

インベントリにおける算定方法の改善について（案） （運輸分科会：運輸分野）

1. 対応方針の概要

1.1 排出係数・活動量等の設定値を変更した排出源

（1）ポスト新長期規制を考慮したガソリン車・ディーゼル車の排出係数の設定（1A3b 自動車）

自動車排出ガス規制としてポスト新長期規制（規制開始年：平成 21～22 年）適合車の排出係数データがないのが現状である。

ディーゼル乗用車、ディーゼル貨物車（尿素 SCR 触媒車）について、（社）日本自動車工業会からポスト新長期規制適合車の CH₄ 及び N₂O 排出係数データの提供を受け、そのデータを基に車種別 CH₄ 及び N₂O 排出係数の作成を行った。

（2）新長期規制を考慮したガソリン車・ディーゼル車の排出係数の見直し（1A3b 自動車）

自動車排出ガス規制として新長期規制（規制開始年：平成 17 年～）適合車の排出係数データが車種によってない、あるいは少ないのが現状である。

新長期規制適合車の排出係数データがない車種（ディーゼル乗用車等）については、（社）日本自動車工業会から新長期規制適合車の CH₄ 及び N₂O 排出係数データの提供を受け、そのデータを基に車種別 CH₄ 及び N₂O 排出係数の作成を行った。

また、新長期規制適合車の排出係数データが少ない車種（ガソリン乗用車、ディーゼル小型貨物車）については、（社）日本自動車工業会から新長期規制適合車の CH₄ 及び N₂O 排出係数データの提供を受け、そのデータを加えて車種別 CH₄ 及び N₂O 排出係数の見直しを行った。

（3）二輪車の排出係数の見直し（1A3b 自動車）

第 1 次排出ガス規制（平成 10～11 年）及び第 2 次排出ガス規制（平成 18～19 年）適合車の CH₄ 排出係数について、（社）日本自動車工業会からデータ提供を受け、そのデータを加えて車種別 CH₄ 排出係数の見直しを行った。

2. 改訂後のインベントリ概要


1. に示した算定方法等の改善案を踏まえると、次回提出するインベントリ(2009年度)については、表1のように報告する(改訂前の数値は2011年提出インベントリの2009年度値)。

算定方法等の改善案により、新長期規制適合ディーゼル普通貨物車(尿素SCR触媒車)のN₂O排出係数の増加等から、自動車からの排出量が増加し、全体の排出量も増加している。なお、表中の排出量は、現時点での試算値であり、今後のデータ更新等に伴って変化する可能性があることに留意する必要がある。

表1 運輸分野の報告案(2009年度)

(単位:千tCO₂)

排出区分	CH ₄		N ₂ O		合計	
1A3. 移動発生源	186	180	2667	2678	2853	2859
a. 航空機	4.6		98.3		102.9	
ジェット燃料	4.5		98.3		102.8	
航空ガソリン	0.10		0.02		0.12	
b. 自動車	159	154	2405	2416	2564	2570
ガソリン	119	114	1524	1345	1643	1459
自動車	108	102	1518	1338	1626	1439
二輪車	11	12		7	18	19
軽油	37	37	844	1040	881	1076
LPG	2	2	33	28	35	31
天然ガス		1		3		5
バイオマス燃料	NO		NO		NO	
c. 鉄道	0.7	0.8	76.8	76.9	77.5	77.6
軽油	0.7		76.7		77.4	
石炭	0.04	0.06	0.08	0.12	0.12	0.18
d. 船舶	20.7		87.4		108.1	
軽油	1.0		4.2		5.2	
A重油	5.3		22.2		27.5	
B重油	0.1		0.5		0.6	
C重油	14.3		60.5		74.8	

 報告内容を変更する排出源

排出係数の変更等を行ったことにより、改訂前後の排出量の変化は表2のように試算された。2009年度に排出量は約06.万t-CO₂増加し、基準年比は36.6%減から36.5%減となった。

表 2 改訂前後の排出量の変化

(単位:千t-CO₂)

	排出源	基準年	1990年度		2009年度	
			改訂前	改訂後	改訂前	改訂後
CH ₄	航空機	2.9	2.9	2.9	4.6	4.6
	自動車	265.7	266.7	266.7	159.5	154.1
	鉄道	1.2	1.2	1.2	0.7	0.8
	船舶	26.3	26.5	26.5	20.7	20.7
	合計	296.2	297.2	297.2	185.5	180.2
N ₂ O	航空機	69.8	69.8	69.8	98.3	98.3
	自動車	3901.7	3901.7	3901.7	2404.9	2415.9
	鉄道	121.4	121.4	121.4	76.8	76.9
	船舶	111.3	111.6	111.6	87.4	87.4
	合計	4204.2	4204.4	4204.4	2667.4	2678.4
合計		4500.3	4501.6	4501.6	2852.9	2858.6

2009年度(基準年比)	
改訂前	改訂後
-36.6%	-36.5%

3. 主な継続検討課題

(1) 今後の排出ガス規制を考慮したガソリン車・ディーゼル車の排出係数の見直し(1A3b 自動車)

今後も、ポスト新長期規制適合車の排出係数データの調査収集が必要となる。

また、重量車に対しても今後、排出ガス規制がコールドスタートを含むコンバインモードに対するものとなる予定のため、普通貨物車(尿素 SCR 触媒車を含む)のコールドスタート排出係数が必要となる。今後も、排出係数データの蓄積が必要である。

(2) ディーゼル尿素 SCR 搭載普通貨物車の登録台数(1A3b 自動車)

ディーゼル尿素 SCR 搭載普通貨物車については、日本自動車工業会資料の累積販売台数を登録台数とみなしている。現状では廃車台数が少なく、販売台数を登録台数とみなしているが、自動車検査登録情報協会データからの情報入手等を今後検討する必要がある。

(3) 二輪車排出量算定方法の見直し(1A3b 自動車)

平成 22 年度道路交通センサスから二輪車交通量の観測が必須ではなくなったため、実質的に二輪車交通量が得られなくなってしまった。第一約束期間内は外挿で交通量を伸ばすこととするが、第一約束期間終了後に二輪車排出量の算定方法を見直す必要がある。

(4) 2006 年 IPCC ガイドライン対応

今年度の算定方法検討会より、2006 年 IPCC ガイドラインの適用に関する検討を開始し、2012 年度及び 2013 年度の検討会において本格的な検討を行い、2006 年 IPCC ガイドラインを適用した 2013 年以降の国際枠組みにおけるインベントリの試行作成を行う予定。