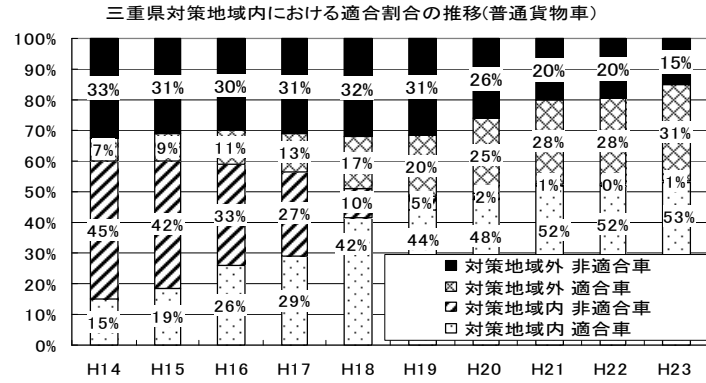


三重県流入車対策を行う背景について

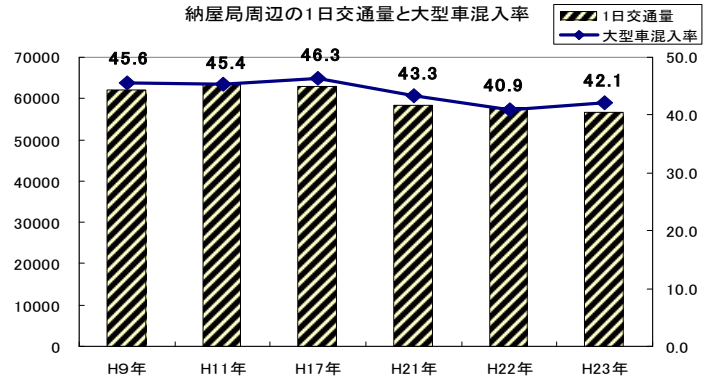
1. 対策地域内の状況

■ 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た。



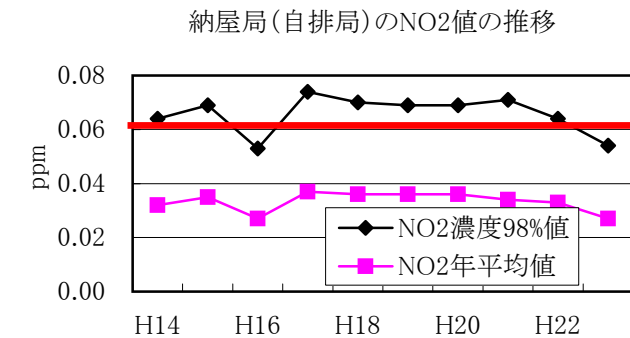
H23環境省自動車交通環境影響総合調査

■ 納屋局周辺の1日あたりの交通量は、平成23年度は約5万7千台、大型車混入率は4割超であり、ほぼ横ばい状態。



H23環境省自動車交通環境影響総合調査

■ 近年では四日市市内の「納屋局」で、二酸化窒素の環境基準非達成。平成23年に環境基準達成したが、安定的かつ継続的に達成するかは不透明。



2. 基準達成等の見通し

■ 予測調査

平成23年度の三重県調査結果によると、現行の施策のみでは、平成32年度において、国道23号沿線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た。

なお、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た。

3. NOx・PM法対策地域内の大気環境の目標

■ 平成32年度までに三重県NOx・PM法対策地域全域での二酸化窒素の環境基準確保！

【参考】「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の削減に関する基本方針」(H23年3月25日閣議決定)

◆ 目標年度 中間目標H27年度 最終目標H32年度

◆ 目標内容 H27年度: 測定局におけるNO2、SPM環境基準達成に最善を尽くす

H32年度: 対策地域内でNO2、SPMの環境基準を確保

■ 参考(交通流対策)

・北勢バイパス: H26年度までに四日市の名四カントリークラブ近辺まで開通予定。その後の計画は未定。

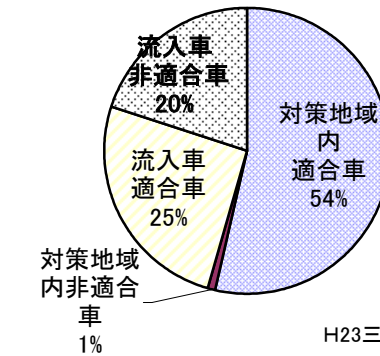
・霞4号幹線: H20年代後半に開通予定。川越ICから霞大橋周辺間では、国道23号の交通量が減少することが予測される。

・新名神道路: 平成27年度に四日市JTC~四日市北JCT。平成30年度に四日市北JTC~亀山西JTC開通。

4. 流入車の現状

- ・対策地域内のNOx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！
- ・大型車両でみれば、流入車(対策地域外の車両)のうち非適合車両からのNOx排出量割合は全体の約2割！
- ・対策地域内非適合車は、車種規制により適合車へ転換しているが、対策地域外非適合車は、流入車対策などを講じなければ転換が進まない。

大型車の対策地域内外別(適合・非適合)のNox排出量割合



H23三重県総量削減進行管理調査

対策ターゲット

・平成22年度の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、対策地域内に目的(滞在・発着)をもって走行している車両割合が9割以上！

よって、荷主等から運送事業者に対して車種規制非適合車の不使用を依頼していただくことが効果的と考えられる。

大型車全体	100%
法基準非適合車	21%
対策地域内の規制猶予車	1%
流入車	20%
三重県対策地域滞在・発着車割合	18%

新たな対策が必要

◆ 他都府県の状況(対策地域7都府県)

H15年10月 東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県: 条例によりディーゼル車両の流入規制

H16年10月 兵庫県: 条例により非適合車両の流入規制

H21年1月 大阪府: 条例により非適合車両の流入規制(発着する運行の規制)

H22年8月 愛知県: 要綱により非適合車両の流入規制