

11. 自動車に係る排出量

本項では、自動車に係る排出量として「ホットスタート」、「コールドスタート時の増分」、「燃料蒸発ガス」、「サブエンジン式機器」の4つの排出源区分に係る排出量の推計方法を示す。

本項は、前回(第12回公表)の推計方法から変更、追加の部分があり、その部分については、下記により示している。

変更部分 → 下線(波線)

追加部分 → 下線(実線)

削除部分 → 取消線

I. ホットスタート

(1) 排出の概要

ガソリン、軽油、LPG等の燃料を消費しながら走行し、走行時の排気管からの排ガス中に対象化学物質が含まれている。これらの排出はすべて届出外として推計する対象となる。

自動車に係る排出としては、上記のほか給油時のロスもあるが、これらは原則として事業者による届出対象となるため、届出外としては推計していない。

対象車種は、走行量が多く排出量データが利用可能なガソリン・LPG車及びディーゼル車とした。LPG車はガソリン車と同一の排出ガス規制が適用され、排出ガスに係る車両構造もガソリン車に近いことから、ガソリン車と同一の排出係数を適用する。したがって、以下、単に「ガソリン車」という場合もLPG車を含む(後述する産業機械も同様→「特殊自動車」参照)。

走行時の排気管からの排出量は、エンジン始動直後で燃料噴射量が増え、かつ触媒が冷えた状態のときは大きく増加することが知られており、そのような排出は「コールドスタート」による排出の増分として知られている。また、ガソリン車においては走行中や駐車中に燃料タンクから燃料蒸発ガスが排出される。さらに、排気管からの排出とは別に、冷凍冷蔵車や長距離走行用のバス等の空調用に搭載されているサブエンジン式機器からも燃料の燃焼により対象化学物質が排出される。これらの排出量については「II コールドスタート時の増分」、「III 燃料蒸発ガス」及び「IV ブエンジン式機器」として別掲することとし、ここでは触媒が十分加熱した状態での排気管からの排出(いわゆる「ホットスタート」による排出)だけを扱うこととする。

また、推計する対象化学物質は、自動車からの排出が報告され、データが利用可能なアクロレイン(物質番号:10)、アセトアルデヒド(12)、エチルベンゼン(53)、キシレン(80)、スチレン(240)、1,2,4-トリメチルベンゼン(296)、1,3,5-トリメチルベンゼン(297)、トルエン(300)、1,3-ブタジエン(351)、n-ヘキサン(392)、ベンズアルデヒド(399)、ベンゼン(400)、ホルムアルデヒド(411)の13物質とする。この内 1,2,4-トリメチルベンゼン、n-ヘキサンについては、平成25年度排出量の推計より対象化学物質に追加したが、ディーゼル自動車の排気ガスに含まれる濃度を測定した結果において検出下限値未満であったため、ディーゼル自動車の推計の対象とせず、濃度データが得られているガソリン自動車のみを推計の対象とした。

なお、自動車から排出されるオゾン層破壊物質については「オゾン層破壊物質」に、ダイオキシン類(243)については「ダイオキシン類」に別掲する。

(2)利用可能なデータ

利用可能なデータは、主として自動車の走行量に関するデータと排出係数に関するデータである。
具体的なデータの種類とその資料等を表11-1 に示す。

表11-1 自動車(ホットスタート)の排出量推計に利用可能なデータ(平成 25 年度) (その1)

データの種類		資料名等
①	トリップ別・平日/休日別・車種(8 区分)別・出発地別・目的地別のトリップ長(km)	平成 17 年度道路交通センサス(自動車起終点調査;OD 調査)(国土交通省道路局)
②	トリップ別の拡大係数	上記①と同じ
③	年間平日/休日別の日数(日/年)	平日の日数を年間 240 日と仮定
④	車種区分(8 区分/7 区分/2 区分)の対応関係	上記①等に基づいて設定
⑤	自動車による出発地別・目的地別の代表走行ルート	日本道路公団資料等に基づき、原則として最短経路として設定
⑥	高速自動車国道のインターチェンジ間の区間距離(km)等	道路ポケットブック 2002(国土交通省)等の資料に基づき設定
⑦	道路区間別・車種(2 区分)別の平日昼間/夜間別 12 時間交通量(台/12h)	平成 22 年度 道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
⑧	道路区間別の区間延長(km)	
⑨	道路区間別・平日の混雑時/非混雑時平均旅行速度(km/h)	上記⑦と同じ
⑩	車種(8 区分)別・車籍地別・出発地別・目的地別の延べトリップ長(km)	上記①と同じ
⑪	自動車全体の車種別・車籍地(15 区分)別の年間走行量(百万台 km/年)	平成 17 年度分自動車輸送統計年報(国土交通省)
⑫	車種別・都道府県別の保有車両数(台)	自動車保有車両数(平成 26 年 3 月末現在及び平成 18 年 3 月末現在)(一般財団法人自動車検査登録情報協会)
⑬	車種別・業態別の1台当たり年走行距離(km/台/年)	平成 25 年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)
⑭	調査対象車両における車種別・業態別の対象車両数(台)	上記⑬に同じ
⑮	全国における車種別の保有台数(台)	自動車保有車両数(平成 26 年 3 月末現在)(一般財団法人自動車検査登録情報協会)
⑯	調査対象車両における車種別・業態別の(真の)年間走行距離(千 km/年)	上記⑬に同じ
⑰	車種別・初度登録年別の使用係数	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年)
⑱	車種(6 区分)別・初度登録年別の THC 基本排出係数(g/回)	JCAP 技術報告書・大気モデル技術報告書(1)(平成 14 年 3 月、財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

表11-1 自動車(ホットスタート)の排出量推計に利用可能なデータ(平成 25 年度) (その2)

データの種類		資料名等
⑲	車種(7 区分)別・初度登録年別・車両総重量別の保有車両数(台)	(財)自動車検査登録協力会発行資料等から推計(平成 17 年)
⑳	車種(6 区分)別・初度登録年別の触媒劣化補正係数の増加率(%)	上記⑱と同じ
㉑	全国における車種別・初度登録年別の保有台数(台)	上記⑱と同じ
㉒	細街路における旅行速度(km/h)の設定	上記⑦における全国の「指定市の一般市道」の混雑時及び非混雑時の旅行速度の頻度分布
㉓	地域ブロック(6区分)別・車種別の年間走行量の伸び率(%) (H17～H22)	上記①、⑫並びに⑪、⑬
㉔	平成 25 年度の車種別・旅行速度区分別の(触媒劣化補正前)THC 排出係数(g/台 km)	平成 24 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 25 年 3 月、株式会社数理計画)
㉕	ガソリン車の走行量割合(%)	平成 25 年度自動車燃料消費量統計年報
㉖	自動車(ホットスタート)に係る燃料種別・車両総重量等別の対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)	上記⑰、東京都及び業界団体実測データ(平成 22 年)
㉗	都道府県別の燃料種別・車種別の休日/平日交通量比	平成 17 年度 道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
㉘	混雑時/非混雑時別の時間帯数(時間帯/日)	上記⑦と同じ
㉙	地域ブロック(6 区分)別・車種別の年間走行量の伸び率(%) (H22～H25)	上記⑬並びに⑫、⑮
㉚	ディーゼル重量貨物車の排出原単位(g/km/t)	上記⑳と同じ
㉛	ディーゼル重量貨物車の排出ガス規制年度別・対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)	上記㉚と同じ ※ディーゼル重量車に係るデータのみを抽出し規制年度別に集計したもの

(3) 推計方法

自動車の走行量に排出係数を乗じて排出量を推計するのが基本的な推計の考え方であるが、走行量及び排出量は、それぞれ車種別等に細分化して設定する。

まず、走行量は「平成22年度 道路交通センサス(一般交通量調査)」(国土交通省道路局)(以下、「22年一般交通量調査」という。)をベースに車種別・道路区間毎に設定するが、当該年の一般交通量調査は車種区分が2区分(表11-2参照)であり、排出係数の区分に合わせるため、7車種への細分化が必要である(排出係数のデータは「貨客車」を「小型貨物車」と区別していないため、走行量も両者を合計して「小型貨物車」として扱うこととする)。平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査;OD調査)(以下、「OD調査」という。)は7車種(8車種で得られるが、「貨客車」と「小型貨物車」は合算)で走行量データが得られるため、これを走行する都道府県別に集計し、17年一般交通量調査を7車種へ細分化した(OD調査の走行地別走行量の設定方法については後述)。OD調査における都道府県別の走行量構成比も表11-2に示す。なお、細分化にあたっては、OD調査の走行量構成比に車種別の平成17年度から平成22年度の年間走行量の伸び率(表11-3)を反映させた。

22年一般交通量調査では区間毎の交通量(台/12h)が平日、昼間/夜間別、混雑時/非混雑時別に得られるが、1年間における平日/休日の日数及び平成17年度の道路交通センサス(一般交通量調査)から得られる車種別の交通量の休日/平日比を考慮し区間延長を乗じることにより、年間走行量(台km/年)が得られる。また、区間毎の混雑時/非混雑時旅行速度で当該区間の旅行速度を代表させ(実際には、道路区間毎に旅行速度分布がある)、それを都道府県毎に集計することによって、都道府県別・車種別・旅行速度区分別の年間走行量(台km/年)が推計される。各都道府県における道路区間毎の混雑時旅行速度の頻度分布を表11-4、表11-5、図11-1及び図11-2に示す。

なお、22年一般交通量調査で推計できる走行量は幹線道路だけであり、細街路の走行量を別途推計して追加したものが道路全体における走行量となる。そのような細街路も含む形のデータとしては、自動車輸送統計年報(国土交通省)の車種別走行量データがある。これは、全国における走行量と共に、地域(運輸局別等)ごとの集計結果も示されているが、その地域は自動車の本拠地で規定されており、必ずしも実際の走行場所に一致する訳ではなく、特に普通貨物車のように長距離走行の頻度が高い車種では、実際の走行場所との乖離が無視できないと考えられる。

注:ここでは用語の使い方を以下の通り定義する。

- ・幹線道路:平成22年一般交通量調査の対象となっている道路
- ・細街路 :平成22年一般交通量調査の対象となっていない道路

表11-2 都道府県ごとの細分化した車種区分毎における走行量構成比

都道府県	22年一般交通量調査の「小型車」				22年一般交通量調査の「大型車」		
	軽貨物車	軽乗用車	小型貨物車	乗用車	バス	特種用途車	普通貨物車
1北海道	5.9%	16.8%	7.9%	69.3%	10.3%	25.4%	64.2%
2青森県	11.4%	27.5%	7.9%	53.2%	11.3%	35.4%	53.3%
3岩手県	10.7%	24.3%	8.5%	56.5%	8.1%	29.5%	62.4%
4宮城県	8.3%	21.2%	7.0%	63.5%	6.7%	25.9%	67.3%
5秋田県	12.4%	24.4%	7.4%	55.9%	8.1%	26.8%	65.1%
6山形県	11.7%	25.6%	7.0%	55.7%	8.0%	28.1%	63.8%
7福島県	9.4%	22.8%	6.7%	61.1%	7.2%	23.7%	69.1%
8茨城県	7.0%	18.4%	7.0%	67.6%	8.1%	26.2%	65.7%
9栃木県	6.8%	17.4%	7.3%	68.5%	8.3%	22.4%	69.3%
10群馬県	8.5%	21.2%	6.6%	63.8%	8.5%	24.0%	67.5%
11埼玉県	7.4%	17.1%	7.6%	68.0%	7.6%	24.3%	68.1%
12千葉県	7.7%	16.6%	7.6%	68.1%	9.0%	26.8%	64.2%
13東京都	7.4%	7.5%	11.3%	73.9%	10.2%	24.0%	65.8%
14神奈川県	7.3%	11.3%	9.4%	72.1%	8.8%	24.7%	66.4%
15新潟県	10.1%	27.0%	7.5%	55.3%	8.3%	21.8%	69.9%
16富山県	8.4%	25.8%	7.3%	58.5%	7.8%	18.4%	73.8%
17石川県	8.9%	23.6%	7.3%	60.2%	9.1%	22.3%	68.5%
18福井県	9.5%	24.4%	7.0%	59.1%	8.5%	19.7%	71.8%
19山梨県	9.4%	19.6%	6.9%	64.1%	9.9%	21.6%	68.5%
20長野県	12.5%	22.9%	7.5%	57.1%	7.9%	19.8%	72.2%
21岐阜県	8.2%	23.1%	7.6%	61.1%	7.1%	19.4%	73.5%
22静岡県	9.2%	22.3%	8.5%	60.1%	5.1%	20.3%	74.7%
23愛知県	6.7%	18.9%	9.2%	65.3%	5.4%	20.9%	73.7%
24三重県	11.0%	25.3%	7.0%	56.7%	7.2%	23.6%	69.2%
25滋賀県	8.8%	25.3%	6.7%	59.2%	4.9%	19.0%	76.1%
26京都府	10.2%	22.4%	7.5%	59.9%	9.6%	23.2%	67.2%
27大阪府	8.8%	16.0%	9.9%	65.3%	7.3%	24.5%	68.2%
28兵庫県	9.4%	22.6%	7.4%	60.6%	7.3%	24.1%	68.7%
29奈良県	9.1%	24.3%	6.7%	60.0%	8.6%	25.1%	66.3%
30和歌山県	15.5%	31.3%	4.7%	48.5%	10.7%	28.9%	60.5%
31鳥取県	16.4%	30.2%	4.3%	49.2%	11.4%	25.5%	63.1%
32島根県	16.5%	28.0%	4.8%	50.7%	9.0%	25.1%	65.9%
33岡山県	12.3%	26.8%	6.1%	54.8%	5.7%	23.2%	71.1%
34広島県	12.0%	29.1%	6.3%	52.7%	6.7%	22.8%	70.5%
35山口県	12.5%	27.4%	5.7%	54.3%	5.5%	24.6%	70.0%
36徳島県	13.3%	26.1%	7.0%	53.6%	8.3%	28.0%	63.7%
37香川県	11.7%	27.6%	5.9%	54.8%	7.4%	27.6%	65.0%
38愛媛県	14.2%	28.0%	5.8%	52.0%	8.4%	28.5%	63.1%
39高知県	17.1%	29.1%	4.7%	49.1%	10.7%	29.9%	59.5%
40福岡県	9.4%	25.0%	7.3%	58.2%	9.3%	26.2%	64.5%
41佐賀県	12.6%	29.5%	6.7%	51.2%	9.8%	28.3%	61.9%
42長崎県	15.5%	33.3%	5.0%	46.2%	18.7%	29.2%	52.1%
43熊本県	13.0%	26.7%	7.1%	53.2%	9.4%	25.6%	64.9%
44大分県	11.9%	27.4%	6.1%	54.6%	11.0%	26.5%	62.5%
45宮崎県	16.2%	28.6%	6.3%	49.0%	8.1%	29.5%	62.5%
46鹿児島県	14.3%	28.8%	6.5%	50.4%	9.4%	31.4%	59.2%
47沖縄県	12.1%	32.9%	6.0%	49.0%	17.2%	27.9%	54.9%
全国	9.6%	21.8%	7.5%	61.1%	8.0%	24.0%	68.0%

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

表11-3 都道府県ごとの平成17年度から平成22年度の年間走行量の伸び率

都道府県	年間走行量の伸び率(平成17年度～平成22年度)					
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車
1 北海道	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
2 青森県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
3 岩手県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
4 宮城県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
5 秋田県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
6 山形県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
7 福島県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
8 茨城県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
9 栃木県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
10 群馬県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
11 埼玉県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
12 千葉県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
13 東京都	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
14 神奈川県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
15 新潟県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
16 富山県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
17 石川県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
18 福井県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
19 山梨県	132.5%	95.4%	103.7%	97.4%	87.2%	91.0%
20 長野県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
21 岐阜県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
22 静岡県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
23 愛知県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
24 三重県	128.3%	89.0%	93.5%	95.8%	83.7%	91.2%
25 滋賀県	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
26 京都府	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
27 大阪府	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
28 兵庫県	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
29 奈良県	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
30 和歌山県	136.0%	91.2%	99.0%	94.1%	79.7%	92.1%
31 鳥取県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
32 島根県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
33 岡山県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
34 広島県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
35 山口県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
36 徳島県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
37 香川県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
38 愛媛県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
39 高知県	124.3%	93.2%	97.1%	93.9%	80.3%	94.8%
40 福岡県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
41 佐賀県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
42 長崎県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
43 熊本県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
44 大分県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
45 宮崎県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
46 鹿児島県	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%
47 沖縄県	127.1%	87.0%	93.7%	94.9%	85.3%	95.7%
全国	127.0%	87.3%	96.6%	95.5%	85.7%	99.2%

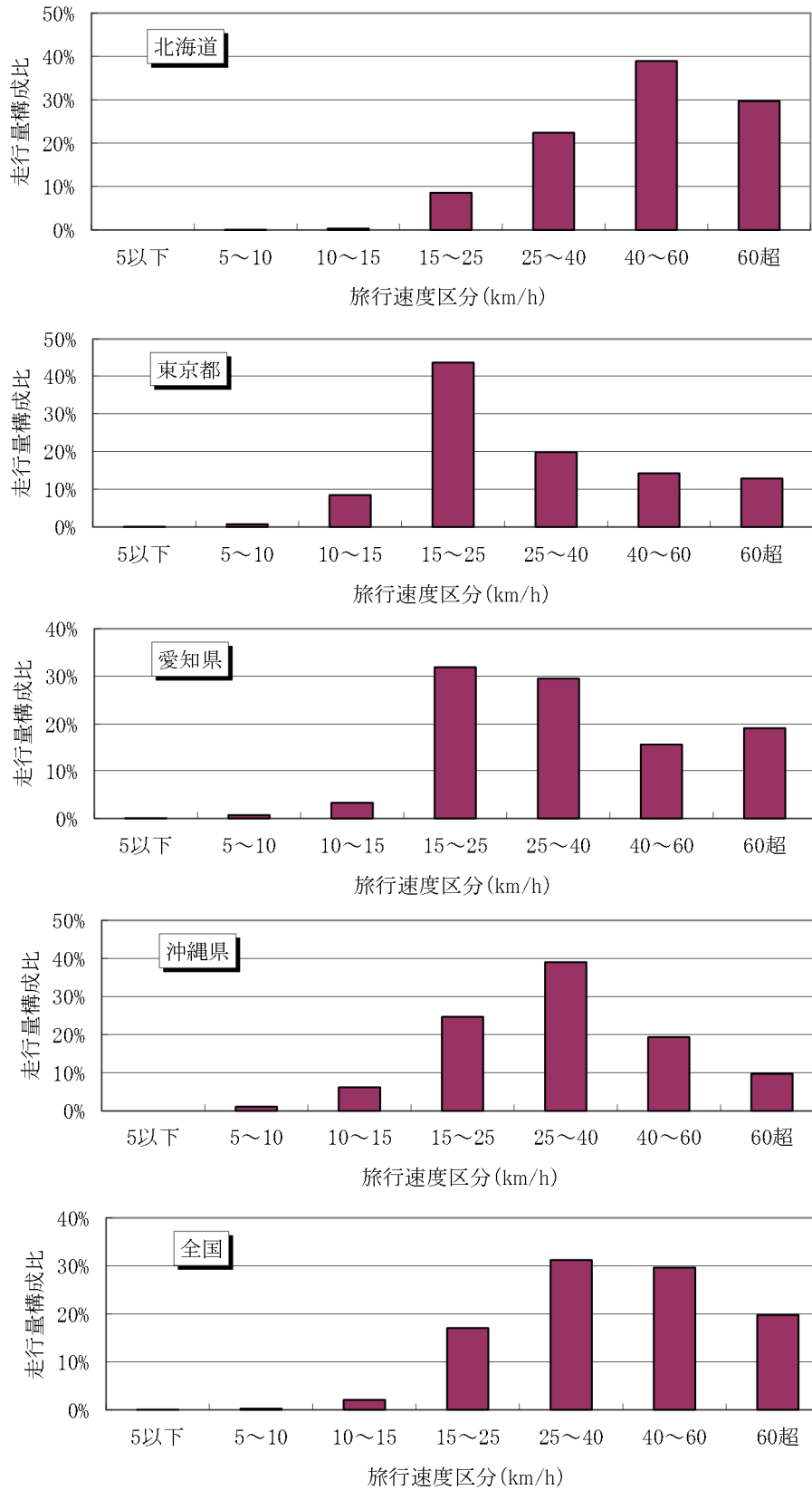
注:特種用途車の伸び率は普通貨物車と同じとみなす。

表11-4 都道府県ごとの混雑時旅行速度区分別年間走行量の構成比(混雑時)

都道府県	走行量構成比							合計
	5km/h 以下	5～10 km/h	10～15 km/h	15～25 km/h	25～40 km/h	40～60 km/h	60km/h 超	
1 北海道	0.0%	0.1%	0.3%	8.6%	22.4%	39.0%	29.7%	100.0%
2 青森県	0.0%	0.3%	0.6%	10.4%	27.9%	53.7%	7.2%	100.0%
3 岩手県	0.0%	0.2%	0.5%	4.2%	23.8%	53.1%	18.2%	100.0%
4 宮城県	0.0%	0.0%	0.9%	9.9%	31.1%	36.8%	21.3%	100.0%
5 秋田県	0.0%	0.1%	0.1%	4.3%	18.7%	53.8%	22.9%	100.0%
6 山形県	0.0%	0.0%	0.8%	7.7%	25.2%	52.5%	13.6%	100.0%
7 福島県	0.0%	0.1%	0.8%	6.8%	26.1%	44.8%	21.4%	100.0%
8 茨城県	0.0%	0.0%	0.2%	8.8%	38.7%	37.0%	15.2%	100.0%
9 栃木県	0.0%	0.1%	0.5%	9.8%	38.4%	30.6%	20.6%	100.0%
10 群馬県	0.0%	0.1%	1.3%	17.0%	42.3%	23.2%	16.2%	100.0%
11 埼玉県	0.0%	0.4%	3.9%	23.8%	35.9%	15.5%	20.5%	100.0%
12 千葉県	0.0%	0.4%	2.7%	16.1%	38.7%	25.8%	16.3%	100.0%
13 東京都	0.0%	0.8%	8.5%	43.8%	19.9%	14.2%	12.9%	100.0%
14 神奈川県	0.0%	0.9%	4.3%	35.0%	22.1%	8.3%	29.4%	100.0%
15 新潟県	0.0%	0.2%	1.1%	6.8%	35.7%	37.9%	18.3%	100.0%
16 富山県	0.0%	0.0%	1.2%	12.3%	48.3%	22.8%	15.4%	100.0%
17 石川県	0.0%	0.0%	0.4%	11.6%	36.4%	31.3%	20.3%	100.0%
18 福井県	0.0%	0.0%	0.8%	10.1%	31.5%	39.8%	17.8%	100.0%
19 山梨県	0.0%	0.1%	1.1%	11.9%	35.0%	21.6%	30.3%	100.0%
20 長野県	0.0%	0.1%	1.4%	11.1%	33.6%	31.2%	22.6%	100.0%
21 岐阜県	0.0%	0.0%	0.5%	10.9%	32.6%	37.4%	18.6%	100.0%
22 静岡県	0.0%	0.0%	1.1%	19.2%	30.5%	21.5%	27.7%	100.0%
23 愛知県	0.0%	0.7%	3.2%	31.9%	29.5%	15.5%	19.1%	100.0%
24 三重県	0.0%	0.2%	1.1%	9.0%	33.6%	29.3%	26.8%	100.0%
25 滋賀県	0.0%	0.0%	1.0%	12.0%	30.8%	24.9%	31.3%	100.0%
26 京都府	0.0%	0.6%	4.2%	26.0%	27.2%	22.2%	19.8%	100.0%
27 大阪府	0.0%	0.5%	5.1%	32.0%	26.1%	14.1%	22.2%	100.0%
28 兵庫県	0.0%	0.3%	1.2%	15.8%	27.9%	33.4%	21.4%	100.0%
29 奈良県	0.0%	0.4%	1.9%	23.5%	29.2%	20.0%	25.0%	100.0%
30 和歌山県	0.0%	0.2%	0.8%	17.9%	39.5%	29.2%	12.5%	100.0%
31 鳥取県	0.0%	0.0%	0.1%	10.4%	29.4%	46.0%	14.1%	100.0%
32 島根県	0.0%	0.2%	1.2%	5.9%	20.9%	56.7%	15.1%	100.0%
33 岡山県	0.0%	0.2%	1.9%	12.6%	33.2%	32.5%	19.7%	100.0%
34 広島県	0.0%	0.0%	1.1%	18.3%	29.3%	28.1%	23.1%	100.0%
35 山口県	0.0%	0.2%	0.4%	7.0%	26.7%	44.5%	21.2%	100.0%
36 徳島県	0.0%	0.1%	1.2%	14.3%	40.2%	35.3%	8.9%	100.0%
37 香川県	0.0%	0.0%	1.0%	11.8%	44.2%	27.4%	15.5%	100.0%
38 愛媛県	0.0%	0.1%	1.5%	12.9%	33.4%	34.0%	18.0%	100.0%
39 高知県	0.0%	0.1%	1.2%	10.2%	31.8%	46.1%	10.6%	100.0%
40 福岡県	0.0%	0.5%	3.5%	22.1%	35.0%	20.4%	18.5%	100.0%
41 佐賀県	0.0%	0.0%	0.3%	7.5%	38.1%	38.0%	16.0%	100.0%
42 長崎県	0.0%	0.0%	0.6%	11.5%	37.9%	41.2%	8.7%	100.0%
43 熊本県	0.0%	0.1%	2.0%	13.4%	33.6%	35.6%	15.3%	100.0%
44 大分県	0.0%	0.0%	0.6%	9.1%	32.6%	39.3%	18.4%	100.0%
45 宮崎県	0.0%	0.0%	0.6%	6.4%	36.9%	44.7%	11.4%	100.0%
46 鹿児島県	0.0%	0.0%	1.3%	7.2%	31.8%	49.2%	10.4%	100.0%
47 沖縄県	0.0%	1.1%	6.2%	24.7%	39.0%	19.3%	9.7%	100.0%
全国	0.0%	0.3%	2.1%	17.0%	31.2%	29.6%	19.8%	100.0%

資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)

注:旅行速度区分は道路区間毎の混雑時旅行速度を直接採用した。



資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
 注:旅行速度区分は道路区間毎の混雑時旅行速度を直接採用した。

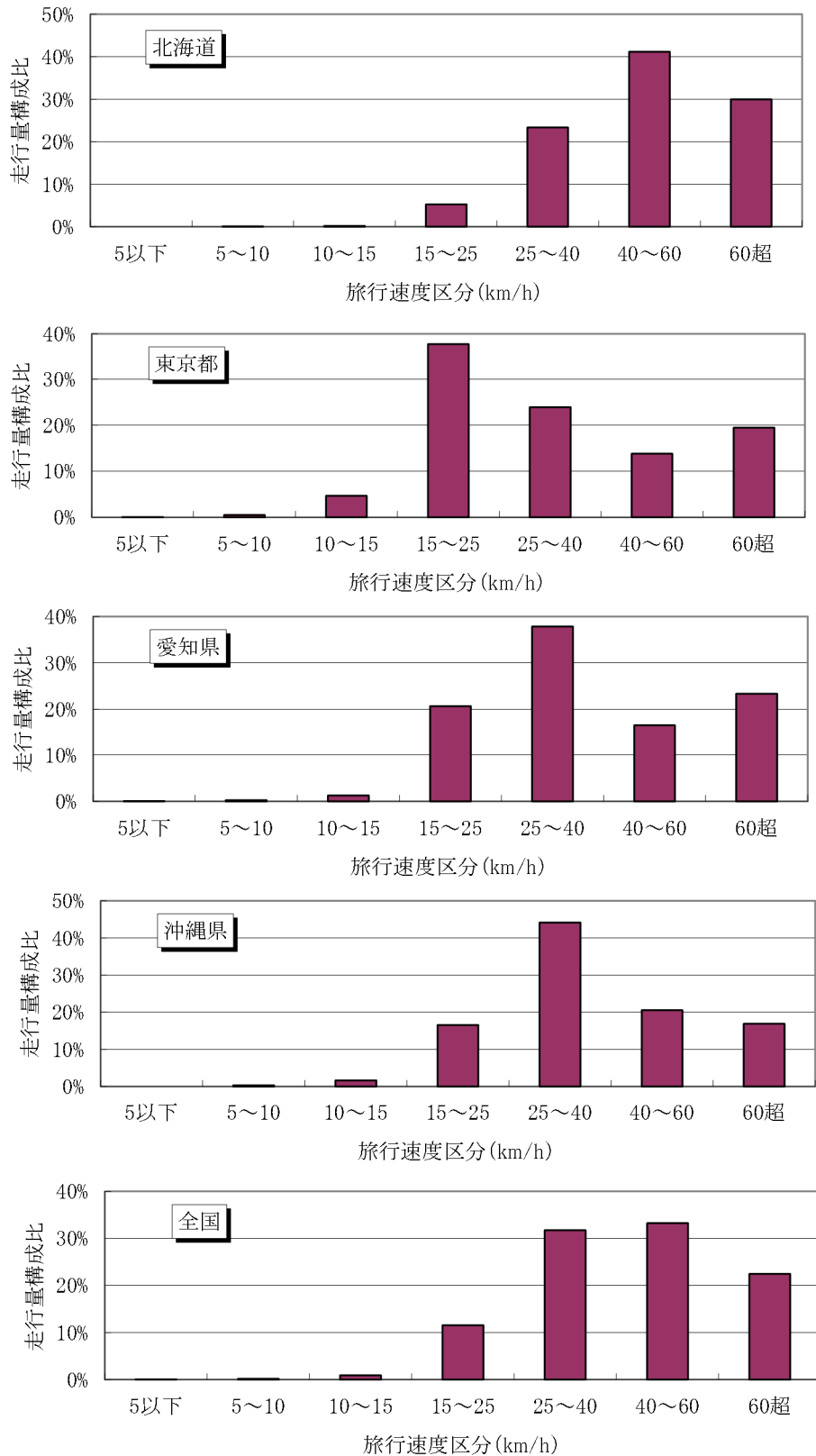
図11-1 混雑時旅行速度区分別の年間走行量構成比の例

表11-5 都道府県ごとの混雑時旅行速度区分別年間走行量の構成比(非混雑時)

都道府県	走行量構成比							合計
	5km/h 以下	5～10 km/h	10～15 km/h	15～25 km/h	25～40 km/h	40～60 km/h	60km/h 超	
1 北海道	0.0%	0.1%	0.2%	5.2%	23.3%	41.2%	30.0%	100.0%
2 青森県	0.0%	0.2%	0.6%	6.0%	26.9%	58.7%	7.6%	100.0%
3 岩手県	0.0%	0.2%	0.1%	2.3%	19.0%	60.4%	18.1%	100.0%
4 宮城県	0.0%	0.0%	0.2%	5.2%	31.6%	41.1%	21.8%	100.0%
5 秋田県	0.0%	0.1%	0.0%	2.7%	17.7%	54.4%	25.1%	100.0%
6 山形県	0.0%	0.1%	0.4%	4.6%	23.4%	57.2%	14.3%	100.0%
7 福島県	0.0%	0.0%	0.4%	4.4%	23.0%	48.2%	24.0%	100.0%
8 茨城県	0.0%	0.0%	0.1%	3.5%	32.5%	48.6%	15.3%	100.0%
9 栃木県	0.0%	0.1%	0.2%	5.2%	35.6%	35.9%	23.0%	100.0%
10 群馬県	0.0%	0.0%	0.3%	9.1%	45.1%	28.6%	16.8%	100.0%
11 埼玉県	0.0%	0.2%	1.3%	16.9%	40.6%	17.4%	23.6%	100.0%
12 千葉県	0.0%	0.1%	1.2%	12.0%	35.5%	29.0%	22.0%	100.0%
13 東京都	0.0%	0.5%	4.6%	37.8%	23.9%	13.8%	19.4%	100.0%
14 神奈川県	0.0%	0.4%	1.8%	28.5%	28.5%	9.3%	31.5%	100.0%
15 新潟県	0.0%	0.0%	0.6%	4.8%	30.5%	40.7%	23.4%	100.0%
16 富山県	0.0%	0.0%	0.2%	6.3%	44.8%	32.2%	16.6%	100.0%
17 石川県	0.0%	0.0%	0.2%	6.9%	33.7%	37.2%	22.0%	100.0%
18 福井県	0.0%	0.0%	0.1%	5.0%	32.7%	44.0%	18.2%	100.0%
19 山梨県	0.0%	0.0%	0.4%	6.8%	32.7%	29.3%	30.8%	100.0%
20 長野県	0.0%	0.1%	0.3%	6.6%	34.4%	36.3%	22.4%	100.0%
21 岐阜県	0.0%	0.0%	0.2%	5.4%	33.6%	42.0%	18.8%	100.0%
22 静岡県	0.0%	0.0%	0.3%	9.6%	33.6%	26.8%	29.7%	100.0%
23 愛知県	0.0%	0.2%	1.2%	20.7%	37.8%	16.6%	23.4%	100.0%
24 三重県	0.0%	0.0%	0.3%	5.8%	29.6%	37.1%	27.2%	100.0%
25 滋賀県	0.0%	0.0%	0.5%	7.7%	28.4%	31.4%	32.0%	100.0%
26 京都府	0.0%	0.3%	2.3%	22.9%	28.4%	26.1%	19.9%	100.0%
27 大阪府	0.0%	0.3%	2.6%	26.2%	29.2%	13.5%	28.3%	100.0%
28 兵庫県	0.0%	0.1%	0.7%	11.0%	26.9%	26.7%	34.6%	100.0%
29 奈良県	0.0%	0.3%	1.3%	13.3%	35.5%	21.4%	28.2%	100.0%
30 和歌山県	0.0%	0.1%	0.3%	10.6%	43.8%	30.6%	14.6%	100.0%
31 鳥取県	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	29.3%	55.3%	12.1%	100.0%
32 島根県	0.0%	0.2%	0.8%	3.4%	22.0%	58.4%	15.2%	100.0%
33 岡山県	0.0%	0.1%	0.5%	9.0%	29.8%	37.1%	23.5%	100.0%
34 広島県	0.0%	0.0%	0.4%	10.8%	31.9%	31.6%	25.3%	100.0%
35 山口県	0.0%	0.0%	0.3%	2.6%	24.3%	50.6%	22.2%	100.0%
36 徳島県	0.0%	0.0%	0.1%	7.5%	39.5%	43.3%	9.6%	100.0%
37 香川県	0.0%	0.1%	0.7%	6.5%	41.4%	35.9%	15.5%	100.0%
38 愛媛県	0.0%	0.0%	0.7%	7.9%	34.6%	38.9%	17.9%	100.0%
39 高知県	0.0%	0.0%	0.2%	6.8%	31.6%	50.6%	10.8%	100.0%
40 福岡県	0.0%	0.2%	1.1%	15.2%	39.9%	22.0%	21.6%	100.0%
41 佐賀県	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	32.2%	45.3%	18.3%	100.0%
42 長崎県	0.0%	0.0%	0.5%	4.6%	38.1%	46.3%	10.6%	100.0%
43 熊本県	0.0%	0.0%	0.3%	6.1%	30.6%	47.3%	15.7%	100.0%
44 大分県	0.0%	0.0%	0.1%	5.3%	29.5%	46.8%	18.2%	100.0%
45 宮崎県	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	29.4%	54.6%	12.3%	100.0%
46 鹿児島県	0.0%	0.1%	1.0%	4.1%	29.9%	53.9%	11.0%	100.0%
47 沖縄県	0.0%	0.3%	1.6%	16.5%	44.2%	20.5%	16.9%	100.0%
全国	0.0%	0.1%	0.9%	11.5%	31.7%	33.2%	22.5%	100.0%

資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)

注:旅行速度区分は道路区間毎の非混雑時旅行速度を直接採用した。



資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
 注:旅行速度区分は道路区間毎の非混雑時旅行速度を直接採用した。

図11-2 非混雑時旅行速度区分別の年間走行量構成比の例

ここではOD調査の車種別・車籍地別・出発地別・目的地別の延べトリップ長(km)を使い、車籍地別の走行量を走行場所ごとの走行量に換算することとする。OD調査のデータベース構成とそのデータ例をそれぞれ表11-6、表11-7に示す。

表11-6 OD調査のデータベース構成

フィールド名	内 容
1 車種	1:軽乗用、2:乗用、3:バス、4:軽貨物、5:小型貨物車、6:貨客車、7:普通貨物車、8:特種用途車(8区分)
2 業態	1:自家用、2:営業用 (2区分)
3 車籍地	都道府県(1~47)
4 出発地	同 上
5 目的地	同 上
6 トリップ数	平日=2,758 千トリップ 休日=1,678 千トリップ (拡大係数考慮前、いずれもトリップ長不明含む)
7 トリップ長	合計=626,915 百万 km (平日休日日数、拡大係数考慮、トリップ長不明含む)
8 拡大係数	1~480 (拡大係数を考慮することにより全国の数値の推計が可能)

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

注1:平成17年の全国の自動車走行量(特種用途車を除く)は748,454百万km(自動車輸送統計年報による)

注2:車種区分のうち「特種用途車」には特殊自動車の公道走行分が含まれるが、以下単に「特種用途車」という。

表11-7 OD調査データの例(自家用軽乗用車の一部地域の抜粋)

車種	業態	車籍地	出発地	目的地	トリップ長 (km)	拡大係数
2	1	1	1	1	7	265
2	1	1	1	1	9	265
2	1	1	1	1	2	265
2	1	1	1	1	4	265
2	1	1	1	1	8	265
2	1	1	1	1	7	265
2	1	1	1	1	4	265
2	1	1	1	1	2	265
2	1	1	1	1	5	265
2	1	1	1	1	20	265
2	1	1	1	1	10	265
2	1	1	1	1	11	265
2	1	1	1	1	6	265

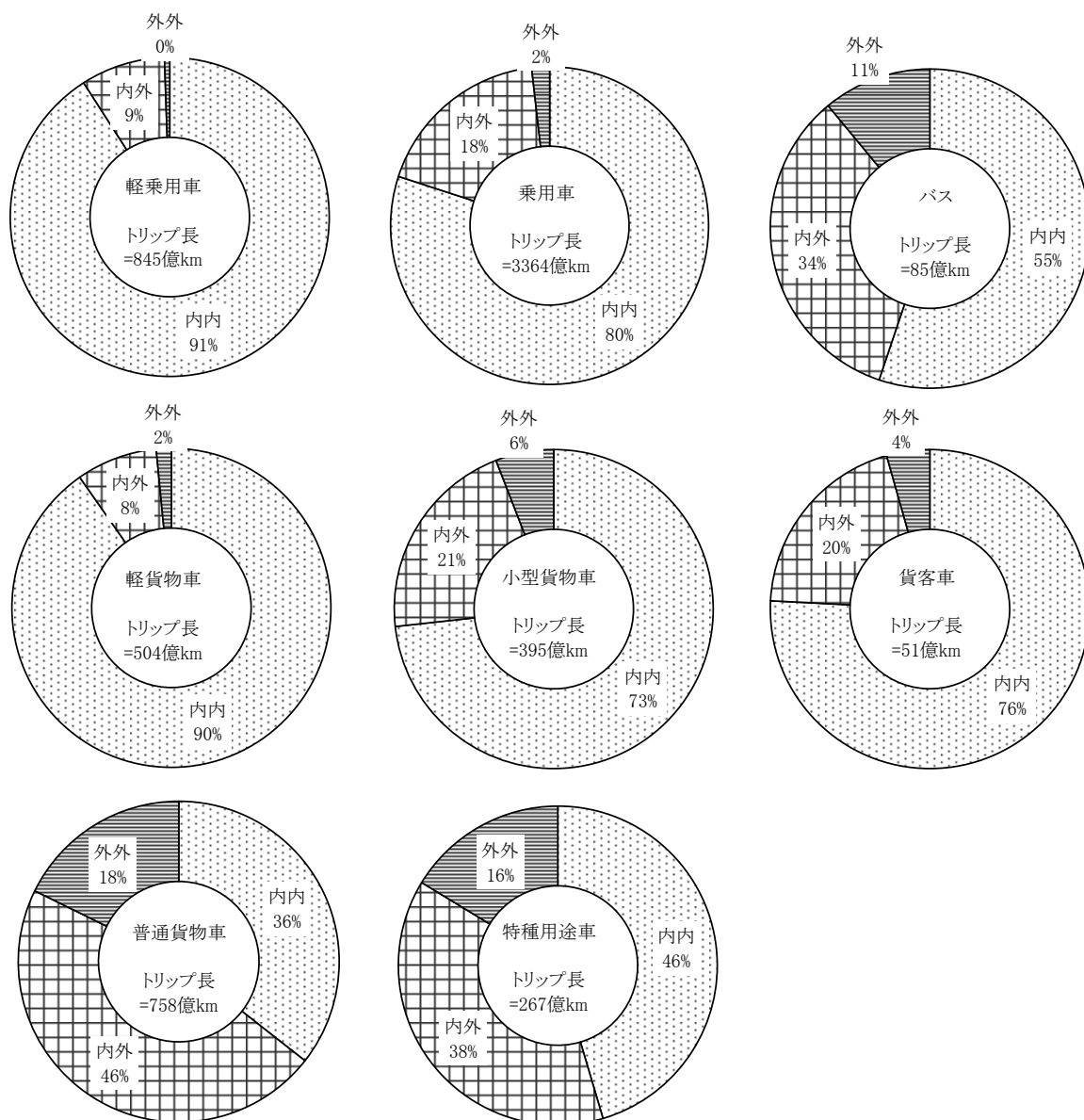
資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

注:車種、業態、車籍地、出発地、目的地はコードで表示されている。

OD 調査のデータは都道府県ごとに集計したデータを使って解析することとする。そこで、車籍地と出発地、目的地の関係からトリップを以下の三つに分類することとした。

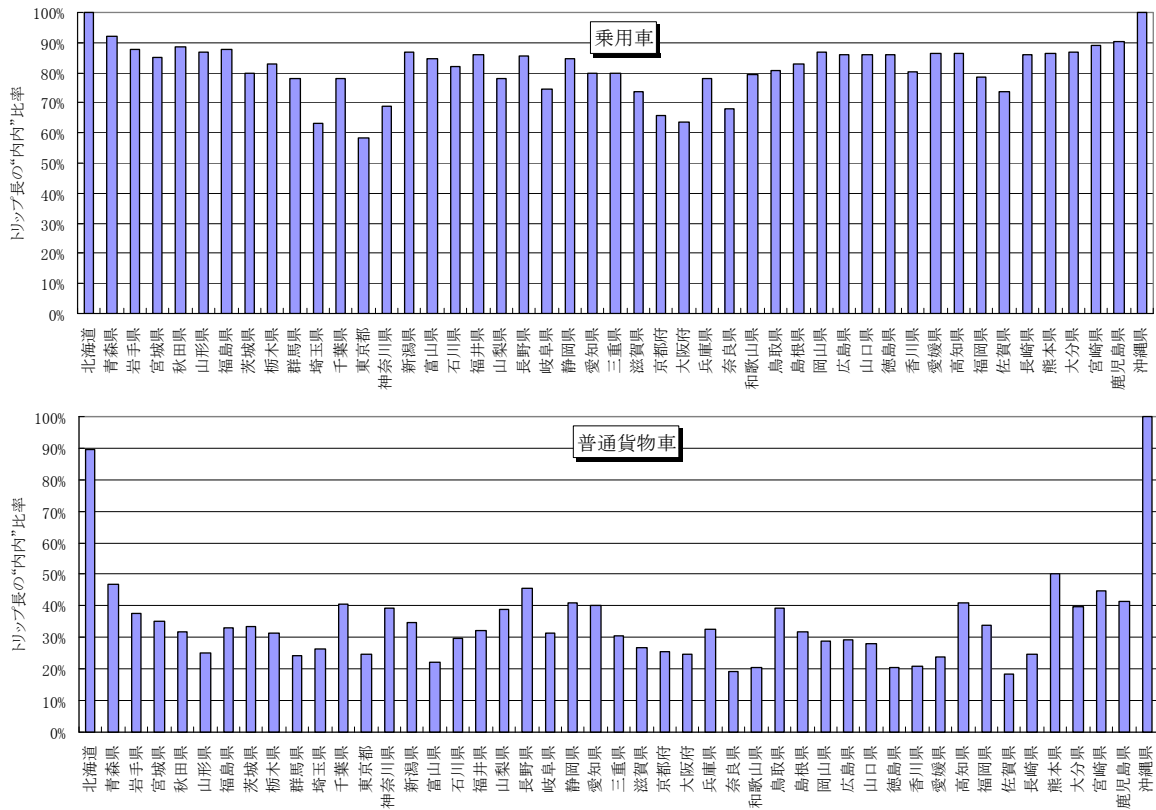
- “内内”： 出発地と目的地が両者とも車籍地と同じ都道府県であるトリップ
- “内外”： 出発地と目的地の片方のみが車籍地と同じ都道府県であるトリップ
- “外外”： 出発地と目的地の両者とも車籍地と異なる都道府県であるトリップ

自動車の使われ方は、車種(軽乗用車、乗用車等)によって大きく異なるとともに、地域によっても大きな差があると考えられるため、上記の“内内”、“内外”、“外外”の比率(トリップ長ベース)を車種別・都道府県別に算出した。その結果の概要を図11-3及び図11-4にそれぞれ示す。



資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)
注:トリップ長は平日休日日数及び拡大係数を考慮して推計した走行量を示す。

図11-3 OD 調査に基づく全国平均の車種別のトリップ長構成比



資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

図11-4 OD調査による都道府県別の”内内”比率(トリップ長ベース)の例

また、出発地と目的地として具体的な都道府県ごとに集計したトリップ長の例を表11-8に示す。太線で囲んだ部分が”内内”や”内外”に該当するトリップ長を示している。

表11-8 出発地別・目的地別のトリップ長(百万 km)の例(車籍地=福岡県、車種=乗用車)

出発地	目的地														合計			
	新潟県	大阪府	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	徳島県	愛媛県	高知県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県		大分県	宮崎県	鹿児島県
新潟県	3																	3
大阪府		0.4																0.4
鳥取県			1															1
島根県			0.2	2							26							28
岡山県			1		0.5													2
広島県						1					34			9				44
山口県							18				88							105
愛媛県							2											3
高知県									1									0
福岡県				20	7	52	81	23	8		10,975	321	145	239	284	79	112	12,344
佐賀県											292	28			8			328
長崎県											139	3	36					178
熊本県											236	5		16	4	9	3	273
大分県											258			3	67			329
宮崎県											82			2		20	8	112
鹿児島県											185			6		12	37	240
合計	3	0.4	1	23	7	53	100	23	8	1	12,314	357	181	266	372	120	160	13,990

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

注:トリップ長は平日休日日数及び拡大係数を考慮して推計した走行量を示す。

OD 調査データを使って細街路も含めた都道府県別走行量を推計するには、図11-3 に示す“内外“及び“外外“のトリップを実際に走行した都道府県に割り振る必要がある(“内内”は車籍地と同じ都道府県内だけを走行すると仮定)。そのとき、走行経路の特定に利用可能な情報は、OD 調査のデータとしては出発地と目的地だけであるため、走行する経路について何らかの仮定が必要となる。

ここでは、高速道路の区間延長(km)等に基づき、原則として最短経路を通過するものと仮定して出発地別・目的地別走行距離(km)の走行都道府県別構成比を推計した。ただし、最短経路が自明でない場合(複数の経路の区間距離に大きな差がない場合など)は、考えられる複数の経路が同じ頻度で使用されると仮定して走行距離を割り振った。この場合、走行する都道府県別の構成比は車種による差はないものと仮定した(車種による“内外”等の頻度の差だけが反映される)。

走行する都道府県ごとの走行距離構成比の推計結果の例(出発地＝福岡県の場合)を表11-9 に示す。表11-9 と同様の走行距離構成比を 47 都道府県(＝出発地)すべてについて設定し、前掲の“内外“及び“外外“に該当するトリップ長(km)を走行した都道府県に割り振ることで、実際に走行した都道府県別の走行量(km)が推計される。ただし、佐賀県から山口県に移動する場合のように、“外外“であっても車籍地と同じ都道府県を走行する可能性があることに留意が必要である。

以上の考え方に従って、車籍地ごとの走行量を実際に走行した都道府県に割り振って、その走行した都道府県別の構成比(走行量ベース)を推計した結果を表11-10 に示す(ここでは、普通貨物車の例を示す)。この走行量の都道府県別構成比を使って車籍地別の自動車走行量(自動車輸送統計年報に記載された全国 15 ブロックごとの走行量)を実際に走行した都道府県に割り振るには、全国 15 ブロックごとの走行量を都道府県に細分化する必要がある。ここでは、同じ自動車輸送統計年報に記載された車種別・車籍地別の自動車保有台数を使って 15 ブロックごとの走行量を都道府県に比例配分し、その結果に表11-10 に示した走行都道府県別構成比を乗じて集計することにより、実際に走行した都道府県ごとの年間走行量を推計した。ただし、ここでの推計はさまざまな仮定に基づくもので、少なからず誤差が含まれると考えられるため、上記の走行量は全国 6 ブロックごとに集計し、その結果を幹線道路走行量と比較することによって、自動車走行量に占める幹線道路のカバー率を全国6ブロックごとに推計することとした。

表11-9 走行する都道府県ごとの走行距離構成比の例(出発地＝福岡県の例)

通過する 都道府県	目的地の都道府県																			
	27 大阪 府	28 兵庫 県	29 奈良 県	30 和歌 山県	31 鳥取 県	32 島根 県	33 岡山 県	34 広島 県	35 山口 県	36 徳島 県	37 香川 県	38 愛媛 県	39 高知 県	40 福岡 県	41 佐賀 県	42 長崎 県	43 熊本 県	44 大分 県	45 宮崎 県	46 鹿児 島県
27 大阪府	5%		8%	13%																
28 兵庫県	18%	11%	16%	16%																
29 奈良県			8%																	
30 和歌山県				6%																
31 鳥取県					5%															
32 島根県	2%	2%	2%	1%		28%	5%	4%												
33 岡山県	16%	18%	14%	13%	21%		11%			12%	13%									
34 広島県	24%	28%	21%	20%	32%	17%	37%	24%		27%	30%	28%	27%							
35 山口県	23%	27%	21%	20%	27%	35%	30%	47%	69%	31%	33%	30%	29%							
36 徳島県										3%										
37 香川県										13%	8%									
38 愛媛県												14%	23%							
39 高知県													7%							
40 福岡県	12%	14%	11%	10%	16%	21%	17%	25%	31%	15%	16%	28%	14%	100%	60%	17%	40%	80%	22%	23%
41 佐賀県															40%	58%			3%	3%
42 長崎県																26%				
43 熊本県																	60%		43%	45%
44 大分県																		20%		
45 宮崎県																			31%	7%
46 鹿児島県																				22%
合 計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料: 日本道路公団資料等に基づき作成

注1: 本表では北海道～京都府及び沖縄県は省略した(目的地、通過する都道府県とも)。

注2: 太線で囲んだ部分の数値は、前掲の“内外“に係るトリップ長で同一都道府県に割り振られる値を示す。

表11-10 車籍地別の走行する都道府県別構成比の推計結果(普通貨物車の例;その1)

通過する 都道府県	車籍地の都道府県											
	1 北海道	2 青森 県	3 岩手 県	4 宮城 県	5 秋田 県	6 山形 県	7 福島 県	8 茨城 県	9 栃木 県	10 群馬 県	11 埼玉 県	12 千葉 県
1 北海道	93.3%	0.6%	0.1%	0.2%	0.1%		0.3%	0.3%			0.9%	0.1%
2 青森県	0.2%	53.8%	1.9%	1.0%	1.7%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%			
3 岩手県	0.1%	12.1%	50.2%	7.3%	9.7%	1.4%	0.7%	0.4%	0.2%	0.6%	0.0%	0.1%
4 宮城県	0.3%	7.3%	11.1%	50.6%	10.3%	9.5%	7.0%	0.8%	0.7%	0.7%	0.3%	0.4%
5 秋田県	0.1%	6.1%	4.0%	1.7%	42.1%	3.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%
6 山形県	0.0%	0.3%	0.5%	2.9%	2.2%	37.1%	1.4%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	
7 福島県	0.2%	7.1%	10.2%	13.8%	10.4%	12.6%	50.1%	4.2%	2.9%	1.3%	1.5%	1.0%
8 茨城県	0.7%	1.2%	2.8%	3.9%	1.7%	3.2%	9.7%	53.2%	7.0%	2.1%	3.2%	5.3%
9 栃木県	0.2%	3.0%	4.8%	5.5%	6.0%	6.5%	7.4%	3.5%	48.9%	6.3%	2.7%	1.3%
10 群馬県	0.2%	0.3%	0.6%	0.7%	0.5%	0.8%	1.0%	1.0%	5.4%	39.3%	4.7%	0.8%
11 埼玉県	0.4%	1.1%	1.8%	2.1%	2.4%	2.6%	3.3%	5.1%	8.4%	14.7%	40.9%	4.9%
12 千葉県	0.1%	0.3%	0.9%	0.9%	0.6%	1.2%	1.9%	8.5%	2.6%	2.0%	6.5%	59.6%
13 東京都	2.4%	0.7%	2.0%	1.6%	1.6%	2.1%	2.6%	5.8%	4.7%	4.3%	19.1%	10.0%
14 神奈川県	0.4%	0.5%	1.3%	1.5%	1.2%	1.5%	2.2%	3.1%	3.0%	2.2%	5.1%	5.2%
15 新潟県	0.3%	1.6%	1.1%	1.6%	3.2%	6.8%	2.6%	0.5%	0.7%	2.6%	0.8%	0.5%
16 富山県	0.0%	0.5%	0.1%	0.2%	0.3%	1.2%	0.2%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.2%
17 石川県	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.6%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%		0.1%
18 福井県	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.8%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%		0.1%
19 山梨県	0.0%	0.2%	0.8%	0.3%	0.4%	0.4%	1.1%	1.8%	1.7%	1.3%	2.4%	0.5%
20 長野県	0.0%	0.4%	1.1%	0.4%	2.0%	1.9%	1.3%	2.0%	3.0%	8.7%	3.3%	0.4%
21 岐阜県	0.0%	0.6%	0.6%	0.4%	0.8%	0.9%	0.8%	1.2%	1.9%	3.2%	1.7%	0.6%
22 静岡県	0.1%	0.4%	1.4%	1.2%	1.1%	1.1%	2.0%	2.6%	3.0%	1.3%	2.3%	3.6%
23 愛知県	0.2%	0.4%	0.8%	0.6%	1.0%	0.8%	1.3%	1.5%	1.8%	2.4%	1.3%	1.8%
24 三重県	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.8%	0.2%	0.3%
25 滋賀県	0.0%	0.3%	0.6%	0.5%	0.3%	1.3%	0.6%	0.8%	1.4%	1.8%	0.9%	0.7%
26 京都府	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.3%	0.2%	0.2%	0.5%	0.5%	0.3%	0.2%
27 大阪府	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%	0.1%	0.6%	0.3%	0.4%	0.7%	1.0%	0.5%	0.4%
28 兵庫県	0.1%	0.2%	0.5%	0.3%	0.1%	0.4%	0.3%	0.5%	0.3%	0.6%	0.4%	0.4%
29 奈良県	0.0%	0.1%				0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%
30 和歌山県						0.0%	0.0%			0.1%		
31 鳥取県						0.1%				0.0%		
32 島根県		0.0%	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%		0.1%	0.0%	0.0%
33 岡山県	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%		0.2%	0.2%	0.3%	0.1%	0.3%	0.3%	0.3%
34 広島県		0.1%	0.0%	0.1%		0.2%	0.2%	0.4%		0.4%	0.2%	0.4%
35 山口県		0.0%	0.0%			0.1%	0.2%	0.3%		0.3%	0.1%	0.4%
36 徳島県	0.0%		0.0%	0.0%			0.0%			0.0%	0.0%	0.0%
37 香川県	0.0%			0.0%			0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	
38 愛媛県	0.0%			0.0%			0.0%					
39 高知県												
40 福岡県	0.0%					0.1%	0.1%	0.2%		0.2%	0.0%	0.2%
41 佐賀県	0.0%					0.0%	0.0%	0.0%		0.1%		
42 長崎県							0.0%			0.0%		
43 熊本県	0.0%					0.0%	0.0%	0.1%		0.1%		
44 大分県								0.1%		0.1%	0.0%	
45 宮崎県	0.0%							0.1%		0.0%		
46 鹿児島県	0.0%							0.1%				
47 沖縄県												
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)及び日本道路公団資料等に基づき作成

注1:構成比は走行量ベースの値として推計した。

注2:車籍地と同じ都道府県の値を太枠で囲んで示す。

表11-10 車籍地別の走行する都道府県別構成比の推計結果(普通貨物車の例;その2)

通過する 都道府県	車籍地の都道府県											
	13 東京 都	14 神奈 川県	15 新潟 県	16 富山 県	17 石川 県	18 福井 県	19 山梨 県	20 長野 県	21 岐阜 県	22 静岡 県	23 愛知 県	24 三重 県
1 北海道	0.1%		0.0%					0.1%				
2 青森県	0.1%		0.0%			0.3%						0.0%
3 岩手県	0.4%	0.0%	0.1%		0.2%	0.3%		0.0%	0.0%			0.1%
4 宮城県	0.6%	0.2%	0.4%	0.1%	0.4%	0.3%		0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
5 秋田県	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%		0.1%		0.1%				0.0%
6 山形県			0.6%	0.2%				0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	
7 福島県	0.9%	0.4%	3.8%	0.7%	1.2%	0.3%	0.8%	0.5%	0.2%	0.4%	0.1%	0.4%
8 茨城県	3.0%	1.8%	1.0%	0.8%	0.1%	0.3%	0.8%	0.5%	0.5%	0.8%	0.5%	0.7%
9 栃木県	1.9%	1.3%	0.8%	0.4%	0.2%	0.2%	1.2%	0.6%	0.5%	0.9%	0.4%	0.5%
10 群馬県	1.8%	1.0%	7.0%	3.4%	1.9%	1.3%	0.2%	3.1%	0.5%	0.4%	0.6%	0.2%
11 埼玉県	11.5%	3.7%	5.7%	3.5%	1.8%	1.0%	3.4%	1.4%	1.0%	2.1%	0.9%	0.8%
12 千葉県	8.5%	2.4%	1.2%	0.8%	0.6%	0.7%	0.8%	0.8%	0.9%	0.9%	0.9%	0.7%
13 東京都	42.1%	12.4%	2.1%	1.3%	0.7%	0.8%	7.8%	3.3%	2.3%	2.5%	1.8%	1.7%
14 神奈川県	11.6%	54.4%	1.0%	0.9%	1.2%	1.0%	6.1%	1.4%	1.1%	8.0%	2.3%	1.9%
15 新潟県	1.0%	0.7%	55.1%	10.5%	5.7%	2.8%		3.2%	1.2%	0.2%	0.5%	
16 富山県	0.3%	0.2%	1.8%	33.9%	9.6%	3.2%	0.1%	0.4%	0.7%	0.1%	0.3%	0.2%
17 石川県	0.1%	0.1%	0.8%	5.9%	37.6%	5.2%	0.2%	0.1%	0.5%	0.0%	0.1%	0.3%
18 福井県			1.0%	5.1%	11.7%	45.0%	0.7%	0.1%	0.5%	0.1%	0.3%	0.7%
19 山梨県	2.3%	1.5%	0.2%	0.1%	0.1%	0.5%	56.5%	7.0%	3.8%	1.1%	2.0%	2.0%
20 長野県	1.7%	0.7%	7.3%	5.8%	2.9%	2.0%	7.8%	58.5%	5.7%	1.1%	4.7%	2.8%
21 岐阜県	0.8%	0.6%	1.9%	8.1%	2.5%	3.9%	1.7%	5.3%	47.0%	1.4%	6.3%	2.2%
22 静岡県	3.8%	10.4%	1.2%	1.2%	1.2%	4.1%	8.0%	2.0%	2.7%	59.2%	8.9%	6.7%
23 愛知県	1.4%	2.8%	1.6%	2.9%	3.4%	5.4%	1.9%	4.0%	19.6%	10.6%	56.0%	13.7%
24 三重県	0.2%	0.4%	0.6%	0.3%	0.6%	1.0%	0.7%	0.9%	3.5%	0.9%	3.8%	48.3%
25 滋賀県	1.1%	0.9%	1.5%	5.0%	7.0%	10.2%	0.7%	1.7%	3.3%	1.6%	2.8%	3.7%
26 京都府	0.3%	0.6%	0.5%	1.3%	1.5%	3.1%	0.1%	0.5%	0.9%	0.5%	0.8%	0.8%
27 大阪府	0.4%	0.6%	0.7%	2.0%	2.0%	2.5%	0.2%	1.0%	1.1%	0.9%	1.3%	2.4%
28 兵庫県	0.8%	0.7%	0.7%	1.6%	3.1%	2.4%	0.2%	1.2%	1.1%	1.3%	1.3%	2.4%
29 奈良県	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%	0.2%	0.2%	0.6%	3.3%
30 和歌山県		0.0%	0.0%	0.0%		0.1%		0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%
31 鳥取県	0.0%		0.0%		0.0%			0.0%		0.0%		0.0%
32 島根県	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%		0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
33 岡山県	0.6%	0.4%	0.3%	1.0%	1.1%	0.6%		0.5%	0.4%	0.8%	0.7%	1.2%
34 広島県	0.8%	0.6%	0.2%	0.8%	0.7%	0.6%		0.5%	0.3%	1.1%	0.7%	0.7%
35 山口県	0.6%	0.5%	0.0%	0.6%	0.2%	0.4%		0.2%	0.1%	1.1%	0.6%	0.3%
36 徳島県			0.0%	0.1%	0.1%			0.0%	0.0%		0.0%	0.1%
37 香川県			0.0%	0.2%	0.0%			0.0%	0.0%		0.0%	0.1%
38 愛媛県			0.0%	0.3%	0.1%				0.1%			0.1%
39 高知県												0.0%
40 福岡県	0.5%	0.4%	0.0%	0.8%	0.1%	0.2%		0.1%	0.0%	0.7%	0.5%	0.2%
41 佐賀県	0.1%	0.0%						0.0%		0.1%	0.1%	0.1%
42 長崎県											0.0%	
43 熊本県	0.0%							0.0%		0.4%	0.0%	
44 大分県	0.1%	0.1%			0.2%					0.0%	0.1%	0.0%
45 宮崎県	0.2%				0.2%			0.0%		0.1%	0.0%	
46 鹿児島県								0.0%		0.1%	0.0%	
47 沖縄県												
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)及び日本道路公団資料等に基づき作成

注1:構成比は走行量ベースの値として推計した。

注2:車籍地と同じ都道府県の値を太枠で囲んで示す。

表11-10 車籍地別の走行する都道府県別構成比の推計結果(普通貨物車の例;その3)

通過する 都道府県	車籍地の都道府県											
	25 滋賀 県	26 京都 府	27 大阪 府	28 兵庫 県	29 奈良 県	30 和歌 山県	31 鳥取 県	32 島根 県	33 岡山 県	34 広島 県	35 山口 県	36 徳島 県
1 北海道			0.0%									
2 青森県				0.0%								
3 岩手県		0.1%	0.1%	0.0%				0.0%				
4 宮城県		0.2%	0.0%	0.1%				0.2%	0.1%	0.1%		0.3%
5 秋田県		0.0%		0.0%				0.1%				
6 山形県		0.0%	0.0%	0.0%				0.2%			0.0%	0.1%
7 福島県		0.4%	0.2%	0.1%				0.2%	0.3%	0.1%		0.4%
8 茨城県	0.1%	0.3%	0.5%	0.5%	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.4%	0.3%	0.5%	0.3%
9 栃木県	0.1%	0.5%	0.7%	0.1%	0.2%	0.1%		0.3%	0.4%	0.1%	0.2%	0.4%
10 群馬県	0.4%	0.1%	0.4%	0.4%	0.3%	0.6%	0.0%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%
11 埼玉県	0.5%	0.6%	0.9%	0.5%	1.0%	1.0%	0.2%	0.5%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%
12 千葉県	0.3%	0.8%	0.4%	1.0%	1.3%	0.9%	0.2%	0.1%	0.3%	0.5%	0.4%	0.5%
13 東京都	1.0%	1.2%	1.2%	1.1%	1.9%	2.0%	0.3%	0.7%	0.9%	1.0%	0.8%	1.1%
14 神奈川県	1.0%	1.3%	1.2%	1.3%	1.9%	2.3%	0.3%	0.4%	1.0%	1.0%	1.4%	1.7%
15 新潟県		0.7%	0.8%	0.5%		0.1%		0.8%		0.7%	0.1%	0.5%
16 富山県	0.3%	0.3%	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%		0.4%	0.2%	0.3%	0.0%	0.3%
17 石川県	0.3%	0.5%	0.4%	0.2%	0.4%	0.5%		0.3%	0.3%	0.3%	0.0%	0.3%
18 福井県	1.4%	1.8%	0.8%	0.5%	1.1%	0.9%		0.5%	0.3%	0.4%	0.0%	0.5%
19 山梨県	1.6%	1.1%	1.6%	1.3%	2.3%	2.4%	0.3%	0.9%	0.9%	1.2%	0.8%	1.2%
20 長野県	2.9%	1.7%	3.4%	2.2%	3.6%	4.1%	0.6%	1.7%	1.5%	1.6%	1.3%	1.7%
21 岐阜県	6.3%	3.8%	4.1%	3.1%	3.3%	3.1%	1.2%	2.8%	2.6%	2.3%	2.0%	2.7%
22 静岡県	4.7%	4.0%	3.9%	4.3%	5.6%	6.1%	1.4%	1.2%	3.1%	2.9%	2.8%	3.9%
23 愛知県	8.1%	4.9%	4.9%	3.9%	5.9%	5.5%	1.6%	2.1%	3.7%	3.1%	2.7%	3.9%
24 三重県	1.5%	0.8%	2.8%	0.7%	6.4%	4.7%	0.1%	0.0%	0.4%	0.3%	0.3%	0.6%
25 滋賀県	42.4%	13.7%	6.9%	5.1%	5.2%	4.1%	1.6%	3.3%	4.4%	4.0%	3.2%	4.3%
26 京都府	4.8%	34.8%	3.7%	2.5%	4.2%	1.6%	0.7%	1.7%	1.6%	1.3%	1.0%	1.6%
27 大阪府	6.7%	13.5%	40.5%	13.3%	12.0%	17.1%	3.7%	2.4%	3.8%	3.7%	2.3%	4.2%
28 兵庫県	6.3%	6.0%	7.8%	44.7%	4.8%	4.1%	12.2%	8.5%	14.8%	10.8%	7.7%	13.5%
29 奈良県	0.4%	1.0%	3.8%	0.5%	34.3%	2.6%	0.3%	0.0%	0.2%	0.3%	0.2%	0.6%
30 和歌山県	0.2%	0.3%	0.7%	0.5%	0.6%	31.0%	0.3%			0.1%		0.4%
31 鳥取県	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	47.6%	3.3%	0.7%	0.0%	0.0%	0.1%
32 島根県	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.0%	0.1%	6.6%	40.7%	0.7%	2.1%	1.8%	0.1%
33 岡山県	3.5%	2.0%	2.4%	4.3%	1.5%	1.5%	13.7%	10.0%	43.1%	11.7%	7.5%	4.2%
34 広島県	2.9%	1.5%	2.0%	2.7%	0.4%	1.4%	4.4%	9.9%	9.1%	42.4%	13.9%	4.1%
35 山口県	1.3%	1.0%	1.1%	1.6%	0.2%	0.7%	1.1%	3.0%	2.4%	5.0%	41.1%	3.1%
36 徳島県	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%		29.1%
37 香川県	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.0%		0.2%	0.2%	0.5%	0.1%	0.0%	7.7%
38 愛媛県			0.1%	0.2%			0.1%	0.3%	0.3%	0.4%	0.1%	2.2%
39 高知県			0.0%	0.2%		0.0%			0.1%	0.0%		0.7%
40 福岡県	0.4%	0.6%	0.7%	0.9%	0.3%	0.5%	0.7%	1.7%	1.0%	1.1%	5.2%	2.2%
41 佐賀県	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.4%	0.2%
42 長崎県			0.0%						0.0%		0.0%	0.0%
43 熊本県		0.0%	0.3%	0.3%	0.3%	0.1%	0.2%	0.4%	0.1%	0.1%	0.8%	0.4%
44 大分県		0.1%	0.0%	0.0%					0.1%	0.1%	0.5%	0.0%
45 宮崎県			0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%
46 鹿児島県			0.2%	0.1%			0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
47 沖縄県												
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)及び日本道路公団資料等に基づき作成

注1:構成比は走行量ベースの値として推計した。

注2:車籍地と同じ都道府県の値を太枠で囲んで示す。

表11-10 車籍地別の走行する都道府県別構成比の推計結果(普通貨物車の例;その4)

通過する 都道府県	車籍地の都道府県										
	37 香川 県	38 愛媛 県	39 高知 県	40 福岡 県	41 佐賀 県	42 長崎 県	43 熊本 県	44 大分 県	45 宮崎 県	46 鹿児島 県	47 沖縄 県
1 北海道				0.0%	0.1%	0.9%					
2 青森県				0.0%						0.0%	
3 岩手県				0.0%		0.1%				0.1%	
4 宮城県	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.2%	0.1%			0.0%	
5 秋田県						0.0%				0.0%	
6 山形県						0.1%					
7 福島県	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.2%	0.4%	0.1%			0.1%	
8 茨城県	0.3%	0.4%	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.0%	0.2%		0.1%	
9 栃木県	0.1%	0.4%	0.4%	0.3%	0.1%	0.4%	0.1%	0.0%		0.0%	
10 群馬県	0.2%	0.1%	0.5%	0.3%	0.1%	0.3%	0.1%	0.1%		0.0%	
11 埼玉県	0.4%	0.7%	0.8%	0.3%	0.2%	0.5%	0.1%	0.2%		0.0%	
12 千葉県	0.5%	0.5%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%		0.0%	
13 東京都	1.0%	1.3%	0.7%	0.6%	0.5%	1.1%	0.2%	0.4%	0.1%	0.1%	
14 神奈川県	1.2%	1.4%	0.7%	0.5%	1.2%	1.4%	0.2%	0.6%	0.1%	0.4%	
15 新潟県	0.2%	0.2%	0.6%	0.2%	0.1%	0.6%	0.0%	0.1%			
16 富山県	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%			
17 石川県	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%		
18 福井県	0.1%	0.4%	0.0%	0.1%	0.1%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%		
19 山梨県	0.9%	1.6%	0.7%	0.7%	0.5%	1.3%	0.2%	0.5%	0.0%	0.1%	
20 長野県	1.5%	2.2%	1.6%	1.3%	1.0%	2.1%	0.4%	0.7%	0.0%	0.1%	
21 岐阜県	2.2%	3.4%	1.7%	1.3%	1.5%	2.3%	0.4%	1.0%	0.3%	0.5%	
22 静岡県	5.8%	3.4%	1.9%	1.3%	2.6%	3.9%	0.5%	1.7%	0.7%	1.0%	
23 愛知県	4.1%	3.9%	2.1%	1.5%	2.1%	3.1%	0.5%	1.5%	0.7%	1.1%	0.1%
24 三重県	1.2%	0.4%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.3%	0.2%	0.2%	
25 滋賀県	3.8%	4.6%	2.7%	1.6%	2.3%	3.6%	0.8%	1.5%	0.6%	1.5%	
26 京都府	1.3%	1.7%	1.0%	0.6%	0.8%	1.1%	0.2%	0.5%	0.2%	0.4%	
27 大阪府	3.2%	3.3%	2.5%	1.4%	1.4%	1.6%	0.4%	1.2%	0.5%	1.6%	
28 兵庫県	11.1%	9.6%	6.7%	4.4%	5.2%	5.6%	1.6%	3.4%	1.7%	4.1%	
29 奈良県	0.6%	0.2%	0.2%	0.1%	0.5%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	
30 和歌山県	0.0%	0.0%			0.1%	0.1%		0.0%			
31 鳥取県	0.1%	0.0%	0.0%		0.1%	0.0%	0.1%			0.0%	
32 島根県	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.8%	0.7%	0.5%	0.4%	0.3%	0.5%	
33 岡山県	8.3%	5.6%	3.1%	4.2%	5.2%	4.9%	1.7%	3.3%	1.7%	3.7%	
34 広島県	2.4%	4.4%	1.6%	7.1%	8.8%	7.5%	2.8%	5.5%	3.1%	6.1%	
35 山口県	1.8%	1.7%	0.8%	9.0%	9.1%	7.6%	3.4%	6.2%	3.1%	5.9%	
36 徳島県	4.2%	3.5%	4.9%	0.0%	0.0%			0.0%		0.0%	
37 香川県	33.6%	5.3%	4.5%	0.1%	0.1%			0.3%	0.1%	0.0%	
38 愛媛県	6.6%	35.4%	7.9%	0.1%	0.1%			0.2%	0.1%	0.1%	
39 高知県	1.5%	1.5%	49.9%	0.0%	0.0%			0.1%			
40 福岡県	0.9%	1.3%	0.6%	46.9%	16.5%	7.5%	9.4%	12.7%	5.6%	7.0%	
41 佐賀県	0.2%	0.1%	0.2%	4.0%	27.8%	7.7%	1.7%	1.4%	1.6%	1.0%	
42 長崎県	0.1%	0.0%		1.1%	3.3%	29.4%	0.5%	0.3%	0.5%		
43 熊本県	0.0%	0.2%	0.5%	5.5%	4.2%	1.2%	65.0%	2.6%	10.7%	9.2%	
44 大分県	0.2%	0.2%	0.1%	1.9%	1.2%	0.6%	1.3%	50.5%	2.7%	0.4%	
45 宮崎県		0.1%	0.1%	1.2%	1.0%	0.5%	4.0%	1.9%	58.5%	5.1%	
46 鹿児島県	0.1%	0.1%		0.6%	0.8%	0.2%	3.5%	0.3%	6.7%	49.5%	
47 沖縄県				0.2%				0.0%		0.0%	99.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)及び日本道路公団資料等に基づき作成

注1:構成比は走行量ベースの値として推計した。

注2:車籍地と同じ都道府県の値を太枠で囲んで示す。

以上の結果を使って推計した幹線道路カバー率を表11-11～表11-13及び図11-5に示す。

なお、自家用バスの年間走行量については、従来は運輸局別に公表されていなかったが、平成22年度分の自動車燃料消費量統計から公表されることとなったため、これを用いた。

表11-11 平成22年度 地域別・車種別走行量(幹線道路のみ)

ブロック 番号	都道府県名	走行量(百万台km/年)					
		乗用車類			貨物車類		
		軽乗用 車	乗用車	バス	軽貨物 車	小型貨 物車	普通貨 物車
1	北海道・青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島	19,075	51,911	1,147	9,411	6,430	8,700
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	26,199	102,958	1,888	17,622	12,860	19,028
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	29,486	79,371	1,346	14,387	10,311	16,136
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	16,962	45,524	971	10,018	5,923	9,222
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	20,822	34,665	648	10,889	4,419	6,067
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	24,097	41,354	951	12,745	5,558	5,008
	全国合計	136,641	355,783	6,951	75,073	45,502	64,161

資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)

注1:平日は240日、休日は125日として算出した。

注2:7車種区分への細分化は、平成17年のOD調査の走行量を平成17年から平成22の走行量の伸び率で補正した値で振り分けた。

表11-12 平成22年度 地域別・車種別走行量(細街路も含む)

ブロック 番号	都道府県名	走行量(百万台km/年)					
		乗用車類			貨物車類		
		軽乗用 車	乗用車	バス	軽貨物 車	小型貨 物車	普通貨 物車
1	北海道・青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島	14,448	41,405	1,190	5,971	5,021	8,780
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	16,233	74,559	2,315	8,072	8,966	17,726
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	23,326	61,325	1,562	9,269	8,136	17,081
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	13,356	37,623	1,003	5,984	4,849	9,628
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	15,688	29,646	859	7,516	3,247	7,174
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	17,916	33,683	858	7,897	4,193	5,935
	全国合計	100,967	278,241	7,787	44,708	34,412	66,325

資料1:「平成22年度自動車燃料消費量統計年報」(国土交通省)

資料2:「平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)」(国土交通省道路局)

表11-13 平成22年度 地域別・車種別道路交通センサスカバー率

ブロック 番号	都道府県名	カバー率					
		乗用車類			貨物車類		
		軽乗用 車	乗用車	バス	軽貨物 車	小型貨 物車	普通貨 物車
1	北海道・青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島	75.7%	79.8%	100.0%	63.4%	78.1%	100.0%
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	62.0%	72.4%	100.0%	45.8%	69.7%	93.2%
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	79.1%	77.3%	100.0%	64.4%	78.9%	100.0%
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	78.7%	82.6%	100.0%	59.7%	81.9%	100.0%
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	75.3%	85.5%	100.0%	69.0%	73.5%	100.0%
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	74.3%	81.5%	90.3%	62.0%	75.4%	100.0%
	全国合計	73.9%	78.2%	100.0%	59.6%	75.6%	100.0%

注:特種用途車のカバー率は普通貨物車と同じとみなす。

表11-12及び表11-13に示す走行量とカバー率は、OD調査による補正を行う前後で数パーセント前後の差を生じており、その差は地域や車種によって大きく異なる(表11-14)。

表11-14 OD 調査による幹線道路走行量の補正結果

ブロック 番号	都道府県	車種	幹線道路走行量(百万台km/年)(a)	補正前		補正後		補正による走行量の増加率 =(c)/(b)-100%
				全道路走行量(百万台km/年)(b)	幹線道路のカバー率=(a)/(b)	全道路走行量(百万台km/年)(c)	幹線道路のカバー率=(a)/(c)	
1	北海道・青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島	軽乗用車	14,448	19,000	76.0%	19,075	75.7%	0.4%
		乗用車	41,405	51,093	81.0%	51,911	79.8%	1.6%
		バス	1,190	1,084	100.0%	1,147	103.7%	5.8%
		軽貨物車	5,971	9,412	63.4%	9,411	63.4%	△0.00004
		小型貨物車	5,021	6,363	78.9%	6,430	78.1%	1.1%
		普通貨物車	8,780	9,840	89.2%	8,700	100.9%	△11.6%
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	軽乗用車	16,233	26,439	61.4%	26,199	62.0%	△0.9%
		乗用車	74,559	105,238	70.8%	102,958	72.4%	△2.2%
		バス	2,315	1,994	100.0%	1,888	122.6%	△5.3%
		軽貨物車	8,072	17,637	45.8%	17,622	45.8%	△0.1%
		小型貨物車	8,966	13,179	68.0%	12,860	69.7%	△2.4%
		普通貨物車	17,726	18,338	96.7%	19,028	93.2%	3.8%
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	軽乗用車	23,326	29,323	79.5%	29,486	79.1%	0.6%
		乗用車	61,325	77,120	79.5%	79,371	77.3%	2.9%
		バス	1,562	1,248	100.0%	1,346	116.0%	7.9%
		軽貨物車	9,269	14,369	64.5%	14,387	64.4%	0.12%
		小型貨物車	8,136	10,060	80.9%	10,311	78.9%	2.5%
		普通貨物車	17,081	13,904	100.0%	16,136	105.9%	16.1%
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	軽乗用車	13,356	17,006	78.5%	16,962	78.7%	△0.3%
		乗用車	37,623	46,770	80.4%	45,524	82.6%	△2.7%
		バス	1,003	951	100.0%	971	103.3%	2.1%
		軽貨物車	5,984	10,071	59.4%	10,018	59.7%	△0.5%
		小型貨物車	4,849	6,060	80.0%	5,923	81.9%	△2.3%
		普通貨物車	9,628	9,242	100.0%	9,222	104.4%	△0.2%
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	軽乗用車	15,688	20,660	75.9%	20,822	75.3%	0.8%
		乗用車	29,646	34,074	87.0%	34,665	85.5%	1.7%
		バス	859	713	100.0%	648	132.5%	△9.1%
		軽貨物車	7,516	10,837	69.3%	10,889	69.0%	0.5%
		小型貨物車	3,247	4,264	76.2%	4,419	73.5%	3.6%
		普通貨物車	7,174	6,396	100.0%	6,067	118.2%	△5.1%
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	軽乗用車	17,916	24,214	74.0%	24,097	74.3%	△0.5%
		乗用車	33,683	41,488	81.2%	41,354	81.5%	△0.3%
		バス	858	961	89.3%	951	90.3%	△1.1%
		軽貨物車	7,897	12,747	61.9%	12,745	62.0%	△0.02%
		小型貨物車	4,193	5,577	75.2%	5,558	75.4%	△0.3%
		普通貨物車	5,935	6,442	92.1%	5,008	118.5%	△22.3%
全国合計		軽乗用車	100,967	136,641	73.9%	136,641	73.9%	0.0%
		乗用車	278,241	355,783	78.2%	355,783	78.2%	0.0%
		バス	7,787	6,951	100.0%	6,951	112.0%	0.0%
		軽貨物車	44,708	75,073	59.6%	75,073	59.6%	0.0%
		小型貨物車	34,412	45,502	75.6%	45,502	75.6%	0.0%
		普通貨物車	66,325	64,161	100.0%	64,161	103.4%	0.0%

資料 1:平成 22 年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)

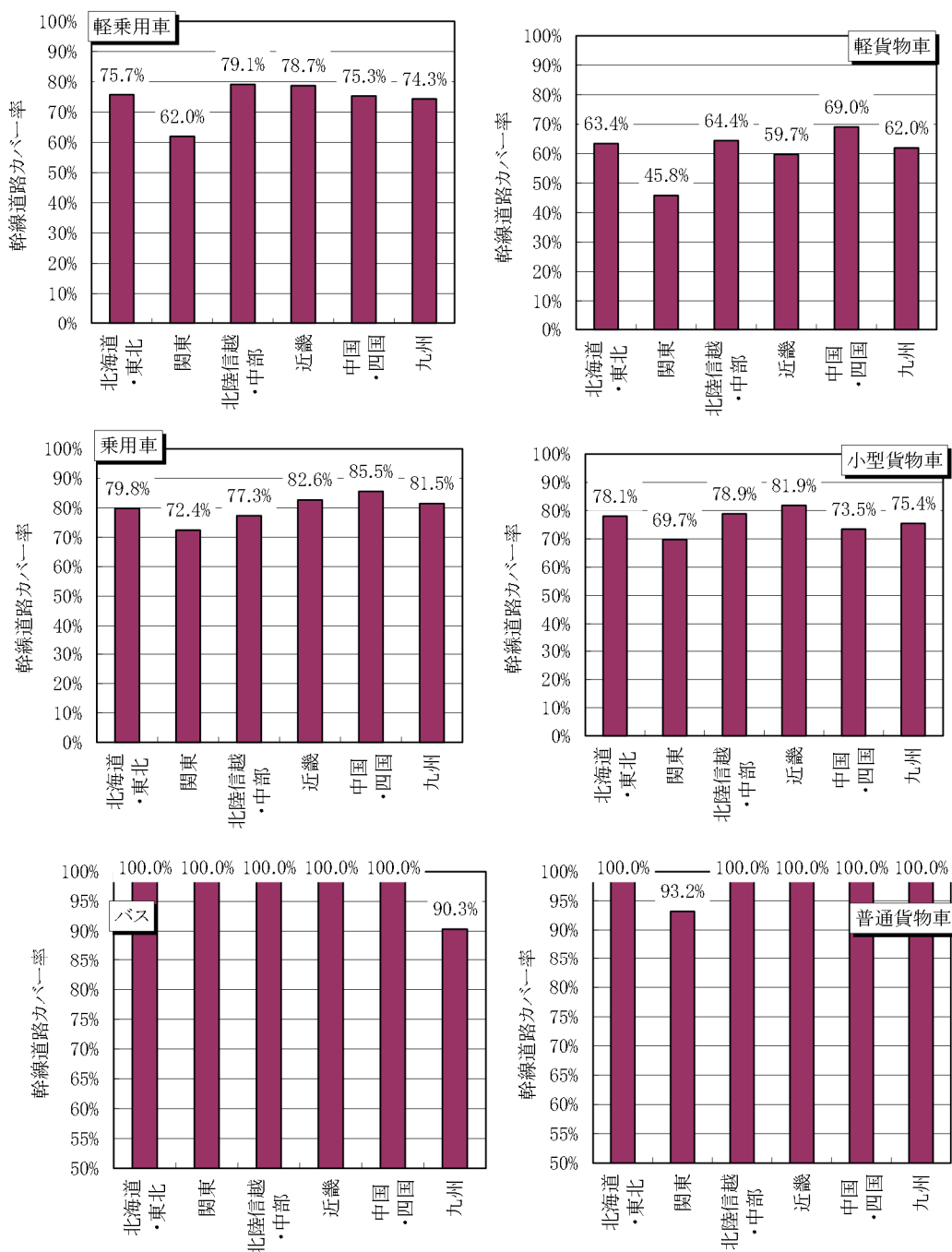
資料 2:「平成 22 年度分自動車燃料消費量統計年報」(国土交通省)

資料 3:平成 17 年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

注 1:幹線道路走行量について、平日は 240 日、休日は 125 日と設定して算出した。

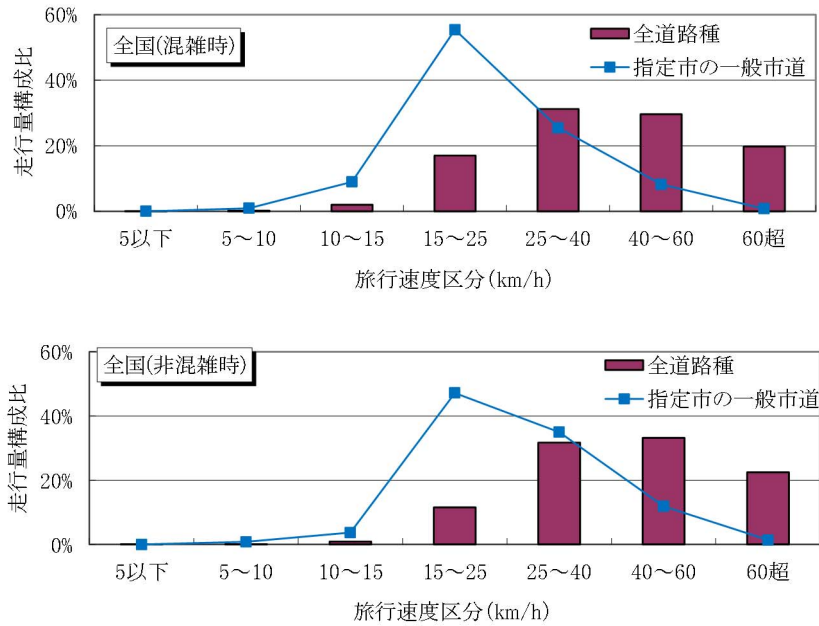
注 2:特種用途車のカバー率は普通貨物車と同じとみなす。

図11-5 のカバー率に基づき推計した細街路の走行量について、旅行速度を直接把握することができないため、環境省における既存調査「自動車排出原単位および総量に関する調査」(平成10年3月、環境庁自動車環境対策第二課(現:環境省環境管理技術室))と同様に、旅行速度の頻度分布を、22年一般交通量調査における最下位の道路種別(指定市の一般市道)の頻度分布(全国平均)と同じと仮定した(図11-6)。



資料1:平成22年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)
 資料2:平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)
 資料3:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
 注:資料1に示された車種別の走行量を資料2によって走行場所の走行量に換算し、資料3のデータと比較した。

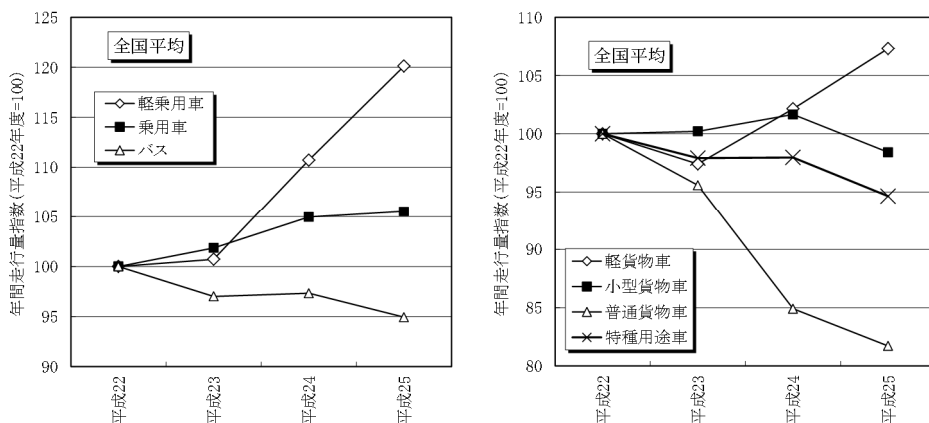
図11-5 自動車の車種別走行量における幹線道路のカバー率の推計結果



資料:平成 22 年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
 注1:定義等は図11-1 及び図11-2 の脚注参照
 注2:全道路種別の値は図11-1 及び図11-2 における「全国」より再掲

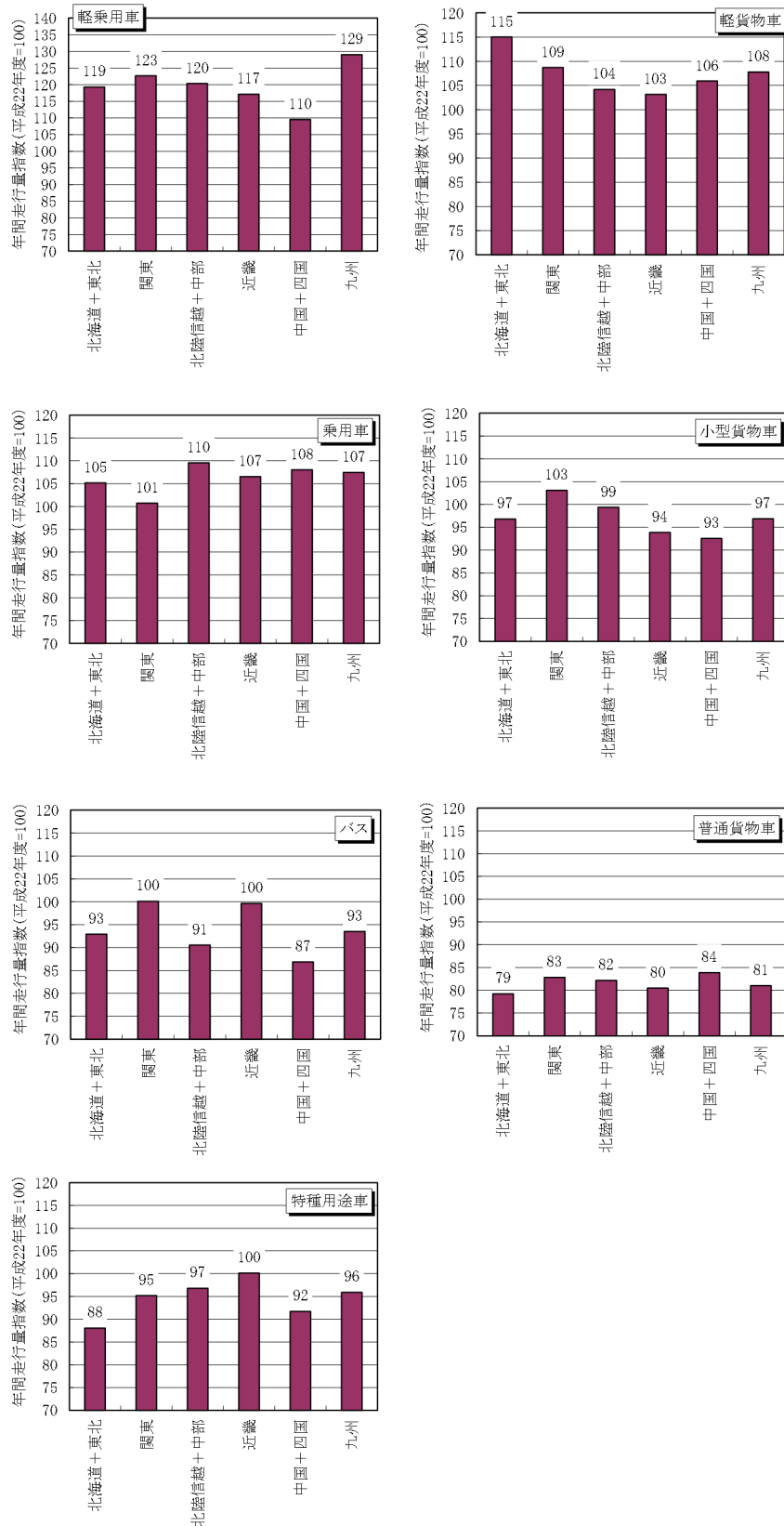
図11-6 全国の指定市の一般市道における混雑時及び非混雑時旅行速度の頻度分布

国土交通省の道路交通センサスは数年に1回更新されるため、更新しない年は道路区間毎の走行量等に関するデータは得られない。しかし、国土交通省の自動車輸送統計年報からは毎年の車種別や地域ブロック毎の走行量が得られるため、後者の統計データを使って年次補正を行うこととする。走行量の伸び率については、車種によって顕著な差が見られ(図11-7)、また、同じ車種でも地域ブロックごとに無視できない差が見られる(図11-8)。このため、走行量の年次補正は、車種別・地域ブロック(全国6区分)別に行うこととする。



資料 1:平成 25 年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)
 資料 2:自動車保有車両数(平成 26 年 3 月末現在及び平成 23 年 3 月末現在)(一般財団法人自動車検査登録情報協会)
 注:各車種における年間走行量の集計値を、平成 22 年度の集計値を 100 とする指数で示す。

図11-7 全国における車種別年間走行量指数の推移



資料:自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)

注:各運輸局・車種における年間走行量の集計値を、平成22年度の集計値を100とする指数で示す。

図11-8 運輸局別・車種別の年間走行量指数(平成25年度)

排出係数は、環境省及び地方自治体の実測データに基づき設定した走行量(台km)当たりの全炭化水素(Total HydroCarbon) (以下、「THC」という。)の排出係数に対し、対象化学物質の比率を乗じる方法で設定する。THCとしての排出係数は、燃料種別・車種別・旅行速度区分別の値として年度ごとの値が利用可能である(表11-15)。

表11-15 車種別・旅行速度区分別の THC 排出係数(平成 25 年度;触媒の劣化補正前)

旅行速度 (km/h)	(劣化補正前の)THC 排出係数(mg/台 km)											
	ガソリン・LPG 車							ディーゼル車				
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車
3～5	126	100	99	332	76	145	79	242	1,617	324	1,199	870
5～10	66	52	53	190	43	79	44	142	932	186	682	492
10～15	39	29	32	125	28	49	28	97	619	123	445	319
15～25	23	17	21	88	20	32	19	71	443	87	312	222
25～40	13	9	13	65	15	21	13	54	330	64	227	159
40～60	8	4	9	52	12	15	10	45	267	51	179	125
60～80	6	2	7	45	10	12	8	40	233	45	154	106

資料:平成 24 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 25 年 3 月、株式会社数理計画)

表11-15に示すTHC排出係数(EF)の値は、燃料種別・車種別に指定されたパラメータ(A～D)の値を使って、旅行速度を変数とする以下のような回帰式で算出された値である。

$$EF(\text{mg/台 km})=A+B \times V+C \times V^2+D/V$$

ただし、

V:旅行速度(km/h)

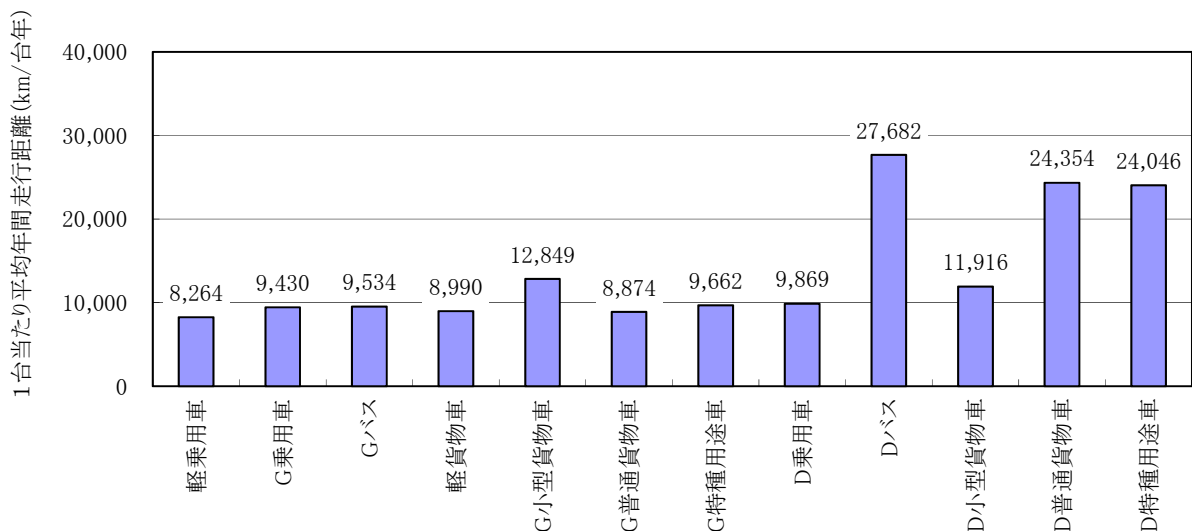
この回帰式で使われるパラメータ(A～D)の値は、車齢構成の変化などを反映し、推計対象年度によっても異なった値が設定されている。ただし、排出係数を設定するための元になる実測データは低速域でのデータが多い傾向があるため、既存調査によると高速域での数値の信頼性に課題があるとされている。したがって、PRTR の届出外排出量の推計においても、既存調査と同様に、旅行速度 80km/h を超える高速域については、燃料種別・車種別に旅行速度 80km/h における THC 排出係数と同じ値を採用することとした。

また、一般的に使用年数の経過に伴い①触媒が劣化して排出ガスが増加し、②その一方で古い自動車ほど使われなくなり一台当たりの走行量が減少する(「使用係数」が低下する)ことが知られている。表11-15 に示したTHC排出係数は、②の使用係数についてはすべて考慮されている結果であるが、①の触媒の劣化については従来考慮されていない値であるため、その劣化を考慮して補正を行うこととした。なお、触媒の劣化はガソリン車のみにも適用されるものであり、その補正に必要な劣化補正係数や使用係数等の値はコールドスタート時の増分に係る排出量推計で採用する値と同じである(「自動車(コールドスタート時の増分)」にて後述)。

劣化補正の考え方は、初度登録から累積した走行距離に比例して触媒が劣化すると仮定するものであり、既存調査によってその比例係数が得られている。車両が1年間に走行する距離は車種に

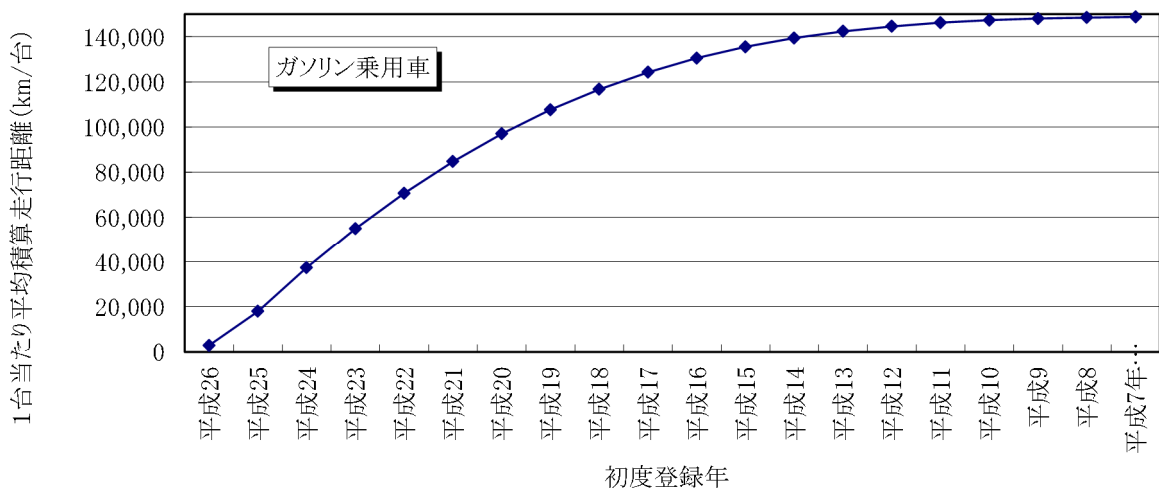
よって大きく異なるため(図11-9)、初度登録から積算した平均走行距離は車種別・初度登録年ごとに設定される。その際、初度登録年ごとの使用係数を考慮するため、平均積算走行距離は図11-10のような値として推計される。

以上のように推計された平均積算走行距離と積算走行距離ごとの劣化補正係数の値(「自動車(コールドスタート時の増分)」にて後述)を使うことにより、車種別の劣化補正係数が初度登録年ごとに推計される(図11-11)。さらに、この値を初度登録年ごとの年間走行量で加重平均することにより、車種ごとの平均劣化補正係数が推計される(図11-12)。



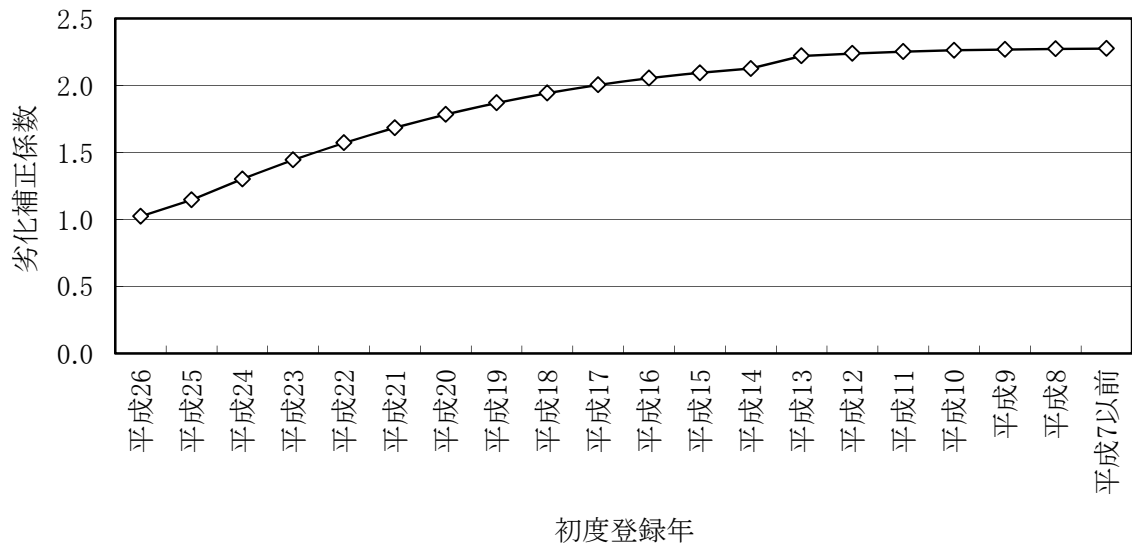
注1:平成22年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)に基づく推計
 注2:ディーゼル車は触媒の劣化補正に関係しないが、本図では比較のために示す。
 注3:G、Dはそれぞれガソリン、ディーゼルを表す。

図11-9 燃料種別・車種別の1台あたり平均年間走行距離(平成25年度)



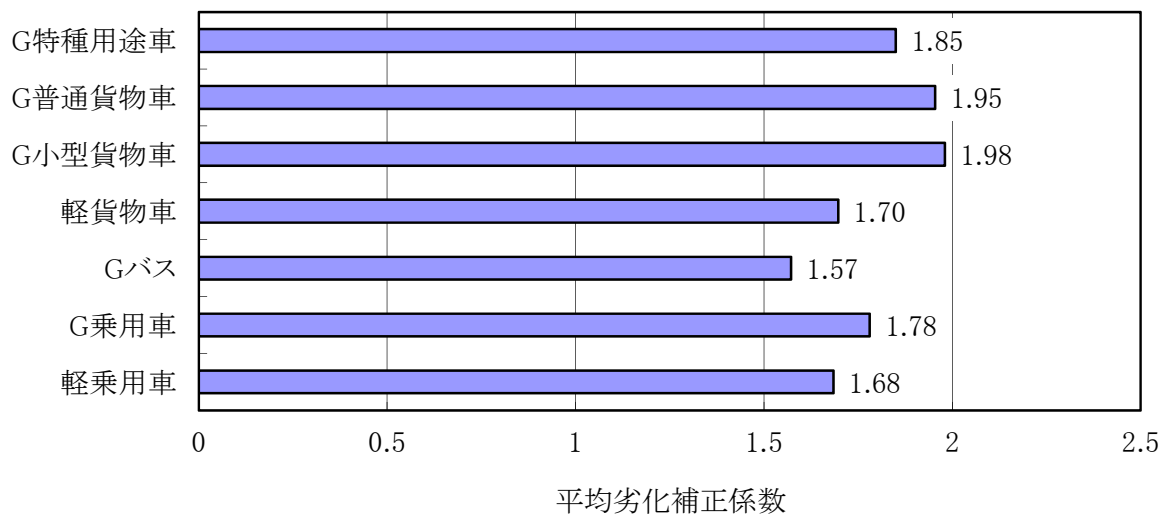
注1:平均年間走行距離(図11-9)及び初度登録年ごとの使用係数に基づく推計
 注2:平成26年は1~3月に初度登録された車両だけが「平成25年度」に走行するとみなした。

図11-10 車両1台あたり平均積算走行距離の推計結果(平成25年度;ガソリン乗用車の例)



注:積算走行距離当たり劣化補正係数の増加率及び平均積算走行距離(図11-10)に基づく推計

図11-11 初度登録年別の劣化補正係数の推計結果(平成25年度;ガソリン乗用車の例)



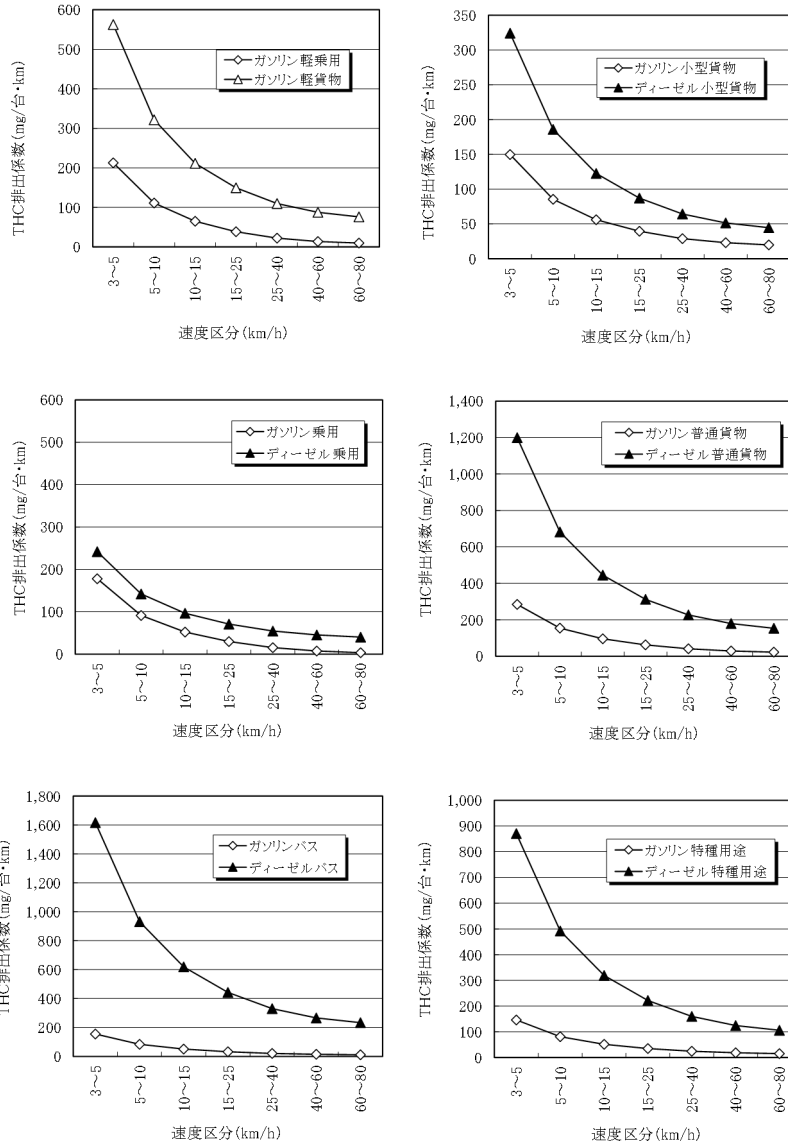
注1:初度登録年別の劣化補正係数(図11-11)を初度登録年別の平均走行距離で加重平均した値を示す。

注2:Gはガソリンを表す。

図11-12 平均劣化補正係数の推計結果(平成25年度)

推計された平均劣化補正係数は、値が最も小さいガソリンバスで1.57、最も大きい小型貨物車で1.98となっており、これらの値を劣化補正前のTHC排出係数(表11-15)に乗じることにより、ガソリン車に係る実際のTHC排出係数が推計される。なお、触媒の劣化による補正は車種ごとに一律の補正係数に乗じることとし、旅行速度等による差は考慮しない。

以上の補正によって推計された車種別・旅行速度区分別のTHC排出係数(ディーゼル車は表11-15と同じ値)を図11-13に示す。



資料:環境省環境管理技術室調べ

図11-13 車種別・旅行速度区分別の THC 排出係数(平成 25 年度;触媒の劣化補正後)

ところで、道路交通センサス(一般交通量調査)等によって推計される走行量は燃料種別の値が把握できないため、車種別走行量におけるガソリン・LPG車とディーゼル車の割合を推計する必要がある。ここでは、自動車燃料消費量統計年報から得られた燃料別車種別業態別走行量からガソリン車の走行量割合を推計した。

表11-16 全国の車種別走行量に占めるガソリン車の割合の推計結果(平成 25 年度)

	1	2	3	4	5	6	7
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車
ガソリン車の走行量割合	100.0%	96.8%	9.8%	100.0%	46.2%	1.8%	8.8%

資料:平成 25 年度自動車燃料消費量統計

注:自動車燃料消費量統計におけるガソリン車のうち、調査項目が統合されている営業用貨物の「普通・小型・特種車」、営業用旅客の「バス・乗用車」、自家用旅客の「バス・特種車」の割合は昨年度実績に従い年間走行量を配分した。

最後に、道路区間毎に推計された燃料種別のTHC排出量に対し、THCに対する対象化学物質の比率(表11-17、図11-14)を乗じて対象化学物質の排出量を推計する。ここでは、THCに対する対象化学物質の比率は、原則として燃料種別・車種別に一律の値(旅行速度等に依存しない)を採用した。ただし、ディーゼル車については、環境省及び東京都の調査によって得られた対THC比率の値が「①重量車」、「②重量車以外(触媒あり)」、「③重量車以外(触媒なし)」の3区分で設定されたものであったため、車種別に車両総重量等の区別の年間走行距離で加重平均することにより、表11-17に示す5種類の車種ごとに対THC比率を推計した。

その推計の過程で、「①重量車」の対THC比率については、「初度登録年別のディーゼル重量車の重量あたりTHC排出量(表11-18)」を用いて「ディーゼル重量貨物車の排出ガス規制年度別・対象化学物質別排出量の対THC比率」(表11-19、表11-20)を加重平均することにより、排出ガス規制の影響を考慮した対THC比率を推計した。重量あたりTHC排出量は、対THC比率に重み付けを行うことのみを使用する仮の値であり、「平成 24 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査報告書(平成 25 年 3 月、株式会社数理計画)」の、ディーゼル重量貨物車(直噴式、GVW5t超)の代表速度 32.5km/hにおけるTHC排出係数を用いて算出した。なお、重量車の走行量は、車両重量区分(軽量車、中量車、重量車)ごとの保有台数構成比、車両の経過年数に応じた使用係数を使用して推計した(これらの値については、「Ⅱ.コールドスタート時の増分」の表11-32、図11-23を参照)。

表11-17 自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質排出量の対 THC 比率(平成 25 年度)

対象化学物質		対 THC 比率					
物質 番号	物質名	ガソリン・ LPG 車	ディーゼル車				
			乗用車	バス	小型貨 物車	普通貨 物車	特種用 途車
10	アクロレイン	0.023%	0.60%	0.66%	0.63%	0.67%	0.66%
12	アセトアルデヒド	0.14%	3.4%	5.8%	5.6%	5.8%	5.7%
53	エチルベンゼン	0.65%	0.20%	0.25%	0.24%	0.25%	0.25%
80	キシレン	3.4%	0.61%	0.45%	0.46%	0.45%	0.45%
240	スチレン	0.43%	0.096%	0.064%	0.061%	0.064%	0.063%
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	0.52%	-	-	-	-	-
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	0.69%	0.55%	0.35%	0.39%	0.34%	0.35%
300	トルエン	6.4%	0.42%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
351	1,3-ブタジエン	0.20%	0.71%	1.8%	1.7%	1.8%	1.7%
392	n-ヘキサン	3.0%	-	-	-	-	-
399	ベンズアルデヒド	0.12%	0.23%	0.19%	0.18%	0.19%	0.19%
400	ベンゼン	5.3%	1.7%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%
411	ホルムアルデヒド	0.27%	7.9%	10.5%	10.3%	10.6%	10.5%

資料:環境省技術室調べ(平成 23 年度時点のデータを使用)

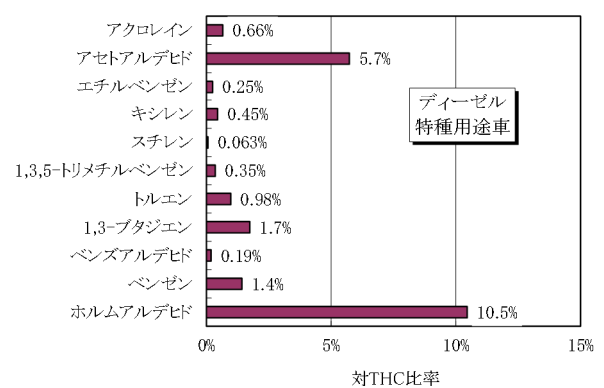
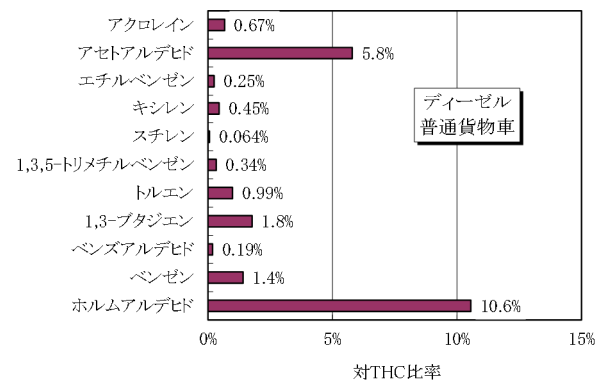
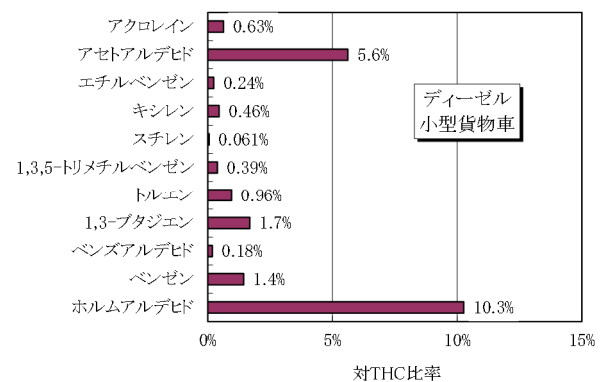
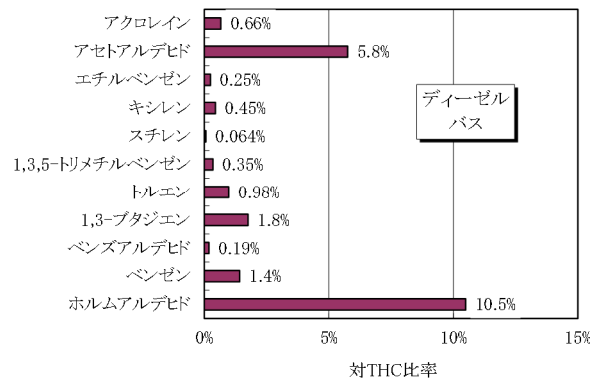
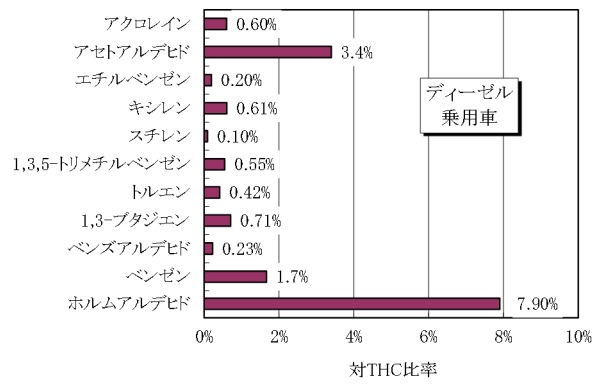
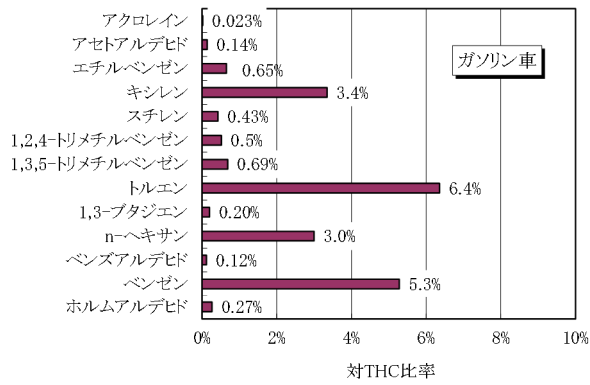


図11-14 自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質排出量の対 THC 比率

表11-18 初度登録年別のディーゼル重量車の重量当たり THC 排出量(kg/年/重量t)(平成 25 年度)

初度登録年 (1～12月)	ディーゼル重量車 全国年間走行量(千 km/年)		排出係数 (g/km/重量t)	ディーゼル重量車 重量当たり THC 排出量 (kg/年/重量t)	
		全体に対する 割合			初度登録年別 THC 排出量の 構成比
H7 年以前	54	0.00006%	0.1185	6.35	0.0011%
H8 年	132	0.00014%	0.1185	15.69	0.0026%
H9 年	1,062	0.0011%	0.0758	80.49	0.014%
H10 年	4,985	0.01%	0.0758	377.86	0.06%
H11 年	29,214	0.03%	0.0758	2,214.45	0.37%
H12 年	151,360	0.2%	0.0758	11,473.07	1.9%
H13 年	498,526	0.5%	0.0758	37,788.30	6.4%
H14 年	1,165,435	1.2%	0.0758	88,339.97	15%
H15 年	3,463,919	3.6%	0.0142	49,187.65	8%
H16 年	5,403,025	5.6%	0.0142	76,722.95	13%
H17 年	8,099,023	8.4%	0.0058	46,974.33	8%
H18 年	11,163,994	11.5%	0.0058	64,751.17	10.9%
H19 年	10,689,354	11.0%	0.0058	61,998.25	10.5%
H20 年	10,123,825	10.4%	0.0058	58,718.18	9.9%
H21 年	6,723,047	6.9%	0.0058	38,993.67	6.6%
H22 年	8,178,379	8.4%	0.0014	11,449.73	1.9%
H23 年	8,918,674	9.2%	0.0014	12,486.14	2.1%
H24 年	12,058,148	12.4%	0.0014	16,881.41	2.8%
H25 年	9,634,913	9.9%	0.0014	13,488.88	2.3%
H26 年(1～3月)	594,509	0.6%	0.0014	832.31	0.14%
合計	96,901,577	100.00%	-	592,781	100%

表11-19 ディーゼル重量貨物車の排出ガス規制年度別・対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)(その1)

初度登録年	アクロレイン	アセトアルデヒド	エチルベンゼン	キシレン	スチレン	1,3,5-トリメチルベンゼン
平成 14 年以前	0.41%	3.3%	0.40%	0.95%	0.19%	0.62%
平成 15 年、平成 16 年	0.96%	7.9%	0.25%	0.29%	0%	0.28%
平成 17 年以降	0.49%	5.2%	0%	0%	0%	0%

注:初度登録年の平成 15 年、平成 16 年は新短期規制、平成 17 年以降は新長期規制にそれぞれ対応している。

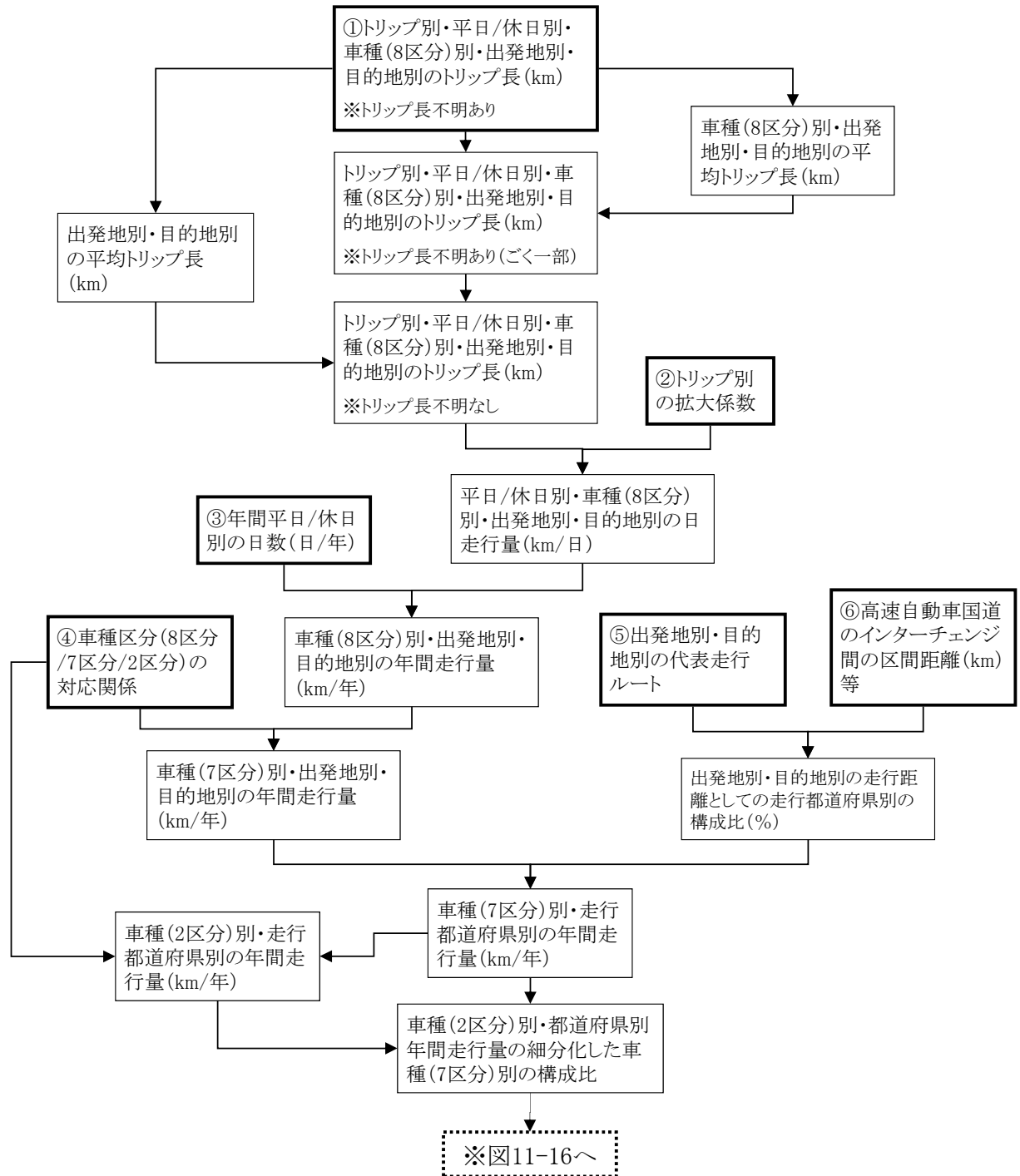
表11-20 ディーゼル重量貨物車の排出ガス規制年度別・対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)(その2)

初度登録年	トルエン	1,3-ブタジエン	ベンズアルデヒド	ベンゼン	ホルムアルデヒド
平成 14 年以前	1.4%	1.3%	0.14%	1.2%	7.5%
平成 15 年、平成 16 年	1.0%	3.0%	0.31%	1.6%	12%
平成 17 年以降	0.20%	0.012%	0%	1.3%	12%

注:初度登録年の平成 15 年、平成 16 年は新短期規制、平成 17 年以降は新長期規制にそれぞれ対応している。

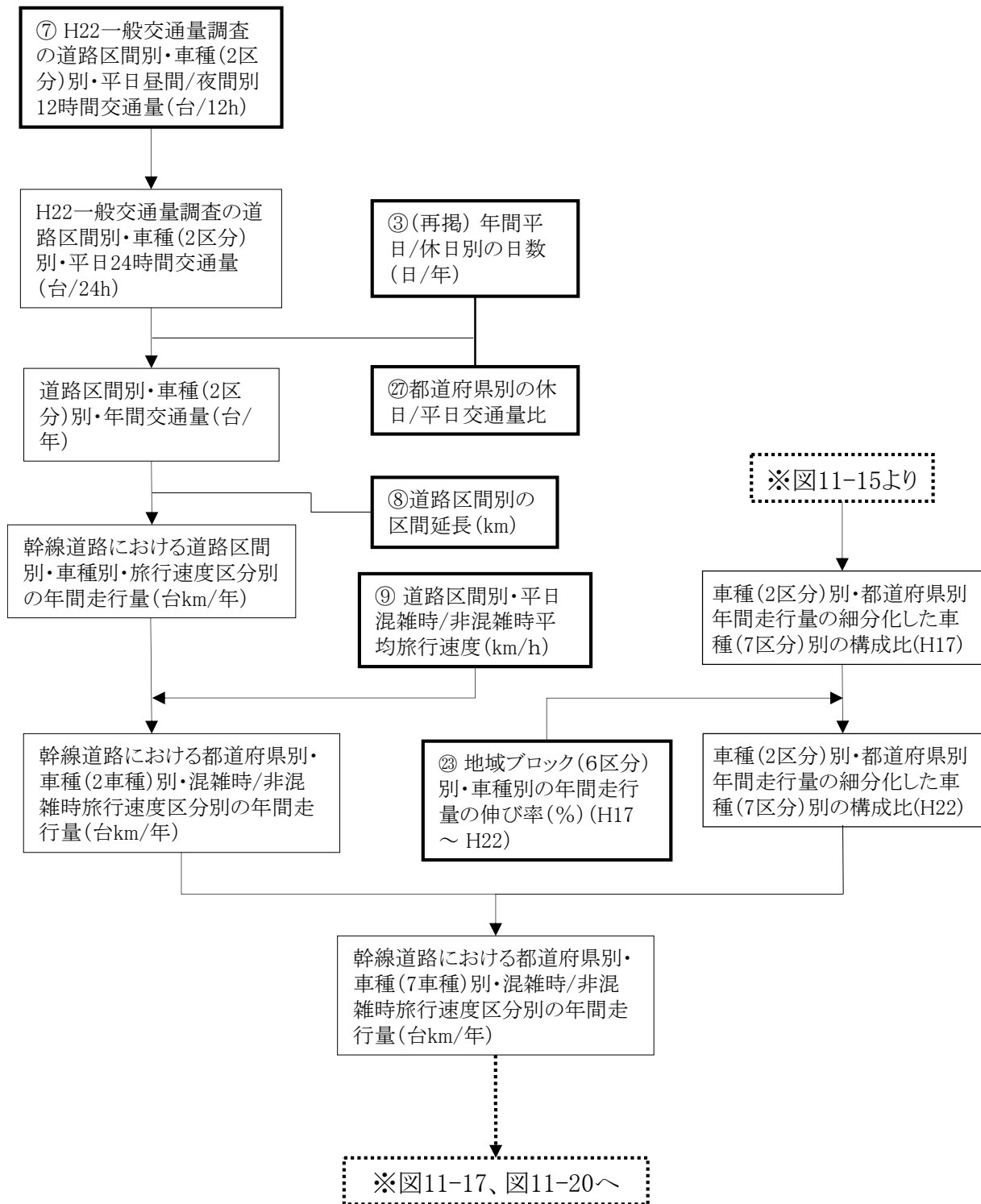
(4) 推計フロー

(3)の推計方法で示した推計方法をまとめると、図11-15～図11-20 に示すとおりとなる。図11-15は車種の細分化の方法、図11-16は幹線道路における走行量の推計方法、図11-17は幹線道路カバー率の推計方法、図11-18は自動車(ホットスタート)に係るガソリン車の平均触媒劣化補正係数の推計フロー、図11-19は自動車(ホットスタート)に係るディーゼル重量貨物車の対THC比率の設定フロー、図11-20ではそれらの結果を引用し、対象化学物質の排出量を推計する手順をそれぞれ示している。



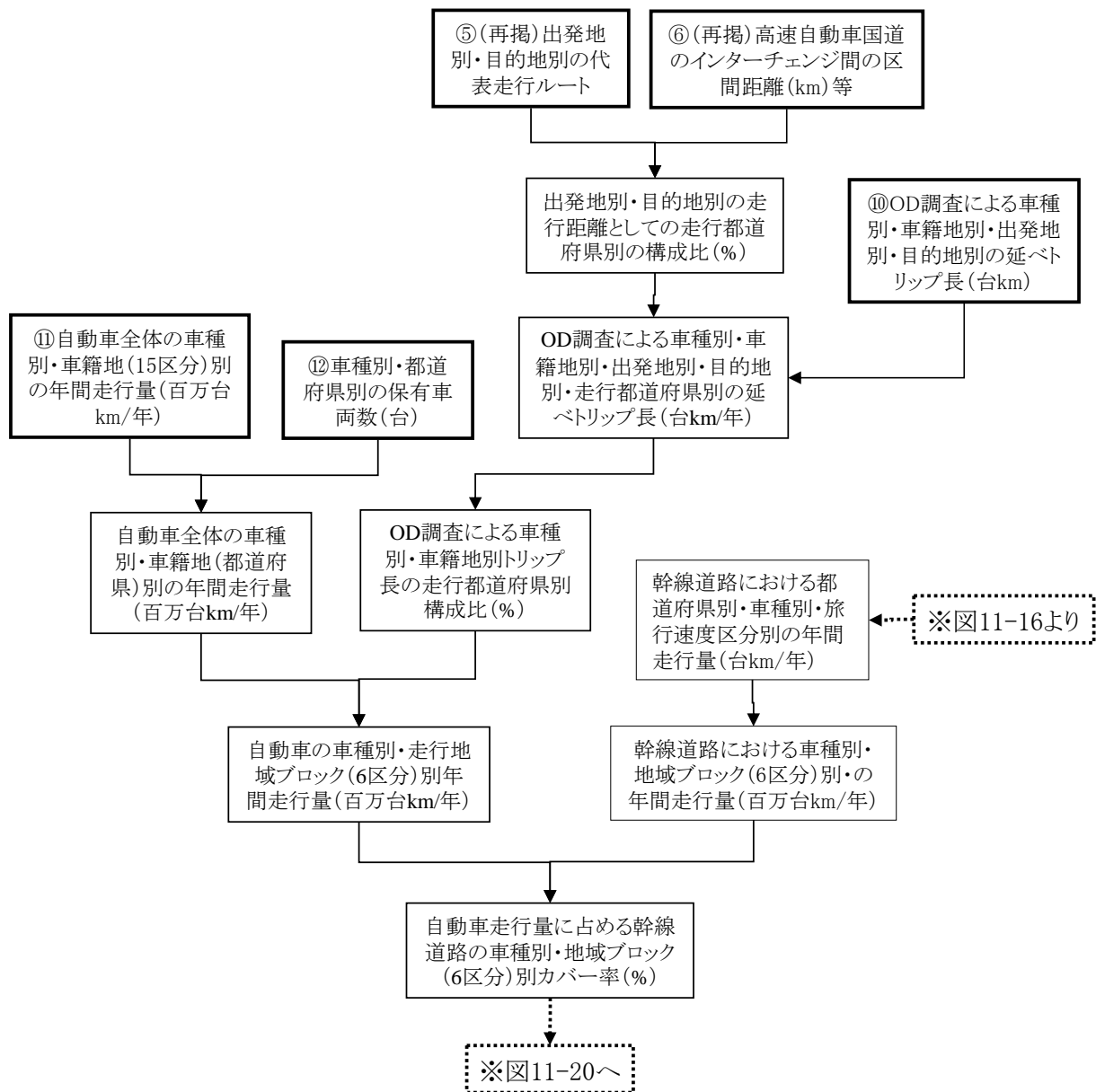
注: 図中の番号①～⑥は表11-1のデータ番号に対応している。

図11-15 車種(2区分)別・都道府県別年間走行量の細分化に関するフロー



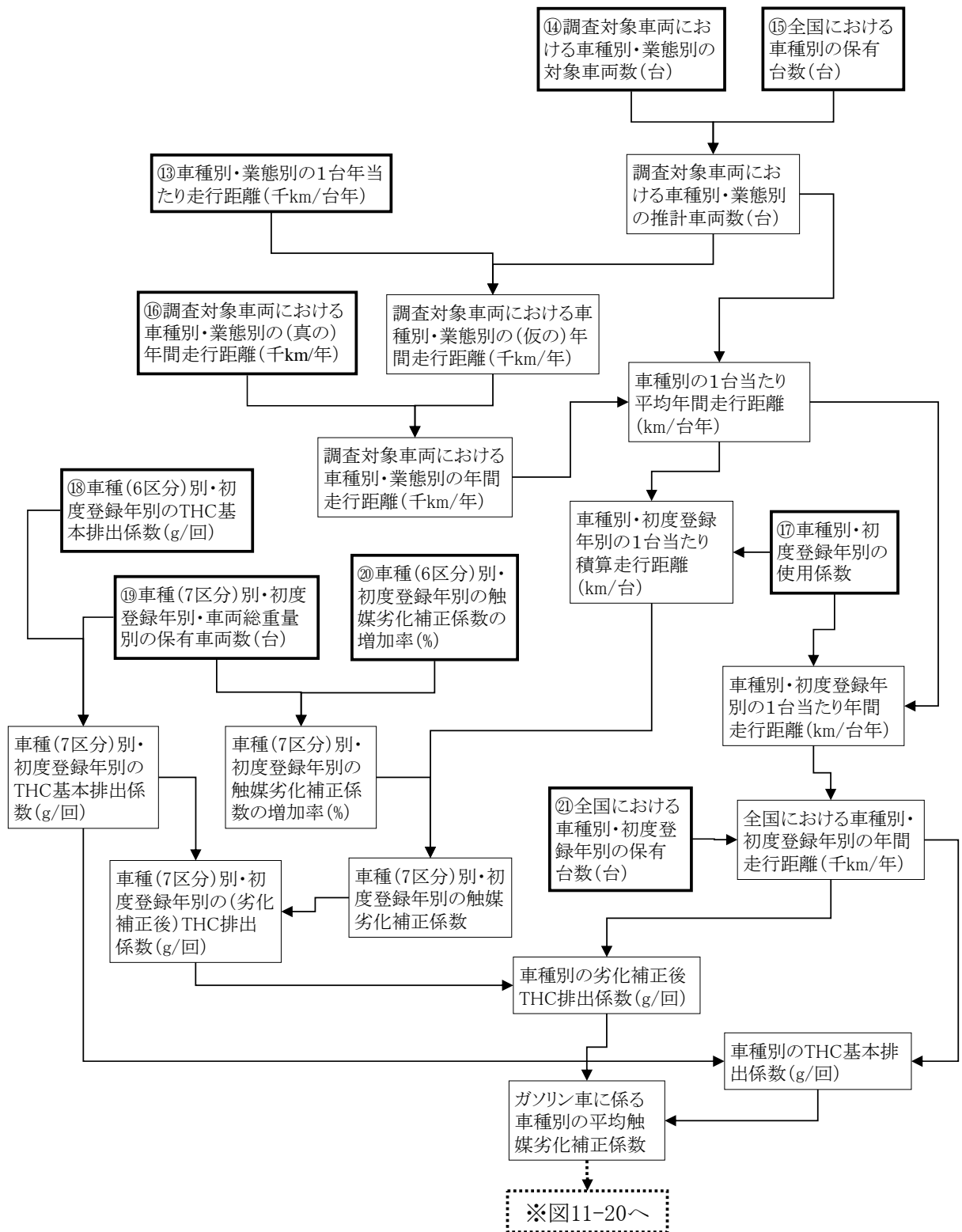
注:図中の番号③、⑦～⑨、②③、⑦は表11-1のデータ番号に対応している。

図11-16 幹線道路における自動車走行量の推計フロー



注: 図中の番号⑤、⑥、⑩～⑫は表11-1のデータ番号に対応している。

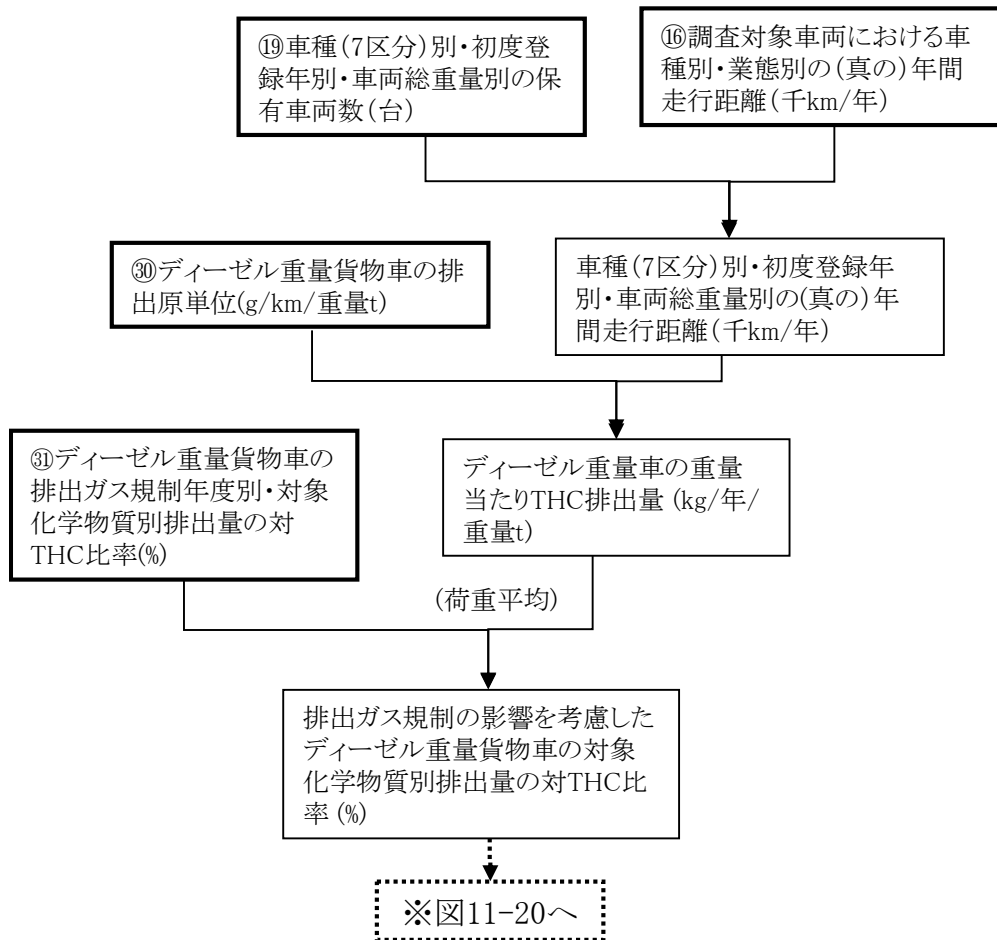
図11-17 OD調査のトリップ長を使った幹線道路カバー率の推計フロー

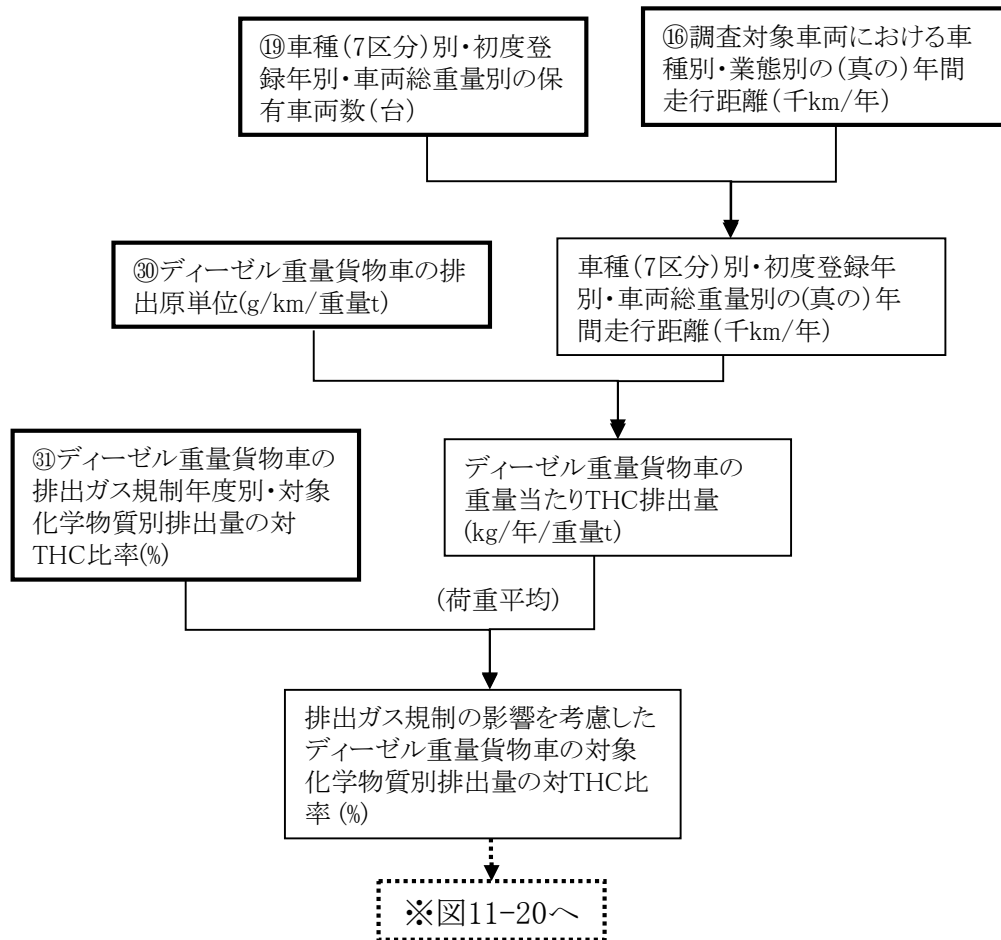


注1: 図中の番号⑬～⑳ は表11-1 のデータ番号に対応している。

注2: 触媒の劣化補正は平成14年度排出量の推計(第2回公表)から採用しているが、実際の計算方法を明示的に示していなかったため、第3回公表から推計フローとして追加した。

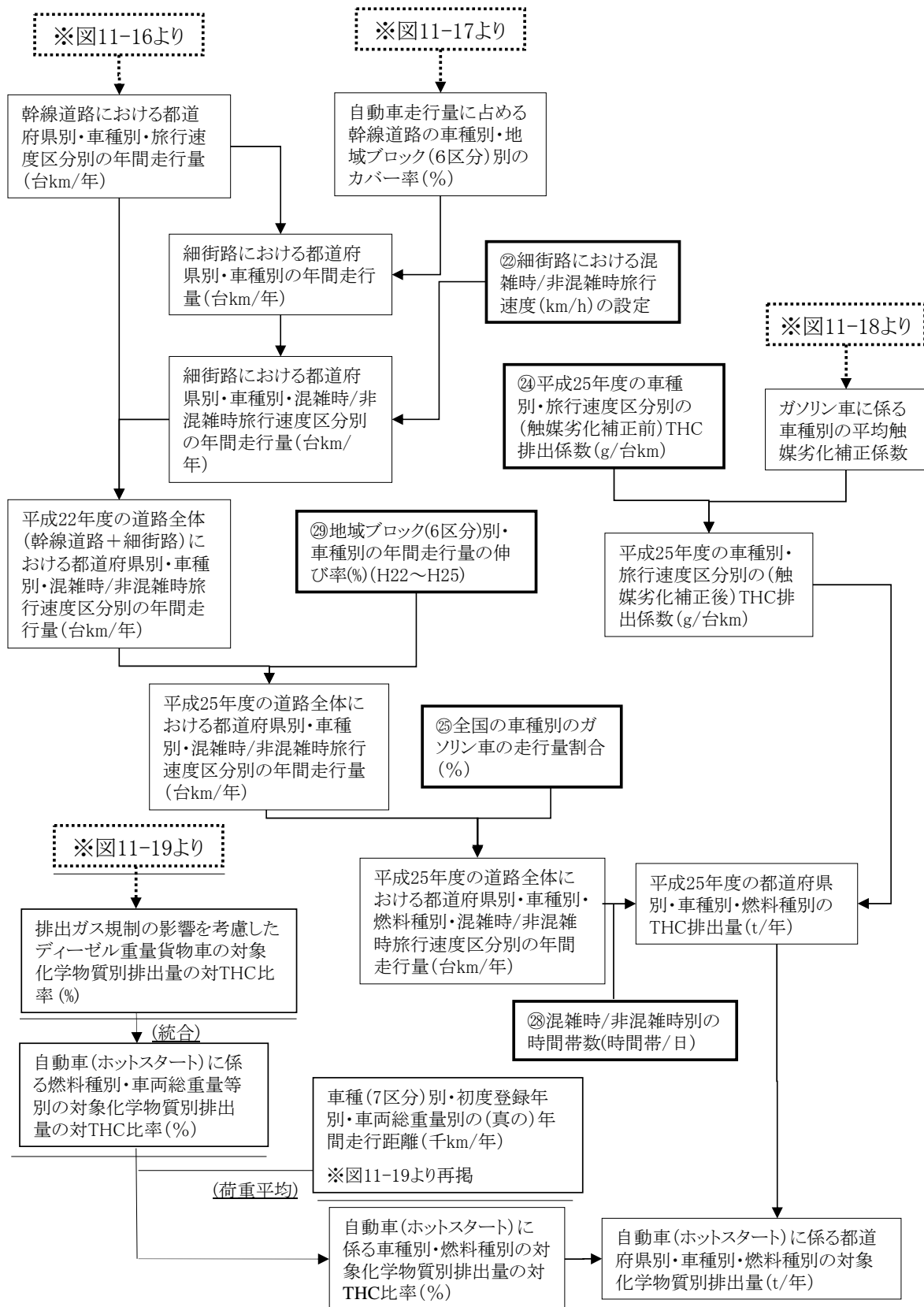
図11-18 自動車(ホットスタート)に係るガソリン車の平均触媒劣化補正係数の推計フロー





注: 図中の番号 ⑱、⑲、⑳、㉑、㉒は表11-1のデータ番号に対応している。

図11-19 自動車(ホットスタート)に係るディーゼル重量貨物車の対 THC 比率の設定フロー



注:図中の番号 ①9、②2、④4~⑤5、⑥8、③9、⑩0は表11-1のデータ番号に対応している。

図11-20 自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質別排出量の推計フロー

<参考1> 交通量の車種を細分化する方法の例

図11-15における交通量の車種を細分化する方法の例を以下に示す。

[小型車](22年)_i:平成22年の道路区間*i*における「小型車」の走行量(台 km/年)

軽乗用_{OD}(22年)_i:OD調査等から推定した平成22年の道路区間*i*の調査地点が所在する県における軽乗用車の走行量(台 km/年)

乗用_{OD}(22年)_i:OD調査等から把握した平成22年の道路区間*i*の調査地点が所在する県における乗用車の走行量(台 km/年)

小型貨物_{OD}(22年)_i:OD調査等から把握した平成22年の道路区間*i*の調査地点が所在する県における小型貨物車の走行量(台 km/年)

軽貨物_{OD}(22年)_i:OD調査等から把握した平成22年の道路区間*i*の調査地点が所在する県における軽貨物車の走行量(台 km/年)

と置くと、平成22年の道路区間*i*における各車種の走行量(台 km/年)は、以下の式によって算出される。

$$\text{軽乗用}(22\text{年})_i = [\text{小型車}](22\text{年})_i \times \text{軽乗用}_{OD}(22\text{年})_i \\ \div (\text{軽乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{小型貨物}_{OD}(22\text{年})_i + \text{軽貨物}_{OD}(22\text{年})_i)$$

$$\text{乗用}(22\text{年})_i = [\text{小型車}](22\text{年})_i \times \text{乗用}_{OD}(22\text{年})_i \\ \div (\text{軽乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{小型貨物}_{OD}(22\text{年})_i + \text{軽貨物}_{OD}(22\text{年})_i)$$

$$\text{小型貨物}(22\text{年})_i = [\text{小型車}](22\text{年})_i \times \text{小型貨物}_{OD}(22\text{年})_i \\ \div (\text{軽乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{小型貨物}_{OD}(22\text{年})_i + \text{軽貨物}_{OD}(22\text{年})_i)$$

$$\text{軽貨物}(22\text{年})_i = [\text{小型車}](22\text{年})_i \times \text{軽貨物}_{OD}(22\text{年})_i \\ \div (\text{軽乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{乗用}_{OD}(22\text{年})_i + \text{小型貨物}_{OD}(22\text{年})_i + \text{軽貨物}_{OD}(22\text{年})_i)$$

<参考2> 平日交通量を休日考慮した値に補正する方法

平成22年度の道路交通センサス(一般交通量調査)では平日のみ交通量調査が実施されたため、図11-16で道路区間別・車種(2区分)別年間走行量を算出するに当たっては、平成17年度の道路交通センサス(一般交通量調査)の車種別の休日/平日交通量比を用いて、休日の交通量変化を加味した年間走行量を推定している。

平成17年度の道路交通センサス調査区間の平日自動車類24時間交通量をW(17)、休日24時間自動車類交通量をH(17)とすると、年間の交通量Y(17)は以下となる。

$$Y(17) = 240 \times W(17) + 125 \times H(17) = W(17) (240 + 125 \alpha) \quad \text{ここで、} \alpha = H(17)/W(17)$$

平成22年度においても燃料種別・車種別に休日/平日交通量比 α の値は変わらないと仮定すると、平日24時間交通量W(22)は、次の補正係数Rを用いて休日の影響を考慮した値W'(22)へ補正することができる。

$$W'(22) = Y(22)/365 = R \times W(22) \quad \text{ここで } R = (240 + 125 \alpha)/365$$

(5) 推計結果

以上の手順に従って、自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質別の全国排出量を推計した。まず、表11-21～表11-23に全国の幹線道路及び細街路における車種別・旅行速度別の年間走行量の推計結果を示す。ただし、各道路区間における旅行速度は混雑時旅行速度を採用し、また、混雑時旅行速度が不明の区間(休日が不明の場合のみ)は、混雑時旅行速度が把握できる区間のデータを使って回帰式を作成し、旅行速度を設定した。ただし、走行量の燃料種別への細分化については、環境省環境管理技術室資料により、車種別・燃料種別 THC 排出係数を考慮して、車種毎にガソリン車の走行量割合を推計した結果(表11-16)を使った。

表11-21～表11-23 に示す走行量に対し、図11-13 に示す THC 排出係数を乗じることで、全国の幹線道路及び細街路における車種別・燃料種別・旅行速度別の THC 排出量が推計される(表11-24～表11-26)。ただし、図11-13 から明らかとなっており、THC 排出係数は同じ速度区分でも2倍近い幅がある場合があるため、実際の排出係数及び走行量の設定は速度区分を細分化して(原則として 1km/h ごとに)行った。ただし、前記のとおり、旅行速度 80km/h を超える高速域については、燃料種別・車種別に一律の排出係数を使って一括して推計した。

表11-24～表11-26によると、平成 25 年度の全国の THC 排出量は約 3.7 万 t で、その約 47% をディーゼル車が占めている。車種別に見ると、普通貨物車が約 29% で最も大きく、次いで軽貨物車の 25% などとなっている。また、排出量の約 76% は幹線道路の走行に伴うものであり、細街路の寄与は約 24% である。この THC 排出量に対象化学物質の比率(表11-17 及び図11-14)を乗じることで、対象化学物質の排出量が推計される(表11-27、表11-28)。

表11-21 全国の幹線道路における車種別・旅行速度別の年間走行量推計結果(平成25年度)

旅行速度	幹線道路の年間走行量(百万台km/年)													合計
	ガソリン車							ディーゼル車						
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車		
1 5未満	7	19	0	3	1	0	0	1	0	1	2	1	35	
2 5~10	163	473	1	69	28	1	2	16	8	33	55	22	870	
3 10~15	1,154	3,450	6	501	209	7	15	115	54	243	387	152	6,292	
4 15~25	14,088	39,409	66	5,828	2,312	83	169	1,315	607	2,688	4,509	1,746	72,819	
5 25~40	41,076	94,834	175	15,962	5,172	228	466	3,164	1,609	6,014	12,440	4,813	185,951	
6 40~60	43,030	92,761	216	17,066	4,944	279	579	3,095	1,992	5,748	15,242	5,981	190,932	
7 60以上	21,609	53,680	267	8,510	2,963	378	742	1,791	2,461	3,445	20,641	7,661	124,149	
合計	121,126	284,625	731	47,937	15,629	976	1,974	9,495	6,731	18,172	53,276	20,375	581,047	

資料:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)及び平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省)

注1:車種の細分化は、平成17年度OD調査等に基づき行った。

注2:ガソリン車とディーゼル車の比率は自動車燃料消費量統計年報に基づく。

注3:資料で混雑時旅行速度が不明の区間は、データがある区間における回帰式を作成し、道路種別ごとに以下の通り設定した。高速自動車国道及び主要地方道(指定市市道)には速度の欠損がなかった。

高速自動車国道 混雑時 $y=0.396x+56.0$ 非混雑時 $y=0.587x+38.8$

都市高速道路 混雑時 $y=0.126x+54.9$ 非混雑時 $y=0.249x+45.6$

一般国道 混雑時 $y=0.213x+42.1$ 非混雑時 $y=0.252x+40.0$

主要地方道(都道府県道) 混雑時 $y=0.186x+38.9$ 非混雑時 $y=0.207x+37.8$

主要地方道(指定市市道) 混雑時 $y=-0.009x+49.6$ 非混雑時 $y=0.024x+49.0$

一般都道府県道 混雑時 $y=0.237x+35.8$ 非混雑時 $y=0.252x+35.0$

指定市の一般市道 混雑時 $y=0.158x+43.4$ 非混雑時 $y=0.139x+43.5$

ただし、回帰式における変数の意味は以下のとおり。

y:旅行速度不明区間における混雑時旅行速度(km/h)、x:旅行速度不明区間における指定最高速度(km/h)

表11-22 全国の細街路における車種別・旅行速度別の年間走行量推計結果(平成25年度)

旅行速度	細街路の年間走行量(百万台km/年)													合計
	ガソリン車							ディーゼル車						
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車		
1 5未満	2	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
2 5~10	364	657	0	285	41	0	0	22	1	48	10	4	1,433	
3 10~15	1,969	3,671	0	1,512	241	1	2	122	4	281	43	17	7,863	
4 15~25	20,888	38,632	5	15,836	2,496	9	18	1,289	42	2,903	492	191	82,801	
5 25~40	14,236	26,379	4	10,769	1,659	7	14	880	33	1,929	366	147	56,421	
6 40~60	4,943	8,580	1	3,792	566	2	5	286	11	658	131	51	19,027	
7 60以上	567	957	0	433	62	0	1	32	1	72	18	7	2,150	
合計	42,968	78,881	10	32,629	5,066	19	40	2,632	92	5,890	1,059	417	169,703	

資料1:平成22年度道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)及び平成17年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省)

資料2:平成17年度分自動車輸送統計年報及び平成22年度自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)

注1:車種の細分化は、OD調査により行った。

注2:ガソリン車とディーゼル車の比率は自動車燃料消費量統計年報に基づく。

表11-23 全国の全道路における車種別・旅行速度別の年間走行量推計結果(平成25年度)

旅行速度	全道路の年間走行量(百万台km/年)												
	ガソリン車							ディーゼル車					合計
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	
1.5未満	9	23	0	4	1	0	0	1	0	2	2	1	43
2.5～10	527	1,131	1	354	69	1	2	38	8	81	64	26	2,303
3.10～15	3,123	7,121	6	2,013	450	8	16	238	58	523	430	169	14,155
4.15～25	34,976	78,041	70	21,664	4,808	92	188	2,604	648	5,591	5,001	1,937	155,620
5.25～40	55,312	121,213	178	26,731	6,831	234	480	4,044	1,642	7,942	12,806	4,959	242,372
6.40～60	47,973	101,341	217	20,857	5,510	281	584	3,381	2,003	6,406	15,373	6,032	209,959
7.60以上	22,176	54,636	267	8,943	3,025	378	743	1,823	2,463	3,517	20,659	7,668	126,299
合計	164,094	363,506	741	80,567	20,695	995	2,014	12,127	6,822	24,062	54,335	20,792	750,750

注:幹線道路と細街路を合計した走行量(表11-21と表11-22の走行量の合計)を示す。

表11-24 全国の幹線道路の車種別・旅行速度別の THC 排出量推計結果(平成25年度)

旅行速度	幹線道路のTHC排出量(t/年)												
	ガソリン車							ディーゼル車					合計
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	
1.5未満	2	4	0	2	0	0	0	0	0	0	3	1	11
2.5～10	17	39	0	21	2	0	0	2	7	6	35	10	138
3.10～15	72	171	0	103	11	1	1	11	32	29	166	47	643
4.15～25	526	1,136	2	854	90	5	6	92	264	230	1,377	379	4,961
5.25～40	927	1,513	4	1,766	151	9	11	174	533	390	2,834	771	9,083
6.40～60	625	778	3	1,535	116	8	11	143	540	303	2,779	760	7,600
7.60以上	215	151	3	633	57	8	11	71	560	151	3,079	788	5,727
合計	2,383	3,791	12	4,912	428	32	39	492	1,936	1,109	10,272	2,756	28,164

表11-25 全国の細街路の車種別・旅行速度別の THC 排出量推計結果(平成25年度)

旅行速度	細街路のTHC排出量(t/年)												
	ガソリン車							ディーゼル車					合計
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	
1.5未満	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2.5～10	41	63	0	93	4	0	0	3	1	9	7	2	222
3.10～15	119	178	0	304	13	0	0	11	2	33	18	5	685
4.15～25	800	1,131	0	2,347	98	1	1	91	18	250	150	41	4,928
5.25～40	360	481	0	1,260	51	0	0	51	11	132	88	25	2,460
6.40～60	72	73	0	342	13	0	0	13	3	35	24	7	583
7.60以上	6	3	0	33	1	0	0	1	0	3	3	1	51
合計	1,398	1,930	0	4,380	180	1	1	170	36	462	290	81	8,930

表11-26 全国の全道路の車種別・旅行速度別の THC 排出量推計結果(平成25年度)

旅行速度	全道路のTHC排出量(t/年)												
	ガソリン車							ディーゼル車					合計
	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	
1.5未満	2	4	0	2	0	0	0	0	0	1	3	1	13
2.5～10	58	102	0	113	6	0	0	5	7	15	41	12	360
3.10～15	191	349	0	407	24	1	1	22	35	62	184	52	1,328
4.15～25	1,326	2,267	2	3,201	187	6	6	182	282	480	1,528	421	9,889
5.25～40	1,286	1,994	4	3,026	202	10	12	224	545	522	2,922	796	11,543
6.40～60	698	851	3	1,877	130	8	11	156	543	338	2,803	766	8,183
7.60以上	221	154	3	665	59	8	11	72	560	154	3,082	789	5,777
合計	3,782	5,721	12	9,292	608	33	41	663	1,972	1,571	10,563	2,837	37,094

表11-27 自動車(ホットスタート)に係る全国の対象化学物質別排出量推計結果
(平成25年度;ガソリン・LPG車)

対象化学物質		年間排出量(t/年)							
物質番号	物質名	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	ガソリン車小計
10	アクロレイン	0.85	1.3	0.0028	2.1	0.14	0.0074	0.0091	4.4
12	アセトアルデヒド	5.4	8	0.017	13	0.86	0.046	0.058	28
53	エチルベンゼン	25	37	0.080	61	4.0	0.21	0.27	127
80	キシレン	127	192	0.41	311	20	1.1	1.4	653
240	スチレン	16	24	0.052	40	2.6	0.14	0.17	83
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	20	30	0.064	48	3.2	0.17	0.21	101
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	26	39	0.085	64	4.2	0.23	0.28	134
300	トルエン	241	364	0.78	591	39	2.1	2.6	1,239
351	1,3-ブタジエン	7.6	11	0.025	19	1.2	0.066	0.082	39
392	n-ヘキサン	113	172	0.37	279	18	1.0	1.2	585
399	ベンズアルデヒド	4.6	7	0.015	11	0.7	0.040	0.049	24
400	ベンゼン	200	302	0.65	491	32	1.7	2.1	1,029
411	ホルムアルデヒド	10	15	0.033	25	1.6	0.088	0.11	52
合計		795	1,203	3	1,954	128	6.9	8.5	4,099

表11-28 自動車(ホットスタート)に係る全国の対象化学物質別排出量推計結果
(平成25年度;ディーゼル車及び合計)

対象化学物質		年間排出量(t/年)						
物質番号	物質名	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	特種用途車	ディーゼル車小計	自動車合計
10	アクロレイン	4.0	13	10	71	19	117	121
12	アセトアルデヒド	23	114	88	612	163	999	1,027
53	エチルベンゼン	1.3	4.9	3.8	26	7	43	170
80	キシレン	4.0	8.9	7.2	47	13	80	733
240	スチレン	0.6	1.3	1.0	7	2	11	95
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	—	—	—	—	—	—	101
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	3.7	6.8	6.1	36	10	62	196
300	トルエン	2.8	19	15	105	28	170	1,409
351	1,3-ブタジエン	4.7	35	27	188	49	303	342
392	n-ヘキサン	—	—	—	—	—	—	585
399	ベンズアルデヒド	1.5	3.7	2.9	20	5	33	57
400	ベンゼン	11	28	23	149	40	251	1,280
411	ホルムアルデヒド	52	207	161	1,115	297	1,832	1,884
合計		109	441	345	2,375	632	3,902	8,001

II. コールドスタート時の増分

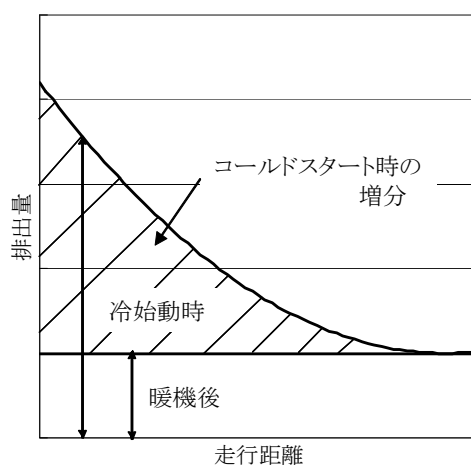
(1) 排出の概要

触媒が冷えた(活性化状態ではない)状態で自動車が始動され走行する際(冷始動時、コールドスタート時)には、触媒が暖まった状態(暖機後)で同距離を走行する場合に比べて、触媒の効果が十分に発揮されないことや、ガソリン車においては燃料の噴射量を増加させていることなどから、より多くの化学物質(対象化学物質を含む)が排出されるという知見が得られている。暖機後の排出量については前項においてホットスタート時の排出量として推計を行っている。本項ではコールドスタートによって増加する排出量(以下「コールドスタート時の増分排出量」という。)の推計を行う。コールドスタート時の増分排出量は、冷始動から暖機状態に達するまでに走行した際の排出と同距離を暖機後状態で走行した際の排出量の差として定義した(図11-21 参照)。

対象車種は、走行量が多く排出量データが利用可能なガソリン・LPG 車及びディーゼル車とした。LPG 車はガソリン車と同一の排出ガス規制が適用され、排出ガスに係る車両構造もガソリン車に近いことから、ガソリン車と同一の排出係数を適用する。したがって、以下、単に「ガソリン車」という場合も LPG 車を含むものとする。対象化学物質はホットスタート時と同じものとする。

推計する対象化学物質は、自動車からの排出が報告され、データが利用可能なアクロレイン(物質番号:10)、アセトアルデヒド(12)、エチルベンゼン(53)、キシレン(80)、クメン(83)、スチレン(240)、1,2,4-トリメチルベンゼン(296)、1,3,5-トリメチルベンゼン(297)、トルエン(300)、1,3-ブタジエン(351)、n-ヘキサン(392)、ベンズアルデヒド(399)、ベンゼン(400)、ホルムアルデヒド(411)の14物質とする。この内、クメン、1,2,4-トリメチルベンゼン、n-ヘキサンは平成25年度排出量の推計より対象化学物質に追加したが、ディーゼル自動車の排気ガスに含まれる濃度を測定した結果において検出下限値未満であったため、ディーゼル自動車の推計の対象とせず、濃度データが得られているガソリン自動車のみを推計の対象とした。

$$(\text{コールドスタート時の増分排出量}) = (\text{冷始動時排出量}) - (\text{暖機後排出量})$$



資料: JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1) (平成14年3月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)、(財)石油産業活性化センターホームページを基に作成した。

図11-21 コールドスタート時の増分排出量のイメージ

(2)利用可能なデータ

コールドスタート時の増分排出量の推計に利用可能なデータの種類と資料等について表11-29に示す。

表11-29 自動車のコールドスタート時の増分排出量の推計に利用するデータの種類の種類と資料等
(平成25年度)(その1)

データの種類の種類		資料等
①	都道府県別・4車種別・業態 ^{注1)} 別・燃料種別保有台数(台)	自動車保有車両数月報(都道府県別・車種別・業態別・燃料別)(平成26年3月末、(一財)自動車検査登録情報協会)
②	全国における(普通貨物/小型貨物)別・燃料種別保有台数(台)	自動車保有車両数(自検協統計)(平成26年3月末、(一財)自動車検査登録情報協会)
③	都道府県別・5車種別・業態別保有台数(台)	上記①と同じ
④	全国における5車種別・燃料種別保有台数(台)	上記②と同じ
⑤	都道府県別の軽貨物車の保有台数(台/年)	上記②と同じ
⑥	軽乗用車の都道府県別保有台数(台)	上記②と同じ
⑦	車種別・業態別・時間帯別1台あたりの年間始動回数(回/年/台)	自動車の使用実態調査報告書(平成10年3月、石油産業活性化センター)、環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)
⑧	車種別・業態別・燃料種別の年間合計走行量(km/年・台)	平成25年度分自動車燃料消費量統計(国土交通省)
⑨	車種別・業態別・燃料種別一台あたりの年間平均走行量(km/年)	上記⑧と同じ
⑩	車種ごとの経過年数と使用係数 ^{注2)} の関係	環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)
⑪	全国における車種別・初度登録年別保有台数(台)	上記②と同じ

注1:「業態」とは自家用と営業用を示す。

注2:「使用係数」とは、新規に購入した車両の走行量を1とした場合の経過年数ごとの走行量の割合を示す。

表11-29 自動車のコールドスタート時の増分排出量の推計に利用するデータの種類と資料等
(平成 25 年度) (その2)

データの種類		資料等
⑫	冷始動時及び暖機後の経過年数(積算走行距離)と劣化補正係数の関係	JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1)(平成 14 年 3 月、(財)石油産業活性化センター・JCAP ^{注1)} 推進室)、(財)石油産業活性化センターホームページ(http://www.pecj.or.jp/)
⑬	冷始動時及び暖機後の車種別・燃料種別・規制年次別 THC 排出係数(g/回)	上記⑩と同じ
⑭	規制年次ごとの排出係数車種区分と始動回数車種区分の関係	(一財)自動車検査登録情報協会発行資料等から推計(平成 22 年)
⑮	車種、業態及び時間帯ごとのソーク時間 ^{注2)} 別1台あたりの始動回数構成比(%)	自動車の使用実態調査報告書(平成 10 年 3 月、(財)石油産業活性化センター)
⑯	燃料種別ソーク時間補正係数	上記⑩と同じ
⑰	各都道府県の代表地点における1時間ごとの地上気温(°C)	気象庁気象統計情報(平成 25 年度分、気象庁ホームページ)(http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php)
⑱	地上気温と気温補正係数の関係	上記⑰と同じ
⑲	車種及び車籍地ごとの出発地別トリップ数構成比(%)	平成 17 年度道路交通センサス(自動車起終点調査;OD 調査)(国土交通省道路局)
⑳	コールドスタート時の増分に係る燃料種別の THC 排出量に対する対象化学物質の排出量の比率(%)	環境省環境管理技術室調べ(平成 23 年)

注 1:JCAP(Japan Clean Air Program):石油連盟・日本自動車工業会共同研究「大気改善のための自動車燃料等の技術開発プログラム」

注 2:「ソーク時間」とはエンジン停止時から次に始動するまでの時間を示す。

(3) 推計方法

自動車のコールドスタート時の増分に係る排出量は、1年間の始動回数(エンジンを始動させた回数)に、始動1回当たりの排出係数を乗じるのが基本的な推計方法である。なお、本推計方法は、JCAP(Japan Clean Air Program:石油連盟・日本自動車工業会共同研究「大気改善のための自動車燃料等の技術開発プログラム」)における推計方法に準拠している。具体的には、国土交通省の低排出車認定制度に係る低排出車の導入による排出係数の低下についての補正をJCAP では行っているが、本推計では低排出車の活動量について定量的な知見が得られないことから補正等を行っていない。

① 排出係数の設定方法

コールドスタート時の増分の排出係数は冷始動時と暖機後の排出係数の差として定義した。本項目の元データの測定の際、冷始動時は 11 モードという試験方法を取り、冷始動時排出係数の単位は試験1回あたりの排出量として表される。一方、暖機後は 10・15 モードという試験方法を取り、暖機後排出係数の単位は走行量あたりの排出量として表される。コールドスタート時の増分については、冷始動時と暖機後の排出係数の差をとるために、暖機後排出係数に 11 モード試験の走行距離(約 4km)を乗じて算出した。ただし、車両総重量(GVW)が 2.5t 以上のディー

ゼル車については、冷始動時、暖機後ともに JCAP が独自に設定した実走行モードによる試験によって測定をおこなっており、単位は両者とも試験1回あたりの排出量として表されるため補正不要である。

排出係数は気温やソーク時間(エンジン停止時から次に始動するまでの時間)、経過年数による触媒の劣化によって影響を受けるため、上記の試験によって設定された排出係数を基本の排出係数として、各影響を考慮してコールドスタート時の増分の排出係数を算出した。排出係数の算出式は以下のとおりである。

$$\begin{aligned} & \text{(コールドスタート時の増分の排出係数(g/回))} \\ & = \text{(冷始動時排出係数(g/回))} - \text{(暖機後排出係数(g/回))} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{(冷始動時排出係数(g/回))}_{\text{車種、燃料種、時間帯}} \\ & = \Sigma \{ \text{(冷始動時基本排出係数(g/回))}_{\text{規制年次、車種、燃料種}} \\ & \quad \times \text{(冷始動時劣化補正係数)}_{\text{積算走行距離、車種、燃料種、}} \\ & \quad \times \text{(ソーク時間補正係数)}_{\text{燃料種、時間帯}} \\ & \quad \times \text{(気温補正係数)}_{\text{燃料種、時間}} \} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{(暖機後排出係数(g/回))}_{\text{車種、燃料種、時間帯}} = \Sigma \{ \text{(暖機後基本排出係数(g/回))}_{\text{規制年次、車種、燃料種}} \\ & \quad \times \text{(暖機後劣化補正係数)}_{\text{積算走行距離、車種、燃料種}} \\ & \quad \times \text{(気温補正係数)}_{\text{燃料種、時間帯}} \} 1 \end{aligned}$$

- ※ ソーク時間補正: エンジン停止時間が短い場合には、完全に触媒が冷却されていないため、停止時間が長い場合と比べ、ホットスタート時の排ガス量との差が少なくなることを反映するために行う補正(図11-24 参照)。
- ※ 劣化補正: 積算走行距離が長くなると、触媒の劣化が発生してTHC排出量が大きくなることを反映するために行う補正(図11-22 参照)
- ※ 気温補正: 気温が低くなるとガソリン車では燃料供給量を増加して着火性能を増加させる等により排出量が大きくなることを反映させるために行う補正(図11-27 参照)

冷始動時及び暖機後基本排出係数を表11-30 に示す。ガソリン車では排出ガス規制を反映して初度登録年ごとに設定されている。規制に適合している車両は当該規制が導入される年度の翌年から販売されると仮定した。排出係数の車種区分は、始動回数の車種区分と異なるため、表11-31 のとおりに対応づけた。小型貨物車、普通貨物車、特種用途車の各排出係数は、軽量貨物車、中量貨物車、重量貨物車の排出係数を初度登録年別・車種別保有台数構成比(表11-32 参照)で加重平均して採用した。

(参考)自動車排出ガス試験方法

自動車排ガス規制では、実際に走行している最中の自動車排出ガスを測定するのは困難なため、シャシダイナモメータ上で実際の運転状況を反映した走行パターン(モード)でテストをしており、我が国の場合、以下のモードがある。

10・15 モード: 都市内高速道路の整備、渋滞の悪化等、都市内走行実態を反映したものとするために、現行の自動車排ガス規制でホットスタートについて採用されている方法。試験車のエンジンを暖機後、試験を行う。

11 モード: 郊外から都心に向かっての走行パターンとして設定された現行の自動車排ガス規制でコールドスタートについて採用されている方法。試験車のエンジンを暖機後、さらに6時間以上停止放置した後、試験を行う。

表11-30 コールドスタート時の増分に係る燃料種別・車種別・初度登録年別
THC 基本排出係数

車種		初度登録年	冷始動時 排出係数 (g/回)	暖機後 排出係数 (g/回)
ガソリン車	乗用車 (passenger car)	～平成 12 年	2.32	0.23
		平成 13 年～17 年	1.47	0.04
		平成 18 年～	0.73	0.02
	軽乗用車 (mini passenger car)	～平成 12 年	2.32	0.23
		平成 13 年～17 年	1.53	0.04
		平成 18 年	0.77	0.02
	軽貨物車 (mini truck)	～平成 10 年	2.80	0.27
		平成 11 年～14 年	2.80	0.16
		平成 15 年～17 年	2.44	0.07
		平成 18 年～	1.22	0.04
	軽量貨物車 (LD truck) (等価慣性重量 (GVW) ≤ 1.7t)	～平成 12 年	2.80	0.27
		平成 13 年～17 年	1.47	0.04
		平成 18 年～	0.73	0.02
	中量貨物車 (MD truck) (平成 12 年まで 1.7t < GVW ≤ 2.5t、 平成 13 年から 1.7t < GVW ≤ 3.5t)	～平成 10 年	2.80	0.27
平成 11 年～13 年		2.80	0.12	
平成 14 年～17 年		1.47	0.04	
平成 18 年～		0.73	0.02	
重量貨物車 (HD truck) (平成 12 年まで 2.5t < GVW、 平成 13 年から 3.5t < GVW)	～平成 17 年	2.80	0.27	
	平成 18 年～	1.40	0.14	
ディーゼル車	乗用車	全年	0.43	0.54
	軽量貨物車 (LD truck)	全年	0.43	0.54
	中量貨物車 (MD truck)	全年	0.43	0.54
	重量貨物車 (HD truck)	全年	9.06	6.48

出典: JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1) (平成 14 年 3 月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

注 1: ガソリン車及び等価慣性重量 2.5t 以下のディーゼル車については、暖機後排出係数は 10・15 モードの排出係数 (g/km) に 11 モードの距離 (km) を乗じて算出した。冷始動時排出係数については 11 モードの排出係数を示す。

注 2: 等価慣性重量が 2.5t 以上のディーゼル車の排出係数については、JCAP 試験によって得られた冷始動及び暖機後の実走行パターンによる実測結果 (g/回) を示す (走行距離を乗ずる等の補正が不要である)。

注 3: ガソリン軽乗用車、乗用車の排出係数は「ストイキ (理論空燃比)」の排出係数で代表させた。

表11-31 排出係数の車種と始動回数の車種の対応

始動回数の車種	排出係数の車種
軽乗用車	軽乗用車
小型乗用車	乗用車
普通乗用車	乗用車
バス	軽量/中量/重量貨物車を保有台数で加重平均
軽貨物車	軽貨物車
小型貨物車	軽量/中量/重量貨物車を保有台数で加重平均
普通貨物車	軽量/中量/重量貨物車を保有台数で加重平均
特種用途車	軽量/中量/重量貨物車を保有台数で加重平均

表11-32 小型貨物車及び普通貨物車における初度登録年ごとの車種別保有台数構成比
(平成25年度)(その1)

	初度登録年	ガソリン				ディーゼル			
		軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計	軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計
バス	平成7年以前	0.0%	31.8%	68.2%	100.0%	0.0%	0.5%	99.5%	100.0%
	平成8	0.0%	7.1%	92.9%	100.0%	0.0%	0.5%	99.5%	100.0%
	平成9	0.0%	4.7%	95.3%	100.0%	0.0%	0.7%	99.3%	100.0%
	平成10	0.0%	12.1%	87.9%	100.0%	0.0%	0.9%	99.1%	100.0%
	平成11	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%	0.0%	1.5%	98.5%	100.0%
	平成12	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	3.5%	96.5%	100.0%
	平成13	0.0%	1.0%	99.0%	100.0%	0.0%	1.7%	98.3%	100.0%
	平成14	0.0%	10.5%	89.5%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%
	平成15	0.0%	5.7%	94.3%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
	平成16	0.0%	5.8%	94.2%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
	平成17	0.0%	5.7%	94.3%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
	平成18	0.0%	5.7%	94.3%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
	平成19	0.0%	5.6%	94.4%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%
	平成20	0.0%	5.5%	94.5%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%
	平成21	0.0%	5.5%	94.5%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%
	平成22	0.0%	5.6%	94.4%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%
	平成23	0.0%	6.2%	93.8%	100.0%	0.0%	1.5%	98.5%	100.0%
	平成24	0.0%	6.0%	94.0%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
	平成25	0.0%	6.1%	93.9%	100.0%	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%
H26年(1~3月)	0.0%	5.5%	94.5%	100.0%	0.0%	1.3%	98.7%	100.0%	
小型 貨物 車	平成7年以前	40.9%	46.9%	12.3%	100.0%	7.1%	22.1%	70.8%	100.0%
	平成8	49.8%	39.1%	11.1%	100.0%	8.9%	23.1%	68.0%	100.0%
	平成9	53.4%	35.6%	11.0%	100.0%	9.1%	23.3%	67.6%	100.0%
	平成10	55.1%	33.7%	11.2%	100.0%	10.0%	23.5%	66.5%	100.0%
	平成11	55.0%	32.1%	13.0%	100.0%	7.9%	24.4%	67.7%	100.0%

注: (一財)自動車検査登録情報協会発行資料等から推計

表11-32 小型貨物車及び普通貨物車における初度登録年ごとの車種別保有台数構成比
(平成25年度)(その2)

	初度登録年	ガソリン				ディーゼル			
		軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計	軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計
小型貨物車(続き)	平成12	50.4%	34.7%	14.9%	100.0%	6.1%	24.4%	69.5%	100.0%
	平成13	49.4%	33.9%	16.7%	100.0%	5.9%	23.9%	70.2%	100.0%
	平成14	50.3%	28.7%	21.0%	100.0%	4.8%	22.2%	73.0%	100.0%
	平成15	33.5%	23.1%	43.4%	100.0%	2.0%	9.5%	88.5%	100.0%
	平成16	40.7%	25.4%	33.9%	100.0%	1.4%	6.4%	92.2%	100.0%
	平成17	44.4%	26.7%	28.9%	100.0%	1.1%	4.9%	94.0%	100.0%
	平成18	44.9%	26.8%	28.3%	100.0%	1.3%	6.1%	92.6%	100.0%
	平成19	47.7%	27.8%	24.5%	100.0%	1.5%	7.0%	91.5%	100.0%
	平成20	48.2%	27.9%	23.9%	100.0%	1.6%	7.2%	91.2%	100.0%
	平成21	49.7%	28.4%	21.9%	100.0%	1.7%	7.8%	90.5%	100.0%
	平成22	51.0%	28.9%	20.2%	100.0%	1.2%	5.4%	93.4%	100.0%
	平成23	50.8%	28.8%	20.4%	100.0%	0.1%	0.5%	99.4%	100.0%
	平成24	49.4%	28.4%	22.2%	100.0%	0.1%	0.3%	99.6%	100.0%
	平成25	49.2%	28.3%	22.5%	100.0%	0.1%	0.3%	99.7%	100.0%
	H26年(1~3月)	47.3%	27.7%	25.0%	100.0%	0.1%	0.3%	99.6%	100.0%
普通貨物車	平成7年以前	16.2%	42.1%	41.6%	100.0%	0.0%	1.0%	99.0%	100.0%
	平成8	0.5%	36.4%	63.1%	100.0%	0.0%	0.6%	99.4%	100.0%
	平成9	0.2%	40.1%	59.7%	100.0%	0.0%	0.6%	99.4%	100.0%
	平成10	0.3%	31.1%	68.6%	100.0%	0.0%	1.0%	99.0%	100.0%
	平成11	0.1%	32.8%	67.1%	100.0%	0.0%	0.6%	99.4%	100.0%
	平成12	0.1%	37.2%	62.7%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成13	0.1%	29.6%	70.4%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成14	0.1%	26.2%	73.7%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成15	0.1%	25.0%	74.9%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成16	0.1%	23.8%	76.2%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成17	0.1%	27.8%	72.2%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成18	0.1%	23.1%	76.9%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成19	0.1%	20.9%	79.1%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成20	0.0%	18.0%	82.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成21	0.1%	26.0%	73.9%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成22	0.1%	27.4%	72.6%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成23	0.1%	31.1%	68.8%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成24	0.1%	30.4%	69.5%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
	平成25	0.1%	26.7%	73.2%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
H26年(1~3月)	0.1%	20.8%	79.1%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	

注:(一財)自動車検査登録情報協会発行資料等から推計

表11-32 小型貨物車及び普通貨物車における初度登録年ごとの車種別保有台数構成比
(平成25年度)(その3)

	初度登録年	ガソリン				ディーゼル			
		軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計	軽量 貨物車	中量 貨物車	重量 貨物車	合計
特 種 用 途 車	平成7年以前	19.1%	45.8%	35.1%	100.0%	0.9%	7.8%	91.3%	100.0%
	平成8	13.0%	44.7%	42.3%	100.0%	3.0%	10.8%	86.2%	100.0%
	平成9	16.9%	44.2%	39.0%	100.0%	3.3%	9.7%	87.1%	100.0%
	平成10	16.4%	45.8%	37.8%	100.0%	2.8%	9.4%	87.8%	100.0%
	平成11	16.8%	41.7%	41.5%	100.0%	2.7%	7.3%	90.0%	100.0%
	平成12	18.5%	35.3%	46.2%	100.0%	1.3%	4.4%	94.4%	100.0%
	平成13	21.3%	29.4%	49.2%	100.0%	1.5%	2.5%	96.1%	100.0%
	平成14	31.9%	20.3%	47.7%	100.0%	0.2%	1.5%	98.3%	100.0%
	平成15	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成16	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成17	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成18	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成19	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成20	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成21	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成22	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成23	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成24	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	平成25	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%
	H26年(1~3月)	16.4%	28.4%	55.2%	100.0%	0.0%	0.8%	99.2%	100.0%

注: (一財)自動車検査登録情報協会発行資料等から推計

基本排出係数に対して各影響因子を考慮して補正を行う。経過年数(積算走行距離)による劣化補正は、装備している触媒の劣化が見込まれるガソリン車のみ行い、以下の式によって算出される。算出式の係数は新短期規制前及び以後で分けて設定されている。劣化補正係数と積算走行距離の関係を図11-22に示す。

$$(\text{冷始動時の経過年数による劣化補正係数}) = 2.47 \times 10^{-6} \times (\text{積算走行距離 (km)}) + 1$$

$$(\text{暖機後の経過年数による劣化補正係数}) = A \times (\text{積算走行距離 (km)}) + 1$$

新短期規制開始前に初度登録を行った車両

$$\text{乗用車 } A = 8.54 \times 10^{-6} (\text{軽乗用車は乗用車と同じと仮定})$$

$$\text{軽貨物車 } A = 1.40 \times 10^{-5}$$

$$\text{軽量貨物車 } A = 1.32 \times 10^{-5}$$

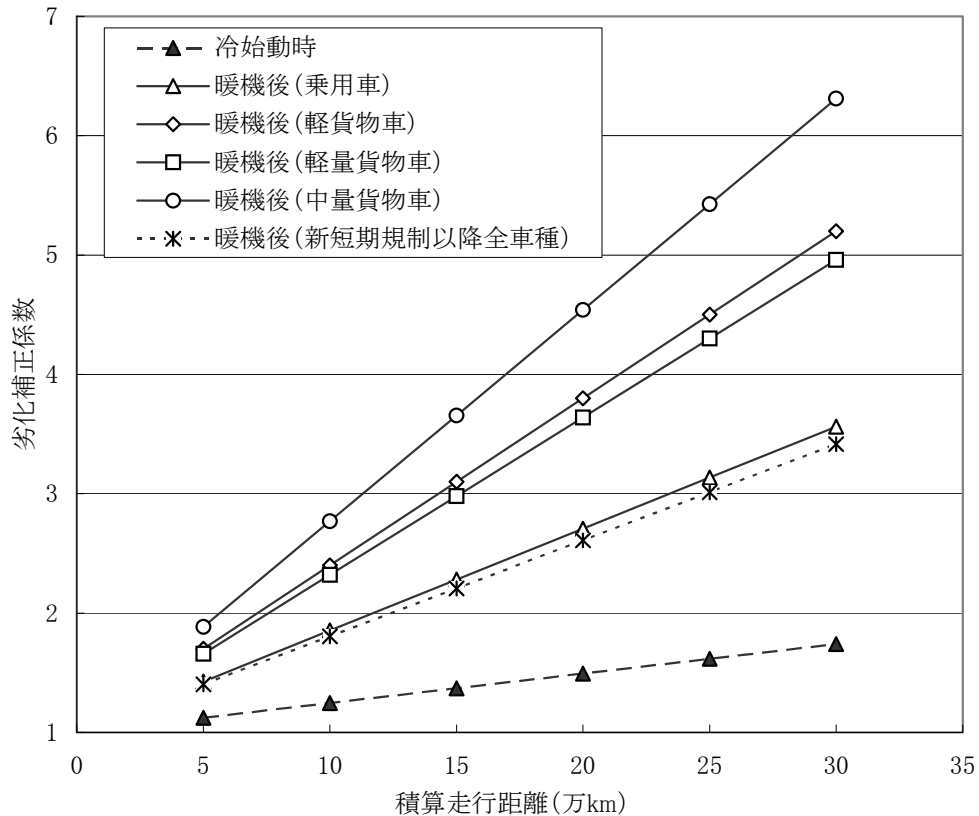
$$\text{中量貨物車 } A = 1.77 \times 10^{-5} (\text{重量貨物車、特種用途車は中量貨物車と同じと仮定})$$

※バスは中量貨物のAの値を採用した。

新短期規制後に初度登録を行った車両

$$A = 8.05 \times 10^{-6} (\text{ストイキ(理論空燃比)の数値を採用})$$

※新短期規制は乗用車、軽量貨物車が平成12年から、中量貨物車、重量貨物車が平成13年から、軽貨物車が平成14年から適用されるため、各車種ともその翌年に初度登録を行った車両からA=8.05×10⁻⁶が適用されるものとした。



出典: JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1) (平成 14 年 3 月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

図11-22 経過年数(積算走行距離)による劣化補正係数

一般的に初度登録年から年数が経過するほど年間の走行距離が低下する傾向にある(「使用係数」が低下する)ため、この影響を考慮して積算走行距離を設定する必要がある。経過年数と「使用係数」の関係は以下の式で表される。

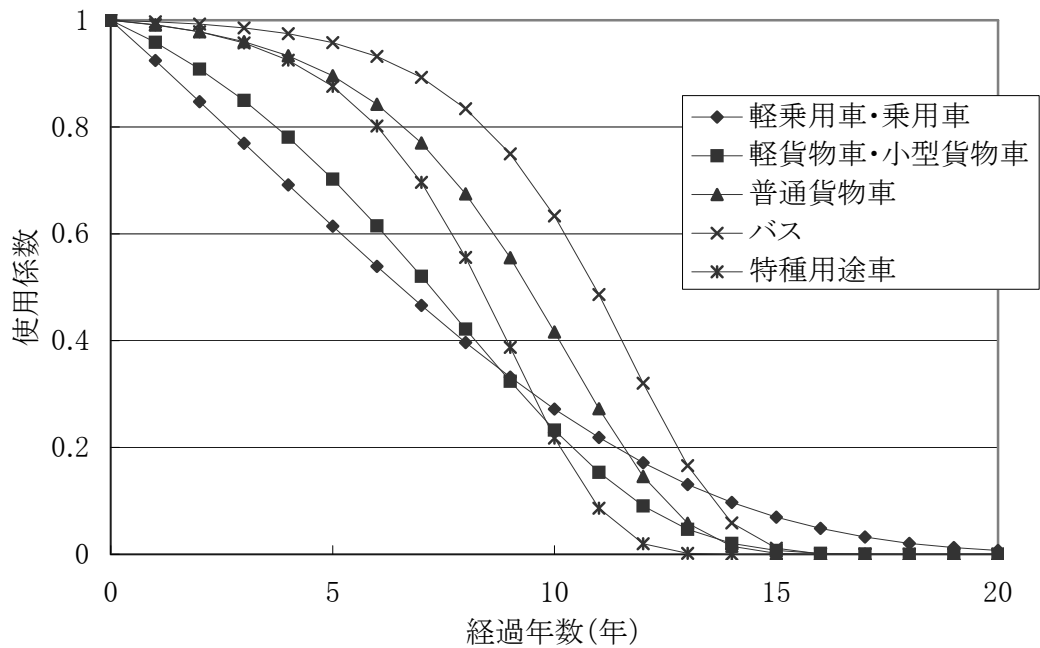
$$(\text{使用係数}) = \alpha \times \exp[-\beta \times \exp(-\gamma \times (\text{初度登録年からの経過年数}))]$$

表11-33 車種ごとの使用係数と初度登録年からの経過年数の関係式中の係数

係数	軽乗用車 乗用車	軽貨物車 小型貨物車	普通 貨物車	バス	特種 用途車
α	2.017	1.127	0.834	0.880	1.102
β	0.724	0.165	0.018	0.005	0.014
γ	-0.103	-0.229	-0.388	-0.454	-0.471

出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 14 年 3 月)

上記の関係式を用いて、平成 26 年(1~3 月)に初度登録した車両を 0 年目かつ使用係数を 1 として各経過年数に対して得られた使用係数を指数化して用いた。車種ごとの経過年数と使用係数の関係を図11-23 に示す。



注:環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)に基づいて、推計対象年度を経過年数0年、使用係数を1として補正した結果を示す。

図11-23 経過年数と使用係数の関係

車種別の年間走行量は初度登録年別(経過年数別)の保有台数と使用係数を用いて以下の式で表すことができる。

$$L = \sum (l_0 \times n_i \times a_i)$$

L:年間(延べ)走行量(台 km/年)

l_0 :新車1台あたりの年間走行量(km/年)

a:使用係数

n:保有台数(台)

i:初度登録年からの経過年数

したがって、新車1台あたりの年間走行量の算出方法は車種ごとの年間合計走行量(=L)を $\sum (n_i \times a_i)$ で除すことにより算出することができる。年間合計走行量は「自動車燃料消費量統計年報」(国土交通省)から1台当たりの年間平均走行量(表11-34 参照)及び「自動車保有車両数(自検協統計)」の保有台数のデータを用いて算出することが可能である。

表11-34 1台当たりの年間平均走行量の推計結果(平成 25 年度)

車種名	1台当たりの年間平均 走行量(km/台・年)	
	ガソリン車	ディーゼル車
軽乗用車	8,264	-
乗用車	9,393	9,869
バス	9,534	27,682
軽貨物車	8,990	-
小型貨物車	12,849	11,916
普通貨物車	8,874	24,354
特種用途車	9,662	24,046

新車1台あたりの平均年間走行量、初度登録年ごとの使用係数、初度登録年数からの経過年数を用いることにより、初度登録年ごとの積算走行距離を算出し、図11-22 で示した劣化補正係数と積算走行距離の関係を用いて、初度登録年ごとの劣化補正係数を設定した。

THC基本排出係数に初度登録年ごとの劣化補正係数を乗じて、劣化補正済み車種別・初度登録年別THC排出係数を算出した。初度登録年ごとの使用係数と保有台数を乗じて、初度登録年別の始動回数構成比とし、(経過年数による補正済)車種別・初度登録年別THC排出係数を加重平均した。表11-35 に結果を示す。

表11-35 経過年数による補正後 THC 排出係数の推計結果(平成 25 年度)

車種	THC 排出係数(g/回)			
	ガソリン車		ディーゼル車	
	冷始動時	暖機後	冷始動時	暖機後
軽乗用車	1.16	0.05	-	-
乗用車	1.13	0.05	0.43	0.54
バス	1.99	0.26	8.94	6.40
軽貨物車	1.75	0.08	-	-
小型貨物車	1.38	0.12	8.57	6.14
普通貨物車	2.08	0.28	9.06	6.48
特種用途車	1.62	0.18	8.99	6.43

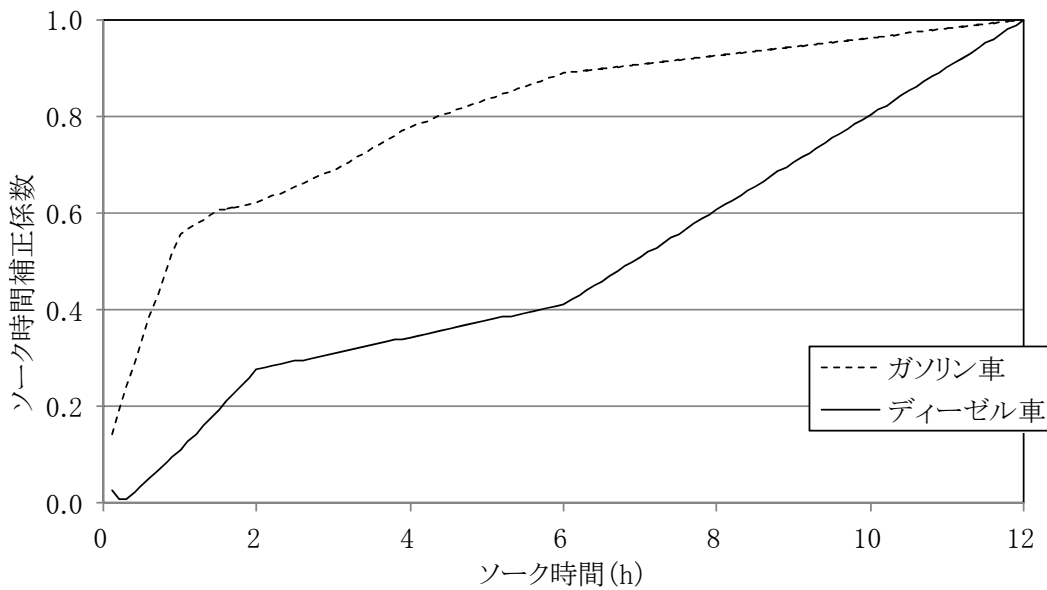
注:「経過年数による補正」とは触媒の劣化による補正と走行係数の低下に関する補正を示す。

冷始動時の排出係数については、エンジンを停止してから再び始動するまでのソーク時間による補正を行う。これは停止時間が長いほど、触媒がより冷えた状態となるため、冷始動時のTHC排出量が増加し、反対に短い時間しか停止をしなければ、触媒は暖機後の状態に近づいているためである。燃料種別のソーク時間補正係数を表11-36 に示す(図11-24 参照)。また、時間帯ごとにソーク時間別の始動回数構成比(図11-25、図11-26 参照)が得られるため、表11-36 補正係数を当該構成比で加重平均して、時間帯ごとのソーク時間補正係数を算出した。

表11-36 燃料種別・ソーク時間別補正係数(抜粋)

ソーク時間 (h)	ソーク時間補正係数	
	ガソリン車	ディーゼル車
1	0.558	0.111
2	0.622	0.277
3	0.689	0.311
4	0.780	0.344
5	0.835	0.378
6	0.890	0.411
7	0.908	0.510
8	0.927	0.608
9	0.945	0.706
10	0.963	0.804
11	0.982	0.902
12h 以上	1.000	1.000

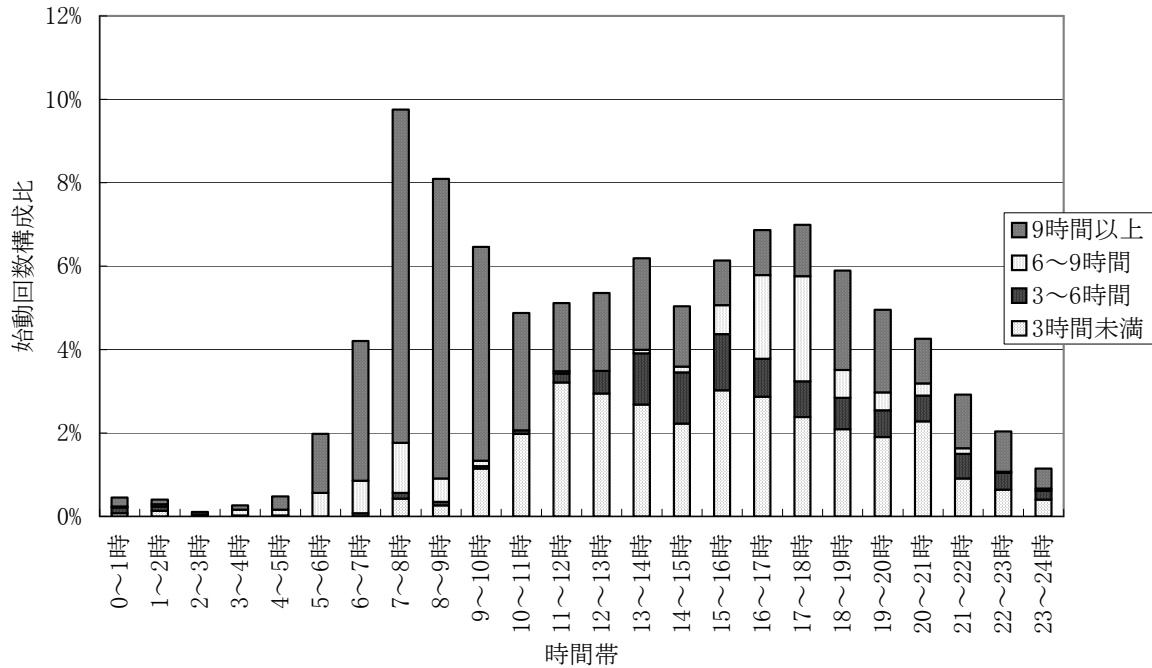
出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 14 年 3 月)



出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 14 年 3 月)

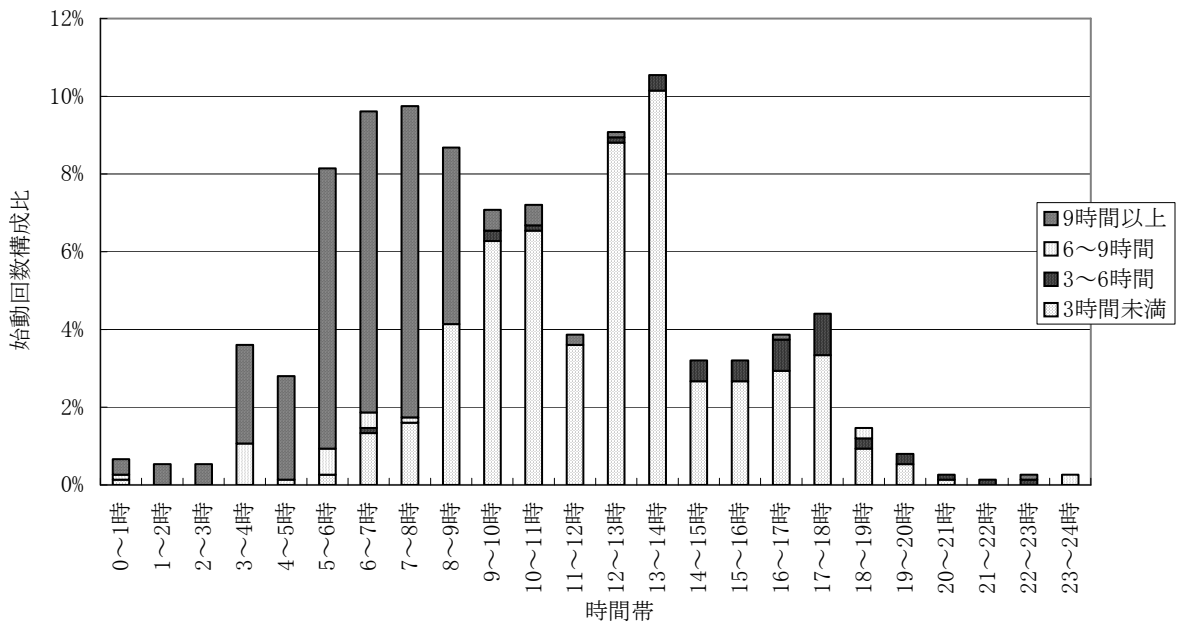
注:12 時間以上は触媒が完全に冷えた状態(ソーク時間補正係数=1.0)と仮定した。

図11-24 ソーク時間とソーク時間補正係数の関係



注: 自動車の使用実態調査報告書(平成 10 年 3 月、(財)石油産業活性化センター)に基づいて作成した。

図11-25 全国における時間帯別・ソーク時間別始動回数構成比(自家用乗用車)



注: 自動車の使用実態調査報告書(平成 10 年 3 月、(財)石油産業活性化センター)に基づいて作成した。

図11-26 全国における時間帯別・ソーク時間別始動回数構成比(営業用普通貨物車)

本推計で使用している排出係数は排ガスの公定試験法である 10・15 モード及び 11 モードにより測定しているが、試験の際、JISに基づいて試験室気温が 25℃と定められている。実際使用する際に気温が低くなった場合は、ガソリン車では着火性能を高めるために燃料供給量が増え

(かつ触媒も冷えていて効果が十分発揮されず)、排出量が大きくなるため、気温補正係数を用いて排出係数の補正を行う。気温補正係数はJCAPより得られた以下の式に従う(A、B、Cは表11-37のとおり)また地上気温の補正係数と気温の関係を図11-27に示す。

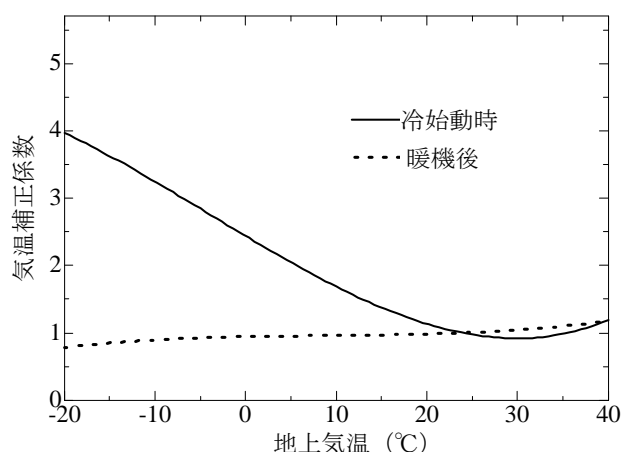
ディーゼル車については、補正係数のデータが得られないため補正は行わなかったが、ガソリン車のように、気温によって燃料供給量を調整して着火性能を増減させることはないため気温による影響はガソリン車と比べると少ないと考えられる。

$$\begin{aligned} (\text{ガソリン車気温補正係数}) = & A \times (\text{地上気温} - 23.9) + B \times (\text{地上気温} - 23.9)^2 \\ & + C \times (\text{地上気温} - 23.9)^3 + 1 \end{aligned}$$

表11-37 冷始動時及び暖機後の地上気温と気温補正係数の関係式中の係数

	A	B	C
冷始動時	-2.64E-02	1.98E-03	2.37E-05
暖機後	5.41E-03	2.68E-04	5.86E-06

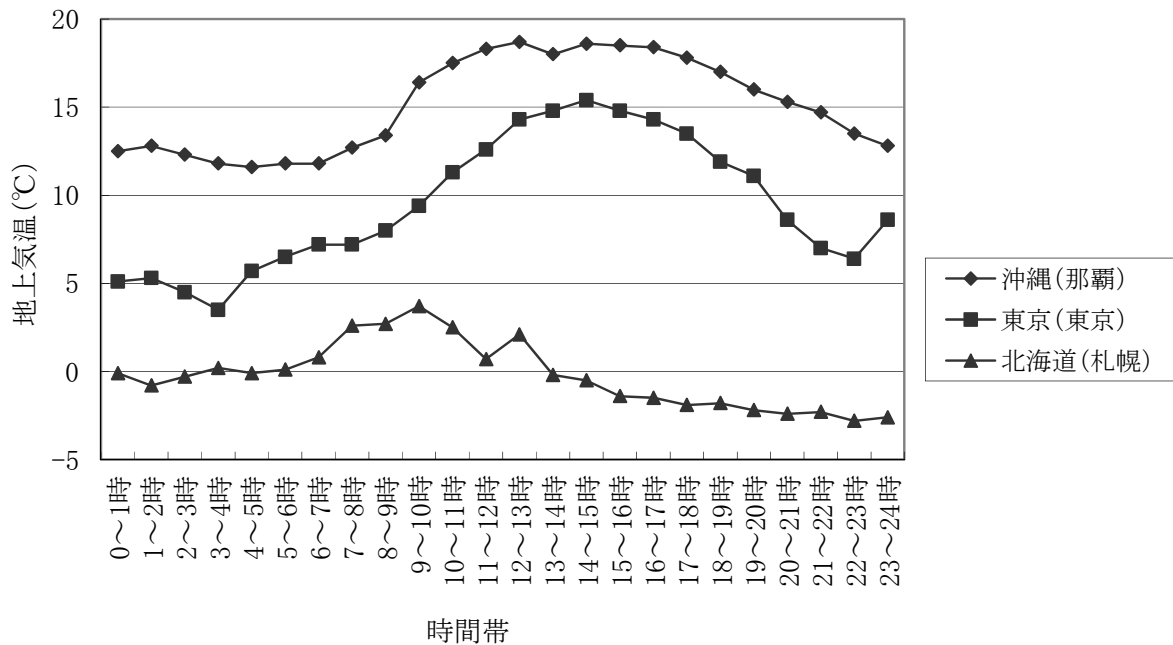
出典:JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1)(平成14年3月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)



注1:JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1)(平成14年3月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)の内容を一部修正して作成した。
 注2:計算式で算出された値が1を下回った場合と23.9°C以上のときは1とみなした。

図11-27 地上気温と気温補正係数の関係

各都道府県の気温については、県庁所在地のある市に人口が多く、始動が行われる回数も多いと考え、県庁所在地にある観測所の1時間ごとの地上気温(°C)で当該都道府県の気温を代表させることとした。ただし、県庁所在地に観測所がない埼玉県、滋賀県については地方気象台のデータを採用した。平成26年1月1日の北海道(札幌)、東京都(東京)、沖縄県(那覇)の気温データの例を図11-28に示す。



出典: 気象庁気象統計情報 (<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>)
 注: 都道府県名のあとの()内は気象台の名称を表す。

図11-28 1日の地上気温変動の例(平成26年1月1日の例)

上記の気温補正係数に対して、各都道府県の県庁所在地の1年間1時間ごとの気温を用いて、都道府県別・燃料種別・時間帯別補正係数を算出し、劣化補正済みの排出係数、ソーク時間補正係数を用いて、コールドスタート時の増分に係る都道府県別・車種別・燃料種別・時間帯別 THC 排出係数を算出した。なお、すべての補正係数を考慮したのち、コールドスタート時の増分の THC 排出係数がマイナスになった場合にはゼロとみなした。

②始動回数の設定方法

始動回数は、排出係数の区分に合わせて車種別、燃料種別、業態別、時間帯別に推計を行った。「自動車の使用実態調査報告書」(平成10年3月、(財)石油産業活性化センター)及び環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)において車種別・業態別・時間帯別の1台あたりの始動回数(回/日)(車種別・業態別の始動回数は表11-38 参照)が把握できるため、都道府県別・業態別・車種別・燃料別の保有台数を乗じて、(車籍地)都道府県別の年間始動回数を算出した。

なお、上記の都道府県別始動回数は、都道府県別の保有台数のデータを使用して推計したものであり、車籍地ごとの始動回数になっている。実際には車籍地の都道府県で始動するとは限らず、車種によっては他の都道府県で始動する場合が大きな比率を占める場合も考えられる。そこで、OD 調査の結果から車籍地別・出発地別のトリップ数(≒始動回数)が得られるため、このデータを利用して、車種及び車籍地ごとの出発地別始動回数構成比を算出し、車籍地の都道府県別始動回数から出発地別始動回数を設定した。

表11-38 車種別・業態別の始動回数(回/日)

車種	始動回数(回/日)	
	自家用	営業用
軽乗用車	3.75	—
乗用車	2.62	4.20
バス	2.23	3.14
軽貨物車	3.64	3.52
小型貨物車	3.21	3.38
普通貨物車	2.23	4.05
特種用途車	2.82	2.74

注:自動車の使用実態調査報告書(平成10年3月、(財)石油産業活性化センター)、環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)に基づいて作成した。

③THC及び対象化学物質別排出量の推計方法

上記①、②により設定したTHC排出係数と始動回数を乗じてTHC排出量を算出し、さらに燃料種別ごとのTHC排出量に対する対象化学物質の比率を乗じて対象化学物質別排出量を算出した。対象化学物質の対THC比率は表11-39に示す。

表11-39 THC 排出量に対する対象化学物質排出量の比率

物質番号	対象化学物質 物質名	対 THC 比率(%)	
		ガソリン車	ディーゼル車
10	アクロレイン	0.14%	0.93%
12	アセトアルデヒド	0.45%	4.5%
53	エチルベンゼン	3.0%	0.030%
80	キシレン	12%	0.12%
83	クメン	0.069%	—
240	スチレン	0.58%	0.018%
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	1.1%	—
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	0.82%	0.039%
300	トルエン	19%	0.42%
351	1,3-ブタジエン	0.66%	0.12%
392	n-ヘキサン	3.4%	—
399	ベンズアルデヒド	0.28%	0.020%
400	ベンゼン	3.5%	1.3%
411	ホルムアルデヒド	1.1%	4.4%

出典:環境省環境管理技術室調べ(平成23年)

(4) 推計フロー

①～③で示した設定もしくは推計方法をまとめると図11-29～図11-31 のとおりである。図11-29 は都道府県別・車種別・業態別・燃料別・時間帯別始動回数の推計方法を、図11-30 は THC排出係数の推計方法を、図11-31 は対象化学物質別排出量の推計方法を示す。

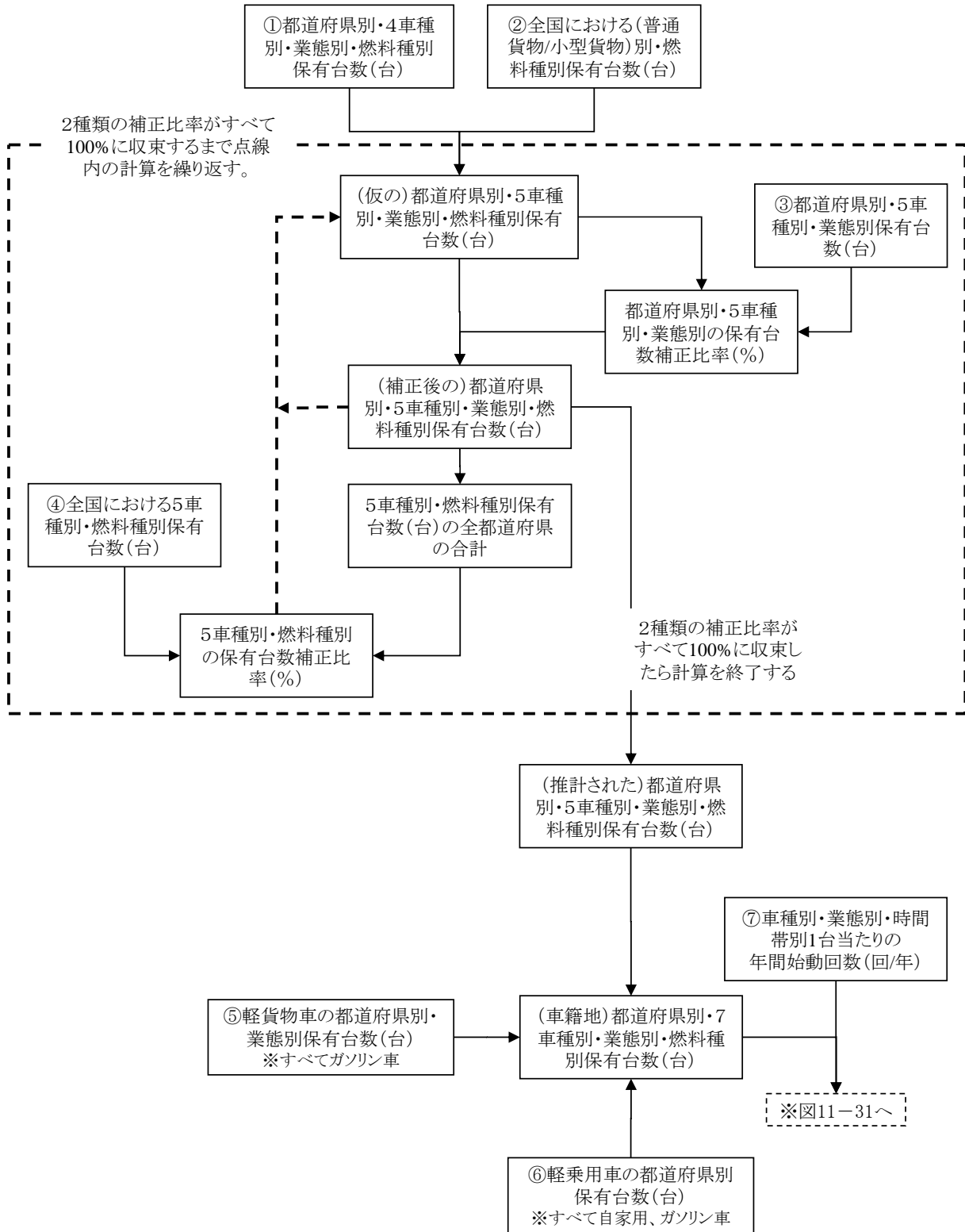


図11-29 都道府県別・車種別・業態別・燃料別・時間帯別始動回数の推計フロー

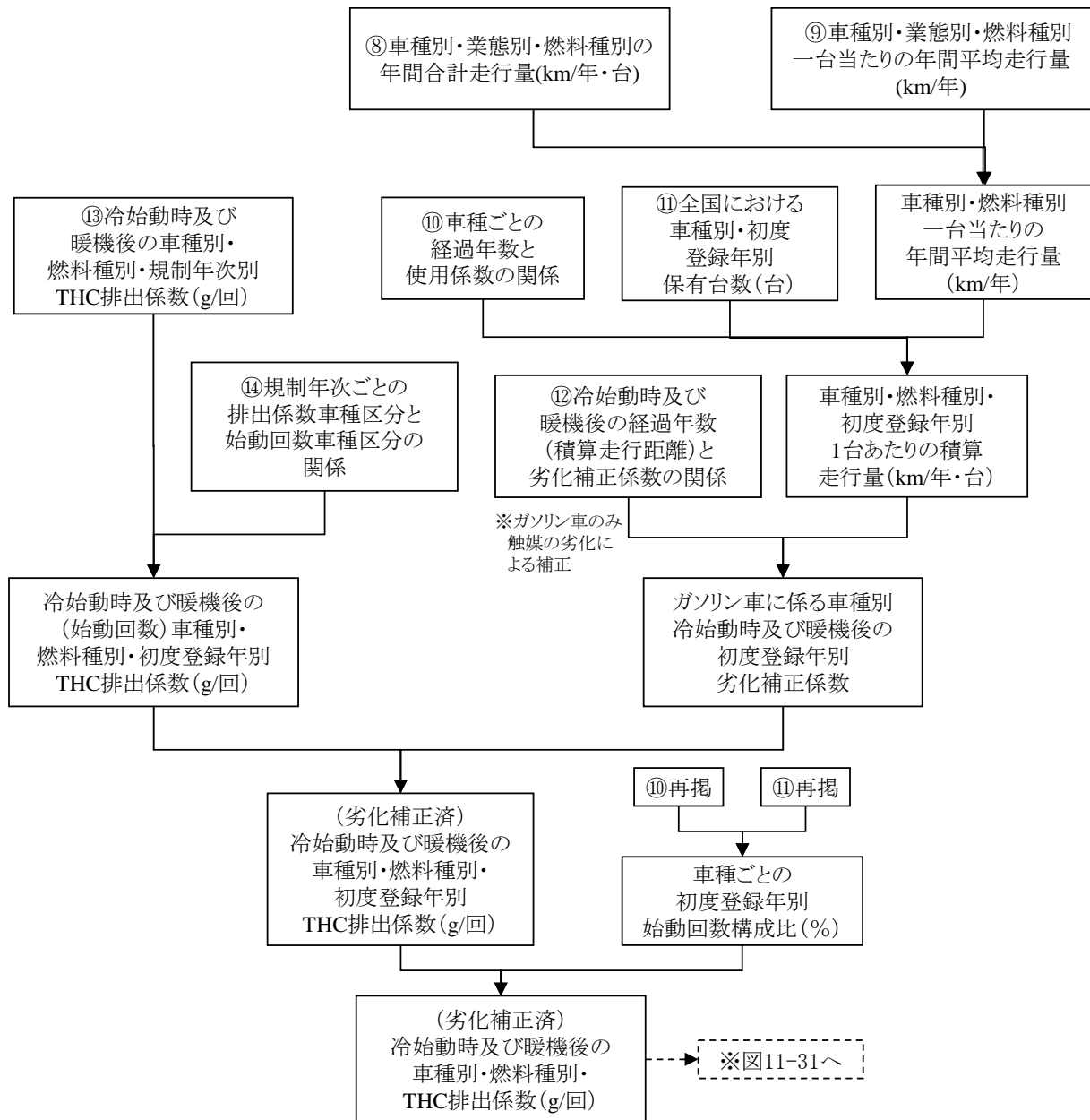


図11-30 劣化補正済車種別・燃料種別 THC 排出係数の推計フロー

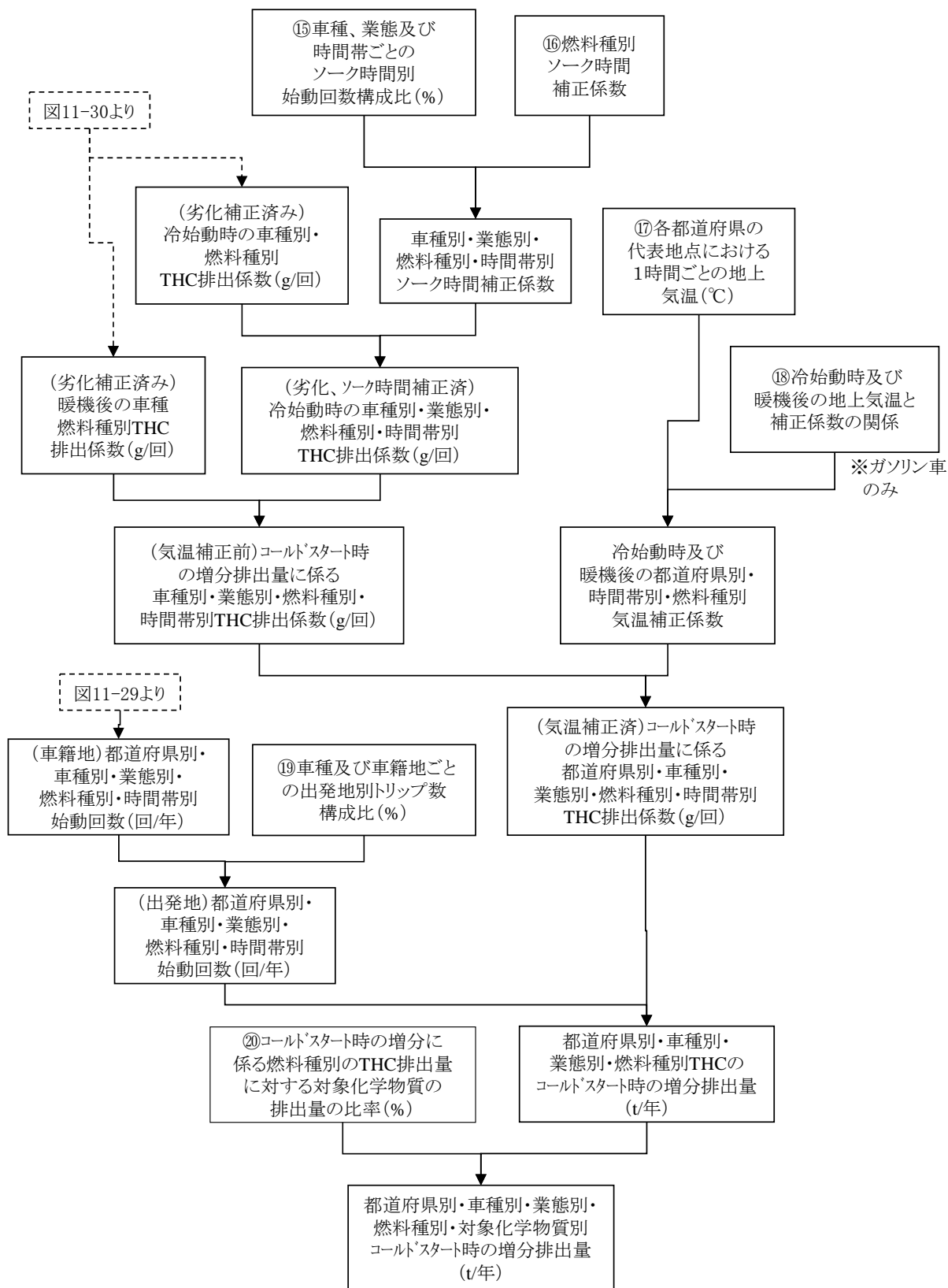


図11-31 都道府県別・車種別・燃料種別対象化学物質排出量の推計フロー

(5) 推計結果

全国のTHC排出量、対象化学物質別の推計結果を表11-40～表11-42 に示す。車種別にみると、「乗用車」の寄与が最も多く、THC排出量の約半数近くを占めている。

表11-40 コールドスタート時の増分に係る THC 排出量の推計結果(平成 25 年度)

車種	THC 排出量(t/年)	
	ガソリン車	ディーゼル車
軽乗用車	35,589	-
乗用車	42,315	-
バス	22	93
軽貨物車	20,637	-
小型貨物車	2,757	689
普通貨物車	277	701
特種用途車	498	393
合 計	102,095	1,875

注:ディーゼル乗用車は排出係数がマイナスとなるため、結果として排出量がゼロとなっている。

表11-41 自動車のコールドスタート時の増分に係る燃料種別・対象化学物質別
排出量の推計結果(平成 25 年度;ガソリン車)

対象化学物質		年間排出量(t/年)							
物質 番号	物質名	軽乗用 車	乗用車	バス	軽貨物	小型貨 物	普通貨 物	特種用 途車	ガソ リン 車 小計
10	アクロレイン	48	58	0	28	4	0	1	139
12	アセトアルデヒド	161	191	0	93	12	1	2	460
53	エチルベンゼン	1,068	1,269	1	619	83	8	15	3,063
80	キシレン	4,164	4,951	3	2,415	323	32	58	11,945
83	クメン	25	29	0	14	2	0	0	70
240	スチレン	205	244	0	119	16	2	3	589
296	1,2,4-トリメチルベ ンゼン	391	465	0	227	30	3	5	1,123
297	1,3,5-トリメチルベ ンゼン	293	348	0	170	23	2	4	840
300	トルエン	6,691	7,955	4	3,880	518	52	94	19,194
351	1,3-ブタジエン	235	280	0	136	18	2	3	675
392	n-ヘキサン	1,210	1,439	1	702	94	9	17	3,471
399	ベンズアルデヒド	101	120	0	59	8	1	1	290
400	ベンゼン	1,231	1,464	1	714	95	10	17	3,532
411	ホルムアルデヒド	399	474	0	231	31	3	6	1,143
	合 計	16,222	19,288	9.9	9,407	1,257	126	227	46,536

表11-42 自動車のコールドスタート時の増分に係る燃料種別・対象化学物質別
排出量の推計結果(平成25年度;ディーゼル車及び合計)

対象化学物質		年間排出量(t/年)					
物質 番号	物質名	バス	小型貨物	普通貨物	特種 用途車	ディーゼル 車小計	自動車 合計
10	アクロレイン	0.86	6.37	6.48	3.63	17	156
12	アセトアルデヒド	4.18	30.86	31.38	17.59	84	544
53	エチルベンゼン	0.03	0.21	0.21	0.12	0.57	3,063
80	キシレン	0.11	0.83	0.84	0.47	2.25	11,947
83	クメン	—	—	—	—	—	70
240	スチレン	0.02	0.12	0.13	0.07	0.34	589
296	1,2,4-トリメチルベン ゼン	—	—	—	—	—	1,123
297	1,3,5-トリメチルベン ゼン	0.04	0.27	0.28	0.15	0.74	841
300	トルエン	0.39	2.87	2.92	1.64	7.82	19,202
351	1,3-ブタジエン	0.11	0.84	0.85	0.48	2.29	677
392	n-ヘキサン	—	—	—	—	—	3,471
399	ベンズアルデヒド	0.02	0.14	0.14	0.08	0.38	290
400	ベンゼン	1.22	9.02	9.18	5.14	25	3,557
411	ホルムアルデヒド	4.13	30.44	30.96	17.36	83	1,226
	合 計	11	82	83	47	223	46,759

III. 燃料蒸発ガス

(1) 排出の概要

ガソリンを燃料とする自動車においては、気温の変動や走行時の燃料タンク内の温度上昇によってタンク内のガソリン成分が揮発するという知見が得られている。ここでは表11-43 の燃料蒸発ガスについて推計を行った。表11-43 に示したものの他にガソリンスタンドにおける給油の際に燃料タンク内に蒸発していた対象化学物質が押し出されるいわゆる「受入ロス」があるが、これは燃料小売業における排出として届出の対象となっているため、本推計区分からは除外した。

また推計を行う対象化学物質はガソリン成分であり、蒸発ガス中に含まれるエチルベンゼン(物質番号:53)、キシレン(80)、1,3,5-トリメチルベンゼン(297)、トルエン(300)、ベンゼン(400)の5物質に関して推計可能性の検討を行った。

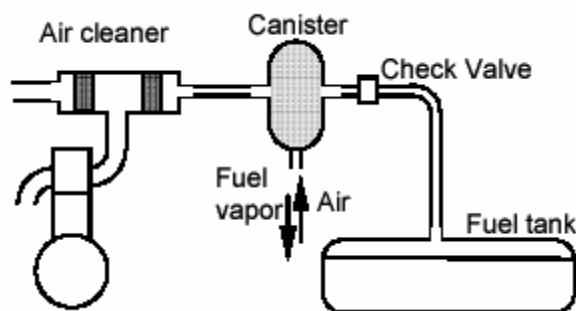
表11-43 自動車の燃料蒸発ガスの概要

燃料蒸発ガスの種類	概要
ダイアーナルブリージングロス Diurnal Breathing Loss (DBL)	駐車中に気温の変化等によりガソリンタンクで発生したガソリン蒸気が破過した ^{注1} キャニスタ(図11-32 参照) ^{注2} から大気に放出されることにより発生する蒸発ガス
ホットソークロス Hot Soak Loss (HSL)	エンジン停止後1時間以内に吸気管に付着したガソリンが発生する蒸発ガス
ランニングロス Running Loss (RL)	燃料タンク中のガソリンが走行に従って高温になり、キャニスタのパーージ ^{注3} 能力を超えて発生する蒸発ガス

注1:「破過」とは、吸着容量を超過したため、吸着されずに被吸着体が通過すること。

注2:キャニスタとはガソリン自動車の燃料系統に蒸発ガスの発生を防止するために装着されている活性炭等が封入された吸着装置を指す。駐車中に蒸発したガスはキャニスタに吸着され、走行中は吸気マニフォールド(多気筒エンジンに空気を供給するための枝別れになっている配管)が負圧となって吸着された蒸発ガスを空気とともに吸気マニフォールドに送られ、キャニスタの吸着能を回復する。

注3:パーージとは吸着された蒸発ガスを空気とともに吸気マニフォールドに送られることを示す。



資料:JCAP技術報告書、大気モデル技術報告書(1)(平成14年3月、(財)石油産業活性化センター・JCAP 推進室)、(財)石油産業活性化センターホームページ(<http://www.pecj.or.jp/>)

図11-32 燃料タンクとキャニスタの構造

(2) 利用可能なデータ

表11-43 に示した燃料蒸発ガスについては、JCAP(Japan Clean Air Program:石油連盟・日本自動車工業会共同研究「大気改善のための自動車燃料等の技術開発プログラム」)の方法に従って、環境省において実施された全炭化水素(以下、THCという。)推計結果を用いた。これらのデータの種類及び資料等について表11-44 に示す。

表11-44 自動車の燃料蒸発ガスに係る排出量の推計に利用するデータの種類と資料等
(平成 25 年度)

データの種類		資料等
①	平成 14 年度における都道府県別・車種別保有台数(台)	自動車保有車両数月報(都道府県別・車種別・業態別・燃料別)(平成 15 年 3 月末、(財)自動車検査登録協力会)
②	平成 14 年度における車種別ガソリン車の割合(%)	自動車保有車両数(自検協統計)(平成 15 年 3 月末、(財)自動車検査登録協力会)
③	平成 14 年度における車種別の規制対応/未対応別のガソリン車の保有台数構成比(%)	上記②と同じ
④	平成 25 年度における都道府県別・車種別保有台数(台)	自動車保有車両数月報(都道府県別・車種別・業態別・燃料別)(平成 26 年 3 月末、(一財)自動車検査登録情報協会)
⑤	平成 25 年度における車種別ガソリン車の割合(%)	自動車保有車両数(自検協統計)(平成 26 年 3 月末、(一財)自動車検査登録情報協会)
⑥	平成 25 年度における車種別の規制対応/未対応別のガソリン車の保有台数構成比(%)	上記⑤と同じ
⑦	平成 14 年度における DBL に係る都道府県別・規制対応/未対応別・車種別 THC 排出量推計結果(kg/年)	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年)
⑧	燃料蒸発における対象化学物質排出量の対 THC 比率(%)	EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook – 3rd edition(2002 年 10 月)
⑨	平成 14 年度における都道府県別・車種別・業態別保有台数(台)	上記①と同じ
⑩	平成 25 年度における都道府県別・車種別・業態別保有台数(台)	上記④と同じ
⑪	平成 14 年度における HSL に係る全国の車種別 THC 排出量推計結果(kg/年)	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年)
⑫	平成 14 年度における都道府県別・車種別ガソリン車走行量(台 km/年)	別途、自動車(ホットスタート)で推計した数値を採用
⑬	平成 25 年度における都道府県別・車種別ガソリン車走行量(台 km/年)	上記⑫と同じ
⑭	平成 14 年度における RL に係る地域別・規制対応/未対応別・車種別 THC 排出量推計結果(kg/年)	上記⑦と同じ

(3)推計方法

DBLについては平成 14 年度における車種別THC排出量を年次補正し(表11-45 参照)、HSL、RLについてはさらに都道府県別に割り振り、対象化学物質排出量の対THC比率を乗じることで算出を行う。DBL、HSL、RLの推計式を以下に示す。

○ DBL に係る排出量の推計方法

(DBL に係る都道府県別・車種別対象化学物質別排出量)

$$= (\text{平成 14 年度における都道府県別・車種別 THC 排出量}) \\ \times (\text{年次補正係数}) \\ \times (\text{対 THC 比率})$$

○ HSL に係る排出量の推計方法

(HSL に係る都道府県別・車種別・対象化学物質別排出量)

$$= (\text{平成 14 年度における全国の車種別 THC 排出量}) \\ \times (\text{年次補正係数}) \\ \times (\text{都道府県別配分指標の値}) \\ \times (\text{対 THC 比率})$$

※都道府県別配分指標としては、都道府県別・車種別・業態別ガソリン車の保有台数を使用する。

○ RL に係る排出量の推計方法

(RL に係る都道府県別・車種別・対象化学物質別排出量)

$$= (\text{平成 14 年度における地域別・車種別 THC 排出量}) \\ \times (\text{年次補正係数}) \\ \times (\text{地域ごとの都道府県別配分指標の値}) \\ \times (\text{対 THC 比率})$$

※都道府県別配分指標としては、都道府県別・車種別走行量を使用し、地域ごとに都道府県に配分する。

表11-45 年次補正に使用するパラメータ

燃料蒸発 ガス	年次補正に使用するパラメータ
DBL	都道府県別・車種別・規制対応/未規制別ガソリン車の保有台数(台)
HSL	都道府県別・車種別・業態別ガソリン車の保有台数(台)
RL	都道府県別・車種別走行量(台km/年) 都道府県別・車種別・規制対応/未対応別ガソリン車の保有台数(台)

対 THC 比率については国内のデータは得られていない。海外のデータとしては2種類のデータが EMEP/CORINAIR で紹介されていた。資料1は「Veldt C. and P.F.J. Van Der Most(1993), Emissiefactoren Vluchtige organische stoffen uit verbrandingsmotoren, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nr.10, April 1993」に基づくものであり、資料2は EMEP/CORINAIR の関係者が Derwent から個人的に提供を受けたもので、論文等からの引用ではない。また、その他のいくつかの THC 中の成分構成比に係る海外文献においては、上記の Veldt らのデータが引用されていた。

また、自動車の燃料蒸発ガス(DBL等)に類似するものとして、ガソリンスタンドにおけるガソリンの受入ロス及び自動車への給油ロスにおける排出係数が確認されているため、これらの数値との比較を行う事で上記2種類の文献における対THC比率の確からしさについて検討を行った。ガソ

リスタンドでの燃料蒸発ガスの排出係数としては表11-46 に示す2つの資料が利用可能であった。両者の排出係数に基づき、その成分組成(=対象化学物質ごとの排出係数の対THC比率)を推計した結果を表11-47に示す。成分組成は受入ロスと給油ロスはほとんど同じ値となっており、トルエンが約 1.2%と最大で、次いでベンゼンとキシレンが約 0.2%となっていた。

表11-46 ガソリンスタンドでの燃料蒸発ガスの排出係数が利用可能な文献

資料名	排出係数	備考
① 石油産業における炭化水素ベーパー防止トータルシステム研究調査報告書(昭和50年3月、資源エネルギー庁)	THC	東京都内と横浜市内で夏と冬に各5~6回測定したデータの平均値
② PRTR制度と給油所(平成14年3月、石油連盟・全国石油商業組合連合会)	ベンゼン等の5物質	PRTRの届出用の算出マニュアル

表11-47 ガソリンスタンドでの燃料蒸発ガスに係る成分組成の推計結果

物質番号	対象化学物質名	排出係数		対 THC 比率	
		受入ロス (g/kl-受入量)	給油ロス (g/kl-給油量)	受入ロス	給油ロス
53	エチルベンゼン	0.55	0.70	0.05%	0.05%
80	キシレン	2.22	2.79	0.21%	0.19%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	0.02	0.03	0.002%	0.002%
300	トルエン	13.53	17.04	1.25%	1.18%
400	ベンゼン	2.49	3.13	0.23%	0.22%

注1:対象化学物質ごとの排出係数は表11-46の資料②に基づき、レギュラーガソリンとプレミアムガソリンの加重平均値とした(前者と後者の比率を4:1と仮定)。

注2:対象化学物質ごとの排出係数はベーパー回収装置がない場合の値を示す。

注3:THC排出係数は表11-46の資料①に基づき(ガソリン種別の記載なし)、ベーパー回収装置がない場合としての値となっている。

受入ロス:1.08kg/kl-受入量

給油ロス:1.44kg/kl-給油量

注4:表11-46の資料①は測定時期が古いものの、THCとしての排出係数(ベーパー回収装置がない場合)はほとんど変わっていないと仮定した。

注5:ガソリンの蒸発ガスには炭化水素類以外の成分(アルデヒド類等)はほとんど含まれていないため、本表に示す対THC比率はNMVOCの成分組成と実質的に同義である。

表11-47とEMEP/CORINAIRから得られた2つのデータを表11-48に示す。「資料1」と「ガソリンスタンドでの燃料蒸発ガス」は比較的数値が類似していた。ここでベンゼンの数値が小さくなっているのは、国内ではガソリン中のベンゼン濃度が1wt%以下(1重量%以下)とする規制が行われているためであると考えられる。

上記の結果から、国内実測データ等の新たな知見が得られるまでは表11-48の「資料1(Veldt et al.)」のデータを用いることとする。よって、今回は、キシレン(80)、トルエン(300)、ベンゼン(400)の3物質について推計を行うこととした。

表11-48 自動車の燃料蒸発に係る対象化学物質排出量の対 THC 比率

物質 番号	対象化学物質名	対 THC 比率 (wt%)		
		資料1 (Veldt et al.)	資料2 (Derwent)	ガソリンスタン ドに係る排出 係数の推計
53	エチルベンゼン	-	1.32%	0.05%
80	キシレン	0.5%	5.35%	0.2%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	-	0.39%	0.002%
300	トルエン	1.0%	5.66%	1.2%
400	ベンゼン	1.0%	2.34%	0.2%
	合 計	2.5%	15.06%	1.7%

注1:「資料1」「資料2」については EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook - 3rd edition (2002年10月)、「ガソリンスタンドに係る排出係数の推計」については石油産業における炭化水素ペーパー防止トータルシステム研究調査報告書(昭和50年3月、資源エネルギー庁)、PRTR制度と給油所(平成14年3月、石油連盟・全国石油商業組合連合会)に基づき推計。

注2:本表に示す数値は1st edition(1996年2月)から変更されていないが、EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook - 2006以降のバージョンでは、欧州テストプログラムによるキャニスタ搭載ガソリン乗用車の比率が示されている。

→http://www.eea.europa.eu//publications/technical_report_2001_3

注3:当該数値は非メタン炭化水素(NMVOC)に対する重量比で記載されているが、燃料蒸発ガスについてはメタン及び含酸素化合物が含まれないため、対 THC 比率と同義である。

注4:資料1ではエチルベンゼンと1,3,5-トリメチルベンゼンの値が示されていないが、組成の近いキシレンの対 THC 比率と、資料2における両者とキシレンとの比率を使うと、両者の対 THC 比率は概ね以下のような値になる可能性がある(ただし、今回の推計では採用しない)。

エチルベンゼン: $0.5\% \times (1.32\% / 5.35\%) \approx 0.1\%$

1,3,5-トリメチルベンゼン: $0.5\% \times (0.39\% / 5.35\%) \approx 0.04\%$

(4) 推計フロー

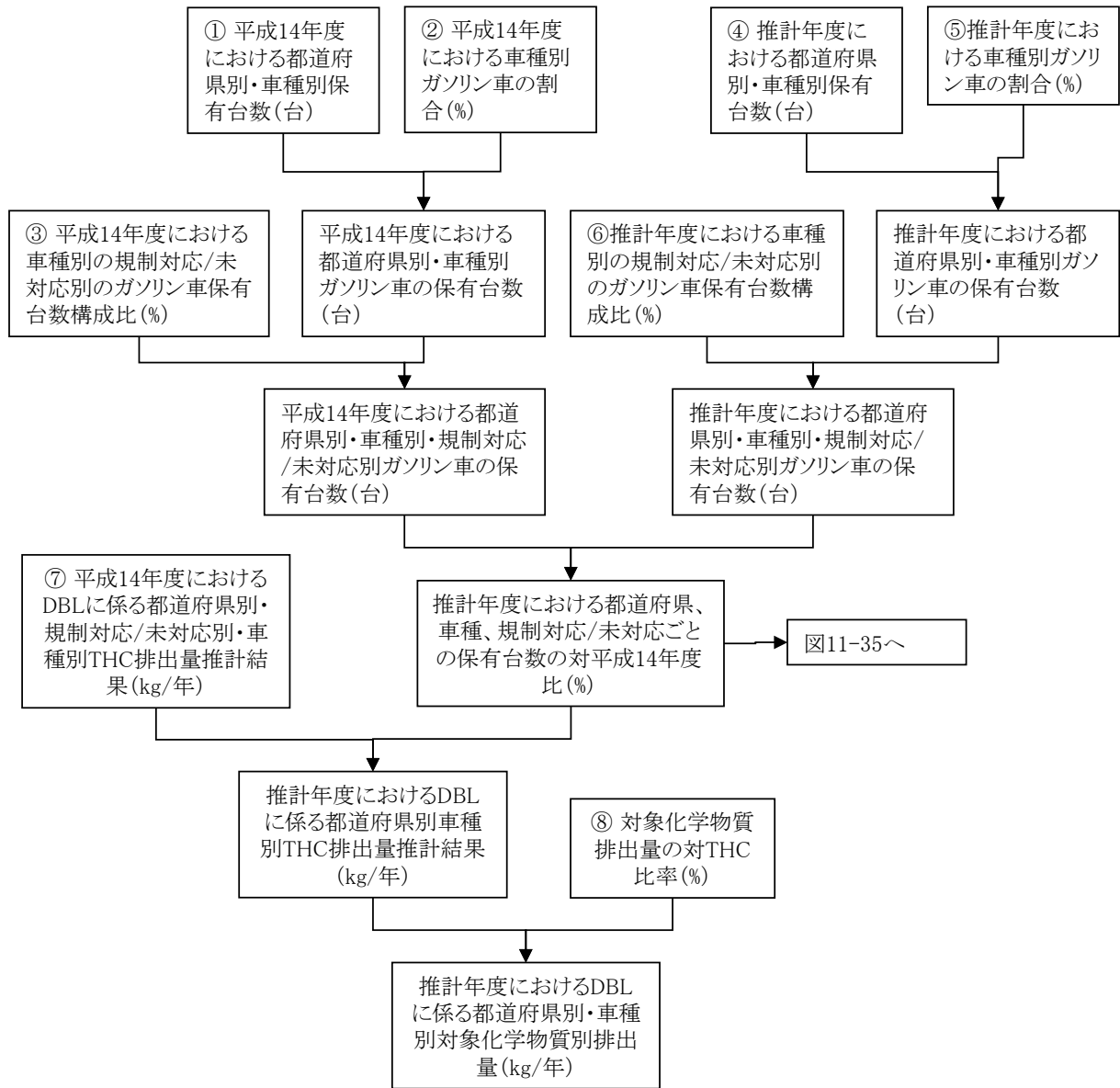


図11-33 燃料蒸発ガス(DBL)に係る対象化学物質別排出量の推計フロー

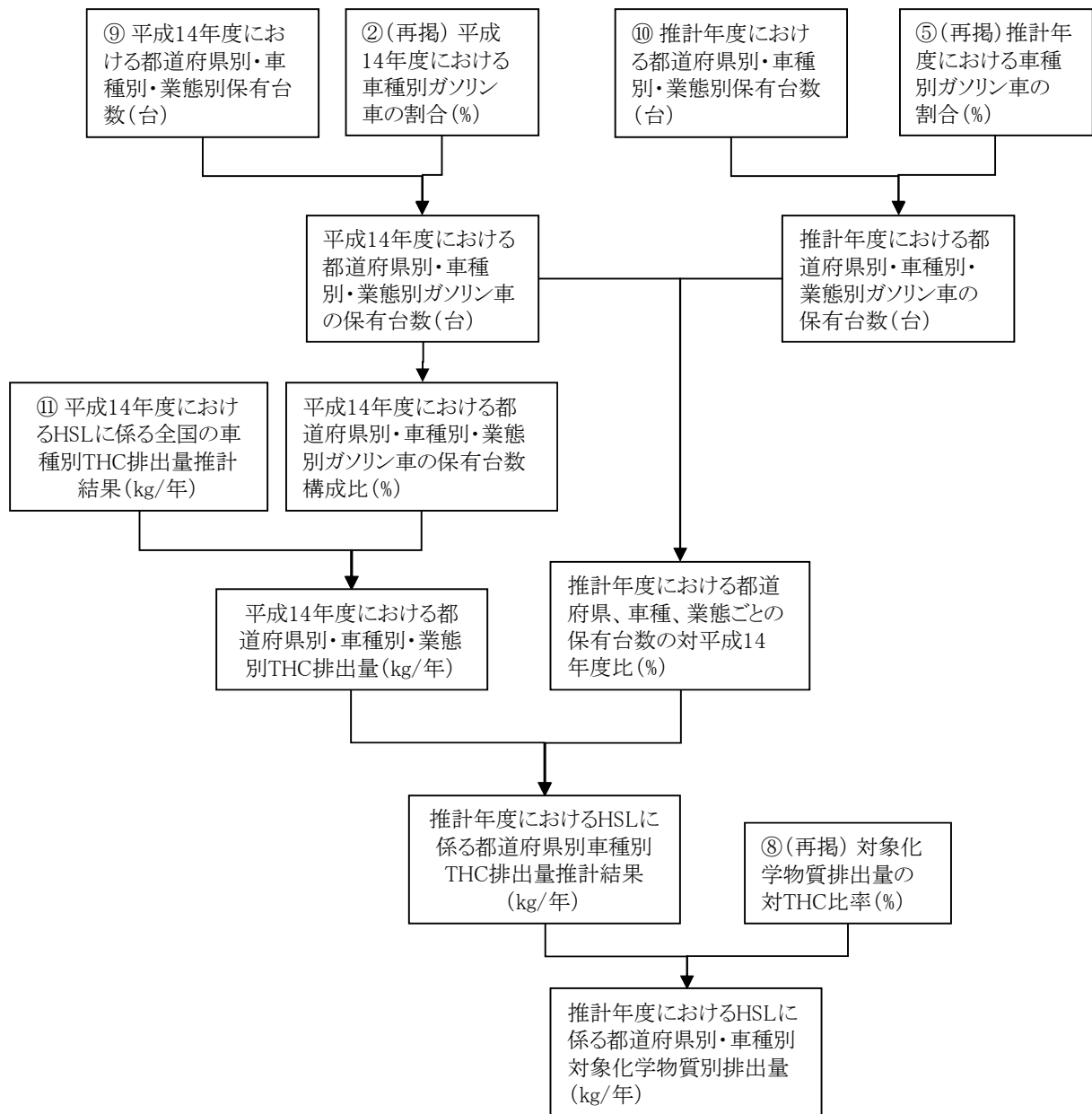


図11-34 燃料蒸発ガス(HSL)に係る対象化学物質別排出量推計フロー

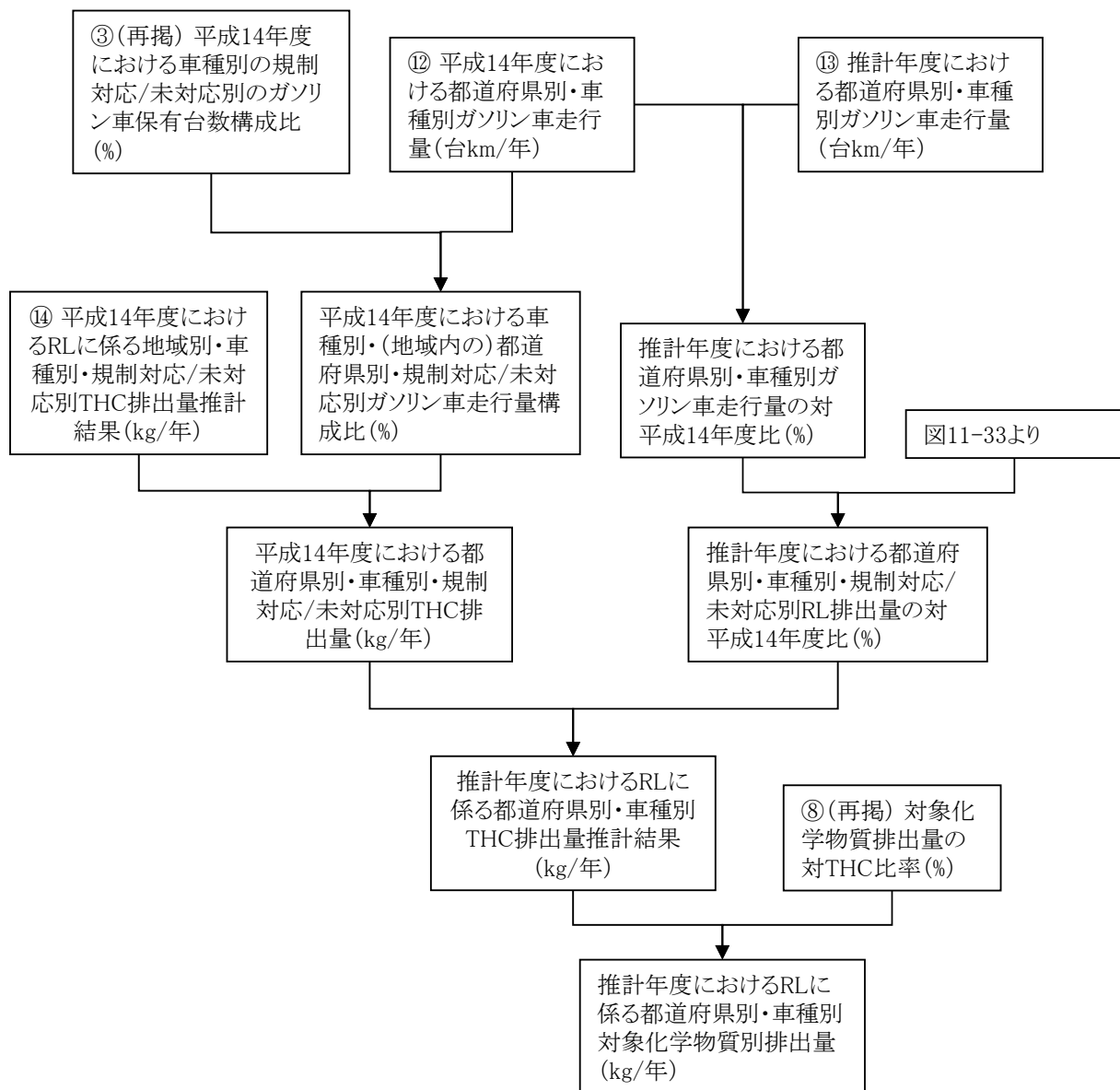


図11-35 燃料蒸発ガス(RL)に係る対象化学物質別排出量の推計フロー

(5)推計結果

推計結果を表11-49～表11-52 に示す。燃料蒸発ガスによる排出は、THC 排出量で見ると自動車に係る全排出量の約 14%程度であるが、THC 中に含まれる対象化学物質の含有率が低い
ため、化学物質排出量で見ると自動車全体の約 1%であった。

表11-49 燃料蒸発ガスに係る THC 排出量の推計結果(平成 25 年度)

車種	THC 排出量(t/年)			
	DBL	HSL	RL	合計
軽乗用車	2,345	2,083	1,888	6,316
乗用車	8,463	2,319	2,407	13,190
バス	1	0.3	20	21
軽貨物車	1,011	844	506	2,361
小型貨物車	209	131	135	474
普通貨物車	24	5	20	50
特種用途車	65	24	16	104
合計	12,118	5,407	4,991	22,516

注:燃料蒸発ガスの排出量推計はガソリン車を対象としているため、本表もガソリン車に係る排出量となっている。

表11-50 燃料蒸発ガス以外の自動車に係る THC 排出量との比較(平成 25 年度)

排出源	THC 排出量(t/年)			構成比
	ガソリン・LPG 車	ディーゼル車	合計	
ホットスタート	19,488	17,605	37,094	22.7%
コールドスタート時の増分	102,095	1,875	103,970	63.5%
サブエンジン式機器	—	47	47	0.03%
燃料蒸発ガス	22,516	—	22,516	13.8%
合計	145,759	20,333	166,091	100.0%

注:サブエンジン式機器については「IVサブエンジン式機器」にて別掲する。

表11-51 自動車の燃料蒸発ガスに係る対象化学物質別排出量の推計結果(平成 25 年度)

物質番号	物質名	年間排出量(t/年)							合計
		軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	特種用途車	
80	キシレン	32	66	0.1	12	2	0.2	0.5	113
300	トルエン	63	132	0.2	24	5	0.5	1.0	225
400	ベンゼン	63	132	0.2	24	5	0.5	1.0	225
合計		158	330	0.5	59	12	1.2	2.6	563

表11-52 燃料蒸発ガス以外の自動車に係る対象化学物質別排出量の推計結果との比較
(平成 25 年度)

対象化学物質		届出外排出量(t/年)						燃料蒸発 ガスの割 合 =(d)/ {(a)+(b)+ (c)+(d)}
物質番号	物質名	ホットスタート (a)		コールドスタート 時の増分 (b)		サブエンジ ン式機器 (c)	燃料蒸発 ガス (d)	
		ガソリン 車等	ディーゼル 車	ガソリン 車等	ディーゼル 車	ディーゼル	ガソリン 車等	
10	アクロレイン	4	117	139	17	0.2	-	-
12	アセトアルデヒド	28	999	460	84	0.8	-	-
53	エチルベンゼン	127	43	3,063	0.6	0.1	-	-
80	キシレン	653	80	11,945	2	0.3	113	0.88%
83	クメン	-	-	70	-	-	-	-
240	スチレン	83	11	589	0.3	0.1	-	-
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	101	-	1,123	-	-	-	-
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	134	62	840	0.7	0.1	-	-
300	トルエン	1,239	170	19,194	8	0.4	225	1.1%
351	1,3-ブタジエン	39	303	675	2	0.2	-	-
392	n-ヘキサン	585	-	3,471	-	-	-	-
399	ベンズアルデヒド	24	33	290	0.4	0.1	-	-
400	ベンゼン	1,029	251	3,532	25	0.5	225	4.4%
411	ホルムアルデヒド	52	1,832	1,143	83	3	-	-
合計		4,099	3,902	46,536	223	6	563	1.0% ^{注3)}

注1: エチルベンゼンと 1,3,5-トリメチルベンゼンについて、仮に表11-48 の注4に示す比率を採用した場合は、燃料蒸発ガスに係るそれぞれの全国排出量は約 28t (THC排出量 22,516t/年×約 0.1%)、8t (THC排出量 22,516t/年×約 0.04%)と推計されるが、現時点において信頼できる値とは認められないため、PRTRとしての推計結果としては採用しないこととする。

注2: サブエンジン式機器については「IV. サブエンジン式機器」にて別掲する。

注3: 合計欄の「燃料蒸発ガスの割合」は、排出形態ごとの合計排出量に対する燃料蒸発ガスの割合を示す。

IV. サブエンジン式機器

(1) 排出の概要

冷凍冷蔵車や長距離走行用のトラック・バス等の空調用に搭載されているサブエンジン式機器は、軽油を燃料として消費し仕事を行う。この時の排ガスに対象化学物質が含まれている。排出量を推計する対象化学物質は、自動車(ディーゼル車)と同様、アクロレイン(物質番号:10)、アセトアルデヒド(12)、エチルベンゼン(53)、キシレン(80)、スチレン(240)、1,3,5-トリメチルベンゼン(297)、トルエン(300)、1,3-ブタジエン(351)、ベンズアルデヒド(399)、ベンゼン(400)、ホルムアルデヒド(411)の11物質とする。

推計の対象とする機器は冷凍冷蔵車に搭載されているサブエンジン式冷凍機及びバス等に搭載されているサブエンジン式クーラーとする。

(2) 利用可能なデータ

利用可能なデータは、サブエンジン式機器の仕事量に関するデータと仕事量当たりの排出係数に関するデータである。具体的なデータは表11-53に示す。

表11-53 サブエンジン式機器の排ガスに係る排出量推計に利用可能なデータ(平成25年度)

データの種類		資料等
①	機種別平均稼働時間(h/年)	「オフロードエンジンからの排出ガス実態調査」(平成14年、環境省)
②	出荷年別の使用係数	環境省環境管理技術室資料(平成15年)
③	機種別・出荷年別の全国合計の保有台数(台)	上記②と同じ(表11-55)
④	機種別の稼働時の平均出力(kW)	上記①と同じ(表11-54)
⑤	出荷年別の規制対応車の出荷割合(平成8年度50%、平成9年度75%、平成10年度以降100%)	上記①と同じ
⑥	機種別・規制対応/未対応別・燃料種別全炭化水素(THC)排出係数(mg/kWh)	上記①と同じ(表11-56)
⑦	対象化学物質の排出量の対 THC 比率(%)	環境省環境管理技術室調査(平成16年)
⑧	機種ごとの都道府県別配分指標	表11-58に別掲

(3)推計方法

基本的な推計方法は「13.特殊自動車」と同様に、機種別・出荷年別の全国合計の年間稼働時間と機種別の平均出力から機種別の全国合計の年間仕事量(GWh/年)を算出し、仕事量当たりの排出係数(mg/kWh)を乗じるものであるため、詳細は省略する。なお、推計にあたり使用したデータを表11-54～表11-58に示す。

表11-54 サブエンジン式機器の平均出力および機種別稼働時間

機種	エンジン種類	定格出力(kW)	稼働時平均出力(kW)	1台当たりの稼働時間(平成25年)(h/年)
冷凍機	ディーゼル	8.3	3.9	1,000
クーラー	ディーゼル	12.1	5.7	960

出典:「オフロードエンジンからの排出ガスの実態調査」(平成14年、環境省)

表11-55 機種別・出荷年別の保有台数及び使用係数(平成25年)

年	保有台数(台)		使用係数	
	冷凍機	クーラー	冷凍機	クーラー
平成25年	2,068	0	1.000	1.000
平成24年	1,907	0	0.933	0.933
平成23年	1,731	0	0.855	0.855
平成22年	1,751	257	0.767	0.767
平成21年	1,649	321	0.668	0.668
平成20年	1,174	373	0.559	0.559
平成19年	1,414	412	0.439	0.439
平成18年	1,591	375	0.439	0.439
平成17年	1,366	1,075	0.439	0.439
平成16年	1,192	1,108	0.439	0.439
平成15年	1,053	1,095	0.439	0.439
平成14年	841	772	0.439	0.439
平成13年以前	4,150	4,524	0.439	0.439

出典:環境省環境管理技術室資料(平成15年)より作成

注:平成22年までで、サブエンジン式のクーラーの国内生産は、ほぼ終了した。

表11-56 サブエンジン式機器の機種別のTHC排出係数

機種	エンジン種類	排出係数(g/kWh)		ISO8178 テストサイクル
		規制対応	規制未対応	
冷凍機	ディーゼル	0.28	0.8	D2
クーラー	ディーゼル	0.28	0.8	D2

出典:「オフロードエンジンからの排出ガスの実態調査」(平成14年、環境省)

表11-57 対象化学物質別排出量の対 THC 比率(平成 25 年度)

対象化学物質		対 THC 比率
物質 番号	物質名	
10	アクロレイン	0.39%
12	アセトアルデヒド	1.6%
53	エチルベンゼン	0.21%
80	キシレン	0.72%
240	スチレン	0.23%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	0.20%
300	トルエン	0.83%
351	1,3-ブタジエン	0.39%
399	ベンズアルデヒド	0.19%
400	ベンゼン	1.0%
411	ホルムアルデヒド	7.4%

出典:環境省環境管理技術室資料(平成 16 年)

注:ディーゼル特殊自動車の数値を採用しており、冷凍機、クーラー共通の対 THC 比率である。

表11-58 都道府県別の配分指標

機種	配分指標	資料名
冷凍機	都道府県別貨物車合計 走行量(台 km/年)	平成 22 年度道路交通センサス (一般交通量調査) (国土交通省道路局)等
クーラー	都道府県別バス走行量 (台 km/年)	

(4) 推計フロー

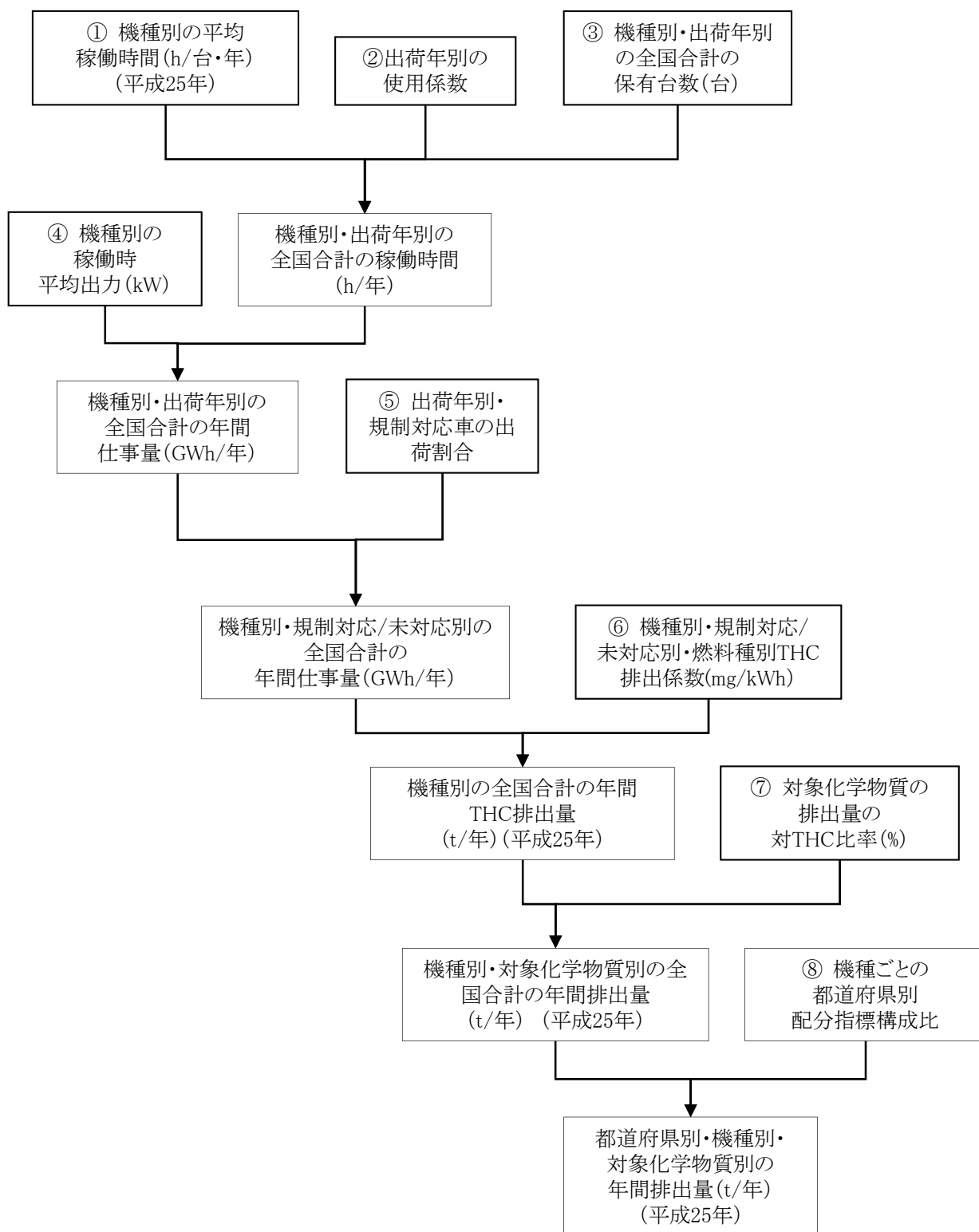


図11-36 自動車(サブエンジン式機器)に係る排出量の推計フロー

(5)推計結果

(3)の推計方法に従って推計を行った結果を以下に示す。

表11-59 機種別の全国合計の年間 THC 排出量の推計結果(平成 25 年度)

機種	エンジン 種類	THC 排出量(t/年)		
		規制 対応	規制 未対応	合計
冷凍機	ディーゼル	23	3	26
クーラー	ディーゼル	13	8	21
合 計		36	11	47

表11-60 機種別・対象化学物質別排出量の推計結果(平成 25 年度)

対象化学物質		年間排出量(kg/年)	
物質 番号	物質名	冷凍機	クーラー
10	アクロレイン	100	82
12	アセトアルデヒド	417	342
53	エチルベンゼン	54	44
80	キシレン	186	153
240	スチレン	60	50
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	53	43
300	トルエン	214	176
351	1,3-ブタジエン	100	82
399	ベンズアルデヒド	50	41
400	ベンゼン	259	212
411	ホルムアルデヒド	1,913	1,569
合 計		3,406	2,793

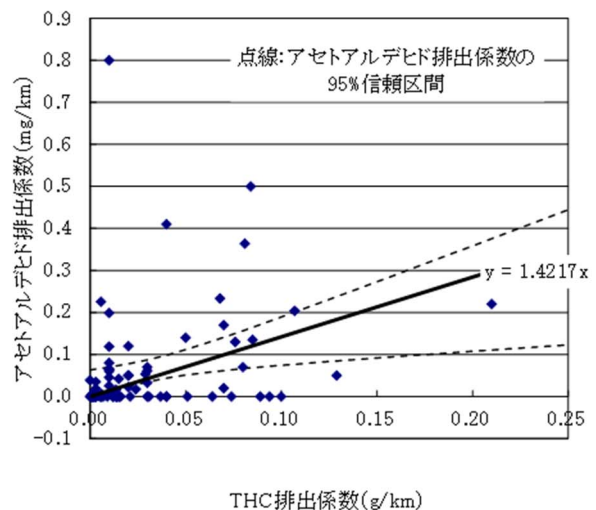
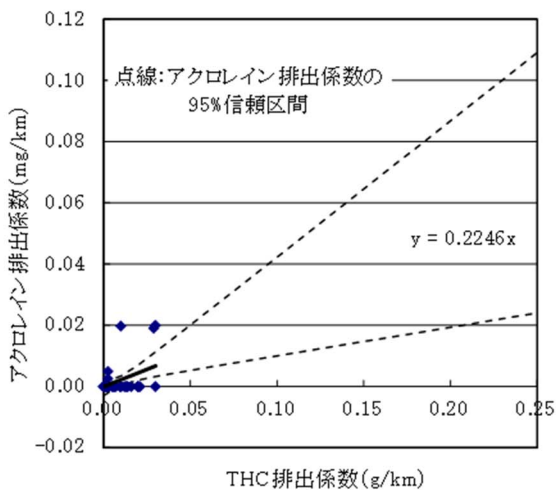
② 対象化学物質排出量の対 THC 比率

表11-17 で示した対THC比率について、環境省で収集した自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質排出量の対THC比率のデータに係る計測車両数のデータを表11-62 に示す。また、ガソリン車を図11-37、ディーゼル車を図11-38～図11-40 に示す。なお、当該データは検出限界以下のデータはゼロとしている。

表11-62 自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質の対 THC 比率の計測車両数

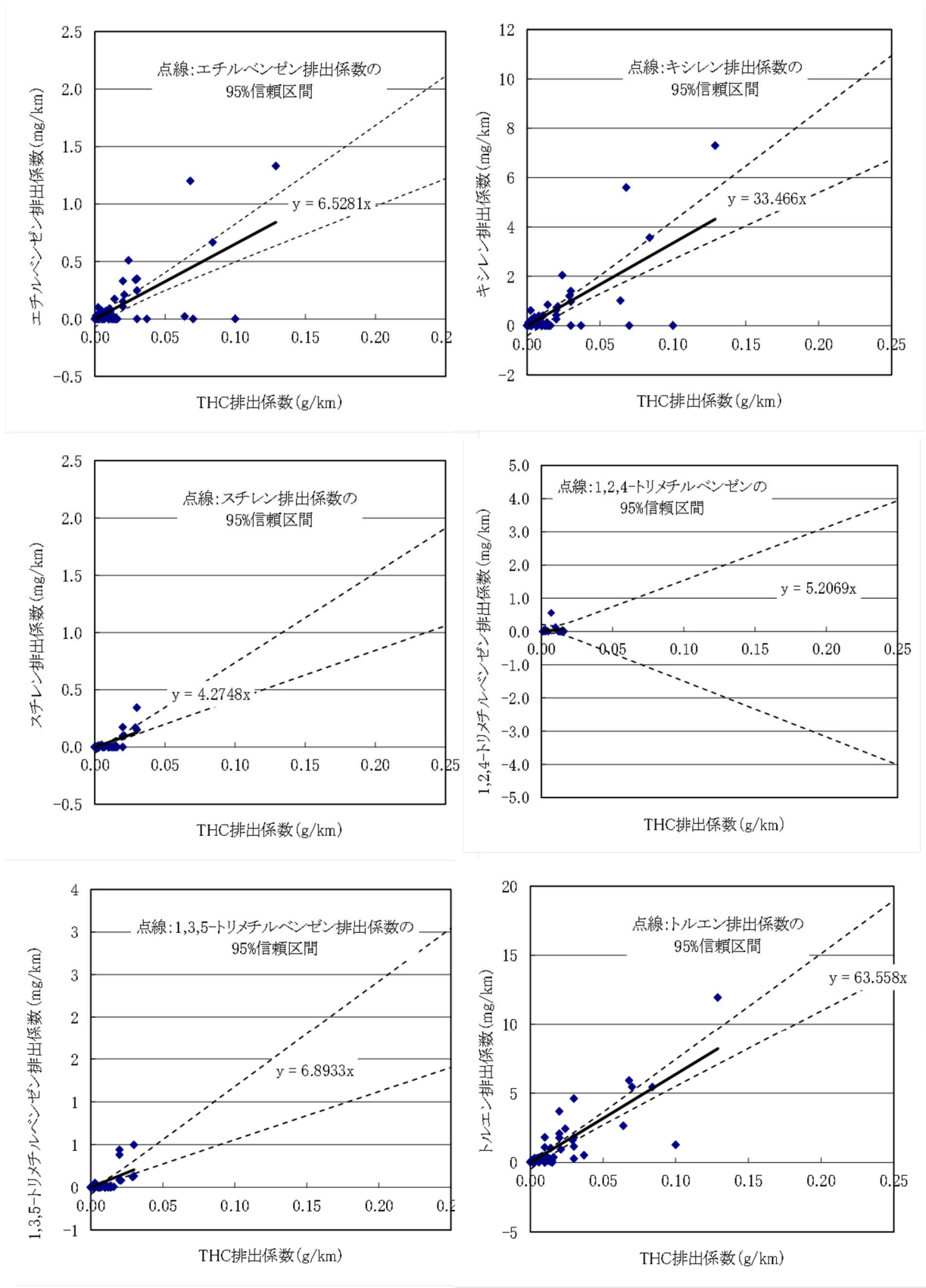
燃料	規制車種区分	実測車両数
ガソリン	軽乗用車	4
	乗用車	42
	軽貨物車	13
	軽量貨物車	5
	中量貨物車	10
	重量貨物車	0
軽油	乗用車	18
	軽量貨物車	2
	中量貨物車	12
	重量貨物車	50
	うち、平成 14 年以前	29
	うち、平成 15 年、16 年	8
	うち、平成 17 年以降	13
合 計		156

資料:環境省環境管理技術室及び東京都の実測データ



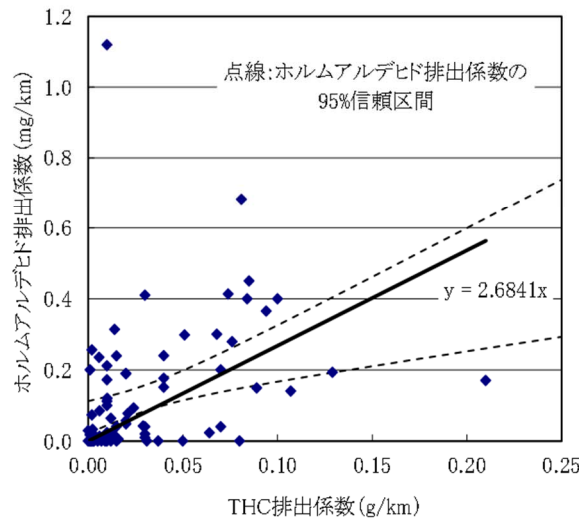
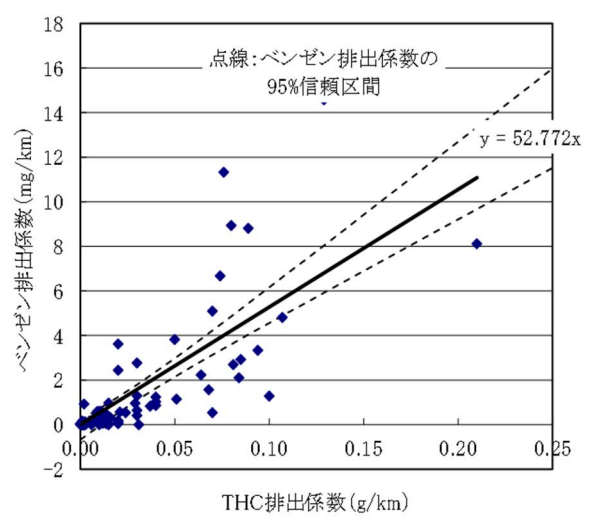
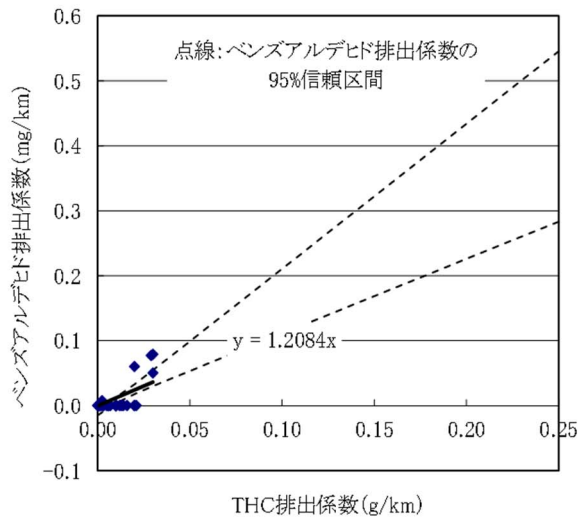
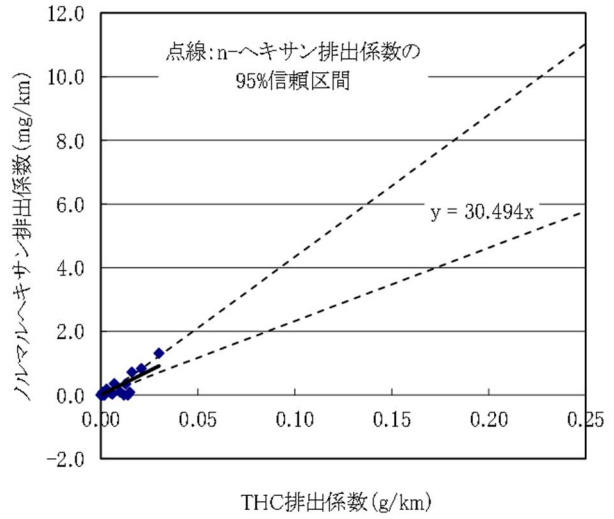
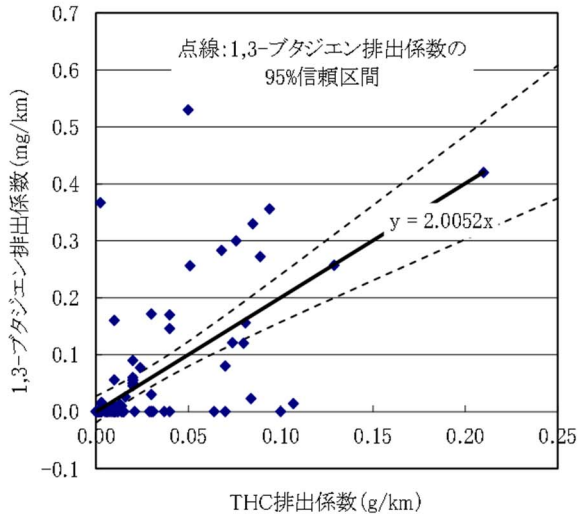
資料:環境省環境管理技術室

図11-37 ガソリン自動車(ホットスタート)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



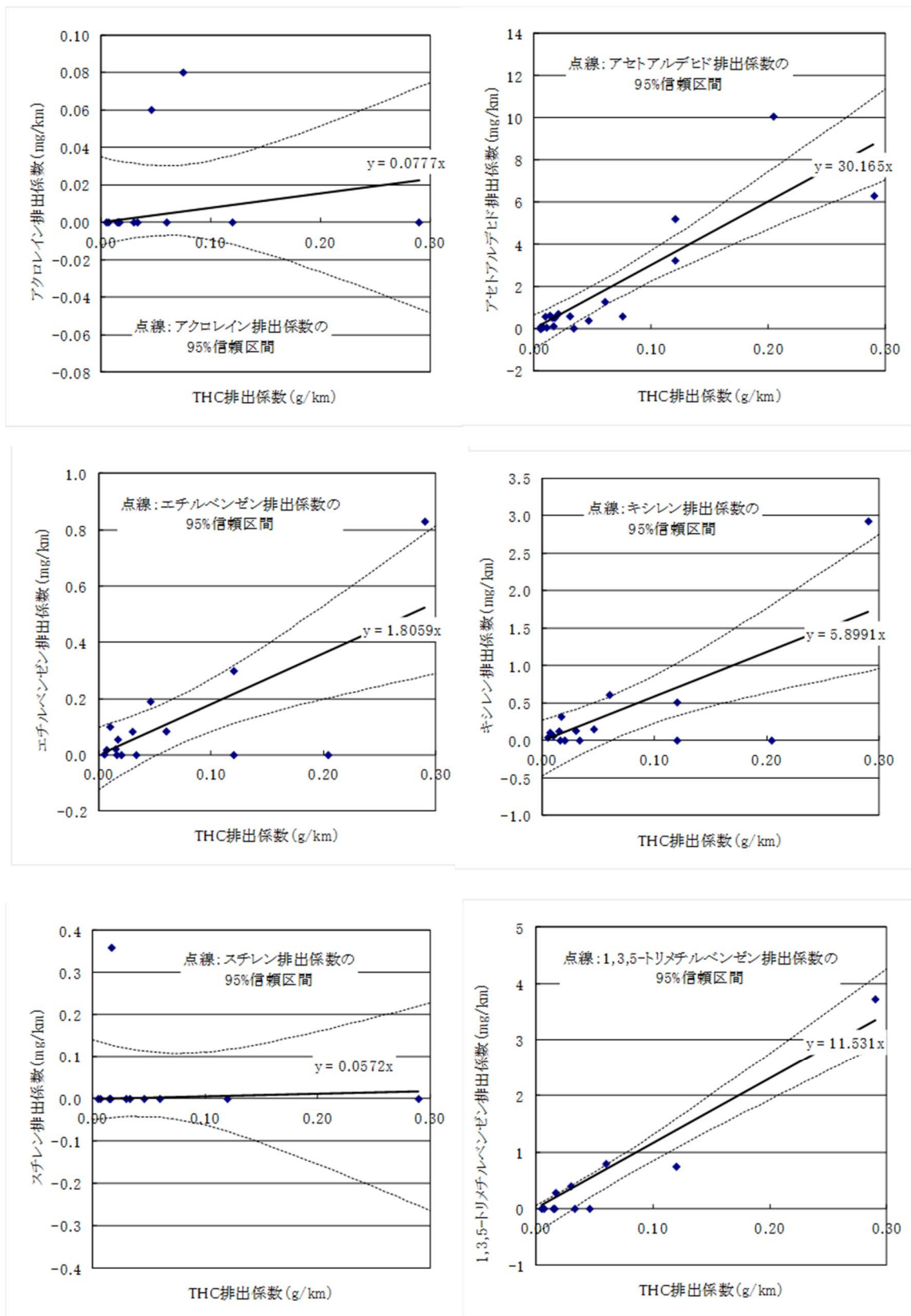
資料: 環境省環境管理技術室

図11-37 ガソリン自動車(ホットスタート)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)



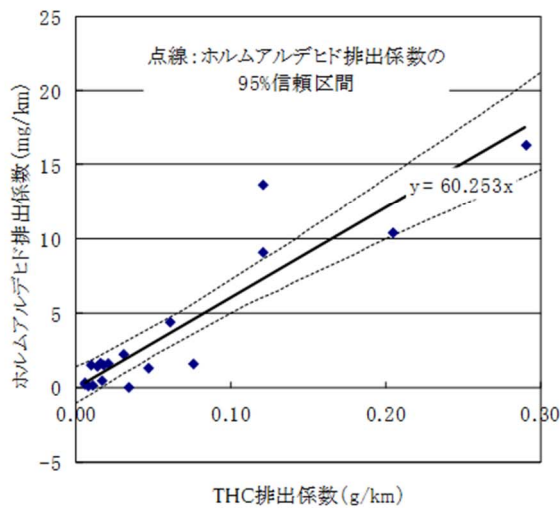
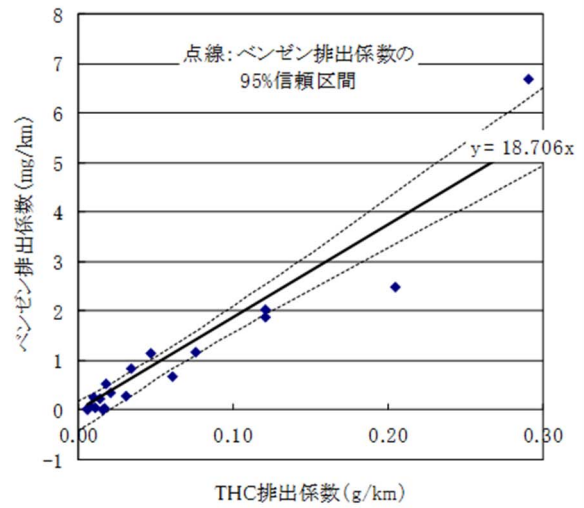
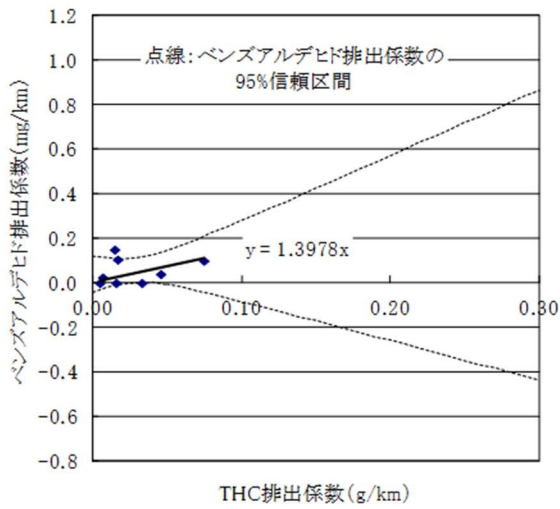
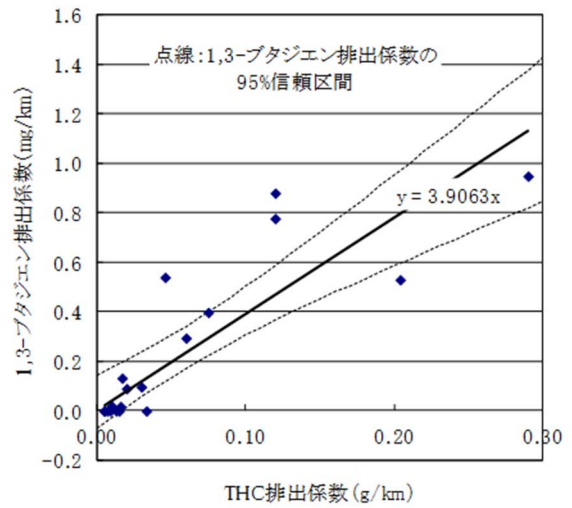
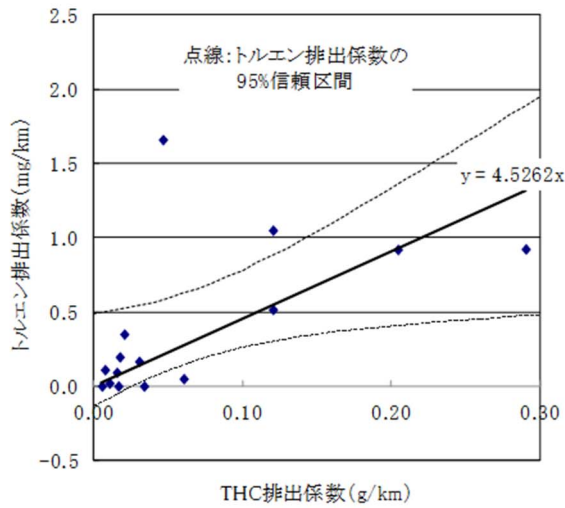
資料: 環境省環境管理技術室

図11-37 ガソリン自動車(ホットスタート)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その3)



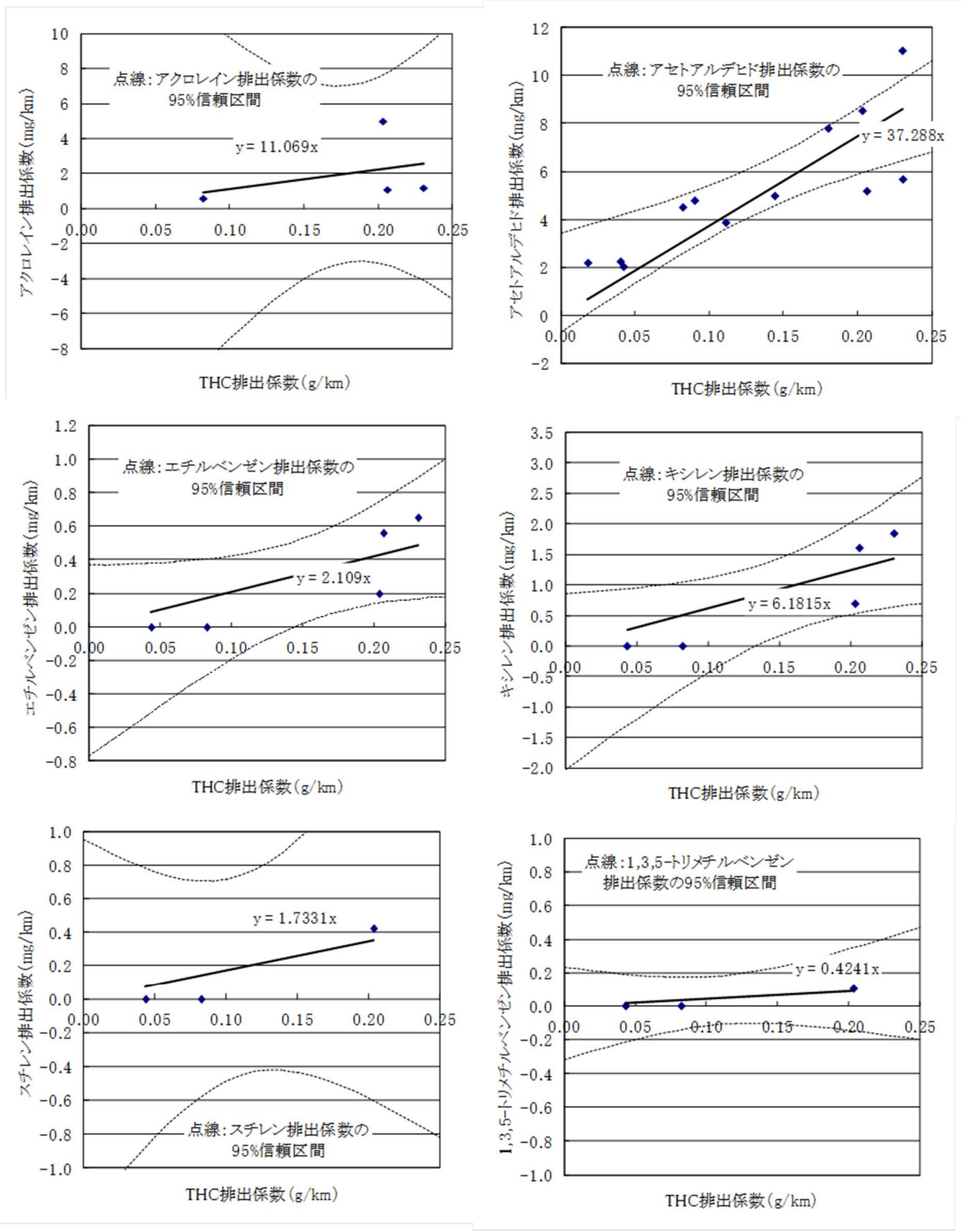
資料: 環境省環境管理技術室

図11-38 ディーゼル自動車(ホットスタート: 重量車以外(触媒あり))に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



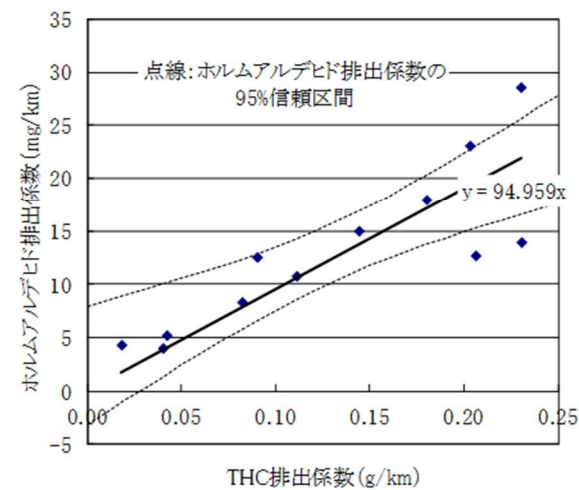
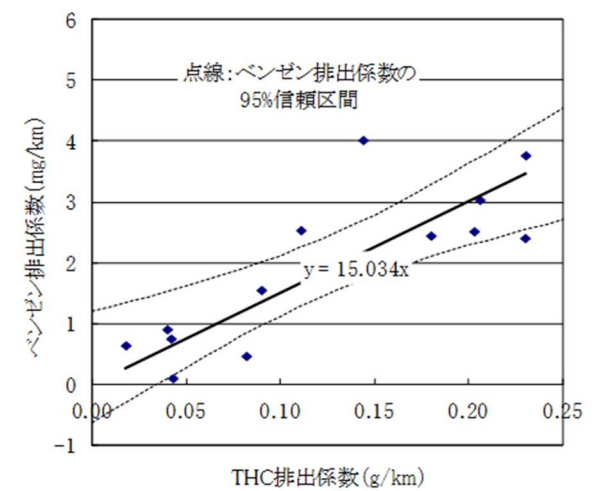
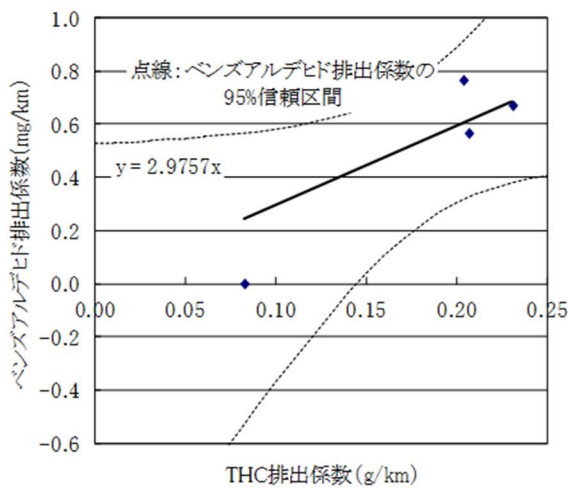
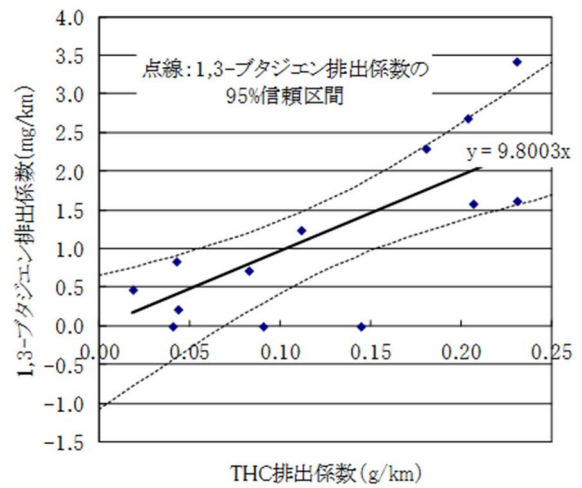
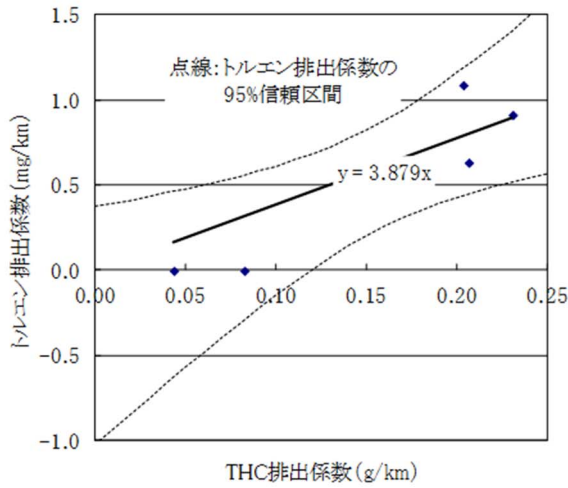
資料:環境省環境管理技術室

図11-38 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車以外(触媒あり))に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その 2)



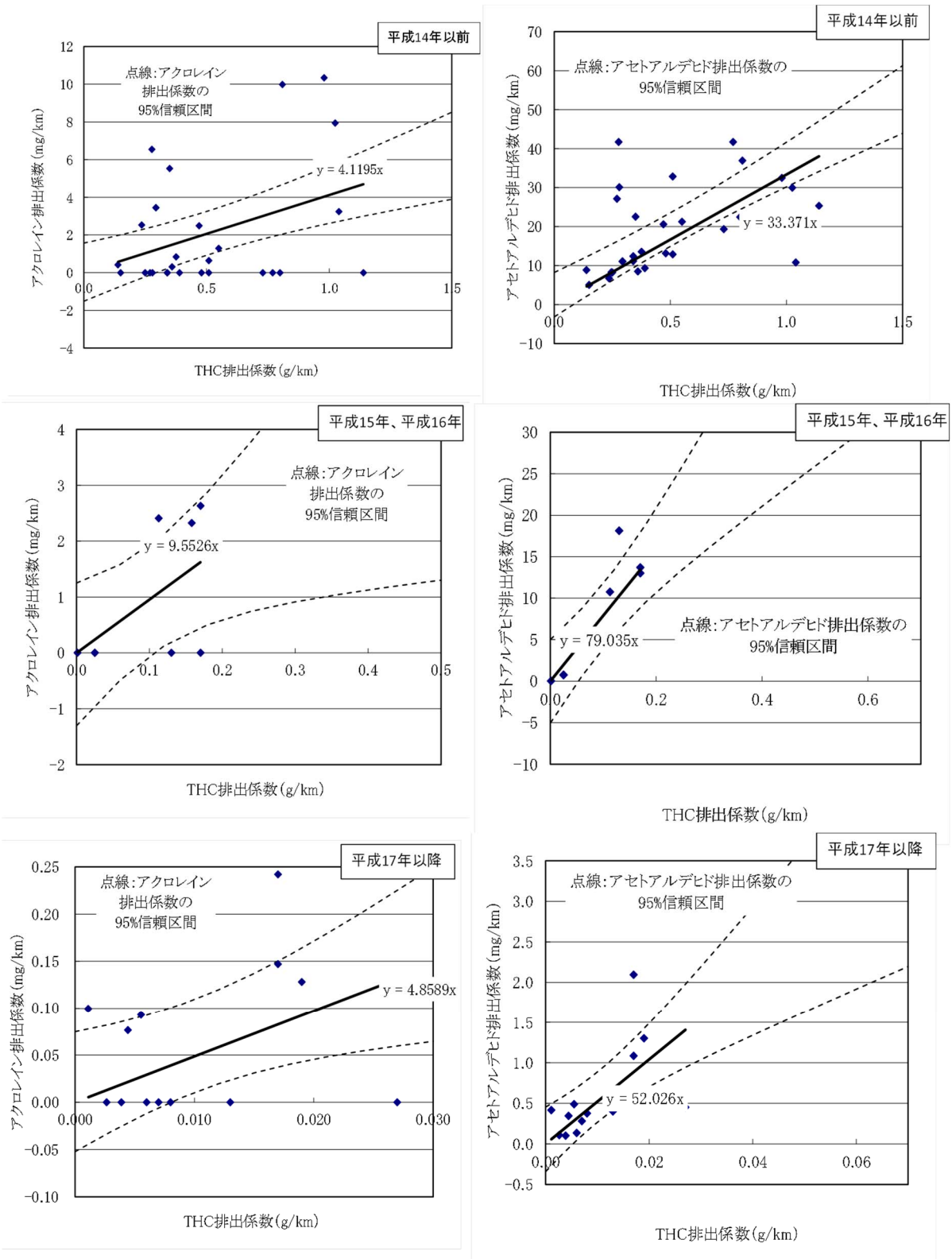
資料:環境省環境管理技術室

図11-39 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車以外(触媒なし))に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



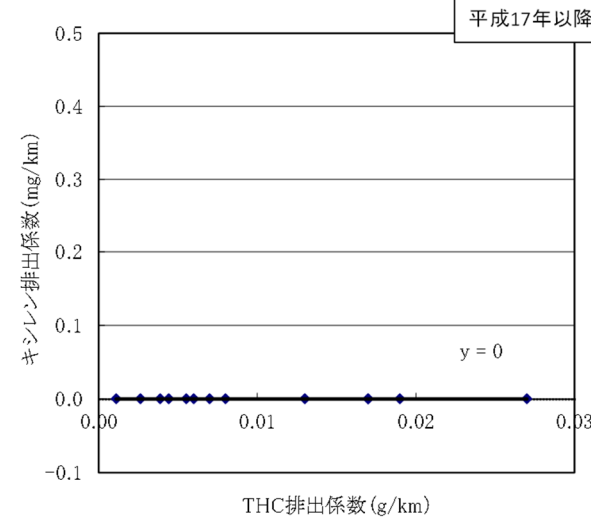
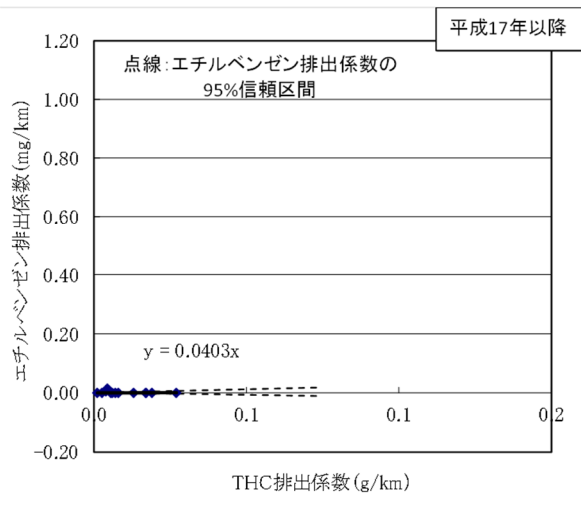
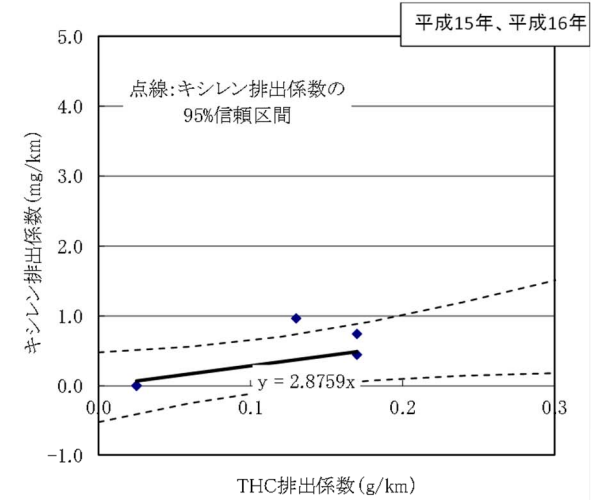
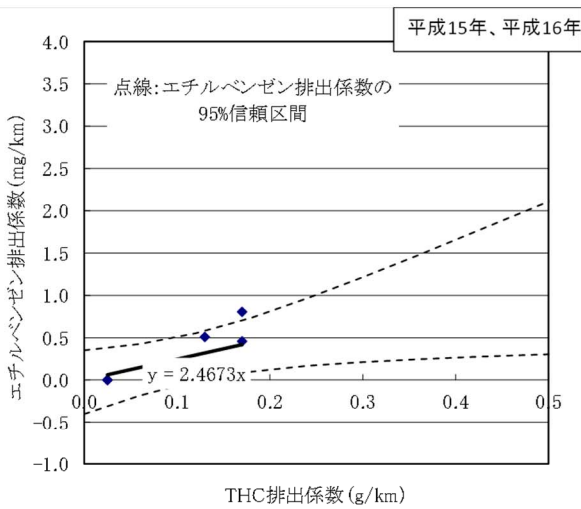
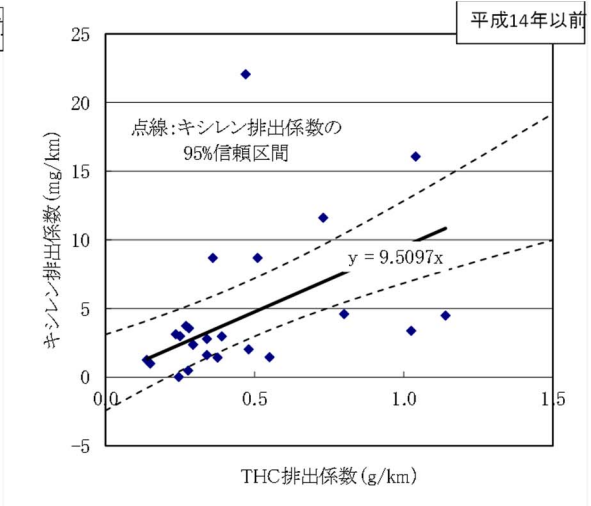
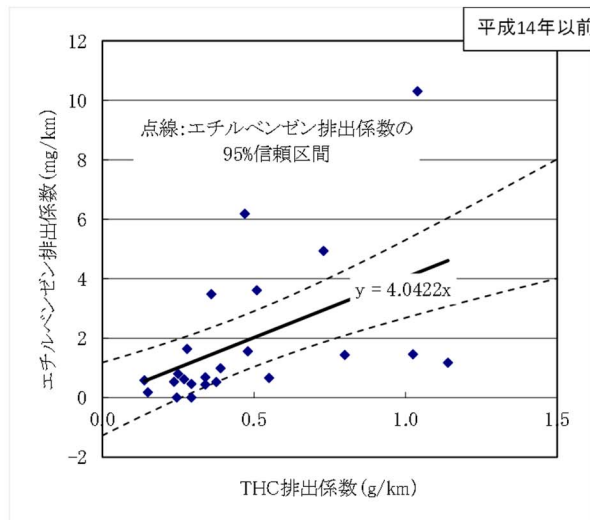
資料:環境省環境管理技術室

図11-39 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車以外(触媒なし))に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)



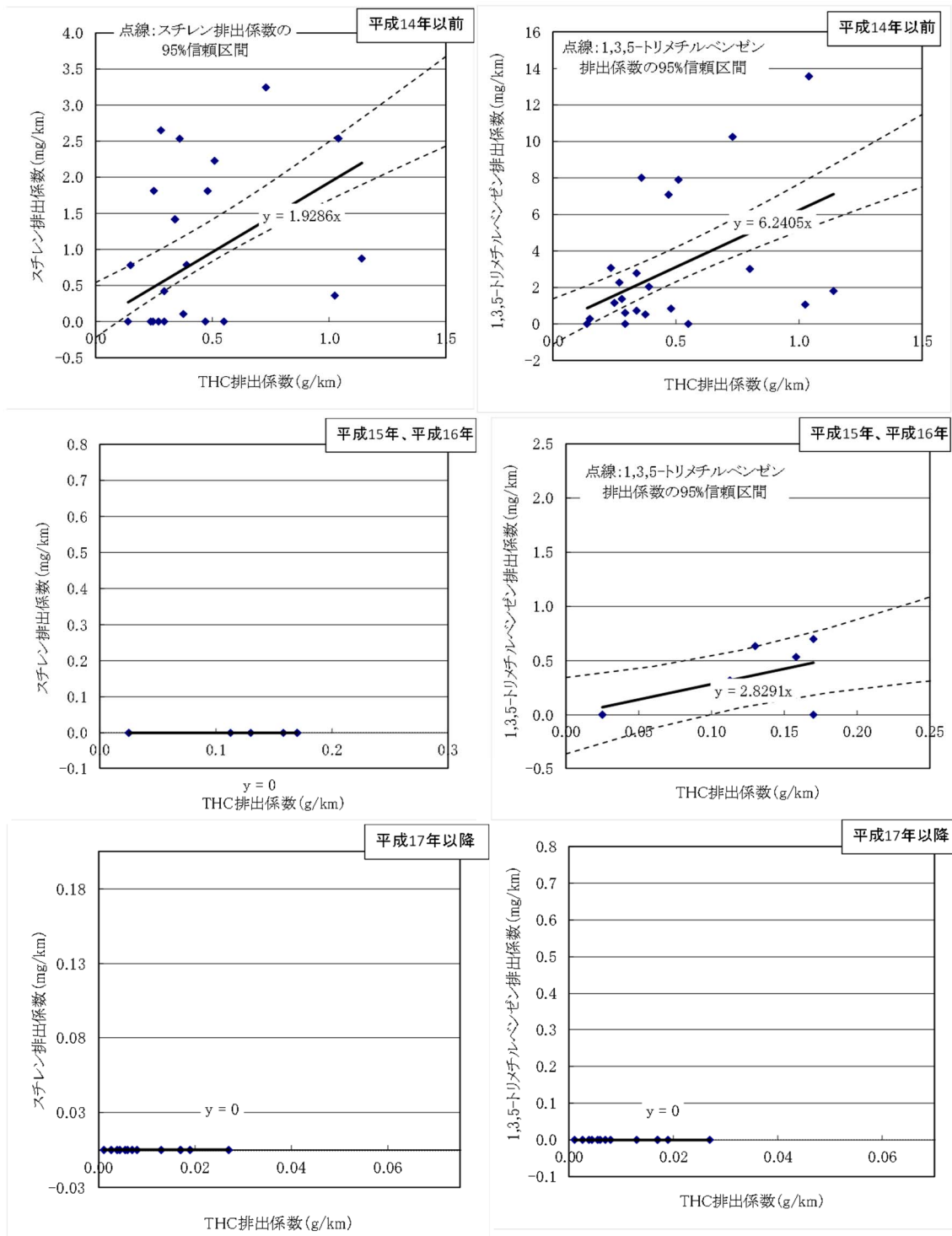
資料: 環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



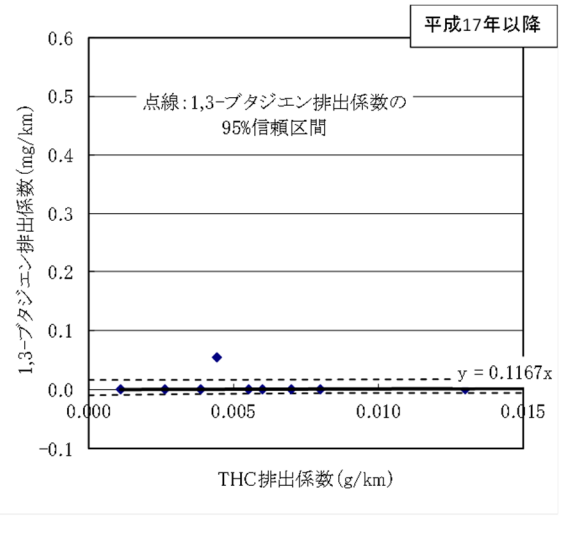
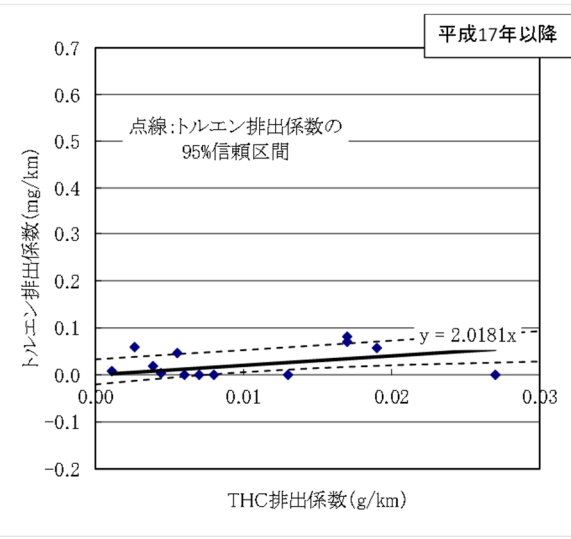
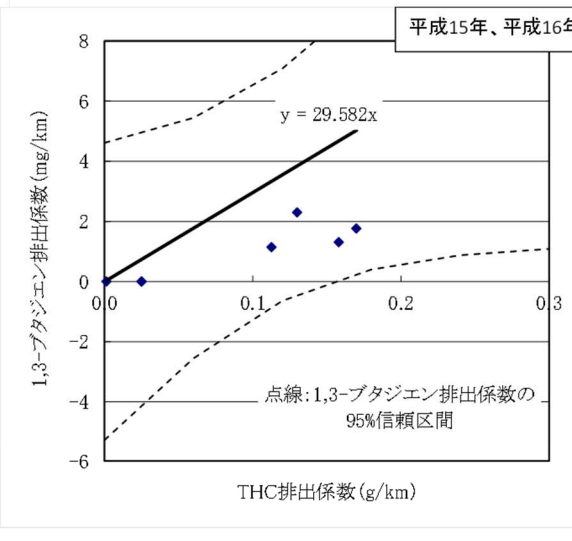
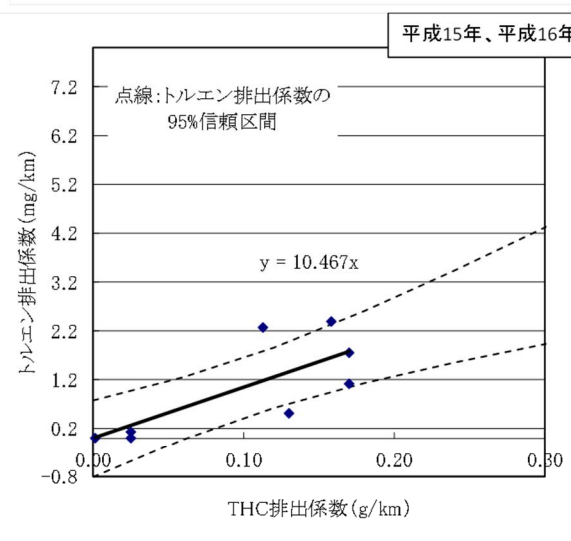
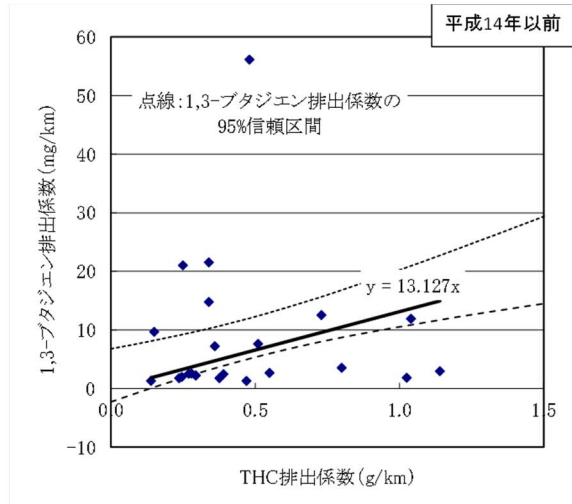
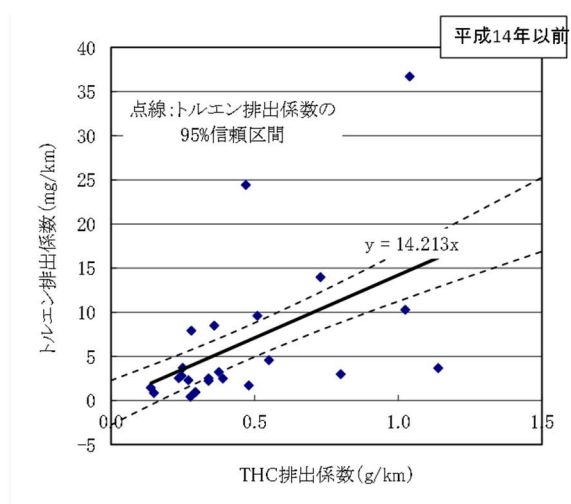
資料:環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)



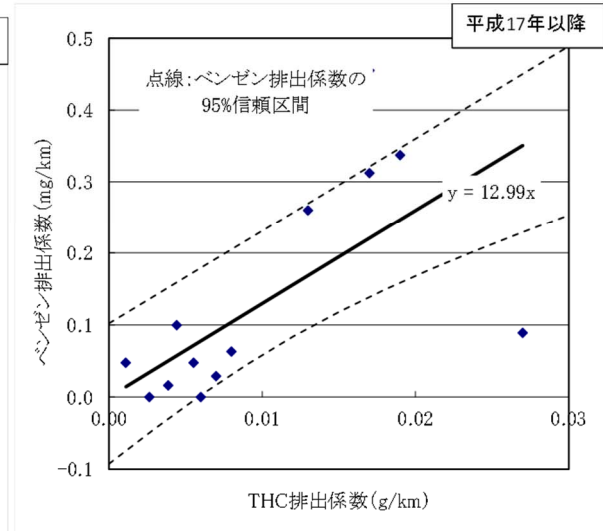
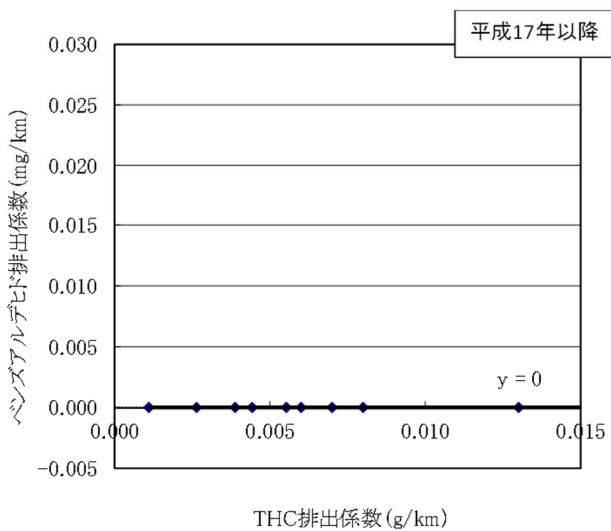
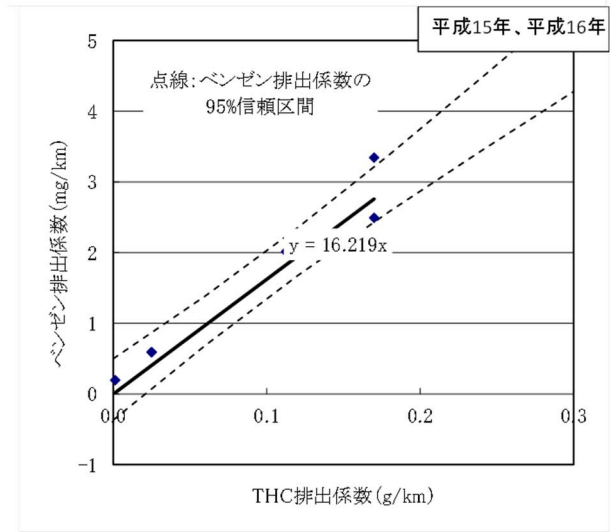
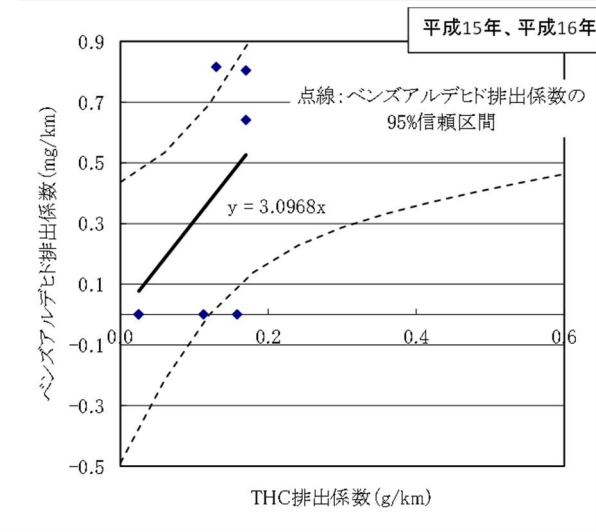
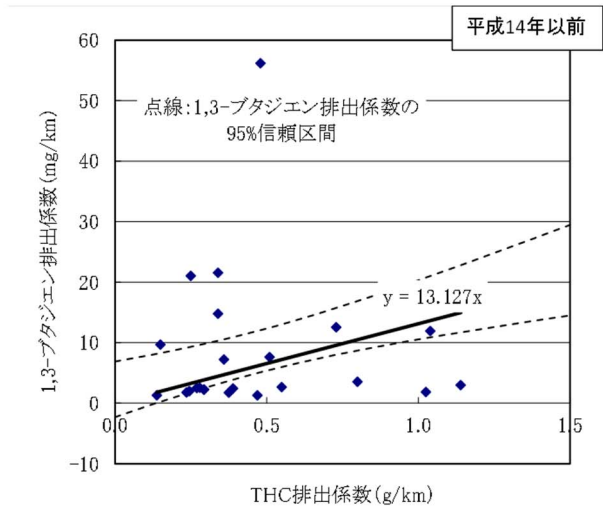
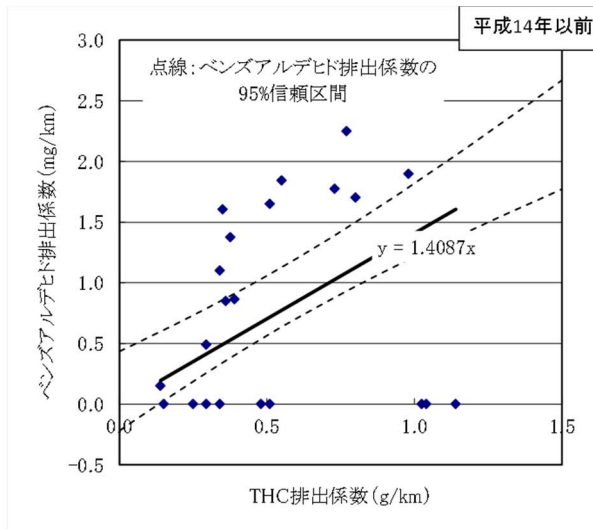
資料: 環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その 3)



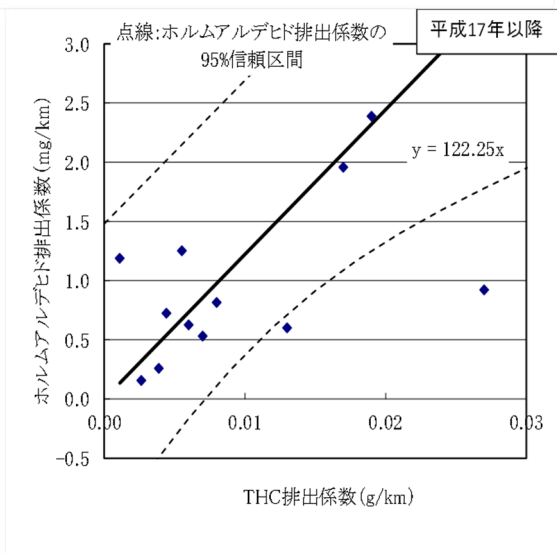
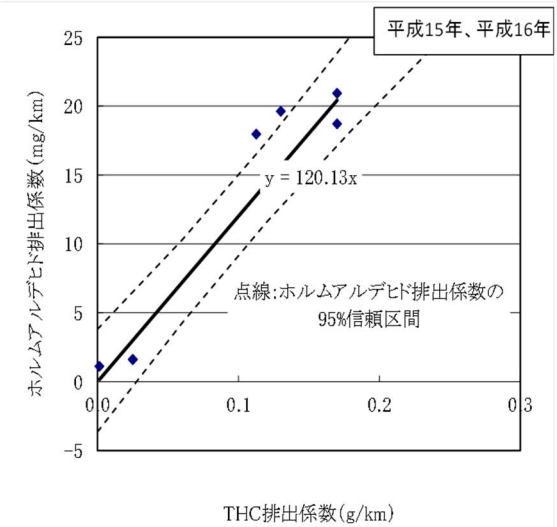
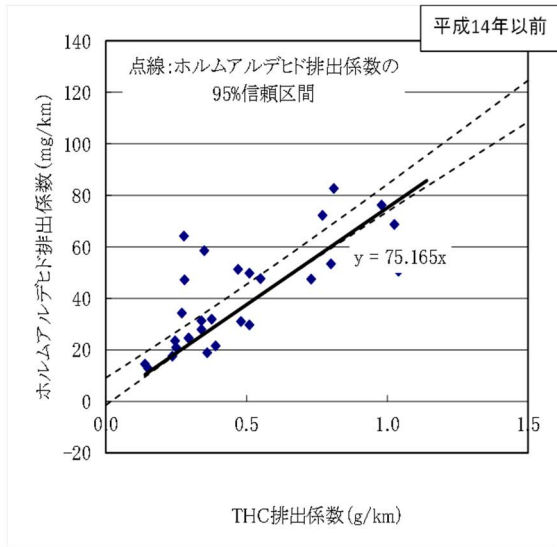
資料:環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その 4)



資料:環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その5)



資料: 環境省環境管理技術室

図11-40 ディーゼル自動車(ホットスタート:重量車)に係る
THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その 6)

2) コールドスタート時の増分

① THC 排出係数

表11-30 で示した環境省で収集した自動車(コールドスタート時の増分)に係るTHC排出係数の計測車両数を表11-63 に示す。初度登録年が平成 13 年以降のガソリン軽乗用車と乗用車、平成 11 年以降の軽貨物車については触媒の劣化等を考慮して推計した数値である。

表11-63 自動車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出係数の計測車両数

燃料	規制車種区分	初度登録年	計測車両数	
			冷始動時	暖機後
ガソリン	軽乗用車	～平成 12 年	1	1
	乗用車	～平成 12 年	11	11
	軽貨物車	～平成 10 年	1	1
軽油	車両総重量が 2.5t以下の車両	全年	3	3
	重量貨物車	全年	2	2

資料:環境省環境管理技術室

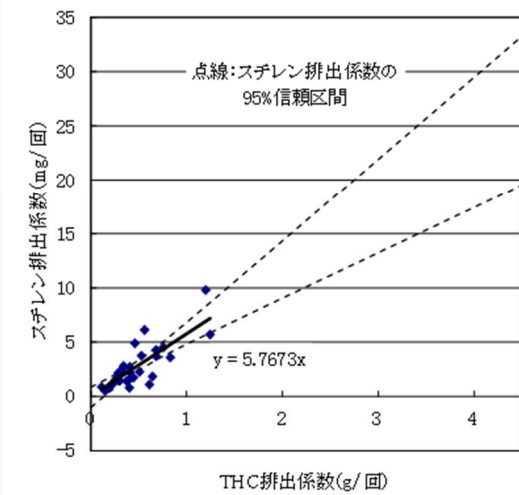
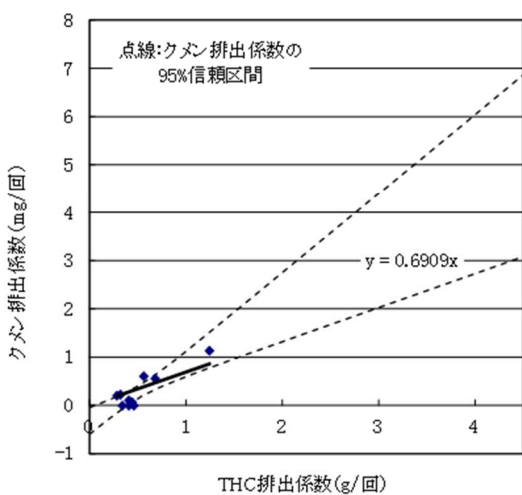
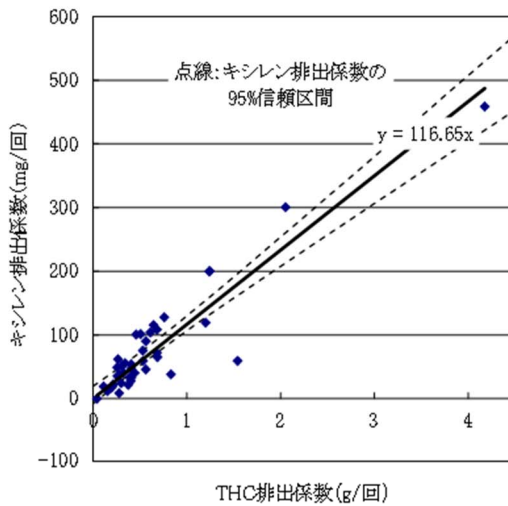
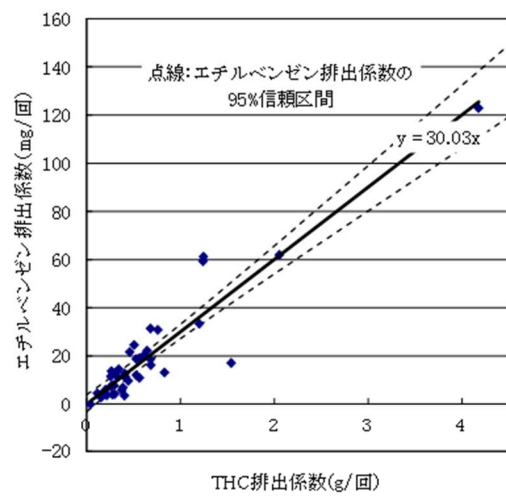
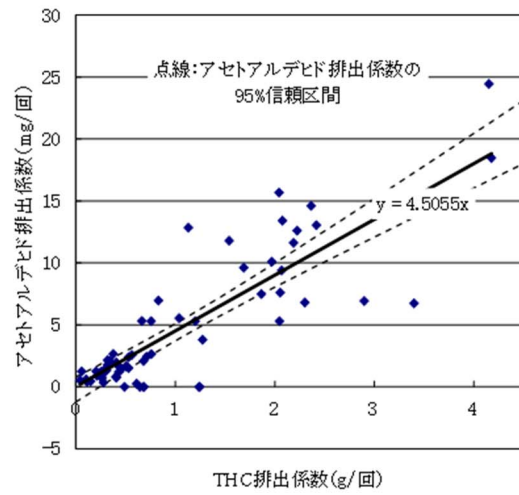
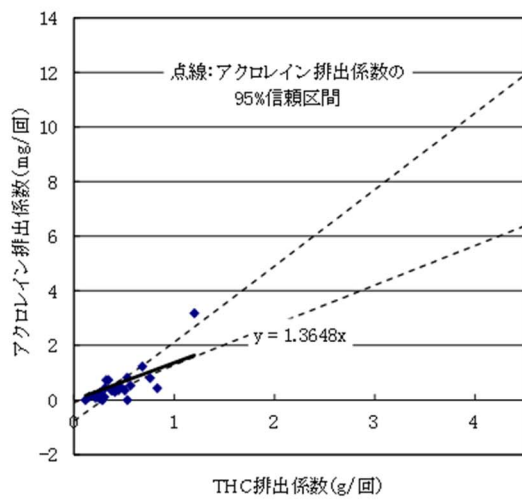
② 対象化学物質排出量の対 THC 比率

表11-39 で示した対THC比率の環境省で収集した計測車両数を表11-64 に示す。ガソリン車を図11-41、ディーゼル車を図11-42 に示す。

表11-64 自動車(コールドスタート時の増分)に係る対象化学物質の対 THC 比率の計測車両数

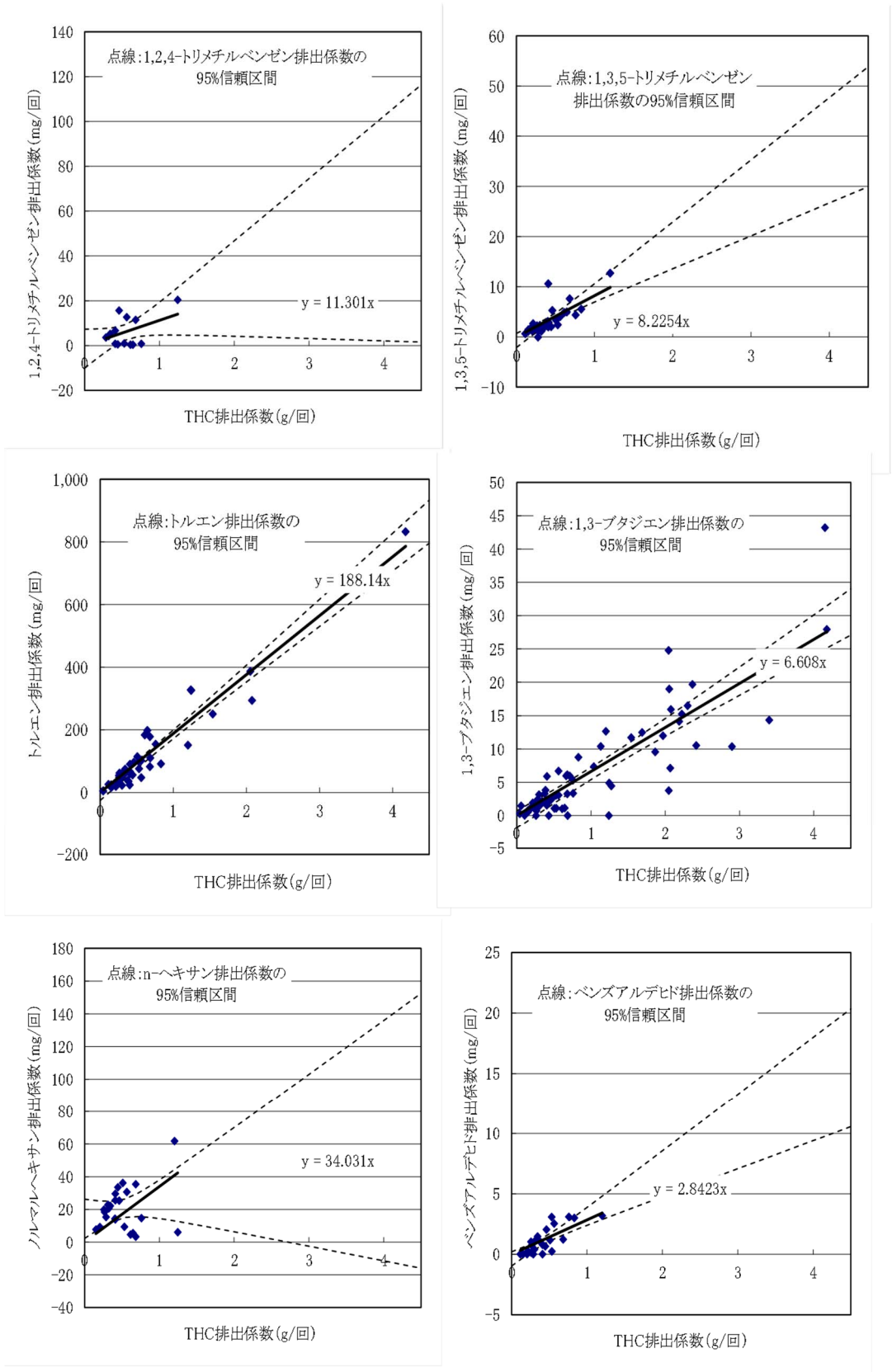
エンジン種類	規制車種区分	実測車両数
ガソリン	軽乗用車	14
	乗用車	38
	軽貨物車	8
	軽量貨物車	4
	中量貨物車	5
	重量貨物車	0
ディーゼル	乗用車	12
	軽量貨物車	2
	中量貨物車	5
	重量貨物車	10
合 計		98

資料:環境省環境管理技術室



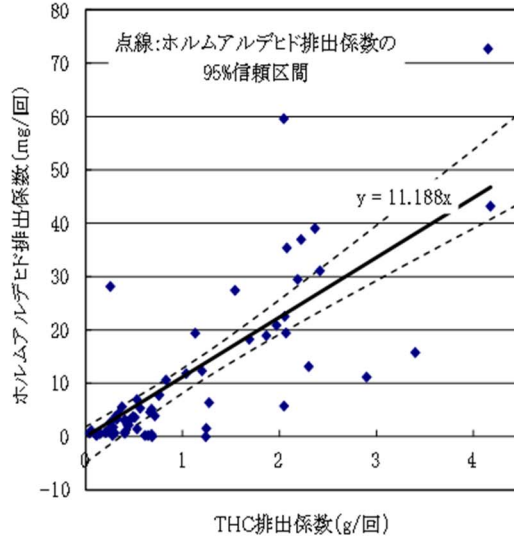
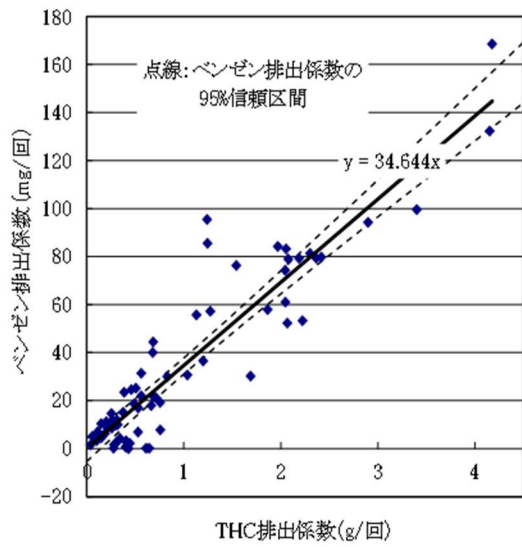
資料:環境省環境管理技術室

図11-41 ガソリン自動車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



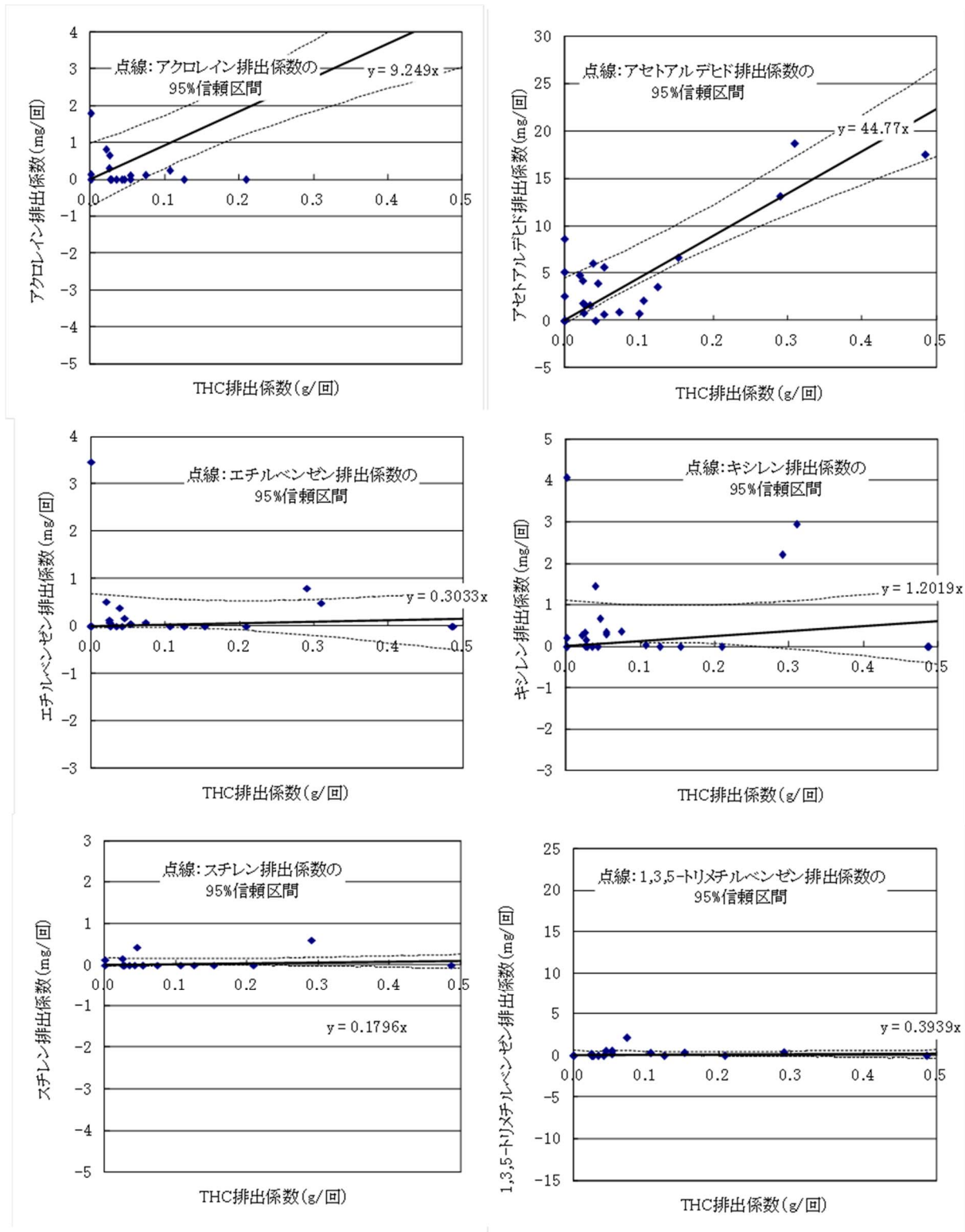
資料:環境省環境管理技術室

図11-41 ガソリン自動車(コールドスタート時の増分)に係るTHC排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)



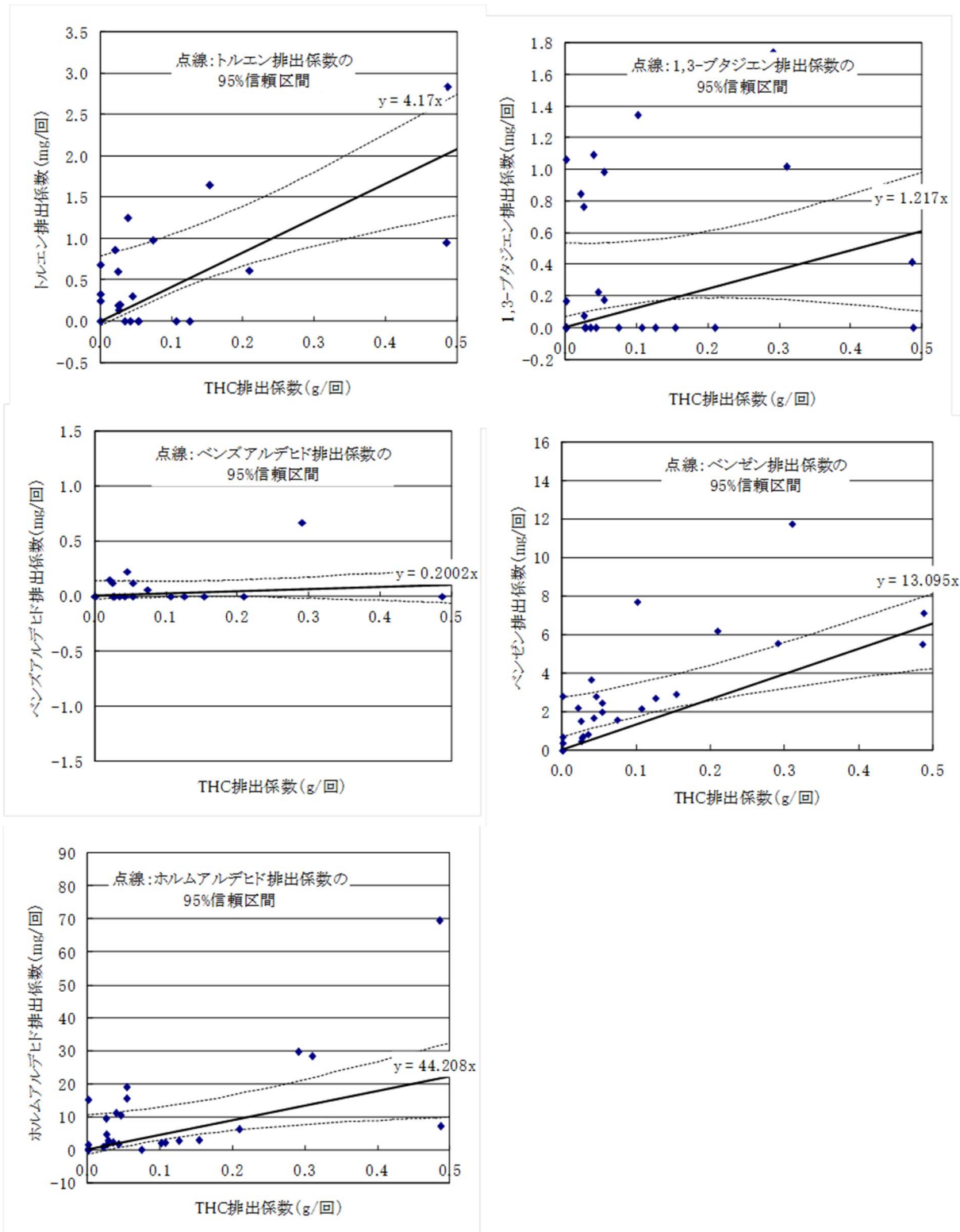
資料: 環境省環境管理技術室

図11-41 ガソリン自動車(コールドスタート時の増分)に係るTHC排出量と対象化学物質別排出量の比率(その3)



資料: 環境省環境管理技術室

図11-42 ディーゼル自動車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



資料: 環境省環境管理技術室

図11-42 ディーゼル自動車(コールドスタート時の増分)に係るTHC排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)

(参考2)JCAPの推計方法

○ダイアーナブルージングロス(DBL)に係る推計方法

DBLに係る排出量は、駐車車両数に対して、駐車車両1台あたりの排出係数を乗じて算出するのが基本的な方法である。この際、キャニスタ破過前と破過後に駐車車両数を分配し、排出係数はそれぞれに乘じるのが基本的な方法である。

キャニスタが破過する駐車時間については、都道府県別、日時別、車種別、業態別、蒸発ガス規制対策車/未対策車別に設定される。燃料タンクから蒸発するTHC排出量(キャニスタの有無にかかわらずポテンシャル)は以下の式で算出することができる。

$$\begin{aligned}(\text{THC 排出量}; \text{g/台}) &= (\text{平均タンク空隙率}; 30\%) \\ &\quad \times (\text{車種別タンク容積}; \text{L/台}) \\ &\quad \times (\text{タンク空隙容積あたりの THC 排出量}; \text{g/gal.}) \\ &\quad \times (\text{単位換算}; 0.264 \text{gal./L}) \\ (\text{タンク空隙容積あたりの THC 排出係数}; \text{g/gal.}) \\ &= 0.00817 \times \text{EXP}(0.2357 \times R_{vp}) \times \{ \text{EXP}(0.0409 \times T_2) - \text{EXP}(0.0409 \times T_1) \}\end{aligned}$$

※タンク容積は表11-65に示す。

R_{vp} : ガソリンのリード蒸気圧 (PSI)

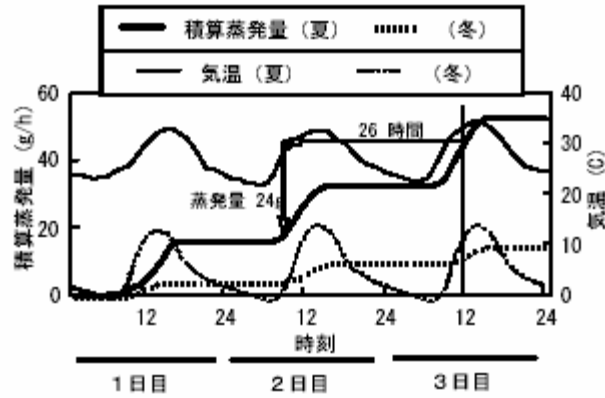
※ R_{vp} は夏期と冬季で始動性を確保等のために季節によって異なるため、(一財)日本自動車研究所の調査に基づいて月別の値を設定

T_1 : 初期燃料温度 (F)

T_2 : 最終燃料温度 (F)

※ T_1 、 T_2 は気温とほぼ同様の上下をするため、気温と同じとみなす。気温が上昇した部分のみを考慮し、下降した場合にはゼロとみなす。またいったん下降したのちに上昇した場合には、累積上昇幅が($T_1 - T_2$)となる(図11-43参照)。

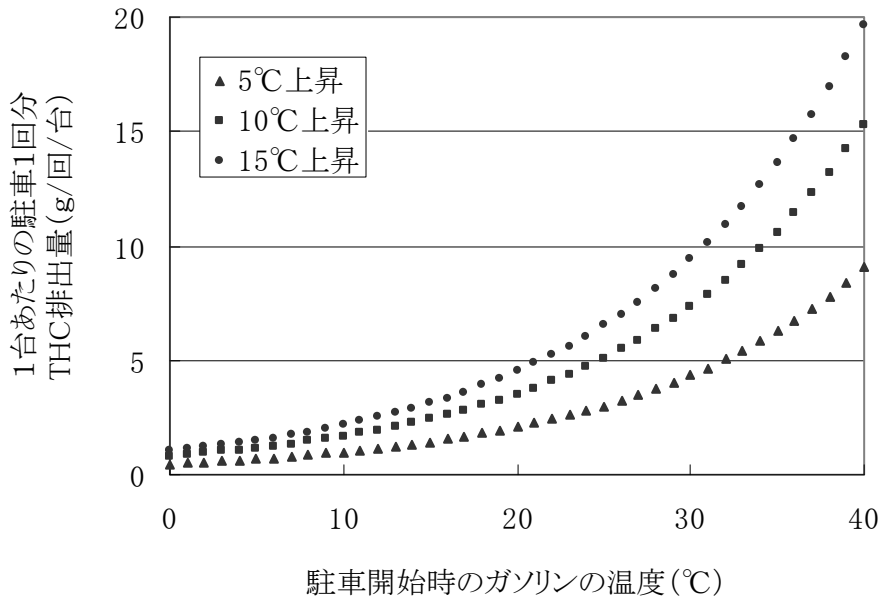
普通乗用車における夏の駐車1回あたりの排出量(g/回/台)を推計した結果を図11-44に示す。



資料:「JCAP 技術報告書大気モデル(2)自動車排出ガス推計モデルの開発」
(平成 11 年 10 月、(財)石油産業活性化センター、JCAP 推進室)

http://www.pecj.or.jp/jcap/report/Jcap_tech.report/1-5-2air_modeling2.pdf#xml=http://www.pecj.or.jp/search_pdf/Hilite/20040512200335.txt

図11-43 燃料蒸発に係る気温上昇の考え方



注:普通乗用車のタンク空隙容積及び夏日のリード蒸気圧(65kPa)を採用して推計した。

図11-44 1台あたりの駐車1回分 THC 排出量(夏、普通乗用車の例)

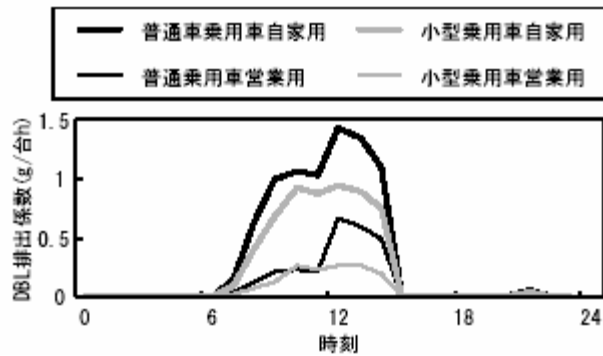
このTHC排出量がキャニスタ容量(表11-65 参照)を超えるとキャニスタが破過したことになる。破過するまではキャニスタからのリークによる排出となり、排出係数は車種に関わらず 0.04(g/h)が得られている。破過後については燃料タンクから蒸発するTHC排出量と同じとする。以上から推計された排出係数の例を図11-45 に示す。

表11-65 車種ごとのタンク容積及びキャニスタ容量

車種	タンク容積 (L)	キャニスタ容量(g)	
		未規制車	規制対応車
軽乗用車	31	6.5	34.9
小型乗用車	67	16.5	51.0
普通乗用車	70	16.8	51.7
小型バス	65	18.9	51.2
普通バス	70	15.0	50.0
軽貨物車	40	4.6	43.3
小型貨物車	65	18.9	51.2
普通貨物車	70	15.0	50.0
特種用途車	68	16.9	50.6

資料: (財)日本自動車研究所 報告書

注: 蒸発ガスに係る規制が平成 12 年から導入されたため、未規制車は初度登録年が平成 11 年以前の車両を指す。

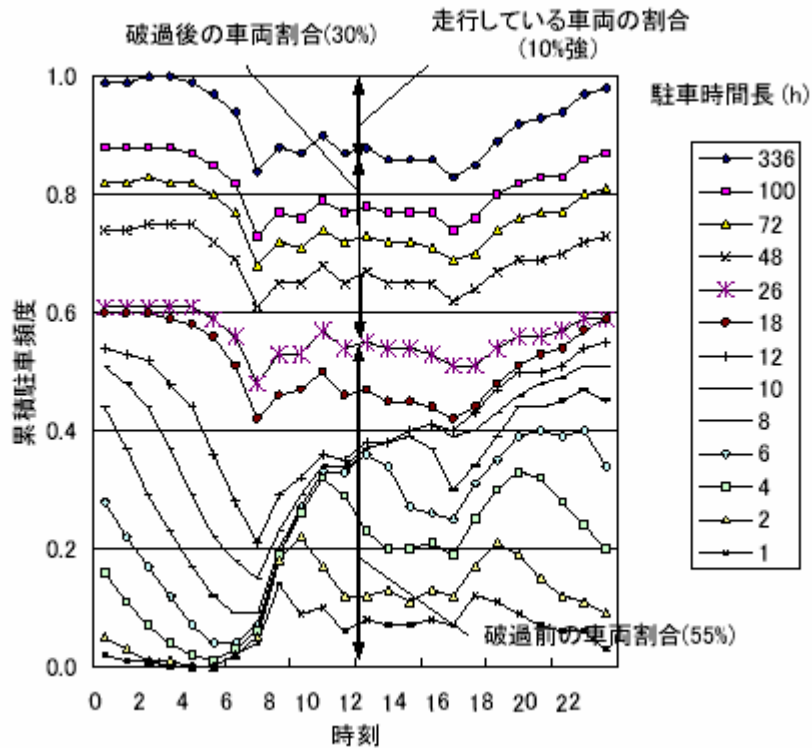


資料: 「JCAP 技術報告書大気モデル(2)自動車排出ガス推計モデルの開発」(平成 11 年 10 月、(財)石油産業活性化センター、JCAP 推進室)

http://www.pecj.or.jp/jcap/report/Jcap_tech.report/1-5-2air_modeling2.pdf#xml=http://www.pecj.or.jp/search_pdf/Hilite/20040512200335.txt

図11-45 DBL に係る排出係数の推計結果

破過前後の駐車車両数は都道府県別・車種別・業態別の保有台数に対して、時刻ごとの駐車時間長別構成比を乗じて算出する。時刻ごとの駐車時間長別構成比は「自動車の使用実態調査」(平成 10 年 3 月、(財)石油産業活性化センター)の結果から得られる(自家用乗用車の例、図11-46 参照)。



資料: (財)日本自動車研究所 報告書

図11-46 時刻ごとの駐車時間長別車両数構成比(自家用乗用車の例)

○ホットソークロス(HSL)に係る推計方法

HSLに係る排出量は、エンジンの停止回数に対して、停止回数当たりの排出係数を乗じて算出するのが基本的な方法である。

(HSLに係る THC 排出量;g/年)

$$\begin{aligned}
 &= (\text{HSL に係る THC 排出係数;g/停止回数}) \\
 &\quad \times (\text{車種別・業態別の1日あたりの停止回数;停止回数/日}) \\
 &\quad \times 365(\text{日/年}) \\
 &\quad \times (\text{都道府県別・車種別・業態別保有台数;台})
 \end{aligned}$$

排出係数は JCAP で使用されている 0.068(g/停止回数)を採用する。1日あたりの停止回数も JCAP で調査されている回数を採用する。保有台数は DBL と同じデータを採用する。なお、JCAP で公表しているデータは全国における業種別・業態別排出量のため、PRTR の届出外排出量の推計では、公表されている全国値を自動車の保有台数で都道府県に割り振る計算を行っている。

○ランニングロス(RL)に係る推計方法

RLに係る排出量は、走行量に対して、走行量当たりの排出係数を乗じて算出するのが基本的な方法である。

$$\begin{aligned} & (\text{RLに係る THC 排出量;g/年}) \\ & = (\text{RLに係る THC 排出係数;g/km}\cdot\text{台}) \\ & \quad \times (\text{車種別走行量;台 km/年}) \end{aligned}$$

走行量及び排出係数は規制対応、未規制ごとに設定される。