

「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

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）
（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 44件
 - (3) その他 4件
5. 「大阪府における流入車対策のあり方について（中間報告）」
に対するご意見等の概要及び流入車対策部会の考え方
 - (1) 現状と課題 p1～4
 - (2) 流入車対策 p4～18
 - (3) その他 p18～19

「大阪府における流入車対策のあり方について（中間報告）」
 に対する意見等の要旨及び意見等に対する
 大阪府環境審議会流入車対策部会の考え方

現状と課題

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
1-1	<p>トラック運送業界では、環境対策を「社会との共生」を図る上で重要な柱と位置づけ、これまでも積極的に施策の推進に取り組んできたところ。</p> <p>良好な大気環境を保持するため、さらなる環境対策を推進することには異論はありません。</p> <p>しかしながら、今回の大阪府の「流入車規制案」については、以下のような問題点があることから、十分な検討と、慎重な配慮をお願いいたします。</p> <p>現時点においては、先般、成立した改正自動車 NOx・PM 法の施行日、局地汚染対策が必要だとして知事が指定する「重点対策地区」及びそのうち流入車対策が必要だとして環境大臣が指定する「指定地区」などが明確ではない。このため、少なくとも条例による規制については、これらの実施内容が明確化された段階で法による規制との整合性を確保しつつ、検討されるべきである。</p>	<p>改正自動車 NOx・PM 法における流入車対策は、「指定地区」に流入する車両に限定した局地汚染対策が目的であり、当部会で検討している府の対策地域内全域を対象にした流入車対策とは、対象の範囲が異なるものです。</p> <p>従って、「重点対策地区」「指定地区」の指定の動向に係わらず、府域の環境基準をより早期かつ確実に達成するという目的を達成するためにも、流入車対策の検討を早急を実施していくことが必要であると考えています。</p>
1-2	<p>大阪の運送業界は、この条例の制定を一日千秋の想いで待ちわびていたと言っても過言ではない。私が所属する団体で、法律の期限切れに伴い新車を購入し、現在使用中のトラックを売却したところ、他府県の事業者が流通業者を通じてその中古トラックを購入し、今は同じ得意先で並んでいっしょに仕事をしているということがあったと聞いた。</p> <p>来年といわず、もっと早く条例を制定できないのかという事業者の声が多い。荷主さんと一体になっての粛々とした取組みで大阪のモヤモヤした黒煙がスッキリする事を是非願います。</p>	<p>今回の流入車対策の検討においては、3月の環境審議会の諮問を受け、流入車対策部会を設置し、集中的に5回の部会において検討を行ってきました。</p> <p>環境基準の達成状況については、流入車の影響により府域の事業者の努力が減殺されている状況にあり、流入車対策の制度化を早急に図る必要があると考えています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
1-3	<p>トラック運送業界では、環境対策を最重要事項として積極的に推進し、低公害車導入助成制度を通じ、適合車への買い換え促進をしているところであり、大気環境を保持・改善することは異論はありません。</p> <p>しかしながら、今回の大阪府の流入車規制案のあり方については、以下の問題点があると思われる。</p> <p>府域の大気環境の現状を見ますと、非達成測定局はNOx108局中3局、PM105局中2局であり、改正自動車NOx・PM法による局地汚染対策により対応出来るものであると考えます。従って、対策地域全体への流入規制は不要であり条例施行の必要はないと考えます。</p>	<p>府域の大気環境濃度の年平均値をみると二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）は全般的には改善傾向にありますが、府の総量削減計画の平成17年度の間評価では、流入車対策を環境基準の早期達成や排出ガスの総量低減のための課題としています。</p> <p>また、対策地域外に使用の本拠を有する営業用貨物自動車の台数が増加傾向にあり、対策地域外での普通貨物車の平均使用年数が長期化しています。</p> <p>初度登録年別自動車保有車両数（平成18年3月末現在）を見ると、大阪府では自動車NOx・PM法施行後の平成14年以降に初度登録の車が約45%に対し、排出ガスの負荷割合の高い平成6年以前の車両は約8%となっていますが、対策地域外の周辺府県（京都府・奈良県・和歌山県）においては、平成14年度以降が大阪府の半数以下の約20%であるのに対し、平成6年以前は約38%で大阪府の5倍近い割合となっています。</p>
1-4	<p>環境基準の非達成測定局数は、NOxでは、108局中3局（2.7%）、PMでは105局中2局（1.9%）にすぎず、改正NOx・PM法による局地汚染対策を優先すべきであり、対策地域全域に「流入車規制」を行うと、過大な規制となる可能性がある。</p>	<p>さらに、走行台数に占める車種規制非適合車の割合は、対策地域内に登録している自動車では大幅に減少しているものの、対策地域外に登録している自動車では平成17年度は前年度に比べ微増し、平成18年度はさらに増加して対策地域内の車種規制非適合車の割合を上回るなど、流入車による排出ガスの負荷割合が増大傾向にあり、対策地域内の運送事業者等の環境改善努力が流入する非適合車により減殺されている状況にあります。</p>
1-5	<p>全国のトラック運送事業者では、環境保全の為、平成12年度以降国並びに全日本トラック協会・各都道府県トラック協会の助成により最新規制適合車への代替促進を図っており、大気環境を保持・改善することは異議ありませんが、今回の大阪府の流入車対策のあり方については、以下の問題点があると思われる。</p> <p>大阪府の大気汚染常時監視測定局のデータを見ますと、環境基準非達成測定局数はNOxでは108局中3局（2.7%）、PMでは105局中2局（1.9%）であり、とほぼ達成されている状況となっており、平成12年度以降のトラック運送業界の取り組みの成果が出てきており、今、条例を改正しなくとも改正自動車NOx・PM法により周辺地域での対策も検討されておりますので、今回の流入車規制は「過大な規制」となる可能性があります。</p> <p>また、荷主・施設管理者に規制をかけても、立場の弱い運送事業者に全て負担を強いられる結果となり、現実は運送事業者のみの規制であります。</p>	<p>このように、法で規制された対策地域内では車種規制適合車への代替が進んでいますが、規制されていない対策地域外では代替が進んでいない現状や対策地域外の非適合車が流入車として府域の排出ガス負荷へ影響を与えている現状を考慮すると、事業者の自主的な努力に加えて、強制力を持った実効性のある対策を講じる必要があると考えています。</p> <p>以上のことから、府域の環境基準をより早期かつ確実に達成するため、流入車に対する措置が必要であると考えています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
1-6	<p>・大阪府における環境基準達成状況を測定局で見ると、NOx の非達成局が 108 局中 3 局 (2.7%)、PM が 105 局中 2 局 (1.9%) となっており、一部の局地を除き全般的には改善傾向が顕著であり、現行規制を着実に継続・実施することにより、環境基準の達成は充分可能と思われる。</p> <p>・なお、それをより確実なものとするために、非達成測定局を中心とした局所汚染対策を講ずる必要性は理解できるが、そのための方策として、大阪府の大部分を占める対策地域全域に「流入規制」を行うことは過大な規制となる可能性も否定できず、局地汚染対策については、他の方策も含め広く検討されるべきである。</p> <p>・また、いわゆる NOx・PM 法が本年 5 月に改正され、今後、国による局地汚染対策も含めた具体的方策が示されると思われるが、それらも含めて総合的に検討されるべきである。</p> <p>・バス業界は、極めて厳しい経営環境下に置かれているなかで、環境対策を最重要課題と捉え、事業者は対策地域への輸送にあたっては、車種規制適合車を可能な限り優先して配車する等積極的に取り組んでおり、これら事業者の自主的な取り組みも評価されるべきである。</p>	同上
1-7	<p>大阪府内においては、大気環境が大幅に改善し大阪市内を除く地域で環境基準を達成していると聞いている。また、環境基準を超過している地域がある大阪市においては、「大阪市自動車交通環境計画」を策定し、策定時のパブリックコメントでも「交通流の改善や自動車 NOx・PM 法に基づく車種規制により、大気環境基準を達成できるものと考えます。」と回答している。もともと、大阪府においても平成 22 年度までに環境基準の達成を目標にしていたことを踏まえると、追加対策を行うことは過剰規制であり、やめるべき。</p>	
1-8	<p>非達成測定地点における「流入車」の比率及び大気汚染への寄与度等、規制の必要性を裏付ける科学的な根拠が明確にされる必要がある。</p>	<p>近年の状況を見ると、環境基準非達成の測定局は同一の測定局ばかりではなく、年度ごとに変動している状況です。このような状況を改善するには増加傾向にある流入車に対する規制を新たに導入し、対策地域全体での排出負荷量を削減することが有効です。「平成 11 年度の全国道路交通センサス」によりますと、対策地域内を発着・通過するトラック・バスのうち、流出入車両の割合は、399 千台/日で全体の 16.4%を占めており、流入車対策の実施により、窒素酸化物で 460 トン、粒子状物質で 94 トンの削減が見込まれます。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
1-9	「対策地域外に登録している自動車では微増しており、対策地域内の運送事業者等の環境改善努力が流入する非適合車により減殺されている状況にある。」と記載されているが、対策地域外から流入する非適合車により増加する量が、環境基準を現在超過している地域に対する影響を定量的に評価して対策の必要性を明確にする必要がある。	同上

流入車対策

1 対策の基本方向

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-1	環境は誰のためにあるものなのか。考えれば簡単にわかることで、すんでいる住民のことを第一にすれば、流入車規制は当たり前のことで、いまさら何を馬鹿なことを決めるのかと思うと、行政にあきれている。車庫飛ばしが蔓延し、営業車ばかりが取締りを受け、自家用車は野放しである。ただし、大阪府が第一に規制をすることは、賞賛に値するが、やり方がてぬい。性善説を唱えれば、こうなるだろうが、車庫飛ばしを考えれば確信犯である。予算はかかるが、路上検問などを充実させ、しっかりと違反者を取り締まって欲しい。	<p>走行規制としては、首都圏における粒子状物質対策としての条例や兵庫県の阪神間における大型ディーゼル車対策としての条例により実施されている例がありますが、実効性の確保が課題となっています。また、対策地域内を通過していた非適合車が対策地域を迂回することになれば、周辺地域の大気環境に悪影響を及ぼす可能性があり、結果的に輸送距離が長くなるため、燃料消費量増加によって日本全体での排出ガス増加につながり、地球温暖化対策と逆行するおそれがあるといった懸念も指摘されています。</p> <p>貨物輸送は社会を支える基盤であることから、今回の流入車対策は、幅広い主体の連携を図る枠組みの構築が必要であり、運送事業者だけでなく、運送手段の選択に大きな影響力を持つ荷主等・旅行者者に対しても車種規制適合車の使用に関して義務を課すことなどによって、実効性を確保するものです。</p> <p>なお、走行規制を既に一部地域で実施している兵庫県との連携については、将来の課題と考えています。</p> <p>また、通過交通に対する規制の必要性に関しても、中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会への提出資料で迂回に関する弊害が指摘されていることや、代替通行路が整備されていないため地理的条件から府域を通過せざるを得ない場合もあることから、将来的な検討課題と考えています。</p>
2-2	<p>流入車対策としては、首都圏・兵庫県阪神間で実施されているA案の通行規制による対策が適していると思われる。</p> <p>A案は「自治体の負担が大きい」とあるが、やるべきことはやらなければならない。負担の部分にとらわれ過ぎて、本末転倒にならぬよう、実施すべきである。荷主や施設管理者として、協力できることは協力がするが、負担の肩代わりは出来ない。大阪府内部（発注・交通部局、府警等）で調整しなければならないことが、多々残っているのではないかと。東京、神戸が出来て、なぜ大阪が出来ないのか明確に説明し協力を求めるべきである。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-3	<p>大阪府における流入車対策について、次のとおり提言いたします。</p> <p>条例を遵守させるための手法について 大阪府が定める条例を遵守させるために、大阪府自らが取り締まるのではなく、「荷主等・旅行者」に報告義務を課すことは無理があるのではないのでしょうか。規制をしようとするならば、大阪府の責任で条例を守らせるための努力をされるべきであると考えます。</p> <p>例えば、大阪府の職員や警察官が道路上での検問やカメラによる監視を行うなど、大阪府自らが先頭に立って取り締まらなければ、誰も守らない条例になってしまうのではないのでしょうか。</p>	同上
2-4	<p>対策案の検討において、A～F案をもとに検討が行われ、A案については、自治体負担が過大、周知期間が必要、などの課題が示され、将来の検討課題とされている。</p> <p>A案は、流入車対策としては、効果や公平性の面からも最も相応しいといえ、兵庫県と併せて大阪府においても同様の措置がとられることによって、連携による負担軽減、効果の拡大が図られるため、早期の導入が望まれる。</p>	
2-5	<p>排出ガスによる環境負荷を考えるにあたっては、「通過交通」による影響にも目を向けることは当然と言えるが、本報告書では、前述の通り“発着地”主義を採用し、通過交通を除いた見通しの下での対策しか考慮していない。</p> <p>速効性を上げる通過交通対策は、対策地域内の非適合車の走行禁止などに頼らざるをえないと思われるが、通過交通による交通量の増加と渋滞がもたらす排出ガスの軽減を図っていくことはやはり不可欠であり、そのためには、道路構造の見直しや道路網の整備などの中長期的な視点での抜本的な流入車対策についても言及すべきと考える。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-6	<p>現在、府内の大気汚染対策において課題となっている局地汚染対策を進める場合、通過交通への対応が重要と思われる。</p> <p>審議会資料（第四回資料1）によると、「全交通量に占める通過交通の割合は2.9%」であり、「規制対象としては少ない」との判断から、規制対象からは除かれている。</p> <p>しかし、「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方（中央環境審議会、最終報告案P18）」においては「問題となる局地においては対策地域全体よりも流入車の割合が高いこと、また通過交通については例えば首都高速都心環状線の62%を占めているように相当の規模であること等から、一定の対策を講じるべきである。」と記されている。</p> <p>しかるに、局地汚染対策において効果を上げていくためには、現在の局地における通過交通の状況を検証し、流入車対策においても対応策を盛り込むべきと思われる。</p>	同上
2-7	<p>大阪府内を通過する車両を規制対象としないことについて</p> <p>大阪府内を通過する車両を規制対象としないことについて、大阪府内に環境基準に適合しない車両を流入させないための条例ならば、大阪府内に発着する車両だけでなく、大阪府内を通過する車両についても規制の対象としなければ不公平ではないでしょうか。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-8	<p>本報告書では、NOx・PM法を上回る規制内容とし、直接には運送業務に関与しない荷主や旅行業者のすべてに対し、車種規制適合車を有する運送事業者の利用を促す形で規制を加えているが、そうした実効性を間接的に担保するような方策を行うことには反対である。</p> <p>今回の規制案は、厳しい経営環境の下で、コスト削減、合理化等に取り組む小規模荷主にとっては、重い負担となる。また、一定規模以上の荷主（特定荷主）についても、既に、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）の改正法で、平成18年4月から、省エネ計画の策定やエネルギー使用量の報告が義務化された。これは、荷主は一般に直接エネルギーを使用する主体ではないが、輸送事業者との取引実態に鑑みて規制枠組みの対象とすることが省エネ推進に有効と判断され、世界に先駆けて取り組みが法的に義務づけされたものである。こうしたわが国の先進的な取り組みを通じた、「車両使用の抑制による排出ガスの削減効果」を見極めないまま、省エネ法とは別途の枠組みで特定荷主へ報告義務を強制することは是非とも回避すべきである。</p> <p>また、省エネ法、地球温暖化対策推進法、NOx・PM法という目的は異なるものの、事業者に計画書・報告書の提出という類似の義務を課すような規制については、事業者の負担が大きく、届出の負担軽減につながるような様式や届出方法のより一層の合理化を図ることが優先されるべきと考える。</p>	<p>自動車NOx・PM法に基づく対策地域内での対策として、運送事業者を中心に車種規制適合車への代替が進められていますが、流入車への対策については、運送事業者だけでなく運送業務に影響力を有する荷主等、旅行業者に対策を求める枠組みが効果的な方策と考えています。なお、「貨物又は旅客を運送する者」に車種規制適合車等の使用を規定の上、適合車にはステッカーを貼付すること等により識別を容易にするため、荷主の取組みとしては重い負担にはならないと考えています。</p> <p>平成18年4月に施行された改正省エネ法は、エネルギー使用の合理化を図ることを目的とするものです。また、中央環境審議会では、平成19年2月23日付けの「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（意見具申）」において、条例などによる地方公共団体の取組みに加え、自動車NOx・PM法においても流入車に対し一定の対策を講じるべき、としており、府域においても、流入車対策のための別途の枠組みが必要と考えています。</p> <p>なお、報告については、流入車対策を確実に実施するために必要な限度で妥当なものとする旨の記述を追加しました。</p>
2-9	<p>大阪府における流入車対策について、次のとおり提言いたします。</p> <p>3 「荷主等・旅行業者」を規制の対象とすることについて</p> <p>空気を汚す排ガスを出す原因者はトラック・バスなど「貨物又は旅客の運送を行う者」であるのに、なぜ「荷主等・旅行業者」を規制の対象とするのでしょうか？</p> <p>また、「貨物又は旅客の運送を行う者」は大阪府外の事業者も規制の対象とするのに、一方で「荷主等・旅行業者」については大阪府内の事業者に限って規制対象とするのはなぜでしょうか？</p>	<p>府の対策地域内に発着する運送事業者については、車種規制適合車の使用を義務付けることとしていますが、さらに、運送事業者に荷物等の運送を依頼する荷主等や旅行業者に対しても同様の義務付けを行い、窒素酸化物等の排出に関与する者としての責任を果たしていただくことで、その実効性を高め環境基準の早期かつ確実な達成を図るものです。</p> <p>また、今回の流入車対策は、府の施策として、府の対策地域内に発着する非適合車からの排出ガスを抑制することを目的としているため、「貨物又は旅客の運送を行う者」については大阪府内の対策地域内に流入する全国の事業者を対象としており、「荷主等・旅行業者」については府内の事業者に限って対象とすることが妥当であると考えています。</p>
2-10	<p>この規制は環境基準の達成を目標にしていることから、基準達成後は、当然解除されると考えます。しかし、継続する予定であれば、その目的について明確にする必要性がある。</p>	<p>今回の流入車対策は、総量削減計画の目標年次が平成22年度末であることに鑑み、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準をより早期かつ確実に達成するために実施するものであり、大阪府において環境濃度の状況等を踏まえ、適宜見直す旨の記述を追加しました。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-11	<p>荷主や施設管理者に規制をかけても、結局は運送業者に負担を強いる結果となるため、そのあり方については慎重な検討が必要である。</p>	<p>運送事業者だけでなく荷主等も対象とすることにより、適切な役割分担が行われるものと考えています。</p> <p>なお、当部会では、平成19年3月から5月にかけて、流入車対策のあり方について4回の審議を行い、とりまとめた中間報告について広く意見を募るため、パブリックコメントを実施しました。いただいた意見をもとに更に検討を行い、最終報告をとりまとめています。</p>
2-12	<p>トラック運送業界では、環境対策を「社会との共生」を図る上で重要な柱と位置づけ、これまでも積極的に施策の推進に取り組んできたところです。</p> <p>良好な大気環境を保持するため、さらなる環境対策を推進することには異論はありません。</p> <p>しかしながら、今回の大阪府の「流入車規制案」については、以下のような問題点があることから、十分な検討と、慎重な配慮をお願いいたします。</p> <p>(社)全日本トラック協会では環境省の関係会議の場において「対策地域に入る場合には規制適合車を使用するよう会員に呼びかける」ことを明言している。全体として環境基準の達成が可能な見通しとなっていることを考慮すれば、運送事業者の自主的努力を基本に考えることが適当と思われる。</p>	<p>走行実態調査によると対策地域外の非適合車の走行割合が微増し、対策地域内において、現に流入車による排出ガス負荷の割合が増大しています。</p> <p>また、初度登録年別自動車保有車両数(平成18年3月末現在)を見ると、大阪府では自動車NOx・PM法施行後の平成14年以降に初度登録の車が約45%に対し、排出ガスの負荷割合の高い平成6年以前の車両は約8%となっていますが、対策地域外の周辺府県(京都府・奈良県・和歌山県)においては、平成14年度以降が大阪府の半数以下の約20%であるのに対し、平成6年以前は約38%で大阪府の5倍近い割合となっています。</p> <p>このように、法で規制された対策地域内では車種規制適合車への代替が進んでいますが、規制されていない対策地域外では代替が進んでいない現状や対策地域外の非適合車が流入車として府域の排出ガス負荷へ影響を与えている現状を考慮すると、事業者の自主的努力に加えて、強制力を持った実効性のある対策を講じる必要があると考えています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-13	<p>「流入車対策」とは、そもそも対策地域外から流入する非適合車の問題と言えるが、本報告書の対策案の検討では、東京都や兵庫県で実施されている対策地域内での非適合車の運行自体を禁止するような対策は、人員面、財政面などから自治体の負担が重いほか、周知から施行までに時間がかかるという理由で排除されている。</p> <p>一方で、規制対象を定めるにあたり、本報告では、特定運送事業者、特定荷主、特定旅行業者に該当しない小規模の運送事業者・荷主・旅行業者に対しても、対策地域内を“発着地”とする事業者である場合は、すべて車種規制適合車の使用を求める規制を行い、「幅広い主体の連携による実効性のある対策」を目指すべきとしている。こうした規制対象の拡大は、関係事業者の取引関係に及ぼす影響が大きい半面、その実効性には疑問がある。幅広い主体の連携に目を向けるならば、事業者間よりもむしろ、奈良県、京都府、和歌山県などの周辺府県との広域連携を下にした、より効果の高い対策こそを最大限に探っていくべきである。汚染源が自動車という動くものである限り、大阪府独自の対策でなく府域を超えた広域的視野で改善を図るべきことを避けるべきではない。</p> <p>この点に関連して、本報告書では、府域外の運送事業者も新たに規制対象に加え、車種規制適合車等であることを示すステッカーを対象自動車に添付させるなどの措置で、規制を担保する案が示されているが、こうした試みも府外の自治体との十分な連携があって初めて実効力が高まるので、施策の策定時から広域的に対策案を相互に検討していくべきである。</p>	<p>広域的な取組みとして条例による流入規制を実施している関東圏では、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県いずれも対策地域を有しており、対策地域内では車種規制適合車への代替が進んでいます。</p> <p>一方、対策地域を有していない大阪府周辺の奈良県、京都府、和歌山県では、全国平均と比べ、車種規制適合車への代替が遅れており、平成8年以前の排ガス中のNOx・PM量が多い自動車が多数残っています。</p> <p>しかし、流入車対策の実施にあたっては、周辺地域への周知や自治体間の連携が重要であることから、今後、大阪府において、適切な周知や対策地域を有する兵庫県と連携した取組みがされるよう期待しています。</p>
2-14	<p>大阪府における流入車対策のあり方について、中間報告を読ませていただきました。</p> <p>大変詳しく検討されていますが、先に石原都知事がペットボトルに集められたディーゼルトラックから吐き出される真っ黒な粒子状物質を見せて、日本国民に大きなご理解をいただき、東京都は人体に影響を及ぼす粒子状物質（PM）の削減を目指しPM排出基準に適合しないディーゼル車の東京都内の運行を禁ずることとされました。それに歩調をそろえて八都県市青空ネットワークも同様の規制や、「粒子状物質減少装置」を共同指定しています。</p> <p>大阪府民としては大阪府だけで取り組むのではなく、近畿圏でも同じような、ネットワークの取り組みが、不可欠ではないでしょうか。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-15	<p>パブコメ資料を読むと、府内を走る周辺府県の非適合車が増加傾向にある、また、流入車による排ガス負荷の割合が増加傾向にあることがよくわかった。このため、大気環境は改善傾向にあるとはいえ、今回のような流入車対策は必要であると思います。</p> <p>また、対策については、東京都のように路上検査やカメラ検査による取締りという方法もありますが、それでも流入車がゼロになっていないことを考えると、府域全域を対象として完璧な取締りのためにはとてつもない体制等が必要だと思えます。</p> <p>府域全域のような広いエリアで流入車対策を実効あるものとするためには、行政による摘発という手法を超えて社会の構成員全体で取り組んでいくことが必要不可欠と思われまます。その意味で、今回、大阪府が運送事業者だけでなく、荷主等や施設管理者も含めた枠組みで対策を検討していることには賛成です。</p> <p>また、規制対象も東京のようにPMだけという不完全なものではなく、対策内外の対象を一致させるという基本的な考え方は是認できます。</p> <p>あとは、この対策の枠組みを成功させるためにも、事業者への啓発活動や適合車の確認を行うためのステッカー制度の構築等をしっかりと実施していただくことが重要だと思えます。</p>	<p>府域の環境基準をより早期かつ確実に達成するために、荷主等、運送事業者、行政機関等の幅広い主体の連携による流入車対策を早急に実施する必要があると考えています。</p> <p>制度化にあたっては、大阪府において、規制を確実に実施するための事業者への啓発活動やステッカー制度の構築等が確実に行われることが必要と考えています。</p>
2-16	<p>・今般、大阪府における流入車対策の制度化を進めていることに関し、当部会としては賛成であります。当部会では、「車種規制」が実施（平成14年10月）されるより前に、平成14年5月30日に大阪府知事に対し「自動車NOx・PM法に関する大阪府条例等の施行について」早期に流入規制を実施願いたい旨の要望書を提出しており、これまで対策地域外からの流入により当部会の事業者が公正な競争を5年以上阻害され続けコスト増に苦しんでいる現状からもっと早期に流入車対策の制度化を進めるべきであったと考える。</p> <p>・流入車対策の最終報告を早期に行なっていただき、不公平感のない早期条例化の実施をお願いしたい。</p>	

2 制度の概要

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-17	<p>・(2) 制度の概要 知事の責務に関し「義務違反に等に係る措置の実施」のみで具体的に記載されておらず今後検討する際は、違反荷主には指導・助言期間を短くし企業名の公表を行なうなどコンプライアンスが時代の流れとなる中で厳罰化するべき。</p>	<p>罰則の内容については、他の関係法令との比較検討を行い、均衡性を考慮して決定する必要があると考えています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-18	<p>流入車規制は、大阪府がやっているんだと言う姿勢が大切だと考えます。</p> <p>提案されている考え方に基本的に賛同した上で、以下3点に及び意見を述べます。</p> <p>事業者等に対して求める事項 について、「対策地域内を発着地とする輸送」を対象にするとされていますが、大阪府内が途中経由地の場合どうなるのでしょうか。</p> <p>例えば「奈良県で積み込んだ荷物の一部を大阪府内の事業所に届け、更に残りを兵庫県の事業所に届ける」輸送のような場合です。</p> <p>これは「対策地域内を発着地とする輸送」に含まれるのでしょうか？</p> <p>定義を明確にした方がいいと思います。</p>	<p>ご提示の経路については、奈良県で積み込んだ荷物を大阪府の事業所に届ける輸送は、対策地域内を着地とする輸送に該当し、大阪府から残りを兵庫県の事業所に届ける輸送は、対策地域内を発着地とする輸送に該当し、両方とも「対策地域内を発着地とする貨物の運送」に該当することとなります（注：「大阪府の事業所」が対策地域の37市町内にある場合）。</p>
2-19	<p>仮に条例を施行される場合については、十分な周知期間を設けていただき、罰則の適用については特に補助制度が受けられない大阪府外の者に対しては猶予期間を長く設けていただきたい。</p>	<p>今回の流入車対策は、総量削減計画の目標年次が平成22年度末であることに鑑み、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準をより早期かつ確実に達成することを目的としており、早期の実施を期待しています。</p> <p>しかし、一方で府内に流入する全ての自動車が対象となるため、関係者への適切な周知が重要である旨記述しました。</p>

3 対象範囲及び対象者等の定義・要件

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-20	<p>流入車規制は、大阪府がやっているんだと言う姿勢が大切だと考えます。</p> <p>提案されている考え方に基本的に賛同した上で、意見を述べます。</p> <p>荷主が対象になるのは</p> <p>府域で、自らの貨物を継続して運送(自ら運送する場合を含む)させるもの</p> <p>府域で、購入する物品を継続して運送させるものとされています。</p> <p>しかし、どのような場合に「継続して」という条件を満たすのか、あいまいになりませんか。</p> <p>ちなみに、運送事業者の場合は「継続して」という条件がついていないように思います。</p> <p>荷主の条件から「継続して」という条件を外すことを提案します。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正しました。</p>
2-21	<p>「自らの事業に関して、購入する物品を継続して納品させる者」とあるが、継続して納品させる、とはどういう意味か。</p> <p>建設業の事業活動は、短期の作業所の集合体であり、特定場所での継続的な事業活動とは言いがたいものであり、これには該当しないのではないかと。</p> <p>該当するのであれば、各地に点在する作業所の担当者が小零細企業と同様に数名というところも多数存在することから、事業者の負担が非常に重くなるのが予想されるので、考慮されたい。</p>	<p>荷主等の定義のうち、「継続して」との要件については、「貨物又は旅客を運送する者」の要件にはないことから整合を持たせるために削除すべきとのご意見があり、当該ご意見を踏まえ削除しました。</p> <p>なお、荷主等の事業者が行う確認を容易にするため、ステッカー制度などの仕組みを設け事業者の負担軽減を図ることとしています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-22	<p>「建設工事にかかる資材や産業廃棄物については、工事事業者や廃棄物排出事業者など発生責任を有する事業者を「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り、資材の運送の手配・決定権、送費の負担は、実際に施工する専門工事会社等となりうるものと考えられるが、いかがか。</p> <p>また、そもそも建設業は発注者から設計図書に基づき依頼を受けて工事を施工するものであるから、資材の荷主は発注者となりうると思われるが、どうか。</p>	<p>中間報告では、建設工事に係る資材の運送等については、工事事業者を運送の発生責任者と捉えて「荷主等」とみなしていますが、ご意見を踏まえ、実際に運送の手配、決定、費用負担を行う事業者を「荷主等」とみなすよう文言を整理しました。</p> <p>また、工事の発注者が工事資材等の運送についても車種規制適合車の使用措置を施すことは望ましいと考えていますが、直接に運送の決定権を有していないことから現実的でないため、発注者を「荷主等」とみなしていません。ただし、大阪府及び市町村が発注者の場合は、率先して対策を進めていただく観点から、工事発注に際し、車種規制適合車の使用措置を施すべきと考えています。</p>
2-23	<p>「特定荷主等の要件」に関して</p> <p>資本金の額が3億円を超える事業者のうち、府内に本社等があれば全て対象となるのに対し、府内に本社等がなければ、1万m²を超える床面積の事業者か3万m²を超える敷地面積の事業所が府内になれば対象とならないのは不平等。</p> <p>貨物の取扱いの実態を考慮すれば本社の有無にかかわらず、</p> <p>「1万m²を超える床面積の事業者か3万m²を超える敷地面積の事業所が府内にあれば対象」とすべし。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正しました。</p>
2-24	<p>特定荷主等の対象者について、資本金の額が3億円を超える事業者ということが条件の一つとされ、「資本金」が対象者を決定するひとつの尺度とされています。しかし、尺度を「資本金」に限定した場合、同様に貨物の運送を日常的に実施している生活協同組合などは、基本財産を「出資金」で捉えており、対象外となってしまいます。</p> <p>したがって、広く貨物を発生させる事業者を対象とするのであれば、尺度として「資本金」のみに限定せず、「出資金」や「基金」などのその他の基本財産も基準として取り入れるべきではないでしょうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正しました。</p>
2-25	<p>特定貨物運送事業者、特定旅客運送事業者の要件は、特殊自動車、軽自動車、二輪自動車を除く自動車を30台以上使用する事業者となっているが、この要件については、自動車の中に「乗用車」が含まれている。</p> <p>対策の対象となる自動車については、トラック、バス、トラック又はバスをベースとする特殊自動車としているのであるならば、この要件における「30台以上の自動車」についても、同様な車種の範囲に合わせるべきであると考えます。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正しました。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-26	<p>改正 NOx・PM 法でも対象とならない旅行者へ新たに規制を加えることを提案しているが、これは、委託する運送業者の適合車両の台数が不足して調達に腐心し、それ故、バス代の上昇による旅行パック商品への価格転嫁を余儀なくされる業界の実情等を顧みない措置と言える。大阪経済を牽引するツーリズム産業に及ぼすマイナス効果の面から見ても避けるべきである。</p>	<p>今回の流入車規制は、自動車 NOx・PM 法の対策地域内と同様の車種規制の排出基準を対策地域外から流入する車両にも適用するものであり、自動車 NOx・PM 法の枠組みを超えて規制を実施するものではありません。</p> <p>首都圏や兵庫県の一部と同様、旅行者による府域を発着地とするバス旅行においても、車種規制適合車の優先的な配車を求めるものです。</p>
2-27	<p>大阪府下の運送事業者の車両については、既に自動車 NOx・PM 法の規制を受けているので、対象から除外すべきである。</p>	<p>今回の流入車対策は、自動車 NOx・PM 法における対策地域内の車種規制に加えて、対策地域内に流入する対策地域外の車両にも車種規制適合車の使用を義務付けるものであり、既に自動車 NOx・PM 法により規制を受けている大阪府の対策地域内の車両について、新たな規制を行うものではありません。</p> <p>なお、対策地域内に配送等を行う対策地域外車両については、新たに車種規制適合車の使用が義務付けられることとなります。</p>
2-28	<p>1.はじめに</p> <p>私どもは、大阪府下で工事をするゼネコン傘下の下請専門工事業の一員であり、建築や土木のコンクリート構造物を作る際に不可欠な生コンクリート圧送（打設）事業者団体です。</p> <p>建設現場において、生コン工場からミキサー車（正式にはアジテーター車）で運ばれてきた生コンを、コンクリートポンプが受けて大きな圧力で必要な場所に生コンを打ち込みます。コンクリートポンプで生コンを圧送する方法は2種類あります。直管（鉄のパイプ）を繋いで何十（百）m先に高圧で生コンを送る方法と、30m先にも届くながいブーム（先に7～8mのホースを繋ぐ）で圧送する方法です。</p> <p>さて、この機械は車両と一体化されています。一部、定置式といって、建設現場にずっと備えつける方式もありますが、殆どがコンクリートポンプ車として圧送工事を行います。建設現場には色々な専門工事業が沢山入り込んでいます。基礎や駆体工事の中で、生コンを打設する際に、このコンクリートポンプ車が現場に入場して、適正な位置に固定し、圧送工事します。</p> <p>私どもの主たる業務は建設工事であり、輸送ではありません。車体に乗せた油圧式のポンプ機械を現場で使用する目的のため、移動手段として車両と一体化しているのです。そのため、同じ大型特殊車両といっても、生コンミキサー車（車種規制適合車）で1台1千万円強ですが、コンクリートポンプ車は1台4～5千万円します。</p> <p>ちなみに、私どもの団体に加盟しているコンクリートポンプ車両数は338台です。また、小型コンクリートポンプ車を主とした非加盟の車両も含めても全体で500台はこえない車両台数と考えます。</p>	<p>今回の流入車対策は、対策地域内の事業者の環境改善努力が流入する非適合車により減殺されている状況等を踏まえ検討を行ったものであり、「対策地域内を発地又は着地として運行を行い、又は行わせる者」に車種規制適合車の使用を義務化することが必要と考えています。対策地域内外で法の車種規制の排出基準を適用した流入車対策を行うことで、対策地域内の事業者の環境改善努力を無駄にすることなく対策地域全体の NOx・PM 総量削減が図られ、環境基準がより早期かつ確実に達成されるものと期待しています。</p> <p>なお、コンクリートポンプ車等の特種車両については、発注から製造まで一定期間を要することから、適切な猶予期間を設ける旨の記述を追加しました。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-28	<p>(続き)</p> <p>2. コンクリート圧送工事業の実情</p> <p>ところで、私ども圧送工事業は多くの条件に左右される業種です。まず、建設投資に規制されます。</p> <p>また、建設は受注産業であり、建設現場も各々異なりますし、天候という自然条件にも左右されます。工場生産の様な一定の稼働率を予想される安定性に欠けます。</p> <p>さらに、高価な建設機械であり、圧送従事者には多くの資格が必要です。加えて、公共事業の劇的な削減などを要因として、建設産業の需要減に伴う過当競争 - 価格競争が熾烈を極め、設備の余裕保有などできません。</p> <p>そのため、大阪府下の建設現場において、生コン打設が重なる日には、コンクリートポンプ車が足りなくなります(当団体では、毎月おおよそ400件の応援実績があります)。そこで、その対策として、大阪府下の圧送業者同士の応援体制をとっています。しかし、それだけでは足りず、他府県業者の応援を頂きながら消化しております。いわゆる対策地域外のコンクリートポンプ車の応援がなければ対応できないのが現状です。ただ、そうした事態が毎日あるわけではなく、大阪府下のコンクリートポンプ車の稼働率が高すぎる訳ではないことをご理解ください。</p> <p>そうである以上、「大阪府における流入車対策」において、コンクリートポンプ車が対策対象になれば、大阪府における建設現場においては大きな混乱が予想されます。さらに、建設下請専門工事業の価格設定はまことに厳しいものがあります。現状、大阪府下圧送業者の車種規制適合車への入替えも困難を極めているのが実態です。</p> <p>3. コンクリート圧送工事業からのお願い</p> <p>人口が稠密であり、交通量も多い大阪府において、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質を削減していく主旨については、大阪に事業の本拠と生活の基盤を持つ以上、当団体・圧送事業者も大いに賛成であり自らも努力すべきであると考えます。</p> <p>しかし、当団体のコンクリートポンプ車は、輸送を生業としているのではなく、建設現場への移動を目的とした車両であること、対策地域外のコンクリートポンプ車の応援がなければ、現状の大阪府下の建設工事に大きな混乱を生み出すこと、また、同主旨の兵庫県環境条例においても、規制対象外の自動車の種類にコンクリートポンプ車も入っていることなどを勘案頂き、大阪府における流入車対策の規制対象外の車種に認定されます様お願い申し上げます。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-29	<p>「(3) 対象範囲及び対象者等定義・要件」に関し、府の対策地域外の6町村が除かれているのは納得できない。6ページ「流入車の現状」で記載されているように車種規制の実施以降対策地域外の6町村の保有台数が3倍に急増している現状から例外を認めるのは不公平感を助長するものであり、流入車対策では対象範囲は大阪府下全域とすべきである。不公平感のない実効ある施策を推進するのが行政の務めと考える。大阪府下全域にすることにより総量削減計画の目標年次の平成22年度末までに達成できると考える。</p>	<p>今回の流入車対策は、府の対策地域内における総量削減計画の目標年次が平成22年度末であることに鑑み、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準をより早期かつ確実に達成するために実施するものです。</p> <p>今回の流入車対策は、対策地域外における非適合車の走行や車両の保有を規制するものではありませんが、府内の対策地域外(6町村)で登録されている非適合車については、対策地域内を発着地とする運行ができないこととなります。</p>

4 各主体の役割

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-30	<p>本対策をより効果的に行なうためには、対象となる事業者等への支援が重要である。府内の景気低迷・競争激化・石油価格上昇に伴い、大半を占める中小規模の事業所は青息吐息の状況である。</p> <p>よって、車種規制適合車への転換、届出制による事務作業の増加など、新たな負担に対して、融資制度の充実や情報発信などのサポート体制の充実が必要と思われる。また、事業者へのインセンティブとなる認証制度、公表・PR、荷主・市民への周知活動が重要である。</p>	<p>制度化を行うに当たって、関係者への適切な周知が重要である旨記述しました。</p> <p>融資制度については、府域においては大阪府中小企業低公害車等購入資金特別融資制度が活用でき、それ以外の地域については、国の低利融資制度や補助金制度等を活用することができます。またその充実について、府からも国に対して要望が行われています。</p>
2-31	<p>全国のトラック運送事業者では、環境保全の為、平成12年度以降国並びに全日本トラック協会・各都道府県トラック協会の助成により最新規制適合車への代替促進を図っており、大気環境を保持・改善することは異議ありませんが、今回の大阪府の流入車対策のあり方については、以下の問題点があると思われます。</p> <p>特に和歌山県は半島という地理的な問題から、大阪府を通過しなければ県外に出て行けない状況にあり、和歌山県全てのトラック運送事業者が影響を受けられるものと思われ、仮に条例を制定するのであれば、国で製造・販売・使用が認められた車両を規制するからには、大阪府が大阪府下の車両だけでなく、流入する全ての車両に対し補助金制度・融資制度を設けるべきであります。</p>	<p>今回の流入車対策は、対策地域内を発着する運行を対象とするものです。</p> <p>また、排出基準に適合しない自動車を一定の条件のもとで買い換える場合は、国の低利融資制度や補助金制度等を利用することができます。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-32	<p>太田知事は府民の健康について、どの様に考えているのか？</p> <p>東京都石原都知事は都民の健康を守るために都内に流入する NOx・PM 法非適合車の流入規制を5年も前から実施しているにもかかわらず、太田知事は現在まで放置しているのか？知事の常識を疑う。</p> <p>今回の答申も府議会において提案されたと聞いているが、本来であれば行政の長である知事が府民の健康を一番に考え、率先して重範すべきである。遅きに期した感はあるが、流入規制を早急に実施すべき。</p>	<p>今回の流入車対策は、府域の環境基準をより早期かつ確実に達成することを目的として、知事の諮問を受けて、検討を行ったもので、早期に実効性のある流入車規制が行われることを期待しています。</p>
2-33	<p>産業廃棄物の運搬車両については、大阪府下の運搬業者は、当然大阪府の許可を受けた業者であるので、大阪府廃棄物担当部局より指導等がなされるべきである。</p>	<p>産業廃棄物の運搬について、排出事業者にも車種規制適合者が使用されるように措置を講ずることを求めるとともに、許可業者に対しては、関係部局により適切な指導等が実施される必要があると考えています。</p>
2-34	<p>「ア荷主等の事業者は、運送に使用された対象自動車は車種規制適合車等であることを確認する」とあるが、具体的にどのような方法で確認するのか。</p>	<p>車種規制適合車等であることを示すステッカーを対象自動車に貼付することを義務付けること等により、適合車等を確認することとしています。</p>
2-35	<p>「ウ特定荷主等は、車種適合車等の使用を確認した記録を行うとともに、車種規制適合車等が使用されるよう施した措置の状況について、毎年知事に報告する」とあるが、これは事業者にとって人件費等経費負担増と担当者の事務量の増加など、極めて過度な負担を強いられることになるものと思われるので、考慮されたい。</p>	<p>特定荷主等の措置状況の報告については、流入車対策を確実に実施するために必要な限度で妥当なものとする旨の記述を追加しました。</p>
2-36	<p>府内に事業所を有する一定規模以上の荷主等に対し、より強い指導や規制措置を行うこととされているが、規模の大きい事業者や大阪に本社を置く事業者が大阪府下での企業経営に優位に立っているとはいえない。</p> <p>市場経済の公平性からいえば、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である。</p>	<p>全ての荷主等や旅行者に対し、対策地域内を運行するトラック・バス等への車種規制適合車等の使用を指示し、使用を確認することを義務付けることとしています。</p> <p>規模の大きい事業者は、府域の出荷量の大半を占めるため（特定荷主等では府域の出荷量の6～7割）車種規制適合車の使用を確実なものとするために報告を求めるものです。</p> <p>また、報告については、流入車対策を確実に実施するために必要な限度で妥当なものとする旨の記述を追加しました。</p> <p>なお、特定荷主等の要件は、別にいただいたご意見を踏まえ、府内での本社の有無にかかわらず、「1万m²を超える延べ面積の事業所か3万m²を超える敷地面積の事業所が府内にあれば対象」というように、修正しました。</p>
2-37	<p>事業者等の役割で「車種規制適合車等の使用を契約等により規定」とされていますが、</p> <p>「契約等により規定」は契約書に記載しなければならないという意味でしょうか。</p>	<p>事業者等の役割は、貨物又は旅客を実際に運送し、又は運送させる者に対して、当該事業者の契約方針としての明示、個々の契約においてその条件とすること等により、指示することを想定しています。この指示については、運送行為の完了まで一定の時間を要するものであり、また複数の人の介在により実行されるものでありますから、文書等により明示されることを想定しています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-38	<p>流入車規制は、大阪府がやっているんだという姿勢が大切だと考えます。</p> <p>提案されている考え方に基本的に賛同した上で、以下3点に及び意見を述べます。</p> <p>事業者等の役割で「車種規制適合車等の使用を契約等により規定」とされていますが、</p> <p>宅配便を利用する場合に、契約で使用車両の指定をすることは不可能と思われるが、例外があるとザル法になりかねません。何か工夫をお願いします。</p>	<p>宅配便等を利用して貨物を運送し、又は運送させる者は、当該運送に使用する自動車に関し、契約で条件を付することはできません。また、購入等した物品等を納入させる場合であって、納入者が宅配便を利用して運送する場合も同様に、当該運送に使用する自動車に関し、契約に条件を付することはできませんので、宅配便等を利用して貨物を運送する場合の「荷主等による車種規制適合車等の使用のための措置」の適用は困難と考えています。</p>
2-39	<p>定期的に購入する物品の宅配業者トラックも該当するのか。</p> <p>宅配業者の場合、一般的に府内中継箇所を集めた後に各地に配送するので管理対象外となると思われるが、どうか。</p>	

5 車種規制適合車を確認する仕組み

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
2-40	<p>車種規制適合車等を確認する仕組みとして、車種規制適合車等であることを示すステッカーを対象自動車に貼付することを義務付ける等の措置を規定することが考えられるとあるが、対象自動車であるか否か等確認作業について、事業者団体に対し過度な負担を強いる手法は避けていただきたい。</p>	<p>ステッカー制度は荷主、旅行業者、施設管理者等が適合車であるかどうかを容易に識別するために、今回検討している制度においては重要な仕組みの一つと位置付けています。</p> <p>制度化にあたっては、事業者団体等と連携しながら進めることが効果的であり、今後、府において、具体的な内容が検討されるものと期待しています。</p>
2-41	<p>実現性の担保を図るため、ステッカー制度の充実、ITSやスマートプレートなどの新技術の導入によって、車種規制への適合識別業務の負担軽減を進めていただきたい。</p>	
2-42	<p>・「(5) 車種規制適合車等を確認する仕組み」に関しステッカー貼付の義務付けに関し、ステッカーは偽造できない特殊なものとし、無料配布とするべき。</p>	
2-43	<p>ステッカーの貼り付けについて</p> <p>車種規制適合車を見分けるための手段として、ステッカー貼り付けを義務付けるとありますが、運送事業者にとっては、わざわざ役所にステッカーの申請手続きを強いられ、新たな負担となるものです。大阪府外の運送事業者にも貼り付けを義務付けるようですが、とてすすべての運送事業者がステッカーを貼るとは思えません。大阪府職員や警察官が道路上で検問等するなどの指導などをしない限り、ステッカーの貼り付けを義務付けることは不可能ではないでしょうか？</p> <p>また、大手の運送事業者は所有台数も多いため、荷主事業者が自分の荷物がどのトラックで運ばれたかを契約書では確認のしようがないと考えますが、いかがでしょうか。</p>	

6 流入車対策の効果の見直し

番号	ご意見（要旨）	大阪府環境審議会流入車対策部会の考え方
2-44	流入車対策の効果の見直しは、「対策地域内を走行する車種規制適合車が通過交通を除き全て適合車に置き換わったこと」ことを想定した数値を記載している。府が行おうとする対策を行った場合でも、対策地域内を走行する車はすべてが適合車に置き換わるわけではない。対策効果をあらためて試算し、対策の必要性をあらためて評価する必要がある。	今回の流入車対策において、府内の対策地域内を発着地とする車両については、車種規制適合車を使用することとしており、その前提を基に対策効果の試算を行っています。

その他の事項に関すること

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
3-1	<p>私は、この機会に是非、お願いしたい事があります。それは、ネット事業者(パソコンを使って求荷、求車を行う斡旋業者)の存在について、正式名は取り扱い事業者とよばれているが、最近このパソコン普及で大きいネット事業者が増え、最近、名神、東名、中国等の高速道で多発している大事故の発生と、少なからず関わっていると考えている。このネット事業者は、大阪と九州、大阪と北陸、大阪と関東といった長距離輸送にブローカー的存在として介在しピンはねして原価割れしているような、運賃で他府県事業者に荷物を斡旋している。</p> <p>取扱事業者（求荷、求車を行う斡旋業者）も、今回の荷主と同様に自分の関わったトラックの NOx 適合車両か否かの照会義務を課すのは勿論の事、各種機関と一体になり、メーカー等が出した一次運賃を、出来るだけピンはねされることなく、実運送業者(実際に運送する事業者)に渡らなければ、他府県事業者の新車への入れ替えも進まないと思う。他の仕事とは違う道路が仕事場のトラック事業においてネット事業者の取り扱い手数料規制（5%以上のマージンを禁止する等）や定期的立入の実施を是非お願いする。</p>	<p>求荷・求車を行う斡旋業者は、運送事業者と契約関係にないため、今回の流入車対策における荷主等には該当しません。</p> <p>また、その他の事項に関しましては、本報告書と関係がないものと考えます。</p>
3-2	他の輸送方法を考える。客船、輸送船舶、JR貨物車、東京から大阪等の高速バス（商品軽量を輸送）利用する。	大阪府では、平成15年に策定した「大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画」に基づき、交通需要の調整・低減を行うため、特定事業者への指導の徹底、公共交通機関の利便性の向上及び自家用乗用車の使用自粛等に努めています。今後もこれらの取組みを実施し、自動車走行量の抑制が図られるものと考えています。

番号	意見等の要旨	意見等に対する部会の考え方
3-3	<p>本報告書では、府内の「対策地域内の運送事業者等の環境改善努力が、流入する非適合車により減殺されている状況にある」と指摘している。こうした前向きな事業者をより多く生み出していくためにも、また、環境省が主導する「環境と経済の好循環」という観点からも、規制や取り組みを強制する政策、しかも、改善に向けた計画書の提出と実績報告、改善が見られない場合の勧告、行政指導、罰則というような類似の規制枠組みの創出ばかりでなく、環境負荷の軽減に努力した者が報われる政策をもっと組み入れて、環境対策の実効性を高めていくべきである。</p> <p>いわゆる“北風”(規制)と“太陽”(インセンティブ)のバランスをもっと考えた政策が重要である。例えば、事業者への低公害車の普及を促すため、補助金や融資制度の拡充など買い換え時の負担を軽減するとともに、事業者が保有する低公害車に対する自動車税の軽減拡充などの促進策を行うこと、さらには、ISO14001の認証取得事業者が、NOx・PM法や省エネ法などの届け出義務者にもなっている場合は、関連する法規制となる大阪府温暖化防止条例における報告書等届出様式を簡素化できるなど、事業者が環境負荷の軽減に自主的かつ前向きに取り組めるような措置を打ち出していくべきである。</p>	<p>今回の流入車対策は、流入車の影響により府域の事業者の環境改善に向けた努力が減殺されているという見地から実施されるものです。</p> <p>なお、府内の事業者の低公害車の買い換え時の負担軽減策として、大阪府中小企業低公害車等購入資金特別融資制度があります。</p>
3-4	<p>3PL(サードパーティ・ロジスティクス)や求貨求車システム等の交通混雑緩和、引いては排出ガス、CO₂の削減にもつながる効率的な物流サービスについて、中小企業への導入をむずかしくしている、制度運用をできる人材の育成や情報システムの整備などの課題解決に向け、大阪府が率先して取り組むことも必要である。</p>	<p>ご提言については、大阪府において今後取り組まれることを期待しています。</p>