

自動車排出量及び大気環境濃度の将来予測について

目 次

- 1 大気環境濃度予測の概要
- 2 自動車発生源の設定
 - (1) 自動車排出量の算定方法
 - (2) 計算ケースの設定
- 3 結果
 - (1) 自動車排出量算定結果
 - (2) 測定局濃度予測結果
 - (3) 道路沿道における濃度予測結果
- 4 対策効果の検証
- 5 将来推計に係る留意事項

1 大気環境濃度予測の概要

(1) 目的

現行の対策を継続した場合(単純将来)及び規制廃止ケースにおける自動車排出量算定、大気環境濃度予測及びその対策効果の検証を行う。

(2) 実施内容

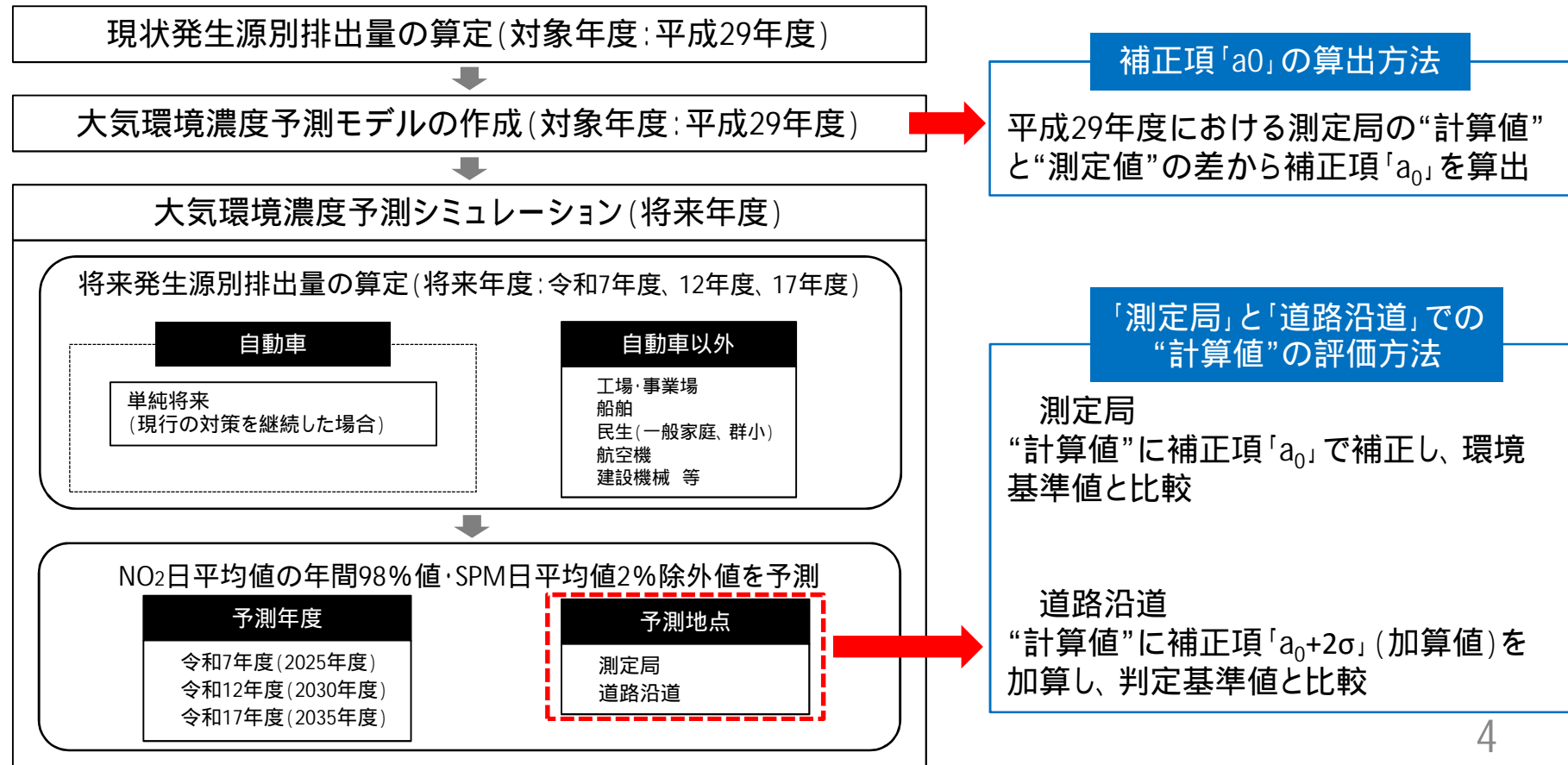
- NOx及びPMの排出量算定(対策地域、路線等)
- 大気環境濃度予測モデルは令和元年度(2019年度)に作成したモデルを使用(現況年度:平成29年度(2017年度))
- 大気環境濃度予測(常時監視測定局、道路沿道)
将来の予測年度は、3年度分(令和7年度(2025年度)、令和12年度(2030年度)、令和17年度(2035年度))

環境基準確保の評価手法の数値計算では、道路沿道(道路端から50mまでの10mメッシュの中央点)の計算を行うが、将来推計においては、常時監視測定局及び道路沿道(道路端から10mまでの10mメッシュの中央点(道路端から5m))で計算。

1 大気環境濃度予測の概要

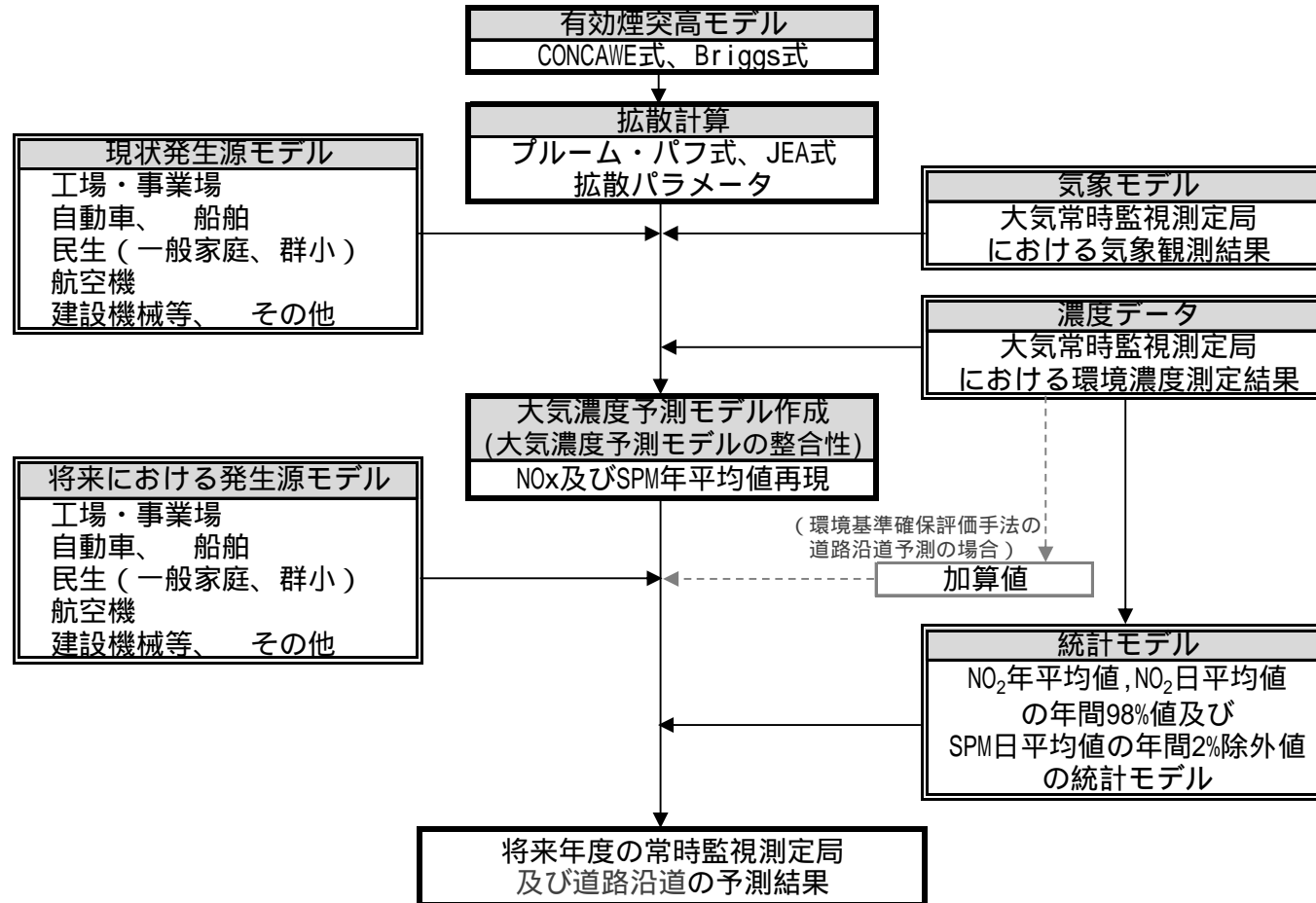
■ 大気環境濃度予測モデル

- 「窒素酸化物総量規制マニュアル」及び「浮遊粒子状物質汚染予測マニュアル」に示される手法(拡散計算モデルと統計モデルを組み合わせた方法、以下「NOxマニュアル等」という)を用いる。



1 大気環境濃度予測の概要

NOxマニュアル等に準じたモデルの概念図



気象及び各種発生源データを整理して、大気汚染物質の数値シミュレーションモデルを用いて、将来年度の濃度(NO₂98%値、SPM2%除外値)を推計する。

2(1) 自動車排出量の算定方法

■ 自動車排出量(暖機時)算定の概要

(1) 自動車走行量

- 現状年度(平成29年度)走行量
 - ✓ 幹線道路は「平成27年度道路交通センサス(国土交通省)」等をもとに設定
 - ✓ 細街路は「自動車燃料消費量調査(国土交通省)」をもとに設定
- 将来年度の走行量
 - ✓ 国土交通省資料(「新たな将来交通需要推計」)をもとに設定

(2) 自動車排出係数

- ✓ 自動車の車種別排出係数(g/km)は、排出ガス規制区分別原単位(g/km、g/km/t)と排出ガス規制区分別構成率(%)で加重平均して作成
- ✓ 将来年度の排出ガス規制区分別構成率は、平成30年度以降の新車登録台数を「自動車ディーラー・ビジョン(平成30年度)」(社団法人日本自動車販売協会連合会)に示される車種別新車需要台数推計結果から推定し、車齢に応じた残存率¹及び走行係数²を乗じて作成

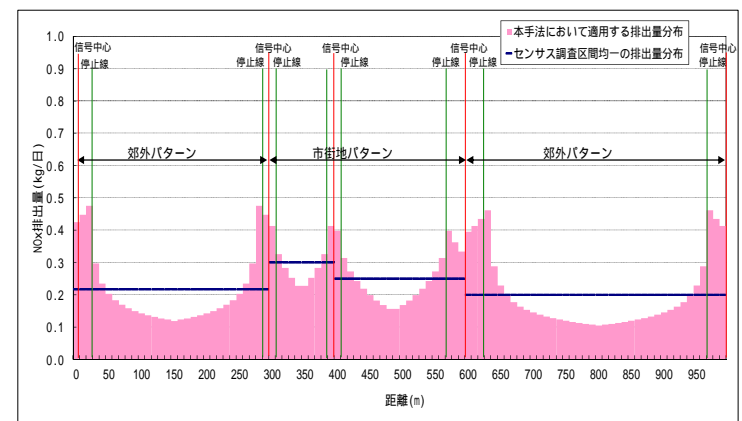
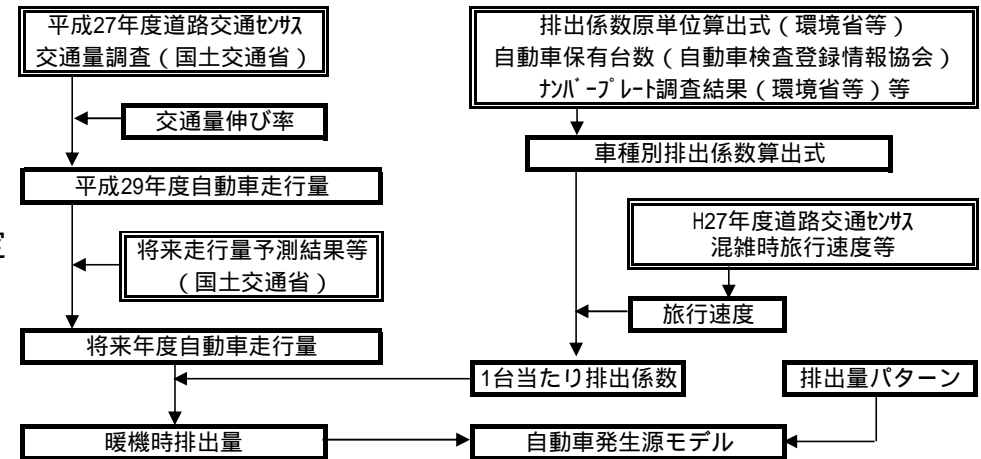
1 残存率は、新車で登録された台数が車齢に応じて少なくなる割合。

2 走行係数は、車齢別の稼働率が、新しい車両は高く、古い車両は低い状況を表した係数。

(走行時の「ナンバープレート調査の車齢別構成率」を保有時の「保有台数の車齢別構成率」で除して算出)

(3) 排出量パターン

- ✓ 信号(交差点)付近における、自動車の停止・発進・加速によるNO_x排出量増加パターンを反映(右図)



2(1) 自動車排出量の算定方法

■ 自動車排出量(冷機時)算定の概要

(1) 自動車の実働台数

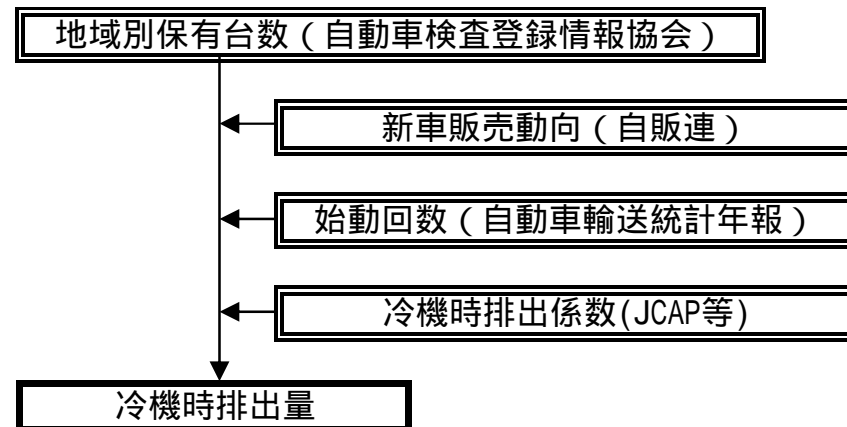
- 乗用車
 - ✓ 自動車保有台数に自動車利用率(「平成27年度全国都市交通特性調査結果」(国土交通省))を乗じて算定
- 貨物車(乗用車以外)
 - ✓ 自動車保有台数に実働率(「自動車輸送統計年報」(国土交通省))を乗じて算定

(2) 冷機時始動回数

- ✓ 「自動車輸送統計年報」(国土交通省)から実働1日1車あたり輸送回数を設定し、上記(1)の自動車の実働台数を乗じて、始動回数を算定

(3) 冷機時排出係数

- ✓ 冷機時排出係数(暖機時に対する増加分)は、JATOP等の資料から燃料別、排出ガス規制区分別に設定



2(2) 計算ケースの設定

■ 将来年度における計算ケース

- ✓ 単純将来(現行の対策を継続した場合)
- ✓ 規制廃止ケース(車種規制や各自治体条例の流入車規制を廃止する場合)

	将来ケースの内容	2025年度 (R7年度)	2030年度 (R12年度)	2035年度 (R17年度)
単純将来	-			
規制廃止ケース	車種規制、流入車規制の廃止			

2(2) 計算ケースの設定 (現在の規制の枠組み)

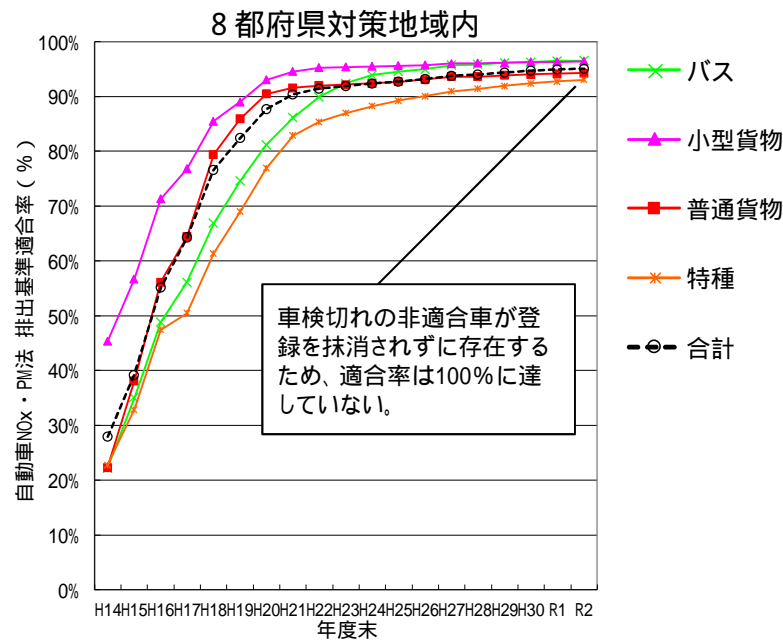
■ 車種規制と流入車規制

● 車種規制(新規登録、使用過程車の規制)

- ✓ 車種規制(自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両の対策地域内における登録禁止)の結果、対策地域内における基準適合車への代替が促進。(左下図参照)

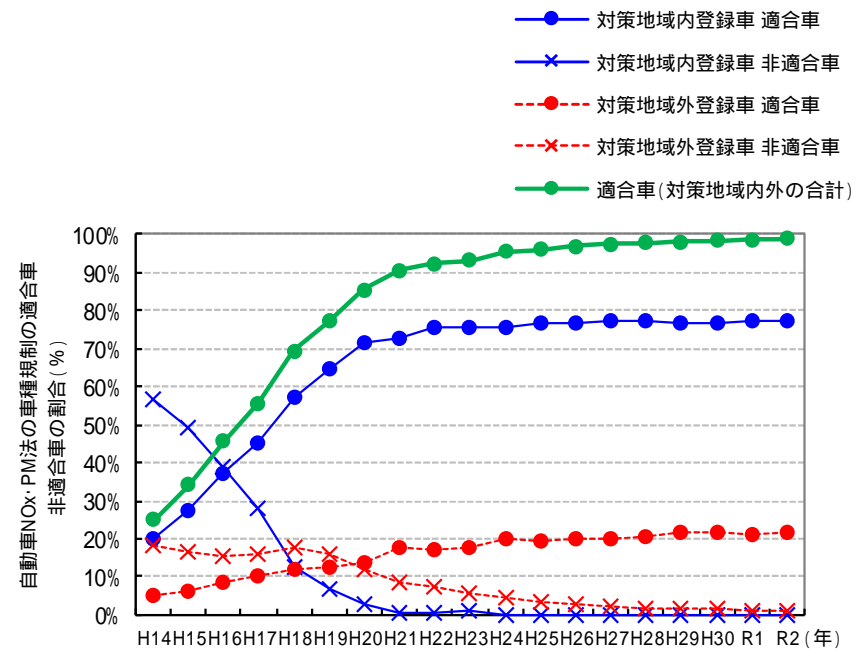
● 流入車規制

- ✓ 一部の都府県においては、対策地域外からの流入する車両について、各自治体独自の流入車規制を実施。その結果、対策地域内を走行する排出基準適合車の割合が増加。(右下図参照)



【図】 8 都府県対策地域内の保有自動車の自動車NOx・PM法排出基準適合率の推移

出典 (一財)自動車検査登録情報協会資料から集計



【図】 8 都府県における自動車NOx・PM法適合車割合(普通貨物車)の推移(走行ベース)

出典 自動車交通環境影響総合調査(環境省)

2(2) 計算ケースの設定 (規制廃止ケースの設定背景)

■ 自動車NOx・PM法の車種規制及び各自治体の条例・要綱の概要

		自動車NOx・PM法の 車種規制	首都圏1都3県	大阪府条例	兵庫県条例	愛知県要綱
対象地域		8都府県(埼玉県,千葉県,東京都,神奈川県,愛知県,三重県,大阪府,兵庫県)の一部の地域	埼玉県,千葉県,東京都(島部を除く),神奈川県の全域	自動車NOx・PM法対策地域(37市町)	阪神東南部地域(神戸市灘区・東灘区,尼崎市,西宮市南部,芦屋市,伊丹市)	自動車NOx・PM法対策地域(47市町村)
排出規制物質		NOx, PM	PM	NOx, PM	NOx, PM	NOx, PM
規制内容		排出基準に適合しない自動車について、対策地域内で登録することを規制する。	排出基準に適合しない自動車について、当該都県内を運行することを規制する。	排出基準に適合しない自動車について、対策地域内を発地又は着地とする運行を規制する。	排出基準に適合しない自動車について、特別対策地域を運行することを規制する。	排出基準に適合しない自動車の使用抑制及びエコドライブの促進等
対象車種		トラック、バス、特種自動車(乗用車ベースはディーゼル車のみ)、ディーゼル乗用車	ディーゼルのトラック、バス、特種自動車(トラック、バスベースのみ)	トラック、バス、特種自動車(トラック、バスベースのみ)	車両総重量8t以上の普通貨物自動車及び特種自動車、定員30人以上の大型バス	トラック、バス、特種自動車(乗車定員11人未満(救急車等)を除く)
排出基準	NOx	長期規制並み	-	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ
	PM	3.5t以下：新短期規制の1/2	長期規制並(ただし、東京都、埼玉県は新短期規制)			
規制開始時期		平成14年10月1日	平成15年10月1日	平成21年1月1日 平成29年3月に一部改正	平成16年10月1日	平成22年8月13日 一部は平成23年4月1日施行

2(2) 計算ケースの設定 (規制廃止ケースの設定案)

● 設定案

・車種規制の廃止

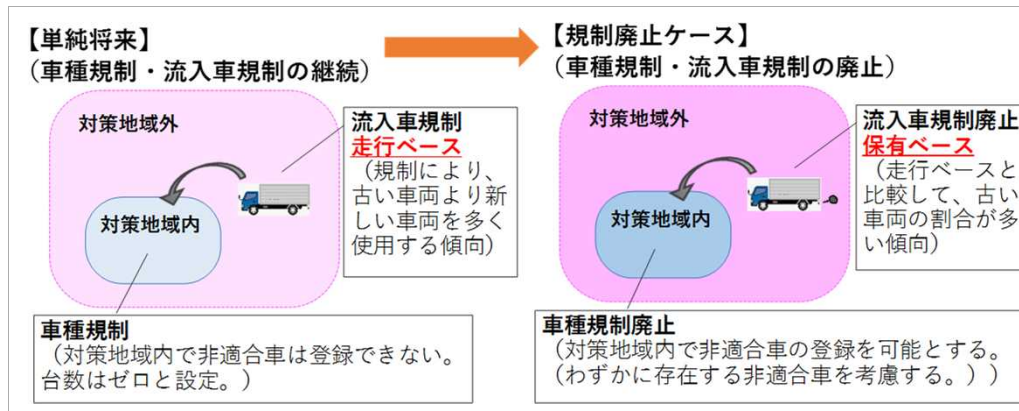
- ✓ 車種規制の廃止により、対策地域内で自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両(非適合車)の登録が可能となる。
- ✓ 単純将来(現行の対策を継続した場合)では、対策地域内での非適合車は登録できない(台数は0)設定としているが、対策地域内で非適合車の登録を可能と設定する。(将来年度においてわずかに存在する非適合車を考慮する。)

・流入車規制の廃止

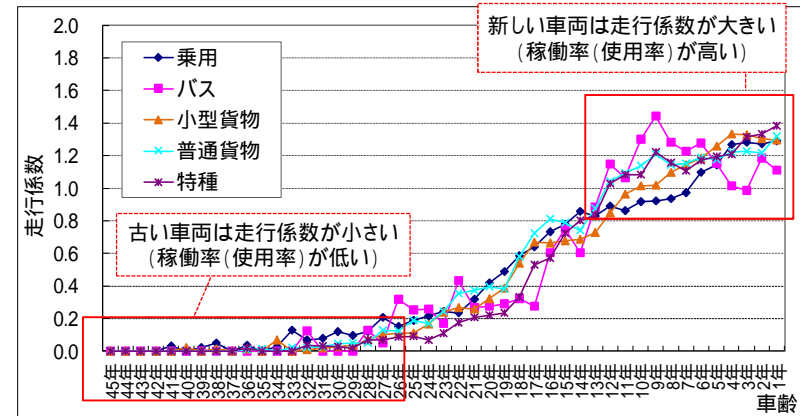
- ✓ 単純将来(流入車規制の継続)では、自動車の排出係数を設定する際に走行係数を考慮しており、実際の車両走行実態(古い車両より新しい車両を多く使用する傾向)を反映している。(走行ベース)
- ✓ 規制を廃止することで排出基準に適合しない車両の対策地域内の走行が可能となる。対策地域外からの流入車は保有台数割合(保有ベース:走行ベースと比較して、古い車両の割合が多い)で対策地域内に流入すると仮定して、安全側(排出量が増加)の観点で設定する。

走行係数

例えば、「車齢別走行係数」とは、車齢別の稼働率(使用率)が、新しい車両は高く、古い車両は低い状況を表した係数であり、走行時の「ナンバープレート調査の車種別車齢構成率」を保有時の「保有台数の車種別車齢別構成率」で除して算出する。



【図】 単純将来と規制廃止ケース



【図】 車種別車齢別走行係数

(参考)他に検討した規制廃止ケースの案

- 規制廃止ケースの設定については、設定案の他に下記の案も検討した。
- 下記の案が、
 - 設定案に比較して規制廃止による影響が小さく算出されたこと、
 - 排出ガス規制区分等の構成率が全国一律になることが現実的ではないことなどを踏まえて、規制廃止ケースには設定案を採用することとした。

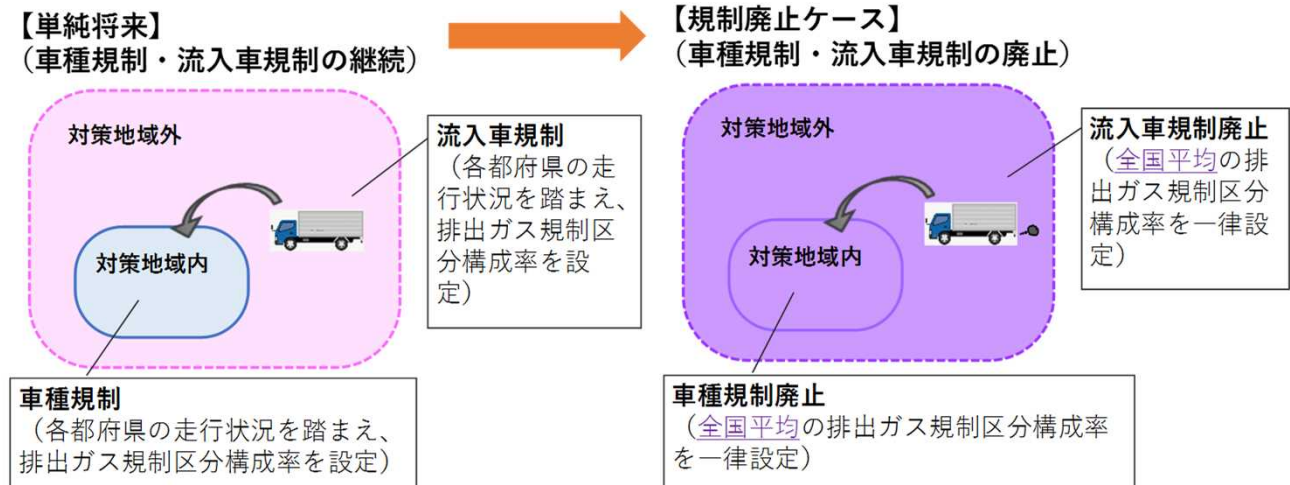
・車種規制の廃止

- ✓ 車種規制の廃止により、対策地域内で自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両(非適合車)の登録が可能となる。
- ✓ 対策地域外に使用の本拠地があった中古車等が対策地域内に戻る等を表現するため、全国平均の排出ガス規制区分構成率を各都府県に一律に設定する。

・流入車規制の廃止

- ✓ 流入車も同様に、全国平均の排出ガス規制区分構成率を一律に設定する。

全国平均の構成率とするが、走行係数は単純将来(規制の継続)と同様に考慮する。

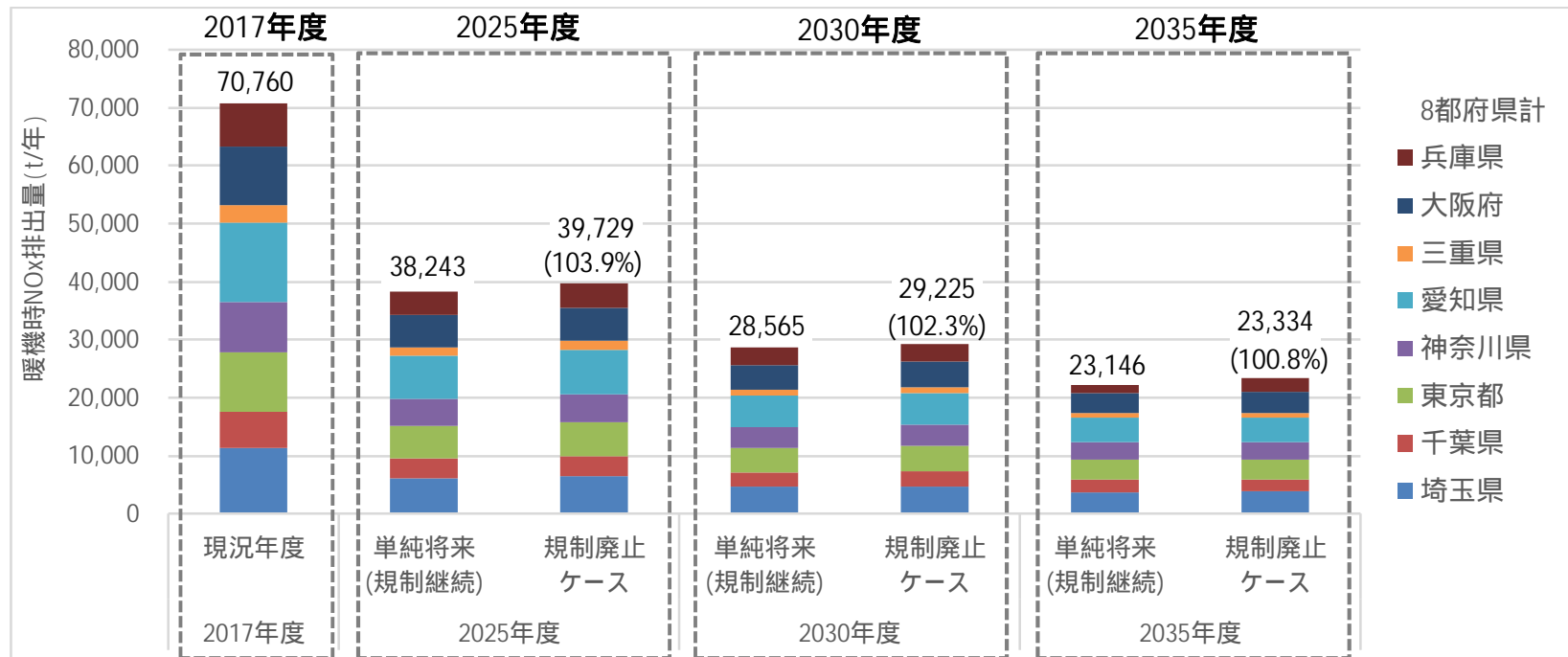


【図】 単純将来と規制廃止ケース

3(1) 自動車排出量算定結果

■ 規制廃止ケースの自動車NOx排出量

- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する比率は、2025年度は103.9%、2030年度は102.3%、2035年度は100.8%と年を追うごとに古い車両(排出量が多い車両)が少なくなるため、単純将来に対する比率(規制廃止による影響)は小さい。

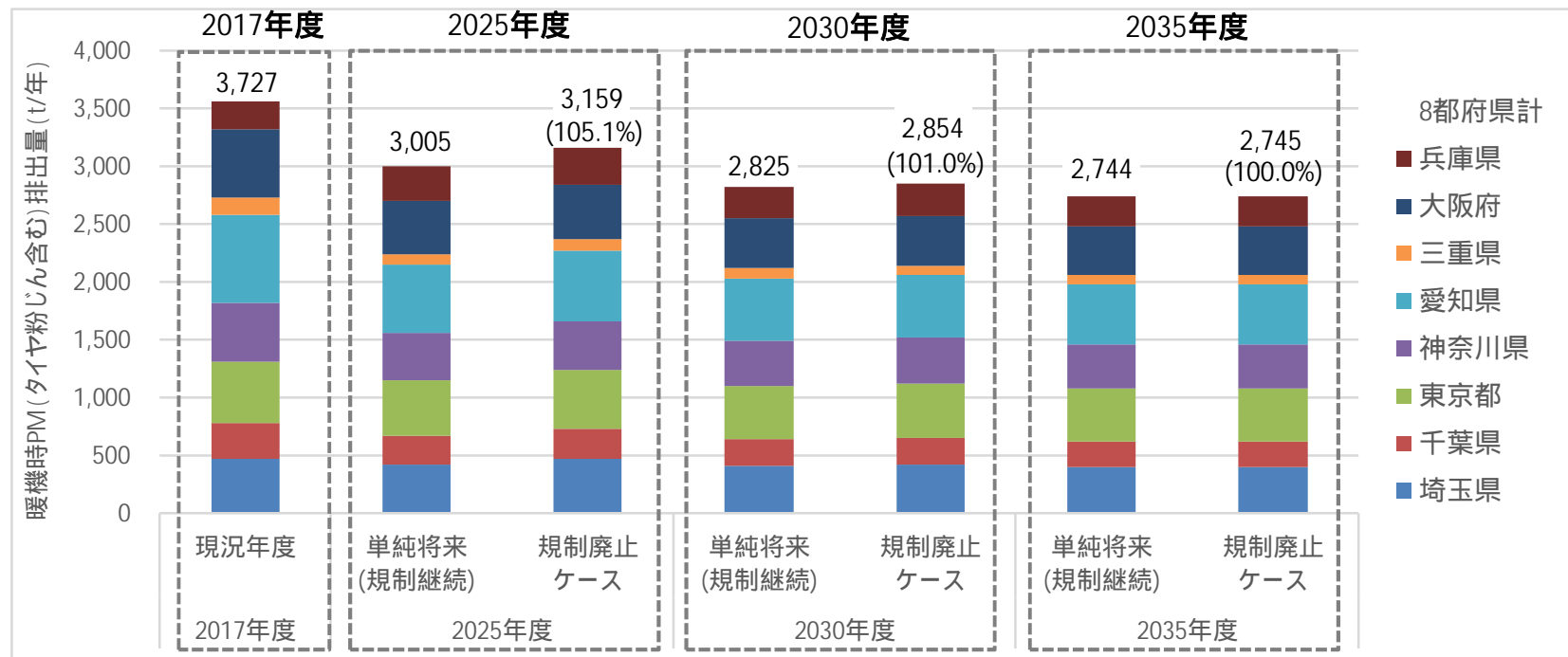


カッコ内は単純将来に対する比率

3(1) 自動車排出量算定結果

■ 規制廃止ケースの自動車PM(タイヤ粉じん含む)排出量

- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する比率は、2025年度は105.1%、2030年度は101.0%、2035年度は100.0%と年を追うごとに古い車両(排出量が多い車両)が少なくなるため、単純将来に対する比率(規制廃止による影響)は小さい。

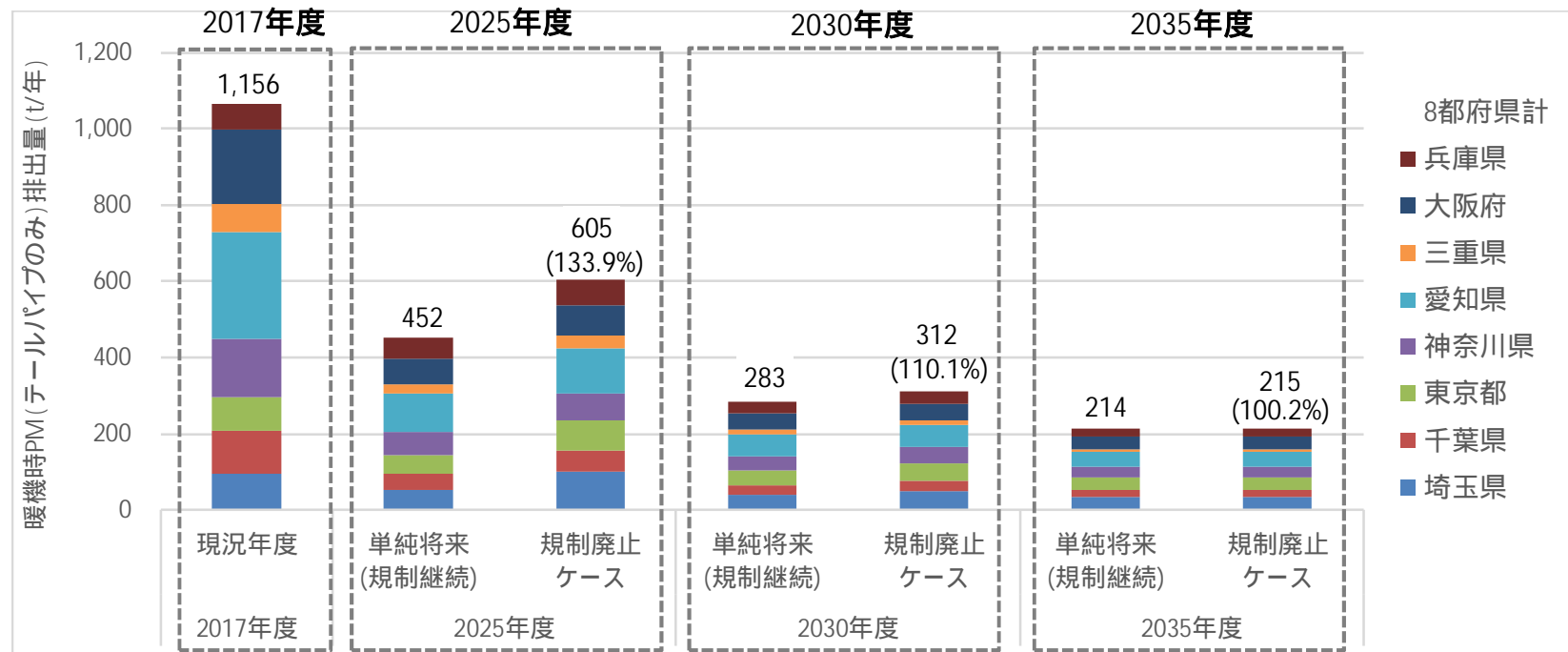


カッコ内は単純将来に対する比率

3 (1) 自動車排出量算定結果

■ (参考) 自動車PM(テールパイプのみ) 排出量

- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する比率は、2025年度は133.9%、2030年度は110.1%、2035年度は100.2%と年を追うごとに古い車両(排出量が多い車両)が少なくなるため、単純将来に対する比率(規制廃止による影響)は小さい。



カッコ内は単純将来に対する比率

3 (1) 自動車排出量算定結果

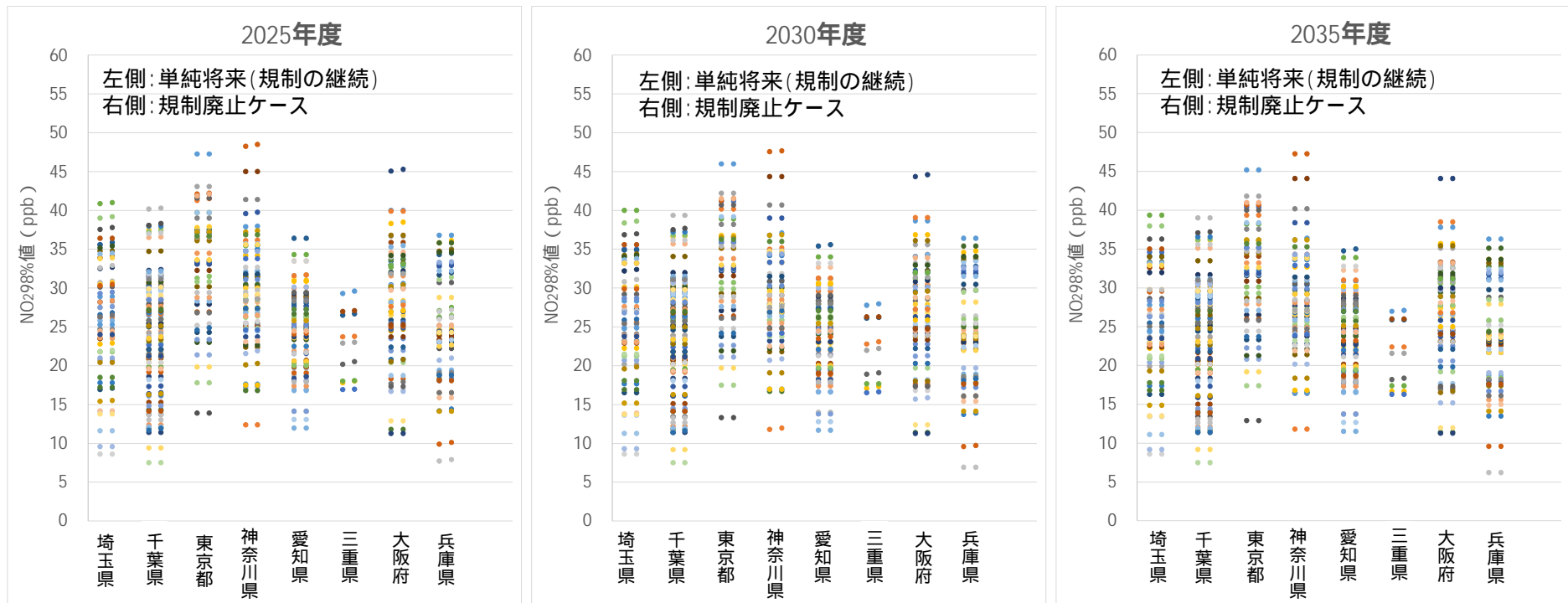
■ 規制廃止ケースの自動車排出量(まとめ)

- ✓ 単純将来(規制の継続)と比較して、2025年度、2030年度、2035年度と将来的に古い車両(排出量が多い車両)が少なくなるため、単純将来に対する比率(規制廃止による影響)は次第に小さくなる傾向にある。

3(2) 測定局濃度予測結果 (NO₂98値 一般局)

■ NO₂98%値(予測値)濃度ランク別測定局(将来年度、一般局)

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)のNO₂98%値の最大濃度差は、2025年度は0.4ppb、2030年度は0.2ppb、2035年度は0.2ppbである。
- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースのNO₂98%値の最大比率は、2025年度は102.6%、2030年度は101.8%、2035年度は101.1%であり、年を追うごとに比率(規制廃止による影響)は小さくなっている。

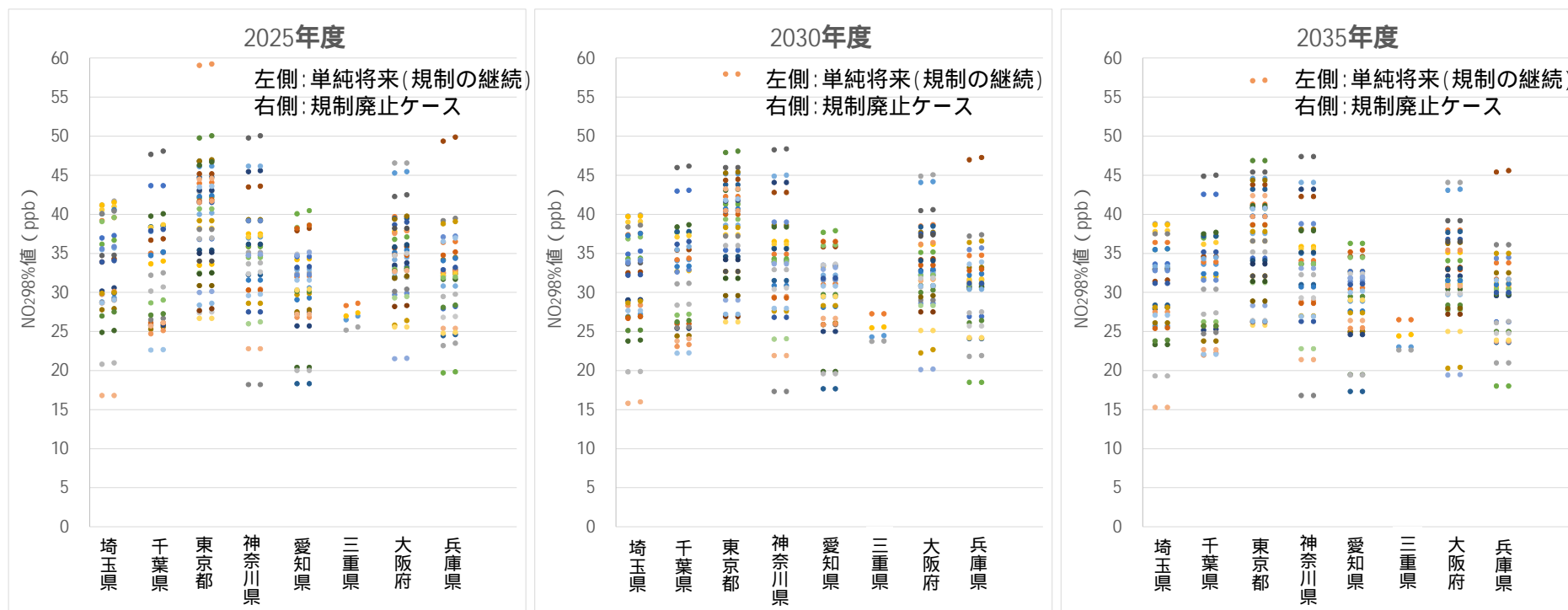


将来年度におけるNO₂98%値(予測値)(一般局)

3(2) 測定局濃度予測結果 (NO₂98値 自排局)

■ NO₂98%値(予測値)濃度ランク別測定局(将来年度、自排局)

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)のNO₂98%値の最大濃度差は、2025年度は0.6ppb、2030年度は0.4ppb、2035年度は0.2ppbである。
- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースのNO₂98%値の最大比率は、2025年度は102.3%、2030年度は101.8%、2035年度は100.9%であり、年を追うごとに比率(規制廃止による影響)は小さくなっている。

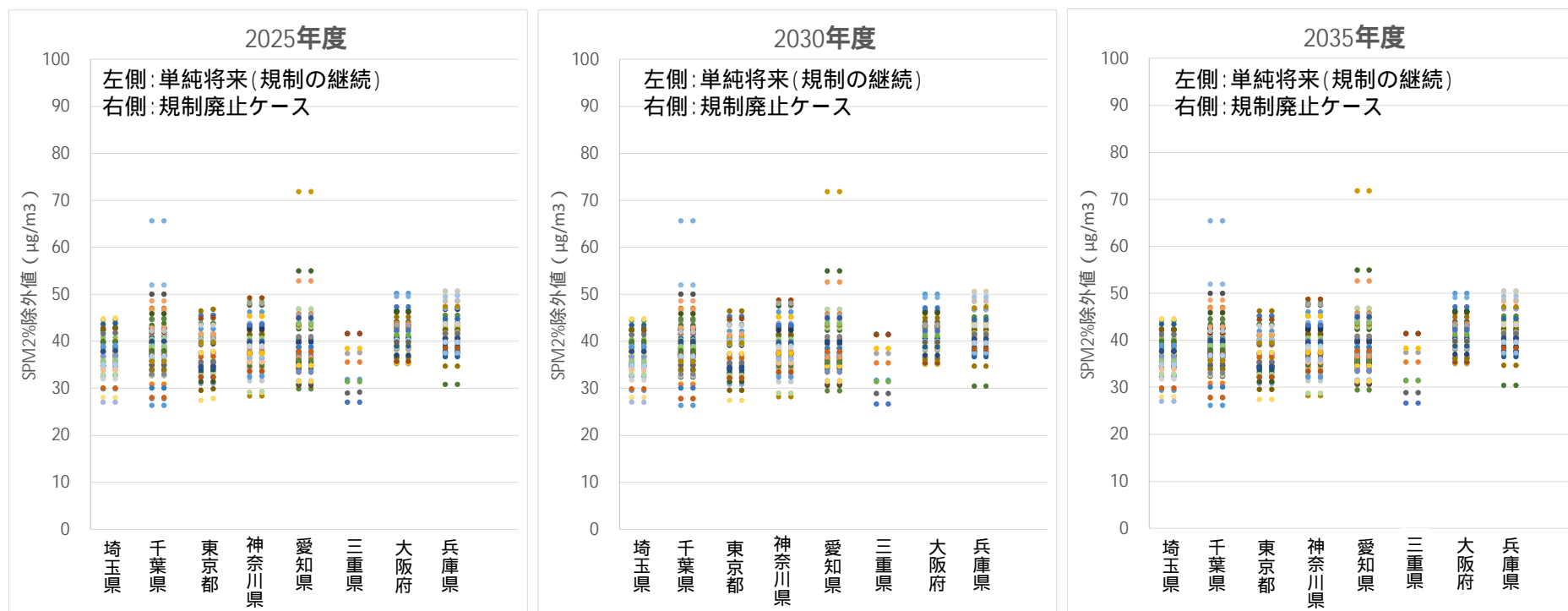


将来年度におけるNO₂98%値(予測値)(自排局)

3(2) 測定局濃度予測結果 (SPM2%除外値 一般局)

■ SPM2%除外値(予測値)濃度ランク別測定局(将来年度、一般局)

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)のSPM2%除外値の最大濃度差は、2025年度は $0.4\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2030年度は $0.2\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2035年度は $0.2\mu\text{g}/\text{m}^3$ である。
- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースのSPM2%除外値の最大比率は、2025年度は101.5%、2030年度は101.0%、2035年度は100.5%であり、年を追うごとに比率(規制廃止による影響)は小さくなっている。

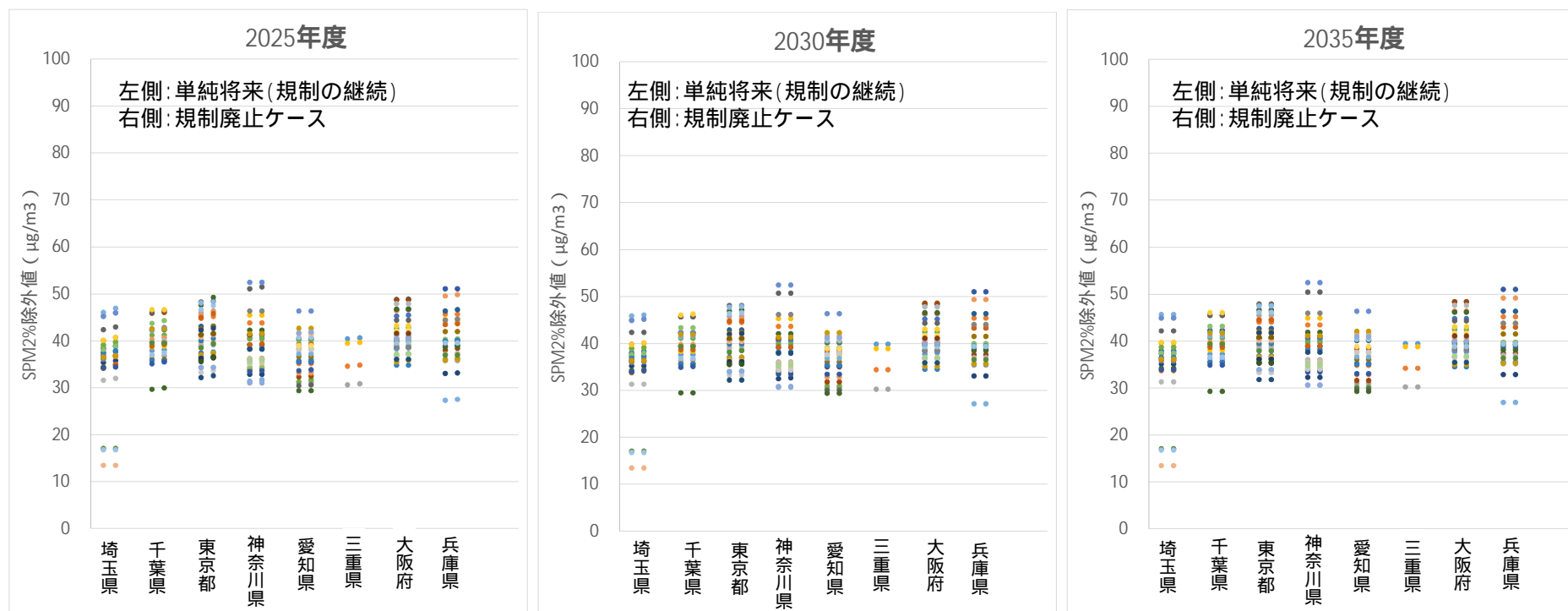


将来年度におけるSPM2%除外値(予測値)(一般局)

3(2) 測定局濃度予測結果 (SPM2%除外値 自排局)

■ SPM2%除外値(予測値)濃度ランク別測定局(将来年度、自排局)

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)のSPM2%除外値の最大濃度差は、2025年度は $1.7\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2030年度は $0.4\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2035年度は $0.0\mu\text{g}/\text{m}^3$ である。
- ✓ 単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースのSPM2%除外値の最大比率は、2025年度は103.6%、2030年度は101.2%、2035年度は100.0%であり、年を追うごとに比率(規制廃止による影響)は小さくなっている。



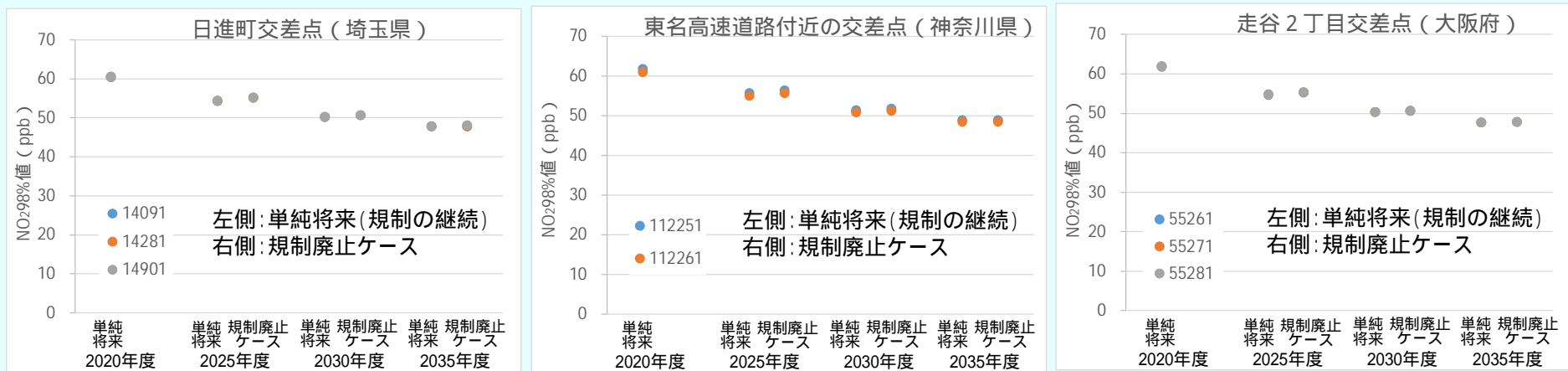
将来年度におけるSPM2%除外値(予測値)(自排局)

3(3) 道路沿道における濃度予測結果 (面的推計)

- 道路沿道におけるNO₂及びSPM濃度予測結果(8都府県対策地域内の道路沿道の計算点)
 - ✓ 道路沿道の将来推計において、環境基準値を超過する箇所はなかった。
 - ✓ NO₂98値について、規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)の最大濃度差は、2025年度は1.4ppb、2030年度は0.8ppb、2035年度は0.3ppbと推計された。単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率は、2025年度は102.7%、2030年度は101.7%、2035年度は100.8%と推計された。
 - ✓ SPM2%除外値について、規制廃止ケースと単純将来(規制の継続)の最大濃度差は、2025年度では1.5μg/m³、2030年度では0.3μg/m³、2035年度では0.1μg/m³と推計された。単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率は、2025年度は3.0%、2030年度は0.7%、2035年度は0.2%と推計された。

(参考) 令和2年度予測でNO₂の判定基準値を超過すると予測された地点のNO₂濃度

- ✓ 令和2年度予測でNO₂に係る判定基準値を超過すると予測された地点(3交差点、8計算点)において、規制廃止による影響(単純将来と規制廃止ケースのNO₂98%値の差)は、2025年度では最大0.9ppb、2030年度では最大0.5ppb、2035年度では最大0.3ppbと推計された。



凡例の数字は計算点ID

道路沿道におけるNO₂濃度予測結果(NO₂98%値)
(令和2年度予測でNO₂の判定基準値を超過すると予測された地点)

4 規制廃止の影響の検証

- 単純将来だけでなく、規制(車種規制及び流入規制)を廃止するケースにおいても、環境基準(NO₂:0.06ppm,SPM:0.10mg/m³) は達成される結果となった。
- 将来推計の結果、規制廃止による影響は最大でも数%程度であり、年々小さくなる傾向が見てとれるが、これは、NO_x排出量、PM(タイヤ粉じん含む)排出量ともに、年を追うごとに古い車両(排出量が多い車両)の代替が進むためと考えられる。

■ 自動車排出量の算定

- ✓ NO_x排出量に係る規制廃止による影響(単純将来比)は2025年度は3.9%、2030年度は2.3%、2035年度は0.8%、PM排出量に係る規制廃止による影響(単純将来比)は、2025年度は5.1%、2030年度は1.1%、2035年度は0.0%と算定された。

■ 常時監視測定局の濃度予測

- ✓ NO₂98%値に係る規制廃止による影響(単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率)は2025年度は最大2.6%、2030年度は最大1.8%、2035年度は最大1.1%と推計された。
- ✓ SPM₂除外値に係る規制廃止による影響(単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率)は2025年度は最大3.6%、2030年度は最大1.2%、2035年度は最大0.5%と推計された。

■ 面的推計に基づく濃度予測

- ✓ NO₂98%値に係る規制廃止による影響(単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率)は2025年度は最大2.7%、2030年度は最大1.7%、2035年度は最大0.8%と推計された。
- ✓ SPM₂除外値に係る規制廃止による影響(単純将来(規制の継続)に対する規制廃止ケースの最大比率)は2025年度は最大3.0%、2030年度は最大0.7%、2035年度は最大0.2%と推計された。

5 将来推計に係る留意事項

■ 将来の交通量の設定について

- ✓ 本調査における将来濃度予測(単純将来、規制廃止ケース)の交通量設定は、平成29年度(2017年度)を現況年度として、既存資料をもとに将来交通量を設定しているため、2020年以降のコロナによる交通量の減少傾向を考慮していない。
- ✓ そのため、当該推計は、コロナによる交通量減少がもとに戻った場合を推計していることとなり、コロナによる交通量の減少が今後も継続するような場合には、実態よりも安全側(過大評価)の設定となっている。

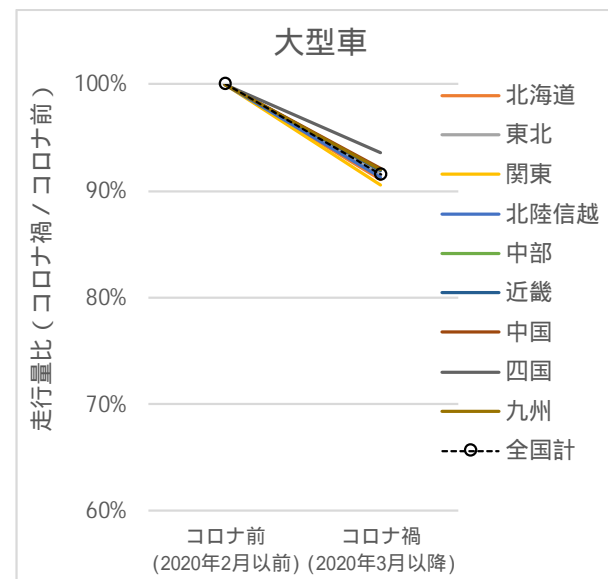
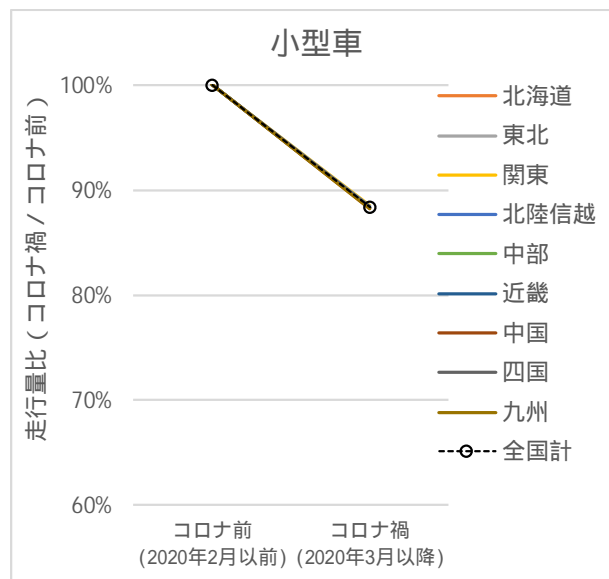
社会資本整備審議会道路分科会・第26回基本政策部会(平成20年11月26日)の資料1-2「新たな将来交通需要推計」に示される平成17年度に対する平成32年度の自動車走行台キロ伸び率の年平均伸び率(乗用系、貨物系の2区分)をもとに設定している。2025年度の場合、現況年度(2017年度)に対する将来年度(2025年度)の交通量伸び率は乗用系で0.9902、貨物系で0.9958と設定。

(参考) 新型コロナに係る交通量情報

■ コロナ前とコロナ禍の走行量比

- ✓ 自動車燃料消費量調査(国土交通省)の走行量データから、コロナ前(2019年1月～2020年2月)に対するコロナ禍(2020年3月～2021年8月)の走行量比を算出した結果、コロナ前に対するコロナ禍の走行量比は、小型車、大型車ともに地域によらず同じ傾向であった。
- ✓ 小型車のコロナ禍の走行量比は、**全国で88.4%**(地域別では、88.2～88.6%)である。
- ✓ 大型車のコロナ禍の走行量比は、**全国で91.5%**(地域別では、90.5～93.5%)である。

小型車:軽乗用、乗用、軽貨物、小型貨物、 大型車:バス、普通貨物、特種



【図】 コロナ前(2019年1月～2020年2月)に対するコロナ禍(2020年3月～2021年8月)の走行量比

規制廃止ケースに関する参考データ

単純将来（現行の規制を継続した場合）及び規制廃止ケースの主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区別構成率を図1及び表1に示す。

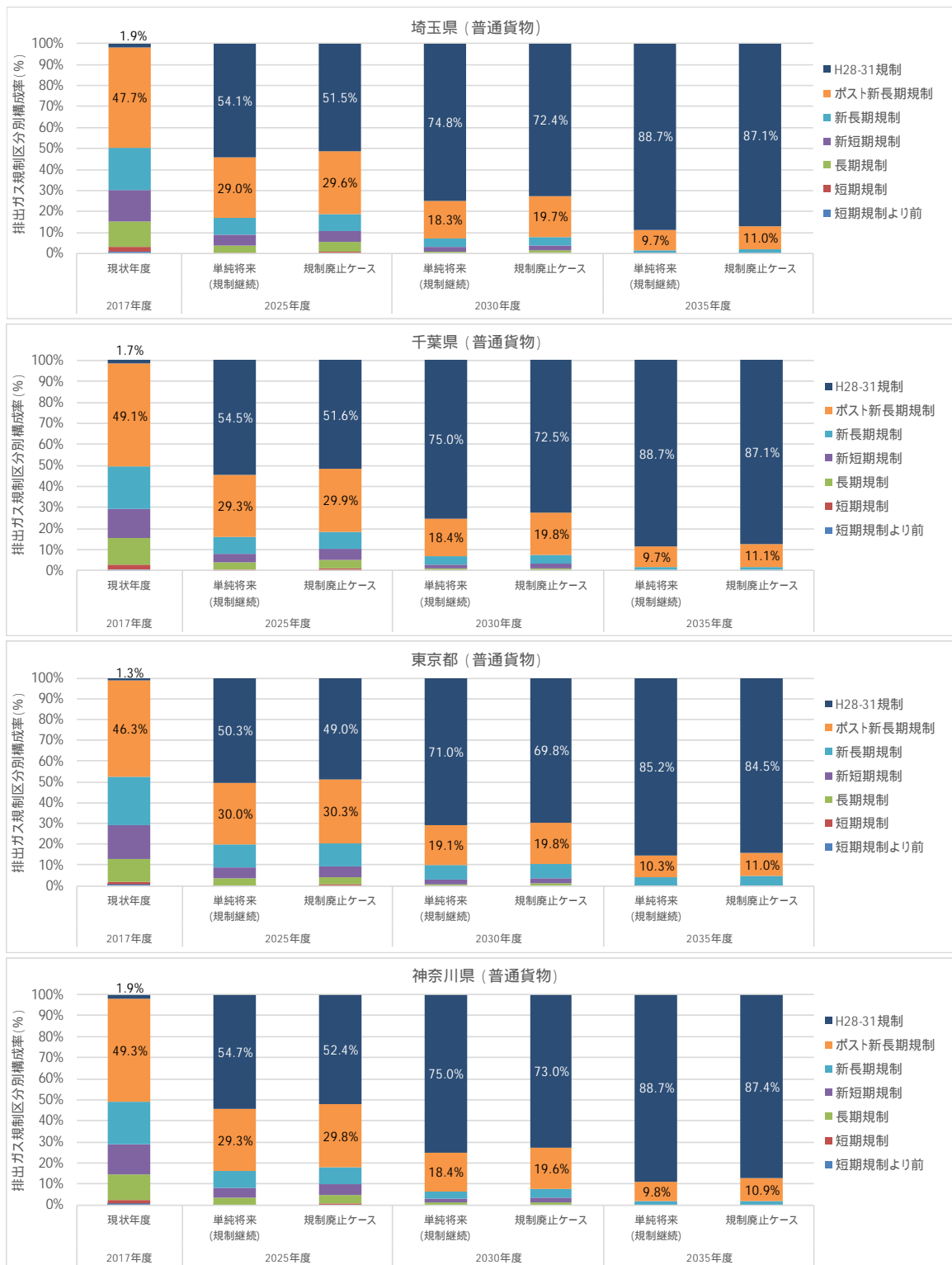


図1(1) 主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区別構成率（首都圏）

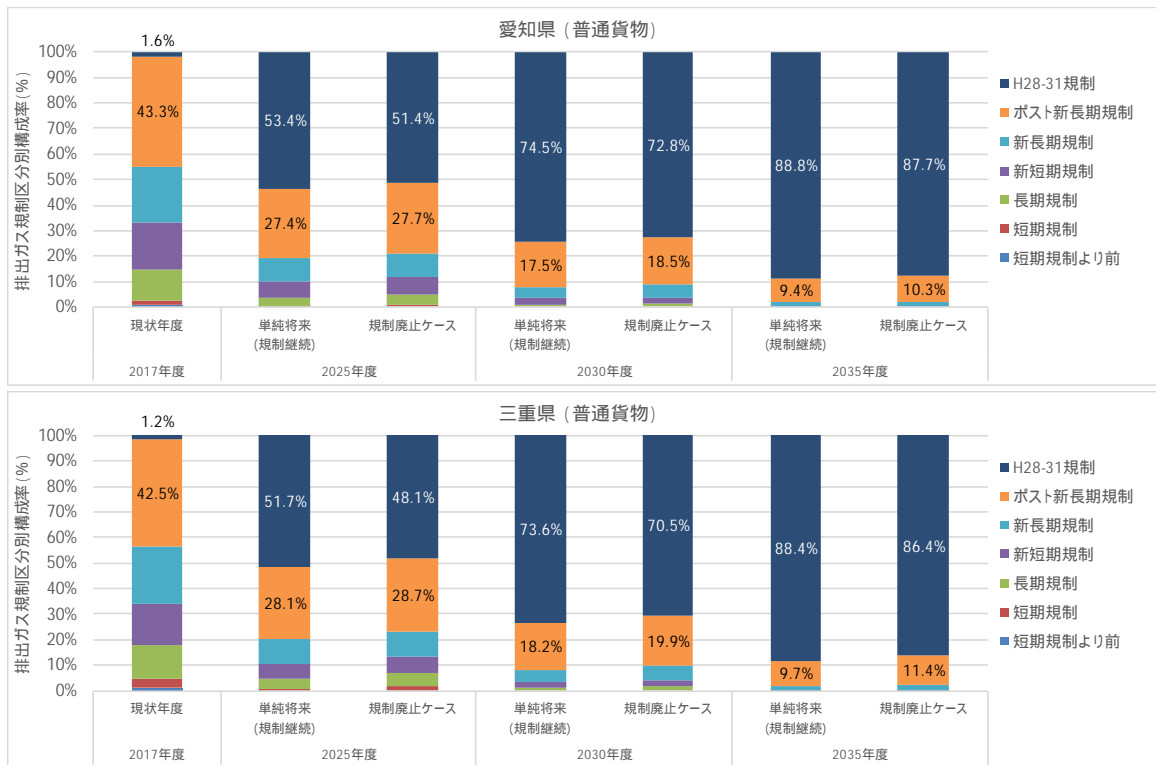


図 1(2) 主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率（愛知・三重圏）

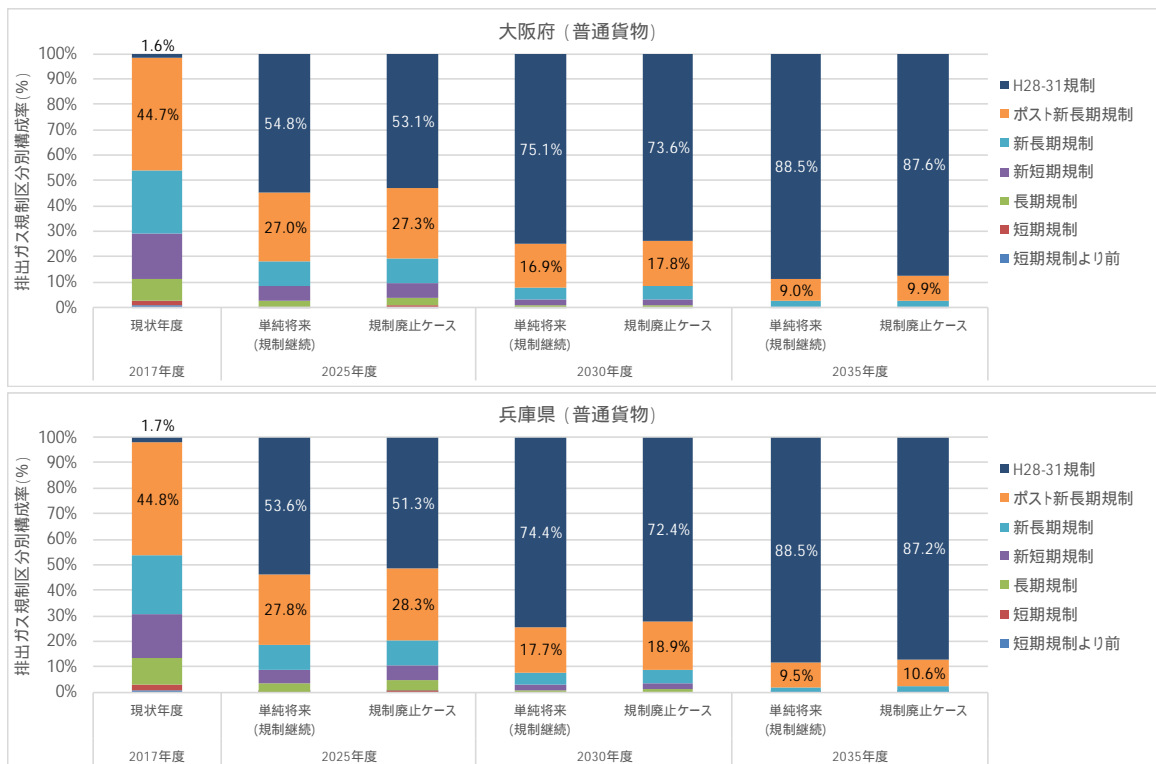


図 1(3) 主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率（大阪・兵庫圏）

表 1 主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率

都府県	年度	ケース	短期規制 より前	短期規制	長期規制	新短期 規制	新長期 規制	ポスト 新長期規制	H28-31 規制	計
埼玉県	2017年度	現状年度	0.8%	2.1%	12.5%	15.0%	20.0%	47.7%	1.9%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.6%	4.8%	8.1%	29.0%	54.1%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.9%	4.5%	5.2%	8.3%	29.6%	51.5%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	2.0%	3.9%	18.3%	74.8%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.4%	2.2%	4.3%	19.7%	72.4%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.5%	9.7%	88.7%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.7%	11.0%	87.1%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	11.1%	87.1%	100.0%	
千葉県	2017年度	現状年度	0.8%	2.3%	12.4%	13.8%	20.0%	49.1%	1.7%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.5%	4.4%	8.0%	29.3%	54.5%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.9%	4.5%	4.8%	8.2%	29.9%	51.6%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	1.8%	3.8%	18.4%	75.0%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.4%	2.1%	4.2%	19.8%	72.5%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	9.7%	88.7%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	11.1%	87.1%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	11.1%	87.1%	100.0%	
東京都	2017年度	現状年度	0.5%	1.2%	11.3%	16.3%	23.0%	46.3%	1.3%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.2%	3.2%	5.3%	11.0%	30.0%	50.3%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.5%	3.7%	5.5%	11.1%	30.3%	49.0%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.9%	2.1%	6.8%	19.1%	71.0%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.1%	2.3%	6.9%	19.8%	69.8%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.3%	10.3%	85.2%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.4%	11.0%	84.5%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.4%	11.0%	84.5%	100.0%	
神奈川県	2017年度	現状年度	0.6%	1.9%	11.8%	14.5%	20.0%	49.3%	1.9%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.3%	4.6%	7.9%	29.3%	54.7%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.8%	4.1%	4.9%	8.1%	29.8%	52.4%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	1.8%	3.8%	18.4%	75.0%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.3%	2.1%	4.1%	19.6%	73.0%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	9.8%	88.7%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	10.9%	87.4%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	10.9%	87.4%	100.0%	
愛知県	2017年度	現状年度	0.8%	1.8%	12.2%	18.4%	21.9%	43.3%	1.6%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.6%	6.2%	9.2%	27.4%	53.4%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.8%	4.2%	6.5%	9.4%	27.7%	51.4%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	2.5%	4.5%	17.5%	74.5%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.2%	2.8%	4.8%	18.5%	72.8%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.7%	9.4%	88.8%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	10.3%	87.7%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	10.3%	87.7%	100.0%	
三重県	2017年度	現状年度	1.3%	3.2%	13.5%	16.3%	21.9%	42.5%	1.2%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.5%	4.2%	5.7%	9.7%	28.1%	51.7%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	1.5%	5.3%	6.3%	10.1%	28.7%	48.1%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.1%	2.4%	4.8%	18.2%	73.6%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.5%	2.8%	5.3%	19.9%	70.5%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.8%	9.7%	88.4%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	2.1%	11.4%	86.4%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	2.1%	11.4%	86.4%	100.0%	
大阪府	2017年度	現状年度	0.7%	1.7%	8.9%	17.9%	24.4%	44.7%	1.6%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.2%	2.5%	5.6%	9.9%	27.0%	54.8%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.7%	2.9%	5.8%	10.1%	27.3%	53.1%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.6%	2.3%	5.1%	16.9%	75.1%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.8%	2.4%	5.3%	17.8%	73.6%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.3%	9.0%	88.5%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.5%	9.9%	87.6%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.5%	9.9%	87.6%	100.0%	
兵庫県	2017年度	現状年度	0.8%	2.1%	10.4%	17.3%	22.9%	44.8%	1.7%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.0%	5.7%	9.5%	27.8%	53.6%	100.0%
	2025年度	規制廃止ケース	0.0%	0.9%	3.7%	6.1%	9.8%	28.3%	51.3%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.8%	2.3%	4.7%	17.7%	74.4%	100.0%
	2030年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.1%	2.6%	5.1%	18.9%	72.4%	100.0%
		単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	9.5%	88.5%	100.0%
2035年度	規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.1%	10.6%	87.2%	100.0%	
	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.1%	10.6%	87.2%	100.0%	