

平成24年度第3回 三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成25年3月22日（木） 10:00～12:00

●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) 三重県流入車対策検討補足調査について
 - ・ 資料1：平成24年三重県流入車対策検討補足調査の概要
 - ・ 資料2：三重県流入車対策検討補足調査の各ケース結果について
- (2) 三重県流入車抑制対策の各ケース比較について
 - ・ 資料3：三重県流入車抑制対策の各ケース比較について

参考資料1：流入車抑制対策ケース1の交通量について

参考資料2：流入車抑制対策ケース2の交通量について

参考資料3：流入車抑制対策ケース3の交通量について

参考資料4：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料5：三重県流入車対策検討会議設置要綱

(事務局 永楽副課長)

それでは、平成24年度第3回三重県流入車対策検討会議を開催いたします。本日はご参加いただき、ありがとうございます。

尚、流入車対策を実施した場合の、迂回路に関するシミュレーション調査結果や、取りまとめに予想以上の時間がかかり、前回の会議から期間が空き、年度末のお忙しい時期の開催になりましたこと、お詫び申し上げます。

開会に際して、大気・水環境課長の林より一言ご挨拶を申し上げます。

(事務局 林課長)

皆様おはようございます。大気・水環境課長の林でございます。

前回の第2回三重県流入車対策検討会議より、補足調査の関係で、開催までに長い期間があいたこと、心からお詫びを申し上げます。

事務局としては、沿道住民の方々の健康を最優先に考慮するとともに、関係事業者の方にも過度な負担は避けることを考えております。

今後も議論は慎重に進めていきたいと考えております。

そこで、これまでの議論をすこし振り返ります。

昨年度、平成23年度に実施した総量削減計画策定の為のシミュレーション調査では、平成32年度に対策地域全域で環境基準を確保するためには、これまでの対策に流入車対策を新たに追加して行うことが必要だと判明しています。

その流入車対策の具体的な内容を検討するために、昨年11月から2回の流入車対策検討会議を実施しました。

第1回の検討会議では流入車対策を行う背景についてご説明しました。

第2回の検討会議では、流入抑制対象地域を、環境基準の超過が予測される国道23号のみを対象に指定した場合、または現在の対策地域全体を対象にした場合についてご議論いただきました。

その結果、平成23年度に四日市の納屋局で環境基準が達成されていることも勘案し、三重県流入車抑制対策としては、差し当たっては、対象地域を国道23号のみで、対象車両を非適合車のみとして行い、中間年度である平成27年度にこの対策効果を検証してみてもどうか、といったご意見を多く頂きました。

これらを受けて、流入抑制地域を国道23号のみに指定した場合に、国道1号、塩浜街道等に車が迂回する際の環境影響を調査するため、補足シミュレーション調査を急遽実施しました。

このことが今回の検討会議の開催が遅れた一番の理由です。

これより導き出された対策案を本日は皆様にご提示し、ご議論いただきたい次第です。

具体的には、流入抑制地域を国道23号のみとした場合のケースについてもシミュレーション調査を行いました。これらを基に、いくつかの流入抑制対策案をこのあと提示させ

ていただきます。これらについて議論を深めていただき、沿道住民の方々をはじめ、関係事業者の方々も納得していただけるような対策案が導き出されれば有り難いと考えています。

どうか実のなる会議となることを心からお願い申し上げて、ご挨拶に代えさせていただきます。

(事務局 永楽副課長)

本日の会議については、これまでの会議と同様に公開とさせていただきます。

今回の議事概要については、委員の皆様のご了承を得た後にHPで公開させていただきます。

それでは、前回に引き続き、四日市市環境部環境保全課長の市川様に座長をお願いしたいと思います。よろしく御願いたします。

(四日市市環境部環境保全課 市川課長)

皆様、おはようございます。よろしく御願いたします。それでは議事を進めてまいります。

まず事務局より、資料の確認をお願いします。

(事務局 太田主査)

三重県大気・水環境課の太田と申します。

資料の確認をさせていただきます。事項書の裏の配付資料をご覧ください。

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表

(3) 三重県流入車対策検討補足調査について

- ・ 資料1：平成24年三重県流入車対策検討補足調査の概要
- ・ 資料2：三重県流入車対策検討補足調査の各ケース結果について

(4) 三重県流入車抑制対策の各ケース比較について

- ・ 資料3：三重県流入車抑制対策の各ケース比較について

参考資料1：流入車抑制対策ケース1の交通量について

参考資料2：流入車抑制対策ケース2の交通量について

参考資料3：流入車抑制対策ケース3の交通量について

参考資料4：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料5：三重県流入車対策検討会議設置要綱

以上、過不足はございませんか。

(座長)

よろしいでしょうか。それでは事項書に従い進めて参ります。

議事の1番、三重県流入車対策検討補足調査について、資料1、資料2をご覧下さい。
併せて先ほどお話にあった、これまでの検討会議の概要についてご説明します。

(事務局 太田主査)

先ほど課長から話がありましたが、これまでの流入車対策検討会議の概要についてご説明いたします。参考資料をご覧下さい。

第1回三重県流入車対策検討会議は、11月1日に開催し、議事は記載の通りです。

主な意見として。

- ・現在の経済情勢の中、流入車対策を行えば県内外運送事業者に影響がでる。
- ・対策地域の環境改善の為、トラック等にだけ負担を求めるのではなく、道路整備促進が必要である。
- ・平成23年度に納屋局の環境基準が達成したが、東日本大震災の影響等により、輸送量等が落ちたことが原因ではないか

こちらが第1回目の主なご意見でした。

第2回三重県流入車対策検討会議は11月28日に開催し、議事は記載の通りです。

主な意見として。

- ・住民と事業者の双方が良い環境をつくっていく方向で、お互いが歩み寄り、国道23号の渋滞解消のため、住民は乗用車での走行を控えたり、事業者は大型車の非適合車を適合車に転換していくことが必要である。
 - ・国道23号の環境改善のために大型車が迂回することは難しいかもしれないが、乗用車は生活道路に迂回することができるので、乗用車が協力する発想の転換も必要である。
 - ・三重県流入抑制対策としては、平成23年度に納屋局の二酸化窒素の環境基準が達成していることを勘案し、現状でとれる最小限の対策として、対象地域を「国道23号のみ」、対象車両を「車種規制非適合車」とし、中間年度の平成27年度で検証してはどうか。
- 以上です。おさらいとして、第1回、第2回の主なご意見をご紹介しました。

事項書に戻ります。

資料1からご説明いたします。

第2回検討会議でいただいたご意見のように、資料1は流入車抑制対象地域を国道23号のみとし、また車種規制を非適合車のみとして対策を行った場合を内容にしています。

この迂回による環境影響を国道1号等に対して調査するために、シミュレーション調査を行いました。その概要を資料1でご紹介しています。

この部分を読みます。

1、目的

新たな三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画を策定するため、昨年度「次期三重県総量削減計画策定委託業務」（平成24年3月）（以下、「平成23年度調査」）の中で、計画の目標を達成するための一つの方途として流入車対策を実施し、その具体的な内容を検討するため、今年度2回開催した三重県流入車対策検討会議における議論を踏まえ、国道23号を流入抑制道路とする場合等に想定される迂回道路の環境濃度等について予測するための補足調査を行う。

下の※では、先ほどのように、平成23年度調査では平成32年度に対策地域全域で環境基準を達成するには流入車対策を行うことが必要と示されたが、平成23年度の「納屋局」の環境基準達成等を勘案し、三重県流入車抑制対策案として、対策地域を「国道23号のみ」、対象規制車を「非適合車」とし、中間年度の平成27年度で対策効果を検証してはどうかとの意見であった。

これを踏まえ、2 調査の概要をご紹介します。

こちらでも詳しくは次のページからご説明します。次の部分を読みます。

ケース1。流入車抑制対策の対象地域を自動車NO_x・PM法対策地域内の環境基準超過が予測される国道23号のみとした場合、国道23号を走行する対象車が、国道1号又は国道164号&県道6号（塩浜街道）に迂回した時における国道1号、国道164号&県道6号（塩浜街道）の測定局等における中間年度（平成27年度）及び最終年度（平成32年度）の濃度予測を実施する。

それぞれの区間については、下の定義に※として書いています。

濃度予測地点は、国道1号沿道の濃度予測地点には北消防署測定局があり、それ以外には5交差点を選定しています。

この選定は、対象となる国道1号の中に平成17年度センサス区間が4区間あります。各区間における自動車からの排出量が最大となる交差点を1つ選定します。なお、4区間の中で自動車からの排出量が最大の区間においては、排出量が最大及び2番目に大きい交差点の2地点を選定します。

国道164号は1区間1交差点を選びます。県道6号も1交差点を選び、場所については次のページで示します。

このように、交差点の排出強度が高いので、このような箇所を選びました。

ケース2。流入車抑制対策の対象地域を国道23号だけでなく、国道1号、国道164号&県道6号とした時、これらの道路を走行する対象車が、高速道路に迂回した時の高速道路の「東名阪測定局」における中間年度及び最終年度の濃度予測を実施する。

ケース3。流入車抑制対策の対象地域を自動車NO_x・PM法対策地域全体とし、高速道路を除いた場合です。この時に対策地域を通過する車両が高速道路に迂回した時の「東名阪測定局」における中間年度及び最終年度の濃度予測を実施します。

以上が概要です。詳しく次のページからご説明します。

ケース1：流入車抑制対象地域【国道23号】。

先ほどのように、流入抑制対象地域が国道23号のみの場合です。この時に、迂回する車が何かということがあります。これが前提条件になります。

流入抑制対象は、発着車（対策地域内に目的をもって走行する車両）です。

前回の会議でお話しましたが、三重県が平成22年度のナンバープレート調査を行いました。その結果、9割以上の車両が対策地域に目的を持って走行していることが判明しました。これにより、荷主からの要請が可能となる発着車を一つのターゲットとするように、発着車を対象としてあげました。

2番目に規制区分対象としては、車種規制非適合車を対象とします。対象車種は3車種です。

ここでケース2、ケース3が5車種であることに対して、ケース1が3車種であることについてご説明します。

資料2に三重県流入車対策検討補足調査の各ケース結果があります。

5車種で調査すれば、環境基準の範囲内ですが数値が高くでます。よってケース1については、ケース2、ケース3に比べ、なるべく濃度を抑えるために3車種にしました。

3車種での流入車抑制は兵庫県も行っています。兵庫県の走行規制の対象車種も同様に大型車のみを対象にしています。

表1が国道23号を流入車抑制対象地域とした場合の前提条件一覧であり、平成27年度、平成32年度について示しています。国道1号が一番上が朝日町役場口から下が追分、国道164号が尾上町の交差点。県道6号が宮東3丁目で三菱化学さんのあたりです。ここで国道164号&県道6号に迂回した場合ですが、これは中部交差点が真ん中にあり、そこまでは1号に流れた場合と同じです。

中部交差点ですべて、尾上町や塩浜街道に行った場合となっています。中部交差点より上の八田三や北消防署は、国道1号で迂回した場合の、国道164号&県道6号（塩浜街道）に迂回した場合の濃度予測としては、中部交差点より上では同じになります。これがケース1のそれぞれの条件です。

次のページに移ります。

ケース2：流入車抑制対象地域【国道23号、国道1号、国道164号&県道6号】をご覧ください。

前提条件として。流入抑制対象は発着車。対象車両規制区分は、車種規制非適合車。対象車種としては5車種としています。

地図の赤い箇所が流入抑制の対象地域です。この3本を通る車が流入抑制の対象で、発着車、非適合車である5車種が東名阪に流れた場合です。ほかに生活道路もあるため、実際に東名阪に流れるかはあります。しかし、どの生活道路に流れるのか判定が難しいので、ひとつの代表として、東名阪に流れた場合の濃度予測を行いました。東名阪測定局は四日市インターチェンジの近くにあります。

次のページに移ります。

ケース 3：流入車抑制対象地域【NO_x・PM法対策地域全体（高速道路を除く）】をご覧下さい。

流入抑制の対象は発着車と通過車を共に対象にしていることをご注意ください。

対象車両規制区分としては車種規制非適合車とし、5車種を対象にしています。

この場合、発着車も通過車を対象にしているため、想定される迂回の影響は、対策地域を通過車が走ることで、東名阪を走った時の東名阪測定局の影響をケース 3 が表しています。

ただし表にあるように発着車については、対策地域全体が流入抑制になっているため、発着車は新長期規制適合車に新しく替えざるを得なくなります。

繰り返しますが、通過車が東名阪に流れる時の影響を調べたシミュレーション結果です。流入抑制の対象は発着車・通過車ですが、影響は通過車が走った時の影響を調べています。

結果をご説明します、資料 2 をご覧下さい。三重県流入車対策検討補足調査の各ケース結果について。資料 1 と比較して、ご覧下さい。

ケース 1～ケース 3 のそれぞれについて、一番左を流入車抑制対象地域として表しています。

迂回の割合は全ての車が行った最悪の場合を想定し、100%行った場合として記載しました。

迂回割合の 100%がそれぞれのケースの項目としてあげています。表をご覧下さい。

まず一番上から、国道 2 3 号を対象にしたケース 1 をご覧下さい。

それぞれの濃度予測の結果については、最初に基準年度である平成 2 1 年度をご覧下さい。

北消防署測定局では 43.7ppb となっています。そして交差点の濃度予測が一覧であり、記載の形になっています。

平成 2 7 年度に発着車の非適合車である対象の 3 車種が、国道 1 号へ 100%迂回した場合は、北消防署では 48.6ppb の結果になります。基準年度に比べ数値が上がりますが、一応は環境基準の範囲内です。

環境基準は備考欄にあるように 60ppb 以下であることがひとつの評価になっています。そしてこれでは、48.6ppb が数値としてあがりました。

八田三を色付けしています。

環境基準は、数値を 40～60ppb までの間以内に抑えて、基本は 60ppb に抑えて下さいとされています。もう一つは、40ppb 以内の箇所については、なるべく 40ppb を超えないようにということがあります。

その上で八田三は基準年度の 40ppb 以下であった 39.0ppb と比べて、平成 2 7 年度が 44.1ppb とあがるため、色付けしています。

下の予測結果表では、迂回割合の 53%とあります。これは以前に迂回割合の 100%は本当にあり得ることか、現実としてどうか、という問題があり、どれだけ迂回するのか分からないことがありました。

この迂回割合は参照のように、三重県から業界団体にお申し送り実施したアンケート調査結果をもとに出しています。「国道23号が走行禁止となった場合にどのような行動をとりますか。」の質問には、53%の事業者から「国道1号を混雑覚悟で走行する」と回答がありました。これにより迂回割合を53%と設定させていただきました。

迂回割合が53%とした時のシミュレーション調査を行ったところ、平成27年度にケース1の北消防署測定局では42.9ppbが想定されました。これは環境基準の範囲内に抑えることが出来ています。

次に、国道23号、国道1号、国道164号&県道6号（塩浜街道）の3路線を対象地域にしたケース2をご覧ください。

この時の東名阪測定局における環境濃度を表しています。基準年度である平成21年度は東名阪測定局で39.5ppbでした。これが100%の迂回割合により、平成27年度は33.5ppbの数値になります。ここでは車の代替の影響等もあり、基準年度よりもかなり低い数値が出ています。これも環境基準の範囲内です。

次にNOx・PM法対策地域全体（高速道路を除く）を対象にしたケース3をご覧ください。

迂回割合100%の時に、流入抑制の対象としては発着車、通過車ともに対象の車は、走行できません。

発着車、通過車で、非適合車である5車種の車が、東名阪測定局に流れた場合をだしています。この時、基準年度に39.5ppbの数値が、平成27年度は32.7ppbの低い数値が出ています。

次の資料3でまた詳しくご説明しますが、ケース1では迂回割合が53%の際、国道23号が国道1号に迂回すると519台/日が流れます。

ケース2では、東名阪測定局に国道23号、国道1号、国道164号&県道6号（塩浜街道）の発着車・非適合車が迂回し、東名阪測定局に2,146台/日流れます。ケース3では通過車が少ないため、740台/日が東名阪測定局に流れると設定しました。

以上が、シミュレーション結果のご説明です。よろしくお申し送りいたします。

（議長）

ありがとうございました。それでは、質疑応答に移ります。ただいまの説明に対するご意見、ご質問等よろしくお申し送りいたします。

（(公社)三重県バス協会 星野専務理事）

資料2では、国道23号の迂回割合が100%、53%それぞれの場合の、ケース1からケース3の結果を算出されています。

この100%や、53%の時に、問題になっている納屋局がクリアしているかはわかりますか。

(事務局 太田主査)

昨年度のシミュレーション結果で、納屋局は平成27年度に単純将来で達成できないことが予測されています。平成32年度に納屋局では達成できることが予測されています。

しかし納屋局の周辺の流入抑制の対象地域では環境基準を超過する恐れがあります。

環境基準を達成するためには、非適合車に加え、長期規制車まで対象に入れなければ難しいという問題があります。

今回の迂回シミュレーション結果では迂回割合が100%の時は、平成27年に納屋局では環境基準の達成が予測されています。一方、迂回割合が53%の時は、環境基準の超過が予測されています。

(議長)

北消防署測定局や朝日町役場口などの具体的な数字が出ていますが、納屋局の場合はどうですか。それぞれの迂回割合の時の数字は分かれますか。

先ほどの質問の意味はこのような形でよろしいでしょうか。

(環境省中部地方環境事務所環境対策課 東山課長)

平成32年度の納屋局では達成できることを踏まえて、しかしながら環境基準が今の時点で、周辺に超過の恐れがあると結論が出せる理由はありますか。ケース1やケース2のシミュレーション結果では超過が見られません。

10年後の話をされるよりも、流入車対策等で、これを解決されるように入れていくべきではないでしょうか。環境省等の協議のなかで環境基準超過の恐れがあることは話されていますか。

(事務局 太田主査)

環境基準の超過の恐れがあることを踏まえた上で、昨年度に自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会を開催しました。

平成32年度の環境基準を達成するための削減量については、総量削減計画でお示した4号総量に当たります。これを含め、計画を環境省に提出しました。現在は環境大臣協議中で、了解が得られるのを待っております。計画を作る上で、お話は環境省とも行っています。

((公社)三重県バス協会 星野専務理事)

ケース1、ケース2では、いずれも平成32年度に納屋局周辺では環境基準が超過する恐れがありますか。

(事務局 太田主査)

あります。平成23年度の納屋局の環境基準は達成しました。

その上で、平成27年の中間年度の流入車抑制は、沿道住民の方の環境を考える必要がありますが、事業者の方になるべく負担のないような、必要最小限の対策を立てる必要があります。このため国道23号を流入抑制にする、非適合のみを対象にする、このようなシミュレーションを行いました。

しかしながら、申し上げたように、いずれのケースもシミュレーション結果では非適合車のみを対象にした施策では、環境基準は達成できずに沿道環境の改善には繋がらないことが予測されています。環境の改善には流入車対策等を行う必要があります。

(事務局 林課長)

国道23号の沿線で超過が見られた箇所を明示すれば議論が行いやすいと思います。

そのように平成32年度に環境基準の超過が予測される地点を明示すれば議論の資料になりますが、公表に伴う地域の方に与える心配や、風評被害等も考えられます。そのため削減計画の際にも、具体的な場所は示しておりません。

測定局でなく、一応シミュレーション上ですが、簡易測定等でその測定を行うとすると、地形や交差点の状況で国道23号沿線の4、5箇所、平成32年度には環境基準を超過するという予測がでております。

本日お示ししているケース1～ケース3のみの対策では、平成32年度に国道23号線沿線で環境基準を達成する予測が、シミュレーション上の結論でいいますと出ていません。

環境基準達成の為には、より厳しい規制の実施が必要です。議論の論点には、非適合車のみでなく、法律上の適合車ですが実際の排出ガスが悪い「長期規制車」まで、規制の対象に加えなければ、環境基準を達成しないことがあげられます。

本来、流入車対策でそのことを含める予定はありました。

しかし平成23年度には納屋局で環境基準を達成していることを考えれば、シミュレーションの結果だけで判断するのはいけないと考えました。

長期規制車をはじめから加えるよりも、まず当施策を実施して、平成27年度の時点で納屋局の状況を見てみる必要があるでしょう。平成27年度に納屋局が非達成であったり、環境基準の超過が見られたりすれば、その時は非適合車のみでなく、より厳しく国道23号を走行する長期規制車も規制の対象に加えることが必要ではないかと思えます。

差し当たっては現段階での状況を勘案して、平成27年度に結果を見る。その上でもう一度、議論を行う、このような状況ではないかと思えます。

また、流入規制のみでなく、国道23号を走行する長期規制車に対し、なんらかの形で最新の規制車に替えていただく誘導策も必要ではないかと考えています。

県の立場から、乗り替えへの対策としては、ディーゼル車への補助金を考える必要がありますが、財政状況が厳しく、なかなか出来ません。いま、トラック協会さん等にそのような誘導策を考えていただけないか働きかけを行っています。

流入車対策は必要ですが、このように流入車対策のみでの対応も環境基準の達成には難しいので、呼びかけを行っています。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

平成23年度の納屋局は環境基準達成のデータがでましたが、平成24年度の環境基準の結果はでましたか。

(事務局 永楽副課長)

今までの状況だけから見れば、達成出来る見込みだろうと思われれます。

しかし使って良いデータか、全て確認しなければ正確なデータとはいえないため、はっきりとは言い切れません。いまの所では平成24年度は達成できるとみています。

ただ前回のお話のように、震災等の影響なのか、車の代替が進んでいることが影響しているのか、他の要因があるのか。これについてデータを見ていますが、はっきり原因究明には至っていない状況です。

ですので、平成27年度で見直しをしてはどうかをお話しました。

(事務局 林課長)

アベノミクスの影響等で経済が活性化すれば、車の通行量が戻り多くなる可能性があります。

ですから、平成23年度、今年度の達成した結果のみで判断を行うことは、我々、環境側は短絡的な部分もあるだろうと考えています。

平成25年度、平成26年度に通行量が増えた場合どうなるかは、また検証の必要があると思います。

車種規制が進み強制的に新しい車には替わると思います。対策地域内の非適合車は車検が受けられず、適合車への代替が進んでいると思われるため、車は替わっています。

それ以外の地域でも新しい排出ガス規制などにより、新車にどんどん新しくなっているので、自然な代替がすすめば、資料2の単純将来の数値がどんどん下がっていくと思います。また、これには国による施策の影響での改善も反映されています。

このまま車種規制などにより、平成40年頃までには自然に達成されるのではないかと思います。しかし、環境省の示す平成32年度までには達成しなければと思っています。

住民の方にとっては、より早い達成が望ましいと考えます。

(環境省中部地方環境事務所環境対策課 東山課長)

先ほどもお話がありましたが、ケース1以外の、ケース2、ケース3は、対象車種が5車種です。なぜケース1の対象車種は3車種なのかを、もう一度ご説明ください。

そして、三重県流入車対策検討補足調査の各対策ケースについてのケース1について、

平成27年度における、北消防署測定局のNO₂数値は迂回割合が100%の時に48.6ppb、また迂回割合が53%の時に42.9ppbです。この数値の説明を御願います。

そして、基準年度の平成21年はどのようにして決められたのですか。

(事務局 太田主査)

総量削減計画の策定にあたり、環境省さんに基準年度を示してもらい、基準年度は平成21年になりました。

(環境省中部地方環境事務所環境対策課 東山課長)

各対象自治体がそれぞれ行ったのですか。

(事務局 太田主査)

8都府県が基準年度を平成21年度に設定された上で行いました。

なぜ3車種を対象にしたかですが、5車種にすることで、規制の対象が増えるため、逆に迂回地点では環境基準の濃度が上がりますが、国道23号では改善されます。

しかし対策を行う上では、なるべく迂回の影響を抑える必要もあります。

5車種で100%迂回した場合、北消防署では3車種で48.6ppbという一番高い数値がでます。この時に5車種で行った場合は51.0ppbの数値でした。

現実に100%の迂回割合がでることはあり得ないですが、最悪の場合を想定すれば、あまりにも基準年度の43.7ppbに比べて、51.0ppbの数値は悪いので問題になりました。また迂回割合が53%の時は5車種の時に44.4ppbでした。ですから42.9ppbに比べてやはり高い数値です。

この結果を受けて、国道23号のみを考えるのではなく、万が一、高い迂回割合があった時の、国道1号の沿道住民の方への影響を考え、ケース1については5車種でなく3車種でお示しました。

ケース2、ケース3は、5車種を対象にして対策を行っても、環境基準より低い数値が出ています。なお、東名阪測定局は高速道路から100mくらい離れる地点もあり、環境基準が悪化することが少ない地点であります。国道23号のケース1の場合は、53%迂回の場合に519台、100%の迂回の場合に979台の迂回台数があります。

ケース2、ケース3では、3車種ではなく5車種を対象にしているので、2,146台あります。ケース2のほうが迂回の影響は大きい結果があります。しかし測定局の影響は低く出ています。

ケース1での国道23号からの迂回による国道1号への影響を下げるために、3車種を対象にしました。

(事務局 林課長)

補足としてご説明します。先ほどのお話については、事務局でも検討を行いました。

ケース1で対象車種を5車種から3車種にしたことについてご説明します。

国道23号の規制を5車種にする場合、国道23号を利用する5車種が迂回します。

国道23号にとっては対象車種が多いため、環境が改善されますが、迂回側である国道1号の環境は悪化し、沿道住民に影響を与えます。このように対象車種を5車種にした規制の実施は、国道1号や塩浜街道等の住民の健康に影響を与える可能性があります。

このように、あまり国道1号や塩浜街道に回って下さいというのは、その住民の方の健康を考えれば、5車種すべての迂回は難しいことがあります。

そして5車種で実施した場合は、国道1号の北消防署測定局で51.0ppbの数字が算出されましたが、3車種での実施では48.6ppbの数値です。この48.6ppbも、基準年度の43.7ppbに比べて、迂回の3車種が流れる影響で5ポイント増えているので問題があります。これについては計画の策定協議会で川越町の方からも、国道23号の規制で国道1号の住民に影響があることは軽視できないとご意見をいただきました。

ですので、あまり迂回をうったえることも良くありません。

ですから、国道23号での環境改善の見込みが多少低くなっても、これを考慮し3車種を対象にするということが、内部での議論でした。

もう1点は、環境基準は60ppbですから、3車種での48.6ppbの数値は60ppb環境基準を達成されているから、ということで納得していただけるのかという問題です。

これについては環境省より、環境基準が現在、例えば38ppbにかかわらず対策を講じたことで数値が上がることは良くなく、また悪化した数値が40ppbを超えることは良くない、また40ppbを超えても大幅に超えることは良くないと通知を頂いています。

そして、同じくケース1の迂回が100%の際の八田三では、基準年度の平成21年度に39.0ppbの数値が、44.1ppbに増加しています。60ppbの基準はクリアしていますが現状よりも悪化し、また40ppbを5ポイント超える大幅な増加のため、これで良いのか内部で議論をしました。

60ppbの環境基準は達成していますが、現状に比べ40ppbを大幅に超える数値には問題もあります。これを考えれば、国道23号のみを規制にして良いのか、議論にもなります。

これにより国道23号のみを対象にすることが困難なことは、事務局でも考えました。

しかし100%の最悪を想定した考えでしたがアンケート結果より、迂回の割合は53%と得られています。

この53%が迂回した場合は、八田三38.8ppb、北消防も42.9ppbの数値であり、現状よりも下がります。これを現実的な数字であると評価するならば、可能性はあると思います。これについて、皆様はどう考えられるかだと思います。

ケース2では、国道23号以外にも、国道1号、塩浜街道等を規制し、沿線住民の影響を少なくする考えです。国道23号のみの規制で迂回による沿道住民の問題があるならば、3本ともに規制する内容です。

これの迂回には高速道路に流れる想定をしています。しかし実際は国道1号沿いの生活道路への迂回も考えており、この生活道路への迂回で通学路に影響が出ることを考えています。環境基準の数値はお示ししていませんが、ケース2で3本に規制をかけることはこのような他の問題が発生するだろうと懸念しております。以上を補足します。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

アンケート調査の結果、迂回割合には53%の数字が得られたことについてですが。

国道23号線を走る全ての車種を対象に53%が、国道1号等に迂回することを想定したシミュレーションでしょうか。

私どもは、貸切バスについてのパブリックコメントを行っています。従来のワンマン運行が以前は670km規制でしたが、今回は500kmに制限を減らすことを取り上げています。

規制の実施に関連し、迂回を行うことで地道は距離が4倍の計算であるといわれています。

この170kmの差に響きます。高速道路は来年度の8月頃から規制がかかるだろうと思っております。国道23号から国道1号への迂回よりも、高速道路を利用するケースが増えることを予測しています。ですから、このアンケートはどのようにされたか、お伺いします。

(事務局 太田主査)

アンケートについては、選択肢を利用した内容でした。

ひとつが、国道23号が走行禁止になった際にどのような行動をするかについてです。

適合車への転換、高速道路の利用、混雑を覚悟での国道1号の利用、これらの選択肢がありました。この中でご回答頂いた43社のうち、国道1号を利用する回答は53%でした。47%は、車種を転換する回答と高速道路の利用の回答に分かれました。このような調査結果でした。

(事務局 永楽副課長)

車種別の回答ではなく、事業者さんを対象にアンケートを実施しました。

事業者さんに車種別にはアンケートで聞いていませんので、事業者さんがお持ちの車の状況に応じて、規制になった場合を予測し、回答をいただいたのだらうと思えます。

(事務局 林課長)

星野委員のご意見のように、距離が増える地道を走行することが困難であるような別の要因で国道23号を利用せず、高速道路を利用されることは、我々の環境改善にも繋がります。

別の施策の併用により強制を行わずに、高速道路を利用していただければ有り

難しいと思います。平成27年度に再度検証を行う予定ですが、そのような要因も含めた上で、更なる対応を考えることが出来るでしょう。このような効果を把握していただければ良いと思います。

(社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラック業界からシミュレーション結果に対して質問します。

一番気になったことは中間年度である平成27年度のことです。

平成32年度には、平成30年度に新名神が繋がることで道路の流れが変わるだろうと思います。乗り入れ規制等の様々な規制での他の路線への迂回施策は、三重県の他の路線国道1号、東名阪等、ほとんどが渋滞していますから問題です。平日は業者等の商業車により、休日はマイカー等観光産業により混み合います。東名阪の亀山パーキングのスマートインターを利用しながら、シャープの裏を通り一般道を走り、鈴鹿インターから若干の渋滞を覚悟して再び乗り入れています。

これを踏まえて数値のみを見て良いのかは心配します。現在、トラックや乗用車等が走行していますが、道が狭い地域があります。乗り入れで他に代替え路線を求めてもリスクの分散であり、本当の解決にはならないだろうと考えます。

我々も県からの意見を受けて、対策地域内の車をまだ走行できる車ですが、環境改善のために転換し、助成を行う要請も受けています。すべきことは行います。しかし、交通は流れなければよくなるので道路の問題が前提だと思います。

(議長)

ありがとうございます。ご意見、ご質問等よろしいでしょうか。

2、流入車抑制対策の説明に移ります。

(事務局 太田主査)

資料3 三重県流入車抑制対策の各ケース比較について(第1案~第4案は要綱、第5案は普及啓発)、A3の2枚をご覧ください。こちらの第1案から第3案は、先ほど示したシミュレーション調査のケース1~ケース3をそのままの形になっています。

これら迂回路の流入車抑制のケースについては、住民の方の健康影響、かつ、事業者さんのご負担が少なくなるように考えて、あげさせていただきました。しかし先ほどのお話のように、どのケースも国道23号の環境基準がシミュレーション上で達成できるかは厳しいことを前提に、これら5案をあげています。

第1案~第4案は県の要綱によるお願いベースとしてさせていただき、第5案は普及・啓発とさせていただきます。

第1案から下に欄になっています。

第1案をご覧ください。流入車抑制対象地域は国道23号のみ。流入抑制対象は発着車。

対象車両規制区分は非適合車。対象車種は、3車種【普通貨物車（車両総重量8トン以上）、特種車（同）、バス（定員30人以上）】とした場合。

対策の概要が、運送事業者等に対しては、国道23号を走行する場合は適合車の使用に努めていただくようお願いをします。非適合車の不使用として、なるべく通過する際は適合車で使用いただく。

対策地域内の荷主さんからは、国道23号を走行する運送事業者等に対して、適合車の使用の要請に努めていただく。また中継施設管理者の方には、国道23号を走行する運送事業者等に対して、適合車の使用の周知に努めていただく。以上を対策概要にしています。

下の評価視点に移ります。

迂回路影響として、先ほどのシミュレーションと同様ですが、国道23号を走行する車両（発着車、非適合車、3車種、迂回割合53%）が、国道1号等に迂回した場合（519

台/日が迂回）の「北消防署測定局」における平成27年度のNO₂濃度予測は、42.9ppb

（基準年度平成21年度は43.7ppb）と環境基準の範囲内ということになっています。

この519台/日の数値についてご説明します。参考資料1：流入車抑制対策ケース1の交通量についての3ページ（2）に、ケース1に対する迂回割合が53%の際の交通量を示す表がありますので、ご覧下さい。

表1を見ていただいた時、流入抑制の対象となる地域があります。

上は国道23号であり、センサス区間では4区間あります。また国道1号も4区間あります。これについて国道23号の1014の車が、国道1号の1002の車に迂回するようになります。端数の関係はありますが。

資料1をご覧ください。これでは地図上に切れ目のある矢印を付けています。

ケース1の地図をご覧ください。国道23号の赤の矢印区間が1014です。国道1号の青の矢印区間が1002です。このようにそれぞれ、国道23号に4区間、国道1号にも4区間あります。その上で、1014は1002に当たります。

1014は1002に流れるため、北消防署は国道1号の1003の区間なので、国道23号の1015の区間が、国道1号の1003の区間に流れるようになっています。

この形で交通量が迂回したように設定させていただいています。

こういった交通量の変化は、旅行速度も変化しますが、そのことも踏まえた上で、しっかりと濃度予測はさせていただきました。このかたちで519台を抽出しています。

資料3に戻っていただき、評価視点の社会的影響よりご覧ください。

国土交通省関係の行政としては、国道1号等への迂回による渋滞増加等により、道路の維持管理が増える。

県民さんとしては、迂回路となる国道1号等の渋滞が増える等、沿道住民の生活環境に影響を与える可能性がある。

企業さんとしては、NO_x・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、必要最低限の対策として、第3案、第4案よりは受け入れられやすい。

次にケース2に対応する第2案をご覧ください。流入車抑制対象地域は国道23号、国道1号、国道164号&県道6号（塩浜街道）。流入抑制対象は発着車。対象車両規制区分は非適合車。対象車種は、5車種【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】とした場合です。

対策概要は、先ほどの国道23号のみの場合のように適合車の使用に努めていただきたいことです。

評価視点として、迂回路影響をご覧ください。

国道23号を走行する車両（発着車、非適合車、5車種、迂回割合100%）が、高速道路に迂回した場合（2,146台/日が迂回）の「東名阪測定局」における平成27年度のNO₂の濃度予測は、33.5ppb（基準年度の平成21年度は39.5ppb）と環境基準の範囲内である。ただし、高速道路へ100%迂回する場合より、流入車抑制対象地域である国道23号、国道1号、国道164号&県道6号（塩浜街道）以外の近くの生活道路に迂回する可能性の方が大きい。

社会的影響に移ります。行政としては、高速道路、又は生活道路への迂回による渋滞増加等により、道路の維持管理が増える。

県民さんには生活道路へ迂回し、その沿道住民の生活環境に影響を与える可能性がある。企業さんには、NO_x・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、第1案よりは厳しいが、第3案、第4案よりは受け入れやすい。

その他として、第1回、第2回で中日本高速道路さんからお話を頂きましたが、高速道路は慢性的な渋滞との意見があります。

次にケース3に対応する第3案をご覧ください。

流入車抑制対象地域はNO_x・PM法対策地域全体（高速道路を除く）。流入抑制対象は発着車・通過車。

対象車両規制区分は非適合車。対象車種は、5車種【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】とした場合です。

対策概要としては、場所は異なりますが、同様に適合車の使用に努めていただきたいことです。

評価視点より迂回路影響をご覧ください。

NO_x・PM法対策地域全体を通過する車両（通過車、非適合車、5車種、迂回割合100%）が、高速道路に迂回した場合（通過車740台/日が迂回）の「東名阪測定局」における平成27年度の濃度予測は、32.7ppb（基準年度の平成21年度は39.5ppb）と環境基準の範囲内である。

評価視点より社会的影響をご覧ください。

行政としては流入抑制対象を通過車まで含めることは、県外の運送事業者に対する周知

徹底は難しい。県民さんへは、NO_x・PM法対策地域内の住民にとっては、流入抑制対策による影響の格差は生じない。

これについては、先ほどのように第1案・第2案では迂回による影響があり、対策地域内でも影響に差が出てきます。しかし、第3案のような全体の対策であれば、このようなことはありません。

企業さんへの影響としては、NO_x・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、第1案、第2案より厳しくなります。

その他として、NO_x・PM法対策地域内外の車種規制による格差は減少する。

やはりNO_x・PM法対策地域内は、全域で車種規制による強制的な車の代替えがすすんでいましたので、これにより対策地域内の非適合車は少なくなっています。

よって第3案により対策地域内外の対策になれば、この格差は減少します。

また高速道路は慢性的な渋滞という意見があります。

次のページに移り、第4案をご覧ください。

流入車抑制対象地域はNO_x・PM法対策地域全体であり、高速道路を除きます。

流入抑制対象は発着車で、通過車は除いています。対象車両規制区分は非適合車。対象車種は、5車種【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】とした場合です。

対策概要は、同様に適合車の使用を努めていただくことです。

この場合、迂回の影響は特にありません。

評価視点より、社会的影響をご覧ください。行政への影響は特になく、空欄にさせていただきました。

しかしすべての案に共通していますが対象地域の全域、一部にかかわらず、制度周知のためのチラシ配布、ホームページや、説明会を行う必要があります。

県民への影響としては、NO_x・PM法対策地域内の住民にとっては、流入車抑制対策による影響の格差は生じない。これは第3案と同じです。

企業さんへの影響は、NO_x・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、第1案、第2案より厳しいが、通過車は対象外のため第3案より受け入れやすい。

その他としては、NO_x・PM法対策地域内外の車種規制による格差は減少するだろう。次に第5案をご覧ください。第4案までは要綱として行いたい内容ですが、第5案は啓発であり、チラシ等の対策になります。

流入車抑制対象地域はNO_x・PM法対策地域全体。流入抑制対象は発着車・通過車。対象車両規制区分は非適合車。対象車種は、5車種【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】とした場合です。

内容としては、普及啓発対策として、三重県が普及啓発資材を作成し、三重県トラック協会さん、バス協会さんなどを通じて、NO_x・PM法対策地域外の運送事業者等に対して適合車の使用努力の普及啓発を行う。また、NO_x・PM法対策地域内の荷主からも普及啓発資材をもって運送事業者に対して啓発するよう依頼する。

評価視点より迂回路の影響はこの場合もとくにありません。

社会的影響として。

行政としては、普及啓発対策では、環境改善に対する効果が担保できないことがあります。第1案～第4案の要綱で行う案は、例えば大規模荷主さんに対しては、要請内容や使用を公表していただく形でしっかり対策させていただくので、ある程度機能します。しかし、第5案は普及啓発事業であり、行うのみではなかなか環境改善には繋がることは難しいです。

同じように県民の方へは、国道23号沿道の住民にとって環境改善に繋がらない可能性が大きい。企業さんへの影響は、NOx・PM法対策地域外運送事業者等に対する流入抑制効果が弱い。なかなかチラシや広報等による普及啓発は効果が薄いのかなと考えています。

このように第1案～第5案の説明をさせていただきました。

(座長)

それでは、三重県流入車抑制対策の各ケース比較についての第1案～第5案に対する、ご意見、ご質問等よろしくをお願いします。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当主席 小林様)

第3案、第4案は、対策地域全体を対象とする内容ですが、これについて質問します。

対策概要では対策地域全域を走行する場合を想定されていますが。走行上の対策ではなく、地域全体での適合車使用を要請する趣旨になるだろう。

ただ、第3案では高速道路が除かれているが、基本的に走行に限った対策ではなく、地域全域を対象とされることは前提として変わっているのではないのでしょうか。

(事務局 林課長)

表現がずばり書いていないので、誤解を招いたことだと思います。

事務局で、国道23号を通行禁止にする表現の文面は控えることになりました。国道23号を走るのならば、適合車を使用していただきたい。これは非適合車を使用して通行していただかないことへの裏返しです。

対策地域内を走行する際に適合車で走行していただくことは、非適合車の走行を規制することの表現です。対策地域内では適合車を使用していただき、非適合車は国道23号を控えていただきたいということです。

第3案では、対策地域全体を対象にしますが、例外は高速道路です。発着車・通過車全との非適合車が、高速道路以外での走行は遠慮してほしいという内容です。

第4案では非適合車の発着車は走行できません。しかし通過車の非適合車は国道23号、国道1号、高速道路、対策地域内をいずれも走行出来ます。

ですので、対策地域内に用事があり、荷物を下ろす等の作業を行う発着車が、非適合車の場合には一切対策地域内に入ることは遠慮してほしいという内容です。

議論のためには、このような分かりやすい表現をしたかったのですが、要綱の規制ですので、表現として、入ってこないで、という表現は厳しいので控えたい思いがありました。よってこの記載ですが、解釈は走行出来ない趣旨でご理解いただければ良いと思います。

(座長)

よろしいでしょうか。

その他ご意見、ご質問等よろしくおねがいします。

(NEXCO中日本 塩梅チームリーダー)

参考資料2の東名阪の交通量について質問します。平成30年度は新名神が開通しますが、東名阪の交通量は平成27年度の88,695台から、平成32年度88,170台で変化がみられません。

算出に用いた道路ネットワークや、シミュレーションがどうなっているのか。理由をお聞かせください。

(事務局 太田主査)

これについては、昨年度のNO_x・PM法総量削減計画策定とも関連し、これと同じ手法で様々なシミュレーションを行いました。

道路ネットワークとしては、高速道路で新名神四日市北JCT～亀山西JCTが平成30年に開通する情報がありますが、これによる交通量の変化のデータが頂けなかったため、高速道路完成による影響は加味をしていません。

平成32年度の道路ネットワーク環境により、交通量が下がる見込みはありますが、反映は出来ていません。

(NEXCO中日本 塩梅チームリーダー)

では、平成32年度の88,170台はどのように算出されましたか。

(事務局 太田主査)

走行量の算出にあたっては、平成22年度のセンサスをもとにして作成しています。

平成22年度のセンサスが基本になっています。これにより、将来年度である平成27年度、平成32年度の交通量がどのように変わるかは、国によって示されたものがあります。これから車の台数増減をみて、平成27年度の東名阪自動車道における交通量を算出しています。

(NEXCO中日本 塩梅チームリーダー)

数字の公表を行うならば、違う数字の公表は得策といえません。

平成32年度における88,170台の予想は、安全を見て算出された数字でしょう。しかしながら、平成32年度に実際はこの数字ではないわけですから、この数字を公表するべきではありません。

(事務局 太田主査)

こちらの公開を行うかは事務局で考えさせていただきます。ありがとうございます。

(※ この数字は、「平成24年度三重県流入車対策検討補足調査報告書」で公表済)

(座長)

ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

(事務局 林課長)

東名阪、第二名神が開通する影響をどれほど事務局が考慮しているかは、県議会からもご意見を頂いています。

回答としては、高速道路の沿線で大幅に環境基準を達成出来ないことは恐らくないだろうと我々は考えています。

我々の議論としては、高速道路を通るよりも、もともとの対策地域内に目的を持って入る車が9割あります。ですので、この9割の車を対象にして、どのように対策を進めるかを議論していることをご説明しています。

迂回利用によって高速道路に行った時の影響を与えることは、走行量をみて可能性はあります。しかし、現状の東名阪測定局の環境基準を見てもぎりぎりの数字ではありません。ですから大幅な迂回による影響をあまり心配していないことは事実です。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

(三重県警察交通企画課 保田)

対策ケースについて質問します。第4案までが要綱、第5案は普及・啓発が紹介されていますが、第5案での対応はいかがですか。これは無い想定ですか。

(事務局 太田主査)

流入車への適切な対応を行う必要があります。流入車対策では、基本的には第5案である普及・啓発での対応は難しいと考えています。平成23年度にもこのような普及・啓発をおこなったことも影響しています。もともと流入車対策を行ったのも、しっかりした流

入車対策が必要だと思われたからです。

しかしながら第1案～第4案へのご意見が厳しいことも考えられました。ある意味、参考として第5案をあげています。

(三重県警察交通企画課 保田)

第1案～第4案を実施する時、普及・啓発等は周知の際に必要でしょう。普及・啓発を第5案のように個別に案としてあげることは必要が無いと思います。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

皆様、努力をしていただいているなと思いました。

住民側の立場からの意見ですが、命に関わる環境は生きるために重要であり、空気は大切にしなければならないと思います。消費者の立場としては、環境に配慮した衣食住を行うエコの意識は、出来ることから日常的に行う姿勢が重要と感じています。事業者の方の努力は大切なことです。

また、協議のために、このように数値で、データ化等をしていただいています。その前に環境に対する意識を高めるための教育や、生活の中で環境保全の意識を持つことが重要だと感じました。これからは私はこの方向で、環境保全に対する意識を持ち合わせることを呼びかけることが必要だと思いました。

(住友電装(株) 森田部長)

今日みえている方は、日頃の環境情勢への意識が高いと思います。環境の知識をもって、出来ることと出来ないことがあると思います。

環境については、今、中国のPM2.5が気になります。今回の議論になっている数値の2～3倍の数字が飛んでくるのでしょうか。国民、県民として、環境に配慮はしますが、これは国民が努力してもどうしようもありません。

PM2.5のことは気になります。いま出されている平成27年度、平成32年度の数値も、その様なことを考えると現実的な数値なのかとも考えています。

(事務局 永楽副課長)

いま消費者協会の中嶋様がおっしゃられたことは非常に重要なことだと思います。先ほど太田も言いましたが、現状として、納屋局がずっと二酸化窒素の環境基準を達成出来ないことを知っていただくことが大切だと思い、平成23年度には啓発事業を行いました。

現状を知った上で、自分が出来ることを考えていただくことが大切だと思っています。普及啓発事業としてはラジオ放送を4回ほど行い、情報を流すことで通勤の方に意識を持っていただこうと思いました。

いかんせん手段、手法は限られ、又、排出ガスへの意識の持ち方にも個人差がありますので、第5案での意識を持っていただくかどうかの対応は外した方が良いかとも考えています。

県の方向性として要綱が決まれば、皆様に意識を持っていただけると思います。その上で今回、案をご提示しました。今後も普及・啓発は事務局として行っていきます。

(（社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

我々も努力を行っていますが、このようなことを会議でご提案した時に、納屋局の数値が悪いことがあります。

納屋の環境を良くするには、納屋局は風が籠もりやすく、集塵装置等の納屋局に対する対応をしていただきたいと思います。我々が頑張っても思うような数値になりません。

(四日市港運協会 打田常務理事)

第5案は全ての案に付属するので、単独で案とするのは良くありません。

東名阪の影響により国道306号に迂回されることで、私は亀山への20分の走行には1時間かかるようになりました。国道306号から市民道路へ抜ける車が多くなっています。これは市民生活に影響が出ています。

シミュレーションの時間がかかっても、短絡的には行わず、より細かいシミュレーションが大切になります。その上での議論が大切でしょう。

(事務局 林課長)

規制の実施よりも対象車の状況を考えた時に、一人のドライバーが流入規制の実施により迂回路として地道を走行し、結果として走行距離が4倍にカウントされるようなことが起きたとします。これは一人のドライバーの走行距離が500kmのように決められていたり、距離の計測が必要なドライバーにとっては痛手になります。

このような規制であれば正面からの規制にはなりません。バスにとっても抵抗はあるでしょうが、受け入れていただきやすい方策だと思います。

環境省さんにもしていただきたいですが、国として規制地域を指定するという強制的なものだけではなく、仕方ないなと受け入れていただけるようなソフトな対策も必要でしょう。考えていただければと思います。

ドライバーの方が大きな影響を受けないようなソフトな施策や手法であれば良く、そのような対策であれば、抵抗はあると思いますが受け入れられやすい規制であると思います。

対策地域全域での規制実施は、交通量も減少します。このような強制的な方法は、渋滞

や迂回の問題を考慮する必要もありません。住民の方にも良いことです。

しかし、今までも努力していただいていた対策地域の事業者さんの負担をさらに強いることになり、これは無視できません。

ですので、強い規制を避けることが考えられました。そのための妥協案として色んな案を提示しています、このあたりを確認していただきたいと思います。対策地域を対象にした第3案、第4案は可能でしょうか。

(四日市港運協会 打田常務理事)

であれば、第5案でも良いですか。

(事務局 林課長)

第5案に関わる普及・啓発としては、平成23年度に実施しました。我々は緊急雇用対策として人を雇い800社の事業者さんをまわっていただきました。

そこで適合車の使用を御願いました。この活動は今後もしていきたいですが、普及・啓発のみの限界も我々はわかっています。

対策を行う必要があることはおっしゃる通りです。その上で対策地域全体で対策を行って良いのか考えています。行政側として、規制の実施についてはどのあたりで折ればよいのか、皆様のご議論をいただきたいと思っております。

((社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

販売されている車は新しくなっています。業界からも代替を促進しており、車は替わっています。対策地域外に非適合の車が多いのは事実ですが、それを規制するばかりより、経済状況を見ることも大切です。

また、道路環境の問題も考慮すべきです。渋滞の原因や、信号によって渋滞を緩和することも考えていただきたい。

川越インターや霞ヶ浦からの渋滞が悪化している等の要因も探っていただきたい。渋滞の要因、ポイントが変わってきたのかなと思うこともあります。車の規制を行うよりも、信号時間を長くして、交通の流れを良くする等の対策も必要でしょう。

(事務局 林課長)

もともと国道23号は産業道路であり、トラックの走行が前提と環境省さんからもお話はいただいています。このような問題になりましたが、非適合車を控えていただきたいことをお願いしています。トラックの走行を規制することが目的ではなく、適合車を使用しただくことを促進したいと思います。

国道23号をトラックが走らないような意味でとられることがあり、今までの道路施策と逆行するのか、というご意見をいただくこともあります。

決してそのような意味でなく、対策概要にもありますが、適合車で走っていただくことを
お願いしたいと思います。

(（社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

荷主さんから適合車で運んで下さい、と言われれば、業者は適合車で運ばなければなら
なくなります。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

消費者が利便性を重視し、生活が高度化すれば物流が重要になってきます。

(（社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

東西の結接点を結ぶ伊勢湾岸道路であるため、交通量が多いことは当然です。

これがショートしているなかでの解決策を探っている状況です。我々の努力が報われる
日が早く来て欲しいと思います。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当首席 小林様)

そういった意味では、いままでの議論の流れは、流入抑制の対策をすれば、一方で渋滞
対策の話が発生します。これは違うことについて前もって整理を行い、解決をすることが
大切でしょう。

どこを対策するか、第1案～第4案ありますがどこで行ってもこのような問題が起こり
ます。何度シミュレーション調査を行っても、問題は発生します。どこかで整理をして渋
滞対策は別であることを考えなければなりません。これを含めて、議論を先に進めるべき
です。

(事務局 林課長)

個々の数値については、渋滞が発生することで旅行速度に影響し遅くなり、のろのろと
走ることで排出ガスは増加し、データの数字には渋滞の影響が反映されています。

これらの限られたデータを情報にして、対策を議論していただくことは難しいと思いま
す。いまおっしゃられたことは数値に反映されています。

迂回による渋滞が発生した際に、環境基準での尺度でみて、環境基準の許容限度内であ
れば、今とれる手段としてやむを得ないとしていただくか。もしくは、経済活動を阻害し
てでも住民の方の健康への影響を考慮することを優先するのか、これらの妥協できる点を
議論いただければと思います。渋滞が反映されたデータであることをご理解いただいた上
で、この数字を評価いただきたいと思います。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当首席 小林様)

渋滞と流入車対策が別物であることを前提として、流入車対策の論点すべき点をここで整理し、内容を議論する必要があります。でなければ、流れた先の渋滞が発生する話になります。

(議長)

ありがとうございます。ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。それでは、事務局よりその他の説明をよろしくお願いいたします。

(事務局 太田主査)

参考資料4 三重県流入車対策検討会議のスケジュールをご覧ください。

ご議論いただいた今回の第3回流入車対策検討会議を踏まえた上で、どのような対策のケースが良いのかを事務局でまとめさせていただきます。

そして、5月中に第4回を開催させていただきたいと思います。

またその意見を踏まえた上で、パブリックコメントをさせていただいて、第5回を実施させていただくことを考えています。

今後のスケジュールについて、参考資料4は以上です。

参考資料5 三重県流入車対策検討会議設置要綱より、第4条の任期をご覧ください。委員さんの任期は1年でさせていただいていますが、人事異動等で交代される方がいらっしゃいましたら、後任の方を任命させていただきたいと思っております。

皆様のご意見をお伺いしたいと思います。

(議長)

事務局からの提案ですが、人事異動の際に後任の方をお願いしたいという提案です。

よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、交代等ございましたら、事務局への連絡をよろしくお願いいたします。

それでは本日の議論は終了いたします。その他に何かよろしいでしょうか。本日は貴重なご意見をありがとうございます。

この後の進行は事務局の方に移ります。

(事務局 永楽副課長)

本日は皆様、ご審議いただきありがとうございました。

また質疑・ご意見等ございましたら、事務局へ電話やFAX等で事務局にご連絡ください。

なお、本日は、色々な方面からご意見を頂いた形で終了してしまいました。後日、また照会させていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、これまで座長を務めていただいた、市川課長は今年度をもって退職されます。このため本会議の座長も降りられることとなりますのでご報告させていただきます。

これまでご尽力頂きましたこと、心から御礼申し上げます。

市川座長様から一言ご挨拶をいただきます。

(四日市市環境部環境保全課 市川課長)

皆様、ご協力いただきありがとうございます。つたない座長ではございましたが、皆様からご意見をちょうだいし、活発に議論ができたと考えています。

本日の夕刻に内示があり後任がきまるとおもいます。その者が決まりましたら、いま予定されている来年度の会議開催の出席をお願いしたいと思います。

皆様、ありがとうございます。

(事務局 永楽副課長)

ありがとうございます。

では、最後に課長から閉会の挨拶をお願いします。

(事務局 林課長)

皆様、本日は活発なご意見を頂きありがとうございます。

先ほど事務局が申しましたように、今日のご議論を背景に、もう一度意見照会をさせていただきたいと思います。シミュレーションのデータも不十分な点があると思います。

限られた予算の中でお示しをすることについて、なるべく我々も整理してお示ししたいと思います。また疑問点等がございましたら、積極的に聞いていただきたいと思います。会議の時間も説明をさせていただくには限られていますので、そのあたりよろしく願いいたします。

なお、市川課長さまにおかれましては、これまで検討会議の議事運営を円滑に進めていただいたことについては改めて感謝申し上げます。

ありがとうございます。

(四日市市環境部環境保全課 市川課長)

ありがとうございます。

(事務局 林課長)

また、新年度からは一部、新たな委員様をお迎えして、進めていくことになると思います。

これまで頂いた意見を踏まえ、よりよい流入車対策を検討していきたいと思います。皆様ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、平成24年度第3回三重県流入車対策検討会議を閉会いた

します。ありがとうございました。