

表3-1 SPMの年間2%除外値と選定要件との対比

選定要件 (全国比)	環境基準レベル超過 市区町村	環境基準レベル以下 市区町村
4倍超	80 / 92 (87.0%)	24 / 94 (25.5%)
3倍超	88 / 92 (95.7%)	35 / 94 (37.2%)

注1) 過去7年間の自排局におけるSPMの年間2%除外値の測定結果を市区町村別に整理

注2) 選定要件とは粒子状物質排出量密度、自動車保有台数密度、走行量密度の3つの指標

表3-2 NO2の年間98%値と選定要件との対比

選定要件 (全国比)	環境基準レベル超過 市区町村	環境基準レベル以下 市区町村
4倍超	58 / 61 (95.1%)	59 / 181 (32.6%)
3倍超	61 / 61 (100.0%)	82 / 181 (45.3%)

注1) 過去7年間の自排局におけるNO2の年間98%値の測定結果を市区町村別に整理

注2) 選定要件とは粒子状物質排出量密度、自動車保有台数密度、走行量密度の3つの指標

図3 - 1 選定要件4倍超の該当市区町村(首都圏)

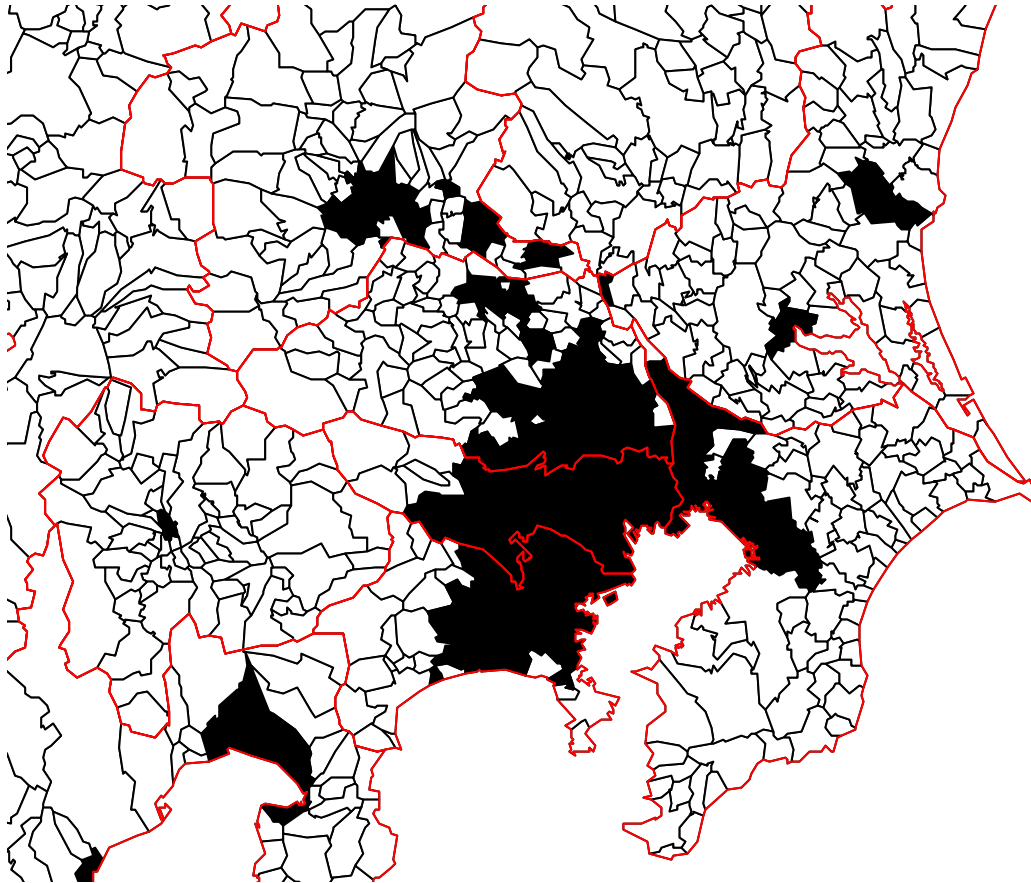


図3 - 2 選定要件3倍超の該当市区町村(首都圏)

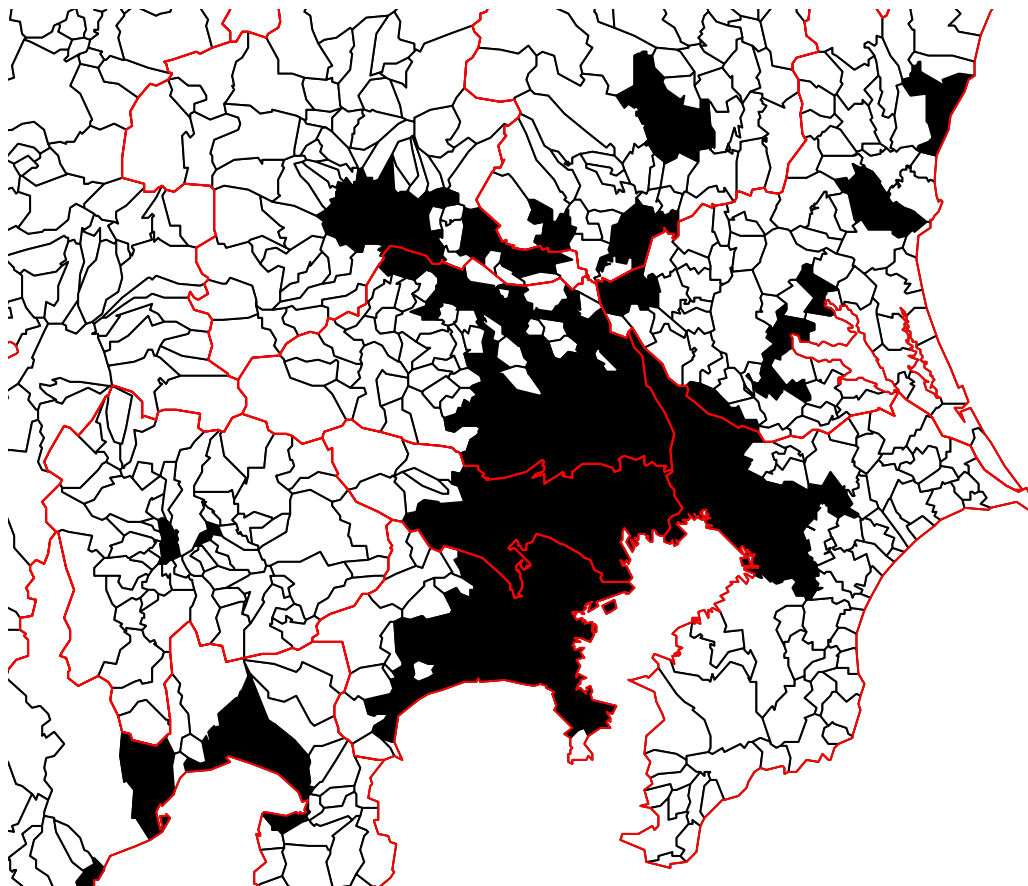


図3 - 3 選定要件4倍超の該当市区町村(東海)

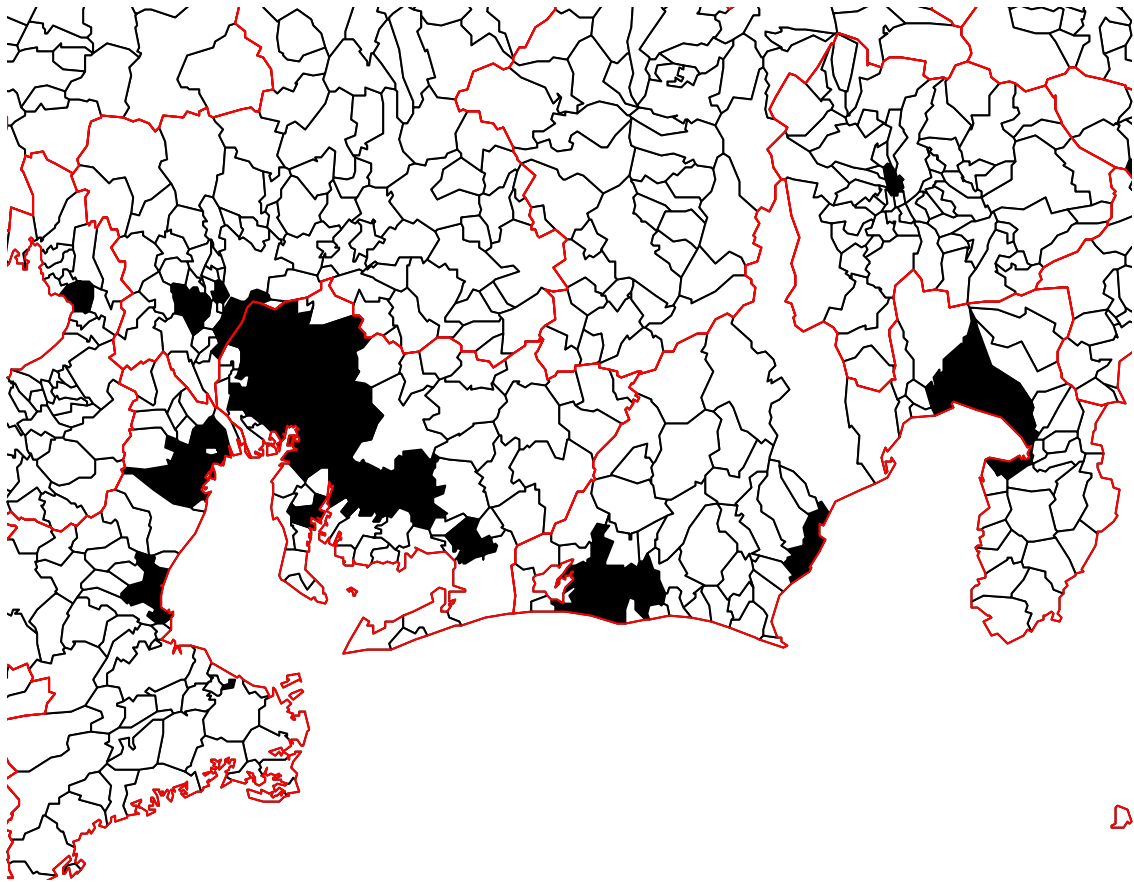


図3 - 4 選定要件3倍超の該当市区町村(東海)

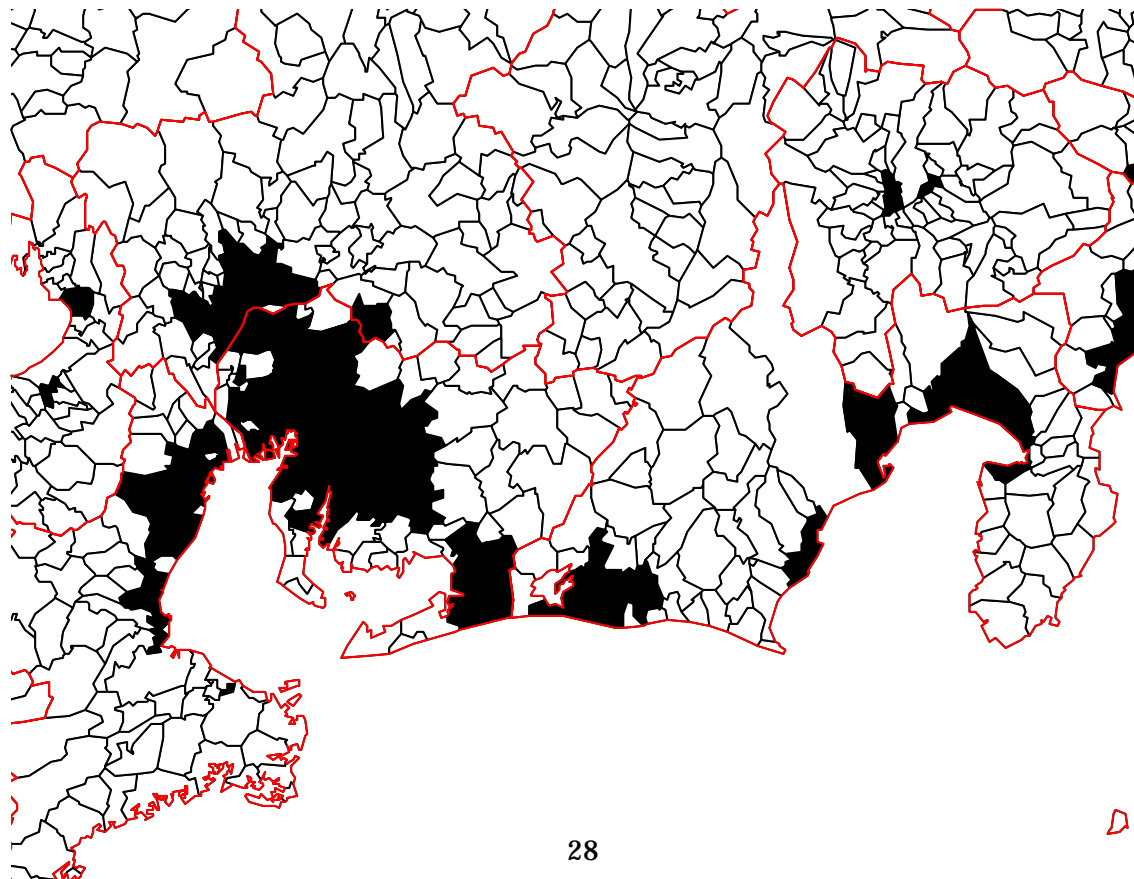


図3 - 5 選定要件4倍超の該当市区町村(近畿圏)

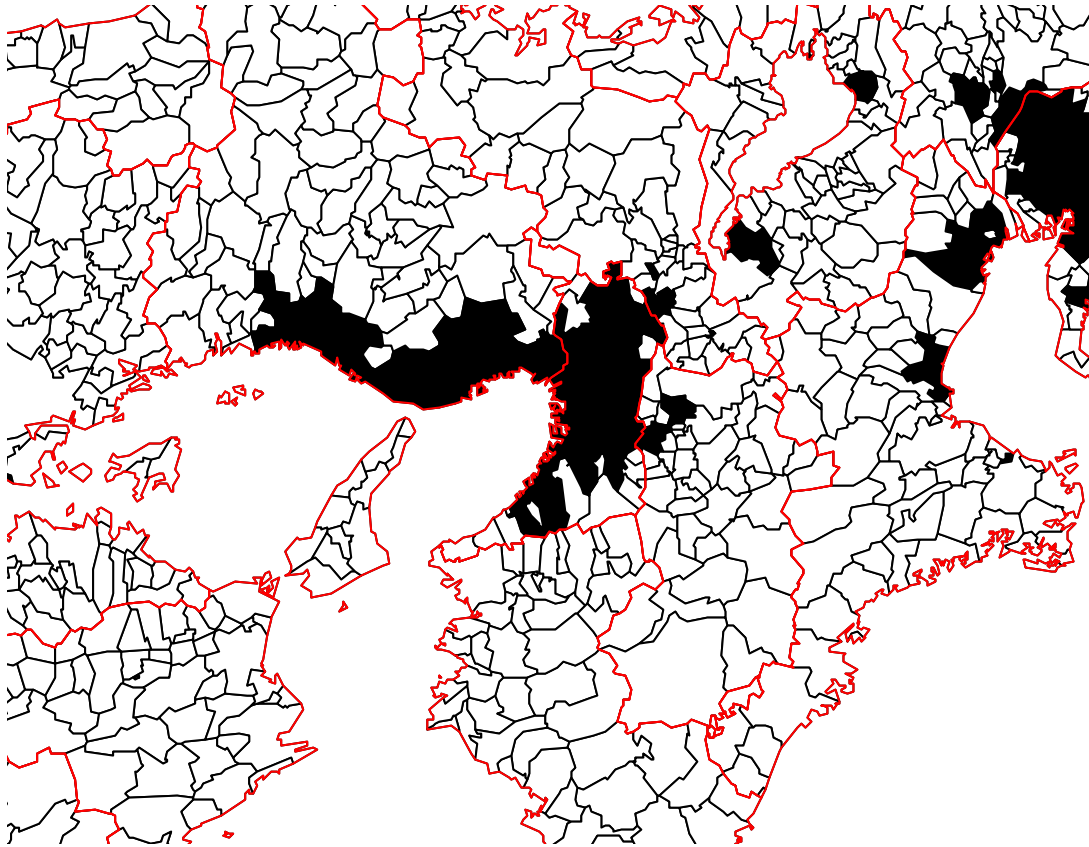


図3 - 6 選定要件3倍超の該当市区町村(近畿圏)

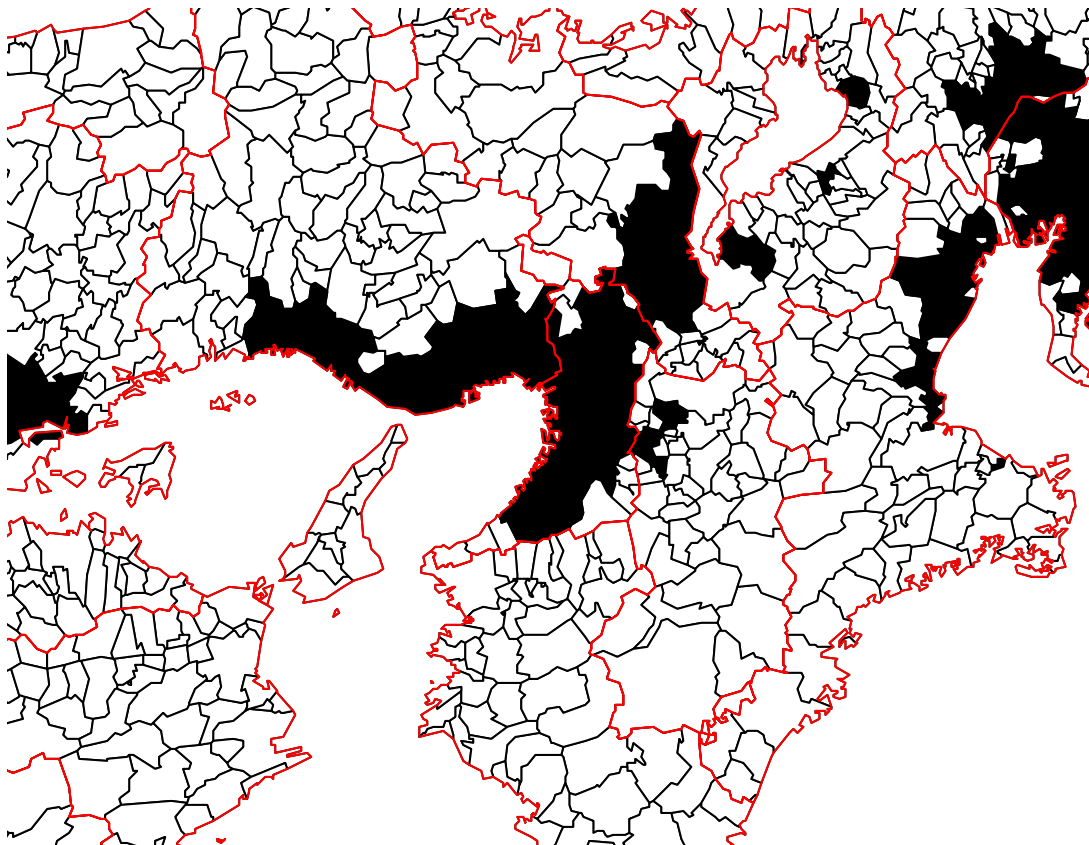


表3-3 自動車NOx排出量必要削減率の推定（将来総排出量高位推計 \*1）  
（6都府県特定地域合計）（%）

特定地域	環境基準100%達成ケース *2			環境基準95%達成ケース *2			環境基準90%達成ケース *2		
	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度
埼玉県	52	60	56	40	47	43	34	42	39
千葉県	59	62	62	22	27	22	10	16	12
東京都	83	82	80	78	75	72	75	72	67
神奈川県	79	76	72	61	56	49	50	45	36
大阪府	72	66	57	49	41	28	40	29	13
兵庫県	50	54	51	25	30	25	10	18	16

\*1：過去の排出実態などを勘案し、規制値ほどには実質排出量は低減しない(ディーゼル貨物・バスについて、規制値強化の30%低減と仮定)と想定して計算を行った。

将来における走行量については、H2、H6、H9道路交通センサスから実績値に基づく地域別・車種別走行量年平均伸び率を求めて推計した。

\*2：各都府県内特定地域において環境基準の達成率がそれぞれの基準年度で、100%、95%、90%に達するために必要なNOx削減率

表3-4 自動車NOx排出量必要削減率の推定（将来総排出量低位推計 \*1）  
（6都府県特定地域合計）（%）

特定地域	環境基準100%達成ケース *2			環境基準95%達成ケース *2			環境基準90%達成ケース *2		
	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度
埼玉県	52	39	1	40	19	0	34	13	0
千葉県	59	44	19	22	0	0	10	0	0
東京都	83	76	65	78	68	50	75	63	42
神奈川県	79	68	51	61	42	9	50	27	0
大阪府	72	58	31	49	26	0	40	12	0
兵庫県	50	39	10	25	7	0	10	0	0

\*1：将来における排出係数の削減率が単体規制値の削減率に等しいと仮定して計算を行った。

将来における走行量については、各自治体に対するヒアリング結果等を基に環境庁で設定した地域別・車種別走行量平均伸び率を用いて計算した。

\*2：各都府県内特定地域において環境基準の達成率がそれぞれの基準年度で、100%、95%、90%に達するために必要なNOx削減率

表3-5 自動車NOx排出量必要削減率の推定（将来総排出量中位推計 \*1）  
（6都府県特定地域合計）（%）

特定地域	環境基準100%達成ケース *2			環境基準95%達成ケース *2			環境基準90%達成ケース *2		
	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度	9年度	17年度	22年度
埼玉県	52	51	38	40	35	20	34	29	14
千葉県	59	55	49	22	13	0	10	1	0
東京都	83	80	78	78	73	68	75	70	63
神奈川県	79	75	69	61	53	43	50	41	29
大阪府	72	66	57	49	40	26	40	29	12
兵庫県	50	51	44	25	25	14	10	13	4

\*1：過去の排出実態などを勘案し、規制値ほどには実質排出量は低減しない(ディーゼル貨物・バスについて、規制値強化の30%低減と仮定)と想定して計算を行った。

将来における走行量については、各自治体に対するヒアリング結果等を基に環境庁で設定した地域別・車種別走行量平均伸び率を用いて計算した。

\*2：各都府県内特定地域において環境基準の達成率がそれぞれの基準年度で、100%、95%、90%に達するために必要なNOx削減率

表3-6 6都府県特定地域における単純将来NOx排出量に対する必要削減量と対策効果(将来総排出量高位推計\*1)

(t/年)

目標年(年度)			埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	大阪府	兵庫県	6都府県計	
H17	必要削減量*2	環境基準100%達成	14,000	8,800	23,400	14,900	15,900	6,200	83,300	
		環境基準95%達成	11,000	3,800	21,500	11,000	9,900	3,500	60,700	
		環境基準90%達成	9,900	2,300	20,500	8,900	7,100	2,100	50,900	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	1,600	900	2,700	1,400	1,800	800	9,200
			低公害車対策*4	700	600	1,100	700	800	500	4,400
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	1,400	900	1,400	1,100	1,300	700	6,800
			普通貨物削減20%	2,900	1,700	2,700	2,200	2,700	1,400	13,500
			普通 小型貨物 10%	1,200	700	1,200	900	1,100	600	5,800
		普通 小型貨物20%	2,400	1,500	2,400	1,800	2,300	1,200	11,500	
			人流対策*7	乗用車類削減10%	300	200	500	300	400	100
		乗用車類削減20%	600	400	1,000	500	700	300	3,500	
			交通流対策*8	旅行速度アップ10%	300	100	500	200	300	100
		旅行速度アップ20%	500	200	1,000	400	600	200	2,900	
		合計(対策10%)	5,500	3,500	7,400	4,600	5,700	2,800	29,500	
合計(対策20%)	8,700	5,400	10,900	7,100	8,800	4,200	45,100			
H22	必要削減量*2	環境基準100%達成	12,800	8,100	18,600	11,900	11,700	5,500	68,600	
		環境基準95%達成	9,800	2,900	16,600	8,000	5,600	2,700	45,700	
		環境基準90%達成	8,900	1,600	15,600	6,000	2,700	1,800	36,500	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	2,300	1,300	3,300	1,900	2,300	1,100	12,200
			低公害車対策*4	1,300	1,100	1,900	1,200	1,500	900	7,900
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	1,500	800	1,200	1,000	1,200	700	6,300
			普通貨物削減20%	2,900	1,700	2,400	1,900	2,400	1,400	12,600
			普通 小型貨物 10%	1,300	700	1,100	800	1,100	600	5,600
		普通 小型貨物20%	2,600	1,500	2,200	1,700	2,100	1,200	11,300	
			人流対策*7	乗用車類削減10%	200	100	300	200	200	100
		乗用車類削減20%	500	300	600	400	500	200	2,400	
			交通流対策*8	旅行速度アップ10%	200	100	400	200	200	100
		旅行速度アップ20%	400	200	700	300	500	100	2,300	
		合計(対策10%)	6,800	4,300	8,200	5,300	6,500	3,500	34,500	
合計(対策20%)	10,000	6,100	11,100	7,400	9,200	4,900	48,600			

\*1：過去の排出実態などを勘案し、規制値ほどには実質排出量は低減しない(ディーゼル貨物・バスについて、規制値強化の30%低減と仮定)と想定して計算を行った。

将来における走行量については、H2、H6、H9道路交通センサスから実績値に基づく地域別・車種別走行量年平均伸び率を求めて推計した。

\*2：必要削減量とは、環境基準の100%、95%、90%達成のために必要なNOx削減量をいう。

\*3：車種規制基本ケース(a)：原則として、車種規制施行時点(改正自動車NOx法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定)における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定するとともに、ディーゼル乗用車を規制対象に追加すると仮定。

\*4：低公害車対策：メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含め低排出ガス車等が普及すると仮定。

\*5：普通貨物削減 10%：普通貨物車の交通量を10%削減すると仮定。

\*6：普通 小型貨物 10%：普通貨物車の交通量を10%削減し、削減した交通量と同じ台数を小型貨物車、貨客車に配分すると仮定。

\*7：乗用車類削減 10%：軽乗用車、乗用車の交通量を10%削減すると仮定。

\*8：旅行速度アップ 10%：旅行速度において一般道は20km/h以下、高速道は40km/h以下の値を対象に10%の速度上昇を設定。

\*9：百t/年未満は四捨五入した。よって各欄の合計値と合計欄の数値とが一致しないことがある。

表3-7 6都府県特定地域における単純将来NOx排出量に対する必要削減量と対策効果(将来総排出量低位推計\*1)

(t/年)

目標年(年度)			埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	大阪府	兵庫県	6都府県計	
H17	必要削減量*2	環境基準100%達成	6,100	4,200	16,700	10,000	11,200	3,300	51,600	
		環境基準95%達成	3,000	0	14,800	6,200	5,100	600	29,700	
		環境基準90%達成	2,000	0	13,800	4,000	2,400	0	22,100	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	1,800	1,100	2,900	1,700	2,300	1,000	11,000
			低公害車対策*4	700	600	1,100	700	800	500	4,400
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	800	500	800	700	900	400	4,200
			普通貨物削減20%	1,600	1,000	1,700	1,400	1,800	800	8,300
			普通 小型貨物10%	600	400	700	600	700	300	3,400
			普通 小型貨物20%	1,300	800	1,400	1,100	1,500	700	6,800
		人流対策*7	乗用車類削減10%	200	100	400	200	300	100	1,500
			乗用車類削減20%	500	300	900	400	600	200	2,900
		交通流対策*8	旅行速度アップ10%	200	100	400	200	300	100	1,200
			旅行速度アップ20%	300	200	800	300	500	100	2,200
		合計(対策10%)		4,400	2,900	6,500	4,100	5,300	2,500	25,600
合計(対策20%)		6,200	4,000	8,900	5,700	7,500	3,400	35,600		
H22	必要削減量*2	環境基準100%達成	100	1,200	8,700	4,700	3,900	600	19,200	
		環境基準95%達成	0	0	6,700	800	0	0	7,500	
		環境基準90%達成	0	0	5,600	0	0	0	5,600	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	1,700	1,000	2,600	1,600	2,200	1,000	10,200
			低公害車対策*4	1,300	1,100	1,900	1,200	1,500	900	7,900
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	500	300	500	400	600	300	2,700
			普通貨物削減20%	1,000	600	1,000	900	1,200	600	5,300
			普通 小型貨物10%	400	300	500	400	500	200	2,300
			普通 小型貨物20%	900	500	900	800	1,000	500	4,600
		人流対策*7	乗用車類削減10%	100	100	300	100	200	100	900
			乗用車類削減20%	300	200	500	200	400	200	1,700
		交通流対策*8	旅行速度アップ10%	100	100	300	100	200	0	700
			旅行速度アップ20%	200	100	500	200	300	100	1,300
		合計(対策10%)		4,200	2,900	6,000	3,900	5,100	2,600	24,600
合計(対策20%)		5,400	3,600	7,500	4,900	6,500	3,200	31,100		

\*1：将来における排出係数の削減率が単体規制値の削減率に等しいと仮定して計算を行った。

将来における走行量については、各自治体に対するヒアリング結果等を基に環境庁で設定した地域別・車種別走行量平均伸び率を用いて計算した。

\*2：必要削減量とは、環境基準の100%、95%、90%達成のために必要なNOx削減量をいう。

\*3：車種規制基本ケース(a)：原則として、車種規制施行時点（改正自動車Nox法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定）における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定するとともに、ディーゼル乗用車を規制対象に追加すると仮定。

\*4：低公害車対策：メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含め低排出ガス車等が普及すると仮定。

\*5：普通貨物削減10%：普通貨物車の交通量を10%削減すると仮定。

\*6：普通 小型貨物10%：普通貨物車の交通量を10%削減し、削減した交通量と同じ台数を小型貨物車、貨客車に配分すると仮定。

\*7：乗用車類削減10%：軽乗用車、乗用車の交通量を10%削減すると仮定。

\*8：旅行速度アップ10%：旅行速度において一般道は20km/h以下、高速道は40km/h以下の値を対象に10%の速度上昇を設定。

\*9：百t/年未満は四捨五入した。よって各欄の合計値と合計欄の数値とが一致しないことがある。



表3-8 6都府県特定地域における単純将来NOx排出量に対する必要削減量と対策効果(将来総排出量中位推計\*1)

(t/年)

目標年(年度)			埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	大阪府	兵庫県	6都府県計	
H17	必要削減量*2	環境基準100%達成	9,700	6,600	21,400	13,600	15,700	5,500	72,500	
		環境基準95%達成	6,600	1,600	19,500	9,700	9,700	2,700	49,900	
		環境基準90%達成	5,600	100	18,500	7,500	6,900	1,400	40,100	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	1,300	800	2,500	1,300	1,700	700	8,300
			低公害車対策*4	700	600	1,100	700	800	500	4,400
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	1,100	700	1,200	1,000	1,300	600	5,900
			普通貨物削減20%	2,300	1,400	2,400	2,000	2,600	1,200	11,900
			普通 小型貨物 10%	1,000	600	1,100	800	1,100	500	5,100
		人流対策*7	普通 小型貨物20%	1,900	1,200	2,100	1,700	2,200	1,000	10,100
			乗用車類削減10%	200	100	400	200	300	100	1,500
		交通流対策*8	乗用車類削減20%	500	300	900	400	600	200	2,900
			旅行速度アップ10%	200	100	500	200	300	100	1,500
		合計(対策10%)	旅行速度アップ20%	400	200	900	400	600	200	2,700
			合計(対策20%)	4,500	2,900	6,800	4,200	5,600	2,500	26,600
		合計(対策20%)	7,000	4,500	10,000	6,400	8,500	3,800	40,200	
H22	必要削減量*2	環境基準100%達成	6,100	4,900	16,100	10,300	11,400	4,200	52,800	
		環境基準95%達成	3,200	0	14,000	6,300	5,300	1,400	30,200	
		環境基準90%達成	2,300	0	13,000	4,300	2,400	400	22,400	
	削減量(対策の削減効果)	車種規制*3	基本ケース(a)	1,800	1,100	3,200	1,700	2,500	1,100	11,400
			低公害車対策*4	1,300	1,100	1,900	1,200	1,500	900	7,900
		物流対策*5、*6	普通貨物削減10%	1,000	600	1,000	800	1,100	500	5,100
			普通貨物削減20%	2,000	1,200	2,000	1,700	2,300	1,100	10,100
			普通 小型貨物 10%	900	500	900	700	1,000	500	4,500
		人流対策*7	普通 小型貨物20%	1,700	1,100	1,800	1,500	2,000	1,000	9,000
			乗用車類削減10%	100	100	300	100	200	100	900
		交通流対策*8	乗用車類削減20%	300	200	500	200	400	200	1,700
			旅行速度アップ10%	200	100	400	200	200	100	1,100
		合計(対策10%)	旅行速度アップ20%	300	200	600	300	400	100	2,000
			合計(対策20%)	5,200	3,500	7,700	4,800	6,500	3,200	30,800
		合計(対策20%)	7,300	4,800	10,100	6,600	9,000	4,300	42,100	

\*1：過去の排出実態などを勘案し、規制値ほどには実質排出量は低減しない(ディーゼル貨物・バスについて、規制値強化の30%低減と仮定)と想定して計算を行った。

将来における走行量については、各自治体に対するヒアリング結果等を基に環境庁で設定した地域別・車種別走行量平均伸び率を用いて計算した。

\*2：必要削減量とは、環境基準の100%、95%、90%達成のために必要なNOx削減量をいう。

\*3：車種規制基本ケース(a)：原則として、車種規制施行時点(改正自動車Nox法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定)における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定するとともに、ディーゼル乗用車を規制対象に追加すると仮定。

\*4：低公害車対策：メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含め低排出ガス車等が普及すると仮定。

\*5：普通貨物削減 10%：普通貨物車の交通量を10%削減すると仮定。

\*6：普通 小型貨物 10%：普通貨物車の交通量を10%削減し、削減した交通量と同じ台数を小型貨物車、貨客車に配分すると仮定。

\*7：乗用車類削減 10%：軽乗用車、乗用車の交通量を10%削減すると仮定。

\*8：旅行速度アップ 10%：旅行速度において一般道は20km/h以下、高速道は40km/h以下の値を対象に10%の速度上昇を設定。

\*9：百t/年未満は四捨五入した。よって各欄の合計値と合計欄の数値とが一致しないことがある。

表3-9 6都府県特定地域における単純将来PM排出量に対する対策効果(将来総排出量高位推計\*1)

(t/年)

目標年(年度)			埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	大阪府	兵庫県	6都府県計		
H17	削減量 (対策の削減効果)	車種規制*2	基本ケース(a)		400	200	500	300	400	200	2,000
		低公害車対策*3	100	100	300	100	300	100	1,000		
		物流対策 *4、*5	普通貨物削減10%	100	0	100	100	100	0	400	
			普通貨物削減20%	200	100	200	100	100	100	800	
			普通 小型貨物 10%	100	0	100	100	100	0	400	
			普通 小型貨物20%	200	100	200	100	100	100	700	
		人流対策 *6	乗用車類削減10%	0	0	0	0	0	0	0	
			乗用車類削減20%	0	0	0	0	0	0	0	
		交通流対策 *7	旅行速度アップ10%	0	0	0	0	0	0	0	
			旅行速度アップ20%	0	0	0	0	0	0	100	
合計(対策10%)		700	400	1,000	600	800	400	3,800			
合計(対策20%)		900	500	1,100	700	1,000	400	4,600			
H22	削減量 (対策の削減効果)	車種規制*2	基本ケース(a)		200	100	300	200	200	100	1,200
		低公害車対策*3	200	200	500	200	500	200	1,800		
		物流対策 *4、*5	普通貨物削減10%	100	0	0	0	0	0	200	
			普通貨物削減20%	100	100	100	100	100	0	400	
			普通 小型貨物 10%	0	0	0	0	0	0	200	
			普通 小型貨物20%	100	100	100	100	100	0	400	
		人流対策 *6	乗用車類削減10%	0	0	0	0	0	0	0	
			乗用車類削減20%	0	0	0	0	0	0	0	
		交通流対策 *7	旅行速度アップ10%	0	0	0	0	0	0	0	
			旅行速度アップ20%	0	0	0	0	0	0	0	
合計(対策10%)		500	300	900	500	800	300	3,400			
合計(対策20%)		600	400	1,000	500	900	400	3,800			

\*1：NOxの対策効果の推計における「将来総排出量高位推計」とは前提条件が異なるものであり、以下のように設定し、推計を行った。  
将来における排出係数の削減率が単体規制値の削減率に等しいと仮定して計算を行った。

将来における走行量については、H2、H6、H9道路交通センサスから実績値に基づく地域別・車種別走行量年平均伸び率を求めて推計した。

\*2：車種規制基本ケース(a)：原則として、車種規制施行時点（改正自動車Nox法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定）における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定するとともに、ディーゼル乗用車を規制対象に追加すると仮定。

\*3：低公害車対策：メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含め低排出ガス車等が普及すると仮定。

\*4：普通貨物削減 10%：普通貨物車の交通量を10%削減すると仮定。

\*5：普通 小型貨物 10%：普通貨物車の交通量を10%削減し、削減した交通量と同じ台数を小型貨物車、貨客車に配分すると仮定。

\*6：乗用車類削減 10%：軽乗用車、乗用車の交通量を10%削減すると仮定。

\*7：旅行速度アップ 10%：旅行速度において一般道は20km/h以下、高速道は40km/h以下の値を対象に10%の速度上昇を設定。

\*8：百t/年未満は四捨五入した。よって各欄の合計値と合計欄の数値とが一致しないことがある。

表3-10 6都府県特定地域における単純将来PM排出量に対する対策効果(将来総排出量低位推計\*1)

(t/年)

目標年(年度)			埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	大阪府	兵庫県	6都府県計		
H17	削減量 (対策の 削減効果)	車種規制*2	基本ケース(a)		300	200	500	300	400	200	1,800
		低公害車対策*3	100	100	300	100	300	100	100	1,000	
		物流対策 *4、*5	普通貨物削減10%	100	0	100	100	100	100	0	300
			普通貨物削減20%	100	100	100	100	100	100	100	700
			普通 小型貨物 10%	100	0	100	100	100	100	0	300
			普通 小型貨物20%	100	100	100	100	100	100	100	600
		人流対策 *6	乗用車類削減10%	0	0	0	0	0	0	0	0
			乗用車類削減20%	0	0	0	0	0	0	0	0
		交通流対策 *7	旅行速度アップ10%	0	0	0	0	0	0	0	0
			旅行速度アップ20%	0	0	0	0	0	0	0	100
合計(対策10%)		600	300	900	500	800	300	3,500			
合計(対策20%)		700	400	1,100	700	1,000	400	4,200			
H22	削減量 (対策の 削減効果)	車種規制*2	基本ケース(a)		200	100	300	200	200	100	1,100
		低公害車対策*3	200	200	500	200	500	200	200	1,800	
		物流対策 *4、*5	普通貨物削減10%	0	0	0	0	0	0	0	200
			普通貨物削減20%	100	0	100	100	100	100	0	300
			普通 小型貨物 10%	0	0	0	0	0	0	0	200
			普通 小型貨物20%	100	0	100	100	100	100	0	300
		人流対策 *6	乗用車類削減10%	0	0	0	0	0	0	0	0
			乗用車類削減20%	0	0	0	0	0	0	0	0
		交通流対策 *7	旅行速度アップ10%	0	0	0	0	0	0	0	0
			旅行速度アップ20%	0	0	0	0	0	0	0	0
合計(対策10%)		400	300	800	500	800	300	3,200			
合計(対策20%)		500	300	900	500	900	400	3,500			

\*1：将来における排出係数の削減率が単体規制値の削減率に等しいと仮定して計算を行った。

将来における走行量については、各自治体に対するヒアリング結果等を基に環境庁で設定した地域別・車種別走行量平均伸び率を用いて計算した。

\*2：車種規制基本ケース(a)：原則として、車種規制施行時点（改正自動車Nox法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定）における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定するとともに、ディーゼル乗用車を規制対象に追加すると仮定。

\*3：低公害車対策：メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含め低排出ガス車等が普及すると仮定。

\*4：普通貨物削減 10%：普通貨物車の交通量を10%削減すると仮定。

\*5：普通 小型貨物 10%：普通貨物車の交通量を10%削減し、削減した交通量と同じ台数を小型貨物車、貨客車に配分すると仮定。

\*6：乗用車類削減 10%：軽乗用車、乗用車の交通量を10%削減すると仮定。

\*7：旅行速度アップ 10%：旅行速度において一般道は20km/h以下、高速道は40km/h以下の値を対象に10%の速度上昇を設定。

\*8：百t/年未満は四捨五入した。よって各欄の合計値と合計欄の数値とが一致しないことがある。

1. 対策効果試算のための各種施策の仮定条件

( ) 車種規制

第 11 回小委員会において、車種規制のいくつかのパターンを仮定して効果等の試算を行ったが、分析結果(「3. 各対策費用の検討」参照)等をふまえ、基本ケース(a)を仮定。

基本ケース(a): 車種規制施行時点(改正自動車NOx法が平成 13 年度当初に成立し、それから約 1 年後に規制が導入されると仮定して平成 14 年 4 月と想定)における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定した場合。ディーゼル乗用車を規制対象に追加するとともに、新車については新長期規制等に合わせた規制強化を行う。なお、新長期規制は平成 17 年に前倒し実施されると仮定。

( ) 低公害車対策

( -1) 自動車メーカーにおける低排出ガス車の製造・販売を通じた自動車排出ガス抑制対策

中量車以下(車両総重量3.5t以下)について、自動車メーカーに対しフリート平均値をもって低排出ガス車の一層の販売を求める施策を仮定。低公害車・低排出ガス車の普及台数は、メーカーヒアリング等から設定。

( -2) その他の低公害車対策

重量車(車両総重量3.5t超)について、低公害車等の普及施策の実施により、低排出ガス車・低公害車の普及を仮定。低公害車・低排出ガス車の普及台数は、メーカーヒアリング等から設定。

( ) 人流・物流・交通流対策

( -1) 物流対策パターン1: 普通貨物車の交通量が 10%削減すると仮定。

( -2) 物流対策パターン2: 普通貨物車の交通量が 10%削減し、削減した交通量に相当する台数と同等の小型貨物車、貨客車が追加されると仮定。

( -3) 人流対策: 軽乗用車、乗用車の交通量が 10%削減すると仮定。

( -4) 交通流対策: 一般道においては旅行速度が 20km/h 以下の走行、高速道においては旅行速度が 40km/h 以下の走行を対象として、その速度が 10%上昇すると仮定。

なお、上記の仮定にあたっては、現行総量削減計画策定時における各種対策の効果の算定方法を参考にした。各自治体はそれぞれ独自に実施した事業所、住民、タクシー業界等に対するアンケート結果等から、貨物車等の交通量の約 10%削減、乗用車の交通量の約 10%削減、旅行速度の 1 ~ 5km/h 上昇等を見込んでいた。

## 2. 車種規制の各ケース毎の費用試算の仮定条件と計算方法

計算では、強制代替がなかったならば、あと何年使用されるか(短縮年数)を車種・車齢毎に見積もり、これに年当たりコストを乗じることにより、強制代替1台当たりのコストを求めている。なお、年当たりのコストは、新車価格を平均使用年数で除したものとした。

### a. ベースケース

車種規制施行時点(改正自動車NOx法が平成13年度当初に成立し、それから約1年後に規制が導入されると仮定して平成14年4月と想定)における最新規制を特定自動車排出ガス基準として設定した場合。ディーゼル乗用車を規制対象に追加するとともに、新車については新長期規制等に合わせた規制強化を行う。なお、新長期規制は平成17年に前倒し実施されると仮定。

### b. ディーゼル乗用車分

aの内、ディーゼル乗用車分のみ取り出して示す。

### c. 使用過程車対策強化ケース

車種規制の効果をも早期に上げるため、aより、使用過程車の規制猶予期間を現行の期間よりさらに1年短縮した場合。

(ただし、ディーゼル乗用車は車検が隔年であることを勘案し、2年短縮)

### d. 使用過程車配慮ケース(年数)

自動車NOx法の施行後に特定自動車排出ガス基準適合車を購入したことを考慮して、aより、使用過程車の最新規制直前車種のみ猶予期間を+2年とした場合。

### e. 使用過程車配慮ケース(規制値)

d.と同様の考慮から、a.より、使用過程車の規制値を最新規制直前規制値とした場合。

### f. 段階的規制強化ケース1

d.より、使用過程車も新車と同様に規制強化を順次行っていくとした場合。

(最新規制直前車種以降の使用過程車は猶予期間を+2年とすると仮定)

### g. 段階的規制強化ケース2

e.より、使用過程車も新車と同様に規制強化を順次行っていくとした場合。

## 3. 低排出ガス車、低公害車の効果試算の仮定条件

中量車以下(車両総重量3.5t以下のクラス)

自動車メーカーに対して、低排出ガス車の販売台数の見通しについてヒアリングを行った(1999年8月)ところ、2002年までの販売の見通しが得られた。この見通しを基に、更に将来の低排出ガス車の普及台数を次のとおり仮定した。

・2002年までは、メーカー見通しのとおり低排出ガス車の販売台数が伸びる。

・2002年以降も引き続き2002年までの伸びを継続して低排出ガス車の販売台数が伸びる。

#### 重量車(車両総重量3.5t超のクラス)

従来燃料車(ディーゼル車等)に比べて割高になっている低公害車(CNG車 LPG車)の車両価格の差が概ね解消(価格差1.1倍)するまでの量産化がなされるだけの台数が、自動車を使用する事業者に導入される等のケースを、次のとおり仮定する。

また、1.中量車以下(車両総重量3.5t以下)と同様に、メーカーからのヒアリングによって得られた一定台数のディーゼル低排出ガス車の導入も併せて仮定する。

- ・CNG車 LPG車については、価格差が解消するまでの販売台数が伸びる。
- ・中量車以下のケースと同様の低排出ガス車販売見込みを盛り込む。