

大阪府生活環境の保全等に関する条例及び同条例施行規則の一部改正(案)に対する府民意見等の募集結果及び大阪府の考え方について

○募集期間: 令和3年11月12日(金曜日)から令和3年12月13日(月曜日)まで

○募集方法: インターネット、郵便、ファクシミリ

○提出意見数: 1者(団体を含む。)から4件

寄せられたご意見等の内容、ご意見等に対する大阪府の考え方は下記のとおりです。

番号	該当項目	ご意見等の内容	大阪府の考え方
1	3～4ページ 1大気分野 (2) VOC 規制について	はじめに) 大阪府は、かつて甚大な公害被害を生んだことの反省から、産業公害対策では、全国トップの水準の施策を展開し、「大気汚染総量規制」「中央政権による規制からの種々の横出し」などより厳しい規制を実施し、それが全国の環境行政の水準を高める牽引車の役割を果たしてきた。現在でも全国有数の産業都市域である大阪府の環境行政の動向が全国の同様の地域の自治体行政、ひいては国の環境行政の動向にも大きな影響を及ぼすと考える。今回の生環条例の改定が、環境行政の後退とならないことを希望するものである。 意見1)揮発性有機化合物(VOC)独自規制について、現行の独自規制を廃止することに反対です。 理由1)思うような効果があがっていないことを理由に、施策そのものを廃止することは、後退といわざるを得ません。VOC は、光化学オキシダントの生成に寄与するもので、光化学オキシダントの環境基準達成率がゼロを更新しており、効果的な対策が求められている。これまで府は独自の発生源対策を行い、そのことが府域での排出量の削減につながってきた。しかし、光化学オキシダント濃度の改善には至っていない。 理由2)今後も、大気汚染生成メカニズムの解明、研究を進め、効果的な施策へと転換していくべき 3)PM2.5についても、VOC はその前駆物質(生成原因物質)と考えられており、PM2.5の基準達成ができていません。そういう中で、独自規制を廃止することは疑問です。	設備構造基準を主とした条例のVOC 排出規制は、近年の大気環境濃度改善との因果関係が明確とは言えない現状において、引き続き運用するには過大な管理コストを事業者に課すこととなり、得られる費用対効果が薄いものと考えています。 大気環境濃度改善への費用対効果、事業者の自主的取組みの促進、運用面の課題等を鑑み、光化学オキシダント生成能に着目した排出源や排出状況に応じた有効な対策等といったより効果的な対策の方向性が国において定まった段階で新たな排出規制のあり方を検討することとし、当面は管理的手法による事業者に対する排出削減や、光化学スモッグ予報等の発令時の対象工場への窒素酸化物(NOx)やVOC の削減要請、家庭における日用品からのVOC 排出削減に取り組んでまいります。
2	4～5ページ 2 自動車環境分野	意見 2)自動車流入車規制の廃止について、時期尚早であり、反対です。 理由1)NOx 排出対策が進み、府の測定では、環境基準の上限値(0.06ppm)をクリアする効果がでている。しかし、環境基準下限値(0.04ppm)はまだ、未達成の局が残されている。この時点で流入車規制を廃止することは、行政の後退につながる。基準下限値の達成を可能とする十分な見通しを示すことが必要である。 理由2)本年 3 月に開催された府環境審条例検討部会資料で、局地汚染激甚局での今後の見通しが掲載されている。これは、過去 11 年間の濃度の一次回帰からトレンドを見ているのみで、サンプル数が少ないうえに、回帰式の検定結果も示されていない。これでは到底納得できない。モデルを駆使したシミュレーション等で将来予測を示すべきである。	大阪府においては対策地域外から流入する排出ガス基準に適合しない自動車(非適合車)の割合は規制前で17%(平成19年度)であったものが、0.3%(令和元年度)まで低下しており、今後も新車代替が進んでいくものと考えております。 このたび、大阪府環境審議会の答申では、流入車規制を廃止した場合の大気環境に及ぼす影響は極めて軽微であることに加え、電動車普及によるNOx 削減効果が大きいことが示されました。
3		意見3)世界健康機関(WHO)が大気汚染物質の指針値を見直しましたので、NO2について府独自の取り組み目標を設定し、上位98%値の日平均値を0.02ppm以下にするための自動車流入車規制の政策になるように厳しくしてほしい。 理由)大阪府では現在SDGsを基本理念として、環境政策を推進しており、大阪府・大阪市の共同提案で、内閣府の「SDGs未来都市及び自治体SDGsモデル事業」にも選定されています。大阪SDGs 行動憲章の1番目の項目は「かけがえのないいのちを大切に、地域社会や環境に配慮して行動します」とあります。環境農林水産部の目標には「豊かで快適な大気・水質が保全され、温暖化対策が進み、府民が暮らしやすく、かつ事業活動が行いやすい環境・エネルギー先進都市をめざします」とあり、「健康で安心して暮らせる社会の構築」とあります。これを真剣に推進する立場で、自動車流入車規制においても、過去の総合計画を推進してきた方法で、NOx 排出対策をすることは容易であるといえる。世界健康機関(WHO)の指針値は、2005年に決めた基準を、この間の多くの研究成果を参考にして、今年2021年9月に、従来より一層厳しく、4分の1まで低い濃度基準にすべきとしたものである。大阪府は、環境先進国日本の中でも、その先頭になってリードしてきたのであり、府独自の目標と計画を設定することは、府民の健康を維持・向上のためには大変重要な意義のある政策となる。	今後、府としては施策効果が高い電動車の普及施策を推進していくとともに、NO2の環境基準のゾーン内の測定局の存在や、交通量が集中し大型車混入率の高い交差点など比較的濃度が高い地点があることから、関係機関と連携・協力しながら、引き続き自動車NOx・PM総量削減対策を推進してまいります。
4	3～4ページ 1大気分野 (1)有害物質規制について (イ)排出規制に係る具体的な規制手法について	意見4.大気有害物質濃度規制について、発がん性物質については、現行の設備構造基準を濃度基準に変更するとしているが、これは規制緩和となるので、基準の変更には十分に根拠を示すべきである。 理由)発がん性物質について、現行の設備構造基準を濃度基準に変更するとしている。一般にこれは規制緩和とみられる。基準の変更には十分に根拠を示すことが必要である。 本年 8 月の府環境審条例検討部会資料によると、排出基準を設定するうえで、国で環境基準、指針値が定められている物質については、施設の稼働時間や不確実係数を考慮して、一律に40を乗するとある。ここで不確実係数は10としている。この算出方法は乱暴と言わざるを得ない。有害物質の不確実係数とは、閾値に対し、被曝者の健康状態、耐毒性に個体差があることから安全側に設定されるもので、一律の値を設定することは適当でない。府民の健康の安全側を考慮するなら、不確実係数で乗するという必要はないと考える。	一律の係数の設定については、環境基準値・指針値と排出規制を行う上での想定環境濃度との性格の違いを考慮し、排出源からの排出時間、両者の不確実係数の現行レベルの差を勘案し設定したものであり、一定の根拠があると考えております。 設備構造基準から濃度基準への変更は、排出濃度によっては処理装置の増設等を指導することもあることから、一概に規制緩和に当たるとは考えておりません。閾値があると判断される物質については、業種や業態ごとに現実的かつ効果的な対策検討が可能である長所を踏まえ、その閾値に応じた濃度基準を設定して排出規制を行うことが適切であると考えます。 なお、改正条例施行後の大気環境濃度等の状況を注視いたしまして、必要に応じ適宜制度の見直しを検討してまいります。