



道路整備は自動車からの二酸化炭素排出量をどう変化させるか

ポイント

- 道路交通データから算出した地域ブロック別のCO₂排出量は、インベントリデータ(燃料消費量に基づく温室効果ガス排出量データ)から算出したCO₂排出量と概ね合致した(図4参照)
 - ⇒ 道路交通データを用いて、地域ブロック別のCO₂排出量のモニタリングの可能性(図3参照)
- 道路交通データを用いて、道路整備によるCO₂排出変化量等の試算を行った(図5参照)
 - ⇒ 道路整備により平均旅行速度の改善効果を把握！
 - ⇒ 交通量が増加した区間でも、平均旅行速度の増加によりCO₂排出量は増加しない区間もある

○民間での双方向通信型カーナビの普及、車両感知器の拡充等により、旅行速度、交通量等の道路交通データの全国取得が実現へ

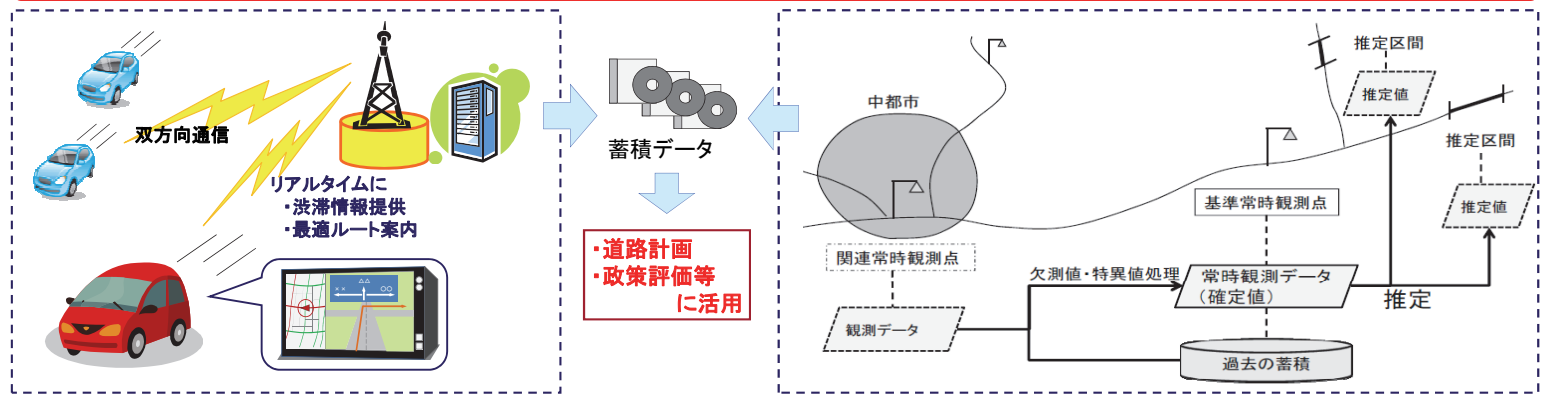


図1 双方向通信型カーナビによる速度データ取得のイメージ

図2 道路交通データ(交通量)の算出のイメージ

○道路交通データを用いて、地域ブロック別のCO₂排出量のモニタリングの可能性あり！

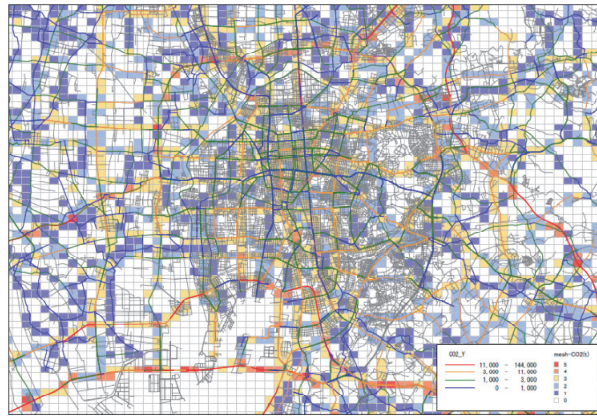


図3 道路交通からのCO₂排出量等の面的分布(名古屋周辺)

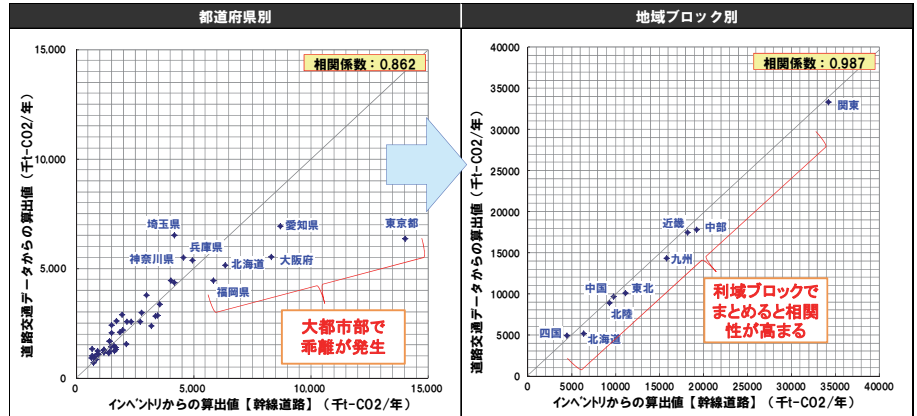


図4 CO₂排出量の精度比較(都道府県別, 地域ブロック別)

○道路整備は平均旅行速度の改善に貢献！道路整備により交通量が増加した区間でも、平均旅行速度の増加によりCO₂排出量は増加しない区間もある

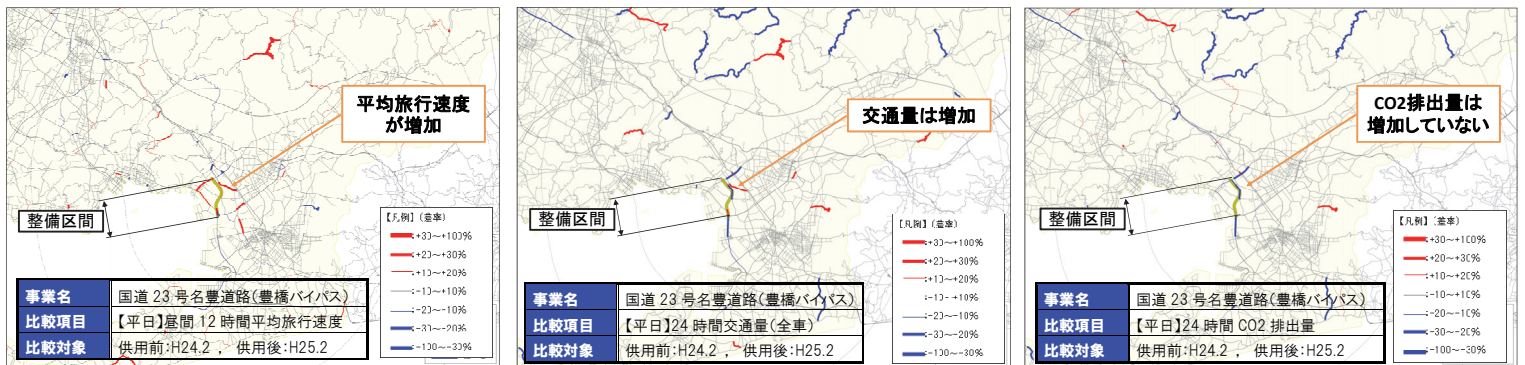


図5 道路交通データを用いた道路整備前後の平均旅行速度、交通量及びCO₂排出量の変化量(一般国道23号豊橋バイパス)