

12. 二輪車に係る排出量

本項では、二輪車に係る排出量として「ホットスタート」、「コールドスタート時の増分」、「燃料蒸発ガス」の3つの排出源区分に係る排出量の推計方法を示す。

本項は、前回(第 11 回公表)の推計方法から変更、追加の部分があり、その部分については、下記により示している。

変更部分→ 下線(波線)

追加部分→ 下線(実線)

削除部分→ 取消線

I. ホットスタート

(1) 排出の概要

自動車と同様に、走行時の排気管からの排ガス中に対象化学物質が含まれている。これらの排出は、すべて届出外として推計する対象となる。その他、給油時のロスも考えられるが、「自動車」の場合と同様に走行時及び駐車時の排ガスを対象とすることとする。なお、コールドスタートによって対象化学物質の排出量が増加する分については「II コールドスタート時の増分」、燃料の蒸発ガスについては「III 燃料蒸発ガス」にて推計を行っている。

また、推計する対象化学物質は、自動車と同様に、排出が報告され、データが利用可能なアクロレイン(物質番号:10)、アセトアルデヒド(12)、エチルベンゼン(53)、キシレン(80)、スチレン(240)、1,3,5-トリメチルベンゼン(297)、トルエン(300)、1,3-ブタジエン(351)、ベンズアルデヒド(399)、ベンゼン(400)、ホルムアルデヒド(411)の 11 物質とする。

(2) 利用可能なデータ

利用可能なデータは、主として二輪車の走行量に関するデータと排出係数に関するデータである。具体的なデータの種類とその資料等を表12-1に示す。

表12-1 二輪車排ガスに係る排出量推計に利用可能なデータ(その1)(平成 24 年度)

データの種類		資料等
①	一般交通量調査道路区間別の二輪車に係る平日/休日別・昼間/夜間別 12 時間交通量(台/12h)(交通量不明区間あり)	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)
②	一般交通量調査道路区間ごとの昼夜率(%)	上記①と同じ
③	一般交通量調査道路区間ごとの延長(km)	上記①と同じ
④	年間の平日及び休日の日数	平日 240 日、休日 125 日と仮定
⑤	都道府県別月別の降雨・降雪日数(日/年)	気象庁気象統計情報 (http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php)

表12-1 二輪車排ガスに係る排出量推計に利用可能なデータ(その2)(平成24年度)

データの種類		資料等
⑥	降雨・降雪日等の二輪車走行量の対晴天日(春夏秋冬)比率(%)	走行量ベースで降雨・降雪日は29% 冬季(12月～2月)の晴天日は46% いずれも対春夏秋冬晴天日比 平成17年度自工会受託調査研究報告書 排出寄与率にかかわる軽二輪車の走行量調査(平成18年3月、(財)日本自動車研究所)
⑦	平成17年度における二輪車に係る車種別の車両1台当たりの年間平均走行量(km/台・年)	平成17年度二輪車市場動向調査(平成18年3月、(社)日本自動車工業会)
⑧	平成17年度における二輪車に係る全国の車種別保有台数(台)	原付:軽自動車税に関する調(平成17年4月1日現在、総務省) 原付以外:自動車保有車両数(自検協統計)(平成18年3月末、(財)自動車検査登録協会)
⑨	平成17年度における二輪車に係る都道府県別・車種別保有台数(台)	上記⑧と同じ
⑩	地域ブロック別(6区分)別の幹線道路における年間走行量カバー率(%)	「自動車」にて別途推計する軽乗用車のカバー率と同じと仮定
⑪	幹線道路の道路区間別平日及び休日の混雑時旅行速度(km/h)	上記⑩と同じ
⑫	四輪車旅行速度(km/h)別の車種別二輪車旅行速度(km/h)	未規制自動車からの排出実態調査報告書(平成7年10月、環境省)
⑬	細街路における四輪車の旅行速度別の走行量比率(%)	上記⑩と同じ ※指定市市道における旅行速度別走行量構成比と同じと仮定
⑭	平成24年度における二輪車に係る都道府県別・車種別保有台数(台)	原付:軽自動車税に関する調(平成24年4月1日現在、総務省) 原付以外:自動車保有車両数月報(平成25年3月末)、(一財)自動車検査登録情報協会
⑮	平成24年度における二輪車に係る車種別の車両1台当たりの年間平均走行量(km/台・年)	2011年度二輪車市場動向調査(平成24年3月、(一社)日本自動車工業会) ※奇数年にのみ調査を実施するため、平成24年度は平成23年度と同じと仮定
⑯	排気量別・ストローク数別・旅行速度別・(規制未対応/規制対応)別全炭化水素(THC)排出係数(g/km)	環境省環境管理技術室調べ(平成15年3月)、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成20年3月、(株)数理計画)
⑰	小型二輪車の排気量別販売台数(台/年)	2002年小型二輪車新車販売確報(平成14年12月、(社)全国軽自動車協会連合会) ※2003年から当該データは廃止されたため、2003年以降は2002年と同じと仮定
⑱	車種、初度登録年ごとのストローク数別保有台数構成比(%)	(一社)日本自動車工業会提供

表12-1 二輪車排ガスに係る排出量推計に利用可能なデータ(その3)(平成24年度)

データの種類		資料等
⑱	二輪車の車種別・販売年別国内向け販売台数(台)	(社)日本自動車工業会データ (昭和57年～平成24年) ※一部ホームページで公開 http://www.jama.or.jp/industry/two_wheeled/two_wheeled_2t1.html
㉓	二輪車の車種別残存率(%)	環境省環境管理技術室調べ(平成15年3月)に基づいて、21年目以降を推計
㉔	経過年数別使用係数(%)	上記㉓と同じ出典
㉕	THC 排出量に対する対象化学物質排出量の比率(%)	環境省環境管理技術室調べ(平成16年)、平成23年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成24年3月、財団法人 日本自動車研究所)

(3)推計方法

二輪車の年間走行量に対して、排出係数を乗じて排出量を推計するのが基本的な方法である。

①都道府県別・道路種別・旅行速度別の年間走行量の設定

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。二輪車全車種合計の年間走行量は「平成17年道路交通センサス(一般交通量調査)」(国土交通省道路局)(以下、「一般交通量調査」という。)において道路区間別・旅行速度区分別に得ることが可能である。一般交通量調査のデータは幹線道路のみを対象としており、細街路を含まないため、これを補正した。また、二輪車は降雨や降雪等によって走行量(使用日数)が低下するため、これについても補正を行った。

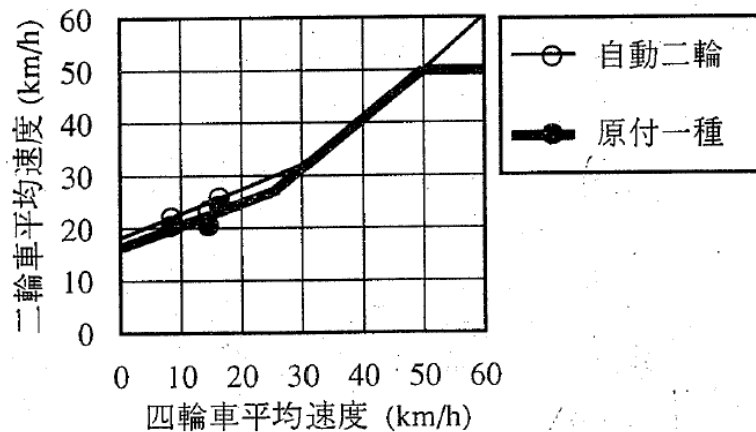
降雨・降雪(積雪を含む)等による使用日数比率(対予定使用日数)は、「降雨・降雪日」には二輪車の走行量が通常(春夏秋季の晴天日)の29%に、冬季の晴天日には46%に落ち込むという知見を利用して算出した。「降雨・降雪日」は、各都道府県の県庁所在地において、午前9時に降雨もしくは降雪があった日(0mmより大きかった日)か、一日の積雪深さが0cmより大きかった日とし、冬季は12月から2月とした。都道府県別に、冬季とその他の季節における「降雨・降雪日」及び使用日数比率を表12-2に示す。

表12-2 都道府県別「降雨・降雪日」及び使用日数比率(平成24年度)

都道府県名	降雨・降雪日数(日)		使用日数比率 (対予定使用 日数)
	冬期以外	冬期(12月~2 月)	
北海道	100	90	63%
青森県	103	88	63%
岩手県	70	86	69%
宮城県	61	47	73%
秋田県	93	88	64%
山形県	75	87	68%
福島県	62	67	72%
茨城県	49	13	77%
栃木県	42	13	78%
群馬県	44	9	78%
埼玉県	45	8	78%
千葉県	31	15	80%
東京都	44	18	77%
神奈川県	50	18	76%
新潟県	70	72	70%
富山県	69	78	70%
石川県	78	72	68%
福井県	70	74	70%
山梨県	37	23	78%
長野県	52	76	73%
岐阜県	51	33	75%
静岡県	44	15	77%
愛知県	44	21	77%
三重県	51	23	76%
滋賀県	58	49	73%
京都府	53	29	75%
大阪府	48	14	77%
兵庫県	52	22	76%
奈良県	50	20	76%
和歌山県	51	18	76%
鳥取県	76	65	69%
島根県	57	55	73%
岡山県	47	13	77%
広島県	53	25	75%
山口県	48	31	76%
徳島県	63	21	73%
香川県	56	19	75%
愛媛県	57	20	75%
高知県	58	11	75%
福岡県	68	24	72%
佐賀県	61	28	74%
長崎県	59	32	74%
熊本県	65	21	73%
大分県	56	18	75%
宮崎県	72	15	72%
鹿児島県	76	22	71%
沖縄県	85	26	69%

出典:気象庁気象統計情報(<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>)
 注:使用日数比率は{([降雨・降雪日])×0.29+「冬季の晴天日」×0.46+(その他の日)}/365より算出した。

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使用することができない。そこで、「未規制自動車からの排出実態調査」(平成7年10月、環境省)から得られる四輪車の速度と二輪車の速度の関係をj用いて混雑時旅行速度を補正した。上記の関係を図12-1に示す。なお、旅行速度が不明の道路区間については、旅行速度が把握できる道路区間において道路種別の最高指定速度と旅行速度の関係式を作成し、不明の区間の指定最高速度から推計した(詳細は自動車(ホットスタート)を参照)。



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、環境省)

図12-1 二輪車の速度の対自動車比

細街路については、「平成17年度分自動車輸送統計年報」(国土交通省)から地域ブロック(6区分)別に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(細街路の走行量の割合)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、軽自動車のカバー率で代用し、細街路も含めた都道府県別・道路種別走行量を算出した。細街路の走行速度については、図12-1の関係を使って補正して、特定市の一般市道における旅行速度から全国一律に旅行速度区分別走行量構成比を設定した。

また一般交通量調査道路区間にはそれぞれ道路種別が設定されているため、この対応関係に基づいて各区間の道路種別を設定した。

②都道府県別・車種別・旅行速度別の年間走行量の設定

道路種別ごとの走行可能な車種の対応関係は表12-3のとおりである。高速道路については、車籍地の都道府県以外を走行する場合も多いと考え、全国一律の比率で車種別に割り振った。一方、一般道路については、概ね車籍地のある都道府県内を走行すると考え、都道府県別の保有台数を考慮した比率で各車種別に走行量を割り振った。

表12-3 道路種と走行可能な車種の対応関係

道路種	走行可能な車種			
	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪
高速道路	/	/	○	○
一般道路	○	○	○	○

「二輪車市場動向調査」((社)日本自動車工業会)で、二輪車の車種ごとの新車1台当たりの走行量を把握することができる(表12-4、図12-2)。一般交通量調査は平成17年度の実績であるため、車種別の走行量配分の際には平成17年の数値を採用した。

軽二輪、小型二輪の全国の保有台数に対して、表12-4で示した1台当たりの走行量を乗じて、高速道路における全国一律の車種別の走行量構成比を設定した。また、一般道路については、表12-4で示した1台当たりの走行量に対して、全国の車種別の保有台数を乗じ、車種別に都道府県別の保有台数構成比で割り振って、都道府県別・車種別走行量構成比を設定した。

図12-2で示した小型二輪と軽二輪の1台当たりの走行量については、高速道路と一般道路の合算のため本来は区別するべきであるが、高速道路の走行量が道路種別合計の走行量に占める割合は低いため、一般道路における車種別走行量を設定する際に、高速道路における走行量を差し引くなどの考慮はしなかった。

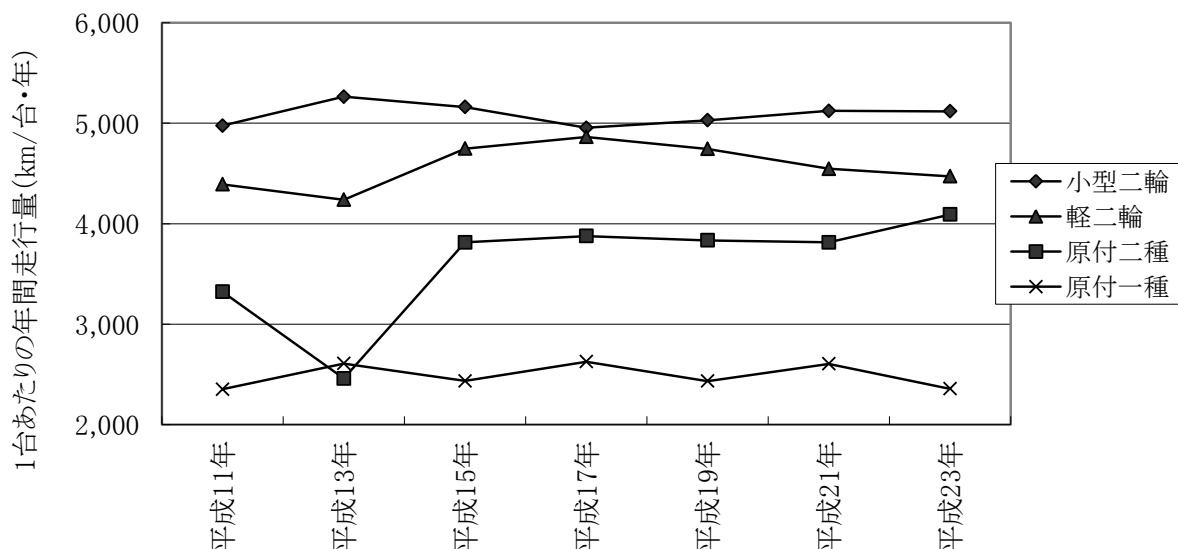
なお、一般交通量調査のデータは平成17年度を対象としたデータのため、都道府県別・車種別の保有台数のデータ等を使用して平成24年度を対象として年次補正を行った(調査は奇数年のみ実施されるため、平成24年度は平成23年度データで代用した)。

表12-4 車種別の二輪車1台当たりの走行量

車種	1台当たりの年間走行量(km/台・年)						
	平成11年	平成13年	平成15年	平成17年	平成19年	平成21年	平成23年
原付一種	2,351	2,607	2,434	2,626	2,432	2,604	2,355
原付二種	3,322	2,458	3,814	3,876	3,834	3,814	4,091
軽二輪	4,392	4,239	4,747	4,864	4,745	4,546	4,472
小型二輪	4,976	5,265	5,162	4,954	5,030	5,124	5,118

出典:二輪車市場動向調査((社)日本自動車工業会)(奇数年度のみ調査を実施)

注:調査は奇数年度のみのため、平成24年度は平成23年度データで代用した。



出典: 二輪車市場動向調査((社)日本自動車工業会)(奇数年度のみ調査を実施)
 注: 調査は奇数年度のみのため、平成24年度は平成23年度データで代用した。

図12-2 車種別の二輪車1台当たりの走行量

③車種別・旅行速度別の THC 排出係数の設定

二輪車については、平成10年・11年及び平成18年・19年に排ガス規制が行われている(表12-5参照)。

THC 排出係数については、平成10年・11年規制の前後は環境省等の測定結果を用い、平成18年・19年規制後については、「自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成20年3月、(株)数理計画)」に基づき、原付一種、原付二種については平成10年または平成11年規制の25%、軽二輪、小型二輪については平成10年または平成11年規制の15%として設定した(表12-6、図12-3～図12-6)。車種別・ストローク数別・規制未対応/規制対応別・旅行速度区分別(規制対応は平成10年・11年、平成18年・19年)に設定されている。小型二輪車の400cc以下と401cc以上の割合は、平成14年まで「小型二輪車新車販売確報」((社)全国軽自動車協会連合会)において各販売台数が得られるため、平成14年の排気量「400cc以下」と「401cc以上」の小型二輪車販売台数比率「33%対67%」を用いて加重平均を行った。

また、ストローク数別・規制未対応/規制対応(平成10年・11年規制及び平成18年・19年規制)別の割合については、原付一種、軽二輪については平成10年及び平成18年から、原付二種、小型二輪については平成11年及び平成19年から排ガス規制が導入されているため、それぞれの翌年から規制対応車が販売されるとみなして、年別の販売台数(表12-7、図12-7参照)と経過年別の残存率(表12-8、図12-8参照)及び使用係数(1台当たりの年間走行量の新車に対する指数、図12-9参照)、車種、初度登録年ごとのストローク数別保有台数構成比(2ストローク車の割合:表12-9)を乗じて車種ごとのストローク数別・規制未対応/規制対応別の走行量構成比(表12-10参照)を算出し、排出係数の重み付けを行った。なお、車種ごとの排ガス規制対応車の走行割合は全国どこでも一律と仮定した。以上から、ストローク数、規制年次別保有台数で加重平均を行って推計した車種別・旅行速度別 THC 排出係数を表12-11に示す。

なお、二輪車については触媒劣化に関する補正係数が得られていないため、触媒の劣化補正は行わないが、現時点では触媒を装備した車両は少ないため、排出量に大きな影響はないと考えられる。

表12-5 二輪車に係る排ガス規制値(HC(炭化水素)のみ抜粋)

車種	ストローク数	規制値(g/km)			
		平成10年・11年規制		平成18年・19年規制	
		1台当たりの上限値 ^{注2)}	型式当たりの平均値	1台当たりの上限値	型式当たりの平均値
原付一種	4	設定なし	2.00	設定なし	0.50
	2	設定なし	3.00		
原付二種	4	設定なし	2.00	設定なし	0.50
	2	設定なし	3.00		
軽二輪	4	設定なし	2.00	設定なし	0.30
	2	設定なし	3.00		
小型二輪	4	2.93	2.00	0.40	0.30
	2	5.26	3.00		

出典：環境省ホームページ(http://www.env.go.jp/air/car/gas_kisei/kisei.pdf)

注1：原付一種、軽二輪については平成10年及び平成18年から、原付二種、小型二輪については平成11年及び平成19年から規制開始。

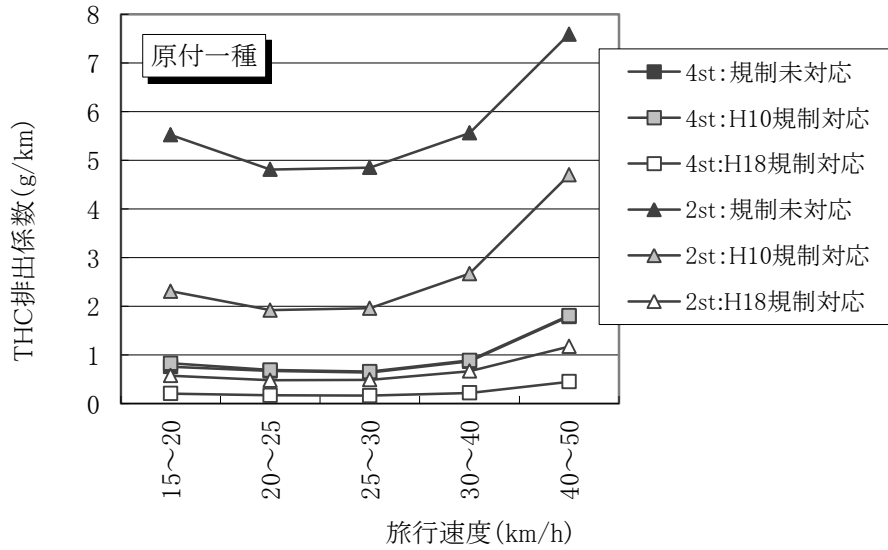
注2：「1台当たりの上限値」は小型二輪車のみ適用される。

表12-6 車種別・ストローク別・規制未対応／規制対応別 THC 排出係数

車種	ストローク数等	規制対応 未対応	THC 排出係数(g/km)						
			15～ 20	20～ 25	25～ 30	30～ 40	40～ 50	50～ 60	60～ 80
原付一種	4	規制未対応	0.76	0.67	0.64	0.87	1.79	—	—
		平成10年規制対応	0.83	0.69	0.66	0.89	1.81	—	—
		平成18年規制対応	0.21	0.17	0.17	0.22	0.45	—	—
	2	規制未対応	5.52	4.81	4.85	5.56	7.59	—	—
		平成10年規制対応	2.31	1.92	1.96	2.67	4.7	—	—
		平成18年規制対応	0.58	0.48	0.49	0.67	1.18	—	—
原付二種	4	規制未対応	0.98	0.85	0.73	0.62	0.61	0.53	0.28
		平成11年規制対応	0.63	0.63	0.65	0.67	0.66	0.58	0.33
		平成19年規制対応	0.16	0.16	0.16	0.17	0.17	0.15	0.08
	2	規制未対応	7.54	6.5	5.85	5.21	5.26	5.38	5.66
		平成11年規制対応	2.31	2.02	1.88	1.82	1.86	1.99	2.26
		平成19年規制対応	0.58	0.51	0.47	0.46	0.47	0.50	0.57
軽二輪	4	規制未対応	2.48	2.2	1.98	1.69	1.37	1.07	0.65
		平成10年規制対応	0.44	0.42	0.41	0.38	0.35	0.3	0.23
		平成18年規制対応	0.07	0.06	0.06	0.06	0.05	0.05	0.03
	2	規制未対応	17.95	15.26	13.38	11.38	9.59	8.42	7.5
	小型二輪	400cc 超	規制未対応	2.22	2.00	1.83	1.61	1.33	1.06
平成11年規制対応			0.79	0.69	0.65	0.62	0.63	0.63	0.57
平成19年規制対応			0.12	0.10	0.10	0.09	0.09	0.09	0.09
400cc 以下		規制未対応	3.46	2.93	2.56	2.14	1.71	1.35	0.87
		平成11年規制対応	1.23	1.01	0.90	0.83	0.80	0.80	0.78
		平成19年規制対応	0.18	0.15	0.14	0.12	0.12	0.12	0.12

出典：環境省環境管理技術室調べ(平成15年3月)

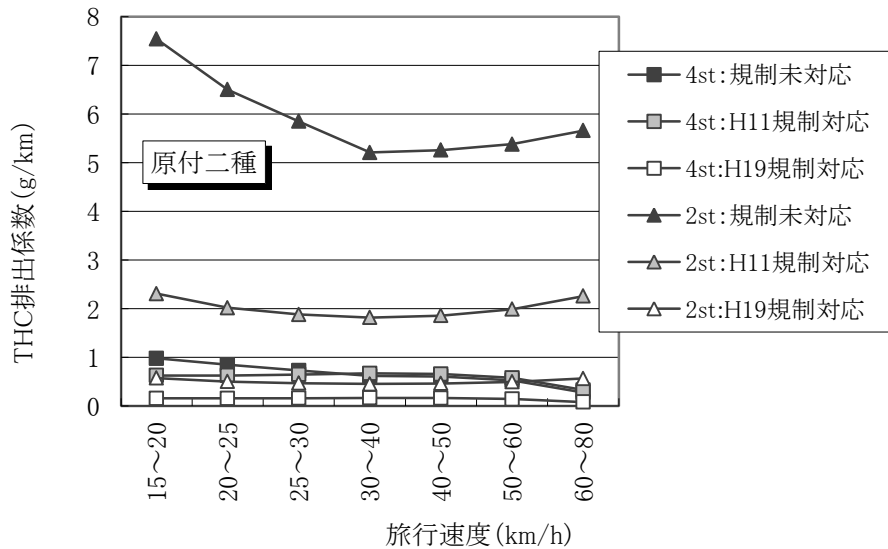
注：平成18年・19年規制対応の数値は、「自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査」(平成20年3月、(株)数理計画)に基づき、原付一種、原付二種については平成10年または平成11年規制の25%、軽二輪、小型二輪については平成10年または平成11年規制の15%として設定した。



出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

注: 平成 18 年規制対応の数値は「自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 20 年 3 月、(株)数理計画)に基づき、平成 10 年規制値の 25%として設定した。

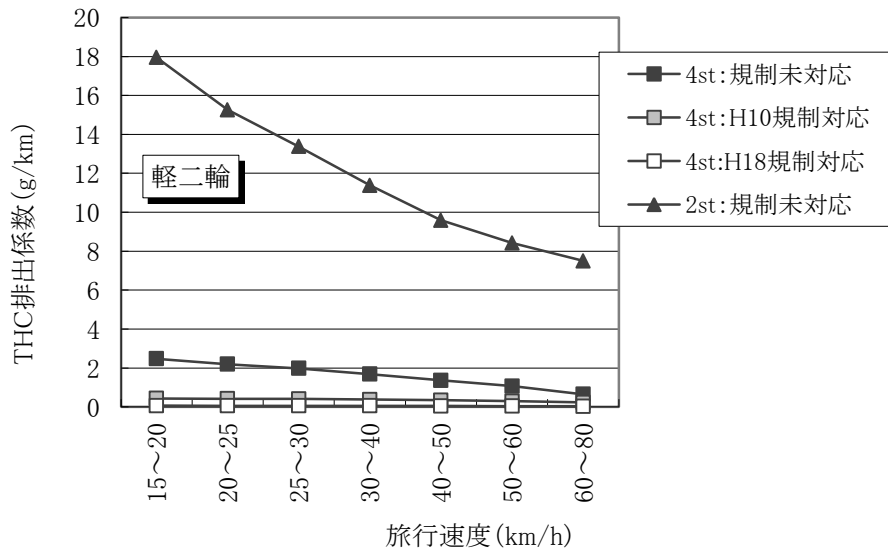
図12-3 旅行速度区分別THC 排出係数(原付一種)



出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

注: 平成 19 年規制対応の数値は、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 20 年 3 月、(株)数理計画)に基づき、平成 11 年規制値の 25%として設定した。

図12-4 旅行速度区分別 THC 排出係数(原付二種)

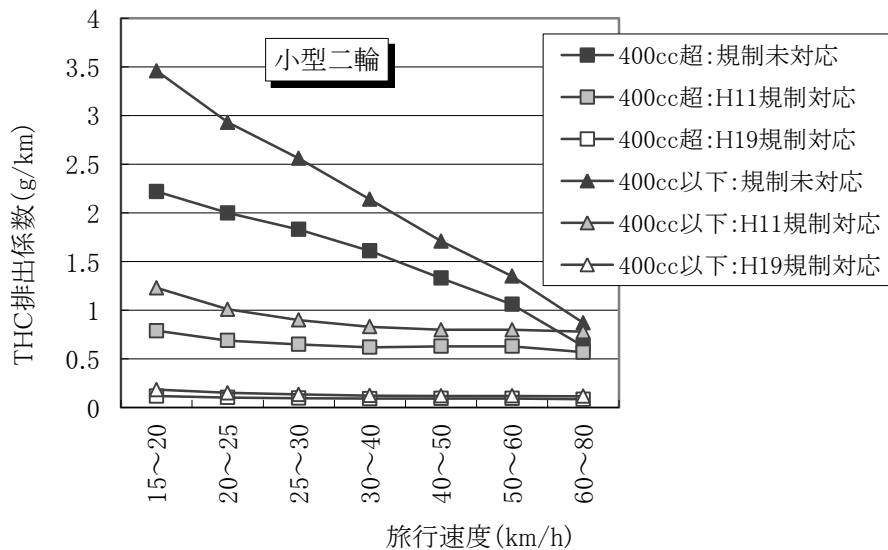


出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

注1: 軽二輪の 2 ストロークの規制対応車は実質的に製造されていない。

注2: 平成 18 年規制対応の数値は、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 20 年 3 月、(株)数理計画)に基づき、平成 10 年規制値の 15%として設定した。

図12-5 旅行速度区分別THC 排出係数(軽二種)



出典: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

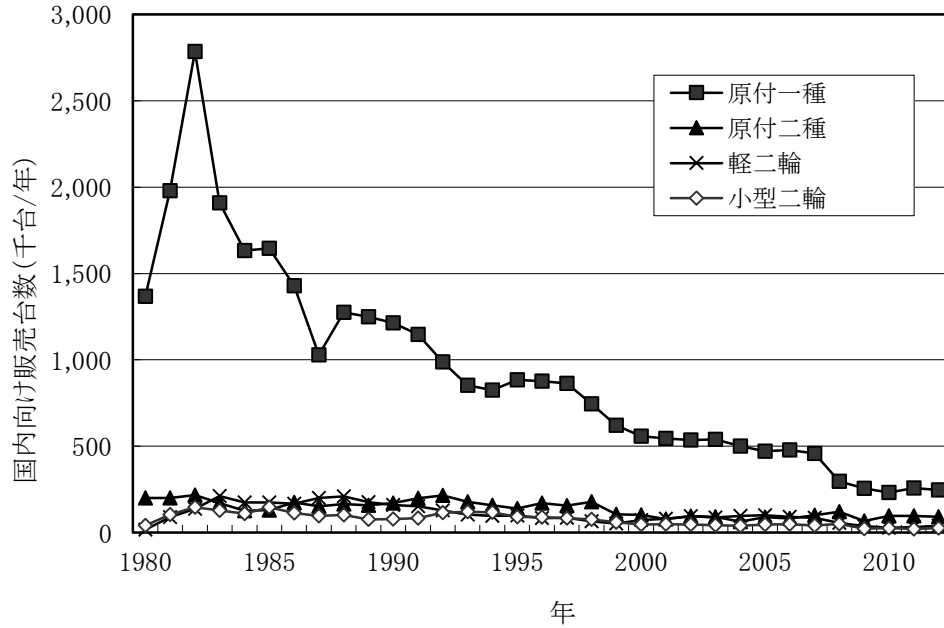
注: 平成 19 年規制対応の数値は、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査(平成 20 年 3 月、(株)数理計画)に基づき、平成 11 年規制値の 15%として設定した。

図12-6 旅行速度区分別THC 排出係数(小型二輪)

表12-7 二輪車の国内向け販売台数

年	国内向け販売台数(台)				
	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪	合計
2012	246,095	90,291	39,707	25,802	401,895
2011	257,045	95,702	31,767	21,019	405,533
2010	231,247	96,368	27,275	25,352	380,242
2009	255,561	65,888	37,180	22,148	380,777
2008	295,908	120,990	55,674	49,743	522,315
2007	458,023	100,720	86,081	40,120	684,944
2006	478,196	82,211	91,395	48,564	700,366
2005	470,922	88,747	99,658	47,186	706,513
2004	500,388	62,780	97,135	39,718	700,021
2003	539,610	89,906	87,881	42,724	760,121
2002	535,327	94,468	94,414	46,873	771,082
2001	544,988	78,263	79,156	48,279	750,686
2000	558,459	102,116	72,886	46,416	779,877
1999	621,276	105,550	51,461	58,672	836,959
1998	744,900	177,092	65,659	75,329	1,062,980
1997	864,395	156,183	84,799	82,861	1,188,238
1996	876,522	171,105	83,982	88,307	1,219,916
1995	884,718	138,115	98,833	91,186	1,212,852
1994	824,792	156,951	95,926	115,942	1,193,611
1993	853,115	177,929	103,463	119,747	1,254,254
1992	987,260	214,232	128,593	115,365	1,445,450
1991	1,147,741	197,638	151,800	83,320	1,580,499
1990	1,213,512	169,618	158,882	76,921	1,618,933
1989	1,248,976	157,385	175,835	76,617	1,658,813
1988	1,275,328	165,622	210,287	102,638	1,753,875
1987	1,029,329	151,236	200,526	95,615	1,476,706
1986	1,429,110	174,524	166,256	112,507	1,882,397
1985	1,646,115	130,574	173,887	145,674	2,096,250
1984	1,632,259	126,142	175,033	108,755	2,042,189
1983	1,908,353	171,270	210,931	127,755	2,418,309
1982	2,784,578	216,280	137,807	146,662	3,285,327
1981	1,978,426	200,238	88,188	103,184	2,370,036
1980	1,367,171	200,407	17,227	40,388	1,625,193

出典: (社)日本自動車工業会データ



出典: (社)日本自動車工業会データ

図12-7 国内向け販売台数の推移

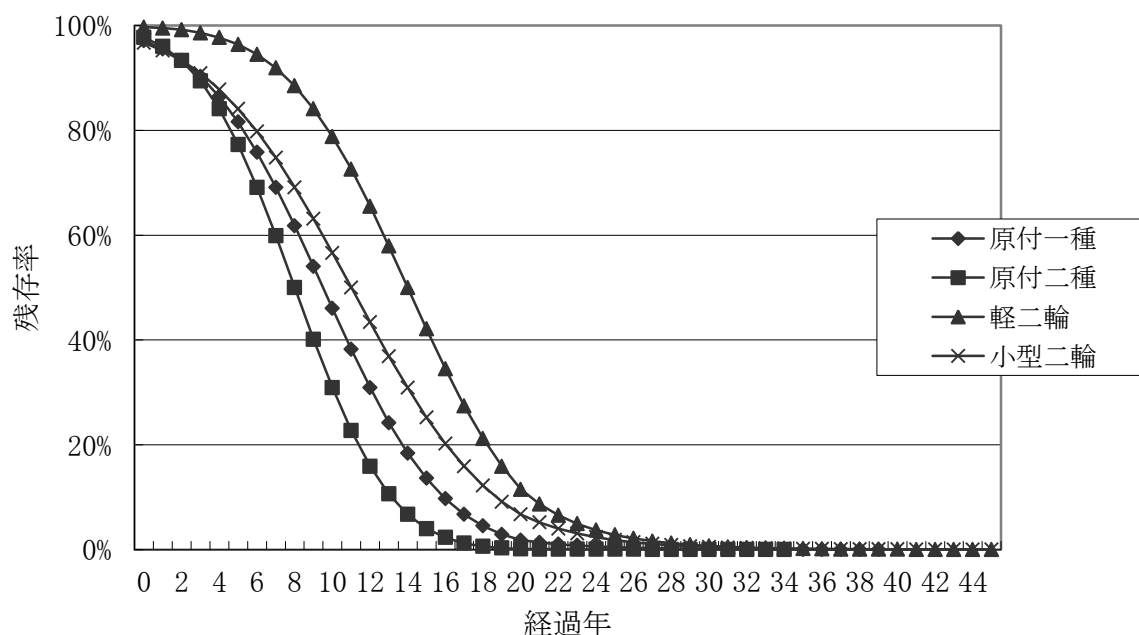
表12-8 経過年別の残存率

経過年	経過年別の残存率			
	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪
0	97.1%	97.7%	99.7%	96.7%
1	95.5%	96.0%	99.5%	95.2%
2	93.3%	93.3%	99.2%	93.3%
3	90.3%	89.4%	98.6%	90.9%
4	86.4%	84.1%	97.7%	87.8%
5	81.6%	77.3%	96.4%	84.1%
6	75.8%	69.1%	94.5%	79.8%
7	69.1%	59.9%	91.9%	74.8%
8	61.8%	50.0%	88.5%	69.1%
9	54.0%	40.1%	84.1%	63.1%
10	46.0%	30.9%	78.8%	56.6%
11	38.2%	22.7%	72.6%	50.0%
12	30.9%	15.9%	65.5%	43.4%
13	24.2%	10.6%	57.9%	36.9%
14	18.4%	6.7%	50.0%	30.9%
15	13.6%	4.0%	42.1%	25.2%
16	9.7%	2.3%	34.5%	20.2%
17	6.7%	1.2%	27.4%	15.9%
18	4.5%	0.6%	21.2%	12.2%
19	2.9%	0.3%	15.9%	9.1%
20	1.8%	0.1%	11.5%	6.7%
21	1.37%	0.08%	8.68%	5.16%
22	1.04%	0.07%	6.54%	3.98%

表12-8 経過年別残存率(つづき)

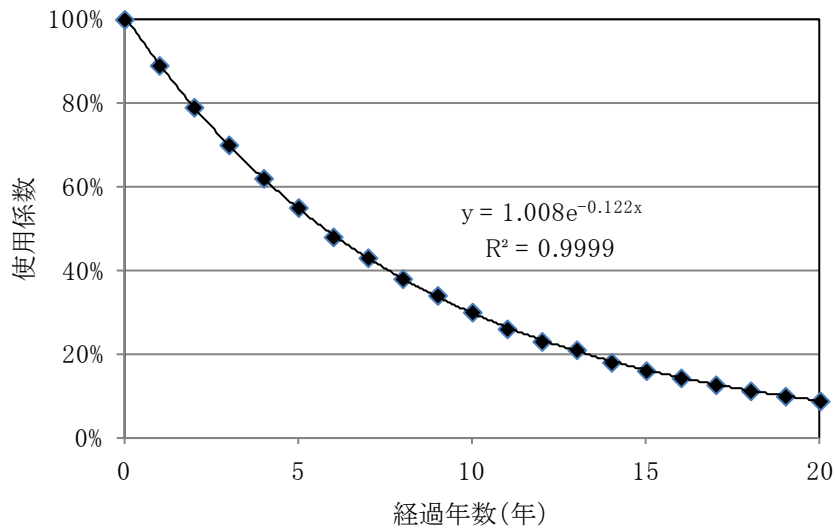
経過年	経過年別の残存率			
	原付一種	原付一種	原付一種	原付一種
23	0.79%	0.06%	4.94%	3.07%
24	0.60%	0.05%	3.72%	2.37%
25	0.46%	0.04%	2.81%	1.82%
26	0.35%	0.04%	2.12%	1.41%
27	0.27%	0.03%	1.60%	1.08%
28	0.20%	0.03%	1.21%	0.84%
29	0.15%	0.02%	0.91%	0.64%
30	0.12%	0.02%	0.69%	0.50%
31	0.09%	0.02%	0.52%	0.38%
32	0.07%	0.01%	0.39%	0.29%

注:経過年 21 年以降は減少率一定として、残存台数がほぼゼロとなる経過年の残存率を 0.01%と仮定して推計した。
 出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)



出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)に基づいて、21 年目以降を推計

図12-8 経過年数ごとの残存率



出典：環境省環境管理技術室調べ(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、指数近似により 16 年目以降の数値を推計した。

図12-9 経過年数ごとの使用係数

表12-9 車種、初度登録年ごとの 2 ストローク車の割合 (保有台数ベース)

車種	初度登録年	2 ストローク車の割合
原付一種	平成 17 年まで	71%
	平成 18 年	68%
	平成 19 年	64%
	平成 20 年以降	0%
原付二種	平成 16 年まで	59%
	平成 17 年	65%
	平成 18 年	56%
	平成 19 年	42%
	平成 20 年	31%
	平成 21 年以降	0%
軽二輪	平成 10 年以前	34%
	平成 11 年以降	0%
小型二輪	すべて	0%

出典：(一社)日本自動車工業会提供(平成 24 年)

表12-10 車種ごとの規制未対応/規制(平成10年・11年、平成18年・19年規制)対応別、
ストローク数別走行量の構成比の推計結果(平成24年度)

規制コード	走行量構成比							
	原付一種		原付二種		軽二輪		小型二輪	
	2st	4st	2st	4st	2st	4st	2st	4st
規制未対応	4%	1%	1%	1%	3%	5%	0%	11%
平成10年・11年規制対応	29%	10%	16%	14%	0%	47%	0%	43%
平成18年・19年規制対応	7%	49%	4%	64%	0%	45%	0%	46%
合計	100%		100%		100%		100%	

表12-11 車種別・旅行速度区分別の THC 排出係数(平成24年度)

車種	旅行速度(km/h)区分別の THC 排出係数(g/km)						
	15~20	20~25	25~30	30~40	40~50	50~60	60~80
原付一種	1.11	0.93	0.94	1.24	2.15		
原付二種	0.68	0.62	0.59	0.58	0.58	0.58	0.56
軽二輪	0.85	0.75	0.69	0.60	0.52	0.44	0.36
小型二輪	0.76	0.66	0.60	0.54	0.51	0.47	0.40

④都道府県別・車種別・対象化学物質別排出量の推計

①～③で設定した走行量と THC 排出係数を乗じて THC 排出量を推計し、更に THC 排出量に対する対象化学物質の比率(表12-12)を乗じて対象化学物質排出量を算出した。なお、平成 23 年度排出量の推計では、対 THC 比率について業界団体等から新たな測定データが得られたため、これらを環境管理技術室における測定データと合わせて用いることとした。採用したデータの詳細等については、参考 1 の 1) の②(ページ番号:12-42)に記載した。

表12-12 二輪車(ホットスタート)に係る THC 排出量に対する対象化学物質排出量の比率

対象化学物質		対 THC 比率
物質番号	物質名	
10	アクロレイン	0.045%
12	アセトアルデヒド	0.28%
53	エチルベンゼン	3.1%
80	キシレン	7.4%
240	スチレン	1.8%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1.1%
300	トルエン	11.0%
351	1,3-ブタジエン	0.35%
399	ベンズアルデヒド	0.23%
400	ベンゼン	3.4%
411	ホルムアルデヒド	0.87%

出典：環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)

(4) 推計フロー

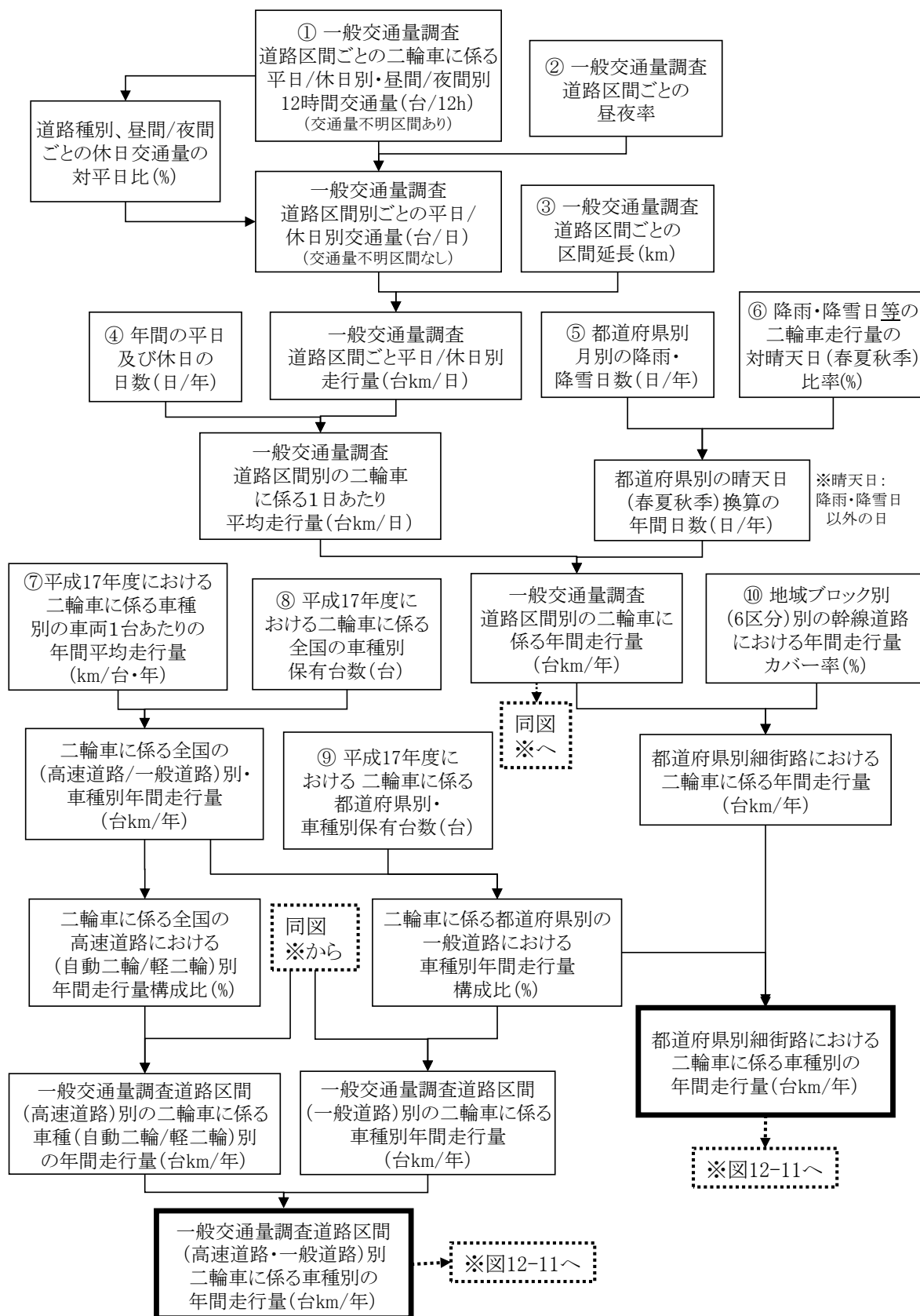


図12-10 一般交通量調査道路区間別及び細街路年間走行量の推計フロー

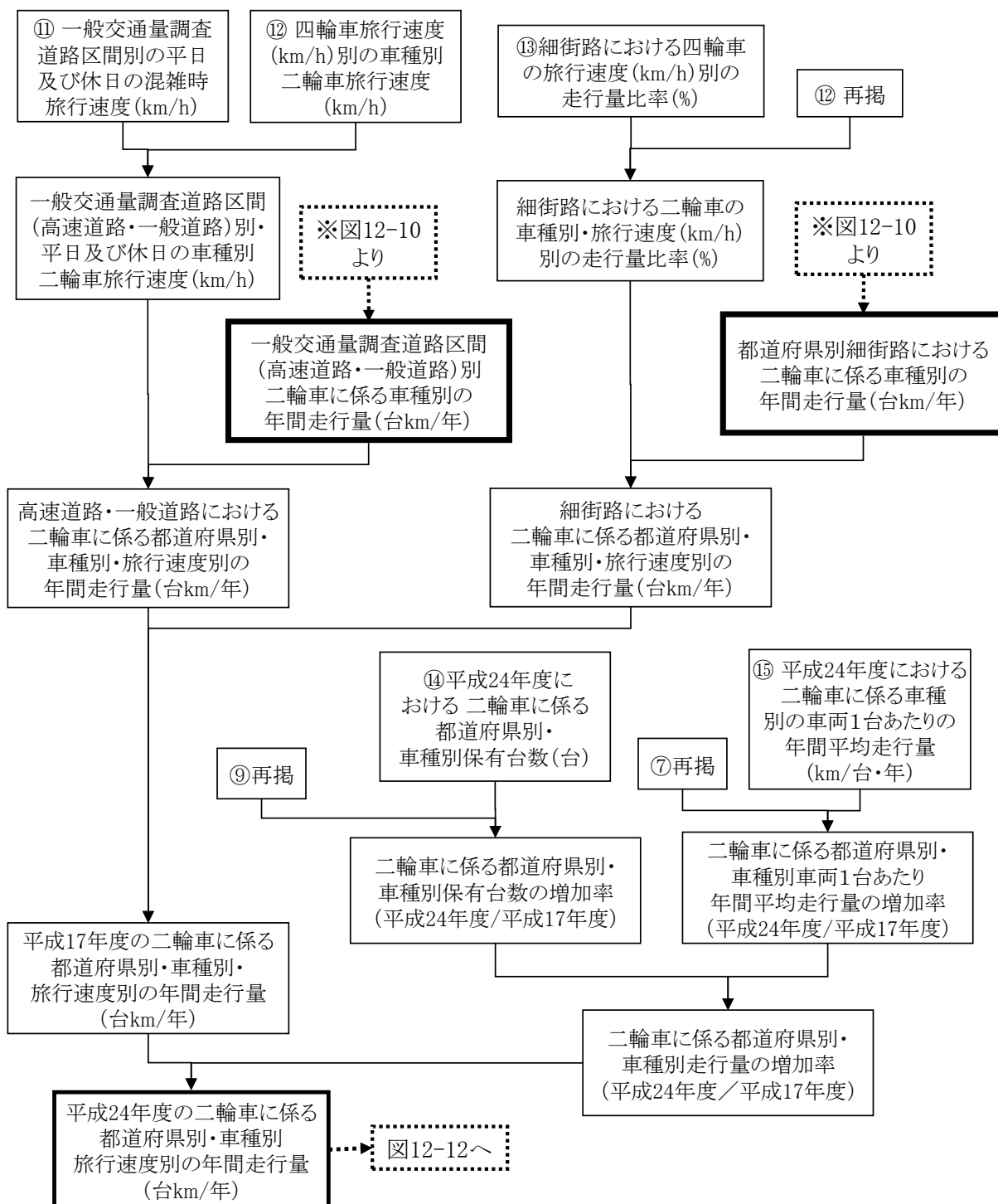
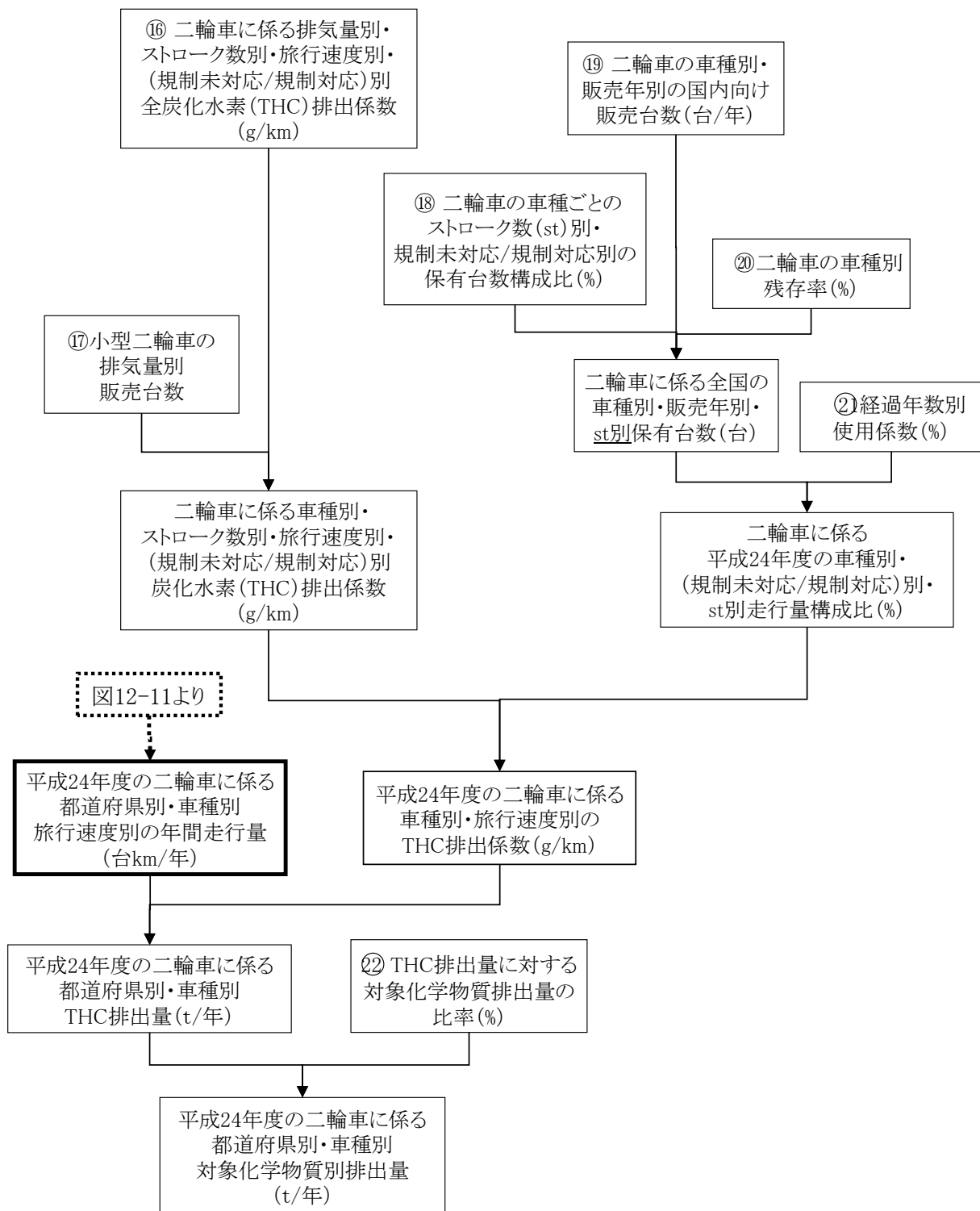


図12-11 二輪車の都道府県別・車種別年間走行量の推計フロー



注：規制対応には、平成 10 年及び平成 11 年規制と平成 18 年及び平成 19 年規制が含まれる。

図12-12 二輪車(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

(5) 東日本大震災影響を考慮した補正の検討

東日本大震災により、二輪車の活動量に以下の影響があったことが考えられるが、1年間を通じた都道府県別の二輪車の活動量への影響については増減要因が混在しており、大きな影響を及ぼす要因を確実に判断するための根拠データがないため、補正は行わないこととした。

- 被災地域における道路の寸断等によって二輪車の走行量が大幅に減少した地域があった可能性がある。
- 災害ボランティアの活動やその他の復興需要により、被災地域を中心に人や物の輸送が増加した可能性がある。

(6) 推計結果

全国の THC 排出量、対象化学物質の推計結果を表12-13、表12-14 に示す。車種別では「原付一種」の寄与が大きく、全国の THC 排出量の 5 割以上を占めている。

THC 排出量について、昨年度と比較して、以下の要因により排出量が変化した。

- 全国的に降雨・降雪日が前年度と比較して減少したことにより、全車種で 3%程度排出量が増加
- 保有台数の増減により、原付一種では 4%程度排出量が減少、原付二種では 3%程度増加、軽二輪はほぼ変動なし、小型二輪では 2%増加
- 規制対応車の増加によりいずれに車種でも 10%程度減少

表12-13 第12回公表と第11回公表の THC 排出量の比較

車種	THC 排出量(t/年)		比率 =(a)/(b)
	第12回公表(a) (平成24年度)	第11回公表(b) (平成23年度)	
原付一種	6,446	7,213	89.4%
原付二種	1,274	1,398	91.1%
軽二輪	2,013	2,147	93.7%
小型二輪	1,613	1,705	94.6%
合計	11,345	12,463	91.0%

表12-14 二輪車(ホットスタート)に係る排出量の推計結果(平成24年度;全国)

対象化学物質		年間排出量(t/年)				
物質番号	物質名	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪	合計
10	アクロレイン	3	1	1	1	5
12	アセトアルデヒド	18	4	6	5	32
53	エチルベンゼン	201	40	63	50	354
80	キシレン	477	94	149	119	839
240	スチレン	113	22	35	28	199
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	73	14	23	18	128
300	トルエン	709	140	221	177	1,248
351	1,3-ブタジエン	23	4	7	6	40
399	ベンズアルデヒド	15	3	5	4	27
400	ベンゼン	221	44	69	55	389
411	ホルムアルデヒド	56	11	18	14	99
合計		1,909	377	596	478	3,359

II. コールドスタート時の増分

(1) 排出の概要

コールドスタートによって暖機後の状態で走行するのと比べて増加する(以下「コールドスタート時の増分」という。)排出量について推計を行う。コールドスタート時の増分の定義は自動車と同様である(11.自動車の「II コールドスタート時の増分」(1)排出の概要を参照)。

(2) 利用可能なデータ

二輪車のコールドスタート時の増分に係る排出量の推計に利用するデータを表12-15 に示す。

表12-15 二輪車のコールドスタート時の増分に係る排出量推計に利用可能なデータ(その1)
(平成 24 年度)

	データの種類	資料名等
①	新車の車種別・タイプ ^{注)} 別週間使用予定日数(日/週・台)	2011 年度二輪車市場動向調査(平成 24 年 3 月、(社)日本自動車工業会) ※奇数年にのみ調査を実施するため、平成 24 年度は平成 23 年度と同じと仮定
②	車種ごとのタイプ別出荷台数構成比	①と同じ。 ※一部、(社)日本自動車工業会ヒアリングに基づいて設定
③	経過年数別使用係数(%)	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)
④	都道府県別月別降雨・降雪日数(日/年)	気象庁気象統計情報 (http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php)
⑤	降雨・降雪日等の二輪車走行量の対晴天日(春夏秋冬)比率(%)	走行量ベースで降雨・降雪日は 29% 冬季(12 月～2 月)の晴天日は 46% いずれも対春夏秋冬晴天日比 平成 17 年度自工会受託調査研究報告書 排出寄与率にかかわる軽二輪車の走行量調査(平成 18 年 3 月、(財)日本自動車研究所)
⑥	二輪車の車種別・販売年別国内向け販売台数(台)	(社)日本自動車工業会データ (昭和 59 年～平成 24 年) ※一部ホームページで公開 http://www.jama.or.jp/industry/two_wheeled/two_wheeled_2t1.html
⑦	二輪車の車種別残存率(%)	③と同じ出典に基づいて、21 年目以降を推計
⑧	二輪車に係る都道府県別・車種別保有台数(台)	原付:軽自動車税に関する調(平成 24 年 4 月 1 日現在、総務省) 原付以外:自動車保有車両数月報(平成 25 年 3 月末)、(一財)自動車検査登録情報協会

注:「タイプ」とは、スクーター、ビジネス、オンロード、オフロードの 4 種を示す。

表12-15 二輪車のコールドスタート時の増分に係る排出量推計に利用可能なデータ(その2)
(平成 24 年度)

	データの種類	資料名等
⑨	車種別使用日一日当たりの平均始動回数(回/日) ※コールドスタート時の始動回数に換算	(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 原付一種 1.80 回/日 原付二種 1.72 回/日 軽二輪 1.69 回/日 小型二輪 1.67 回/日
⑩	車種ごとのストローク数別・規制未対応/規制対応別走行量構成比(%)	ホットスタートの表12-10 参照
⑪	コールドスタート時の増分に係るストローク数別・規制未対応/規制対応別 THC 排出係数(g/回)	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)
⑫	THC 排出量に対する対象化学物質排出量の比率(%)	環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)

(3)推計方法

二輪車のコールドスタート時の増分に係る排出量も、四輪車同様、1年間のエンジン始動回数に排出係数(始動1回当たりの排出量)を乗じるのが基本的な推計方法である。

排出係数は車種別・ストローク数別・規制未対応/規制対応別に把握することができる(表12-16 参照)。一方、車種、規制未対応/規制対応ごとにストローク数別走行量構成比(表12-17)を得ることができるため、ストローク数別排出係数を加重平均し、規制未対応/規制対応別 THC 排出係数を算出した(表12-18 参照)。

なお、二輪車については触媒劣化に関する補正係数が得られていないため、触媒の劣化補正は行わないが、現時点では触媒を装備した車両は少ないため、排出量に大きな影響はないと考えられる。

表12-16 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出係数

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

出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

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。

表12-17 車種ごとのストローク数別・規制未対応/規制対応別走行量構成比(平成 24 年度)

ストローク数	原付一種		原付二種		軽二輪		小型二輪	
	規制未対応	規制対応	規制未対応	規制対応	規制未対応	規制対応	規制未対応	規制対応
2st	77%	37%	59%	21%	34%	0%	0%	0%
4st	23%	63%	41%	79%	66%	100%	100%	100%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典: 推計方法はホットスタートと同じ。

注: 「規制対応」には平成 10 年、平成 11 年規制対応と平成 18 年、19 年規制対応車が含まれる。

表12-18 車種別 THC 排出係数の推計結果(平成 24 年度)

車種	THC 排出係数(g/回)	
	規制未対応	規制対応
原付一種	1.53	1.55
原付二種	0.18	0.25
軽二輪	0.22	1.07
小型二輪	0.62	1.64

始動回数については以下の式に従って設定した。

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

新車の年間使用予定日数は「2011 年度二輪車市場動向調査」(平成 24 年 3 月、(一社)日本自動車工業会(※隔年調査のため、平成 24 年度は調査結果なし))によって、車種別・タイプ別に週間使用予定回数を把握することができる(表12-19 参照)。そこで、販売台数のタイプ別構成比は年によらず、ほぼ一定であると仮定して、単年度分のタイプ別の販売台数(表12-20 参照)を用いて加重平均し、車種別の使用予定日数を算出した(表12-21)。

表12-19 新車の車種別・タイプ別週間使用予定日数(平成 24 年度)

車種	排気量	週間使用予定回数(日/週・台)			
		スクーター タイプ	ビジネス タイプ	オンロード スポーツタイプ	オフロード スポーツタイプ
原付一種	50cc 以下	4.7	4.7	2.8	—
原付二種	51cc～125cc	4.5	4.3	(2.7)	3.2
軽二輪	126cc～250cc	3.9	—	2.9	2.9
小型二輪	251cc～400cc	3.2	—	2.6	—
	401cc～750cc		—	2.2	—
	751cc 以上		—	2.0	—

出典:2011 年度二輪車市場動向調査(平成 24 年 3 月、(一社)日本自動車工業会)

注:()で示した原付二種のオンロードスポーツタイプの週間使用予定日数については、数値が得られなかったため、前回使用したオンロードスポーツタイプの原付一種と原付二種の比率を本表に示す原付一種の数値に乗じることにより推定した。

注 2:出典の調査は奇数年のみ実施されるため、平成 23 年度調査の結果を代用している。

表12-20 車種ごとのタイプ別出荷台数構成比(平成 24 年度)

車種	排気量	タイプ別構成比				合計
		スクーター タイプ	ビジネス タイプ	オンロード スポーツタイプ	オフロード スポーツタイプ	
原付一種	50cc 以下	81%	17%	2%	—	100%
原付二種	51cc～125cc	68%	28%	1%	4%	100%
軽二輪	126cc～250cc	36%	—	45%	19%	100%
小型二輪	251cc～400cc	8%	—	(47%)	—	100%
	401cc～750cc		—	(16%)	—	
	751cc 以上		—	(29%)	—	

出典:2011 年度二輪車市場動向調査(平成 24 年 3 月、(一社)日本自動車工業会)

注 1:平成 22 年 6 月～平成 23 年 5 月の出荷実績構成比に基づいて設定した。

注 2:()で示した小型二輪車のオンロードスポーツタイプの出荷台数の排気量別内訳は、(社)日本自動車工業会へのヒアリングに基づいて設定した。

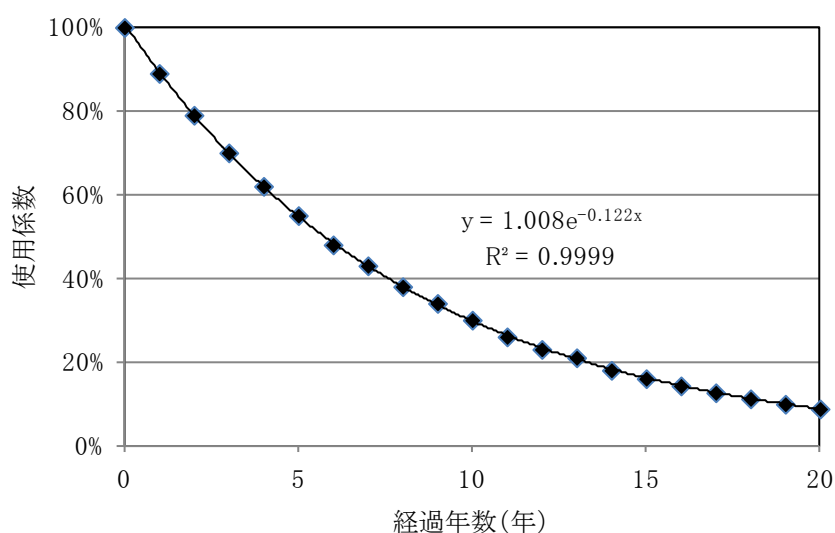
注 3:出典の調査は奇数年のみ実施されるため、平成 23 年度調査の結果を代用している。

表12-21 新車の使用予定日数の推計結果(平成 24 年度)

車種	週間使用予定日数 (日/週・台)	年間使用予定日数 (日/年・台)
原付一種	4.66	243
原付二種	4.38	228
軽二輪	3.26	170
小型二輪	2.41	126

表12-21 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したがって、使用頻度が低下してくることがわかっている。ホットスタートに係る排出量の推計方法でも示したとおり、経過年数と使用係数は図12-13 のような関係が得られている。この関係を用いて、平成 21 年に購入した新車の使用係数を1として、経過年数別・車種別の使用予定日数を算出した。

降雨・降雪(積雪を含む)等による使用日数低下率は、ホットスタートに係る排出量推計と同様に、(社)日本自動車工業会の調査結果を引用して「降雨・降雪日」には二輪車の始動回数が通常(春夏秋季の晴天日)の29%に、冬季(12月～2月)の晴天日には46%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より大きかった日とした。都道府県別の「降雨・降雪日」及び使用日数比率を表12-22に示す。



出典: 環境省環境管理技術室調べ(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 16 年目以降の数値を推計した。

図12-13 経過年数ごとの使用係数(再掲)

表12-22 「降雨・降雪日」及び使用日数比率(平成 24 年度)(再掲)

都道府県名	降雨・降雪日数(日)		使用日数比率 (対予定使用 日数)
	冬期以外	冬期(12月～2 月)	
北海道	100	90	63%
青森県	103	88	63%
岩手県	70	86	69%
宮城県	61	47	73%
秋田県	93	88	64%
山形県	75	87	68%
福島県	62	67	72%
茨城県	49	13	77%
栃木県	42	13	78%
群馬県	44	9	78%
埼玉県	45	8	78%
千葉県	31	15	80%
東京都	44	18	77%
神奈川県	50	18	76%
新潟県	70	72	70%
富山県	69	78	70%
石川県	78	72	68%
福井県	70	74	70%
山梨県	37	23	78%
長野県	52	76	73%
岐阜県	51	33	75%
静岡県	44	15	77%
愛知県	44	21	77%
三重県	51	23	76%
滋賀県	58	49	73%
京都府	53	29	75%
大阪府	48	14	77%
兵庫県	52	22	76%
奈良県	50	20	76%
和歌山県	51	18	76%
鳥取県	76	65	69%
島根県	57	55	73%
岡山県	47	13	77%
広島県	53	25	75%
山口県	48	31	76%
徳島県	63	21	73%
香川県	56	19	75%
愛媛県	57	20	75%
高知県	58	11	75%
福岡県	68	24	72%
佐賀県	61	28	74%
長崎県	59	32	74%
熊本県	65	21	73%
大分県	56	18	75%
宮崎県	72	15	72%
鹿児島県	76	22	71%
沖縄県	85	26	69%

出典: 気象庁気象統計情報 (<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>)

注: 使用日数比率は{「降雨・降雪日」×0.29+「冬季の晴天日」×0.46+(その他の日)}/365より算出した。

1日当たりの平均始動回数は以下のとおりである。

原付一種	1.80 回/日
原付二種	1.72 回/日
軽二輪	1.69 回/日
小型二輪	1.67 回/日

以上のデータに基づいて算出した経過年別・都道府県別・車種別(1台当たりの)始動回数に経過年別・都道府県別・車種別保有台数を乗じて、合計の始動回数を得た。経過年別の保有台数は、年別販売台数と経過年別残存率を乗じることにより、車種ごとの経過年別の保有台数構成比を設定し、これを平成 24 年度(原付は平成 24 年 4 月 1 日現在、原付以外は平成 25 年 3 月末現在)の都道府県別保有台数に乗じて算出した。経過年別の保有台数の構成比は都道府県別に若干差があると考えられるが、推計のための定量的データが得られないことから、本推計では、車種ごとに全国一律の構成比を使用した。

以上により算出した始動回数に対して、THC 排出係数を乗じて THC 排出量を算出した。また対象化学物質排出量は、THC 排出量に対して表12-23 の THC 排出量に対する対象化学物質の比率を乗じて算出した。

なお、平成 23 年度排出量の推計では、対 THC 比率について業界団体等から新たな測定データが得られたため、環境管理技術室における測定データと合わせて用いることとした。採用したデータの詳細等については、参考 1 の 2)の②(ページ番号:12-46)に記載した。

表12-23 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る 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	対 THC 比率
	物質名	
10	アクロレイン	0.047%
12	アセトアルデヒド	0.18%
53	エチルベンゼン	2.3%
80	キシレン	9.1%
240	スチレン	0.98%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	0.85%
300	トルエン	12.7%
351	1,3-ブタジエン	0.41%
399	ベンズアルデヒド	0.22%
400	ベンゼン	0.9%
411	ホルムアルデヒド	0.47%

出典:環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)

(4) 推計フロー

(3)で示した設定もしくは推計方法をまとめると図12-14 のとおりである。

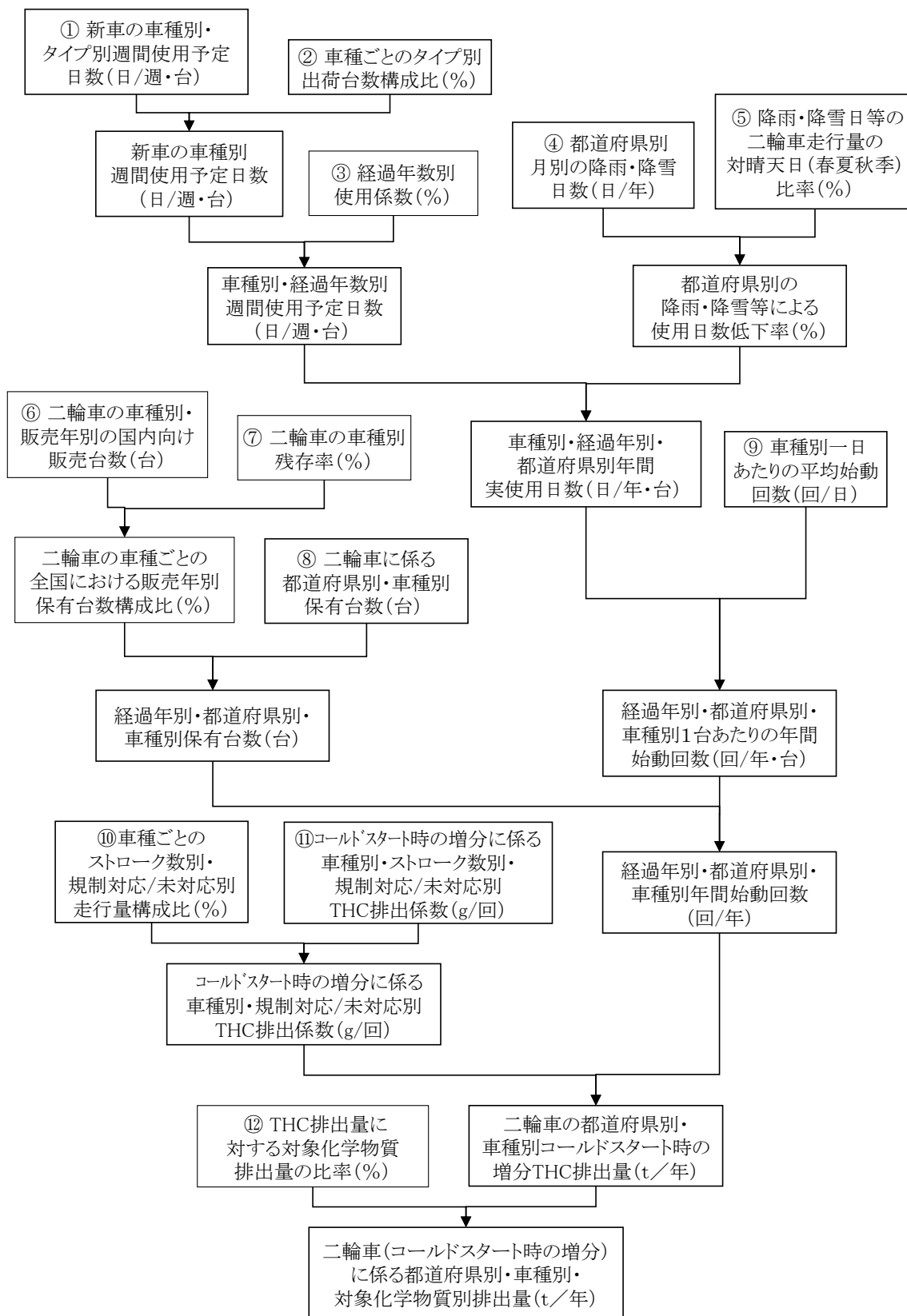


図12-14 二輪車(冷気スタート時の増分)に係る排出量推計フロー

(5) 東日本大震災影響を考慮した補正の検討

東日本大震災により、二輪車の活動量に以下の影響があったことが考えられるが、1年間を通じた都道府県別の二輪車の活動量への影響については増減要因が混在しており、大きな影響を及ぼす要因を確実に判断するための根拠データがないため、補正は行わないこととした。

- ▶ 被災地域における道路の寸断等によって二輪車の走行量が大幅に減少した地域があった可能性がある。
- ▶ 災害ボランティアの活動やその他の復興需要により、被災地域を中心に人や物の輸送が増加した可能性がある。

(6) 推計結果

以上に示した方法により推計した THC 排出量を表12-24、車種別対象化学物質別排出量を表12-25 に示す。

表12-24 第12回公表と第11回公表の THC 排出量の比較(コールドスタート時の増分)

車種	THC 排出量(t/年)		比率 =(a)/(b)
	第12回公表(a) (平成24年度)	第11回公表(b) (平成23年度)	
原付一種	1,652	1,772	93.2%
原付二種	75	64	118.5%
軽二輪	166	165	100.8%
小型二輪	155	149	104.4%
合計	2,049	2,149	95.3%

表12-25 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る車種別対象化学物質別排出量の推計結果(平成24年度)

対象化学物質		年間排出量(t/年)					割合 =(a)/{(a)+ (b)}	
		コールドスタート時の増分						ホット スタート (b)
物質 番号	物質名	原付 一種	原付 二種	軽 二輪	小型 二輪	小計 (a)		
10	アクロレイン	0.8	0.04	0.1	0.1	1.0	5	16%
12	アセトアルデヒド	3	0.1	0.3	0.3	4	32	10%
53	エチルベンゼン	38	2	4	4	47	354	12%
80	キシレン	151	7	15	14	187	839	18%
240	スチレン	16	1	2	2	20	199	9%
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	14	1	1	1	17	128	12%
300	トルエン	210	10	21	20	261	1,248	17%
351	1,3-ブタジエン	7	0.3	1	1	8	40	17%
399	ベンズアルデヒド	4	0.2	0.4	0.3	4	27	14%
400	ベンゼン	15	1	1	1	18	389	4%
411	ホルムアルデヒド	8	0	1	1	10	99	9%
合計		465	21	47	44	577	3,359	15%

III. 燃料蒸発ガス

(1) 排出の概要

ガソリンを燃料とする二輪車においては、ガソリン自動車同様、気温の変動によってタンク内のガソリン成分が揮発するという知見が得られている。ここではダイアーナルブリージングロス (Diurnal Breathing Loss:DBL)、ホットソークロス(Hot Soak Loss:HSL)について推計を行う。ランニングロス(Running Loss:RL)に係る排出量については、現時点では十分な知見が得られていないため推計対象とはしない(ただし、環境省が行った簡易な試算では排出量は非常に少ないという情報が得られている)。また、ガソリンスタンドにおける給油の際に燃料タンク内に蒸発していた対象化学物質が押し出されるいわゆる「受入ロス」は自動車同様、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する。

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

(2) 利用可能なデータ

燃料蒸発ガスについては、JCAP(Japan Clean Air Program:石油連盟・日本自動車工業会共同研究「大気改善のための自動車燃料等の技術開発プログラム」)の方法に従って、環境省において実施された全炭化水素(以下、THC という。)推計結果を用いる。これらのデータの種別及び資料等について表12-26に示す。

表12-26 二輪車の燃料蒸発ガスに係る排出量の推計に利用するデータの種別と資料等
(その1)(平成24年度)

データの種別		資料等
①	燃料蒸発に係る THC 排出量の推計結果 (平成13年度)	環境省環境管理技術室調べ(平成15年) ※HSLは資料中の数値を修正して採用した。
②	平成13年度における二輪車の都道府県別・車種別保有車両数(台)	自動車保有車両数(自検協統計)(平成14年3月、(財)自動車検査登録協力会)
③	二輪車における都道府県別・車種別保有台数(台)	原付:軽自動車税に関する調(平成24年4月1日現在、総務省) 原付以外:自動車保有車両数月報(平成25年3月末)、(一財)自動車検査登録情報協会
④	平成13年度における二輪車に係る車種別の車両1台当たりの年間平均走行量(km/台・年)	平成13年二輪車市場動向調査(平成14年3月、(社)日本自動車工業会)
⑤	平成24年度における二輪車に係る車種別の車両1台当たりの年間平均走行量(km/台・年)	2011年二輪車市場動向調査(平成24年3月、(社)日本自動車工業会) ※奇数年にのみ調査を実施するため、平成24年度は平成23年度と同じと仮定

表12-26 二輪車の燃料蒸発ガスに係る排出量の推計に利用するデータの種類と資料等
(その2) (平成 24 年度)

データの種類		資料等
⑥	燃料蒸発における対象化学物質排出量の対 THC 比率	EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook - 3rd edition (2002 年 10 月)
⑦	二輪車の車種別・販売年別国内向け販売台数(台)	(社) 日本自動車工業会データ (昭和 55 年～平成 13 年) ※一部ホームページで公開 http://www.jama.or.jp/industry/two_wheeled/two_wheeled_2t1.html ※THC 排出量の調査年である平成 13 年までを使用している。
⑧	二輪車の車種別残存率 (%)	環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)
⑨	経過年数別使用係数 (%)	上記⑧と同じ
⑩	対象化学物質排出量の対 THC 比率 (%)	EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook - 3rd edition (2002 年 10 月)

(3) 推計方法

推計は平成 13 年度における都道府県別・車種別・燃料種別 THC 排出量を年次補正し、対象化学物質排出量の対 THC 比率を乗じて算出する。推計式を以下に示す。

○ DBL に係る排出量の推計方法

(DBL に係る都道府県別・車種別対象化学物質別排出量)

$$\begin{aligned}
 &= (\text{平成 13 年度における都道府県別・車種別 THC 排出量}) \\
 &\quad \times (\text{年次補正係数}) \\
 &\quad \times (\text{対 THC 比率})
 \end{aligned}$$

○ HSL に係る排出量の推計方法

(HSL に係る全国の車種別 THC 排出量)

$$\begin{aligned}
 &= (\text{平成 13 年度における都道府県別の車種別 THC 排出量}) \\
 &\quad \times (\text{使用係数補正}) \\
 &\quad \times (\text{年次補正係数}) \\
 &\quad \times (\text{都道府県別配分指標}) \\
 &\quad \times (\text{対 THC 比率})
 \end{aligned}$$

※都道府県別配分指標としては、都道府県別・車種別保有台数を使用する。

環境省環境管理技術室が別途推計した DBL に係る平成 13 年度の都道府県別・車種別 THC 排出量の推計結果を表12-27 に、HSL の全国の車種別 THC 排出量の推計結果を表12-28 に示す。

環境省環境管理技術室が推計した HSL の THC 排出量では、初めて登録をされてから年数が経つほど使用されなくなる傾向(使用係数)が考慮されていないため、使用係数補正を行った。方法としては、年別・車種別の出荷台数と経過年別残存率を乗じて算出した年別の保有台数構成比に、経過年別使用係数を加重平均することで使用係数補正比率を算出し、HSL の THC 排出量に乘じることで補正を行った。算出された車種ごとの使用係数補正比率を表12-29 に示す。

また、把握されている THC 排出量は平成 13 年度の数値であるため、年次補正として平成 13 年度及び平成 24 年度(※隔年調査であるため、平成 24 年度は平成 23 年度の数値を活用)の都道府県別・車種別保有台数及び1台当たりの年間平均走行量(表12-30 図12-15 参照)を用いて補正を行った。

また THC 排出量に対する対象化学物質の比率を表12-31 に示す。採用する数値は自動車の場合と同様に、EMEP/CORINAIR で報告されている「資料1 (Veldt et al.)」を採用することとし、今回の推計は、キシレン(80)、トルエン(300)、ベンゼン(400)の3物質について行うこととする。

表12-27 DBLのTHC排出量(平成13年度)

都道府県名	DBLのTHC排出量(kg/年)				合計
	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪	
北海道	12,147	2,347	12,451	15,703	42,648
青森県	10,044	1,154	2,616	3,269	17,083
岩手県	11,488	1,832	2,974	4,014	20,309
宮城県	16,965	1,978	5,427	7,958	32,328
秋田県	9,536	1,161	2,940	4,498	18,134
山形県	12,012	1,771	3,194	5,653	22,630
福島県	16,912	2,743	5,216	8,137	33,008
茨城県	25,709	2,647	6,990	14,619	49,965
栃木県	19,589	2,296	6,347	12,021	40,253
群馬県	14,727	2,729	5,315	10,263	33,034
埼玉県	54,702	7,947	18,333	31,161	112,143
千葉県	48,888	5,785	14,379	25,570	94,622
東京都	105,100	28,698	77,170	85,912	296,880
神奈川県	105,368	20,444	41,214	55,470	222,496
新潟県	27,979	3,556	6,661	11,931	50,127
富山県	6,598	968	2,104	4,506	14,175
石川県	9,918	941	3,054	5,072	18,986
福井県	6,234	567	1,695	3,331	11,827
山梨県	13,027	1,113	2,815	4,628	21,583
長野県	26,419	4,079	7,923	14,071	52,492
岐阜県	14,692	1,970	5,596	9,149	31,408
静岡県	64,763	10,394	19,464	28,945	123,566
愛知県	55,405	6,860	19,964	37,050	119,280
三重県	29,760	3,434	6,522	10,033	49,749
滋賀県	17,593	1,900	3,601	5,830	28,924
京都府	59,554	9,915	11,951	16,452	97,872
大阪府	108,313	15,146	29,543	36,975	189,976
兵庫県	86,115	14,055	23,611	29,113	152,895
奈良県	30,698	3,001	4,013	5,962	43,675
和歌山県	27,756	6,702	3,941	4,051	42,450
鳥取県	5,074	893	1,206	2,136	9,310
島根県	9,756	1,749	1,715	2,487	15,706
岡山県	26,970	5,567	5,701	9,437	47,675
広島県	59,203	9,437	10,599	15,044	94,282
山口県	18,698	3,096	4,279	6,263	32,335
徳島県	9,548	1,875	1,779	5,170	18,372
香川県	17,242	4,809	3,510	5,347	30,908
愛媛県	32,907	7,174	5,116	3,750	48,946
高知県	17,268	3,072	2,959	4,295	27,594
福岡県	61,070	8,198	19,773	31,867	120,908
佐賀県	8,939	1,677	1,882	4,413	16,910
長崎県	24,818	5,948	6,041	7,491	44,297
熊本県	26,179	2,966	4,285	7,315	40,745
大分県	21,780	2,875	4,151	5,937	34,743
宮崎県	15,195	1,644	3,659	5,896	26,394
鹿児島県	33,802	3,709	6,682	8,815	53,008
沖縄県	13,143	3,614	4,017	5,610	26,383
合計	1,449,603	236,436	444,379	642,617	2,773,034

出典:環境省環境管理技術室(平成15年)

表12-28 HSL の THC 排出量(平成 13 年度)

車種	HSL の THC 排出量(t/年)
原付一種	2,599
原付二種	467
軽二輪	931
小型二輪	1,905

出典:環境省環境管理技術室(平成 15 年)を修正して採用した。

表12-29 使用係数補正比率の推計結果(平成 13 年度)

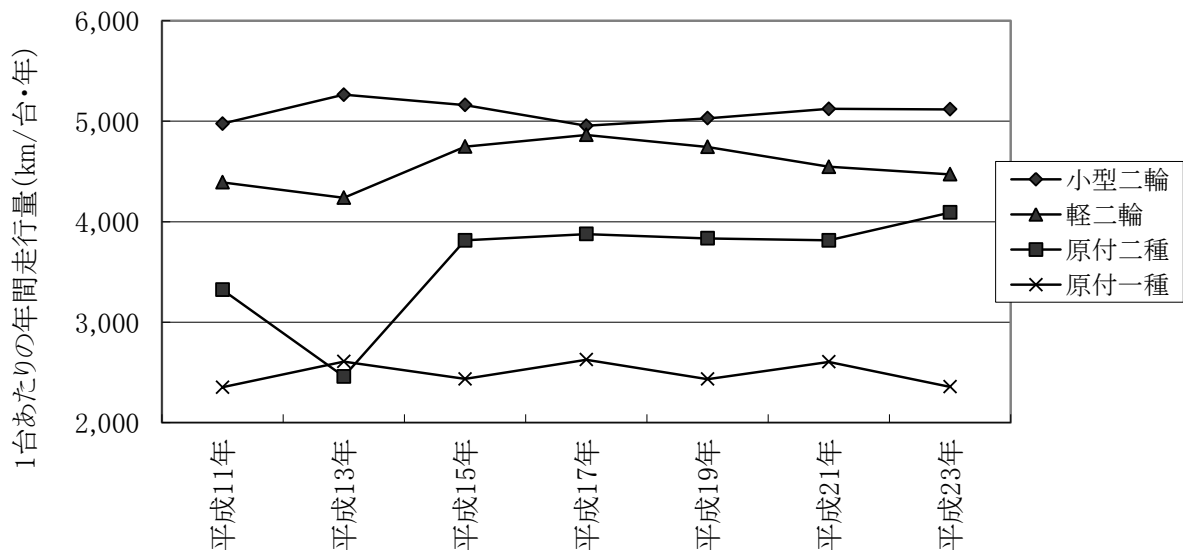
車種	使用係数補正比率
原付一種	50%
原付二種	57%
軽二輪	40%
小型二輪	46%

表12-30 車種別の二輪車1台当たりの走行量(再掲)

車種	1 台当たりの年間走行量(km/台・年)						
	平成 11 年	平成 13 年	平成 15 年	平成 17 年	平成 19 年	平成 21 年	平成 23 年
原付一種	2,351	2,607	2,434	2,626	2,432	2,604	2,355
原付二種	3,322	2,458	3,814	3,876	3,834	3,814	4,091
軽二輪	4,392	4,239	4,747	4,864	4,745	4,546	4,472
小型二輪	4,976	5,265	5,162	4,954	5,030	5,124	5,118

出典:二輪車市場動向調査((社)日本自動車工業会)(奇数年度のみ調査を実施)

注:調査は奇数年度のみのため、平成 24 年度は平成 23 年度データで代用した。



出典:二輪車市場動向調査((社)日本自動車工業会)(奇数年度のみ調査を実施)

注:調査は奇数年度のみのため、平成 24 年度は平成 23 年度データで代用した。

図12-15 車種別の二輪車1台当たりの走行量(再掲)

表12-31 二輪車の燃料蒸発ガスに係る対象化学物質排出量の対 THC 比率(再掲)

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

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

注2:本表に示す数値は 1st edition(1996 年 2 月)から変更されていない。

→ <http://reports.eea.eu.int/EMEPCORINAIR3/en/page002.html>

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

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

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

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

(4) 推計フロー

(3)で示した設定もしくは推計方法をまとめると図12-16、図12-17 のとおりである。

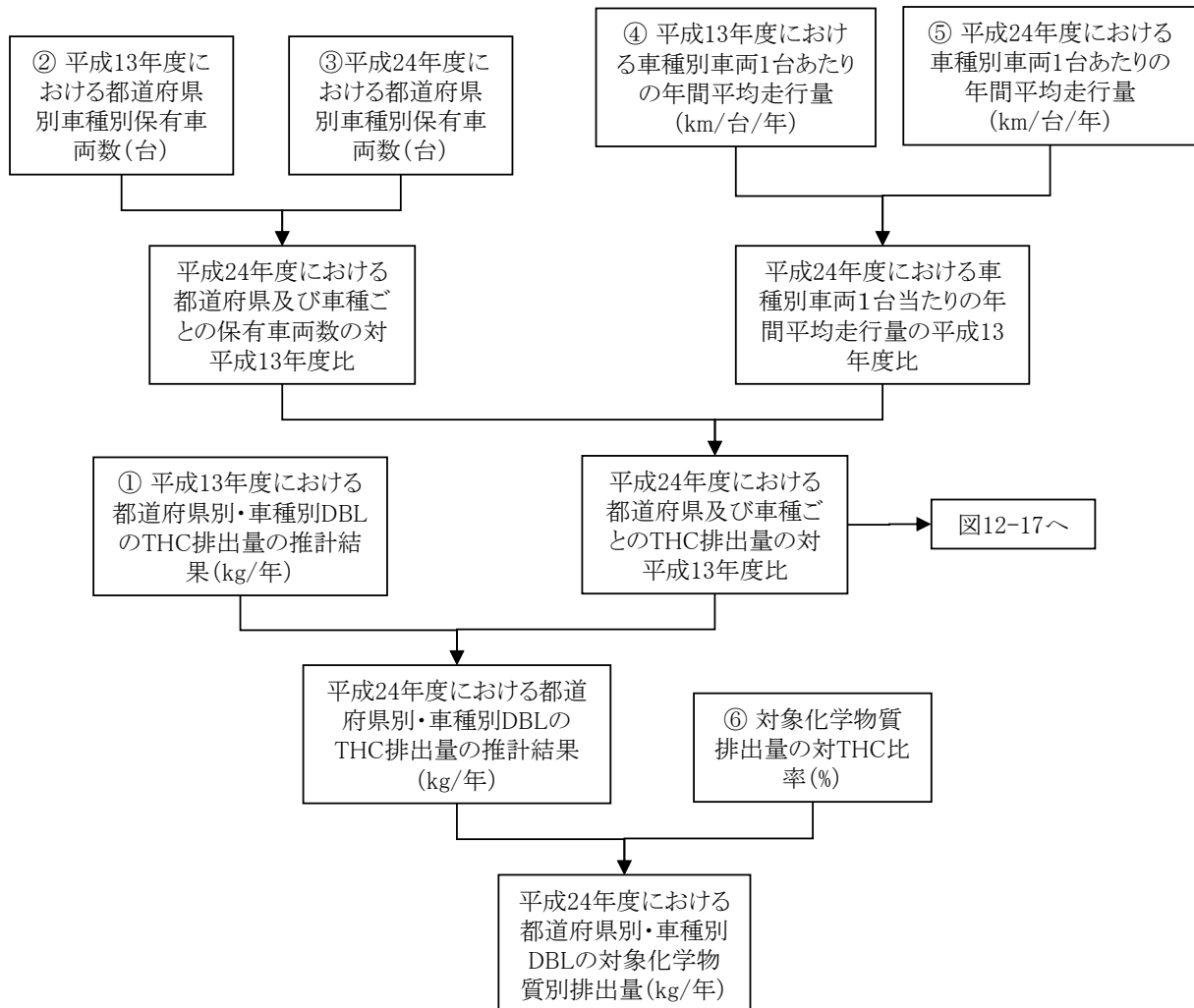


図12-16 燃料蒸発ガス(DBL)に係る推計フロー

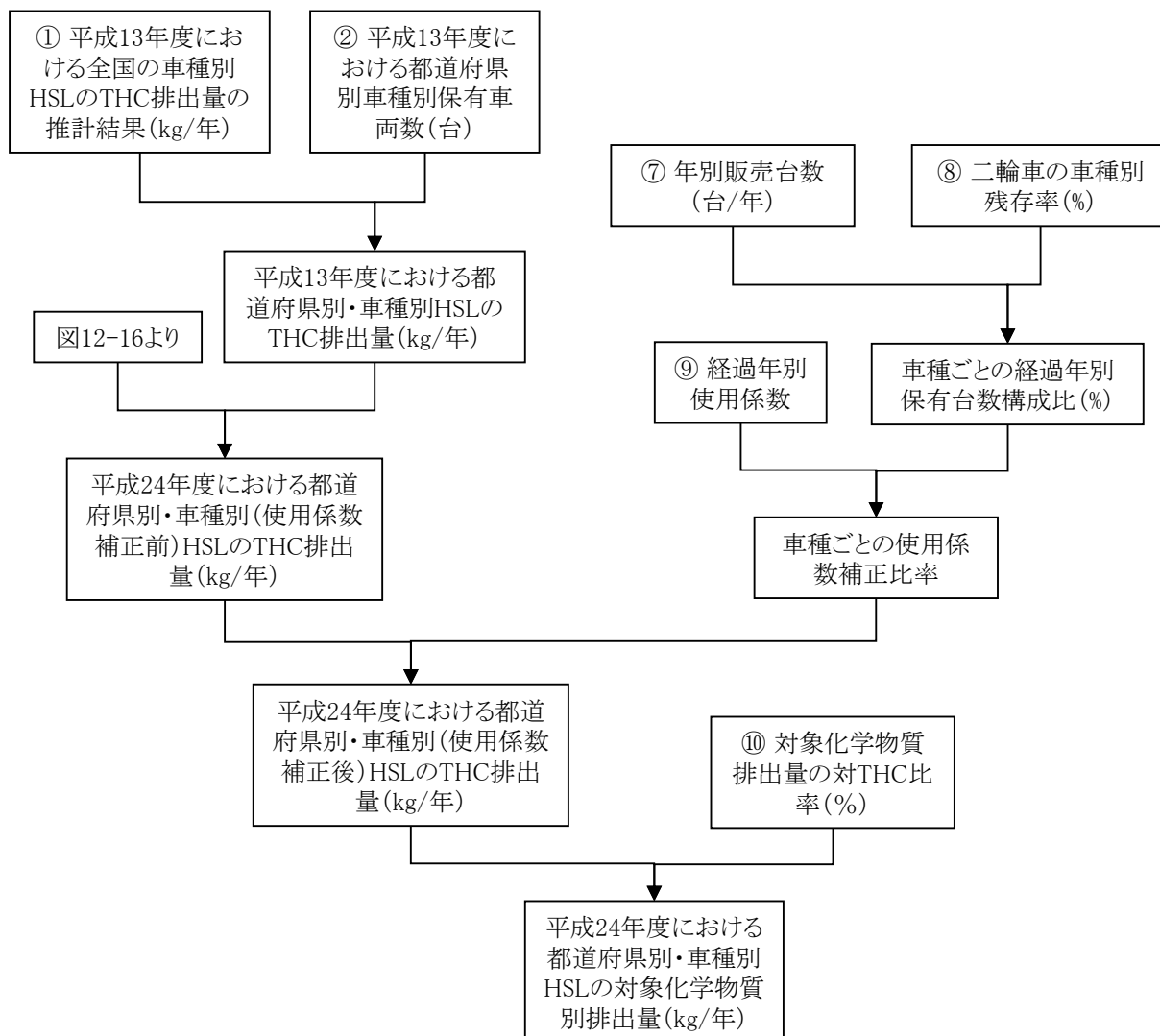


図12-17 燃料蒸発ガス(HSL)に係る推計フロー

(5) 東日本大震災影響を考慮した補正の検討

東日本大震災により、二輪車の活動量に以下の影響があったことが考えられるが、1年間を通じた都道府県別の二輪車の活動量への影響については増減要因が混在しており、大きな影響を及ぼす要因を確実に判断するための根拠データがないため、補正は行わないこととした。

- ▶ 被災地域における道路の寸断等によって二輪車の走行量が大幅に減少した地域があった可能性がある。
- ▶ 災害ボランティアの活動やその他の復興需要により、被災地域を中心に人や物の輸送が増加した可能性がある。

(6) 推計結果

推計結果を表12-32～表12-34 に示す。二輪車に係る排出量推計においては、燃料蒸発ガスの割合は THC 排出量では 29.4%であるものの、THC 中に含まれている対象化学物質の含有率が低いため、対象化学物質合計では燃料蒸発ガスの割合は 3.4%にとどまっている。

表12-32 二輪車(燃料蒸発ガス)に係る THC 排出量(平成 24 年度)の推計結果

車種	THC 排出量(t/年)			燃料蒸発ガスの割合 =(c)/ {(a)+(b)+(c)}
	ホット スタート (a)	コールドスタート時の増分 (b)	燃料蒸発 ガス (c)	
原付一種	6,446	1,652	1,879	18.8%
原付二種	1,274	75	994	42.4%
軽二輪	2,013	166	979	31.0%
小型二輪	1,613	155	1,735	49.5%
合計	11,345	2,049	5,587	29.4%

表12-33 二輪車(燃料蒸発ガス)に係る車種別対象化学物質別排出量の推計結果(平成 24 年度)

対象化学物質		年間排出量(kg/年)				
物質 番号	物質名	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪	合計
80	キシレン	9,395	4,969	4,896	8,675	27,935
300	トルエン	18,789	9,938	9,792	17,349	55,869
400	ベンゼン	18,789	9,938	9,792	17,349	55,869
	合計	46,973	24,846	24,481	43,373	139,673

表12-34 二輪車(燃料蒸発ガス)の二輪車合計の排出量に占める割合(平成24年度)

対象化学物質		年間排出量(t/年)			燃料蒸発ガスの割合 =(c)/ {(a)+(b)+(c)}
物質番号	物質名	ホットスタート (a)	コールドスタート時の増分(b)	燃料蒸発ガス(c)	
10	アクロレイン	5	1	-	-
12	アセトアルデヒド	32	4	-	-
53	エチルベンゼン	354	47	-	-
80	キシレン	839	187	28	2.7%
240	スチレン	199	20	-	-
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	128	17	-	-
300	トルエン	1,248	261	56	3.6%
351	1,3-ブタジエン	40	8	-	-
399	ベンズアルデヒド	27	4	-	-
400	ベンゼン	389	18	56	12.1%
411	ホルムアルデヒド	99	10	-	-
合計		3,359	577	140	3.4% ^{注2}

注1:エチルベンゼンと1,3,5-トリメチルベンゼンについて、仮に表12-31の注4に示す比率を採用した場合は、燃料蒸発ガスに係るそれぞれの全国排出量は約5.6t(THC排出量5,587t/年×0.1%)、約2.2t(THC排出量5,587t/年×0.04%)と試算されるが、現時点において信頼できる値とは認められないため、PRTRとしての推計結果としては採用しないこととする。

注2:合計欄の燃料蒸発ガスの割合は、排出形態ごとの合計値における「燃料蒸発ガスの割合」を示す。

(参考 1) 二輪車の排出係数測定車両数

1) ホットスタート

① THC 排出係数

表12-6 で示した二輪車(ホットスタート)に係る THC 排出係数の測定車両数及びデータ数を表12-35 に示す。これらのデータを以下の式で回帰分析した結果を推計に使用している。

$$EF = \alpha \times (1/V) + \beta \times V + \gamma \times V^2 + c$$

EF: 排出係数

α 、 β 、 γ : 係数、 c : 定数

表12-35 二輪車(ホットスタート)に係る THC 排出係数の測定車両数等

規制車種 区分	ス ローク 数	規制 年	計測 車両 数	計測データ数					
				合計	実走行 モード 10 ≤ V < 15	15 ~ 25	25 ~ 40	40 ~ 60	60 ~ 80
原付一種	2	未規制	2	6	2	2	2	-	-
		H10	4	32	5	19	6	2	-
	4	未規制	2	6	2	2	2	-	-
		H10	3	25	4	14	5	2	-
原付二種	2	未規制	2	8	2	2	2	2	-
		H11	2	22	2	9	2	5	4
	4	未規制	2	8	2	2	2	2	-
		H11	3	30	3	13	2	7	5
軽二輪	2	未規制	2	14	2	2	2	4	4
		H10	-	-	-	-	-	-	-
	4	未規制	2	14	2	2	2	4	4
		H10	4	49	6	17	5	11	10
小型二輪	4	未規制	3	21	3	3	3	6	6
		H11	6	69	7	27	5	16	14
合計			37	304	42	114	40	61	47

資料: 環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

② 対象化学物質排出量の対 THC 比

表12-12 で示した対象化学物質の対 THC 比率ののべ測定車両数を表12-36 に、THC 排出量と各対象化学物質の排出量を図12-18 に示す。なお、設定には、従前の方法にならい、ホットスタートの試験結果として排ガス試験(測定モードは環境庁モード)における「準コールド」の試験結果も採用した。

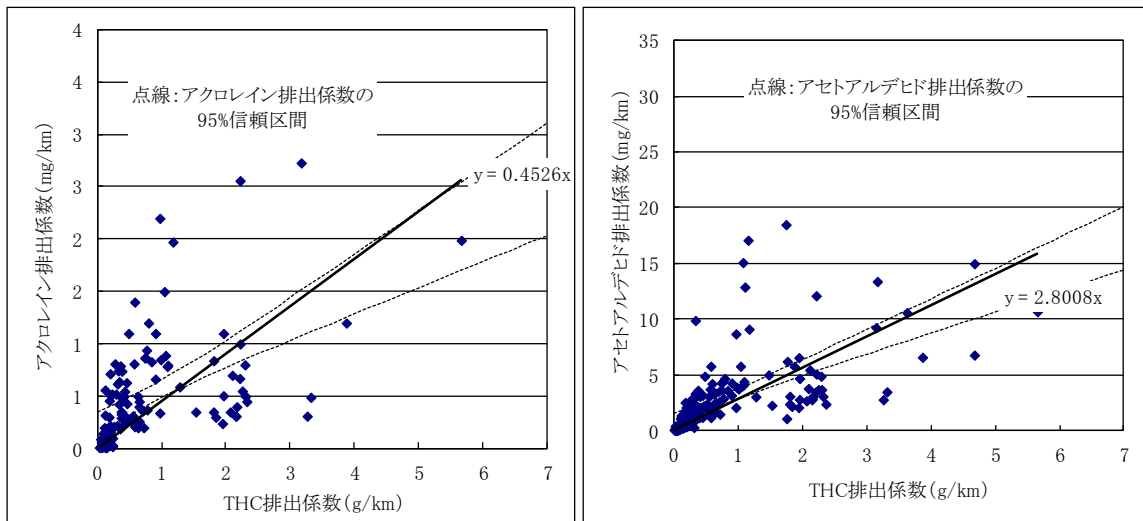
表12-36 二輪車(ホットスタート)に係る対象化学物質の対 THC 比率ののべ測定車両数

車種	のべ測定車両数 ^{注1)}				合計
	規制未対応	H10 規制 H11 規制	H18 規制 H19 規制	台湾製の 車両	
原付一種		31	13		44
原付二種		29	13	1	43
軽二輪		23	16		39
小型二輪		34	22		56
不明	3	1			4
合計	3	118	64	1	186

注 1: 同一の車両で異なる試験モードで測定した場合にもそれぞれを 1 車両と数えている。

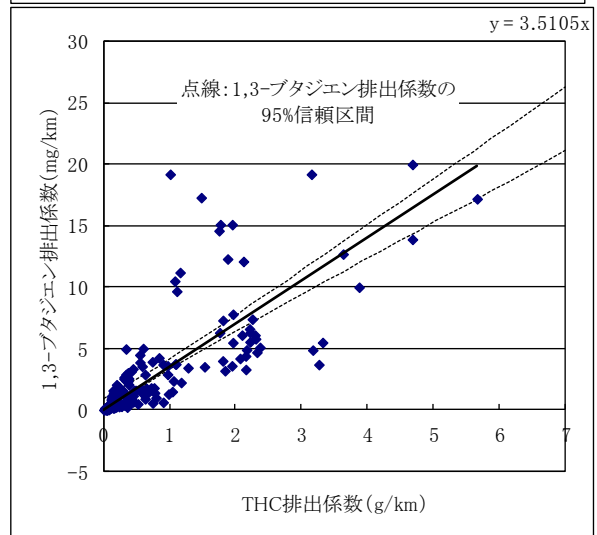
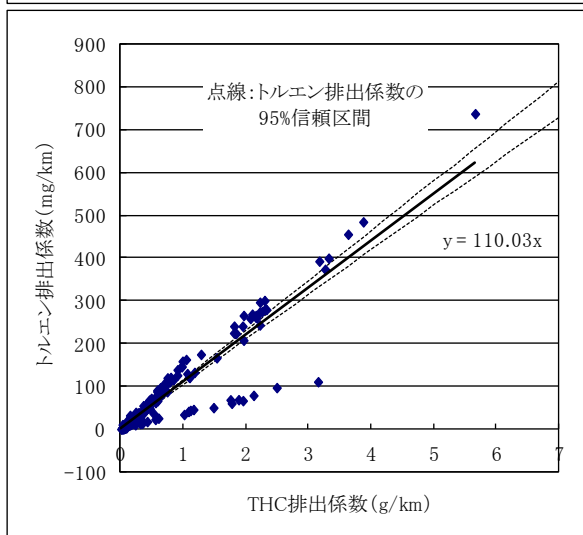
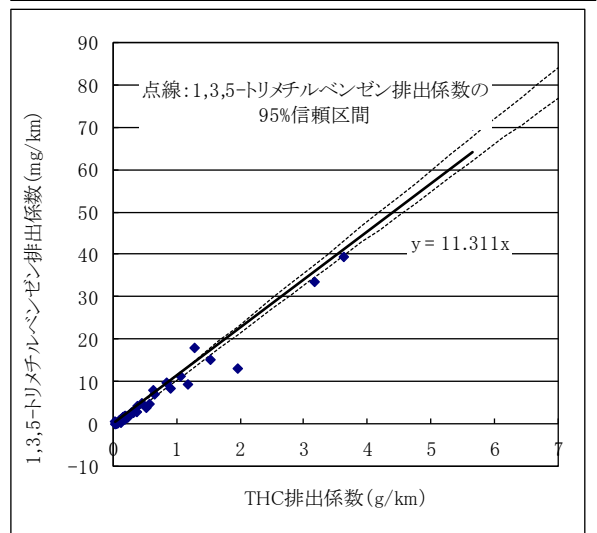
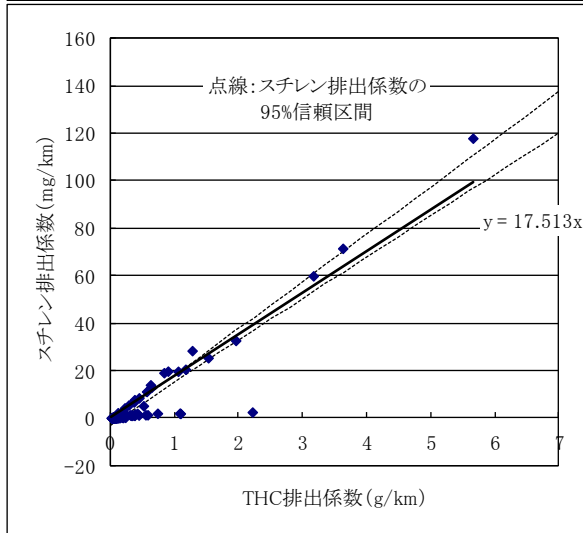
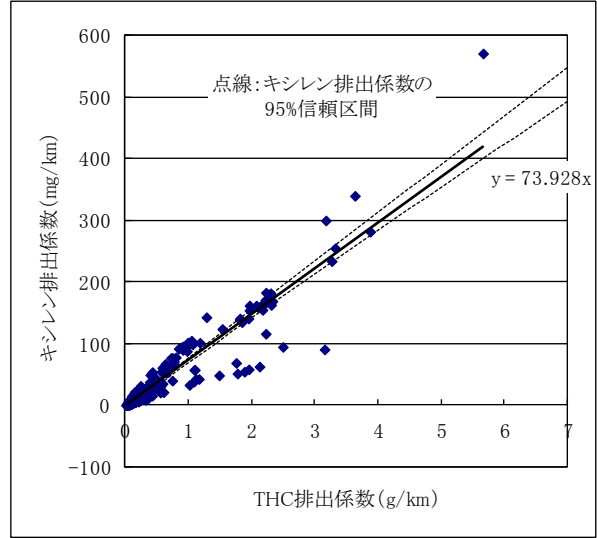
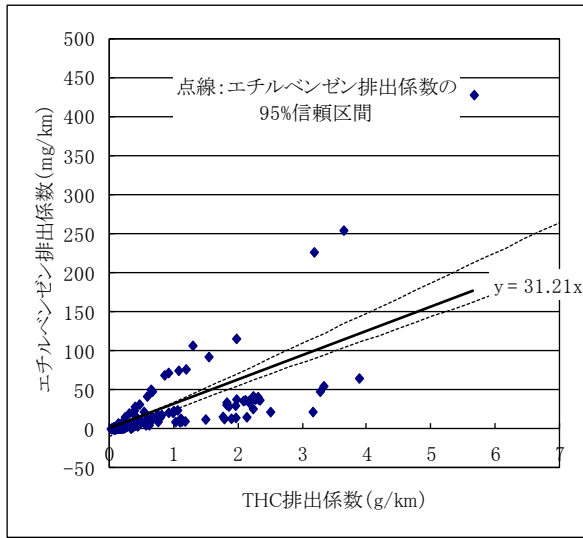
注 2: 測定を行っていない物質がある場合もあるため、すべての物質が 186 データ存在している訳ではない。

資料: 環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)



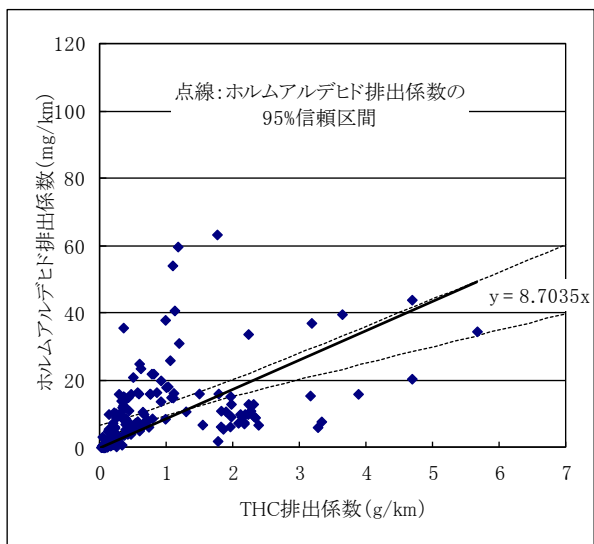
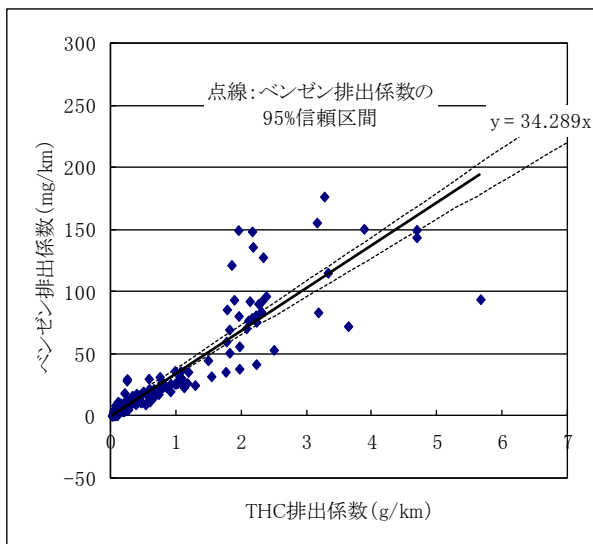
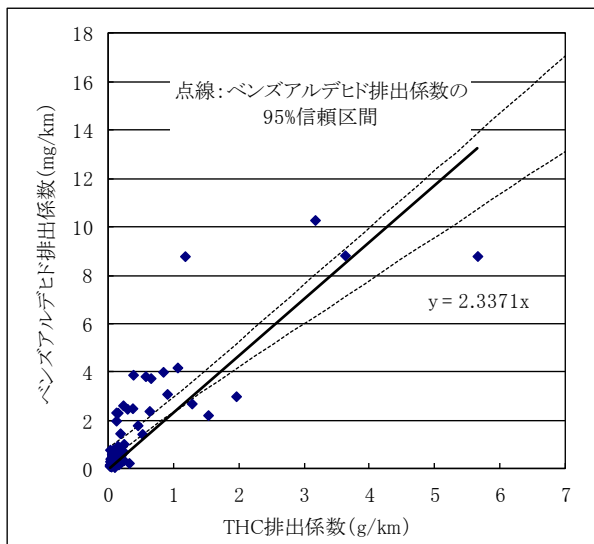
資料: 環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)

図12-18 二輪車(ホットスタート)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



資料:環境省環境管理技術室調べ(平成16年)、平成23年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成24年3月、財団法人 日本自動車研究所)

図12-18 二輪車(ホットスタート)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)



資料: 環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)

図12-18 二輪車(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)

2) コールドスタート時の増分

① THC 排出係数

表12-16 で示した二輪車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出係数測定車両数を表12-37 に示す。

表12-37 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出係数の測定車両数

車種区分	ストローク数	測定車両数	
		規制未対応	規制対応
原付一種	2	1	4
	4	1	3
原付二種	2	1	1
	4	1	1
軽二輪	2	注)	注)
	4	1	3
小型二輪	4	1	3

資料:環境省環境管理技術室調べ(平成 15 年 3 月)

注:軽二輪車の 2 ストロークエンジンの数値は原付二種の数値を代用した。

② 対象化学物質排出量の対 THC 比率

表12-23 で示した対象化学物質の対 THC 比率ののべ測定車両数を表12-38 に、THC 排出量と各対象化学物質の排出量を図12-19 に示す。

コールドスタート時の増分においては、THC 排出量、対象化学物質別排出量ともに、単位走行量当たりのコールドスタート時の排出量から、単位走行量当たりのホットスタート時の排出量を差し引き、当該試験モードのコールドスタートの走行距離を乗じて、始動1回あたりの排出係数を算出して対 THC 比率の設定に用いた。この際に、値がマイナスになった場合には、ゼロとみなした。

また、従前の方法にならってホットモードにおける試験結果が得られないが、準コールドモードの結果が得られる場合には、これをホットモードの試験結果の代わりに用いた。

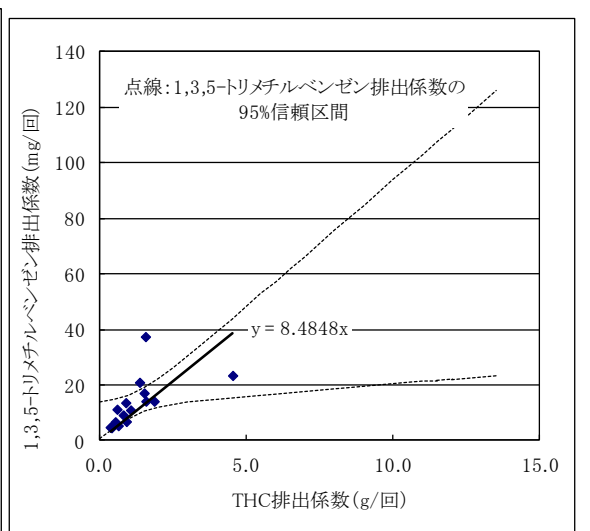
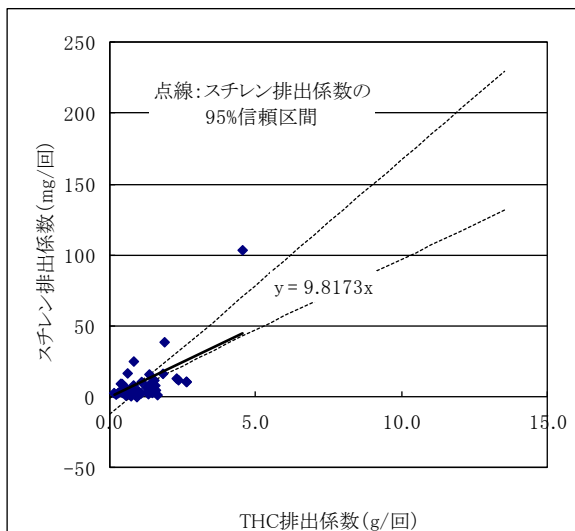
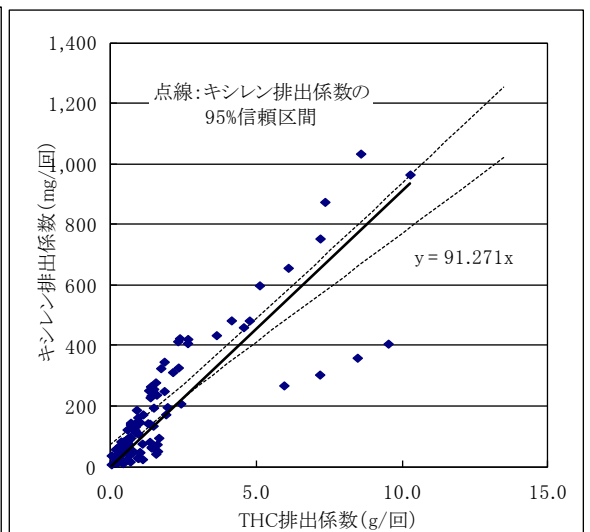
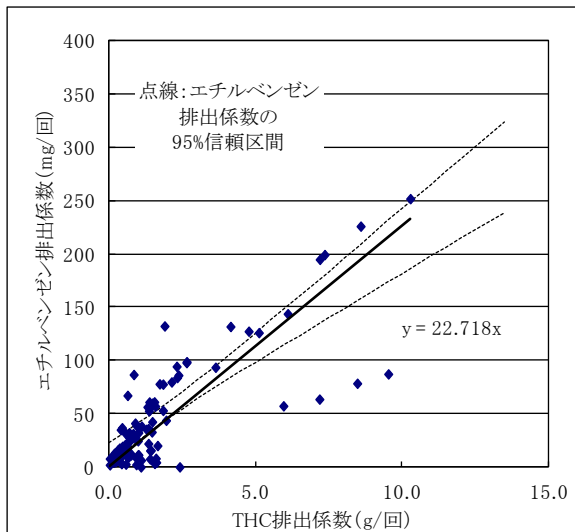
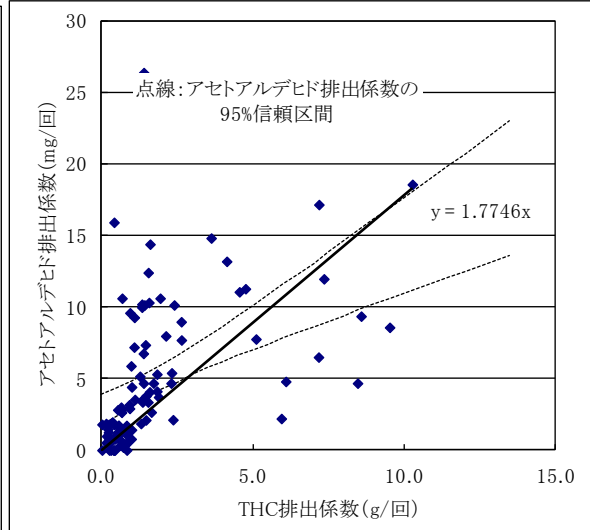
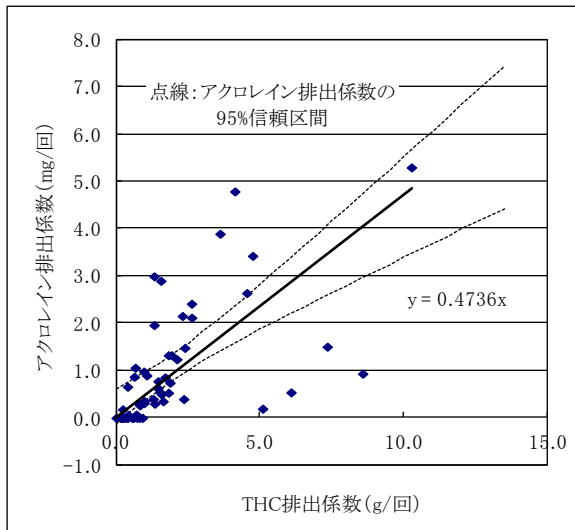
表12-38 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る対象化学物質の対 THC 比率ののべ測定車両数

車種	のべ測定車両数 ^{注1)}			
	H10 規制 H11 規制	H18 規制 H19 規制	台湾製の 車両	合計
原付一種	17	10		27
原付二種	16	9	1	26
軽二輪	12	10		22
小型二輪	18	12		30
合計	63	41	1	105

注 1:同一の車両で異なる試験モードで測定した場合にもそれぞれを 1 車両と数えている。

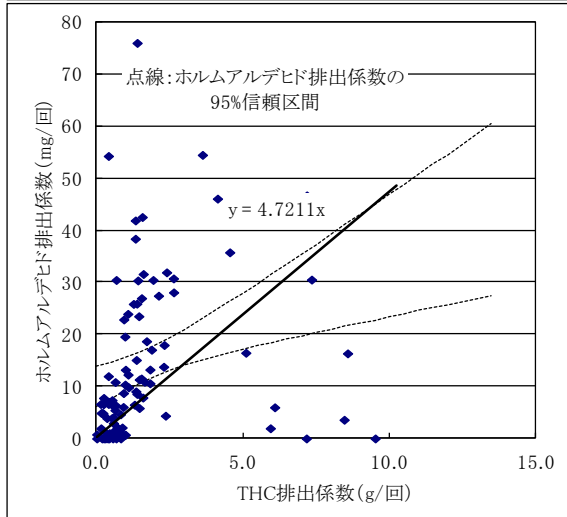
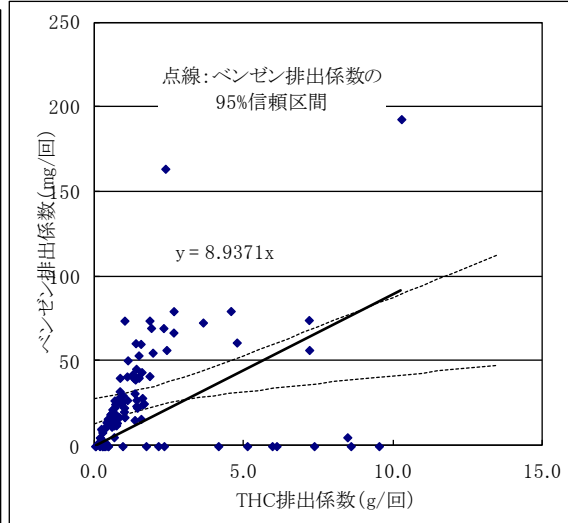
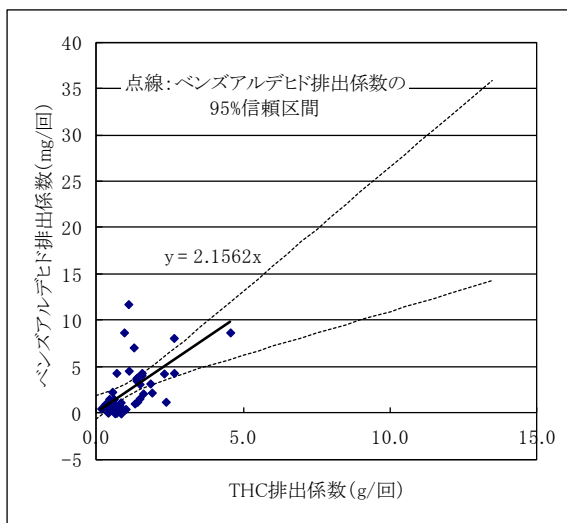
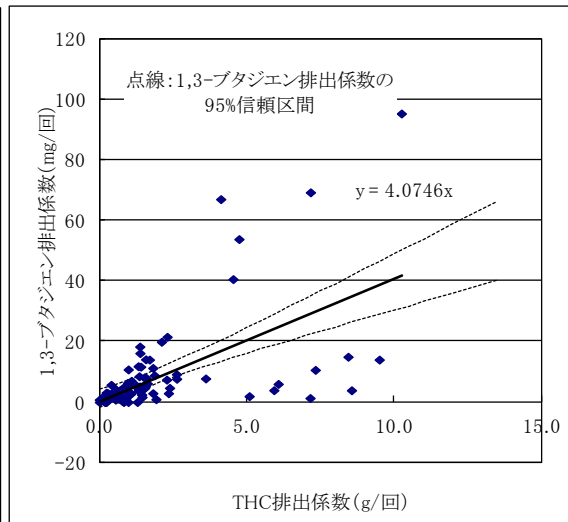
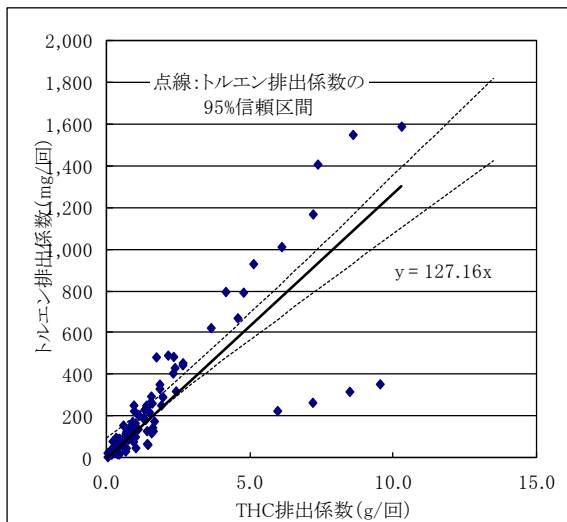
注 2:測定を行っていない物質がある場合もあるため、すべての物質が 105 データ存在している訳ではない。

資料:環境省環境管理技術室調べ(平成 16 年)、平成 23 年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成 24 年 3 月、財団法人 日本自動車研究所)



資料: 環境省環境管理技術室調べ(平成16年)、平成23年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成24年3月、財団法人 日本自動車研究所)

図12-19 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その1)



資料:環境省環境管理技術室調べ(平成16年)、平成23年度 自工会受託研究報告書「二輪車の未規制物質及び温室効果ガスに係る排出原単位の調査」(平成24年3月、財団法人 日本自動車研究所)

図12-19 二輪車(コールドスタート時の増分)に係る THC 排出量と対象化学物質別排出量の比率(その2)

(参考2)

JCAPの推計方法

環境省においては、JCAP(Japan Clean Air Program:石油連盟・日本自動車工業会共同研究「大気改善のための自動車燃料等の技術開発プログラム」)で開発された燃料蒸発に係る推計方法に基づき、全国レベルにおける推計が行われている。

ダイアーナルブリージングロス(DBL)に係る推計方法

DBLに係る排出量は、駐車車両数に対して、駐車車両1台当たりの排出係数を乗じて算出するのが基本的な方法である。

燃料タンクから蒸発するTHC排出量は以下の式で算出することができる。

(タンク空隙容積当たりのTHC排出係数;g/gal.)

$$=0.00817 \times \text{EXP}(0.2357 \times Rvp) \times \{ \text{EXP}(0.0409 \times T_2) - \text{EXP}(0.0409 \times T_1) \}$$

※タンク容積(L)は表12-39に示す。

Rvp:ガソリンのリード蒸気圧(Psi)

※Rvpは石油連盟の数値を採用した。

T₁:初期燃料温度(F)

T₂:最終燃料温度(F)

※T₁、T₂は気温とほぼ同様の上下をするため、気温と同じとみなす。気温が上昇した部分のみを考慮し、下降した場合にはゼロとみなす。またいったん下降したのちに上昇した場合には、累積上昇幅が(T₁-T₂)となる。

表12-39 車種ごとのタンク容積

車種	タンク容積(L)
原付一種	5.6
原付二種	6.4
軽二輪	9.4
小型二種	18.1

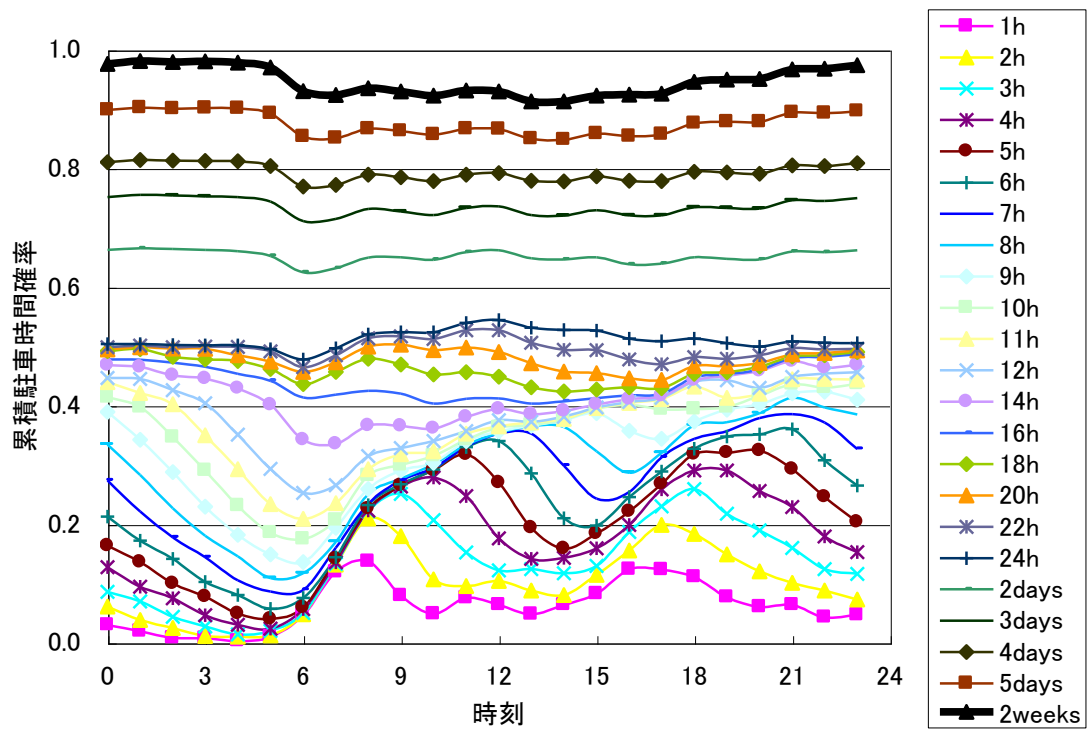
資料:(財)日本自動車研究所 報告書

表12-40 月別のRvp

期間	Rvp(kPa)
1月～2月	81
3月～4月	75
5月～6月	68
7月～8月	70
9月～10月	78
11月～12月	82

資料:(財)日本自動車研究所 報告書

時刻ごとの駐車時間長別構成比は「自動車の使用実態調査」(平成10年3月、(財)石油産業活性化センター)の結果が得られている(小型二輪車の例、図12-20参照)。



資料:(財)日本自動車研究所 報告書

図12-20 時刻ごとの駐車時間長別車両数構成比(小型二輪車の例)

ホットソークロス（HSL）に係る推計方法

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

HSL に係る THC 排出量は以下の式で算出することができる。

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

排出係数は JCAP で使用されている数値(g/停止回数)を採用する。1日当たりの停止回数も JCAP で調査されている回数を採用する。保有台数は DBL と同じデータを採用する。それぞれ表 12-41、表12-42 に示す。

表12-41 車種ごとの HSL 排出係数

車種	HSL 排出係数 (g/回)
原付一種	0.44
原付二種	0.56
軽二輪	1.06
小型二種	3.21

資料: (財)日本自動車研究所 報告書

表12-42 車種ごとの1日当たりの停止回数

車種	停止回数 (回/日)
原付一種	1.75
原付二種	1.73
軽二輪	1.45
小型二種	1.22

資料: (財)日本自動車研究所 報告書