

「大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画〔第3次〕(案)」に対する府民意見等の募集結果

「大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画〔第3次〕(案)」に対する府民意見等を募集した結果、3（人・団体）の方から、のべ5（件）のご意見をいただきました。いただいたご意見の概要、ご意見に対する大阪府の考え方は次のとおりです。

なお、お寄せいただいたご意見内容は、趣旨を損なわない範囲で一部要約している部分があります。また、類似の内容は、まとめて記載しております。

1 募集期間

平成25年1月31日（木）から平成25年3月1日（金）まで

2 募集方法

大阪府パブリックコメント手続実施要綱に基づき、郵便、ファクシミリ、インターネットのいずれかにより意見等を募集しました。

| 番号 | 意見（概要） | 大阪府の考え方 |
|----|--|---|
| 1 | <p data-bbox="275 212 725 240">第2章 計画の目標及び計画の期間</p> <p data-bbox="302 260 1167 496">自動車から排出される NOx 及び PM の総量削減については、平成 21 年より実施された流入車規制に伴う様々な施策により、NOx に係る環境基準が、平成 22 年度以降、一般局・自排局とも全局達成されるなど、既に目標水準を達成しており、流入車規制など事業者に変更する規制を強いるのではなく、自主的な取組みへとシフトすべきである。</p> | <p data-bbox="1218 260 2080 443">大阪府では、平成 27 年度までに、すべての監視測定局で環境基準を達成するよう最善を尽くすこと、さらに平成 32 年度までに対策地域全体における環境基準を確保するという国の基本方針を踏まえて計画（案）を作成しました。</p> <p data-bbox="1218 467 2080 699">これらの目標の達成のためには、関係者が連携・協力して各種自動車環境対策を総合的に推進し、NOx 及び PM の排出を削減することが必要です。そのため、これまでの流入車規制等を継続するとともに、エコドライブ、公共交通機関の利用等の自主的な取組みなどを推進していくことが必要と考えています。</p> <p data-bbox="1218 722 2080 799">なお、流入車規制については、さらなる規制を強いるということではなく、引き続きその規制を徹底するという趣旨です。</p> |
| 2 | <p data-bbox="275 815 589 844">第4章 計画達成の方途</p> <p data-bbox="302 863 1167 1246">自動車 NOx・PM 対策については、これまでに事業者が積極的に取り組んだことにより、相当の削減が行われた。その中で、今回の第3次計画案で示された「平成 21 年度比で2割削減」との目標数値は相当厳しいものと推察され、事業者への負担が懸念される。よって対策の実効性を高めるためには、インセンティブ重視の施策により事業者の協力姿勢を引き出すことが重要と考える。特に、電気自動車や天然ガス自動車等のエコカーの導入促進は有効な対策の一つになると考えられる。</p> | <p data-bbox="1218 863 2080 999">計画（案）に示した目標を達成するためには、NOx 及び PM を排出するそれぞれの主体がエコカーの導入などの取組みを推進することが必要と考えています。</p> <p data-bbox="1218 1023 2080 1099">なお、エコカーの導入にあたっては、国等が講じる優遇税制や補助制度などの支援措置を活用していただくこととしております。</p> |

| | | |
|----------|--|---|
| <p>3</p> | <p>都市部における渋滞を解消し交通流を円滑化することで、NOx・PM削減を図るべく、道路インフラの整備が重要である。このため、平均旅行速度の改善に向けた明確な数値目標を設定し対策を促進させるとともに、広域的な交通ネットワークを充実するなどにより、NOx・PM対策の実効性を向上すべきである。</p> | <p>計画（案）に示した目標年度における自動車排出量の算定に際しては、ご指摘の平均旅行速度の改善による排出削減量を定量化し、交通流対策による効果として見込んでおり、今後、計画の進行管理の中で適切に点検・評価していきます。</p> <p>交通流の円滑化については、新名神高速道路や阪神高速淀川左岸線の道路網の整備や交差点の立体化などの交通流対策により、窒素酸化物等の排出量を削減することを、計画（案）に盛り込んでいます。</p> |
| <p>4</p> | <p>自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総量削減は、平成 21 年 1 月からの流入車規制の導入に伴う様々な施策により、府内の大気環境改善は図られている。各施策による改善効果への寄与を科学的に検証し、結果を公表したうえで、今後の対策のあり方を検討し、関係者に理解を求めべきである。</p> <p>流入車の規制に関しては、流入車の比率、大気環境への寄与度及び他施策等との効果比較等により客観的かつ科学的に検証し、規制の必要性について科学的な根拠を明確にしたうえで、仮に継続して規制が必要になった場合においても、荷主における適合車使用の求めや確認等については、適合車使用の確認や措置等報告について、事業者の負担軽減につながるよう使用の確認の自主的な取組みへのシフト、措置報告の廃止等、合理化を図ることが必要であると考えます。</p> | <p>これまで実施してきた総量削減施策の改善効果については、平成 24 年 3 月に流入車規制の効果を含めて検証し公表しています。</p> <p>(詳細はhttp://www.pref.osaka.lg.jp/attach/5004/00128836/jisshijoukyou.pdf参照。)</p> <p>その結果を踏まえて自動車 NOx・PM総量削減計画策定協議会で審議し、計画（案）に流入車規制など様々な施策を盛り込んでいます。計画の策定後も協議会の関係機関において密接に連携を図り、施策の進捗状況や施策の効果等をまとめ、点検・評価をしていきます。</p> <p>流入車規制などの各種施策の効果により NOx 及び PMの削減に大きな効果が挙がっていますが、国の指針を踏まえ、さらに継続的・安定的に環境基準を達成していくために、これまでの取組みを継続することとしたものです。他府県においては、車種規制非適合車の割合が府と比較すると依然として高い状況にあるため、引き続き流入車規制を行う必要があると考えています。</p> <p>なお、大阪府では荷主の負担軽減のため、運送契約等への車種規制適合車等使用の記載例などを示しています。</p> <p>(詳細はhttp://www.pref.osaka.lg.jp/kotsukankyo/ryuunyuu/ryuunyuu.html#nini_nusi参照。)</p> <p>また、特定荷主の措置報告については、車種規制適合車等使用の実施状況及び確認結果の概要を年 1 回報告いただくもので、電子申請できるように負担軽減に配慮しています。</p> |

| | | |
|----------|---|--|
| <p>5</p> | <p>流入車規制については、今後も規制を継続する必要がありますが、3つの対策を提案します。</p> <p>① 違反の繰り返しを防ぐため、違反者に改善命令だけでなく、改善報告書を必ず提出させる。</p> <p>② 繰り返し違反した企業は、大阪府内への流入を禁止する。</p> <p>③ 違反企業を受け入れたゼネコンなどの元請企業名、所在地を公表する。流入車規制違反は、運行者だけでなく、違反運行者を受け入れるゼネコンや荷主の存在がある。</p> | <p>① 立入検査で違反を確認した場合、違反者に指導文書を交付し改善報告書の提出を求めています。この行政指導により改善されるケースがほとんどですが、ごく一部に度重なる改善指導を行っても改善報告書の提出がない事業者や、改善報告書を提出しながら違反をする事業者などがおり、これらについては行政指導による改善が見込まれないと判断し、車種規制適合車等使用命令を発令しています。</p> <p>② 度重なる改善指導にも従わない事業者には、大阪府の対策地域内で発着を行う場合は車種規制適合車等を使用しなければならない(車種規制非適合車で発着禁止)とする車種規制適合車等使用命令を発令しています。</p> <p>③ 流入車規制では、荷主に車種規制適合車等の使用を求め、その確認及び記録を行う義務を課しています。</p> <p>知事は、荷主が車種規制適合車等の使用を求めなかった場合は勧告、使用の確認及び記録をしなかった場合は改善命令を行うことができることとしています。</p> <p>このように建設工事を含め、規制が遵守されるよう荷主の責任を明確にしています。</p> <p>また、大阪府が発注する建設工事では下請業者も含めた全ての業者に規制遵守の指導を行うよう元請業者に要請するなど、建設工事現場において規制の効果が挙がるよう努めています。</p> |
|----------|---|--|