

答申第46号
平成19年7月18日

大阪府知事
太田房江様

大阪府環境審議会
会長 南



大阪府における流入車対策のあり方について（答申）

平成19年3月14日付け環交第1618号で諮問のあった標記について、別添のと
おり答申します。

大阪府における流入車対策のあり方について

(答 申)

平成19年7月

大 阪 府 環 境 審 議 会

目 次

はじめに	1
1 現状と課題	3
(1) 現状	3
(2) 課題	10
2 流入車対策	11
(1) 対策の基本方向	11
(2) 流入車対策が対象とする範囲	14
(3) 定義・要件	14
(4) 対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者、荷主等・旅行業者及び対象施設の管理者に対して求める事項	16
(5) 車種規制適合車等を確認する仕組み	17
(6) 府と市町村による取組み	18
(7) 制度の円滑な運営及び実効性の確保	18
(8) 制度の概要	19
(9) 流入車対策の効果の見通し	19
まとめ	21
留意事項	22
参考資料 「荷主等」における規模要件の検討	24
参考	
1 審議経過	29
2 大阪府環境審議会委員・臨時委員	30
3 流入車対策部会委員	32
4 大阪府における流入車対策のあり方について（諮問）	33

はじめに

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(平成4年法律第70号)(以下「自動車NOx・PM法」という。)では、第6条第1項で、二酸化窒素に係る大気環境基準の確保が困難な地域を窒素酸化物対策地域として、第8条第1項で、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が困難な地域を粒子状物質対策地域として、それぞれ指定することとしている。

大阪府域では、大阪市をはじめとする37市町の区域が、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域(以下「対策地域」という。)に指定されている。大阪府では、同法第7条及び第9条の規定により、これらの地域を対象とした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(以下「総量削減計画」という。)を平成15年7月に策定し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を達成するための対策を推進している。

対策地域においては、同法第12条第1項の窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準(以下「排出基準」という。)を満たす自動車(以下「車種規制適合車」という。)への代替が義務付けられるとともに、総量削減計画に掲げられた対策を推進することにより、平成22年度末には二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成が見込まれる状況にある。

しかし、対策地域外では排出基準が適用されないため、自動車の新規登録から廃車までの平均使用年数が対策地域内よりも長く、車種規制適合車への代替が進んでいない。また、大阪府に使用の本拠の位置を有する営業用貨物車の保有台数が減少傾向にある一方で、府域の対策地域外及び周辺地域において営業用貨物車の保有台数が増加傾向にある。

このため、対策地域内を走行する対策地域外に使用の本拠の位置を有する車種規制非適合車からの排出ガスによる環境負荷の割合が増加しつつあり、平成22年度末における二酸化窒素等に係る環境基準の達成を確実なものとするとともに、より早期に達成するためには、流入車の対策が急務となっている。

大阪府知事から本審議会に対して、平成19年3月14日付けで「流入車対策のあり方について」の諮問が行われたことを受け、具体的な対策のあり方について検討を進めるために「流入車対策部会」を設置した。

同部会においては、4か月にわたり5回の部会を開催して、審議するとともに、平成19年5月にとりまとめた中間報告に対する府民等からの意見募集の結果を踏まえて、部会報告がとりまとめられた。本審議会において、部会報告について審議したところ、報告のとおりとすることが適当との結論を得たので、ここに答申するものである。

なお、第 166 回通常国会においては、環境基準の達成が極めて困難な地区に対する局地汚染対策及び当該対策の一環としての流入車対策の実施等が盛り込まれた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の一部を改正する法律が成立し、平成 19 年 5 月 18 日に公布された。同法律の流入車対策は、環境基準の達成が極めて困難な地区への流入車の抑制対策である。

本審議会では、対策地域内での窒素酸化物等の総量を削減することにより、環境基準のより早期かつ確実な達成を目的とする流入車対策について、審議を進めたものである。

1 現状と課題

(1) 現状

自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制

自動車 NO_x・PM 法に基づき、対策地域(図1)内に使用の本拠の位置を有するトラック・バス及びディーゼル乗用車等に対して、排出基準に適合しない場合は一定の猶予期間(表1)を経過すると対策地域内において車検証の交付が受けられなくなる「車種規制」(平成14年10月～)が行われている。

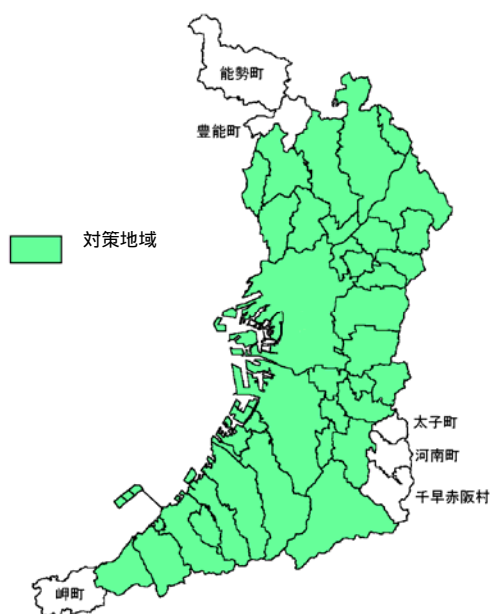


表1 車種別の猶予期間(初度登録からの年数)

車種	猶予期間(原則)
ディーゼル乗用車	9年
普通トラック	9年
小型トラック	8年
大型バス	12年
マイクロバス	10年
特種自動車	10年

図1 府域の対策地域(網掛け部分)

大阪府における対策

大阪府では、自動車 NO_x・PM 法に基づき、平成15年7月に総量削減計画を策定し、平成22年度末までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を達成することを目標として、低公害車の普及促進等の諸施策を総合的に進めている。

府域における大気環境の現状

府域における二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度の年平均値は、減少傾向を示している(図2、3)。

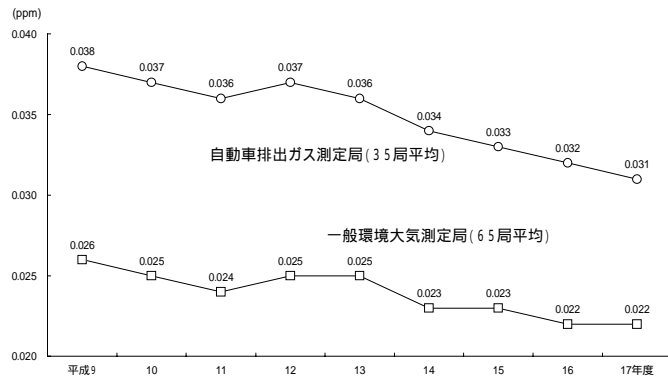


図2 二酸化窒素濃度の年平均値の推移(大阪府)

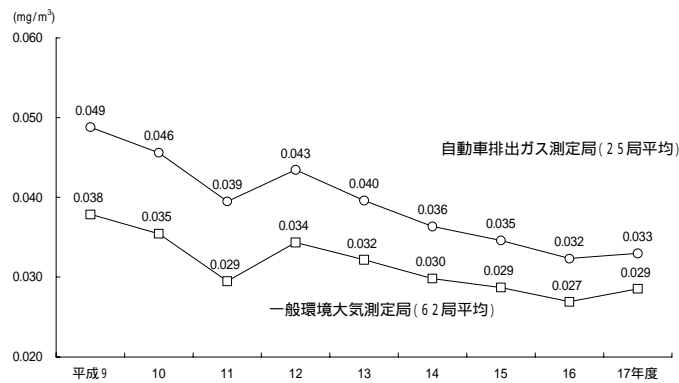


図3 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移(大阪府)

また、環境基準の達成状況では、二酸化窒素は、平成17年度は全有効測定局108局のうち、自動車排出ガス測定局3局で環境基準非達成(図4)であり、浮遊粒子状物質については、平成17年度は105局中2局で環境基準非達成(図5)であった。

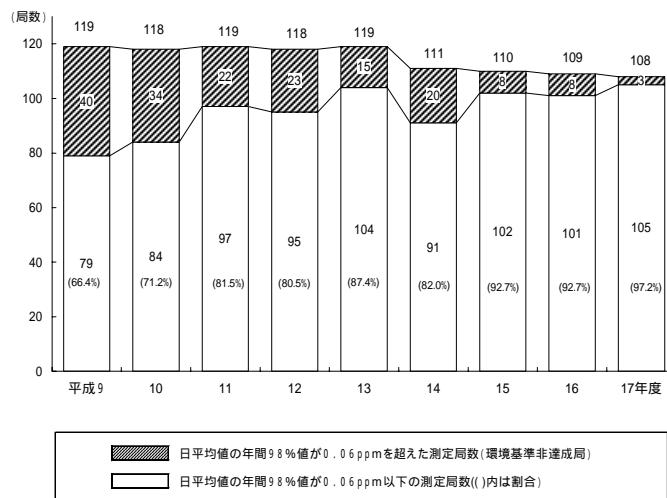


図4 二酸化窒素の環境基準達成状況の推移(大阪府)

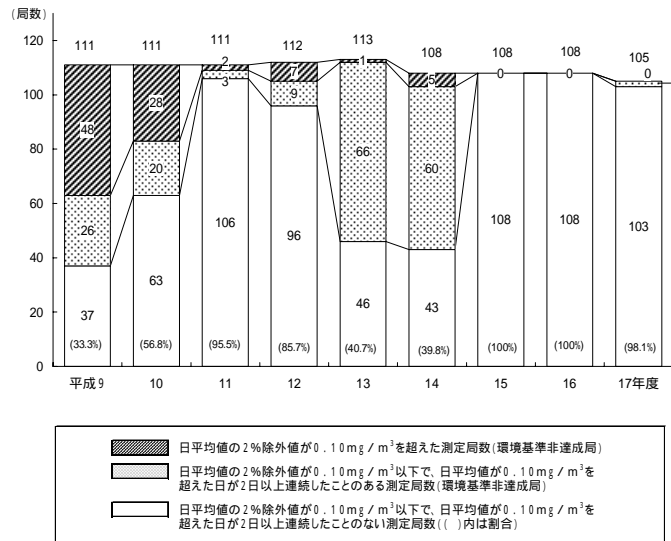


図5 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況の推移(大阪府)

総量削減計画の進捗状況

平成18年1月にとりまとめられた総量削減計画の平成17年度における中間評価によれば、自動車排出窒素酸化物(NOx)及び粒子状物質(PM)の総量は、単体規制・車種規制等の対策がほぼ計画どおりに進んでいることから、平成22年度においては計画の目標値を達成できる見込み(図6、7)となっているが、目標の早期達成のためには、「局地汚染対策」「流入車への対応」「事業者指導の充実」等が今後の課題とされた。

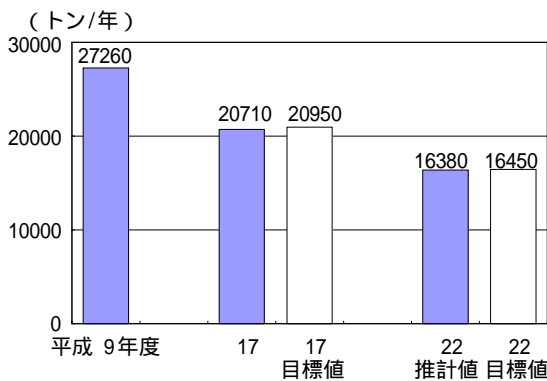


図6 自動車排出NOxの排出状況

(注)平成22年度の推計値は平成17年度の中間評価における推計値

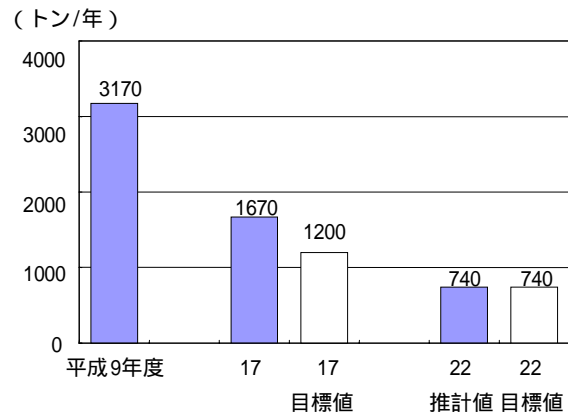


図7 自動車排出PMの排出状況

(注)平成22年度の推計値は平成17年度の中間評価における推計値

局地汚染地域として二酸化窒素等に係る環境基準が非達成である地点については、環境基準を達成するため、関係機関において調査や対策メニューの策定がなされている。

流入車の現状

環境省が実施したナンバープレート調査結果によれば、大阪府域における普通貨物車では、対策地域内の車種規制非適合車の割合は大幅に減少した。一方、対策地域外の車種規制非適合車の割合は、平成 18 年度は前年度に比べ増加し、対策地域内の車種規制非適合車の割合を上回る状況になった（図 8）。

また、大阪府黒煙モニターの調査結果によれば、黒煙を排出する自動車に占める対策地域外の自動車の割合が平成 16 年度以降、急速に高まっている（図 9）。

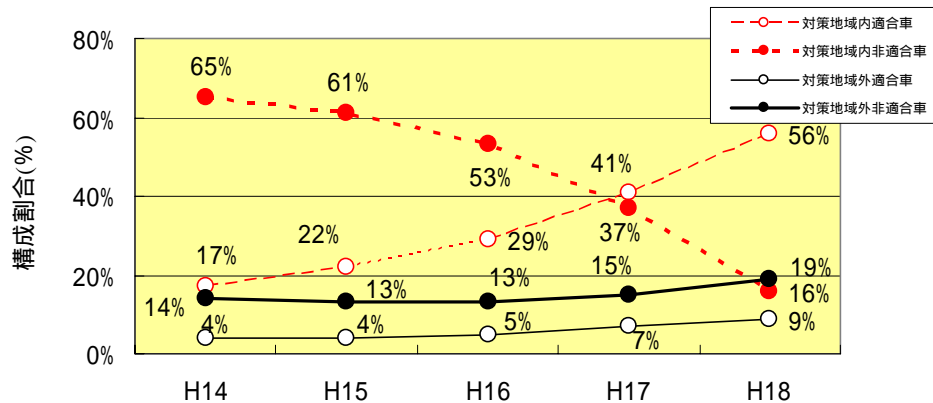


図 8 対策地域内外における適合割合の推移
【環境省ナンバープレート調査結果より】

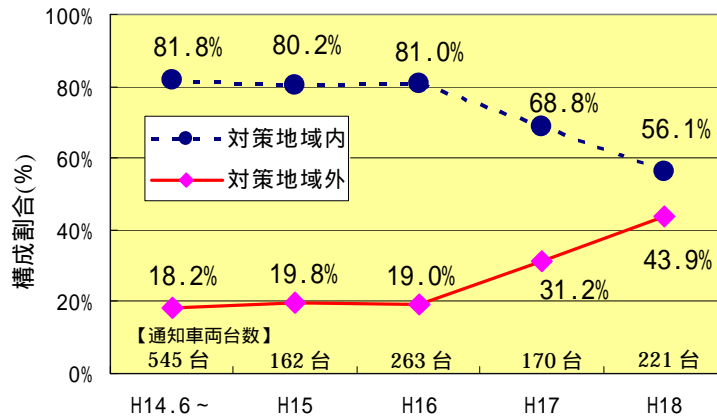


図 9 黒煙を排出する流入車の割合
【大阪府黒煙モニター調査結果より】

地域別に営業用貨物車の保有台数をみると、大阪府では平成 9 年度に 79,650 台であったのが、平成 17 年度では 72,405 台と 7 千台余り減少したのに対し、周辺の 5 府県の合計では平成 9 年度に 73,122 台であったのが、平成 17 年度に 80,188 台と増加した（図 10）。また、府の対策区域外の 6 町村における営業用貨物自動車の保有台数は、平成 13 年度は 637 台であったが、平成 17 年度には 1,706 台と車種規制が開始された平成 14 年度以降急激に増加している（図 11）。

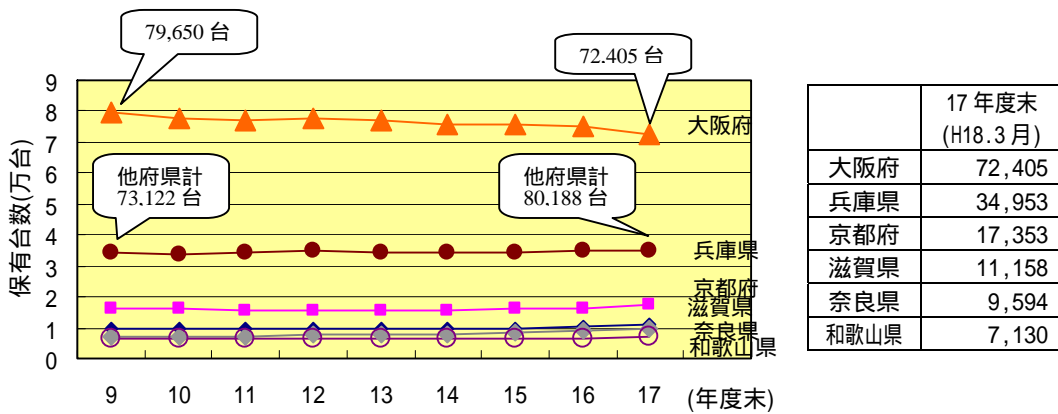


図10 近畿府県別保有台数(営業貨物車)の増減状況

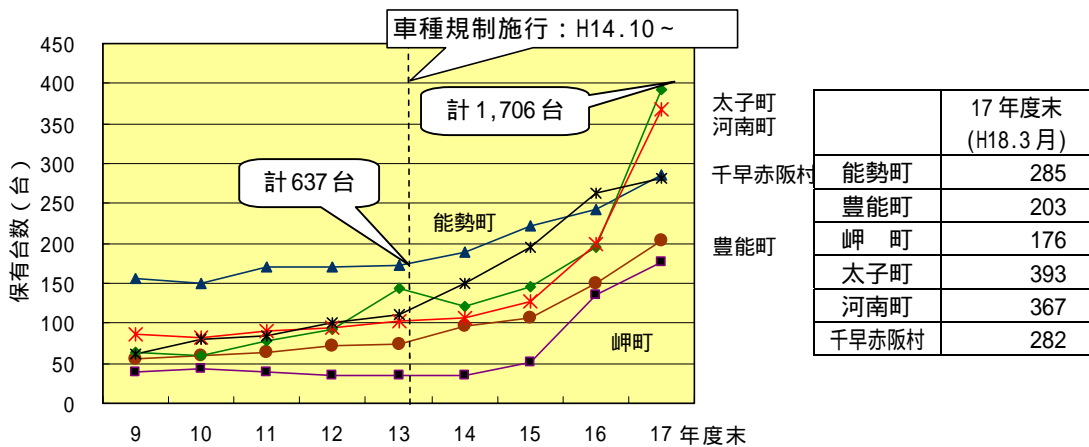


図11 6町村における営業用貨物車保有台数の増減状況

【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

普通貨物車については、対策地域内の車種規制非適合車の登録可能期間は9年間であるのに対し、全国の普通貨物車の平均使用年数は、平成9年度に10.3年であったのが平成17年度に13.1年となるなど登録から廃車までの年数が長期化し、対策地域内の普通貨物車との格差が拡大している(図12)。

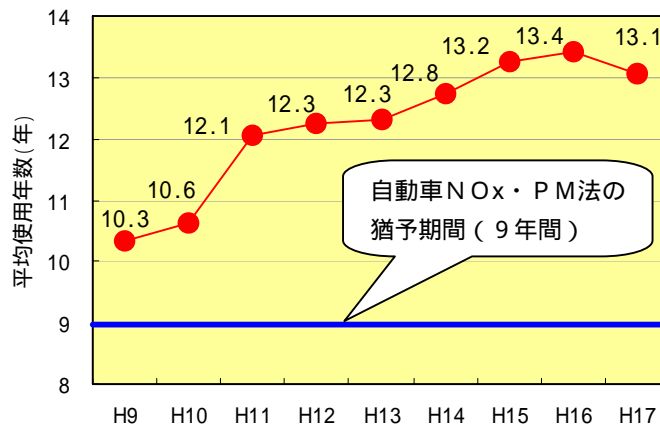


図12 普通貨物車の平均使用年数(全国)の推移

【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

普通貨物自動車、小型貨物自動車、普通乗合自動車及び小型乗合自動車の4車種を合計した初度登録年別の登録台数は、対策地域が大半を占める大阪府では、自動車 NOx・PM 法が施行された平成 14 年以降に初度登録された自動車の割合が平成 16 年 3 月末の 17.6%から平成 18 年 3 月末の 44.6%に大幅に増加しているのに対し、短期規制以前に相当する平成 8 年以前に登録された自動車の割合が平成 16 年 3 月末の 41.7%から平成 18 年 3 月末の 20.8%に大幅に減少しており(図 13)、車種規制適合車への代替が急速に進展している。

これに対し、対策地域のない京都府、奈良県及び和歌山県の合計では、平成 14 年以降に初度登録された自動車の割合が平成 16 年 3 月の 10.8%から平成 18 年 3 月末の 20.2%に増加したのに対し、平成 8 年以前に登録された自動車の割合は平成 16 年 3 月末の 60.4%から平成 18 年 3 月末の 53.1%に減少している(図 14)が、その変化は大阪府に比べて緩やかなものとなっている。

また、平成 18 年 3 月末において、平成 6 年以前の自動車の割合は、大阪府では 8.4%であるのに対し、京都府、奈良県及び和歌山県の合計では 37.8%であり、全国の 29.9%と比較しても高い割合である(図 15)。

これらのことから、自動車 NOx・PM 法の対策地域外では、全国平均と比較して車種規制適合車への代替が進んでおらず、かつ、平成 6 年に実施された短期規制の前の窒素酸化物と粒子状物質の排出量の多い自動車が多く残っており、対策地域外から流入している自動車に占める排出量の多い自動車の割合が高い状況が依然として続いていることがうかがえる。

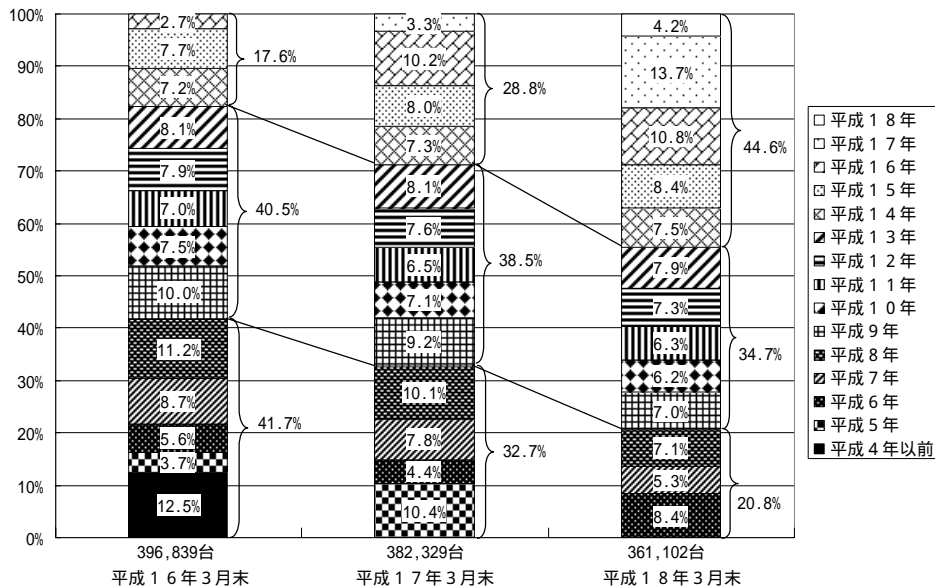


図 13 年次別登録台数比率の推移(大阪府)

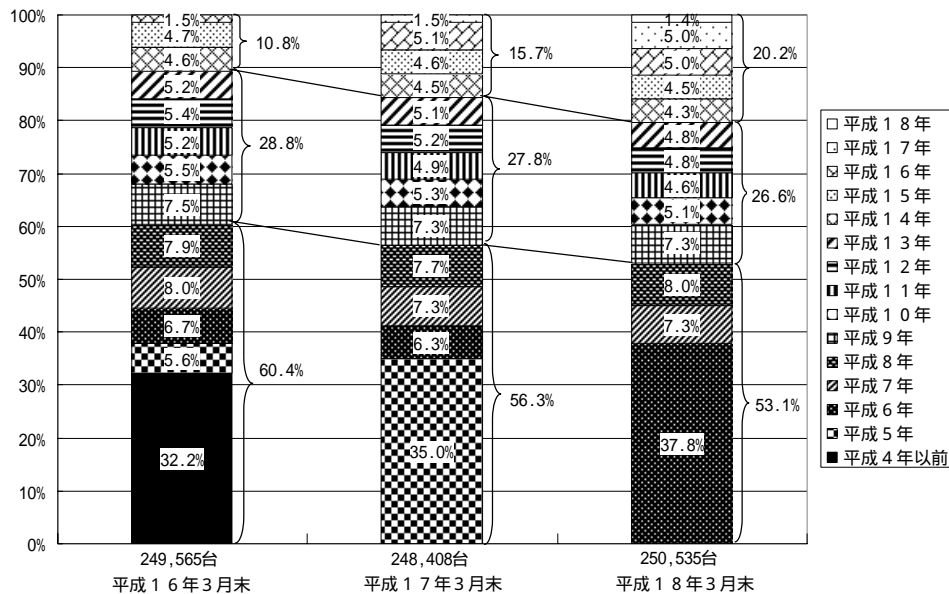


図14 年次別登録台数比率の推移 (京都府、奈良県、和歌山県の合計)

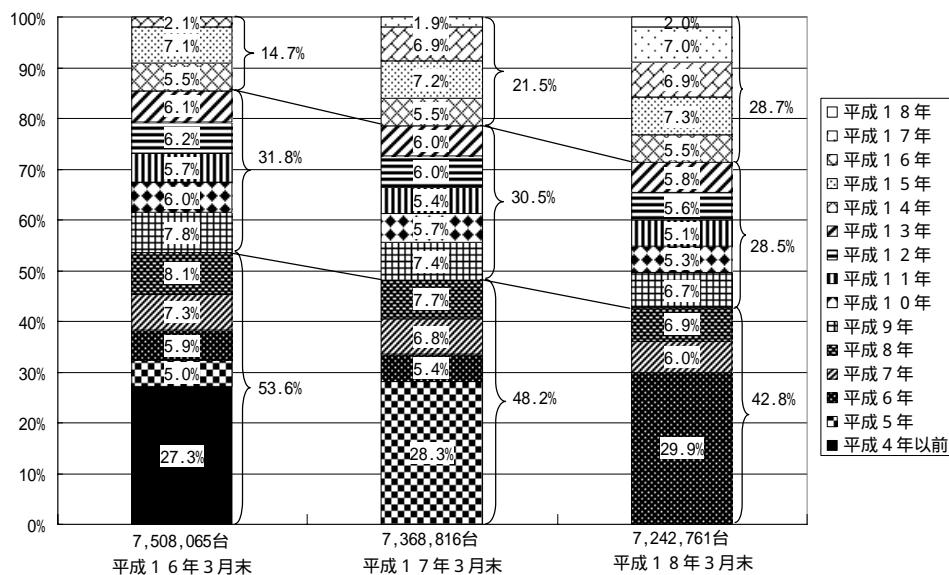


図15 年次別登録台数比率の推移 (全国の合計)

〔図13~15の注〕

- 1 集計の対象は、普通貨物、小型貨物、普通乗合、小型乗合の4区分 (普通乗合と特種の2区分は除外)
- 2 平成17年3月末の「平成5年」には、「平成4年以前」を含む。
- 3 平成18年3月末の「平成6年」には、「平成5年」と「平成4年以前」を含む。

〔出典〕 『初度登録年別 自動車保有車両数』 財団法人自動車検査登録協会の平成16年11月、平成17年11月、平成18年11月

大阪府等における車種規制適合車等の使用の取組み

大阪府では、「大阪府低公害車導入指針」及び「公用車の低公害車への代替方針」に基づき、平成 22 年度末までに低公害化率 100%とすることを目標に、自ら所有等している公用車の低公害化（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車又は L E V - 7（京阪神 7 府県市自動車排出ガス対策協議会が指定する低排出ガス車）への代替をいう。）を推進している。

また、大阪府では、購入する物品の配送に事業者が自動車を使用する場合にはグリーン配送適合車（低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車）、ガソリン自動車、L P G 自動車、L E V - 7 指定ディーゼル自動車、低減装置装着ディーゼル自動車）を使用することを求める取組みを、平成 14 年 4 月から本庁及び警察本部において、また平成 15 年 9 月からすべての出先機関に拡大して実施している。

なお、市町村においても、公用車の低公害化を進めるとともに、グリーン配送にも取り組んでいる。

（ 2 ） 課題

大阪府の対策地域内では、総量削減計画の目標年次である平成 22 年度末の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成に向け、各施策が進められているが、上述のとおり、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、また、走行台数に占める車種規制非適合車の割合を対策地域内外別にみると、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増加しており、対策地域内の運送事業者等の環境改善努力が流入する車種規制非適合車により減殺されている状況にある。

このように、対策地域外では対策地域内と比較すると車種規制非適合車から車種規制適合車への代替が進んでおらず、普通貨物車では対策地域外から流入してくる車種規制非適合車の割合が対策地域内の車種規制非適合車の割合を上回るなど、対策地域外の車種規制非適合車からの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量の負荷割合が増大しており、無視できない状況となっている。

以上のことから、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ため、流入車に対する措置が必要となっている。

2 流入車対策

(1) 対策の基本方向

対策案の検討

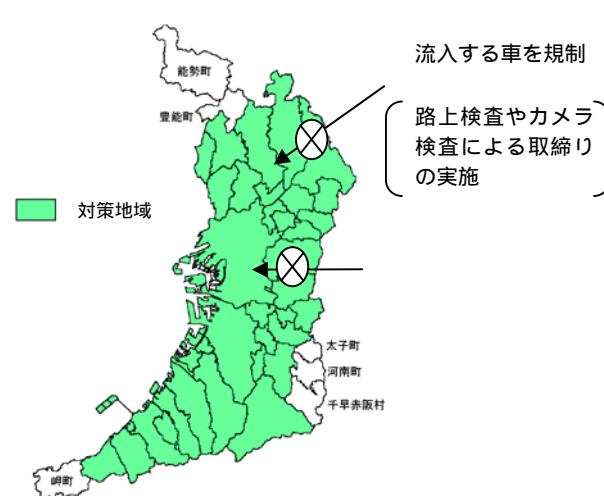
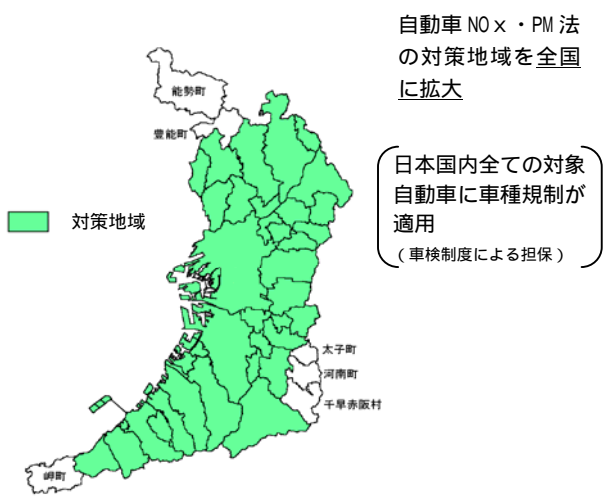
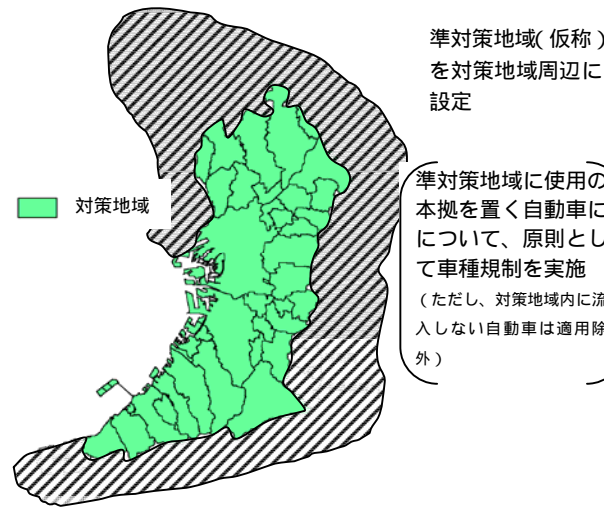
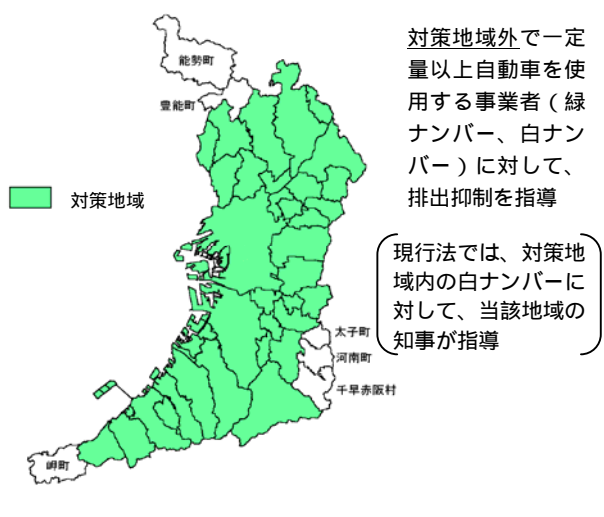


中央環境審議会においては、大気環境部会に「自動車排出ガス総合対策小委員会」を設置し、平成 17 年 10 月 7 日から平成 18 年 12 月 20 日まで、延べ 15 回の審議を行った。そのうち、第 6 回（平成 17 年 11 月 24 日）の小委員会では、流入車対策の検討案として次の 6 案が示された。

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（第 6 回）
で示された流入車対策検討案（平成 17 年 11 月 24 日）

- A 案：対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。
- B 案：対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する制度とする。
- C 案：対策地域の外側に「準対策地域」（仮称）を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用（対策地域に流入しない車両はステッカー等を用いて特定する手法を確立した上で適用除外）する。
- D 案：対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該事業者への指導を行う（事業者別総量規制）。
- E 案：対策地域内において一定量以上の貨物量を発生させる荷主や一定量以上の貨物を受け取る荷主に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該荷主への措置を通じて、流入車による排出の抑制を行う。
- F 案：対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設（卸売市場、トラックターミナル等）の設置・管理者に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該設置・管理者への指導を通じて、流入車による排出の抑制を行う。

本審議会では、流入車対策の方策として、上記の 6 案について検討を行った（表 2 は、府域にあてはめた場合）。

表2 流入車対策 (A ~ F 案) のイメージ

<p>A 案 運行規制</p>  <p>流入する車を規制</p> <p>路上検査やカメラ検査による取締りの実施</p> <p>対策地域</p>	<p>B 案 全国一律の車種規制</p>  <p>自動車 NOx・PM 法の対策地域を全国に拡大</p> <p>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>対策地域</p>
<p>C 案 対策地域周辺地域に限定した車種規制</p>  <p>準対策地域(仮称)を対策地域周辺に設定</p> <p>対策地域</p> <p>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>	<p>D 案 対策地域外の自動車輸送事業者に対する指導</p>  <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</p> <p>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</p>
<p>E 案 対策地域内の荷主に対する指導</p>  <p>対策地域内において一定量以上の貨物量を発生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</p> <p>荷主</p>	<p>F 案 対策地域内の施設管理者に対する指導</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> <p>対策地域</p> <p>施設管理者</p>

A 案については、首都圏で粒子状物質対策として条例による規制が、また、兵庫県の阪神間において大型ディーゼル車対策として条例により実施されている例があるが、その実施状況をみると、自治体の負担が大きく、また、対策の実効性を高めるためには、車種規制のように国の運輸行政のシステムを活用する必要があるとともに、全国の車両を対象とするため施行までの周知期間を長く取る必要があるなど課題が多い。

また、通過交通に対して流入車対策を実施すれば、迂回運行により対象自動車の運行距離が長くなることにより、二酸化炭素の排出量が増加するおそれもあり、流入車対策の実施は地球環境対策との兼合いに留意すべきとの指摘もある。

なお、A 案については、兵庫県との連携による負担軽減の余地について将来の検討課題とした。

B 案、C 案及び D 案については、国の施策として実施できる可能性はあるが、基本的に府の施策として実施することは困難な対策案である。

ただし、府内事業者に限れば、府の対策地域外（6 町村）の運送事業者に D 案の方法により対応を求めるということは可能である。

E 案及び F 案については、荷主や施設管理者等の事業者に対策を求める方策である。

府域における事業者の取組みをみると、自動車 NOx・PM 法第 17 条に基づく特定事業者が提出した計画書の実績では、低公害な車への転換や自動車使用の合理化等の取組みにより、平成 17 年度の自動車からの排出量は、計画策定時に比べ、それぞれ NOx が 32%、PM が 45% 削減されるなどの成果がみられる。このことから、事業者の主体的取組みによる効果が期待できるとともに、荷主等・旅行者、運送事業者、行政機関等の幅広い主体の連携を図ることで、実効性のある対策の枠組みを構築できる可能性がある。

また、府内の荷主等を対象として周知を図ることで、比較的短期の周知期間とすることも期待できることから、この両案をベースに対策を検討することとした。

基本方向

大阪府内の大気環境及び流入車の現状並びに上記の検討結果を踏まえ、大阪府における流入車対策は、自動車 NOx・PM 法に基づく対策地域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準のより早期かつ確実な達成を図ることを目的とすることから、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により、荷主等・旅行者、運送事業者、行政機関等の幅広い主体の連携により対策地域外からの流入車による排出ガスを抑制する仕組みを早期に構築することを基本方向とし、短期間で実効性のある対策を目指すべきである。

(2) 流入車対策の対象とする範囲

対象とする自動車の種類 (対象自動車)

普通貨物自動車及び小型貨物自動車 (いわゆるトラック)

普通乗合自動車及び小型乗合自動車 (いわゆるバス)

特種自動車 (人の運送の用に供する乗車定員 11 人未満のものを除く。)

対象とする運行の範囲

対策地域内 (豊能町、能勢町、太子町、河南町、千早赤阪村及び岬町を除く 37 市町の区域) を発地又は着地とする対象自動車の運行

(3) 定義・要件

特定運送事業者

特定運送事業者とは、次のいずれかに該当する者をいう。

貨物自動車運送事業法 (平成元年法律第 83 号) 第 2 条第 2 項に規定する一般貨物自動車運送事業、同条第 3 項に規定する特定貨物自動車運送事業、貨物利用運送事業法 (平成元年法律第 82 号) 第 2 条第 8 項に規定する第二種貨物利用運送事業又は道路運送法 (昭和 26 年法律第 183 号) 第 2 条第 3 項に規定する旅客自動車運送事業を営む者であって、府内に使用の本拠を有する対象自動車の台数が 30 台以上であるもの

(一般貨物運送事業、特定貨物自動車運送事業、第二種貨物利用運送事業を営む者にあつては、府域における登録台数の過半数を保有する事業者に、旅客自動車運送事業を営む者にあつては、府域における登録台数の約 8 割を保有する事業者に、それぞれ相当)

貨物利用運送事業法第 2 条第 7 項に規定する第一種貨物利用運送事業を営む者であつて、資本金の額、基金の総額、資産の総額又は出資の総額のいずれか (資本金の額等) が 3 億円を超え、かつ、府の区域内に事業所を有するもの

荷主等

荷主等とは、次のいずれかに該当する者をいう。

府の区域内の事業所その他の場所から、自らの事業に関して、自らの貨物 (廃棄物を含む。) を自ら運送し、又は他の者に委託して運送させる者

府の区域内の事業所等に、自らの事業に関して、自ら購入等した物品を運送させる者

貨物の所有権がない場合でも、運送の手配、運送費の負担を行う場合や運送の決定権が一任されている場合は、当該貨物に係る「荷主等」とみなす。

また、貨物には建設工事にかかる資材や産業廃棄物を含む。また、廃棄物を排出する者については、その処理責任を有することから「荷主等」とみなす。

特定荷主等

自らの貨物（廃棄物を含む。）又は購入した物品を、継続的に又は反復して、自ら運送し、又は他の者に委託して運送させる荷主等（法人に限る。）であって、資本金の額等が3億円を超え、かつ、府の区域内に延べ面積が1万㎡を超える建物又は面積が3万㎡を超える敷地を有する事業所を有するものをいう。

（府域の貨物量の6～7割を占める年間出荷（入荷）貨物量が3万t以上の事業所に相当する事業者。参考資料を参照）

旅行業者

旅行業法（昭和27年法律第239号）第2条第1項に規定する旅行業を営む者であって、府の区域内に営業所を有するものをいう。

特定旅行業者

旅行業者であって、その業務の範囲が旅行業法施行規則（昭和46年運輸省令第61号）第1条の2第1号に規定する第一種旅行業務であり、かつ、府の区域内に営業所を有するものをいう。

対象施設

対策地域内において、多数の対象自動車が集まる施設をいう。

ア 輸送の重要拠点であることから対象とする施設

重要港湾（港湾法（昭和25年法律218号）第2条第2項）

大阪港、堺泉北港、阪南港

港湾区域内の港湾施設のうち、臨港交通施設（道路、駐車場）、荷さばき施設、保管施設、廃棄物処理施設等、トラック又はバスの利用に関わる施設であって、港湾局が管理し、又は管理に関与できる部分について、対象とすることを想定する。

第一種空港（空港整備法（昭和31年法律第80号）第2条第1項）

関西国際空港、大阪国際空港

鉄道貨物ターミナル（鉄道による貨物輸送のための荷捌き施設）

駅（貨物取扱いをするものに限る。）であって、コンテナを積み降ろしするためのプラットホーム及びトラックの駐車場を有するもの

一般自動車ターミナル（自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）第2条第5項）

トラックターミナル

バスターミナル

中央卸売市場（卸売市場法（昭和46年法律第35号）第2条第3項）

大阪府中央卸売市場、大阪府中央卸売市場本場、同東部市場、同南港市場

イ 規模要件を定めて対象とする施設

営業倉庫（倉庫業法（昭和31年法律第121号）第2条）

規模要件：倉庫業法第3条の登録を受けた者の倉庫であって、その延べ面積が1万㎡を超えるもの又はその敷地面積が3万㎡を超えるもの

公有水面埋立地（公有水面埋立法（大正 10 年法律第 57 号）第 1 条）

規模要件：免許面積が 25 ha を超えるもの

その他の施設

観光旅行者の利用に供される施設のうち、遊戯、観賞又は運動のための施設（観光施設財団抵当法（昭和 43 年法律第 91 号）第 2 条）

映画、演劇、音楽、スポーツ、演芸又は観せ物を、公衆に見せ、又は聞かせる施設（興行場法（昭和 23 年法律第 137 号）第 1 条第 1 項）

会議場、展示場、見本市場、その他のこれに類する施設

規模要件：大型バスの駐車台数が 50 台以上のもの

車種規制適合車

対象自動車であって、自動車 NO_x・PM 法第 12 条第 1 項の窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合するものをいう。

経過措置対象車

車種規制適合車以外の対象自動車であって、次に掲げるものをいう。

- ・ 自動車 NO_x・PM 法第 13 条第 1 項の規定により同法第 12 条第 1 項の窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準が適用されないもの
- ・ 対策地域外に使用の本拠の位置を有するもので、自動車 NO_x・PM 法第 13 条第 1 項の規定を適用することとした場合に、同法第 12 条第 1 項の窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準が適用されない期間内にあるもの

- (4) 対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者、荷主等・旅行者及び対象施設の管理者に対して求める事項

対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者に対して求める事項

対象自動車を使用して、対策地域内を発地又は着地とする運行を行うときは、車種規制適合車又は経過措置対象車（車種規制適合車等）を使用すること。

対策地域内を発地又は着地とする運行には、例えば、京都市から大阪市内で貨物の積み下ろしを行った上で神戸市に至る運行も含むものとする。

対象自動車を使用して、対策地域内を発地又は着地とする運行を行うときは、車種規制適合車等（当該車種規制適合車等の運行を他の者に委託する場合を含む。）を使用するための措置を定め、実施すること。

ここでいう措置とは、大阪府外の営業所や委託先を含めて、車種規制非適合車を使用しないための方策（運行計画の作成、契約方法等）をいう。

特定運送事業者に対して求める事項

に掲げる事項

特定運送事業者は、車種規制適合車等以外の対象自動車を対策地域内を発地

又は着地とする運行に使用しないための措置及びその実施状況の概要について、毎年知事に報告すること。

荷主等及び旅行業者に対して求める事項

荷主等は、自らの貨物を、対策地域内の事業所等から、自ら又は他の者に委託して、対象自動車を使用して運送するときは、当該貨物を運送し、又は運送させる者に対し、車種規制適合車等を使用するよう指示すること。

貨物自動車運送事業法第2条第6項に規定する特別積合せ貨物運送（いわゆる「宅配便」が該当）を利用するものについては、運送に使用される自動車の指定ができないため、対象外とする。

荷主等は、自ら購入等する物品を、対策地域内の事業所等に納入させるときは、当該物品を販売等する者に対し、対象自動車を使用して運送する場合にあっては、車種規制適合車等を使用して運送することを、指示すること。

貨物自動車運送事業法第2条第6項に規定する特別積合せ貨物運送（いわゆる「宅配便」が該当）を利用するものについては、運送に使用される自動車の指定ができないため、対象外とする。

旅行業者は、自ら又は他の者に委託して、対象自動車の使用により、対策地域内を発地又は着地とする旅客の運送するときは、当該旅客を運送し、又は運送させる者に対し、車種規制適合車等を使用するよう指示すること。

貨物又は購入等した物品若しくは旅客の運送に、車種規制適合車等が使用されたことを、当該運送に使用される自動車が出発し、又は到着した際に、（5）のステッカーの表示により確認するとともに、当該確認の結果を記録すること。

特定荷主等及び特定旅行業者に求める事項

に掲げる事項

特定荷主等及び特定旅行業者は、（4）の の指示及び（5）のステッカーによる車種規制適合車等の使用の確認結果の概要を毎年知事に報告すること。

対象施設の管理者に求める事項

対策地域内の対象施設の管理者は、自ら管理する施設に対象自動車を使用して貨物又は旅客を運送する者に対して、車種規制適合車等を使用しなければならないことを周知すること。

対象自動車の販売業者又は賃貸業者に求める事項

対象自動車を販売し、又は賃貸する者は、対象自動車を購入し、又は賃借する者に対して、車種規制適合車等以外の対象自動車は対策地域内を発地又は着地とする運行には使用できないことを周知すること。

（5） 車種規制適合車等を確認する仕組み

荷主等・旅行業者、運送事業者、施設管理者及び行政等が連携して対策地域内を発着する対象自動車を車種規制適合車等に転換していくための取組みにおいては、車種規制適合車であるかどうかを誰でもが容易に識別するための仕組みを構築するとともに、この仕組みが適正に運営されていることが重要である。

このような仕組みとして、対象自動車の車体の一定の場所に、当該自動車が車種規制適合車又は経過措置対象車に該当するかを識別することが可能なステッカーを貼付することを義務付けることを、制度化することが必要である。

また、ステッカーの信頼性を確保するために、偽造や模造等が困難なステッカーを作成するほか、虚偽の申請によるステッカーの不正取得等を防止するための措置を講じることが必要である。

(6) 府と市町村による取組み

事務処理に伴い、対象自動車を使用した対策地域内を発地又は着地とする貨物又は旅客の運送（他の者に委託して行うものを含む。）をするときは、車種規制適合車を使用

物品の購入又は賃貸借の契約を締結する場合において、対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運送を行う場合は、車種規制適合車等を使用しなければならないことを指示

公共工事その他の事務に係る請負契約を締結する場合において、車種規制適合車等を使用しなければならないことを指示

管理する施設（対象自動車の駐車可能な駐車場を有する施設に限る。）について、施設管理者として出入りする対象自動車に対し、必要な周知を実施

(7) 制度の円滑な運営及び実効性の確保

制度を円滑に運営するために府が講ずる措置

ア 流入車対策の枠組みの構築、周知・啓発

流入車対策の枠組みを構築するとともに、対策に必要な周知・啓発の実施

イ 事業者への指導、助言、報告徴収、立入検査及び義務違反等に係る措置の実施

ウ 車種規制適合車への転換を図る府内事業者の支援

2の(4)に規定する事項に係る実効性の確保

義務の不履行、報告の未提出等の違反に対しては、罰則を含む一定の担保措置を規定することが必要

(8) 制度の概要

ここで提案した制度の概要は、20 ページの図 16 に示すとおりである。

(9) 流入車対策の効果の見通し

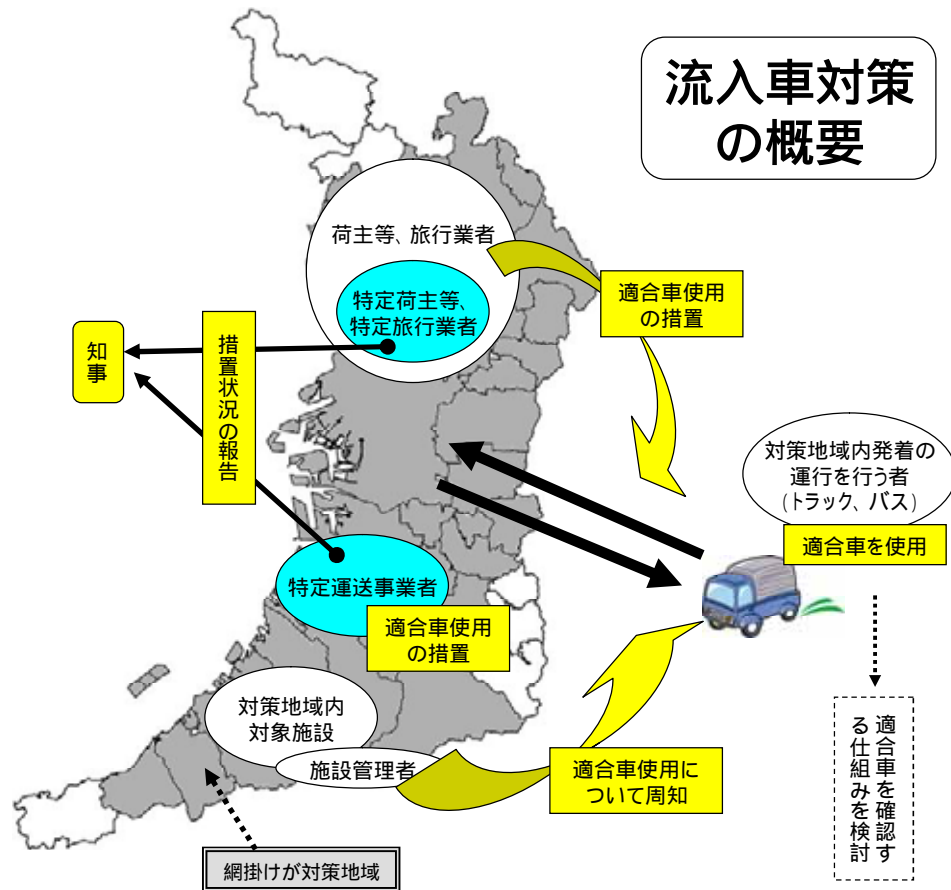
流入車対策を実施し、対策地域内を走行する車種規制非適合車が通過交通を除き全て適合車に置き換わったとすると、対策を講じない場合に比べ、NOx 排出量で 460 トン / 年、PM 排出量で 94 トン / 年の削減効果が期待できる (表 3)。

表 3 流入車対策の効果の試算結果 (平成 22 年度末) (単位: トン / 年)

	NOx 排出量	PM 排出量
流入車対策を未実施の場合	16,380	740
流入車対策を実施した場合	15,920	646
差引 (削減効果)	460	94

注 1 : 「流入車対策を未実施の場合」の NOx 及び PM の排出量は、平成 17 年度に実施した総量削減計画の中間評価における平成 22 年度の排出量の推計

注 2 : 「流入車対策を実施した場合」の NOx 及び PM の排出量は、対策地域内を走行する車が、通過交通を除き対策地域内外の車種構成比が同じになったという前提とした。



対象事業者等	対象事業者等の要件等
府内荷主等	自らの貨物、購入する物品を運送させる者
府内旅行業者	旅行業を営む者
トラック・バス等を使用して対策地域内発着の運行を行う者	トラック・バス等を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者
府内特定荷主等	資本金の額等が3億円を超え、かつ、府の区域内に延べ面積が1万㎡を超える建物又は面積が3万㎡を超える敷地を有する事業所を有する者
府内特定旅行業者	第1種旅行業を営む者
府内特定運送事業者	府内でトラック・バス等を30台以上使用する事業者等
対策地域内対象施設	重要港湾、第1種空港、鉄道貨物ターミナル等

(注) 対策地域内を発地又は着地とするトラック・バス等の運行を対象とする。

図 16 : 流入車対策の概要

まとめ

本審議会においては、府の対策地域において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、早期に実施可能であり、かつ環境負荷の低減に効果を有する対策との観点で、流入車対策のあり方を検討した。

この結果、府の流入車対策としては、荷主等・旅行者、貨物又は旅客の運送を行う者、施設管理者、行政等、幅広い主体が連携して行う方法が適当である。

具体的には、対象自動車を使用した対策地域内を発地又は着地とする運行に関し、荷主等・旅行者に対しては、車種規制適合車等の使用（運送を委託するとき及び物品を購入するときを含む。）を、対象自動車を使用した運行を行う者に対しては、車種規制適合車等による運行（他の運送事業者に委託する場合を含む。）を、それぞれ求めることが適当である。また、対象自動車が多数発着する施設の管理者に対しては、車種規制適合車等による運送の実施の周知を求めることが適当である。

また、荷主等・旅行者及び施設管理者等により車種規制適合車等の使用の確認を容易に行えるようにすることが制度の担保になるため、車種規制適合車等であることを示すステッカーの貼付を義務付けること等を規定することが適当である。

なお、これらの対策は、事業者等に対して義務を課すものであることから条例により制度化を図るとともに、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早急に制度化を図ることが適当である。

今後、大阪府において、流入車対策の実施により、対策地域内において車種規制適合車等以外の対象自動車の運行が抑制され、窒素酸化物及び粒子状物質の排出が削減されることにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準がより早期にかつ確実に達成されることを、期待するものである。

留意事項

大阪府においては、流入車対策を進めるに当たり、以下の事項に十分留意されたい。

〔事業者の負担について〕

- 1 答申では、特定運送事業者及び特定荷主等・特定旅行業者に対して、車種規制適合車等以外の対象自動車に対策地域内を発地又は着地とする運行に使用しないための措置及びその実施状況の概要について知事への報告を求めることとしているが、これは措置の実施を確認するとともに、措置の実施に支障の生じる要因があればこれを把握することを目的としたものであり、流入車対策の目的を補完するものである。

したがって、この知事への報告は、上記の目的を踏まえ、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

〔猶予期間の設定について〕

- 2 対策地域外に本拠の位置を有する対象自動車は、新たに車種規制適合車への代替等の対応が必要となるが、特に、特種自動車は、特殊な設備を搭載等するため、受注生産により納入されるものであり、発注から納品までに一定の期間が必要である上、製造業者が限られるため短期間での製造能力には限界がある。

このため、対策地域外に使用の本拠の位置を有する特種自動車に対しては、車種規制適合車への代替等のために、適切な猶予期間を設けること

〔通過交通について〕

- 3 通過交通については、「規制の公平性の観点から、通過交通を流入車対策の対象から除外するのは、理解できない。」と通過交通についても対象に含めるべきだとする意見が寄せられた。一方、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、規制から除外すべき。」との意見もある。

このため、通過交通に対する規制の必要性に関しては、今回の対策の効果を踏まえて、将来的な検討課題とすること

〔周知等について〕

- 4 流入車対策では、対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者に対して車種規制適合車等の使用を求めているが、その対象者は、大阪府内や隣接府県だけでなく、全国に広がっている。

したがって、流入車対策を円滑にかつ確実に実施していくためには、全国に広がる対象自動車を使用して対策地域内を発地又は着地とする運行を行う者に対し、対策の内容を十分に周知するとともに、その必要性について理解を求めていくこと

〔車種規制適合車への代替の促進について〕

- 5 大阪府以外の地域において、車種規制非適合車を車種規制適合車に代替する場合に利用可能な公的な融資制度としては、日本政策投資銀行の環境対策融資（環境配慮型社会形成促進）や中小企業金融公庫の環境・エネルギー対策融資（NOx・PM法関係）などがあるが、これらの融資制度においては、自動車の使用の本拠の位置が対策地域外である場合の貸付利率は、対策地域内である場合のそれよりも高く設定されている。

したがって、国に対し、対策地域外における車種規制非適合車から車種規制適合車への代替を促進するために、対策地域内外での貸付利率の格差解消や利用可能な融資制度の拡充を働きかけること

〔見直しについて〕

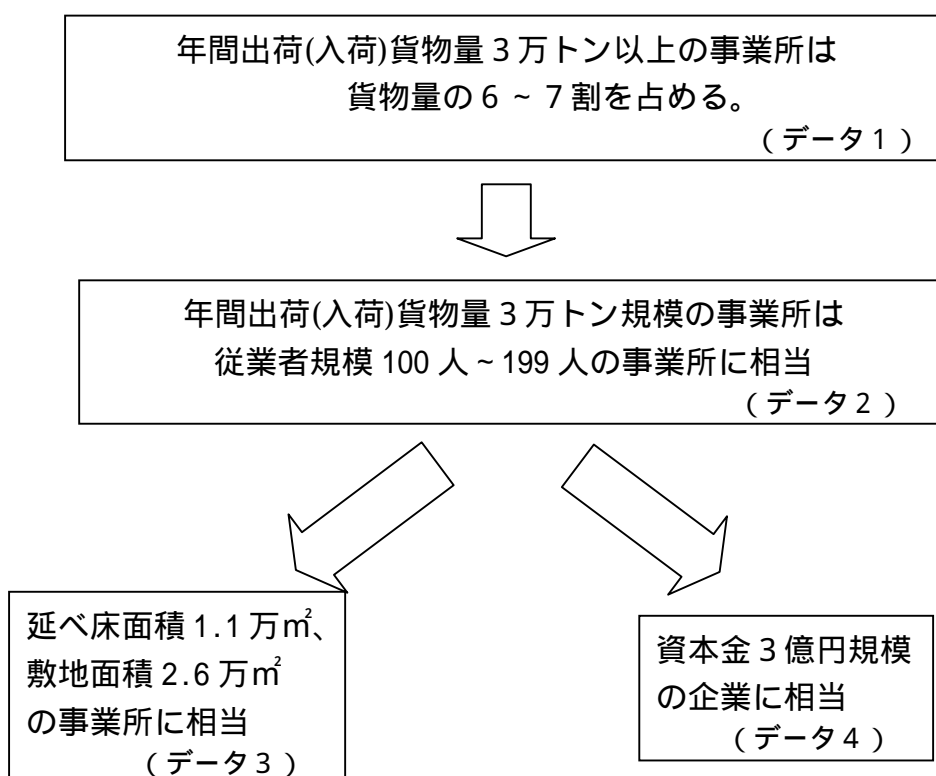
- 6 対象自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の量は、車種規制適合車への代替の進展に伴い減少し、環境濃度も低減していくと考えられることから、流入車対策の効果を把握するとともに、環境濃度の状況等を踏まえて、流入車対策について適宜見直すこと

参考資料 「荷主等」における規模要件の検討

「荷主等」の規模要件として貨物量を用いない場合、「資本金規模」が最も客観的で把握が容易な指標と考えられ、事業所の年間出荷（入荷）貨物量が3万トン以上である事業者規模に相当する規模として、3億円超えとすることが相当である。

また、事業所単位で言えば、延べ床面積1万㎡を超える事業所、若しくは敷地面積3万㎡を超える事業所が、年間出荷（入荷）貨物量が3万トン以上の事業所に相当する。

貨物量と資本金等との関係を検討した手順は次のとおりである。



(データ 1)

府内の「荷主等」において発生する貨物のうち、業種別、従業者規模別の1事業所当たり平均出荷量等のデータのある製造業と卸売業について捕捉率を試算した。対象とする事業所規模を「事業所の年間出荷（入荷）貨物量が3万トン以上」とした場合、6～7割の貨物量を捕捉できる。

なお、製造業と卸売業の双方において、1事業所当たり年間出荷量及び入荷量ごとの貨物量は表1-1、表1-2、表1-3、表1-4のとおりである。

表 1 - 1 : 製造業事業所の年間出荷貨物量の推計

対象とする事業所の年間出荷量	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
1千トン以上	107,709	95.2%	約 5,620	9.8%
3千トン以上	103,035	91.1%	約 3,170	5.5%
5千トン以上	98,907	87.4%	約 2,020	3.5%
1万トン以上	95,116	84.1%	約 1,490	2.6%
3万トン以上	75,730	67.0%	約 640	1.1%
5万トン以上	64,973	57.4%	約 360	0.6%
10万トン以上	47,367	41.9%	約 100	0.2%
総 数	113,105	100.0%	57,265	100.0%

注 : 「第 7 回全国貨物純流動調査 (2000 年調査) 」及び「平成 16 年事業所・企業統計調査」をもとに試算 (表 1 - 2、表 2 - 1 及び表 2 - 2 も同様)

表 1 - 2 : 製造業事業所の年間入荷貨物量等の推計

対象とする事業所の年間入荷量	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
1千トン以上	121,206	95.7%	約 5,880	10.3%
3千トン以上	116,870	92.3%	約 3,460	6.0%
5千トン以上	112,105	88.5%	約 2,150	3.8%
1万トン以上	108,236	85.4%	約 1,610	2.8%
3万トン以上	89,782	70.9%	約 740	1.3%
5万トン以上	75,439	59.6%	約 380	0.7%
10万トン以上	56,081	44.3%	約 110	0.2%
総 数	126,680	100.0%	57,265	100.0%

表 1 - 3 : 卸売業事業所の年間出荷貨物量の推計

対象とする事業所の年間出荷量	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
1千トン以上	40,307	94.0%	約 10,920	27.6%
3千トン以上	34,559	80.6%	約 2,270	5.7%
5千トン以上	33,500	78.1%	約 1,820	4.6%
1万トン以上	30,431	71.0%	約 1,170	3.0%
3万トン以上	26,253	61.2%	約 520	1.3%
5万トン以上	26,072	60.8%	約 510	1.3%
10万トン以上	10,312	24.0%	約 50	0.1%
総 数	42,884	100.0%	39,574	100.0%

表 1 - 4 : 卸売業事業所の年間入荷貨物量等の推計

対象とする事業所の年間入荷量	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
1千トン以上	42,479	93.8%	約 10,920	27.6%
3千トン以上	36,432	80.5%	約 2,280	5.8%
5千トン以上	36,307	80.2%	約 2,220	5.6%
1万トン以上	32,230	71.2%	約 1,250	3.1%
3万トン以上	27,345	60.4%	約 520	1.3%
5万トン以上	27,099	59.8%	約 510	1.3%
10万トン以上	10,387	22.9%	約 50	0.1%
総 数	45,284	100.0%	39,574	100.0%

(データ 2)

製造業で従業者規模別に 1 事業所当たりの年間出荷量をみると、年間 3 万トン程度を出荷する事業所はおおむね 100～199 人規模の事業所に相当している。(表 2 - 1)

卸売業で従業者 100～199 人規模では、年間出荷量はおよそ 2 万 6 千トンであった。(表 2 - 2)

表 2 - 1 : 製造業事業所の従業者規模別の 1 事業所当たり年間出荷量

従業者規模	1 事業所当り年間出荷量(トン)
4～19 人	1,839
20～29 人	8,702
30～49 人	8,194
50～99 人	6,424
100～199 人	27,908
200～299 人	59,078
300～499 人	129,882
500～999 人	145,730
1,000 人～	306,139

表 2 - 2 : 卸売業事業所の従業者規模別の 1 事業所当たり年間出荷量

従業者規模	1 事業所当り年間出荷量(トン)
1～19 人	474
20～29 人	2,463
30～49 人	10,687
50～99 人	11,956
100～199 人	25,630
200～299 人	16,035
300～499 人	10,357
500 人～	9,527

注：貨物の入出荷を行っていない事業所を含む。

(「第 7 回全国貨物純流動調査(2000 年調査)」より作成)

(データ 3)

製造業事業所について、従業者規模別に 1 事業所当たりの延べ床面積、敷地面積、年間製造品出荷額及び生産額をみたところ、年間出荷量 3 万トンに相当する 100～199

人規模の事業所は、およそ延べ床面積が 1.1 万㎡、敷地面積が 2.6 万㎡程度であった。
 (表 3)

表 3：大阪府内製造業事業所の従業者規模別
 1 事業所当たり延べ床面積等

従業者規模	1 事業所当たり 延べ床面積 (㎡)	1 事業所当たり 敷地面積 (㎡)
30～49 人	2,682	3,370
50～99 人	5,299	7,486
100～199 人	11,150	26,040
200～299 人	22,739	46,097
300～499 人	30,727	53,538
500～999 人	70,201	128,528
1,000 人～	147,898	181,836

注：「大阪の工業（平成 17 年調査）速報」より作成

(データ 4)

年間出荷量 3 万トンに相当する企業の常用雇用者数規模を 100～299 人と見込み、大阪府内製造業の常用雇用者数規模別、資本金階級別の企業数より常用雇用者数規模別の平均資本金を算出したところ(表 4 - 1)、100～299 人規模に該当する平均資本金は、約 3 億円 (28,996 万円) となった。

表 4 - 1：大阪府内製造業の企業常用雇用者数規模別、資本金階級別企業数

企業常用 雇用者数 規模 (人)	500 万円 未満	500 万円 以上 1,000 万 円 未満	1,000 万 円以上 3,000 万 円未満	3,000 万 円以上 5,000 万 円未満	5,000 万 円以上 1 億円 未満	1 億円 以上 3 億円 未満	3 億円 以上 10 億 円未満	10 億円 以上 50 億円 未満	50 億 円以上	平均 資本 金 (百万 円)
0～4	3,534	802	5,835	82	29	7	1			14
5～9	1,123	389	4,318	138	46	9	4			17
10～19	384	151	3,348	249	87	15	3			21
20～29	86	27	1,325	215	77	14	3		1	29
30～49	34	14	926	314	145	18	7			34
50～99	7	4	511	317	250	93	33	6		81
100～299	1	1	154	152	256	147	98	40	1	290
300～999			11	10	44	36	62	78	45	1,784
1,000～ 1,999				2		1	1	8	24	4,025
2,000～ 4,999					1	1		2	27	4,557
5,000～						1		1	17	4,642
計	5,169	1,388	16,428	1,479	935	342	212	135	115	

注 1：「平成 16 年度事業所・企業統計調査」より作成

2：当統計データに 100～199 人の指標が無かったため、100～299 人の指標を用いた。

3：平均資本金の算出にあたり、50 億円以上の企業は全て 50 億円とした。

なお、常用雇用者数規模別の平均資本金を算出するにあたり、大阪府内の企業の約 8

割は支社等をもたない単独事業所であることから（表４－２）企業の常用雇用者数は事業所の従業者数とほぼ同数とした。

表４－２：大阪府内企業数の状況（単位：社）

	企業数	割合
全産業	111,764	100.0%
うち、単独事業所数（推計）	88,454	79.1%
製造業	26,203	100.0%
うち、単独事業所数（推計）	21,703	82.8%

注１：「平成 16 年度事業所・企業統計調査」より作成

２：企業数は、株式会社、有限会社、合名・合資会社、相互会社のうち、単独事業所又は本社の数

３：企業数のうち、単独事業所数は、企業数から大阪府内事業所の「本所・本社・本店」の数 23,310 を差し引きして求めた。

〔規模要件の検討結果〕

「荷主等」の規模要件を貨物取扱量で把握しがたい場合、次の理由から「資本金規模」が最も客観的で把握が容易な指標と考えられる。

従業者規模は、比較的把握しやすい指標であるが、規模変動や雇用形態の複雑化、休業などの場合の人数解釈など必ずしも客観的把握が容易とは言えない。

事業所の面積は、比較的客観的な指標であるが、測定方法、算定対象とする場所の解釈など正確な把握が容易でない面がある。

資本金規模は、客観的で把握が容易な指標である。

資本金規模を要件とする場合は、製造業その他の業種において大企業に相当する資本金の額が 3 億円超であることと、事業所の年間出荷（入荷）貨物量が 3 万トン以上である事業者規模に相当する規模として、3 億円超えとすることが相当である。

また、従業者規模 100～199 人に相当する事業所規模が延べ床面積 1.1 万㎡、敷地面積が 2.6 万㎡に相当することから、資本金が 3 億円を超え、かつ、延べ床面積 1 万㎡を超える事業所、若しくは敷地面積 3 万㎡を超える事業所を府内に有する事業者とする。

参 考

1 審議経過

	開催日	審 議 事 項
第 33 回 環境審議会	平成 19 年 3 月 14 日	「大阪府における流入車対策のあり方」について(諮問)
第 1 回部会	3 月 22 日	大気環境の現状と流入車対策を必要とする背景
第 2 回部会	4 月 12 日	流入車対策の検討方針及び基本方向案について
第 3 回部会	4 月 27 日	流入車対策の枠組みについて
第 4 回部会	5 月 10 日	流入車対策の枠組みについて 中間報告案について
	5 月 21 日 ~ 6 月 20 日	「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
第 5 回部会	6 月 29 日	府民意見等の募集結果について 流入車対策のあり方(最終報告)(案)について
第 34 回 環境審議会	平成 19 年 7 月 18 日	流入車対策部会の報告 「大阪府における流入車対策のあり方」について(答申)

2 大阪府環境審議会委員・臨時委員（五十音順・敬称略）（平成19年7月18日現在）

大阪府環境審議会委員

（1）学識経験のある者（28名）

朝 日	稔	（兵庫医科大学名誉教授）
池 田	敏 雄	（関西大学教授）
池 田	知 隆	（毎日新聞社論説委員）
池 田	有 光	（大阪府立大学名誉教授）
石 井	実	（大阪府立大学大学院教授）
内 山	巖 雄	（京都大学大学院教授）
川 本	信 義	（大阪府漁業協同組合連合会代表理事会長）
熊 井	久 雄	（大阪市立大学名誉教授）
桑 野	園 子	（大阪大学大学院教授）
佐 伯	昭 子	（情報産業労働組合連合会大阪地区協議会常任幹事）
阪	智 香	（関西学院大学准教授）
酒 井	英 雄	（社団法人大阪府医師会副会長）
笹 川	悦 子	（J A大阪女性協議会副会長）
高 橋	叡 子	（大阪国際文化協会理事長）
辻 本	智 子	（株式会社本智子環境デザイン研究所代表取締役）
津 野	洋	（京都大学大学院教授）
津留崎	直 美	（大阪弁護士会所属弁護士）
花 嶋	温 子	（大阪産業大学講師）
古 川	光 和	（大阪府森林組合名誉組合長）
槇 村	久 子	（京都女子大学教授）
増 田	昇	（大阪府立大学大学院教授）
益 田	晴 恵	（大阪市立大学大学院教授）
又 野	淳 子	（財団法人日本野鳥の会大阪支部会員）
西 田	賢 治	（大阪商工会議所常務理事・事務局長）
水 野	稔	（大阪大学名誉教授）
南	努	（大阪府立大学学長）
村 岡	浩 爾	（大阪大学名誉教授）
吉 川	萬里子	（消費生活専門相談員）

(2) 府議会議員 (6 名)

橋 本 昇 治	(自由民主党)
若 林 まさお	(自由民主党)
花 谷 充 愉	(自由民主党)
中 野 隆 司	(民主党・無所属ネット)
野 田 昌 洋	(公明党)
蒲 生 健	(日本共産党)

(3) 市町村長 (4 名)

關 淳 一	(大阪市長)
木 原 敬 介	(堺市長)
阪 口 善 雄	(吹田市長)
中 和 博	(能勢町長)

大阪府環境審議会臨時委員

(1) 関係地方行政機関の長 (6 名)

齊 藤 昭	(近畿農政局長)
久 貝 卓	(近畿経済産業局長)
布 村 明 彦	(近畿地方整備局長)
各 務 正 人	(近畿運輸局長)
山 内 一 良	(第五管区海上保安本部長)
瀬 川 俊 郎	(近畿地方環境事務所長)

3 流入車対策部会委員

氏 名	役 職	備 考
池 田 敏 雄	関西大学法学部教授（行政法）	部会長
佐 伯 昭 子	情報産業労働組合連合会大阪地区協議会常任幹事 （労働組合）	
津留崎 直 美	大阪弁護士会弁護士（法曹界）	部会長代理
吉 川 萬里子	守口市消費生活センター消費生活専門相談員（消費者）	
以上 環境審議会委員 計 4 名		
中 村 尚 司	社団法人大阪府工業協会専務理事（経済界）	
西 村 多嘉子	大阪商業大学総合経営学部教授（経済）	
新 田 保 次	大阪大学大学院工学研究科教授（交通）	
前 田 泰 昭	大阪府立大学COE特認教授（環境）	
以上 環境審議会専門委員 計 4 名		
合 計 8 名		

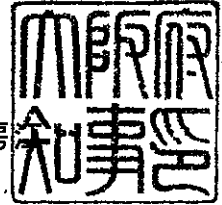
4 大阪府における流入車対策のあり方について（諮問）



環交第1618号
平成19年3月14日

大阪府環境審議会
会長 南 努 様

大阪府知事 太田 房



大阪府における流入車対策のあり方について（諮問）

このことについて諮問します。

(説明)

大阪府では、「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」(自動車NO_x・PM法)に基づき、平成15年7月に「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」(大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画)を策定し、平成22年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を達成することを目標として取組みを進めています。

近年、府域においては、自動車排出ガスの規制や低公害車の普及等の自動車環境対策が進んだことにより、大気環境は着実に改善されつつあり、平成17年度に実施した大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画の中間評価では、平成22年度の目標は達成できると見込んでいます。

しかしながら、大阪府域は首都圏に比べて自動車NO_x・PM法の対策地域が狭小であり、周辺地域での営業用貨物車が増加傾向にあることなどから、今後、法の規制対象外の流入車による排出ガスの影響が増大することが懸念されています。

このため、大阪府をはじめ対策地域を有する8都府県は、国に対して全国一律の流入車対策の早期実施を働きかけてきたところであり、国ではこのような要望も踏まえ、現在流入車対策の法制化を検討しています。

大阪府としては、国の検討内容を見ながら、環境基準をより早期かつ確実に達成するため、流入車対策にすみやかに取り組む必要があります。

つきましては、大阪府における荷主・運送事業者・行政等の幅広い層の取組みをベースとする効果的な流入車対策のあり方について、貴審議会の意見を求めるものです。