

「大阪府における流入車対策のあり方について（中間報告）」  
に対する府民意見等の募集結果（概要）

1. 募集期間 平成19年5月21日（月）から平成19年6月20日（水）
2. 周知方法 大阪府 HP、報道提供、  
府政情報センター及び府民情報プラザ等での閲覧（14ヶ所）
3. 提出件数 21通（個人：7通、団体・グループ：14通）、57件  
（提出方法別 郵送：2通、FAX：7通、メール：12通）

4. 意見等の分類別件数

(1) 現状と課題	9件
(2) 流入車対策	
対策の基本方向	16件
制度の概要	3件
対象範囲及び対象者等の定義・用件	10件
各主体の役割	10件
車種規制適合車等を確認する仕組み	4件
流入車対策の効果の見通し	1件
(3) その他	4件

## 5. 主な意見等の要旨及び最終報告への反映

### (1) 現状と課題に関すること

改正自動車 NOx・PM 法との整合性を図るべき

改正自動車 NOx・PM 法による局地汚染対策で対応可能であり、対策地域全体への流入規制は不要

環境基準非達成測定地点における流入車の比率等、規制の根拠を明確にすべき

早期に条例を制定すべき

### (2) 流入車対策に関すること

#### 対策の基本方向

路上検問やカメラによる監視などで取り締まるべき

通行規制が最もふさわしく、兵庫県と連携して実施すべき

通過交通対策として道路構造の見直し等も言及すべき

局地における通過交通の状況を検証し、対応策を盛り込むべき

通過交通も規制対象とすべき

指摘を踏まえ、留意事項を記述

荷主等の規制による間接的な担保は反対

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」による車両使用抑制効果を見極めず、荷主規制することは回避すべき

他法令に報告提出等の類似義務があり、合理化すべき

指摘を踏まえ、留意事項を記述

基準達成後も条例を継続させるのか

指摘を踏まえ、留意事項を記述

荷主等への規制は、結局、運送事業者に負担を強いる

環境基準達成が可能なら、運送事業者の自主努力を基本とすべき

周辺府県との広域連携で、より効果の高い対策を探っていくべき

流入車対策は必要であり、手法としてステッカー制度の構築等が重要

#### 制度の概要

義務違反に対しては、企業名の公表を行うなど厳罰化すべき

条例の施行に当たり、十分な周知期間と猶予期間を設けるべき

指摘を踏まえ、留意事項を記述

## 対象範囲及び対象者等の定義・要件

荷主の定義として、「継続して」という条件をはずすべき

指摘を踏まえ、修正

荷主等に建設現場の事業者が含まれるのであれば、負担が非常に重くなる。

「工事事業者等を「荷主等」とみなす」とあるが、建設業は様々な専門工事会社等と契約のうえ施工する業態である。資材の運送の手配・決定権等を有する実際に施工する専門工事会社等が荷主となるべき

指摘を踏まえ、修正

府内に本社の有無で特定荷主としての対象が変わるのは不平等

指摘を踏まえ、修正

「資本金」のみを尺度とせず、「出資金」など他の基準も取り入れるべき

指摘を踏まえ、修正

特定運送事業者の要件は、トラック・バスに限定すべき

指摘を踏まえ、修正

ツーリズム産業にマイナス効果を及ぼすので旅行業への規制は避けるべき

コンクリートポンプ車は、規制対象外とすべき

指摘を踏まえ、留意事項を記述

規制は対策地域外の6町村を含めた大阪府全域とすべき

## 各主体の役割

融資制度の充実や事業者のインセンティブとなる認証制度、市民への周知などが重要

産業廃棄物の運搬業者は、許可権者の府が指導すべき

公平性から、より負担の軽い方法で全事業者に対して協力等を求めるべき

宅配便を利用する場合、使用車両の指定をすることは不可能

指摘を踏まえ、修正

## 車種規制適合車等を確認する仕組み

対象自動車の確認作業について、事業者団体に過度な負担を強いる手法は避けるべき

ステッカー制度の充実、ITS やスマートプレートの導入等により識別業務の負担軽減を図るべき

ステッカーは、偽造できないものとし、無料配布すべき  
府職員や警察官が路上検問等をしない限り、ステッカー貼付けの義務  
付けは不可能

流入車対策の効果の見通し

対策を行った場合でも、対策地域内を走行する車が全て適合車に置き  
換わるわけではない。効果を改めて試算し評価すべき

( 3 ) その他 4 件