

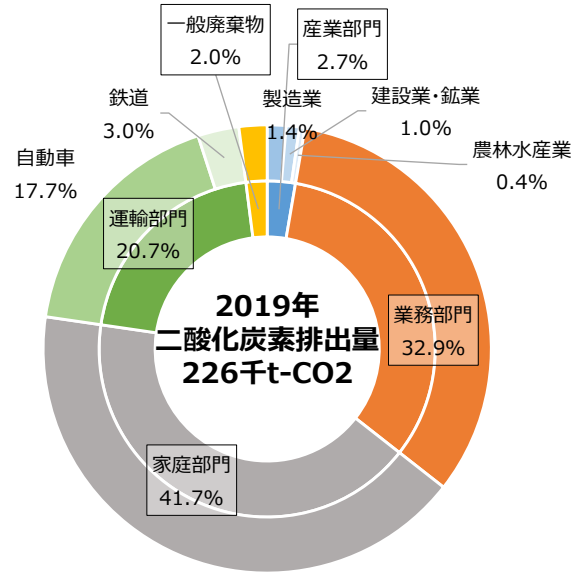
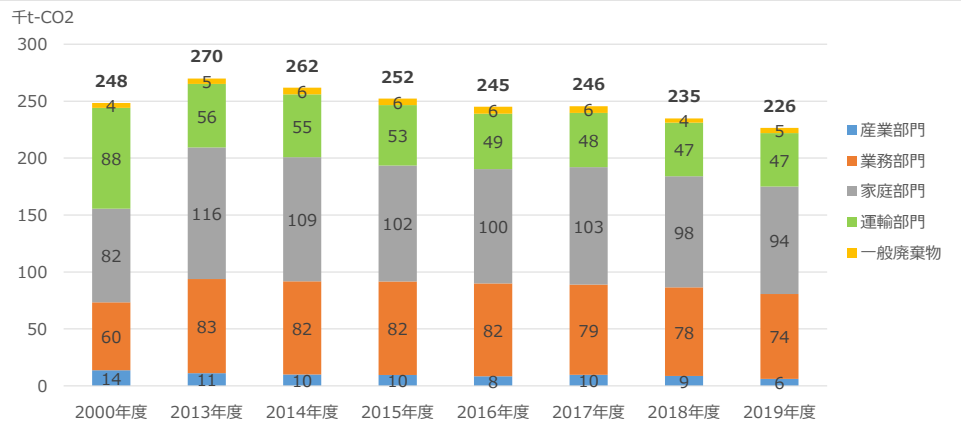
国立市
ゼロカーボンシティ実現に向けたロードマップ策定
中間報告（案）

2022年12月
株式会社価値総合研究所

2-1. 温室効果ガスの排出量

(2) 国立市のCO2（二酸化炭素）排出量

- 今回削減の対象とする温室効果ガスは、地球温暖化対策の推進に関する法律で規定する温室効果ガス7種類のうち、我が国の温室効果ガス排出量の9割以上を占める二酸化炭素（CO2）とします。
- 国立市の2019年度のCO2（二酸化炭素）排出量は226千t-CO2となっています。**
- 部門別にみると、家庭部門が約4割を占め最も多く、次いで業務部門が約3割、運輸部門が約2割となっています。
- 2019年度の排出量は2000年度比で8.8%削減、2013年度比で16.1%削減されています。



部門	区分	2000年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
産業部門	製造業	4	4	4	4	5	5	4	3
	建設業・鉱業	9	6	5	4	3	4	4	2
	農林水産業	1	1	1	1	1	1	1	1
	自動車	82	47	47	45	41	40	40	40
運輸部門	鉄道	6	8	8	8	7	7	7	7
	船舶	0	0	0	0	0	0	0	0
	一般廃棄物	4	5	6	6	6	6	6	4
CO2排出量 合計		248	270	262	252	245	246	235	226
2000年度比 増減率		0.0%	+8.6%	+5.4%	+1.5%	▲1.4%	▲1.1%	▲5.5%	▲8.8%
2013年度比 増減率		-	0.0%	▲3.0%	▲6.5%	▲9.2%	▲9.0%	▲13.0%	▲16.1%

図 国立市の部門別CO2排出量の推移と増減率

図 国立市のCO2排出量の部門別割合

出所：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「多摩地域の温室効果ガス排出量」(2022年3月)

2-1. 温室効果ガスの排出量

(3) 国立市のCO2排出量の特徴

- 国立市では、全国や東京都、多摩地域と比べて、産業部門からの排出量の割合が低くなっています。これは国立市には製造業などの工場の立地が少ないためです。
- 一般的に、他部門と比べて排出量が多い産業部門の割合が低いことから、国立市の1人あたりCO2排出量は、全国平均と比べて低い水準となっています。

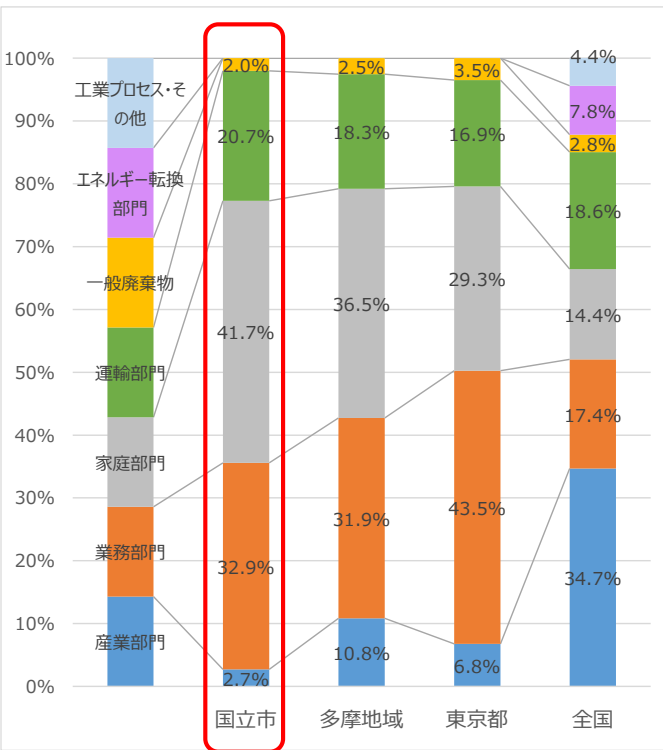


図 CO2排出量の部門別構成割合の比較

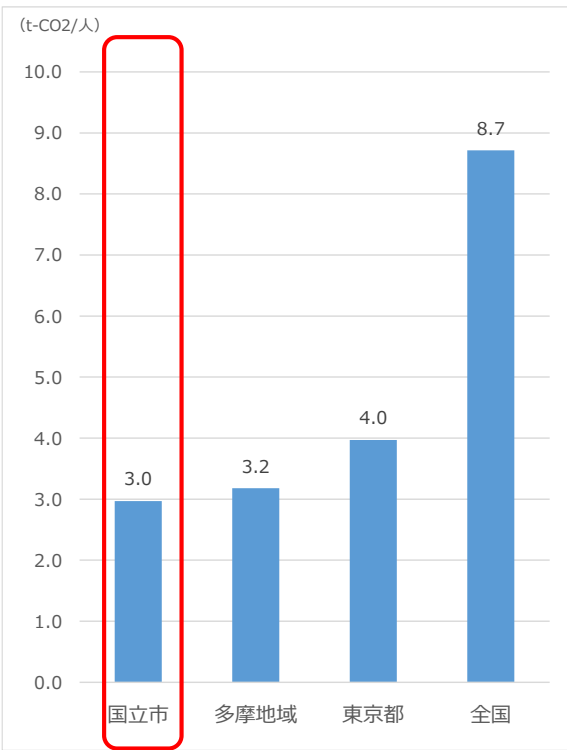


図 1人あたりCO2排出量（総量）

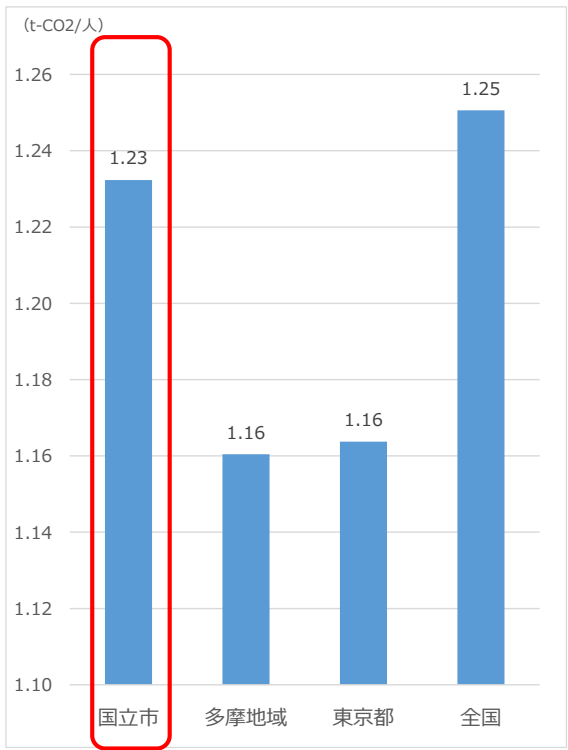


図 1人あたりCO2排出量（家庭部門）

出所：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「多摩地域の温室効果ガス排出量」（2022年3月）、東京都環境局「東京都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査（2019（令和元）年度実績）、住民基本台帳人口（2019年1月）より作成

2-1. 温室効果ガスの排出量

👉 どうして国立市では産業部門からの排出量が少ないの？

- 国立市の産業構造（産業分類別の従業者数）を見ると、産業部門に含まれる第1次産業（農林漁業）や第2次産業（建設業、鉱業や製造業）の割合が全国や東京都、多摩地域と比べて低くなっています。
- 鉄鋼業や化学工業など、いわゆるエネルギー多消費産業の工場等も立地しておらず、これが産業部門からのCO2排出量が少ない大きな要因となっています。

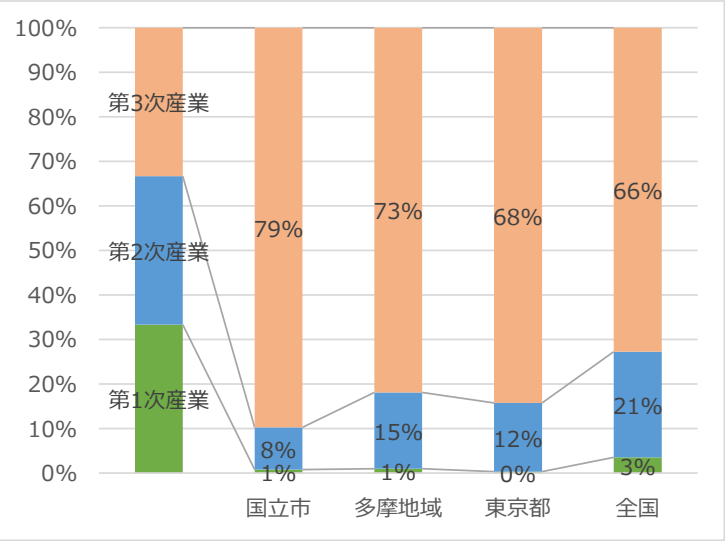


図 参考：産業分類別の従業者数割合

出所：2020年国勢調査

👉 どうして国立市の家庭部門の1人あたりCO2排出量は東京都や多摩地域の平均よりも多いの？

- 家庭部門の1人あたり排出量は、住宅形態、世帯当たりの人数などに影響します。例えば、戸建住宅よりも、大規模なマンションのほうが1世帯あたりの排出量は少なく、また単独世帯よりも同居者が多い世帯のほうが1人当たりの排出量は少なくなります。
- これについて、6階建以上の共同住宅に住む人の割合を見ると、国立市は19%であるのに対し、東京都は30%となっています。国立市と多摩地域はほぼ同じ割合ですが、1世帯当たり人員は、国立市が1.98人であるのに対し、多摩地域では2.10となっています。
- 国立市では、戸建住宅など低層の住宅に住む人や、1人暮らし世帯が多いことが、家庭部門1人当たりの排出量が東京都や多摩地域よりもややことの原因であるといえます。

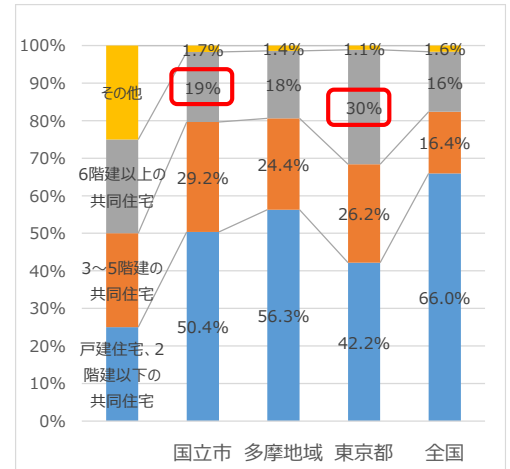


図 参考：住宅形態別世帯数

出所：2020年国勢調査

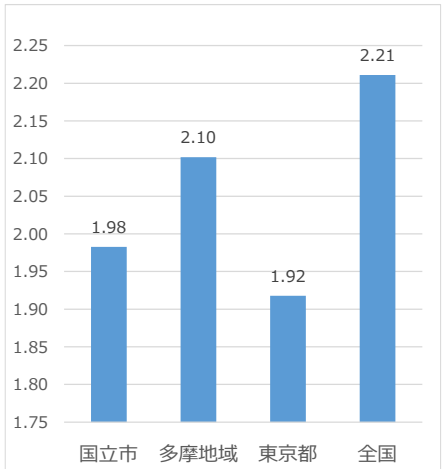


図 参考：1世帯当たり人員

出所：2020年国勢調査

2-2.再生可能エネルギーの導入状況

(2) 国立市における再生可能エネルギー（FIT）の導入状況

- 国立市での再生可能エネルギーの導入状況（FIT）は、2021年度末時点で642万kWhとなっており、これらは全て太陽光発電によるものとなっています。
- 太陽光発電の導入量は増加してきており、2021年度末時点での市内電力使用量に占める再エネ導入比率は2%となっています。

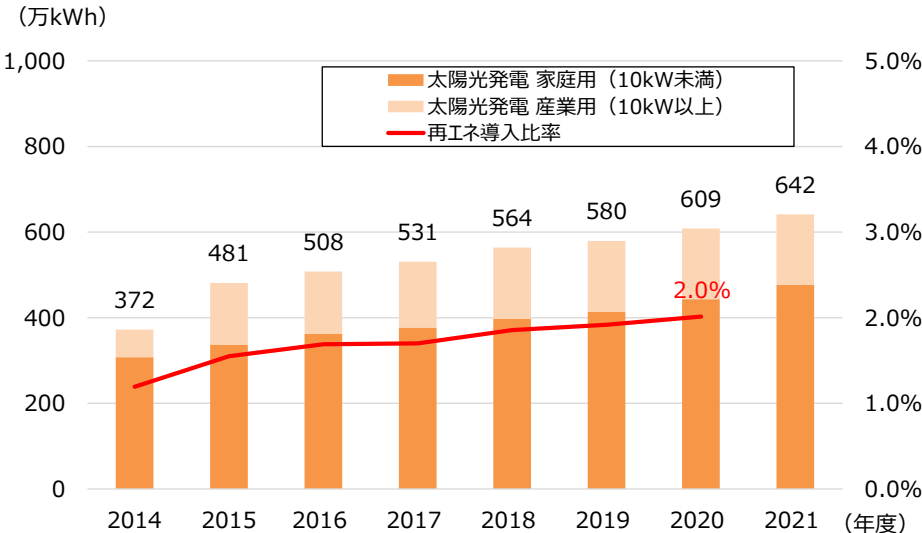


図 国立市の再生可能エネルギー導入量（発電電力量）

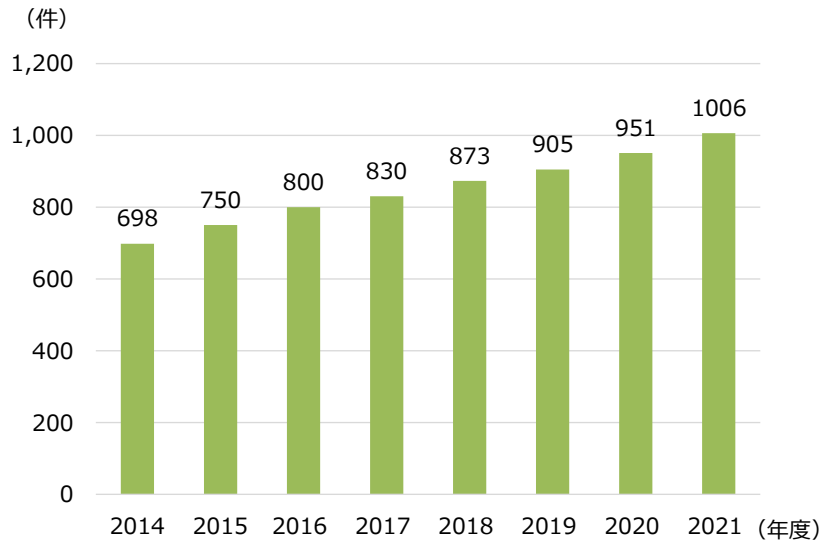


図 国立市の太陽光発電_家庭用（10kW未満）の累積導入件数の推移

出所：環境省「自治体排出量カルテ」、経済産業省資源エネルギー庁「再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法 情報公表用ウェブサイト」B表_市町村別認定・導入量

2-2.再生可能エネルギーの導入状況

多摩地域では、太陽光発電は、どのくらい導入されているの？

- 国立市の建物総数に占める太陽光パネル設置数は4.1%で、多摩地域（30市町村）全体の4.7%をやや下回っています。
- 国立市の戸建住宅数に占める家庭用太陽光発電（10kW未満）導入件数の割合は8.2%で、多摩地域（30市町村）全体の8.0%をやや上回っています。

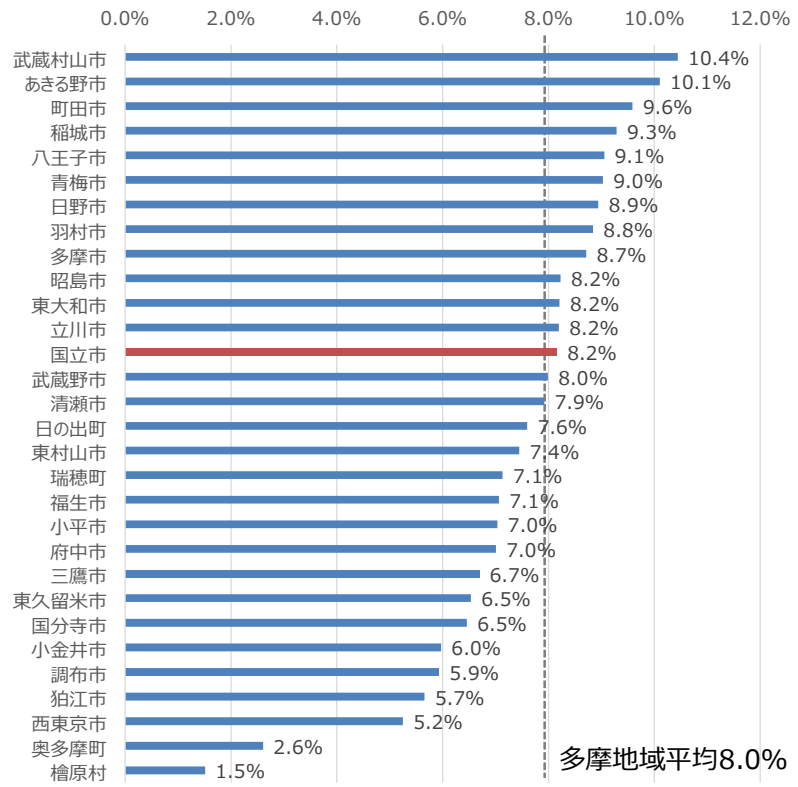
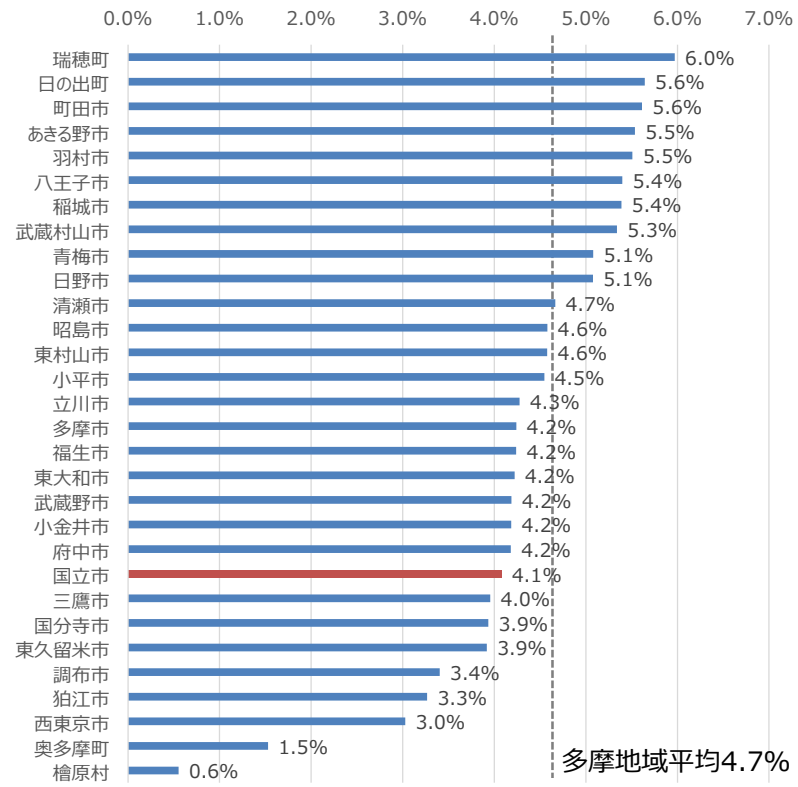


図 建物総数に占める太陽光パネル設置棟数の割合（2016年度調査）

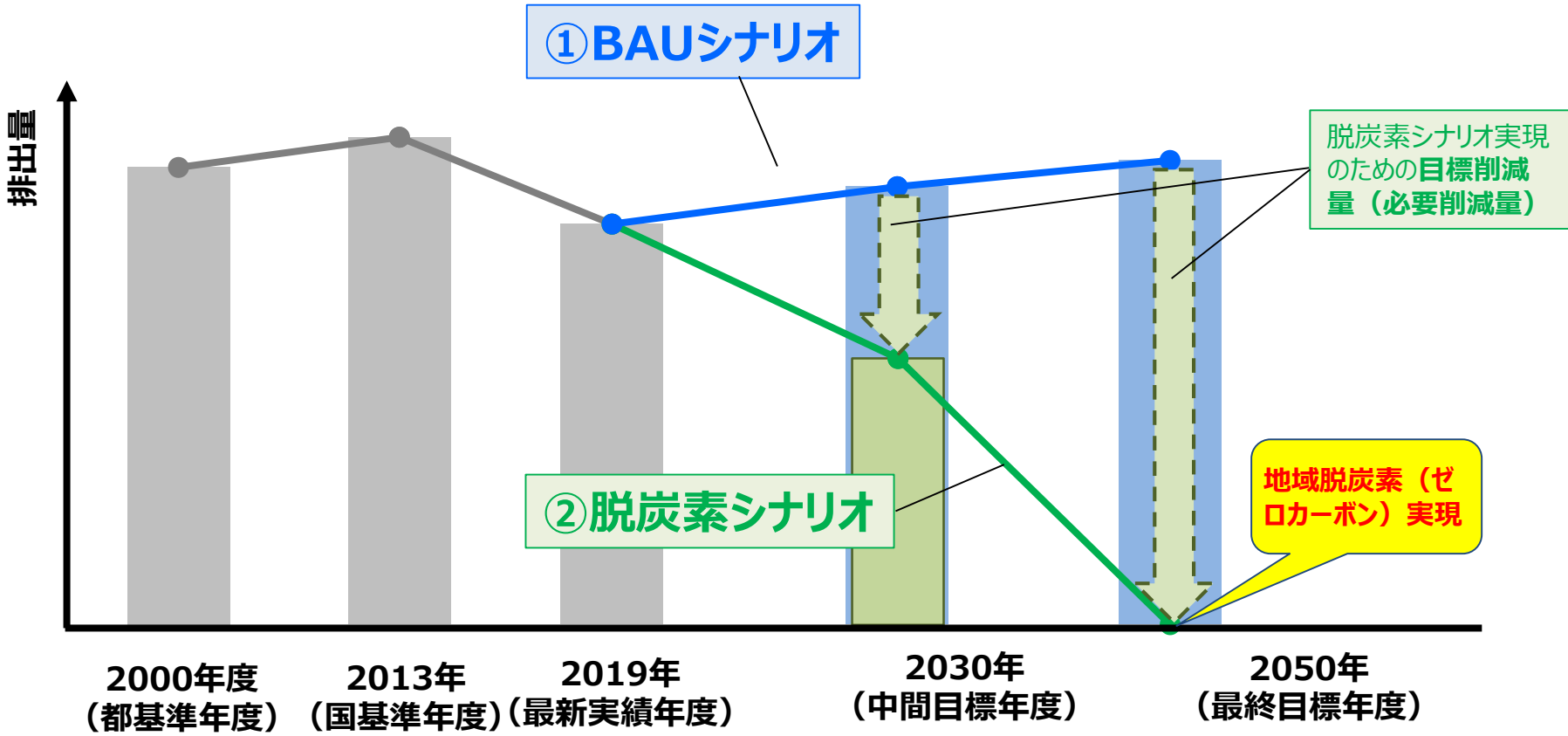
図 戸建住宅数に占める太陽光発電導入件数の割合（2021年度）

出所：東京都太陽光現況調査（2016年度）

出所：経済産業省資源エネルギー庁「再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法 情報公表用ウェブサイト」B表_市町村別認定・導入量、2020年国勢調査

4-1. 温室効果ガスの将来排出量推計と削減目標の考え方

- 温室効果ガスの将来排出量については、①BAUシナリオ ②脱炭素シナリオ の2つのパターンを推計します。
- ①BAU (Business As Usual) シナリオとは、今後、省エネや再エネ導入などの地球温暖化対策を考慮せず、人口や経済活動の変化のみ想定した、いわば「なりゆき」のシナリオです。これに対し、②脱炭素シナリオは、2050年度ゼロカーボン実現に向け、積極的な省エネ促進や再エネ導入による温室効果ガス排出量の削減を想定したシナリオです。
- ①BAUシナリオにおける排出量と、②脱炭素シナリオにおける排出量の差が、今後、ゼロカーボン実現に向けた温室効果ガス排出量の削減目標（必要削減量）となります。



4-3.脱炭素シナリオにおける将来排出量

(1) 脱炭素シナリオにおける将来排出量の推計方法

- 脱炭素シナリオは、2050年のゼロカーボン実現に向けたシナリオであり、いわゆる「バックキャスト型」（目標とする未来像を描き、それを実現する道筋を未来から現在へとさかのぼる手法）で設定します。
- なお、ゼロカーボンの実現に向けては、先行的・積極的な取組が期待される一方、現時点では、省エネや創エネの設備や技術には不確定な要素（開発中の技術等が多数存在している等）が多く、拙速な投資は埋没費用（将来回収できないコスト）となって、その後の投資の足枷になる可能性もあり、慎重な対応が必要であるとも言えます。
- そのため、ここでは、2050年度ゼロカーボン（削減率100%）を最終目標としつつ、中間年度である2030年の目標値の違いにより、3つのケース（先行、中間、晩成（遅行））を設定しました。

<脱炭素シナリオ>

- ◆ 2050年度排出量：カーボンゼロ（温室効果ガス排出量ゼロ）
- ◆ 2030年度排出量：以下の3つのケースを想定

ケース		削減目標の根拠
ケース1	都の部門別削減目標標準拠ケース（先行型）	<p>✓ 部門ごとに、都の2019年比の削減目標と同等の削減を目指す。</p> <p>2030年度排出量 = 産業部門の2019年度排出量 (6.1千t-CO2) × (1-0.418) = 3.6千t-CO2 + 業務部門の2019年度排出量 (74.5千t-CO2) × (1-0.513) = 36.3千t-CO2 + 家庭部門の2019年度排出量 (94.5千t-CO2) × (1-0.548) = 42.7千t-CO2 + 運輸部門の2019年度排出量 (46.8千t-CO2) × (1-0.349) = 30.5千t-CO2 + 廃棄物の2019年度排出量 (4.6千t-CO2) × (1-0.279) = 3.3千t-CO2 = 116.3千t-CO2</p>
ケース2	都の削減目標標準拠ケース（中間型）	<p>✓ 都の削減目標（2000年度比▲50%）と同等の削減を目指す</p> <p>2030年度排出量 = 2000年度排出量 (248.4千t-CO2) × (1-0.50) = 124.2千t-CO2</p>
ケース3	国の削減目標標準拠ケース（遅行・晩成型）	<p>✓ 国の削減目標（2013年度比▲46%）と同等の削減を目指す</p> <p>2030年度排出量 = 2013年度排出量 (269.9千t-CO2) × (1-0.46) = 145.7千t-CO2</p>

4-3.脱炭素シナリオにおける将来排出量

(2) 脱炭素シナリオにおける将来排出量

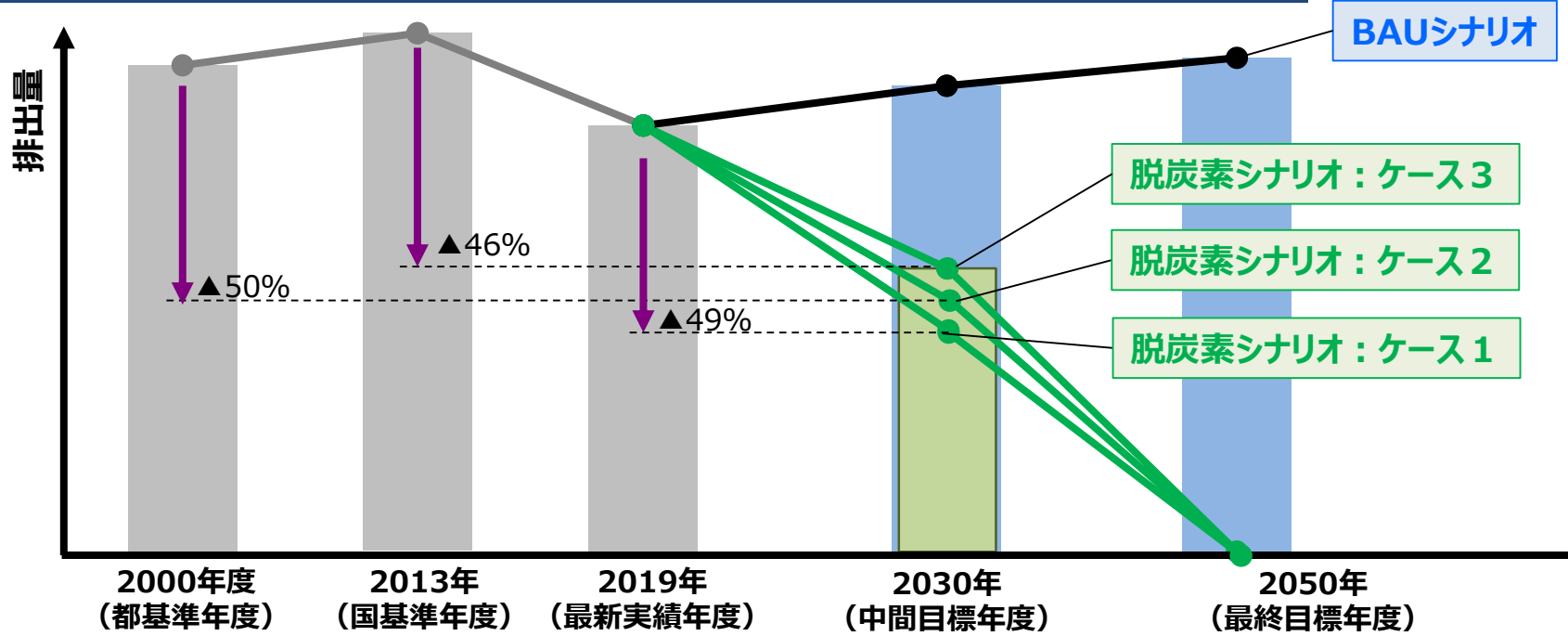


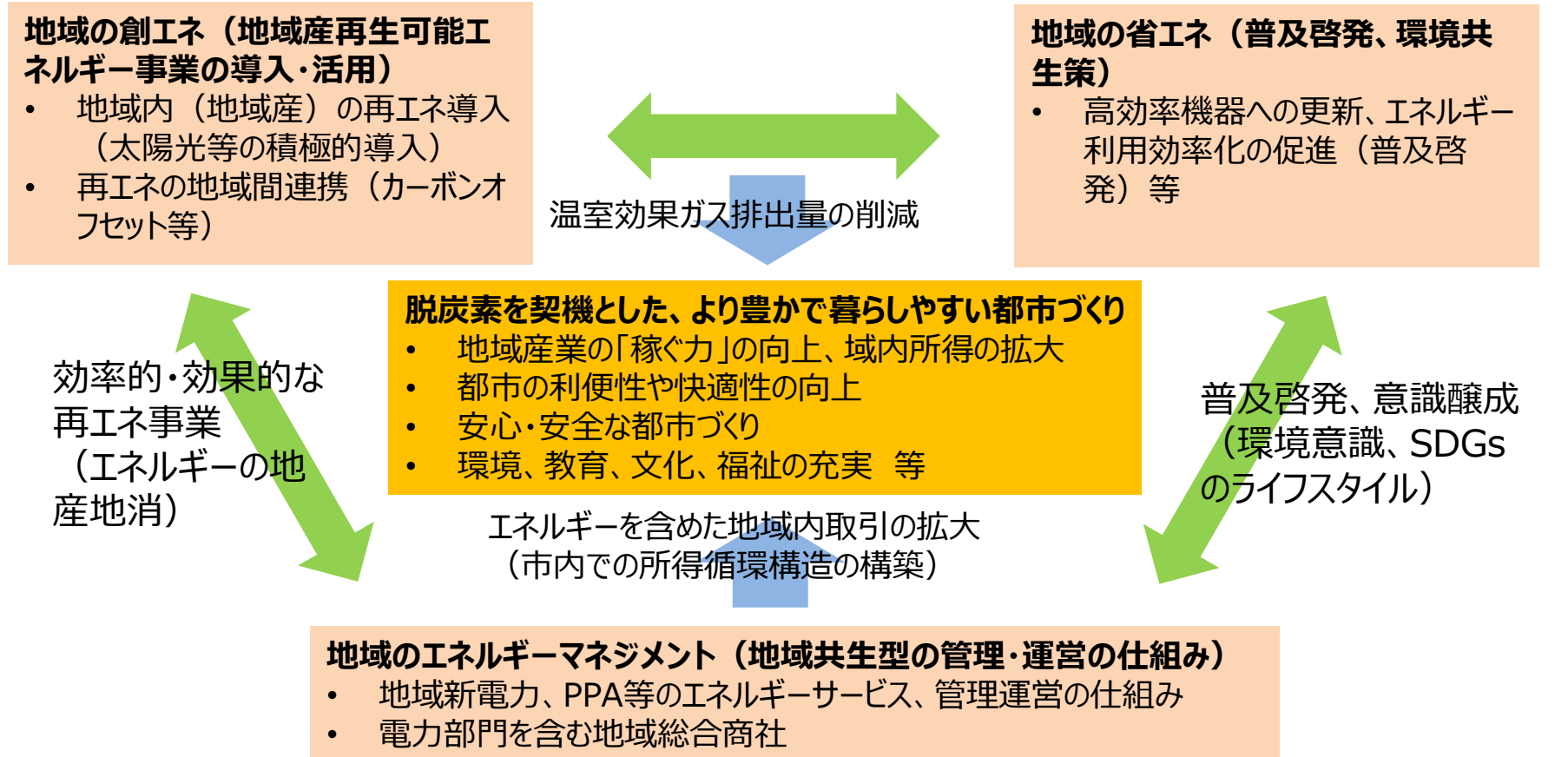
表 脱炭素シナリオによる将来排出量

シナリオ区分	実績			将来 (目標)					
	2000年度	2013年度	2019年度	2030年度				2050年度	
	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	2000年度比 削減率	2013年度比 削減率	2019年度比 削減率	排出量 (千t-CO2)	
BAUシナリオ				247.0	▲1%	▲8%	+9%	261.9	
脱炭素シナリオ	ケース1 (都の部門別削減目標標準拠)	248.4	269.9	226.4	116.3	▲53%	▲57%	▲49%	0.0
	ケース2 (都の目標標準拠)				124.2	▲50%	▲54%	▲45%	
	ケース3 (国の削減目標標準拠)				145.7	▲41%	▲46%	▲36%	

5-1.ゼロカーボンシティ実現に向けた将来ビジョンの検討

(1) ゼロカーボンシティ実現に向けた将来ビジョンの考え方

- ゼロカーボンシティ実現に向けては、2050年にゼロカーボンが実現しているだけでなく、ゼロカーボン実現を契機として、より豊かで暮らしやすいまちづくりが実現していることが重要です。
- このため、ゼロカーボンシティ実現に向けては、「省エネ」「創エネ」の推進とともに、これらを支える地域のエネルギーサービスの構築を図り、これらが相互に連携することで、より豊かで暮らしやすい都市づくりを目指していきます。



5-2.ゼロカーボンシティ実現に向けたロードマップの検討

(3) 省エネに関する取組

- 国の温暖化対策計画で示されている省エネに関する取組について、国立市においても、公的機関での徹底的な省エネ、市民や事業者の省エネ行動につながる情報提供や設備・機器導入への一部補助等により、市域でのエネルギー消費量削減を進めていくことが必要です。
- なお、省エネは、市民や事業者の利便性や産業・経済の維持・向上を前提として進めることが重要であり、省エネにつながる行動を誘引するような、DXの推進、インフラを含む設備投資による生産性向上等を進めていくことも必要です。

no	主な省エネの取組 (地球温暖化対策計画)	関連部門				具体的な取組例
		産業	業務	家庭	運輸	
1	省エネルギー性能の高い設備・機器等の導入促進	■	■			工場や事務所における高効率空調、高効率照明、高効率産業用モータ及びインバータ、高性能ボイラー、コジェネレーション等の導入
2	業種間連携省エネルギーの取組推進	■	■			複数事業者が連携した省エネの取り組み
3	電化・燃料転換	■	■			電化、デマンドレスポンス等の取組支援、コジェネレーション、燃料電池等の導入
4	FEMSを利用した徹底的なエネルギー管理の実施	■	■			FEMS（工場エネルギー管理システム）等の導入
5	建築物の省エネルギー化		■			建築物省エネ法の円滑な運用、省エネ建築物、省エネ改修、ZEBの実現
6	高効率な省エネルギー機器の普及		■	■		家庭等での高効率給湯器、高効率照明等の普及・導入
7	BEMSの活用、省エネルギー診断等による徹底的なエネルギー管理の実施	■	■			BEMS（建物エネルギー管理システム）等の導入
8	ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の脱炭素化		■			道路面の遮熱性舗装や保水性舗装の導入、熱を反射する塗料による屋上の塗装 屋上緑化や壁面緑化、風通しのよい建物の構造や配置（「風の道」の確保）
9	住宅の省エネルギー化			■		建築物省エネ法の円滑な運用、ZEH、省エネ改修
10	家庭での徹底的なエネルギー管理			■		HEMS・スマートメーター・スマートホームデバイスの導入や消費者への情報提供
11	次世代自動車の普及、燃費改善等				■	次世代自動車の普及、EVインフラ整備（充電設備、案内サイン等）
12	道路交通流対策				■	信号機の系統化・集中制御化、道路照明や信号灯器のLED化の推進
13	環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化				■	エコドライブの実施、優れた取組を実施している事業者の認定
14	公共交通機関及び自転車利用促進				■	地域公共交通計画、地域公共交通利便性増進実施計画等の計画策定 エコ通勤・自転車通勤の実施、シェアサイクルの普及
15	トラック輸送の効率化、共同輸配送				■	貨物等の共同輸配送
16	物流施設の脱炭素化の推進		■			無人化・省人化に資する機器の導入
17	脱炭素型ライフスタイルへの転換		■	■	■	クールビズ・ウォームビズ、エアコン等温度設定、家庭エコ診断、エコドライブ、カーシェアリング、食品ロスの削減等

※国の地球温暖化対策計画で示された施策・対策のうち、省エネに関するもので、国立市内での実施が想定される主なものを挙げています。
 ※導入補助・支援は、国や府の補助金等をもとに市が実施するものを含みます。

5-2.ゼロカーボンシティ実現に向けたロードマップの検討

表 国の温対計画に位置付けられた省エネ取組による削減見込量（国立市寄与分）推計結果

取組項目	2030年												2050年											
	合計	産業				運輸				廃棄物	合計	産業				運輸				廃棄物				
		製造業	建設鉱業	農水業	業務	家庭	旅客	貨物	鉄道			製造業	建設鉱業	農水業	業務	家庭	旅客	貨物	鉄道					
省エネルギー性能の高い設備・機器等の導入促進	12.17	4.39	1.78	2.27	0.35	7.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.08	8.35	3.15	4.50	0.70	16.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
業種間連携省エネルギーの取組推進	0.43	0.04	0.01	0.03	0.00	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.03	0.10	0.02	0.07	0.00	0.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
電化・燃料転換（天然ガスコージェネレーション、燃料電池等）	1.15	0.12	0.03	0.09	0.00	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.79	0.27	0.07	0.19	0.01	2.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
FEMS（Factory Energy Management System）を利用した徹底的なエネルギー管理の実施	1.09	0.11	0.03	0.08	0.00	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.34	0.22	0.06	0.16	0.01	2.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
建築物の省エネルギー化	8.98	0.00	0.00	0.00	0.00	8.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12.23	0.00	0.00	0.00	0.00	12.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
高効率な省エネルギー機器の普及	25.13	0.00	0.00	0.00	0.00	11.42	13.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	49.87	0.00	0.00	0.00	0.00	22.19	27.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
BEMS（Building and Energy Management System）の活用、省エネルギー診断等による徹底的なエネルギー管理の実施	3.46	0.09	0.09	0.00	0.00	3.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.70	0.20	0.20	0.00	0.00	7.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の脱炭素化	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
廃棄物処理における取組	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00	0.35	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.35
住宅の省エネルギー化	5.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
家庭での徹底的なエネルギー管理の実施	3.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
次世代自動車の普及、燃費改善等	7.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.11	4.42	2.69	0.00	0.00	13.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.90	8.48	5.42	0.00	0.00
道路交通流対策	1.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.59	0.99	0.60	0.00	0.00	2.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.97	1.81	1.16	0.00	0.00
環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.27	0.17	0.10	0.00	0.00	0.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.69	0.42	0.27	0.00	0.00
公共交通機関及び自転車の利用促進	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.43	0.43	0.00	0.00	0.00	1.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.09	1.09	0.00	0.00	0.00
鉄道分野の脱炭素化	1.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.75	0.00	0.00	1.75	0.00	4.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.33	0.00	0.00	4.33	0.00
トラック輸送の効率化、共同輸送の推進	4.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.61	0.00	4.61	0.00	0.00	11.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11.54	0.00	11.54	0.00	0.00
物流施設の脱炭素化の推進	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
脱炭素型ライフスタイルへの転換	2.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.58	2.31	1.34	0.96	0.00	0.00	5.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	1.06	4.51	2.65	1.85	0.00	0.00
省エネルギー推進による削減量（合計）	80.9	4.8	1.9	2.5	0.4	34.1	23.8	18.1	7.3	9.0	1.8	0.1	155.0	9.1	3.5	4.9	0.7	64.6	41.9	39.0	14.5	20.2	4.3	0.4

※国の地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）における省エネの取組のうち、国立市で貢献する可能性がある項目を計上

5-2.ゼロカーボンシティ実現に向けたロードマップの検討

(3) 省エネ・再エネの導入の枠組み

• 国立市における省エネによる削減見込量、及び必要削減量と省エネによる削減見込量の差分による、再エネ導入目標量は以下のようになります。2030年度の再エネ導入による削減目標量は約26～50千t-co2、2050年度は107千t-co2となります。

ケース1	2000年度			2030年度					2050年度				
	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)
産業部門	13.7	11.2	6.1	9.2	3.6	5.7	4.8	0.9	10.2	0.0	10.2	9.1	1.0
業務部門	59.7	82.6	74.5	82.4	36.3	46.1	34.1	12.0	94.3	0.0	94.3	64.6	29.8
家庭部門	82.2	115.5	94.5	99.4	42.7	56.6	23.8	32.8	96.6	0.0	96.6	41.9	54.7
運輸部門	88.5	55.8	46.8	51.1	30.5	20.6	18.1	2.5	55.1	0.0	55.1	39.0	16.1
一般廃棄物	4.4	4.7	4.6	5.1	3.3	1.8	0.1	1.6	5.7	0.0	5.7	0.4	5.3
CO2排出量 合計	248.4	269.9	226.4	247.0	116.3	130.7	80.9	49.8	261.9	0.0	261.9	155.0	106.9

ケース2	2013年			2030年					2050年				
	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)
産業部門	13.7	11.2	6.1	9.2	3.8	5.4	4.8	0.7	10.2	0.0	10.2	9.1	1.0
業務部門	59.7	82.6	74.5	82.4	38.7	43.6	34.1	9.5	94.3	0.0	94.3	64.6	29.8
家庭部門	82.2	115.5	94.5	99.4	45.6	53.7	23.8	29.9	96.6	0.0	96.6	41.9	54.7
運輸部門	88.5	55.8	46.8	51.1	32.5	18.5	18.1	0.4	55.1	0.0	55.1	39.0	16.1
一般廃棄物	4.4	4.7	4.6	5.1	3.5	1.5	0.1	1.4	5.7	0.0	5.7	0.4	5.3
CO2排出量 合計	248.4	269.9	226.4	247.0	124.2	122.8	80.9	41.9	261.9	0.0	261.9	155.0	106.9

ケース3	2013年			2030年					2050年				
	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	排出量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)	BAU排出量 (千t-CO2)	目標排出量 (千t-CO2)	BAU排出量から の必要削減量 (千t-CO2)	省エネによる削減 見込量 (千t-CO2)	再エネによる削減 量 (千t-CO2)
産業部門	13.7	11.2	6.1	9.2	4.5	4.8	4.8	0.0	10.2	0.0	10.2	9.1	1.0
業務部門	59.7	82.6	74.5	82.4	45.4	36.9	34.1	2.8	94.3	0.0	94.3	64.6	29.8
家庭部門	82.2	115.5	94.5	99.4	53.5	45.8	23.8	22.0	96.6	0.0	96.6	41.9	54.7
運輸部門	88.5	55.8	46.8	51.1	38.2	12.9	12.9	0.0	55.1	0.0	55.1	39.0	16.1
一般廃棄物	4.4	4.7	4.6	5.1	4.1	0.9	0.1	0.8	5.7	0.0	5.7	0.4	5.3
CO2排出量 合計	248.4	269.9	226.4	247.0	145.7	101.3	75.7	25.6	261.9	0.0	261.9	155.0	106.9

• 省エネによる削減見込量は、必要削減量を上限としている。

5-2.ゼロカーボンシティ実現に向けたロードマップの検討

(4) 国立市の脱炭素ロードマップ（概案）

	2000	2013	2019	...	2030 (中間目標)	...	2050 (最終目標)
現状及びBAU排出量 (千t-CO2)	248	270	226	...	247	...	262
目標排出量 (千t-CO2)					116~146		0
必要削減量 (千t-CO2)					101~131		262

