

## 三重県流入車対策要綱(案)のパブリックコメントに寄せられた意見等に対する県の考え方

◎三重県流入車対策要綱(案)の実施は延期します。

【実施延期理由】

四日市納屋局の環境基準は平成23、24年度に続き、平成25年度も9月末時点でみると達成する見込みであり、平成27年度の間目標を達成していることから、三重県流入車対策要綱(案)の実施延期を第7回三重県流入車対策検討会議に提案し、各委員から承認されたため。現在、対策地域内の環境基準は達成されていることから、三重県流入車対策要綱(案)の実施は延期することとなりましたが、環境基準の達成状況は、景気動向による交通量の影響を受ける場合があるため、環境基準が達成できないおそれが出てきた場合には、再度、その対策を検討する予定です。なお、再度流入車対策を検討する場合は、ここに寄せられた意見を参考にします。

NO	条文	項目	意見者	意見等	意見等に対する県の考え方
1	第2条第4項	荷主等の定義	企業	以下の条文に示す荷主の判断ができない。 <条文> 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、借入れ又は譲受け(以下「購入等」という。)をする貨物等を運送させる者 上記に示す荷主は、「物品購入発注者」か「物品販売者」または「物品輸送者」のいずれが該当するか読み取れない。	・条文第2条第1号第四項では、荷主等の定義を記載していますが、同項口の「自己の事業に関して、対策地域内の自己の事業者等に、購入、借入れ又は譲受け(以下「購入等」という。)をする貨物等を運送させる者」は、荷受人を示しています。したがって、「物品購入発注者」となります。
2	第2条第5項	特定荷主等の定義	個人	1 要綱の運用3(2)の「反復して」の例として、「一ヶ月ごとに貨物の運送が行われていること」が示されているが、一ヶ月に1回未満の運送について次のような頻度は該当しますか。 A 数年に1回程度 B 毎年1回程度 C 年数回(2~3回)程度 D 半年に数回(2~3回程度) 2 次のような契約形態により上記1の解釈に影響を与えますか。 E 運送の都度、契約をする場合 F 運送を前提に契約を締結し、毎年契約を継続している場合 G 頻度は少ないが、予想できない廃棄物の発生等に対して速やかに運搬するために契約を締結し、毎年継続しているが、運送の機会毎に指図する場合。	・「反復して」とは、1ヶ月ごとに貨物の輸送が行われる場合のことであり、反復性が予測されれば該当します。 ・「継続的に」運送する場合とは、一定の期間続けて行われることをいうので、例えば、営業日に決まって貨物の運送が行われることをいうのであり、F、Gの場合も継続して運送をする場合に該当し、対象になります。
3	第3条	車種規制適合車等の使用	企業	国道23号線の四日市市周辺の抑制対象地域は、事実上、東名阪自動車道路のバイパス道路となっており、産業道路と生活道路との兼用状態で、NOx・PM法対策地域を発着する車両だけではなく、他府県からの通過車両の影響も大きいと思われます。 対象地域への発着車両だけを対象とするのではなく、他府県からの通過車両についての規制や、三重県下のNOx・PM法対策地域の拡大なども、併せて行なう事が必要ではないでしょうか。	・流入抑制地域とする「国道23号」についてみると、平成22年度に三重県が行ったナンバープレート調査では、三重県対策地域外から流入してくる普通貨物車等の約9割以上が、国道23号周辺の対策地域に目的をもってきていることが判明していることなどから、発着車のみを対象としました。また、NOx・PM法対策地域の指定は、自動車交通が集中し、大気汚染防止法による措置では環境基準の確保が困難であると認められる地域と規定されており、対策地域外におけるNO2等の環境基準が達成している場合は、対策地域を拡大する状況にはないと考えます。
4			企業	対策地域を発着地として運行する車両を対象としているが、通過車両は対象外となっている。通過車両を対象外としては効果が充分でないと考え。通過車両についても三重県が責任をもって調査、指導をすべきである。	
5			企業	第3条(車種規制適合車等の使用)における県外輸送関連事業者への当要綱の周知は、第7条(車種規制適合車等の使用等に関する周知)以外は何処から行われるのでしょうか。	・県外輸送関係事業者への周知は、第7条で中継施設管理者からの周知のみならず、県から県外のトラック協会等への周知などを考えています。
6	第4条	車種規制適合車標章の表示	企業	適合車かどうかの判断には、車種規制適合車標章の確認が有効だと考える。車種規制適合車標章の義務化が必要と考える。車種規制適合車標章を車窓に張付ける様にする事で荷主等が確認出来るようになる。また、三重県も標章を路上で検査すれば良いと考える。	・荷主等が適・非適合車を確認しやすいように、他条項の努力義務と合わせて、運送事業者等に対して車種規制適合車標章等を表示するように努めることとしました。
7	第5条第2項		企業	購買品の納入車両は、我々が荷主ではないので運送業者への要請等は納入業者を介して行うことになり、限界があり難しい。	・荷主等には、「自らが物品等を購入する場合」も含まれますので、その場合は荷受人として、物品等の販売等をする者に対して、車種規制適合車等を使用するよう要請することになります。よって、荷受人は納入業者(又は商社)に対して要請を行っていただくことを考えています。
8			団体	購買品の納入車両は、我々が荷主ではないので運送業者への要請等は納入業者(または商社)を介して行うことになり、適合車・不適合車の見極めが困難である。	
9	第5条第4項	荷主等による車種規制適合車等の使用の措置等	企業	条文では、「前3項の規定において」とあるので対象地域を運行する車種規制適合車が使用されたかどうかを確認する必要があるが、運行ルートの確認は実質的に不可能である。 逆に運行ルートを考えず車種規制適合車かそうで無いかだけを確認することに、本要綱上の意味はない。そのため、現実的でない確認・記録を定めた本4項は削除すべきである。	・当要綱(案)では、対策地域内の荷主等すべてが運送事業者等に対して、車種規制適合車の使用の要請を行なって頂きたいと考えていますが、第6条で、まず荷主等の中の特定荷主等に車種規制適合車等の確認・記録等の結果を定期報告して頂くことにしますので、 <b>要綱第5条第4項は削除します。</b>
10			企業	条文に従えば、記録期間が定められておらず、毎日車種規制適合車等が使用されたか確認する必要があり、そのような対応は荷主等に過大な負担を強いるもので、実施困難である。 また、半年毎の代表日のデータを集める場合でも、日ごとに車両数が大きく違うため、意味があるデータとはならない。	
11	第6条	特定荷主等による要請等の定期報告と公表	企業	報告に用いる「要請等報告書」の別紙に記載する「車種規制適合車等の確認状況」の確認結果覧に”判別不能”欄の追加を要望します。(理由:納入業者が手配する運送業者に当方からの要請内容が伝わらないおそれがあり、標章貼付の有無だけで適合・不適合の判別ができない可能性があるため)	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の使用の要請と車種規制適合車等の確認作業を行っていただきたいと考えています。なお、特定荷主等の負担軽減を考慮して、6月と12月の年2日としていますので、できる限り判別不能がないようお願いしたいと考えています。
12			企業	別紙様式で車種規制適合車等の確認状況を 年2日確認することになっているが、状況確認する労力を考えると、確認結果報告を無くすか、年1日の確認にとどめて欲しい。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の使用の要請と車種規制適合車等の確認を行っていただきたいと考えています。なお、車種規制適合車の確認の時期については、特定荷主等の負担軽減を考慮して、年2日とさせていただいておりますので、ご協力をお願いしたいと考えています。
13			企業	一日の入場車両数が数百台になることから、全車両に亘る確認調査には時間と労力が掛かる。例えば、1~2時間程度の単位時間に入場した車両から適合車の割合を算出する調査方法にして欲しい。	・1日の入場車両数が多い事業者については、ご提案のように1~2時間程度の単位時間に入場した車両にのみを確認頂いても結構ですが、その入場車両数から1日入場車両数を推計できる方法を示して頂きますようお願いいたします。
14			企業	特定荷主による要請等の定期報告は、報告書作成に伴う業務量が増加する割にその効果が期待できないと考える。 本条項の見直し(削除)を要望する。	・特定荷主の要件は、対策地域内の貨物取扱量の約6割を捕捉できる規模で設定しており、三重県流入車対策要綱(案)の実施状況を確認できるようにしておりますので、ご理解とご協力をお願いします。

15	企業	第6条に規定された報告について、第5条の実施内容と、第6条の報告書の内容が一致していない。荷主等が運送者へ求める項目に該当しない、別紙様式の別紙の車種規制適合車等の確認状況は、削除すべきと考える。	・三重県流入車対策要綱(案)の第5条では、荷主から運送事業者に対する車種規制適合車等の使用の要請ですが、これだけでは当要綱の実効性を担保することは難しいため、第6条で特定荷主等による車種規制適合車等の確認を盛り込みました。なお、特定主等の負担軽減のため、6月と12月の年2日としていますのでご協力をお願いしたいと考えています。
16	企業	「車種規制適合車等の確認状況」について、工場内への入構車両の確認にあたり、工場入口にて待機・確認が必要であり大渋滞を引き起こすことが懸念され安全が確保できないことが考えられます。また、使用車両の事前届出・登録制については、製品出荷の際に使用される車両について管理は可能と考えますが、原材料納品の際の車両選定は購入会社側の管理範囲外であることがほとんどであるため、現実的ではないと考えます。以上より、当号の削除を要望します。	・車種規制適合車等の確認方法については、特定荷主等にお任せしており、確認に支障が生じないような方法をご検討頂きますようお願いいたします。 三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、特定荷主等の車種規制適合車等の確認作業は、製品出荷だけでなく、原材料納品等の場合も行って頂きたいと考え記載しました。 なお、ご指摘のように原材料納品の場合は確認が煩雑なので、原材料納品先に事後に電話確認するなどの確認しやすい方法で行って頂きますようお願いいたします。
17	団体	・年2回県知事へ報告(第6条)するための確認調査は、車種規制適合車標章等の確認が主体となると思慮される。当方が手配する車両については要請内容を確認することは可能であるが、納入業者(商社)が手配する運送業者には当方からの要請内容が伝わらない恐れがあり、表彰貼付の有無だけで適合・不適合の判別が不可能である。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、特定荷主等の車種規制適合車等の確認作業は、自社が手配する車両だけでなく、納入業者(商社)が手配する車両も確認を行って頂きたいと考え記載しました。 なお、ご指摘のように納入業者(商社)が手配する場合は確認が煩雑なので、納入業者(商社)に事後に電話確認するなどの確認しやすい方法で行って頂きますようお願いいたします。
18	企業	国土交通省の貸切バス交替運転者の配達基準が明確となり、繁盛期の貸切バス予約には、大変、頭を悩ませている。この現状の中、基準を満たしていない貸切バスが対象路線を運行できないことは、貸切バス確保に更なる痛手となります。また実際に、基準を満たしていない車両を確認する方法や、道路上で確認することは交通渋滞を招かないか。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、旅行取扱額が比較的大きい特定旅行者等からバス事業者等に対して、車種規制適合車等の使用の要請と車種規制適合車等の確認を行い、定期報告を頂くものとしています。なお、車種規制適合車等の確認方法については、特定旅行者にお任せしており、確認に支障が生じないような方法をご検討頂きますようお願いいたします。
19	団体	環境対策として必要な対策であることは理解できるが、対象地域内の事業所への流入車自体の減少など事業への悪影響が出ないよう、対象地域外から流入してくる車の事業者への三重県からの周知啓発を徹底していただき、対象地域内事業者の対象地域外事業者への車種規制適合車の使用要請・使用確認・県への報告手続きについて、できるだけ簡素化していただくようお願いしたい。	・三重県からは、様々な機会を通じて周知啓発を行っていきませんが、三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の使用の要請と車種規制適合車等の確認を行い、定期報告を頂くものとしています。なお、特定荷主等による車種規制適合車等の確認の負担軽減を考慮して、6月と12月の任意の年2日のみの確認とさせていただきますのでご協力をお願いしたいと考えています。
20	団体	定期報告について、特定荷主等や特定旅行者以外の事業者においても、任意に報告できるような制度としてはどうか。事業者にとっては、公表により環境に対する企業姿勢をPRする場として活用することが出来、また、行政としては、取り組み状況を、より広く把握することが出来るようになるため、双方にとってメリットがあるのではないかとと思われる。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の使用の要請と車種規制適合車等の確認を行い、定期報告を頂くものとしています。なお、定期報告の中には特記事項を設けており、特定荷主等が自動車による環境負荷低減につながる取組を運送事業者等に依頼している事項を記載してもらうことにしており、第6条第2項では、その結果等を県のHPで公表することができるとしています。なお、特定荷主等や特定旅行者以外の事業者でも任意に報告していただくことを妨げるものではありません。
21	企業	初めて実施することであるため、当初から第1号要請、第2号の確認を事業者に求めるのではなく、当面は第1号の要請に止め、納屋局のNOx・PMの測定状況(及び環境基準達成状況)を確認のうえ、必要に応じて第2号の確認を追加するようにして欲しい。	・要綱第6条第1号の車種規制適合車等の要請を効率的に行うために、荷主等の事業所内に入りする車両が適合車又は非適合車かを確認することが必要と考えたことから、第2号により車種規制適合車等の確認を行って頂きたいと考えています。
22	団体	特定荷主等や特定旅行者のみに対策を促しているように感じられるので、報告書の提出は飽くまで担保措置の一環であり、広く事業者で取り組んでほしい旨を強調した方がよいのではないかと。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の確認等を行って頂きます。 なお、広く事業者に車種規制適合車等の確認等を求めることは現実的ではないと考えるので定期報告の対象にはしていません。ただし、広く事業者が確認作業等をして頂くことを妨げるものではありません。
23	個人	対象車両数・頻度が少なく、(実績がない年も多く、あっても数回程度)、廃棄物収集運搬等の委託契約に車種規制適合車使用の要請が含まれており、かつ、使用する車種の登録(車種変更時に報告義務)により非適合車がないことを確認できる体制が整備されている場合でも、定期報告が必要ですか。	・ご意見いただいた内容のように非適合車がない場合でも、特定荷主等に該当する場合は、定期報告をお願いします。
24	企業	今回の要綱は、特定荷主等や特定旅行者だけに報告義務を課しており、負担が過大である。流入車の確認は本来三重県が直接実施すべきものであり、特定荷主等に報告義務を課すべきものではないと考えます。	・三重県流入車対策要綱(案)の実効性を担保するため、貨物取扱量が比較的大きい特定荷主等から運送事業者等に対して、車種規制適合車等の要請と車種規制適合車等の確認を行って頂きたいと考えています。ただし、特定荷主等の負担軽減のため、車種規制適合車等の確認作業は年2日とさせていただきます。なお、三重県としては、様々な機会を通じて周知啓発を行っていきます。
25	団体	着荷主と発荷主両方に流入対策がとられているのですが、事業者のなかには、三重県の対策地域内、荷物の発注や、運送依頼は、東京の本社ということがありえると思います。この場合も、この要綱で東京の本社に特定荷主としての報告を求めるということになるのでしょうか。	・三重県流入車対策要綱(案)は、対策地域内にある貨物取扱量が大きい事業者(特定荷主等)に定期報告を求める内容となっています。よって、東京の本社などに報告を求めることはありません。
26	企業	行政に提出する各種報告書の期日が6月末に集中しているので、1か月程度期日を後ろ倒しにして欲しい	・ご指摘のとおり、他の制度の提出時期と重なることから、特定荷主等の負担軽減を考慮して、 <u>7月末に変更</u> します。
27	企業	特定荷主等に対し、要請状況・確認状況の報告を求めているが、第5条では要請・確認に努めるとされており、レベルが合っていない。 要請・確認が義務化されていないため、第6条で求められる報告はできないため、第6条は削除すべきと考える。	・要綱第6条の特定荷主等からの定期報告は今後の施策の参考とするものであり、確認した内容を記入し報告いただければと考えています。なお、第5条では、すべての荷主等が運送事業者等に対して車種規制適合車等の使用要請に努めて頂くようお願いいたします。
28	企業	県と事業者が連名で対象自動車の保有者に依頼すると一定の効果があるように感じる。その文書の雛型を三重県に作成して貰いたい。各事業者がバラバラにやるよりも一体感が醸成されて効果的と思う。	・依頼文書の雛形の作成を考えています。

29	第7条	車種規制適合車等の使用に関する周知	団体	車種規制適合車の使用に関する周知については、三重県から中継施設管理者等に対して、チラシや看板等の周知資料の提供や周知方法の助言などを実施していただきたい。	・ご指摘のとおり、三重県が中継施設管理者等に対して、周知資料の提供や周知方法等の助言を考えています。
30	第9条	助言	企業	三重県や自治体が行うことが要綱に記載されていない。三重県は、不適合車両に対して、どのような対応を行うかを、具体的に要綱に記載すべきと考える。対応が報告を受けるのみであれば対策にならないと考える。	・非適合車への県の対応は今のところ考えていませんが、非適合車の台数が減少していかない様であれば、検討することも必要と考えます。それでは、県内外の事業者等への要綱(案)等の周知徹底に努めていくことが必要と考えています。
31	その他	-	団体	<p>国道23号線の通過交通量について</p> <p>①交通センサスのデータからも分かるように、大型車の通過交通量は減少の一途を辿っているのは御存知の筈です。(伊勢湾岸道へも転換)</p> <p>②少子高齢化を迎え、交通量を左右するものは自動車の保有率と人口である。今後、人口が減少期を迎え、交通量が減少するのが明確であり、排ガス量の低下も見られるにも拘らず、規制していくのはいかがなものですか。</p> <p>③グローバル経済の時代を迎え、国内輸送の需要については製造業の海外移転の増大で、交通センサスからも明確な様に交通量減少に伴う排ガス量の低下が予測されるにも拘らず、環境規制を行う意味がどこにあるのか。</p> <p>④国道23号でも、【桑名小貝須ー四日市塩浜】間でも、準工業地帯もあるにも関わらず、国道23号線【桑名小貝須ー四日市塩浜】は、準工業地帯であり、NOX. PM適合車を使用して環境保全に努める必要があるのか。踏み込むと、納屋局の調査データを取り上げて居りますが、四日市市納屋地区は都市計画上是準工業地帯の指定と成って居りますが、現実には民家が沿道両側に林立して居り、都計との矛盾を生じさせて居ります。(規則制度を40km/hに低下させて居り、無人取り締まりもやって居ります。)従って、納屋局を選定して居るのではありませんか？</p> <p>都計と、排ガス規制の矛盾はどのようなのですか？又、調査地点を地図上で示して下さい。</p> <p>以上のことについて回答と見解を求めます。規制をする必要性を定量的に説明して下さい。</p>	<p>・環境省のナンバープレート調査結果では、国道23号納屋局周辺の交通量は、総量削減計画基準年度の平成21年度以降は、微減又は同程度の傾向が見られています。一方、三重県内の製造品出荷額は、平成23年度は東日本大震災の影響により前年度より減少しましたが、平成24年度は10兆円を超え持ち直してきています。</p> <p>また、、四日市納屋局の環境基準は平成23年度、24年度と連続して達成し、平成25年度も9月時点の状況をみれば、達成する見込であることがわかってきました。対策地域内における対策地域外から流入する非適合車の割合は、平成22年度は20%、平成23年度は15%、平成24年度は10%と想定以上に減少していることが1つの要因ではないかと考えられています。</p> <p>以上より、平成27年度の間目標年度を前倒しで3年連続達成できる見込みであることから、三重県流入車対策要綱(案)の実施を延期することとしました。</p>
32			団体	<p>運送業界は、低公害車の導入、代替促進、アイドリングストップ、エコドライブの実施、環境に配慮した車両メンテナンスの実施など環境改善に取り組んでいます。また荷主企業から更なる環境保全に対する細取要請に応えながら昨今の過酷な経営環境もと経営努力をしております。この度示された三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)では、NOX. PM非適合の車両の通行を抑制することで環境改善を図ることを目的としておりますが、排気ガスの環境への影響については、車両の年式に関係なく、ドライバーの運転技術、車両メンテナンス状況によっても大きく影響し、画一的に車両の年式だけで判断するものではありません。また、インフラ整備による渋滞解消なくしては環境改善の根本的な解決策とは考えられません。</p> <p>業界は環境保全に努力しており、これ以上の新たな規制は全く受け入れられるものではありません。</p> <p>三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)策定に反対の意見書を提出いたします。</p>	<p>・ご指摘のとおり、排気ガスの排出状況はハード面のみならずソフト面での影響もあるため、県としてもエコドライブを推進して、運送業界の方々をはじめとする各種業界の方々にご協力をいただいております。現在の環境の状況はその成果もあることは十分認識しております。今後とも引き続き、よりよい大気環境を目指してご協力をお願いします。</p> <p>なお、平成27年度の間目標年度を前倒しで3年連続達成できる見込みであることから、三重県流入車対策要綱(案)の実施を延期することとしました。</p>
33			企業	<p>当要綱は車種規制適合車かどうかという視点で構成されていますが、「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」の経過措置が終了した後の運用はどのように考えられていますか。</p>	<p>・車種規制非適合車の経過措置(車種規制)が終了した場合でも、対策地域外に登録のある非適合車は経過措置終了にかかわらず、引き続き対策地域内に流入してくる可能性があるため、大気環境が改善されない場合は要綱を運用していくものと考えます。</p>
34			企業	<p>2001年自動車NOx・PM法の成立以降、既に特定荷主として、運送委託会社に対してNOx・PM排ガス適合車の配車を要請していると共に、省エネ推進のため、積載効率のアップ、車の大型化に取組み、対策地域以外についても車両の更新に伴い車種規制適合車に移行している。今以上の結果を出すのであれば、対策地域(8市町村)の限定を解除し他県(8都道府県以外)にも反映すべきと考えます。</p>	<p>・大気環境の保全にご協力いただきありがとうございます。なお、NOx・PM法対策地域の指定は、自動車交通が集中し、大気汚染防止法による措置では環境基準の確保が困難であると認められる地域と規定されており、対策地域外におけるNO2等の環境基準達成率が達成している場合は、対策地域を拡大する状況にはないと考えます。</p>
35			企業	<p>県外からの流入車対策として、県条例等を改正し非適合車の通行をさせない処置を講じる。国道1、23号線は慢性的な渋滞が起きているため、道路網の整備を急ぎ、渋滞緩和を図る等の措置を検討して欲しい。</p>	<p>・対策地域外から流入してくる車種規制非適合車に対して、国道23号を運行するときは、車種規制適合車等を使用するよう努める施策であり、事業者等の協力をお願いすることとしています。</p>
36			企業	<p>今回は要綱であるため、大部分が努力義務となっているが、努力義務では遵守義務ではないため効果が無いのではないか。</p>	<p>・環境基準の達成状況や生活環境の保全及び経済に与える影響等を総合的に判断し、三重県流入車対策要綱(案)を努力義務とすることを決めました。</p>
37			団体	<p>対策地域を走行する運送事業者等に過度な負担(荷主等から運送車両の買い替えの強要など)がかからないよう荷主等に対して、説明や理解を行うことが必要と考えます。</p>	<p>・三重県流入車対策要綱(案)の周知啓発については、様々な機会を通じて実施していくことを考えています。</p>
38			団体	<p>現時点で対象地域内の事業所への周知はどこまで進んでいるのか。事業所が対応・準備に十分な時間が取れるよう、周知時期・方法には十分配慮していただきたい。</p>	
39			団体	<p>港湾を利用する運送事業者など対策地域を走行する者に対して、十分な周知期間を設けることが必要と考えます。</p>	
40			団体	<p>県外の特荷主及び特定旅行者に対する周知や対象事業者の把握はどのように行われるのでしょうか。</p>	
41			団体	<p>三重県から周知や啓発していただいた対象地域内および対象地域内へ流入する事業者について、どのような方法で、どのような範囲で連絡していただいたかの情報提供をお願いしたい。</p>	<p>・三重県流入車対策要綱(案)を施行する場合には、事業者への周知方法や周知範囲等について関係団体等に連絡させて頂く予定です。</p>
42			団体	<p>重油や軽油を燃料とするディーゼルエンジン車から、ハイブリッド車に変えること、又、出来れば電気自動車に切り替えて行くか、大気汚染防止につながることは出来ないのではないのでしょうか。又、電気自動車にすれば、ライフラインの整備も必要です。当たり前の話ではありますが、とにかくお金のかかること、長い目で見て県として、又、営業車関係の方々とは協力して、国の補助を積極的に働き掛け、環境保全に貢献して行ってほしいです。</p>	<p>・環境改善の取組に対する支援としては、国や県等の低公害車導入支援補助制度などがありますので、県民等に対して働きかけを広くしていく必要があると考えます。</p>