

第3章 環境政策ごとの目標の達成状況と具体的施策の概要

環境政策 地域から地球環境の保全に取り組むまちをめざす

【環境政策の目標】〔総合的目標〕

地球温暖化の進行を防ぐために、すべての主体が日常生活や事業活動において化石燃料の消費削減とともに、エネルギーの効率的な利用や循環利用、再生可能エネルギー源の導入・使用などの努力を重ね、また地域全体として、環境に配慮した交通体系、まちの構造、建造物、設備等への計画的な転換を図り、温室効果ガスの排出量を大幅に削減した低炭素社会の実現をめざします。同時に、都市気温が著しく上昇するヒートアイランド現象の抑制を図ります。

また、オゾン層の保護、酸性雨の防止をはじめとし、森林の保全その他の様々な地球規模の環境問題の解決にも取り組み、地域から地球環境を保全するための取組を進めるまちをめざします。

環境要素	環境要素の目標
地球環境	温室効果ガスの排出量を大幅に削減した低炭素社会の実現及びオゾン層の保護や酸性雨の防止をはじめとする様々な地球規模の問題の解決をめざし、地球環境の保全に向けた取組が進められていること

環境項目	環境項目の目標	指標
温暖化	温室効果ガスの排出が抑制されていること	<input type="checkbox"/> 温室効果ガス排出量 <input type="checkbox"/> 低公害・低燃費車の普及台数 <input type="checkbox"/> 低CO ₂ 川崎ブランドの認定件数
オゾン層破壊	オゾン層破壊の原因となる物質の排出が抑制されていること	<input type="checkbox"/> 特定フロン等の環境濃度
酸性雨	酸性雨の原因となる物質の排出が抑制されていること	<input type="checkbox"/> 硫酸酸化物排出量 (工場・事業場) <input type="checkbox"/> 窒素酸化物排出量 (工場・事業場)
森林	世界の森林の保護及び持続可能な森林経営の実現に貢献していること	

環境要素	環境要素の目標
エネルギー	エネルギーの効率的な利用や循環利用、再生可能エネルギー源の活用が進められていること

環境項目	環境項目の目標	指標
エネルギー	エネルギーの効率的な利用や循環利用、再生可能エネルギーの活用が進められていること	<input type="checkbox"/> 太陽エネルギー（太陽光・熱）利用量

環境要素	環境要素の目標
都市気温 〔ヒートアイランド現象〕	環境に配慮した都市構造や建造物等の整備が図られ、ヒートアイランド現象が抑制されていること

環境項目	環境項目の目標	指標
都市排熱	都市排熱が抑制されていること	<input type="checkbox"/> 年間平均気温

総合的な評価に用いる指標

施策の方向	指標	総合的な評価に用いるもの
I-1 温室効果ガス排出量の削減等 地球温暖化対策の推進	温室効果ガス排出量	○
	低公害・低燃費車の普及台数	
	低CO ₂ 川崎ブランドの認定件数（再掲）	
I-2 地域のエネルギー資源の有効かつ効率的な利用の促進	太陽エネルギー（太陽光・熱）利用量	○
I-3 ヒートアイランド対策の推進	年間平均気温	○
I-4 その他の地球環境保全	特定フロン等の環境濃度	○
	硫酸酸化物排出量（工場・事業場）	
	窒素酸化物排出量（工場・事業場）（再掲）	

施策の方向 | -1 温室効果ガス排出量の削減等地球温暖化対策の推進

指標	目標・現状・指標がめざす方向
温室効果ガス排出量	<p>【目標】 2030年度までに1990年度比30%以上の温室効果ガス排出量の削減を目指す。</p> <p>【基準年度】2,799万トン-CO₂ (1990年度)</p> <p>※国の算定マニュアルの改定等に伴い再算定した値であり、これまでの公表値と異なります。</p> <p>※基準年度：二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素は1990年度、その他は1995年度</p> <p>【指標がめざす方向】少ないほうが良い</p>
低公害・低燃費車の普及台数	<p>【目標】低公害・低燃費車の導入を促進すること</p> <p>【基準年度】市内の電気自動車導入台数：24台 (2009年度)、 市内のハイブリッド車導入台数：4,303台 (2008年度)</p> <p>【指標がめざす方向】多いほうが良い</p>
低CO ₂ 川崎ブランドの認定件数	<p>【基準年度】47件 (2013年度)</p> <p>【指標がめざす方向】多いほうが良い</p>

※ 2018年3月改定の「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」に基づく目標

目標・指標の達成状況	指標評価	方向評価
<p>■指標：温室効果ガス排出量（速報値）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2017年度の市内の総排出量(暫定値)は2,277万トン-CO₂ (対前年度：30万トン-CO₂増加、対基準年度(※)：18.7%減少) ・2018年度の市内の総排出量(暫定値)は2,259万トン-CO₂ (対前年度：17万トン-CO₂減少、対基準年度(※)：19.3%減少) <p>二酸化炭素の2017年度の排出量(暫定値)は2,227万トン-CO₂、2018年度の排出量(暫定値)は2,210万トン-CO₂</p> <p>※基準年度：二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素は1990年度、その他は1995年度</p> <p>注：温室効果ガス排出量の達成状況の評価は2018年度暫定値を用いています。</p>	2*	2
<p>■指標：低公害・低燃費車普及台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2018年度の電気自動車の普及台数は873台、ハイブリッド車の普及台数は54,972台(内プラグインハイブリッド車は813台) <p>(対前年度：電気自動車は91台増加・ハイブリッド車は5,366台増加、対基準年度：多い)</p>	5	
<p>■指標：低CO₂川崎ブランドの認定件数(再掲)【施策の方向V-1環境関連産業の振興・育成】参照</p>	5	

[方向評価は「*」の付いた指標評価の平均値をもとに評価しています]

現状

■温室効果ガス排出量

地球温暖化は、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素等の温室効果ガス排出量の増加や二酸化炭素の吸収源である森林の減少などが原因ですが、二酸化炭素の排出による寄与度が最も大きく、日本が排出する温室効果ガスのうち二酸化炭素の寄与は91.7% (2018年度) となっています。

気候変動に関する政府間パネル (IPCC) 第5次報告書 (2013年) では、人間活動が20世紀半ば以降に観測された温暖化の主な原因であった可能性が極めて高いとされ、将来予測では4つのシナリオがあり、可能な限りの温暖化対策を前提としたシナリオでは、気温上昇は0.3~1.7℃、海面上昇は0.26~0.55m、非常に高い排出が続くシナリオでは、気温上昇は2.6~4.8℃、海面上昇は0.45~0.82mの範囲に入る可能性が高いと予測しています。

地球温暖化は生態系に大きな影響を与え、世界では深刻な食糧不足や渇水、水害が生じ、日本でも短時間強雨の発生などによる災害、水稻の品質低下などの農林水産業への影響、熱ストレスや感染症のリスクの増加等が危惧されています。

我が国の温室効果ガスの排出量

2018年度の温室効果ガスの総排出量（各温室効果ガスに地球温暖化係数（GWP）を乗じ、それらを合算したもの）は、12億4,000万トン-CO₂で、1990年度の総排出量（12億7,600万トン）と比べ、2.8%減少し、前年度と比べ3.9%減少しています。2018年度の一人当たり温室効果ガス総排出量は9.73トン-CO₂/人で、前年度比で3.7%減少しています。

● 二酸化炭素（CO₂）

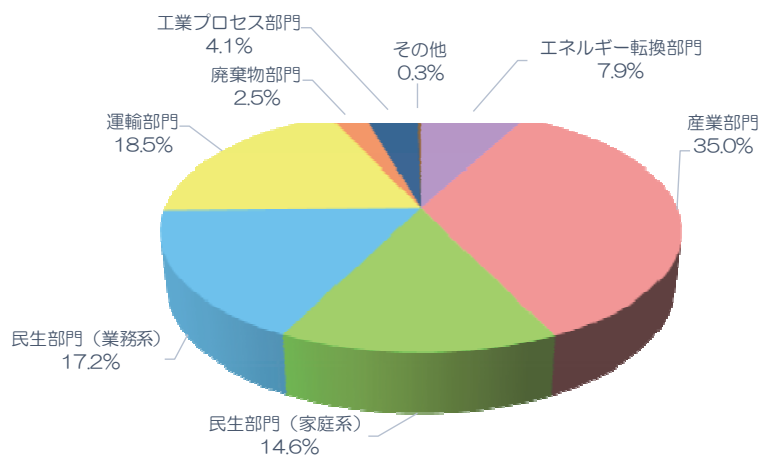
2018年度の二酸化炭素排出量は、11億3,800万トン-CO₂となり、1990年度比で2.2%減少、前年比で4.4%減少しています。部門別にみると二酸化炭素排出量の約3割を占める産業部門からの排出は、2018年度において1990年度比で20.9%減少しており、前年度比で2.9%減少しています。

運輸部門からの排出は、2018年度において1990年度比で1.4%増加、前年度比で1.4%減少しています。

家庭部門からの排出は、2018年度において1990年度比で26.7%増加、前年度比で11.1%減少しています。業務その他部門（オフィスビル等）は、2018年度において1990年度比で50.8%増加、前年度比で6.6%減少しています。

温室効果ガス排出量の推移（1990-2018年度）

一人あたり温室効果ガス総排出量（1990-2018年度）



二酸化炭素の部門別排出量（2018年度）