

大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則の一部改正 (流入車対策) 素案に対する府民意見等の募集結果

1. 募集期間 平成 19 年 10 月 30 日(火) から平成 19 年 11 月 29 日(木)
2. 周知方法 大阪府 H P、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 か所)
3. 提出件数 58 通(個人: 4 通、団体・グループ: 54 通)
(提出方法別 郵送 1 通、FAX: 45 通、メール: 12 通)
4. 意見等の分類別件数
 - (1) 経過措置対象車 12 件
 - (2) 車種規制適合車等の適用除外の範囲 8 件
 - (3) 適合車等標章の表示方法 5 件
 - (4) その他 8 件
5. 「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則の改正(流入車対策)
素案」に対するご意見等の要旨及び意見等に対する大阪府の考え方
 - (1) 経過措置対象車 p 1 ~ p 4
 - (2) 車種規制適合車等の適用除外の範囲 p 4 ~ p 8
 - (3) 適合車等標章の表示方法 p 8 ~ p 9
 - (4) その他 p 9 ~ p 12

大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則の一部改正（流入車対策）素案 に対する意見等の要旨及び意見等に対する大阪府の考え方

経過措置対象車

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
1-1	<p>府議会決議後6ヶ月後実施は期間が短か過ぎる。 ディーラーの生産遅れが懸念される事と事業者の負担が大き過ぎる。 1年～2年の経過期間を見るべきではないか。現実として厳し過ぎる。 (規制の趣旨については理解はできるが…)</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求めるものであり、大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の目標年次が平成22年度末であることから、対策地域内のNOx・PM総量削減を図り、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います。</p> <p>平成19年10月25日に改正条例を公布後、規制開始は平成21年1月1日以降としており14か月の期間をおいていることから、特種自動車以外の自動車や特定の地域において規制開始時期をこれ以上遅らせることは、条例改正の趣旨と合致しないものです。</p>
1-2	<p>1.経過措置対象車について 経過措置の期間をNOx・PM法の期間と同様としているが、隣接する兵庫県環境条例では、NOx・PM法の経過措置期間よりも1年間延長した期間が定められており、府条例においても経過措置期間を1年間延長するなどの措置を検討されたい。</p>	
1-3	<p>条例の趣旨はよく理解できますが、現状として、運送業界は、運賃の低下、燃料の高騰などで、非常に厳しい経営状況ですから、施行までの準備期間として5年くらいを設定してください。よろしくお願いします。</p>	
1-4	<p>実施まで1年1ヶ月しかなく、適合車両に代替するには時間がなさすぎる。 大阪府外に事業所を持つ大型バスの流入については、適合車両の入替ができておらず、数年の段階的な猶予期間を設けてほしい。 理由として 1.大型観光バスは車両価格も高額であり、一度に入れ替えることが出来ない。 2.大阪府近隣の観光バスの場合、大阪府内の乗車、降車をさけることは出来ず、適合車と不適合車を運行内容で振り分けすることが難しい。 3.平成15年10月にNOx・PM法により保有期限の規制が適用されてから、まだ4年しか経過しておりません。バスの保有可能期限は、初年度登録から12年とされており毎年保有可能期限がきた車両を入替しても12年かかります。1年あまりで保有車両を入れ替えることは不可能であり、度重なる規制と燃料の高騰に耐えて営業努力を続けている運輸交通事業者にとっては死活問題である。 4.運輸交通業界自体が従業員の平均所得も低く、労働生産性が悪い業界であるが、その社会的使命や責任は重い。急速な規制は、企業を圧迫しミスを誘発する。 何卒、熟慮いただきますようお願いいたします。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
1-5	<p>・ 特殊自動車の場合は、「受注を受けてから生産するため、その生産者は限られ、生産能力にも限界があるため」平成 21 年 9 月 30 日前までの経過措置があるが、トラックの場合、車体本体は自動車メーカーで一定量生産はされますが、ウイング車等パネルバンなどの荷台等の架装物も受注を受けてから生産されるため、一度に大量の注文が入った場合は規制開始期間に間に合わないことが予想されるため、特殊自動車以外のトラックについても経過措置を設けて頂きたい。</p>	(同上)
1-6	<p>当社は、大阪府域に隣接する京都府 A 市 (A 車庫) と B 市 (B 車庫) に 2 つの営業所を有しております。特に A 営業所につきましては、運営する路線バスのほとんどが京都府域と大阪府域 (C 市) を跨っていることから、当該営業所配置車両全てが大阪府域に流入することになり、この条例施行規則の一部改正が行われますと営業を続けるためには車両の更新を進めなければなりません。</p> <p>しかしながら、当社は大阪府域に 6 営業所を抱えており、NOx 法規制により、既にこれら営業所配置の車両の大量更新を毎年余儀なくされており、この上、A・B 営業所の車両更新まで重なれば、当社の経営状況等を考えるととても 1 年強の猶予期間での車両更新は不可能であり、ひいては不採算路線からの撤退等、いわゆるサービスの切り下げを行わなければならないとなります。</p> <p>高齢化社会の到来、環境対策面からバスへの関心・ニーズは高まっている反面、バス事業の経営実態は、少子高齢化や原油価格の高騰等の影響を受けて、年々厳しさを増しており、当社も例に漏れず、自動車運送事業の赤字を付帯事業が補っているのが実情です。</p> <p>つきましては、事情ご賢察の上、乗合バス事業に係る車両については、全面施行までの猶予期間を延長していただきますよう特段のご配慮を賜りたくよろしくお願い申し上げます。</p>	
1-7	<p>大阪府以外の都道府県に使用の本拠地を置く貸切バス車両は、年式が古い車両が多数残っており、新車等への代替にはコストと時間がかかることから、経過措置対象車の別表第 3 項の特定日について、初度登録日から起算して 12 年間の末日ではなく、さらに延長していただくよう、特別の配慮をお願いしたい。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
1-8	<p>対象自動車の種類・特定日が掲げられているが、自動車NOx・PM法の車種規制が開始される際、「使用の本拠が対策地域外にあるものまで車種規制を及ぼすことは、過剰規制になるおそれがあり適当ではない」とQ & Aで返答されております。又自動車NOx・PM法や兵庫県条例の際は2年～3年適用猶予期間(激変緩和)を設定し、事業者等の負担が過度に大きくなるよう配慮されてきました。当社の基盤となる一般乗合バス事業では少子高齢化等の影響により旅客の減少が続き、また、軽油価格の高騰・高止まりによる売上原価の増加、税制改正に伴う減価償却費の大幅増加等の影響により、厳しい経営環境が続いております。このような状況下で自動車NOx・PM法による多数の新造車代替更新に加え、大阪府流入車規制による1年の猶予期間(2009年1月)での新造車更新は困難であると判断せざるをえません。つきましては諸事情ご推察の上、排出基準平成6年規制適合車の運行についての適用猶予期間を延長していただきたくお願い申し上げますと共に、全面施行までの猶予期間を延長していただきます様、特段のご配慮を賜りたくよろしくお願い申し上げます。</p> <p>(この大阪府流入車規制の対象(非適合車)となる当社の営業所は路線的には生活維持路線でいわゆる不採算路線であることから撤退を含め運営コストの削減を実施しなければならず、サービスの低下を招く事になると推察します。)</p>	(同上)
1-9	<p>環境保護のための措置としては概論賛成です。</p> <p>しかし、特殊車両で使用頻度の低いバキューム車などは、市町村の固有事務の代行を行うに当たって、下水化が進む中で最後の一軒までくみとりをしなければならず、地域によっての問題もあり、ものを大切にまたリユースを大きく訴えられる中で、ディレンマに陥るところです。業界の特殊性をご理解なにとぞ延命を図れるよう消防自動車などと同じような扱いを受けられればと思います。</p>	<p>特種自動車については、平成21年1月の規制開始から9か月後の平成21年10月1日からの規制開始を予定しています。特種自動車のうち、特定の用途の車両のみ規制開始時期を遅らせることは、公平性の観点から困難です。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
1-10	<p>私共が業とする一般廃棄物処理業(し尿及び浄化槽汚泥の取扱いと収集運搬)は、市町村の固有事務であり、市町村が定める処理計画に基づき処理されなければなりません。</p> <p>市町村の固有事務である一般廃棄物収集運搬を私共・業者が代行してきたという経緯がございます。</p> <p>その業務が下水道の整備により私共・業者は業務減少など経営に大きな影響を受けます。</p> <p>しかし、私共・業者は、下水道整備により業務が減少していこうと、質の高い住民サービスと、下水道に接続される最後の1軒まで業務遂行を果たす責任と義務がございます。</p> <p>生活環境の保全上、収集区域が定められ、貨物運送事業がいう、輸送の安全を確保するという目的及び活動の範囲の違いは明確であり、しかも使用車両の転用もままならない現実がございます。</p> <p>今回の条例の改正によって、新たな適合車両の導入については、上記のような事情から困難をとめない、廃棄物の処理及び清掃に関する法律第6条の2、第7条に関わる車両については、今後も使用が出来ますようご配慮のほどお願い申し上げます。</p>	(同上)
1-11	<p>新たに適合車両の導入については、大変困難をとまなうので、現在使用中の車両を車検を受けて、数年使用し、業務を継続出来るようご配慮お願いしたい。</p> <p>理由1 .当組合としては現在450台の車両を保有しているが、15年程度使用実績がある。</p> <p>2 業務の活動範囲や時間等を勘案すると、1回当たり10km、1時間程度であり、使用状況も良好で15年前後使用している。</p> <p>3 .業務は年々少なくなっているが、最後の1戸まで継続して実施する必要がある。しかも、車両を他の業務に転用しにくい。</p> <p>4 .特に高圧洗浄車や強力吸引車等の環境整備車は高価で、年間の使用頻度は低く、業務に必要な車両であり、保守・点検を行えば、長期間使用可能である。</p>	
1-12	<p>特殊車両に猶予期間を設けて頂けるとの事ですが、医療防疫車の仮装は半年位かかり、且つ、我が社は非適合車を10数台所有の為、会計年度毎での適合車切り替えも2台くらいしか出来ません。</p> <p>猶予期間は可能な限り、21年夏以降として頂きたい。</p> <p>3～4ヶ月程度では一会計年度での適合車への切り替えとなり、会社維持困難です。</p>	

経過措置対象車

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
2-1	<p><規制対象の中古車を売買する行為について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新車販売時に発生する当該自動車を下取りし、地域内のディーラーにて在庫する為に入退場する場合。(お客様から買取要請された場合も同様)・(規制地域外のお客様へ)再販するために、展示する場合。・中古車オークション開催のために当該自動車を対策地域内へ入退場・一定期間在庫する場合。・中古車を輸出する為、対策地域内にある港等まで当該自動車が入退場・ヤード内で一定期間留まる場合。・その他、中古車取引をする為、対策地域内にある販売拠点まで当該自動車を入退場・在庫しなければならない場合。上記 中古車売買に係る乗り入れに対し「適用除外」としていただきたい。 	<p>中古車売買に係る対策地域内の運行につきましては、自動車の整備同様適用除外とする規定を設けます。</p>
2-2	<p>2点の適用除外が掲げられているが、一般乗合バスについては予備車として排出基準に満たした車種規制適合車を充当しても、多台数の臨時増発や運行しなければ欠便が生じてしまうような故障、事故、災害等が発生した場合の緊急避難措置として、排出基準平成6年規制適合車までの運行を適用除外としていただきますよう、ご配慮賜りたくよろしくお願い申し上げます。</p>	<p>今回の規制は自動車 NOx・PM 法の対策地域内と同様の車種規制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ます。平成22年度の環境基準をより早期かつ確実に達成するため、特定の経過措置対象車の運行を適用除外にすること、特定の場所を規制の対象から除外すること、又は規制の開始時期を遅らせることは、条例改正の趣旨と合致しないものです。</p> <p>ただし、災害等への対応として、消火活動、防災活動、災害救助活動等に従事するために対象自動車を運行するときであって、車種規制適合車等を選定して対象自動車を運行する時間的猶予がない場合は、適合車等の使用義務の適用が除外されます。</p>
2-3	<p>A県バス協会は大阪府民ではありませんが今回の規制について要望いたしますのでよろしくお願いいたします。A県は国の規定する「自動車 NOx・PM 法」の対象地域ではありません。それにより当協会会員の所有する貸切バスには古い年式のバスが多数残っておりますので、大阪府の今回の規制に対応すべく新車等への代替、又は低減装置を取り付けるにもコストと時間が掛かります。しかしながら、当協会会員の貸切バスの運用方につきましては大阪にある大阪城や USJ を始めとする観光施設にお客様を送迎すること、また、修学旅行生を始めとするお客様の発着には関西国際空港、大阪国際空港及び新大阪駅等を利用しているものと思慮しております。このことから規制の対策地域から上記の施設を特定地域として除外していただくか、運行規制の開始日を遅らせていただきますよう要望いたします。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
2-4	<p>(貸切) 当社は、大阪府・京都府・奈良県に営業区域を有するバス会社ですが、新大阪駅、関西空港などのターミナルで各地方からの旅客をピックアップし、大阪・京都・奈良などの近畿各地への旅行等の需要に応えております。</p> <p>特に、春・秋のシーズンには修学旅行を中心とした全国各地から団体旅行の需要が多く、今回の規制により運行できる車両が制限されると配車が非常に困難となります。</p> <p>兵庫県における伊丹空港、神戸空港と同様に主要ターミナルである、新大阪駅、関西空港を規制対象から除外をしていただきますよう切に要望いたします。</p> <p>(乗合) 当社では、関西空港から国際文化観光都市である奈良まで3路線、大阪空港まで1路線リムジンバスを運行しております。また、終電後の旅客の利便を図るために難波駅から深夜急行バスや徳島から天王寺駅を経由して奈良までの高速バスも運行いたしております。今回の規制の適用は、車両の代替等に伴う費用を増加させることになるため、路線の維持運営に支障をきたす恐れがあり、また、政府が掲げるビジット・ジャパン・キャンペーンの観点からも、上記地域の対象外を強く要望致します。</p>	(同上)
2-5	<p>大型(バス・トラック)の専業整備工場(指定整備工場) 業務内容は大型(バス・トラック)の車検、臨時整備、車体整備、塗装作業を主に行っている。</p> <p>対策地域外(京都、滋賀他)からの車両が5割を占める 車両整備目的での流入は「対象外」とするを追加してほしい。(但し書きなし)</p> <p>兵庫県条例は整備目的(車検)は除外されている。但し書きもない。</p>	<p>道路運送車両法の規定による継続検査、臨時検査又は構造等変更検査を受検するために、対策地域内にある検査場や整備工場まで運行する場合は、今回の流入車規制では規制の対象外としています。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
2-6	<p>「3 車種規制適合車等の使用義務の適用除外」についての(説明)欄記載について 条文 を解釈すると「不適合車であっても検査を受けるための運行は適用が除外される」と判断しますが、説明文に記載されている内容では「不適合車のうち、使用の本拠地が豊能郡及び泉南郡、南河内郡である不適合車だけが管轄する検査場までの運行が可能であり、この地域以外の不適合車は規制される」と読み取れます。 また、条文 では「不適合車であっても自動車整備工場等まで点検・整備のための運行は適用が除外される」と判断しますが、説明文に記載されている内容では「特種自動車のみが点検・整備のために運行が可能である」と読み取れます。 自動車の検査には新規検査、継続検査、構造等変更検査等がありますが、その多くが継続検査(車検)であり、全国どこの検査場であっても受検が可能です。(新規・構変検査は登録ナンバーの所管される検査場でのみの受検)前述の“大阪府域の対策地域外”の車検は勿論のこと、京都・奈良・和歌山等の他府県登録車であっても大阪府内の検査場で継続検査の受検がなされているところです。これが説明文に記載されているとおり、限定された地域の車両のみが限定された検査場へのみ運行が可能であって、それ以外は運行出来ないこととなると対策地域内の整備工場は車種規制適合車しか受注が出来ないこととなってしまいます。</p> <p>また、点検又は修理の内容が特種自動車に設置された特種装置のみに限定されると、前述の検査同様大阪府下の整備工場やディーラー等での車検受注が規制されると共に、定期点検や故障修理・板金塗装等、正当な商取引が阻害されることとなる他、自動車使用者(ユーザー)の利便性も阻害されることとなります。</p> <p>つきましては、条文 及び に記載された文章のみで本文中のその他規則で定める事項が判断出来ることから、あえて説明文の記載は必要の無いことと考えます。</p> <p>なお、普通自動車には登録の義務があることから、条文 の は、「道路運送車両法の規定に基づき、対策地域内にある運輸支局及び検査登録事務所まで対象自動車の検査・登録のために当該自動車を運行する必要があるとき。」と記載する必要があると考えます。</p>	(同上)

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
2-7	<p>非適合車の大阪府下通過は今回諸般の事情で適用外との事ですが、「通過」の概念の中に道交法の停車（5分以内）を含めて考えて頂きたい。</p> <p>本来の業務は健康診断であるが、医療スタッフを大阪府下（東大阪）で乗せ府外で業務遂行する事が多くなる。</p> <p>その場合、通過概念の中で停車時、乗降を認めて頂かないと経営維持困難が想定される。我が社の特別の要望である為、他業種に拡大解決され、法の目的を達成されない危険があるとすれば、実体報告書提出を義務づけ許可制で認めて頂きたい。</p>	<p>当該行為については、条例第40条の15で規定する、対策地域を発地又は着地とした対象自動車の運行に該当します。</p> <p>また、当該行為について許可制にすることについては、条例改正の趣旨と合致しないものです。</p>
2-8	<p>「東京都認定であって、かつ国土交通省のNOx・PM低減装置性能評価制度により優良と評価されたNOx・PM低減装置であれば、それを装着することにより車種規制適合車となりますので、規制対象から外れる」ということを施行規則に明記し、経過措置対象車の説明の中にも、明記されたい。</p>	<p>国土交通省のNOx・PM低減装置性能評価制度により優良と評価された低減装置を装着している自動車は、車検において車種規制適合車として判定され、車検証の備考欄に「使用車種規制(NOx・PM)適合」と記載されます。今回の流入車規制における対象自動車の排出基準は自動車NOx・PM法の排出基準を適用しており、当該低減装置を装着している対象自動車でも車検に「使用車種規制(NOx・PM)適合」と記載されているものは条例の第40条の14第9項の車種規制適合車に該当しますので、施行規則の中での明記は必要ないと考えています。</p>

適合車等標章の表示方法

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
3-1	<p>新造車の購入の際、適合車等標章(経過措置対象車含む)の交付申請を行うのですが、新車登録が行われてから自動車検査証が発行されその写しを添付するよう規則で定められておりますが、申請から交付までの期間、新造車の使用ができませんので、営業運行に支障をきたす恐れがありますのでロスタイムがない適合車等標章の交付手続きや自動車検査証の仮申請として車体番号(ユニークな番号です。)での交付・自動車検査登録事務所への交付委託等もあわせてご検討お願い申し上げます。</p>	<p>今回の流入車規制は大阪府の条例で実施することになっておりますので、ステッカーは大阪府が交付することとしております。</p> <p>納車後すぐにステッカーに貼付し、運行することができるよう、運用上適切な配慮をしたいと考えています。</p>
3-2	<p>適合車等標章の請求には自動車検査証の写しの添付が必要との事ですが、新車購入時には新車登録するまで自動車検査証が手に入らず、写しの添付(提出)ができません。適合車等標章を指定場所に表示しないと車両が使用できないのであれば、適合車等標章交付まで新車の使用が出来ず、営業に支障をきたす事になります。</p> <p>新車購入時の適合車等標章交付は、新車を止めなくていい方法でお願い致します。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
3-3	<p>適合車等標章と経過措置対象車標章の盗難について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・盗難後の無表示運行や再発行手続きの方法の簡素化をお願いします。 ・ID番号で管理されると聞いていますが、盗難防止の為に登録番号標示はできませんか？ <p>以上ご配慮賜りたくよろしくお願い申し上げます。</p>	<p>適合車等標章につきましては、一度貼ると元の形状どおりはがすことができないものを用意するとともに、一連番号を付して交付しそれらの車両データ管理を行うことで、不正防止の措置を講じます。</p> <p>以上の措置をとることから、標章に登録番号の表示まで行う必要はないと考えています。</p> <p>ステッカーの盗難による無表示運行やステッカーの再発行につきましては、運用上適切な配慮をしたいと考えています。</p>
3-4	<p>素案では、「適合車等標章を対象自動車の前面又は右側面の前部の見やすい場所」に貼り付けることにしていますが、走行中の一般車両にも、環境に優しい車が走行していることを印象付けるため、車両の後面にも適合車等標章を貼り付けるようにした方が良いと思います。（東京都と同じ要領）</p>	<p>今回の流入車規制において、適合車等標章は荷主等が適合車かどうかを容易に判別することができる仕組みとして位置づけており、1枚のステッカーを荷主等が確認しやすい位置に表示することを義務付けることとしています。</p>
3-5	<p>適合車等標章（ステッカー）の表示の方法について</p> <p>改正NOx・PM法においても、ステッカー制度を検討されていることから、同様な主旨のステッカーが複数貼付されることのないよう、同ステッカーを貼付している車両及び国土交通省の低排出ガス認定車ステッカーなどを貼付している車両については、適合車等標章の表示を行っているものと見なすこととされたい。</p> <p>また、ステッカーの交付にあたっては、申請者の負担軽減の観点からも煩雑な申請手続きを要するものにならないよう配慮されたい。</p>	<p>適合車等標章（ステッカー）は、荷主、旅行業者、施設管理者が適合車等かどうかを容易にかつ確実に確認できるようにするものであり、交付対象車が適合車等であることの確実な確認と他車への貼付を防止する措置を施し、かつ偽造、模造等についての罰則を定めた上、大阪府において一連番号で管理します。このような措置が講じられていない既存のステッカーを改正条例で規定するステッカーとみなすことは不適切であると考えています。</p> <p>また、ステッカーは車種規制適合車等の所有者又は使用者から所定の用紙に車検証の写し（及び返信用封筒）を添付して府に請求し、府が確認の上、交付することを考えており、過重な負担をかけるものではないと考えています。</p>

その他

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
4-1	<p>・適合車かどうかの確認について、通過車両は規制対象外であるため、路上での取締りやカメラでの取締りが出来ず、荷主や旅行業者まかせの確認だけとなり、公正な確認並びに取締りが出来るか疑問である。対策を講じた正直者だけがバカを見るようなことがないようにされたい。</p>	<p>条例施行後については、荷主等の事業所や多数のトラック・バスが出入りする施設に立入検査を行うなど、適切に監視、指導を行い、違反に対しては厳しい措置を講じるなど、条例の実効性の確保に努めます。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
4-2	<p>1. 東京都の効果はあったのですか。</p> <p>2. 大阪へ荷物を運んでいますが、この不況の中早々車の買い替えができません死活問題です。</p> <p>3. 神戸のように総重量8トン未満とか、港の区域もダメですか？</p>	<p>東京都は粒子状物質（PM）を対象としたディーゼル車規制を平成15年10月から実施しており、自動車排出ガス測定局における浮遊粒子状物質の環境基準達成率は、平成15年度は11.8%だったものが、平成17及び18年度は100%になっています。</p> <p>大阪府の流入車規制は、対策地域を発地又は着地とする対象自動車について、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満たす自動車（車種規制適合車）の使用を求めることにより、対策地域全体のNOx・PM総量削減を図るものであり、対象自動車や対象とする地域をさらに限定することは条例改正の趣旨と合致しないものです。</p>
4-3	<p>・国の定めたNOx・PM法の関連</p> <p>・対象車両について</p> <p>軽油、ガソリン、その他LPGガス車検証に記載されている適合車についても対象車に入っているか？</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満たす自動車（車種規制適合車）の使用を対策地域外から流入する自動車にも求めるものでありますので、使用燃料については、軽油、ガソリン、LPGの貨物自動車等について、排出ガス基準を満たさない自動車が規制の対象となります。</p>
4-4	<p>兵庫県ではディーゼル車への排出ガス低減装置装着助成事業【全県対象】（8t以上）を県内の民間事業者及び県内で発着するフェリーを相当程度利用している民間事業者を補助対象として</p> <p>対象車両 大型バス及び車両総重量8トン以上のトラックへの排出ガス低減装置</p> <p>補助額 排出ガス低減装置の装着に係る費用の1/4（ただし、限度額は35万円）</p> <p>備考 低減装置は、窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価実施要領（平成14年国土交通省告示第17号）の規定により優良と評価された装置（NOx・PM低減装置に限る。）の補助を行っている。</p> <p>大阪府下では、一般的に部品代195万円、工賃40万円で税込み247万円かかることから排出ガス低減装置の装着に係る費用の1/2（ただし、限度額は100万円）の補助をしていただき残りを融資で対応するか、猶予期間の3または5年の延長をしていただきたい。</p>	<p>NOx・PM低減装置等の装着への支援措置については、国民生活金融公庫等の融資制度を活用することができます。</p> <p>なお、府域の事業者に対する適合車への買換え時の負担軽減としては、大阪府中小企業低公害車等購入資金特別融資があります。</p> <p>今回の流入車規制は、大阪府自動車NOx・PM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という目的を踏まえ、平成21年1月から開始することとしており、規制開始時期をさらに遅らせることは、条例改正の趣旨に合致しないものです。</p>
4-5	<p>私は京都で運輸の事務の仕事しています。はっきり言ってこのような内容では廃業か倒産です！地球全体の事で考えると大切な事だとよくわかりますが、今の状況では燃料の高騰等の要因で古いトラックを買い換えるのはむずかしいです。何百万もするトラックを何台もいっぺんに買い変える事はできません。時期を延ばすなり、排ガス規制の装置をつけても良い緩和は必要だと思います。その装置もトラック協会から安く買えるようにしてもらいたいです。とにかく運輸業界の大変さをしらな過ぎます。</p>	

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
4-6	<p>流入車対策、自動車排ガス対策、流入車対策アピール、自動車排ガス対策アピールのために堺筋（大阪府道102号）などの幹線道路で車両を規制し、歩行者天国を恒久的に、もしくは週末などの日時指定的に実施しすべきだと思う。既に堺筋（大阪府道102号）日本橋でんでんタウン地区では年1回のペースで数年に渡って歩行者天国が実験レベルで行われており、どういう影響が出るか既にデータも得られている。堺筋（大阪府道102号）日本橋でんでんタウン地区の歩行者天国を実施し、流入車対策によってマイナス面の事象が起こるのではなく、街の活性化や賑わい創出などプラス面がができることをアピールすべきである。</p>	<p>流入車規制の周知につきましては、ホームページなどで広報する他、運輸関連団体や自動車関連団体にも協力要請するなど適切に実施します。</p>
4-7	<p>今回の大阪府の改正施策は、関東圏の八都府市と同様に、大気環境改善への積極的な姿勢の表れであると考えます。この点において、私自身、今後の大阪府の施策動向に高く関心を持っております。</p> <p>ただ、この改正案に対し、1点疑問がございます。現在、総務省で試行的RIA（規制影響評価分析）が実施されていますが、今回の改正案、流入車規制を施行するに当たり、大阪府ではRIAを実施されていますでしょうか。議事録資料を見る限り、改正案の効果のみを言及しているように見受けられます。</p> <p>欧米諸国では今回の改正案のような規制を導入する場合には、RIAが必ずといっていいほど実施されます（イギリスでは義務化されています）。簡潔に説明しますと、規制を導入した場合、どのような効果（便益）と社会負担（費用）が発生するのかを、様々な仮想シナリオを想定して、比較する手法です。費用＞便益となりますと、大気環境改善は達成されても、それ以上の社会負担となり、施策の妥当性に疑問が残ります。</p> <p>例えば、普通トラックの猶予期間は9年とございますが、8年に設定する場合より9年のほうが望ましいのでしょうか。9年が適している理由を具体的に上記のRIAを実施することによって、分かりやすい数値で説明して頂ければと思います。</p> <p>府民のみならず、多数の人々に（物流を通して）影響を与える改正案でありますので、透明性の高い説明を切に願います。</p>	<p>車種規制非適合車の猶予期間につきましては、自動車NOx・PM法の車種規制の猶予期間と同様のものを採用しています。同法の制定時に、使用過程車についてできるだけ早期に自動車を代替する必要性と規制適合車への代替によって生じる使用者の負担を比較衡量して、それぞれの車種ごとの平均使用年数を基にするなど、適切な方法で設定されたものと認識しています。</p> <p>今回の流入車規制は対策地域全体のNOx・PM総量削減を図ることで、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います。当規制の実施により、大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の目標年次である平成22年度末において、窒素酸化物で460トン、粒子状物質で94トンの削減を見込んでいます。</p>

番号	意見等の要旨	意見等に対する府の考え方
4-8	<p>京都議定書の意を十分理解し、排ガス規制の重要性を認識、環境汚染悪化ストップ、そして改善へと環境保全は待ったなしです。汚染物質の軽減を図る重要性は十分理解していますが、現行の経済情勢を考えると、1.燃料の急激な高騰、高速道路の値上げ等々。1.わが国のGDPは上向いている。これからも続くと関係者が判断を示していますが、これは大企業の業績の数字であり、中小企業の実態を真正面から注視せず、国民からの視線を反らせる甘言です。1.従業員の雇用保険(失業、年金、健康)を他に切変負担の軽減をと考えている、しかし従業員との信頼関係の悪化を考えると踏み切れません。1.今回の条例施行規則の一部改正の趣旨は地球環境保全に深く寄るものと受け止め、努力するのが国民の義務と認識していますが、ご指導とおりに対応するとNOx・PM低減装置が高値で経費が重み運営が危ぶまれ、また倒産に至るやも知れません。1.新聞やTVで 期の倒産件数は 件と報じられると、何時当社もこの件数に含まれるのかと気持ちが離れません。しかるに責任者として、従業員とその家族を含めると約100名を路頭に放り出す、またこの寒空にさらされることになると思うならば「もうしばらく」「もうしばらく」と我慢に我慢を重ねている現実を認識してください。1.対策地域外の指導を受けそれに合わせ努力している矢先の今回の改正です。正直追いつけません。現状の経済情勢下では本改正は運送業者に対して重圧です。時期尚早です。弱者いじめです。</p> <p>上記、文を理解していただき現状国土交通省が装置に対する運用が行われているかご理解していただきたいと思えます。</p> <p>まず、認可制度はとてもハードルが高く一般的には不可能であり、国及び環境省が望んでいる自動車に対する環境保全は速やかに対応できません。なぜならば使用過程車全車種に対する認可はされていないのが現状です。対応できない車両は国が定める公的機関においての装置の性能試験を1台ごとに行い、初めて使用可能になります。</p> <p>参考までに装置の性能評価試験場は全国で五ヶ所、大型車は二ヶ所であり対応は不可能です。</p> <p>なお、試験費用は約100万円前後かかり中小企業には大きな負担となります。これら内容からして環境保全の言葉を利用し、大手指導型であり我々中小企業は廃業しなければなりません。長く低迷している経済環境の中、中小企業の努力を踏まえ、本条例規則の一部改正を見直し運用の検討をお願い申し上げます。</p> <p>大阪市の運送事業者様のアドバイザーとして実態、報告及び参考意見を申し上げます。</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、大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の目標年次が平成22年度末であることから、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、平成21年1月から規制を開始するものであります。</p>