

## II E I A（方法書以降の手續に係る環境影響評価）の手法

### 2. 大気質

#### 2.2 自動車の走行に係る一酸化炭素及び二酸化硫黄（参考項目以外の項目）

本資料は、「道路環境影響評価の技術手法」のうち、「2.2 自動車の走行に係る一酸化炭素及び二酸化硫黄」を改定したものである。改定の経緯を下の表に示す。今回の改定では、主務省令<sup>\*1</sup>の改正及び一酸化炭素及び二酸化硫黄の自動車排出係数等に関する新たな知見<sup>\*2</sup>を反映させた。

なお、本資料で示す手法等はいくまで一例であり、実際には各事業者が対象道路事業毎にこれらの手法等を参考としつつ、適切な手法等を選択することが望ましい。

道路環境影響評価の技術手法「2.2 自動車の走行に係る一酸化炭素及び二酸化硫黄」の改定の経緯

改定等の時期	資料番号	執筆等担当者	改定等の理由
平成12年10月	土木研究所資料第3742号	旧建設省土木研究所環境部 交通環境研究室 室長 大西博文 前主任研究員 山田俊哉 元主任研究員 江橋英治 前研究員 小根山裕之 研究員 大城 温 交流研究員 大野順通	初版
平成19年6月	国土技術政策総合研究所資料第384号	国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室 主任研究官 小川智弘 研究員 瀧本真理 室長 並河良治	主務省令の改正
平成25年3月	国土技術政策総合研究所資料第714号	国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室 主任研究官 土肥 学 研究官 神田太朗 室長 角湯克典	主務省令の改正、 一酸化炭素及び二酸化硫黄の自動車排出係数等に関する新たな知見の反映

\*1 「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年建設省令第10号、最終改正：平成25年国土交通省令第28号）

\*2 予測に用いる一酸化炭素及び二酸化硫黄の自動車排出係数及び縦断勾配による補正係数の更新、年平均値から年間2%除外値への換算式のパラメータの更新

## 「2.2 自動車の走行に係る一酸化炭素及び二酸化硫黄」の概要

自動車の走行に係る一酸化炭素（又は二酸化硫黄）についての調査、予測及び評価の方法は、対象物質が異なるものの、基本的に二酸化窒素と同じである。

なお、本節では自動車の走行に係る一酸化炭素及び二酸化硫黄の双方を扱っており、「一酸化炭素（又は二酸化硫黄）」は、二酸化硫黄の記述として一酸化炭素に関する記述を（ ）内の記述に置き換えることを意味する（以下同様）。

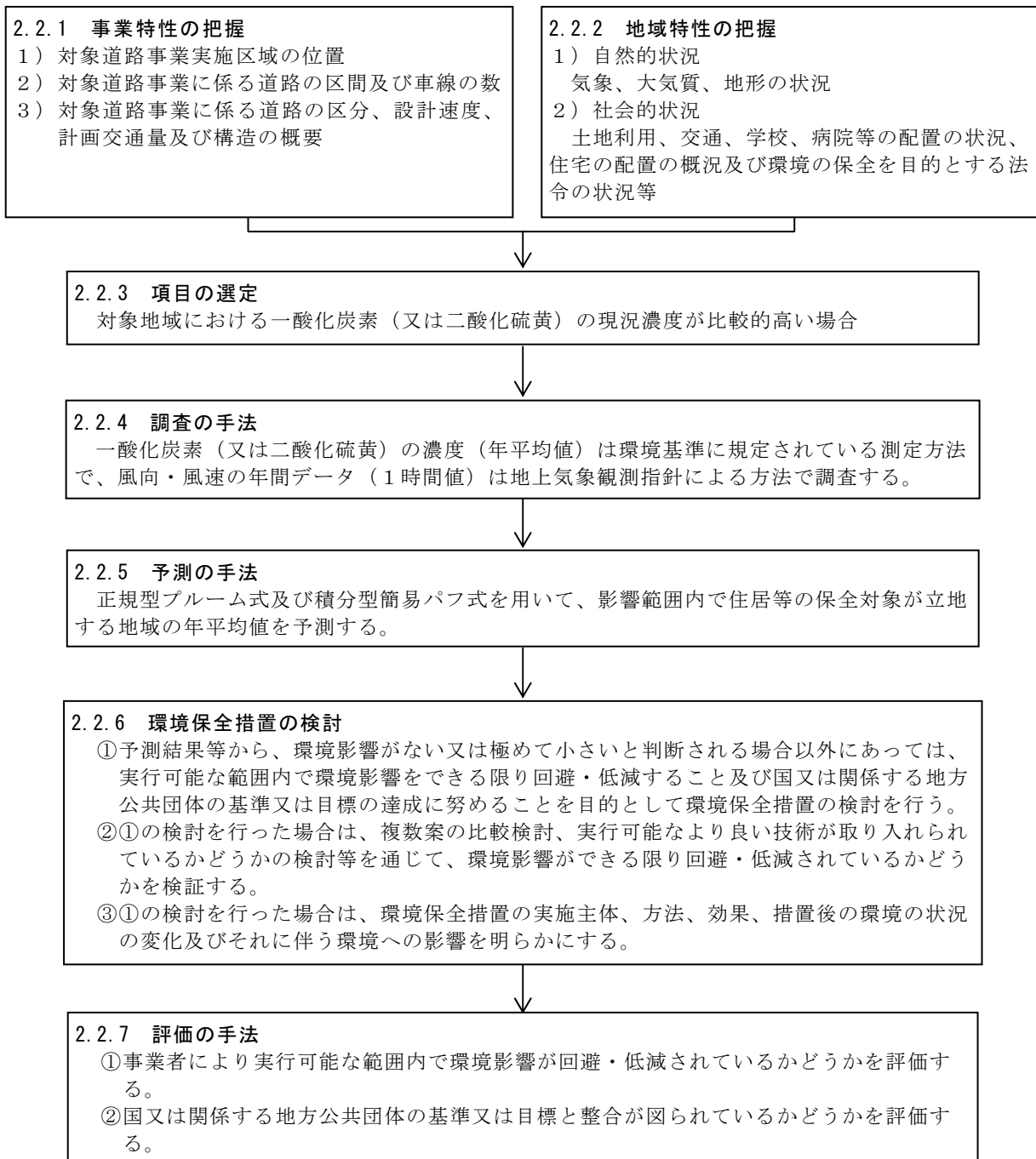


図-2.2.1 「自動車の走行に係る一酸化炭素（又は二酸化硫黄）」における調査、予測及び評価の流れ

### 2.2.1 事業特性の把握

事業特性の把握は、基本的に自動車の走行に係る二酸化窒素と同様に行う。なお、当該事業において「配慮書段階の検討<sup>\*1</sup>」を行った場合は、その検討で収集した情報を活用し、不足する情報を補足する。

#### 【解説】

これらの事業特性は、項目の選定、予測の実施に必要となる。

なお、「配慮書段階の検討」を実施した事業（本項目を計画段階配慮事項として選定しなかった場合を含む。）においては、その検討で一定程度の情報が収集されていることから、これらを活用し、不足する情報を補足する。

#### 1) 項目の選定に係る事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」は、住居等の保全対象（「2.2.2 地域特性の把握」で把握）との位置関係を把握するために必要である。また、「構造の概要」は、影響範囲（「2.2.3 項目の選定」で記述）を設定するために必要である。

#### 2) 予測に用いる事業特性

「2.1.1 事業特性の把握」の「3) 予測に用いる事業特性」を参照のこと。

#### \*1 「配慮書段階の検討」

概略ルート・構造の検討（構想段階の検討）における、環境面に関する検討を、環境影響評価法第3条の2及び関連する主務省令に基づき行ったもの。「1. 計画段階配慮事項（全ての影響要因・環境要素に共通）」を参照。

### 2.2.2 地域特性の把握

地域特性の把握は、基本的に自動車の走行に係る二酸化窒素と同様に行う。なお、当該事業において「配慮書段階の検討」を行った場合は、その検討で収集した情報を活用し、不足する情報を補足する。

#### 【解説】

これらの地域特性は、項目の選定、予測及び評価の実施に必要となる。

なお、「配慮書段階の検討」を実施した事業（本項目を計画段階配慮事項として選定しなかった場合を含む。）においては、その検討で一定程度の情報が収集されていることから、これらを活用し、不足する情報を補足する。

#### 1) 項目の選定に係る地域特性

項目の選定に係る地域特性としては、「学校、病院、幼稚園、児童福祉法に基づく児童福祉施設（保育所等）、老人ホーム、図書館等の配置の状況」、「集落の状況」、「住宅の配置の概況」等から現在の保全対象の立地状況を把握する。また、「土地利用の状況」、「将来の住宅地の面整備計画の状況」等から将来の保全対象の立地状況を想定する。これらと「2.2.1 事業特性の把握」で整理した対象道路事業実施区域との位置関係を把握する。また、「気象の状況」、「大気質の状況」、「地形の状況」、「土地利用の状況」、「交通の状況」は、地域のバックグラウンド濃度の状況、常監局の存在、それと既存の幹線道路との関係及び気象観測所の存在を把握するために必要である。

これらの結果を踏まえ、一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の現況濃度の状況を想定する。現況濃度が比較的高い場合、項目を選定する。詳細は、「2.2.3 項目の選定」を参照のこと。

#### 2) 予測及び評価に用いる地域特性

「2.1.2 地域特性の把握」の「3) 予測に用いる地域特性」を参照のこと。

### 2.2.3 項目の選定

本項目の選定<sup>\*1</sup>は、環境影響を受けるおそれがあると認められる地域<sup>\*2</sup>内に住居等の保全対象が存在する場合、又は、都市計画上及び土地利用上から将来の立地が計画されており、かつ対象道路事業実施区域及びその周辺における一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の現況濃度が比較的高い場合に行う。

#### 【解 説】

項目の選定に当たっては、「2.2.2 地域特性の把握」で得られた「大気質の状況」の一酸化炭素（又は二酸化硫黄）濃度の状況及び環境基準の確保の状況から判断し、選定する場合には、その理由を明らかにするものとする。

#### \*1「項目の選定」

一酸化炭素はこれまでの自動車排出ガス規制により低減が図られ、近年ではすべての自排局で環境基準が達成されている。二酸化硫黄についても、燃料規制等の発生源対策が図られ、現在ではすべての自排局で環境基準が達成されている。このような状況から、一酸化炭素（又は二酸化硫黄）による大気汚染は、一般には問題にならないと考えられる。しかし、これらの物質は過去に大気汚染を引き起こした物質である。また一酸化炭素は自動車排出ガスとして規定されており、二酸化硫黄の発生の原因物質である硫黄については燃料中の含有量が規制されている。そこで、対象地域の一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の現況濃度が比較的高い場合に、項目を選定することとしている。なお、比較的高い場合とは、日平均値の2%除外値が環境基準の1/2以上になる場合が目安と考えられる。

#### \*2「環境影響を受けるおそれがあると認められる地域」

「2.1.3 項目の選定」の\*1を参照のこと。

#### 2.2.4 調査の手法

調査の手法は、基本的に自動車の走行に係る二酸化窒素の調査の手法と同様とする。ただし、現地調査の測定方法<sup>\*1</sup>及び測定位置<sup>\*2</sup>は次のとおりとする。

- ①一酸化炭素：「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）に規定される測定方法。  
測定位置は、原則として地上1.5mの高さとする。
- ②二酸化硫黄：「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）に規定される測定方法。  
測定位置は、原則として地上1.5mの高さとする。

#### 【解説】

「2.1.5 調査の手法」を参照のこと。

##### \*1「現地調査の測定方法」

大気質の測定方法の詳細は、日本工業規格 B 7951(一酸化炭素) (又は B 7952(二酸化硫黄)) を参照するとよい。気象の観測方法は、気象業務法施行規則に規定される方法が、運用上、地上気象観測指針(気象庁, 2002 年)として整備されているので、これに準拠する。

##### \*2「測定位置」

環境基準に基づく測定位置は、一酸化炭素、二酸化硫黄とも、原則として地上1.5 m以上10m以下の高さに設定することとされている。これは、人が通常呼吸する高さを基本としている。既存資料のデータは上記環境基準の測定方法に基づいていること、現地調査は特定の発生源を避けて行うため一般に高さ方向の濃度差が小さいことから、現地調査における大気質の測定位置は、原則として地上 1.5mとしたものである。

現地調査における風向・風速の測定位置は、「地上気象観測指針」に定める標準的な高さに準拠し、原則として地上 10mの高さとした。

### 2.2.5 予測の手法

予測の手法は、基本的に自動車の走行に係る二酸化窒素の予測の手法と同様に行う。ただし、時間別平均排出量<sup>\*1</sup>及び予測に用いる排出係数<sup>\*2</sup>は、一酸化炭素（又は二酸化硫黄）に対する適切な値を用いる。

#### 【解説】

「2.1.6 予測の手法」を参照のこと。

#### \*1 「時間別平均排出量」

時間別平均排出量は、「2.1.6 予測の手法」の\*16を参照のこと。ただし、計算に用いる一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の換算係数 $V_w$ は、20℃、1気圧で859ml/g（又は376ml/g）である。

#### \*2 「予測に用いる排出係数」

予測に用いる排出係数<sup>1)</sup>は、表-2.2.1のとおりとする。ただし、一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の排出係数を勾配補正する場合は、表-2.2.2（又は表-2.2.3）の勾配補正係数<sup>1)</sup>を用いることができる。

なお、表-2.2.1の排出係数は、表-2.2.4（又は表-2.2.5）に代表される将来年次の排出係数原単位に基づき、「2.1.6 予測の手法」の\*17に示した排出係数の設定方法と同様にして設定したものである。また、平均走行速度が110km/hを超える小型車類の排出係数及び90km/hを超える大型車類の排出係数は、シャシダイナモ試験等により自動車等の排出ガス量のデータを取得し、排出ガス規制を加味した上で「2.1.6 予測の手法」の\*17に示した車種構成比及び平均半積載重量を用いることによって算出することができる。

表-2.2.1 予測に用いる排出係数(g/km・台)<sup>1)</sup>

項目	一酸化炭素 (CO)		二酸化硫黄 (SO <sub>2</sub> )		
	小型車種	大型車種	小型車種	大型車種	
平均 走行 速度	20km/h	1.278	1.495	0.006326	0.006537
	30	0.869	1.271	0.005146	0.005432
	40	0.592	1.040	0.004440	0.004684
	45	0.509	0.947	0.004197	0.004418
	50	0.464	0.872	0.004012	0.004218
	60	0.491	0.791	0.003796	0.004006
	70	0.674	0.806	0.003764	0.004038
	80	1.016	0.921	0.003902	0.004039
	90	1.517	1.141	0.004203	0.004815
	100	2.177	-	0.004662	-
	110	2.997	-	0.005275	-

注) 排出係数設定のための近似式

(小型車類CO 排出係数) =  $-3.39372141 / V - 0.08663153 V + 0.00080139 V^2 + 2.86000619$

(大型車類CO 排出係数) =  $-13.97516670 / V - 0.07307898 V + 0.00054784 V^2 + 3.43626449$

(小型車類SO<sub>2</sub> 排出係数) =  $0.0392401814 / V - 0.0000893086 V + 0.000007344 V^2 + 0.0058562918$

(大型車類SO<sub>2</sub> 排出係数) =  $0.0154621346 / V - 0.0001420501 V + 0.0000011458 V^2 + 0.0081465379$

ここで、排出係数 : g / km・台

平均走行速度 (V) : km / h

上記の式を適用できる範囲は、小型車が20~110km/h、大型車が20~90km/hとする。

表-2.2.2 一酸化炭素の排出係数の縦断勾配による補正係数<sup>1)</sup>

車種	速度区分	縦断勾配 i (%)	補正係数
小型車種	60km/h 未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 1.14 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.11 i$
大型車種	60km/h 以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.68 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.22 i$
大型車種	60km/h 未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.30 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.08 i$
大型車種	60km/h 以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.21 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.09 i$

表-2.2.3 二酸化硫黄の排出係数の縦断勾配による補正係数<sup>1)</sup>

車種	速度区分	縦断勾配 i (%)	排出係数の補正係数
小型車種	60km/h 未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.22 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.11 i$
大型車種	60km/h 以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.17 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.16 i$
大型車種	60km/h 未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.31 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.14 i$
大型車種	60km/h 以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.28 i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.20 i$



表-2.2.4 代表8車種の一酸化炭素の排出係数原単位(半積載・2005年式以降)<sup>1)</sup>

【ガソリン車】

(単位：乗用車は g/km、貨物車は g/km・t)

平均走行速度 (km/h)	ガソリン 乗用車	ガソリン 貨物車軽量	ガソリン 貨物車中量	ガソリン 貨物車重量
20	0.692	1.773	4.185	4.185
40	0.533	0.878	1.011	1.011
60	0.449	0.580	0.449	0.449
80	0.500	1.267	3.952	3.952
100	0.698	3.018	11.811	11.811
110	0.854	4.301	17.408	17.408

【ディーゼル車】

(単位：乗用車は g/km、貨物車は g/km・t)

平均走行速度 (km/h)	ディーゼル 乗用車	ディーゼル 貨物車軽量	ディーゼル 貨物車中量	ディーゼル 貨物車重量
20	0.787	0.282	0.337	0.112
40	0.476	0.188	0.286	0.086
60	0.235	0.130	0.236	0.067
80	0.095	0.095	0.202	0.063
100	0.062	0.080	0.186	0.075
110	0.086	0.080	0.186	0.088

表-2.2.5 代表8車種の二酸化硫黄の排出係数原単位(半積載・2010年式以降)<sup>1)</sup>

【ガソリン車】

(単位：乗用車は g/km、貨物車は g/km・t)

平均走行速度 (km/h)	ガソリン 乗用車	ガソリン 貨物車軽量	ガソリン 貨物車中量	ガソリン 貨物車重量
20	0.006308	0.005462	0.005689	0.005689
40	0.004487	0.004037	0.004266	0.004266
60	0.003846	0.003562	0.003868	0.003868
80	0.003921	0.003676	0.004205	0.004205
100	0.004601	0.004307	0.005219	0.005219
110	0.005190	0.004807	0.005974	0.005974

【ディーゼル車】

(単位：乗用車は g/km、貨物車は g/km・t)

平均走行速度 (km/h)	ディーゼル 乗用車	ディーゼル 貨物車軽量	ディーゼル 貨物車中量	ディーゼル 貨物車重量
20	0.001753	0.001000	0.000913	0.000546
40	0.001197	0.000701	0.000682	0.000395
60	0.000961	0.000591	0.000612	0.000336
80	0.000944	0.000580	0.000641	0.000361
100	0.001128	0.000651	0.000758	0.000466
110	0.001292	0.000715	0.000848	0.000549

### 2.2.6 環境保全措置の検討

環境保全措置の検討は、基本的に自動車の走行に係る二酸化窒素の検討と同様に行う。

#### 【解説】

「2.1.7 環境保全措置の検討」を参照のこと。

## 2.2.7 評価の手法

評価の手法は、以下による。

### 1) 回避又は低減に係る評価

調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、自動車の走行に係る一酸化炭素（又は二酸化硫黄）に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行う。

### 2) 基準又は目標との整合性の検討

国又は関係する地方公共団体による環境保全の観点からの施策によって、選定項目に関して基準又は目標<sup>\*1</sup>が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうか<sup>\*2</sup>を評価する。

### 3) 事業者以外の者が行う環境保全措置

事業者以外の者が行う環境保全措置の効果を見込む場合には、当該措置の内容を明らかにできるように整理する。

## 【解説】

### \*1「基準又は目標」

一酸化炭素（又は二酸化硫黄）において整合を図る基準又は目標は、表－2.2.6のとおりである。

表－2.2.6 整合を図る基準又は目標

環境要素の区分	環境影響の区分	標準的に整合を図る基準又は目標
一酸化炭素	自動車の走行	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）による環境基準及び関係する地方公共団体の定める一酸化炭素に関する目標
二酸化硫黄	自動車の走行	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）による環境基準及び関係する地方公共団体の定める二酸化硫黄に関する目標

整合を図る基準又は目標のうち、一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の環境基準は表-2.2.7のように定められている。

表-2.2.7 一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の環境基準

物質	環境基準	達成期間等
一酸化炭素	1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。	一酸化炭素に係る環境基準は、維持されまたは早期に達成されるよう努めるものとする。
二酸化硫黄	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。	二酸化硫黄に係る環境基準は、維持されまたは原則として5年以内において達成されるよう努めるものとする。

注) 環境基本法第十六条には、環境基準について、以下のとおり記されている。

- ・政府は、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。
- ・政府は、公害の防止に関する施策を総合的かつ有効適切に講ずることにより、環境基準が確保されるように努めなければならない。

\*2 「整合が図られているかどうか」

「2.1.8 評価の手法」の\*2を参照のこと。

なお、基準又は目標と予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する場合は、予測された年平均値を日平均値の年間2%除外値に換算して行う。この換算に用いる式<sup>2)</sup>を表-2.2.8に示す。この換算式は2001年から2010年の全国の一般局及び自排局のデータを用いて設定したものである。

表-2.2.8 年平均値から年間2%除外値への換算式<sup>2)</sup>

項目	換算式
一酸化炭素	$[\text{年間2\%除外値}] = a([\text{CO}]_{\text{BG}} + [\text{CO}]_{\text{R}}) + b$ $a = 1.57 + 0.47 \cdot \exp(-[\text{CO}]_{\text{R}} / [\text{CO}]_{\text{BG}})$ $b = 0.037 - 0.078 \cdot \exp(-[\text{CO}]_{\text{R}} / [\text{CO}]_{\text{BG}})$
二酸化硫黄	$[\text{年間2\%除外値}] = a([\text{SO}_2]_{\text{BG}} + [\text{SO}_2]_{\text{R}}) + b$ $a = 1.9133 - 0.0066 \cdot \exp(-[\text{SO}_2]_{\text{R}} / [\text{SO}_2]_{\text{BG}})$ $b = 0.00022 + 0.00104 \cdot \exp(-[\text{SO}_2]_{\text{R}} / [\text{SO}_2]_{\text{BG}})$

- 注)  $[\text{CO}]_{\text{R}}$  : 道路寄与の一酸化炭素年平均値 (ppm)  
 $[\text{CO}]_{\text{BG}}$  : バックグラウンドの一酸化炭素年平均値 (ppm)  
 $[\text{SO}_2]_{\text{R}}$  : 道路寄与の二酸化硫黄年平均値 (ppm)  
 $[\text{SO}_2]_{\text{BG}}$  : バックグラウンドの二酸化硫黄年平均値 (ppm)

#### 引用文献

- 1) 土肥学, 曾根真理, 滝本真理, 小川智弘, 並河良治: 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成 22 年度版), 国土技術政策総合研究所資料 No. 671, pp. 5-50, 5-52, 5-65, 5-88, 2012. 2.
- 2) 大城温, 大西博文, 山田俊哉, 小根山裕之, 三神泰介: 沿道における二酸化窒素濃度の予測に用いる年間 98% 値等の換算式, 環境システム研究—アブストラクト審査部門論文—, Vol. 27, pp. 655-660, 1999. <sup>注)</sup>

注) 文献を参考に最新の知見や実測データを用いることによりその内容の見直しを行った。また、データは国立環境研究所「環境数値データベース」大気環境データファイルを利用した。