

11. 自動車に係る排出量

本項は、前回(第16回公表)の推計方法から変更・追加した部分があり、その部分については、下記により示している。

追加部分 → 下線

自動車から排出されるものとして、排気管からの排出ガス、ガソリンタンク等からの燃料蒸発ガス、タイヤ・ブレーキ等が摩耗して飛散する粒子状物質等があり、いずれも対象化学物質を含んでいる。

このうち、排気管からの排出ガスについては、コールドスタート時(冷始動時)にはエンジン始動直後で燃料噴射量が増え、排気後処理装置の触媒が低温で活性状態にないこと等から、コールドスタート時の排出ガスの量が増加することが知られている。また、冷凍冷蔵庫や長距離走行用のトラック・バス等の車種の一部には、走行用のエンジンのほかに、冷凍機やクーラーの動力源として専用のエンジン(以下「サブエンジン式機器」という。)を搭載しているものもあり、その排気管からも排出ガスが生じる。

燃料蒸発ガスは、ガソリンスタンド等における給油時の排出と、給油後の走行中や駐車中等の排出に大別される。前者については、事業者からの届出の対象となるため、ここでは推計を行わず、後者について届出外排出量として推計を行った。

タイヤ・ブレーキ等の摩耗については、推計に必要なデータが現時点では得られていないため、推計の対象としない。

以上より、本項では、排気管からの排出ガス等について、暖機状態からの排出(以下「ホットスタート」という。)、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つに区分して推計を行った結果を示す。また、自動車に係る届出外排出量の推計対象とする排出区分を表11-1に示す。

表 11-1 自動車に係る届出外排出量の推計の対象とする排出区分

排出区分		推計対象	備考
燃焼	エンジン	暖機状態からの排出	○ 「Ⅰホットスタート」
		コールドスタート時(冷始動時)の増分	○ 「Ⅱコールドスタート時の増分」
	冷凍機・クーラー用のサブエンジン式機器からの排出	○	「Ⅳサブエンジン式機器」
蒸発	給油時の排出		原則として届出対象
	給油後の排出	○	「Ⅲ燃料蒸発ガス」
摩耗	タイヤ・ブレーキ等の摩耗		現時点では必要なデータが得られていない

注:自動車の推計対象である特種用途車のうち高所作業車のエンジン排出については、本推計項目では公道の走行時及び始動時における排出量を対象に推計を行っているが、建設現場等における作業時のエンジン排出については、推計方法の特性上、参考13(特殊自動車)において推計を行っている。

I. ホットスタート

(1) 排出の概要

① 届出外排出量と考えられる排出

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出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排出量として推計する対象となる。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)だけを扱うこととした。

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した。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)。

② 推計対象物質

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¹:10)、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)、ノルマルヘキサン(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物質とした。この内、1, 2, 4-トリメチルベンゼン、ノルマル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、検出下限値未満であったため、ディーゼル自動車を推計の対象とせず、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「18. オゾン層破壊物質の排出量」に、ダイオキシン類(243)については「19. ダイオキシン類の排出量」に別掲する。

(2) 利用したデータ

利用したデータは、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。推計に使用するデータの種類やそれらの出典等を表11-2に示す。

表11-2 自動車(ホットスタート)の排出量推計に利用したデータ(平成29年度)(その1)

	データの種類	資料名等
①	トリップ別・車種(8区分)別・出発地別・目的地別のトリップ長(km)	平成22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	トリップ別の合計拡大係数	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

¹ 以降、「物質番号」は、特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律施行令別表第一に規定された物質ごとの番号を指す。

表 11-2 自動車(ホットスタート)の排出量推計に利用したデータ(平成 29 年度)(その2)

データの種類	資料名等
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・目的地別の平均トリップ長(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 22 年度分自動車輸送統計年報(国土交通省、平成 24 年3月)
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 29 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 29 年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省、平成 30 年9月)
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)	上記⑫に同じ
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)(一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室、平成 14 年3月)
⑲ 車種(7区分)別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有車両数(台)	自動車保有台数の個別統計データ(平成 30 年3月末現在)(一般財団法人自動車検査登録情報協会)
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⑮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 平成 29 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 29 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(株式会社数理計画、平成 30 年3月)
㉔ 全国の車種別のガソリン車の走行量割合(%)	上記⑬と同じ

表 11-2 自動車(ホットスタート)の排出量推計に利用したデータ(平成 29 年度)(その3)

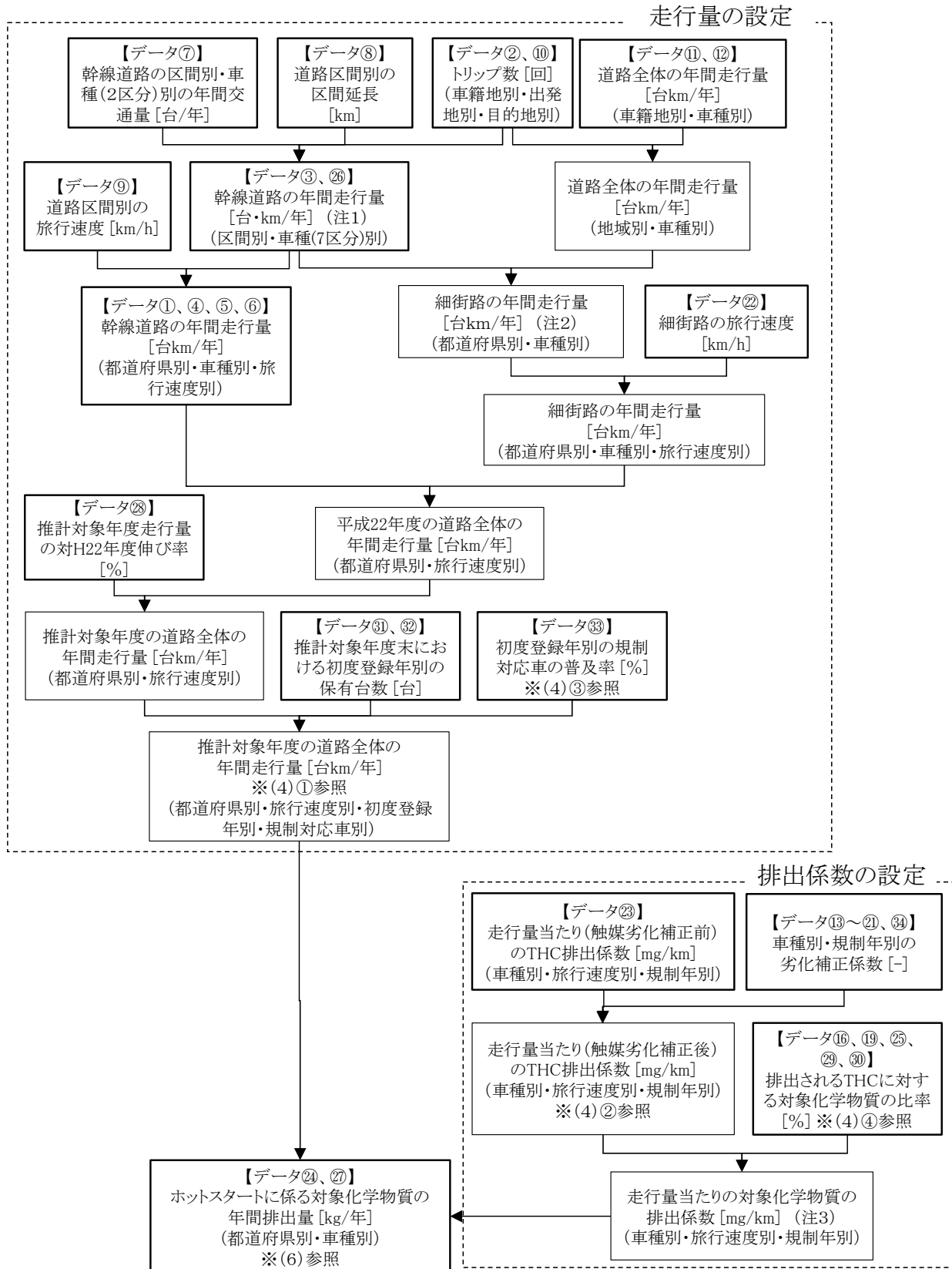
データの種類	資料名等
②⑤ 自動車(ホットスタート)に係る燃料種別・車両総重量等別の対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)	上記①⑦、東京都及び業界団体実測データ(平成 22 年)
②⑥ 都道府県別の燃料種別・車種別の休日/平日交通量比	平成 17 年度 道路交通センサス(一般交通量調査)(国土交通省道路局)
②⑦ 混雑時/非混雑時別の時間帯数(時間帯/日)	上記⑦に同じ
②⑧ 地域ブロック(6区分)別・車種別の年間走行量の伸び率(%) (H22～H29)	上記⑬並びに⑭、⑮
②⑨ ディーゼル重量貨物車の排出原単位(g/km/t)	上記⑲に同じ
③⑩ ディーゼル重量貨物車の排出ガス規制年度別・対象化学物質別排出量の対 THC 比率(%)	上記⑲に同じ ※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
③⑪ 都道府県別の車種別・初度登録年別・燃料種別・業態別の保有台数	自動車保有台数の個別統計データ(平成 30 年3月末現在) (一般財団法人自動車検査登録情報協会)
③⑫ 都道府県別の軽自動車の初度登録年別の保有台数	軽自動車保有車両数の個別統計データ(平成 30 年3月末現在) (一般社団法人全国軽自動車協会連合会)
③⑬ 規制対応車の車種別・年別普及率	JATOP 技術報告書 JPEC-2011AQ-02-06 「大気改善研究 自動車排出量推計」(一般財団法人石油エネルギー技術センター、2012)
③⑭ 車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数	自動車保有台数の個別統計データ(平成 30 年3月末現在) (一般財団法人自動車検査登録情報協会)

(3) 推計方法の基本的考え方と推計手順

自動車の走行量(km/年)に対し、走行量当たりの排出係数(mg/km)を乗じることにより、排出量(kg/年)を推計するのが基本的な考え方である。

具体的には、車種別・旅行速度(停止中も含めた道路走行時の平均速度)別に全炭化水素(Total HydroCarbon) (以下、「THC」という。)の排出係数を設定し、それに対応する走行量データを車種別・旅行速度別・初度登録年別に設定した。排出係数の設定に当たっては、排出ガス規制の強化による排出量の変化(同一車種では新しい車ほど THC の排出量が少ない)及び規制対応車の車種別・初度登録年別の普及率を考慮しつつ、車種別・旅行速度別・初度登録年別に設定を行った。

自動車のホットスタートからの排出量の推計手順を図 11-1 に示す。なお、図中のデータ①～⑭の番号は表 11-2 の番号に対応している。



注1:区間ごとの交通量(台/年)に区間延長(km)を乗じて走行量(台km/年)が算出される。
 注2:道路全体の走行量から幹線道路の走行量を差し引いて細街路の走行量が算出される。
 注3:THCの排出係数にベンゼン等の比率を乗じて対象化学物質の排出係数が算出される。

図 11-1 自動車(ホットスタート)に係る排出量の推計フロー

(4) 推計方法の詳細

ホットスタートに係る排出量は、自動車の走行量(km/年)に排出係数(mg/km)を乗じて推計した。この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した。

① 走行量

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、「平成 22 年度一般交通量調査」という。)をベースに車種別・道路区間毎に設定するが、同調査は車種区分が2区分^{注2}であることから、排出係数の区分に合わせるため、7車種^{注3}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 22 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、平成 22 年度一般交通量調査の走行量データを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を表 11-3 に示す。

平成 22 年度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/非混雑特別に得られるが、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)を推計した。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 11-2 及び図 11-3 に示す。

なお、平成 22 年度一般交通量調査で推計できる走行量は幹線道路^{注4}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い。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2:2車種区分は、小型車、大型車に対応する。

注3:7車種区分は、軽乗用車、乗用車、バス、軽貨物車、小型貨物車、普通貨物車、特種用途車に対応する。

注4:一般交通量調査は全国の幹線道路を対象に実施されておりデータが得られていることから、データが得られていない道路と区別するため、以下のとおり用語を定義する。

- ・幹線道路:平成 22 年度一般交通量調査の対象となっている道路
- ・細街路:平成 22 年度一般交通量調査の対象となっていない道路

表 11-3 都道府県ごとの細分化した車種区分毎における走行量の構成比

都道府県	平成 22 年一般交通量調査の「小型車」				平成 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	6.0%	16.1%	9.5%	68.4%	8.3%	24.8%	66.9%
2青森県	13.4%	25.2%	7.2%	54.1%	8.1%	37.4%	54.5%
3岩手県	12.7%	24.6%	7.1%	55.6%	7.4%	31.1%	61.5%
4宮城県	10.1%	21.9%	8.8%	59.2%	6.5%	24.7%	68.8%
5秋田県	12.9%	22.3%	7.9%	56.9%	6.3%	24.5%	69.2%
6山形県	12.7%	25.1%	7.1%	55.1%	5.4%	25.1%	69.5%
7福島県	11.8%	23.1%	7.4%	57.8%	5.4%	22.7%	71.9%
8茨城県	7.5%	20.6%	7.8%	64.1%	5.3%	24.4%	70.3%
9栃木県	8.5%	20.5%	8.2%	62.8%	4.2%	20.1%	75.7%
10群馬県	11.8%	21.2%	6.3%	60.7%	3.6%	23.4%	73.0%
11埼玉県	9.1%	18.9%	8.2%	63.9%	4.6%	22.9%	72.5%
12千葉県	9.8%	18.5%	8.9%	62.8%	8.8%	29.6%	61.6%
13東京都	10.4%	6.7%	13.2%	69.7%	11.1%	23.1%	65.9%
14神奈川県	9.7%	12.8%	8.6%	68.9%	9.2%	27.0%	63.8%
15新潟県	11.1%	27.8%	6.5%	54.6%	6.6%	21.2%	72.3%
16富山県	9.0%	23.8%	7.9%	59.3%	4.7%	16.7%	78.6%
17石川県	11.2%	21.5%	8.1%	59.2%	6.2%	20.2%	73.6%
18福井県	12.0%	24.8%	6.7%	56.5%	8.1%	18.4%	73.6%
19山梨県	12.1%	26.7%	7.9%	53.4%	7.4%	25.1%	67.5%
20長野県	14.2%	25.8%	7.6%	52.4%	5.9%	27.8%	66.3%
21岐阜県	10.9%	22.8%	9.3%	57.1%	6.5%	19.4%	74.1%
22静岡県	11.9%	23.2%	7.2%	57.6%	5.5%	18.3%	76.2%
23愛知県	7.4%	17.3%	9.5%	65.8%	4.8%	18.5%	76.7%
24三重県	11.3%	24.6%	6.8%	57.3%	6.0%	25.2%	68.8%
25滋賀県	10.9%	27.2%	5.0%	56.9%	6.7%	20.3%	72.9%
26京都府	13.6%	23.1%	7.5%	55.8%	8.4%	25.5%	66.1%
27大阪府	13.0%	14.8%	14.9%	57.3%	6.7%	21.0%	72.3%
28兵庫県	12.5%	22.3%	8.0%	57.2%	8.2%	24.2%	67.6%
29奈良県	13.0%	23.6%	7.5%	55.9%	9.6%	13.3%	77.0%
30和歌山県	21.8%	32.2%	3.6%	42.3%	7.7%	29.3%	63.0%
31鳥取県	19.1%	29.1%	5.3%	46.4%	9.3%	23.4%	67.3%
32島根県	22.2%	28.7%	5.5%	43.6%	9.4%	22.2%	68.4%
33岡山県	15.8%	29.0%	5.9%	49.3%	4.6%	23.9%	71.5%
34広島県	13.6%	25.8%	7.8%	52.7%	6.7%	20.1%	73.2%
35山口県	15.1%	27.6%	7.9%	49.5%	7.1%	24.1%	68.9%
36徳島県	14.5%	28.0%	6.8%	50.8%	8.7%	26.1%	65.3%
37香川県	13.7%	28.9%	6.0%	51.3%	4.1%	27.9%	68.0%
38愛媛県	19.6%	28.6%	6.7%	45.0%	5.0%	29.1%	66.0%
39高知県	22.7%	31.4%	5.5%	40.3%	9.4%	34.1%	56.5%
40福岡県	11.1%	21.4%	10.4%	57.1%	8.9%	24.0%	67.1%
41佐賀県	15.8%	28.9%	7.3%	48.1%	6.9%	29.6%	63.5%
42長崎県	17.4%	37.4%	4.6%	40.6%	12.1%	23.4%	64.5%
43熊本県	17.1%	26.2%	8.0%	48.8%	8.5%	30.3%	61.1%
44大分県	16.9%	25.3%	6.8%	51.1%	9.3%	27.9%	62.8%
45宮崎県	18.2%	30.5%	6.6%	44.7%	6.4%	31.2%	62.4%
46鹿児島県	18.7%	30.2%	7.0%	44.1%	9.3%	31.2%	59.5%
47沖縄県	13.5%	37.4%	6.0%	43.1%	18.1%	27.8%	54.1%
全国平均	11.9%	22.0%	8.4%	57.8%	7.1%	23.9%	69.0%

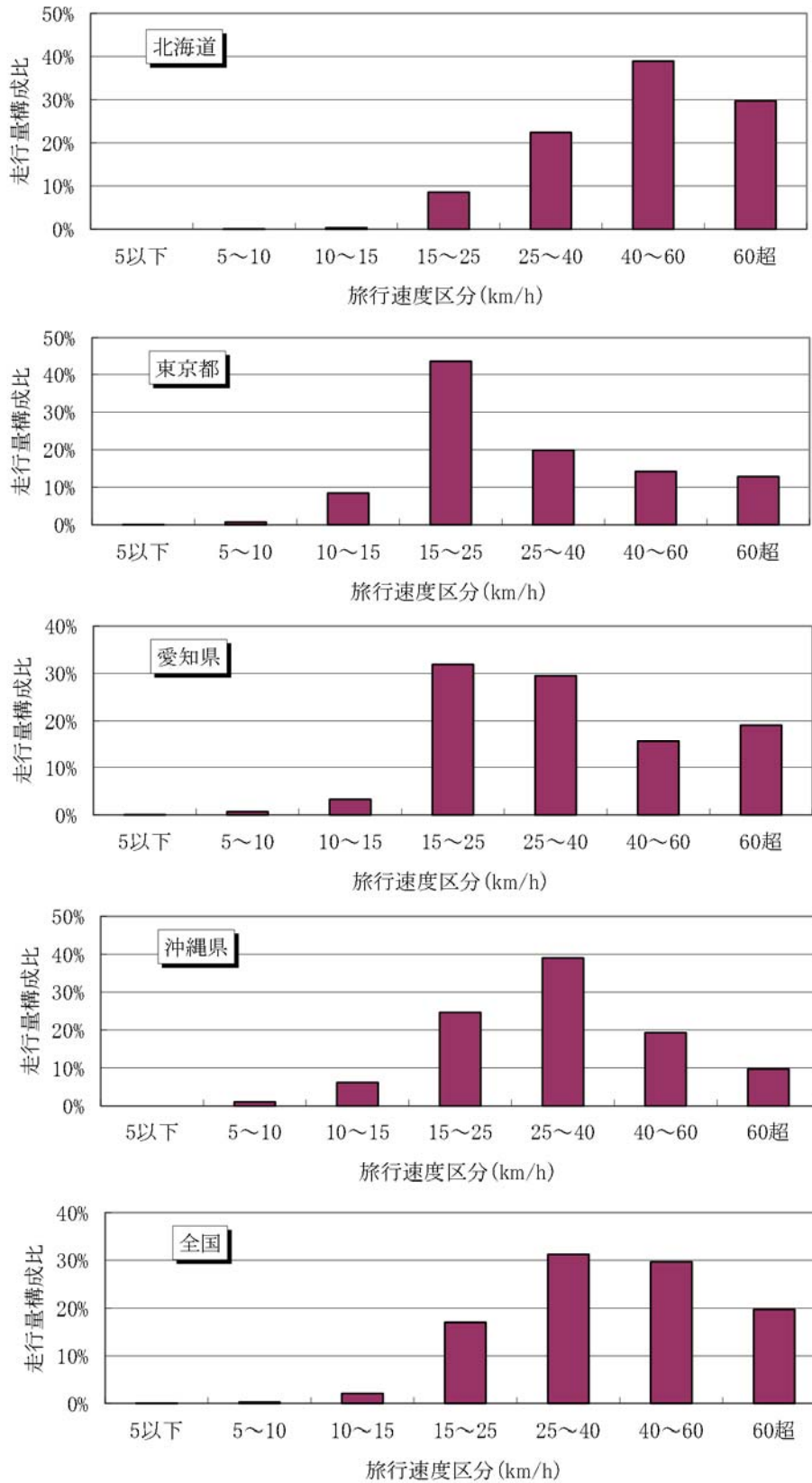
出典: 平成 22 年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

表 11-4 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%
全国平均	0.0%	0.3%	2.1%	17.0%	31.2%	29.6%	19.8%	100.0%

出典: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。



出典: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。

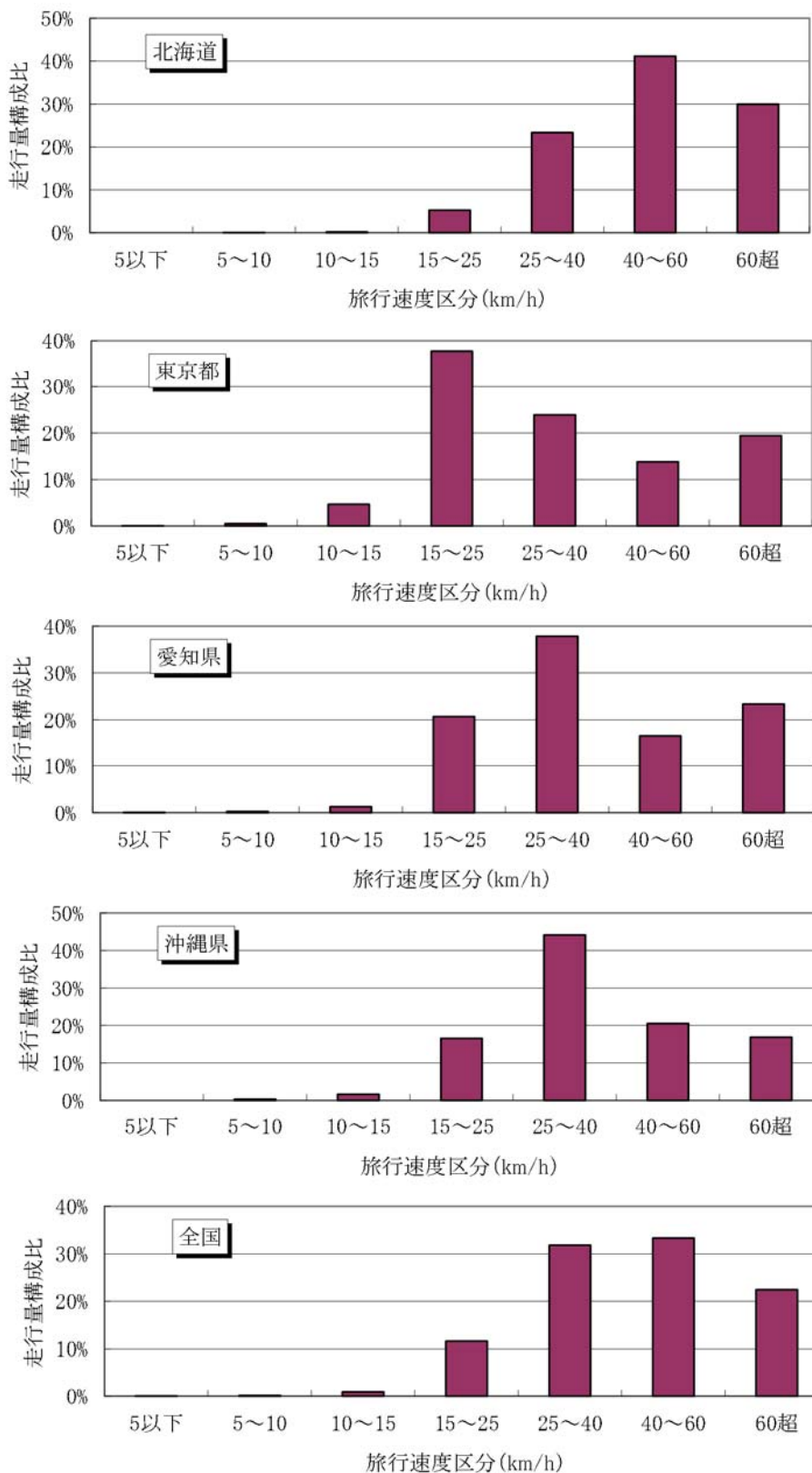
図 11-2 混雑時旅行速度区分別の年間走行量構成比の例

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%
全国平均	0.0%	0.1%	0.9%	11.5%	31.7%	33.2%	22.5%	100.0%

出典: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。



出典: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 11-3 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調査から算出される車種別・車籍地別・出発地別・目的地別の平均トリップ長(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(本推計で使用したデータに限る。)

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)
3 車籍地	都道府県(1~47)
4 出発地	同 上
5 目的地	同 上
6 区間距離	各トリップの区間距離(km)
7 ウェイト係数	回収率のばらつきによる影響を補正するための係数。区間距離から平均トリップ長さを算出する際に使用する。
8 年間トリップ長	合計=588,488 百万 km/年 (年間日数、拡大係数考慮、トリップ長不明含む。)
9 拡大係数	1~475 (調査結果を全国の車両の動きに換算するための係数。登録車両数/調査車両数により定義され、市区町村別車種別に整理されたもの。)

出典:平成 22 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:OD 調査結果は、自動車の持ち主の属性等をはじめとするさまざまなデータを含むが、本表では推計に活用した情報のみ示した。

注2:平成 22 年の全国の自動車走行量(特種用途車を除く)は 699,585 百万 km(燃料消費量統計年報による)。

注3:年間トリップ長の算出に当たっては、拡大係数を考慮した OD 集計用マスターデータが平日のみであったため、平日の自動車利用特性マスターデータから車籍地別出発地別目的地別車種別の平均トリップ長を算出し、拡大係数を乗じた後に日数(365 日)を乗じた。

表 11-7 OD 調査データの例(一部地域の抜粋)

車種	車籍地	出発地	目的地	平均 トリップ長 (km/日)	合計 拡大係数	年間走行量 (百万 km/年)
1	1	1	1	8	1,364,225	4,067
2	1	1	1	12	3,930,341	17,331
3	1	1	1	21	70,134	544
4	1	1	1	9	477,085	1,511
7	1	1	2	165	17	1
8	1	1	2	147	15	1
7	1	1	3	399	1	0
7	1	1	4	480	2	0
8	1	1	4	420	6	1
7	1	2	2	32	7	80,483
8	1	2	2	58	29	613,930
7	1	2	4	357	7	910,924

出典:平成 22 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:車種、車籍地、出発地、目的地はコードで表されている。

注2:合計拡大係数は、車種、車籍地、出発地、目的地が同じトリップの各拡大係数の合計値であり、登録車両数を考慮した場合の総トリップ数に等しい。

なお、平均トリップ長は、車種、車籍地、出発地、目的地が同じトリップを地域ごとの回収率を補正するためのウェイト係数で重みづけをして平均化した値である。

$$\text{平均トリップ長} = \frac{\sum (\text{ウェイト係数}_{\text{トリップ}} \times \text{区間距離}_{\text{トリップ}})}{\text{ウェイト係数}_{\text{トリップ}}}$$

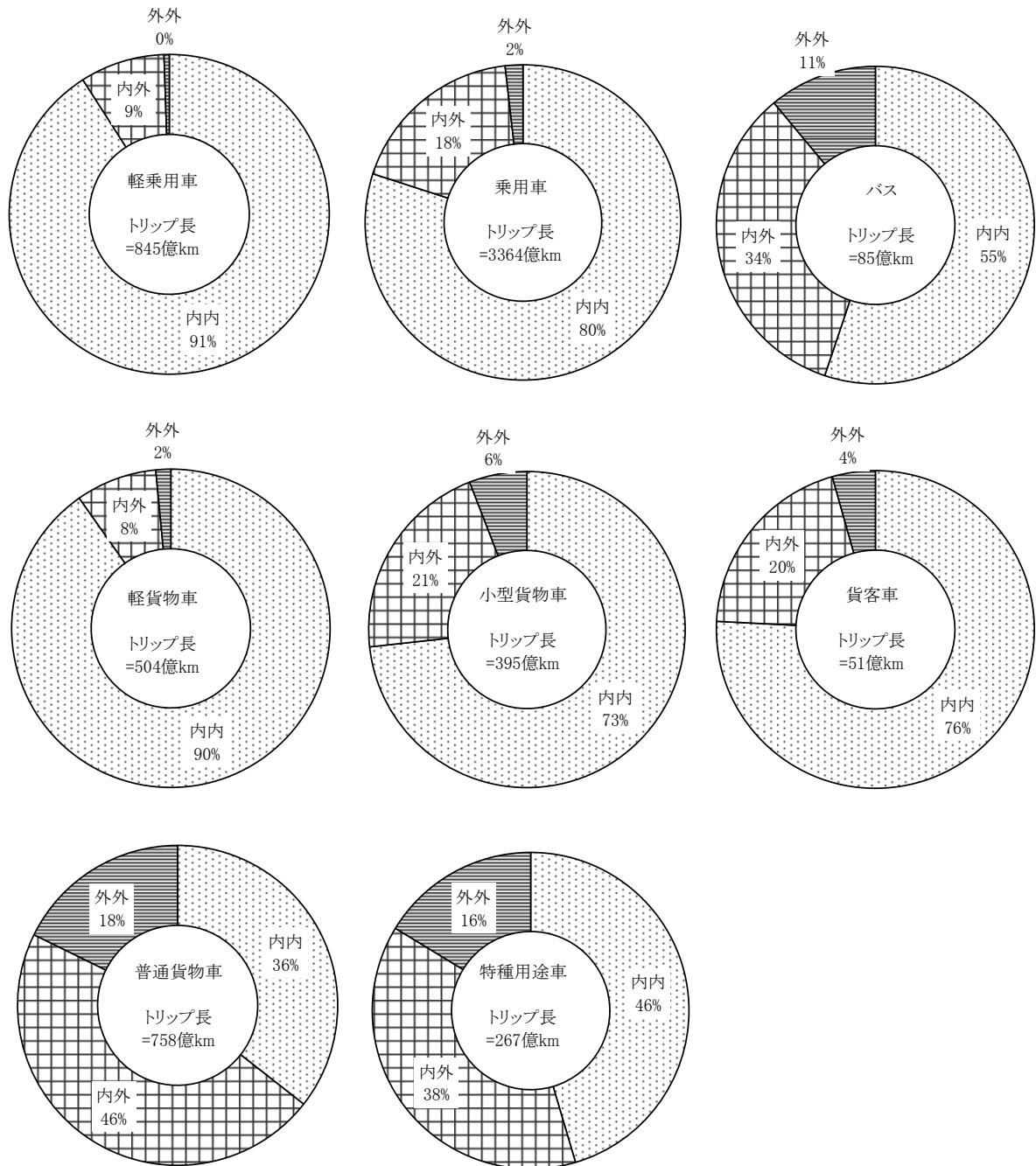
※ウェイト係数は、車種、車籍地、出発地、目的地ごとに固有の値

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

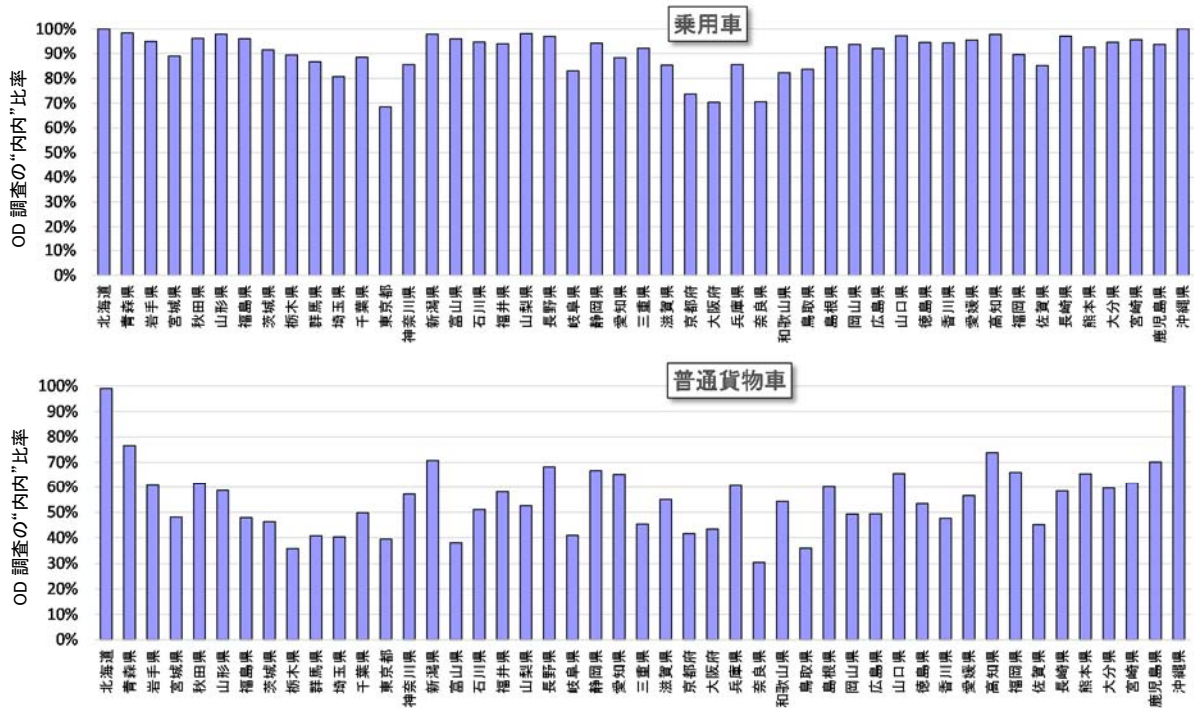
自動車の使われ方は、車種(軽乗用車、乗用車等)によって大きく異なるとともに、地域によっても大きな差があると考えられるため、上記の“内内”、“内外”、“外外”の比率(トリップ長ベース)を車種別・都道府県別に算出した。その結果の概要を

図 11-4 及び図 11-5 にそれぞれ示す。



出典:平成22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 11-4 OD 調査に基づく全国平均の車種別のトリップ長構成比



出典:平成 22 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 11-5 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
	山口県	愛媛県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	
兵庫県		8							8
山口県	6		3						9
愛媛県			14						14
福岡県	2		11,837	198	30	167	172	32	12,439
佐賀県			198	29					227
長崎県			24		4				28
熊本県			184			86	7		278
大分県			179				21		200
合計	8	8	12,440	227	34	253	201	32	13,202

出典:平成 22 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: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。

注2:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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 11-4 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)。走行経路の特定に利用可能な情報は、OD 調査のデータは出発地と目的地のみのため、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等)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(出発地が福岡県の場合)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)を推計した。ただし、例えば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)を推計した結果のうち、普通貨物車の例を表 11-10 に示す。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別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別に比例配分し、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(出発地が福岡県の例)

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%

出典: 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。

注3: 四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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	99.4%	0.1%	0.0%	0.1%					0.6%			
2 青森県	0.0%	86.8%	3.1%	1.5%	2.9%	0.1%	0.1%	0.1%				
3 岩手県	0.0%	6.0%	78.6%	5.9%	3.1%	2.0%	0.9%	0.0%	0.1%		0.1%	0.0%
4 宮城県	0.1%	1.1%	5.7%	70.0%	3.1%	3.1%	6.0%	1.7%	0.9%	0.1%	0.2%	0.3%
5 秋田県		1.8%	2.5%	1.6%	77.3%	1.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
6 山形県	0.1%	0.4%	0.9%	3.2%	1.0%	75.3%	1.8%	0.0%	0.2%	0.1%	0.2%	
7 福島県	0.0%	0.5%	2.1%	4.4%	0.8%	3.4%	67.6%	2.1%	3.2%	0.2%	0.5%	0.3%
8 茨城県	0.1%	0.5%	0.7%	1.6%	0.4%	1.0%	3.5%	67.7%	5.2%	3.0%	3.6%	5.1%
9 栃木県	0.0%	0.2%	1.5%	1.7%	0.9%	1.5%	3.5%	4.9%	64.4%	4.3%	3.0%	2.4%
10 群馬県		0.1%	0.7%	0.5%	0.2%	0.5%	1.5%	2.1%	4.2%	64.1%	4.5%	1.4%
11 埼玉県	0.1%	0.7%	0.8%	2.7%	0.9%	2.2%	4.0%	5.3%	6.3%	9.7%	61.5%	5.7%
12 千葉県	0.1%	0.2%	0.5%	1.2%	1.0%	1.0%	2.0%	7.2%	4.5%	2.9%	6.2%	70.8%
13 東京都	0.1%	0.3%	1.4%	1.4%	0.7%	1.8%	2.1%	4.1%	4.2%	4.5%	13.1%	9.2%
14 神奈川県	0.0%	0.0%	0.1%	1.0%	0.4%	1.2%	2.5%	2.7%	3.3%	4.0%	4.2%	3.4%
15 新潟県	0.0%	0.1%	0.2%	1.6%	0.8%	1.1%	2.0%	0.1%	0.4%	1.5%	0.5%	0.1%
16 富山県		0.1%		0.1%	0.2%	2.1%	0.1%		0.1%	0.1%		
17 石川県			0.0%	0.0%	2.4%	0.0%		0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	
18 福井県	0.0%			0.0%	0.5%		0.1%	0.1%		0.0%	0.0%	
19 山梨県		0.1%					0.2%	0.1%	0.2%	0.3%	0.3%	0.0%
20 長野県			0.2%	0.2%	0.3%	0.1%	0.5%	0.4%	0.2%	1.9%	0.2%	0.3%
21 岐阜県		0.2%	0.3%	0.0%	0.2%		0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%
22 静岡県		0.0%	0.0%	0.3%	0.6%	0.9%	0.2%	0.9%	0.3%	1.0%	0.7%	0.3%
23 愛知県		0.0%	0.4%	0.3%	0.5%	0.1%	0.3%	0.2%	0.6%	1.2%	0.2%	0.1%
24 三重県				0.0%	0.1%		0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%
25 滋賀県				0.1%	0.4%		0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%
26 京都府				0.4%	0.0%	0.0%		0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	
27 大阪府	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.8%	0.6%	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%
28 兵庫県	0.0%	0.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
29 奈良県							0.5%		0.0%	0.0%	0.0%	
30 和歌山県					0.3%		0.0%	0.0%				0.1%
31 鳥取県												
32 島根県						0.0%	0.0%					
33 岡山県		0.0%	0.0%		0.3%	0.0%	0.0%	0.0%		0.1%	0.1%	
34 広島県						0.1%	0.0%		0.1%	0.1%	0.0%	
35 山口県			0.0%		0.0%				0.0%	0.2%	0.1%	
36 徳島県						0.0%						
37 香川県												
38 愛媛県								0.0%			0.0%	
39 高知県												
40 福岡県			0.1%					0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
41 佐賀県											0.0%	
42 長崎県												
43 熊本県												
44 大分県									0.2%		0.0%	
45 宮崎県												
46 鹿児島県			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%

出典:平成22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。

注3:0.0%は少数点第2位以下の数値があることを示す。

注4:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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	0.0%										0.0%	
2 青森県	0.0%		0.1%		0.2%					0.1%		
3 岩手県	0.0%	0.0%	0.1%		0.3%			0.3%			0.1%	
4 宮城県	0.1%	0.1%	0.9%	0.5%	0.0%	0.0%		0.0%		0.2%	0.1%	
5 秋田県			0.0%							0.1%		
6 山形県	0.0%	0.0%	1.2%	0.1%	0.7%	0.0%		0.1%				
7 福島県	0.4%	0.2%	1.1%	0.1%	0.1%			0.1%		0.2%	0.0%	
8 茨城県	2.9%	1.1%	1.1%	1.8%	0.3%	0.1%	0.5%	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%	0.5%
9 栃木県	2.0%	1.9%	1.0%	0.3%	0.2%	0.5%	0.8%	0.3%	0.1%	0.3%	0.2%	0.3%
10 群馬県	1.9%	0.7%	1.2%	0.5%	0.1%	0.0%	5.9%	1.5%	0.2%	0.5%	0.3%	0.1%
11 埼玉県	16.0%	3.2%	1.5%	3.4%	0.6%	0.1%	1.9%	1.9%	0.8%	1.4%	0.8%	1.5%
12 千葉県	9.3%	2.9%	1.3%	0.8%	0.1%	1.0%	1.2%	2.6%	0.6%	1.0%	0.7%	0.4%
13 東京都	57.2%	11.4%	1.2%	2.0%	0.3%	0.1%	1.8%	1.3%	0.4%	1.5%	0.4%	0.5%
14 神奈川県	8.7%	72.9%	1.0%	0.6%	0.5%	0.1%	2.0%	1.0%	0.9%	3.2%	0.7%	0.7%
15 新潟県	0.0%	0.0%	82.7%	3.6%	0.7%	0.4%	0.1%	0.8%	0.3%	0.1%	0.1%	0.1%
16 富山県	0.1%	0.0%	1.0%	64.1%	8.5%	1.4%	0.1%	1.2%	1.3%	0.1%	0.2%	0.3%
17 石川県		0.0%	0.3%	5.0%	69.7%	3.8%		0.1%	0.3%	0.1%	0.3%	0.1%
18 福井県		0.1%	0.1%	2.3%	4.9%	75.5%		0.2%	1.1%	0.0%	0.3%	0.2%
19 山梨県	0.4%	1.1%	0.1%	0.1%	0.2%		69.3%	1.7%	0.5%	1.2%	0.2%	0.0%
20 長野県	0.0%	0.4%	1.6%	1.5%	0.8%	0.1%	7.3%	80.5%	1.0%	0.3%	0.7%	0.4%
21 岐阜県	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	1.4%	0.7%	0.3%	0.8%	64.7%	0.3%	4.8%	2.3%
22 静岡県	0.4%	2.7%	0.7%	0.9%	0.9%	0.5%	5.2%	1.2%	1.8%	79.9%	4.5%	2.2%
23 愛知県	0.3%	0.5%	0.7%	4.7%	3.7%	4.0%	1.3%	2.0%	17.9%	6.8%	78.7%	12.9%
24 三重県	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	0.3%	1.1%	0.6%	0.3%	2.8%	0.7%	3.9%	66.9%
25 滋賀県	0.0%	0.1%	0.0%	0.8%	1.0%	3.3%		0.2%	1.6%	0.3%	0.9%	2.0%
26 京都府	0.0%	0.1%	0.0%	1.0%	0.2%	1.4%	0.7%	0.1%	0.6%	0.1%	0.2%	0.9%
27 大阪府	0.1%	0.2%	0.4%	2.2%	2.4%	3.0%	0.6%	0.6%	1.5%	0.4%	0.7%	2.1%
28 兵庫県	0.0%	0.1%	0.2%	0.8%	1.2%	1.8%	0.3%	0.2%	0.9%	0.3%	0.3%	2.0%
29 奈良県	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.1%	0.0%			0.1%	0.1%	0.2%	2.1%
30 和歌山県	0.0%	0.0%	0.0%		0.7%	0.3%					0.1%	0.6%
31 鳥取県	0.0%	0.0%					0.0%		0.2%			0.2%
32 島根県												
33 岡山県	0.0%		0.1%	0.3%	0.1%	0.6%			0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
34 広島県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.3%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%
35 山口県				0.1%		0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%
36 徳島県									0.0%			
37 香川県				0.0%								
38 愛媛県		0.0%									0.0%	0.5%
39 高知県												
40 福岡県	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		0.3%
41 佐賀県											0.0%	
42 長崎県				0.0%								
43 熊本県				0.1%						0.1%		0.0%
44 大分県											0.1%	0.0%
45 宮崎県												
46 鹿児島県												
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%

出典:平成22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。

注3:0.0%は少数点第2位以下の数値があることを示す。

注4:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない。

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				0.3%						0.1%		
3 岩手県				0.0%								
4 宮城県		0.0%	0.1%	0.0%				0.2%	0.0%	0.2%		0.0%
5 秋田県		0.0%		0.1%								
6 山形県			0.0%	0.0%	0.0%							
7 福島県		0.2%	0.1%	0.2%				0.0%		0.5%		0.0%
8 茨城県	0.5%	0.4%	0.8%	0.1%	0.3%	0.1%		0.0%	0.1%	0.5%	0.3%	0.0%
9 栃木県	0.2%	0.1%	0.4%	0.5%	0.1%		0.0%		0.1%	0.2%	0.0%	
10 群馬県	0.0%	0.8%	1.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%
11 埼玉県	0.2%	0.1%	1.9%	0.3%	0.4%	0.1%	0.6%	0.0%	0.5%	0.9%	1.2%	0.1%
12 千葉県	0.3%	0.1%	2.1%	0.3%	0.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.3%	0.5%	0.2%	0.0%
13 東京都	0.1%	0.4%	1.3%	0.2%	0.9%	0.4%	0.0%	0.0%	0.7%	0.8%	0.2%	0.3%
14 神奈川県	0.7%	0.3%	1.1%	0.8%	0.5%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.7%	0.2%	0.1%
15 新潟県		0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%		0.3%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%
16 富山県	0.4%	0.2%	0.3%	0.4%		0.0%			0.0%	0.1%		
17 石川県	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%		0.0%	0.8%	0.1%	0.6%	0.1%	0.1%	0.0%
18 福井県	1.1%	0.8%	0.3%	0.2%	0.2%		0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.5%	0.0%
19 山梨県	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%		0.1%		0.0%	0.1%		0.3%
20 長野県	0.2%	0.4%	0.4%	0.1%				0.3%		0.2%	0.3%	
21 岐阜県	2.7%	1.4%	0.3%	0.4%	0.4%	1.1%	0.2%	0.2%	0.3%	0.9%	0.1%	0.1%
22 静岡県	0.7%	0.6%	0.8%	0.2%	1.6%	0.5%	1.2%	0.0%	0.3%	0.7%	0.5%	0.1%
23 愛知県	6.0%	4.0%	1.9%	0.8%	5.5%	3.1%	2.8%	0.9%	1.6%	0.8%	0.3%	0.4%
24 三重県	3.1%	1.2%	1.0%	0.5%	3.6%	4.4%	0.5%	0.1%	0.5%	0.3%	0.6%	0.3%
25 滋賀県	73.7%	5.8%	2.2%	0.6%	2.2%	1.6%	1.5%	0.7%	0.3%	0.4%	1.4%	0.7%
26 京都府	2.2%	62.7%	3.1%	2.8%	3.3%	0.6%	1.2%	0.4%	0.3%	0.5%	0.4%	0.1%
27 大阪府	3.7%	10.3%	66.7%	11.4%	11.2%	11.3%	3.4%	1.7%	3.0%	2.9%	2.1%	3.8%
28 兵庫県	1.7%	6.9%	9.1%	74.6%	4.7%	2.8%	8.2%	3.0%	4.9%	3.2%	2.1%	3.2%
29 奈良県	0.6%	1.8%	1.8%	0.2%	55.1%	1.3%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%
30 和歌山県	0.4%	0.2%	1.3%	0.2%	8.5%	71.5%			0.2%	0.0%		0.2%
31 鳥取県			0.0%	0.4%			61.7%	3.0%	2.1%	0.9%	0.2%	
32 島根県			0.0%	0.0%			6.4%	74.7%	0.9%	2.0%	2.0%	0.2%
33 岡山県	0.3%	0.5%	0.3%	1.4%	0.1%	0.1%	6.2%	3.0%	70.0%	5.0%	1.7%	1.8%
34 広島県	0.0%	0.0%	0.2%	0.9%	0.1%	0.0%	2.8%	6.6%	8.0%	70.3%	4.5%	1.0%
35 山口県	0.4%		0.0%	0.1%		0.3%	0.7%	3.4%	1.7%	5.0%	77.3%	0.0%
36 徳島県		0.1%	0.1%	0.1%		0.2%			0.2%	0.0%		71.5%
37 香川県	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%			0.1%	0.2%	0.5%	0.4%		9.2%
38 愛媛県		0.0%	0.1%	0.6%				0.4%	0.3%	0.4%	0.1%	5.7%
39 高知県				0.0%		0.1%			0.3%	0.1%		0.4%
40 福岡県	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.5%		0.7%	0.2%	0.2%	0.5%	2.7%	0.1%
41 佐賀県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.1%	1.7%	0.2%	0.1%	0.0%
42 長崎県										0.0%		
43 熊本県	0.0%		0.1%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
44 大分県			0.0%					0.1%	0.0%	0.1%	0.6%	
45 宮崎県				0.0%							0.0%	
46 鹿児島県											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%

出典:平成22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。

注3:0.0%は少数点第2位以下の数値があることを示す。

注4:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない。

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%							
2 青森県		0.0%		0.1%								
3 岩手県				0.1%								
4 宮城県		0.3%		0.1%								
5 秋田県				0.0%								
6 山形県		0.0%		0.0%								
7 福島県		0.0%		0.1%			0.1%			0.1%		
8 茨城県	0.1%	0.1%		0.4%	0.8%		0.0%	0.0%		0.0%		
9 栃木県	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%		0.0%	0.1%					
10 群馬県	0.0%	0.0%		0.2%								
11 埼玉県	0.1%	1.5%		0.3%	0.1%	2.0%	0.0%					
12 千葉県	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	3.8%						
13 東京都	3.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%		0.0%		0.0%	0.0%		
14 神奈川県	0.1%	2.1%		0.7%	0.1%		0.0%		0.0%	0.0%		
15 新潟県	0.5%	0.1%		0.1%								
16 富山県		0.0%		0.0%			0.2%					
17 石川県		0.0%		0.1%								
18 福井県	0.0%	0.0%		0.0%	0.0%							
19 山梨県				0.1%								
20 長野県				0.1%	0.1%		0.1%					
21 岐阜県	0.3%	0.2%		0.1%	0.0%		0.4%		0.1%			
22 静岡県	0.1%	0.0%		0.2%	0.3%		0.1%		0.0%	0.0%		
23 愛知県	0.1%	0.2%	0.1%	0.9%	0.2%	2.4%	0.0%	0.4%	0.1%	0.1%		
24 三重県	0.0%	0.1%		0.2%	0.0%	0.0%	0.2%				0.0%	
25 滋賀県	0.2%	0.1%		0.1%	0.0%	0.8%	0.1%				0.0%	
26 京都府	0.3%	0.0%		0.1%	0.1%		0.0%		0.0%			
27 大阪府	2.9%	2.1%	1.1%	0.5%	0.2%	0.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%		
28 兵庫県	3.3%	3.0%	2.8%	0.7%	0.3%	1.1%	0.2%	0.4%	0.6%	0.0%		
29 奈良県		0.0%		0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%				
30 和歌山県		0.0%		0.0%	0.1%						0.0%	
31 鳥取県	0.1%	0.0%		0.1%		0.2%						
32 島根県	0.1%	0.1%		0.1%	0.1%	0.1%	0.0%					
33 岡山県	2.2%	1.1%	0.0%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.1%		
34 広島県	0.6%	0.6%	0.1%	0.4%	0.6%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%		
35 山口県	0.1%	0.5%	0.5%	0.8%	0.4%	0.3%	0.2%	0.3%	0.1%	0.0%		
36 徳島県	6.1%	2.2%	1.8%	0.0%								
37 香川県	66.9%	5.4%	2.0%	0.0%	0.0%			0.1%				
38 愛媛県	8.8%	73.5%	6.0%	0.0%					0.0%			
39 高知県	1.5%	2.7%	85.1%	0.0%					0.0%			
40 福岡県	1.1%	1.2%	0.1%	78.6%	18.1%	6.1%	8.0%	10.4%	4.7%	7.7%		
41 佐賀県	0.3%	1.1%	0.2%	4.3%	65.7%	7.6%	1.2%	1.6%	1.9%	1.0%		
42 長崎県		0.1%		1.3%	4.7%	71.0%	0.4%	0.7%		0.0%		
43 熊本県	0.3%	0.1%		3.7%	2.3%	2.5%	79.3%	4.3%	3.9%	3.7%		
44 大分県		1.0%		2.7%	4.0%	0.3%	2.9%	76.4%	1.6%	0.8%		
45 宮崎県	0.1%	0.0%		1.0%	1.2%	0.1%	3.1%	3.6%	78.5%	4.9%		
46 鹿児島県				0.9%	0.2%	0.7%	3.3%	0.7%	8.2%	81.0%		
47 沖縄県												100.0%
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%

出典:平成22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。

注3:0.0%は少数点第2位以下の数値があることを示す。

注4:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

以上の結果を使って推計した幹線道路の地域別・車種別走行量、細街路も含む全道路の地域別・車種別走行量及びそれらの比である幹線道路カバー率を表 11-11～表 11-13 及び図 11-6 に示す。なお、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 11-11 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	走行量(百万台キロ/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
	全国平均	100,967	278,241	7,787	44,708	34,412	66,325

出典:「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 22 年の OD 調査の走行量で振り分けた。

注3:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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	走行量(百万台キロ/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	18,999	51,105	1,084	9,409	6,378	9,421
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	26,368	105,043	2,020	17,623	13,147	19,666
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	29,468	77,489	1,228	14,379	10,180	13,928
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	16,919	46,473	953	10,064	5,973	9,076
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	20,674	34,184	707	10,850	4,263	5,756
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	24,214	41,490	959	12,747	5,560	6,314
	全国平均	136,641	355,783	6,951	75,073	45,502	64,161

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 22 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:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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	走行量(百万台キロ/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	76.0%	81.0%	100.0%	63.5%	78.7%	93.2%
2	茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・山梨	61.6%	71.0%	100.0%	45.8%	68.2%	90.1%
3	新潟・富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重	79.2%	79.1%	100.0%	64.5%	79.9%	100.0%
4	滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山	78.9%	81.0%	100.0%	59.5%	81.2%	100.0%
5	鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知	75.9%	86.7%	100.0%	69.3%	76.2%	100.0%
6	福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄	74.0%	81.2%	89.5%	62.0%	75.4%	94.0%
	全国平均	73.9%	78.2%	100.0%	59.6%	75.6%	100.0%

注1:特種用途車のカバー率は普通貨物車と同じとみなした。

注2:表 11-11 及び表 11-12 より作成。

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%	18,999	76.0%	△0.003%
		乗用車	41,405	51,093	81.0%	51,105	81.0%	0.02%
		バス	1,190	1,084	100.0%	1,084	100.0%	△0.02%
		軽貨物車	5,971	9,412	63.4%	9,409	63.5%	△0.00025%
		小型貨物車	5,021	6,363	78.9%	6,378	78.7%	0.2%
		普通貨物車	8,780	9,840	89.2%	9,421	93.2%	△4.3%
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%	26,368	61.6%	△0.3%
		乗用車	74,559	105,238	70.8%	105,043	71.0%	△0.2%
		バス	2,315	1,994	100.0%	2,020	100.0%	1.3%
		軽貨物車	8,072	17,637	45.8%	17,623	45.8%	△0.1%
		小型貨物車	8,966	13,179	68.0%	13,147	68.2%	△0.2%
		普通貨物車	17,726	18,338	96.7%	19,666	90.1%	7.2%
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%	29,468	79.2%	0.5%
		乗用車	61,325	77,120	79.5%	77,489	79.1%	0.5%
		バス	1,562	1,248	100.0%	1,228	100.0%	△1.6%
		軽貨物車	9,269	14,369	64.5%	14,379	64.5%	0.07%
		小型貨物車	8,136	10,060	80.9%	10,180	79.9%	1.2%
		普通貨物車	17,081	13,904	100.0%	13,928	100.0%	0.2%
4	滋賀・京都・大阪・ 兵庫・奈良・和歌 山	軽乗用車	13,356	17,006	78.5%	16,919	78.9%	△0.5%
		乗用車	37,623	46,770	80.4%	46,473	81.0%	△0.6%
		バス	1,003	951	100.0%	953	100.0%	0.2%
		軽貨物車	5,984	10,071	59.4%	10,064	59.5%	△0.1%
		小型貨物車	4,849	6,060	80.0%	5,973	81.2%	△1.4%
		普通貨物車	9,628	9,242	100.0%	9,076	100.0%	△1.8%
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%	20,674	75.9%	0.1%
		乗用車	29,646	34,074	87.0%	34,184	86.7%	0.3%
		バス	859	713	100.0%	707	100.0%	△0.8%
		軽貨物車	7,516	10,837	69.3%	10,850	69.3%	0.1%
		小型貨物車	3,247	4,264	76.2%	4,263	76.2%	△0.03%
		普通貨物車	7,174	6,396	100.0%	5,756	100.0%	△10.0%
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%	24,214	74.0%	△0.0005%
		乗用車	33,683	41,488	81.2%	41,490	81.2%	0.01%
		バス	858	961	89.3%	959	89.5%	△0.22%
		軽貨物車	7,897	12,747	61.9%	12,747	62.0%	△0.003%
		小型貨物車	4,193	5,577	75.2%	5,560	75.4%	△0.3%
		普通貨物車	5,935	6,442	92.1%	6,314	94.0%	△2.0%
全国合計		軽乗用車	100,967	136,641	73.9%	136,641	73.9%	0%
		乗用車	278,241	355,783	78.2%	355,783	78.2%	0%
		バス	7,787	6,951	100.0%	6,951	100.0%	0%
		軽貨物車	44,708	75,073	59.6%	75,073	59.6%	0%
		小型貨物車	34,412	45,502	75.6%	45,502	75.6%	0%
		普通貨物車	66,325	64,161	100.0%	64,161	100.0%	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)

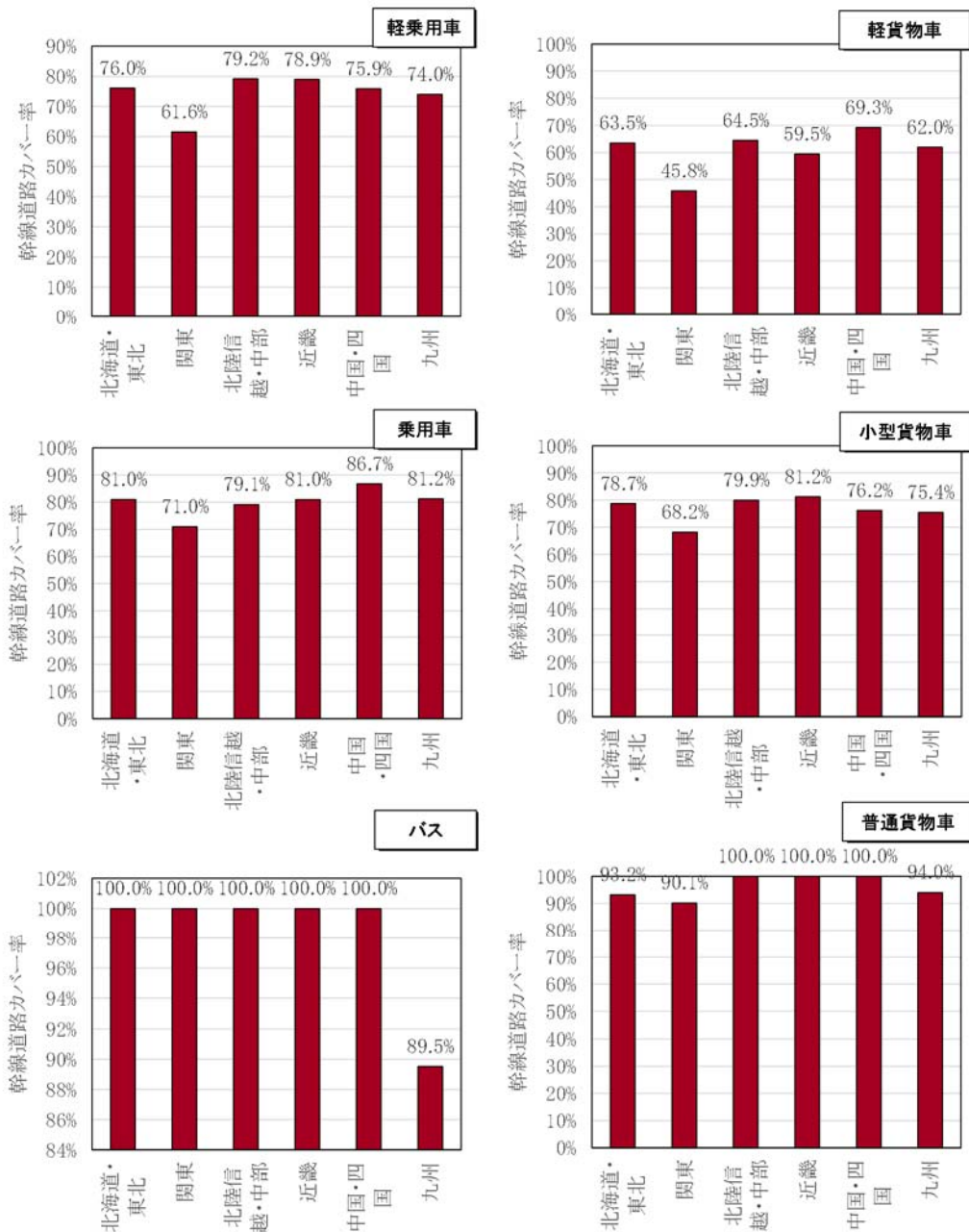
資料2:「平成22年度分自動車燃料消費量統計年報」(国土交通省)

資料3:平成22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。

注3:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。



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)

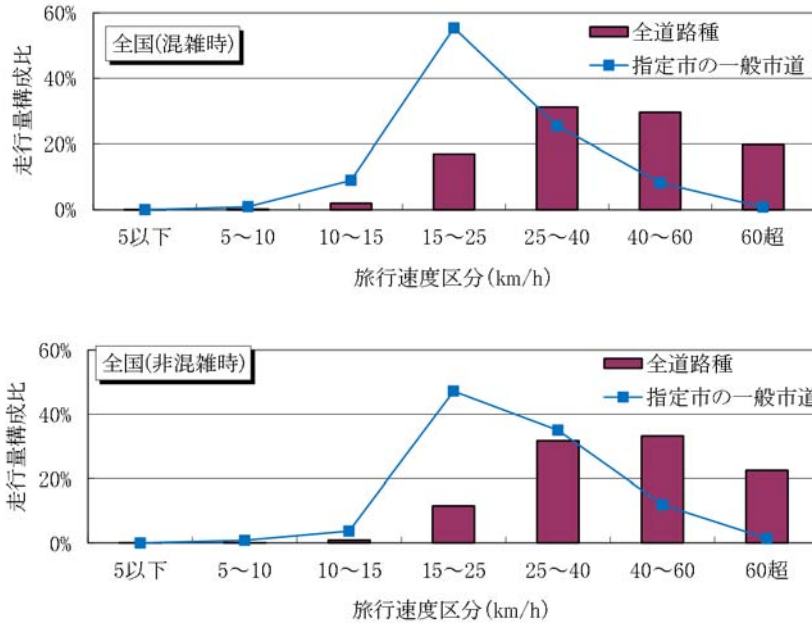
資料2:平成 22 年度道路交通センサス(自動車起終点調査)(国土交通省道路局)

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 11-6 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

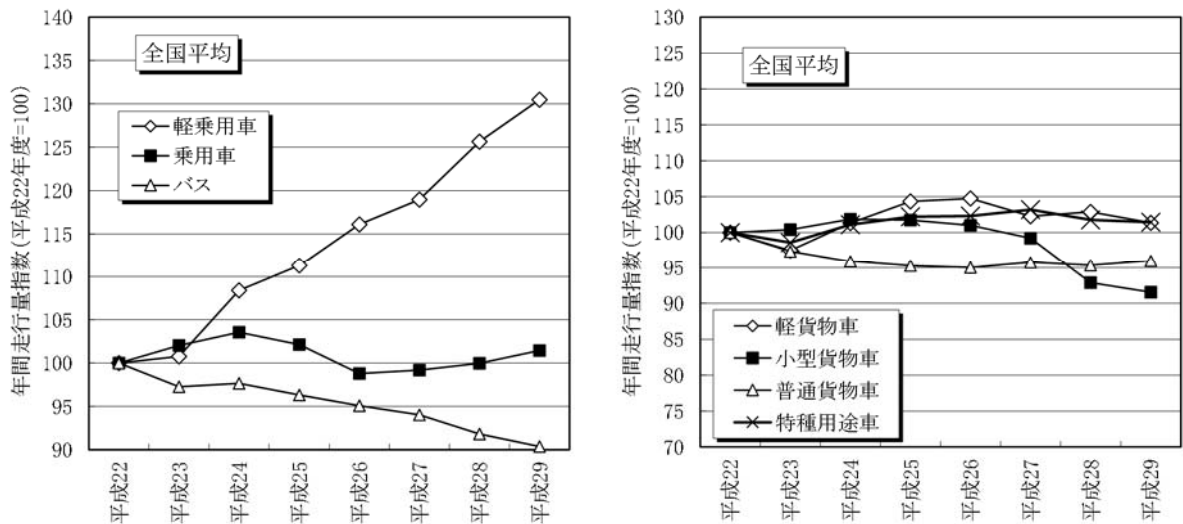
上記に示す図 11-6 のカバー率に基づき推計した細街路の走行量について、旅行速度を直接把握することができないため、環境省における既存調査「自動車排出原単位および総量に関する調査」(平成 10 年3月、環境庁自動車環境対策第二課(現:環境省環境管理技術室))と同様に、旅行速度の頻度分布を、平成 22 年一般交通量調査における最下位の道路種別(指定市の一般市道)の頻度分布(全国平均)と同じと仮定した(図 11-7)。



出典: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 11-2 及び図 11-3 の脚注参照
 注2:全道路種別の値は図 11-2 及び図 11-3 における「全国」より再掲

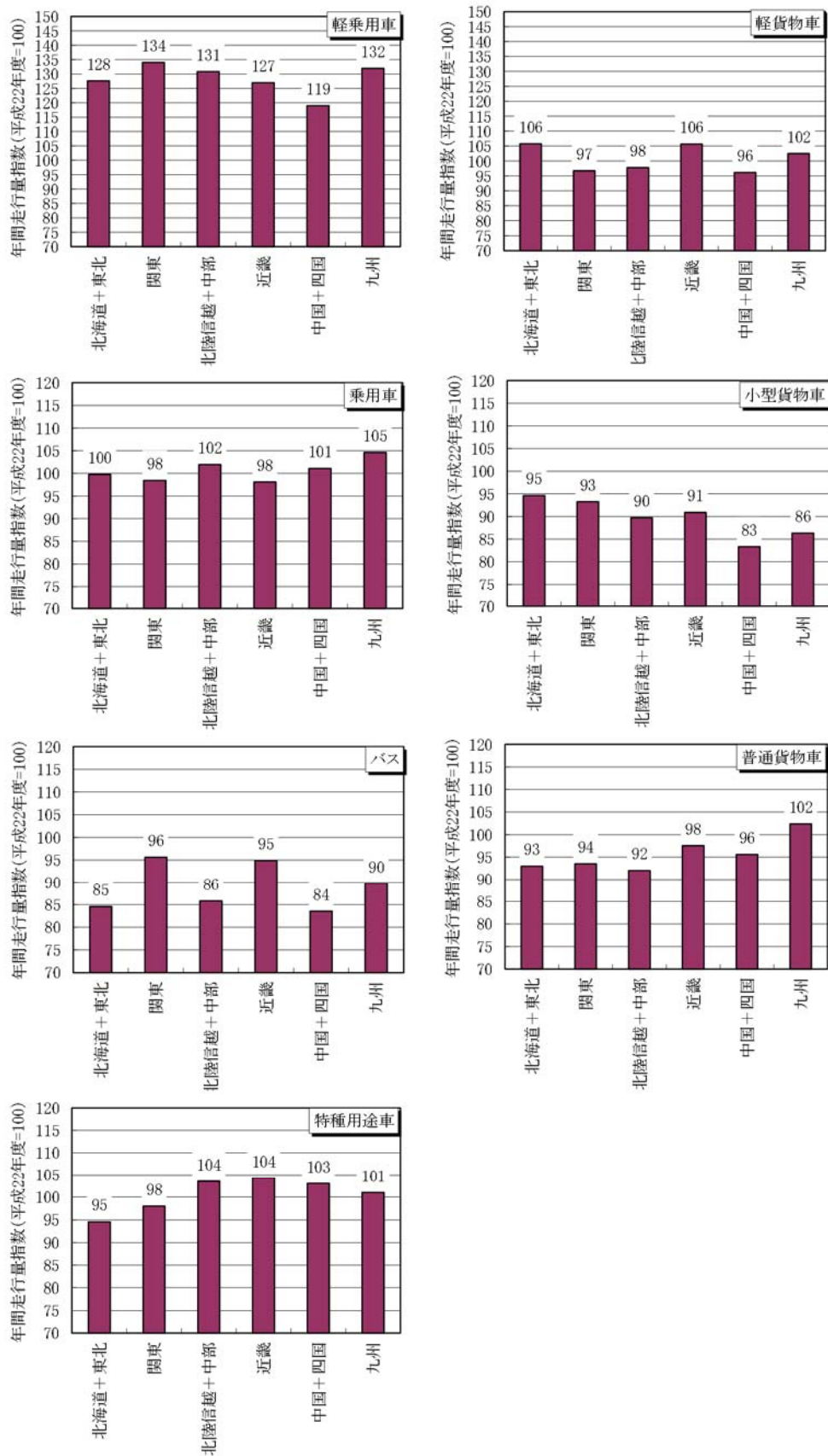
図 11-7 全国の指定市の一般市道における混雑時及び非混雑時旅行速度の頻度分布

国土交通省の道路交通センサスは数年に1回の更新だが、自動車輸送統計年報から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走行量の年次補正を行った。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 11-8)、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た(図 11-9)。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)別に行った。



出典:平成 29 年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)
 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 11-8 全国における車種別年間走行量指数の推移



出典:平成 29 年度分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 11-9 運輸局別・車種別の年間走行量指数(平成 29 年度)

また、THC排出量を推計するにあたっては、ガソリン・LPG車とディーゼル車の燃料種別走行量の内訳が必要になるが、道路交通センサス(一般交通量調査)等では燃料種別の走行量の内訳を把握できないため、別途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に基づき、ガソリン車の走行量割合を推計した。その結果を表 11-15 に示す。

表 11-15 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 29 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%	97.0%	10.6%	100.0%	52.0%	2.1%	8.8%

出典:平成 29 年度分自動車燃料消費量統計(国土交通省)

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。

②THC排出係数の設定

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した。THCとしての排出係数は、燃料種別・車種別・規制年別・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 11-16 に、車種ごとの最新規制年におけるTHC排出係数を旅行速度別・燃料種別に例示する(古い規制年のTHC排出係数は最新の値よりも大きくなる)。また、重量貨物車については総車両重量を乗じる必要があるため、昨年度までは一律の値(5t以下の場合には 3.75t、5t超の場合には 10t)を乗じていたが、今年度は「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般社団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定した。

表 11-16 車種別・旅行速度区分別の最新規制年における THC 排出係数(触媒の劣化補正前)

旅行速度 (km/h)	(最新規制年における劣化補正前の)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	軽貨物車	小型貨物車	中量貨物車	重量貨物車※	小型乗用車	中型乗用車	軽量貨物車	中量貨物車(直噴式)	重量貨物車(GVM5t以下)※	重量貨物車(GVM5t超)※
3～5	15.9	25.6	1.2	38.8	6.0	37.0	13.9	71.0	10.2	18.6	2.2	0.9
5～10	10.8	14.0	12.8	21.2	4.7	19.6	12.4	41.9	7.1	13.2	2.0	0.5
10～15	8.5	8.7	18.1	13.1	4.1	11.6	11.7	28.6	5.6	10.7	1.0	0.3
15～25	7.2	5.8	21.0	8.6	3.8	7.1	11.3	21.2	4.8	9.3	1.0	0.2
25～40	6.4	3.9	22.9	5.7	3.6	4.2	11.0	16.4	4.3	8.4	1.0	0.1
40～60	5.9	2.8	24.0	4.1	3.5	2.6	10.9	13.7	4.0	7.9	0.9	0.1
60～80	5.7	2.2	24.6	3.2	3.4	1.8	10.8	12.3	3.8	7.6	0.9	0.1

出典:平成 29 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 30 年 3 月、株式会社数理計画)

注:THC 排出係数の算出に使用したデータ数(計測車両数)については参考3(p.11-92)を参照

※重量車の THC 排出係数の単位は mg/台/km/t(重量)

表 11-16 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。

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

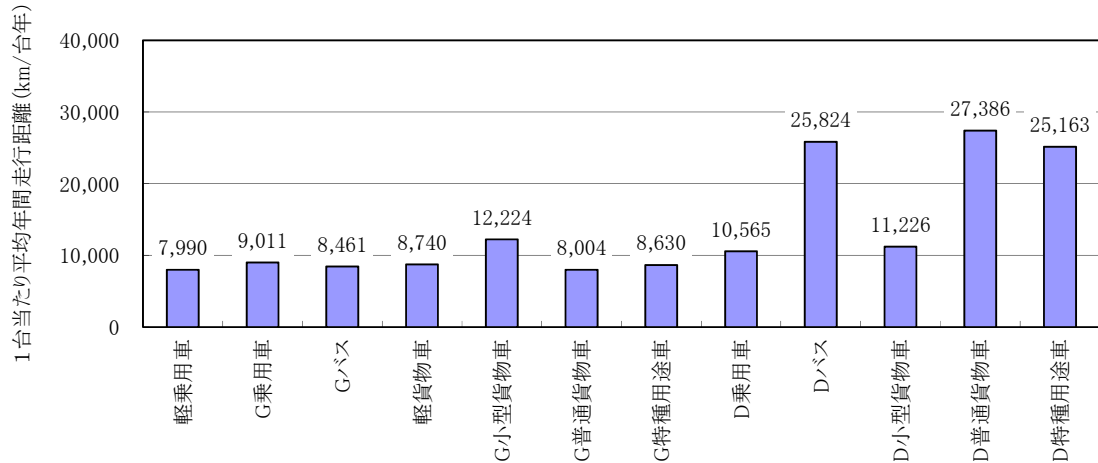
ただし、V:旅行速度(km/h)

この回帰式で使われるパラメータ(A～D)の値は、車齢構成の変化等を反映し、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した。なお、表 11-16 と図 11-10 の車種区分を対応付けるため、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、「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定した。「II.コールドスタート時の増分」の表 11-31、図 11-24 を参照)。

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1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 11-16 に示したTHC排出係数は、②の使用係数は考慮されているが、①の触媒の劣化は考慮されていないため、その劣化を考慮して補正を行った。なお、触媒の劣化はガソリン車にのみ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り(「自動車(コールドスタート時の増分)」にて後述)、ディーゼル車における触媒の劣化補正係数は「平成 29 年度 自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査」(株式会社数理計画、2017年3月)に記載されている新短期規制以降の補正係数を用いた。

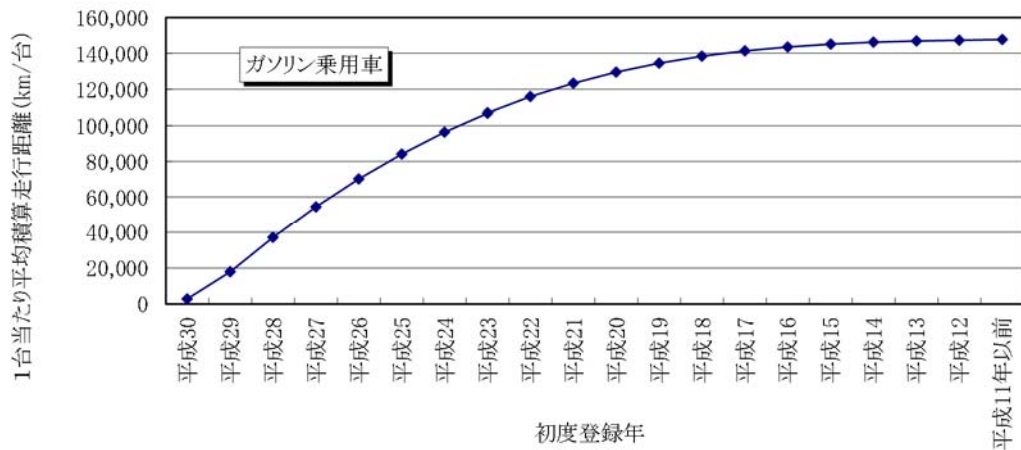
劣化補正の考え方は、初度登録から累積した走行距離に比例して触媒が劣化すると仮定するものであり、既存調査によってその比例係数が得られている。車両が1年間に走行する距離は車種によって大きく異なるため(図 11-10)、初度登録から積算した平均走行距離は車種別・初度登録年ごとに設定される。その際、初度登録年ごとの使用係数を考慮するため、平均積算走行距離は図 11-11 のような値として推計した。

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を使うことにより、車種別、初度登録年別の劣化補正係数を推計した(図 11-12)。この値を初度登録年ごとの年間走行量で加重平均すると、図 11-13 のとおりとなる。



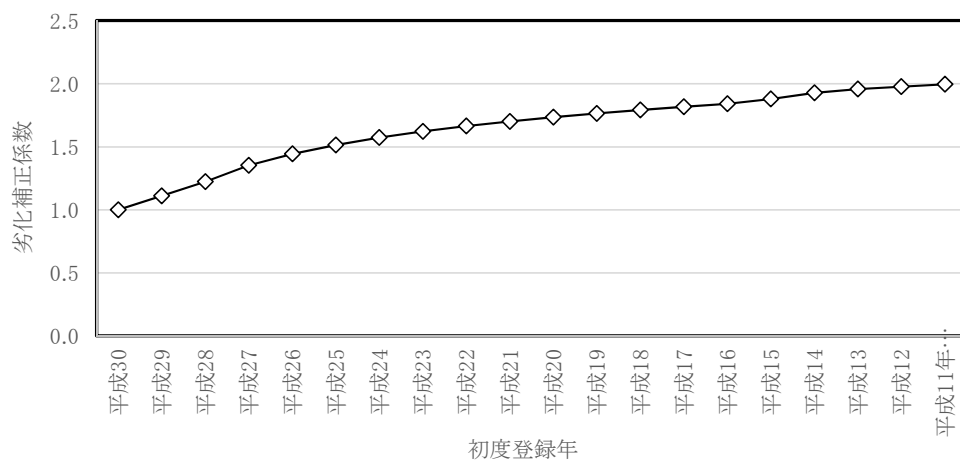
注1:平成29年度分自動車燃料消費量統計年報(国土交通省)に基づき作成
 注2:ディーゼル車は触媒の劣化補正に関係しないが、本図では比較のために示す。
 注3:G、Dはそれぞれガソリン、ディーゼルを表す。

図 11-10 燃料種別・車種別の1台あたり平均年間走行距離(平成29年度)



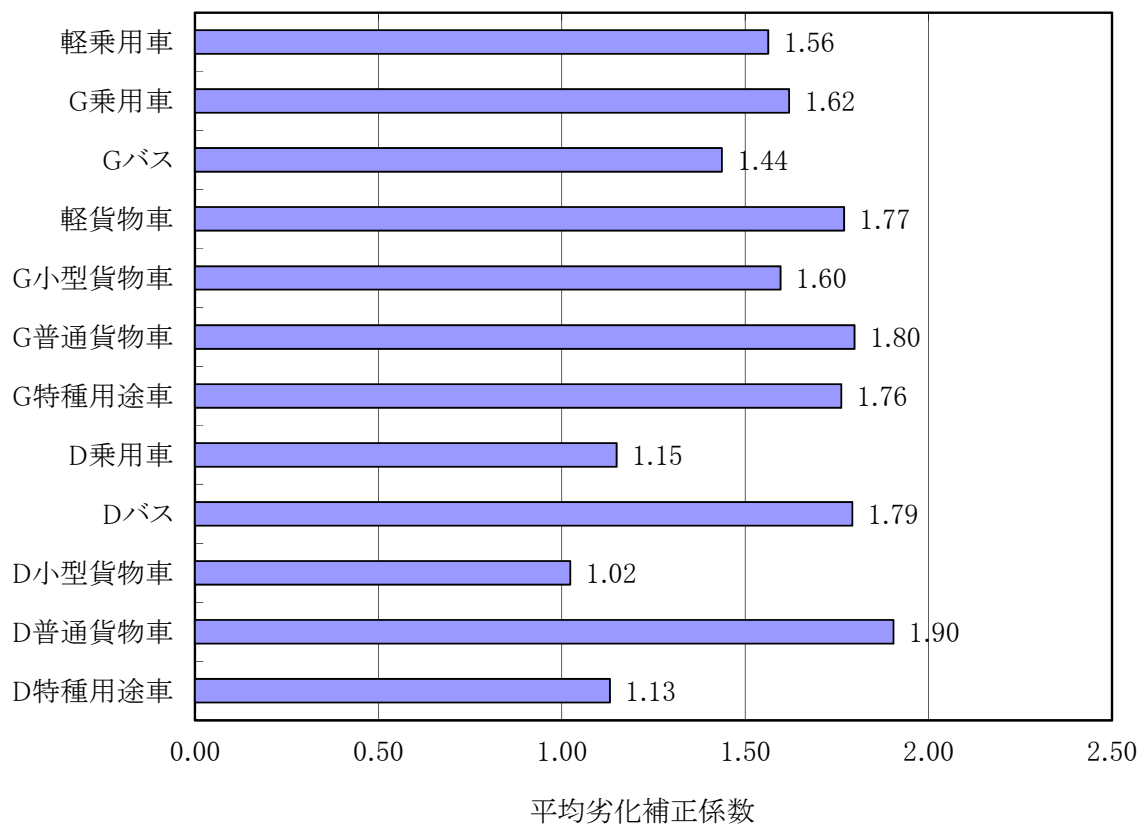
注1:平均年間走行距離(図11-10)及び初度登録年ごとの使用係数に基づき作成
 注2:平成30年は1~3月に初度登録された車両だけが「平成30年度」に走行するとみなした。

図 11-11 車両1台あたり平均積算走行距離の推計結果(平成29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11-11)に基づき作成

図 11-12 初度登録年別の劣化補正係数の推計結果(平成29年度:ガソリン乗用車の例)

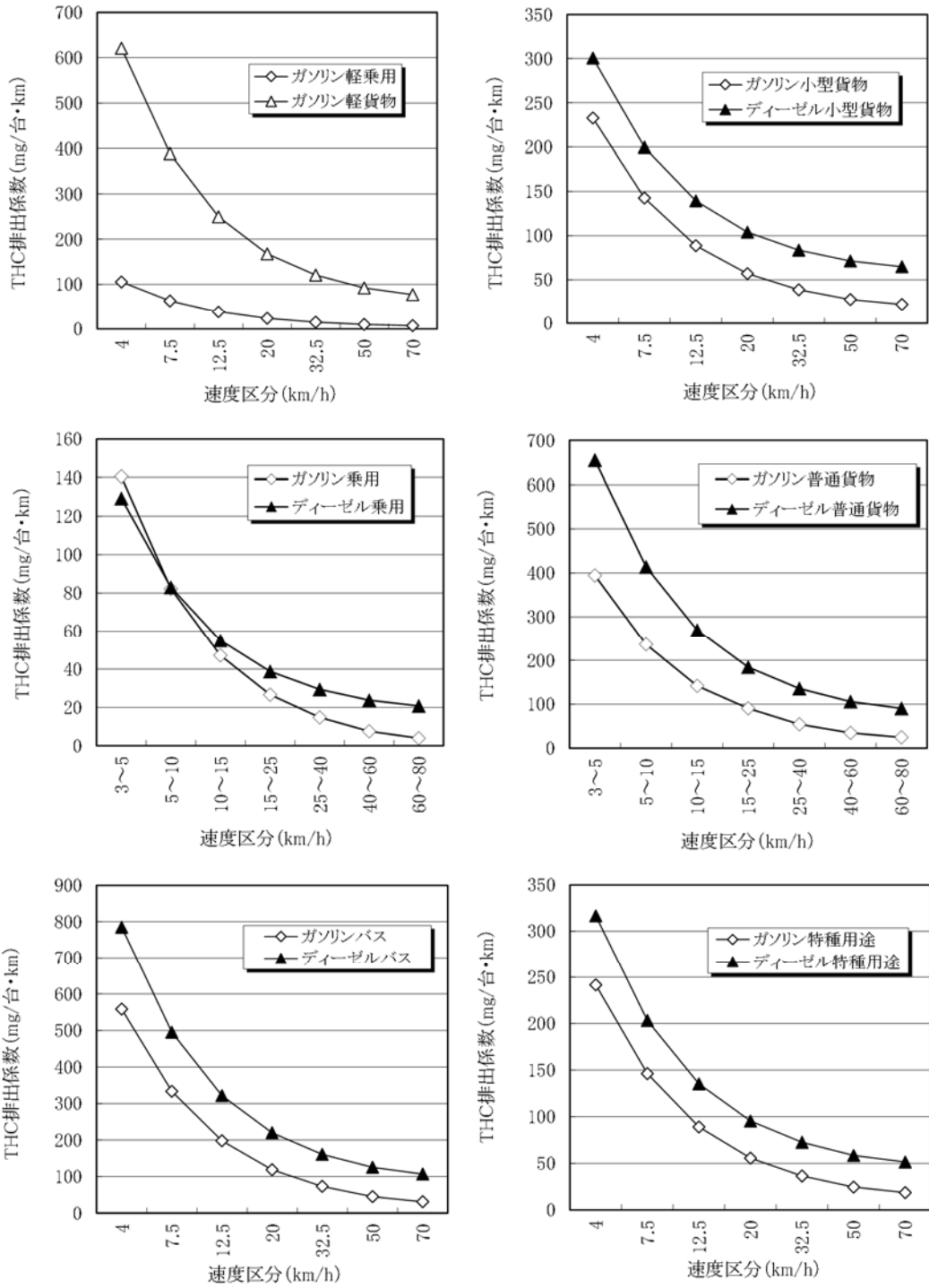


注1: 初度登録年別の劣化補正係数(図 11-12)を初度登録年別の平均走行距離で加重平均した値を示す。
 注2: G はガソリンを、D はディーゼルをそれぞれ表す。

図 11-13 平均劣化補正係数の推計結果(平成 29 年度)

推計された車種別、初度登録年別の劣化補正係数を劣化補正前のTHC排出係数(表 11-16 に例示した最新規制年のほか規制年別のTHC排出係数)に乗じることにより、ガソリン車及びディーゼル車に係る車種別、初度登録年別、旅行速度別のTHC排出係数が推計される。

以上の補正によって推計されたTHC排出係数を車種別・旅行速度区分別に平均化して示したものが図 11-14 である。



出典: 環境省環境管理技術室調べ

図 11-14 車種別・旅行速度区分別の THC 排出係数(平成 29 年度:触媒の劣化補正後)

③規制対応車の販売割合の設定

②の排出係数は、現実には排ガス規制の適用によって年ごとに变化する。また、新しい規制の適用開始日からすべての新車が新規規制対応車に置き換わるわけではなく、しばらくの間は旧規制と新規規制の対応車が混在する。こうした状況を表現するために、JATOP 技術報告書「大気改善研究 自動車排出量推計」(一般財団法人石油エネルギー技術センター、2012)と同様の方法で、規制開始後、数年間は旧規制車が継続して販売されると仮定し、初度登録年別に旧規制車と新規規制車の販売割合を設定した。車種ごとの1997年以降の規制対応関係を図11-15に示す。

図11-15における旧規制車と新規規制車の販売割合に応じ、②の速度区分別THC排出係数を規制年別に整理したうえで、旧規制車は旧規制に対応したTHC排出係数を適用し、新規規制車は新規規制に対応したTHC排出係数を適用させた。最後に、各年度ごとに旧規制車と新規規制車の販売割合に応じた走行量とTHC排出係数を乗じることによりTHC排出量を算定した。

		年式																								
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
ガソリン LPG	乗用車	S53			H12								H17													
	軽自動車	乗用車以外	H2			H10				H14					H19											
	軽量車	1.7t以下	S63			H12								H17												
	中量車	1.7~2.5t	H6			H10				H13					H17											
	中・重量車	2.5~3.5t	H7			H10				H13					H17											
	重量車	3.5t~	H7			H10				H13					H17											
ディーゼル	乗用車	~1265kg	H6			H9 長期				H14 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期								
		1265kg~	H6			H10 長期				H14 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期								
	軽量車	1.7t以下	H5			H9 長期				H14 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期								
	中量車	1.7~2.5t	H5			H9 長期				H15 新短期				H17 新長期				H22 ポスト新長期								
	中・重量車	2.5~3.5t	H6			H9 長期				H15 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期								
	重量車	3.5~5t	H6			H10 長期				H15 新短期				H17 新長期				H22 ポスト新長期								
	重量車	5~12t	H6			H10 長期				H15 新短期				H17 新長期				H22 ポスト新長期								
	重量車	12t~25t	H6			H11 長期				H15 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期								
重量車	25t~	H6			H11 長期				H15 新短期				H17 新長期				H21 ポスト新長期									
二輪車	原付一種	~50cc	なし			H10								H18												
	原付二種	50~125cc	なし			H11								H19												
	軽二輪車	125~250cc	なし			H10								H18												
	小型二輪車	250cc~	なし			H11								H19												

出典:JATOP 技術報告書「大気改善研究 自動車排出量推計」(一般財団法人石油エネルギー技術センター、2012)

図11-15 車種ごとの規制対応関係

④THCに含まれる対象化学物質の含有比率の設定

③で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含有比率(以下、「対THC比率」という。)をガソリン車及びディーゼル車の車種別に乘じて対象化学物質の排出量を推計する。

ガソリン車の対THC比率については、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、ディーゼル車の対THC比率については、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)」に区分されていたため、車種別の車両総重量の走行量比で加重平均することにより、5車種の対THC比率を推計した。その結果を表 11-17 に示す。

なお、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)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 29 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 30 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 11-31、図 11-24 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 29 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%	0.016%	0.55%	0.59%	0.59%	0.56%
12	アセトアルデヒド	0.14%	3.0%	5.6%	5.8%	5.8%	5.6%
53	エチルベンゼン	0.65%	0.18%	0.08%	0.07%	0.07%	0.08%
80	キシレン	3.4%	0.59%	0.13%	0.09%	0.09%	0.12%
240	スチレン	0.43%	0.007%	0.005%	0.005%	0.005%	0.005%
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%	1.1%	0.16%	0.09%	0.08%	0.14%
300	トルエン	6.4%	0.45%	0.43%	0.42%	0.42%	0.43%
351	1, 3-ブタジエン	0.20%	0.40%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
392	ノルマル-ヘキサン	3.0%	-	-	-	-	-
399	ベンズアルデヒド	0.12%	0.14%	0.08%	0.07%	0.07%	0.08%
400	ベンゼン	5.3%	1.9%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%
411	ホルムアルデヒド	0.27%	6.1%	12%	12%	12%	12%

出典:環境省技術室調べ(平成 23 年度時点のデータを使用)

注:対 THC 比率の算出に使用したデータ数(計測車両数)については参考3(11-92)を参照

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 29 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
H11 年以前	63	0.000060%	0.0712	4.5	0.0051%
H12 年	86	0.00008%	0.0493	4	0.005%
H13 年	670	0.0006%	0.0493	33	0.04%
H14 年	3,903	0.004%	0.0493	192	0.22%
H15 年	37,936	0.04%	0.0493	1,870	2.1%
H16 年	196,891	0.19%	0.0493	9,707	11%
H17 年	732,628	0.7%	0.0139	10,184	12%
H18 年	1,960,041	1.9%	0.0139	27,245	31.2%
H19 年	3,009,010	2.9%	0.0010	3,009	3.4%
H20 年	4,142,566	4.0%	0.0010	4,143	4.7%
H21 年	3,430,649	3.3%	0.0010	3,431	3.9%
H22 年	5,148,584	4.9%	0.0010	5,149	5.9%
H23 年	6,406,458	6.1%	0.0010	6,406	7.3%
H24 年	9,569,590	9.1%	0.0002	1,914	2.2%
H25 年	11,453,348	11%	0.0002	2,291	2.6%
H26 年	14,145,426	14%	0.0002	2,829	3.2%
H27 年	15,258,209	15%	0.0002	3,052	3.5%
H28 年	16,296,138	16%	0.0002	3,259	3.7%
H29 年	12,301,085	11.75%	0.0002	2,460	2.82%
H30 年(1~3月)	609,763	0.58%	0.0002	122	0.14%
合計	104,703,042	100.00%	-	87,303	100.00%

注:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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 11-19 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。

(5) 推計フローの詳細

(4)の推計方法で示した推計方法をまとめると、図 11-16～図 11-20 に示すとおりとなる。

図 11-16 は車種の細分化及び幹線道路の走行量推計方法、表 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、表 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 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。

また、図 11-16 における交通量の車種を細分化する方法の例を参考1に、図 11-17 における平日交通量を休日を考慮した値に補正する方法を参考2にそれぞれ示す。なお、図中のデータ①～⑨の番号は表 11-2 の番号に対応している。

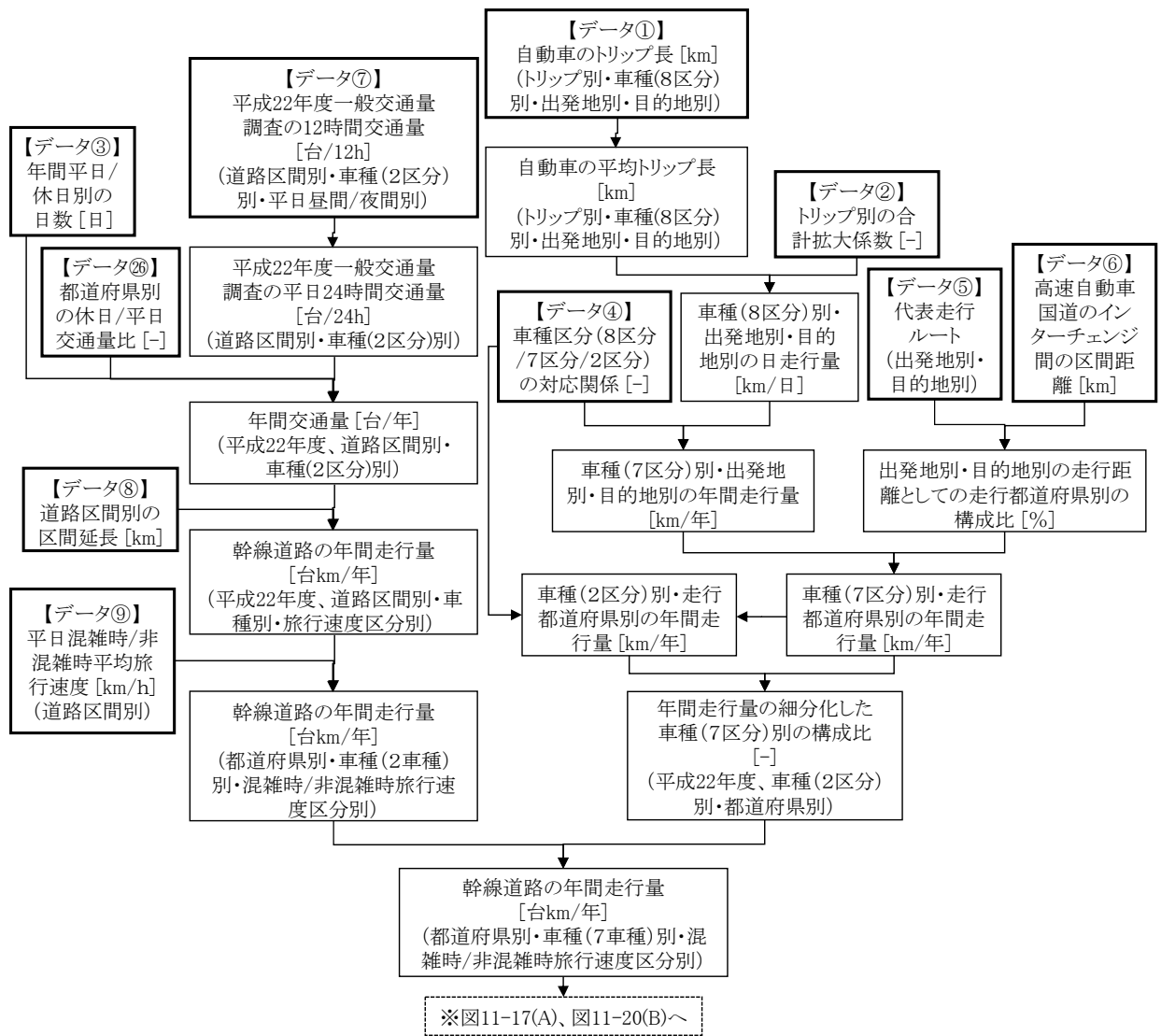


図 11-16 車種(2区分)の細分化及び幹線道路の走行量推計に関するフロー

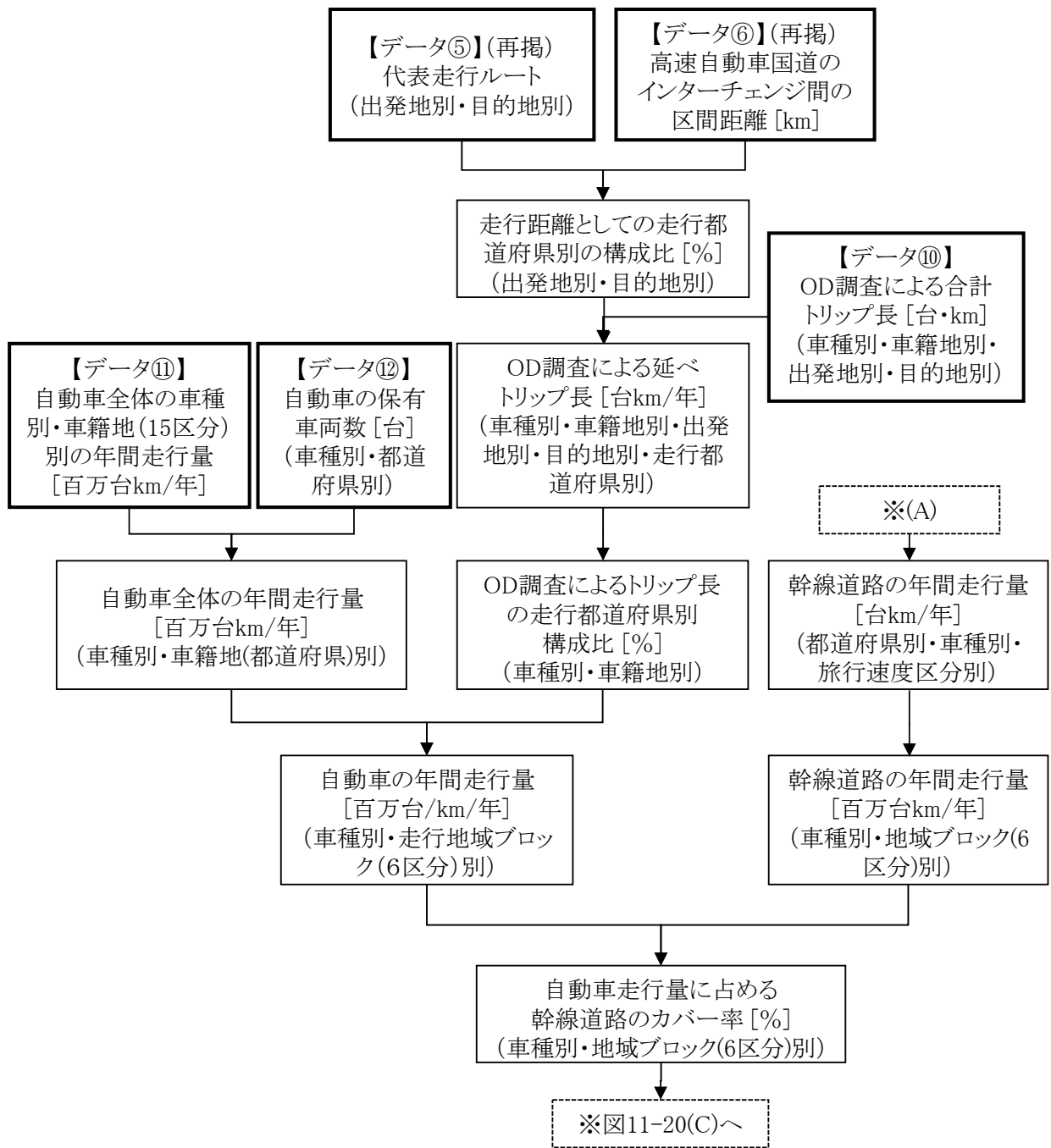


図 11-17 OD 調査のトリップ長を使った幹線道路カバー率の推計フロー

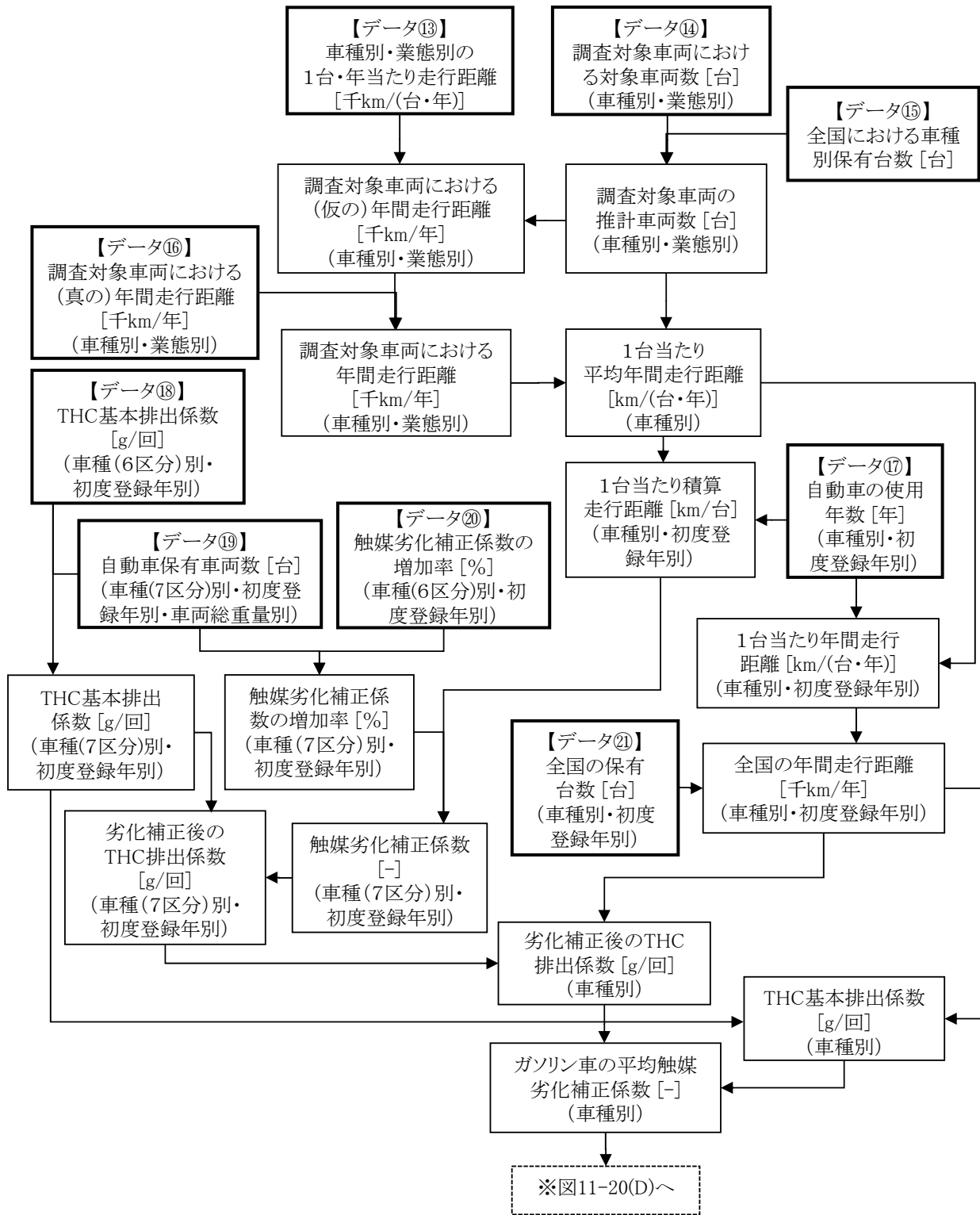


図 11-18 自動車(ホットスタート)に係るガソリン車の平均触媒劣化補正係数の推計フロー

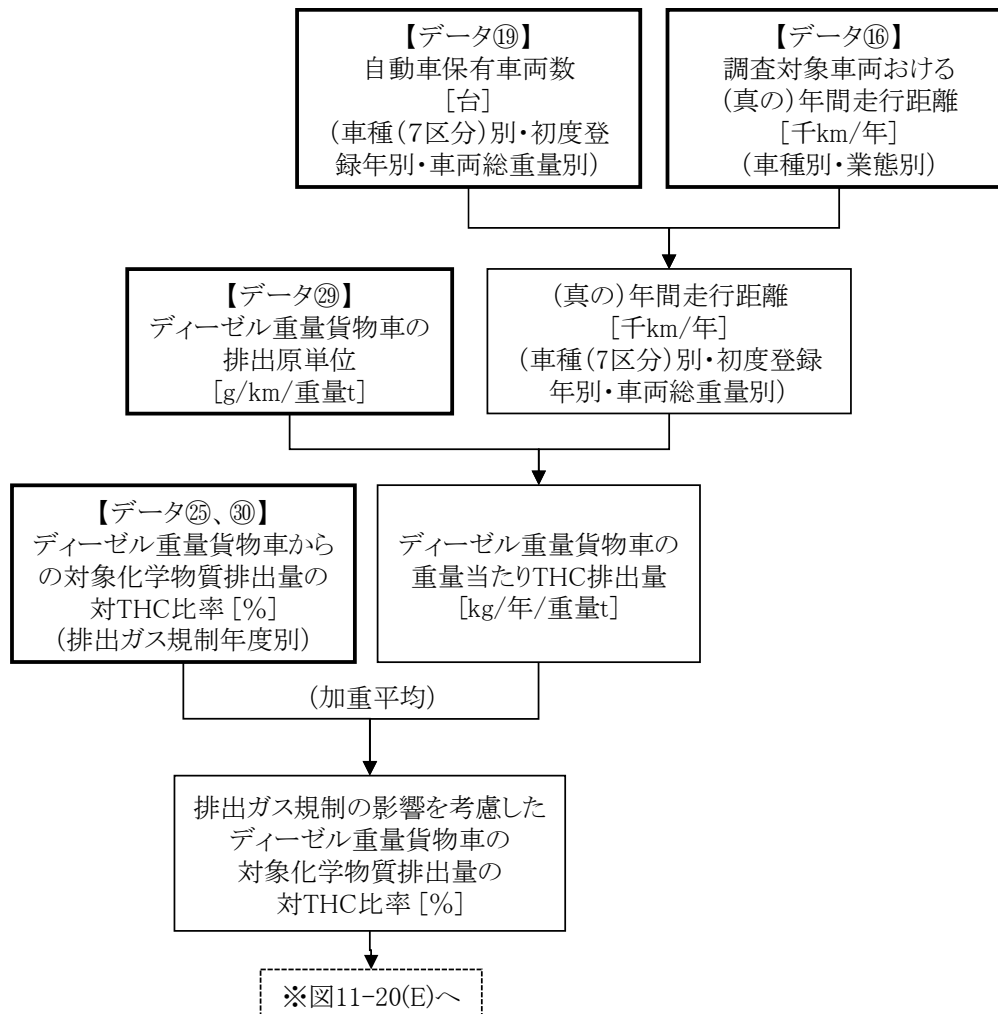


図 11-19 自動車(ホットスタート)に係るディーゼル重量貨物車の対THC比率の設定フロー

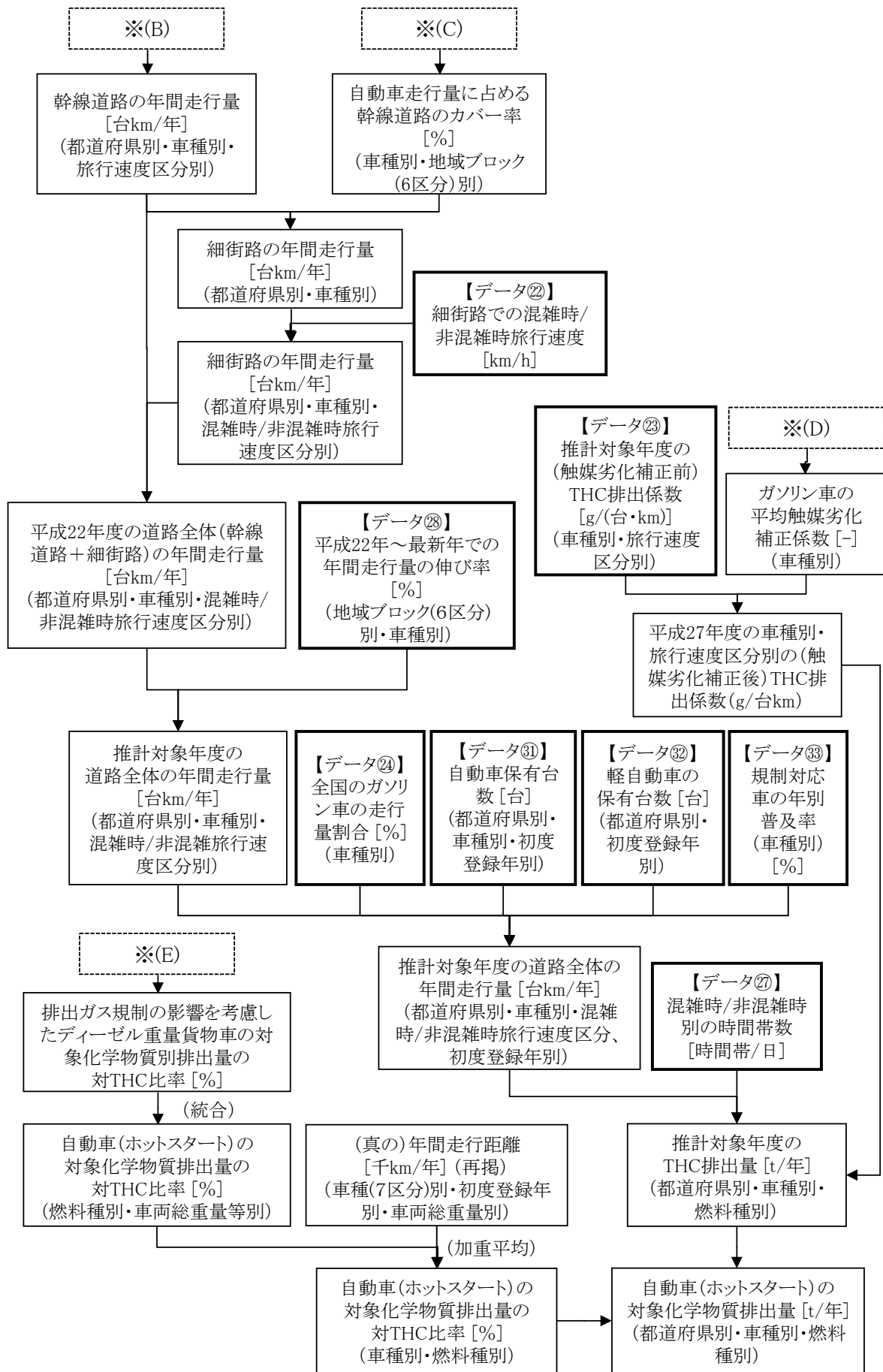


図 11-20 自動車(ホットスタート)に係る対象化学物質別排出量の推計フロー

<参考1> 交通量の車種を細分化する方法の例

図 11-16 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。

軽乗用 $(22年)_i = [小型車](22年)_i \times 軽乗用_{OD}(22年)_i$

$\div (軽乗用_{OD}(22年)_i + 乗用_{OD}(22年)_i + 小型貨物_{OD}(22年)_i + 軽貨物_{OD}(22年)_i)$

乗用 $(22年)_i = [小型車](22年)_i \times 乗用_{OD}(22年)_i$

$\div (軽乗用_{OD}(22年)_i + 乗用_{OD}(22年)_i + 小型貨物_{OD}(22年)_i + 軽貨物_{OD}(22年)_i)$

小型貨物 $(22年)_i = [小型車](22年)_i \times 小型貨物_{OD}(22年)_i$

$\div (軽乗用_{OD}(22年)_i + 乗用_{OD}(22年)_i + 小型貨物_{OD}(22年)_i + 軽貨物_{OD}(22年)_i)$

軽貨物 $(22年)_i = [小型車](22年)_i \times 軽貨物_{OD}(22年)_i$

$\div (軽乗用_{OD}(22年)_i + 乗用_{OD}(22年)_i + 小型貨物_{OD}(22年)_i + 軽貨物_{OD}(22年)_i)$

<参考2> 平日交通量を休日 を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 11-17 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。

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

(6) 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 11-20～表 11-22 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 11-15)を使った。

表 11-20～表 11-22 に示す走行量に対し、図 11-14 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 11-23～表 11-25)。ただし、図 11-14 から明らかなおとおり、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。また、旧規制と新規制の対応車が混在する状況を表現できるよう、図 11-15 に示したとおり、初度登録年別に旧規制車と新規制車の販売割合を設定し、各年度ごとに旧規制車と新規制車の販売割合に応じた走行量と THC 排出係数を乗じることにより THC 排出量を算定した。

表 11-23～表 11-25 によると、初度登録年別・車種別重量別の登録台数をこれまでの推計値から実際の統計値に更新したことに伴い、平成 29 年度の全国の THC 排出量は昨年度よりも約 1.4 万トン減少し、約 4.2 万 t となった。THC 排出量の推計結果のうち約 61%をガソリン車が占めており、車種別に見ると、ガソリン軽貨物車が約 28%で最も大きく、次いでディーゼル普通貨物車の約 26%となっている。また、排出量の約 82%は非混雑時の走行に伴うものであり、混雑時の寄与は約 18%である。この THC 排出量に対象化学物質の比率(表 11-17)を乗じることで、対象化学物質の排出量が推計される(表 11-26、表 11-27)。その結果、対象化学物質全体の排出量は、8,798t となった。

表 11-20 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 29 年度)

旅行速度	幹線道路の年間走行量(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	7	18	0.02	2	1	0.05	0.08	0.5	0.2	1	3	0.8	34	
2 5～10	175	453	0.8	65	29	1	2	14	7	27	63	23	860	
3 10～15	1,239	3,302	6	470	216	10	15	101	51	199	445	159	6,214	
4 15～25	15,157	37,605	68	5,468	2,387	111	176	1,150	573	2,207	5,188	1,828	71,918	
5 25～40	44,066	90,330	180	14,928	5,335	306	491	2,764	1,515	4,934	14,340	5,082	184,271	
6 40～60	46,079	88,263	221	15,918	5,133	376	614	2,700	1,865	4,747	17,627	6,366	189,909	
7 60以上	23,237	51,068	274	7,977	3,078	508	784	1,562	2,311	2,847	23,810	8,128	125,586	
合計	129,961	271,038	750	44,828	16,179	1,313	2,083	8,292	6,322	14,962	61,475	21,587	578,791	

出典: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 22 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 22 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とおり設定した。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)

注4:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-21 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 29 年度)

旅行速度	細街路の年間走行量(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	2	4	0.0004	2	0.3	0.002	0.004	0.1	0.003	0.3	0.1	0.04	8	
2 5～10	392	628	0.1	265	42	0.5	1	19	1	39	25	10	1,423	
3 10～15	2,117	3,504	0.5	1,407	249	2	4	107	4	230	111	42	7,778	
4 15～25	22,454	36,881	5	14,735	2,577	27	45	1,128	43	2,384	1,272	468	82,020	
5 25～40	15,303	25,183	4	10,020	1,713	20	35	770	34	1,584	946	359	55,971	
6 40～60	5,313	8,191	1	3,528	584	7	12	251	11	540	338	126	18,904	
7 60以上	609	913	0.2	403	64	1	2	28	1	59	46	17	2,145	
合計	46,190	75,304	11	30,361	5,230	58	99	2,304	95	4,837	2,738	1,021	168,249	

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 22 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。

注3:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-22 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 29 年度)

旅行速度	全道路の年間走行量(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	
15未満	9	22	0.02	4	1	0.06	0.08	0.7	0.2	1	3	0.9	42
25~10	566	1,080	1.0	330	72	2	3	33	8	66	88	33	2,283
310~15	3,356	6,806	7	1,877	465	12	19	208	55	430	556	201	13,992
415~25	37,612	74,486	73	20,203	4,964	138	222	2,279	616	4,591	6,460	2,296	153,938
525~40	59,369	115,512	184	24,948	7,048	326	525	3,534	1,549	6,518	15,286	5,442	240,242
640~60	51,392	96,454	223	19,446	5,717	384	626	2,951	1,876	5,287	17,965	6,491	208,813
760以上	23,846	51,982	274	8,380	3,142	509	786	1,590	2,313	2,906	23,856	8,145	127,731
合計	176,151	346,342	761	75,189	21,410	1,371	2,182	10,596	6,417	19,800	64,214	22,608	747,040

注1:幹線道路と細街路を合計した走行量(表 11-20 と表 11-21 の走行量の合計)を示す。

注2:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-23 全国の混雑時の車種別・旅行速度別のTHC排出量推計結果(平成 29 年度)

旅行速度	混雑時のTHC排出量(t/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	
15未満	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	5
25~10	14	28	0	34	3	0	0	1	2	4	13	2	100
310~15	69	140	1	183	17	1	1	4	8	23	64	11	521
415~25	318	624	3	845	84	4	4	20	44	125	379	65	2,515
525~40	241	417	3	565	64	4	5	17	62	104	501	88	2,072
640~60	135	193	2	323	39	3	4	12	56	68	438	79	1,352
760以上	43	52	2	113	17	3	3	5	56	32	472	82	880
合計	820	1,456	11	2,064	223	15	17	58	227	358	1,868	327	7,445

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-24 全国の非混雑時の車種別・旅行速度別の THC 排出量推計結果(平成 29 年度)

旅行速度	非混雑時のTHC排出量(t/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	
15未満	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	9
25~10	45	97	0	123	10	0	0	2	4	13	35	6	337
310~15	135	296	1	363	37	2	2	8	16	51	136	23	1,070
415~25	1,178	2,303	9	3,310	318	13	13	74	148	478	1,284	221	9,350
525~40	1,326	2,308	16	3,217	356	22	23	96	303	578	2,462	431	11,136
640~60	788	1,115	13	1,918	222	18	20	66	300	393	2,357	426	7,637
760以上	243	290	11	648	97	16	18	30	307	187	2,583	450	4,880
合計	3,715	6,412	50	9,580	1,040	71	77	277	1,078	1,702	8,859	1,557	34,418

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-25 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 29 年度)

旅行速度	THC排出量の合計(t/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	
15未満	2	4	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0	13
25~10	59	125	0	157	13	1	1	3	5	17	48	8	437
310~15	204	437	2	546	53	2	2	12	24	75	200	34	1,591
415~25	1,496	2,926	12	4,155	402	17	17	94	193	604	1,663	285	11,865
525~40	1,567	2,725	19	3,782	420	26	28	114	365	682	2,963	519	13,208
640~60	922	1,308	16	2,241	261	21	24	78	356	462	2,795	505	8,989
760以上	286	342	13	761	113	19	22	35	362	219	3,055	532	5,760
合計	4,536	7,868	61	11,644	1,263	86	93	335	1,305	2,060	10,727	1,884	41,863

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-26 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 29 年度:ガソリン車)

対象化学物質		年間排出量(kg/年)							
物質 番号	物質名	ガソリン							
		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 合計
10	アクロレイン	1,021	1,770	14	2,620	284	19	21	5,749
12	アセトアルデヒド	6,441	11,172	87	16,535	1,794	122	132	36,282
53	エチルベンゼン	29,618	51,375	398	76,038	8,248	562	608	166,847
80	キシレン	151,946	263,562	2,041	390,088	42,314	2,881	3,119	855,951
240	スチレン	19,367	33,594	260	49,722	5,393	367	398	109,102
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	23,586	40,911	317	60,551	6,568	447	484	132,864
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	31,251	54,207	420	80,230	8,703	593	641	176,045
300	トルエン	288,471	500,374	3,876	740,585	80,333	5,469	5,921	1,625,030
351	1, 3-ブタジエン	9,117	15,814	122	23,405	2,539	173	187	51,357
392	ノルマル-ヘキサン	136,071	236,026	1,828	349,332	37,893	2,580	2,793	766,523
399	ベンズアルデヒド	5,488	9,520	74	14,090	1,528	104	113	30,916
400	ベンゼン	239,485	415,405	3,217	614,825	66,692	4,541	4,916	1,349,081
411	ホルムアルデヒド	12,156	21,085	163	31,207	3,385	230	250	68,476
合 計		954,018	1,654,815	12,817	2,449,228	265,675	18,088	19,583	5,374,224

注: 四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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 29 年度:ディーゼル車及び合計)

対象化学物質		年間排出量(kg/年)						
物質 番号	物質名	ディーゼル						合計
		乗用車	バス	小型 貨物車	普通 貨物車	特種 用途車	ディーゼ ル合計	
10	アクロレイン	54	7,145	12,091	63,213	10,536	93,040	98,789
12	アセトアルデヒド	10,149	72,671	118,511	618,386	105,946	925,662	961,944
53	エチルベンゼン	608	1,010	1,436	7,435	1,415	11,905	178,751
80	キシレン	1,980	1,645	1,892	9,650	2,184	17,351	873,302
240	スチレン	23	62	96	499	89	769	109,871
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	0	0	0	0	0	0	132,864
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	3,829	2,085	1,788	8,875	2,601	19,179	195,223
300	トルエン	1,518	5,560	8,730	45,460	8,014	69,282	1,694,312
351	1, 3-ブタジエン	1,327	9,009	14,667	76,525	13,128	114,655	166,012
392	ノルマル-ヘキサン	0	0	0	0	0	0	766,523
399	ベンズアルデヒド	474	1,030	1,532	7,954	1,462	12,452	43,368
400	ベンゼン	6,264	18,376	28,292	147,151	26,335	226,418	1,575,499
411	ホルムアルデヒド	20,317	151,577	247,600	1,292,082	221,094	1,932,671	2,001,147
合 計		46,543	270,170	436,637	2,277,229	392,803	3,423,383	8,797,607

注: 四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

II. コールドスタート時の増分

(1) 排出の概要

① 届出外排出量と考えられる排出

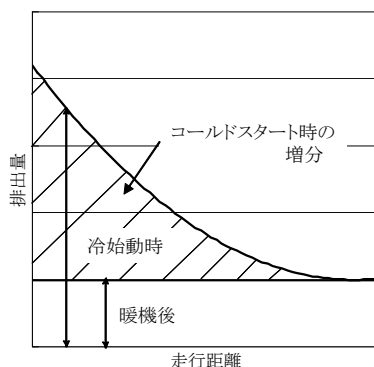
触媒が冷えた(活性化状態ではない)状態で自動車が始動され走行する際(冷始動時、コールドスタート時)には、触媒が暖まった状態(暖機後)で同距離を走行する場合に比べて、触媒の効果が十分に発揮されないこと、ガソリン車で燃料の噴射量を増加させていること等から、より多くの化学物質(対象化学物質を含む)が排出される。暖機後の排出量は前項でホットスタート時の排出量として推計している。本項ではコールドスタートによって増加する排出量(以下「コールドスタート時の増分排出量」という。)を推計した。コールドスタート時の増分排出量は、冷始動から暖機状態に達するまでに走行した際の排出と同距離を暖機後状態で走行した際の排出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。なお、ホットスタートと同様の理由から、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。

② 推計対象物質

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)、ノルマルヘキサン(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物質とした。この内、クメン、1, 2, 4-トリメチルベンゼン、ノルマルヘキサンは平成 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、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。

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



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、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)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)利用したデータ

コールドスタート時の増分排出量の推計に利用したデータの種類と資料等について表 11-28 に示す。

表 11-28 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したデータの種類と資料等
(平成 29 年度)(その1)

データの種類	資料名等
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 30 年3月末、一般財団法人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 30 年3月末、一般財団法人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)	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 29 年度分自動車燃料消費量統計(国土交通省、平成 30 年9月)
⑨ 車種別・業態別・燃料種別1台当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
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、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP ^{注3)} 推進室)、一般財団法人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	一般財団法人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4)} 別1台当たりの始動回数構成比(%)	自動車の使用実態調査報告書(一般財団法人石油産業活性化センター、平成 10 年3月)
⑯ 燃料種別ソーク時間補正係数	上記⑩と同じ

注1:「業態」とは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。

注3: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4:「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。

表 11-28 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したデータの種類と資料等
(平成 29 年度)(その2)

データの種類	資料等
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 29 年度分、気象庁ホームページ) (http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php)
⑱ 冷氣始動時及び暖気後の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)
㉑ 車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数	自動車保有台数の個別統計データ(平成 30 年3月末現在) (一般財団法人自動車検査登録情報協会)

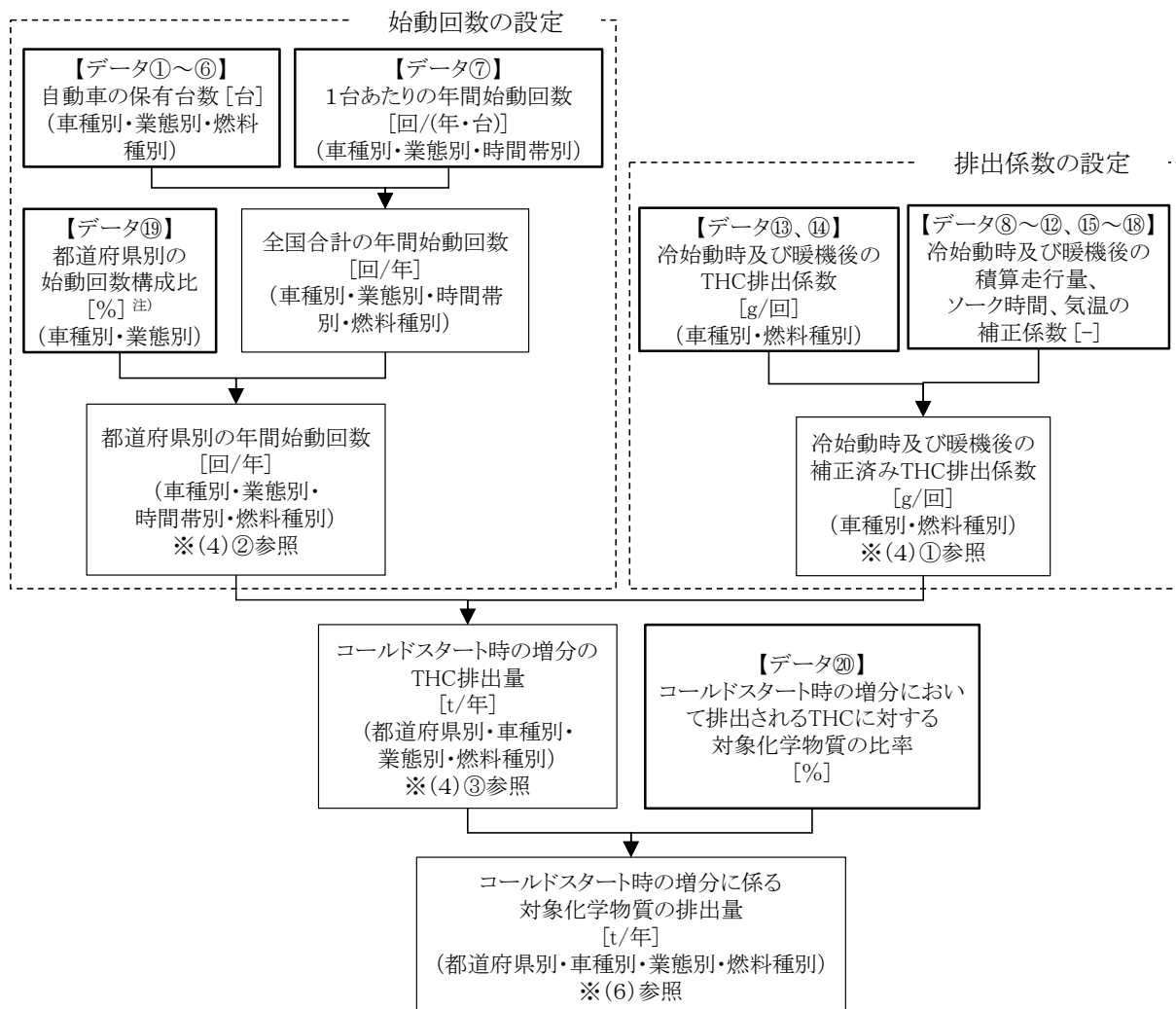
(3) 推計方法の基本的考え方と推計手順

コールドスタート時の増分排出量は、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」)の推計方法に準拠し、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(g/回)を乗じて算出した。図 11-21 で示したとおり、排出係数は冷始動時の排出係数から暖機後の排出係数を差し引いた増分として定義した。

コールドスタート時の増分排出量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、気温 23.9°Cのときにソーク時間を十分にとり(触媒を完全に冷え切った状態にして)測定した標準的な排出係数を、気温、ソーク時間等の補正係数で補正して使用した。

1年間の始動回数は排出係数の区分と合わせて、車種別・燃料種別・時間帯別・ソーク時間別に設定するとともに、業態(自家用もしくは営業用)による始動回数の違い、都道府県別の保有台数等による違いを反映するよう設定した。

自動車のコールドスタートからの排出量の推計手順を図 11-22 に示す。



注:保有台数及び道路交通センサスの自動車起終点調査より設定した構成比を示す。

図 11-22 自動車(コールドスタート時の増分)に係る排出量の推計フロー

(4) 推計方法の詳細

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。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。なお、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では行っていないが、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

前述のとおり、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しており、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。

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

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

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

- ※ 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 11-25 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 11-23 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 11-28 参照)

冷始動時及び暖機後基本排出係数を表 11-29 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 11-30 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(これらの値については「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定。表 11-31 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、シャン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 11-29 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、一般財団法人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。

注4: THC 排出係数の算出に使用したデータ数 (計測車両数) については参考3 (p.11-92) を参照。

表 11-30 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 11-31 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 29 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 11 年以前	0.0%	17.0%	83.0%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 12 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	4.1%	95.9%	100.0%
	平成 13 年	0.0%	1.4%	98.6%	100.0%	0.0%	3.8%	96.2%	100.0%
	平成 14 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	3.5%	96.5%	100.0%
	平成 15 年	0.0%	0.3%	99.7%	100.0%	0.0%	3.1%	96.9%	100.0%
	平成 16 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	3.0%	97.0%	100.0%
	平成 17 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	6.2%	93.8%	100.0%
	平成 18 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	7.1%	92.9%	100.0%
	平成 19 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	7.5%	92.5%	100.0%
	平成 20 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	6.4%	93.6%	100.0%
	平成 21 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	5.5%	94.5%	100.0%
	平成 22 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	5.5%	94.5%	100.0%
	平成 23 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	8.2%	91.8%	100.0%
	平成 24 年	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%	0.0%	8.3%	91.7%	100.0%
	平成 25 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	8.6%	91.4%	100.0%
	平成 26 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	8.7%	91.3%	100.0%
	平成 27 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	8.5%	91.5%	100.0%
	平成 28 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	8.0%	92.0%	100.0%
	平成 29 年	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	6.7%	93.3%	100.0%
平成 30 年 (1~3月)	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	6.7%	93.3%	100.0%	

注:「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定。

表 11-31 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 29 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	平成 11 年以前	28.9%	51.2%	19.9%	100.0%	9.2%	9.2%	81.7%	100.0%
	平成 12 年	20.5%	51.0%	28.5%	100.0%	6.9%	6.9%	86.2%	100.0%
	平成 13 年	20.3%	47.5%	32.2%	100.0%	6.9%	6.9%	86.2%	100.0%
	平成 14 年	27.5%	37.0%	35.5%	100.0%	6.2%	6.2%	87.6%	100.0%
	平成 15 年	23.0%	27.9%	49.2%	100.0%	3.8%	3.8%	92.4%	100.0%
	平成 16 年	28.7%	32.6%	38.7%	100.0%	2.6%	2.6%	94.7%	100.0%
	平成 17 年	32.8%	33.6%	33.7%	100.0%	1.6%	1.6%	96.8%	100.0%
	平成 18 年	35.7%	30.3%	34.0%	100.0%	1.8%	1.8%	96.4%	100.0%
	平成 19 年	35.3%	33.1%	31.5%	100.0%	2.1%	2.1%	95.8%	100.0%
	平成 20 年	34.5%	33.5%	32.0%	100.0%	2.0%	2.0%	96.0%	100.0%
	平成 21 年	29.6%	40.4%	30.0%	100.0%	2.3%	2.3%	95.3%	100.0%
	平成 22 年	29.3%	43.4%	27.3%	100.0%	1.7%	1.7%	96.6%	100.0%
	平成 23 年	29.9%	45.6%	24.5%	100.0%	0.2%	0.2%	99.6%	100.0%
	平成 24 年	30.3%	43.4%	26.2%	100.0%	0.1%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 25 年	33.2%	42.0%	24.7%	100.0%	0.1%	0.1%	99.8%	100.0%
	平成 26 年	33.4%	43.2%	23.4%	100.0%	0.1%	0.1%	99.8%	100.0%
	平成 27 年	35.3%	40.0%	24.7%	100.0%	0.1%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 28 年	34.5%	34.7%	30.8%	100.0%	0.1%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 29 年	36.2%	33.8%	29.9%	100.0%	0.1%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 30 年 (1～3月)	33.5%	33.1%	33.4%	100.0%	0.1%	0.1%	99.9%	100.0%
普通貨物車	平成 11 年以前	7.0%	40.0%	53.1%	100.0%	0.0%	1.8%	98.2%	100.0%
	平成 12 年	0.3%	39.6%	60.1%	100.0%	0.0%	0.6%	99.4%	100.0%
	平成 13 年	0.3%	34.8%	64.9%	100.0%	0.0%	0.4%	99.6%	100.0%
	平成 14 年	0.2%	33.9%	65.9%	100.0%	0.0%	0.4%	99.6%	100.0%
	平成 15 年	0.2%	19.9%	79.9%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 16 年	0.2%	9.2%	90.6%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 17 年	0.1%	7.7%	92.2%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 18 年	0.2%	7.1%	92.7%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 19 年	0.2%	6.5%	93.4%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 20 年	0.2%	4.4%	95.4%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%
	平成 21 年	0.1%	5.6%	94.3%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 22 年	0.1%	5.3%	94.6%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 23 年	0.2%	6.3%	93.5%	100.0%	0.0%	0.3%	99.7%	100.0%
	平成 24 年	0.2%	6.5%	93.4%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 25 年	0.2%	6.0%	93.9%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 26 年	0.2%	5.0%	94.9%	100.0%	0.0%	0.2%	99.8%	100.0%
	平成 27 年	0.1%	1.8%	98.0%	100.0%	0.0%	0.6%	99.4%	100.0%
	平成 28 年	0.4%	3.1%	96.5%	100.0%	0.0%	0.4%	99.6%	100.0%
	平成 29 年	0.3%	2.1%	97.6%	100.0%	0.0%	0.4%	99.6%	100.0%
	平成 30 年 (1～3月)	0.2%	1.6%	98.2%	100.0%	0.0%	0.1%	99.9%	100.0%

注1:「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定。

注2:四捨五入の関係で、各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-31 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 29 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 11 年以前	12.8%	48.3%	38.8%	100.0%	2.9%	2.9%	94.2%	100.0%
	平成 12 年	7.8%	46.1%	46.1%	100.0%	2.7%	2.7%	94.5%	100.0%
	平成 13 年	9.5%	39.9%	50.6%	100.0%	2.7%	2.7%	94.5%	100.0%
	平成 14 年	14.2%	33.7%	52.1%	100.0%	2.4%	2.4%	95.2%	100.0%
	平成 15 年	13.6%	31.8%	54.6%	100.0%	1.6%	1.6%	96.8%	100.0%
	平成 16 年	15.6%	32.2%	52.2%	100.0%	1.6%	1.6%	96.8%	100.0%
	平成 17 年	15.2%	30.5%	54.3%	100.0%	1.3%	1.3%	97.3%	100.0%
	平成 18 年	15.0%	30.7%	54.3%	100.0%	1.1%	1.1%	97.7%	100.0%
	平成 19 年	14.0%	30.3%	55.7%	100.0%	1.4%	1.4%	97.1%	100.0%
	平成 20 年	18.9%	27.1%	54.0%	100.0%	1.7%	1.7%	96.6%	100.0%
	平成 21 年	19.0%	29.1%	51.9%	100.0%	1.5%	1.5%	97.0%	100.0%
	平成 22 年	24.1%	28.1%	47.8%	100.0%	1.3%	1.3%	97.5%	100.0%
	平成 23 年	18.1%	29.8%	52.1%	100.0%	1.4%	1.4%	97.1%	100.0%
	平成 24 年	20.2%	28.8%	51.0%	100.0%	1.4%	1.4%	97.1%	100.0%
	平成 25 年	20.5%	31.5%	48.0%	100.0%	1.6%	1.6%	96.9%	100.0%
	平成 26 年	21.3%	29.8%	48.9%	100.0%	1.4%	1.4%	97.2%	100.0%
	平成 27 年	22.6%	29.1%	48.3%	100.0%	1.4%	1.4%	97.1%	100.0%
	平成 28 年	24.8%	27.4%	47.9%	100.0%	1.3%	1.3%	97.3%	100.0%
	平成 29 年	16.6%	29.8%	53.6%	100.0%	1.2%	1.2%	97.5%	100.0%
平成 30 年(1~3月)	11.0%	30.6%	58.3%	100.0%	0.7%	0.7%	98.5%	100.0%	

注1:「車種別・初度登録年別・業態別・車両総重量別・燃料別の保有台数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)に基づき設定。

注2:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

基本排出係数に対して各影響因子を考慮して補正を行った。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した。算出式の係数は新短期規制前及び以後で分けて設定した。劣化補正係数と積算走行距離の関係を図 11-23 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

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

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

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

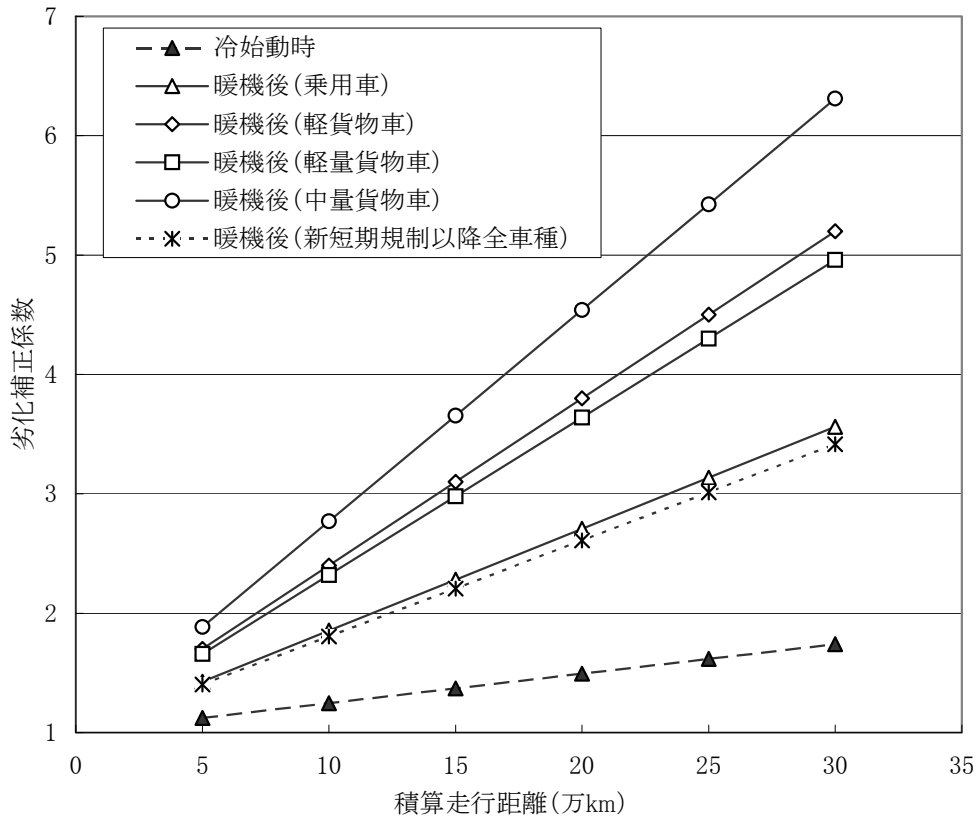
$$\text{中量貨物車 } A = 1.77 \times 10^{-5} (\text{重量貨物車、特種用途車は中量貨物車と同じと仮定})$$

※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 $A = 8.05 \times 10^{-6}$ 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、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

図 11-23 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。また、式中の係数の値を表 11-32 に示す。

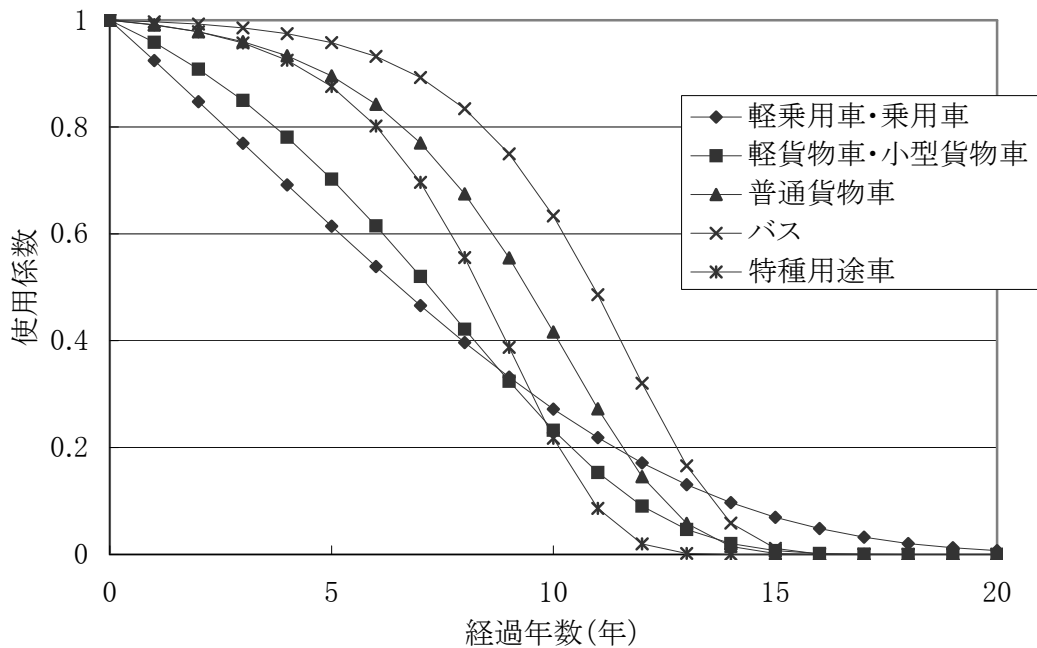
$$(\text{使用係数}) = \alpha \times \exp[-\beta \times \exp(-\gamma \times (\text{初度登録年からの経過年数}))]$$

表 11-32 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 30 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 11-24 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 11-24 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 11-33 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できる。

表 11-33 1台当たりの年間平均走行量の推計結果(平成 29 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	7,811	-
乗用車	8,904	10,296
バス	8,373	26,471
軽貨物車	8,777	-
小型貨物車	12,274	11,420
普通貨物車	8,244	27,445
特種用途車	8,566	25,473

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 11-23 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 11-34 に結果を示す。

表 11-34 経過年数による補正後 THC 排出係数の推計結果(平成 29 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	0.96	0.03	-	-
乗用車	0.93	0.04	0.43	0.54
バス	1.62	0.20	8.95	6.40
軽貨物車	1.59	0.08	-	-
小型貨物車	1.12	0.09	8.90	6.37
普通貨物車	1.54	0.19	9.06	6.48
特種用途車	1.34	0.15	8.99	6.43

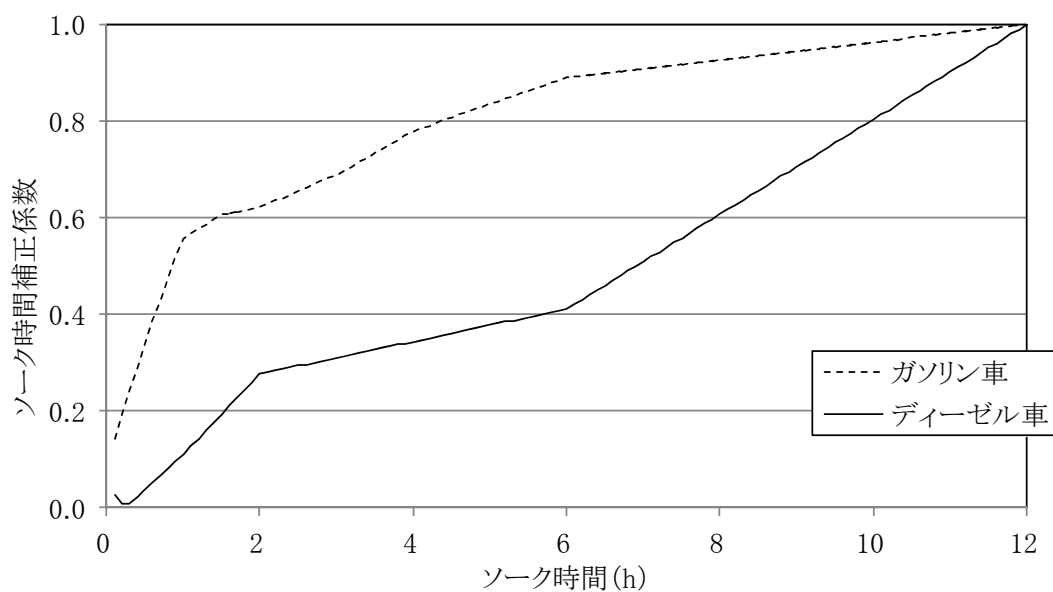
注:「経過年数による補正」とは触媒の劣化による補正と走行係数の低下に関する補正を示す。

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った。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くなっているためである。燃料種別のソーク時間補正係数を表 11-35 に示す(図 11-25 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 11-26、図 11-27 参照)が得られるため、表 11-35 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 11-35 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
12以上	1.000	1.000

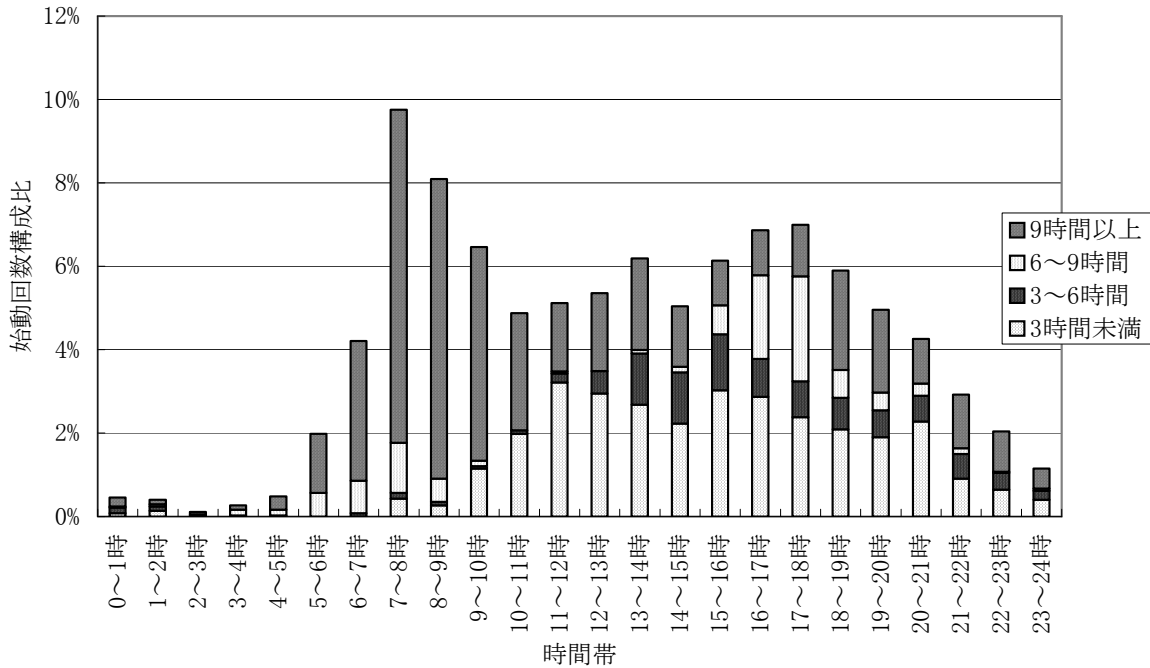
出典:環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)



出典:環境省環境管理技術室調べ(平成14年3月)

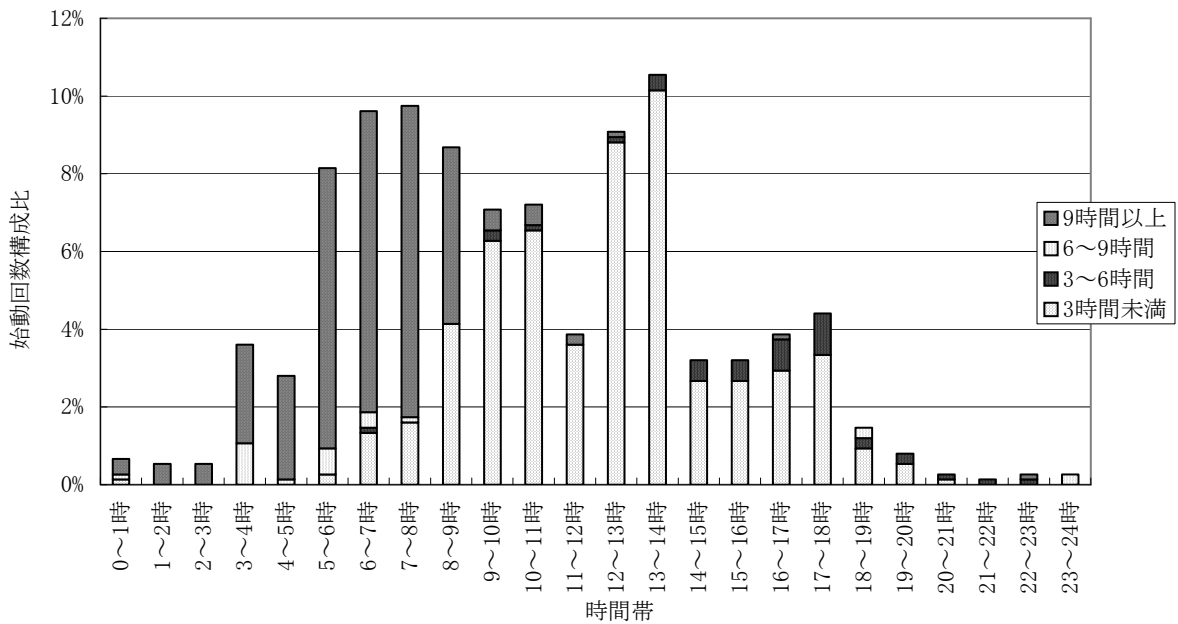
注:12時間以上は触媒が完全に冷えた状態(ソーク時間補正係数=1.0)と仮定した。

図 11-25 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、一般財団法人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(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、一般財団法人石油産業活性化センター)に基づいて作成した。

図 11-27 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った。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 11-36のとおり)。また地上気温の補正係数と気温の関係を図 11-28 に示す。

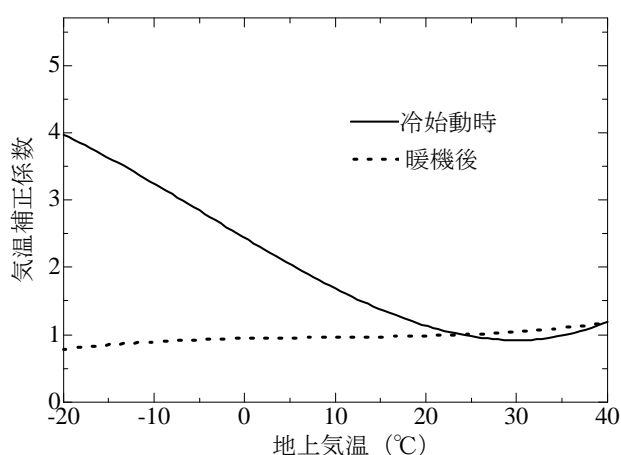
ディーゼル車については、補正係数のデータが得られないため補正は行わなかったが、ガソリン車のように、気温によって燃料供給量を調整して着火性能を増減させることはないため気温による影響はガソリン車と比べると少ないと考えられる。

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

表 11-36 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、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

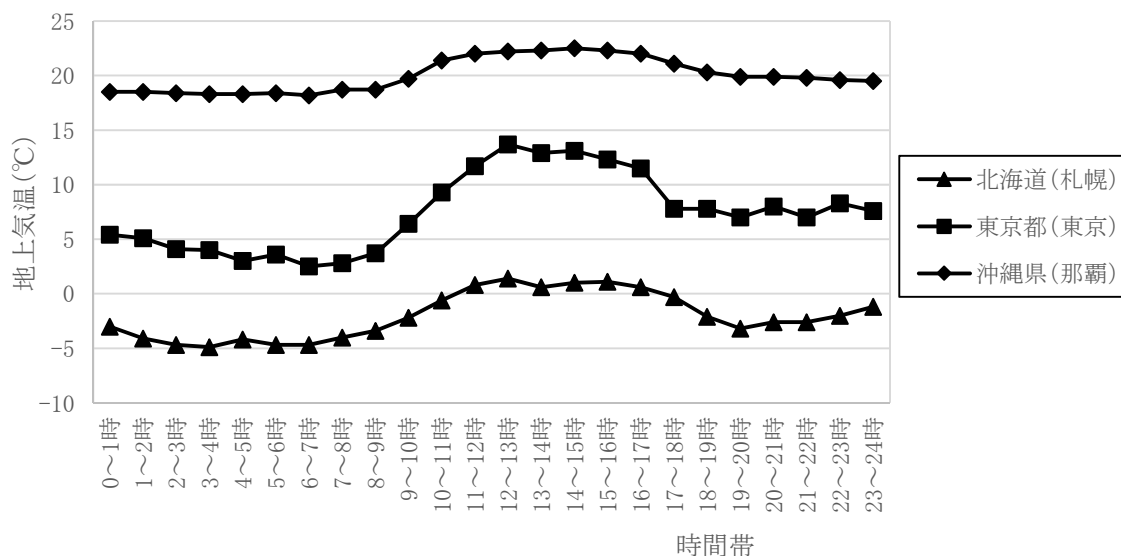


注1:JCAP 技術報告書、大気モデル技術報告書(1)(平成 14 年3月、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)の内容を一部修正して作成した。

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 11-28 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 29 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 11-29 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:都道府県名の後の()内は気象台の名称を表す。

図 11-29 1日の地上気温変動の例(平成29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、一般財団法人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11-37参照)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 11-37 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、一般財団法人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 11-38 に示す。

表 11-38 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	ノルマル-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)

注:対 THC 比率の算出に使用したデータ数(計測車両数)については参考3(p.11-92)を参照

(5) 推計フローの詳細

(4) の①～③で示した設定もしくは推計方法をまとめると図 11-30～図 11-32 のとおりである。図 11-30 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 11-31 は THC排出係数の推計方法を、図 11-32 は対象化学物質別排出量の推計方法を示す。

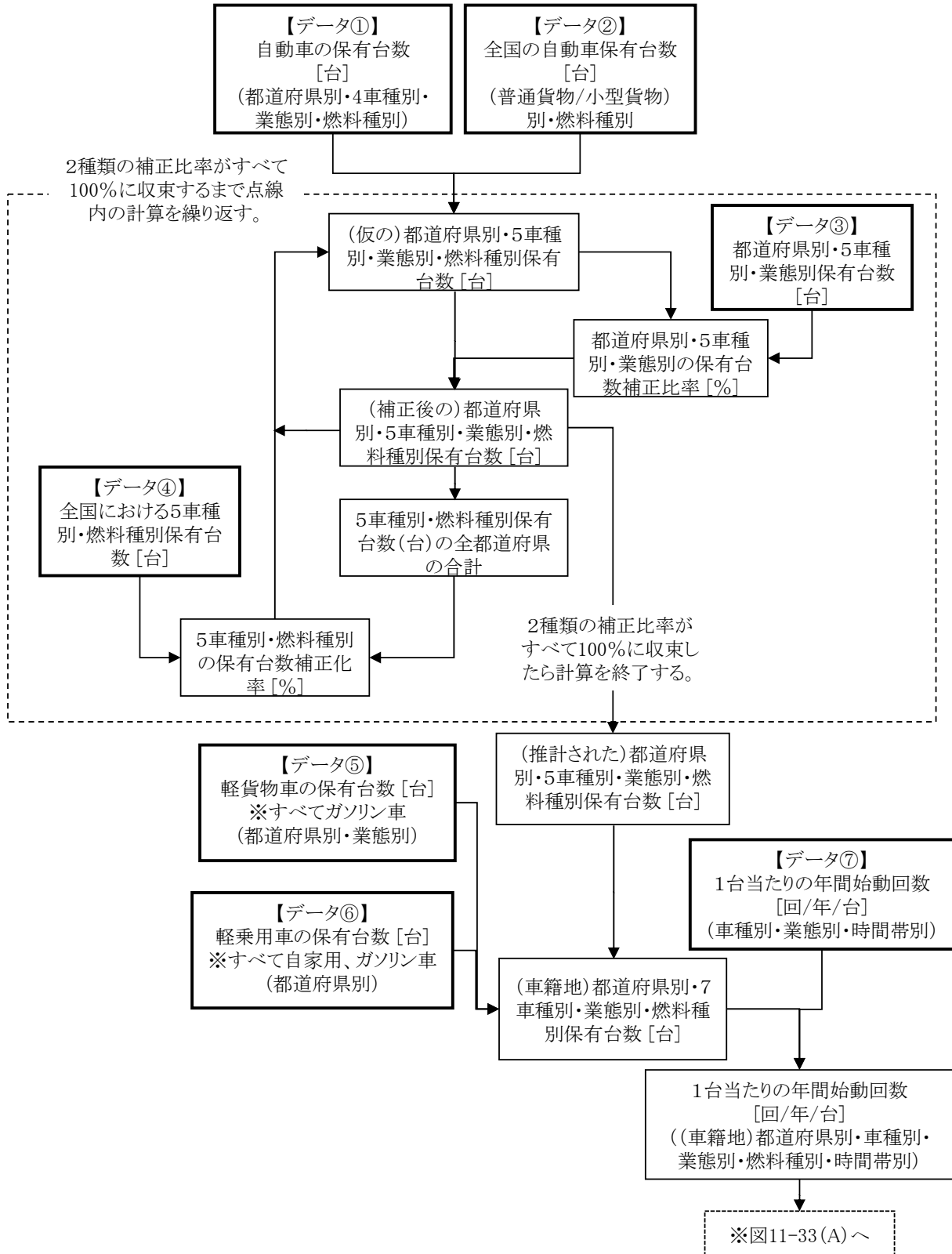


図 11-30 都道府県別・車種別・業態別・燃料別・時間帯別始動回数の推計フロー

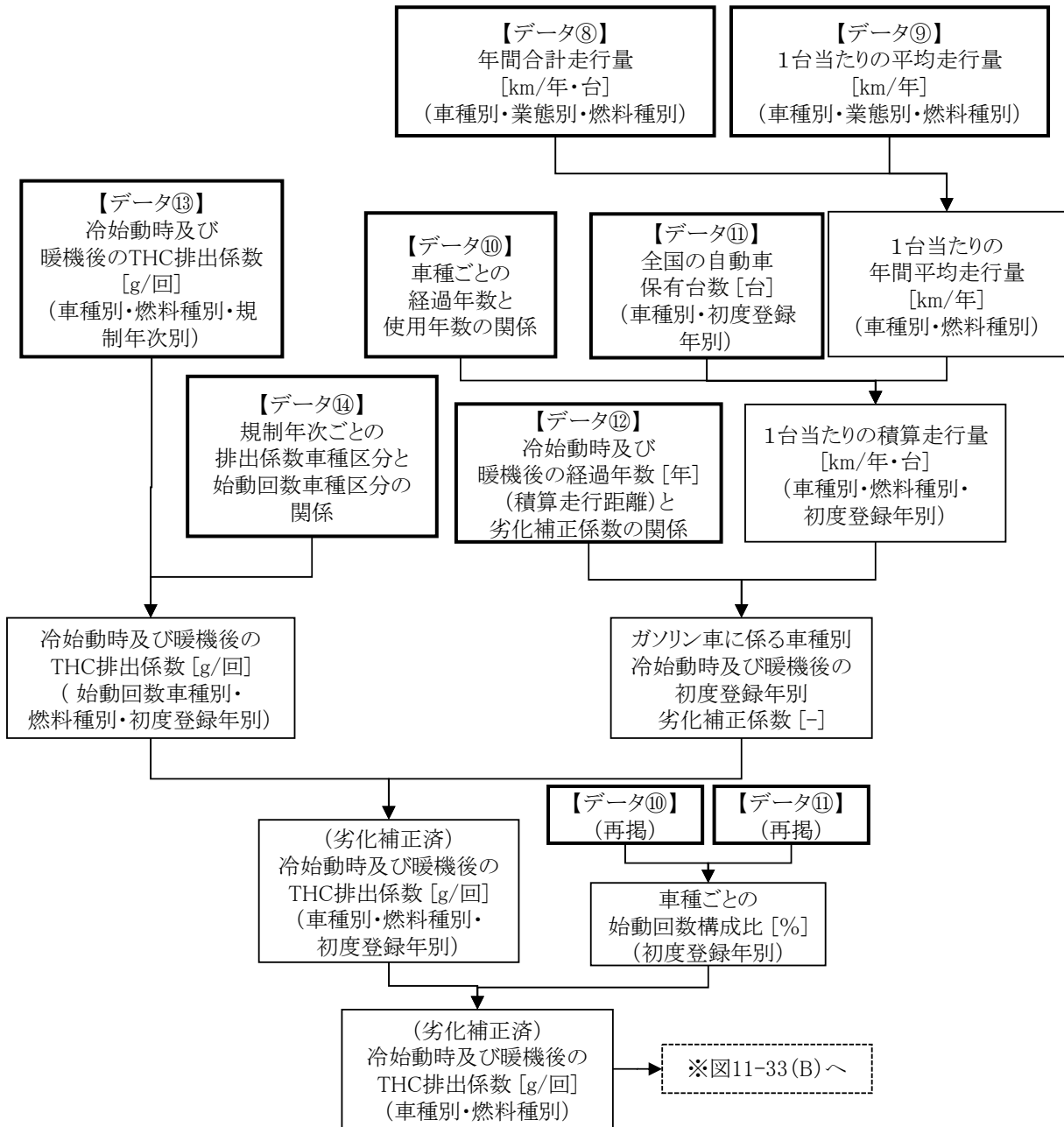


図 11-31 劣化補正済車種別・燃料種別 THC 排出係数の推計フロー

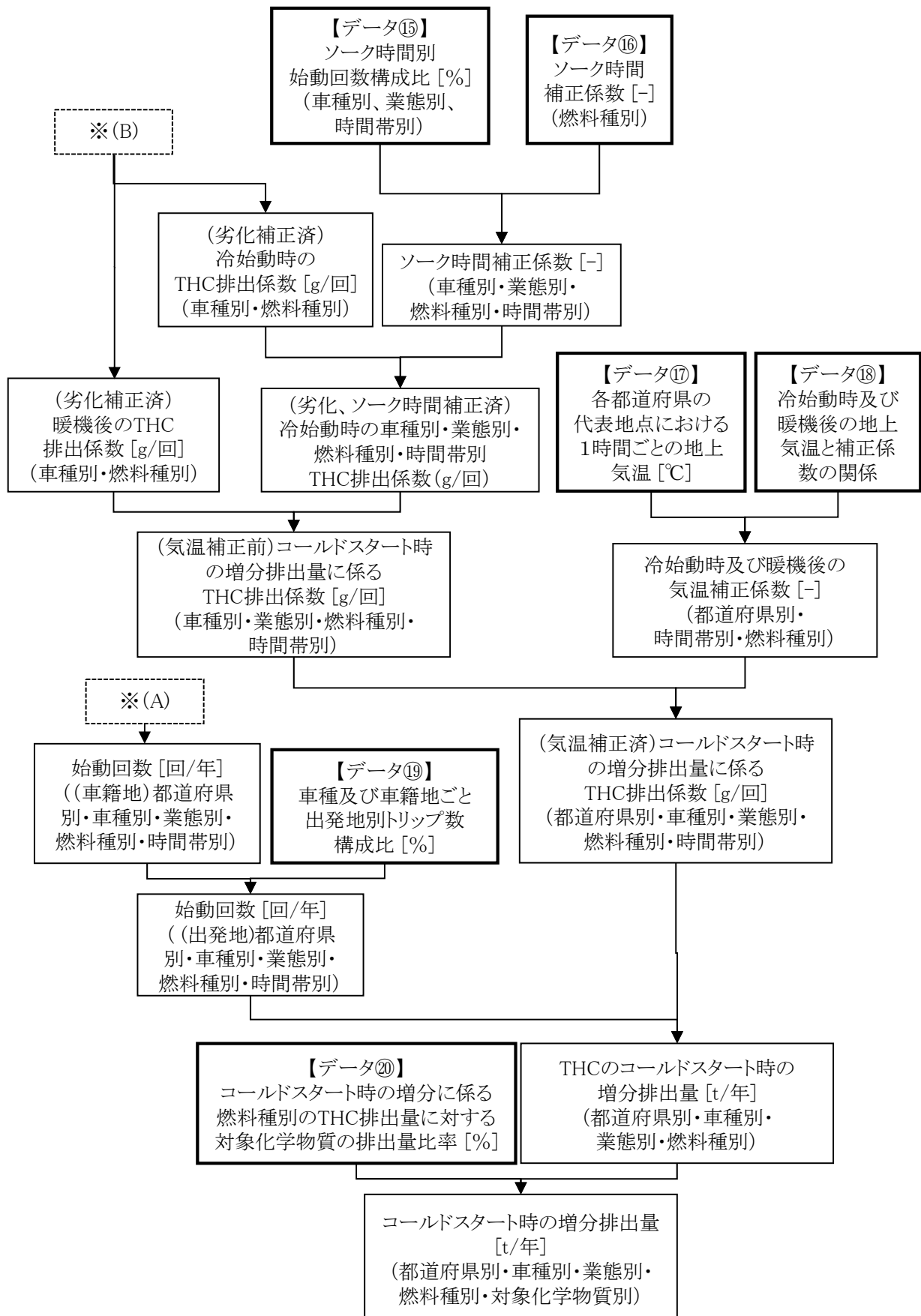


図 11-32 都道府県別・車種別・燃料種別対象化学物質排出量の推計フロー

(6) 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 11-39～表 11-41 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 11-39 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 29 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	31,276	-
乗用車	37,328	-
バス	22	94
軽貨物車	17,776	-
小型貨物車	2,217	704
普通貨物車	216	718
特種用途車	429	406
合計	89,265	1,923

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 11-40 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 29 年度:ガソリン車)

対象化学物質		年間排出量(kg/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	42,536	50,767	30	24,176	3,015	294	584	121,401
12	アセトアルデヒド	141,057	168,351	98	80,172	9,997	976	1,936	402,586
53	エチルベンゼン	938,295	1,119,851	653	533,292	66,500	6,490	12,877	2,677,958
80	キシレン	3,659,350	4,367,418	2,546	2,079,840	259,350	25,313	50,219	10,444,036
83	クメン	21,581	25,757	15	12,266	1,529	149	296	61,593
240	スチレン	180,465	215,385	126	102,570	12,790	1,248	2,477	515,061
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	344,041	410,612	239	195,540	24,383	2,380	4,721	981,918
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	257,406	307,212	179	146,300	18,243	1,781	3,533	734,653
300	トルエン	5,879,982	7,017,731	4,091	3,341,964	416,733	40,674	80,694	16,781,869
351	1, 3-ブタジエン	206,738	246,740	144	117,502	14,652	1,430	2,837	590,043
392	ノルマル-ヘキサン	1,063,401	1,269,164	740	604,398	75,367	7,356	14,594	3,035,019
399	ベンズアルデヒド	88,825	106,013	62	50,485	6,295	614	1,219	253,513
400	ベンゼン	1,082,167	1,291,561	753	615,064	76,697	7,486	14,851	3,088,578
411	ホルムアルデヒド	350,297	418,078	244	199,096	24,827	2,423	4,807	999,771
合計		14,256,141	17,014,639	9,918	8,102,664	1,010,378	98,614	195,645	40,687,999

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

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 29 年度:ディーゼル車及び合計)

対象化学物質		年間排出量(kg/年) ^注					
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	873	6,508	6,643	3,760	17,784	139,184
12	アセトアルデヒド	4,228	31,518	32,175	18,209	86,131	488,717
53	エチルベンゼン	29	213	218	123	583	2,678,540
80	キシレン	113	844	862	488	2,307	10,446,343
83	クメン	0	0	0	0	0	61,593
240	スチレン	17	127	129	73	346	515,407
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	0	0	0	0	0	981,918
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	37	277	283	160	757	735,411
300	トルエン	394	2,934	2,995	1,695	8,017	16,789,886
351	1, 3-ブタジエン	115	858	876	496	2,346	592,389
392	ノルマル-ヘキサン	0	0	0	0	0	3,035,019
399	ベンズアルデヒド	19	141	144	81	385	253,898
400	ベンゼン	1,236	9,216	9,408	5,325	25,186	3,113,764
411	ホルムアルデヒド	4,171	31,096	31,744	17,966	84,977	1,084,748
合 計		11,231	83,732	85,478	48,376	228,817	40,916,816

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

III. 燃料蒸発ガス

(1) 排出の概要

① 届出外排出量と考えられる排出

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。ここでは表 11-42 の燃料蒸発ガスについて推計を行った。表 11-42 に示したものの以外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「給油ロス」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。

② 推計対象物質

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)、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)、ナフタレン(302)、1, 3-ブタジエン(351)、ノルマル-ヘキサン(392)、ベンゼン(400)の 10 物質とした。

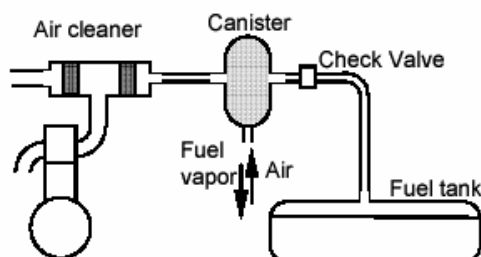
表 11-42 自動車の燃料蒸発ガスの概要

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 11-33 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。



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、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)、一般財団法人石油産業活性化センターホームページ(<http://www.pecj.or.jp/>)

図 11-33 燃料タンクとキャニスタの構造

(2)利用したデータ

自動車の燃料蒸発ガスに係る排出量の推計に利用したデータを表 11-43 に示す。

表 11-43 自動車の燃料蒸発ガスに係る排出量の推計に利用したデータの種類と資料等
(平成 29 年度)

データの種類	資料名等
① 平成 22 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 23 年3月末、一般財団法人自動車検査登録協力会)
② 平成 22 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 23 年3月末、一般財団法人自動車検査登録協力会)
③ 平成 22 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 29 年度における都道府県別・車種別保有台数(台)	自動車保有車両数個別統データ(平成 29 年3月末、一般財団法人自動車検査登録情報協会)
⑤ 平成 29 年度における車種別ガソリン車の割合(%)	上記④と同じ
⑥ 平成 22 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)	JATOP エミッションインベントリデータベース(一般財団法人石油エネルギー技術センター)
⑦ 平成 22 年度における HSL 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)	JATOP エミッションインベントリデータベース(一般財団法人石油エネルギー技術センター)
⑧ DBL における対象化学物質排出量の対 THC 比率(%)	平成 26 年度,平成 27 年度における燃料蒸発ガスに関する試験データ(一般社団法人日本自動車工業会)
⑨ HSL における対象化学物質排出量の対 THC 比率(%)	上記⑧と同じ
⑩ HSL 及び RL における対象化学物質排出量の対 THC 比率(kg/年)	JCAP 技術報告書・大気モデル技術報告書(1)(平成 14 年 3 月、一般財団法人石油産業活性化センター・JCAP 推進室)

(3) 推計方法の基本的考え方と推計手順

自動車の走行量(km/年)に対し、走行量当たりの排出係数(mg/km)を乗じることにより、排出量(kg/年)を推計するのが基本的な考え方である。具体的には、車種別・旅行速度(停止中も含めた道路走行時の平均速度)別に THC の排出係数を設定し、それに対応する走行量データを車種別・旅行速度別・初度登録年別に設定した。

自動車の燃料蒸発ガスからの排出量の推計手順を図 11-34 に示す。なお、表 11-43 の利用データとの対応関係については DBL、HSL、RL ごとにそれぞれの推計フローの詳細において示す。

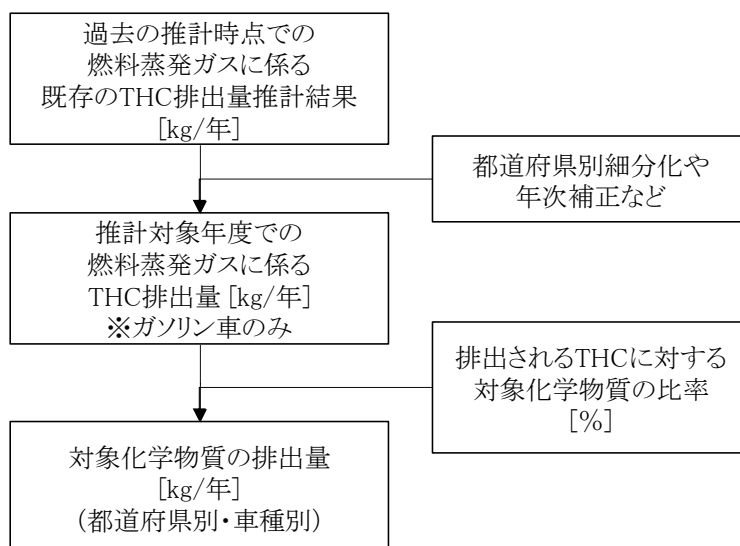


図 11-34 自動車(燃料蒸発ガス)に係る排出量の推計フロー

Ⅲ-1. DBL(ダイアーナブルブリージングロス)

(1)推計方法の詳細

DBLについては、車種別THC排出量を年次補正することで対象年度のTHC排出量に補正し、対THC比率(THCに含まれる対象化学物質の含有率)を乗じることで算出した。DBLに係る対象化学物質の排出量の推計式を以下に示す。

【DBLに係る排出量の推計式】

$$\begin{aligned} & \text{(DBLに係る都道府県別・車種別対象化学物質別排出量)} \\ & = \text{(平成22年度における都道府県別・車種別THC排出量)} \\ & \quad \times \text{(年次補正係数)} \\ & \quad \times \text{(対THC比率)} \end{aligned}$$

THC排出量については、昨年度までは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環境管理技術室が推計した平成14年度における車種別THC排出量を用いていたが、データの年度を更新するため、今年度は一般財団法人石油エネルギー技術センターの「JATOPエミッションインベントリデータベース」(以下、「JATOP-DB」という。)における平成22年度の推計結果を利用することとし、それを車種別保有台数により年次補正を行った。

対THC比率については、一般社団法人日本自動車工業会(以下、「自工会」という。)の平成26、27年度における対象化学物質別の試験データ(以下、「自工会試験データ」という。)を用いた。

なお、今年度の変更点としては基本的にデータの年度更新及び物質の拡充であり、DBLに係る排出量の推計式については昨年度までと同じである。

(a) THC 排出量

① 平成22年度のTHC排出量

一般財団法人石油エネルギー技術センターの「JATOP エミッションインベントリデータベース」(以下、「JATOP-DB」という。)では平成22年度を対象にDBLの排出量が推計されている。なお、JATOP-DBでは排出機構別(透過・破過)のTHC排出量を算出していないが、一般財団法人日本自動車研究所(以下、「自動車研」という。)では、JATOP-DBの自動車排出量推計モデルを活用して、月別・都道府県別・排出機構別(透過・破過)・規制状況別(新短期以前・新短期・新長期)のTHC排出量(g/日)を推計しているため、このデータを推計方法の見直しに使用した。その一部を抜粋したものを表11-44に示す。

表 11-44 平成 22 年度の THC 排出量 (DBL) (4月・一部の都道府県抜粋)

都道府県	THC 排出量(kg/日)						
	透過			破過			合計
	新短期 以前 (~H11)	新短期 (H11~16)	新長期 (H17~)	新短期 以前 (~H11)	新短期 (H11~ 16)	新長期 (H17~)	
1 北海道	1,325	562	306	164	0.1	0.08	2,358
13 東京	1,885	766	540	1,100	34	19	4,344
47 沖縄	517	137	57	151	0.5	0.2	863
全国合計	33,566	14,281	8,169	19,143	777	443	76,379

出典: JATOP-DB

② 平成 22 年度から平成 29 年度への補正

JATOP-DB の月別・都道府県別・排出機構別・規制対応状況別の THC 排出量(g/日)は、平成 22 年度を対象としているため、推計対象年度に年次補正を行う必要がある。そのため、統計データ「自動車保有車両数(一般財団法人自動車検査登録情報協会)」の平成 22 年度及び平成 29 年度の都道府県別・初度登録年別のガソリン車の保有台数を用いて、都道府県別・規制対応状況別の年次補正係数を算出した。

ガソリン車の保有台数に関して、平成 29 年度は燃料別・都道府県別・車種別の自動車保有台数の統計値を利用したが、平成 22 年度についてはディーゼル車等も含まれる保有台数(表 11-45)しか得られなかったため、統計データの車種別(貨物・乗合・乗用・特種用途)・初度登録年別の自動車保有台数に基づき算出した「ガソリン比」(表 11-46)を乗じてガソリン車の台数を推計した(表 11-47)。以上の方法に基づき算出した年次補正係数を表 11-48 に示す。なお、初度登録別、月別のより詳細な補正については、適切な補正指標が得られなかったことから行わず、年次補正係数と同じ値を使用した。

表 11-45 平成 22 年度における都道府県別・初度登録年別自動車保有台数
(一部都道府県を抜粋)

都道府県	平成 22 年度の自動車保有台数(台)		
	新短期以前 (H11 以前)	新短期 (H12~H16)	新長期 (H17 以降)
1 北海道	933,741	752,536	820,513
13 東京都	717,823	981,912	1,543,050
47 沖縄県	188,804	131,042	117,382

表 11-46 平成 22 年度におけるガソリン比の算定(一部抜粋)

燃料	貨物の自動車保有台数(台)				
	平成 23 年1~3月	平成 22 年	...	平成 5年	平成 4年以前
ガソリン(a)	34,628	131,785	...	21,352	104,103
ハイブリッド(b)	127	974	...	-	-
その他	30,585	112,244	...	126,001	673,929
合計(c)	65,340	245,003	...	147,353	778,032
ガソリン比(H22) {(a)+(b)} ÷ (c)	53.2%	54.2%	-	14.5%	13.4%

表 11-47 都道府県別・初度登録年別のガソリン車の保有台数(一部の都道府県抜粋)

調査対象年度	自動車保有台数(台)					
	平成 22 年度			平成 29 年度		
初度登録年	新短期以前 (H11 以前)	新短期 (H12~H16)	新長期 (H17 以降)	新短期以前 (H11 以前)	新短期 (H12~H16)	新長期 (H17 以降)
1 北海道	626,944	670,080	741,136	213,209	336,431	1,434,007
13 東京都	587,530	858,413	1,387,607	242,899	344,919	2,117,833
47 沖縄県	129,686	118,553	108,797	36,522	72,815	294,150

※平成 29 年度は「自動車保有車両数個別統データ」(自検協)に基づき集計。

表 11-48 平成 22 年度と平成 29 年度の都道府県別・初度登録年別ガソリン車の保有台数に基づく補正比の算定結果

排出機構	規制対応状況	ガソリン車の保有台数(t/年)		補正比
		H22	H29	
北海道	新短期以前	626,944	213,209	34.0%
	新短期	670,080	336,431	50.2%
	新長期	741,136	1,434,007	193.5%
東京都	新短期以前	587,530	242,899	41.3%
	新短期	858,413	344,919	40.2%
	新長期	1,387,607	2,117,833	152.6%
沖縄県	新短期以前	129,686	36,522	28.2%
	新短期	118,553	72,815	61.4%
	新長期	108,797	294,150	270.4%

③ THC 排出量の算定

①の平成 22 年度の THC 排出量を②の年次補正比を用いて補正し、平成 29 年度における THC 排出量を推計した。推計結果を表 11-49 に示す。

表 11-49 平成 29 年度の排出機構別・規制対応状況別の全国 THC 排出量推計結果(DBL)

排出機構	規制対応状況	排出量(t/年)		H29/H22 比
		H22	H29	
透過	新短期以前	12,252	3,940	32.2%
	新短期	5,213	1,991	38.2%
	新長期	2,982	5,212	174.8%
破過	新短期以前	8,241	2,634	32.0%
	新短期	545	204	37.5%
	新長期	299	518	173.4%
合計		29,531	14,500	49.1%

注:昨年度までの推計方法では排出機構別・規制対応状況別に THC 排出量を推計していなかった。

(b) 対象化学物質別の対 THC 比率

自工会では平成 26 年度及び平成 27 年度に、小型乗用車を対象とした燃料蒸発ガスに関する試験を行っていることから、そのデータを用いて対象化学物質別の対 THC 比率を算定した。

自工会の試験データに基づき算定した対 THC 比率を以下の表に示す。

表 11-50 DBL に係る対象化学物質の対 THC 比率

物質 番号	対象物質名	従来の設 定値 (%)	自工会の試験データに基づく設定値			
			夏ガソリン		冬ガソリン	
			破過前	破過後	破過前	破過後
53	エチルベンゼン	—	0.9	0.03	0.5	0.009
80	キシレン	0.5	3.6	0.09	2	0.03
296	1, 2, 4-トリメチル ベンゼン	—	1	0.02	0.6	0.005
297	1, 3, 5-トリメチル ベンゼン	—	0.3	0.005	0.1	0.002
300	トルエン	1	18	0.7	8.8	0.2
351	1, 3-ブタジエン	—	0.03	0.03	0.04	0.02
392	ノルマル-ヘキサン	—	3	0.3	4	0.2
400	ベンゼン	1	1.9	0.09	1.4	0.05

(2) 推計フローの詳細

(1)の(a)、(b)で示した設定もしくは推計方法をまとめると図 11-35 のとおりである。なお、図中のデータ①～⑧の番号は表 11-43 の番号に対応している。

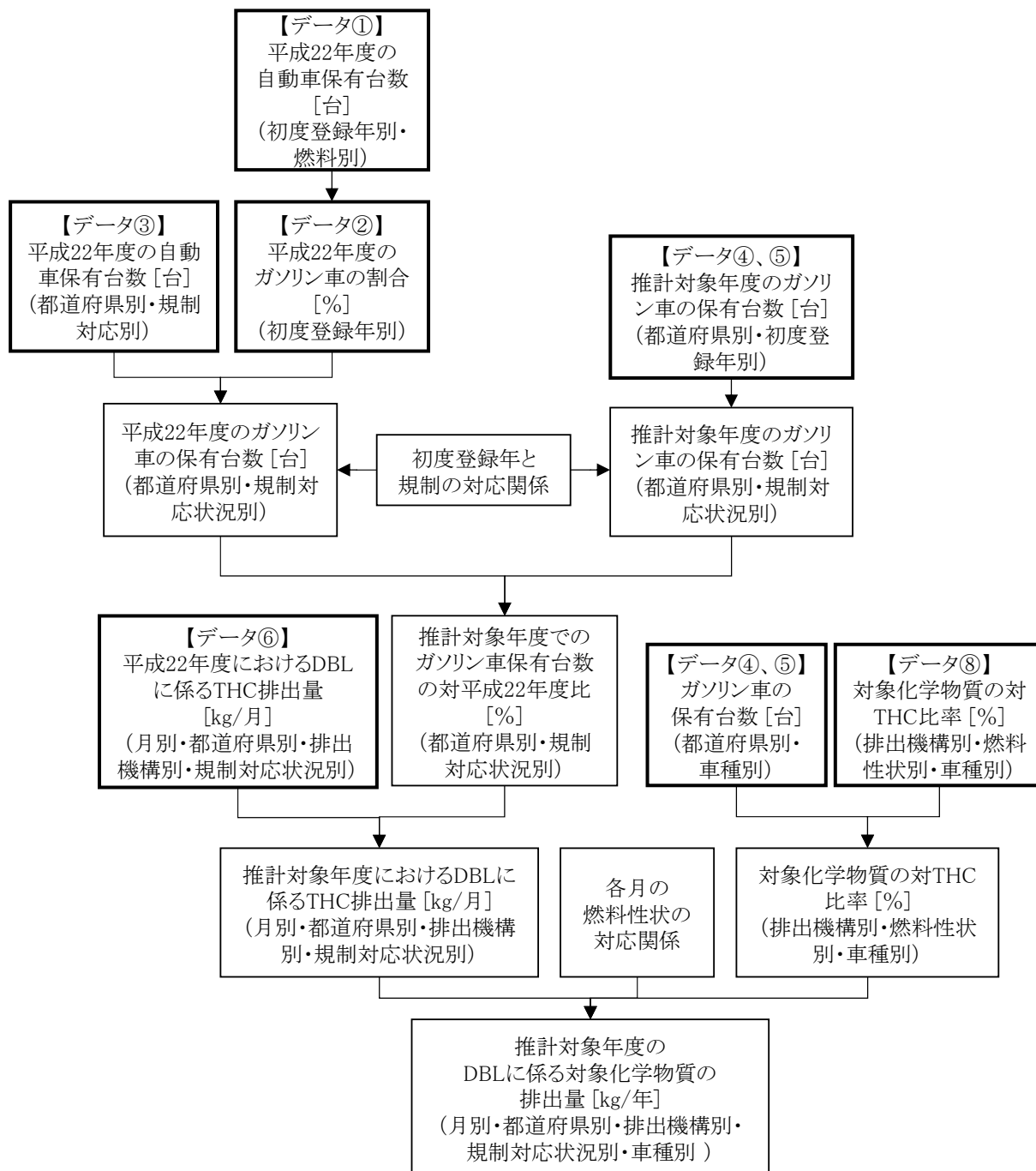


図 11-35 DBL に係る THC 排出量の推計フロー

(3) 推計結果

以上の更新を行ったうえで、DBLに係る対象化学物質の排出量の算定結果を表 11-51 に示す。

表 11-51 平成 29 年度の対象化学物質の排出量算定結果(DBL)

物質 番号	物質名	透過による 排出量(t/年)	破過による 排出量(t/年)	合計排出量 (t/年)
53	エチルベンゼン	74	1	75
80	キシレン	298	2	300
240	スチレン	0	0	0
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	81	0	82
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	23	0	23
300	トルエン	1,425	17	1,442
302	ナフタレン	0	0	0
351	1, 3-ブタジエン	4	1	5
392	ノルマル-ヘキサン	401	9	410
400	ベンゼン	175	3	178
	合計	2,481	33	2,514

Ⅲ-2. HSL(ホットソークロス)

(1)推計方法の詳細

HSLについては、DBLと同様、車種別THC排出量を年次補正することで対象年度のTHC排出量に補正し、対THC比率(THCに含まれる対象化学物質の含有率)を乗じることで算出した。HSLに係る対象化学物質の排出量の推計式を以下に示す。

【HSLに係る排出量の推計式】

$$\begin{aligned} & \text{(HSLに係る都道府県別・車種別対象化学物質別排出量)} \\ & = \text{(平成22年度における都道府県別・車種別THC排出量)} \\ & \quad \times \text{(年次補正係数)} \\ & \quad \times \text{(対THC比率)} \end{aligned}$$

THC排出量については、昨年度までは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環境管理技術室が推計した平成14年度における車種別THC排出量を用いていたが、データの年度を更新するため、今年度はJATOP-DBにおける平成22年度の推計結果を利用し、それを車種別保有台数により年次補正を行った。対THC比率については、DBLと同様、自工会試験データを用いた。

なお、今年度の変更点としては基本的にデータの年度更新及び物質の拡充であり、HSLに係る排出量の推計式については昨年度までと同じである。

(a) THC 排出量

① 平成22年度のTHC排出量

JATOP-DBでは平成22年度を対象にHSLの排出量(都道府県別・曜日別(平日/休日)・車種別)が推計されている。そのデータの一部を抜粋したものを表11-52に示す。なお、HSLのTHC排出量(kg/日)は排出過程で温度に依存せず、エンジン停止回数に依存するという条件で推計しているが、月別のエンジン停止回数については利用できるデータがないため、HSLのTHC排出量(kg/日)は毎月同じ値としている。

表 11-52 平成 22 年度の THC 排出量(HSL) (一部の都道府県抜粋)

都道府県		車種	排出量(kg/日)	
			平日	休日
1	北海道	軽乗用	96	33
		乗用	250	72
		バス	0.8	0.07
		軽貨物	103	12
		小型貨物	14	1
		普通貨物	1	0.09
		特種	4	0.4
13	東京都	軽乗用	48	33
		乗用	320	251
		バス	0.5	0.3
		軽貨物	41	18
		小型貨物	30	6
		普通貨物	4	0.9
		特種	7	2

出典:JATOP-DB

注:HSL の THC 排出量(kg/日)は毎月同じ値である。

② 平成 22 年度から 29 年度への補正

JATOP-DB の月別・都道府県別・排出機構別・規制対応状況別の THC 排出量(g/日)は、平成 22 年度を対象としているため、推計対象年度に年次補正を行う必要がある。そのため、統計データ「自動車保有車両数(一般財団法人自動車検査登録情報協会)」の平成 22 年度及び平成 29 年度の都道府県別・車種別のガソリン車の保有台数を用いて、都道府県別・車種別の年次補正係数を算出した。

ガソリン車の保有台数に関して、平成 29 年度は燃料別・都道府県別・車種別の自動車保有台数の統計値を利用したが、平成 22 年度についてはディーゼル車等も含まれる保有台数(表 11-53)しか得られなかったため、統計データの車種別(貨物・乗合・乗用・特種用途)の自動車保有台数に基づき算出した「ガソリン比」(表 11-54)を乗じてガソリン車の台数を推計した(表 11-55)。以上の方法に基づき算出した年次補正係数を表 11-56 に示す。なお、DBL では初度登録年ごとのタンク容量やキャニスタ容量の違いが THC 排出量に影響を及ぼすため、初度登録年ごとに年次補正係数を設定したが、HSL については排出機構として透過が主であり、初度登録年ごとの違いは無視できると考えられたことから、初度登録年によらず一定の年次補正係数を設定した。

表 11-53 平成 22 年度における都道府県別・初度登録年別自動車保有台数
(一部都道府県を抜粋)

都道府県		自動車保有台数(台)						
		軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	特種
1	北海道	728,034	1,964,204	8,049	271,532	190,843	183,973	135,000
13	東京都	389,773	2,732,674	9,552	298,278	274,340	124,737	96,513
47	沖縄県	361,677	350,389	1,558	139,685	40,186	26,081	17,263

出典:自動車保有車両数(平成 23 年3月末時点、一般財団法人自動車検査登録情報協会)より作成

注:「乗用」は普通乗用車と小型乗用車の合計値。「バス」は普通乗合車の値。「軽貨物」は軽四輪貨物車と軽三輪貨物車の合計値。「小型貨物」は小型四輪貨物車と小型三輪貨物車の合計値。

表 11-54 平成 22 年度における車種別・燃料別のガソリン比の算定(一部抜粋)

燃料	自動車保有台数(台)						
	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	特種
ガソリン(a)	-	37,593,625	9,039	-	1,826,286	128,162	287,268
ハイブリッド(b)	-	1,404,137	677	-	40	9,677	3,464
その他	-	1,137,370	217,123	-	1,963,560	2,134,112	884,944
合計(c)	-	40,135,132	226,839	-	3,789,886	2,271,951	1,175,676
ガソリン比(H22) {(a)+(b)} ÷ (c)	100%	97%	4.3%	100%	48%	6.1%	25%

出典:自動車保有車両数(平成 23 年3月末時点、一般財団法人自動車検査登録情報協会)より作成

注1:「軽乗用」「軽貨物」のガソリン比率は 100%とみなした。

注2:「乗用」は普通乗用車と小型四輪乗用車、小型三輪乗用車の合計値。「バス」は乗合車の値。「小型貨物」は小型四輪貨物車と小型三輪貨物車の合計値。

表 11-55 都道府県別・初度登録年別のガソリン車の保有台数の比較(一部の都道府県抜粋)

年度	都道府県	自動車保有台数(台)						
		軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	特種
H22	北海道	728,034	1,908,541	345	271,532	91,966	11,162	33,384
H22	東京都	389,773	2,655,234	409	298,278	132,203	7,568	23,867
H22	沖縄県	361,677	340,459	67	139,685	19,365	1,582	4,269
H29	北海道	904,688	1,851,129	574	258,063	90,856	14,248	34,785
H29	東京都	518,556	2,564,407	746	290,189	124,815	8,772	23,090
H29	沖縄県	462,358	379,949	140	138,222	19,081	1,999	4,439

表 11-56 都道府県別・車種別の年次補正係数(HSL)(一部の都道府県抜粋)

都道府県	年次補正係数						
	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	普通貨物	特種
北海道	1.24	0.97	1.67	0.95	0.99	1.28	1.04
東京都	1.33	0.97	1.82	0.97	0.94	1.16	0.97
沖縄県	1.28	1.12	2.10	0.99	0.99	1.26	1.04

注:表 11-55 より作成(H29 ÷ H22)

③ THC 排出量の算定

算出した年次補正係数と JATOP-DB の平成 22 年度の THC 排出量(g/日)に基づき、平成 29 年度の HSL に係る THC 排出量を算定した結果を表 11-57 に示す。

表 11-57 平成 29 年度の車種別の全国 THC 排出量算定結果(HSL)

車種	H22 排出量 (kg/年)	H29 排出量 (kg/年)	H29/H22 比
軽乗用	777	968	1.2
乗用	1,566	1,534	1.0
バス	0.8	1	1.9
軽貨物	2,728	2,551	0.9
小型貨物	93	89	1.0
普通貨物	7	8	1.2
特種	21	18	0.8
合計	5,194	5,170	1.0

(b) 対象化学物質別の対 THC 比率

一般社団法人日本自動車工業会では平成 26 年度及び平成 27 年度に、小型乗用車を対象とした燃料蒸発ガスに関する試験を行っていることから、そのデータを用いて対象化学物質別の対 THC 比率を更新した。自工会の試験データに基づき算定した HSL に係る対 THC 比率を表 11-58 に示す。

表 11-58 HSL に係る対象化学物質の対 THC 比率

物質 番号	対象物質名	従来の設定 値(%)	自工会の試験データに基づく 設定値(%)	
			夏ガソリン	冬ガソリン
53	エチルベンゼン	—	1.0	0.8
80	キシレン	0.5	4.8	3.4
296	1, 2, 4-トリメチル ベンゼン	—	2.8	6.2
297	1, 3, 5-トリメチル ベンゼン	—	0.7	1.5
300	トルエン	1	16.3	11.0
351	1, 3-ブタジエン	—	0.3	0.4
392	ノルマル-ヘキサン	—	1.8	1.8
400	ベンゼン	1	1.2	0.6

(2) 推計フローの詳細

(1)の(a)及び(b)で示した設定もしくは推計方法をまとめると図 11-36 のとおりである。なお、図中のデータ①～⑨の番号は表 11-43 の番号に対応している。

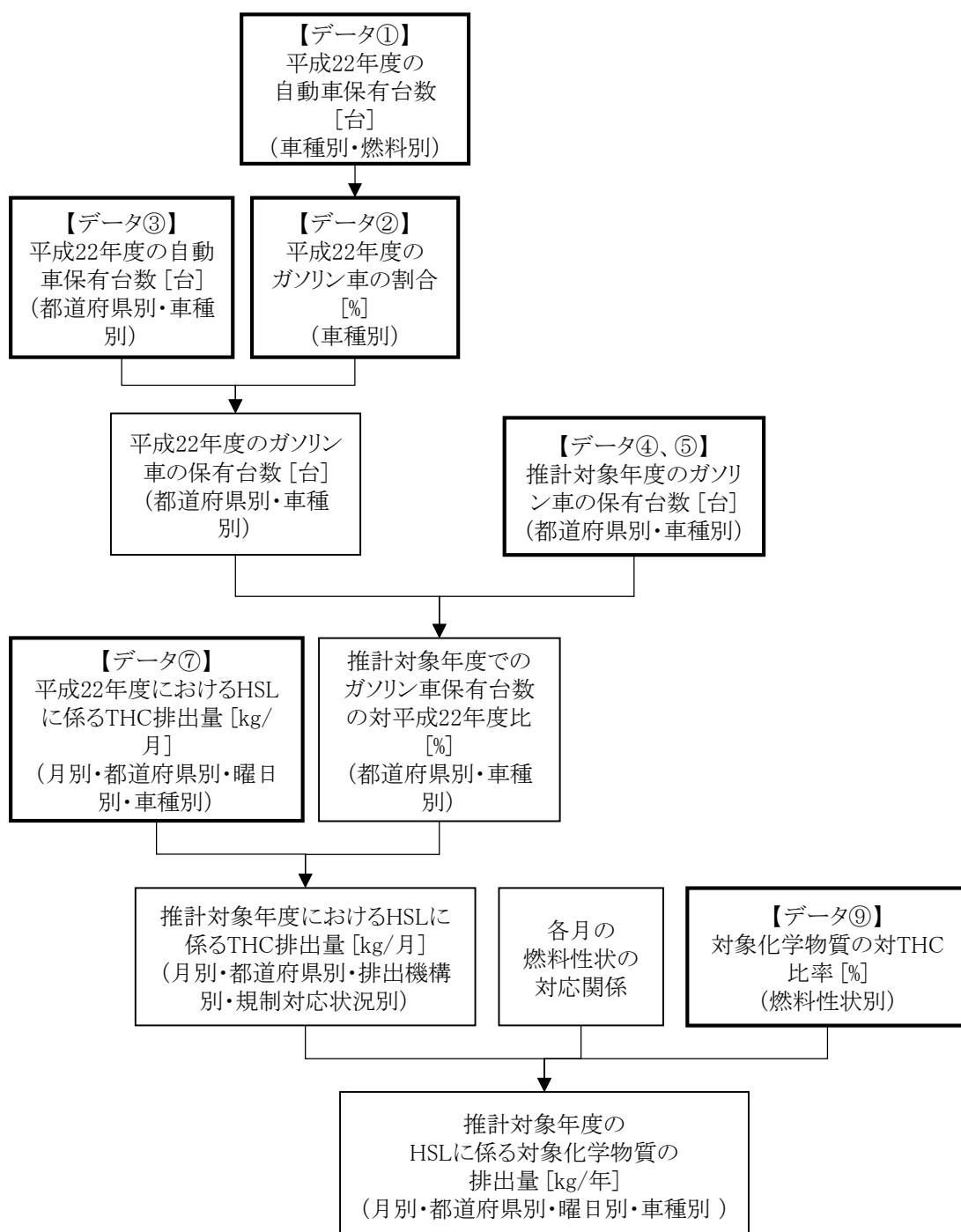


図 11-36 HSL に係る THC 排出量の推計フロー

(3)推計結果

以上の更新を行ったうえで、HSLに係る対象化学物質の排出量を算定した結果を表 11-59 に示す。

表 11-59 平成 29 年度の対象化学物質の排出量算定結果(HSL)

物質 番号	物質名	排出量(t/年)
53	エチルベンゼン	44.2
80	キシレン	207.5
240	スチレン	0
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	247.4
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	59.4
300	トルエン	683.6
302	ナフタレン	19.7
351	1, 3-ブタジエン	0
392	ノルマル-ヘキサン	92.3
400	ベンゼン	44.1
合計		1,398

III-3. RL(ランニングロス)

(1)推計方法の詳細

RLについては、DBLやHSLと同様、車種別THC排出量を年次補正することで対象年度のTHC排出量に補正し、対THC比率(THCに含まれる対象化学物質の含有率)を乗じることで算出した。RLに係る対象化学物質の排出量の推計式を以下に示す。

【RLに係る排出量の推計式】

$$\begin{aligned} & \text{(RLに係る都道府県別・車種別対象化学物質別排出量)} \\ & = \text{(平成22年度における都道府県別・車種別THC排出量)} \\ & \quad \times \text{(年次補正係数)} \\ & \quad \times \text{(対THC比率)} \end{aligned}$$

THC排出量については、昨年度までは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環境管理技術室が推計した平成14年度における車種別THC排出量を用いていたが、データの年度を更新するため、JATOP-DBにおける平成22年度の推計結果を利用し、それを車種別保有台数により年次補正を行った。対THC比率については、JCAP(2002)におけるRLとHSLに係る物質別の測定値の比を用いて、自工会試験データのHSLに係る対THC比率を補正して用いた。

なお、今年度の変更点としては基本的にデータの年度更新及び物質の拡充であり、RLに係る排出量の推計式については昨年度までと同じである。

(a) THC 排出量

① 平成22年度のTHC排出量

JATOP-DBでは平成22年度を対象にRLの排出量(都道府県別・曜日別(平日/休日)・車種別)が推計されている。そのデータの一部を抜粋したものを表11-60に示す。

表 11-60 平成22年度のTHC排出量(RL)(一部の都道府県抜粋)

都道府県	車種	排出量(kg/日)	
		平日	休日
北海道	軽乗用	124	159
	乗用	402	514
	バス	0	0
	軽貨物	84	56
	小型貨物	38	26
	普通貨物	4	2
	特種	6	2
東京都	軽乗用	103	115
	乗用	562	626
	バス	1	1
	軽貨物	101	37
	小型貨物	86	32
	普通貨物	7	2
	特種	10	3

出典:JATOP-DB

注:RLのTHC排出量(kg/日)は毎月同じ値である。

② 平成 22 年度から 29 年度への補正

JATOP-DB の月別・都道府県別・排出機構別・規制対応状況別の THC 排出量(g/日)は、平成 22 年度を対象としているため、推計対象年度に年次補正を行う必要がある。そのため、HSL と同じ都道府県別・車種別の年次補正係数を用いて補正を行った。

③ THC 排出量の算定

算出した年次補正係数と JATOP-DB の平成 22 年度の THC 排出量(g/日)を基に、平成 29 年度の RL に係る THC 排出量を算定した結果を表 11-61 に示す。

表 11-61 平成 29 年度の車種別の全国 THC 排出量算定結果(RL)

車種	H22 排出量 (t/年)	H29 排出量 (t/年)	H29/H22 比
軽乗用	1,669	2,076	1.2
乗用	3,963	3,886	1.0
バス	2	4	1.9
軽貨物	882	832	0.9
小型貨物	258	248	1.0
普通貨物	20	25	1.2
特種	39	33	0.8
合計	6,834	7,103	1.0

(b) 対象化学物質別の対 THC 比率

自工会試験データでは RL に係る対象化学物質別の排出量は測定されていないため、自工会試験データに基づく HSL の対 THC 比率に、JCAP(1999) で得られた対象化学物質別対 THC 比率の RL/HSL 比を乗じることで、RL に係る対 THC 比率を設定した。その比率を表 11-62 に示す。

表 11-62 RL に係る対象化学物質の対 THC 比率

物質 番号	対象物質名	従来の 設定値 (%)	自工会の試験データに基づく HSL の対 THC 比率(%)		JCAP (2002)の RL/HSL 比	RL の対 THC 比率(%)	
			夏ガソリン	冬ガソリン		夏ガソリン	冬ガソリン
53	エチルベンゼン	—	1.0	0.8	0.96	1.0	0.8
80	キシレン	0.5	4.8	3.4	0.98	4.7	3.3
296	1, 2, 4-トリメチル ベンゼン	—	2.8	6.2	0.77	2.2	4.8
297	1, 3, 5-トリメチル ベンゼン	—	0.7	1.5	0.42	0.3	0.6
300	トルエン	1	16.3	11.0	0.79	12.8	8.6
351	1, 3-ブタジエン	—	—	—	—	—	—
392	ノルマル-ヘキサン	—	1.8	1.8	1.10	1.9	1.9
400	ベンゼン	1	1.2	0.6	0.68	0.8	0.4

(2) 推計フローの詳細

(1)の(a)及び(b)で示した設定もしくは推計方法をまとめると図 11-37 のとおりである。なお、図中のデータ①～⑩の番号は表 11-43 の番号に対応している。

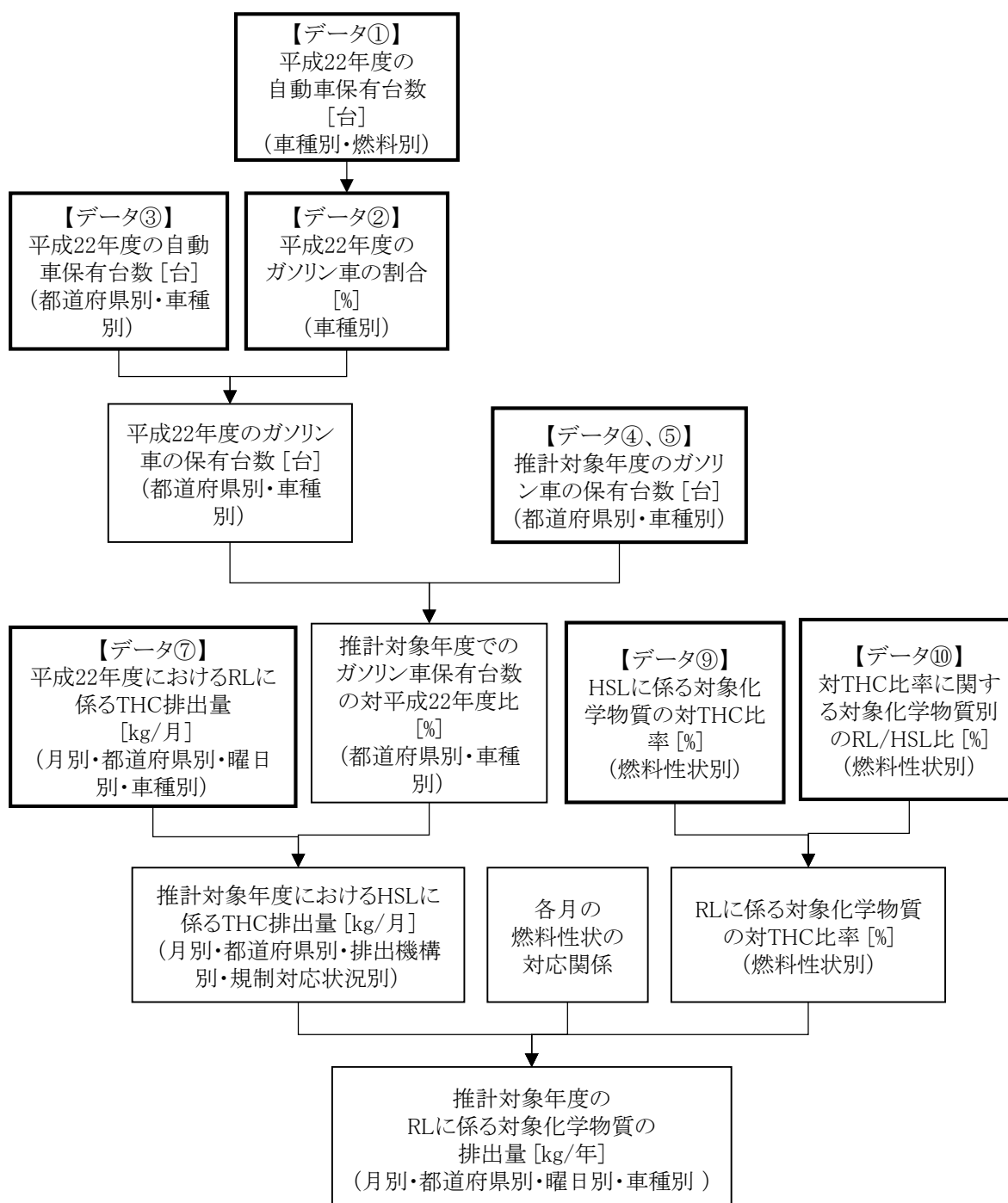


図 11-37 RL に係る THC 排出量の推計フロー

(3) 推計結果

以上の更新を行ったうえで、RLに係る対象化学物質の排出量を算定した結果を表 11-63 に示す。

表 11-63 平成 29 年度の対象化学物質の排出量算定結果(RL)

物質番号	物質名	排出量(t/年)
53	エチルベンゼン	58.3
80	キシレン	281.2
240	スチレン	0
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	260.4
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	33.9
300	トルエン	741.0
302	ナフタレン	0
351	1, 3-ブタジエン	0
392	ノルマル-ヘキサン	135.6
400	ベンゼン	41.3
合計		1,551.7

III-4. DBL、HSL、RL の推計結果のまとめ

燃料蒸発ガスによる排出量のまとめとして、THC 排出量及び物質別排出量の推計結果を表 11-64、表 11-65 に示す。自動車の燃料蒸発ガスに自動車全体の合計値と比較すると、THC 排出量で 15.5%、化学物質排出量で見ると 9.7%であった。

表 11-64 燃料蒸発ガスに係る THC 排出量の推計結果(平成 29 年度)

車種	THC 排出量(t/年)			
	DBL	HSL	RL	合計
軽乗用車	4,565	968	2,076	7,609
乗用車	7,769	1,534	3,886	13,189
バス	3	1	4	9
軽貨物車	1,710	2,551	832	5,093
小型貨物車	356	89	248	693
普通貨物車	34	8	25	67
特種用途車	62	18	33	113
合計	14,500	5,170	7,103	26,772

注1: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。

注2:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-65 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 29 年度)

物質番号	物質名	年間排出量 ^注							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	
53	エチルベンゼン	47,996	85,712	92	37,455	4,652	448	725	177,080
80	キシレン	212,226	379,072	434	170,784	20,851	2,012	3,206	788,586
240	スチレン	0	0	0	0	0	0	0	0
296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	147,509	260,644	409	161,935	15,389	1,487	2,250	589,624
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	28,094	48,816	69	35,948	2,784	266	436	116,413
300	トルエン	783,238	1,395,517	1,292	594,482	73,541	7,059	11,846	2,866,974
302	ナフタレン	3,695	5,856	10	9,730	341	31	63	19,726
351	1, 3-ブタジエン	1,370	2,473	1	531	113	11	20	4,519
392	ノルマル-ヘキサ	181,736	325,596	237	109,762	16,533	1,585	2,727	638,175
400	ベンゼン	74,452	132,816	87	47,610	6,630	633	1,123	263,350
	合計	1,480,316	2,636,502	2,631	1,168,236	140,835	13,532	22,395	5,464,447

注:四捨五入の関係で、各列または各行の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

IV. サブエンジン式機器

(1) 排出の概要

① 届出外排出量と考えられる排出

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。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 推計対象物質

推計する対象化学物質は、自動車(ホットスタート、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物質とした。

(2) 利用したデータ

利用したデータは、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。利用した具体的なデータを表 11-66 に示す。

表 11-66 サブエンジン式機器の排ガスに係る排出量推計に利用したデータ(平成 29 年度)

データの種別	資料名等
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 11-68)
④ 機種別の稼働時の平均出力(kW)	上記①と同じ(表 11-67)
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 11-69)
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	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

(3) 推計方法の基本的考え方と推計手順

推計方法は基本的に、機種別・出荷年別の全国合計の年間稼働時間と車種別の平均出力から車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(g/kWh)を乗じて排出量を推計した。

自動車のサブエンジン式機器からの排出量の推計手順を図 11-38 に示す。なお、図中のデータ①～⑧の番号は表 11-66 の番号に対応している。

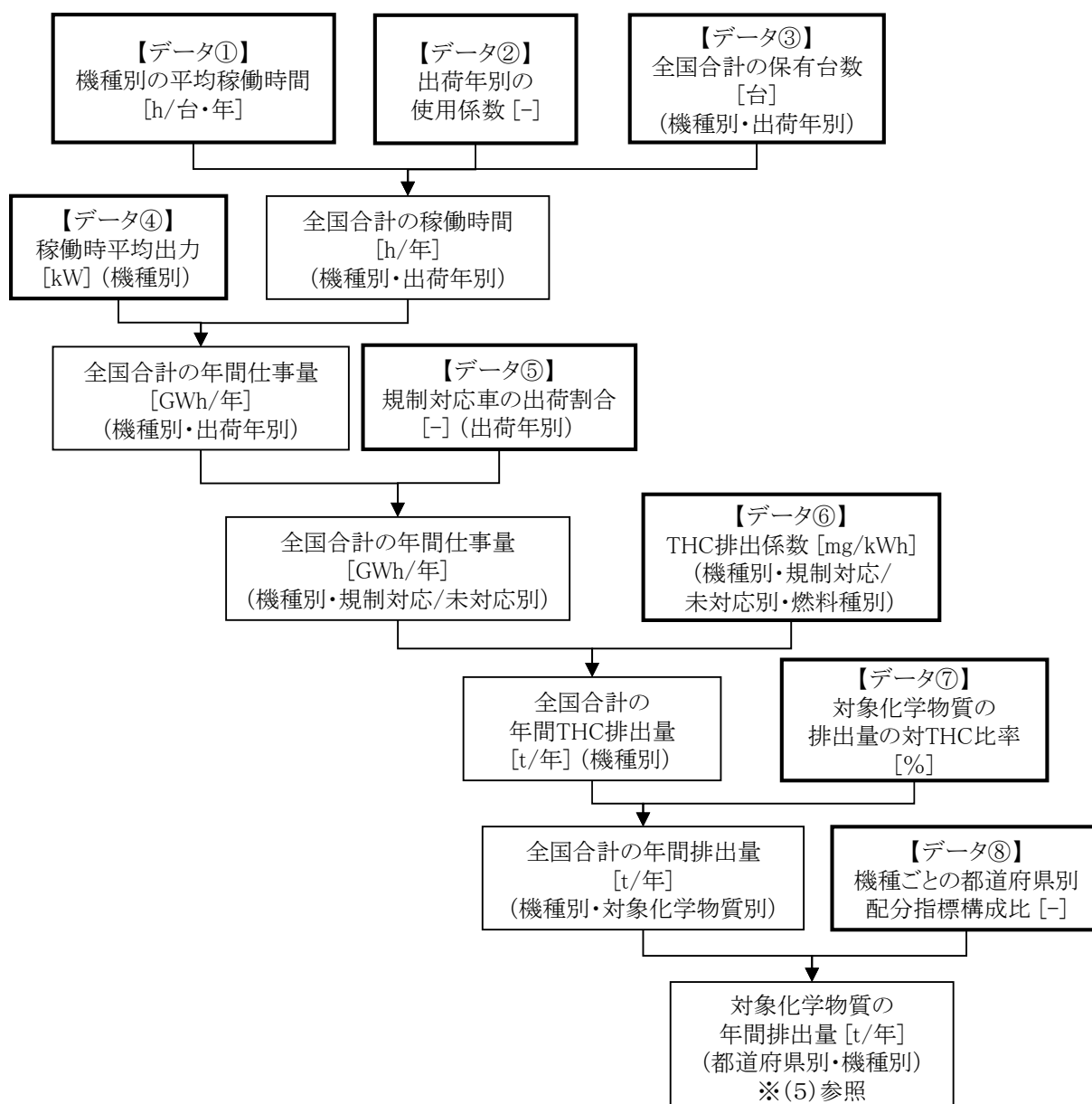


図 11-38 自動車のサブエンジン式機器に係る排出量の推計フロー

(4) 推計方法の詳細

基本的な推計方法は「13.特殊自動車に係る排出量」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)を乗じて全国の排出量を推計した。具体的なデータを表 11-67～表 11-70 に示す。都道府県別の排出量は、貨物車(「冷凍機」に使用)及びバス(「クーラー」に使用)の都道府県別走行量データを用いて全国の排出量を配分し、推計した(表 11-71)。

表 11-67 サブエンジン式機器の平均出力及び機種別稼働時間

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 29 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 11-68 機種別・出荷年別の保有台数及び使用係数(平成 29 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 29 年	3,447	0	1.000	1.000
平成 28 年	3,029	0	0.933	0.933
平成 27 年	2,271	0	0.855	0.855
平成 26 年	1,648	0	0.767	0.767
平成 25 年	1,746	0	0.668	0.668
平成 24 年	1,535	0	0.559	0.559
平成 23 年	1,330	0	0.439	0.439
平成 22 年	1,288	188	0.439	0.439
平成 21 年	1,161	226	0.439	0.439
平成 20 年	793	254	0.439	0.439
平成 19 年	916	271	0.439	0.439
平成 18 年	990	239	0.439	0.439
平成 17 年	817	661	0.439	0.439
平成 16 年以前	3,565	3,830	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 11-69 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 11-70 対象化学物質別排出量の対 THC 比率(平成 29 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 11-71 都道府県別の配分指標

機種	配分指標
冷凍機	都道府県別貨物車合計走行量(台 km/年)
クーラー	都道府県別バス走行量(台 km/年)

出典: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

(5) 推計結果

(4)の推計方法に従って推計を行った結果を以下に示す。平成29年度の全国のTHC排出量は約40t、サブエンジン式機器からの対象化学物質全体の排出量は5.3tとなった。

表 11-72 機種別の全国合計の年間 THC 排出量の推計結果(平成 29 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	26	2	28
クーラー	ディーゼル	7	5	12
合 計		33	7	40

注:四捨五入の関係で、各列の合計と合計欄の数字が一致しない場合がある。

表 11-73 機種別・対象化学物質別排出量の推計結果(平成 29 年度)

物質 番号	対象化学物質 物質名	年間排出量(kg/年)	
		冷凍機	クーラー
10	アクロレイン	108	47
12	アセトアルデヒド	453	195
53	エチルベンゼン	58	25
80	キシレン	202	87
240	スチレン	66	28
297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	57	25
300	トルエン	232	100
351	1, 3-ブタジエン	108	47
399	ベンズアルデヒド	54	23
400	ベンゼン	281	121
411	ホルムアルデヒド	2,074	895
合 計		3,692	1,593

(参考3)自動車の THC 排出係数及び対象化学物質の対 THC 比率

1) ホットスタート

① THC 排出係数

環境省で収集した自動車(ホットスタート)に係るTHC排出係数の計測車両数を表 11-74 に示す。これらのデータを以下の式で回帰分析して推計に使用している。

$$EF(\text{mg}/\text{台 km}) = A+B \times V+C \times V^2+D/V \quad (EF:\text{排出係数 } A、B、C、D:\text{係数})$$

表 11-74 自動車(ホットスタート)に係る THC 排出係数の計測車両数等

燃料	車種	車両総重量	新短期規制車								新長期規制車								ポスト新長期規制車								合計													
			東京都	大阪府	国環研	交通研	JPEC	環境省	国交省	計	東京都	大阪府	国環研	交通研	JPEC	環境省	国交省	計	東京都	大阪府	国環研	交通研	JPEC	環境省	国交省	計	東京都	大阪府	国環研	交通研	JPEC	環境省	国交省	計						
ガソリン	軽乗用									13	9	2	4	3			31															13		9	2	4	3		31	
	乗用	小型	2	1			7				10	22	1	13	4	6	1	47															24	2	13	4	13	1	57	
		中型	4	1	1	4	3				13	32		9	1	5	4	51	1														1	37	1	10	5	8	4	65
		計	6	2	1	4	10				23	54	1	22	5	11	5	98	1														1	61	3	23	9	21	5	122
	軽貨物	軽貨物	1								1	2				1	3															3					1		4	
		軽量車	1	2							3					1	1															1	2				1		4	
		計	2	2							4	2				2	2															4	2				2		8	
	トラック・バス	軽量車	3	2			4				9	6	1				7															9	3				4	1	16	
		中量車	3	2			4				9	6	1				7															9	3				4	1	16	
		計	6	4			8				18	12	2				14															18	6				8	2	32	
計	11	6	1	4	14				36	75	2	31	7	17	8	140															86	8	32	11	31	8		176		
軽油	乗用	小型																																						
		中型																																						
		計																																						
	トラック・バス	軽量車					1				1																										1	1		
		中量車		2	2		2				6				1		1	1													5	1	2	2		4	3	12		
		計		2	2		2				7				2		2	2													7	3	4	4		5	4	24		
	トラック・バス	重量車 5t以下	2	3		1	3				9	1	2	4		3	1	11	3												4	6	5	4	1	7	1	24		
		重量車 5t超	9	3		1	4	5			22	25	2		8	6	3	44	26													3	1	2		32	60	5	98	
		計	11	6		2	7	5			31	26	4	4	8	9	4	56	31													3	7	7	4	35	65	10	147	
	計	11	8	2	2	10	5			38	26	4	4	8	10	4	56	33													3	3	9	5	53	70	12	147		
合計									74	101	6	35	15	27	12	196	33													3	3	9	5	53	156	20	323			

出典:「平成 29 年度自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査」(平成 30 年3月、(株)数理計画)

注1:乗用車の小型車は等価質量 1.25t 以下(車両重量 1.265t 以下)。

注2:トラック・バスの場合、半積データのみを採用し、空積あるいは定積は用いない。

注3:トラック・バスの場合、勾配が 0%のみを採用する。

注4:環境省のデータは JE05 モード(g/km/t)をトリップごとに分割した後、6種類のモードに再集約(JE05 も含む)したもの。

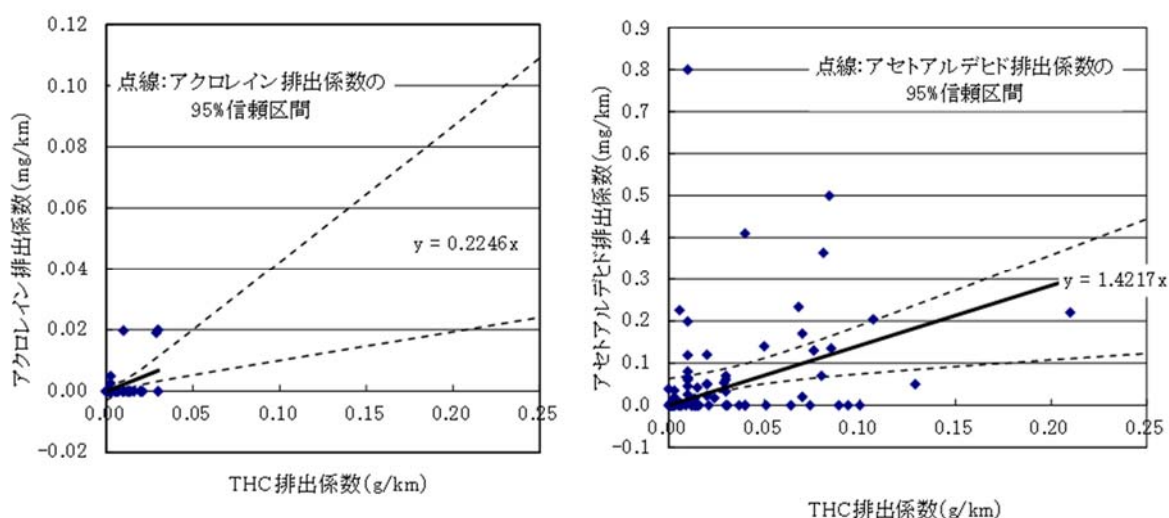
② 対象化学物質排出量の対 THC 比率

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 11-75 に示す。また、ガソリン車を図 11-39、ディーゼル車を図 11-40～図 11-42 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た。

表 11-75 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

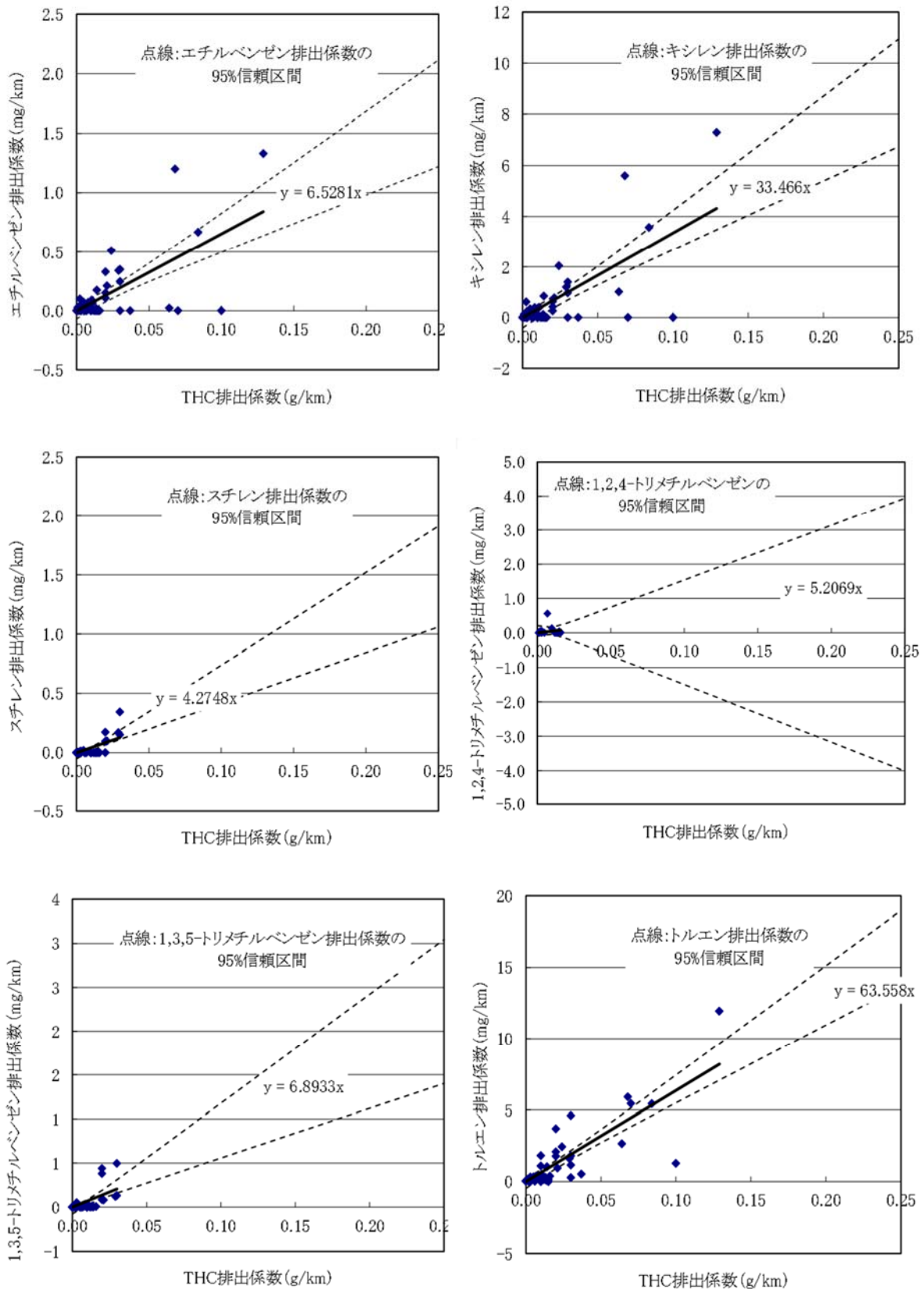
燃料	規制車種区分	実測車両数
ガソリン	軽乗用車	4
	乗用車	42
	軽貨物車	13
	軽量貨物車	5
	中量貨物車	10
	重量貨物車	0
軽油	乗用車	18
	軽量貨物車	2
	中量貨物車	12
	重量貨物車	50
	うち、平成 14 年以前	29
	うち、平成 15 年、16 年	8
	うち、平成 17 年以降	13
合 計		156

出典：環境省環境管理技術室及び東京都の実測データ



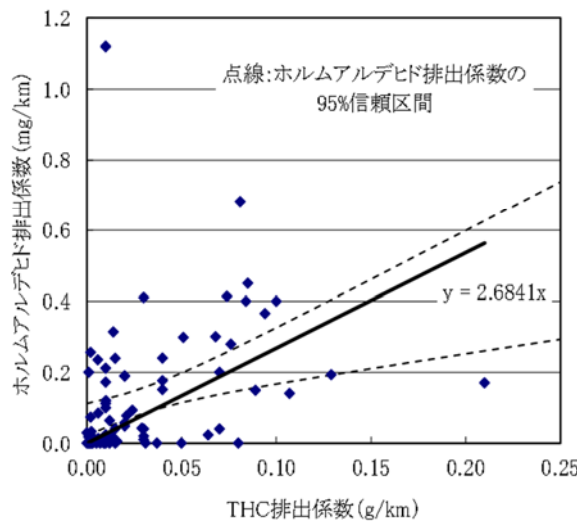
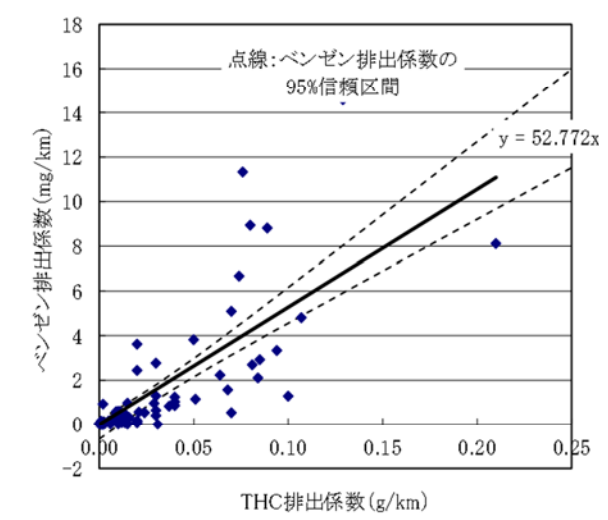
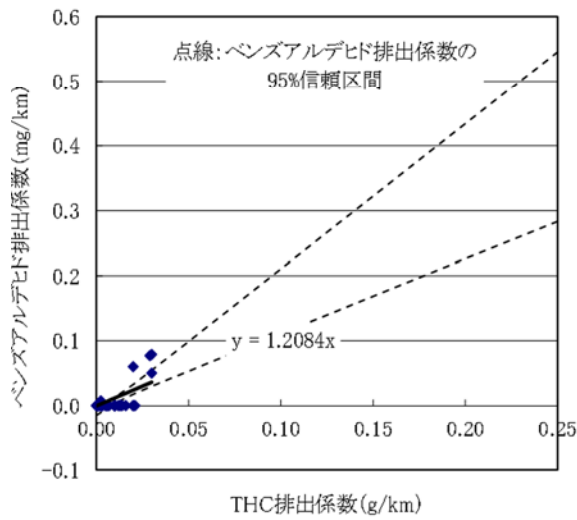
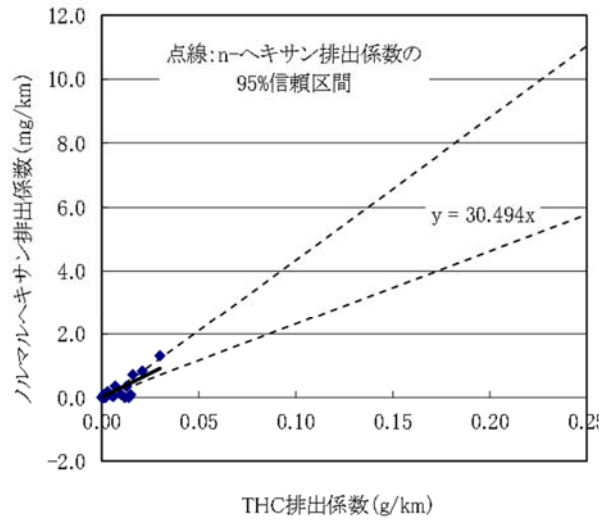
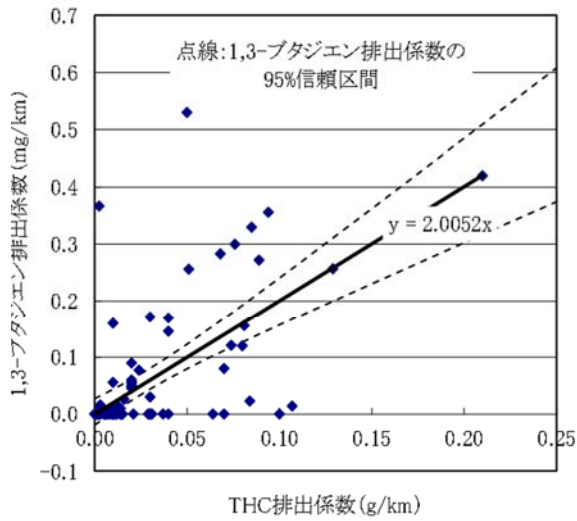
出典：環境省環境管理技術室(2003)

図 11-39 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)



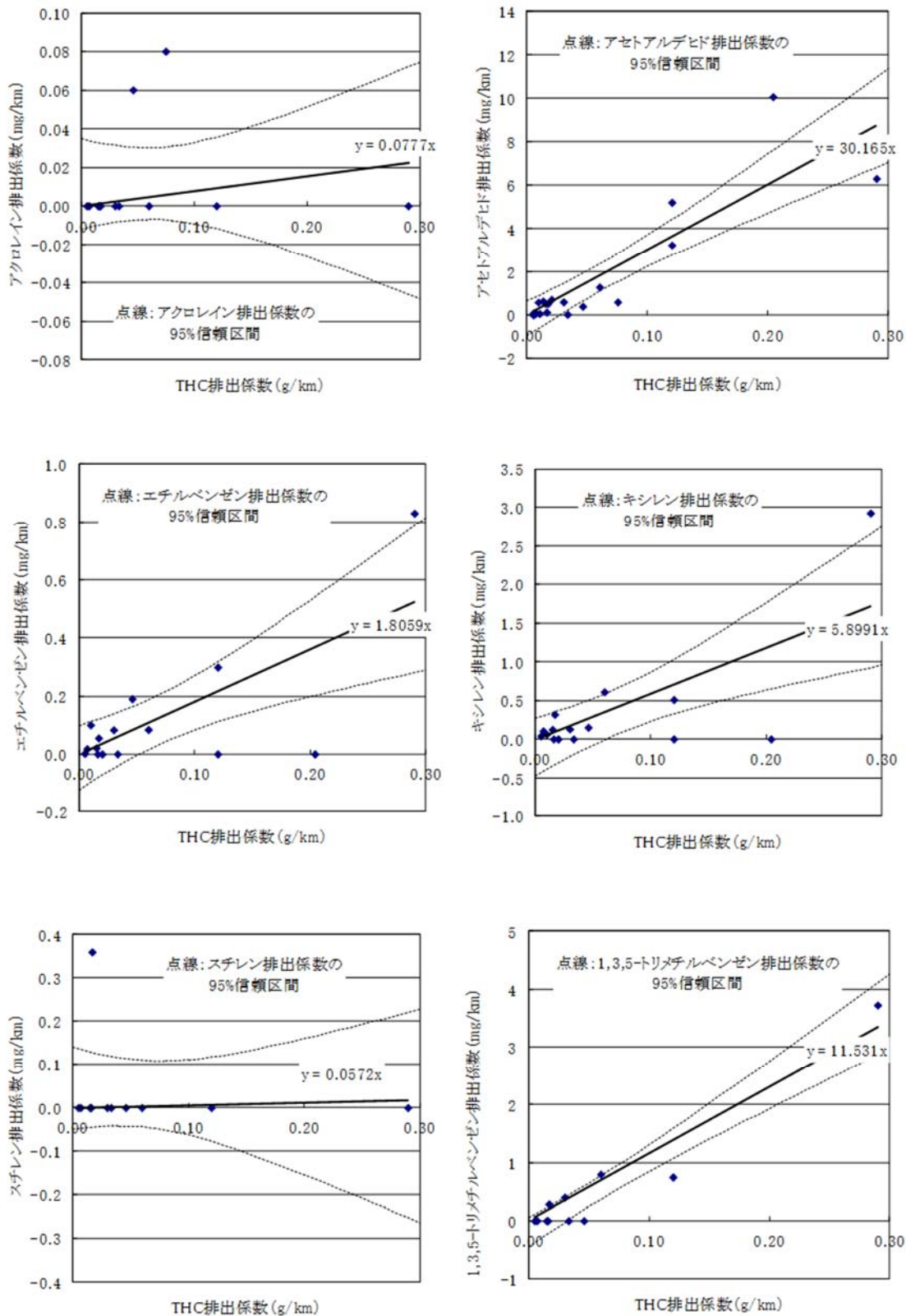
出典：環境省環境管理技術室(2003)

図 11-39 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)



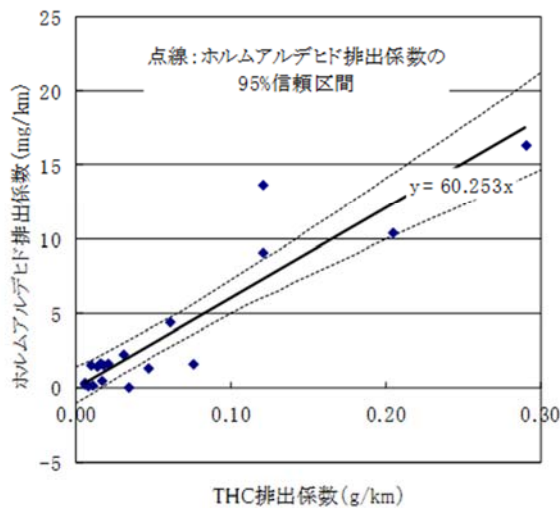
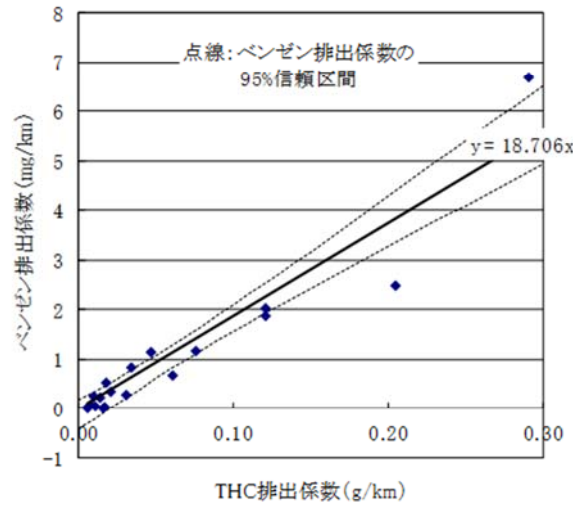
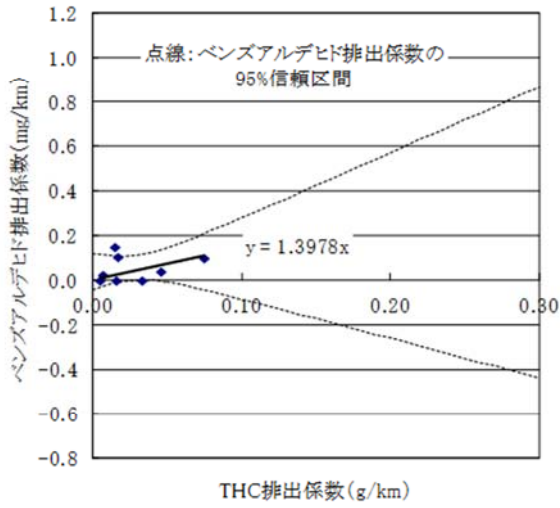
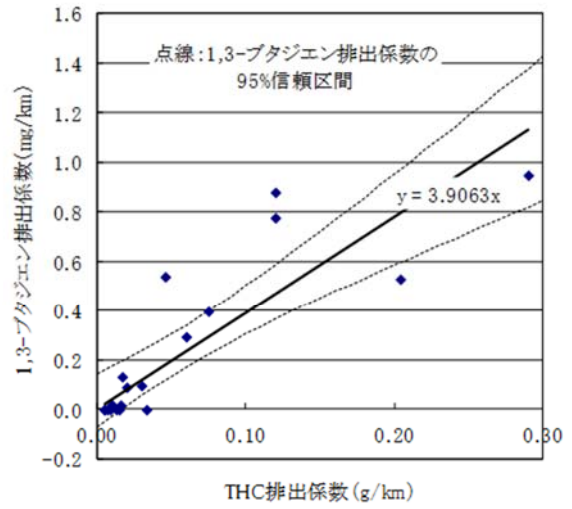
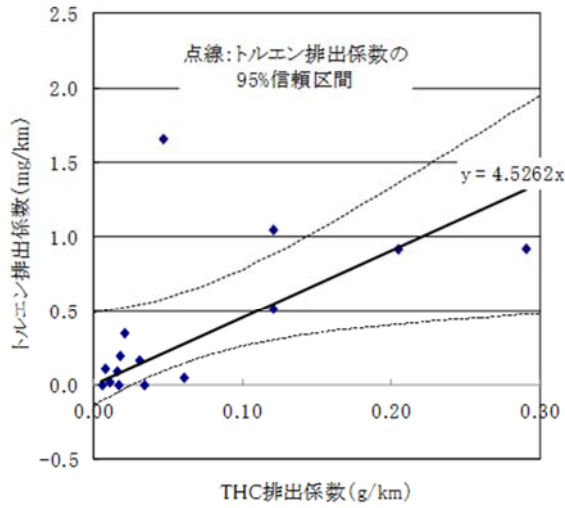
出典: 環境省環境管理技術室(2003)

図 11-39 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)



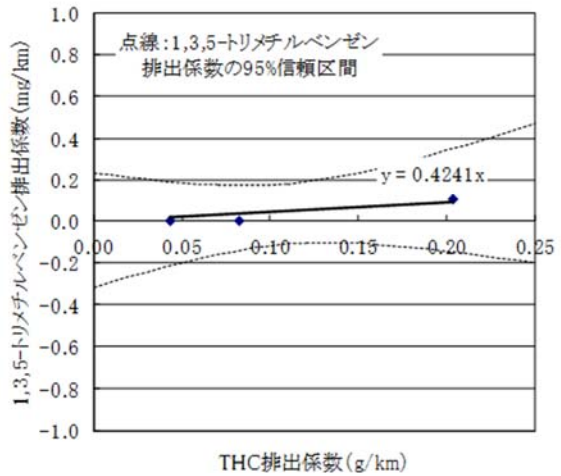
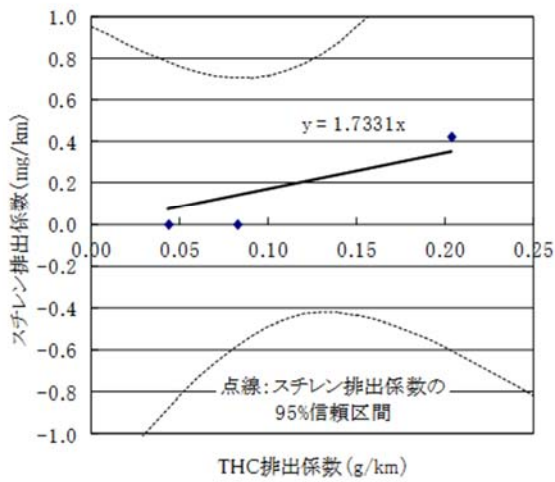
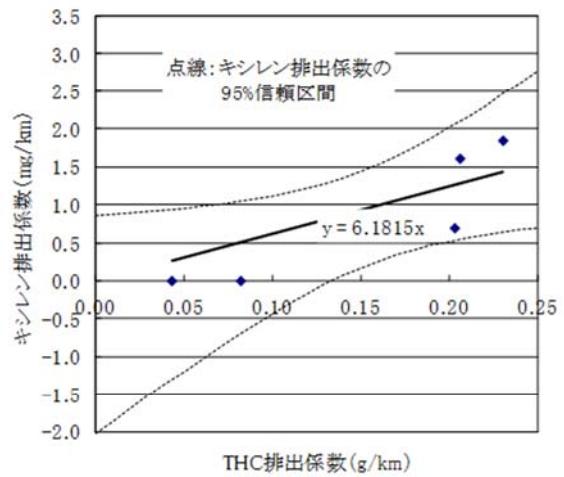
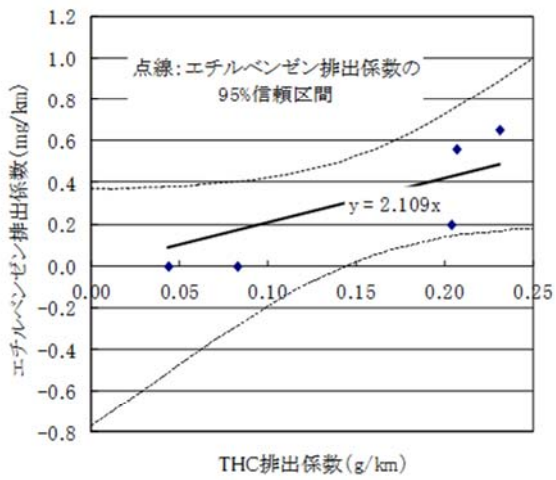
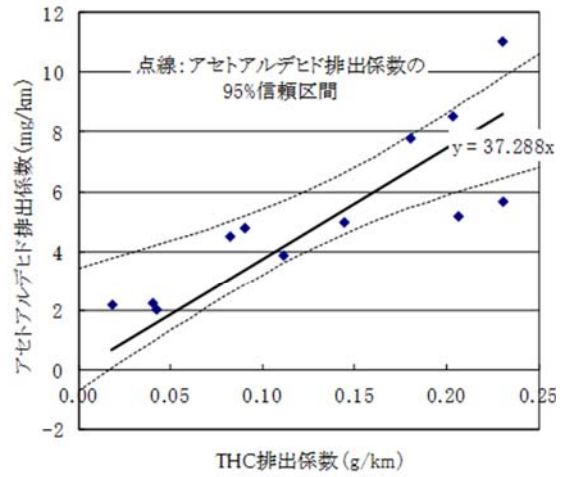
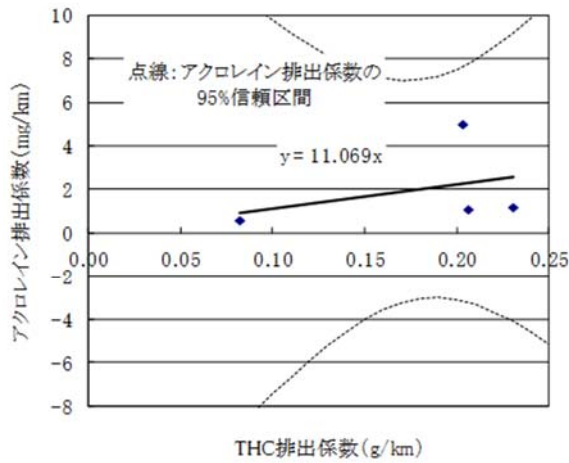
出典：環境省環境管理技術室(2003)

図 11-40 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)



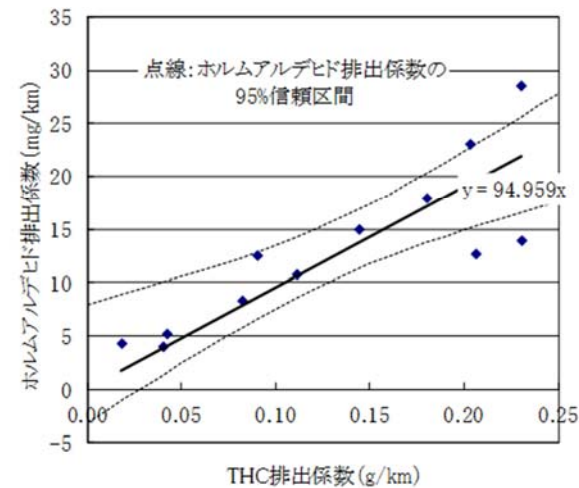
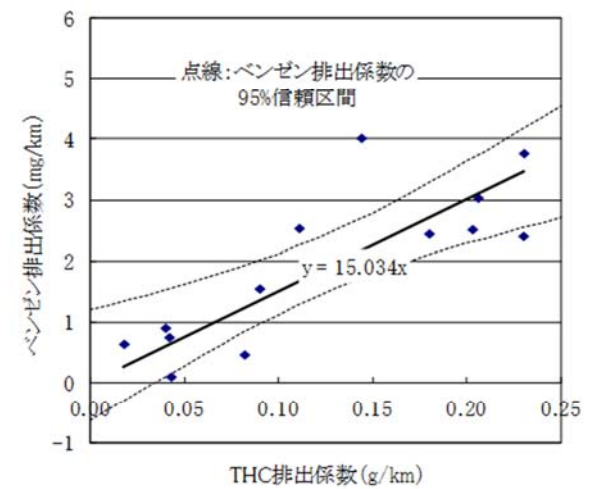
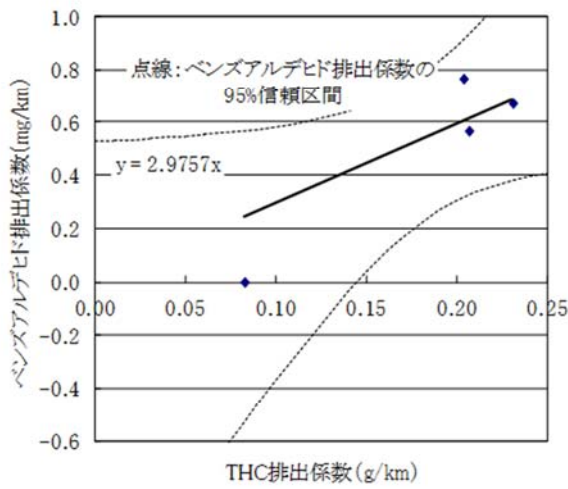
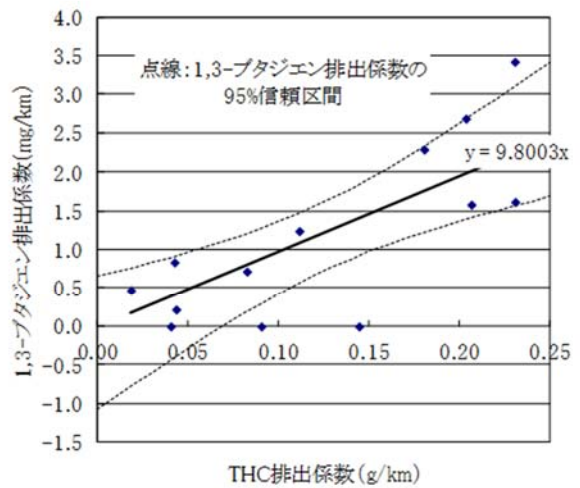
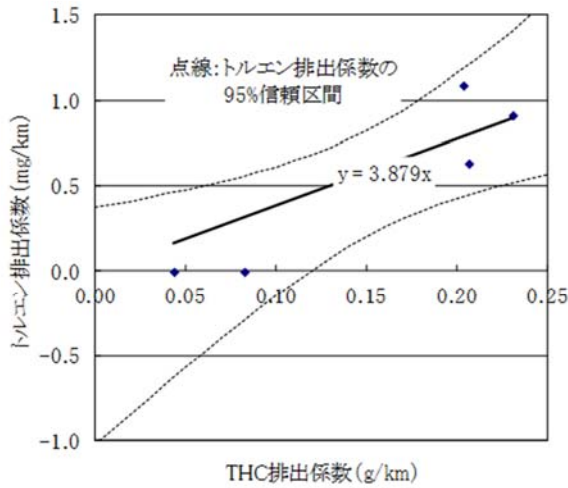
出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-40 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)



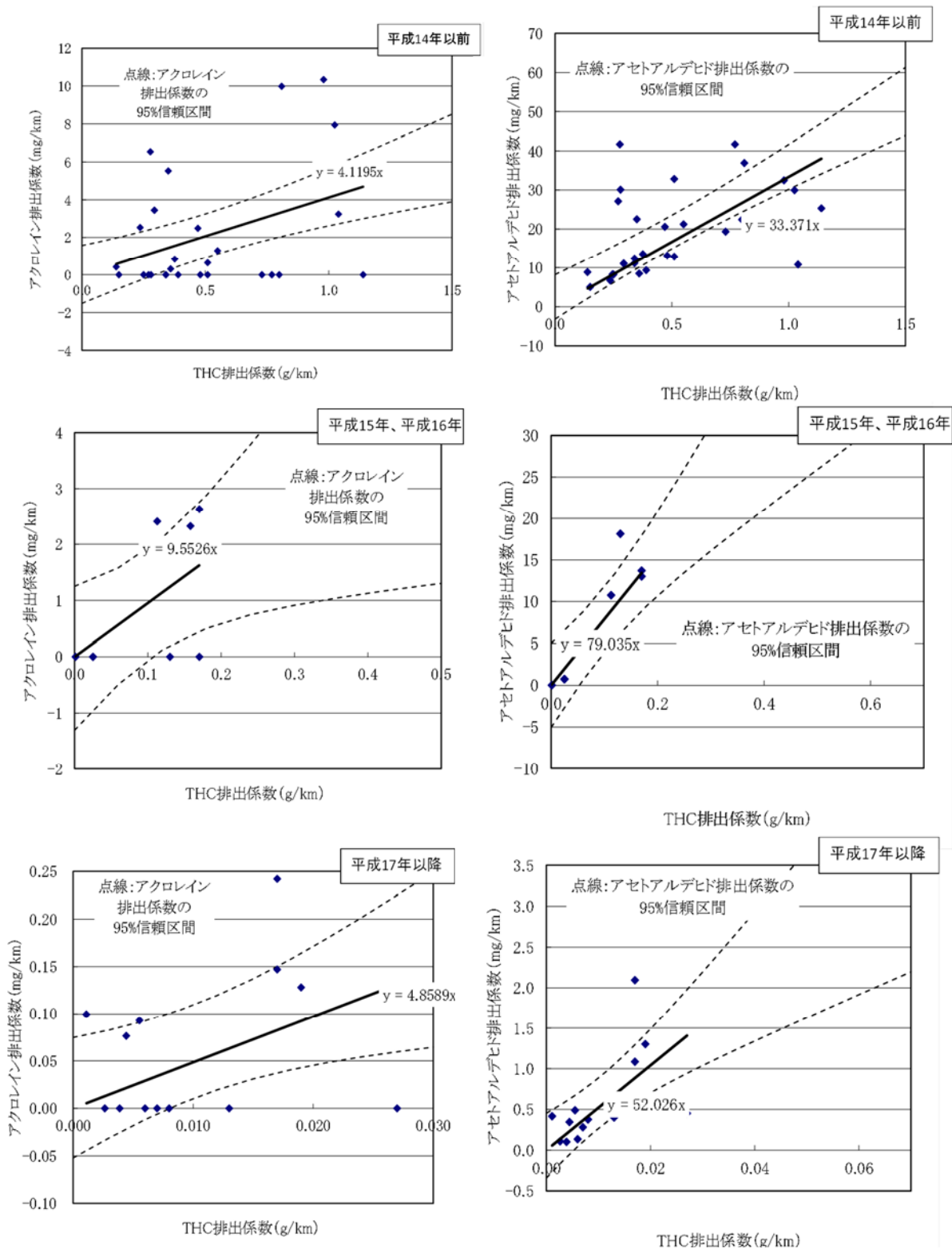
出典: 環境省環境管理技術室(2003)

図 11-41 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)



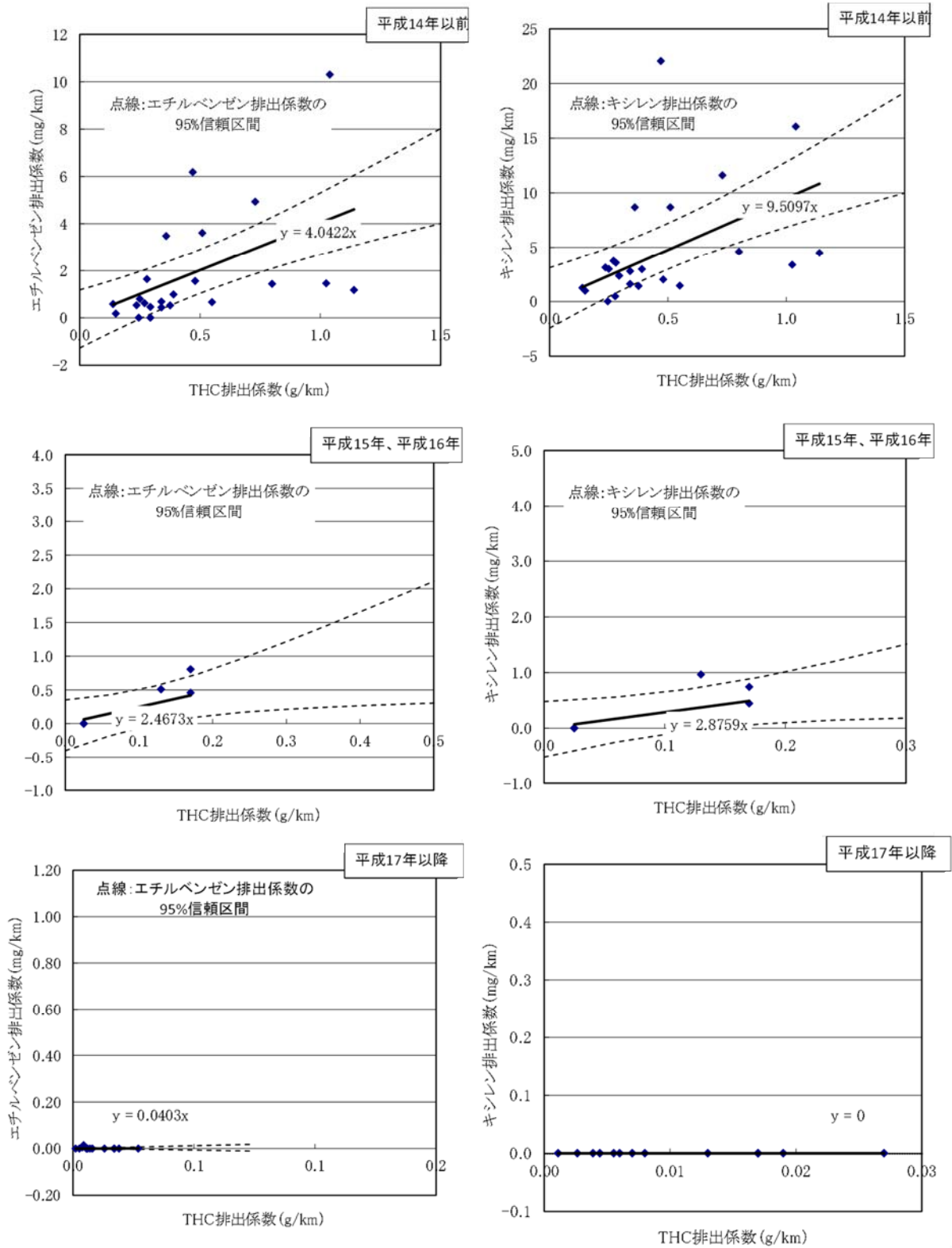
出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-41 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)



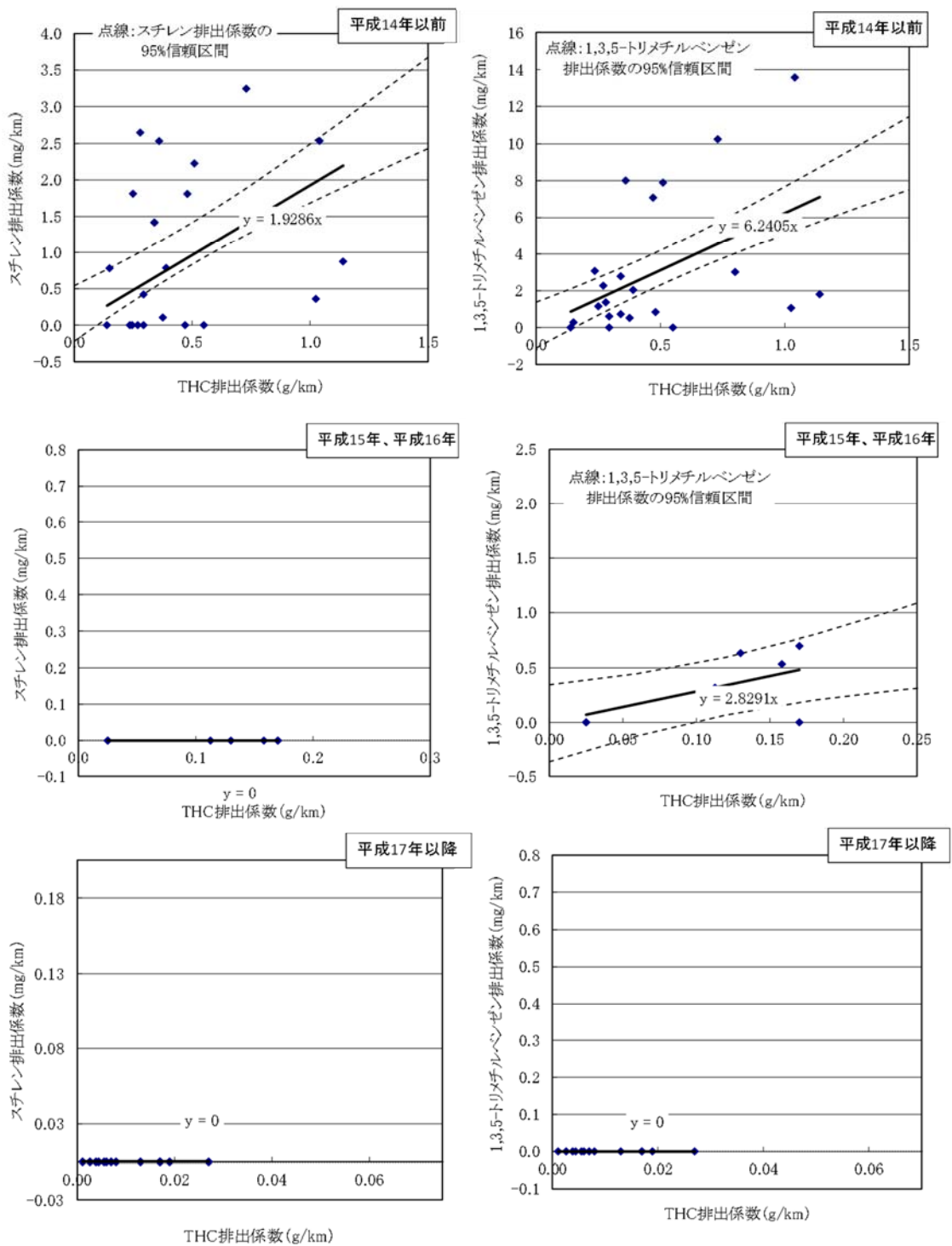
出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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)



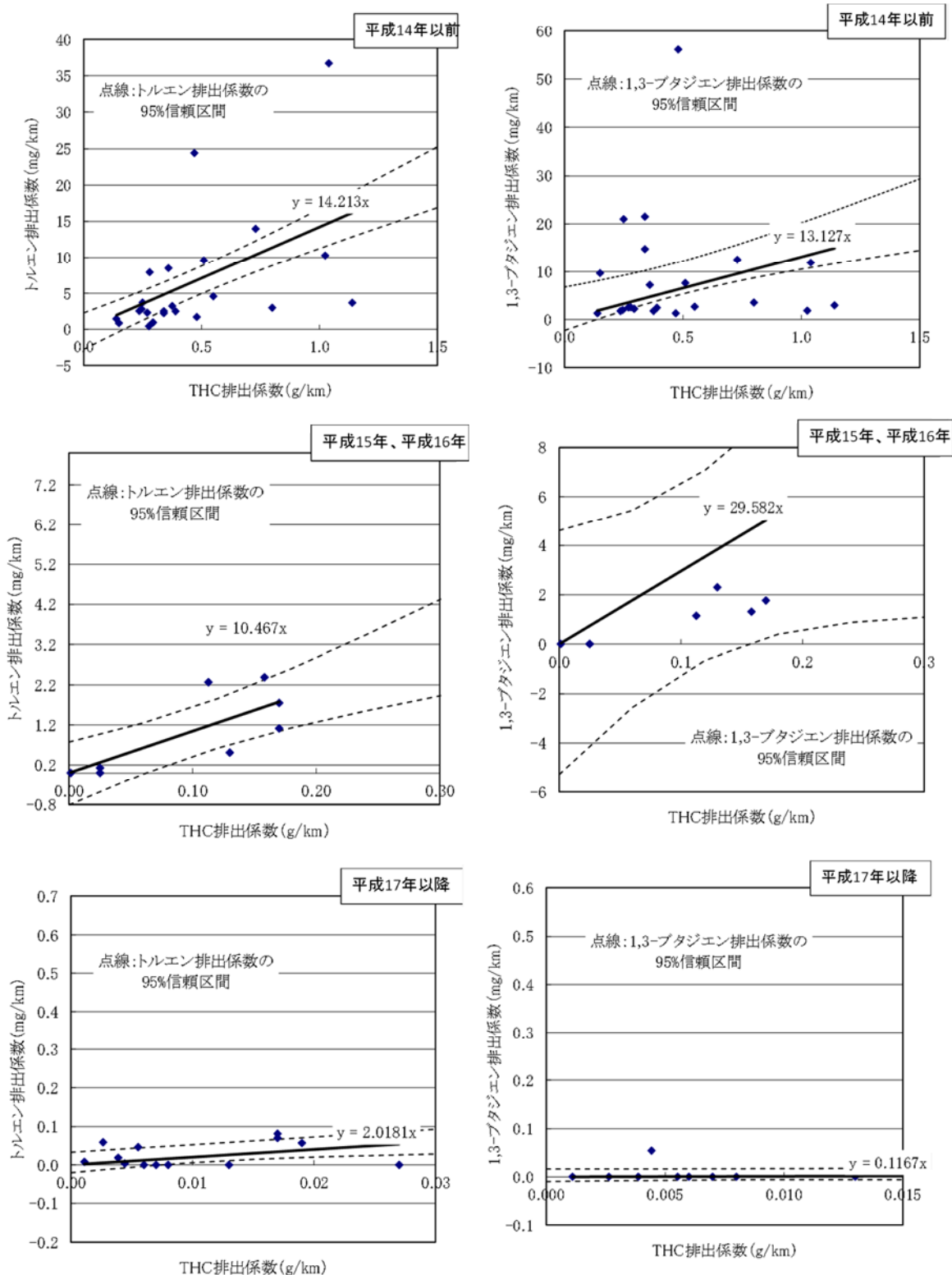
出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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)



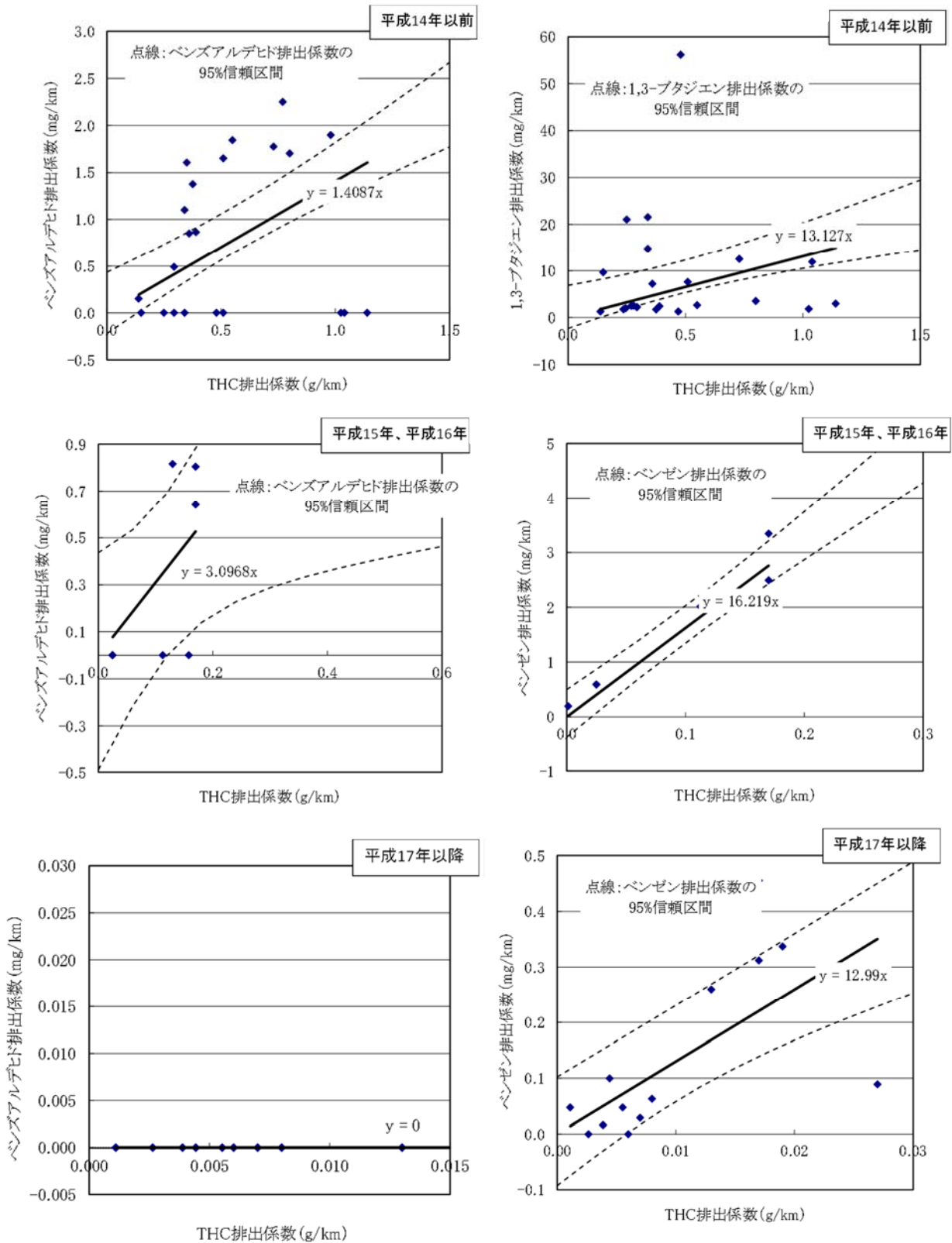
出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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)



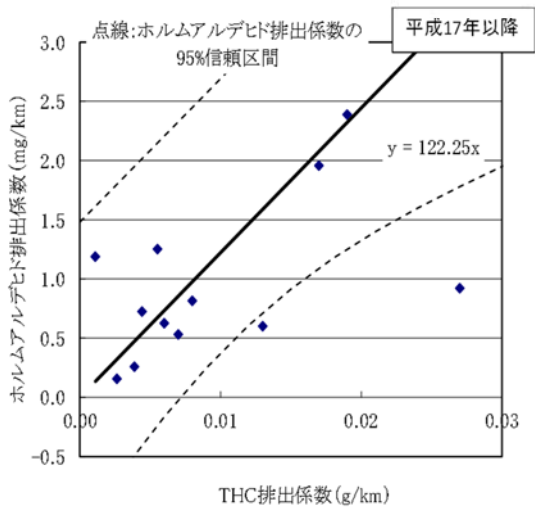
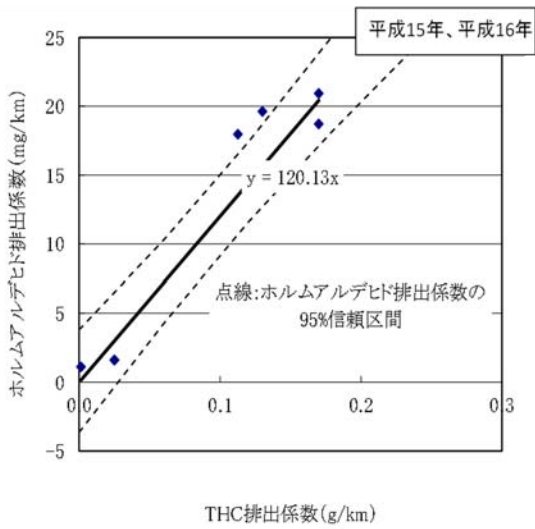
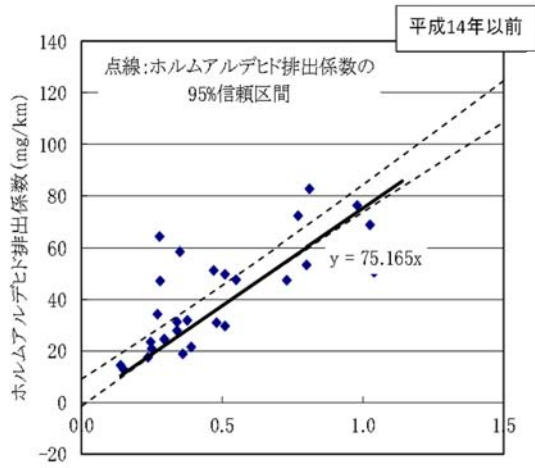
出典: 環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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)



出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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)



出典:環境省環境管理技術室(2003)

図 11-42 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 11-29 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 11-76 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 11-76 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

出典:環境省環境管理技術室

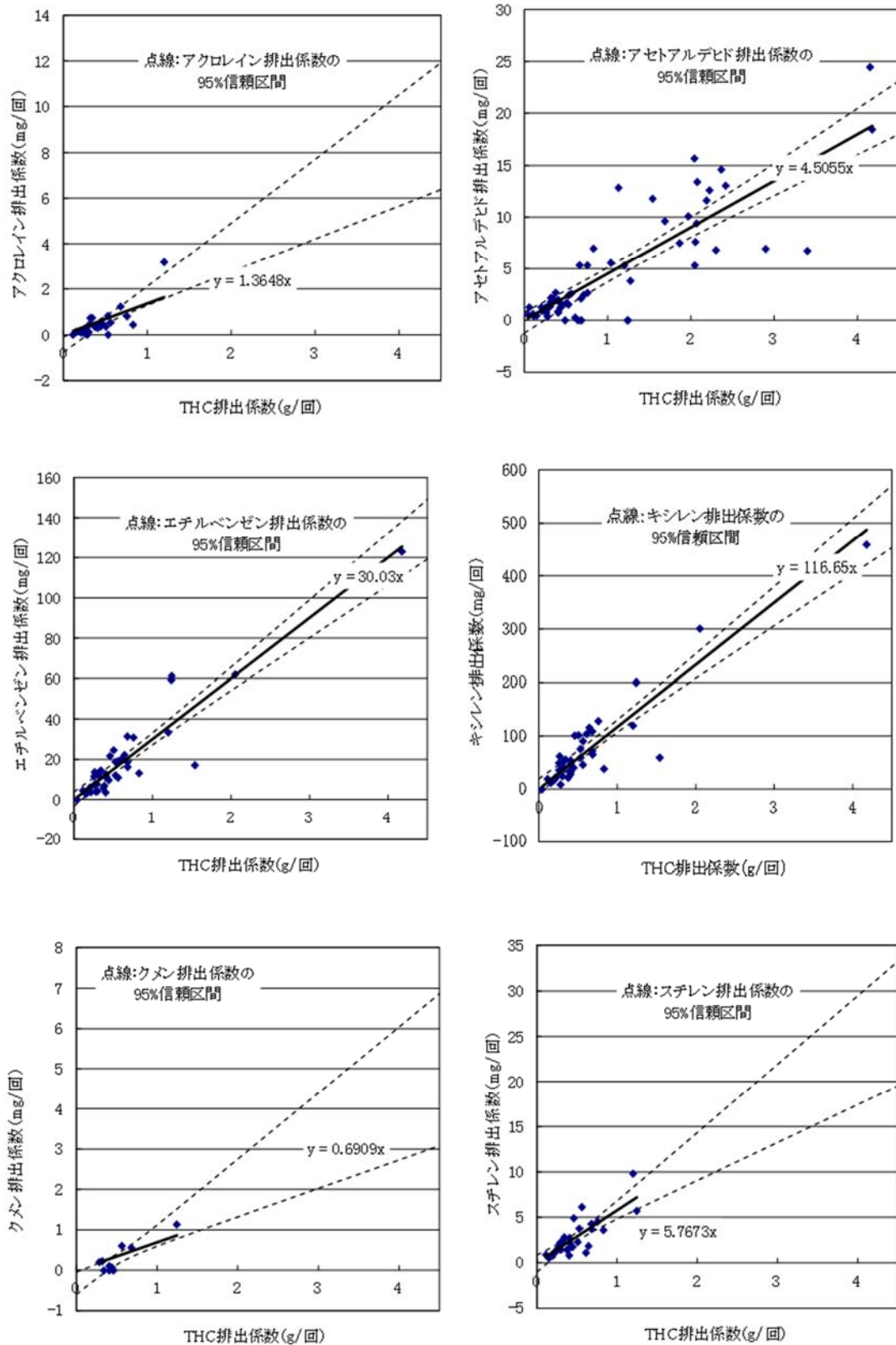
② 対象化学物質排出量の対 THC 比率

表 11-38 で示した対THC比率の環境省で収集した計測車両数を表 11-77 に示す。ガソリン車を図 11-43、ディーゼル車を図 11-44 に示す。

表 11-77 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

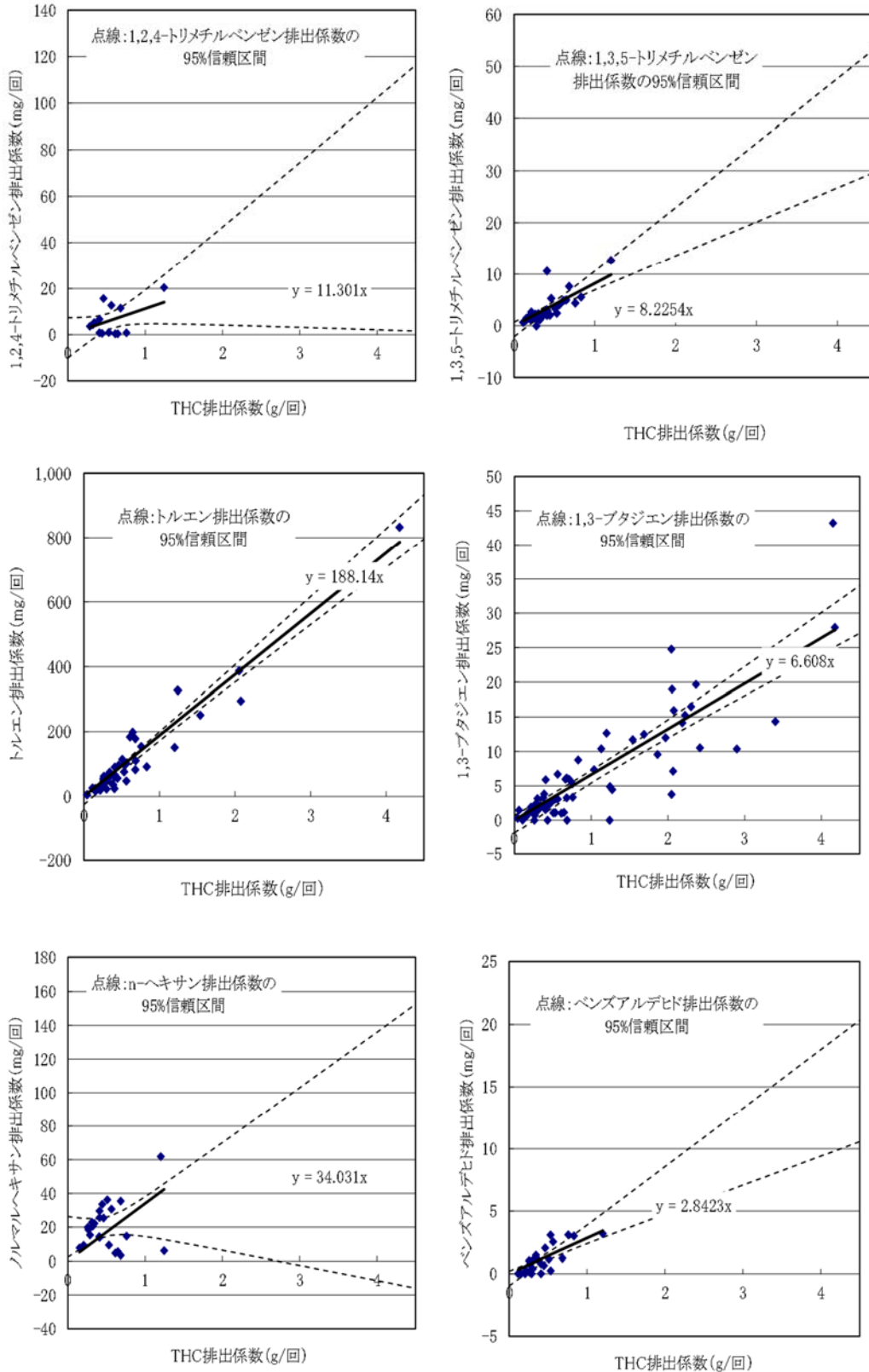
エンジン種類	規制車種区分	実測車両数
ガソリン	軽乗用車	14
	乗用車	38
	軽貨物車	8
	軽量貨物車	4
	中量貨物車	5
	重量貨物車	0
ディーゼル	乗用車	12
	軽量貨物車	2
	中量貨物車	5
	重量貨物車	10
合 計		98

出典:環境省環境管理技術室



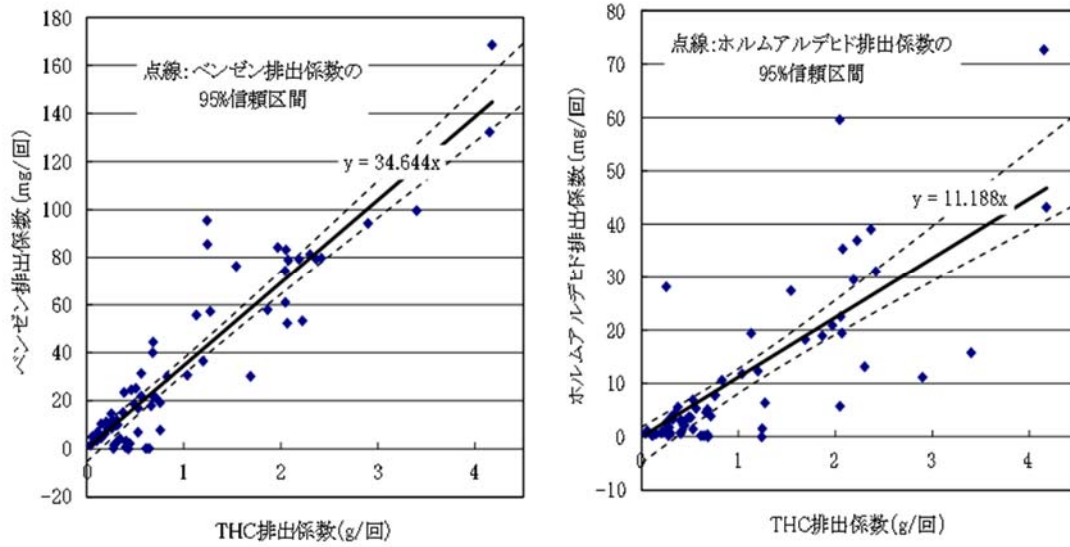
出典:環境省環境管理技術室(2002)

図 11-43 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)



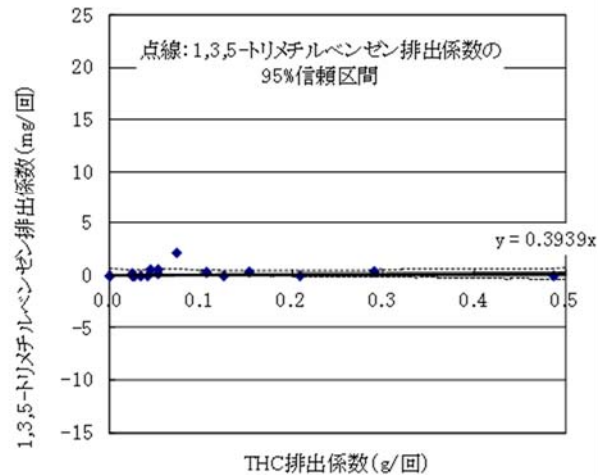
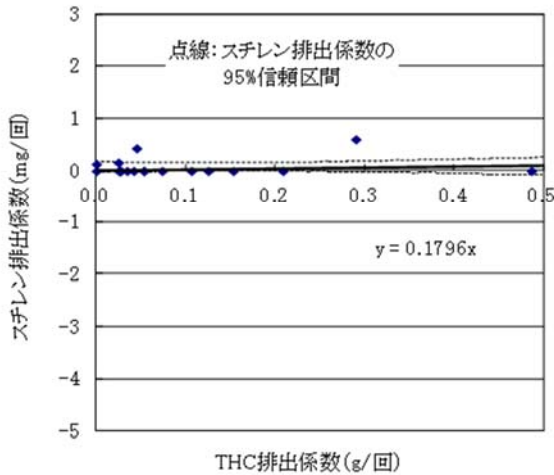
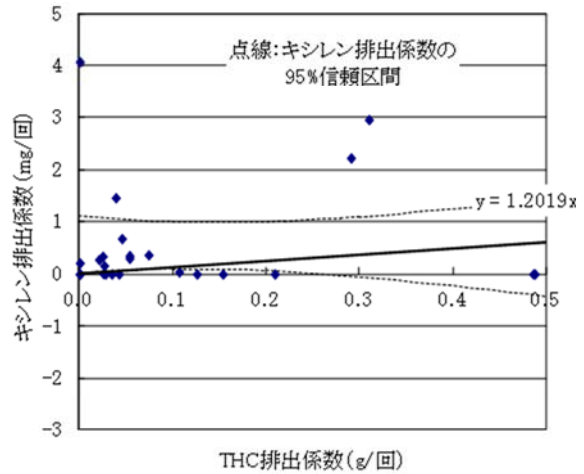
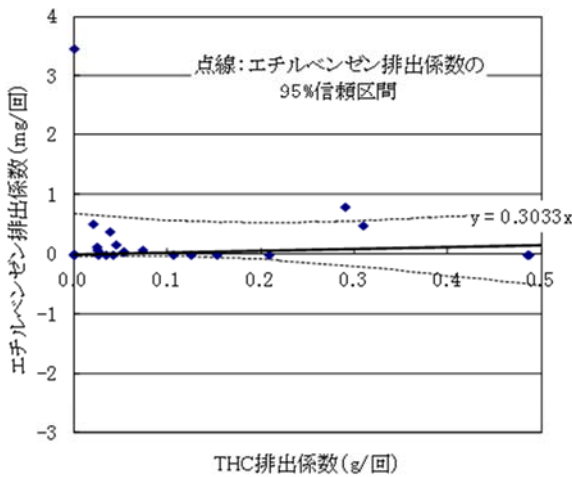
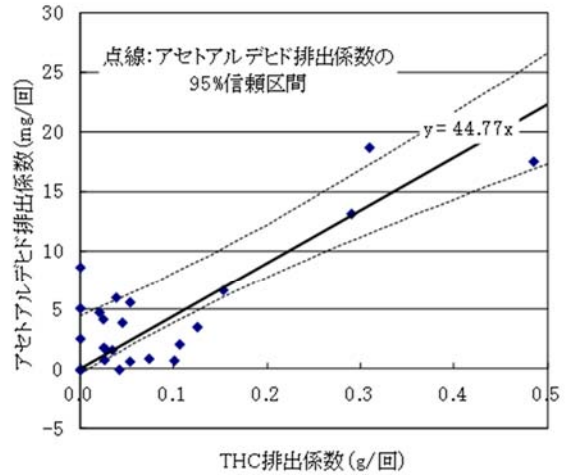
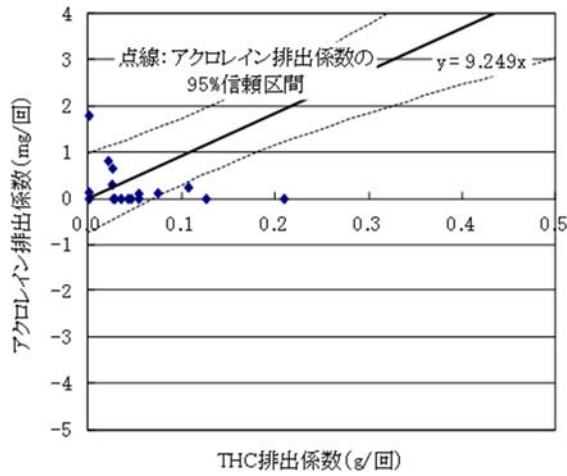
出典:環境省環境管理技術室(2002)

図 11-43 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)



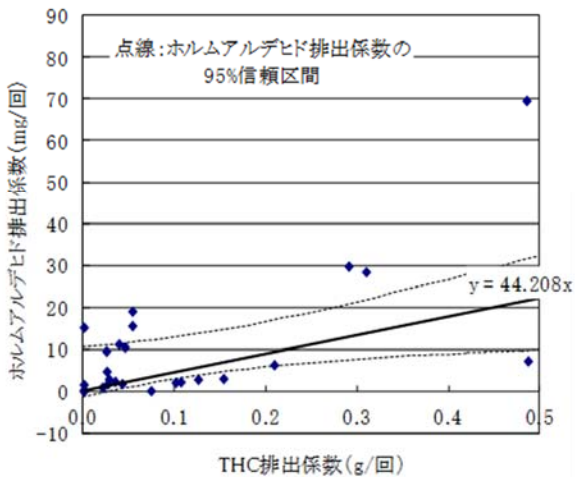
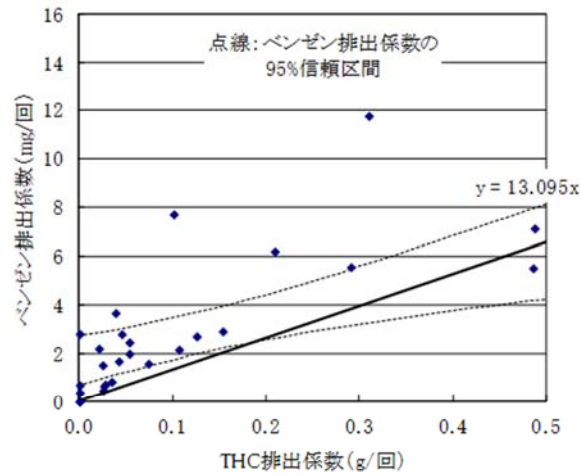
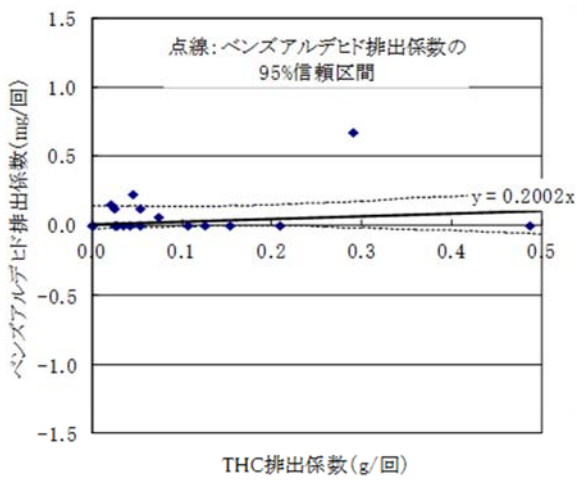
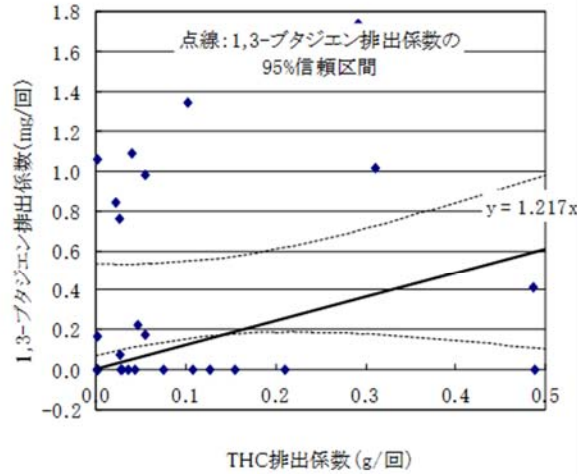
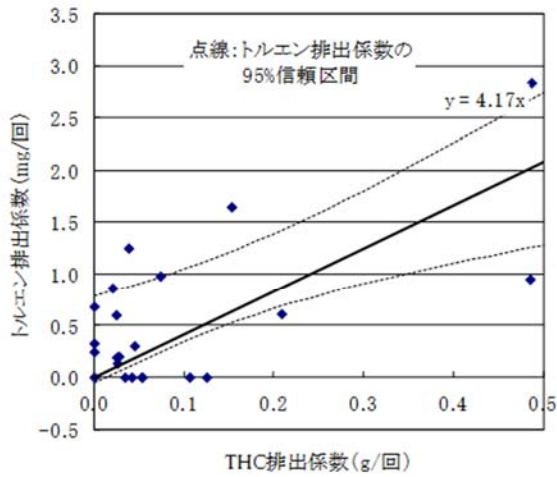
出典:環境省環境管理技術室(2002)

図 11-43 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)



出典:環境省環境管理技術室(2002)

図 11-44 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)



出典:環境省環境管理技術室(2002)

図 11-44 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)