

#### 4 参考資料 (4)

「環境の保全と創造に関する条例」の一部改正（自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域内における自動車の運行規制）骨子案に対する意見提出状況等について

### 1 これまでの経過について

旧自動車NO<sub>x</sub>法が、平成13年6月に自動車NO<sub>x</sub>・PM法に改正され、粒子状物質の追加、対策地域の拡大、車種規制の強化等が定められているとともに、総量削減計画の策定が義務づけられた。

総量削減計画策定のため、関係行政機関等で構成する「兵庫県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会」を平成13年12月に設置した後、平成14年8月には、学識者、事業者、住民団体等の意見も聴くなど、計画策定に向けてのプロセスを踏みながら、作業を進めてきた。

この作業の過程において、早期の環境基準達成のためには、自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域に流入する自動車に対する規制が必要であるとの認識のもと、その具体方策について、内部検討を進めてきた。

使用過程車について、自動車NO<sub>x</sub>・PM法による「車種規制」が平成15年10月から施行されるため、早期の条例化が望まれることから、平成14年12月19日に規制案について、環境審議会に諮問するとともに、パブリック・コメント手続きによる県民意見の募集を行った。

### 2 パブリック・コメント募集の結果について

自動車の運行規制に係るパブリック・コメントにおいて、約2,000人から意見が寄せられ、このうち県内からは、約1,100人からの意見があり、賛同する意見が926人、84%を占めている。また、県外からは、832人あり、このうち運送事業者等からの反対の声が808人、97%を占める結果であった。（うち、同文意見は16種524人であり、意見の詳細については別記のとおりである。）

反対の理由として、①車の更新には多大の資金が必要となり、経営の圧迫に一層の拍車がかかること、②流入車への規制は県民の日常生活に大きな影響を与えること、③適用除外道路は全て有料道路であり、新たな負担となること、④NO<sub>x</sub>・PMの両方に有効な除去装置はないこと、⑤他都道府県の自動車に対する支援措置がないこと等の内容のものが意見として寄せられた。

### 3 条例化に向けた今後の取組について

平成15年2月3日に開催された環境審議会大気環境部会では、環境の状況を踏まえると規制は早期に必要なものであるとの認識が示されたものの、一方で、パブリック・コメン

ト等で示された意見に基づく課題について、さらに審議を継続する必要があるとの結論となった。

この審議をさらに深めるために、学識者等による調査委員会を設置し、規制の影響の分析や実施時期、支援策等について、検討する。

この委員会での検討及び環境審議会での審議を踏まえながら、関係団体やその他の関係者との意見交換を十分に行い、条例化のための環境整備に努め、環境基準の達成に向けた実効性のある制度を早期に確立できるように取り組みたい。

## (別記)

パブリック・コメントの結果について

(1) 意見募集期間：平成14年12月27日～平成15年1月27日

(2) 意見等の提出件数：6,078件(1,975人)

表 パブリック・コメントの意見(概要)別件数

項目等	意見等の概要	件数
条例施行時期・ 猶予期間に係る もの	施行までの期間が短すぎる。	125
	使用過程車の適用猶予期間が短すぎる。	52
	主に小型貨物自動車を行う零細企業は特別な猶予又は対象からの除外が必要である。	1
	法の対策地域の内外で同じ猶予期間であることは疑問である。	4
	バス等公共輸送手段については、猶予期間を考慮すべきである。	1
	猶予期間の短縮を目指して欲しい。	9
社会経済、物流 ・人流への影響 が大きいとする もの	不景気の中で、短期集中的に自動車を代替しなければならず、業界の混乱と経営の圧迫を引き起こし、経済活動全般に大きな支障がでる。	621
	規制対象地域は東西交通の要所であるため近畿をはじめ西日本の物流・人流網に大きな混乱と深刻な影響を及ぼす。 他府県からの観光客が減少する。	56
財産権の侵害 になるとの意見	まだ耐用年数が経過していない自動車の使用を制限するのは財産権の侵害である。	24
対象車両に係る もの	個人所有のディーゼル乗用車は規制の対象外とすべきである(首都圏は対象外)。	11
	白ナンバー(自家用)の自動車に対する規制はどうするのか。	124
	民生用車両や路線バス、消防等救急車両、バスにリフト等が装備された福祉車両及び通過するバスを対象外にするべきである。	26
	車検・修理で地域内に入れなくなる。	11
	車両総重量 3.5t 以下の自動車は、ディーゼル車でも最新規制適合車であれば認めるべきである。	1
	粒子状物質(PM)対策済の自動車についても対策地域内を通過できない。(特に国道43号)	1

排ガス低減装置に係るもの	規制不適合車両を大量に発生させないために、NOx・PMの低減装置の開発支援等を国に要望するとともに、県としても開発について支援すること。県は排ガス低減装置等が開発されてから規制すべきである。	158
補助金・融資等の支援に係るもの	現在の最新規制適合車等購入資金融資制度等の支援では実効性が乏しく、不足している。個人向けの融資を検討してほしい。	52
	税制に不公平が生じる。	13
	車両の買い換え、DPF等装着に対する負担軽減及び促進のための支援措置が必要である(企業・個人双方)。	36
	助成措置があっても、県外から流入・通過する車には支援策がない。	76
	除外道路は、全て有料道路であり、負担に耐えきれない。国、道路公団とも共同して有料道路の料金引き下げをすべき。	454
適用除外道路の指定に係るもの	地域住民、動植物などの生態系に有害であるなど除外道路周辺部に問題の拡大・悪化のおそれがあり、除外道路を設けることには反対である。	3
	除外路線はあくまでも時限的措置とし、数年内には順次規制対象とすべきである。	3
	除外道路の位置付けが不明確。	1
	有料道路を全て対象外とすべきである。	79
	湾岸線は名神高速との接続もなく、迂回路としては不適切。当該地域を発着点とするトラックや神戸港等の港湾区域に出入りする車両は迂回する道がない。	505
規制の検討方法に係るもの	トップダウンよるものか。	1
規制の実施・取締りの実効性に係るもの	一般道路を走行している車両が規制適合車であるかどうかの判定や公平かつ適切な指導・取締り等を行うことは極めて困難であり、条例の実効性に大きな問題がある。	99
	地域外からのディーゼル車等は規制値を厳格に守るべきであり、違反車両の適切な取締りを実施すべき。	11
	規制の実施により渋滞を引き起こすのではないか。取締りの頻度はどうするのか。(回数・場所等)	3
	災害時や事故等で除外道路が通行不能となった場合は、地域内を運行しても罰則適用からはずすべき。	1
	罰則を重くして、規制の実効性をあげるべき。	1
	過失で流入した自動車にまで、命令を適用するのは、いきすぎ。	1

その他	除外期間を設けるべきである(高校野球やルミナリエの期間)。	9
	なぜ、兵庫県だけが、やるのか。	9
	他府県への周知を十分に行え。	6
	法よりも厳しい条例は、法の趣旨に反する。	147
	大阪府等他府県にも広げて欲しい。	10
	全県に広げて実施して欲しい。	10
	播磨地域については、阪神地域と状況が違う。過剰な規制ではないのか。	1
	今回の規制によりどの程度環境は改善されるのか、明らかにすべきである。	1
	PM 2.5 対策を検討すべきである。	1
	COに対しても規制をすべきである。	2
	低硫黄軽油の販売の前倒しが必要である。	3
	バイオディーゼルは除くなど、リサイクル全体から眺めて規制をすべきである。	1
	リサイクルの時代、買い換えを求めるのは、時代に逆行している。	1
	低公害車の普及が不十分ではないか。	1
	まずは、国道43号だけでも実効性を確保して欲しい。	1
	除外道路には、処理装置を設置すべきである。	2
	流入車対策としてパーク&ライド、共同運行、公共交通機関の利用促進及び道路網政策の再検討を含めた総合的な対策が必要である。	5
	パブコメ等で得られた意見を十分に踏まえて、議論せよ。	2
	自動車NOx・PM法は、登録場所の移動や地域外の業者を下請け的に利用するといったことで、規制を逃れることが可能な仕組みになっていた。法の趣旨を生かす意味でも賛成である。 兵庫県条例を核として、全国に広がれば、主要都市間では、平等性が確保される。自動車公害の改善のためには、このような条例が必要。	970
	同文意見 ・施行までの期間が短い。 ・経済活動に支障がでる。 ・西日本の物流に大きな支障が出る。 ・白ナンバー車に対する規制はどうするのか。 ・NOx・PMの排ガス低減装置が開発されてから規制すべき。 ・県外からの流入車等には、支援策がない。 ・除外道路は有料道路、負担に耐えられない。 ・湾岸線は名神高速との接続もなく、迂回路としては不適切。当該地域を発着点とするトラックや神戸港等の港湾区域に出入りする車両は迂回する道がない。 ・公平かつ適切な指導・取締りを行うことは困難。 ・法よりも厳しい条例は、法の趣旨に反する。	2332