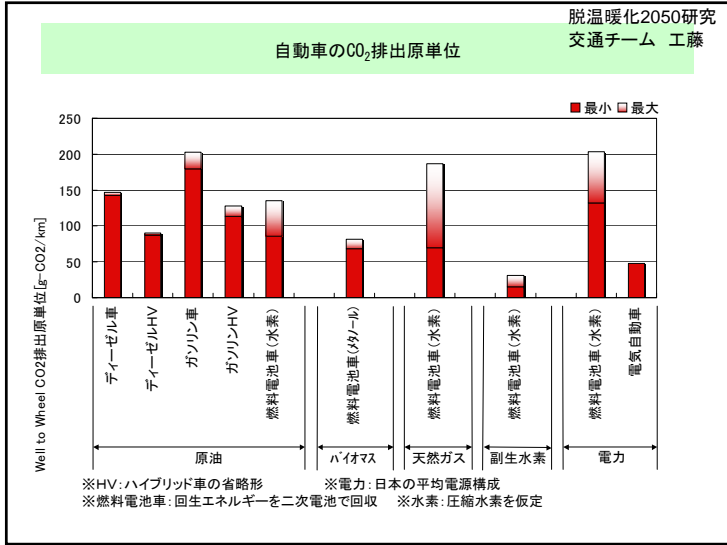
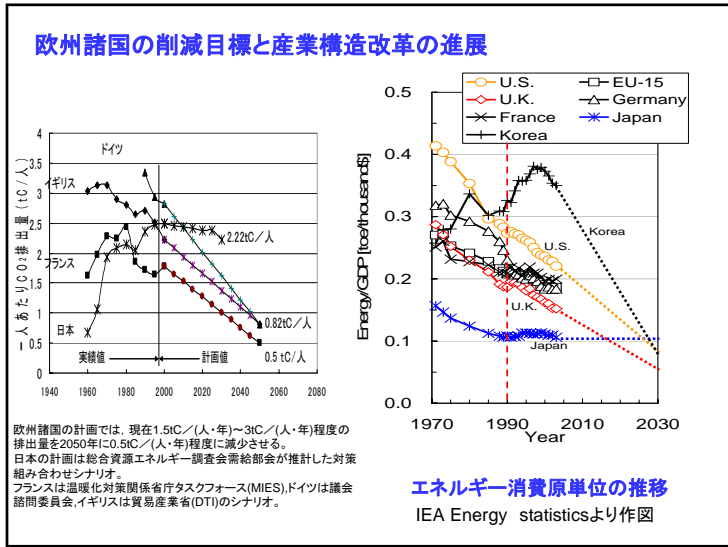
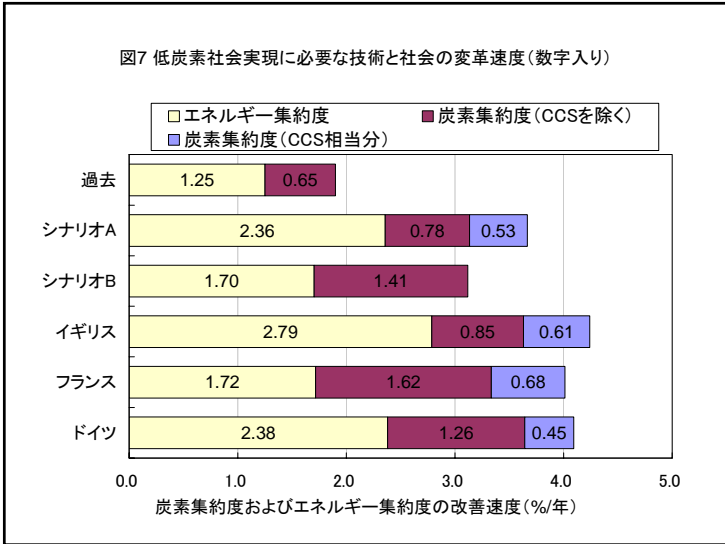
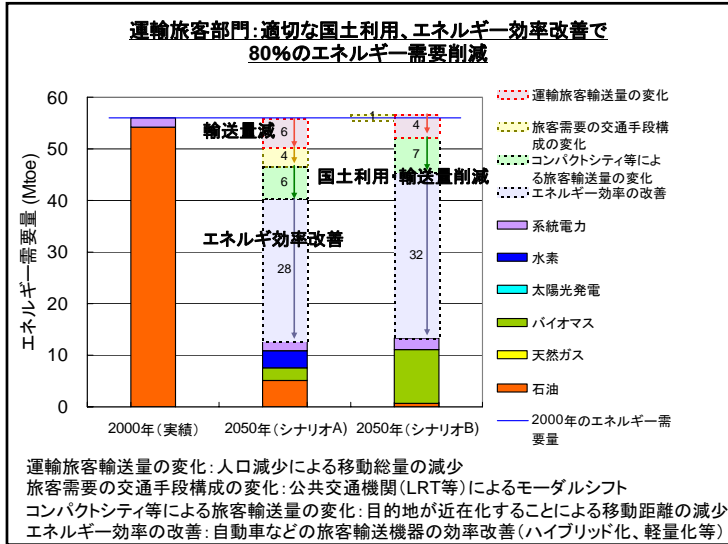


地域特性に応じた削減策

森口・松橋

	大都市圏都市部	大都市圏郊外	地方都市	地方郊外・一部	全国
徒歩圏の高密度化	●導入済み	△駅前再開発	△駅前再開発	△駅前再開発	202→82(t) 60%減
都市の高密度化	△駅前再開発	×	△地方都市の再開発	×	※80%削減は容易ではない
公共交通システム活用	●(△貨物)	△環状方向の鉄道、P&R	○LRT	△福祉目的乗合交通	※貨物輸送、都市間輸送、国際輸送の捉え方など、課題は多い
積載率改善	△適正積載の車両活用	△適正積載の車両活用	△乗合促進	×	
燃費改善	○燃費モード、鉄道効率改善	○都市モード	△元々比較的燃費が良い	△元々比較的燃費が良い	
低炭素燃料	△自動車燃費率が低いため	○	○	○	
人口(百万人)	48→50	15→10	28→25	36→20	127→105
t-CO2/人	1.15→0.64	1.55→0.72	1.84→0.77	1.99→1.16	1.59→0.78





- ### 低炭素世界構築に向けて
- 安定な気候は世界公共財:すべての国の削減参加は必須
 - 途上国:2050年には中国・インド・途上国も一人当たり1トンは越す
 - 2050年には途上国にも余裕はない。国際協調は対等になる。先進国も自力で省エネの時代
 - 途上国を低炭素社会構築に早めに導く
 - ODA:高エネルギー消費にlock-inされないインフラ構築[東京地下鉄、バンコク自動車、北京の失敗、シンガポールの都市計画とロードプライシング]
 - 省エネルギー技術移転:省エネ技術は地球知的公共財
 - APPなどの努力 業界ごとの移転
 - 科学の協力:気候問題は科学的知見がキーを握る
 - 自国の脆弱性評価、低炭素社会構築プラン策定、技術習得

