

図 41 二輪車排出量算定フロー(4) : コールドスタート時の増分

(d) 算定式

・ホットスタート

二輪車の車種別走行量に、車種別排出係数を乗じて算定する。

$$E = EF \times A$$

- E : 車種別二輪車からの CH₄ 排出量 (gCH₄/年)
- EF : CH₄ 排出係数 (gCH₄/km)
- A : 二輪車車種別年間総走行量 (台 km/年)

・コールドスタート時の増分

二輪車の車種別年間エンジン始動回数に、車種別排出係数 (始動 1 回あたりの排出量) を乗じて算定する。

$$E = EF \times A$$

- E : 車種別二輪車からの CH₄ 排出量 (gCH₄/年)
- EF : CH₄ 排出係数 (gCH₄/回)
- A : 二輪車車種別年間エンジン始動回数 (回/年)

排出係数 (ホットスタート)

(a) 定義

二輪車の車種別 1 台当たりの 1 km 走行に伴って排出される g で表した CH₄ の量。

(b) 設定方法

二輪車からの THC 排出係数に関しては、車種別、ストローク数別、規制対応・未対応別の国内測定結果を用いた (下表)。

表 162 二輪車からの THC 排出係数

車種	ストローク数等	排ガス規制対応	旅行速度区別THC排出係数(g/km)						
			15~20	20~25	25~30	30~40	40~50	50~60	60~80
小型二輪	400cc超	未規制	2.22	2	1.83	1.61	1.33	1.06	0.63
		規制対応	0.79	0.69	0.65	0.62	0.63	0.63	0.57
	400cc以下	未規制	3.46	2.93	2.56	2.14	1.71	1.35	0.87
		規制対応	1.23	1.01	0.9	0.83	0.8	0.8	0.78
軽二輪	4st	未規制	2.48	2.2	1.98	1.69	1.37	1.07	0.65
		規制対応	0.44	0.42	0.41	0.38	0.35	0.3	0.23
	2st	未規制	17.95	15.26	13.38	11.38	9.59	8.42	7.5
原付二種	4st	未規制	0.98	0.85	0.73	0.62	0.61	0.53	0.28
		規制対応	0.63	0.63	0.65	0.67	0.66	0.58	0.33
	2st	未規制	7.54	6.5	5.85	5.21	5.26	5.38	5.66
		規制対応	2.31	2.02	1.88	1.82	1.86	1.99	2.26
原付一種	4st	未規制	0.76	0.67	0.64	0.87	1.79		
		規制対応	0.83	0.69	0.66	0.89	1.81		
	2st	未規制	5.52	4.81	4.85	5.56	7.59		
		規制対応	2.31	1.92	1.96	2.67	4.7		

出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

二輪車からの CH₄ 排出係数は、THC 排出係数との比率として表される (下表及び下図)。

表 163 二輪車からの CH₄ 排出係数と THC 排出係数の回帰係数

	2ストローク車		4ストローク車	
	未対策	対策	未対策	対策
CH ₄	0.0216		0.069	0.0204

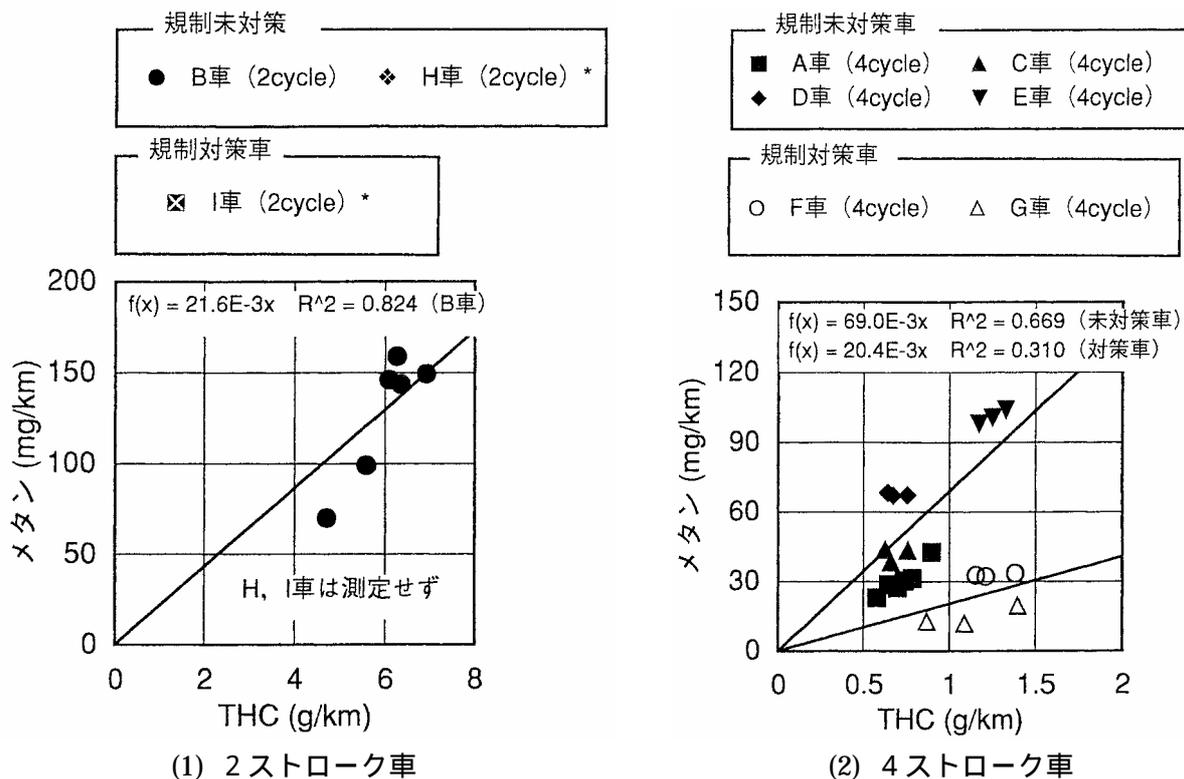


図 42 二輪車 CH₄ 排出係数

上記の二つの表から算出される二輪車からの CH₄ 排出係数は、下表に示すとおりである (2ストローク車の規制対応の場合の CH₄ 排出係数と THC 排出係数の回帰係数は、未対策の場合と同じとした)。

表 164 二輪車からの CH₄ 排出係数

車種	ストローク数等	排ガス規制対応	旅行速度区別CH ₄ 排出係数(g/km)						
			15~20	20~25	25~30	30~40	40~50	50~60	60~80
小型二輪	400cc超	未規制	0.153	0.138	0.126	0.111	0.092	0.073	0.043
		規制対応	0.016	0.014	0.013	0.013	0.013	0.013	0.012
	400cc以下	未規制	0.239	0.202	0.177	0.148	0.118	0.093	0.060
		規制対応	0.025	0.021	0.018	0.017	0.016	0.016	0.016
軽二輪	4st	未規制	0.171	0.152	0.137	0.117	0.095	0.074	0.045
		規制対応	0.009	0.009	0.008	0.008	0.007	0.006	0.005
	2st	未規制	0.388	0.330	0.289	0.246	0.207	0.182	0.162
原付二種	4st	未規制	0.068	0.059	0.050	0.043	0.042	0.037	0.019
		規制対応	0.013	0.013	0.013	0.014	0.013	0.012	0.007
	2st	未規制	0.163	0.140	0.126	0.113	0.114	0.116	0.122
		規制対応	0.050	0.044	0.041	0.039	0.040	0.043	0.049
原付一種	4st	未規制	0.052	0.046	0.044	0.060	0.124	-	-
		規制対応	0.017	0.014	0.013	0.018	0.037	-	-
	2st	未規制	0.119	0.104	0.105	0.120	0.164	-	-
		規制対応	0.050	0.041	0.042	0.058	0.102	-	-

未規制車及び規制対応車（平成15年度）の車種別・ストローク別・未規制/規制対応別保有台数構成比は下表のとおりである。前述の二輪車からの CH₄ 排出係数と THC 排出係数の回帰係数と、保有台数構成比から、車種別の平均 CH₄/THC 排出比率が算出される。

表 165 車種別・ストローク別・未規制/規制対応別保有台数構成比（平成15年度）

(1) 排ガス規制前

規制対応	ストローク	保有台数構成比 (%)			
		小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種
未規制車	2st	1	34	59	88
	4st	99	66	41	12

出典：環境庁「未規制自動車からの排出実態調査報告書」（平成7年10月）

(2) 排ガス規制後（平成15年度）

規制対応	ストローク	保有台数構成比 (%)			
		小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種
規制車	2st	0	0	33	56
	4st	100	100	67	44

出典：環境省環境管理技術室（平成15年3月）

注：原付一種、軽二輪については平成10年10月から、

原付二種、小型二輪については平成11年10月から排ガス規制導入

販売年別保有台数は、下表の車種別・販売年別二輪車販売台数、また経過年別二輪車残存率から算出する。排ガス規制の導入は、原付一種・軽二輪については平成10年10月から、原付二種・小型二輪については平成11年10月からであるので、それぞれの翌年の販売分から規制対応車とみなした。また、経過年別二輪車路上走行率（1台あたりの年間走行量の新車に対する指数）を乗じて、車種毎の未規制/規制別走行量比率を算出し、排出係数の重み付けを行った。

表 166 二輪車車種別販売台数

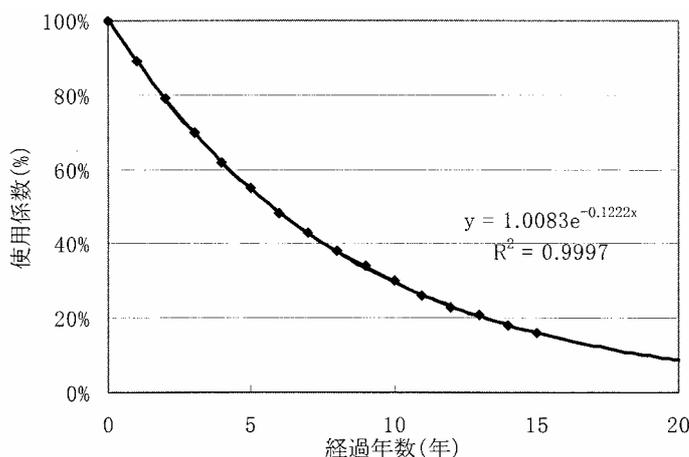
年	販売台数(千台)			
	小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種
1976	30	13	-	-
1977	41	16	-	-
1978	60	23	-	-
1979	81	43	-	-
1980	97	81	-	-
1981	110	95	216	2785
1982	138	131	216	2785
1983	133	178	171	1908
1984	126	172	126	1632
1985	143	167	131	1646
1986	126	172	175	1429
1987	120	204	151	1029
1988	118	206	166	1275
1989	103	176	157	1249
1990	104	166	170	1214
1991	105	153	198	1148
1992	127	129	214	987
1993	133	105	178	853
1994	136	98	157	825
1995	115	104	138	885
1996	103	87	171	877
1997	106	82	156	864
1998	105	69	177	745
1999	94	56	106	621
2000	84	76	102	558
2001	86	86	78	545
2002	83	95	94	535
2003	76	91	90	540
2004	73	97	63	500

(出典)小型二輪、軽二輪:(社)日本軽自動車協会連合会
原付一種、二種:(社)日本自動車工業会データ

表 167 経過年別二輪車残存率

経過年 年	残存率(%)			
	小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種
20	7%	12%	0%	2%
19	9%	16%	0%	3%
18	12%	21%	1%	5%
17	16%	27%	1%	7%
16	20%	35%	2%	10%
15	25%	42%	4%	14%
14	31%	50%	7%	18%
13	37%	58%	11%	24%
12	43%	66%	16%	31%
11	50%	73%	23%	38%
10	57%	79%	31%	46%
9	63%	84%	40%	54%
8	69%	89%	50%	62%
7	75%	92%	60%	69%
6	80%	95%	69%	76%
5	84%	96%	77%	82%
4	88%	98%	84%	86%
3	91%	99%	89%	90%
2	93%	99%	93%	93%
1	95%	100%	96%	96%
0	97%	100%	98%	97%

出典:環境省環境管理技術室(平成15年3月)



注: 出典では15年目の数値までしか得られなかったため、指数近似を行って20年目までの数値を推計した。

出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成15年3月)

図 43 経過年別二輪車路上走行率(使用係数)

(c) 排出係数の推移

1990～2003年度の車種別平均CH₄排出係数は、車種別・ストローク別・未規制/規制対応別保有台数構成比を推計して求める。

表 168 二輪車からの車種別平均CH₄排出係数(ホットスタート)

(単位:g/km)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08
原付二種	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09	0.08	0.07	0.07	0.06
軽二輪	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.13	0.12	0.10	0.08
小型二輪	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.08
合計	0.13	0.13	0.13	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.08

(d) 排出係数の課題

二輪車のCH₄排出係数実測データを増やし、CH₄排出係数とTHC排出係数との回帰係数データを充実させることが望まれる。

排出係数(コールドスタート時の増分)

(a) 定義

二輪車の車種別1台・エンジン始動1回当たりの排出されるgで表したCH₄の量。

(b) 設定方法

二輪車からのTHC排出係数に関しては、国内測定結果を用いた(下表)。

表 169 二輪車からの THC 排出係数 (コールドスタート時の増分)

車種	排出係数 (g/回)			
	未規制		規制対応	
	4st	2st	4st	2st
小型二輪	0.62	—	1.64	—
軽二輪	0.34	(0.0)	1.07	—
原付二種	0.44	(0.0)	0.31	(0.0)
原付一種	0.54	1.82	0.85	2.74

注 1: (0.0)は冷始動時から暖機後の排出係数を差し引いた結果、マイナスになったためゼロとみなしたことを示す。

注 2: 「—」はほとんど該当する車両がないことを示す。

出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

二輪車からの CH₄ 排出係数は、THC 排出係数との比率として表されるが、コールドスタート時の増分についてはデータが得られていない。ここではホットスタートにおける二輪車からの CH₄ 排出係数と THC 排出係数の回帰係数(下表)を、コールドスタート時の増分に対しても用いることとする。

表 170 二輪車からの CH₄ 排出係数と THC 排出係数の回帰係数

	2 ストローク車	4 ストローク車	
	未対策	未対策	対策
CH ₄	0.0216	0.069	0.0204

(c) 排出係数の推移

1990～2003 年度の CH₄ 排出係数は、車種別・ストローク別・未規制/規制対応別保有台数構成比を推計して求める。

表 171 二輪車からの車種別平均 CH₄ 排出係数 (コールドスタート時の増分)

年度	(単位:g/回)													
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	0.036	0.034	0.033	0.032	0.032	0.032	0.032	0.033	0.032	0.033	0.034	0.035	0.035	0.036
原付二種	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.012	0.011	0.011	0.009	0.009
軽二輪	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.016	0.017	0.017	0.018	0.019
小型二輪	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.043	0.042	0.041	0.040	0.039

(d) 排出係数の課題

二輪車の CH₄ 排出係数実測データを増やし、CH₄ 排出係数と THC 排出係数との回帰係数データを充実させることが望まれる。

活動量 (ホットスタート)

(a) 定義

二輪車の車種別年間総走行量 (台 km/年)。

(b) 活動量の把握方法

1) 車種別年間走行量

年間走行量は、排出係数の区分に合わせて、車種別・旅行速度区分別に設定する。基本は「道路交通センサス調査」(平成2,6,9,11年度)による二輪車の12時間走行量データである。PRTRの方法では、「道路交通センサス調査」の各地点毎のデータ(「箇所別基本表」)から集計して計算を行うが、平成6年度以前の古い「道路交通センサス調査」では各地点毎の電子データが存在しないため、ここではあらかじめ集計された各種データ(「基本集計表」)を用いた。

算定フロー図に示したように、昼夜率及び細街路の走行量割合は四輪車(それぞれ4車種区分の乗用車、2車種区分の乗用車類)のデータを参考にして設定した。

車種別走行量は、「平成1~15年度二輪車市場動向調査」(日本自動車工業会)による車種別1台あたり走行量に保有台数を乗じた車種別総走行量比率に応じて配分した。なお、上記調査は奇数年度のみ調査であるため、偶数年度では前年度のデータを使用することとした。

表 172 二輪車車種別1台あたりの新車年間走行量

(単位: km/台・年)

年度	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003
原付一種	2,969	3,014	2,800	2,479	2,544	2,351	2,607	2,434
原付二種	3,478	3,637	3,327	3,115	3,171	3,322	2,458	3,814
軽二輪	6,017	5,861	4,696	4,327	3,872	4,392	4,239	4,747
小型二輪	6,377	6,091	5,525	5,171	4,910	4,976	5,265	5,162

出典:「二輪車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

排出量算出対象年度の走行量は、至近年度の「道路交通センサス調査」結果に車種別保有台数の増加率及び車種別1台あたり年間平均走行量の増加率を乗じて推計した。

細街路については、「自動車輸送統計年報」(国土交通省)から全道路合計の走行量が把握でき、幹線道路のみの走行量は「道路交通センサス調査」の一般交通量調査から把握できるため、これらの比率から一般交通量調査のカバー率(細街路の走行量割合)を算出した。なお、二輪車の全道路合計の走行量は「自動車輸送統計年報」で得られないため、乗用車類のカバー率で代用した。

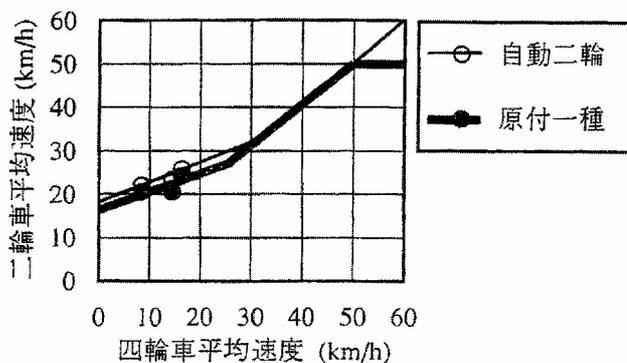
降雨・降雪による使用日数低下率は、「降雨・降雪日」に二輪車の走行量が通常(晴天日)の45%に落ち込むという知見((社)日本自動車工業会の調査結果)を利用して算出した。「降雨・降雪日」は、各都道府県の県庁所在地において、午前9時に降雨もしくは降雪があった日(0mmより大きかった日)か、もしくは一日の積雪深さが0cmより大きかった日とした。

表 173 二輪車車種別年間走行量(ホットスタート)

(単位:百万台km/年)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	14,756	13,506	13,025	11,491	10,990	11,264	11,030	10,807	9,080	8,272	8,004	8,740	8,551	7,778
原付二種	2,045	2,029	2,006	1,775	1,728	1,860	1,845	1,818	1,575	1,666	1,662	1,233	1,230	1,912
軽二輪	3,986	3,753	3,816	3,038	3,062	3,401	3,396	2,946	2,530	2,866	2,862	2,826	2,897	3,295
小型二輪	2,521	2,166	2,281	2,163	2,285	2,670	2,736	2,618	2,322	2,416	2,436	2,648	2,691	2,655
合計	23,308	21,454	21,129	18,467	18,065	19,195	19,007	18,189	15,507	15,221	14,964	15,446	15,369	15,641

旅行速度区別走行量は、平成 11 年度道路交通センサス調査による自動車全体の混雑時旅行速度データを二輪車用に補正して求める。一般交通量調査で得られる旅行速度は主に四輪車の混雑時旅行速度であるが、二輪車は四輪車に交通渋滞等が生じた場合でも走行できる場合があるため、自動車の混雑時旅行速度を下図によって二輪車の旅行速度に換算する（「未規制自動車からの排出実態調査」、平成 7 年、環境庁）。



注:原付一種以外は「自動二輪」の対応関係を採用した。
 出典:「未規制自動車からの排出実態調査報告書」(平成7年10月、環境庁)

図 44 二輪車の速度の対自動車比

(c) 活動量の課題

二輪車の新車走行量、残存率や路上走行率等、二輪車に関するデータのさらなる把握が望まれる。

活動量 (コールドスタート時の増分)

(a) 定義

二輪車の車種別年間エンジン始動回数 (回/年)

(b) 活動量の把握方法

1) 車種別始動回数

始動回数は、以下の式に従って設定した。

$$\begin{aligned}
 (\text{始動回数}) &= (\text{新車の年間使用予定日数})_{\text{車種}} \times (\text{使用係数})_{\text{経過年}} \\
 &\quad \times (\text{降雨・降雪による使用日数低下率})_{\text{都道府県}} \\
 &\quad \times (\text{1日あたりの平均始動回数})_{\text{車種}} \\
 &\quad \times (\text{保有台数})_{\text{車種、都道府県、経過年}}
 \end{aligned}$$

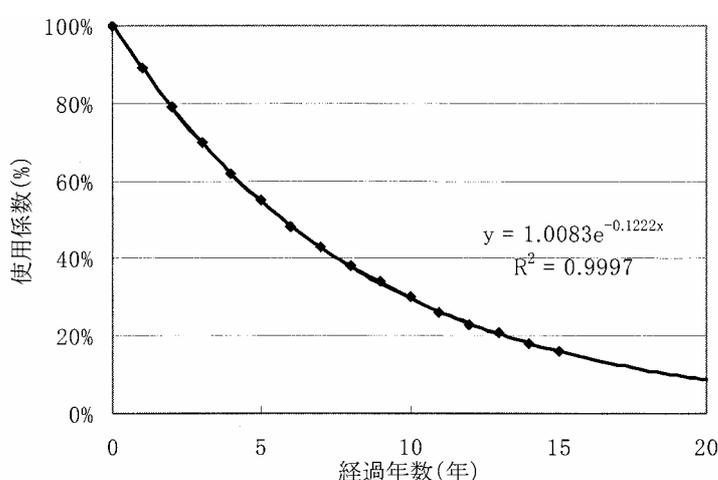
新車の年間使用予定日数は、「平成 1 ~ 15 年度二輪車市場動向調査」(日本自動車工業会)による車種別・排気量別・タイプ別週間使用予定日数から、出荷台数構成比を考慮して下表のように設定した。なお、上記調査は奇数年度のみでの調査であるため、偶数年度では前年度のデータを使用することとした。

表 174 二輪車新車 1 台あたりの年間使用予定日数推計結果

(単位:日/年・台)

年度	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003
原付一種	285.4	288.2	280.9	249.2	252.2	257.3	270.5	246.7
原付二種	279.6	275.4	265.8	248.6	247.3	250.1	261.3	251.4
軽二輪	210.6	200.5	179.6	158.9	164.3	186.9	187.7	193.0
小型二輪	209.8	195.1	181.5	176.3	168.7	177.3	149.8	143.4

上表は新車の使用予定日数であるが、一般的に新車購入から年が経過するに従って、使用頻度が低下してくることがわかっている。経過年数と使用率（使用係数と定義）は下図のような関係が得られている（該当年度に購入した新車の使用係数を 1 とする）。



注:出典では 15 年目の数値までしか得られなかったため、指数近似を行って 20 年目までの数値を推計した。

出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

図 45 二輪車の経過年数ごとの使用係数

降雨・降雪による使用日数低下率は、「降雨・降雪日」に二輪車の走行量が通常（晴天）の 45%に落ち込むという知見（（社）日本自動車工業会の調査結果）を引用し、「降雨・降雪日」に二輪車の始動回数が通常の 45%に落ち込むとして算出した。「降雨・降雪日」は、各都道府県の県庁所在地において、午前 9 時に降雨もしくは降雪があった日（0mm より大きかった日）か、もしくは一日の積雪深さが 0cm よりも大きかった日とした。

また、1 日あたりの平均始動回数は下表のとおりとした。

表 175 二輪車車種別使用日 1 日あたり平均始動回数

車種	小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種
1 日あたりの平均始動回数	1.67回/日	1.69回/日	1.72回/日	1.8回/日

((社)日本自動車工業会調査(平成14年3月)に基づき、(社)日本自動車工業会が再設定)

以上から算出した二輪車の車種別エンジン始動回数は、下表に示すとおりである。

表 176 二輪車車種別年間始動回数 (コールドスタート時の増分)

(単位:百万回/年)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	3975.8	3874.3	3778.5	3475.5	3395.7	2818.3	2755.6	2650.1	2604.8	2528.0	2384.6	2395.3	2313.0	2041.8
原付二種	429.2	418.6	420.5	391.7	390.9	345.2	342.5	328.7	330.5	326.1	318.8	323.4	319.1	305.8
軽二輪	369.9	343.0	330.4	276.6	266.9	222.0	211.2	202.2	189.8	204.5	200.4	205.2	214.7	229.2
小型二輪	195.1	177.3	185.4	178.7	189.2	181.2	181.3	169.9	170.3	177.1	172.1	145.8	145.1	137.5
合計	4970.1	4813.2	4714.7	4322.5	4242.7	3566.8	3490.6	3350.9	3295.4	3235.7	3075.9	3069.7	2991.8	2714.3

(c) 活動量の課題

二輪車の新車年間使用予定日数、使用係数や1日あたりの平均始動回数等、二輪車に関するデータのさらなる把握が望まれる。

排出量 (ホットスタート・コールドスタート時の増分)

算定式に従い、排出係数に活動量を乗じて、二輪車の車種別 CH₄ 排出量を求めた結果は下表のとおりである。

表 177 1990～2003年度の二輪車の CH₄ 排出量 (ホットスタート)

(単位:t/年)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	1824.4	1669.3	1609.9	1420.3	1301.6	1334.2	1306.4	1275.1	1071.3	898.9	806.1	812.4	731.1	601.5
原付二種	180.3	178.9	176.9	156.5	156.1	168.0	166.7	163.9	142.0	150.6	135.7	91.9	81.3	110.7
軽二輪	618.0	582.4	592.3	471.5	486.8	540.8	540.0	472.2	405.9	430.3	384.4	332.5	288.5	277.3
小型二輪	294.6	253.3	266.8	253.0	272.1	318.2	326.1	315.4	280.0	292.8	271.2	264.9	242.9	214.5
合計	2917.3	2683.9	2645.8	2301.2	2216.6	2361.2	2339.2	2226.7	1899.2	1772.6	1597.5	1501.7	1343.8	1204.0

表 178 1990～2003年度の二輪車の CH₄ 排出量 (コールドスタート時の増分)

(単位:t/年)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
原付一種	141.8	133.3	124.8	112.1	108.6	91.1	88.9	86.4	84.3	83.7	80.4	83.1	81.4	73.0
原付二種	5.3	5.2	5.2	4.9	4.9	4.3	4.3	4.1	4.1	4.1	3.6	3.4	3.0	2.6
軽二輪	5.7	5.3	5.1	4.3	4.1	3.4	3.3	3.1	2.9	3.3	3.3	3.5	3.9	4.3
小型二輪	8.3	7.6	7.9	7.6	8.1	7.8	7.8	7.3	7.3	7.6	7.2	6.0	5.8	5.4
合計	161.2	151.4	143.1	128.9	125.7	106.6	104.2	100.9	98.6	98.6	94.5	96.0	94.1	85.3

その他特記事項

- ・ 特になし。

不確実性評価

(a) 排出係数

1) 評価方法

二輪車の CH₄ 排出係数は、独自に算出した数値を採用している。排出係数の不確実性評価のデシジョンツリーに従い、GPG(2000)に示された乗用車と同様の排出係数の不確実性 (CH₄ :

40%) を採用する。

2) 評価結果

二輪車による排出係数の不確実性は、CH₄ で 40% である。

3) 評価方法の課題

- ・ 特になし。

(b) 活動量

1) 評価方法

乗用車と同様に、平成 14 年度算定方法検討会の設定した不確実性の標準的値 (50%) を用いる。

2) 評価結果

二輪車の活動量の不確実性は、50% である。

3) 評価方法の課題

- ・ 二輪車の残存率や走行率に基づく不確実性を検討する必要がある。

(c) 排出量

排出量の不確実性は、排出係数の不確実性と活動量の不確実性を用いて次式のとおりに算定する。

$$U = \sqrt{U_{EF}^2 + U_A^2}$$

U : 排出量の不確実性

U_{EF} : 排出係数の不確実性

U_A : 活動量の不確実性

表 179 排出量の不確実性算定結果 (二輪車ホットスタート)

排出源		排出係数 (gCH ₄ /km)	排出係数の 不確実性 (%)	活動量 (10 ⁶ 台 km/ 年)	活動量の 不確実性 (%)	排出量 (GgCH ₄)	排出量の 不確実性 (%)
二輪車 (CH ₄)	原付一種	0.08	40	7,725	50	0.60	64
	原付二種	0.06	40	1,851	50	0.11	64
	軽二輪	0.08	40	3,330	50	0.28	64
	小型二輪	0.08	40	2,734	50	0.21	64

表 180 排出量の不確実性算定結果 (二輪車コールドスタート時の増分)

排出源		排出係数 (gCH ₄ /回)	排出係数の 不確実性 (%)	活動量 (10 ⁶ 回/年)	活動量の 不確実性 (%)	排出量 (GgCH ₄)	排出量の 不確実性 (%)
二輪車 (CH ₄)	原付一種	0.036	40	2,042	50	0.073	64
	原付二種	0.009	40	306	50	0.003	64
	軽二輪	0.019	40	229	50	0.004	64
	小型二輪	0.039	40	138	50	0.005	64