

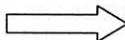
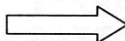
流入車対策の検討方針

- 大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画(目標:平成22年度末に環境基準達成、手段:NO_x・PMの排出総量の削減)
 ……国の試算では、環境基準は達成可能と予測。(中央環境審議会大気環境部会第13回、第14回自動車排出ガス総合対策小委員会資料)
- しかし、現状(平成17年度)で依然として環境基準を上回る測定局が存在する。
 また、車種規制不適合の流入車による排ガス負荷の割合が増加傾向にある。



環境基準のより早期かつ確実な達成を目指してさらなる対応が必要









- 自動車NO_x・PM法の一部改正法案(平成19年3月9日国会提出)
 ・環境基準の達成が困難な地区における局地汚染対策として限定的な流入車規制  府としてNO_x・PM総量を削減するための独自の流入車対策の実施が必要
- 府として実施可能な流入車対策
 A(案)……………自治体の負担が大きかつ実効性の確保が困難。
 B(案)、C(案)、D(案)……国による広域的な施策で一自治体の施策としてはなじまない。  E(案)及びF(案)をベースに検討
- 府域の事業者(荷主)の取組は有効な手法
 ・自動車NO_x・PM法に基づく事業者の措置 : 4ヵ年(平成14年度～平成17年度)でNO_x排出量が32%、PM排出量が45%削減
 (府所管特定事業者613社実績)
 ・事業者の意向 : 運送委託車両での規制適合車使用に前向きな回答(平成18年度特定事業者等2,416社のアンケート調査結果)



荷主・運送事業者・行政等の幅広い主体の連携を促す仕組みを構築

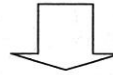
流入車対策（A～F案）の概要（イメージ）

（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の資料・論議を基に作成）

対策	A案 首都圏や兵庫県条例と同様の運行規制	B案 全国一律の車種規制	C案 対策地域周辺地域に限定した車種規制
イメージ	 <p>流入する車を規制 （路上検査やカメラ検査による取締りの実施）</p>	 <p>自動車 NOx・PM 法の対策地域を全国に拡大 日本国内全ての対象自動車に車種規制が適用（車検制度による担保）</p>	 <p>準対策地域（仮称）を対策地域周辺に設定 準対策地域に使用の本拠を置く自動車について、原則として車種規制を実施（ただし、対策地域内に流入しない自動車は適用除外）</p>
・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・対策地域外の非適合車にとっては過剰規制となる恐れ ・実効性担保のための負担（人・費用）が大きくなる恐れ ・迂回することによる、周辺地域の大気環境への悪影響、燃料消費量の増加による日本全体での排出量増加（地球温暖化対策と逆行）の恐れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の地域の大気環境改善のために他の地域まで一律に規制することになり、現行法の目的に反し、過剰規制となる恐れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・A案と同様のデメリット・論点 ・準対策地域とその他の地域との不公平感が生じる恐れ
対策	D案 対策地域外の自動車輸送事業者に対する指導	E案 対策地域内の荷主に対する指導	F案 対策地域内の施設管理者に対する指導
イメージ	 <p>対策地域外で一定量以上自動車を使用する事業者（緑ナンバー、白ナンバー）に対して、排出抑制を指導 現行法では、対策地域内の白ナンバーに対して、当該地域の知事が指導</p>	 <p>対策地域内において一定量以上の貨物量を生じさせる荷主や一定量以上の貨物を受け取る荷主に対して、排出抑制のための計画書の提出を求め、流入車対策等について指導</p>	 <p>対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設の設置・管理者に対して、排出抑制のための計画書の提出を求め、流入車対策等について指導</p>
・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の発生原因者は荷主であることから、顕著な効果が得られない恐れ ・改正省エネ法の届出制度との整理が必要 ・事業者の指導を誰が行うか整理が必要 ・対策地域内を運行しない事業者にも計画の提出義務が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主は間接排出者であることから事業者との連携のあり方がポイント ・現行の自動車使用管理計画や改正省エネ法の届出制度との整理が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・設置管理者は排出を行う者ではないことから、顕著な効果が得られない恐れ

流入車対策の基本方向(案)

府域の対策地域内を発着地とする車種規制非適合のトラック、バス



- 一定規模以上の荷主、運送事業者等には適合車使用のための措置を講ずることを求める。
- 一定規模未満の荷主、運送事業者等には適合車使用に努めることを求める。
- 一定規模以上の施設の管理者等には利用者への適合車使用を周知することを求める。
- 施設の利用者には適合車使用に努めることを求める。

留意事項

- ・ 「一定規模」の要件は、貨物量、旅客量、自動車車両数など流入する車両数に密接な関係のある指標が望ましいが、容易に把握が可能な指標を検討する必要がある。
- ・ 対策を講じるに当たっては、既存の制度や自動車NOx・PM法改正法案との重複や仕組みの整合性を検討する必要がある。
- ・ 荷主事業者等が、輸送に使用される自動車について適合車かどうかを容易に識別できる方法を検討する必要がある。

「荷主」のイメージ

- ① 自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者¹に輸送させる者
 (「省エネ法」での定義。自家輸送を含む。)
- ② 自らの事業に関して購入する物品を継続して府内に納品させる事業者
 (いわゆる着荷主)

(参 考)

- エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律第49号)(省エネ法)【抜粋】

第五十二条 経済産業大臣及び国土交通大臣は、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の適切かつ有効な実施を図るため、次に掲げる事項並びに貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の目標及び当該目標を達成するために計画的に取り組むべき措置に関し、貨物輸送事業者(本邦内の各地間において発着する他人又は自らの貨物の輸送を、業として、エネルギーを使用して行う者をいう。以下同じ。)の判断の基準となるべき事項を定め、これを公表するものとする。

一～四 (略)

第五十八条 荷主(自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者¹に輸送させる者をいう。以下同じ。)は、基本方針の定めるところに留意して、次に掲げる措置を適確に実施することにより、貨物輸送事業者¹に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に資するよう努めなければならない。

一～二 (略)

大阪府内の産業別事業所数

産業大分類	事業所数	割合 (%)
A～C 農林水産業	1 1 3	0. 0
D 鉱業	1 5	0. 0
E 建設業	2 6, 4 1 2	6. 2
F 製造業	5 7, 2 6 5	1 3. 4
G 電気・ガス・熱供給・水道業	1 2 2	0. 0
H 情報通信業	4, 9 1 8	1. 1
I 運輸業	1 0, 2 9 2	2. 4
J 卸売・小売業	1 2 2, 3 5 2	2 8. 6

産業大分類	事業所数	割合 (%)
K 金融・保険業	5, 3 7 1	1. 3
L 不動産業	3 0, 7 1 9	7. 2
M 飲食店・宿泊業	6 4, 0 7 0	1 5. 0
N 医療・福祉	2 1, 5 6 7	5. 0
O 教育・学習支援	1 0, 7 3 5	2. 5
P 複合サービス業	1, 0 5 8	0. 2
Q サービス業	7 3, 2 9 3	1 7. 1
合 計	4 2 8, 3 0 2	1 0 0. 0

事業所の規模別の年間貨物量取扱量

全国貨物純流動調査(2000年調査)で一事業所当たり年間平均貨物量のデータがある製造業と卸売業について、事業所の年間出荷(入荷)貨物量ごとの貨物量捕捉率等を試算した。

表1: 製造業事業所の年間出荷貨物量及び年間入荷貨物量等の推計

対象とする事業所の年間 出荷(入荷)量	出 荷				入 荷			
	年間出荷量の 合計(千トン)	出荷量の 捕捉率	事業所数	事業所の 捕捉率	年間入荷量の 合計(千トン)	入荷量の 捕捉率	事業所数	事業所の 捕捉率
年間1千トン以上	107,709	95.20%	約5620	9.80%	121,206	95.70%	約5880	10.30%
年間3千トン以上	103,035	91.10%	約3170	5.50%	116,870	92.30%	約3460	6.00%
年間5千トン以上	98,907	87.40%	約2020	3.50%	112,105	88.50%	約2150	3.80%
年間1万トン以上	95,116	84.10%	約1490	2.60%	108,236	85.40%	約1610	2.80%
年間3万トン以上	75,730	67.00%	約640	1.10%	89,782	70.90%	約740	1.30%
年間5万トン以上	64,973	57.40%	約360	0.60%	75,439	59.60%	約380	0.70%
年間10万トン以上	47,357	41.90%	約100	0.20%	56,081	44.30%	約110	0.20%
総 数	113,105	100.00%	57,265	100.00%	126,680	100.00%	57,265	100.00%

注(1): 全国貨物純流動調査(2000年調査)、平成16年事業所・企業統計調査のデータをもとに試算(表2も同じ)

(2): 「年間出荷量の合計」の総数は全国貨物純流動調査での推計値(従業者4人以上規模での推計値)

(3): 「事業所数」の総数は平成16年事業所・企業統計調査による全事業所数(従業者1人以上)(表2も同じ)

図1 年間出荷量別事業所数及び出荷量の捕捉率(製造業)

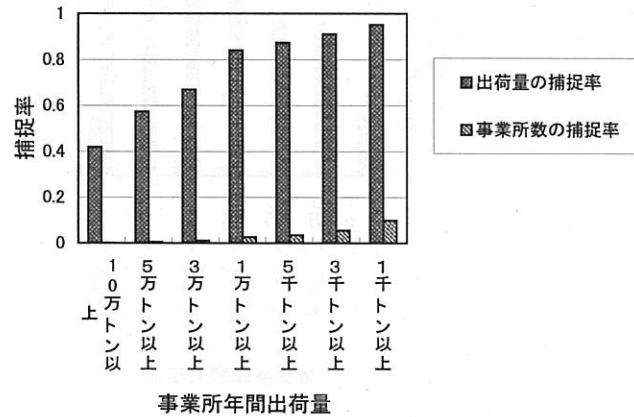


図2 年間入荷量別事業所数及び入荷量の捕捉率(製造業)

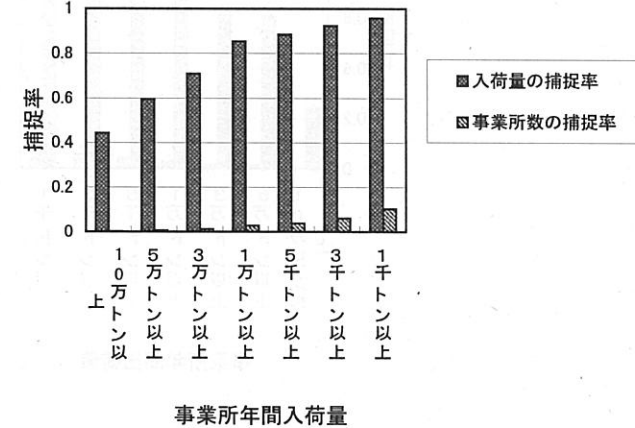


表2:卸売業事業所の年間出荷貨物量及び年間入荷貨物量等の推計

対象とする事業所の年間 出荷(入荷)量	出 荷				入 荷			
	年間出荷量の 合計(千トン)	出荷量の 捕捉率	事業所数	事業所の 捕捉率	年間入荷量の 合計(千トン)	入荷量の 捕捉率	事業所数	事業所の 捕捉率
年間1千トン以上	40,307	94.00%	約10,920	27.60%	42,479	93.80%	約10,920	27.60%
年間3千トン以上	34,559	80.60%	約2,270	5.70%	36,432	80.50%	約2,280	5.80%
年間5千トン以上	33,500	78.10%	約1,820	4.60%	36,307	80.20%	約2,220	5.60%
年間1万トン以上	30,431	71.00%	約1,170	3.00%	32,230	71.20%	約1,250	3.10%
年間3万トン以上	26,253	61.20%	約520	1.30%	27,345	60.40%	約520	1.30%
年間5万トン以上	26,072	60.80%	約510	1.30%	27,099	59.80%	約510	1.30%
年間10万トン以上	10,312	24.00%	約50	0.10%	10,387	22.90%	約50	0.10%
総 数	42,884	100.00%	39,574	100.00%	45,284	100.00%	39,574	100.00%

注:「年間出荷量の合計」の総数は全国貨物純流動調査での推計値(従業者1人以上規模での推計値)

図3 年間出荷量別事業所数及び出荷量の捕捉率(卸売業)

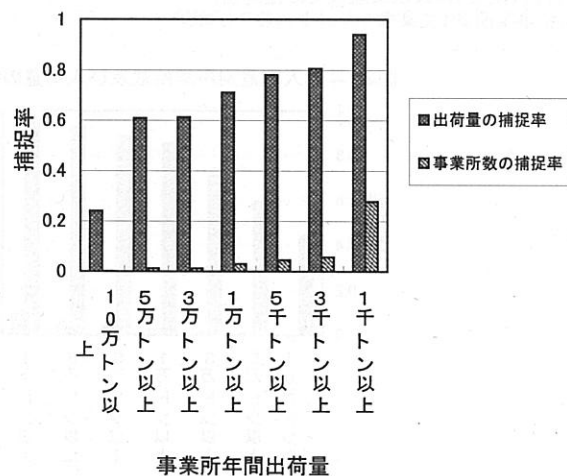
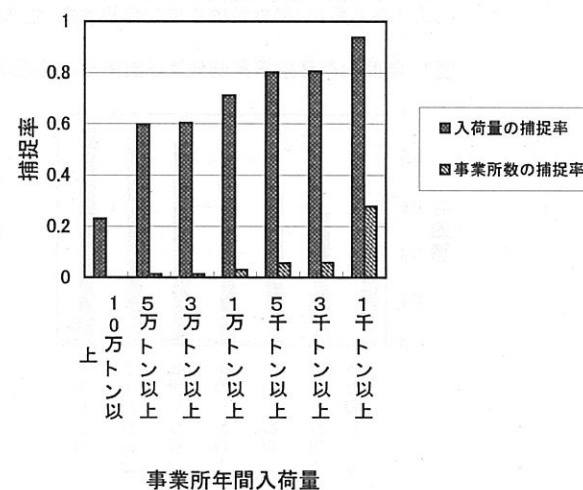


図4 年間入荷量別事業所数及び入荷量の捕捉率(卸売業)



運送関係事業者の概要

表1 大阪府域の貨物運送事業者の概要

	一 般		特 定	合 計
		特 積		
事業者数	5,057	91	15	5,072
うち府内に本社を有する事業者数	4,519	14	12	4,531
車両数	100,287	783	233	100,520
うち府内に本社を有する事業者の車両数	80,241	112	160	80,401

出典：近畿運輸局(平成17年3月31日現在)
：特積(特別積合せ貨物運送)欄は一般の内数

(参考)

一般：(一般貨物自動車運送事業)不特定多数の荷主の貨物を有償で自動車を使用して運送する事業
特定：(特定貨物自動車運送事業)単一特定の荷主の需要に応じ有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業

特積：(特別積合せ貨物運送)不特定多数の顧客から集貨した貨物を起点及び終点の営業所又は荷扱所において必要な仕分けを行い集貨された貨物を定期的に運送を行う事業

表2 全国の貨物運送事業者における車両数規模別事業者数及び車両数

車両数規模	事業者数			車両数(推定)		
		割合(%)	累積割合(%)		割合(%)	累積割合(%)
～10台	32,263	52.9	100.0	157,578	14.4	100.0
11～20台	14,159	23.2	47.1	207,465	18.9	85.6
21～30台	6,211	10.2	23.9	151,678	13.8	66.7
31～50台	4,743	7.8	13.8	185,325	16.9	52.9
51～100台	2,739	4.5	6.0	200,666	18.3	36.0
101～200台	699	1.1	1.5	102,421	9.3	17.7
201～500台	183	0.3	0.4	62,566	5.7	8.4
501台～	43	0.0	0.0	29,403	2.7	2.7
合 計	61,040	100.0	100.0	1,097,103	100.0	100.0

出典：「数字でみる物流2006((社)日本物流団体連合会)」(平成17年3月現在)

表3 大阪府域のバス事業者数及び車両数

	事業者数			認可車両数
	会 社	地方公共団体	合 計	
乗合バス事業者	23	2	25	3343
うち府内に本社を有する事業者数	—	—	19	—
貸切バス事業者	130	2	132	2270
うち府内に本社を有する事業者数	—	—	106	—

出典：近畿運輸局(平成17年3月31日現在)

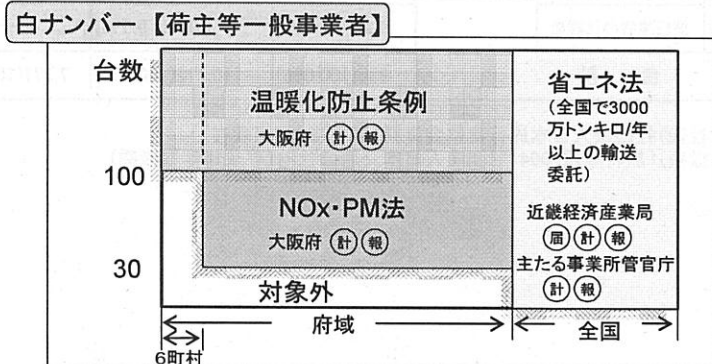
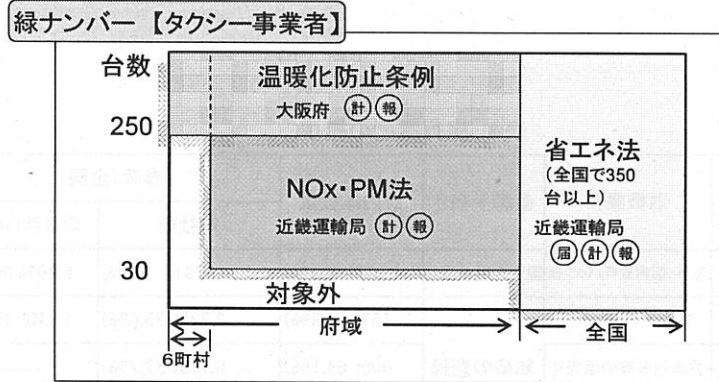
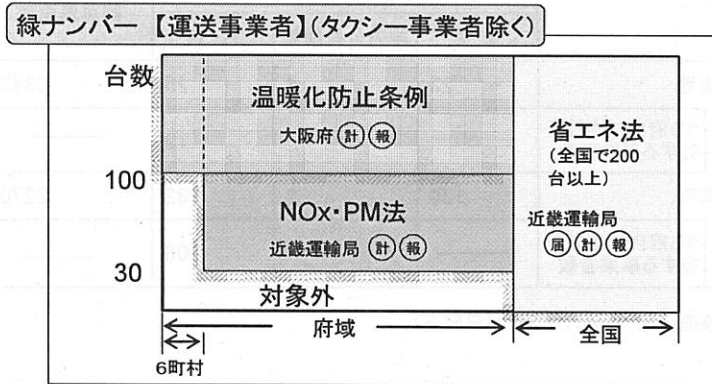
表4 旅行業者の概要

種類	取扱業務	登録手続き	府内本社数	参考(全国)	
				本社数	取扱額(10億円)
第1種旅行業	海外・国内旅行パック他	国交大臣の登録	67(7.1%)	791(7.4%)	6,261(84.9%)
第2種旅行業	国内旅行パック他		157(16.8%)	2,727(25.4%)	1,110(15.1%)
第3種旅行業	乗車船券等の販売等	知事の登録	600(64.1%)	6,179(57.7%)	—
旅行業者代理業	旅行業者の代理店		112(12.0%)	1,015(9.5%)	—
合 計			936(100.0%)	10,712(100.0%)	7,371(100.0%)

出典：(本社数)社団法人日本旅行業協会資料(平成18年4月現在)
：(取扱額)「旅行年報2004(財団法人日本交通公社)」(平成16年取扱額)

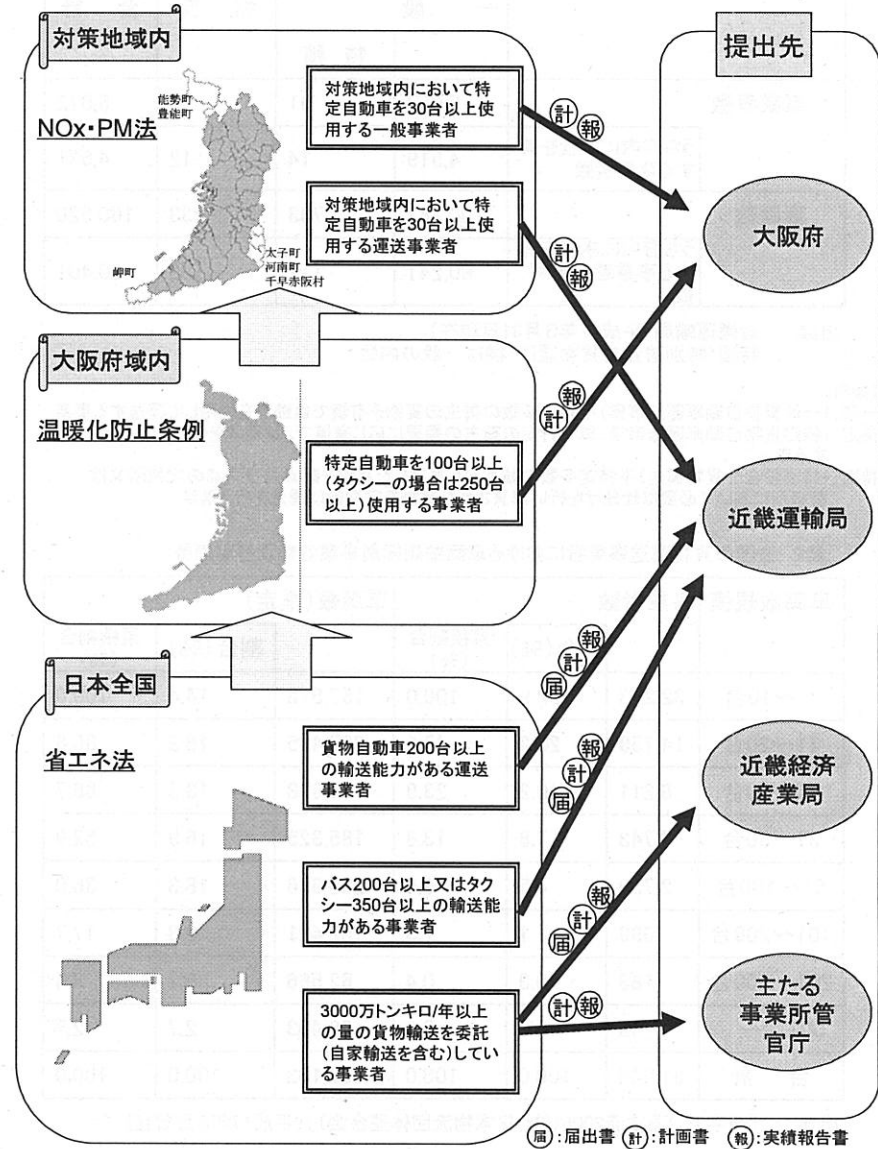
事業者関連自動車排ガス規制状況

事業者別の規制体系
(省エネ法、NOx・PM法、温暖化防止条例)



(届):届出書 (計):計画書 (報):実績報告書

地域別の届出先



事業者関連自動車排ガス計画書等提出一覧

	対象者	対象事業者数 (府域)	提出先	開始時期	期間	提出時期	提出年度					罰則	備考	
							18	19	20	21	22			
NOx・PM法[運送事業者] (自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法)	対策地域内で特定自動車を30台以上使用する運送事業者	308社 (H16年度報告書提出事業者)	近畿運輸局	H14年度計画	計画	H14～17年度 H18～21年度 特定事業者になってから3月以内。(計画期間内は提出必要なし)	○					○	・計画書未提出等の事業者に対し、20万円以下の罰金 ・取組みが著しく不十分な事業者に対し、勧告、公表、命令、50万円以下の罰金	<関連規定> ・総量削減基本方針[国] ・総量削減計画[都道府県] ・車種規制[車の所有者]
					報告	1年	毎年度6月末	○	○	○	○	○		
省エネ法[特定貨物輸送事業者] (エネルギーの使用の合理化に関する法律)	貨物自動車200台以上の輸送能力がある運送事業者	38社 (H18.11末時点)	近畿運輸局	H18年度計画	計画	3～5年 ・輸送能力届出書:4月末(一度指定されれば翌年度以降は提出必要なし) ・中長期計画書:毎年度6月末	○ (輸送能力届出書も)	○	○	○	○		・省エネ法の対象事業者は温暖化対策推進法の対象事業者にも該当。ただし、温暖化対策推進法の報告書は省エネ法の報告書提出をもってみならずため提出不要。	<関連規定> ・エネルギー使用現況届出書、定期報告[第一種エネルギー管理指定工場(≧3000k/年以上)、第二種エネルギー管理指定工場(≧1500k/年以上)] ・中長期計画の提出[第一種エネルギー管理指定工場] ・省エネ措置の届出[延床2000㎡以上の住宅を含む建築物]
					報告	1年	毎年度6月末		○	○	○	○		
省エネ法[特定旅客輸送事業者]	バス200台以上又はタクシー350台以上の輸送能力がある事業者	バス6社 タクシー6社 (H18.11末時点)	近畿運輸局	H18年度計画	計画	3～5年 ・輸送能力届出書:4月末(一度指定されれば翌年度以降は提出必要なし) ・中長期計画書:毎年度6月末	○ (輸送能力届出書も)	○	○	○	○		・計画書未提出等の事業者に対し、50万円以下の罰金 ・取組みが著しく不十分な事業者に対し、勧告、公表、命令、100万円以下の罰金	<関連規定> ・エネルギー使用現況届出書、定期報告[第一種エネルギー管理指定工場(≧3000k/年以上)、第二種エネルギー管理指定工場(≧1500k/年以上)] ・中長期計画の提出[第一種エネルギー管理指定工場] ・省エネ措置の届出[延床2000㎡以上の住宅を含む建築物]
					報告	1年	毎年度6月末		○	○	○	○		
省エネ法[特定荷主]	3000万トンキロ以上の量の貨物輸送を委託(自家輸送を含む)している事業者	(全国約2000社:まだ未指定)	近畿経済産業局及び主たる事業所管大臣(輸送量届出書は近畿経済産業局のみ)	H19年度計画	計画	1年 ・輸送量届出書:4月末(一度指定されれば翌年度以降は提出必要なし) ・計画書:毎年度6月末(H19年度は9月末)	○ (輸送量届出書も)		○	○	○		・計画書未提出等の事業者に対し、20万円以下の罰金 ・取組みが著しく不十分な事業者に対し、勧告、公表、命令、50万円以下の罰金	<関連規定> ・総量削減基本方針[国] ・総量削減計画[都道府県] ・車種規制[事業者]
					報告	1年	毎年度6月末 (H19年度は9月末)		○	○	○	○		
NOx・PM法[一般事業者]	対策地域内で特定自動車を30台以上使用する一般事業者	665社 (H19.1時点)	大阪府	H14年度計画	計画	H14～17年度 H18～22年度 特定事業者になってから3月以内。(計画期間内は提出必要なし)	○					○	・計画書未提出等の事業者に対し、20万円以下の罰金 ・取組みが著しく不十分な事業者に対し、勧告、公表、命令、50万円以下の罰金	<関連規定> ・総量削減基本方針[国] ・総量削減計画[都道府県] ・車種規制[事業者]
報告	1年	毎年度6月末	○	○	○	○	○							
大阪府温暖化防止条例 (大阪府温暖化の防止等に関する条例)	大阪府域で特定自動車を100台以上(タクシー250台以上)使用する事業者	220社	大阪府	H18年度計画	計画	3年 対象となった年度の9月末まで。以降3年毎。	○				○		・計画未提出の事業者に対し、勧告、公表(罰則なし)	・1500k/年以上の事業者、24時間営業の事業者も対象
					報告	1年	毎年度8月末		○	○	○	○		

○(運):運送事業者 ○(荷):荷主事業者 ○(般):一般事業者

