、全測定局で環境基準を達成していますが、自動車排出ガス測定局（以下、自排局とする。）では、平成16年度以外は対策地域内の四日市納屋局のみで環境基準が達成されませんでした。平成23年度には環境基準を達成することができました。

浮遊粒子状物質（SPM）については、平成14年度から平成19年度までは、対策地域内で環境基準の超過が見られましたが、平成20年度から22年度までの3年連続全測定局で環境基準を達成、平成23年度は黄砂などの影響により非達成局が見られました。

下のグラフは左側の部分が一般局。一般局とは、市街地などに向けて平均的な大気環境を測定するために設置されている局であります。自排局とは、自動車などから排出されるNO<sub>x</sub>とPMの状況を調べる為の測定局です。

次、(3) 取組内容に移り、①車種規制です。

自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく車種規制は、排出ガス基準に適合しない車両（以下、非適合車）を対策地域内に登録することができない規制です。規制対象は、トラック・バス・ディーゼル車・ガソリン車・LPG車、ディーゼル乗用車及びそれらをベースに改造した特種車両。ただし基準を満たしていない使用過程車は、初度登録から起算して車種ごとに猶予期間、8年～12年が設けられています。これにより三重県対策地域内の排出基準適合率は平成23年3月末時点では、84.8%となっています。一方、三重県対策地域外の排出基準適合率は60.8%と対策地域内外で差がみられます。

一定の排出ガスの悪い車は対策地域内において使用できません。但し使用過程車については、猶予期間をもって対策しております。ただ実際、猶予期間は残っている車種は少なく、例えば平成27年度中にはすべての対策地域内の非適合車については登録できないので100%になります。

②自動車使用管理計画をご覧ください。

自動車NO<sub>x</sub>・PM法では対策地域において自動車（軽自動車、二輪車を除く）を30台以上使用している事業者は、自動車使用管理計画を作成し、運送事業者は国土交通大臣に提出し、それ以外は知事に提出することになっており、毎年その進捗状況について報告するように義務付けられています。平成23年度届出としては、知事宛に56事業者、国土交通省大臣宛に30事業者を届いています。

次に、③をご覧ください。自動車排出窒素酸化物等総量削減計画ですが、自動車NO<sub>x</sub>・PMに基づいて、今までは平成15年から22年度を期間として定めており、平成15年8月に公告しました。

自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量等については、環境省からの委託を受け、毎年度実績把握のため調査を行っています。尚、現在は、国の平成23年3月の総量削減基本方針の変更を受けて、平成32年度までに対策地域全域で環境基準の確保を目標にした新たな総量削減計画を策定中です。この計画の最終案が、参考資料3になります。

④関係機関等の取組をご覧ください。

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質を削減するために、国・県・市町・事業者等が協力して、物流対策や公共交通機関の利用促進等の各種対策を行ってきました。詳細については参考資料3をご覧ください。昨年度から5回開催させて頂いた自動車NOx・PM法協議会幹事会に基づく議論を取りまとめて作成した、新たな自動車NOx・PM総量削減計画の最終案です。

27ページ以降には、平成15年度～平成22年度までの各幹事様の取組を要約でまとめさせて頂きました。

以上で、資料1の説明を終わらせて頂きます。

次にA3の資料2をご覧ください。

三重県の流入車対策を行う背景について、ここでは現状を含めて流入車の状況を説明させて頂きます。

まず1番の左側からご説明します。1番対策地域内の状況をご覧ください。

三重県対策地域内の自動車環境対策については、自動車NOx・PM法に基づき車種規制等の取組が行われてきました。対策地域内で、一定以上の排出が悪い車に関しては登録が出来ませんので、使用過程車に関しては、猶予期限を設けて順次替えて頂く形になります。この車種規制により、平成27年度中には対策地域内では登録が出来ないため、100%になります。

このように法律に基づいて対策地域の車の買い替えが進んできました。

グラフをご覧ください。下から2番目の対策地域内の非適合車、平成14年度は45%ございました。これは環境省さんが毎年行うナンバープレート調査から、実際に対策地域で走っている車のナンバーを読み上げ、これから取った資料です。対策地域でどのような車がどのような割合で走っているかを示した資料になっております。排出ガスが非常に多い車、普通貨物車に限らせて頂きました。

こちら対策地域内の非適合車45%はだんだん減っていき、最終的には23年に端数が繰り上がってはおりますが1の数値に、殆ど対策地域内を走っている車がない状態になっております。

しかしながら、一番上のグラフの黒の所、対策地域外の車が平成14年度には33%あります。多少は減っていますが、依然として平成23年度も15%。非常に高い数値になっております。

やはり他府県が流入車に対する対策を講じていますが、それに比べれば非常に三重県の対策地域外からの車、非適合車の割合は高い状況となっております。

そして下表の納屋局周辺の一日あたりの交通量は、平成23年度は57,000台。大型車混入率は4割超えとほぼ横ばい状態です。下のデータが、平成9年から11年と飛んでいます。このデータが、先ほどのとおり環境省さんのナンバープレート調査の冊子から頂いたデータです。

要するに、平成9年・11年・17年・22年は国土交通省さんからの情報です。

そして21年・23年は環境省さんが独自で行っている交通量調査の結果です。

見て頂くと解くことは、平成17年から21年は、多少減っていますが、これは平成20年新名神により、亀山インターから草津インターの所が繋がったことによって交通量の流れが多少変わってきたと思われま

す。ただし、23年度のバス・トラック・特種車両等の大型車混入率について、平成21年・22・23年と多少なりとも減っていますが、23年度にまた増えております。

下に移ります。近年、四日市の納屋局では、二酸化窒素の環境測定は非達成でした。ただ23年度には環境基準は達成しましたが、安定的かつ継続的に達成するかは不透明です。ただ唯一達成している平成16年度と比べると、平成16年度に近い交通量は平成17年度です。交通量や大型車混入率及び非適合車の割合は平成23年度と比べて悪いですが、平成16年度に環境基準が達成していることを考えると、平成23年度を見ても今後引き続き安定的に達成するの

次は非常に不透明な所があります。

次に2番の環境基準達成等の見直しをご覧ください。予測調査では、昨年度の参考資料3があります。最終案を作成した際の平成23年調査ですが、現行の施策のみでは、平成32年度において国道23号沿道で二酸化窒素の環境基準を超過するおそれがあることが予測されています。尚、流入車対策を行うことで、環境基準が達成されることが示されております。

そして、3番のNOx・PM法対策地域内の大気環境の目標の箇所に、先ほどの国の基本方針の変更の話のように、平成32年度までに三重県NOx・PM法対策地域全域で二酸化窒素の環境基準を確保することがあります。確保とは、達成かつ維持をすることが目標です。

参考として、下に内容を記載しました。現在、北勢バイパスが霞4号バイパス幹線、そして新名神が進められています。北勢バイパスでは、国交省に聞きました所、平成26年度までに四日市の名四カントリークラブ近辺までは開通予定、その後の計画は未定。

霞4号幹線は、伊勢湾岸の川越インターの所から、四日市港のコンビナートの所に繋がる道ですが、平成20年代後半には開通予定。川越インターから四日市港に抜ける四日市港コンビナートに行く道です。それによって川越インターチェンジから霞大橋周辺では、国道23号の交通量はある程度減少することが予測されます。

そして新名神が、NEXCOさんの情報によれば平成27年度に、四日市ジャンクションから、四日市北ジャンクションまで完成。

平成30年度に四日市北ジャンクションから亀山西ジャンクションまで開通予定。

このようにインフラ整備がされます。

しかし、納屋局周辺がこの影響で平成32年までに、環境基準を確保することがあり得るかは不透明です。

そうしたなかで流入車に対する対策の状況について、一番右側の流入車の現状をご覧ください。

三重県対策地域内のNO<sub>x</sub>排出量のうち、大型車、普通貨物車、特種車、バスからの排出量割合が8割以上を占めています。下の円グラフをご覧ください。大型車両で見れば、対策地域外からの車両のうち、非適合車両からのNO<sub>x</sub>排出量割合は全体の約2割を占めています。グラフの左側の上、流入車の非適合車が20%と記載しました。対策地域内非適合車は、車種規制により適合車に転換しているが、対策地域外非適合車については、流入車対策などを講じなければ転換が進まない。この下の「対策地域内非適合車1%」については、先ほどのように車種規制等によりあと数年で0%になります。ただし流入車、非適合車に対しては何も対策を行っていないため、高い値を保っており、対策を実施することで数値が変わると考えられます。

その中で平成22年度の調査結果です。

平成22年度三重県調査結果では、大型車で対策地域外から流入してくる非適合車のうち、滞在・発着等の目的をもって走行している車両割合が9割以上います。

この調査ですが、23号上にいくつかのポイントで、ナンバープレート調査でカメラをセッティングし、全部のナンバーを調べる形式です。この調査では、走行している車両がどのような目的で対策地域内を通行するのかを平成22年度に調べました。

国道23号の桑名の北部から、南の鈴鹿に向けて走行する通過車は交通量の1割も満たないという結果が出て、殆どの車両が対策地域内に入ってきたり、出てきたりで、ずっと滞在していることが分かりました。またこういった目的を持ってきた方が対策地域内に9割以上あり、対策地域内の荷主さんから運送事業者に対して、車種規制非適合車不使用の資料を持って依頼をして頂くことができると考えています。この通っている20%の9割つまり18%が変わってくるだろうと思われれます。ただ残り2%位については愛知県と連携することが考えられます。このように18%の数値が転換になる可能性を考えています。

他県の流入車対策の状況は、同じNO<sub>x</sub>・PM対策地域をもつ7都府県が様々な対策を行っているので、次で説明させていただきます。

以上で、資料1、資料2の説明を終わらせて頂きます。

(座長)

ありがとうございます。何かご質問・ご意見等よろしくお願ひ致します。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

対策地域内に目的をもっている車は9割以上であり、地元、企業に携わる車ということですね。

これを見てもNO<sub>x</sub>・PM法が施行された当時に、やはり対策地域外に営業所を構えて、そちらに登録を移している車がまだあると思います。例えば、四日市では使えないので、菰野に持って行く。そこに行けば、四日市のお客さんがあっても使える、このように事業者さんとしては対処していると思います。その現状の中で、流入車対策という七都

府県が行っているようなことを行うのは、地元の企業がこの経済情勢状態の中で、設備投資に追いやることになり、県内企業が弱る可能性は無いのか危惧している。

業界としては、常日頃から繰り返し何年も言っていることですが、インフラ整備を考えて頂きたい。道路整備が現在の状況では渋滞で止まってしまう。

先日ありました高速道路での事故では、事故処理が長時間にわたり、それによって迂回として、国道23号や国道1号に下りていきました。通常の渋滞事故なら、通れるはずの国道23号ですが走れなかった。津まで3時間・4時間かかりました。このように三重県のインフラ環境を見ると迂回の道がなく、道路整備がよくない。信号で止まらないで走れるインフラ整備が重要で、北勢バイパスや霞4号幹線は整備していますが、それより先の箇所よくしないと何の解決に至らない。

流入車対策を行えば、県外バス・トラック事業者はともかく、県内の企業にも影響が出るでしょう。運賃問題もある中で、これ以上のことを求められると、地元で納税をしている事業者さんが成り立たなくなってしまうのではないかと。

(座長)

ありがとうございます。事務局、お願いします。

(事務局 永楽副課長)

近年問題になっている納屋局は23号です。道路の整備について、23号の代替は先ほど言われた、建設中の北勢バイパスが四日市を通り抜ける代替になると思います。

霞4号は、三重川越インターから第3コンビナート。納屋はそれより南です。だから霞4号は途中で第3コンビナートの所で止まるので23号の代替というのは難しいでしょう。ただし北勢バイパスは、代替するところまでまだ出来ていない状況です。

やはりインフラ整備をした上で、通過交通、そこの目的地へ入って来るところも含めて、23号の負荷を下げるのはトラック協会様のおっしゃる通りだと思います。

ただしその道路の建設は、道路部局等に聞くと、なかなか順調にいけないようです。今のところ北勢バイパスについても、記載の通り26年度までに四日市の名四カントリークラブ付近まで、その先の見通しが立っていない状態です。

それを早く進めればいろいろ道ができ、23号の負荷が減りますが、まず出来るところから何かを始めたいと考えております。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

出来ることからでは、やはり地元の工業と企業に負担をかけてしまいます。

自動車NOx・PM法も本来は動くものに地域指定をするのは良くないと我々は反対していました。日本の中で、この地区の人は車9年で替えなさい、これでは経営の環境が違ってきます。

(事務局 永楽副課長)

トラック協会さんには車の代替等、大変努力をして頂いています。背景を言いますと、愛知県、三重県は対策地域が繋がっています。愛知県が平成22年から対策地域に登録できない非適合車、つまり基準に合わない車は入ってきてもらったら困ります、といったお願いを始めました。トラック業界さん、運送業界さんは車をいろいろお持ちです。古い車もあれば、新しい車もある。ただ、自然に車は代替しますので、いい車もあれば悪い車もあるという状況にあります。

中部圏一帯で考えれば現在、愛知県は非適合車が入って来ないように要請していますが、三重県では行っていない状況にあり、トラック業者さんは新しい車もあれば古い車もあります。例えば、愛知県と三重県、同じ日に両方へ荷物を運ばなければいけない場合。これはどういう配車をするか。愛知県にいい車を持って行く、三重県は規制基準に合わない車だけでも、運んでもらおうか、という話になるでしょう。

地域としては、中部圏一帯として考えた場合、この呼びかけがあるところで違う差がでてくると、三重県では環境基準が達成されていないので地元の住民の皆さんは困っているというのが問題です。

配車の都合等を考えますと、トラック協会さんには負担を減らす改善をして頂いてはいますが、このような状況に陥った時に三重県に排ガスの悪い車が入ってくることは、地元23号の沿いの方々に理解が得られません。

関東・関西は条例で行っており罰則があります。しかし、呼びかけを行うならば、やはり地域の実情を理解して頂いて、みなさんが一緒にその環境を守る雰囲気を作ることが大事だと考えています。トラック協会さん、車種の代替については適合車が増え、進んでいると私は思いますがいかがですか。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

進んできていますが、車ですからある程度の年数があります。NOx・PM法が施行されてから今言われたように13年経ち、新しい車に替わる時代です。替えたら新しい所にも持っていくことで進んでいます。

ただし物流において、この法律のために今までですと5km程度の走行距離で済んでいたのが、対策地域外である菰野町から運行して10何km走り往復する。これは非効率で排ガスを多くばらまくという問題もあります。

一旦避けて何kmか走る、勤務時間も長時間になります、そういうことも認識しなければなりません。今まで道路特定財源として経費を払っていましたが、国が一般財源にした件もありました。まずは道を整えて欲しいです、年内に3車線化される高速道路も狭くて走りにくい、交通事故要因も増えるでしょう。これは皆で言わなければならないことだと思います。

(事務局 林課長)

それを受けてお話ししますが、伊藤様がおっしゃられるように、対策地域内のみ規制をするので、不公平感が出てくるのでしょうか。東京都の石原都知事のような強力で規制をすることが本当は平等かもしれません。しかし当時の三重県には出来なかったでしょう。

行政側の立場からこの規制の経緯を申し上げると、名古屋の南部訴訟で国が敗訴（和解）したことが要因です。南部訴訟では、国道の沿道に住む住民が訴えました。24時間、車の排気ガスを吸っているため、なんとかして欲しい思いで国を相手に訴えることで規制をしようとした結果、国が敗訴（和解）しました。

我々としては、名古屋の南部の人は訴訟を起こしたが、四日市の23号沿道の住民の方は訴訟をされないだけだと思います。依然としてそこに排ガスを吸いながら住んでいる。あと20年、30年で自然に車が替わることで、環境基準を達成するかもしれないですが、より早く環境基準を達成してあげなければいけない、という使命が行政にはあります。

ですから、環境基準を達成する為に今施策を考えて頂いています。余談ですが、今日ご出席頂いている検討委員の皆さんの顔ぶれを見て頂くと、住民側の方が少なかったかなという内部の議論もありました。本日は中嶋様に来て頂いていて、港運さん、四日市の課長さん、座長さん、来て頂けましたが、本当は住民側の立場なのかもしれないですね。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

私も住民です。

(事務局 林課長)

特に納屋局周辺の住民の方は良くない空気を吸わされています。こちらに対しては誠実な対応が必要です。それを事業者さんにもあまり負担をかけず、尚かつ住人の皆さんにも納得頂けるような形の施策で考えていきたい。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

NOx・PM法の背景を認識して頂きたいと思います。

四日市の納屋局は悪いかもかもしれませんが、木曾岬・長島は渋滞をする所ではありません。背景・現状を認識した上で、また、地元の企業の環境・立場を理解した上で慎重に考えていただきたい。そのためには地元の下調べも行う、その協力要請もかかっています。

(事務局 永楽副課長)

下調べについてですが、この9割の車両のうち、大体どの位の対策地域外から入ってくる車があるのかについて、データは持っています。この9割の対策地域内に入ってこなければいけない車の中で、対策地域内で登録出来ないような排ガスの規制が古い非適合車は

合計で 17%位の割合です。そのうち、県内の対策地域外から 2 / 3 入ってきていて、県外からは 1 / 3 になります。

つまり県内の非適合車が 2 で、県外の非適合車が 1 という、2 : 1 ぐらいの割合で入ってきています。伊藤さんが言われたように、現状では県内の非適合車が、県外の 2 倍位に比率としてある。流入車において大体 9 割の中で 17%位入ってきている、そのうち 3 つで割ると、2 が三重県内の非適合車、1 が三重県外の非適合車です。ですから規制によって県内の事業者さんに影響が出る割合が高い状況です。

(事務局 林課長)

問題があるのは車庫飛ばしの件です。四日市地域内に登録出来なかった人が、おっしゃられたように、菰野・いなべ、その辺りで登録をしている。これが可能でしたから、今度が入って来ないでという方法にすれば、若干平等になるのかなという話です。それを条例で規制するところまでいくかどうかは、ここでご議論頂きたいですが、いずれは入ってこないでという方法について今回の論点にして頂きたいということです。

(事務局 永楽副課長)

出来れば通行して頂かないことで周知等の事務局案と異なる方法がありましたら、ご提案ください。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラックはバスと違って台数が多いですから。法律が過去に出来たことにより、川越本社一括で行えたことが、その為の施設も借りて分割しながら今使っています。そこにもう一策、今回の対策を加えることはどうか。

(事務局 林課長)

事業者さんにとって、何らかの規制を行うことが厳しいことは理解しています。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

業界も努力はしていますが、道が変わっていない。行政機関はより努力して欲しい。

(事務局 林課長)

高速道路を作るよりも財源を一般道路整備に回すことは、国で何度も議論されてきました。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

都会は道路がいらなくても、地方の我々は必要です。道路財源は道路に使って欲しい。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

私は消費者の立場です。伊藤さんのお話は良く分かります。私たち消費者は、生きていく上で安心・安全、衣・食・住を大切にしたい、これが大切です。そういう考えを元にして色々と考えていますが。車庫飛ばしを聞いて驚きました、それは利益追求の為だと思いますが。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

車庫を飛ばすと言う行為については、行政のチェックが入っています。分割をして、そこを支店営業所として使うことは法律の中では合法です。支店を出して、支店管理をしている訳です、ご理解を頂きたい。一人親方で、建設の重機のため友達の土地を借りたとかの問題はあるでしょうが、私たち運送業は行政のチェックがかかる企業です。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

企業さんが努力されていることは分かります。実はNO<sub>x</sub>の関係でデータの悪い地域がまだ四日市にあるのかと思い、県に質問しました。消費者としても一緒に考えて下さいということでした。私は良い勉強だと思って、今日も出席しました。私たち消費者協会会員が何百人いますが、私は四日市の山辺りに住んでいます。納屋や今のNO<sub>x</sub>の多い地域の会員も沢山います。特に四日市は中心部から納屋にかけて協会会員が多いので、事務局も中心部に構えています。四日市は公害のない、CO<sub>2</sub>も少ない町だと思っていましたが、まだまだ会員から医者の話として、こういった危険な話がありました。

愛知県とかがNO<sub>x</sub>が少ない方法に進んでみえることは良いことだと思います。ですから三重県でも、特に四日市で出来ないのか。そこで私は協会として無理をせずに、一人一人が問題に感心をもって取組むということが、地球全体の空気を汚さないという視点で必要でしょうと考えます。やはり私たち消費者一人一人の点が、点を線に繋げたい、線を面に繋げたいという気持ちが大切です。県がだんだん良い方法をしていくわけですが、今、伊藤専務の話聞いて、また意識を持ち直して頂くと良いかなと思いました。

(四日市市環境部 市川環境保全課長)

先ほどの事務局からの説明もありましたが、対策地域内では、当初、適合車は15%程度であり、それ以外は45%ほどということでした。実際納屋局については、昨年度環境基準は達成しましたが、風向きの関係で道路の西側にありますので、道路から測定局を見ると高い値ということです。23年度は達成しましたが。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

信号でも止まり、立地環境も従前のまま、風も溜まって抜けません。1号線でも四日市の中央通りから泊まで行くのに、3.5Kmが30分かかります。ここを改善して頂きたい。四

日市の西側にも少しずつ道路が出来ていますが、誘導もしっかりして頂きたいですね。

(座長)

ご意見・ご質問等よろしくお願ひ致します。

それでは、議事3に移ります。各自治体の流入車対策の取組について事務局よりお願ひ致します。

(事務局 太田主査)

資料3、1ページ目からご覧下さい。

全国の自動車NOx・PM法対策地域を有している8都府県のうち三重県を除いた7都府県では、条例や要綱により、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の排出抑制を目的とする流入車対策を実施しています。

2番、流入車対策の手法に移ります。

平成15年10月1日から、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、の1都3県では、各都県の条例により粒子状物質PMの排出基準を満たさないディーゼル車の運行を禁止しています。

兵庫県では、平成16年10月から、自動車NOx・PM対策地域内の工業地域を中心とした一部地域について、排出基準を満たさない車両の通行を禁止しています。

また、大阪府では平成21年1月から条例により、府内の対策地域内では、排出基準を満たさない車両の発着、目的を持ってきている適合標章の表示の無い車両での発着を禁止しています。

愛知県では平成22年8月から、要綱によって県内の対策地域内では自動車NOx・PM法の排出基準を満たさない車両の発着をしないよう、運送事業者や荷主等の努力義務を規定しています。ですから近隣の愛知県は要綱で努力義務の形をとっております。

これらの手法では、自動車NOx・PM法の規制対象車両は、使用の本拠の位置に関係なく対策の対象となります。

次のページです。これは各都府県の行っている規制内容の一部を簡単に表した表となっております。

注目して頂きたい箇所ですが、一番左側の自動車NOx・PM法の車種規制等の記載について。この対策地域内に使用の本拠地のある、一定以上の排出ガスを満たさない車は登録出来ないといった自動車NOx・PM法の内容が一番左側にあります。

横から、大阪・兵庫・首都圏と愛知。この各7都府県の要綱・条例についてです。この大阪と一部異なりますが、愛知県に関しては、対策地域に工場・事業所のある荷主さんから、運送事業者さんに対して非適合車の使用を控えて頂くようお願いする制度です。

そして、兵庫県と東京、神奈川・千葉・埼玉の首都圏に関してはNOxがなくPMのみの内容です。先ほどの石原都知事の話がありましたが、記者会見ではPMをまかれました。

つまり、兵庫県と首都圏に関しては、入ってくる車対して悪い車に入ってくるように、通行しないようにといった制度です。兵庫県に関しては一部地域が適用除外ですが、こういった違いがあります。

そして大阪に関しては、荷主さんからの呼びかけ等状況についての規制担保手段が表の一番下でご覧頂けます。大阪府適合車ステッカー表示義務、荷主・旅行業者の一部報告の義務、立入検査があります。

右をご覧ください。愛知県も荷主等・旅行業者等の一部報告義務があり、ある一定規模以上の荷主さんに対して行っています。荷主さんから呼びかけ、非適合車使用についての報告義務です。

また大阪に関しては、大阪府適合車標章表示義務があります。三重県でも大阪のステッカーは見られますが、大阪府内を走る車はステッカーが貼ってないと入れません。大阪府さんの流入車に対する規制は、この2段階でもって行われています。

愛知県さんも昨年度22年度から、要綱でお願いベースの対策を行っています。

昨年度報告の中では大体560事業者・荷主さんから報告を頂いて、非適合車が5%位あったと報告は出ております。

そして兵庫県・首都圏の規制担保手段は、路上検査とかカメラ検査、あとは自動車Gメンの立入検査で確認を行っています。

このように対策・規制・要綱を行った効果は、次のページより導入の効果をご覧ください。首都圏1都3県は平成15年1月施行にされた条例によって、対策地域外の非適合車割合は平成15年当時の14%が、平成23年度の段階では6%に変わりました。

そして平成22年8月に施行した愛知県では対策地域外非適合車は平成22年度が12%の数値が、平成22年が9%に変わりました。

そして、大阪府さんは平成19年10月公布の条例が整えられており、対策地域外非適合車割合17%の数値が、2%に変わりました。

そして最後に兵庫県では平成16年10月施行により、対策地域外非適合車割合は22%から8%に変わりました。兵庫県は一部地域のみで規制を実施しており、まだ8%数字は残っています。説明のように各県で様々な取組が行われています。

先ほどの資料2左側の一番上三重県をご覧ください。三重県の場合は対策地域内からの非適合車の割合が15%あり、他の地域に比較してまだ依然高い数値が出ています。

参考資料4、愛知県の制度をご覧ください。愛知県の要綱によるお願いのチラシです。

裏をみて頂くと、運送事業者さんには非適合車を使用しないようにしてください。そして運送事業者全般に関して非適合車使用しないようにしてください、このような呼びかけが記されています。

また同時にエコドライブやステッカーの貼付を呼びかけており、ステッカーについては、大阪府が左の丸いステッカー、真ん中が東京都のステッカー、右側は環境省のステッカーとなっています。

また②番が荷主さん・事業者さんも含めることについて、荷主さんは運送事業者さんに対してエコドライブや、非適合車を使用しないようにしてくださいとお願いします。

3番目が中継施設管理者とは、重要港湾・空港・鉄道の貨物駅・中央卸売市場等ですが、それらの管理者さんは、利用者に対して非適合車の不使用というのを周知してください。この形が紹介されています。

三重県も対策地域が連続・接続する愛知県さんを参考にしながら少しずつ検討し行っていきたいと思っております。以上で資料3の説明を終わります。

(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ひ致します。  
続いて、(2) 三重県流入車対策の案を説明お願いします。

(事務局 太田主査)

各県の取組・現状の紹介を踏まえ、どのように三重県は流入車対策を行うか、仕組みを説明させて頂いて、それに対するご意見・アンケートは、今日の後半でご説明させて頂きますが、来週中までにご回答をよろしくお願い致します。

資料4・資料5を併せてご覧下さい。

資料4の説明を始めさせて頂きます。荷主等の対象者の記載を読みます。

自己の事業に関して、対策地域内の自己の事業所等から又は対策地域内の自己の事業所等に貨物・廃棄物を含むを、他の者に委託して運送させる者。

この自己の事業に関して、対策地域内の自己の事業所等に、購入等した物品等を運送させる者。これを荷主という形で定義します。

その中で実際、荷主さんがこの運送事業者さんに、対策地域内を走行する運送事業者さんに対して求める事項は、対策地域内を発着地として目的を持ち貨物等を運送するトラックへの車種規制非適合車の不使用を依頼し、その状況を報告することとします。

下に移ります。特定荷主とは、大きな荷主とご理解頂きたいですが、特定荷主は荷主等であって、資本金の額や敷地面積等が一定の規模以上を有する事業者です。

愛知県ではこの特定荷主が指定されます。

資本金は大体3億円以上、そして敷地内の延べ面積が1万㎡を超える事業所または、敷地面積が3万㎡を超える所、この形で定義があります。また定義の仕様は次回以降に議論させて頂きたいと思ひます。

愛知県と同じような規模で行えば、現時点で調査した結果では100社ほどとなっております。実際、対策地域内の荷主は、平成21年の経済センサスの情報によれば、対策地域内、四日市等の事業者さんが大体3万社くらい。その中で特定荷主さんは大体100社ほどです。

その特定荷主さんが求める事項、これは貨物の運送への車種規制非適合車の不使用、他

の者に委託して行うものを含む、の依頼及び確認事項の概要を知事に毎年報告。

荷主さんは、このように運送事業者さんに依頼をお願いして頂く。その中でも、ある一定規模以上の特定荷主さんに関しては、下の②の依頼報告書を県に報告、この形で考えております。

そして旅行業者さんには、県内対策地域内の旅行業。その方も旅行業でバス等を使用される為、対象になっております。旅行業者さんも、求める事項は対策地域内を発着地とする旅客を運送するバスへの非適合車の不使用を指示し、その使用を確認すること。

特定旅行業者とは、これも愛知県に倣い、第一種旅行業を営む者であって、県対策地域内に営業所を有するもの。

第一種旅行業者とは国内の旅行を取り扱っている旅行業者さんですが、これも大体30社位との集計結果があります。

第一種旅行業者についても、旅客の輸送への車種規制非適合車の不使用、他の者に委託して行うものを含む。依頼、及び確認結果の概要を知事に毎年報告。

以上が①と②のご説明でした。皆様のご意見を、資料5の意見欄にご記入を頂きたいと思っております。

続いて③の三重県に移ります。

車種規制非適合車の不使用の周知・啓発について。三重県からも対策地域内を走行する運送事業者に対しては同様の制度、非適合車不使用という形の周知・啓発を、様々なチラシ等・メディアを通じて周知させて頂く、これを行うことに対してご意見頂きたいと思っております。

対策地域内の目的を持って来る事業者さんに対しては荷主さんから依頼をお願いしますが、通過車、通過している車に関しては特に啓発が無いため、それに関しては三重県から様々な機会を通じて啓発を行いたいと思っております。

そして、4番が中継施設管理者さんです。中継施設管理者さんとは重要港湾・鉄道貨物ターミナル・一般自動車ターミナル・中央卸売市場等を指します。

この方々からもトラック又はバスを使用して貨物又は旅客を運送しようとする者に対して、車種規制非適合車の不使用を周知して頂く。それに対してご意見はまた④の意見欄に記入頂きたいと思っております。

最後に、⑤迂回路の利用促進の周知について。

交通量円滑化を促す為に道路整備を進めて参ります。議論にもありましたが、道路整備の必要性は、我々は十分周知・承知しておりますので、その資料に書かせて頂きました。

特に、高速道路ですが、国道23号の環境改善の為に、東名阪自動車道等を利用していただくこと等を迂回路利用促進として進めていきたいと思っております。なお、北勢バイパス等の整備が済めば、道路管理者である国・県などから、迂回して頂くよう周知・啓発を行うことも我々は重々承知しております。

今回は今ある道路ということで、東名阪道を利用促進に挙げさせて頂きました。三重県

の対策地域は23号周辺、納屋周辺、平成32年度における環境基準を確保する、このために迂回路の利用促進も一つの施策として、この枠のなかに入れていきたいと思っております。これに関してのご意見を⑤にお願い致します。

今までにご説明はさせて頂きましたが、資料5に理由を記載しましたのでご覧下さい。以上で、資料4・5番の説明を終わらせて頂きます。

(座長)

ありがとうございました。ご意見・ご質問等よろしくお願い致します。

(事務局 林課長)

先ほど伊藤さんからのお話で気になることがあり、NEXCOさんにお伺いします。

逆に23号から高速道路へ、元々目的がある方は最初から高速道路に乗ることを予測していましたが。

むしろ、伊藤様おっしゃられたような、高速道路で事故があった等で、23号に降りて納屋付近で渋滞が生じている等の件は、頻度的にどの位でしょうか。

(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)

それほどありません。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

事故が原因で渋滞になる頻度はそんなには無いと思います。ただ、先般、数日前の東名阪道の事故については、川越～四日市東IC間は通行止めと早く連絡して頂きたかった。やはりある一定処置が出来るまでは止めるという措置法をとり、はやく復旧して頂きたい。23号は桑名まで、あの時は渋滞が繋がっていたと思います。

(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)

あの時の23号はもともと渋滞中でした。26日です。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

そうですね。上下が動かずに津まで4時間近くかかる状態でした。

(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)

東名阪にありました事故は関係なく、慢性的な状態です。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

ここで代替と書いて貰っていますが、東名阪道はもう代替が出来ないような状態です。

この問題があった時、私どもは川越から亀山まで料金を下げて通過させる等施策を、業界として提案しました。現状の通行量はもうそのような状況では無いようです、重々承知の上でお願いしております。道路は是非、30年度より早い完成を目指して頂きたい。

(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)

いまおっしゃる通り、東名阪の大渋滞ではご迷惑をかけております。新名神を開通させなければ根本的には解決出来ないでしょう。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

車線の問題は有り難いですが、現状より狭くなる危険性はたぶんはらんでいとおもいます。今も工事をしているため走りにくい状態です。

(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)

新名神四日市～亀山間の完成は平成30年度の予定ですが、1日でも早い開通を目指して頑張ってます。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

新名神が繋がれば亀山～四日市間もすごく走りやすくなります。道路は血管ですから、流れが良いようにして頂きたいです。

(事務局 林課長)

高速道路整備には効果があり、我々も整備を願ってはおります。

但し、事務局側としては、東名阪、高速道路が仮に2本になっても、元々の高速で走っていた方、湾岸を通り京都方面に抜ける方は、下道に降りずそのまま利用されるのであり、対策地域内に目的を持って入ってくる車が9割で通過車両は残り1割なので、仮に渋滞時にその1割の車が高速から降りてきても影響は小さいと思います。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

目的が9割ですからね。おっしゃられた通りです。対策地域内の車を規制しても、この交通状況では、数値が下がるかは非常に疑問です。

(事務局 林課長)

もう一点ですが、おっしゃられたように渋滞の原因は信号にもあろうかと思えます。県警の方、信号の工夫やある程度の対応を考えて頂ければと思えますが。

(警察本部交通部交通企画課 保田様)

四日市の場合は1号・23号、経済的な路線が今は生活路線ですから。縦の関係だけでなく横の都合もありますので、管制システムは難しいと思います。ですからある程度の流れは行くけれど、どこかで必ず止まる。それはやはり必要です。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

工場立地位置が朝夕の通勤で通行を遮断します。まさしく交通環境・道路環境が問題でしょう。

(事務局 林課長)

コンビナートの従業員の方、毎日の通勤は朝夕の渋滞を助長します。それは昔、CO2を削減する為に通勤バスを利用することも検討していましたが。

第3コンビナート、東ソーさんや近物さん、たしか通勤バスを2・3年前はされていました。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

無くなりました。やはり企業が複数あるからでしょう。東芝さんは出しています。

(事務局 林課長)

そういう理念・理想と、現実のマッチングが難しいですが。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

やはり道を直して頂きたい。中嶋さんがおっしゃられたように、生活環境重視の現在、トラックは止まれないので困ります。色々な問題に出させてもらっていますが。

23年の数値が下がったのは、東北の震災・産業経済状況により日本国内やタイ等の海外の生産が落ちている、これらの要因でトラックが少なくなりました。

(事務局 太田主査)

そのデータはありますか。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

データはあります。物の輸送量が全然違います。

(事務局 太田主査)

先ほど示した交通量は22・23年の11月くらいまでの数値です。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

東北大震災等の影響で、23年の数値は総量的にトラックが運んでいる量、輸送量がぐんと落ちています。予想と異なったかもしれませんが、数値的にはそう出ても生活を支えるものですので難しいです。

(事務局 太田主査)

24年度はそのような結果でしたが、今年は輸送が戻っていますか。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

対23年比で比べると、輸送量は若干戻りましたが、例年よりは少ないです。23年比では今年増加する可能性があります、思うような数字は難しいです。

(事務局 永楽副課長)

事務局では環境基準達成のために総量削減計画を作成しており、一部の皆様は計画の策定幹事会にも参加頂いています。その際にも話が挙がりましたが、先ほど伊藤さんが言われたように、23年度は事情が異なります。環境省からも1回2回環境基準を達成しても安心は出来ないと言われていています。23年は良く、今年度も良くても本調子とは言えません。23・24年度を見て、これから納屋は環境基準達成していけると楽観視は出来ないと思っています。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

企業の生産体制が違ってきます。今まで国内で生産していた物が海外に移っている、国内で作られないのは、そこにあった物流にも関係しますから、現況での判断は難しいでしょう。

(事務局 永楽副課長)

四日市もですが、23年度に環境基準を達成した理由が基本的には分かっていません。

(座長)

道路は建設に時間がかかる問題があります。今できる対策を考えなければなりません。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

三重県、四日市、協会もですが、道路会議では新名神の話が出ます。

企業はお客さんの意見を取り入れますので、新しい車で運行して、と言われれば運送業者としては対応をしなければならないでしょう。ですが分かった上で、「はい」とは言いづらい。

(座長)

ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

それでは、その他の事項を事務局からお願いします。

(事務局 太田主査)

先ほどの資料5をご覧ください。

用紙をメールもしくは、FAXでお送りします。回答をメールまたはFAXでお願いします。出来れば11月9日の来週金曜日までにお願いします。

((社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

無記名ですか。

(事務局 太田主査)

そうですね。ここを修正しメールで送らせて頂くので、11月9日金曜日までにお願いしたいと思います。

もう一点、第2回幹事会について日程調整を行います。参考資料5の今後のスケジュールをご覧ください。

本日、11月1日に第1回流入車対策を行う背景等を説明しました。

そして、今日頂いた論点・問題点を整理して、第2回は出来れば11月後半か12月初旬には開催したいと考えております。

第3回は12月末から1月上旬に行い、三重県の流入車対策案を再度お示しします。それを踏まえてパブリックコメントの提出をお願いします。その意見を踏まえて第4回は2月初旬に開催したいと思います。

最終的には流入対策案として、2月下旬位に確定したいと思います。このように、スケジュールを出させて頂きました。

第2回の委員会日程調整表をメール送ります、こちらも11月9日までに返信をお願いします。以上で事務局からのその他の説明を終わらせて頂きます。

(座長)

本日の議事は全て終了致しました。ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

(警察本部交通部交通企画課 保田様)

他の対策地域で条例を施行されている所について、罰則等の実績などはありますか。

(事務局 太田主査)

最近、東京都さんに聞いた事例ですが、罰則を実際適用した所は無いそうです。その他

の県に関しては、詳しくはまだ把握していませんが、恐らく無いかと思えます。ただ参考までに違反を繰り返す者に対して氏名を公表するという制度が大阪府さんだけありませんでした。それを導入するという所で、先月パブリックコメントを行い、それを踏まえて違法を繰り返すものに対して氏名を公表するといった条例の改正を行われるところです。

(警察本部交通部交通企画課 保田様)

わかりました。ありがとうございます。

(座長)

ありがとうございました。事務局、お願いします。

(事務局 永楽副課長)

ありがとうございました。各委員の皆様、ご審議頂きありがとうございました。

後日、ご意見・ご質問等ございましたら、事務局へメールやFAX等で連絡をお願いします。追って回答させていただきます。それから各委員の皆様にも同様の回答をさせていただきますのでよろしくをお願いします。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)

皆様、沢山のご意見を頂きありがとうございます。

忌憚のない意見をいただき、この件の問題がどのあたりにあるのかが浮き彫りになったように感じております。

第2回、第3回とタイトな日程の中でお願いをしております。非常に恐縮ですが、なるべく論点を明らかにして無駄の無いような意見交換をしつつ、まとめあげたいと思います。

行政側・環境部局の者としては、地域住民の方に少しでも健康な形で生活をして頂きたいことが使命です。かたや一国民として経済がある程度活性化し、国がさらに豊かになってもらわないと困る気持ちもあります。

その辺りの加減をうまく探りたいと思っておりますので、是非とも貴重なご意見の中でお示し頂けるとありがたいと思います。今日は本当にありがとうございました。