

ロードプライシング制度の在り方に関する報告書の概要

～自動車に係る特定地域における大気汚染対策として～

第1 自動車環境対策の必要性

1 大気汚染の現状

- ・ 大都市圏の幹線道路近傍を中心にNO₂環境基準の未達成地域が残存
- ・ この大気汚染は、測定局のごく近傍に限定されたものではなく、一定程度の広がりを持つ地域に、線状、島状に広がっている。

2 大気汚染状況の将来予測

- ・ 現行の自動車環境対策を継続しても、幹線道路沿いに大気汚染が残存すると予測。
- ・ 通常の排出ガス規制では、短期間での改善は期待できない。

3 大都市圏における大気汚染の原因

- ・ 大都市域における自動車の集中的な使用に伴い発生する大気汚染物質が、大都市圏の大気汚染の大きな原因。
- ・ 自動車NO_x・PM法の車種規制の対象となっていない乗用車類が自動車から排出されるNO_xの排出量（平成19年度）に占める割合が大きくなっている。
- ・ 特に、ディーゼル乗用車を除いた乗用車類に関しては、保有台数としては4割に満たないS53年規制車がNO_x排出量の9割を占めている。
- ・ 大都市域に流入する自動車NO_x・PM法基準非適合のトラックへの対策が求められている。

4 追加的な自動車大気汚染対策

これまでの車種規制対象となっていないガソリン乗用車や域外登録車を含めた措置が必要。

第2 日本版ロードプライシングの在り方

1 ロードプライシング制度の目的

自動車から排出される排気ガスによる大気汚染が著しい地域において、自動車の排出ガスの性能に応じて地域内での車両の使用による経済的負担の差別化を図ることによって、地域内使用車両の排出ガス負荷に応じた使用の抑制を図り、もって、自動車からの排出ガスによる大気汚染を防止するとともに、併せて、地球温暖化対策の推進に資する。

2 ロードプライシング制度の概要

(1) 課金額等

課金対象地域内において使用される自動車に対して、適用される自動車の排出ガス基準に応じて課金額を決定

- ・ 課金は、週毎の定額制を想定（年間1万円程度）
- ・ 電気自動車、路線バス、緊急自動車等は、対象外。

- ・ 自動車NOx・PM法基準非適合車に対する重課、S53年規制以前乗用車や自動車NOx・PM法基準非適合車等からの段階的導入等
 - ・ エコドライブの実践等低公害化に取り組む物流事業者に対する減免
 - ・ 課金対象地域内の居住者、事前・一括納付に関する割引
- (2) 対象地域
- 大気汚染防止法及び自動車NOx・PM法に規定する施策だけでは、大気環境基準が達成できていない地域であって、大気汚染の状況、自動車の使用状況を考慮して地方自治体の意見を基に指定
- (3) 課金の徴収に関する手続き等
- ① 国で必要な法令の整備及び課金の納付管理に必要なシステムの整備を行い、これを地方自治体が自らの判断において、実施できる制度とすることが望ましい。また、これを法的に位置付けるために、国税、地方税、賦課金のいずれかによる立法措置が必要（既存の制度、組織で対応）
 - ② 対象自動車の登録上の使用者の申告により納付
 - ③ カメラを使用して自動車を撮影し、ナンバー自動読み取り装置により解析し、未納付車両を把握するエリア方式が適切。
- (4) その他
- 適切な情報管理、大気環境基準が達成された場合の課金対象地域の解除、地域住民及び地方自治体の意見の尊重等

第3 ロードプライシング制度を実施した場合の効果等

1 ロードプライシング制度の目的に沿った効果（一次的効果）

- ・ 当該地域における自動車使用抑止効果による大気汚染物質の削減
- ・ 乗用車で年間1万円程度の課金を想定すると、15%程度のNOx排出抑制効果が期待できる。

2 課金収益による環境対策の促進による効果（二次的効果）

課金収入を地方自治体の低公害車補助、物流対策補助、国の低公害車（電気自動車等）補助金、物流対策補助に用いると、更に、11%程度のNOx排出抑制効果が見込める。特に、エコドライブの実践等低公害化に取り組む物流事業者への助成は、効果的。

3 効果の試算

- (1) NOx排出量削減量は18,606t/年（対策前全自動車排出量の26.2%）
二次的効果の現れる平成32年度では全局で環境基準を達成
- (2) CO₂排出量削減量も、5,558千t/年（対策前全自動車排出量の11.9%）が見込める。
- (3) 渋滞改善効果として3.8%の平均旅行速度の向上（これに伴う経済効果約8,000億円）が見込める。

（対象地域は自動車NOx・PM法対策地域、対象年度は平成32年度）