「大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について（部会報告案）」に

対する府民意見等と流入車対策部会の考え方について

◇募集期間：平成28年９月１日（木曜日）から平成28年９月30日（金曜日）まで

◇募集方法：電子申請・郵便・ファクシミリ

◇募集結果：19名（団体含む）から、延べ35件のご意見・ご提言をいただきました。（うち意見の公表を望まないもの10件）

いただいたご意見等についての流入車対策部会の考え方は次のとおりです。

１　流入車規制

| 番号 | ご意見等 | 流入車対策部会の考え方 |
| --- | --- | --- |
| 1-1 | 流入車規制について、非適合車の割合が着実に減少している中で、事業用自動車に関して荷主や施設管理者等に課している適合車使用の求めとその確認・記録義務や流入車規制の周知義務を廃止し、対策の重点を非適合車率の高い自家用自動車に絞ることは適当な判断と思われる。 | 今後、大阪府において条例改正や広報周知、その他必要な対応が進められるものと考えています。 |
| 1-2 | 効果的かつ効率的な流入車規制の推進 ～環境性能の良い車の使用を～については、推進と定着した事項についての負担軽減が盛り込まれており、全面的に賛成します。 |
| 1-3 | 弊社では、コンプライアンスを最優先し、適合車を使用しております。 |
| 1-4 | 非適合車の割合が極めて小さくなっている現状においては、適合車の使用者に負担をかけるステッカー制度を廃止することも妥当と思われる。 |
| 1-5 | 流入車規制の施行から７年が経過しており、非適合車の流入も大幅に減っていると思われることから、ステッカーの貼付けも役割が終わったと思われます。又、貼付けたステッカーも洗車等にて頻繁に剥がれ、ステッカーの無い状態や欠けた状態にて走行している車両も多いことから見て、再発行の手続きまで行って貼り付ける時期は過ぎたと考えます。 |
| 1-6 | 知事への措置報告義務について大阪府内の特定事業者は、流入車規制の条例義務についてはこれまでの毎年の措置報告によって十分に理解しており、終了しても良い時期になっていると思います。 |
| 1-7 | 専業自動車については、おおむね適合車への改善がすすんでいる事から、取り組みは緩和していただく事が適当である。したがって、荷主に課している運送委託の際の使用の求め及び確認・記録の義務は終了していただくのが良いと思う。 |
| 1-8 | 特定事業者に課している知事への措置の報告義務については、流入車規制の施行から既に７年が経過しており、条例の義務も十分熟知し、適切に義務を履行してきたので、報告義務は終了していただく事を希望します。 |
| 1-9 | 流入車の適合状況や事業者の取組みの現状を踏まえた今回の「事業者等の取組み」の見直し内容について賛同する。 |
| 1-10 | 荷主としての適合車の確認・記録および措置等報告については、事業者負担を考慮し、次年度（H29年度）の措置等報告（H28年度実績分）より終了するなど、部会報告案P.23の8行目の記載の通り、早期の条例改正を図られたい。 |
| 1-11 | ステッカー制度は外見の判断もありますが、排ガス規制の基準が上がっていることや、触媒等の性能も充実していることから、費用面も含め終了すべきと考えます。逆に基準に満たない車両にのみ全国で特定のステッカーを貼るのも良いかと思います。 | 外見の老朽具合で一定判別できるため、非適合車へのステッカーの貼付については、必要ないと考えています。ステッカー制度や知事への措置の報告などの義務については役割を終えたため終了すべきですが、適合車の使用の義務は継続されるものであり、大阪府において、立入検査が強化され、違反が確認された場合には、適合車の使用命令や事業者の名称等の公表、罰則が厳格に適用されるものと考えています。　 |
| 1-12 | 事業用自動車に対する取組について、当社で使用している事業用車両は全て適合車に変更しており、当社としては管理者への周知は不要と考えます。 |
| 1-13 | 自家用自動車に対する取組について、上記（1-12）同様、当社で使用している自家用車両も全て適合車に変更しており、当社としては管理者への周知は不要と考えます。また、適合車の使用を基本とし、中でも低燃費・排出ガス濃度の低い車両を選定して購入を心掛けております。 |
| 1-14 | 措置の報告について、全ての企業で報告義務を終了するのではなく、今までの三分の一程度の企業に対して不特定で提出を求めても良いかと思います。 |
| 1-15 | 事業者等の取組の見直し（ステッカー制度）について、制度終了は急ぐべきではない。（理由）「現状においては、非適合車はおおむね10数年以上使用されている車のため、外観の老朽具合で一定判別できる」というが、しかし走っている車で見ると、判別がつきにくい。「非適合車の流入割合・・・」というが、大気汚染の主要な排出原因であり、ＮＯ２の環境基準も、下限値以下を達成していない。環境の改善はされてきたので、今やるべきことは、むしろ環境基準を、以前の厳しい基準に戻すべきです。 | 環境基本法に基づく環境基準の設定は国の所管です。事業者等の取組により大部分は改善されており、役割を終えた義務については見直すべきと考えています。そのため、ステッカー制度などの義務については終了すべきですが、適合車の使用の義務は継続されるものであり、大阪府において、立入検査が強化され、違反が確認された場合には、適合車の使用命令や事業者の名称等の公表、罰則が厳格に適用されるものと考えています。 |
| 1-16 | 事業用自動車について、荷主等及び旅行業者に課している運送委託の際の使用の求め及び確認・記録の義務、専ら事業用自動車が出入りする施設の管理者に課している周知の義務は終了すべきではない。（理由）「事業用自動車に対する取組は緩和することが適当である」には反対です。上記（1-15）の意見の理由と同じく、まだ、環境の改善は不十分であるから。確認と記録の義務こそ重要なカギとなる対策と考えます。 |
| 1-17 | 自家用自動車に対する取組において、荷主、施設管理者等において、確認・記録の義務は終了すべきではない。（理由）自家用自動車については、依然として非適合車が残存している。荷主等に対策の責任を取るべきです。したがって、確認・記録は、それらの義務を果たしているかどうかを点検するために必要不可欠です。施設管理者についても同じです。努力義務への緩和となると、企業者側では、出来るだけ作業の効率化を進めている状況では、「努力の項目」の実施を省くという流れになっていくのは自明だと思います。 |
| 1-18 | 特定事業者に課している知事への措置の報告義務について、措置の報告義務を終了することには反対です。（理由）施行から既に７年が経過しているが、「十分熟知されており」、「義務が履行されてきた」「報告により把握されている」というが、上記（1-17）の理由で述べた通り、企業は、義務があるから実施してきたとみるべきです。これをなくせば、また、元の木阿弥になる可能性が高いと言えます。事業主は、互いに厳しい企業間競争の中で、出来るだけコストを下げ、安い単価で請負すれば、それだけ、多くの仕事が回ってくるのです。環境改善の費用は余分のものと、事業主は考えています。これらの対策は、住民の健康を守るために実施されてきたもので、今回の提案には同意できません。 |
| 1-19 | 流入車規制について「事業者に課している義務の中には、その義務の目的を達成したものがある。」と記載されていますが、その根拠となる「流入車の状況変化や事業者の取組の現状」として、本会による実態認識や理解とは以下の点で異なります。①　流入車の状況変化別項において言及されているとおり、とりわけ近隣五府県からの非適合車による流入は、一定の改善効果が認められつつも、依然として、その規制や排除措置を不要とするまでには至っていないという印象を、日々の業務を通じて抱いております。また、一定の改善効果が認められるからといって、それを緩和・廃止すると、従前排除されてきた非適合車による流入を再び引き起こしてしまう可能性があることから、現状の改善効果にかかわらず、引き続き、措置をしていくべきものと考えます。②　業者の取組の現状①のとおり非適合車の流入があるという事実は、そのような車両を使用する事業者に運送委託している荷主等が現状においても少なからず存在するということを意味します。一定の管理能力を有するものや高頻度で運送委託しているものを除く中小・零細の荷主等の中には、委託先の事業者が使用する車両に対し、さほど関心を持たれていない方も多く、むしろ安価で遵法性に欠ける事業者を選ばれる傾向にあることは否めません（この点は、産業廃棄物を排出する企業がその運搬を収集運搬事業者に委託する際の構図・力学と同様です）。そのような需要がある以上、多くの事業者による改善が見られても、一部の事業者による違反行為は残り続けることとなりますが、対策の費用対効果を重視するあまり、これを軽視するのではなく、従前どおり、又は従前にまして厳格に規則や排除措置を徹底していかなければならないものと考えます。以上を踏まえ、ステッカー制度の終了をはじめとする事業者への一連の緩和・廃止措置や荷主等に対する同様の措置を趣旨とする見直しに反対いたします。むしろ、従前以上の車両検査や罰則・行政処分の強化と公表の徹底を希望いたします。 | 　近隣５府県からの非適合車の流入を排除すべきと考えています。ステッカー制度などの義務については終了すべきですが、適合車の使用の義務は継続されるものであり、大阪府において、立入検査が強化され、違反が確認された場合には、適合車の使用命令や事業者の名称等の公表、罰則が厳格に適用されるものと考えています。 |
| 1-20 | 非適合車ゼロ宣言のスローガンについて「非適合車ゼロ宣言～乗らない、頼まない、見逃さない～」このスローガンを「見せる」ことで、非適合車もクローズアップしてくる。実施段階では、大阪府としてこのような形で取り組んでいますということをしっかり見せて欲しい。 | 今後、大阪府において非適合車ゼロ宣言を掲げ、広報周知や必要な対応が進められるものと考えています。 |
| 1-21 | 今回の見直し後も、３年後位を目途に再度検証を行い、非適合車の割合が順調に減少しているようであれば、流入車規制の全廃も含めた議論を改めて行うべき。 | ご意見として承ります。 |
| 1-22 | 市町村との連携の強化について記載されています。現在も自営で古い車を使用していますが、第３次計画の対象地域を全市町村に広げた場合に起こりうる影響についても記載してほしいと思います。 | 車種規制や流入車規制の対策地域を広げるものではありません。「第３次計画の対象地域を全市町村に広げ」を「自動車環境対策のうち、NOx・PM法や条例に基づき対策地域に適用される「２．車種規制の適正かつ確実な実施、流入車規制の推進」を除く６項目について、第３次計画の対象地域を全市町村に広げ」と修正します。 |
| 1-23 | 国に対して、非適合車に対する加重課税の実施など、非適合車から適合車への移行を促すための全国的な対策を実施するよう働きかけることも必要ではないか。 | 今後、大阪府において必要な対応が進められるものと考えています。 |

２　中小事業者等へのサポートの充実

| 番号 | ご意見等 | 流入車対策部会の考え方 |
| --- | --- | --- |
| 2-1 | 「（仮称）ECO交通推進センター」の整備については、反対します。こういう組織は、府の退職職員のための受け皿化します。組織運営費用に税金が使われたり、民間に費用負担を強いることになります。現状の組織の中で、行うことです。現状の組織の中で、出来ないことはやる必要がありません。すべてについて、退職職員の受け皿組織を作ること無く行い、かつ、これ以上の税金が使われたり、民間に費用負担を強いることの無いようにしてください。 | （仮称）ECO交通推進センターの整備については、大阪府環境農林水産部環境管理室交通環境課における事業者支援の窓口の名称に用いるものであり、ご意見のような組織を設けるものではありません。 |
| 2-2 | 経済的にも人的にも余裕のない中小事業者の行動変容を促し、取組を実施してもらうためには、事業者にメリットを付与することが重要である。「環境配慮事業者への保険料の割引や融資での金利優遇」について、保険会社や銀行に積極的に働きかけてほしい。 | 今後、大阪府において保険会社や銀行への働きかけが行われるものと考えています。 |