

三重県流入車抑制対策の各ケース比較について（第1～4案は要綱、第5案は普及啓発）

| 項目 | | 第1案 | 第2案 | 第3案 | |
|-----------|-------|---|--|---|---|
| 流入車抑制対象地域 | | 国道23号※1 | 国道23号※1、 国道1号※2、 国道164号&県道6号（塩浜街道）※3 | NOx・PM法対策地域全体 （高速道路※4を除く） | |
| 流入抑制対象 | | 発着車 | 発着車 | 発着車・通過車 | |
| 対象車両規制区分 | | 非適合車 | 非適合車 | 非適合車 | |
| 対象車種 | | 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）】 | 5車種 【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】 | 5車種 【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】 | |
| 対策概要 | | <p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号を走行する場合は、<u>適合車の使用</u>に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の周知に努める。 | <p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号、国道1号、国道164号&県道6号を走行する場合は、<u>適合車の使用</u>に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号、国道1号、国道164号&県道6号を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道23号、国道1号、国道164号&県道6号を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の周知に努める。 | <p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域（<u>高速道路を除く</u>）を走行する場合は、<u>適合車の使用</u>に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域（<u>高速道路を除く</u>）を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域（<u>高速道路を除く</u>）を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の周知に努める。 | |
| 評価視点 | 迂回路影響 | ・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H21：43.7ppb）と環境基準の範囲内である。 | ・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濃度予測は、33.5ppb（基準年度H21：39.5ppb）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号以外の近くの生活道路に迂回する可能性の方が大きい。 | ・NOx・PM法対策地域全域を通過する車両（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NO2濃度予測は、32.7ppb（基準年度H21：39.5ppb）と環境基準の範囲内である。 | |
| | 社会的影響 | 行政 | ・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。 | ・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。 | ・流入抑制対象を通過車までを含めることは、県外の運送事業者等に対する周知徹底は難しい。 |
| | | 企業 | ・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。 | ・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。 | ・NOx・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。 |
| | その他 | ・NOx・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3,4案よりは受け入れやすい。 | ・NOx・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3,4案よりは受け入れやすい。 | ・NOx・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、第1,2案より厳しい。 | |
| | | | ・高速道路は慢性的な渋滞との意見がある。 | ・NOx・PM対策地域内外の車種規制による格差は減少する。 ・高速道路は慢性的な渋滞との意見がある。 | |

| 項目 | | 第4案 | 第5案 | |
|-----------|--------------------------------|---|--|------------------------------------|
| 流入車抑制対象地域 | | NOx・PM法対策地域全体 | NOx・PM法対策地域全体 | |
| 流入抑制対象 | | 発着車 | 発着車、通過車 | |
| 対象車両規制区分 | | 非適合車 | 非適合車 | |
| 対象車種 | | 5車種 【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】 | 5車種 【普通・小型貨物車、特種車、バス、貨客車】 | |
| 対策概要 | | <p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域を走行する場合は、<u>適合車</u>の使用に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx・PM法対策地域を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>の周知に努める。 | <p>●普及啓発対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三重県が普及啓発資材を作成し、三重県トラック・バス協会などを通じて、NOx・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、NOx・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等に対して啓発するよう依頼する。 | |
| 評価視点 | 迂回路影響 | ・特になし。 | ・特になし。 | |
| | 社会的影響 | 行政 | ・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。 | |
| | | 県民 | ・NOx・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。 | ・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 | ・NOx・PM法対策地域外の運送事業者等にとっては、第1,2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。 | ・NOx・PM法対策地域外の運送事業者等に対する流入抑制効果が弱い。 |
| その他 | ・NOx・PM法対策地域内外の車種規制による格差は減少する。 | | | |

※1 国道23号：桑名市小貝須（国道258号交差点）～四日市市塩浜（国道25号交差点） ※2 国道1号：桑名市安永（国道258号交差点）～四日市市大治田（国道25号交差点）

※3 国道164号・県道6号：四日市市中納屋町（国道23号交差点）～四日市市塩浜本町 ※4 高速道路：東名阪自動車道（鈴鹿IC～長島IC）・伊勢湾岸自動車道（四日市JCT～湾岸長島IC）