

平成25年度第4回
三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成25年5月15日（水） 10:00～11:30

●場所：J A三重健保会館 4階 中研修室

●配布資料

事項書

出席者名簿

座席表

(1) 三重県流入車抑制対策の枠組み（案）

資料1 三重県流入車抑制対策の枠組み（案）

(2) 三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について

資料2 三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について

(3) その他

資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料1 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、皆様お揃いですので、平成25年度第4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。

今年4月に、第3回三重県流入車対策検討会議で事務局が示した流入抑制対策の各ケース(計5案)に対する各委員様のご意見を整理するために、会議が終わったあとで、意見照会を行いました。短い照会期間にも関わらず、速やかにご対応いただきありがとうございます。

それでは、開会に際して、当大気・水環境課長の林よりご挨拶をさせていただきます。

(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。

本日はご多忙のところ、第4回検討会議にご出席いただきありがとうございます。

当検討会議については、当初、昨年度中に結論をだすように、ご議論いただいていた。しかし、新たに補足調査を行い検証する必要が生じ、事務局としては慎重に進めたいという判断もあり、予定を延長させていただきました。

このため、年度も変わり、新しく委員になられた方がいらっしゃることから、少しこれまでの議論をふりかえりたいと思います。

平成25年3月に定めました三重県総量削減計画のために平成23年度に行ったシミュレーション調査では、総量削減計画の目標年度である平成32年度に対策地域全域で環境基準を達成するためには、これまでの対策に追加する形で「流入車対策」を行うことが必要だと判明しました。

そこで、流入車対策の具体的な内容を検討するため、昨年度に3回の検討会議を開催したところです。

第1回検討会議では、流入車対策を行う背景について説明し、第2回検討会議では、「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」とした場合、又は現在の「対策地域全域」とした場合などを事務局案として提示しました。

第3回検討会では、「国道23号のみ」を流入抑制対象地域とした場合に迂回路として考えられる国道1号、塩浜街道等の道路沿道について環境濃度評価の補足調査を行うほうがよいと判断し、この結果を第3回でお示ししました。これらを反映して、流入車抑制対策案として5つの案を提示させていただきました。

本日の第4回検討会議は、前回お示した流入車抑制対策の5つの案に対する、各委員様から頂いたご意見を紹介させていただき、それに対する事務局としての考え方をお示しながら、最終的に流入車抑制対策を決めていきたいと考えております。

どうか実のなる会議となりますよう心からお願いを申し上げて、ご挨拶とさせていただきます。

きます。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

ここで今回は年度が改まったことにより、委員が4名交代されましたので、ご紹介させていただきます。参考資料1の「三重県流入車対策検討会議設置要綱」の裏面をご覧ください。

環境省中部地方環境事務所環境対策課長 遊佐 秀憲様です。

(環境省中部地方環境事務所環境対策課 遊佐課長)

よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当首席 岩松 由洋様です。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局 岩松企画調整担当首席)

よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

警察本部交通部交通企画課長 永戸 吉朋様です。

なお、本日は代理で課長補佐の保田 秀樹様にご出席頂いています。

(警察本部交通部交通企画課 保田課長補佐)

永戸は他の会議と重なっており、欠席させていただいています。保田と申します、よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

四日市市環境部環境保全課長 人見 敏和様です。

(四日市市環境部環境保全課 人見課長)

よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

なお本日の会議については、これまでと同様に公開させていただきます。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。

続きまして、これまで座長を務めていただいた四日市市環境部環境保全課長の交代がありましたので、座長の選任を行いたいと思います。

どなたか立候補、ご推薦は、ございませんでしょうか。

それでは僭越ですが、事務局からの一任でよろしいでしょうか。

それでは、事務局から、これまで四日市市環境部環境保全課の課長様に座長をお願いしておりましたので、引き続きで恐縮ですが、新しく課長になられた人見様に座長をお願いしたいと思います。皆様いかがでしょうか。

(全委員)

異議なし

(事務局 永楽班長)

それでは、人見様は座長席へ移動をお願いします。

よろしくおねがいします。

(座長)

座長に選任いただきありがとうございます。

この4月に着任したばかりで、いろいろ分からない所もございます。円滑に会議を進めたいと思います。皆様のご協力よろしくお願ひいたします。

それでは、早速議事を進めて参ります。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、太田と申します。資料の確認をさせていただきます。

事項書の裏面をご覧ください。1枚目から。

出席者名簿

座席表

(1) 三重県流入車抑制対策の枠組み(案)

資料1 三重県流入車抑制対策の枠組み

(2) 三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について

資料2 三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について

(3) その他

資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料1 三重県流入車対策検討会議設置要項

以上です。過不足等よろしいでしょうか。

(座長)

よろしかったでしょうか。それでは、事項書に従い進めて参ります。

委員の交代があったため、これまでのおさらいからご説明します。参考資料三重県流入車対策検討会議におけるこれまでの主な検討内容について、こちらから事務局の説明をよろしくお願ひします。

(事務局 永楽班長)

大気・水環境課、永楽と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、参考資料をご覧ください。これまで流入車抑制対策検討会議を3回開催しました。委員の交代もございましたので、この概要をご説明します。

最初に1番の流入車対策の必要性について、ご説明します。

県は平成24年度に三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画(以下、「削減計画」という。)を策定しました。計画はNO_x・PM法対策地域の中で二酸化窒素や浮遊粒子状物質の環境基準の達成を目標にしています。

削減計画の策定にあたり、実施した大気環境基準達成状況のシミュレーション調査では、削減計画の目標年度である平成32年度において、これまでの取組である、例えば車種規制の取組だけでは、NO_x・PM法対策地域の一部で二酸化窒素の大気環境基準を超過するおそれがあることが示されています。

ですから計画の中では、対策として様々な方途を示しています。そしてその一つの方途として、流入車対策を行う必要があることがでております。

よって、この検討会議は具体的な地域の実情に応じた流入車対策とはどのようなものかを検討するために開催しています。

2番に移ります。これまでの三重県流入車対策検討会議の議論の流れをご覧ください。

先ほどお話した計画策定時に実施したシミュレーション調査では、計画の目標年度である平成32年度までにNO_x・PM法対策地域全域の二酸化窒素の環境基準を達成するための流入車対策の条件として想定したことについてお話しします。

流入抑制対象地域を「対策地域全体」、対象規制車を「非適合車及び長期規制適合車」。ここで非適合車とは対策地域内で、一定の猶予期間の経過の後には車検が受けられなくなる車種です。また、長期規制適合車ですが排ガスのレベルが適合車の中でも低いレベルのものを規制対象にします。そして流入抑制対象を「発着車」、対策地域の中に目的をもって運行してくる車です。3つの要件を満たす流入車に対策を行う必要があることが示されました。

同調査では、平成32年度に環境基準超過が予測される一部の地域は、国道23号沿道のみということが示されました。ですから流入抑制地域を「国道23号のみ」に限った場合を検討しました。

すると環境基準達成が可能であることが判明しました。ですから対策地域全体でも環境基準を達成できる予測がありますし、国道23号のみに限った場合も達成できることがシ

ミュレーションの結果で得られました。

検討会議の議論の結果ではこのような条件もお示しました。平成23年度に納屋局の環境基準が達成していることなどから、流入抑制対象地域を「国道23号のみ」、対象規制車を「非適合車のみ」とし、測定局でも環境基準の達成を目標とする中間年度の平成27年度での環境基準達成状況を見て、対策効果を検証してはどうかとの意見を多く頂きました。このことをメインに議論を重ねてきました。

ただし、この条件では、対象規制車から「長期規制適合車」を除いているため、このシミュレーションの調査上では平成32年度に二酸化窒素の環境基準の達成は条件が緩いので出来ないということになります。

流入抑制対象地域を「国道23号のみ」とする場合にも、本来は国道23号を通る時は適合車で通っていただくことをお願いしたいですが、万が一非適合車が迂回することも想定して、その迂回路の環境濃度評価についての補足調査をする必要があり、補足調査を行いました。

同調査結果では、迂回路と考えられる国道1号、塩浜街道等の各測定局等において環境基準を超過する地点は見られないという結果が得られました。これは参考資料の6ページに、それぞれのケースについての各濃度を示しました。ここで環境基準は超過しないという結論に至っています。

さらに、同調査の流入抑制地域を「国道23号のみ」とした場合ですが、現状を極力悪化させないことを勘案した場合、対象車種を大型3車種に限定したほうが良いと判断されたため、3車種に絞った案を提案しました。

これらのデータをもとに、第3回検討会では、流入車抑制対策案として5案を提示し、皆様に意見をいただきました。この5案に対しての皆様の意見をまとめたものについて、皆様に本日の検討会議で検討していただきたいと思っております。これがこれまでの主な検討内容についての概略です。以上です。

(座長)

ありがとうございました。

それでは、続いて、議事の(1)三重県流入車抑制対策の枠組み(案)と、(2)三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について、それぞれ説明をお願いします。

なお、事務局の説明の後に、流入車抑制対策の各案に対する委員の発言をお願いしたいと思います。発言は提出された意見等についての補足説明や、あるいは新たに追加する内容など何でも結構ですのでよろしくお願いします。

一旦、先ほど、林課長からのご挨拶にあったように。本日は、5つの案から1つの案に絞りたいとおもいます。こちらも踏まえて説明を聞いていただいて、発言をよろしくお願いします。

それでは、事務局から説明をよろしく申し上げます。

(事務局 太田主査)

それでは資料1 三重県流入車抑制対策の枠組み(案)、資料2 三重県流入車抑制対策の各ケースの意見等に対する県の考え方について、それぞれご説明します。

資料1をご覧ください。第1回ではこのような枠組みを示させていただきました。これについては第1回の時にもお話しましたが、平成22年度ナンバープレート調査の結果、対策地域に目的を持って入ってくる車両である発着車は9割以上になっています。

このことから、左側の枠で荷主等、旅行者者としている間接排出事業者である荷主等は、真ん中の貨物又は旅客を運送する者に対して、車種規制適合車の使用の要請に努めていただく形が枠組みになっております。

続いて、真ん中の対策地域を走行する全国の車に対しては、営業用である緑ナンバーだけでなく、白ナンバーも対象で自動車を定めています。

つぎに右の枠に移ります。①中継施設管理者、②対象自動車の自動車販売業者及び賃貸業者等です。こちらについても適合車の使用の周知に努めていただく形になります。このような流入車対策の枠組みは、NOx・PM法で対策する愛知県、大阪府も似たような枠組みになっています。また、三重県としては、愛知県のように要綱でのお願いベースで行いたいことを考えております。

そして最後に、資料1の点線の四角をご覧ください。今回の会議で、流入車対策の枠組みの基本となる部分を決めていきたいと思っております。流入車抑制対象地域、対象車について、この会議で決めていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

資料1に関しては、以上で説明を終わります。

続いて資料2をご覧ください。

4月上旬のお忙しい時期にご回答いただき、皆様ありがとうございます。資料には、皆様の意見を踏まえ、県の考え方を記載しました。個別の紹介は省略させていただきます。なお、5案の中では、第1案に対する賛同が多いことは見受けられました。また、座長からお話があったように、各委員様からは各案に対する、補足説明や、追加の内容などをご発言いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

以上で資料1、資料2に関する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、流入車抑制対策の各案に対して、皆様からのご意見をお伺いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

時計回りで、中日本高速道路 秋山様よりお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(中日本高速道路株式会社 名古屋支社総務企画部 秋山様)

中日本高速道路 秋山です。

第1案～第5案までそれぞれの案に対して見させていただいたところです。

まず第5案の普及啓発については、どの案を選択するにあたって、行うべき内容ではないかということは、最初に思います。

そして、第1案～第4案の選択については、それぞれのケースに県の考え方が示されていますが、具体的に県の考え方として示して頂いている、迂回路への流入については、例えば、第1案の場合は、国道23号の走行する車については転換して頂き、一方、迂回路となる国道1号等には影響を与えないようにする。

この部分を、どのような形で実効性のある対応が要請できるのか、県の考え方の部分を見た中で感じました。

第2案以降も同様ですが、最終的に環境基準を担保する実効性をどのように検証をしていくかという部分を、今後みせていくのかを含めて、モニタリングの必要はあると考えます。以上です。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、三重県経営者協会代表 森田様。お願いします。

(三重県経営者協会 森田代表 (住友電装株式会社安全環境部長))

皆様、おはようございます。住友電装株式会社安全環境部長 森田です。

経営者協会の代表としては、荷主の立場として、本委員会で色々と発言をさせていただいています。

第5案そのものは、第1案～第4案のベースとなるべきものであり、自主的に協議をするのは、第1案～第4案のどれかということですが。

単刀直入に申し上げれば、荷主という立場からは、協力いただいている運送業者の方々への影響を最小限にするべきであろうと思います。すなわち、現実的な範囲ですべきだろうということは、強く思っています。

当然、完全な除外をするには全車種を対象として、路線についても例えば国道23号とか限定するのではなく、全地域を対象にすることがセオリーではあると思いますが。

やはり、ある程度の期間を定め、実施できるのは何かと考えれば、路線も車種もある程度限定して実現可能な範囲を示しておかないと、協力頂いている行政のお願いも、非常に荷主としては、対応しにくいと強く思っています。

ですので、私としては、皆様のご意見いただいて通ることになるとは思いますが、第1案あたりが妥当なところというように感じています。よろしくお願いします。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、三重県バス協会専務理事、星野様。おねがいます。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

三重県バス協会の星野です。

私ども、バス協会の利用者は、決して、環境問題をおろそかにするという考え方はありません。むしろ積極的に行いたいという思いがあります。

しかし、平成23年度、平成24年度の納屋局の環境基準達成状況をみれば、景気の動向が大変影響しています。おそらく車両数が少なくなり、環境基準を達成したのだろう。

つまり、景気がなかなか回復しない。私どもは適正運賃の周知の形で、事業者として安全のための設備投資や、環境ための設備投資、をさせてもらうための努力をしています。

しかし事業者としてもやはり、経営という問題はひっかかります。やはり、安定した経営をできる形であれば、積極的に代替等をしていきたいという思いは、各社ともあります。

景気の回復がなかなか見えないなかで、大変厳しいのかなとおもいます。アベノミクスの影響で株はあがりましたが、給料はあがっていない。

色々なことがあって、なかなか先行きが見えないなかで、実効性のある形であれば、第1案が一番利用者としては受け入れやすい案だろう。私の考え方で、取りまとめをしました。

逆にいえば、事業者さんに全体を聞けば。何を言っているんだと、経営はもっときびしい、もっと低くしてなどの、強力な案もでてくる可能性があるんで、そのあたりは配慮をしていただきたいと思います。以上です。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、トラック協会専務理事、伊藤様。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)

三重県トラック協会、伊藤です。事情説明の前に、私ども三重県トラック協会は、4月1日をもちまして、これまでの社団法人から一般社団法人に変わりましたので、まずご披露をさせていただきたいと思います。

皆様のご発表のあったように、やはり一番影響をうけるのは、トラックに影響が大きいのかなという気がしています。そのなか、先ほどバス協会の専務さんから説明があったように、我々業界は、バス、トラックともに、環境については、鋭意業界の中でも、取り組んでいるところです。

バス協会の専務さんもおっしゃったように、ここ2年ほどの景気動向のなかで、国道2

3号を走っていただいたら分かりますが、今、雨池の交差点から停車することなく、午起まで行けます。それほど交通量が変わっています。地元の方ならば分かると思います。

一方、名神高速の集中工事などがあれば、代替路線で、東名阪はすごく交通量が増えています。

いまは環境に左右される、通行の量が環境に左右されていることは、しっかりと描いておかなければいけないと思います。いまの数値でいくとおもいますが、環境に左右されることが一番大きいと思います。

なによりも示された案の中で、何か取り組まなければならないことになれば、トラックとして、泣く泣く飲む案は1案かなと思います。数量的にも、台数的にも私どもは、かなりの台数を抱えているので、影響力があることは認識しています。

先ほど、荷主さんからも救いの手、立場をご理解頂いたような、援護射撃があったように思っていますが、まったくその通りだと思います。

第一段階としてこれを行うことが大事だと思います。これまでの会議でも、繰り返しお願いしましたが、やはり道路環境は10年経ってもこの状態です。平成27年の一部開通、平成30年の新名神の開通、やはり前倒しをして頂いても、東北の塩漬けしている予算があれば、先に借りてでも行え、このような問題は早く解決すると思います。

やはり、道路事情だと思います。業界がどれだけ頑張っても、車の流れを止めてしまえば、数値は上がります。

結論からいきますと、影響力の少ない、第1案から始めて頂くといいかなというのが、私の考えです。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、警察本部、保田様。よろしくお願いします。

(警察本部交通部交通企画課 保田様)

警察本部交通部交通企画課、保田です。

まず私どもで考えたことは、線、点の規制よりも、面の規制で考えることが、この趣旨ではないかと考えさせて頂きました。

その前に流入車対策については、国道23号のみの流入規制になると。従来から、慢性的に渋滞している国道1号への車両の流入は、住民の方の生活、あるいは交通事故の多発が懸念されるということで、心配しました。

第2案についても線の規制ですので、これ以外の県道あるいは市道に車両がながれる可能性のことも考えられます。そのことで住民生活に影響を与えるということで、心配しました。

第3案は面の規制です。将来的なことを見据えれば、新名神が全面開通すれば、東名阪

の渋滞もどんどん緩和されて、新名神への車両の流入や通過も考えられるということで、将来を見据えて、私どもは第3案を推奨します。

それから第4案については、あまりにも発着車のみの規制では、通過車両はどうなるのかということがあります。これも心配だとおもいました。

第5案については、住友さんがおっしゃったように、全ての第1案～第4案について、広報、普及・啓発の第5案は必要であるということで、この第5案だけの結論はでないものと考えています。以上です。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、三重運輸支局 岩松様。よろしくお願いします。

(国土交通省中部運輸局三重運輸支局企画調整担当首席 岩松様)

意見としては、出させてはいただけていませんが、実は4月で委員がかわったこともあり、先日の照会の時にご回答ができなかった状態です。私なりにご意見をさせていただきたいと思えます。

先ほどバス協会の専務理事からもお話があったように、環境問題については、皆様が同じ方向を向いてやってらっしゃることだと思います。こういうことから考えさせていただくと、当然、第5案については考える余地もなく、啓発は大前提として必要です。これは明らかなのでしょう。

それから第1案～第4案のどの案が良いかについては、私どもの立場からどれが良いかはなかなか言えませんが、いま、お話を聞いて思うところは、県の考え方も見させていただきましたが、第1案でも効果があるといえるような書きぶりになっています。また、業界の方は、当然一番軽いのが良いとおっしゃいます。それを見れば実効性がないと駄目で、業界の方が同じ方向を向いて頂かなければ、施策が努力義務ということになっているので、いくら、これをやってください、と言っても、努力して頂けなければ何の効果もないのではないかと感じました。そのためにも業界の方が、同じ方向を向いて一緒に歩んで頂けるような方法を探すことが大切だと、聞いていておもいましたので、1案を進めてもらうのが良いと思えます。

ただ1案だけでは、将来をみるとなかなか不安な所もあるのかなと思えます。というのは、愛知県をみれば、もうすこし厳しくやっているようなところがあります。あちらのほうからの車は、通過してくることも当然あるでしょうし、三重県を通過して愛知県に行く車もあります。その中で、対策がすこし違うということになると、利用する方も分かりにくいことがありますし、将来的には第1案でいったとしても、愛知県並みの対策も必要なのかなとは感じています。

以上です。

(座長)

ありがとうございました。

つぎに中部地方環境事務所 遊佐様。よろしくお願いします。

(環境省中部地方環境事務所環境対策課 遊佐課長)

見させていただいて、私どもから言いますと。

一番は健康問題です。健康が一番、県民や市民の方達に影響があつてはならない。あと、道路は非常に地域を結ぶものですから、地域活性化の立場からですと、運送業界さん達にはあまり負担をかけられないことがあります。

私どもが、これからしなければならないのは、現在、ハイブリッド車や電気自動車の技術開発などの面で、どのような立場でいくのかを、いま考えなければならないと思います。

根本的に、CO₂対策が一番大きな問題だと思います。国内のCO₂は、自動車関係から20%ほど占めている状況です。この問題については真剣に考えなければならないと思います。

事務所の立場からいうと、第5案のエコドライブは、一番精通しています。この間、富山県のエコドライブの協議会に行つて参りました。富山県は自動車免許を持っている方が70万人います。いま、エコドライブを実施しようと言つた人が10万人を超えたそうです。意識が非常に高まっているという状況の話をついて参りました。

エコドライブについては、環境基本計画等で進めて頂いているので、本題からいくと、

住友さんからお話があつた荷主の立場の面を考えたり、バス協会さん、トラック協会さんからお話を頂いた車両の問題を鑑みますと、部分、部分の処理をしていきながら、第1案で行い、そこから、この実効性があつて、それから先に、また何か出来るというように、広げていってもらふような形が、最初は良いのかなと感じました。

私としては、第1案で進めてもらえれば良いと思います。以上です。

(座長)

ありがとうございました。

それでは、消費者協会 中嶋会長。よろしくお願いします。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

消費者、生活者の立場でお話します。

私も過去3回の検討会議に参加させて頂きました。

それぞれの立場で、大変努力をして頂きながらお仕事に、時には色々な面で関わりを持つて頑張つていらっしゃる事が分かりました。

それで、私たち消費者、生活者は、食や住、とくに健康の面については、大変関心があります。

そのあたりから、先ほどおっしゃられたように、健康問題を考えていますが、皆様、どの立場の方も、健康は自分自身のことで関心もあることですし、大切にしなければならぬことだと思えます。

3回の過去の皆様のご意見を知る中で、やはり、自分たち3者それぞれの立場を主張しても、なかなか良い方向にはまとまらないことが良く分かりました。

そのような点から、色々な立場のご意見を聞き、私たちも消費者として、また皆様の立場を理解するなかで、やはり、第1案をまずは取り組んでいくことが良いかなと思えました。

とくに⑤の「実効性という点も含めて、第1案～第5案の中では、最も受け入れられやすい案と考える。」私もそのとおりだとも思いました。

また、⑥「生活道路に大型車が増え、沿道の事故、環境悪化が懸念される」、確かに第1回～第3回の会議で色々考えましたが、それぞれの立場主張ばかりしても何もまとまりませんし、第一歩を踏み出すことが大切だと思えました。

それから、早く良い方向にもって行って頂ければ良いと思えました。今回、私は第1案でして頂きたいと思えました。

(座長)

ありがとうございました。

私の考えですが、前任者の市川ともいろいろ情報交換等させて頂いて、それを受けての意見ですが、四日市市はかつて深刻な公害問題がありました。そういった中で、健康被害の問題が生じました。

その中で、環境省さんもおっしゃったように、やはり健康問題は非常に大切だと考えています。そのためには、何らかの必要な対策が必要と考えていますが、やはり現実的な対応も必要だと考えています。

第1案の最小限の負担で、効果を踏めれば、第1案ではどうかと思っています。先ほどの話のように、平成23年度は環境基準を達成して、平成24年度の環境基準も、速報値ですが達成をしそうです。

そのなかで、まずは第1案で第1歩を踏み出して、平成27年度に再度検証していただく。より深いそれ以上の対策が必要なのか、あるいは対策を緩めて良いのか、これを検証することを前提とした上で、第1案で進めて頂きたいというのが、私の意見です。

それでは、質疑応答に移ります。質疑時間は、だいたい20分程度とらせていただきます。

ご質問、ご意見等ございましたら、挙手の上、ご発言いただきますようお願いいたします。

(事務局 林課長)

事務局から補足説明をさせていただきます。

我々、県の環境部サイドとしては、先ほどの人見座長のお話のように、まずは、環境基準が達成できないと予測される国道23号沿道の住民の方の健康を第一に考えるべきであると、当然我々は考えております。

これを前提にご説明します。

昨年度は、愛知県が対策地域全域で、要綱での流入車規制を行いました。ですから三重県としても、当初は愛知県の方式で進めることが筋だと思っていました。

その中で、平成23年度に納屋局で環境基準が達成し、平成24年度も速報値では達成の見込という事実があります。これをどう評価をするか、非常に悩みました。

先ほどのお話のように、東北の大震災の影響もあり、物流がかなり落ちていると言われています。これで、納屋局の環境基準が達成しているのだろう、という予測がされます。

ですから、経済がまた活性化し、以前のように戻れば、もしかすると納屋局は環境基準が達成できない可能性が多いにあります。

しかも達成できない場合は、これまで全国でワースト2という状況も納屋局は抱えています。ですから、平成23年度、平成24年度が達成したからと、短絡的に判断することは、非常に環境サイドとしては難しいと思っています。

しかしその事実の中で、昨年度は議会等でも総量削減計画を立て、常任委員会等でも、ご報告しました。

その際、どちらかという住民サイドの意見というよりは、事務局の誤解かもしれませんが、なぜ、規制ばかり行うのかというご意見をいただきました。

そもそも最初の規制が6市町すべての対策地域全域でのお話でしたから。たとえば、山間部や国道306号、桑名や木曾岬町では、数値に問題がないのに、なぜ全体で対策をする必要があるのか、不合理ではないかというご意見を頂いていました。

そういった中、平成23年度、平成24年度と納屋局において2年連続で環境基準が達成される見込にある中で、従来通りの対策地域全体で流入車規制をすることは、確かに、我々としても説明しにくい部分がありました。

もしも、対策地域全体でなければ、他にどのような方法があるのか。例えば、国道23号沿線の環境基準が達成できないのであれば、ここだけを規制する、非適合車を入らないようにすることはどうなのか。

これについては、シミュレーション上は達成できる話がありました。それならば、国道23号のみを規制したらどうかとの話になっていきました。

しかし、この場合、非適合車を代替せずに従来車を使いながら、国道23号を通れないので、国道1号に流れていけば、国道1号の今までの環境基準は達成されていたのに、迂回することによって国道1号等沿線の環境基準が達成できなければこれは悪いだろうと考え、補足調査を行いました。昨年度に結論を出すといいましたが、補足調査に時間がなかったため、このデータを皆様にお示しできたのは、3月だということがありました。

しかし、ここにも問題があります。国道23号の5車種での流入抑制を行えば、悪い車

が国道1号や塩浜街道に流れ、そちらの環境基準が悪くなる可能性があります。

これによって5車種でなく、3車種を対象とする案がでました。

肝心なことは、第1案で良いという意見をかなり頂きましたが、第1案で国道23号の環境基準が達成できるのか、といえは達成されません。シミュレーション上は環境基準が達成ができないということは、まず知って頂きたいと思います。

もしも1案になっても、懐疑的にみていらっしゃる住民の方は、これだけで達成すると思っても、解決しなかったじゃないか、という意見が当然でてくることが予測されます。

ですので、これで全てが解決しますと言うわけではありません。

もちろん、非適合車を適合車に替えていただく努力もしなければなりません。また、適合車である長期規制車は、非常に排ガスが悪いので、これも早く代替して頂く施策をうっていかなければなりません。これらを、あわせて行うことを説明し行うことが、誤解を招かないために必要だと思います。第1案のみで行うわけでないことは知っていただきたいと思います。

安易なことかもしれませんが、平成25年度、26年度、27年度の様子を見て、もう一度、平成28年度に今回のような検証をしたいという案であることをご理解頂きたいと思います。

長くなりましたが、補足をさせていただきました。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

あくまでも適合車が前提ですか。

(課長)

そうですね。適合車で走っていただくことが前提です。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

そうですね。適合車が前提ですね。

((一社)三重県トラック協会 伊藤専務理事)

なかなか、車も高額です。

我々も補助をしながら、代替えの促進をしていますが、なかなか進みません。そして数が多いです。我々の県内の車だけでも2万台ありますから。毎年、300台、400台と補助金を付けながらしていますが大変です。

我々の業界、軽油引取税、いわゆる道路財源として払っていたものが、一般財源になりました。免税になっている漁業などがストライキをしても、我々は車を止められません。その中、運賃も下がっています。事業者さんの立場になれば、非常に苦しいと思います。買い替えるだけの余裕がありません、燃料の価格を見ても本当にその通りだと思います。

しかし、頑張らなければならないですから。我々の事務方は、お願いします、という形で対応を進めて行かなければ、仕方がないと思います。

(座長)

ありがとうございました。ほかにご意見、ご質問等よろしくお願いします。

(中日本高速道路株式会社 名古屋支社総務企画部 秋山)

一点確認します。先ほどの意見紹介にもありましたが。

私も意見としてお話ししました。第1案～第5案の中で、第5案は行えば良いことになりました。

その上で、第1案～第4案をセレクトし、第5案はパラレルである。このように私は認識していますが、そうではなく、第1案～第5案は、すべて並列という整理で理解すれば良いでしょうか。

(事務局 永楽班長)

第5案については、県が普及啓発資材等を作成して、業界団体さんの協力を頂きたいと思います。ですので、普及啓発を行います、という事業です。

基本的には、三重県では環境への負荷が少ない車、低公害車。つまり、燃費が良くて、排ガスがきれいな適合車のような車を普及させなければなりません。

この事業については、今まで行っていることですし、これからも続けなければならない案です。

これについては第3回検討会の際も、これは選択肢に本当に入るのかとご意見をいただきました。普及・啓発については、今後も続けていきます。ただし、今言った状況を勘案し、一番最小限の緩い案は何か、と言え、普及・啓発ということがありました。よって選択肢としてお示ししたところがあります。

根本的には第1案～第4案で選択して頂きたいと思います。どの案に対しても、第5案を行うことについては、ご理解いただきたいと思います。

流入車対策を行おうと思っておりますが、警察さんからもご指摘がありました。

国道23号のみを対象にして行っても、迂回してくださいということは、県が進めるべき方向ではないです。現実として迂回することになってしまうかもしれないですが、基本的には国道23号を通る時は、環境への負荷が少ない適合車以上の車で通ってください、ということをお願いするのが基本です。

万が一、経済状況や、事業者さんの事情によって、どうしても非適合車で通らなければいけない、という場合が出てくるかもしれないので、この最悪の条件をみてシミュレーションを行いました。

例えば事業者さんから、どうしても非適合車で対策地域内を通らなければならない

場合にどうすれば良いですか。といわれた時に、第一に言うのは、国道23号を走るのならば、適合車で通って頂くように配車の準備をしてくださいというのが第1案です。迂回して1号や塩浜街道を通って下さい、国道23号を通らなければ良いですよとは言わないつもりです。これについてご理解をいただきたいので、よろしくお願いします。

愛知県は違います、非適合車の不使用の要綱です。非適合車を使わないで下さいという内容です。言い方の問題になりますが。しかし、愛知県は対策地域全体なので、整合性がとれています。ですから、愛知県は非適合車の不使用です。

ただし、三重県は、国道23号のみを対象にしたケースを考えると、対策地域内の他の所に行くことがあるので、適合車で通ってくださいという内容です。

(事務局 林課長)

第5案は、流入車規制はせずに、普及啓発だけで県が頑張るということです。流入車規制はしないという案のことです。

(座長)

これまで通りということですね。

(事務局 林課長)

普及啓発にもっと力を入れるということ。流入車対策で入ってくるなということ。せず、普及啓発で対応するということです。

そして他の案については、普及・啓発をしながら、もっとより具体的に規制をするという案です。

(座長)

ご意見、ご質問等、よろしくお願いします。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

資料1の特定旅行業者の項目がありますが、旅行業者については第一種、第二種とあることを理解していますが。これの第一種旅行業者というのは国の登録の事業者ですか、それとも県の登録の事業者ですか。第一種は国の登録の事業者ではないですか。

(事務局 太田主査)

おっしゃる通りです。第一種旅行業者は観光庁に登録している業者さんです。この第一種旅行業者さんを取りまとめる協会が名古屋にあり、以前に一度お話には伺っています。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

県内で、県の登録の第二種旅行者の方に対しての要請や、担保措置はとらないということでしょうか。恐らく、数からいえば、第二種のほうが多いと思います。第一種は、JTBさんなどの大手ですから、第二種のほうが断然多いだろうと思っています。

(事務局 永楽班長)

担保措置は、要請したという報告書を県に出していただく、切り分けの基準です。ですから、基本的にやらなくても良いということではありません。報告をいただくのを、大手さんにしていただこうと思っています。状況は知って頂いたほうが良いですね。

報告をしなくても良いから、やらなくて良いとは言にくい気はしています。情報は流し、知っていただきたいと思います。

ただ、どれだけ要請していただいたかを報告していただく事業者さんは、第一種旅行者さんにしようということです。報告をしなくて良いなら誰もしなくて良いのか、という話もありますが。旅行業界さんとしても、情報を流していただきたいと思います。このような状況で三重県は、国道23号で流入車対策を行いますという情報を流していただき。ご協力ください、という呼びかけはしなくてはならないと思います。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

第一種旅行者、第二種旅行者があつて、恐らく三重県の場合は二種が断然多いと思います。県内の対策地域内、四日市などに営業所を有する旅行者はやはり一種の、JTB、日本旅行など大手しかないと思います。

(事務局 林課長)

第二種旅行者でも報告を求めることが可能ならば、そうすることが良いだろうとは思いますが。

(事務局 太田主査)

旅行業でみれば実態は第二種旅行者、第三種旅行者のほうが多いです。それぞれの登録数は公表されている名簿があります。これによって、どういった事業者さんか、登録社数は分かります。

旅行者さんにも伺いました。実際に、対策地域である三重の北勢地域を発着するバスを取り扱ってみえる旅行者さんに、第一種又は第二種のどちらが多いのか確認をさせていただきましたが良く分からないという話がありました。

その中で旅行業の切り分けについては、色々な旅行を取り扱うことが全体的に多い、第一種旅行者の三重交通等にご協力を頂けないか考えています。

(事務局 林課長)

いま、星野専務が言われたのは、全国的な大きな所だけに報告義務を課すのではなく、県内の第二種旅行業者の所にも報告義務を課したほうが、より効果的ではないか、というご意見だと思います。

ただ、作業効率というか、実際に事務局がこのフォローをできるか、この部分がどうかになります。もし可能であれば、第一種旅行業者と同じように第二種にも報告を求めても良いだろうと、事務局としては考えます。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

旅行業は色々形のものがあります。第一種旅行業者については中部地区にしか支部がなく、三重県には、地区連絡会のようなものしかありません。しかし、第二種については支部が三重県にも存在し、活動しています。

ですから、ここを少し対象に入れないと、例えば特定荷主のように一定規模と示してあれば良いですが、第一種のみで第二種は対象でないとすれば効果的な面はどうかと思いました。

ただ、第二種は中小事業者のご報告なので、家族で行っている所があります。ですから、報告が取りにくいという観点はあると思います。

それぞれの旅行業者に対して要請を求める、報告を求めることが一般的なことだと思います。行ってくださいという訳ではなく、家族で行っているような事業者には報告を求めることが大変な面もありますから、このあたりを一度、事務局で検討して頂いて、可能であれば、第二種旅行業者も対象に入れて頂きたいと思います。

(事務局 林課長)

支部があるのですね。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

護国神社の前にあります。

(事務局 太田主査)

以前に伺いました。このあたりは検討させていただきます。

(座長)

そのた、ご意見、ご質問等よろしかったでしょうか。

だいたい20分を過ぎましたので、取りまとめをさせていただきます。

(事務局 永楽班長)

補足をさせていただきます。多くの方から第1案で良いとご意見を頂いています。

警察本部さんからは、他への影響を考える意見をいただき、警察本部さんは第3案との意見を頂いています。これについてですが、交通量についてご説明します。

今回、国道23号を対象にする第1案でおこなう時、迂回が本当に他の道に回るか、を気にしていただくとおもいます。これについて、県では毎年、ナンバープレート調査を行っています。

この中で、年間のうち1日の交通量調査を行っています。ですから、国道23号も国道1号も、今後、流入車対策を行った時に、非適合車の割合がどの位の割合になっていくかということや測定局でNO_xを365日はかるのではなく、道路沿道でNO_x簡易測定を行っています。これは、道路沿道の交差点等の濃度が高くなりそうな所で、NO_x簡易測定の手法を用いて、本当に測定局で達成している所が、道路沿道全域で達成しているのかをみていきます。

その情報をみながら、やっていこうという思いです。ですから、警察本部さんが懸念されている国道23号で流入車対策を行って、極端に国道1号の交通量が増えたという状況があれば、県の交通量調査でわかります。この際は、また、本当にこの策で良いかを検討するべきだと思います。

ナンバープレート調査は毎年おこないますので、この状況を見ながら考えていかなければならないと考えています。

懸念されている状況があれば、対策が大丈夫だったのか、この時に考える必要があります。

まず第1案で行って、状況を見て、大きく見直すのは、総量削減計画の中間年度の翌年度の28年度に見直します。

ただし、平成26年度、平成27年度の今年も道路の状況も随時みていきます。そこで何らかの変化があり、見逃せない状況があれば、また考えなければならないと思っておりますということはお伝えします。

なお、対象車種を3車種に絞って、適合車で走ってくださいといった場合の国道1号への迂回台数は500台です。

アンケートを基にすれば、渋滞しても、国道1号を通るとご回答を頂いた事業者さんが53%いました。53%の非適合車が国道1号に迂回することと仮定されれば、一日に500台近く通る可能性があります。ですが、この状況で沿道の国道1号などへの迂回路、想定される沿道の状況は、環境から極端に悪化することはありません、と県で予測されました。ですから第1案でも良いだろう、とご提案させていただきました。

他の案では、3路線行うことや、対策地域全体であること等で、非適合車の迂回がだんだん増えることとなります。1,000台、2,000台とだんだん増えるため、最小限であれば、この500台です。それぞれのアフターフォローはさせていただくことについて、付け加えさせていただきます。

(事務局 林課長)

通常の国道1号は、23,000台くらい通行しています。今回このような対策を行えば、一日500台がそちらに迂回します。23,000台の交通に500台が増えることをどう評価するかです。一日500台が多いと感じる方もいるでしょうし、時間に直せば、1時間に数10台がどうなのか、ということです。これについて議論させていただきました。

(警察本部交通部交通企画課 保田)

今日、要綱が決まりましたとすれば、見直しはいろいろとされるということですか。

(事務局 永楽班長)

状況は見ていきます。

(警察本部交通部交通企画課 保田)

今日はとりあえずということですか。

(事務局 永楽班長)

平成28年度に一度検証しなければならぬと考えています。平成28年度は、総量削減計画の中間年度の翌年度ですので、そこで一度見直しをしなければならぬと思います。

(国土交通省三重運輸支局 岩松企画調整担当首席)

第1案で行うことは良いですが、元々、長期を対象にしなければ、達成できないことが前提ですよね。

(事務局 永楽班長)

そうです。しかし、今回は総量削減計画の目標が二段階になっています。平成27年度は測定局でSPMと二酸化窒素の環境基準を達成することが目標です。対策地域内の測定局は15局あります。その15局で達成すれば平成27年度の間目標はクリアします。

しかし平成32年度は、測定局以外でも対策地域すべての場所で、道路沿道などの交差点の所でも達成しなさいということなので、このシミュレーションが達成されません。

(国土交通省三重運輸支局 岩松企画調整担当首席)

それが達成されないということは、長期規制を入れなくても、中間年度である平成27年度の測定局のみの目標は達成されるのですね。

(事務局 永楽班長)

それもできませんが、いまの状態で行くと達成している見込みがあります。本当に長期規制車までを現在の状況で行うのかという問題があります。平成27年度の目標は測定局での達成です。測定局の達成は、現在は達成する見込みです。しかし、一番の最終目標は、対策地域全域での達成です。

(国土交通省三重運輸支局 岩松企画調整担当首席)

聞きたかったことは、長期規制車までを対象にすることは、現実的ではないと感じます。長期を対象にしなければ達成できないシミュレーションはどうなのでしょう。他に方法はありませんか。

(事務局 太田主査)

長期規制車は、平成10年度、平成11年度の規制車であります。第1回でお話しましたが、平成23年度のナンバープレート調査の結果によれば、非適合車は15%です。長期規制は30%になっています。いま、15%の非適合車をなんとか対策しようとお話をしています。

それに加えて長期規制車までとなれば、現時点でもまだ走っている長期規制車は、30%ほどあるので、これを替えることは、非常に負担が掛かります。また、対策地域内も非適合は代替が必要ですが、長期規制は良い状況なので、そこまでの規制は難しいと思います。

ですので、案として、シミュレーション上は確かに長期規制まで対象にしなければいけないと示していますが、その中でも、非適合車で対策を進めていく形で、お話をしています。

お話のあった他の方法については、例えば、エコドライブ。エコドライブでも多少はNOxの削減が進みます。

一番言われていることは、トラック協会さんのお話のように、道路交通の円滑化の意味で、道路整備が進めば、かなり進みます。三重県の道路の整備状況は、なかなか進んでいないところがあります。とりあえず、出来るところから進めていくということで、これまで会議を進めさせていただいている状況です。

新名神道路は平成30年度まで、霞4号は平成20年度末、北勢バイパスは平成26年度までに名四カントリークラブ近辺までというお話をいただいています。

しかし、納屋局は、これらの道路よりも少し南側です。ですから、納屋局周辺の改善は難しく、これらの道路整備で、どれほど改善されるかは、見えないところがあります。

また、平成22年度調査では、国道23号を走行する車両の9割以上が、目的をもってきている車である発着車との結果がでました。このことから、道路整備だけで効果を得て達成することは難しいことがあります。できれば、荷主さんに目的をもって来る車が9割以上いるので、荷主さんからの要請での対策ができないかが、これまでの議論のお話でした。

(事務局 林課長)

補足でも言いましたが、平成27年度、平成32年度もそうですが、この方策をとったからといって、環境基準を達成しないのであれば一体何のための対策なのか、恐らくこのようなご指摘をうけるだろうというお話をしました。

ここを我々としては、どう説明するのかということです。

達成しないことは認めざるをえません。そこで、この方策以外で、普及啓発などで、色んな所をお願いに回るといことで、とりあえず様子をみましようという話です。

しかし、平成23年度、平成24年度に、本来なら達成しないシミュレーションが出ている納屋局が現実には達成しています。こうなると、シミュレーションが全てではないだろうということです。シミュレーション結果が、すべてで確実だとすれば、ガチガチの対策をとるべきだろうと思いました。

しかしながら、現実には達成しています。これには大震災の影響はあるかもしれませんが景気が戻ったら、納屋局が達成しませんでしたという可能性も十分にあります。しかし現在は達成しているので、シミュレーション至上主義にして、これでも達成しないですという説明でがんばれるかといえば、頑張れない現状があります。

とりあえず、中間年度までは、これで様子をみましよう。景気が戻ったことや、他の原因で納屋局が達成しませんでしたという場合は、これを理由により厳しい施策をとらざるをえませんということをおっしゃっていただこうと思っています。いまの段階では、なかなかそこまで言えないという苦渋の決断です。

もう一点、道路サイドからご指摘がありました。元々、国道23号といわれているところは産業道路だということです。産業道路だから、自家用車が通るよりも、元々はトラックが走るために作った道路です。これが、トラックが走るなというような施策をとられると本当は困りますというご意見を頂きました。

これについては良く分かりますが、我々はトラックが走ることを禁止する訳ではありません。トラックが走るならば、適合車で走っていただくことをお願いしています。これについて、誤解されていると思いますのでお伝えします。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

いずれにせよ道路インフラの関係だと思えます。道路整備が進んでいなければ、安心ができません。景気動向で通過交通量が増える、減る。これで環境基準の達成が左右されることは、対策が間違っているということです。

この会議に必要なことは、まず、入り口はこれで行うという設定です。同時に道路インフラについて県民を挙げて行うことです。東西の結節線の新名神を通じて物流が西から東に、東から西にと流れるなかで、これを中途半端にしていることが、この問題に繋がっています。この意見についての対策を講じていただき、これと同時に、道路整備を加速させなければならないことを付け加えていただきたいと思います。

(事務局 永楽副課長)

先ほどの流入抑制する以外に何か方策はないですかということについては、先ほど協会さんにも言われた道を作ることは、交通量の分散として、一番手っ取り早いことです。ただし、これはハードルが高いです。いま計画が出来ていて、計画の中で道が出来る見通しはなかなか無いです。迂回道路ができることがない。そうすれば次の方法が、古い車の転換になります。このあいだまで、エコカー補助金がありました。これは効果がありました。一般の民間の車もハイブリッドカーにかわったところがあります。商業車も補助金がだいぶ入っています。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

ただ、やはり使い勝手の良いようにしてあげなければなりません。大手は計画をみて、淡々と行っていきます。中小はある程度の見込みで行っていますから、計画的にはいきません。使いたい時には売り切れの状態ですから、非常に政策面としてはどうでしょうか。

このような問題の発生については、対策地域内、対策地域外を作ることがまず第1点。車は煙突の規制と違い日本中を移動するのです。これを規制することに無理があると思います。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

私は端的な考えですが、信号が止まったり、発車したりする時に害があるので、信号を立体交差のようにして、信号を無くすことが良いと思います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

住民はよく分かっています。警察も規制により、十分に検討をさせていただいていると思います。やはり国道23号本線は長く、支線から入るところは短いように検討させていただいていると思います。右折ポケットがあるか、ないかでも、後ろの車を止めないことによる効果があります。四日市の問題の所は、JR線があります。長く止めているので、23号まで影響がきます。これはどうしようもありません。そこを高架にするかの対策をしなければと思います。

あらゆる方向で、こちらで努力できることは行いますが、緊急財政投資等を含めて前倒しをしていただきたい。中日本さんにも早く道を作っていただきたい。30年には道ができ、32年度が計画最終目標年度ですから、この時の交通量によっては実際クリアできそうですよね。それには、料金体系を下げ、使いやすいようにしていただく必要もあります。

(中日本高速道路株式会社 名古屋支社総務企画部 秋山様)

いま整備している新名神、四日市～亀山については、平成30年度開通を公表しており

ます。地域の皆様のご協力を頂きながら、一日も早く開通したいと思えます。早ければ一年くらいですね。他の区間についても、前倒ししておりますので、条件が整えば、一刻も早く開通する方向で進めておりますので。皆様のご協力をいただきながら進めて参りたいと思っております。よろしくお願いいたします。

ところで第3案に対して、頂いた⑤の意見についてですが、東名阪自動車道は皆様のご協力をいただきながら、昨年12月より暫定的な3車線運用をしています。

書いて頂いている渋滞が緩和されているかについては、確かに3車線にさせて頂いて、渋滞が緩和しているのは、3車線に広がった所、四日市から北が大幅に渋滞解消というか、結構無くなりました。

しかし、渋滞総量、継続時間の長さ自体は、南のほうに移りました。これと同じようなことを、東名の岡崎で行った時には、93%の渋滞が緩和できた効果がありました。

東名阪は、まだそこまでたどり着いていません。もう少し手を加えないと、抜本的な渋滞の緩和という意味では大きなインパクトにはなっていません。抜本的には新名神を作ることですが、引き続き、さらなる対策を進めてまいりたいと思えます。緩和の言葉を使いましたが、部分的には緩和されていますが、実態としては緩和されていないことも合わせてお知らせします。

(座長)

その意見を出したのは、私です。

どうしても、四日市中心に見てしまいますので、今回は意見をだしました。

よろしいでしょうか。皆様からの意見をみますとやはり、第1案を多くいただきました。県警さんのご意見は第3案でした。いまのところ、皆様の意見としては、まずは第1案で行い、その中で国道1号の影響等を検証しながら、平成28年度に必要な応じて見直しをかける。この場合は、第3案にあるのかわかりません。まずは、第一案で進めていこうというのが、わたしどもの意見です。皆様よろしいでしょうか。

それでは、こういった形で本日の議事については結論とさせていただきます。

最後に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)

資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュールをご覧下さい。◎が、本日、5月15日の第4回委員会を開催しました。今日、流入車対策についての地域、車種、対象車を決めさせていただき、だいたいの方向が決まりました。

ただこの概要については、他の荷主さんなどにも、聞いていきたいと思っております。これについては、スケジュールの下段には6月上旬に関係団体ヒアリングがあります。

関係団体ヒアリングについては、四日市コンビナート企業さんの四日市地域環境対策協議会さん、四日市にあります社団法人三重県産業廃棄物協会さん。またバス協会さんのお

話のように旅行業界の関係団体さんにもご意見をいただきたいと思います。流通業界ではイオン株式会社さん、また中継施設管理者の立場である四日市港管理組合さん。これらの方に、現時点の案に対するご意見をお伺いしに訪問させていただこうと思います。

皆様におうかがいしたいことは、あげた以外に、三重県流入車対策案は第1案で固めさせていただきましたが、これについて他にこの団体に聞いておくと良いというご意見がありましたら、後日メールでも結構ですので、お知らせをよろしくお願いします。

このあとは意見を踏まえて、6月中旬下旬に第5回委員会を、三重県流入車対策抑制対策案とりまとめとして開催したいとおもいます。

以上で、三重県流入車対策検討会議スケジュールについてお知らせしました。

(座長)

ありがとうございました。ヒアリング対象がありましたら、よろしくおねがいします。

(事務局 永楽班長)

要は環境部局で行っているため、流通業界さんや、運輸業界さん等、もっと他に意見を聞かなければいけない団体を把握しきれないことがあります。

事業関係では、商工会さん等を考えてはいますが。もし、お仕事関係で、国道23号を抑制するなら、このような団体が関係あるので、意見を聞いて、お知恵を拝借したいので言わせていただきました。なかなか私どもでは、団体が出てこないのでもよろしく願います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

全ての業界さんが関わるような中小企業の団体、三重県中小企業団体中央会で、業種別の組合が把握されていると思います。たくさん協同組合が参加されています。食品、印刷、等の全ての協同組合さんを、そこで把握されたほうが良いと思います。商工会議所さんや、商工会さんは限られてきますから。三重県中小企業団体中央会さんが合同ビルの中にあります。

(座長)

ありがとうございました。これまでの議論を振り返りまして、ご意見、ご質問等、ございましたら、よろしく願います。

無いようでしたら、これで議事を終了します。貴重なご意見を頂きありがとうございました。これ以降の進行は、事務局よろしく願います。

(事務局 永楽班長)

各委員の皆様、ご審議頂いてありがとうございます。

なお、持ち帰って頂いて、内部で検討していただき、更なるご意見、ご質問等ございましたら、後日、随時受け付けております。事務局にメール、FAX等でご連絡をよろしくお願いいたします。また追って回答いたします。

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)

長時間にわたり、非常に活発なご意見を賜りました。皆様、ありがとうございました。本日の内容は、どちらかという活動を制限するような内容でした。

ですので、利害関係者等に対して、慎重に懇切丁寧にご説明をさせていただき、ある程度ご理解を頂きながら進めさせていただかないといけないと思っております。今日は、5つの案のうちの第1案で良いというご意見を頂いたので、これをもとに今後、進めさせて頂きたいと思っております。近いうちに第5回検討会を開催させていただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

また、あとでご意見等ございましたら、どうぞ遠慮なく、事務局に言っていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、ありがとうございます。