

運輸分野における算定方法の改善について

1. 自動車の走行に伴うCH₄及びN₂Oの排出（1A3b）

平成 17 年以前は、排出係数としてデフォルト値を用いている車種が多いこと、新しい規制車のデータやコールドスタートのデータが含まれていないという問題があった。平成 17、18、20、21、23 年度の温室効果ガス排出量算定方法検討会運輸分科会において、（社）日本自動車工業会からコールドスタートを含む CH₄ 及び N₂O 排出係数データの提供を受け、また環境省でも実測調査を行い、それらのデータを参考に CH₄ 排出係数と N₂O 排出係数の見直しを行ってきた。

今回、一部の車種について、（社）日本自動車工業会から新長期規制適用車・ポスト新長期規制適用車等の CH₄ 及び N₂O 排出係数データの提供があり、それを参考に、CH₄ 及び N₂O 排出係数の追加・変更を行った。

主な算定方法の改善点は以下のとおりである。

（1）ガソリン乗用車

① 問題点

新長期規制（平成 17 年）適合車の JC08 モードの排出係数データが少ないため、データの蓄積が必要である。

② 対応

（社）日本自動車工業会から平成 17 年新長期規制適合車の排出係数データを入手し、CH₄ 及び N₂O 排出係数データの見直しを行った。

③ 改訂結果

改訂前後の排出係数は表 1 のとおりである。

④ 課題

ハイブリッド乗用車の排出係数データが少ないため、今後データを収集する必要がある。データ数が十分増えた段階で、別区分での算定を検討する。

（2）ガソリン軽乗用車

① 問題点

軽乗用車については、新長期規制（平成 17～19 年）適合車の排出係数データが少ない。

② 対応

（社）日本自動車工業会から軽乗用車の新長期規制（平成 17～19 年）適合車の排出係数データを入手し、CH₄ 及び N₂O 排出係数データの見直しを行った。

③ 改訂結果

改訂前後の排出係数は表 1 のとおりである。

④ 課題

新長期規制適合車の JC08 モードの排出係数データが少ないため、今後もデータを収集する必要がある。

(3) ディーゼル普通貨物車

① 問題点

ポスト新長期規制（平成 21 年）適合車の排出係数データが少ない。

② 対応

（社）日本自動車工業会から平成 21 年ポスト新長期規制適合車（すべてディーゼル尿素 SCR 搭載車）の排出係数データを入手し、CH₄ 及び N₂O 排出係数データの見直しを行った。

③ 改訂結果

改訂後の排出係数は表 1 のとおりである。

④ 課題

- ・ポスト新長期規制適合車については CH₄ 排出係数データが欠測となっている例が多く、排出係数の測定データをさらに収集する必要がある。
- ・今後、ディーゼル普通貨物車の都市間走行モード（縦断勾配付き 80km/h 定速モード）の排出係数の測定データの蓄積が望まれる。
- ・ディーゼル尿素 SCR 搭載普通貨物車の登録台数を入手する必要がある。

表 1 改訂前後の排出係数比較

車種	排出ガス規制	CH ₄ 排出係数(mg/km)		N ₂ O 排出係数(mg/km)	
		改訂前	改訂後	改訂前	改訂後
ガソリン乗用車	新長期規制	3.9	4.1	1.2	1.4
ガソリン軽乗用車	新長期規制	3.3	2.3	0.6	0.4
ディーゼル普通貨物車 (尿素 SCR 車)	ポスト新長期規制	3.4	1.5	67.8	52.4