

人と自然を大切にすろみちづくり



山口県の道路ではどの程度のCO₂が排出されているか？

CO₂排出量(自動車交通)

山口県内の道路交通に関する年間の燃料消費により算出したCO₂の排出量。

- 1 平成11年度値
- 2 平成13年度値(最新公表データ)

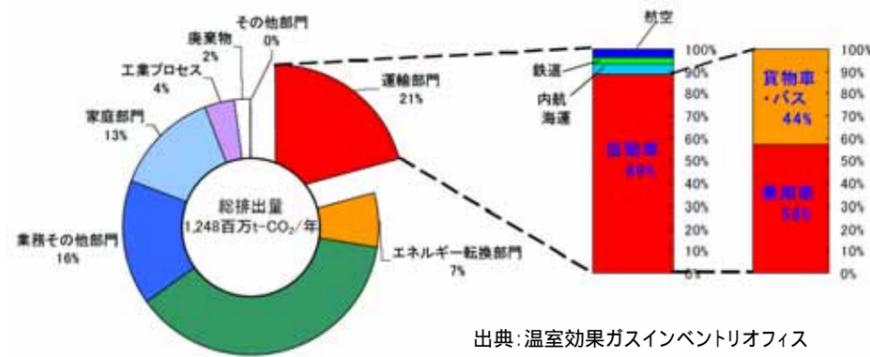


地域の現状と課題

CO₂排出量の内訳

日本のCO₂総排出量の9割はエネルギー消費によるもので、運輸部門のCO₂排出量はそのうちの21%を占めています。

また、運輸部門の約9割が自動車交通から排出されるCO₂であり、その半分以上が乗用車から排出されています。



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

CO₂排出量の内訳(2002年度)

CO₂排出量と走行速度との関係

CO₂排出量は、走行速度が60km/h程度の時に最も小さく、それより遅くなるほど、また速くなるほど大きくなります。渋滞の発生しやすい都市部では走行速度が遅い傾向にあり、交通量の多い状況もあいまってCO₂排出量が大きくなる傾向にあります。



CO₂排出量と走行速度との関係

出典:国土交通省資料



H11交通センサス、H16プローブデータをもとに作成

山口県内の走行速度

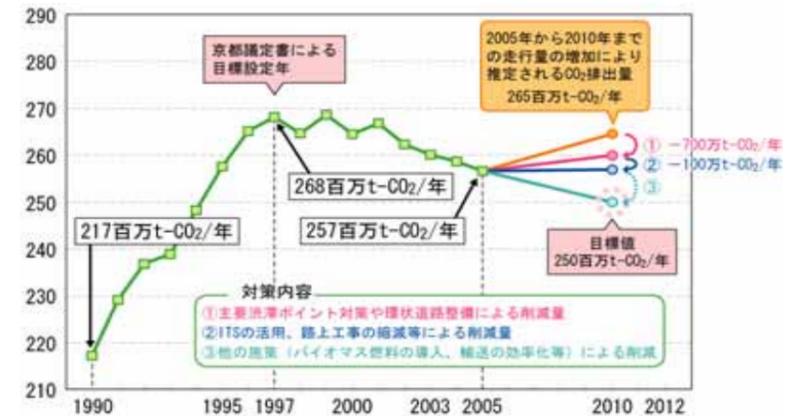
課題への対応

CO₂排出量削減に向けた取り組み

運輸部門におけるCO₂排出量は1997年から減少傾向にありますが、今後、目標達成に向けてさらなる取り組みが必要となります。

CO₂排出量増加の主要な要因である渋滞の緩和に向けて、交通円滑化への取り組みのほか、低公害車の導入やエコドライブの啓発を積極的に行います。

また、CO₂の吸収に有効な道路法面の緑化や街路樹等による都市の緑化を推進します。



2004~2005年のCO₂排出量は1999~2003年のトレンドより推計
出典:地球温暖化のための道路政策会議資料

運輸部門におけるCO₂排出量の削減目標

バイパス整備などによるCO₂排出量の削減

平成17年度は、国道191号下関北バイパスや県道藤生停車場錦帯橋線の供用等により、約850t-CO₂/年の削減を目指しています。

平成17年度の主な事業と整備効果

| 事業名 | 平成17年度の供用区間 | CO ₂ 排出量の削減効果 |
|---------------------|--------------------|--------------------------|
| 国道191号下関北バイパス | 部分供用 1.1km (暫定2車線) | 170 t-CO ₂ /年 |
| 県道武久棕野線 | 部分供用 0.5km | |
| 県道藤生停車場錦帯橋線(平田バイパス) | 全線供用 3.7km | 680 t-CO ₂ /年 |
| 県道岩国大竹線(関ヶ原バイパス) | 全線供用 3.0km | |

代表整備箇所「国道191号下関北バイパス」

国道191号の渋滞緩和を目的としたバイパス道路で、平成17年度は下関市汐入町から県道武久棕野線との交差点までの1.1km区間を供用する予定です。



代表整備箇所「県道 藤生停車場錦帯橋線(平田バイパス)」

渋滞の緩和、及び高速道路や公共交通拠点への連絡を強化することを目的とした延長3.7km、2車線の道路で、平成17年8月20日に全線供用しました。



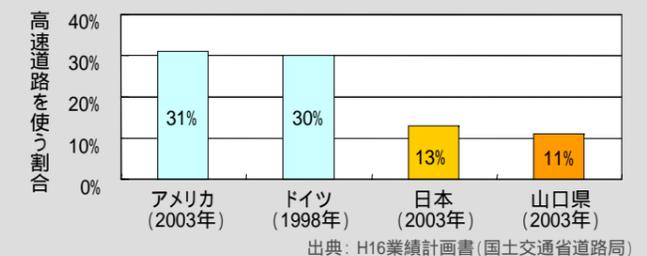
高速道路の有効利用を示す参考指標

規格の高い道路を利用する割合 **11%**

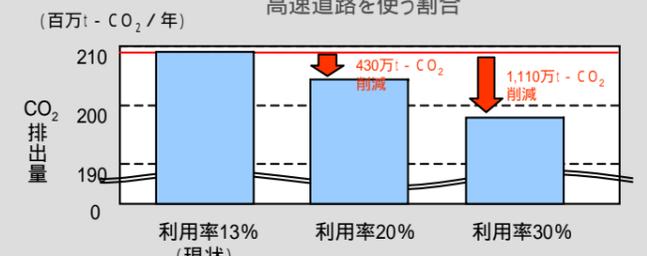
高速道路の利用率の向上は、渋滞の緩和や交通事故の削減のほか、CO₂排出量の削減にも有効です。しかし、日本の高速道路の利用率は13%と、欧米諸国に比べて低く、山口県は11%とさらに低い水準にあります。

日本の高速道路利用率が30%に達すると、CO₂排出量は年間1,110万t-CO₂削減されると試算されています。

ハード整備による渋滞の解消とともに、既存のストックを有効に活用するソフト面での取り組みが重要になっています。



出典: H16業績計画書(国土交通省道路局)



出典:地球温暖化のための道路政策会議資料
日本の高速道路利用率とCO₂排出量