

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一覧

パブコメ実施期間：H25年7月26日(金)～8月26日(月)、意見総数：42件

NO	条文	項目	意見者	意見等
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 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。
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。
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。
4				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する。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				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。
6			団体	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。
7	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。
8	第5条第2項		企業	購入品の納入車両は、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。
9			団体	購入品の納入車両は、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。
10	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。

11			<p>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。</p> <p>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。</p>	
12	第6条	特定荷主等による要請等の定期報告と公表	<p>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)</p>	
13			<p>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。</p>	
14			<p>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ため、1か月程度期日を後ろ倒しにして欲しい</p>	
15			<p>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。</p>	
16			<p>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。</p> <p>本条項の見直し(削除)を要望する。</p>	
17			<p>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。</p> <p>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。</p>	
18			<p>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。</p>	
19			個人	<p>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。</p>
20			企業	<p>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。</p>
21			企業	<p>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。</p>
22	企業	<p>「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。</p> <p>以上より、当号の削除を要望します。</p>		
23	団体	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。そこで、時間帯を区切って例えば、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ほしい。 ・国土交通省の貸切バス交替運転手の配置基準が明確となり、繁盛期の貸切バスの予約には大変悩まされている。この現状のなか、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る。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きかねない。 		

24			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。
25			団体	定期報告について、特定荷主等や特定旅行業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。
26			団体	特定荷主等や特定旅行業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。
27			企業	今回の要綱は、特定荷主等や特定旅行業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。
28	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材の提供や周知方法の助言などを実施していただきたい。
29			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、【桑名小貝須一四日市塩浜】間でも、準工業地帯もあるにも関わらず、国道23号線【桑名小貝須一四日市塩浜】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。</p> <p>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では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ないですか？</p> <p>都計と、排ガス規制の矛盾はどうなのですか？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>
30			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組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>
31			企業	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。
32			企業	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。

33	その他	-	企業	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。
34			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。
35			企業	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と。
36			団体	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。
37			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、東京の本社とする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。
38			団体	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しか、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。
39			団体	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。
40			団体	県外の特定荷主及び特定旅行業者に対しての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。
41			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。
42			団体	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。