

◎ 三重県流入車抑制対策の各ケース（第1～4案は要綱、第5案は普及啓発）の意見等に対する県の考え方について

	流入抑制対象地域	対象車			対策概要	意見等欄	県の考え方
		抑制対象	規制区分	車種			
第1案	国道23号	発着車	非適合車	3車種	<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>（非適合車の不使用）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>（非適合車の不使用）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>（非適合車の不使用）の周知に努める。 	<p>①迂回道路等での渋滞が予想されるが、対象車種も3車種と、運送事業者等への影響を最小限に止める施策と考える。</p> <p>②事業者としては、受け入れやすい案と思われる。</p> <p>③3車種を対象とし、かつ、国道23号線に限定した施策につき、荷主より運送事業者への要請は最も行いやすい。 〈採択順序 1〉</p> <p>④国道23号のみの非適合車流入抑制だけでは、対策地域全体の対策にはならない。 現在、特に対策地域の国道1号は、「生活道路」となっていることから、国道1号の交通量の増加による交通渋滞や交通事故の多発等が予想され、住民生活に支障をもたらすことが懸念される。</p> <p>⑤本案を実行すると、国道1号線及び県道6号線の交通量が増え、渋滞が増加することが予想されるが、生活道路への影響は2案ほど受けず、また、対象車種も限られているため、地域経済への影響は限定的である。本案中、国道23号線の環境改善に一定の効果が見込めるのであれば、実効性という点も含めて、1～5案の中では最も受け入れ易い案と考えられる。</p> <p>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。</p>	<p>・平成23年度三重県調査で、平成32年度に環境基準超過が予測されるのは国道23号沿道のみであるが、この国道23号のみを流入車抑制対象地域とすることは、国道1号等への迂回による交通量増加による交通渋滞等が懸念される。 よって、荷主から運送事業者等に対して、できる限り「国道23号を走行する場合は、適合車への転換の要請に努める。」こととし、国道1号等へ影響を与えないようにする。</p>
第2案	国道23号、国道1号、国道164号&県道6号	発着車	非適合車	5車種	<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>（非適合車の不使用）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>（非適合車の不使用）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>（非適合車の不使用）の周知に努める。 	<p>①対策対象となる路線及び、対象車種が多く、運送事業者等への影響が大きすぎる。</p> <p>②第3案、第4案より受け入れやすいが、適合車以外の車両の場合は高速路への迂回となり、高速道路の慢性的な交通渋滞がある。</p> <p>③対象車種が5車種になることに加えて、域内複数の国道や県道を部分的に対象にする事で、土地勘のない県外の運送事業者への周知徹底に懸念あり。〈採択順序 3〉</p>	<p>・流入抑制対象地域を国道23号、国道1号、国道164号&県道6号とすることは、それらの路線以外の生活道路への迂回による交通量の増加で交通渋滞等が懸念され、市民生活への影響が第1案より大きい。 よって、荷主から運送事業者等に対して、できる限り「国道23号、国道1号、国道164号&県道6号を走行する場合は、適合車への転換の要請に努める。」こととし、生活道路への影響を与えないようにする。</p>

					<p>④路線を限定しての流入対策では、対象路線以外への非適合車の流入が予測され、住民の生活に支障を及ぼす可能性がある。</p> <p>⑤四日市市内においては、国道23号、1号、県道6号以外に南北方向を結ぶ幹線道路がほとんど見られず、高速道路は沿岸の商、工業地域から離れていることから、生活道路へ迂回する車両が増加することが予想される。四日市地域においては、発着車の割合が9割以上ときわめて高いことから、大型車の生活道路への流入の増加が懸念され、市民生活に大きな影響を与える可能性があるため、受け入れ難い。</p> <p>⑥国道23号等と高速道路の距離があり、発着車が代替路線として高速道路を利用するか疑問である。 ICアクセス道路への負荷がかかり、沿道への影響が懸念される。</p>		
第3案	NOx・PM法対策地域全域 (高速道路を除く)	発着車、通過車	非適合車	5車種	<p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策地域(高速道路を除く)を走行する場合は、<u>適合車の使用</u>(非適合車の不使用)に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策地域(高速道路を除く)を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>(非適合車の不使用)の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策地域(高速道路を除く)を走行する運送事業者等に対して、<u>適合車の使用</u>(非適合車の不使用)の周知に努める。 	<p>①対策対象となる路線及び、対象車種が多く、運送事業者等への影響が大きすぎる。</p> <p>②通過車両とも規制となり、事業者にとって大変厳しい案と思われる。</p> <p>③対象車種が5車種であるが、高速道路を除く域内全道路を対象としており、規制内容が明確なため、運送事業者への要請は実施しやすいが、通過車に対しても規制することに違和感あり。 (採択順序4)</p> <p>④新名神が全線開通すれば、東名阪道の渋滞が解消されることが見込まれ、非適合車が対策地域の通行を避け、高速道路を通行すると思料されることから、高速道路を除外した対策地域全体を面と捉えた対策が可能となる。</p> <p>⑤対策地域内の非適合車の割合は、徐々に減少しているものの、平成23年の時点においても15%と、まだ、一定の割合で存在しており、運送事業者等に与える影響は大きいと考えられる。また、東名阪自動車道は、現在、暫定的な3車線化により渋滞が緩和されているが、本案を実行することにより通過車両が集中し、交通量が大幅に増加すると、再び以前のように渋滞が多発する恐れがあり、地域経済全体に与える影響が大きくなるため、好ましくない。</p> <p>⑥現状で高速道路を利用していない通過車が、高速道路に転換するにはハードル(料金、渋滞)が高いと思われる。</p>	<p>・平成23年度三重県調査では、平成32年度に環境基準超過が予測されるのは国道23号沿道のみであり、環境基準を達成するために行う流入抑制対策については、「対策地域全域」の場合で行っても、「国道23号のみ」で行っても同様の結果が得られることから、必要最小限の対策を考えると、対策地域全域(高速道路を除く)を流入車抑制対象地域とすることは理解が得られにくい。</p>

第4案	NOx・PM法対策地域全域	発着車	非適合車	5車種	<p>【運送事業者等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策地域を走行する場合は、<u>適合車の使用</u>（非適合車の不使用）に努める。 <p>【荷主等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>（非適合車の不使用）の要請に努める。 <p>【中継施設管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>（非適合車の不使用）の周知に努める。 	<p>①第1案の対策による成果が得られなかった場合に、他県と同等の対策となる次の対策としてはどうか。</p> <p>②第3案より通過車両が除かれているが、事業者にとって、厳しい案と思われる。</p> <p>③対象車種が5車種で高速道路を含む域内全ての道路を対象としているが、発着車に限定すれば、運送事業者への要請は実施しやすい。〈採択順序2〉</p> <p>④流入車が発着車か通過車かを見分けることは困難と思う。 発着車だけの規制では、目的が達成できるのか疑問である。 高速道を含む全対象地域への非適合車の流入を規制することは、運送事業者、荷主等の負担を増大させる。また、非適合車が対象地域外へ流入し、通行することから、対象地域外での生活環境に影響が生じるものと思われる。</p> <p>⑤四日市地域においては、発着車の割合が9割以上ときわめて高く、対策地域内の非適合車の割合も、平成23年の時点で15%と、一定の割合で存在しているため、運送事業者や地域経済に与える影響は大きいと考えられる。しかしながら、市民生活への影響の点では、2案よりは受け入れやすく、経済的な側面では3案よりは受け入れ易いので、1案に続く次点の案と思われる。</p> <p>⑥高速道路は全国つながっているため、他県からの流入車について抑制をかけることは困難である。</p>	<p>・平成23年度三重県調査では、平成32年度に環境基準超過が予測されるのは国道23号沿道のみであり、環境基準を達成するために行う流入抑制対策については、「対策地域全域」の場合で行っても、「国道23号のみ」で行っても同様の結果が得られることから、必要最小限の対策を考えると、対策地域全域を流入車抑制対象地域とすることは理解が得られにくい。</p> <p>なお、第1案の流入抑制対象地域を国道23号のみとする場合を実施し、中間年度の平成27年度で対策効果を検証した後に、検討していく対策と考える。</p>
第5案	NOx・PM法対策地域全域	発着車	非適合車	5車種	<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（非適合車の不使用）努力の普及啓発を行う。 <p>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。</p>	<p>①環境改善、流入抑制への効果が疑問。</p> <p>②全般的に対策内容が曖昧となっており、事業者・荷主・道路管理者の責務が不鮮明。〈採択順序5〉</p> <p>③第1案～4案までのいずれの案においても、運送事業者、荷主等に広報啓発を行い広く周知を図る必要があることから、第5案については、あえて検討する必要はないものとする。</p> <p>④普及啓発対策は以前より実施しており、今回、新たに普及啓発対策を行うことにより効果が見られるかどうかは不透明である。本来の目的である、国道23号線の環境改善が、担保できる案にすべきと考えられる。</p> <p>⑤第1案～第4案の前提として、最低限やるべきことである。</p>	<p>・直近の普及啓発活動として、平成23年度緊急雇用事業により対策地域内事業者約800社に対して啓発資材をもって最新規制適合車への転換やエコドライブ等呼びかけてきた。</p> <p>しかしながら、行政からのみの啓発では環境改善効果が不透明である。</p>

その他（※上記以外の案がありましたら記載ください。）	・特になし。		
----------------------------	--------	--	--

※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）

※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）

※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

※高速道路：東名阪自動車道（鈴鹿 I C～長島 I C）・伊勢湾岸自動車道（四日市 J C T～湾岸長島 I C） 注）3 車種：普通貨物車（車両総重量 8 トン以上）、特種車（ 〃 ）、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