

(参考) 国土交通省と環境省の試算の比較

	国土交通省の試算	環境省の試算
交通需要データ	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省平成17年道路交通センサス[※]に基づく現況の自動車交通量 (※全国の道路交通状況や自動車交通の出発地・目的地等を調査) 	<ul style="list-style-type: none"> (旅客・鉄道) ・国土交通省平成17年度幹線旅客純流動調査及びパーソントリップ調査に基づく現況の鉄道輸送量 (自動車) ・国土交通省平成17年道路交通センサス[※]に基づく現況の自動車交通量 (※全国の道路交通状況や自動車交通の出発地・目的地等を調査) (総交通量) ・総輸送人キロ、総走行台キロは国土交通省平成17年度陸運統計要覧
解析手法	<ul style="list-style-type: none"> 全国を6,238ゾーンに分割し、各ゾーン間の交通量を高速道路及び一般道路に配分 高速道路あるいは一般道路の経路は、高速道路料金(時間換算)と所要時間の合計が最小となるように選択 対象道路は、高速道路(H20時点)及び一般道路(H17時点の幅員5.5m以上の道路) 	<ul style="list-style-type: none"> 全国を生活圏単位の207ゾーンに分割 各ゾーン間の移動は、鉄道、高速道路、一般道の3種類のそれぞれ代表的な路線に配分 発生(トリップ数)、分布(目的地変)、手段(交通機関選択)、経路(一般道と高速道路の選択)の4段階からなる階層型ロジックモデルにより推計。鉄道料金、高速道路料金、燃料費、所要時間(費用化)の合計値に応じて、各4段階における移動の特性(鉄道と道路のシェア等)を決定
試算条件	<ul style="list-style-type: none"> 現在の有料道路状況と2/2公表の無料化実験区間を無料化した場合を比較 総自動車交通量は固定 (無料化に伴う誘発交通量や他の交通機関から自動車交通への転換は考慮しない) 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の有料道路状況と2/2公表の無料化実験区間を無料化した場合を比較 無料化に伴う誘発交通量や鉄道から自動車交通への転換を考慮して試算(ただし、平成22年度の社会実験に関する試算であることを踏まえ、景気の状態を反映し、長期的視点で動く企業行動等に与える影響を限定的にする等を想定) 一般道と高速道路の選択については、試算していない
試算結果	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素排出量[※] ▲25万トン/年 ※平成17年度温室効果ガス総排出量(運輸部門(自動車・船舶等)、確報値)の0.1% 	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素排出量[※] +33万トン/年 ※平成17年度温室効果ガス総排出量(運輸部門(自動車・船舶等)、確報値)の0.1%
課題	<ul style="list-style-type: none"> 誘発交通や他の交通機関からの転換交通を未考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑の度合い(渋滞等)を未考慮 ゾーン分割が大きく、道路個別路線の交通量再現性に課題