

## 第 2 3 回大阪府環境審議会会議録

開催日 平成15年12月19日

場 所 プリムローズ大阪

## 第23回大阪府環境審議会会議録

開 会 午前10時31分

司会（山本補佐） 長らくお待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから、第23回大阪府環境審議会を開催させていただきます。

私は、本日の司会を務めさせていただきます環境農林水産総務課の山本でございます。よろしくお願いいたします。

皆様方には、お忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、会議に先立ちまして、草川環境農林水産部長からごあいさつ申し上げます。

草川環境農林水産部長 環境農林水産部長を仰せつかっております草川でございます。

第23回大阪府環境審議会の開会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、日ごろから大阪府政の推進に格別のご支援、ご協力を賜っておりまして、この場をおかりいたしまして、まずもって厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。また、本日は、年末の大変お忙しい中、また大変お寒い中、審議会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、放置自動車対策につきましては、喫緊の課題として早期に制度化を図りますために、前回の審議会で諮問をさせていただきました。その後、放置自動車対策検討部会において、池田部会長のもとで熱心にご議論をいただきまして、放置自動車の所有者責任や早期撤去に向けた方向性などを取りまとめていただきました。この場をおかりいたしまして、部会長を初め部会委員の皆様方に厚く御礼を申し上げる次第でございます。

本日は、お取りまとめいただきました部会報告をもとにご審議をいただき、答申を賜りたいと存じておりますので、委員の皆様方におかれましては、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

大阪府といたしましては、いただきます答申をもとに、今後放置自動車対策を積極的に進めてまいりたいと考えておりますので、引き続きご支援、ご協力を賜りますようお願いを申し上げ、甚だ簡単でございますが、開会に当たりましてのごあいさつとさせていただきます。どうかよろしくようお願い申し上げます。

司会（山本補佐） 続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。時間の都合により、今般新しく委員をお引き受けいただいた方のみ、ご紹介させていただきたいと存じ

ます。

( 新 委 員 紹 介 )

その他の委員、幹事の皆様方は、お手元にお配りしております配席表にお名前を書いてございますので、ご紹介を省かせていただきます。

続きまして、本日の資料を確認させていただきます。

( 配 付 資 料 確 認 )

なお、本日、委員定数42名のうち29名の委員の方々のご出席をいただいておりますので、大阪府環境審議会条例第5条第2項の規定に基づきまして、本審議会が成立いたしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、ただいまから議事に入りたいと存じます。南会長、進行の方、よろしくお願いいいたします。

南会長 非常に寒い日になりました。朝早くから環境審議会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

放置自動車対策はかなり緊急の課題ということで、前回、専門部会を設置することをお認めいただきまして、専門部会で精力的にご審議いただきました。その結果をもとにして、本審議会において放置自動車対策の制度化についての答申をいたしたいと考えております。何とぞよろしくお願いいたします。

部会を設置して、池田敏雄委員を初め5名の方々に部会委員をお引き受けいただきました。その結果として、本日、部会長をお務めいただいた池田委員の方から検討結果をご報告いただいて、その後、皆様からご質問あるいはご意見をいただく、そういうことを進めたいと考えております。何とぞご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、池田先生、よろしくお願いいたします。

池田(敏)部会長 放置自動車対策検討部会の部会長を務めさせていただきました池田でございます。ただいま会長からもご説明がございましたように、大阪府における放置自動車対策の制度化について知事から諮問がございまして、当検討部会におきまして検討をいたしました。その経過及び結果について、本日、ご報告を申し上げたいと存じます。

まず、お手元の資料の6ページをごらんいただきたいと思います。このたび検討部会で検討いたしました際の部会の皆様の名簿をつけております。いずれも当審議会の委員の皆様です。

7ページには審議経過、8ページと9ページには、参考資料ということで、大阪府における放置自動車に関する状況を載せております。

8ページをごらんいただきたいと思います。大阪府における放置自動車の現状ですが、平成10年度には6,291台の放置自動車を確認しておりまして、平成12年度には7,581台、平成14年度には7,862台というように増加の傾向にあります。放置されております場所は、道路上が83%と一番多く、そのほか港湾区域、あるいは公営住宅の敷地、河川敷など多岐にわたっております。これらの放置自動車は、他のごみ投棄の助長あるいは誘発の原因になりますし、地域的美観を損ねております。そして、施設の管理面からも支障を来しているのが現状でございます。

9ページをごらんください。これらの放置自動車の処理につきましては、放置者みずからが処理をするのが原則であろうと考えられますが、特定が非常に困難な状況にあるわけです。したがって、自主撤去率は20%程度と低い状態にあります。その分、行政がやむなく撤去処理をするわけでございますが、その台数が年々ふえております。この処理に当たりましては、1台約2万円のコストがかかるわけでございまして、行政負担の面も非常にふえており、困った状況にあります。

このような状況を踏まえまして、部会では、時間的な制約がございましたが、各委員のご協力を得て、先ほどもご紹介がありましたように放置自動車対策は喫緊の課題でございますので、約1ヵ月の間で慎重に審議をいたしております。2度の審議を行ったわけですが、その間、時間的制約がございましたので、事務局の手を煩わせまして、持ち回りによる意見交換も行ったということをご報告しておきます。

第1回目の部会におきましては、府域の放置自動車の現状を踏まえまして、現行法の問題点などについて検討を行った後、大阪府における放置自動車対策制度の基本的な考え方について検討をいたしました。そして、検討内容に基づきまして制度化の考え方の素案を取りまとめるとともに、その素案をもとに、府民の皆さんを中心にパブリックコメントを行った次第でございます。府民の皆様のご意見等につきましては、お配りしております別紙「府民意見等の募集の結果について」のとおりでございまして、おおむね賛同をいただく、あるいは積極的なご意見が大多数であったと思います。第2回の部会におきましては、府民意見を踏まえましてさらに検討を行い、ごらんいただいている検討結果の取りまとめに至った次第でございます。

それでは、資料の表紙をあけていただきたいと思います。本報告書の構成は、目次の

とおりに「はじめに」に始まりまして、「第1 所有者に対する放置自動車の撤去措置」から「第6 制度のあり方」まで、6つの章立てにしております。そして、最後に「おわりに」で締める構成をとっております。

1ページをごらんください。「はじめに」であります。ここでは、さきに示しましたような府域の放置自動車の現状や制度化を図る必要性の背景等について述べております。府域の放置自動車は増加傾向にあり、放置自動車は、新たな自動車の放置や他のごみの投棄を助長あるいは誘発することにより、地域的美観を損ねるとともに、府民の安全で快適な生活環境を阻害する原因となっております。さらに、平成17年1月1日に全面施行されることになっております「使用済自動車の再資源化等に関する法律」、いわゆる自動車リサイクル法によって、新車は購入時にリサイクル料金を先払いする制度が導入されまして、既販車は、最初の車検時までリサイクル料金を支払うこととされております。したがって、その車検が完了する平成19年末までは、料金の支払いを逃れようとして放置自動車がさらに増加することが懸念されます。

このような状況の中で、放置自動車の増加を抑制し、速やかな撤去を促進することが緊急の課題となっておりますが、現行法での対応には限界がありますから、本年11月10日に大阪府の環境審議会に対して「大阪府における放置自動車対策の制度化について」が知事から諮問されたということは、先ほどご説明したとおりでございます。これを受けまして、審議及び府民意見等の募集を行い、府としてとるべき放置自動車対策制度の基本的な考え方を以下のように取りまとめた次第でございます。

2ページをごらんいただきたいと思っております。「第1 所有者に対する放置自動車の撤去措置」というタイトルを掲げております。放置自動車の行為者が判明した場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律など現行法に基づきまして、その者に撤去させることができますが、放置行為の現認は極めて困難な状況にあります。そうした中で、自動車の捨て得を許さない、自動車の放置の抑制をいかに有効に行うかということで、具体的には所有者に撤去を求めることの妥当性について種々検討を行いました。

その結果、放置自動車の撤去措置は、当該放置自動車の管理権、所有権を有する所有者にもその責任を課すことが適当と考える考え方をもとに審議を進めた次第でございます。その際、行政が確認可能な自動車登録ファイルに記載された登録所有者を第一義的に責任対象とする。ただし、転売等の所有権の移転が明らかな場合は移転先の所有者とする、それから所有権留保つき割賦販売による場合は登録所有者または使用者とするこ

とが妥当と考えております。また、所有者に撤去責任を持ってもらうことが必要であり、それを実効性あるものにするためには、撤去命令に違反した場合は、行政刑罰であるとか氏名の公表のような制裁措置を科すことが妥当と考えております。

以上のことを下の枠内にまとめて、要点を記録しております。

2 ページの後段をごらんいただきたいと思います。「第2 放置自動車の所有者等を究明するための措置等」についてですが、現状における放置自動車の登録所有者等を究明する調査は、外観からのものに限られております。所有者究明の最も有効な手がかりとなるのはナンバープレートであります。放置自動車の場合はおおむねナンバープレートは取り外されているということで、放置自動車の自主撤去率は、先ほど申しましたように約2割と低い状態になっているわけです。このため、所有者がわからない場合に、それを究明する手続が必要であることから、登録所有者等の判明率を上げるために、エンジンルーム内にある車台番号や車内に置き忘れられたものなどから登録所有者等を究明することが効果的であり、車内調査を行うことも必要と考えております。

車内調査を行うには、放置自動車の施錠を解除することによる調査が必要になる場合も想定されますが、その場合に懸念しなければいけないことは、財産権及びプライバシーの侵害につながるおそれがあるということでございます。車外からの調査では登録所有者等が判明しない場合に限り、府民の安全で快適な生活環境の保全、地域的美観の維持といった公共の福祉のために、必要最小限の範囲内で施錠を解除し調査ができることにしなければならないと考えております。

なお、油漏れが見られ、放置しておくとおそれがあるような著しい支障が生ずるおそれがある場合についての移動・保管の手続を定めておくことも必要かと思えます。

3 ページの中ほどの「第3 放置自動車を速やかに処理するための措置」についてをごらんください。放置自動車を調査した結果、登録所有者が判明しなかった場合は、施設の管理者によって撤去されることとなります。しかし、例えば道路上に放置された自動車については、現行の道路法に基づく手続をとる場合、道路管理者等に所有権が帰属するには約6ヵ月の期間が必要とされております。この間、放置自動車をそのままにしておくわけにもいきませんし、保管するにしても、場所の確保や費用の負担も大変なものが考えられます。このことから、処理までの期間を短縮する必要があり、放置自動車の外観の状況等に基づき、自動車としての本来の機能を失っており回復不可能か否か等

の統一的な認定基準を設けて、速やかに「廃自動車」と認定していくことが適当と考えております。

しかしながら、この認定基準でも放置自動車を廃自動車として認定することが困難なケースがまれには想定されますので、そのときには、車両情報や告示後の取り扱いなどを告示することとし、告示してから6ヵ月を経過した時点以降において当該放置自動車を処理することができることとする規定を設けておくことが適当と考えます。

4ページの中段をごらんいただきたいと思います。「第4 適用範囲」ですが、放置自動車問題は府域全体の問題であります。したがって、適用範囲も府域全体とすべきであります。府の講じる措置が所有・管理の権限及び責任に基づくものでありますことから、府に権限のない市町村の所有地、管理地等まで適用範囲にすることはできません。したがって、適用範囲につきましては、府の所有地及び管理地とすることが適当と考えます。なお、撤去命令等については、不特定または多数の者の用に供するもの、例えば道路、河川、公園などに限るとすることが適当と考えております。

また、放置自動車対策を府域全体で進めるためには、適用範囲以外の土地の所有・管理権限を有する市町村が放置自動車対策に積極的なかわり、協力をすることにより、府域全体で実施していくことが望まれるところであります。

続いて、4ページの後段をごらんください。「第5 費用請求」についてですが、放置自動車の処理につきましては、登録所有者等に責務があり、府が放置自動車に関し処理を行った場合は、当該放置自動車の登録所有者等に対し費用を請求することができるように規定することが必要だと考えております。

5ページに移ります。「第6 制度のあり方」についてですが、放置自動車対策の制度化に当たっては、放置されていることで地域的美観を損ね、交通上の支障を来している放置自動車の登録所有者等に対する撤去命令の実効性を担保するために、刑罰等を定める必要性がありますから、条例の形式をとることが妥当と考えております。

最後に、5ページの中段、「おわりに」でございます。放置自動車を進めるに当たり、自動車を放置させている所有者等へ条例による対応をすることが重要であります。自動車を放置させないという府民の方々の意識を徹底してもらうことも必要であります。そのためには、自動車の所有者等のモラルを向上させるため、行政と府民とが協働して啓発活動等に努めるよう、施策面での対応が必要であると考えております。

以上が、大阪府がとるべき放置自動車対策の制度化の基本的な考え方について、放置

自動車対策検討部会が専門的な見地から取りまとめた結果のご報告でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

南会長 池田部会長、どうもありがとうございました。

ただいま、専門部会において集中的にご審議いただいたことをご報告いただきました。そこで、委員の皆様方からご意見をいただく手順でございますが、ご質問、ご意見、意見交換ということをお考えますと、最初にご質問をいただく方がいいかと思ひます。

品川委員 ありがとうございます。基本的に、よくしていただいたと思ひます。

ただ、今の説明の中で一つ疑問が起こるのが、かぎをあけてしなければ所有者なりを特定できないという場合に、施錠を解除できる云々ということがあったんですが、ここに書いてある保管とプライバシーの関係で、保管をしなければならないというのは、車自体の保管のことを言われているのか、それとも車の中にある品物についての保管のことを言われているのかわからない。

もう一つは、保管料を取るべきではないか。保管する義務があるのであれば、保管料を請求するところまで踏み込んだ方がいいかというふうに思ったりもするんですが、その辺の論議があったのかなかったのか、お聞きしたいと思ひます。

池田（敏）部会長 ご質問の点ですが、私どもは、自動車を一体として保管するということを念頭に置きましたので、施錠を解除した場合、何か確認をするものがあったとしても、それを別途取り出して保管するとかという意味ではなくて、車に積んだまま保管することを前提として議論を進めてきたつもりであります。

品川委員 保管料を請求できるかどうか。

池田（敏）部会長 時間的な制約がございます、非常に細かい詰めのところは必ずしもできていないと思ひますが、自動車を保管した場合に保管料を取るということは当然と考えておりましたので、それについては特にここに記載はしておりません。

品川委員 そうすると、事務局にお願いしたいんですが、家電のリサイクル法のときには、府道また府有地に家電が捨てられて、それは家電リサイクル法によって勝手に措置できないから、その製品を府なり何なりが保管場所を設けて回収をして一定預かっていく、その保管をどうするのかという問題が起こってきたわけですね。だから、自動車リサイクル法ができてからも、府が保管場所も確保しなければならん、長期にわたっての保管の費用も負担しなければならんという、また別の大きな負担がそこにかぶさってくるようなことにもなり得るので、できたら国の方とも協議をしてもらって、そういうこ



とが起こらないように、適切と判断したときには即スクラップなりの措置ができて、そしてこの条例を定めることによって保管場所とか保管料が新たな大きな負担とならないようにだけは、ひとつお願いなり検討をしていただきたい、このことを申し上げておきたいと思います。

南会長　ただいまのは、多分、事務局からお答えをいただくほどのことでなくて、ともかく府の方の負担がふえないようによく考えて措置せよというご意見と承ってよろしゅうございますでしょうか。確かに、費用を請求できるとなっていますが、請求しても、回収できる見込みはほとんどなくて、それを府が全部かぶるというのでは、また甚だしく費用ばかりがふえるというご懸念と承りました。よろしゅうございますか。

品川委員　結構です。

池田（作）委員　廃自動車の認定なんですが、さまざまな法の背景のもとで、その経過措置とか手続、そういう問題等で6ヵ月という期間を見ておられると思います。しかし、条例によってよりスピーディーに処理できるように持っていかないと、地域での問題で、6ヵ月というのは非常に長いと思うんです。パブリックコメントの報告書を見てもそういうご意見があるようですし、条例化することによって従来よりももっとスピードアップされ、そうした社会問題が解消される、そういう条例の実効性についてもっと議論を深めていただきたいと思います。

もう一つは、資料3ページの真ん中の枠で囲ってある中の「放置しておくとき著しい支障が生ずるおそれがある場合の移動・保管」の著しい支障を生ずるという判断ですが、これが放置してあるがゆえに二次的な犯罪などにつながっていくという懸念があるわけですし、そうしたところの判断性をより明確にさせていただくという議論をお願いしたい。

少なくとも、地域社会で放置されている自動車をできるだけ早くしかるべき手続によって処理されるように、また、放置されながら、それを移動して保管しなければならないというその辺の判断も、当然のことですが、よりスピードアップしていただいて、明確に府民の皆さんも認識していただき、そしてみんなが取り組めるより具体的なものに仕上げていただきたい、このように思いますので、よろしくお願いします。

南会長　ありがとうございます。ただいまの池田作郎委員のご発言は、まずスピードアップせよということで、これに関しては私もかなり不思議に思うんです。6ヵ月置かなければいけないという法的根拠、あるいは後半でご指摘いただいた著しい支障が生じるというのも、実はずっと置くから油が漏れてくる、そうすると何かに引火するという危

険が生じてくるので、スピードを上げたら多分ほとんど解決しそうな、同じような問題ではないかと思いますが、そのあたりについて池田部会長あるいは事務局から何らかのコメントをいただけますか。

事務局（武村課長） 化学物質対策課長の武村でございます。事務局から若干お答えさせていただきます。

今回の制度化の検討をお願いするに当たりましては、大きく2つの観点といたしますか、一つは捨てる得を許さないということ、それから所有者がわからないものについてもできるだけスピードアップをして管理者による処理を促進していくということが、今回の制度化をご検討いただくに当たっての目的でございますので、今後、私どもで具体的に制度化を図っていくわけでございますが、今、先生からご指摘いただいた点を十分に踏まえて実施をしてまいりたいと考えているところでございます。

井田委員 いい法律ができると思って喜んで伺っているんですが、4ページの適用範囲のところ、ちょっと確認しておきたいと思います。

適用範囲の枠で囲んだところで、府の所有地または管理地に限定されていますね。今、どなたかがおっしゃいましたように、現実に私たちにとって大事なものは、自分の住んでいる地域社会で道が安全に渡れること、公園に行って景観を楽しんだり安全に公園を散歩できることかと思うんです。堺市や大阪市になると、もうこれは論外であることは皆さんご存じのとおりですが、例えば今、合併に揺れているような小さな市町村の中の道路や河川や公園で府が所有または管理をしているものがどれぐらいあるのか、この制度がせっかくできて、小さな市町村に住んでいる者にとって、この適用がどこまで及んでくれるのか、その辺を確認したいんです。もちろん、府という上位組織がきちんと条例化してくれたら、小さな市町村もそれに準じてくれるであろうことは予測できるんですけども、その辺もしっかり教えてほしいと思います。

池田（敏）部会長 これについては、府の方から資料を提供していただいて、それを検討の資料としております。府の方からその資料について説明いただけますか。

事務局（山中室長） 手元にあります資料では、道路と河川の割合しかございませんが、例えば道路でいきますと、大阪府が所有なり管理している道路につきましては、府域全体の9.5%の割合でございます。逆に言いますと、市町村が89.4%を占めております。もう一点、河川の資料が手元にありますのでご報告しますと、府の管理いたします一級・二級河川は、これはおおむね淀川、大和川で、猪名川の一部は除かれますが、79.7%

ございます。逆に、市町村は12.1%です。

このように、対象によりまして、道路は大多数が市町村、河川は大多数が大阪府が所有、管理しているということで、お尋ねの公園は、今は手元に資料がございませんので、また後ほど、ご要望がございましたらお伝えしたいと思います。

池田（敏）部会長 現状の法制度のもとでは、いわゆる府の条例として、府が所有している、あるいは管理している敷地についてということで、条例を適用することに限界があるわけですが、今の説明のように、府域で市町村が管理している道路は非常に多いし、市町村が管理している河川もあるわけです。ですから、現在、市レベルでは、大阪市、堺市、箕面市、羽曳野市、東大阪市が放置自動車についての条例を制定しておられるわけですが、府の条例ができた際には、まだそういう放置自動車対策についての条例を持っておられない市町村に働きかけることが必要であるということは、検討部会の中で委員からも意見が出ていたわけでございます。

南会長 ただいまの事務局、部会長からのご説明のとおりですが、生活者の実感からすると、府の所有地に置いてあればやれて、一方、市町村の所有地であれば手が出せない、これではちょっとおかしいのではないかと、ご指摘あるいはご意見の根本はそういうところではないかと思えますし、これは本当にそのとおりだと思います。それで、資料に書かれておりますように、府域全体で実施していくことが望まれる、そのためには市町村とも連携しながらこれを広めていくことがぜひ必要であると思えます。

事務局（武村課長） 事務局から若干お答えさせていただきます。

今、検討部会のご報告にございましたように、私どもも、府域全体で実施していくことがまず必要であると考えております。このために、放置自動車対策の制度化について本審議会に諮問させていただきました背景とか趣旨、さらに検討の項目等につきまして、既に府域の市町村に対して説明する機会を持ったところでございます。本日のご審議の結果を受けまして、制度の基本的な考え方につきましての説明会、さらには具体的な制度化案の説明会の開催等も精力的に実施をしてみたいと考えておりまして、できるだけ私どもとして市町村等に速やかに情報提供を行うことなどにより、府域の市町村と連携した取り組みができるように進めてまいりたいと考えているところでございます。

橋本委員 2ページに、撤去命令に違反した場合は制裁措置を科すということがございます。あなたの車がここに不法に置かれてますよ、早く撤去してくださいという通知をして、それに従わないときには罰金等を科すということですが、大体どれぐらいの金額

を予定されているのか、ちょっとお聞きしたい。

それともう一点、先ほどの6ヵ月云々という話でございますが、登録ナンバーがわからない、車台ナンバーがわからない車を6ヵ月も置いておかんと、法的に廃棄物処理ができないものか。所有者もわからないし、車台番号がなくて、今度登録しようとしてもできないということになれば、廃棄物と同等の扱いで、すぐに行政が、まただれかが処理をするというような方向で明記できないものか、その辺をお聞きしたいんです。

南会長 6ヵ月というのは、本当にそういう感じがいたしますね。

池田（敏）部会長 罰金につきましては、我々は金額を検討したわけではございませんが、現在、都道府県レベルで三重県、岡山県、高知県が条例を制定しておりまして、そのうち罰金の規定を持っているのは三重県のみで、20万円と規定しております。大阪府域の羽曳野市と東大阪市も罰金20万円という規定を置いておりますので、大体そういうところが、相場と言うとおかしいんですけれども、考えられるのではないかと思います。

それから、後のご質問は、我々の検討でも議論の中心になりました。放置された時点ではまだ動いていたけれども、それが放置されているうちにタイヤがなくなったり、だんだん廃棄物らしき状況になってきて、処理するのに非常に手間がかかるということなので、できるだけ早く認定をして廃棄物の処理の方向に回すことの必要性は議論されたわけです。所有者が存在して、後で取り返しがつかなくなることも懸念されますが、その場合、もし換価できるようなものであれば、自動車は代替物として幾らもあるわけですから、いけるんじゃないかという議論もあったんです。ただ、その認定が非常に困難なので、認定の困難なものは、どうしても現行の法律の建前で6ヵ月は所有権を留保しなければいけないのではないかとということかと思えます。

橋本委員 条例の中で、登録ナンバーがない、車台ナンバーが消されているということであれば、廃棄物として取り扱いますというように明記できないものですか。

池田（敏）部会長 廃棄物認定の基準として考えられるところは、ナンバープレートが外されているとか、あるいは車台番号が認識できない。車台番号を認識する場合はボンネットをあけなければいけないので、施錠を解除しなければいけないわけですが、それとかタイヤが外されている、またバッテリーが外されている。そういうものを総合的に勘案すれば、廃棄物として処理する方向に回すことができるのではないと思うんですけれども、それを明文化するかどうかということについては、どうでしょうね。

事務局（武村課長） 若干法律関係のこともございますので、私の方からお答えさせて

いただきます。

基本的な考え方としましては、廃自動車認定を活用してできるだけ速やかに撤去していこうということをごさいます、6ヵ月と書いておられますのは、ある意味では入念規定といいますか、どうしてもそういうことができない場合、基本的にはないと考えておられますが、絶対ないこともないということで記載をしているものであると。議論を聞いておられます、私どもとしてはそのように理解をしております。

それから、廃棄物という議論でございますが、廃棄物に認定いたしますと、当然廃棄物処理法の規定がかかってくるという問題がございます。まず一つは、そのものが一般廃棄物か産業廃棄物かということになってまいりまして、一般廃棄物となると、市町村処理との関係も出てまいります。それから、廃棄物処理法上は措置命令とかそれに基づく代執行といった一定のルールがございまして、一定それに従わざるを得ないという面もございます。したがって、私どもとしては、そこは「廃自動車」という少し独特の概念でできるだけ速やかに撤去していこう、こういう考え方をとっているところでございまして、ご指摘のように、私どもも、今3ヵ月かかっているものをできるだけ短期間に処理をしていこうと考えているところでございます。

橋本委員　だから、私が申し上げているのは、登録ナンバーもわからない、車台ナンバーもわからないという車については、廃棄物か何かは別問題にして、すぐに処分しますよというようなことを条例に明文化できないかという質問なんです、どうなんです、それは。

事務局（武村課長）　それにつきましては、これからまさに制度化に当たりまして具体的に考えていくわけですが、今回の報告書では、統一基準ということでご提言をいただいております。その統一基準を具体的にどう決めていくかということがこれからの私どもの作業になってくるとお思いますので、今、委員ご指摘の点を踏まえまして統一基準づくりをしていきたい、このように考えているところでございます。

南会長　今の橋本委員ご指摘の部分は、条例化に当たって、やはり具体的に基準をきっちり議論すべきところだと思いますね。報告の段階では多分そこまでの明記がまだできていないということだと思いますが、後、具体化するに当たっては、そういう点も……。

事務局（山中室長）　今のご指摘につきましては、条文化云々は努力しますが、結果的に、条例が施行されますと、規則等運用マニュアルの中で、放置すれば本来の自動車の機能を有する駐車違反以外の車は廃自動車として速やかに撤去されますよという形で、

府民の目から見てわかりやすく、また積極的にPRしてまいりたいと考えております。

もう一つ補足として、廃自動車と廃棄自動車の違いですが、廃棄というのは、車の機能を有していない、プラス捨てたという2つの意味があります。我々のいう廃物は、それ以上に幅広くとらえて撤去しようとするもので、そこは柔軟にやろうとしておりますので、ご理解願いたいと思います。

要は、府民の方にこうしたらだめだなということを知りやすく、後は広報なりPRをきっちりさせていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

西口委員 この趣旨は私は大賛成なんですけど、少し質問があります。第1の「所有者に対する放置自動車の撤去措置」というところですが、放置自動車の種類としては、道路運送車両法上の自動車はすべて入るといことなんですか。例えば原付も入るのかというのが一点です。

それから、最近、盗難車がたくさんあるんですね。盗難車の場合に、車台番号を消してわからなくするというケースが物すごくある。そういう場合、盗まれた所有者も責任を負うということなんですか。盗難車でよくあるのが、乗り逃げして放置してそのままになっていて、それを隠すためにナンバーを変える、車台番号を消すというケースですが、こういうケースの場合は、第1の適用についてはどう考えておられるのか、お聞きしたい。

南会長 自動車の種類の範囲、それと盗難車に対してどういう措置まで考えているかというあたり、事務局の方からどうぞ。

事務局（武村課長） それでは、事務局からお答えいたします。

道路運送車両法上の自動車ということで、原付は含まれていないということがございますので、今回の制度化に当たりましては、原付は対象として考えておりません。

それから、盗難車等の関係につきましては、現状としては警察によりましてその対応が図られておりますので、この条例・制度化ができました後も、現状と同じ、警察による対応を基本にしていこうと考えております。

西口委員 要するに、認定をするわけでしょう。放置されているという認定をするときに、その放置自動車の所有者に対して責任を問うということですけども、それが盗難車であった場合、所有者は盗まれているわけだから、所有者にそういう責任を問うことが可能でしょうかと聞いているんです。

池田（敏）部会長 原則は所有者で、登録ファイルに登録されている人になるわけです

が、イレギュラーな場合も当然予測されるので、そういう場合については、本人の責任を問うことが難しいという立証がなされておれば、その人たちに所有者としての責任を問うことはできないと、我々部会としても考えているところです。ですから、例えば転売したような場合でも、もとの所有者が転売の記録を残しておいて、それを提出すれば、仮に転売した人が登録していなくても、もとの所有者は責任を免れるというようなことは、当然考えております。

南会長 どうもありがとうございました。ただいま、自動車の種類としては、二輪は含まないという答えだったと思いますし、盗難車のような場合に、これはもともとの所有者の責任は問えないという見解というふうに承りました。よろしゅうございますか。

岸上委員 府会議員の岸上でございます。放置自動車対策は緊急を要する課題ですし、自動車リサイクル法の全面施行を控えて、府民の安全で快適な生活環境の保全や地域の美観の維持のために、その制度化は意義のあることだと思います。ただし、前提となっております自動車リサイクル法というのは、大変多くの問題を持つ法律であると私は考えます。したがって、前提を含めて何の異論もないというわけではありませんので、そういう点から意見を述べさせていただきたいと思っております。

自動車リサイクル法の大きな問題は、製品の生産から使用後の回収、再資源化まで生産者に責任を持たせる、再資源化費用を製造コストに内部化させる、こういう拡大生産者責任に立っていないということなんです。逆に再資源化の費用を消費者に負担させるために、メーカーはリサイクルしやすい製品を生産するという動機が薄れるのではないかと、コストが高つくつくと、リサイクルしやすいようにすることも手を抜くのではないかとということが懸念されます。我が党が国会で反対したのも、そういう理由からです。

そして、この法律は、メーカーに冷房装置などのフロン類、衝突緩和装置であるエアバッグ、さらに鉄やアルミ部品の回収後に残るシュレッダーダスト、こういう3品目の引き取り義務を課しているわけですが、その費用を負担するのはユーザーだと、ここが問題だと思うんです。新車購入の際に料金として支払うほか、既に購入している既販の自動車の料金は、法施行後の最初の車検で徴収されるという仕組みになっています。ここは、自動車が放置されるという懸念が高い問題なんですね。しかも、メーカーは、自社で処理するのが引き合わなければ、他の業者の安い委託に回すこともできる。メーカーは、引取所は否定するけれども、実際には解体業者に処理をさせて、その経費を支払う、こういう料金をユーザーが支払わなければいかんというのは、私はいわれの

ないことではないかと思えます。

今言った3品目以外の車体部品は、従来どおり廃車、解体をして部品回収する業者間の取引に任せられるわけですが、今でも自動車の部品リサイクルの大半はこういう中小業者の仕事になっております。ところが、リサイクル法が施行されますと、非常に基準が厳しくなって、そして業者の登録許可などもかなり厳しくなるということです。同時にそういう仕事に大規模な企業が参入してくるのではないかということで、中小業者の方は営業を危ぶんでいるということを、国会の連合審査で述べておられました。

このように拡大生産者責任に立たない自動車リサイクル法、自動車メーカーの責任を逃れさせ免罪し、ユーザーや中小業者に負担を強いるという制度は、リサイクルの国際的な常識にも反するのではないかと思っております。そういう点も踏まえて、今回のこの条例化の本来の意図の実を上げられるように配慮されることを、私は強く希望しておきたいと思えます。

南会長 ただいま岸上委員の方から、国の方でやろうとしている自動車リサイクル法に関する問題点をご指摘いただきました。これは部会長から背景の中で若干触れられましたが、しかし現実の問題としては、参考資料の8ページ、9ページあたりにありますように、リサイクル法そのものと無関係にこれだけ放置自動車が増加しているという現状を、府民の生活を守るために何とかしなければいけない。したがって、緊急に放置自動車対策の制度化を行うべきであるということで、これは議会の方からのご要請もあったと伺っております。そういう流れからしますと、今、自動車リサイクル法の問題点をここで議論するのはふさわしくないのではないかと思えます。

岸上委員 いえ、議論しているんじゃないんです。条例は賛成するけれども、リサイクル法の前提も含めて全部賛成ではありませんよという意見を述べたわけで、議論しているわけではありません。

南会長 十分了解させていただきました。そういうことも踏まえた上で、条例化に取り組んでいただくと。

池田（敏）部会長 約8割のものが行政の手によって最終処分をされるということで、その負担は全部行政持ちになるわけですが、我々が審議するに当たってのデータとしましては、その処理については、現在でも日本自動車工業会などから費用の一部を負担してもらっています。費用の一部というと少ないように聞こえるんですが、先ほど申しました1台2万円のコストがかかるうちの約6割、1万2,000円相当分を日本自動車工業



会などの自動車関連団体で負担をしてもらっている事実を、我々は資料によって把握し、審議を進めた次第でございます。

南会長 どうもありがとうございました。そのほか、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。——かなりいろんなご意見を拝聴させていただきました。本日は、この問題一点でのご審議をお願いしておりますが、相当ご質問、ご意見をいただいて、大体皆さん、これを条例化していこうという方向はお認めいただけているのではないかと。パブリックコメントの方でも、かなり積極的な、早くやれという趣旨のご意見がむしろ多いということとも関連して、これを積極的に早く進めることに意義があるというふうに判断させていただいてよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

ありがとうございます。それでは、本日のご審議を踏まえ、部会で検討いただきました「大阪府における放置自動車対策の制度化について」をもって答申とさせていただくことをお認めいただけますでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

ありがとうございます。それでは、本日ご議論いただきましたことも踏まえて、今後条例化に当たって十分配慮しながらも、対策検討部会でご議論いただいたものを答申とさせていただきます。どうもご審議、ありがとうございました。

それでは、本日予定しておりました議事は終了いたしましたので、せっかくの機会でございますので、ほかにこういうことを提案あるいは考えたらどうかというようなご質問、ご意見はございますでしょうか。——特にないようでございますので、それでは、後の進行は事務局の方でお願いいたします。

司会 (山本補佐) ありがとうございました。

それでは、事務局を預かります環境農林水産総務課の課長から一点ご連絡がございます。

事務局 (矢富課長) 総務課長の矢富でございます。現在、本府環境農林水産部で検討しております本審議会と大阪府自然環境保全審議会の統合につきまして、状況報告をさせていただきます。

大阪府自然環境保全審議会は、自然環境保全審議会条例に基づきまして、都道府県における自然環境の保全に関する審議などを行っていただいている審議会でございます。統合を検討している趣旨でございますが、近年の環境問題は、地域から地球全体まで、

その対象はますます広がっております。また、府民の関心、ニーズも幅広いものとなっております。環境に係ります施策立案につきましても、都市生活環境から自然環境、地球環境に至るまで密接に関係してございまして、別々のものとしてとらえるのではなくて、一体的な環境事象と考えることがより望ましいし、必要だと考えております。

また、地方分権一括法の施行によりまして都道府県の審議会の組織及び名称の弾力化が図られており、環境審議会、自然環境保全審議会と個別に設置する必要性が薄くなってまいりまして、他府県におきましてもそのような動きになっております。一方、国におきましても、中央環境審議会を存続させて、自然環境保全審議会など別の審議会を中央環境審議会の部会に位置づけているところでございます。このような趣旨を踏まえまして、本府の環境に関する審議機関について、時代の趨勢にも即した形で審議を行いますとともに、府民から見てわかりやすい体制とするために、現在の本審議会に自然環境保全審議会を統合し、新たな環境審議会として現在検討しているところでございます。

当然ではございますが、統合する場合には審議会条例の改正が必要となりますので、これから作業を進めまして、16年の2月府議会において議案として提出させていただきます。ご審議をいただけるよう、現在検討しているところでございます。

以上、現在の検討状況につきましてご報告させていただきました。ありがとうございます。

司会（山本補佐） それでは、閉会に当たりまして、草川環境農林水産部長からごあいさつさせていただきます。

草川環境農林水産部長 委員の皆様方には、大変長時間にわたりましてご熱心にご審議をいただきまして、本当にありがとうございます。

本日のご審議によりまして、大阪府における放置自動車対策等の制度化についてのご答申をいただくこととなりますので、これに基づきまして、今後、条例化に向けました作業を進めてまいりたいと考えております。引き続きご支援、ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。甚だ簡単でございますが、御礼のあいさつとさせていただきます。本当にどうもありがとうございました。

司会（山本補佐） これにて第23回環境審議会を閉会させていただきます。

閉 会 午前11時36分