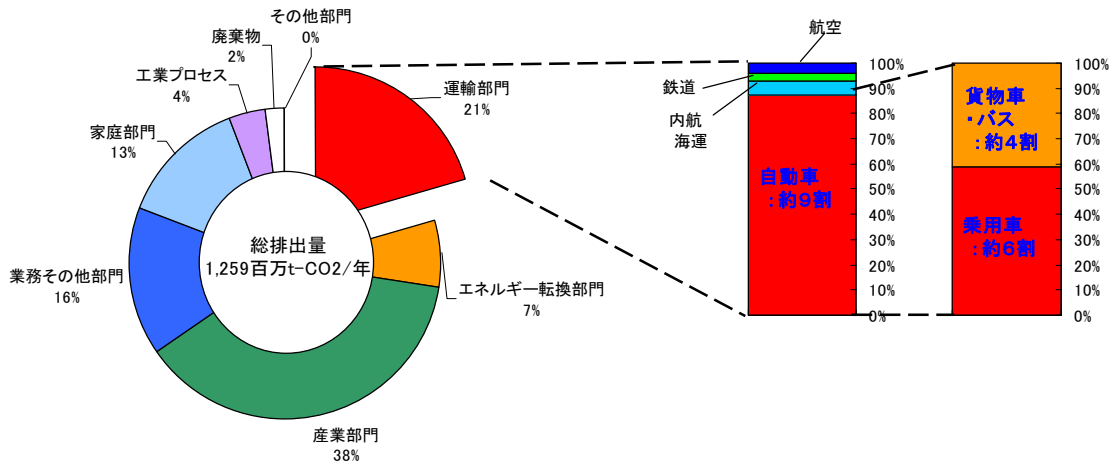


中間とりまとめの概要(資料編)



出典: 温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成

図1 自動車交通からのCO2排出量

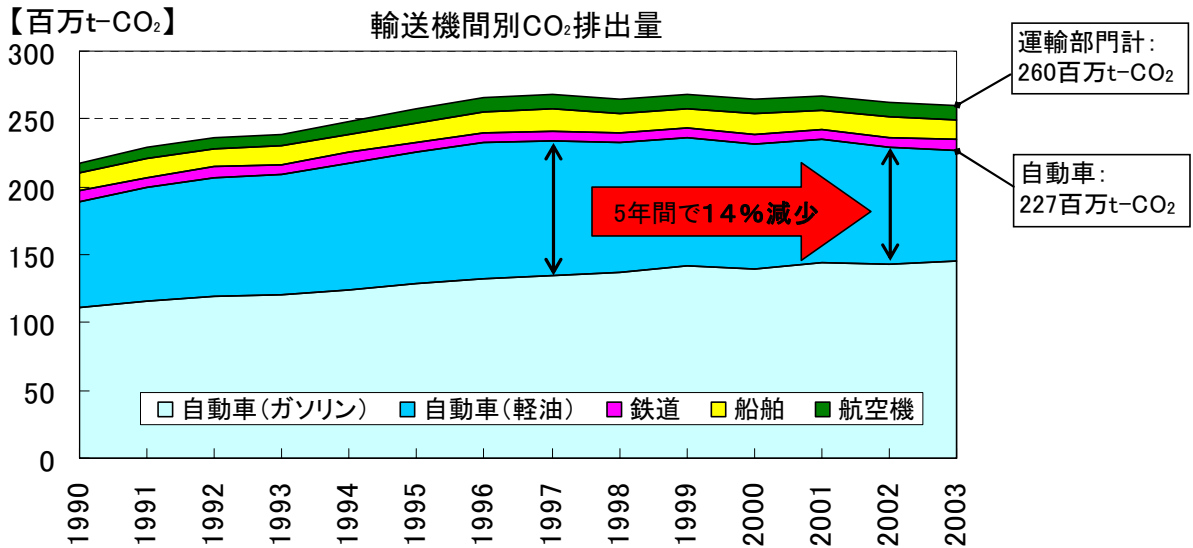


図2 輸送機関別CO2排出量の推移

表1 CO2 排出量の増減

	CO2 排出削減量(百万 t-CO2/年)
自動車(ガソリン)	11.5
自動車(軽油)	-15.3
鉄道	0.0
船舶	-2.8
航空機	-0.3
合計	-6.9

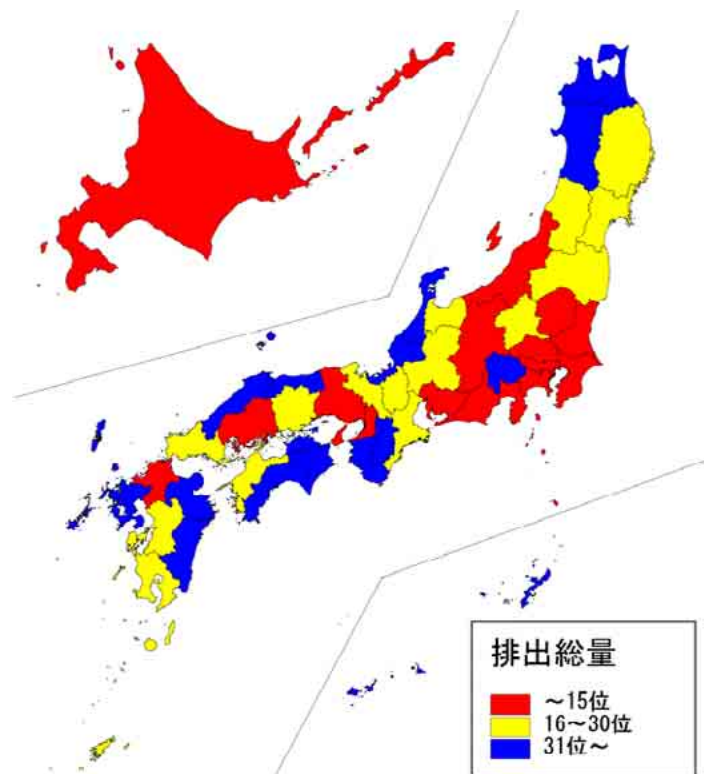


図3 CO2 排出量の分布

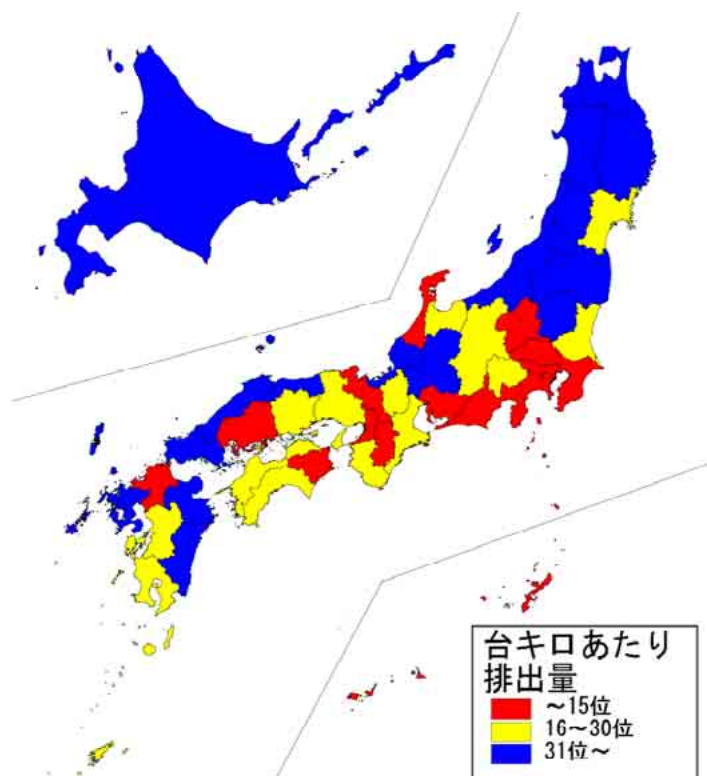


図4 単位走行量(台キロ)あたりCO2 排出量の分布

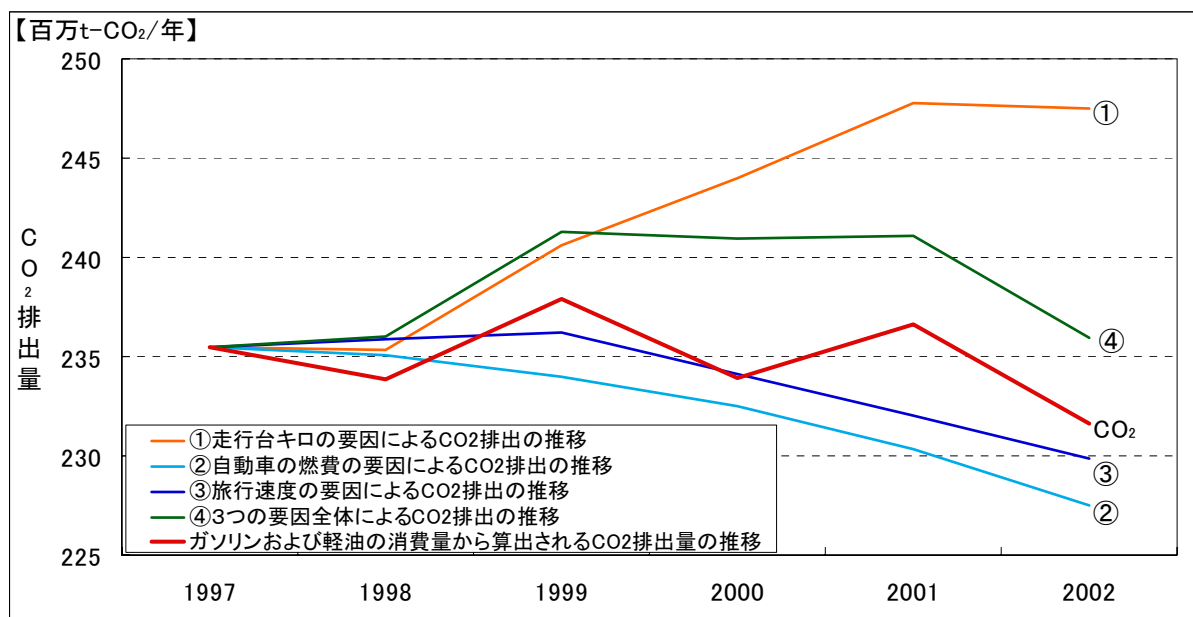


図5 要因によるCO<sub>2</sub> 排出量の推移

CO<sub>2</sub>排出量の変化(t-CO<sub>2</sub>/年)

	整備前	整備後	増減量
CO <sub>2</sub>	35,900	32,000	-3,900

葛西臨海公園前交差点流入交通量(台/日)

	整備前	整備後	増減量
交通量	92,100	93,300	1,200



※整備前：平成15年10月23日  
整備後：平成16年11月09日

図6 交差点立体化事業によるCO<sub>2</sub>排出量の変化

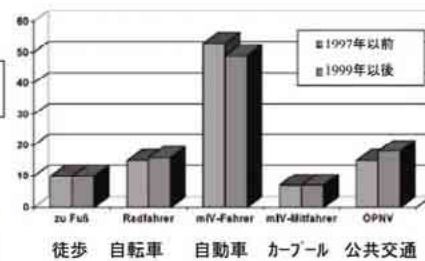
- ◇Vorarlberger Medienhaus社はオーストリア政府と商工会議所の支援の下、通勤管理を実践。
- ・バス停をオフィスビル前に移設(バス通勤促進)
- ・道路の舗装改善、駐輪場拡充(自転車通勤促進)
- ・ケーブル車優先駐車(ケーブル車の促進)
- ・「交通朝食会」の開催(施策実施者対象)



▲バス停をオフィスビル前に移設

通勤手段が自動車から公共交通へシフト

従業員の通勤による  
**CO<sub>2</sub>排出量は17%減少**



出典: environmentally sustainable transport GUIDELINES  
OECD (2000.10)

図7 公共交通機関の利用促進によるCO<sub>2</sub>削減効果

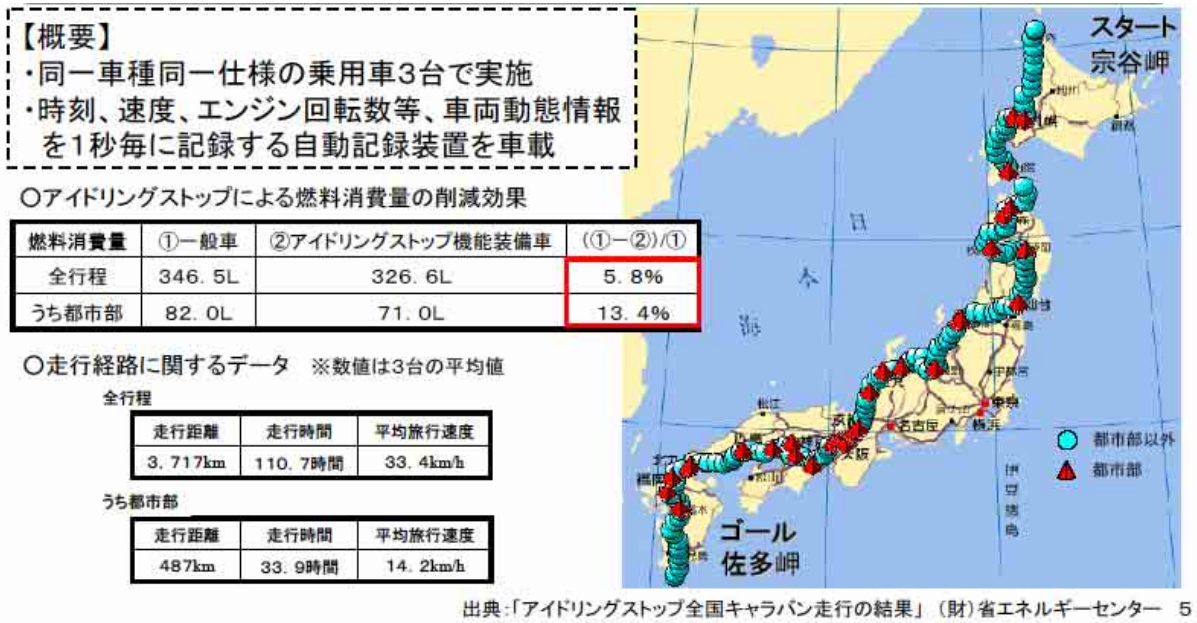


図8 エコドライブ推進による燃料消費量削減効果

グリーン物流パートナーシップ会議とは

荷主企業と物流事業者の連携により  
 物流のCO2排出削減策を効果的に推進



<グリーン物流パートナーシップ会議のメンバー>

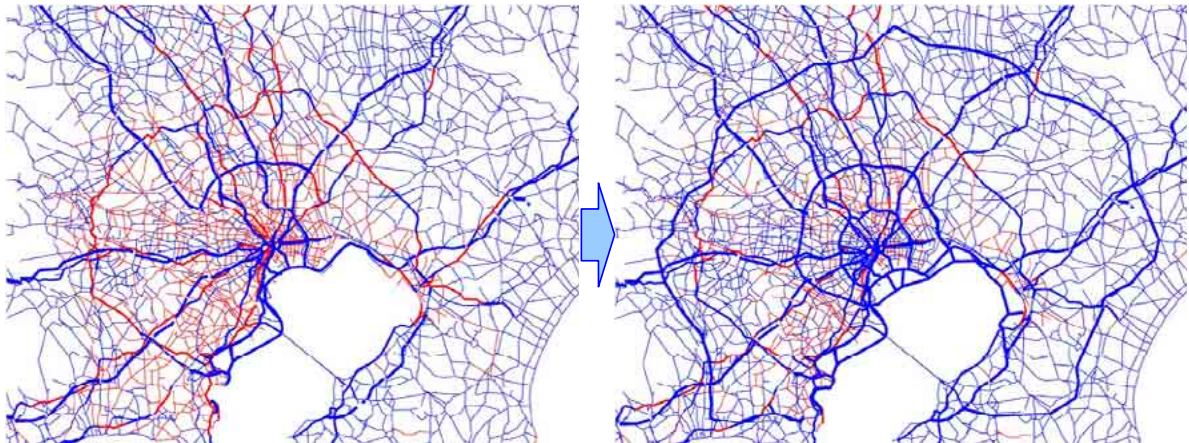
荷主企業・流通事業者(各業界団体)  
 物流事業者(事業者団体)

国(地方局を含む)、地方自治体

監査法人等 シンクタンク 研究者 他

- 荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減計画の策定
- 関係省庁の連携による積極的な支援

図9 グリーン物流施策の概要



首都圏の台キロあたりCO<sub>2</sub>排出量(乗用車) (平成11年)      首都圏の台キロあたりCO<sub>2</sub>排出量(乗用車) (平成11年道路+三環状)

注1) 色は乗用車の台キロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量を示す。

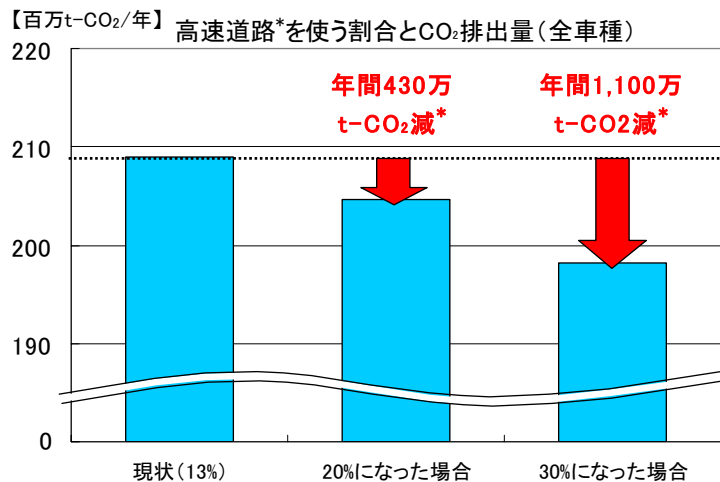
赤線：多い道路(0.240kg-CO<sub>2</sub>/台キロ以上)

青線：少ない道路(0.240kg-CO<sub>2</sub>/台キロ未満)

注2) 平成11年センサデータと乗用車の旅行速度別CO<sub>2</sub>排出係数を用いて推計した。

注3) シミュレーションによる推計のため細部には誤差がある。

図10 三環状整備によるCO<sub>2</sub>削減効果



\* 一般道路を走行していた自動車が高速度道路の走行に転換し、旅行速度が28km/hから62km/hに上昇することによって削減されるCO<sub>2</sub>排出量

一般道路の旅行速度28km/hおよび高速度道路の旅行速度62km/hは、平成11年道路交通センサスにおける混雑時旅行速度の平均値

出典：TURN道の新ビジョン、国土交通省

図11 高速道路利用の促進によるCO<sub>2</sub>削減効果

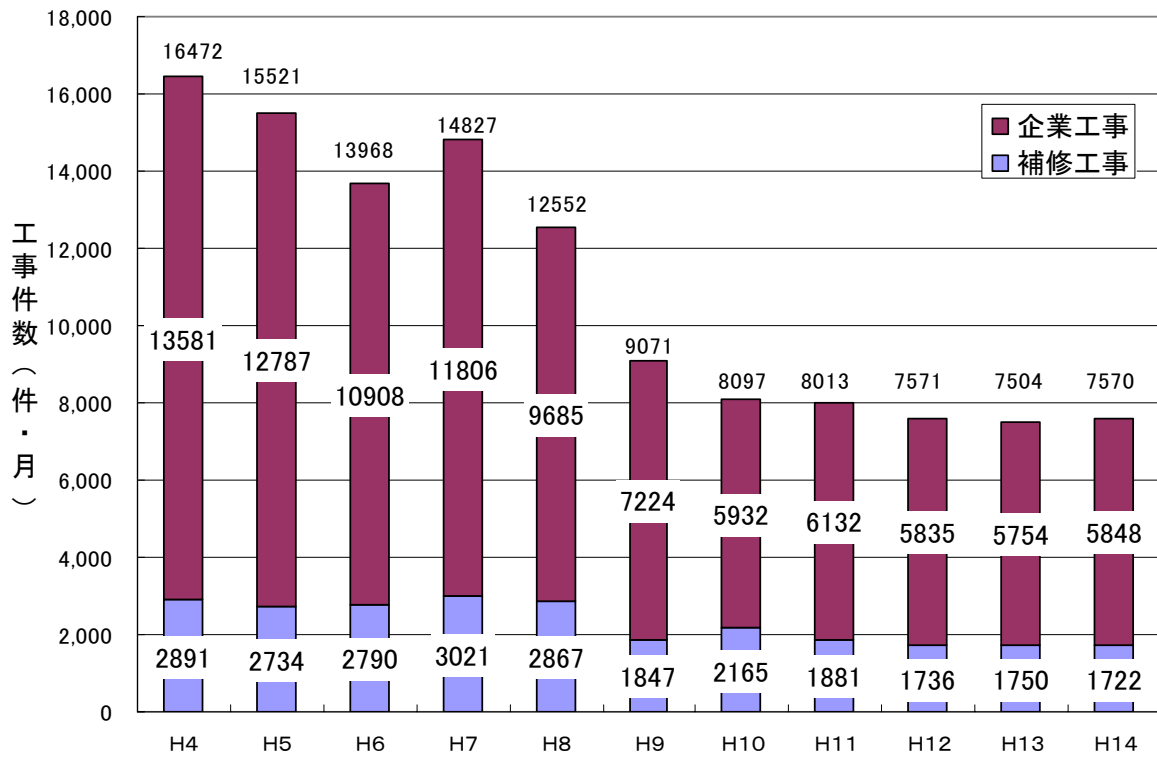


図12 東京 23 区の路上工事件数の推移(国道+都道)



図13 道路緑化の事例

VICSユニット累積出荷台数

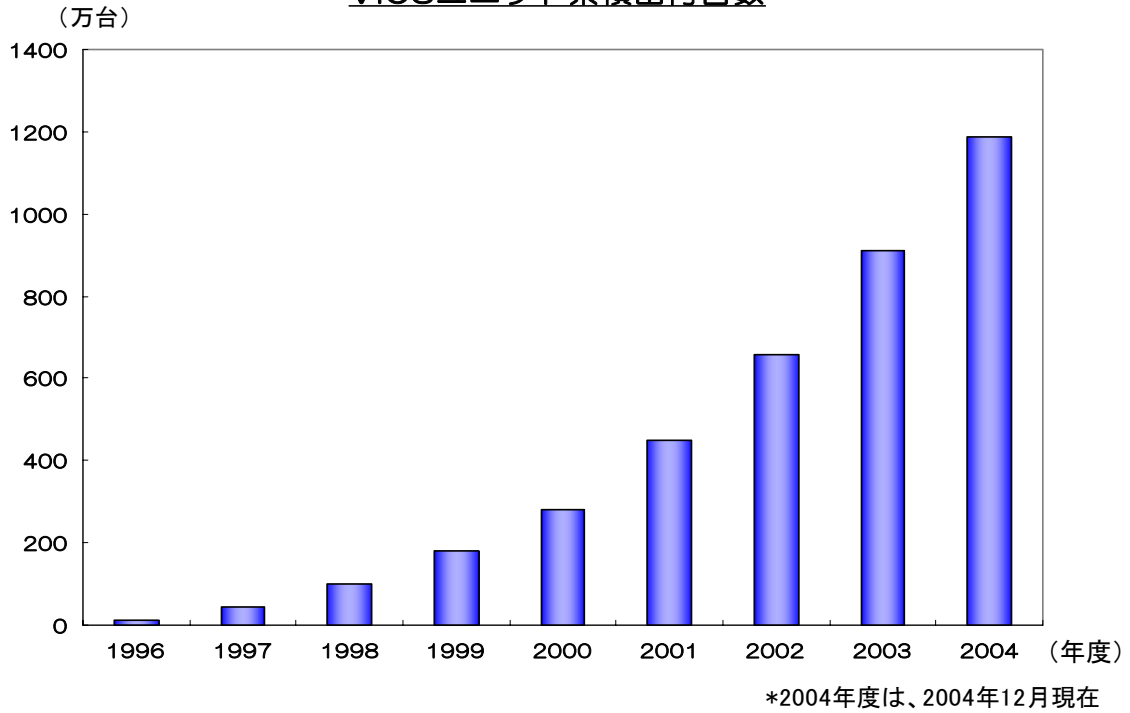


図14 VICSの普及状況

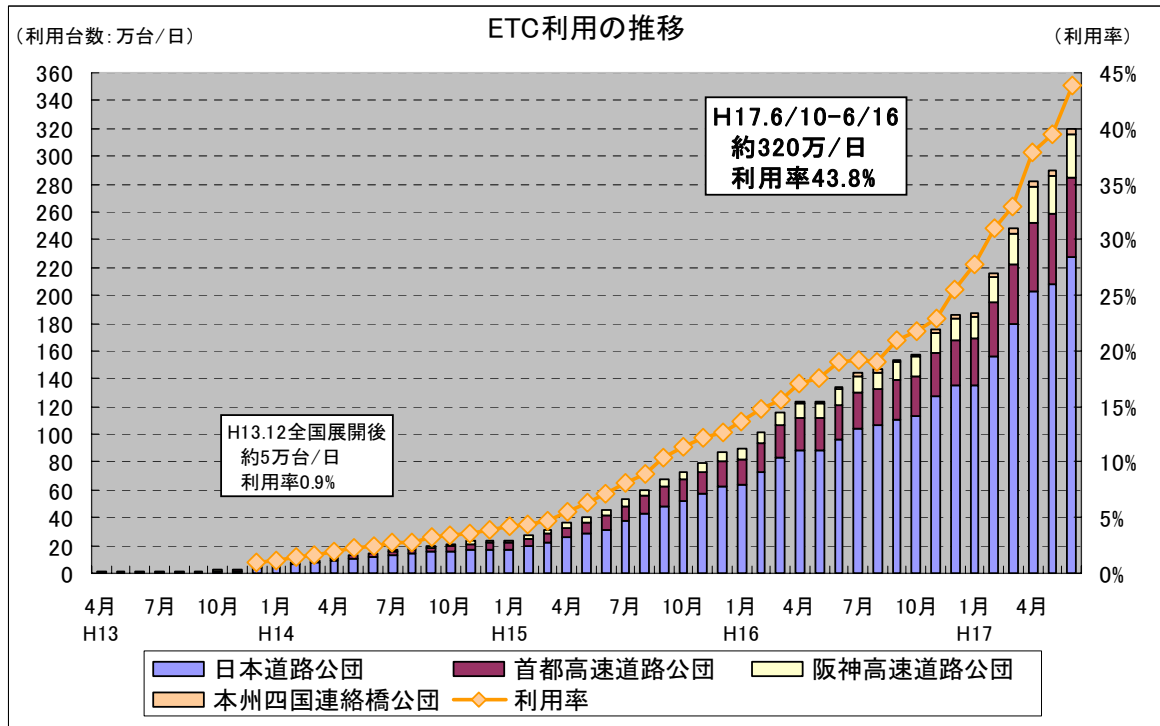


図15 ETCの利用率の推移



・カラー舗装による駐停車禁止区域の明示  
(ギラギラ舗装)



・交通誘導員による指導・啓発  
(公安委員会・地方公共団体)



図16 スムーズ東京21の違法駐車対策

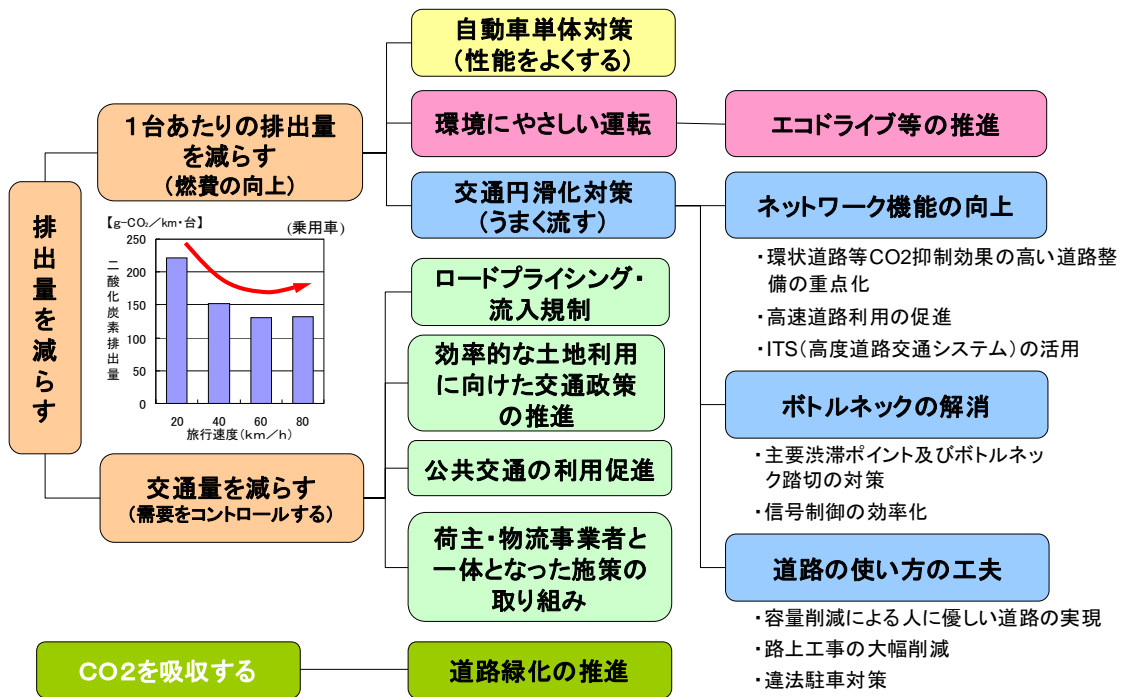


図17 具体的施策の体系図

# 年間CO2排出量の増加(2005年 2010年)

$$\begin{aligned}
 &= \left\{ \begin{array}{l} \text{CO2排出量} \\ \text{(1999道路網・2010交通量)} \end{array} \right. - \begin{array}{l} \text{CO2排出量} \\ \text{(1999道路網・1999交通量)} \end{array} - \left. \begin{array}{l} \text{自動車の単体燃費} \\ \text{改善による削減量} \end{array} \right\} \\
 &\times \frac{\text{2010年台キロ} - \text{2005年台キロ}}{\text{2010年台キロ} - \text{1999年台キロ}} \\
 &= \underline{\underline{\text{約8百万 (t-CO2 / 年)}}}
 \end{aligned}$$

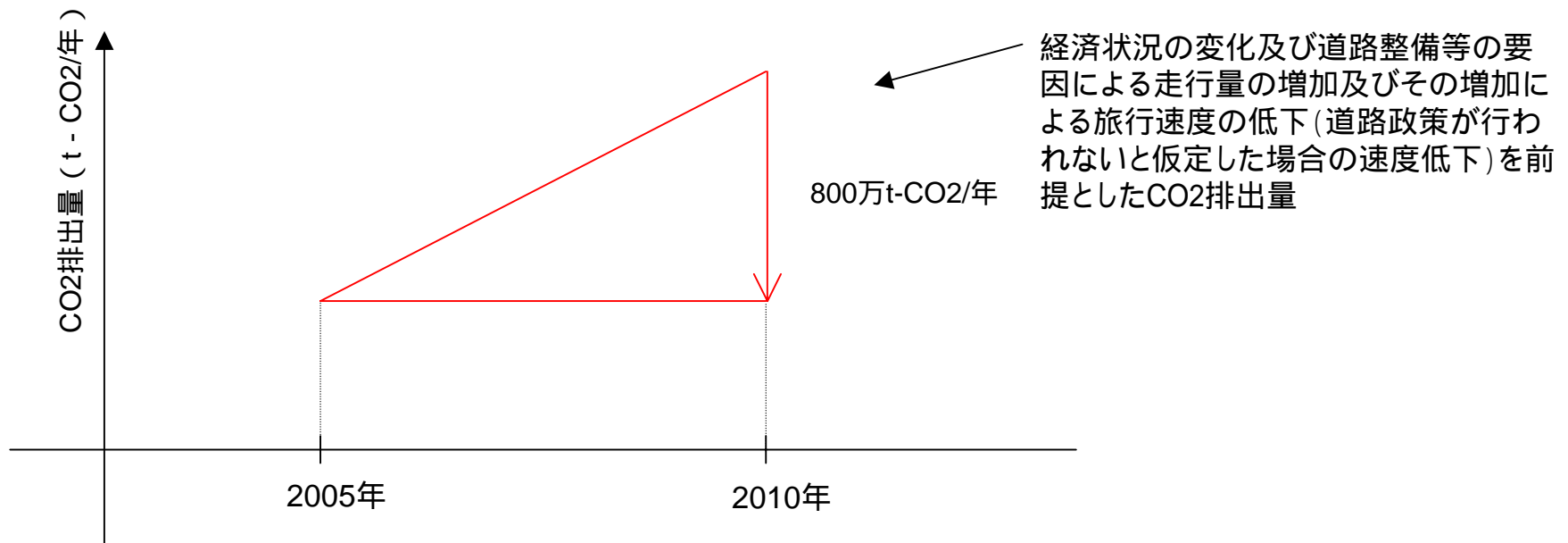


図-18 削減目標(経済社会状況及び道路整備等による走行量の増加で2010年までに増加が見込まれるCO2の量)の推計