

東京の温室効果ガス排出量 2020 年推計と部門別削減目標

「東京都環境基本計画のあり方について(中間のまとめ)」では、「2020年までに、東京の温室効果ガス排出量を2000年比で25%削減する」という目標を部門別に示すための検討を、最終のまとめまで行うこととしている。

部門別目標の検討の前提として、まず新たな対策を想定せず、現状のトレンドで推移するケース(いわゆるBaU-Business as Usualのケース*)の推計を行った。以下は、エネルギー消費量と、それを基にした温室効果ガス排出量のBaUケースについての推計結果である。

なお、数値は確定前の暫定値であるため、今後、変動する可能性がある。

*BaUとは

基本的な考え方	具体的な設定方法
現在(2005年度時点)までに導入されている政策・対策の効果を考慮し、それ以降は、新たな政策・対策の効果がなかった場合の将来予測	世帯数や就業人口、業務床面積、自動車走行量等については、これまでのトレンドに基づき、推計値を設定。 買替え時に新規に導入される機器等の効率(冷暖房・家電製品の効率や自動車燃費等)は、2005年度現在のレベルで一定として推計。新規導入機器の普及状況については、現状を延長して推計。

□エネルギー消費量の将来推計

1990~2020年度のエネルギー消費量の推移及び見通しは、図表1のとおり。

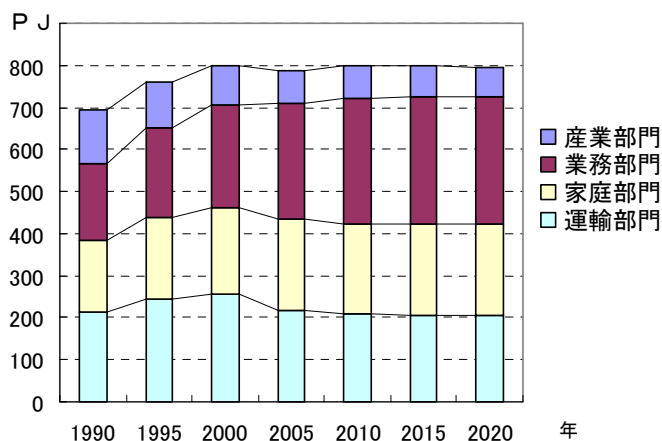
東京の総エネルギー消費量は、1990年度から2000年度までは増加してきたが、2000年度を頂点に以降は大きな増減はない。将来推計でも同様に推移し、2020年度の消費量は、約796PJ、2000年度からは1%の減少と推計された。

部門によってエネルギー消費の動向に大きな違いがあり、2000年度から2020年度の間には業務部門が大きく拡大し、家庭部門も増加しているのに対し、産業、運輸部門は減少傾向にある。

図表1 エネルギー消費量の実績および推計値(1990~2020年度)

単位：TJ

	1990	2000	2005		2010	2015	2020			
	実績	実績	実績	2000比	推計	推計	推計	1990比	2000比	2005比
産業部門	129,087	96,522	80,683	-16%	76,535	73,914	71,769	-44%	-26%	-11%
業務部門	182,573	244,783	273,212	12%	298,101	300,346	302,590	66%	24%	11%
家庭部門	171,764	202,051	216,968	7%	213,777	218,194	216,083	26%	7%	0%
運輸部門	212,857	257,682	218,515	-15%	210,440	206,382	205,478	-3%	-20%	-6%
合計	696,281	801,038	789,378	-1%	798,853	798,836	795,921	14%	-1%	1%



□温室効果ガス排出量の将来推計

エネルギー消費量の将来推計に基づき、エネルギー起源のCO₂排出量についてBaUケースを推計し、あわせてエネルギー起源以外のCO₂、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等3ガスを加えた温室効果ガス全体の排出量を推計した。

その結果は図表2のとおりであり、東京の温室効果ガスの総排出量は、2020年度で6,195万t CO₂eq、2000年度の値と同水準となった。エネルギー起源のCO₂排出量は、2020年で5,849万t CO₂、2000年度比で1%の増加である。

部門別に動向を見ると、業務部門では2000年度比で26%と大幅に増加し、家庭部門は8%増、産業・運輸部門は減少すると推計された。

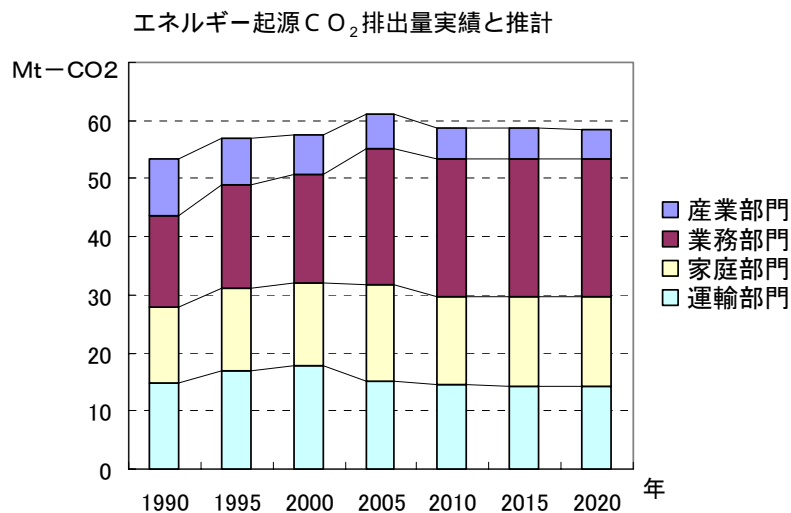
また、非エネルギー起源CO₂及びその他ガスは、2000年比で減少すると推計された。

図表2 東京の温室効果ガス排出の実績および推計値(1990年度～2020年度)

単位:Kt-CO₂

	1990	2000	2005		2010	2015	2020				
	実績	実績	実績	シェア			2000比	推計	推計	推計	1990比
産業部門	9,844	6,795	5,894	10%	-13%	5,494	5,241	5,035	-49%	-26%	-15%
業務部門	15,706	18,867	23,317	38%	24%	23,488	23,642	23,796	52%	26%	2%
家庭部門	13,001	14,330	16,627	27%	16%	15,256	15,498	15,470	19%	8%	-7%
運輸部門	14,826	17,657	15,197	25%	-14%	14,525	14,252	14,191	-4%	-20%	-7%
エネルギー起源CO ₂ 計	53,377	57,649	61,035	100%	6%	58,764	58,634	58,492	10%	1%	-4%
非エネルギー起源CO ₂	988	1,184	1,029		-13%	1,029	1,029	1,029	4%	-13%	0%
その他5ガス	3,408	2,924	2,161		-26%	2,455	2,455	2,426	-29%	-17%	12%
温室効果ガス 合計	57,773	61,757	64,225		4%	62,247	62,117	61,946	7%	0%	-4%

* その他ガスのうち、代替フロン等については、国の基準年値である1995年値を1990年値として用いている。



各部門における 2020 年度将来推計結果の特徴と推計方法

【産業部門】

産業部門の 2020 年度におけるエネルギー消費量は 72PJ、2000 年度比 26%の減少、CO₂ 排出量は 504 万 t-CO₂、2000 年度比 26%の減少と推計された。産業部門の中で最も排出量のシェアが高いのは、製造業であり、2005 年度時点では、産業部門の 74%を占めている。次いで建設業が 23%であり、鉱業、農業、水産業の割合は小さい。

製造業

製造業の CO₂ 排出量は、1990 年度以降、一貫して減少傾向にあり、就業人口も同様に減少している。製造業の就業人口は、今後も継続的に減少し、2020 年には、2000 年比で 18%減少と予測されている。

一方、一人当たりエネルギー消費量の実績をみると、全体では、増大および減少の傾向がみられないことから、今後も同程度の水準で推移すると考えている。過去の CO₂ 排出量の要因分析によれば、生産量の減少が要因の主たるものであり、一部エネルギー効率の良い業種へのシフトはあるものの、エネルギー消費原単位は CO₂ 排出量を増加させる方向で働いている。

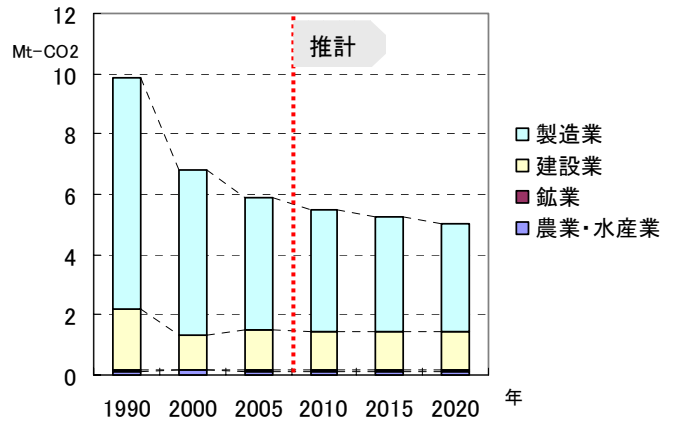
こうした点から、今後とも、就業人口の動きと同様に、CO₂ 排出量も減少傾向で推移すると推計される。

建設業

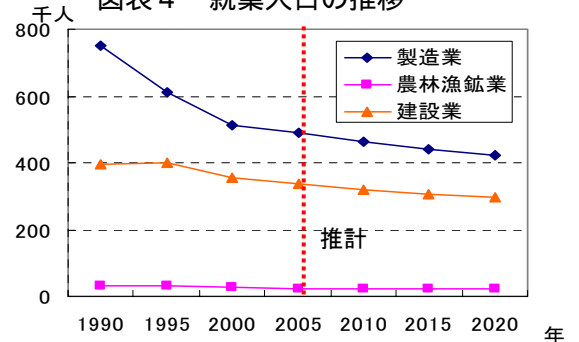
建設業の CO₂ 排出量の過去の推移は、製造業と異なり、就業者数との相関が低い。建設工事の規模や件数、種別などの複合的な要素が排出量の変動に影響を与えているといわれる。93 年度をピークに 90 年代末までは一貫して減少し、2000 年度以降は、年度によって増減を繰り返しているが、変動の幅は小さくなっている。

今後は、業務床の建設動向などから、新規の建設需要が安定的に推移すると見込み、建設業の CO₂ 排出量には大きな変動はないものと推計した。

図表 3 産業部門の CO₂ 排出量推移



図表 4 就業人口の推移



図表 5 一人当たりエネルギー消費量の推移 GJ/人

	1990	2000	2005	2010	2015	2020
	実績値			設定値		
製造業	130	150	128	128	128	128
農林漁鉱業	76	100	95	95	95	95

推計方法 (エネルギー消費量)

□農林水産、鉱業、製造業

就業者数予測

東京都「東京都就業者数の予測(2005年3月)」

×

一人当たりエネルギー消費量

2005年都水準で一定

□建設業 2000~2005年度の平均水準で一定と推定

【業務部門】

業務部門の2020年のエネルギー消費量は303PJ、2000年比24%増、CO₂排出量は2,380万t-CO₂、2000年比26%の増加と推計された。

増加の要因は、床面積と床面積あたりのエネルギー消費量の増大であり、この双方の要素について、事務所ビル、大型小売店、ホテルなど業種ごとに、これまでのトレンドを基にした回帰手法により、将来推計を行った。

床面積は、業務部門全体では、2020年で2000年比11%、2005年比5%程度の増大と推計された。

一方、床面積あたりエネルギー消費量については、業務部門全体平均では、2020年で2000年比12%、2005年比5%程度の増大と推計された。

事務所用途

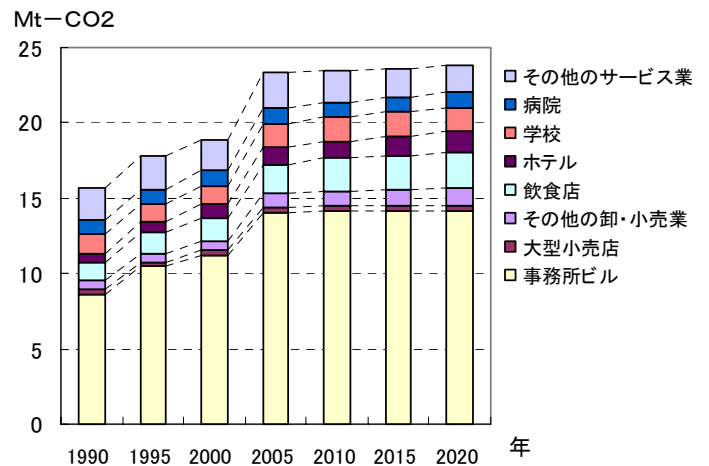
2005年度時点で、業務部門の全CO₂排出量の約6割は、事務所ビルが占めており、2020年には2000年比で26%増大する（2005年比1%増）と推計された。

増大の要因は、床面積と原単位の伸びだが、事務所ビルの床面積の動向を見ると、一人当たり床面積の増大や、教育施設としての利用、商業系用途など事務所用途以外へのオフィスビルの活用といった増加要因はあるものの、オフィス就業者数は継続的に減少すると予測されており、事務所床需要の伸びは鈍化していくと考えられる。また、都心部における新規大規模ビルの建設は、既存ビルを更新する再開発プロジェクトとして進められることが多くなっているため、ストック床面積の増加に与える影響は限定的になっていると想定される。したがって、2020年は2000年比で床面積10%増と推計した。

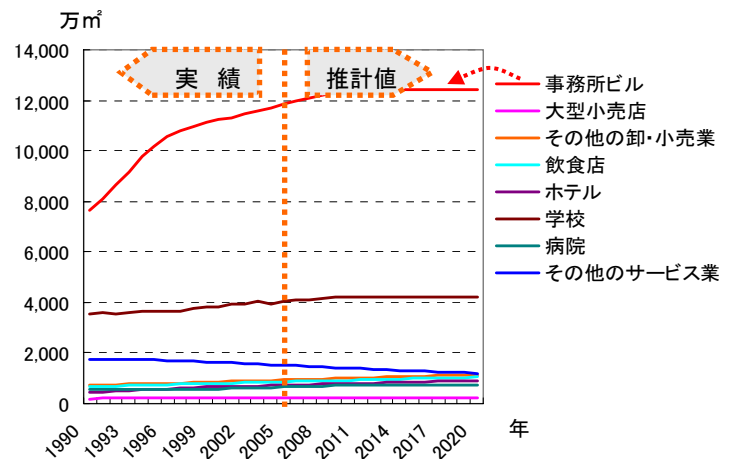
図表9 業務部門床面積の推移（万㎡）

建物用途	1990	2000	2005		2020			
			実績値	2000年比	推計値	シェア	2000年比	2005年比
事務所ビル	7,671	11,270	11,855	5%	12,432	57%	10%	5%
大型小売店	196	203	215	6%	239	1%	18%	11%
その他の卸・小売業	719	867	943	9%	1,146	5%	32%	21%
飲食店	657	798	863	8%	1,046	5%	31%	21%
ホテル	465	669	732	9%	912	4%	36%	24%
学校	3,531	3,826	4,045	6%	4,237	19%	11%	5%
病院等	543	588	647	10%	726	3%	23%	12%
その他サービス	1,751	1,614	1,523	-6%	1,187	5%	-26%	-22%
業務系床面積計	15,532	19,836	20,824	5%	21,925	100%	11%	5%

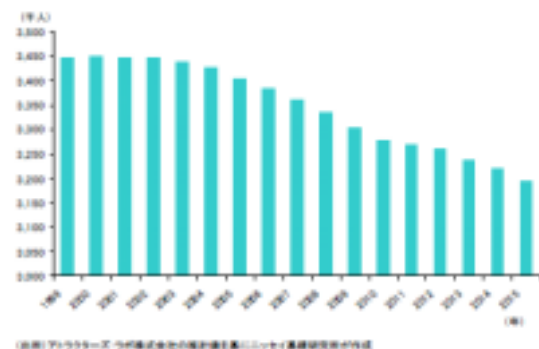
図表6 業務部門のCO₂排出量推移



図表7 業務部門の床面積の推移



図表8 オフィスワーカー数の推移



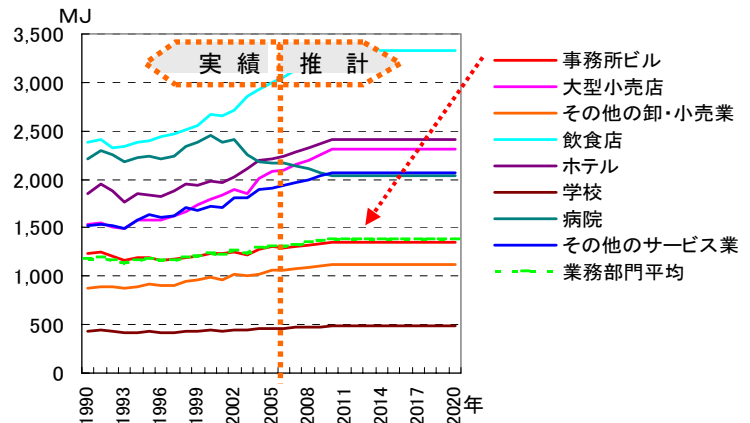
これに対し、床面積あたりのエネルギー消費量についても、過去のトレンドから回帰手法で推計すると、2020年値は、2000年比で9%増だが、2005年度比では、3%増と、事務所については、微増で推移している。

その他の用途

事務所ビル以外の用途では、飲食店、ホテル、その他卸小売業は2000年比で30%を超えるという高い床面積の伸びが予測されるものの、その他サービスは木造住宅併用店舗等の減少等から縮小傾向である。また学校等は、学生数が減少基調にあるなど長期的に増加が続くとは想定できないこと、病院も病床数について将来大きな伸びを計画していないことから、2010以降は一定と想定している。

一方、床面積あたりのエネルギー消費量については、飲食店や大型小売店などの用途では、2000年比で20%を超える大きい伸びとなっており、2005年以降も、新たな対策なしではすぐに改善に向かうとは考えにくく、過去のトレンドで、2010年までは一定程度増加する想定としている。

図表10 業務部門の原単位の推移



図表11 床面積当りエネルギー消費量の推移 単位 MJ

建物用途	1990	2000	2005		2020		
	実績	実績	実績	2000比	推計	2000比	2005比
事務所ビル	1,240	1,233	1,305	6%	1,349	9%	3%
大型小売店	1,536	1,799	2,075	15%	2,307	28%	11%
その他の卸・小売業	882	988	1,066	8%	1,121	13%	5%
飲食店	2,376	2,665	2,996	12%	3,331	25%	11%
ホテル	1,857	1,976	2,212	12%	2,412	22%	9%
学校	429	439	464	6%	481	10%	4%
病院	2,210	2,459	2,170	-12%	2,039	-17%	-6%
その他のサービス業	1,525	1,724	1,912	11%	2,066	20%	8%
業務部門平均	1,175	1,234	1,312	6%	1,380	12%	5%

推計方法

業務床面積

用途ごとに過去のトレンドにより推計
+用途により、2010以降横ばいと想定

×

床面積当りエネ消費量

過去のトレンドで推計、2010年以降一定

建物用途	床面積推計方法	エネルギー原単位推計方法
事務所ビル	過去の面積の一次回帰(1998-2005年) + 2010年以降一定	過去の数値の一次回帰 (1998-2005年) + 2010年以降一定
百貨店	過去の面積の一次回帰(1998-2005年)	
その他の卸・小売業		
飲食店		
ホテル		
学校	過去の面積の一次回帰(1998-2005年) + 2010年以降一定	
病院等	過去の面積の一次回帰(1998-2005年)	
その他サービス		

【家庭部門】

家庭部門の 2020 年におけるエネルギー消費量は 216PJ、2000 年比 7%の増加、CO₂ 排出量は 1,547 万 t CO₂、2000 年比で 8%増加となった。

世帯数等の動向

家庭部門の排出量を増加させる要因は世帯数の伸びであり、2020 年には 2000 年比で 17%増加と推計されている。但し、エネルギー消費量の大きい複数世帯数は 2010 年をピークに減少に転じており、世帯数増加の影響は緩和されてくる。

また、様々な電気機器の世帯当り保有率の増加もエネルギー消費を押し上げる要因となっている。

住宅の断熱性能や機器の効率向上

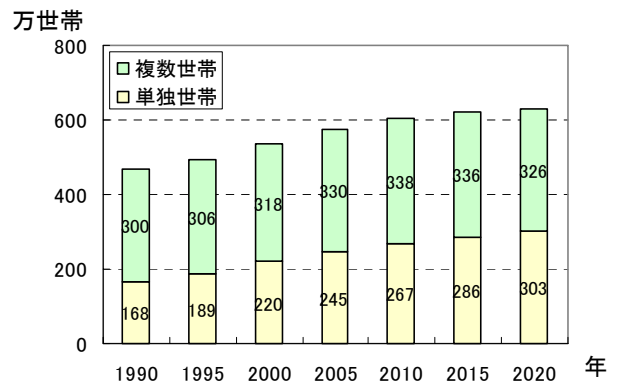
BaU 推計では、新規の住宅の断熱性能や機器効率は 2005 年水準で一定と設定しているが、これまでの買換えトレンドの継続により、ストック全体では効率の向上が図られる。

家庭部門における用途別の CO₂ 排出量の推移

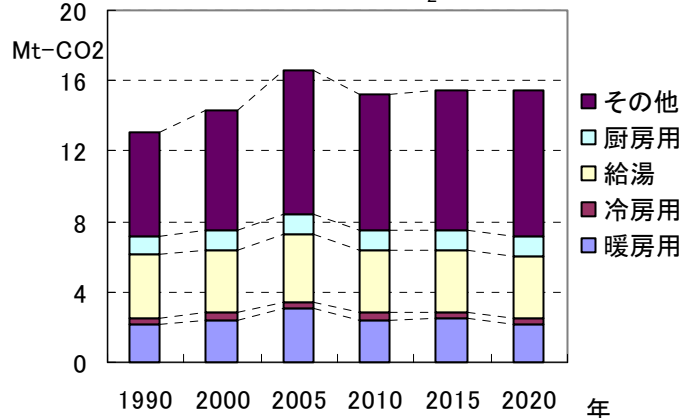
用途別の内訳をみると、冷暖房需要に起因する排出量は、エアコンや暖房器具の機器効率の向上と住宅の高断熱化により減少していく。また、給湯器、厨房の機器においても効率の良い機器の普及拡大により減少傾向を示す。その他の用途・機器は、冷蔵庫、テレビ、照明等は効率化が進み、保有台数も頭打ちになるなどエネルギー消費が落ち着くと考えられるが、パソコンなど IT 家電を中心とし、今後も機器の種類や保有台数が増加していくと考えられるため、家庭部門の CO₂ 排出量を押し上げる要因になるものと推計される。

用途別の内訳をみると、冷暖房需要に起因する排出量は、エアコンや暖房器具の機器効率の向上と住宅の高断熱化により減少していく。また、給湯器、厨房の機器においても効率の良い機器の普及拡大により減少傾向を示す。その他の用途・機器は、冷蔵庫、テレビ、照明等は効率化が進み、保有台数も頭打ちになるなどエネルギー消費が落ち着くと考えられるが、パソコンなど IT 家電を中心とし、今後も機器の種類や保有台数が増加していくと考えられるため、家庭部門の CO₂ 排出量を押し上げる要因になるものと推計される。

図表 12 世帯数の推移



図表 13 家庭部門の CO₂ 排出量推移



推計方法

冷暖房および断熱性能、給湯、厨房、その他(テレビ、冷蔵庫、照明、その他)に分けて推計

□冷暖房および断熱性能

住宅の断熱性能と、世帯当りの冷暖房機器の保有率、機器効率を要素としたモデル(環境省モデル)により算出

□給湯

過去の給湯のエネルギーについて、種別の構成比を算定、導入台数をトレンドで見込む。寿命を 10 年として、フローの導入台数、効率から、買換え・廃棄を見込んだ導入のモデルにより、年別、機種別のストック台数、ストックベースの効率を算定し、世帯当りのエネルギー消費量を求める。

□厨房

増加傾向の IH コンロと減少傾向の LPG 一次回帰して導入台数を設定。残りを都市ガスコンロとし、寿命を 7 年として、フローの導入台数と効率から、ストックの台数と効率を求める。

□その他の機器

TV、冷蔵庫について、年別、機種別のフローの効率(05 以降一定)と導入スケジュール(保有台数想定)から、モデルにより、ストックの台数と効率を計算。照明、衣類乾燥機、温水便座などその他電力について、トレンドから電力を算定。

【運輸部門】

運輸部門の 2020 年度におけるエネルギー消費量は 205PJ、2000 年比 20%の減少、CO₂ 排出量は 1,419 万 t-CO₂、2000 年比 20%の減少と推計された。

自動車

運輸部門の CO₂ 排出量の 9 割は、自動車に起因するものであるが、その排出量は、2020 年に 2000 年比で 24%減少すると推計される。

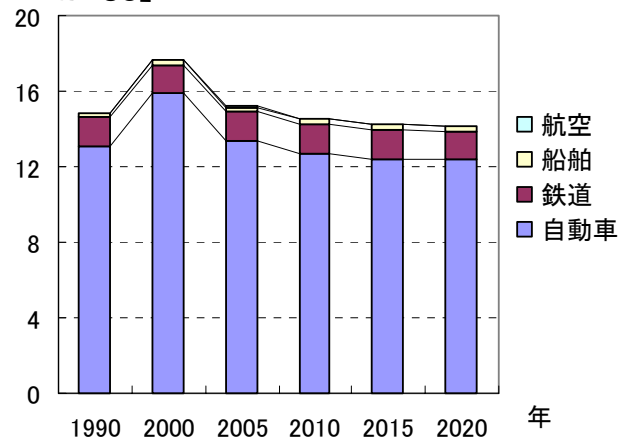
自動車からの CO₂ 排出量の推計は、大きくは、自動車走行量とストックベースの実走行燃費によって推計される。自動車走行量は、道路交通センサスをベースとした算定で、2000 年から 2005 年までに、シェアの大きい乗用車と小型貨物でどちらも 8%減少している。2005 年以降は一定であると推定して 2020 年の走行量を推計した。

また乗用ガソリン車を中心に燃費の良い新車への買い替えが進み、ストックとしての燃費が大きく改善していくことが影響している。

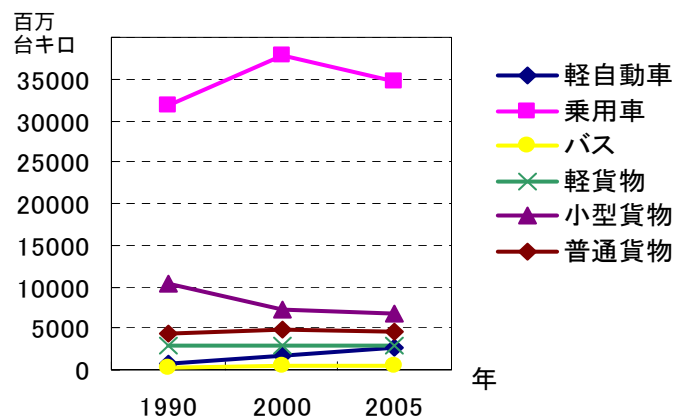
図表 1 4 実走行燃費の推移(ストック) km/l

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2000年比
乗用ガソリン	9.14	8.20	9.39	10.09	10.42	10.49	28%
小型貨物ガソリン	8.69	8.24	8.81	9.03	9.16	9.19	12%
小型貨物軽油	10.13	9.20	10.93	11.20	11.36	11.41	24%
普通貨物(ガソリン)	5.75	7.42	8.93	9.04	9.10	9.12	23%
普通貨物(軽油)	5.59	4.74	5.15	5.22	5.26	5.27	11%
バス	3.84	3.31	3.68	3.72	3.75	3.76	13%

図表 1 2 運輸部門の CO₂ 排出量推移 Mt-CO₂



図表 1 3 車種別走行距離の推移



推計方法

□自動車

自動車走行量
2005 年以降一定

×

エネルギー消費原単位(燃費)
都調査の実走行排出原単位をベースに
将来推計分は、低燃費車への買換えによる
燃費改善率を用いて算出

鉄道、船舶、航空

鉄道、船舶、航空はシェアが小さく、その変化が部門全体では大きな影響にはならないが、次のように推計している。鉄道では、旅客が微増、貨物は 2000 年に大きく落ち込んだが、今後は増加に転じると予測。エネルギー消費量では 2000 年比で 2%の増加、CO₂ の排出量は 5%の増大が見込まれる。

船舶・航空については、過いずれも、都内発、都内着(主に島嶼便)のエネルギー消費、CO₂

排出量を算定している。過去に一定の増減の傾向がないことから、過去 10 年間の平均値により推計した結果、2020 年で 2000 年比 2 % の増、航空では、6 % の減と推計された。

推計方法

□鉄道

輸送量予測（旅客・貨物別）
 旅客、貨物輸送量の実績値に
 全国の鉄道輸送量（旅客・貨物）の伸び率*を適用

×

輸送量あたりエネルギー消費原単位
 （旅客・貨物別）
 2005 年水準で一定に設定

*日本エネルギー経済研究所「わが国の長期エネルギー需給展望」(2006 年 4 月)による

□船舶

過去のエネルギー消費量（旅客・貨物別 都内分）
 全国の船舶エネルギー消費量（旅客・貨物）
 × 旅客、貨物輸送量の都内分比率

×

1996～2005 年度の過去 10 年間の
 平均値で一定

□航空

過去のエネルギー消費量（都内分）
 島嶼の空港、調布飛行場、東京ヘリポートの燃料
 供給分を計上。
 羽田については都内分比率(0.39%)

×

1996～2005 年度の過去 10 年間の
 平均値で一定

排出係数について

エネルギー消費量から CO₂ 排出量を算定するために、燃料別の排出係数を用いており、主として「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果」(平成 18 年環境省)の係数によるが、それ以外のものについては、以下のように想定している。(単位：kg - CO₂ / kWh)

年度	東電	年度	東電	PPS
1990	0.380	2000	0.328	0.488
1991	0.385	2001	0.317	0.454
1992	0.390	2002	0.381	0.442
1993	0.367	2003	0.461	0.432
1994	0.378	2004	0.381	0.448
1995	0.358	2005	0.372	0.46
1996	0.336	2006	0.339	0.447
1997	0.335	～	0.339	0.447
1998	0.315	2020	0.339	0.447
1999	0.326			

東京電力

1990 年度～2006 年度は実績値、2007 年度～2020 年度は、2006 年度の排出係数で一定とした。

PPS (Power Producer and Supplier 特定規模電気事業：平成 12 年 3 月から電気小売の部分自由化の対象となった大口需要家に対して電気を供給する事業)

排出係数は、2006 年度の各社の平均値をもってその後一定とした。導入量は現在産業・業務合わせた部門の電力消費量の 8% 程度だが、今後も一定と想定した。

都市ガス

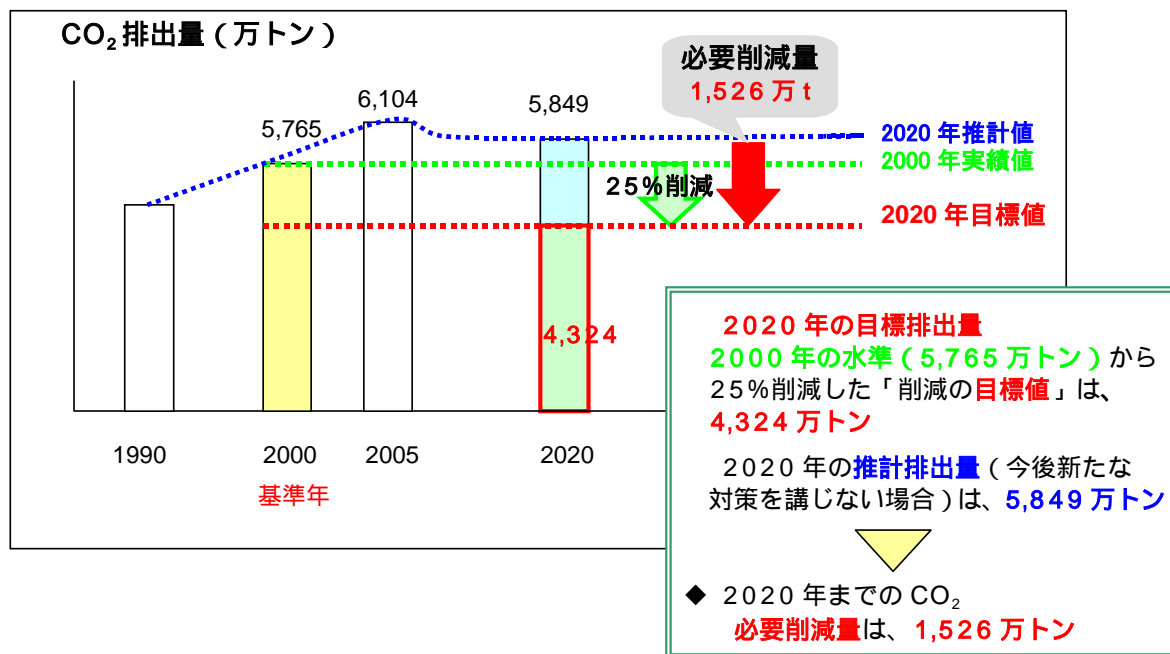
概ね 2005 年度末をもって熱量が変わるため、2006 年度以降、東京ガスが提示する値に切り替え、2006 年以降、2020 年まで一定とした。

電力と都市ガス以外

2005 年度以降一定とした。

□削減目標量の算定（エネルギー起源 CO₂）

東京においては、エネルギー起源の CO₂ 排出量が温室効果ガス排出量全体の 95% を占め（2005 年）そこでの対策の比重が温室効果ガス全体の削減動向を決定するといつてよい。したがって、部門別の目標設定にあたっては、まず、エネルギー起源 CO₂ の排出量を対象として検討し、設定した。



【エネルギー起源 CO₂ 全体の削減量】

Kt-CO ₂	2000	2005	2020	2000 年比	2005 年比	2000比 削減%	目標値	目標 削減量
	実績値	実績値	推計 (BaU)					
エネルギー起源CO ₂	57,649	61,035	58,492	1%	-4%	-25%	43,237	15,255

□ 部門別目標の設定

【部門別削減目標設定の基本的な考え方】

- 2020年という中期目標の設定であるため、現時点で内容が確定している対策の、いわゆる「積み上げ」によって部門別目標を設定するのではなく、「東京都気候変動対策方針」の基本的考え方を踏まえ、東京の各部門、各主体が、それぞれの役割と責任に応じて、削減量を分担する。
- 但し、現時点で検討可能な範囲において、既に技術的に確立、あるいはほぼ確立している省エネルギー技術、再生可能エネルギーの活用による削減可能量に基づく一定の検証を行う。
- 基準年である2000年から2020年までの間における、部門間の排出量の増減幅が大きく異なることから、部門別目標の設定においては、2000年の排出量からの削減率ではなく、2020年のBAU推計値からの削減率における部門間のバランスに留意する。
- エネルギー供給者側の対策と需要者側の対策の双方を見込む。

【供給側】

- 都の「エネルギー環境計画書制度」において、東京電力は、2010年度において、CO₂ 排出係数を1990年比20%削減するとの計画書を提出している。今後数年間は、柏崎刈羽原子力発電所の停止等により、排出係数が悪化することが考えられる一方、2020年度までの間には、供給事業

者のサイドにおいても、再生可能エネルギーの積極的な導入等による排出係数の改善が図られるべきである。したがって、2020年度における供給事業者側の対策としては、少なくともこの目標値までは排出係数が改善されるべきものとして、目標値を設定した。

- また、近年その供給が増加している特定規模電気事業者（PPS）事業者については、現状（2006年時点）では、事業者平均のCO₂排出係数が0.46kg-CO₂/kWhと、東京電力（0.339）に比較して高い。今後この排出係数の改善について、PPS事業者に求めていくべきであるが、ここでは供給側の対策による削減分としてはカウントしていない。

【需要側】

- 2020年のBAU推計値から、供給者側の対策による削減量を差し引いたものを需要者側の必要対策量とする。
- 原則として、需要者側の各部門は、上記の需要者側の必要削減量を、均等な削減率で分担するものとするが、以下の2点について調整を行う。
- 産業部門については、2005年までにすでに大きく減少していることなどから、平均削減率から、一定程度差し引いた値を目標とする。
- 運輸部門では、別途、都市基盤整備の観点から進められる道路整備などの交通対策が見込まれる。これらの施策による削減分を平均の削減率に加えて設定する（都市基盤整備によるCO₂削減効果が確実に発揮されるために必要な施策もあわせて展開する）。

◆ 部門別CO₂排出量削減目標の試算（エネルギー起源CO₂）

以上の考え方をもとにすると、各部門ごとの2000年比削減目標は以下のように試算される。

Kt-CO ₂	2000実績	2020推計BAU	供給側対策	2020供給側対策後	目標値	2020からの削減%	部門別目標値	2000年からの削減量	目標削減率2000比	2020BAUの2000比
	①	②	③	④(②-③)	⑤(①*75%)	⑥(①-⑤/④)	⑧(④*(1-⑦))	①-⑧	1-⑧/①	②/①-1
エネ起源CO ₂ 計	57,649	58,492	3,031	55,461	43,237	22%	計 43,207	計 14,442	25%	1%
産業部門	6,795	5,035	202	4,833	2020からの 需要側削減量 ④-⑤ 12,224	配 分 ⑦ 15% 20% 20% 30%	4,108	2,687	40%	-26%
業務部門	18,867	23,796	1,649	22,146			17,717	1,150	6%	26%
家庭部門	14,330	15,470	1,023	14,447			11,557	2,773	19%	8%
運輸部門	17,657	14,191	156	14,035			9,824	7,833	44%	-20%

43,207 < 43,237
部門別目標値計 < 目標値

◆ 対策の具体化について

上記の目標達成のために、我が国の優れた省エネ・再エネ技術を、全面的に活用し、排出量削減の可能性を最大限に追求していく。

- これらの技術の全面的な活用を可能とするための施策の方向は、環境基本計画改正案の「施策のあり方・方向性」の中で示されている。
- こうした方向に基づく施策の具体化は、条例改正を伴う制度の構築については、環境審議会での条例改正の検討を通じて行われており、その他支援策や誘導策として行われるものについては、都において、「カーボンマイナス10年プロジェクト」の事業化の形で進められている。
- 現時点においては、条例に基づく制度の構築も検討の過程にあり、「カーボンマイナス10年プロジェクト」の内容も経年的に強化されるものであるため、部門別目標を担保する施策の全体像は、今後、これらの制度や施策構築の中で示していく。
- なお、いまだ削減コストは高いものの、2050年など長期的な低炭素型都市づくりを展望する際に必要な再生可能エネルギーについては、その導入を政策的に強力に推進するものとして、削減効果を見込んでいく。