

地球温暖化分野

< 目標 > 低炭素社会を築くまち

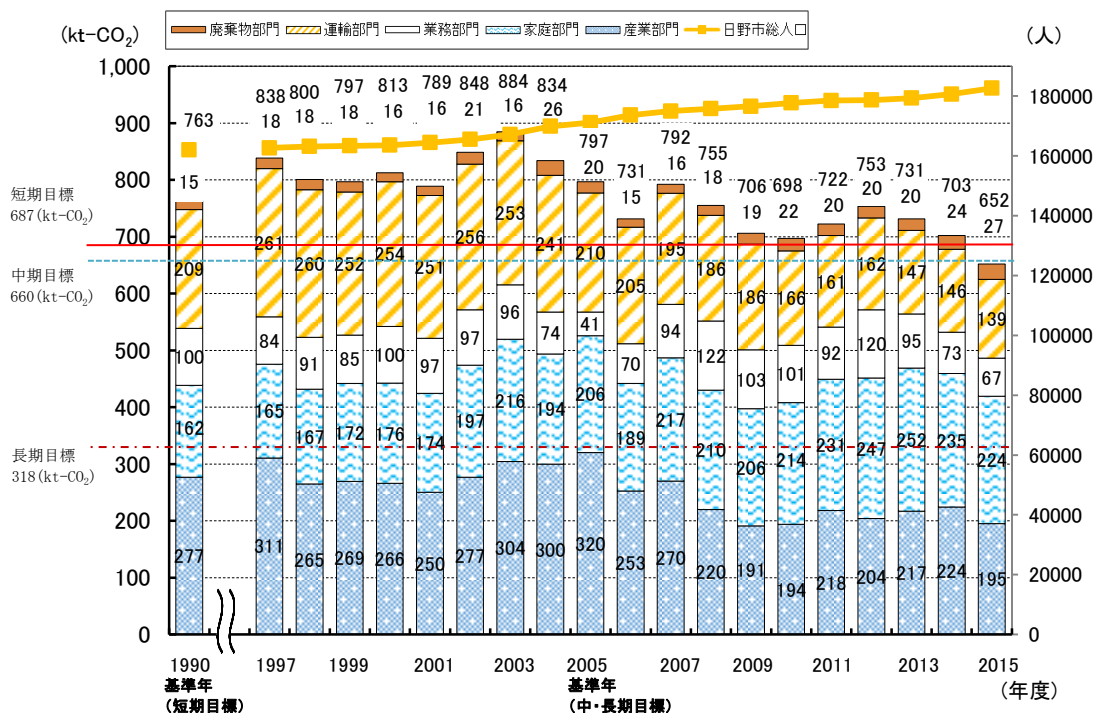
1. <環境の現状>

1. -1 日野市二酸化炭素排出量

削減率

短期目標 10% (2015 年度): 基準年度 1990 年
 目標値: 中期目標 17% (2020 年度): 基準年度 2005 年
 長期目標 60% (2050 年度): 基準年度 2005 年

☺ 指標 36 : 二酸化炭素排出量



「第3次日野市地球温暖化対策実行計画」(以下、第3次実行計画)の策定が2012年3月にされましたが、環境基本計画では目標値が設定されていませんでした。従ってここに掲げる目標値は、第3次実行計画によるものです。

二酸化炭素排出量の削減目標は、国の2050年度までに1990年度比60~80%という目標を踏まえ、設定されています。さらに、目標値は環境基本計画の目標年度に併せ2020年度の中期目標値、見直し年度である2015年度の短期目標値が設定されています。

その後、2016年度の見直しにて新たに国が示している2030年度までに2013年度比で26%削減(2005年度比25.4%削減)することが決定し長期的な目標として2050年度までに80%の削減を目標としています。

3. 環境の状況と取組状況の評価

そのため、2017年3月に第3次実行計画を見直した際に削減目標の基準年度については、国の目標の基準年度との整合を図り2005年度とし、目標の見直しを行いました。

現況の二酸化炭素排出量は、オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」により作成された温室効果ガス排出量算定手法の標準化区市共通版の数値を基準とされています。また、当手法では2015年度が最新データとなっています。この数値を使うことにより、東京都における他自治体と同一の算定条件のもとで比較もでき、有用であることから第3次実行計画策定以降、採用しています。

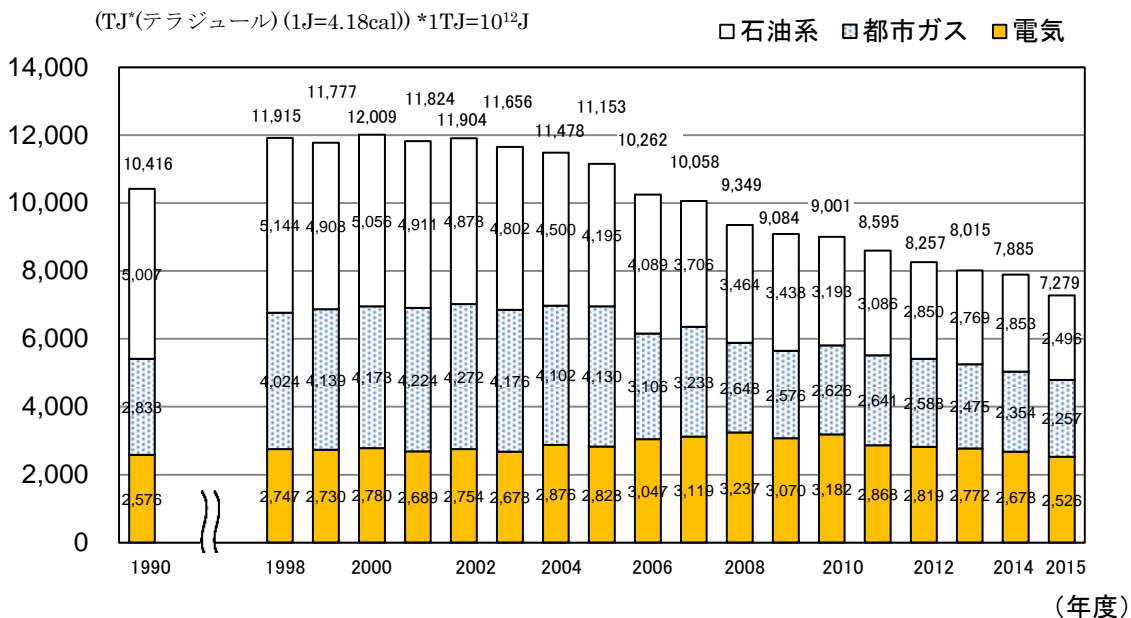
2015年度における二酸化炭素排出量(652 kt-CO₂)は、前年度と比べるとやや減少し、基準年(1990年度)と比べて14.5%(111 kt-CO₂)減少しています。部門別にみていくと、基準年(1990年度)と比べ廃棄物部門は80.0%、家庭部門は38.3%の増加となりましたが、運輸部門は33.5%、業務部門は33.0%、産業部門は29.6%の減少となりました。

平成20年度より、事業者や家庭から排出されるCO₂の削減に向けた取り組み「ふだん着でCO₂をへらそう事業」を実施しています。

家庭部門から排出されるCO₂は、基準年(1990年度)から見ると増加傾向が続いています。日野市の総人口が増加を続けていることも一因と考えられますが、総排出量を減らすためには、より多くの市民が省エネに取り組むよう、積極的なはたらきかけが必要です。

1.-2 日野市エネルギー使用量

(参考) エネルギー消費量



基本計画では目標値が設定されていましたが、第3次実行計画では二酸化炭素排出量に目標が集約されているため、エネルギー使用量の目標値は設定されていません。そのため、参考扱いとします。

エネルギー消費量は、2006年以降は基準年と比べて減少傾向にあり、特に石油系の消費量が大幅に減少しています。

1.-3 公共交通機関(ミニバス・バス)の整備率

目標値: 80.0%
(2020(平成 32)年度)

☺ 指標 37: 公共交通機関(ミニバス・バス)の整備率

年度	公共交通機関の整備率
2009	78.2%
2010	79.0%
2011	79.0%
2012	79.2%
2013	79.6%
2014	79.6%
2015	80.1%
2016	80.1%
2017	80.1%

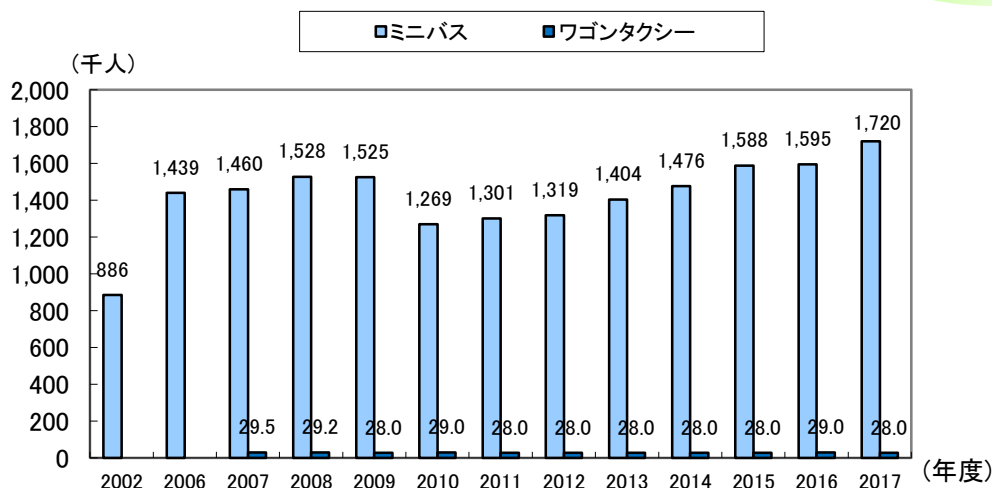
公共交通の整備率は、ミニバスやワゴンタクシーを含めた市内にある全ての停留所から半径 200m、駅から半径 500m 以内にある面積が市全域の面積に占める割合です。

2017 年度の整備率は、2016 年度と同じ 80.1%となりました。既に 2020 年度目標の 80.0%を達成しており、今後さらなる整備率上昇が期待されます。

1.-4 公共交通機関(ミニバス・バス)の利用人数

ミニバス
目標値: 158 万人
(2020(平成 32)年度)

☺ 指標 38: バス路線の整備状況: 市内連絡バス(ミニバス)年間利用者数



2017 年度は、ミニバスの利用者が前年度より 125,000 人増加し 1,720,000 人となりました。ワゴンタクシーは、前年度より 1,000 人減少し、28,000 人でした。

ミニバスの利用者は、2002 年度*と 2017 年度を比較すると約 2 倍に増加しました。路線・運行時間帯の拡充を行ない利便性の向上が図られたことや、通勤・通学者の利用増、高齢社会の到来による免許証返納等に起因し、マイカーから公共交通への移動手手段の変換などが主な理由と考えられます。

ワゴンタクシーの利用者は、統計開始以降 29,000 人前後で推移しています。

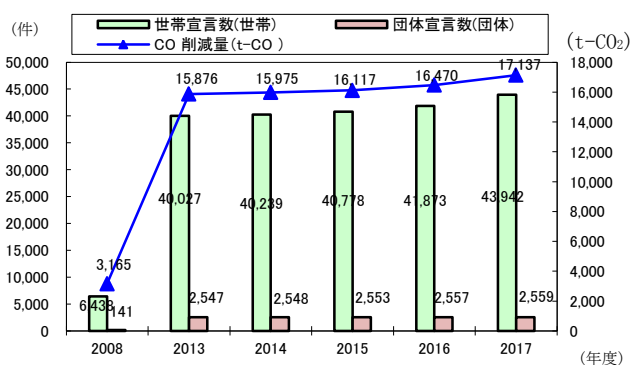
今後も、公共交通網の拡充に伴う利便性の向上や公共交通機関利用者の増加に伴う温室効果ガスなどの排出削減が促進されることにより、環境の改善が期待されます。

* 運行開始は 1986 年 8 月 20 日

3. 環境の状況と取組状況の評価

1. -5 「ふだん着でCO₂をへらそう宣言」の宣言数及びCO₂削減量

☺ 指標 39 : 「ふだん着でCO₂をへらそう宣言」の宣言数及びCO₂削減量



「ふだん着でCO₂をへらそう宣言」の宣言数は増加を続けており、2017年度はイベントにおける宣言数獲得運動に力を入れ、新たに2,069件の世帯宣言数を得て、近年では大幅な増加となりました。

今後も、日々の生活などにおいて、CO₂の削減に貢献するよう、市民の皆様のご協力をお願いいたします。

2. <市の取組状況>

目標	施策の方向	施策	具体的な取組	実施状況	
低炭素社会を築くまち	省エネルギーの推進	家庭における省エネルギーの促進	CO ₂ の見える化の推進	ワットチェッカーの貸し出しやモニターによる省エネ実践、身近にふれるもの(食品、省包装商品など)のCO ₂ 削減効果のデータ化などにより、CO ₂ の見える化を図る。 →指標 40(P.49)	機器の貸し出しを行い、省エネ行動を実践していただく中で、その効果を知ってもらった。 (環境保全課)
			「ひのっ子エコアクション」の推進	市民団体と市関連部署との連携により、各学校での「ひのっ子エコアクション」をさらに推進する。それによって、環境配慮行動を当たり前のようにできるひのっ子を育み、家庭での取組にもつなげていく。 (環境保全課)	児童生徒及び教職員の継続的な「環境にやさしい学校づくり」のための実践行動、意識づけに力を入れた。今後もユニークな発想や効果のあった実践等は全校に横展開していく。 (環境保全課)
		工場や事業所の省エネルギーの促進	省エネ診断の支援	小規模な工場や事業所でも省エネ診断をできるよう、省エネ診断に関する情報提供や省エネ診断員の紹介等を行う。 (環境保全課)	産業振興課と連携し、また、市のホームページや広報等を利用して省エネ診断の情報提供について周知を図った。 →指標 41(P.49)
	新エネルギーの導入	家庭への太陽光発電等の導入促進	太陽光発電等導入補助の実施	国・都が推進する太陽光発電システムや太陽熱温水器、高効率機器等の導入を促進するために、日野市としても上乗せの補助を実施する。 (環境保全課)	太陽光発電システム及び高効率給湯機器設置に対する補助を実施した。引き続き、低炭素なまちを目指し、再生可能エネルギーの積極的な利用をはたらきかけていく。 →指標 42(P.50)
		公共施設における太陽光等新エネルギーの活用	太陽光、太陽熱、風力等の積極的な活用	公共施設において、新築、改築、大規模修繕等の各種事業に合わせて、積極的な新エネルギーの導入を図る。 (環境保全課)	施設の新設や改修時には、再生可能エネルギーの積極的な活用を呼びかけていく。設置に対する補助金についての情報収集についても努めていく。 →指標 43(P.50)
	環境に配慮した交通体系の構築	自動車利用時の排出ガスの低減	渋滞の解消	交差点改良や道路の拡幅、バイパス化、路上駐車規制、ITSの導入、荷さばき用の駐車場の確保等により渋滞を解消し、自動車のスムーズな定速走行を促進することで、CO ₂ 排出量を抑制する。 (道路課)	2017年8月～2018年5月にかけて、日野駅北の栄町一丁目1番地先の幹線市道I-20号線、道路延長約280m、幅員20mの道路改良工事(道路拡幅工事)を実施した。2017年度工事分はボトルネックとなっていた箇所(管)の道路拡幅工事を実施しCO ₂ 排出量の抑制を行なった。また、新たに設置した歩道、延長約100mについては環境に配慮した透水性舗装を実施した。 →指標 44(P.51)

2. -1 省エネルギーの推進

(1) 家庭における省エネルギーの促進

CO₂の見える化の推進

◇ 指標 40: ワットチェッカー等貸出状況

2020 年度目標値: ワットチェッカー貸出数累計 500 件
省エネナビ貸出数累計 100 件
環境家計簿活用状況 1,000 件

年度	ワットチェッカー		省エネナビ		環境家計簿活用件数 (エコキング回収数)
	貸出数	累計貸出数	貸出数	累計貸出数	
2012	42	97	25	73	12,752
2013	36	133	20	93	6,554
2014	53	186	37	130	11,086
2015	35	221	13	143	11,841
2016	29	250	2	145	14,399
2017	12	262	6	151	14,473

2017 年度のワットチェッカー・省エネナビの貸し出しは、あわせて 18 件と前年度より 17 件減少しました。ワットチェッカーについては、省エネコンテスト等の工夫を行わないと貸出数が伸びないものと思われます。一方、省エネナビについては「広報ひの」で周知したことにより、前年度よりも貸出数を伸ばすことができました。

環境家計簿活用件数は 14,473 件と前年度よりも 74 件増加しました。なお、集計した環境家計簿の結果は各家庭へフィードバックし、地球温暖化防止についての意識啓発を行なっています。

ワットチェッカーとは

消費電力量等を簡単に測定できる機器であり、コンセントに設置して、対象家電の電源プラグを差し込んで測定します。

省エネナビとは

家庭の分電盤に設置して電力消費量を計測し、モニターに表示するシステムです。

環境家計簿とは

家庭で使用した電気やガスなどのエネルギー量を記録し、どのくらいの CO₂ を排出しているか確認するものです。

日野市では、市内の全小学校を対象に年 2 回、「エコキング」と称して 1 日環境家計簿の作成呼びかけと集計をしています。エコキングは、市民・事業所・市による「環境基本計画推進会議 CO₂ グループ」が実施しています。

(2) 工場や事業所の省エネルギーの促進

省エネ診断の支援

☹ 指標 41: 省エネ診断の参加事業者数

2020 年度目標値: 累計 1000 件

省エネ診断は 2011 年度から開始しました。2017 年度の参加事業者数は 0 件で、累計 21 件にとどまっています。参加事業者数が少ない理由としては、事業者に対する省エネ診断の意義が周知されていないことが考えられることから、周知方法について検討する必要があります。また、目標値とここまでの実績があまりにかけ離れており、目標を見直す必要もあるかもしれません。

3. 環境の状況と取組状況の評価

2.-2 新エネルギーの導入

(1) 家庭への太陽光発電等の導入促進

太陽光発電等導入補助の実施

2020年度目標 太陽光発電等導入補助件数
累計 180件

☺ 指標 42：太陽光発電等の導入補助件数

年度	太陽光発電（件）	高効率給湯設備（件）
2011	33	17
2012	32	17
2013	40	13
2014	45	6
2015	40	1
2016	38	5
2017	37	5

エコ住宅に太陽光発電・高効率給湯設備を設置したものを補助対象としています。2017年度の補助件数は計42件と前年度から1件減少しました。引き続きPRに努めます。

(2) 公共施設における太陽光等新エネルギーの活用

太陽光、太陽熱、風力等の積極的な活用

2020年度目標値：累計 200kW

☺ 指標 43：公共施設の新エネルギー導入状況

年度	新エネルギー導入状況(kW)	備考
2009	0(24)	平山小学校 10kW, 第一中学校 10kW 日野駅北側トイレ 4kW
2010	34(10)	東光寺小学校 10kW
2011	144(110)	ふれあいホール 100kW, 多摩平保育園 10kW
2012	147(3)	ファーマーズセンター3kW
2013	157(10)	発達支援センター10kW
2014	163(6)	豊田南地区センター6kW
2015	165(2)	東宮下地区センター2kW
2016	194(29)	日野第二中学校 29kW
2017	194(0)	新規導入なし

* () 内の数値は単年度の導入数値

2017年度は前年度から増加はなく、累計は194kWです。

新エネルギーとは

「新エネルギー」とは、太陽光発電や風力発電などの「再生可能エネルギー」のうち、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が少なく、エネルギー源の多様化に貢献するエネルギーです。

2-3 環境に配慮した交通体系の構築

(1) 自動車利用時の排出ガスの低減

渋滞の解消

☺ 指標 44：都市計画道路の整備率

年度	都市計画道路の整備率 (%)
2010	89.9
2011	92.8
2012	92.8
2013	92.8
2014	92.8
2015	92.8
2016	92.8
2017	92.8

2020 年度目標値:96.0%

自動車のスムーズな定速走行を促進することで、CO₂ 排出量の抑制を図ります。

整備率は、2017 年度も 2016 年度と同じ 92.8% でした。

2015 年 12 月に日野都市計画道路 3・4・24 号線の事業認可を取得しており、工事初年度である 2017 年度は、J R 中央線を挟んで南北に橋脚 2 基ずつの計 4 基の築造を実施しました。

3.<市民コメント>

地球温暖化分野の現状や取組状況について良くまとめられていますが、いくつかの点については、もっと積極的な目標が必要だと感じます。

理由としては、現在の地球全体の温暖化対策では、既に遅いという科学者の意見が多いことと、EU での取組みは積極的で、日本政府の 2030 年目標を多くの国が既に達成しており、さらに高い目標を掲げています。

そこで、2つの点の目標数値 UP とその実行計画を詳細にする必要があると感じます。

1 点目は、新エネルギーの導入で、補助金、規制、税金控除、指導要請を大学、工場に実行することです。省エネ活動は重要であります。既にかなり進んでおり、これから更に多くは期待できません。また、家庭も含めて、蓄電池設置に対する補助金など優遇策が必要です。

2 点目は、自動車利用時の排出ガス低減を強化すべきと考えます。路線バス、物流センターへのトラックの EV, FCV, HV 化を促進する規制もしくは指導が必要です。10 年以内に、バス、トラックのディーゼル車は、禁止にするべきです。これは、CO₂ 以外にも、SO₂, NO_x の大気汚染対策にも必要なものです。一般家庭向けにも、マンションの電気ステーション設置の促進を補助金、税金控除などを使って実施検討すべきです。それによって、現在世界の潮流になっている EV, PHV の促進を行うことが必要です。

これらによって、実効性とスピード UP を望みます。