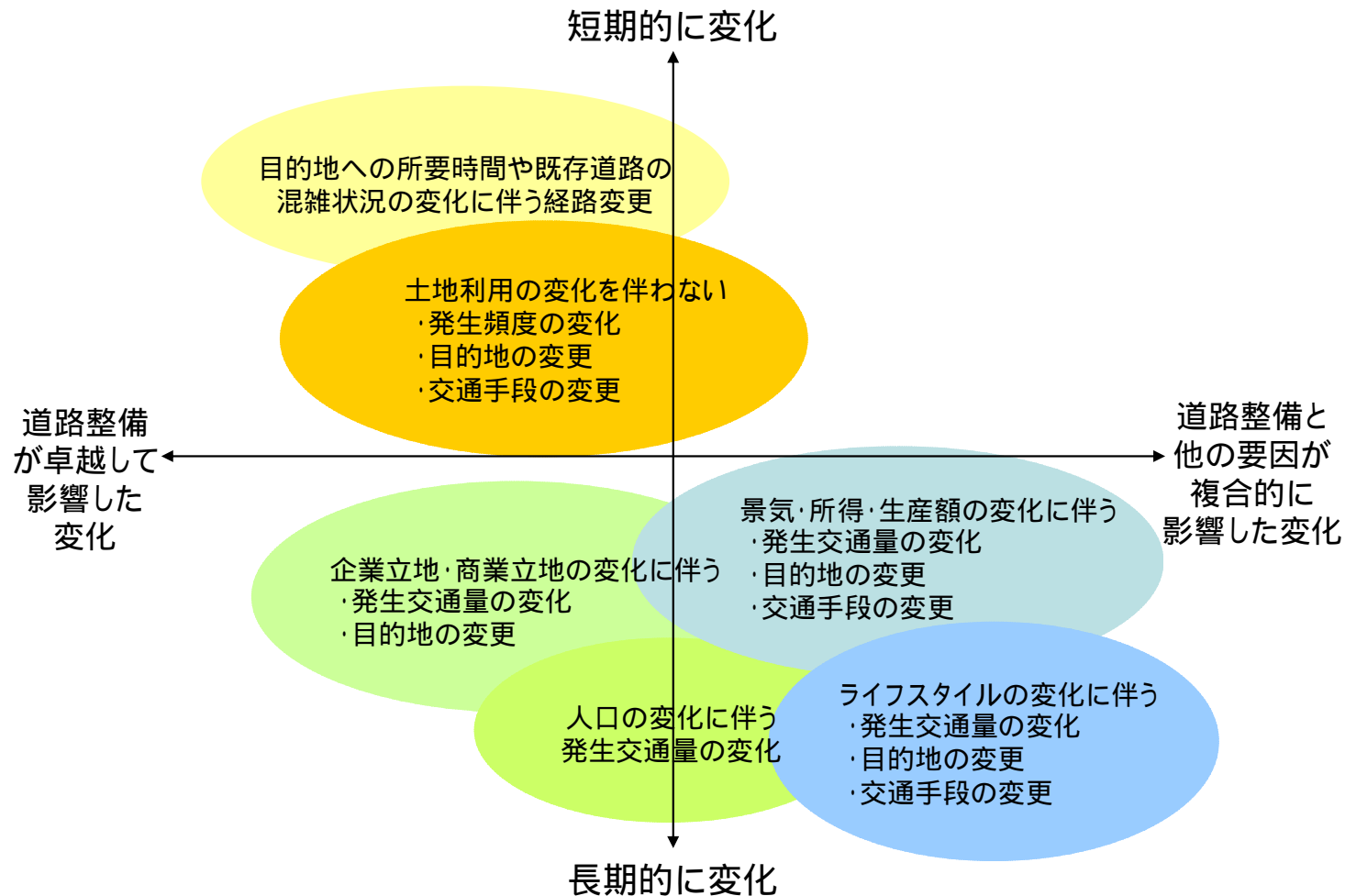


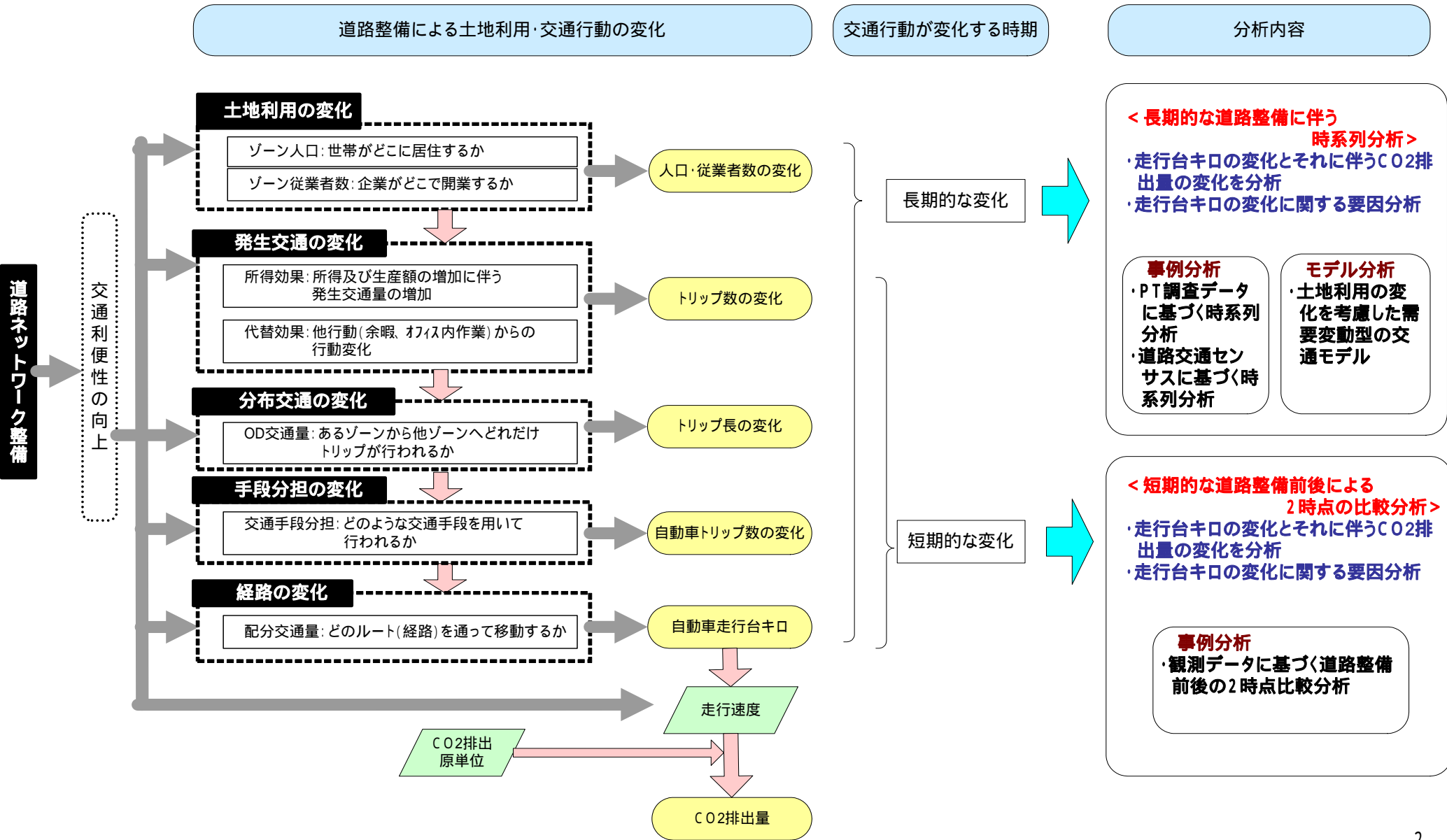
道路整備がCO2排出に及ぼす影響の二面性について

- ・**短期的**: 目的地への所要時間、交通の発生頻度、目的地、交通手段、経路の変化
- ・**長期的**: 企業・商業立地に伴う発生交通や目的地の変化
人口の変化に伴う交通手段分担の変化 等

長期の自動車走行台キロの変化は、道路整備による影響だけでなく、経済成長、ライフスタイルの変化等、他の社会経済要因による変化が含まれる。



道路整備が道路交通に与える影響分析について



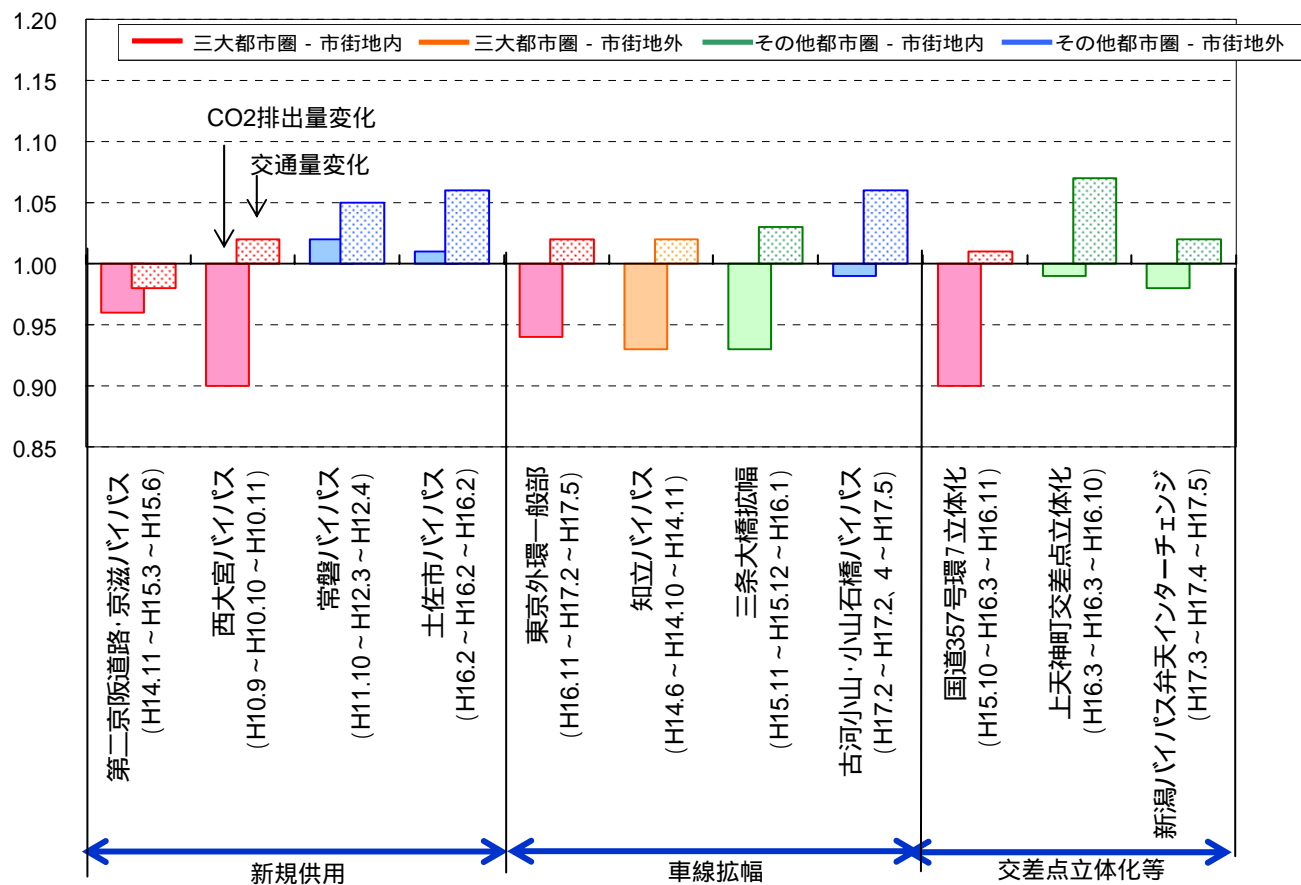
短期的な影響についての分析結果

短期的な影響についての分析として、個別の道路整備に関し、道路開通前後の状況を分析した結果、大半の事例で交通量が増えたが、渋滞解消によりCO2は削減された結果となっている。

CO2排出量が減少する事例は11事例中9事例。

すべての事例において交通量の増加率よりもCO2排出量増加率が小さい。

個別の道路整備事例におけるCO2排出量の変化

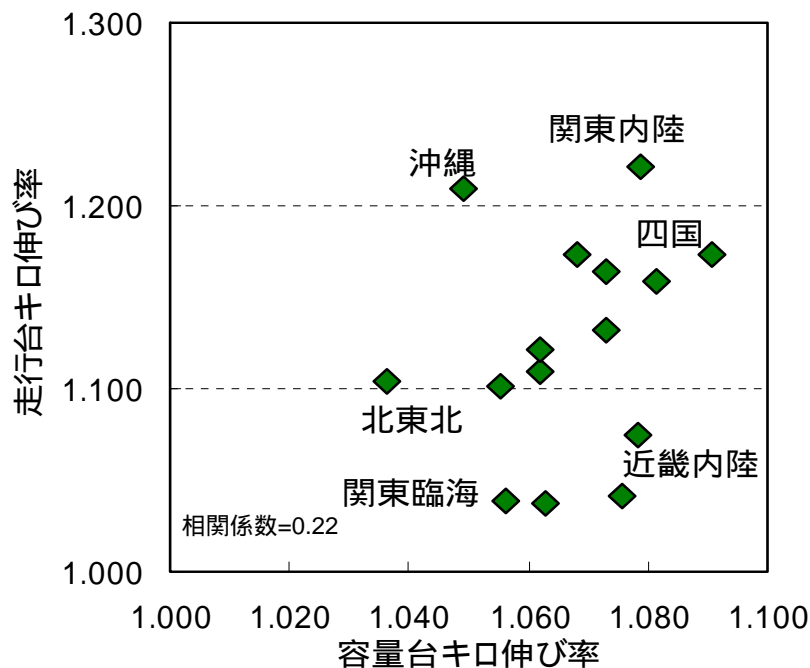


注) 図中の括弧内の年月は (供用前調査年月 ~ 供用年月 ~ 供用後調査年月) を表す。

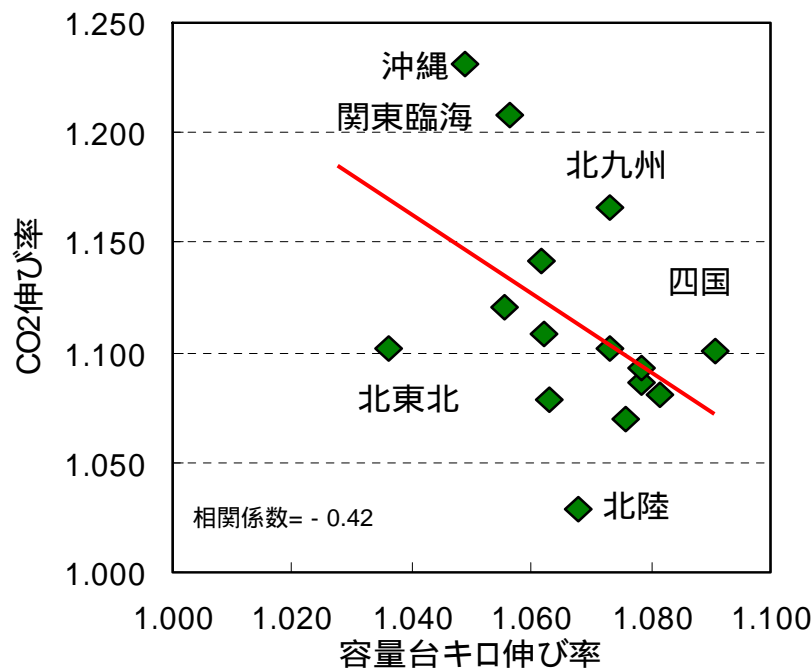
長期的な影響についての分析結果

長期的な影響についての分析として全国を15ブロックに分けて、道路整備（容量台キロ）とCO2排出量、道路整備（容量台キロ）と走行台キロの両者の関係を分析したところ次の結果となった。

道路整備と走行台キロには相関が確認できない。
道路整備が行われた地域ほどCO2排出量の伸びは小さい。



道路整備量の増加率と交通量の増加率には関係が見られない。また、交通容量の伸びよりも交通量の伸びの方が大きい。



道路整備が進んでいる（容量台キロの伸び率が大きい）ブロックでは、CO2排出量の伸び率が小さい

注1) 平成6年(1994年)から平成11年(1999年)の伸び率

注2) CO2排出量は地域ブロック別の燃料販売量を用いた計算値

注3) 容量台キロは道路統計年報の道路種類別車道幅員別道路延長に同区分の道路交通センサス平均交通容量を乗じて加算した値

注4) 1994年から1999年は全国的にCO2が増加傾向の期間