

流入車対策に係るA～F案のメリット、デメリット等について

対策案	メリット	デメリット・論点	過去の検討状況
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。	使用の本拠にかかわらず対策地域内を走行する可能性のある自動車は全て規制対象となるため、規制が全国の自動車に及ぶこととなる点においては公平である。	対策地域外の非適合車にとっては過剰規制となるおそれがある。走行禁止の実効性を担保するための人手と費用の負担が大きくなるおそれがある。対策地域を通過していた非適合車が対策地域を迂回することにより周辺地域の大気環境に悪影響を及ぼす、又結果的に輸送距離が長くなるため、燃料消費量の増加によって日本全体での排出ガス増加につながり、地球温暖化対策と逆行するおそれがある。	平成3年10月「窒素酸化物自動車排出総量方策のあり方について（最終報告）」において、「一定基準を満たす低公害な自動車」「以外の自動車の走行は認めない方式」について検討が行われたが、「地域外からの流入車の問題について、規制措置によって一元的に解決することは多くの問題点を伴わざるを得ない」とされている。
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。	非適合車を確実に排除することができる。	特定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、過剰規制になるおそれがある。	
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。	準対策地域までは、使用の本拠にかかわらず対策地域と同様の規制となる点においては公平である。	A案と同様のデメリット・論点がある。準対策地域とその他の地域との不公平感が生じるおそれがある。	

対策案	メリット	デメリット・論点	過去の検討状況
<p>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）。</p>	<p>事業者にとって事業活動に対する負担が比較的少ない。 実効性を担保するためのコストもトラック買い替え等に比較して小さい。</p>	<p>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おそれがある。 改正省エネ法の届出制度との整理が必要である。 事業者への指導をだれが行うのか整理が必要である。 対策地域内を運行しない事業者に対しても計画の提出義務が発生する。</p>	
<p>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、当該荷主への指導を通じて、流入車による排出の抑制を行う。</p>	<p>D案と同様のメリットがある。 義務が発生する事業者が必要最低限に抑えられる。</p>	<p>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となる。 現行の自動車使用管理計画制度や改正省エネ法の届出制度との整理が必要である。</p>	<p>平成12年12月の「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（答申）」において、「荷主事業者に自動車利用管理計画の策定義務付けを行うことの妥当性についてはなお検討する必要があるが、荷主事業者の取り組みは流入車対策などの観点からも重要であり、計画策定を義務付けない場合であっても、荷主事業者の取り組みを一層促すため、報告徴収を可能とする仕組みの導入の検討等を含めて、国や自治体における指導等を強化していく必要がある」とされている。</p>
<p>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。</p>	<p>D案と同様のメリットがある。</p>	<p>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おそれがある。</p>	