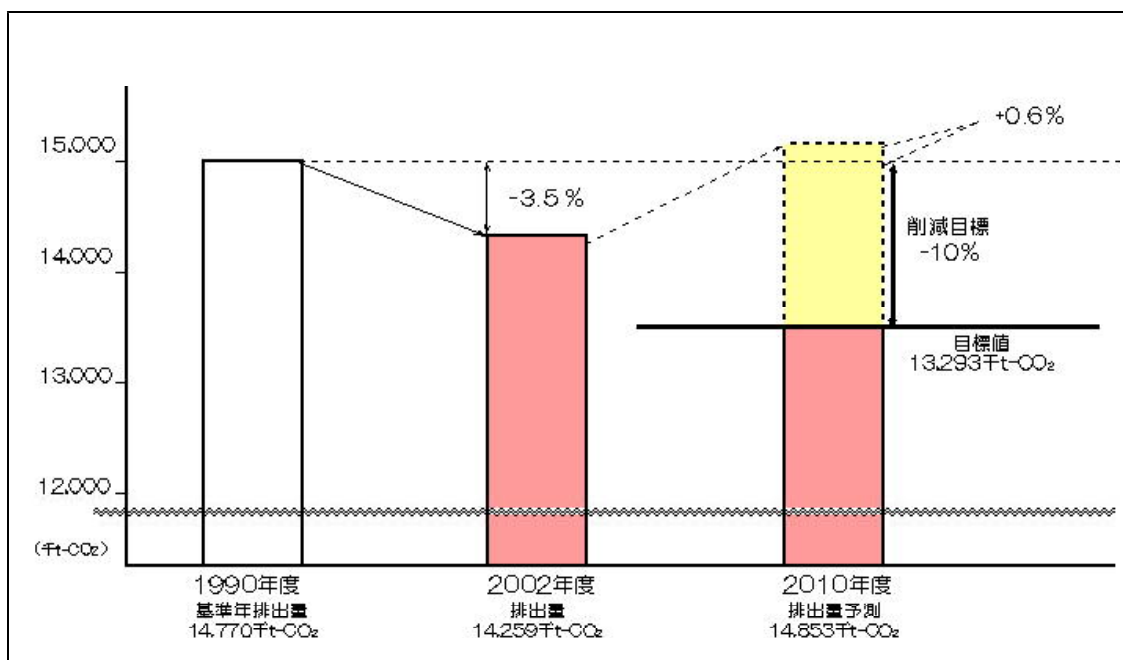


4 計画の目標

1 温室効果ガスの削減目標

府内における温室効果ガスの総排出量を、平成22（2010）年度までに、平成2（1990）年度比で10パーセント削減する。＜▲10%＞

府内における温室効果ガスの削減目標



1 基準年度

- ・基準年度は、「京都議定書」の基準年度である平成2（1990）年度とする。

2 目標年度

- ・目標年度は、「京都議定書」の第1約束期間（2008年～2012年）の中間年度である平成22（2010）年度とする。

3 対象とする温室効果ガス

- ・計画の対象とする温室効果ガスは、「京都議定書」で対象とされている二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等（3種類）の6種類とする。

2 計画期間

平成18(2006)年度から平成22(2010)年度までの5年間とする。

3 部門別目標

府内における温室効果ガスの総排出量の将来予測(平成22(2010)年度)は、前述のとおり、今後のエネルギー消費の増加等により約1,486万t-CO₂となり、基準年度(平成2(1990)年度)比で約0.6%(約9万t-CO₂)増加すると見込まれることから、温室効果ガスの削減目標(▲10%)を達成するためには、全体で10.6%(約157万t-CO₂)相当分を削減するための新たな対策を講じる必要がある。

このため、削減目標(▲10%)の確実な達成に向けて、温室効果ガスの総排出量の約97%を占める、「産業」、「運輸」、「民生・家庭」、「民生・業務」の各部門について、取り組むことができる具体的な対策・施策を踏まえ、11ページに掲げる温室効果ガス部門別削減対策による削減量を定めることにより、よりきめ細かな対策の推進に資することが適当であると考えられる。

(1) 産業部門

条例に基づく事業者温室効果ガス削減計画書の報告・公表制度による自主的取組の促進やKES等の環境マネジメントの導入促進等により、約42万t-CO₂の削減をめざす。

(2) 運輸部門

条例に基づく事業者温室効果ガス削減計画書の報告・公表制度による自主的取組の促進や低公害車の普及、交通需要マネジメント施策(TDM)やエコドライブの推進等により、約42万t-CO₂の削減をめざす。

(3) 民生・家庭部門

省エネルギー性能の高い機器等への買い替え促進や家庭での省エネルギー行動の実践等により、約26万t-CO₂の削減をめざす。

(4) 民生・業務部門

条例に基づく事業者及び建築物温室効果ガス削減計画書の報告・公表制度による自主的取組の促進やK E S等の環境マネジメントの導入促進、エネルギー管理の徹底等により、約21万t-CO₂の削減をめざす。

4 温室効果ガスの削減効果

これら部門別目標に基づく対策を確実に推進することにより、目標年度である平成22(2010)年度における予測排出量から157万t-CO₂(基準年度(平成2(1990)年度)比で10.6%)削減することにより、府内の温室効果ガスの総排出量を約1,329万t-CO₂、基準年度比で10%の削減目標の達成をめざす。(なお、これは、「産業」、「運輸」、「民生・家庭」、「民生・業務」の主要4部門平均で10%削減に相当)

京都府における温室効果ガスの削減目標

排出量: 万t-CO₂

区分	部門	1990年度		2002年度		将来予測		2010年度(目標排出量)		
		排出量	割合	排出量	割合	排出量	割合	削減量	排出量	割合
主要4部門	産業	530	37.6%	401	29.5%	424	30.2%	42	382	30.1%
	(伸び率)			-24.3%		-20.0%			-28% (-10%)	
	運輸	346	24.5%	381	28.1%	375	26.7%	42	333	26.2%
	(伸び率)			10.1%		8.4%			-4% (-11%)	
	民生・家庭系	269	19.1%	273	20.1%	284	20.2%	26	258	20.3%
	(伸び率)			1.5%		5.6%			-4% (-9%)	
	民生・業務系	220	15.6%	259	19.1%	226	16.1%	21	205	16.2%
(伸び率)			17.7%		2.7%			-7% (-9%)		
	小計	1,365	96.8%	1,314	96.8%	1,309	93.2%	131	1,178	92.8%
	(伸び率)			-3.7%		-4.1%			-14% (-10%)	
その他	エネルギー転換	7	0.5%	3	0.2%	58	4.1%	4	54	4.3%
	(伸び率)			-57.1%		728.6%			671% (-7%)	
	廃棄物	37	2.6%	39	2.9%	36	2.6%	0	36	2.8%
	(伸び率)			5.4%		-2.7%			-3% (0%)	
	工業プロセス	2	0.1%	1	0.1%	1	0.1%	0	1	0.1%
	(伸び率)			-23.5%		-23.5%			-24% (0%)	
	二酸化炭素計	1,411		1,357		1,404		135	1,269	
	(伸び率)			-3.8%		-0.5%			-10% (-10%)	
	温室効果ガス計	1,477		1,426		1,486		157	1,329	
	(伸び率)			-3.5%		0.6%			-10% (-11%)	
	電気排出係数	0.35		0.26		0.34			0.34	
				下段:1990年度比		下段:1990年度比			下段:1990年度比、()内は将来予測比	

(注) 工業プロセスの1990年度比は千t-CO₂で計算。

【電気の排出係数について】

- 京都府の温室効果ガス排出量（以下「排出量」という。）の算定においては、府内の排出実態により即した排出量を把握することが削減施策の検討において重要であることから、地域電力会社である関西電力の公表する排出係数を使用している。
- 電気の排出係数は、毎年度、水力、火力、原子力、自然エネルギー等の電源構成により変化し、特に排出係数の低い原子力の稼働率の変化により大きな影響を受け、とりわけ関西電力は全国的にも原子力の比率が高いことから、その影響は顕著に出やすい。
- 例えば、排出量に占める電気の割合が約52%を占める民生・家庭系については、1990年度から2002年度にかけて電気の排出係数が0.35t-CO₂/kWhから0.26t-CO₂/kWhに約26%低減しているため、電気消費量が4,157百万kWhから5,506百万kWhへと増加しても、排出量としては1,455千t-CO₂から1,432千t-CO₂へと減少することになる。
- 逆に、関西電力公表の2010年度予測排出係数は、原子力の稼働率などをより厳しい将来認識に基づいて設定されたものと考えられる0.34t-CO₂/kWhに反転しており、電気消費量が減少しても排出量は増加する予測となっている。
- このように、電気の排出係数の変化により排出量は大きく左右されることから、削減目標のあり方としては、排出量による削減目標とあわせて、電気などのエネルギーの使用量についての削減目標でたてることが望ましい。

【国等の対策効果について】

- 京都議定書目標達成計画の国等の対策のうち、法令等により削減効果が担保されるものについては、2010年度（予測）に織り込んでおり、また、その推進については府の対策と相まって取り組む必要がある。

温室効果ガス部門別削減対策

(単位：万t-CO₂)

部 門		対 策		府の施策による削減量
産業部門	大規模事業者	1	条例に基づく事業者報告・公表制度による自主的取組	10.11
		2	石油等から天然ガスへのエネルギー転換	8.90
		3	自然エネルギーの普及	6.27
	中小事業者	4	K E S 認証取得の促進	8.71
		5	石油等から天然ガスへのエネルギー転換	7.76
小 計				41.75
運輸部門	1	交通需要マネジメント施策の推進	1.00	
	2	条例に基づく事業者報告・公表制度による自主的取組	3.75	
	3	低公害車の普及	1.99	
	4	公共交通機関の利用促進	2.70	
	5	エコドライブの普及	17.95	
	6	アイドリング・ストップの徹底	3.18	
	7	自動車の使用自粛	11.77	
小 計				42.34
民生 家庭部門	1	省エネ機器の普及	10.63	
	2	住宅における緑化の推進	0.04	
	3	家庭での省エネルギー行動の実践	15.10	
	4	条例に基づく建築物報告・公表制度による自主的取組	0.14	
	5	自然エネルギーの普及	0.39	
小 計				26.30
民生 業務部門	1	条例に基づく建築物等緑化制度による取組	0.03	
	2	バイオマスの利活用の促進	0.33	
	3	K E S 認証取得の促進	10.19	
	4	条例に基づく事業者報告・公表制度による自主的取組	1.13	
	5	条例に基づく建築物報告・公表制度による自主的取組(建築物)	0.27	
	6	石油等から天然ガスへのエネルギー転換	5.66	
	7	自然エネルギーの普及	3.02	
小 計				20.63
エネルギー 転換部門	1	条例に基づく電気事業者報告・公表制度による自主的取組	3.59	
	小 計			3.59
代替フロン等	1	フロン法に基づくフロン類等の適正回収	22.14	
	小 計			22.14
計				156.75

※これら部門別削減対策は、全体の削減目標（▲10%）を達成するために、各主体において取り組むことが求められる対策・施策を積み上げて設定したものであり、これらの対策による削減効果は、各主体の具体的な行動の結果として現れるものである。削減目標の達成の成否は、まさに、一人ひとりの行動に委ねられており、今後、各主体がこうした役割を十分認識した上で、目標を共有しながら、最大限の努力により取組を進めていくことが求められる。

5 森林吸収源と京都メカニズム

府内の75%を占める豊かな森林を活かした地球温暖化対策を推進するため、適正な森林の保全・整備による森林吸収量についても、2010年度までの数値目標を定めることが適当であると考えられる。

森林吸収量に係る数値目標については、京都議定書で森林吸収による温室効果ガス排出削減として我が国に認められた約4800万t-CO₂（3.9%）の京都府分相当の森林吸収量約80万t-CO₂（5.4%）※を、地域森林計画及び京都府豊かな緑を守る条例等の施策の実施により達成すべき数値目標として定めることが適当であると考えられる。

※ 府林務課試算

京都メカニズム（共同実施（J I）、クリーン開発メカニズム（CDM）、排出量取引（ET））については、昨年12月、カナダのモントリオールで開催された「京都議定書第1回締約国会合」（COP/MOP1）において、算定ルール等が決定されたが、現在のところ、具体的な運用方法等が不明であることなどから、今後とも、国等の動向を十分見ながら、自治体としての活用方法について、引き続き研究を行うことが適当であると考えられる。

6 地域別目標

京都府は、府内の4分の3を占める緑豊かな農山村部や、多くの産業や人口が集積する京都市周辺部など、都市と農山村とが共存する特色ある地域構造を有していることから、こうした部門別目標の設定に加え、それぞれの地域の特性や資源、課題などに応じて、地球温暖化防止に向けた地域毎の取組目標を示すことにより、よりきめ細かな対策の推進に資するとともに、地域における様々な取組を総合的に支援する必要がある。

また、地域区分については、対策の推進や進行管理等を踏まえ、広域振興局（丹後、中丹、南丹、山城）単位に設定することが適当であると考えられる。

（1）丹後広域振興局管内

地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人口は約12万人、府全体の約4%、長期的な人口減少と高齢化 ■ 基幹産業は織物業と機械金属業、白生地生産は長期にわたり減少傾向 ■ 環境学習の活動を展開（風の学校、地球デザインスクール、「丹後海と星の見える丘公園」等） ■ 自然エネルギーの普及を促す施設の立地（太鼓山風力発電施設、京都エコエネルギープロジェクトの複合実証プラント等） ■ 廃食用油の回収とBDFの利用促進のネットワークの広がり
排出量の状況	<p>全体 2割を超える大幅な減少</p> <p>部門別の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 産業部門で大幅に減少（▲52%）し、その減少幅は4管内で最大。主な理由は織物業の低迷（ex. 丹後ちりめん生産量▲66%） ■ 民生家庭部門も減少（▲8%）。人口の減少が影響 ■ 廃棄物部門も産業の低迷や人口の減少により、4管内で唯一減少の傾向
1990 → 2002	<ul style="list-style-type: none"> ■ エネルギー転換部門及び工業プロセス部門の排出量も小さいながらも4管内では最大の数値 <p>部門別の構成割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1990年度 ①産業41% ②運輸23% ③民生家庭19% ■ 2002年度 ①運輸35% ②産業26% ③民生家庭17% ■ 産業部門の大幅な減少に伴い、運輸部門の割合が増大
取組目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 豊かな自然環境や環境学習施設（丹後海と星の見える丘公園等）、自然エネルギー施設（京都エコエネルギープロジェクト等）を活かし、環境保全活動団体と連携した環境教育・環境学習の取組や自然エネルギーの普及の促進 ■ エコドライブやアイドリングストップの徹底、低公害車の普及など、環境にやさしい自動車交通の促進 ■ 地域産木材やバイオマスの利活用など、地域資源循環の取組の促進（ウッドマイレージ認証制度の普及、地域材流通システムの整備、BDFの取組等）

(2) 中丹広域振興局管内

地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人口は約22万人、府全体の約8%、人口の減少と高齢化が並行して進行 ■ 長田野工業団地、綾部工業団地、京都北部中核工業団地、綾部市工業団地、舞鶴喜多工業団地等が立地、製造業を中心とした多数の大手企業が集積 ■ 京都舞鶴港の立地、丹後・南丹地域、兵庫県、福井県と隣接する交通の要衝 ■ 福知山市で北部でははじめての天然ガススタンドを設置
排出量の状況	<p>全体 ほぼ横這い</p> <p>部門別の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 産業部門が減少(▲12%)する反面、運輸部門(17%)及び民生業務部門(20%)が増加 ■ 民生家庭部門も丹後に次いでわずかながらも減少(▲1%)
1990 → 2002	<p>部門別の構成割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1990年度 ①産業56% ②運輸22% ③民生家庭12% ■ 2002年度 ①産業50% ②運輸26% ③民生家庭12% ■ 産業部門の構成割合は4管内で最大、長田野工業団地等に大手製造関連の事業所が多数集積していることが要因
取組目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 長田野工業団地や綾部工業団地など、事業活動における省エネルギーやゼロエミッションの取組の促進 ■ 間伐材や製材の残材など、木質バイオマスの利活用など、地域資源循環の取組の促進 ■ 交通の要衝として、天然ガスステーションの整備等による天然ガス車等の低公害車の利用促進

(3) 南丹広域振興局管内

地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人口は約16万人、府全体の約6%。亀岡市等での増加でこれまで増加傾向にあったが、今後は北部地域の過疎化が更に進み、減少の予測。また、北部地域を中心に高齢化率が上昇 ■ 南部地域では住宅地開発、企業・大学などの誘致(新光悦村の整備等)、大規模小売店舗の進出が顕著 ■ 地域の84%が森林 ■ 南丹市バイオエコロジーセンターにおいてバイオマス発電を実施
排出量の状況	<p>全体 2割の大幅な増加</p> <p>部門別の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 全ての部門で増加 ■ 特に、産業部門(16%)、運輸部門(22%)、民生業務部門(38%)で増加 ■ 中でも産業部門は4管内で唯一増加。主な理由は、大手製造事業所の誘致 ■ 民生業務部門の増加の主な理由は、大手スーパーの進出
1990	<ul style="list-style-type: none"> ■ また、民生家庭部門の増加の伸び(8%)は4管内で最大

→	部門別の構成割合
2002	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1990年度 ①運輸37% ②産業30% ③民生家庭20% 2002年度 ①運輸37% ②産業30% ③民生家庭18% ■ 両年度とも運輸部門がトップ（4管内で唯一）。郊外地として、通勤、買い物等による自家用車の使用率が高いことが想定される。
取組 目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 豊かな自然環境や環境学習施設を活かし、環境保全活動団体と連携した環境教育・環境学習の取組促進 ■ エコドライブやアイドリングストップの徹底、低公害車の利用など、環境にやさしい自動車交通の促進 ■ 森林資源の保全・整備と地域産木材の利用拡大の促進（森林ボランティア活動の体制整備、ウッドマイレージ認証制度の普及等、製材の残材や間伐材などの木質バイオマスの利活用）

（4）山城広域振興局管内

地域 特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人口は約70万人、府全体の約26%、関西文化学術研究都市の建設等で人口が増加傾向 ■ 京都市、大阪府と隣接し、通勤、レジャー等を含め交流も盛ん ■ 関西文化学術研究都市等における先端産業の集積地域としての発展に期待 ■ 宇治市槇島地区、久御山町、乙訓地域等に機械金属系を中心とする工業が集積
排出 量の 状況	<p>全体 7%の増大</p> <p>部門別の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 運輸部門（23%）、民生業務部門（42%）の増加の伸びは4管内で最大。主な要因は、通勤、買い物等による自家用車の使用率が高いことや大手スーパーの進出等 ■ 1990 民生家庭部門の伸び（7%）も、南丹についで大きい。
→	部門別の構成割合
2002	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1990年度 ①産業40% ②運輸27% ③民生家庭20% 2002年度 ①運輸31% ②産業31% ③民生家庭20%
取組 目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 学校、企業、環境保全活動団体、行政（府、市町村）等の連携・協働による環境教育・環境学習の推進 ■ 交通需要マネジメント施策の推進による通勤、通学、買い物等における公共交通機関の利用促進 ■ 大規模な工場・事業所等など、事業活動における省エネルギーやゼロエミッションの取組の促進 ■ 学研都市の研究機関や大学など、産学公の連携による環境産業の育成の促進