

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少ないのが現状である。

ディーゼル普通貨物車（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、そのデータを加えて車種別 CH₄ 及び N₂O 排出係数の見直しを行った。

(2) 新長期規制を考慮したガソリン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は少ないのが現状である。

ガソリン軽乗用車、ガソリン乗用車について、（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。

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（2010年度）については、表1のように報告する（改訂前の数値は2012年提出インベントリの2010年度値）。

ディーゼル普通貨物車のCH₄及びN₂O排出係数の昨年度からの見直しによりディーゼル自動車からの排出量が改訂後はやや減少し、ガソリン乗用車のN₂O排出係数の昨年度からの見直しによりガソリン自動車からの排出量が改訂後は増加している。鉄道（石炭）排出量の変化は活動量の更新による。なお、下記の排出量は、現時点での試算値であることに留意する必要がある。

表1 運輸分野の報告案（2010年度）（試算値）

（単位：千tCO₂）

排出区分	CH ₄	N ₂ O	合計
1A3. 移動発生源	168→ 166	2526→ 2537	2694→ 2702
a. 航空機	4.6	92.9	97.4
ジェット燃料	4.5	92.8	97.3
航空ガソリン	0.08	0.02	0.10
b. 自動車	141→ 139	2267→ 2277	2408→ 2416
ガソリン	102→ 105	1172→ 1185	1274→ 1289
自動車	94→ 94	1167→ 1178	1261→ 1272
二輪車	8→ 11	5→ 7	13→ 18
軽油	35→ 31	1068→ 1065	1103→ 1096
LPG	2→ 2	24→ 24	26→ 26
天然ガス	1	3	5
バイオマス燃料	NO	NO	NO
c. 鉄道	0.7→ 0.7	75.0→ 75.1	75.7→ 75.8
軽油	0.7	74.9	75.6
石炭	0.04→ 0.06	0.08→ 0.12	0.12→ 0.18
d. 船舶	21.7	91.3	113.0
軽油	0.9	3.6	4.5
A重油	5.6	23.5	29.1
B重油	0.1	0.4	0.5
C重油	15.1	63.7	78.9

報告内容を変更する排出源

（注：二輪車排出量の変化は活動量の見直しによる。）

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。2010年度に排出量は約0.8万t-CO₂増加し、基準年比は40.1%減から40.0%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		2010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	140.8	138.8
	鉄道	1.2	1.2	1.2	0.7	0.7
	船舶	26.3	26.8	26.8	21.7	21.7
	合計	296.2	297.5	297.5	167.7	165.8
N ₂ O	航空機	69.8	69.8	69.8	92.9	92.9
	自動車	3901.7	3901.7	3901.7	2267.1	2277.3
	鉄道	121.4	121.4	121.4	75.0	75.1
	船舶	111.3	112.9	112.9	91.3	91.3
	合計	4204.2	4205.7	4205.7	2526.3	2536.5
合計		4500.3	4503.3	4503.3	2694.0	2702.3

基準年比	
改訂前	改訂後
-40.1%	-40.0%

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。

重量車については都市間走行モード (縦断勾配付き 80km/h 定速モード) の排出係数データを収集し、データを蓄積していく必要がある。

(2) ディーゼル尿素 SCR 搭載普通貨物車等の登録台数 (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、将来的には、自動車検査登録情報協会データからの情報入手等の必要性を今後検討する必要がある。

HC-SCR 搭載普通貨物車についても、現在台数が増加しつつあり、同様に検討が必要である。

(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た。また、排出量に比べて算定方法が複雑であるとの指摘がある。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向け、二輪車排出量の算定方法を見直す必要がある。