

平成25年度第6回  
三重県流入車対策検討会議 議事録

●日時：平成25年7月23日（水） 9:30～11:00

●場所：三重県JA健保会館 4階 中研修室

●配布資料

事項書

出席者名簿

配席表

(1) 三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱（案）について

資料1：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱（案）

資料2：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱の運用について（案）

(2) パブリックコメント（案）について

資料3：三重県流入車対策の概要について

資料4：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱（案）の枠組み

参考資料1：自動車NO<sub>x</sub>・PM法3府県の流入車対策要綱・条例の一覧表

参考資料2：三重県と愛知県の流入車対策要綱・取扱要領（運用）の一覧表

参考資料3：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料4：三重県流入車対策検討会議設置要綱

(事務局 永楽班長)

定刻ですので、平成25年度第6回三重県流入車対策検討会議を開会いたします。

本日は四日市港運協会の打田委員、中日本高速道路株式会社の塩梅委員より事前にご連絡を頂いております。

開会に際し、大気・水環境課長の林から一言ご挨拶させていただきます。よろしくお願いいたします。

(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6回流入車対策検討会議にご出席いただきありがとうございます。

第5回検討会議では、三重県流入車抑制対策(案)の詳細として、特定荷主の規模要件や、特定荷主からいただく要請等報告書の具体的な内容についてご議論頂きました。この要請等報告書については、その後、主な企業の皆様にご意見を伺い、実態に即した内容で取りまとめました。

本日は、これまでご議論いただいた内容を三重県流入車対策要綱(案)として取りまとめ、提示させていただきます。また、今後実施するパブリックコメントについての資料も提示させていただきたいと考えております。

委員の皆様のご協力により、具体的な対策案がまとまって参りました。本日もどうか実のある会議となりますように心からお願い申し上げて、ご挨拶とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

(事務局 永楽班長)

ありがとうございました。

本日の会議はこれまでと同様に公開させていただき、議事概要は委員の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開いたします。

では、四日市市環境部環境保全課の人見課長に座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(四日市市環境部環境保全課 人見課長)

皆様おはようございます。

四日市市環境部環境保全課の人見と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほどの林課長のご挨拶のように本日は、流入車対策要綱(案)と、パブリックコメント、大きく二つについてご議論をいただくとお思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事を進めて参ります。

まず、事務局より資料の確認をお願いします。

(事務局 太田主査)

大気・水環境課の太田と申します。事項書の裏面から配付資料一覧をご覧ください。

事項書

出席者名簿

配席表

(1) 三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)について

資料1：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)

資料2：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱の運用について(案)

(2) パブリックコメント(案)について

資料3：三重県流入車対策の概要について

資料4：三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)の枠組み

参考資料1：自動車NO<sub>x</sub>・PM法3府県の流入車対策要綱・条例の一覧表

参考資料2：三重県と愛知県の流入車対策要綱・取扱要領(運用)の一覧表

参考資料3：三重県流入車対策検討会議のスケジュール

参考資料4：三重県流入車対策検討会議設置要綱

以上です。過不足等よろしかったでしょうか。

(座長)

ありがとうございます。

それでは、「(1) 三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)について」事務局から説明をお願いします。

(事務局 太田主査)

三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)についてご説明します。まず資料1が三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱(案)、資料2が三重県大気環境の保全に関する流入車対策要綱の運用について(案)です。

説明にあたり、参考資料1自動車NO<sub>x</sub>・PM法3府県の流入車対策要綱・条例の一覧表をご覧ください。この参考資料では、自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域で既に流入車対策を行っている愛知県、大阪府との比較を一覧に示し、他府県と三重県の違いがどのようなことや、三重県の対策内容について記載しています。こちらで説明させていただきます。

表の左から三重県流入車対策要綱案、愛知県要綱、大阪府条例、また備考には、各条項のポイントや、なぜ三重県はそのような内容にしたのかを含めて記載しています。

それでは、三重県流入車対策要綱案についてご説明します。

第1条には、三重県の要綱の目的を記載しました。

第2条定義ではそれぞれの言葉の定義をお示しします。

第2条第1号では対象自動車について記載します。これまで対象自動車についてご説明した通り、三重県では大型3車種を対象にしています。備考欄をご覧ください、普通貨物自動車が1ナンバー、特種自動車が8ナンバーで車両総重量8トン以上、大型バスが定員30人以上で2ナンバーの一部こちらの大型3車種を対象にしています。一方、大阪府や愛知県では5車種が対象です。

第2号では対策地域について記載します。対策地域は三重県では6市町を対象にしています。

第3号では対象地域について記載します。これまでの検討会議でもご説明したように、三重県はNO<sub>x</sub>・PM法対策地域の中に流入車対策対象地域を設けています。これは国道23号の一部として、桑名市小貝須の国道258号交差点から、四日市塩浜の国道25号交差点です。愛知県や大阪府についてはNO<sub>x</sub>・PM法対策地域と流入車対策対象地域は同じです。

裏面をご覧ください。

大阪府は特定運送事業者を定めています、三重県、愛知県は空欄です。内容として、府内に使用の本拠地を有するトラック等の台数が30台以上持つ事業者、府内の事業所を有する第一種貨物利用運送事業者であって資本金は3億円以上、これらを特定運送事業者としご報告を頂いています。よって大阪府では特定荷主だけでなく、特定運送事業者からも報告を頂いています。

なお、すでに三重県では、対策地域内で30台以上トラック等を使用する事業者は自動車使用管理計画によって低公害車等への車両の転換、ご報告していただいているため、必要は無いと考えます。そして対策地域以外の市町で30台以上トラック等を有する事業者でも、対象地域を通過しているとは限らないため、三重県では特定運送事業者は設けないこととしています。

続いて第4号からはそれぞれ、第4号では荷主等、第5号では特定荷主等、第6号では旅行業者、第7号では特定旅行業者について同様の形で記載します。

続いて第8号では中継施設管理者について記載します。対象自動車が入出する施設から周知して頂くために指定させて頂きました。なお三重県では、愛知県、大阪府の他府県とは異なり、空港法、自動車ターミナル法の一般自動車ターミナル該当施設が無いので、こちらを盛り込んでいません。三重県では、港湾法の国際拠点港湾として四日市港、鉄道の貨物駅としてJR四日市駅が対象になります。

また他府県との違いとして、卸売市場法第2条第4項に規定する地方卸売市場を挙げさせていただきます。三重県には、生鮮食品の流通や消費上の重要な拠点である中央卸売市場は対策地域内をはじめとし三重県内にはありません。それに対して、他府県は中央卸売市場を対象にしています。

三重県の地方卸売市場については対策地域内には国道23号沿いの北勢卸売市場をはじ

めとして3箇所あります。なお、中央卸売市場と地方卸売市場の設置規定に関しては取扱高とは関係なく、北勢地方卸売市場は、松阪市の三重県地方卸売市場と取扱高などが同規模です。これにより三重県では地方卸売市場を中継施設の対象施設にしました。

同じく第8号の倉庫業についてご説明します。倉庫業は依頼を受けた物品を倉庫において保管する事業であり、物流において重要な役割があります。

倉庫業全てを対象にすることは負担が大きく、特定荷主のように一定規模以上に限りませんでしたので備考欄と併せてご覧下さい。

倉庫業は一類倉庫、二類倉庫等、保管する内容によって種類が分けられます。また、有効面積に応じて国土交通省に届出を行って頂いているもの、有効容積に応じて届出を行って頂いているもの、2種類に分けられます。

まず対策地域内の一類倉庫、二類倉庫などでは、対策地域内の倉庫の有効面積の総合計が800,654m<sup>2</sup>であり、この5割の規模を捕捉する事業者は、有効面積が約5,000m<sup>2</sup>以上に該当しています。よって有効面積が約5,000m<sup>2</sup>以上の倉庫業を一つの区切りとして対象にしています。

次に対策地域内の貯蔵槽倉庫、危険品倉庫では、有効容積の総合計が290,205m<sup>3</sup>であり、この5割の規模を捕捉する事業者は、有効容積が約15,000m<sup>3</sup>以上に該当しています。よって同じく有効容積15,000m<sup>3</sup>以上の倉庫業を対象にします。このように倉庫業の対象施設を設けさせていただきました。

続いて、4ページをご覧下さい。備考欄は大阪府さんの倉庫業に対する対象施設の規則です。こちらは延べ面積1万m<sup>2</sup>、敷地面積3万m<sup>2</sup>などで定義されています。

第9号では車種規制適合車等について記載します。備考欄の記載のように三重県の場合は大阪府と同様に、経過措置対象車も車種規制適合車等として扱います。対策地域内の経過措置対象車は車種規制等の猶予がありますが、残りの対象車種は大型バス等に限定されます。同様に、今回の対策では呼びかけを行っていただく対策地域外からの車にも猶予を持たせていただきます。よって経過措置対象車は車種規制適合車等として定義します。

続いて5ページをご覧下さい。

第10号では車種規制適合車標章等について記載します。三重県の車種規制適合車標章等の表示を要請するに当たり、国及び大阪府の経過措置対象車ステッカーを含む適合車ステッカーの利用を考えています。

続いてエコドライブ等では、愛知県のみ第3条でエコドライブの項目を特別に記載しています。三重県では、策定中の地球温暖化対策条例に盛り込まれる予定であり、現在この部分を三重県の要綱に含める予定はありません。

第3条では車種規制適合車等の(不)使用について記載します。文言上、愛知県さんが、車種規制非適合車の不使用の記載があり違いがありますが、似た内容です。また、条例で定める大阪府も適合車の使用を要請する記載があります。

第4条では、車種規制適合車標章等の表示について記載します。三重県では適合車標章

に大阪府や、国のステッカーの表示を要請します。また、大阪府は大阪府のステッカーの表示のみを要請しています。

第5条では、荷主等による車種規制適合車等の使用のための措置等について記載します。三重県は要綱第5条で、基本的に他府県と同様に規定し、荷主等は運送事業者に対して車種規制適合車等の使用を要請します。これに対して愛知県さんは、非適合車の不使用を要請の記載ですので文言の違いがあります。

7ページ第2号をご覧ください。荷主等は貨物等の販売などをするものに対して、自分が購入する場合は、貨物を販売している者に対して、車種規制適合車等の使用を要請する項目です。

第3号は、旅行業者についての対応を記載します。こちらも他府県と同様です。

第4号は、荷主等、旅行業者が第3項の規定について内容を確認、記録するように規定します。愛知県さんはエコドライブ実施の呼びかけをあわせて規定します。

第6条では、特定荷主等及び特定旅行業者による要請等の定期報告について記載します。3府県ともに毎年度県に報告する形をとりますが、三重県は第6条第2項により県のホームページで公表することを含みます。これについては、後ほどご説明します。

愛知県の電子申請に関しては、三重県でも行う必要があるため、あえて記載していません。

第7条では、車種規制適合車等の使用等に関する周知について記載します。三重県は大阪府同様に中継施設管理者や自動車販売業者等から適合車使用に関する周知を行っていただきます。愛知県は同様に、自動車整備事業者に対して適合車ステッカーの周知を行う内容があり、こちらは三重県でも項目に含めました。

第9条では、助言について記載します。愛知県さんと同様に三重県がそれぞれの荷主等に対して助言を行う内容です。

第10条では、雑則について記載します。この要綱について、必要な事項は別に定め、三重県は運用通知を示します。愛知県については取扱要領を示します。

以上が要綱のご説明でした。それぞれ3府県と比較した際のポイントをご説明しました。なお、愛知県と三重県が別に定めた運用通知、取扱要領の比較については、基本的に同じような内容ですが、2点ポイントを申し上げます。

参考資料2 三重県と愛知県の流入車対策要綱・運用（取扱要領）の一覧表をご覧ください。定義の対象自動車の運用についてご説明します。第2第1号に規定する対象自動車の定義は、消防用自動車、救急用自動車、その他道路交通法施行令第13条に規定する緊急自動車のことであり、こちらを除いています。対象自動車には、営業用自動車（緑ナンバー）および、自家用自動車（白ナンバー）とする。これについて、白ナンバーを対象にすることを入れています。

もう1点ですが、4ページの三重県要綱第2条第9号をご覧ください。経過措置車である車種規制の猶予のある車を、対象にすることについてご説明します。この項目については、

三重県第9号の後半に記載しましたが、経過措置車は対象自動車であり、自動車NOx・PM法第13条第1項の規定により同法第2条第1項に規定する窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準が適用されないものその他別に定めるものが対象になります。この別に定めるものを挙げています。対策地域内と同様に経過措置がある対策地域外の車についてを、この項目に記載した形です。対策地域内については13条で経過措置があることを記載しましたが、対策地域外の車についても経過措置対象車があることを運用の8で記載しました。

以上が、要綱と要領の説明です。

続いて資料1の要請等報告書をご覧ください。第5回検討会議でも別紙の右側についてご説明しましたが、車種規制適合車等使用の要請状況、また確認していただく対象は、対策地域を発着して、対象地域である国道23号、国道1号を運行する対象自動車です。車種規制適合車等使用の要請状況の確認の様式は、項目にレ点をしていただく形です。

この確認頻度については、前回の検討会議で月に1回程度で提案させて頂きました。その後、数社訪問し検討した結果、年2回（年2日）実施していただく形で書かせていただきました。6月、12月で事業者さんが選択する任意の一日で調査して頂き、確認結果に記載して頂きたいと思えます。

また、要綱第5条2項にもあるように出入りする対象自動車を対象にしています。購入等で貨物等が入ってきた場合、購入先に対して要請を行っていただくこととなります。

ただし、この場合に、入ってくる車に対しても、年に2回は確認を行っていただきたいと思えます。なお、出入りした総台数、非適合車は延べ台数でお願いします。

別紙のホームページ公開については要綱第6条第2項に含み、前回の検討会議でもお話ししました。またどのように公開を行うか、後ほどご議論いただきたいと考えています。説明は以上です。

（座長）

ありがとうございました。

それでは、質疑応答にうつります。要綱6条2項で報告のあった事項について、県のホームページで公開を行うことは、県からもご意見があったように伺っています。これについて、皆様のご意見を伺いたいと思えます。

私も行政の立場で役職的には、これを公表することで受け入れられる面があると思えますし、逆に言うと悪い意味では制裁という意味になってしまうと思えます。しかしながら、より実効性を持たせるためには必要だと思えます。皆様のご意見を頂きたいと思えます。よろしく願いいたします。

（三重県経営者協会 住友電装㈱ 森田安全環境部長）

前に弊社にヒアリングにお越し頂いた際に、書式や、公表の方法については、荷主とし

て当社なりの考えをお伝えしました。

おっしゃる趣旨は理解しています。しかし、いきなり公開されることに抵抗があることは否めません。実際、特定荷主の定義の方法を愛知県や大阪府に倣うことは理解できますが、なぜ三重県だけ名指しで公表するのかが分かりません。ですが、最終的には定められた要綱に従い、我々は誠心誠意の努力をします。

もう少しこのあたり県がどのような思いで進めていきたいのか明文化等していただきたいと思います。会議に参加していない荷主の方から、何故、という疑問がパブリックコメントなどで出るのではないかと考えます。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

(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)

報告を公表することは、報告者の名前が全て公表されるということですか。つまり報告が頂けない企業の名前も公表されますか。

(事務局 永楽班長)

想定としては、それを予定しています。

報告内容についてはいま色々な事業者さんに意見を伺っています。そこで、例えば報告する頻度はどの位が良いか、どういったことを確認させていただくか等の意見を聞いています。今回示しているように報告を公表することもご説明し、事情をお話しています。

やはり委員の方のお話のように、何故三重県だけ公表するのかの意見もあり、県でも判断に苦しんでいるところです。

この要綱は元に返れば、最終的に平成32年度に全域で環境基準を達成するために行う対策です。そこで、とりあえず不十分な内容かもしれないが要綱を実施し、平成27年度まで様子を見てはどうかということです。

いうなれば助走段階ですので、特定荷主さんから頂いた報告を見てどのように対策を行っていくか検討する段階にもかかわらず、報告をすべて公表することはどうなのかとも考えています。

事務局の狙いは、ほかの特定荷主さんが参考にできるように、色々情報を与えるほうが良いのではないかとということであり、良かれと思い公表を盛り込みました。しかし他の面で悪影響を与えることが考えられるのであれば、事業者さんや、業界さんのご意見を頂いて決めていきたいと思ひます。

公開を提案してはいますが、事業者さんからいただいた報告を検討し、全体の総括としてまとめて公表してもよいのではないかと個別に頂いたものを公表することで、悪影響



が出るということであれば、検討する余地はあります。

森田さんがおっしゃるように、より詳しく公表するメリット、デメリットを説明しなければ、理解しがたいのであれば、変更することも可能です。

県としても、この案で平成32年度まで進むつもりはなく、県の要綱が守られている状況や事業者さんの状況がまとめることでもわかるのであれば、愛知県さんのように全体でまとめた公表をすることも良いと思っています。

県にとっては良かれと思っての公表ですが、色々と事業者さんにとって、理解しがたい面があるならば辞めることも考えられます。

例えば、事業者さんにとっては公開があるのならば、本当に提出をしなければならないのかと提出をためらうことも出てくる可能性があると思います。特定荷主の要件に当てはまる全ての事業者さんからご報告をいただきたいと思っているため、県としては事業者さんになるべく報告を行いやすい条件で行いたいと考えています。強制力もないことなので、事業者さんが納得して頂ける方法で行いたいと考えています。

(（一社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

例えば、前に出して頂いた報告が何台だったのか。頂いた報告から、企業の延べ台数のうち何台が達成されているか、何台が達成されなかったのかを見ることが出来ます。こういった面から入っても良いと思います。

いきなり行うことはいかがでしょうか。中間年度である平成27年度は検討するので、26年度、27年度のこの2年はワンステップの段階として、対象自動車が何台か、そこへの立ち寄り台数が総台数で何台か、達成できなかったのは何台か、という表現の仕方、これに対する要請をかけることが良いと思います。

対策を講じているという方向で進まれてはいかがかと思えます。私達に加盟している荷主さんに辛い部分があります。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

トラック協会さんのお話のように、いきなりはいかがかと思えます。例えば、まずは要請した部分の概要を報告する形で行っていただきます。その後、状況が極端に悪ければ、公表するスタンスがあるだろうと思えます。

また第5回検討会議に欠席したので、要請等報告書での確認の方法についてお伺いします。記載のとおり車種規制適合車等ステッカーによる確認、使用車両の事前届出・登録等による確認作業ができてきます。これらは車検証のコピーや、現地で車両のステッカーを見て確認がとれなければ書けないような報告書になっています。これについて前回に議論はされましたか。

(事務局 永楽班長)

確認の方法は、その他の項目があります。そのほかの方法で確認ができれば、下に書いて頂ければ良いだろうと思います。

(（公社）三重県バス協会 星野専務理事)

事業者さんから間違いないですかという確認の方法も良いということですか。

(事務局 永楽班長)

色々と確認の方法を限定している訳ではありません。要請等報告書には多くなるだろう2つの方法を記載しました。その他で確認できる状況があれば、その他にご記入いただきたいと思います。

(三重県経営者協会 住友電装㈱ 森田安全環境部長)

では、確認の方法の全ての項目にレ点を付けることも可能ということですね。

(事務局 永楽班長)

2つの項目とその他の確認方法を全て並行して行って頂いていけば、付けて頂いても結構です。

(三重県経営者協会 住友電装㈱ 森田安全環境部長)

ステッカーを貼っている車両で確認することもあり、事前届出を受けている車両で確認することもあり、ドライバーにヒアリングをとった方法で確認する方法もあり、これら全てを一つの報告に含めて良いということですね。

(事務局 永楽班長)

契約している事業者さんに伺い、全てが適合車である回答を頂いたなど、事前に確認出来たならば結構だと思います。特に確認方法を縛る必要はないと思います。

ただ県で確認方法を考えた際、この2つを代表的なものと考え記載しました。その他行いやすい方法があれば、ご確認いただければと思います。

(事務局 林課長)

私から補足としてお話しします。この案を出す前に皆様から様々なご意見を頂きました。企業さんにも意見照会を行いました。その際に一部の方から、理念を通し骨抜きの内容は良くないので対策は徹底的に行うのはどうか、非常に正論のご意見を頂きました。

みなさまがご存じのように今回の対策は、条例で徹底的に取り締まることはせず、要綱としてお願いベースの柔らかい形で行われる対策です。そういった時に徹底的に行うご意見があると、お声がけのみでこの実効性が殆ど無ければ、これはアリバイ作りではないか、

と懸念されることがありました。

ご意見に応える時、何か担保が必要ではないかと考え、ここから公表を行う一つの案が出たことは事実です。どこかで歯止めがあることを事務局として考えたことが元々の経緯でした。しかし、いきなり公表するののかというご意見もあると思います。

もともとの対策では、例えば対象車種について、愛知県ならば5車種をお願いベースの要綱による対応で実施されています。ここを三重県はまだ3車種にしぼっていることや、本来この案のみでは、シミュレーション上では環境基準を達成出来ない状況で対策が設定されていること。この部分を考えると、なるべく担保されるものが必要だと思いました。

しかし、平成23年度、平成24年度の環境基準は測定局で達成されています。実際このままでは平成32年度において全域での環境基準が達成されないことがシミュレーション上で出ていますが、23年度、24年度で達成されているので、中間年度である平成27年度まで緩やかな要請での対策で様子を見ましょうという案でした。

平成27年度まで緩やかなまま規制を行うことは一つのポリシーだと思います。平成25年度、26年度、27年度の3カ年の様子を見て、また景気が戻ったり、色々な状況で環境基準が達成出来なければ、平成28年度の時に更に厳しいことをお願いする必要があると思います。

要請等報告書については公表せずに、平成27年度まで様子を見ることも一つの案だろうか事務局は考えています。そして報告書を頂けば公表を行わなくても、県からあまり守られていない事業者さんをお願いに伺うことも考えています。このような状況でいきなり公表をするのではなく、まずはお伺いし、お願いをすることも良いと思います。また、環境基準が達成されなければ対応を行う形になっても良いかと考えています。

本日は皆様のご意見を伺いたいと考えています。事務局として他の企業さんにも伺いました。確かに、いきなりの公表はどうだろうか、というご意見も頂いたようです。一度に行うのもどうかと思います。皆様のご意見を頂いて、判断したいと思います。

(座長)

ご意見、ご質問等、よろしくお願いいたします。

(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)

確かに公表により、対策の担保もとれて効果も上がるかもしれません。

しかし、ちゃんと出来ていない事業者まで公表することは、あまりにもペナルティが強いように感じます。段階が必要とも感じますし、実際どれほど皆様に協力して頂けるかがまだ分からない状況の中で、罰則だけが先行するのはどうかと思います。

(事務局 林課長)

決して罰則とは書いていません。一生懸命していただくアピールの場になるかと考えて

います。

(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)

一生懸命している事業者についても、公表できるということですね。

(事務局 林課長)

そうです。罰則と言われればすこし厳しいですが、そのように感じられる所もあろうかとは思いますが。

(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)

良い所だけ公表するような方法はどうでしょう。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

企業さんはイメージが大切なので、出し方が大切だと思います。段階で行いながら、イエローカード的要請を個々で行っていただくことが一番大切ですから、ここからだとは思いますが。

(環境省中部地方環境事務所 遊佐環境対策課長)

初年度は補助的にご協力いただける企業さんを公表し、ここから少しずつ広がりを見せたい方向もあると思います。

やはり、イメージが悪くなることを一番問題視すべきです。ですから少しずつ広がりを見せていくような方向をとっていただければと思います。

(座長)

報告書をすべて公表することは、おっしゃるとおり制裁的な意味があると思います。ご協力していただける事業者について公表する方向が良いと思います。

(三重県経営者協会 住友電装(株) 森田安全環境部長)

協力していただける企業さんが良いでしょう。いきなりの報告書公表により、事業者さん同士が敵対してしまえば、ご協力ができなくなってしまいます。

(座長)

PRの場になることもあると思いますが。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

逆に報告書をいただき、非適合車がなく達成できた事業者を公表していく。私の企業が

載っていないのはおかしいと、企業さん側は自ら分かりますからね。

(三重県経営者協会 住友電装㈱ 森田安全環境部長)

私もホームページに載せなければ、という気分になりますね。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

いま、新聞やテレビを通じて様々なことが公表されています。また、新聞やテレビは主に悪いことを公表している傾向があると私は思います。

しかし善良な行為、良いことを含めて、どんどん場に公表することも一つだと思います。良いところから、日々行っていることを公表することも色々な声を聞く方法だと思います。これやあれが悪いといわずに、良い所から始めることも、スローかもしれませんが一つの方向として考えられると思います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

公表の手法についてですが、何社中、こういう企業が非適合車がなく達成されていますということを公表すれば良いと思います。あと何社達成されていないということと、達成された企業を公表することで、事業者さんにとっては恥もありません。会社名は載っていませんから。

(警察本部交通部 保田様)

報告書を公表することができる企業を公表する方向で文言に変えることはできないですか。いまは公表することが義務になっていますが。公表することが出来る、という文の表現にすればニュアンスが変わると思います。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

柔らかい意味にすることですね。公表の仕方も包み込めますね。

(座長)

できるということは、良い企業だけを公表していけるような意味ですか。

(警察本部交通部 保田様)

そういった場合もあります。必ず公表しなければならない、ではなく、公表することが出来るという意味です。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

報告については、皆さんが100%良い行為をしたということは、どちらかという短

い期間でしていただけると良いと思います。

(座長)

公表することとするとは対策地域として全体的に取りまとめる意味でしょうか。個々の企業さんで公表する意味でしょうか。県としては本来どういった考えでしたか。

(事務局 林課長)

本来はそういった意味でした。積極的にして頂いている事業者さんだけを公表する形でも良いかなと思います。このあたりはもう一度事務局で議論させていただきます。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

参考資料2 三重県と愛知県の流入車対策要綱・運用(取扱要領)の一覧表について一点確認します。

大型バスについての要綱や運用規定は特別措置法施行令第4条第3号に掲げられますが、30名以上の限定規定は必ずあるのかをご確認頂きたいと思います。ここでは大型バスに30人のくくりがありますが、私どもの運賃の区切りは29人です。

要請等報告書での大型バスの記載についても、バス協会での大型バスは49人～50人以上であり運賃で迷います。私どもは小型、中型、大型バスに分かれているため迷います。

ですので、特別措置法施行令第4条第3号の内容が30人以上の定義について確認お願いします。要綱では30人以上を示していますが、これについての整合性があるのかをご確認頂きたいと思います。

(事務局 永楽班長)

後で確認致します。

(座長)

ホームページで公開を行うかについて今回とりまとめますか。また最後に事務局でご検討いただけますか。

(事務局 永楽班長)

ここで、皆様のご意見をまとめていただけるほうが事務局としてはありがたいです。

要点ですが、県は、個別で頂いた要請等報告書を全て公表することを考えていました。しかし、今の所、公表は控えておこうとか、先ほどのお話のように非適合車がなかった企業だけ公表したらどうかとか、ご意見をいただきました。

現段階で平成27年度までの要綱では、どちらで進むかということだと思います。この方向を教えていただければありがたいと思います。

(（一社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

報告書を公表することは決めつけずに、公表することが出来るという内容にして頂ければ良いと思います。公表する場合もインセンティブとして、対象自動車は何台、総台数は何台、達成台数は何台、また、達成できた企業は何社。このようにインセンティブに公表する方法もあります。

要綱のまず1年2年はこれを目指していただくことが大切でしょう。

(事務局 林課長)

ご意見を頂いたように、要綱条文の文言を、報告書を公表することが出来るに記載を変更し、伊藤さんがおっしゃるような方法でこの要綱がよめるかどうか。このような方向性で事務局は公表についての検討を行い、可能ならば表現を直させていただこうと思います。これでよろしいでしょうか。

(座長)

皆様、こういった形でよろしいでしょうか。

(全委員)

異議なし

(座長)

全てを公表せずに、公表を行うか事業者さんに選択が与えられる方向で行っていくご意見を頂きました。それから、中間年度である平成27年度に再度検証し、その際には環境基準を達成するために公表を行うことになる可能性もありますし、いらなくなる可能性もあります。

今回はこのように繋げていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(全委員)

異議なし

(四日市消費者協会 中嶋会長)

質問ですが、大型バスはすごく人身事故が多いと思います。国道での大型車の事故の多さ、安全管理についてはどうなっているのだろうと思います。個人のマナー、会社の姿勢が甘いのかそのような影響もありますが。

(（一社）三重県トラック協会 伊藤専務理事)

色々な事故要因は考えられます。決められた健康診断をおこなっていても、突発的な心筋梗塞や脳卒中になる場合もあります。

また、管理指導も行っており、あつてはならないことですが過労などの安全運転には繋がらない管理もあるので、正しい管理を行うように指導を行います。

しかしながら事故が起きた際、バスやタクシー、トラックが第一当事者ではなく、被害者である場合があります。事故が記事になった時にトラックの文字があれば、トラックが悪いというイメージに捕らわれがちですが。三重県は非常に事故が多いのは事実ですし、増えていることも事実です。我々は三重県のトラックが他県を走行した際に事故を起こさないように啓発、指導も行っていますが、たまたま県外からきた車が事故を起こしても、数字上の件数は三重県に含まれますので。

((公社) 三重県バス協会 星野専務理事)

私どもバス協会では、安全性評価の事故を起こさないこととしてハートマークを行っています。

また今日は、健康に起因する事故が増えていることが多く報道されています。睡眠時無呼吸症候群については、JR西日本で睡眠時に無呼吸になると昼間に眠気を催し事故に繋がることと言われ、これに対しバス協会は今年、協会の1200台のうち1000名の運転手に検査を実施します。

しかしながらトラック協会さんのお話のように事故については、バスやトラックでなく乗用車が追突した場合があります。バスだと報道等読みやすい部分もあります。

私どもも、安心、安全を第一に考え、細心の注意を払っています。また事故を起こすと事業者にとっては信頼の問題にも繋がります。十分にトラック、バス、タクシーを扱う者として、皆細心の注意を払っていますことを、ご承知頂きたいと思います。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

命の重さがあります。1人も10人も命の重さは同じく大切です。それを思うと事故が多いと思っておたずねしました。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

協会でも頑張っております。皆様にお示しできるように、安全のGマークを付けた車も増えています。そのような車ばかりになるように、事業者指導を努めています。残念ながら、事故が起きていることは事実です。

(四日市消費者協会 中嶋会長)

お互いにですね。



(事務局 林課長)

確認方法について星野委員がおっしゃって見えましたが、各荷主さんに行っていたく車種の確認方法については、真摯に受け止めていただければ、どのように確認しようか、という話になると思います。

事務局の考えとしては、車種の確認をして頂ければ良いと思います。罰則がないため嘘の報告で0のようにも記入でき、この裏付けを行うことも難しいです。

ただし今回の要綱は緩やかですが、適合車を使用していただく雰囲気を持ってもらえることを想定した要綱です。例えば、最初に契約をされる際に、弊社に搬入する際は適合車を使用していただくことを契約にして頂ければ、それを確認する際に信用し、6月には簡単に確認し非適合車はないと思っていただければ良いと思っています。

要するに、確認をきっちり行って頂くことを意識していただくよりも、非適合で入ってくるような状況で面倒な確認が必要な状態よりも、適合車を使っただけで確認が安易になる雰囲気を持っていただくことが望ましいと思っています。ですから、厳密な確認ができるような適合車マークを貼っていただき、まもっているアピールをしていただければ良いと思いますが、雰囲気を作っていただくことが目的だと思っています。

もちろん報告していただくことを期待しますが、報告の確認よりも適合車を使用したらよいと、事業者の方に思って頂ける効果を狙っています。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

我々運送事業者は、荷主さんからこういった車で来るように依頼があれば、守らなければ次の仕事が無くなります。我々の業界で一番心配な所はそこにあります。すぐに影響はでません。

ソフトランディングで対象車種を3車種に限定していただいたことは良いと思いますし、出来ることから始めていただけるようお願いしてきました。荷主さんはその位のことはして頂けると思います。

また我々としてはこれを受けて守っていく必要があると思います。

(事務局 永楽班長)

先ほど要請等報告書について別紙を直接出すことは辞めることのお話になりました。要請等報告書の右側の別紙については、公表することを想定して右側の別紙の報告者欄と左側の報告者欄が重複しています。報告書を個別で出すことがなければ、別紙の右側の上にある報告者住所、氏名の欄は削除して正式な要綱の別紙にしたいと思っています。こちら削除をお願いします。

要綱の本体については、第6条第2項を県のホームページで公表することができるという文末に変更します。これらをまとめとして、このように修正させていただきたいと思っています。

(座長)

事務局から提案がありましたが、よろしいでしょうか。

それでは、要綱等報告書を中心にお話がありましたが、要綱全体についてご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

(環境省中部地方環境事務所 遊佐環境対策課長)

確認を6月や12月に実施することに何か意味はありますか。6月は環境月間、12月は大気汚染防止週間であり、それに当てはめられたのかな、と思ひますが。

(事務局 永楽班長)

そうです。最初は月間の名前を記載しましたが、12月の大気汚染防止月間はいま月間として、特別に行っているのかという部分がありましたので、年2回を均等に6月、12月で記載しました。裏にはそういった環境月間などの取組をして頂く月間があるのではという意味がありましたが、表面には出さなくても良いかと思ひました。

(事務局 林課長)

6月と12月のように県で具体的に設定したことについてですが、年2回の設定ということでは、ある事業者は3月と9月など荷主さんにとってそれぞれ違いが出ます。それよりも6月と12月に設定し、業界全体で6月と12月は確認をしなければという雰囲気を作っただけであれば、ご対応いただきやすいただろうと思ひました。これを県で決める際、環境月間のある6月と12月にすることを考えました。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

それでは次の議事に移らせていただきます。

続いて(2)パブリックコメントについて事務局から説明をよろしくお願ひします。

(事務局 太田主査)

パブリックコメントについてご説明します。今回の検討会議では資料1要綱と資料2運用についてご意見を頂きました。これについて修正を行わせていただきます。

なお近日中にパブリックコメントを行いたいと考えています。パブリックコメントに付ける資料は資料1から資料4までです。資料3はNO<sub>x</sub>・PM流入車対策の意味を1枚にまとめて記載しています。資料4は、その概要を図にしました。また資料1と資料2に、今回の議論していただいた流入車対策要綱案、要綱の運用を付けています。

資料3三重県流入車対策の概要についてからご覧下さい。

1 NO<sub>x</sub>・PM法対策地域の現状と課題では、これまでのNO<sub>x</sub>・PM法制定の経緯から、昨年度策定した総量削減計画、環境基準の状況、目標年度である平成32年度など将来年度における環境基準のシミュレーション結果の状況等について記載しました。

2 流入車対策の必要性については、シミュレーション上では平成32年度の環境基準の達成確保は一部地域で難しい結果が出ており、対策地域全域における環境基準の達成には、これまでも適合車への転換、車種規制、交通流の円滑化等行いましたが、それのみでは達成が難しいということ。

これに対し対策地域の大幅な排出量の削減を目的に、対策地域外から来る流入車の非適合車には対策を講じることが重要であり、この必要性について記載しています。

下の円グラフをご覧ください、直近の平成24年度進行管理調査の結果では、対策地域内における大型車の二酸化窒素排出量の割合は、対策地域内の非適合車は1%であり、猶予車はほとんど無くなっています。これはいずれ0になると思います。

ただし、流入車の非適合車については、様々に議論させて頂いており、要綱で減らすために対策を議論させて頂いています。以上、2 流入車対策の必要性について記載しました。

裏ページの3 三重県流入車対策要綱（案）の概要では、（1）流入抑制対象地域と対象自動車では、見て簡単に内容が分かるように記載しました。

（2）枠組みの詳細については、次の別紙4でご説明します。運送事業者や、荷主等、中継施設管理者等、それぞれが行っていただく内容をお示しし、第4条の項で規定します。

4 そのたについては、これまでの検討会議で、流入車抑制対策は、中間年度である平成27年度まで対策を事前的に行い、その結果をもって平成28年度には中間評価を行い、流入抑制制度のありかた、運用、公表も含めて再検討を行うことになり、それについて記載しました。

次に資料4についてご説明します。第5回検討会議で決めた特定荷主等の資本金3億円を超える等の基準や、特定旅行業者として第1種旅行業者を対象に含め記載しました。このようにパブリックコメントの資料は順に資料3、資料4、資料1、資料2とし、近日中の実施を考えています。以上で説明を終わります。

（座長）

ご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

（（一社）三重県トラック協会 伊藤専務理事）

資料3の2 流入車対策の必要性についての中に、交通流の円滑化、交通渋滞の解消等そのたの対策を行ってきたとありますが、何も環境は変わっていません。

これらはさらに加速させなければならない問題で、何も状況に変化がないように思います。高速道路の事故が起きれば、下の道はひどく渋滞することが先々週もありました。分

かっただけにいるとは思いますが。いかがでしょうか。

(事務局 永楽班長)

今回、NO<sub>x</sub>・PM総量削減計画を昨年度作成しました。また一期は平成15年からNO<sub>x</sub>・PM法対策地域の総量削減計画を行ってきました。

関係機関の皆様や、交通流の対応される警察さんや、国土交通省さんなど色々な機関が実施して頂いた施策を集め、計画を進めてきたところです。

また環境省さんでも、NO<sub>x</sub>・PM法を施行し、強制的にはありますが、猶予期間を与えながら対策地域内の車の転換を図ってきました。

実施したことすべてが順調かと言われればそうではないと思いますが、しかし、全然効果がなかったかという、そうではなく徐々にですが進んでおりますので……。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

対策地域内の排出規制適合車への転換や、色々な装置の問題については我々も努力しています。ただこの部分については。

(座長)

この道を作る問題、ご意見はよく出ますね。

(事務局 永楽班長)

全然進めていない訳ではありません。

((一社) 三重県トラック協会 伊藤専務理事)

肝心な所の北勢バイパスも出てきています。

(座長)

伊藤さんのおっしゃるように不十分かもしれませんが進めておりますので、ご理解をいただきたいと思います。ご意見は重々に理解しています。

他にご意見、ご質問等よろしくお願ひいたします。

1について、平成24年度は環境基準達成見込みとされています。公表はいつされますか。

(事務局 永楽班長)

大まかに夏過ぎには公表出来ると思っています。しかし、いつ公表できるか正確には難しいです。

(座長)

パブコメ前に公表できる見込みはありますか。

(事務局 永楽班長)

パブコメ前に判定することは難しいと考えています。公表できる日とパブコメを併せて、文言は修正させていただくかもしれません。

(座長)

ご意見、ご質問等よろしくお願いいたします。

それでは、議事を進めます。次に3その他について、事務局から説明をお願いします。

(事務局 太田主査)

3その他についてご説明します。参考資料3 三重県流入車対策検討会議のスケジュールをご覧ください。7月予定のパブリックコメントについては、近日中に実施したいと考えています。パブコメの期間については県により一ヶ月の規定があり、一ヶ月設けさせていただきます。また、資料は委員の皆様へ送付します。

またスケジュールの下、関係団体周知については、我々が直接お伺いします。第5回検討会議の際にもお話ししましたが、色々な皆様に影響がある要綱ですので、皆様の意見を踏まえ、関係機関にご説明にあがりながら進めていきたいと思っております。パブコメの間中も関係機関にご説明にあがってご理解を頂きたいと考えています。

伺う機関等のご意見がありましたら、教えていただきたいと思います。以上で、そのたの説明を終わります。

(座長)

ありがとうございます。これまでの議論を踏まえ、ご意見、ご質問等よろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは本日の議事は終了いたします。

議論のあった箇所について修正させていただきます。本日はありがとうございました。

以降の進行は事務局からお願いします。

(事務局 永楽班長)

各委員の皆様、ご審議いただきありがとうございます。このほかに、質疑、ご意見等ございましたら、後日でも結構ですので、事務局へメール、FAX等でご連絡いただければ、追って回答させていただきます。本日頂いたご意見についても追って回答させていただきます。

では、最後に課長から閉会の挨拶をお願いします。

(事務局 林課長)

各委員の皆様、本日は活発なご意見をいただきありがとうございました。

近日中にパブリックコメントを実施し、予定では8月末に第7回検討会議を実施させていただきます、こちらを最終に確定したいと思います。

色々紆余曲折ありましたが、色々なご意見をいただき、より具体的な対策がまとまってきたと思います。

もう少しですが、ぜひ引き続きご協力いただきたいと思います。

これをもって平成25年度第6回三重県流入車対策検討会議を閉会いたします。本日はありがとうございました。