

交通部門のCO₂排出量 推計と削減策

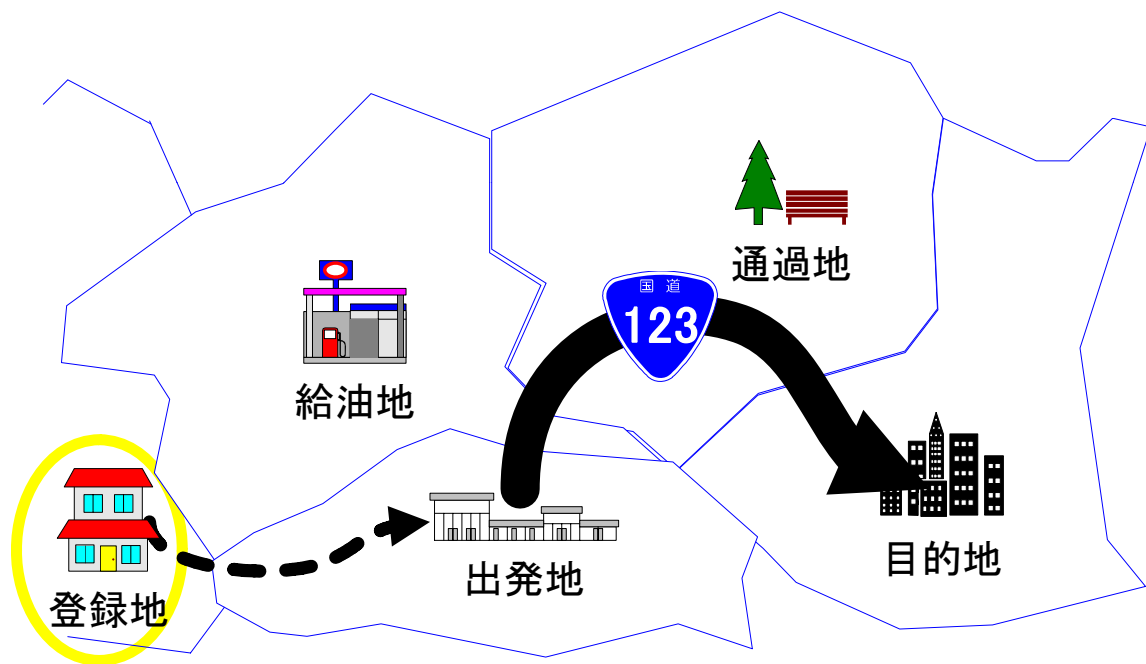
第3回新地方公共団体実行計画策定マニュアル等改訂検討会(2008.11.21)

(独) 国立環境研究所
松橋啓介

内容

1. CO₂排出量の推計
2. 低炭素社会に向けて
3. 削減策例

交通：排出量をどこに割り当てるか



用いるデータによって推計値の性質が異なる

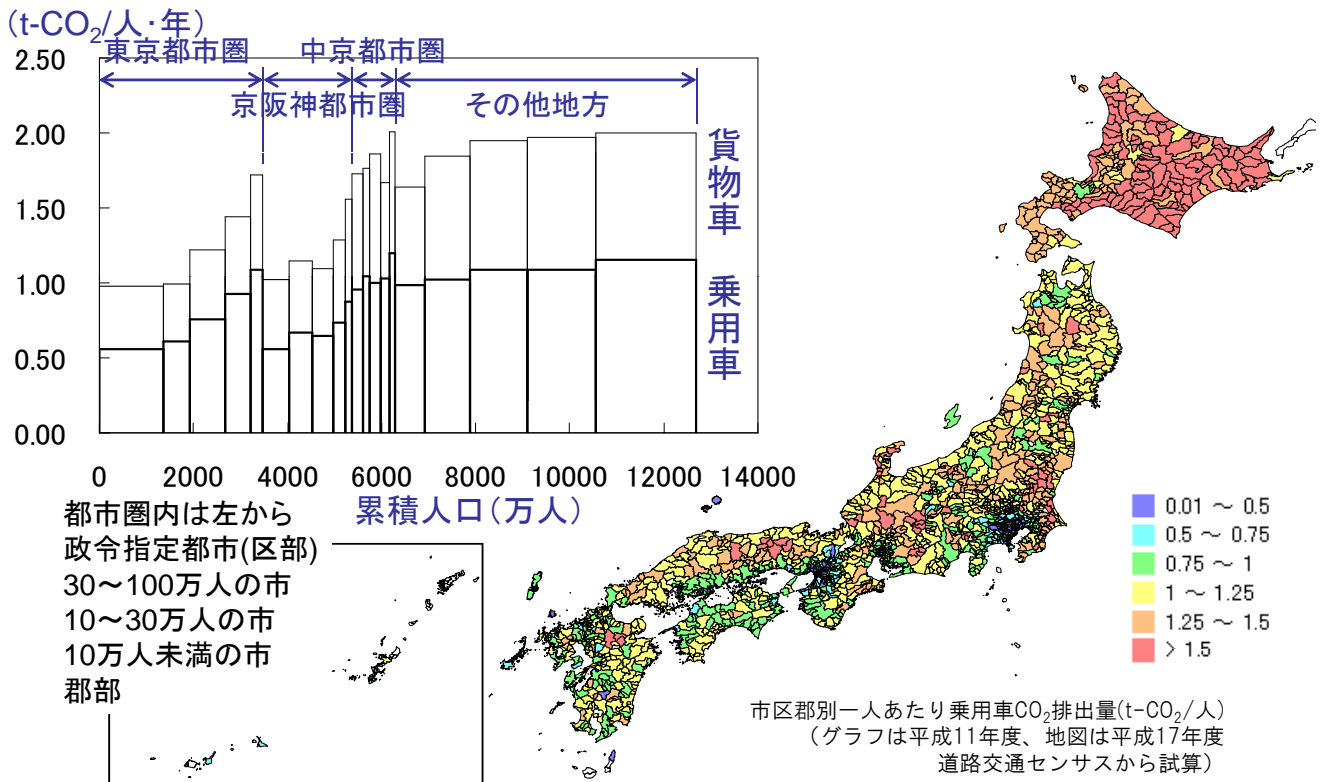
自動車CO₂排出量の推計・集計方法

集計方法	データと推計手順	特徴
登録地	OD(自動車起終点)調査やPT(パーソントリップ)調査の個票データに排出係数を乗じて市区町村単位に集計	居住者や地元企業の保有車両を対象とする政策評価に利用可能
目的地		通勤, 買物, レジャー等の来客を対象とする政策評価に利用可能
出発地		目的地集計の方が, 移動目的と活動目的が一致する点で望ましい
通過地	道路交通センサス箇所別基本表断面交通量に排出係数を乗じた上で, 道路区間長で市区町村に按分	道路からの排出抑制策評価に利用可能だが, 迂回等の副次的影響評価には向かない
給油地	都道府県別燃料販売額等に排出係数を乗じた上で, ガソリンスタンド数で市区町村に按分	排出総量の把握や燃料対策評価に適するが, 単独では車種選択や交通行動対策評価には向かない

登録地: 使用の本拠/使用者の住所

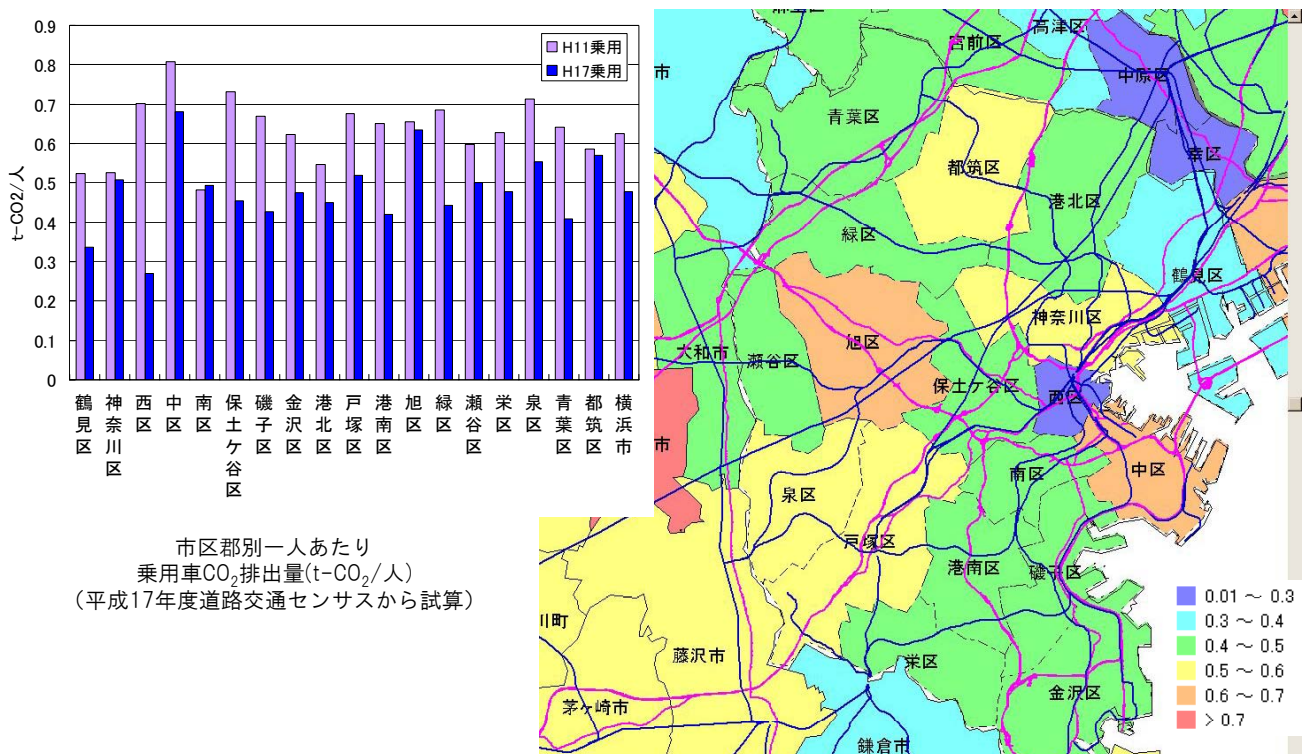
地域の温暖化対策には登録地推計・集計が適する

市区郡別一人あたり自動車CO₂排出量



東京・京阪神都市圏の10万人以上の市では少ない

一人あたり乗用車CO₂排出量の現状(横浜市)



地域間比較や年次比較(1999, 2005年)が可能