

脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について
(報告)

平成21年6月

横浜市環境創造審議会地球温暖化対策検討部会

はじめに	1
第1章 地球温暖化対策の動向と横浜市の取組	3
1 地球温暖化対策の動向	3
2 横浜市の取組	4
第2章 制度検討における考え方	7
1 政策の普遍性	7
～CO-D030 を目標に、政策イノベーションを起こす戦略を示す～	
2 政策の複合性	7
～市民と創造力を発揮し、快適で安心して暮らせる都市を実現する～	
3 政策の進化性	8
～エコロジカル・モダニゼーション政策を目指す～	
4 政策の網羅性・戦略性	8
～制度・行動を戦略的に整理して示す～	
第3章 制度整備の視点と展望	9
1 カテゴリの分類について	9
2 ライフスタイル	10
3 事業活動	13
4 建物	16
5 交通	18
6 エネルギー	20
7 市の施設・事業	22
第4章 制度のあり方	23
1 ライフスタイル	23
2 事業活動	24
3 建物	26
4 交通	26
5 エネルギー	28
6 市の施設・事業	30
おわりに	31
参考資料	32
報告の全体像	49

はじめに

横浜市長は、2008（平成 20）年 8 月 7 日、横浜市環境創造審議会（以下「審議会」という。）に対し、審議会中間とりまとめ「今後の地球温暖化対策について」（2007（平成 19 年）12 月 18 日）を基に策定した「横浜市脱温暖化行動方針（CO-D030）」（2008（平成 20 年）1 月）（以下「CO-D030」という。）に掲げた施策の実効性を担保するため、「脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について」を諮問した。

審議会は、この調査審議を地球温暖化対策検討部会（以下「部会」という。）に付議した。部会は、現行制度の拡充や今後制度化すべき項目の洗い出しを行い、さらに横浜市が低炭素社会を実現するために具体的にどのような形で進めていくか等について検討を行い、2008 年（平成 20 年）年 11 月 4 日に「脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（中間報告）」を審議会に報告した。

これを受けて、審議会は同月 10 日、横浜市長に対し「脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（中間答申）」（以下「中間答申」という。）を提出した。中間答申では、速やかな制度強化が必要なものについては早急な強化・拡充を求めるとともに、市民生活に大きく影響する制度については、市民間の広範な議論を進めるべきとした。

横浜市は、人口 366 万人を擁する日本で最大の基礎自治体である。この大都市“横浜”において、脱温暖化の取組を着実に進めていくためには、市民（ここでは、住民のみならず、経営者及び従業員を含んだ事業者を加えた広い概念とする。）・行政が十分な議論を行い、認識の共有化を進めることはもちろんのこと、横浜の最大の活力源である市民が正しく学習・理解し、脱温暖化行動をとるようになることが重要であり、このことにより、市民自らがライフスタイルを変革し、ひいては脱温暖化のための大きな運動へと展開させていくことが必要である。

そこで部会では、中間答申を踏まえ、これまでの横浜市の審議会ではほとんど例を見ない、様々な市民と部会員とが広範な議論を行うという手法を用い、できる限り市民の意見を反映するよう工夫をしながら検討を行ってきた。

4 回にわたる市民との意見交換会では、公募に応じた 24 名を含む合計 63 名の意見表明人から直接、部会として意見を聴取し、質疑応答を行った。また、傍聴者からの発言も含めて、部会委員と意見表明人との間で活発に議論を行った。

その後、聴取した市民意見を踏まえて、市民生活に大きく影響する脱温暖化制度の必要事項を整理し、それらの中から市において既に検討されていたり、施策・事業等として実施・予定されていたりするものを除いたうえで、脱温暖化の取組を進めるために想定される、あるべき将来の展望（シナリオ）を示し、市民が自らのライフスタイルを見直す契機となるような制度のあり方を検討した。また、報告書の作成に当たっては、委員が起草する他、報告の構成もこれまでの型に捉われないものとした。

その結果、これまでの型に捉われない、市民の視点に立った、横浜市として構築すべき脱温暖化制度をわかりやすく取りまとめた。

地球温暖化問題の解決には、現在を生きる我々一人ひとりがこれまでの生活・事業スタイルを見直し、地球環境への負荷を可能な限り小さくしていく取組が必要である。今後、制度・政策の実施に当たっては、広く市民の理解を得ながら、温室効果ガスの削減量等の定量的な施策効果について検討し、費用対効果等も十分に見極めたうえで進める必要があると考える。

ここに、これまでの検討結果をまとめ、審議会に報告する。

平成 21 年 6 月
横浜市環境創造審議会地球温暖化対策検討部会
部会長 佐土原 聡
副部会長 河野 正男
部会委員 北村 喜宣
専門委員 秋本 孝之
専門委員 飯田 訓正
専門委員 伊加賀俊治
専門委員 小川 泰子
専門委員 川島 悟一（起草担当）
専門委員 中原 秀樹
専門委員 渡辺 パコ（起草担当）

横浜市環境創造審議会地球温暖化対策検討部会における検討経過

年月日	議題
2008（平成20）年 8月7日	第5回横浜市環境創造審議会 ・脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（諮問）
2008年8月27日	第8回地球温暖化対策検討部会 ・制度のあり方検討に向けた考え方 ・制度整備に向けた項目整理について
2008年9月24日	第9回地球温暖化対策検討部会 ・整備すべき温暖化対策制度について
2008年10月28日	第10回地球温暖化対策検討部会 ・中間報告(案)について
2008年11月4日	第6回横浜市環境創造審議会 ・脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（中間報告）
2008年11月10日	梅田誠環境創造審議会会長が「脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について」（中間答申）を市長に答申
2008年12月25日	第11回地球温暖化対策検討部会 ・意見聴取に関する申合せについて ・制度のあり方に関する意見聴取について（意見表明人10名）
2009（平成21）年 1月23日	第12回地球温暖化対策検討部会 ・制度のあり方に関する意見聴取について（意見表明人12名）
2009年2月5日	第13回地球温暖化対策検討部会 ・制度のあり方に関する意見聴取について（意見表明人17名）
2009年2月18日	第14回地球温暖化対策検討部会 ・制度のあり方に関する意見聴取について（意見表明人24名）
2009年3月6日	第15回地球温暖化対策検討部会 ・地球温暖化対策検討部会の今後の進め方について ・地球温暖化対策の制度のあり方に関する市民意見等について
2009年3月19日	第16回地球温暖化対策検討部会 ・報告書の論点整理について
2009年3月31日	第17回地球温暖化対策検討部会 ・報告書の論点整理について ・報告書の主要事項について
2009年4月9日	第18回地球温暖化対策検討部会 ・報告書の論点整理について ・報告書について
2009年4月16日	第19回地球温暖化対策検討部会 ・報告書について
2009年5月13日	第20回地球温暖化対策検討部会 ・報告書について

第1章 地球温暖化対策の動向と横浜市取組

地球温暖化対策の制度整備に当たっては、国内外の動向及びこれまでの横浜市の計画・対策を踏まえたうえで、従来の枠組みに捉われない視点を持つことが必要である。部会として、「中間答申」以降の状況を以下のとおりまとめた。

1 地球温暖化対策の動向

(1) 国際動向

国際的な動きについては、大きく3つの流れが見られる。

第一に、温室効果ガス排出削減の取組を加速させる方向で、国際交渉が大詰めを迎えていることである。2008（平成20）年12月にポーランドのポズナンで開催された「国連気候変動枠組条約第14回締約国会議（COP¹14）及び京都議定書第4回締約国会合（COP/MOP²4）」では、2007（平成19）年12月のCOP13で合意された2009（平成21）年中の京都議定書後の枠組合意について、議論された。

第二に、世界的な経済危機を打開する主要な方策としての地球温暖化対策への期待の高まりである。2009年1月に就任したアメリカのバラク・オバマ大統領は、2008年に発生した経済危機に対し、再生可能エネルギーの普及政策を核とする「グリーン・ニューディール」³を打ち出した。また、これと同様の政策方針が各国に拡大しつつある。

第三に、再生可能エネルギーの普及に向けた国際協力の進展である。2009年1月にドイツのボンで開催された「国際再生可能エネルギー機関（IRENA⁴）」設立文書署名式典では、124か国が出席し、75か国が署名を行った。これにより、再生可能エネルギー技術の移転や、政策についての知見の共有が国際的に進むと考えられる。

(2) 国内動向

国内動向についても、基本的には国際動向と同様の方向性がある。

第一に、国レベルでの地球温暖化対策の中期目標設定に関する動きである。2008（平成20）年11月、COP15に向けた国際交渉を見据えて、内閣総理大臣の諮問機関「地球温暖化問題に関する懇談会」（座長：奥田碩・トヨタ自動車株式会社取締役相談役）の下に「中期目標検討委員会」（座長：福井俊彦・前日本銀行総裁）が設置され、国としての中期目標のあり方が検討された。これを踏まえ、政府は、2009（平成21）年6月10日、日本の温室効果ガス排出量削減の中期目標（2013（平成25）年～2020（平成32）年）について、2005（平成17）年比で15%減、1990（平成2）年比で8%減とすることを発表した。

第二に、日本版グリーン・ニューディールへの動きである。国は、世界的な経済危機を受け、エネルギー消費に占める再生可能エネルギー比率を2020年までに20%にすることや、低燃費車、省エネ家電、長寿命住宅の普及策等の「低炭素革命」を中心に、最大で60兆円の需要創出と200万人の雇用創出を3年間で目指す「新たな成長戦略」を、2009年4月にまとめた。また、環境省は同月「緑の経済と社会の変革」との提案を取りまとめた。

第三に、新たな再生可能エネルギー普及政策に向けた動きである。特に、再生可能エネルギーの固定

¹ “Conference of the Parties” の略。

² “Meeting of the Parties” の略。

³ 「対策が遅れると我々の社会活動の基盤を脅かし、莫大な対策費用の原因となる地球環境の危機」があるなかで、「戦後最大・世界規模の経済危機」が発生したことに対し、「環境に投資」することによって、両者の解決を併せて図ろうとする政策。《参考》斉藤鉄夫環境大臣「緑の経済と社会の変革（概要版）」（2009/平成21年4月）。

⁴ “International Renewable Energies Agency” の略。

価格買取制度⁵導入に向けて、国の動きが進んでいる。環境省の「低炭素社会構築に向けた再生可能エネルギー普及方策検討会」は、2009年2月に太陽光発電を飛躍的に普及するために、同制度が必要との報告書をまとめた。また、経済産業省は同月に太陽光発電に関する新たな買取制度を新設すると発表し、「エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律案」及び「石油代替エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律等の一部を改正する法律案」を国会に提出した。

以上のとおり、国内動向としては、温室効果ガス排出量削減に向けた中期目標が設定されるとともに、地球温暖化対策を経済政策としても捉える動きが本格化してきている。

これらに加え、自治体における低炭素都市づくりも強化されている。国は、2008年7月、横浜市、北九州市、帯広市、富山市、水俣市、下川町の6都市を「環境モデル都市」に選定し、2009年1月に堺市、京都市、飯田市、豊田市、宮古島市、橈原（ゆすはら）町、千代田区の7都市を追加選定した。また、2008年12月には、横浜市等の自治体や国の機関等によって「低炭素都市推進協議会」が結成された。

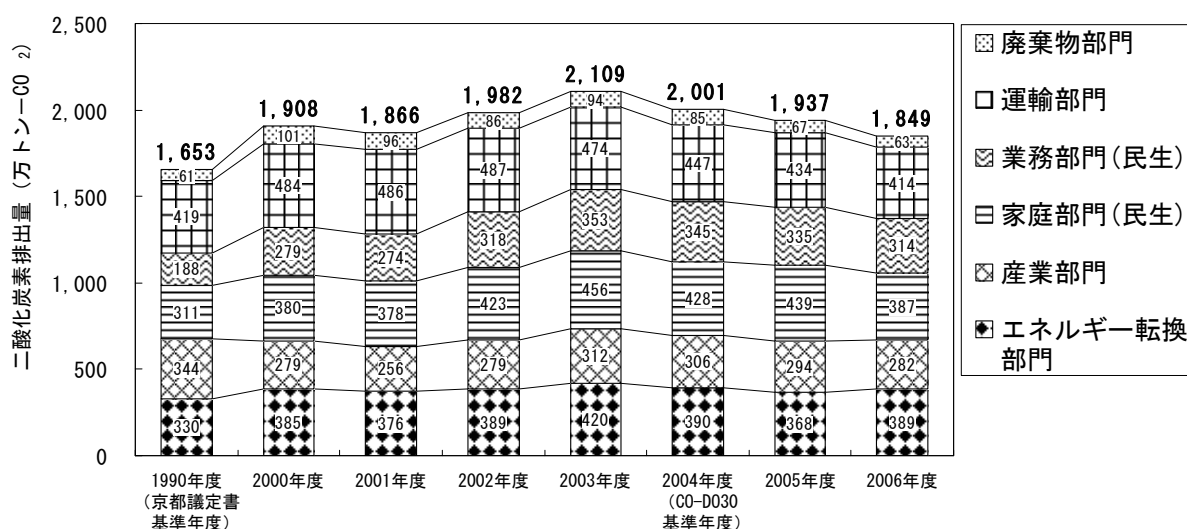
2 横浜市の取組

(1) 横浜市の温室効果ガス排出状況

2006（平成18）年度の横浜市の温室効果ガス総排出量⁶は、1,889万t-CO₂（内、二酸化炭素排出量1,849万t-CO₂）であり、京都議定書基準年の1990（平成2）年度における1,700万t-CO₂（内、二酸化炭素排出量1,653万t-CO₂）に対し、11.1%の増加となっている。また、同年度の一人当たりの温室効果ガス排出量は、5.24t-CO₂である。一方で、2003（平成15）年度以降は、総量及び一人当たり排出量ともに、減少の傾向を示している。図表1は、横浜市における温室効果ガス排出量の約98%を占める二酸化炭素排出量の経年変化である。

図表2及び3のとおり、部門別の二酸化炭素排出量をみると、排出量の多い順に、運輸部門（414万t-CO₂/22.4%）、エネルギー転換部門（389万t-CO₂/21.0%）、家庭部門（387万t-CO₂/20.9%）、業務部門（314万t-CO₂/17.0%）、産業部門（282万t-CO₂/15.3%）、廃棄物部門（63万t-CO₂/3.4%）となっている。

【図表1 横浜市の二酸化炭素排出量の経年変化】

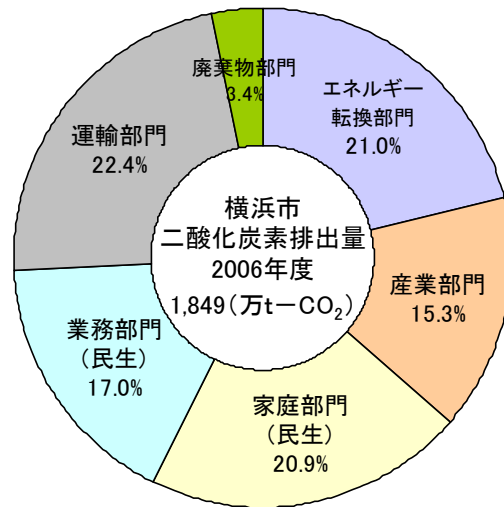


横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』より作成

⁵ 再生可能エネルギーによる発電電力を電力会社が一定の金額で全量買い取る制度。

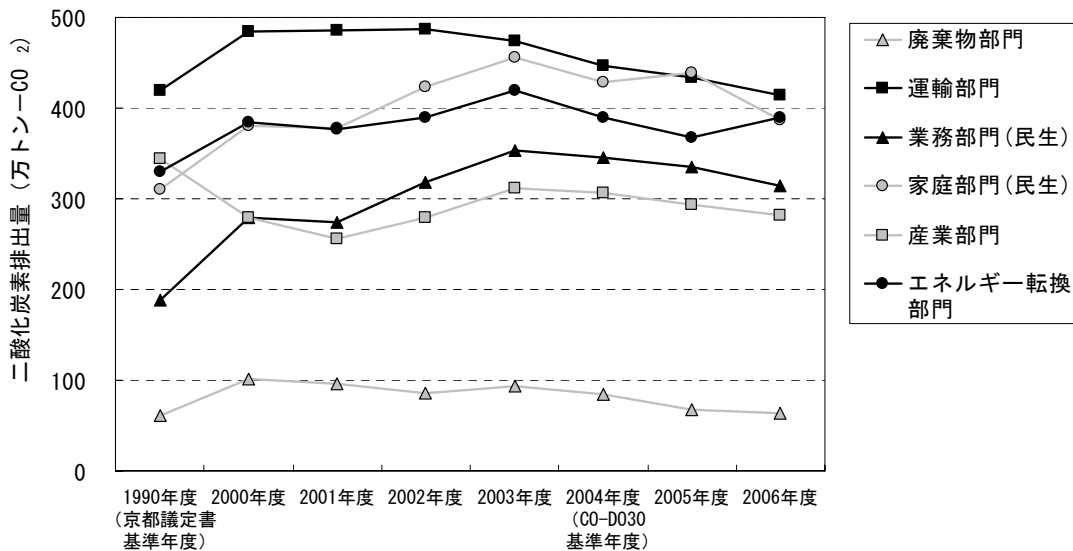
⁶ 本項の排出量データは、横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』に基づく。

【図表2 横浜市内の二酸化炭素排出量の構成比（2006/平成18年度）】



横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』より作成

【図表3 横浜市の部門別二酸化炭素排出量の経年変化】



横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』より作成

(2) 横浜市の取組

横浜市は、2008（平成20）年11月の審議会の中間答申を受けて、2009（平成21）年3月に「横浜市生活環境の保全等に関する条例」を改正した（2010/平成22年4月施行予定）。これにより、「地球温暖化対策計画書制度」及び「建築物環境配慮制度」を拡充するとともに、一定規模以上の新築建築物について、再生可能エネルギーの導入を検討し、市に報告することを建築主に義務付ける等、再生可能エネルギーを普及促進するための制度を設けた。

また、横浜市地球温暖化対策行動推進本部は、CO-D030⁷に掲げた目標を達成するため、全区・局・事業本部が一体となって地球温暖化対策を進めるよう、2009年3月に「横浜市CO-D030ロードマップ」を策定した。これは、2025（平成37）年度の中期目標及び2050（平成62）年度の長期目標の達成を見据えて、当面の間（2009/平成21年度から2013/平成25年度）に取り組む制度、施策、事業、検討等を総合的に取りまとめたものである。また、横浜市が国に提出した「環境モデル都市アクションプラン」も兼ねている。

【参考】※これまでの経緯

平成19年12月	今後の地球温暖化対策について（審議会中間とりまとめ）
平成20年1月	横浜市脱温暖化行動方針（CO-D030）策定
平成20年8月	脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（諮問）
平成20年11月	脱温暖化の取組を進めるための制度のあり方について（審議会中間答申）
平成21年3月	横浜市生活環境の保全等に関する条例の一部改正
平成21年3月	横浜市CO-D030ロードマップ（環境モデル都市アクションプラン）策定

⁷ 「横浜市脱温暖化行動方針」の呼称であり、「コードサンジュウ」と読む。COは「Carbon Off（二酸化炭素等の削減）」、DOは「Do（脱温暖化行動）」、30は「30%以上の削減！」を意味する。

第2章 制度検討における考え方

部会では、横浜市が国から「環境モデル都市」に選定されたことを踏まえ、それに相応しい先進的かつ総合的な制度を実現することが重要と考えた。

一方、脱温暖化社会への移行に当たっては、生活の質の低下や、社会的な弱者へのしわ寄せ等を極力招かないように配慮しながら、持続可能な脱温暖化社会づくりを進めることが求められる。制度の構築に当たっては、これらのことに十分留意して市民の理解を得ることが大前提である。

そこで、部会では特に、大都市“横浜”におけるエコライフスタイルへの変革を目指す観点に立ち、次の原則から検討を行った。

1 政策の普遍性 ～CO-D030 を目標に、政策イノベーションを起こす戦略を示す～

2050（平成 62）年度までに、一人当たりの温室効果ガス排出量を、現在（2004 年度）から 60%以上削減する
2025（平成 37）年度までに、一人当たりの温室効果ガス排出量を、現在（2004 年度）から 30%以上削減する
再生可能エネルギーの利用を現在（2004 年度）の 10 倍にする

横浜市では CO-D030 において、上記のとおり地球温暖化対策についての中・長期目標を掲げている。これについて、部会は、合理的で高い目標であると認識している。なぜならば、CO-D030 の長期目標は、「2050（平成 62）年度の一人当たりの温室効果ガス排出量を 2.30t-CO₂」としており、「2050（平成 62）年までに世界全体の温室効果ガス排出量の少なくとも 50%削減を達成する目標を共有する」とした 2008（平成 20）年 7 月の北海道洞爺湖サミットの目標水準よりも高い目標設定だからである⁸。

よって、CO-D030 で掲げた目標に向かって積極的な戦略を採り、それを実現することは、横浜市が国際的に見ても先進的な低炭素都市に変貌することを意味する。

そこで、制度検討に際しては、横浜市が低炭素の環境モデル都市として、国内外の都市や政府の政策に影響を与え、模範となるよう、政策の普遍性と革新（イノベーション）の視点が重要である。

2 政策の複合性 ～市民力と創造力を発揮し、快適で安心して暮らせる都市を実現する～

横浜市は、新しい「横浜らしさ」を生み出す柱として「市民の知恵がつくる環境行動都市」を位置付けている⁹。つまり、市民力による地球温暖化対策である。

それと同時に、地球温暖化対策を積極的に進めることは、市民の創造力を促進し、市民生活の安心を確保するためにも重要な手段になる。

例えば、横浜市が低炭素型の都市になることは、市民生活を支えるエネルギーの中で、化石燃料に頼る割合を下げ、将来的に危惧されている化石燃料の減少に対しても、比較的安定して暮らしていけるようになることを意味する。これは、事業者にとっても同様であることから、経営と雇用を安定させる条件を整えることにもなる。また、低炭素型の都市は、使いやすい公共交通が整えられている都市であることも意味することから、高齢化への対応等、バリアフリーを目指す社会の要請にも適応している。

したがって、制度検討に際しては、温室効果ガス排出の削減のみならず、バリアフリー社会への対応

⁸ 世界全体の温室効果ガス排出量の 50%を 25Gt-CO₂とし、2050（平成 62）年度の人口を 92 億人と仮定した場合、一人当たりの温室効果ガス排出量は、2.7t-CO₂となる。また、「気候変動に関する政府間パネル第 4 次報告書」（2007/平成 19 年 11 月）では、1990（平成 2）年レベルより 2℃上昇（産業革命前より 2.6℃上昇）で抑える安定化レベルとして、CO₂換算濃度 490-535ppm の排出シナリオを「カテゴリ 2」とまとめている。これは、2050 年の温室効果ガス排出量を 2000（平成 12）年比で-30～-60%にする排出量経路であることから、横浜市の目標設定が妥当であるといえる。

⁹ 横浜市「横浜市基本構想（長期ビジョン）」（2006/平成 18 年 6 月策定）。

や教育への効果、安定した雇用の創出、創造的な暮らしの実現等、複合的な効果（コベネフィット）の視点を踏まえるようにした。

3 政策の進化性 ～エコロジカル・モダニゼーション政策を目指す～

部会では、地球温暖化対策と地域経済を二項対立として捉えるのではなく、いわゆる環境的近代化（エコロジカル・モダニゼーション¹⁰）の考え方に基づく、環境と地域経済の融合の観点を重視した。具体的な検討の視点としては、「地域経済に環境という価値を内部化すること」及び「環境政策に市場メカニズムを入れ込むこと」を考慮した。

この考え方にに基づき、制度検討に当たっては、次の3ステップを基本とした。

- a 自主的取組の支援（簡易な制度や努力義務、社会実験、普及啓発等）
- b 取組の強化・制度化（報告や公表、指導、助言、一定の義務等）
- c 経済的手法あるいは市場ルール型の政策・制度等の導入

そして、このステップで成果を上げるためには、実地の取組を必要に応じて修正していく学習型の政策思考を恐れずに、政策のPDCAサイクル（Plan/Do/Check/Action）を回していくことが重要となる。一方で、それぞれのステップを可能な限り短期間に設定し、成果を確認しつつ、全体としてスピード感のある政策展開を目指すべきである。

これにより、長期的な視野に立つ地球温暖化対策について、短期的な結果と長期的な成果の両方を担保しながら、着実に進めることができる。つまり、政策の実効性を確保していくことができる。

また、将来を見据えた政策展開となるため、地球温暖化対策に関する負担を、その場限りのコストではなく、未来への投資と位置付けることが可能になる。

さらに、地球温暖化対策についての新しい枠組みとルールの形成が一定程度予測できるようになるため、市民や事業者等が、市の政策展開を踏まえて行動を変化させたり、投資を行ったり、政策提案したりできるようになる。つまり、地球温暖化対策と地域経済を融合させるとともに、行政と市民・事業者等との協働を促進することも念頭に置いた。

4 政策の網羅性・戦略性 ～制度・行動を戦略的に整理して示す～

部会では、検討した制度・政策を、「ライフスタイル」「事業活動」「建物」「交通」「エネルギー」「市の施設・事業」という6分野の政策領域（カテゴリ）に分類した。

また、それぞれのカテゴリについて、「制度化すべきもの」「制度化に向けて検討を行うべきもの」「市の政策に関する部会意見」という3種の政策段階（レイヤー）を用いて検討した。

さらに、それぞれの制度・政策について、長期的な展望（シナリオ）を示した。即ち、既に実施・予定済みの制度・政策から、次に必要とされる制度・政策を経て、今後想定される制度・政策を総合的に展望し、長期的に温室効果ガス排出が削減されることを提示した。

これにより、広範な政策領域に及ぶ地球温暖化対策を、できる限り無駄なくかつ漏れなく企画することを可能とするようにした。また、長期的・戦略的な視点で地球温暖化対策を進めることも可能となり、市民に対し一貫した方向性を提示できる。さらに、それぞれの目標を合理的に示すことが可能であるため、制度・政策の修正も容易となる。

¹⁰ 1980年代に欧州から提唱された環境政策や環境政治における新しい考え方。従来は対立的に捉えられていた環境保全と経済発展について、両立が可能であると捉える。それまでの対症療法的な環境政策に対し、予防的な観点を重視する。また、既存の制度・政策を前提としつつ直接的な利害関係者を中心として形成される従来の手法に対し、経済的手法等の新しい政策手法を用いたり、広範な関係者の参加や合意を得ながら政策を形成したりする等、政策形成過程の近代化も伴う。

第3章 制度整備の視点と展望

部会では、地球温暖化対策における制度・政策の長期的な展望（シナリオ）について、6分野の政策領域（カテゴリ）ごとに検討した。

本章では、カテゴリごとの検討視点、既に実施・予定されている制度・政策、将来的に実施・検討すべきものをそれぞれ示し、横浜市において想定される中長期の制度・政策のシナリオを提示する。

1 カテゴリの分類について

「中間答申」では、市民間の広範な議論のための主な論点として、次の5点を示した。そして、市民との意見交換会では、これらの論点を明示して議論を行った。

- ア エネルギー消費の多いライフスタイルをエコライフ型に転換するための制度はどうあるべきか？
- イ 環境負荷の少ない事業活動を進めるための制度はどうあるべきか？
- ウ 効率的なエネルギー消費の建物を広げるための制度はどうあるべきか？
- エ 温室効果ガス排出の少ない交通利用を広めるための制度はどうあるべきか？
- オ 再生可能エネルギーを2025年度までに10倍に拡大するための制度はどうあるべきか？

そこで、これらの論点に基づいて「ライフスタイル」「事業活動」「建物」「交通」「エネルギー」という5分野のカテゴリを設定した。また、市民との意見交換会では、行政の率先行動を求める声も強くあった。そのため、検討に際しては「市の施設・事業」カテゴリを加えることとした。

それぞれのカテゴリについて、以下のとおり説明する。

（1）ライフスタイル

市民生活に起因する温室効果ガス排出の削減について、制度・政策を検討した。温室効果ガスの排出分野としては、主として家庭部門及び廃棄物部門に該当する。また、市民の消費生活で使われる様々な商品やサービスが、温室効果ガス排出の少ないものに転換されることも含めている。

なお、市民生活を広く捉えれば、他のカテゴリにもまたがる。住宅そのものに起因する温室効果ガス排出の削減策については、「建物」カテゴリにおいて検討した。自家用車等による市民の移動に起因する温室効果ガス排出の削減策については、「交通」カテゴリで検討した。また、生活のうち勤労（仕事）に起因する温室効果ガス排出の削減策については、「事業活動」カテゴリで検討した。

（2）事業活動

事業者（企業）の事業活動に起因する温室効果ガス排出の削減について、制度・政策を検討した。温室効果ガスの排出分野としては、主として産業部門（ものづくり等を行う工場での活動）及び業務部門（オフィスビルや商業施設での活動）、エネルギー転換部門（発電やガス生産、石油精製等に付随する活動）に該当する。

なお、事業活動は他のカテゴリにもまたがる。ビル等の建築物そのものに起因する温室効果ガス排出の削減策については、「建物」カテゴリで検討した。また、トラックや自動車等の温室効果ガス排出の削減策については、「交通」カテゴリで検討した。

(3) 建物

集合住宅や戸建て住宅、オフィスビル、商業施設、工場、倉庫等の使用形態を問わず、建築物全般の温室効果ガス排出の削減について、制度・政策を検討した。温室効果ガスの排出分野としては、家庭部門及び産業部門、業務部門、エネルギー転換部門のそれぞれに広くまたがる。

なお、制度・政策の対象としては、所有者や利用者のみならず、設計者や建築事業者も含めた。

(4) 交通

鉄道やバス、自動車、自転車、徒歩等、人や物の移動・輸送のための交通に起因する温室効果ガス排出の削減について、制度・政策を検討した。温室効果ガスの排出分野としては、運輸部門に該当する。

なお、移動・輸送手段は、都市全体の構造やあり方と密接な関係があることから、コンパクトシティの議論等、交通政策の観点を含む都市構造やまちづくりについても、このカテゴリでの検討対象とした。

(5) エネルギー

化石燃料に由来するエネルギーから再生可能エネルギーへ転換することや、エネルギー利用の効率化等について検討した。温室効果ガスの排出分野としては、ほぼあらゆる分野に含まれるが、エネルギー対策は地球温暖化対策において最も重要な政策領域であるため、独立のカテゴリとした。また、未利用エネルギーを活用するための制度・政策についても、このカテゴリで検討した。

(6) 市の施設・事業

行政が温室効果ガス排出の削減に取り組むに際し、同心円状に3つの領域が存在することを考慮した。その中心が市役所の関連施設から直接に排出される温室効果ガス、その外側の領域が市の施策や事業、関与する活動（許認可や協働等）に起因する温室効果ガス、最も外側の領域が市域全体から排出される温室効果ガスである。

この「市の施設・事業」カテゴリでは、中心側の2領域から排出される温室効果ガスの削減を検討対象とした。なお、最も外側の領域は、(1)～(5)の5カテゴリにおける検討対象と見なした。

2 ライフスタイル

(1) 制度・政策の検討視点

第一に、温室効果ガス排出を削減するためには、エネルギー消費を削減する必要がある。しかし、温室効果ガス排出を削減しても生活の質を低下させず、場合によっては質を向上させることも十分可能であると考えられる。したがって、制度・政策を検討する姿勢として、生活の質の維持向上を併せて実現していく視点が重要である。

ただし、留意しなければならないことがある。できる限り公共交通機関を利用する、燃費の良い車に乗る、無駄な冷暖房や照明を消す、不要なレジ袋を断りマイバッグを使う等、市民の日常的な努力は、温室効果ガス排出の削減においては不可欠なことである。しかし、温室効果ガス排出の削減を市民の意識向上による努力のみに頼ることには、自ずと限界がある。行政としては、市民が強く意識しなくても日常的な行動がそのまま温室効果ガス排出の削減につながるよう、公共政策を形成していかなければならない。

第二に、本報告は、2025（平成37）年度及び2050（平成62）年度という中長期にわたる展望を見据えていることから、この間に想定される社会的な問題についても考慮することが重要である。考慮した

社会的な問題には、少子高齢化や子育て・教育・学び、単身世帯の増加と地域コミュニティ、地域文化、地域経済・雇用構造の変化等が含まれる。そして、温室効果ガス排出の削減策が、これらの問題解決にも貢献することが必要である。

第三に、市民が生活において利用する商品やサービス等について、環境に配慮された商品等の情報を容易に得て、それらを選択できるようにすることが重要である。

なお、これらは、市民のライフスタイルと関係の深い「建物」「交通」カテゴリのシナリオを検討する際にも適用する視点である。

(2) 想定されるシナリオ

以上の視点に基づき、このカテゴリでは大きく4つの要素を検討した。2025(平成37)年度(CO-D030中期目標年度)までのできる限り早い時期に、「横浜市民の日常生活が自ずと低エネルギー・低資源消費型の生活になっている」状態が実現することを目指す。

ア 家庭用電化製品の省エネ化を促進する

家庭におけるエネルギー消費の中で最も大きい要因が、家庭用電化製品(以下「家電」という。)による電力消費である¹¹。そのため、「横浜市民の日常生活が自ずと低エネルギー・低資源消費型の生活になっている」状態にするには、家電の省エネ化が急務である。

そして、家電の省エネ化によって温室効果ガス排出の削減を進めるためには、市民が家電を購入する際、必ず省エネ型の家電を選ぶようにしていることが必要である。

それに対して現状は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」第86条において、小売店等に家電の省エネ情報の消費者への提供努力義務が課されているが、実効性は特に担保されていない。そのため、市民が家電を購入する際に、必ずしも省エネ情報が提供されているとは限らない。

そこで横浜市としては、まず市民が家電を購入する際、必ず省エネ情報が提供されるようにしなければならない。具体的には、家電の小売店に対する省エネ情報の提供義務(省エネラベルの掲示義務)を制度化すべきである。その際には、一定の拘束力を持たせ、現行法令の努力義務よりも一段強化する必要がある。

そのためには、家電の省エネ情報の提供義務を導入するとともに、省エネラベルの掲示実態や非省エネ型の家電の販売実態について、調査を行う必要がある。そして、省エネ情報の提供義務を導入した後も、非省エネ型の家電の販売が続くようであれば、横浜市は小売店に対し、それらの販売自粛を要請する必要がある。

さらに、横浜市による非省エネ型の家電の販売自粛要請も効果がない場合は、一定の省エネ基準に達しない家電について、販売を規制あるいは禁止することを検討すべきである。そうしなければ「市民が家電を購入する際、必ず省エネ型の家電を選ぶようにしている」状態が達成し得ないからである。

イ 税制の活用により市民の行動変容を促進する

環境に配慮された住宅や家電、自動車が導入されても、市民の行動が変容しなければ、ライフスタイルにおけるエネルギーや資源の浪費は続くことになる。そのため、「横浜市民の日常生活が自ずと低エネルギー・低資源消費型の生活になっている」状態にするには、環境意識の高低にかかわらず、全ての

¹¹ 自動車や廃棄物を含む市民生活から排出される温室効果ガスについて、温室効果ガスインベントリオフィス/全国地球温暖化防止活動推進センター「家庭からの二酸化炭素排出量(世帯当たり)(用途別内訳)(2006/平成18年)」によると、照明や家電によるものが約30%を占めている。全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト(<http://www.jccca.org/>)より。

市民が環境に配慮した行動をとる必要がある。

ところが、市民の行動を規制のみで変革することはできない。強引に規制を実行しようとするれば、監視社会を招くことにもなる。そうではなく、全ての市民が自発的に環境に配慮した行動様式へ変容するためには、経済的な動機付け（インセンティブ）によって誘導することが適切である。

それに対して現状は、環境に配慮した行動に対しての経済的なインセンティブは、一部で実施されている環境ポイント等を除いてほとんどない。それどころか、温室効果ガス排出削減に努力した市民の成果に、そうでない市民が依存する状況（フリーライダー）を結果として生じさせている。

そこで横浜市としては、市民の行動様式の変容を促すことを目的とするインセンティブを導入する必要がある。それも、フリーライダーの出現を生じさせないように、インセンティブには税制を活用することが適切である。

ただし、現状ではこうした税制の活用について、課題や制度のあり方がまだ十分に精査されていない。部会においても、後述するとおり基本的な原則を調査審議するにとどまっている。

よって、地球温暖化対策に資する税制のあり方について、まずは検討を深める必要がある。また、そうした税制については、必ずしも地方税が適切とは限らないので、検討結果を国に示し、実施を迫ることも一つの方策である。

そして、地球温暖化対策に資する税制が国あるいは横浜市によって導入され、環境に配慮した行動にインセンティブが与えられるようになれば、「環境意識の高低にかかわらず、全ての市民が環境に配慮した行動をする」状態が達成されることになる。

ウ 市民・来街者の行動に伴う廃棄物の減量を促進する

市民・事業者・行政が協働して取り組んだ「ヨコハマは G30」の成果により、家庭からの廃棄物は大きく減量している。その一方で、店舗等の販売やサービスでの過剰な容器包装が続けば、簡素な容器包装を市民が選ぶことができず、資源の浪費も続くことになる。そのため、「横浜市民の日常生活が自ずと低エネルギー・低資源消費型の生活になっている」状態にするには、店舗等における配慮により、消費行動に伴う廃棄物を減量する必要がある。

それに対して現状は、横浜市と事業者による「G30 エコパートナー協定」によって、容器包装を使用する事業者による取組が進められている。そこで、横浜市はこの取組の拡充、あるいは新たな取組を進めることにより、例えば、リユース食器の利用による飲食店等の廃棄物の減量や環境負荷を低減していくこと等が求められる。

これらの取組は、市民や来街者¹²から見て非常に分かりやすいものであり、横浜市が環境モデル都市であることを示す機会にもなる。

そして、この取組の促進によって、「店舗等における配慮により、消費行動に伴う廃棄物を減量する」状況が生まれることが望ましい。なお、この取組が功を奏しなかった場合は、さらなる取組の強化についても検討すべきである。

エ エネルギー効率を高める生活様式を調査・検討すること

様々な制度・政策により、省エネルギーや環境に配慮した行動が定着しても、生活様式によってはその効果を打ち消すことも想定される。そのため、「横浜市民の日常生活が自ずと低エネルギー・低資源消費型の生活になっている」状態にするには、一人当たりのエネルギー効率を高めた生活様式を促進する必要がある。

¹² 横浜市外から横浜市に來訪する人々のことを指す。

一つの方策は、建物の新築・改修時に「エコヴィレッジ」の考え方¹³を取り入れることである。これは、住まう人々のコミュニティ形成に配慮し、施設としての環境性能のみならず、生活の仕方も環境負荷の低いものを目指すプランニングの手法を指す。つまり、環境に配慮した建物を整備するのみならず、環境に配慮したライフスタイルとともに、市民が相互に支え合うコミュニティや地域も育成しようとする考え方である。

また、一人当たりの居住床面積の増加に伴うエネルギー消費の増大を抑制するための方策の一つとして、ルームシェアやグループリビング等の複数人居住の促進が考えられる。ただし、現状では複数人居住も含めて、エネルギー効率を高める可能性のある生活様式が確立されてはいない。よって、横浜市としては、生活様式について実際のエネルギー効率や課題等を調査・検討することが望ましい。

エネルギー効率の高い生活様式が明らかになったならば、それを促進するためのガイドライン等を作成していくべきである。また、「一人当たりのエネルギー効率を高めた生活様式」が普及することは、新たなコミュニティを創造し、市民の幸福も増進させていく。

3 事業活動

(1) 制度・政策の検討視点

産業部門及び業務部門での事業活動においては、事業者の経営戦略に温室効果ガス排出削減を組み込むことができれば、大きな成果を期待できる。なぜならば、目先の温室効果ガス排出削減だけを考えれば、削減にかかる費用はコストとして失われると捉えがちだが、長期的視野に立つことで、削減にかかるコストを事業活動の中で収益に転換する可能性が拓けるからである。即ち、横浜市内での事業活動に対しては、計画的、戦略的に温室効果ガス排出削減に取り組むための制度づくりを行い、事業活動と地球温暖化対策を両立させることで、環境的に持続可能な事業活動に転換する経営形態を促進することが重要である。

実際、環境先進企業と呼ばれる事業者においては、すでにこうした戦略的環境経営によって、温室効果ガス排出の削減と収益性の両立が現実のものになっている。

(2) 想定されるシナリオ

以上の視点に基づき、このカテゴリでは大きく4つの要素を検討した。2025（平成37）年度までのできる限り早い時期に、「横浜市内の事業者が低エネルギー・低資源消費型の事業活動になっている」状態、並びに「横浜市の地域経済が環境ビジネスで活況になっている」状態が実現することを目指す。

ア 再生可能エネルギーの市内供給を促進する

市内に供給される電気やガス、燃料等のエネルギーについて、再生可能エネルギー由来の割合が増加すれば、市内からの温室効果ガス排出が着実に抑制される。そのため、「横浜市内の事業者が低エネルギー・低資源消費型の事業活動になっている」状態にするには、エネルギー供給事業者が再生可能エネルギーを重視し、市内への供給を拡大していくことが必要である。

それに対して現状は、横浜市からエネルギー供給事業者に対し、再生可能エネルギーの供給拡大を特

¹³ 「エコビレッジ・ジャパン」ホームページ (<http://www.ecovillage-japan.net/>) によると、エコヴィレッジとは「お互いが支え合う社会づくり」と「環境に負荷の少ない暮らし方」を求める人々のコミュニティであり、「環境に優しい建築」「自然エネルギーの利用」「雨水や排水の循環再生で水を循環利用」「地域通貨やコーポラティブ組合組織で、支え合う地域経済を实践」を特徴とする。

に求めている状態である。

そこで横浜市としては、まず多量にエネルギーを消費する事業者が、環境に配慮したエネルギー供給を選択できるようにするため、エネルギー環境計画書制度を設ける必要がある。これは、市内にエネルギーを供給する事業者に対し、再生可能エネルギーの導入予定量等や温室効果ガスの排出係数等を示した計画書・報告書の提出を求め、公表する制度である。

多量にエネルギーを消費する事業者が、再生可能エネルギーを求めてエネルギー供給事業者を選択することが進めば、「エネルギー供給事業者が再生可能エネルギーを重視し、市内への供給を拡大していく」ことが実現する。

そして近い将来には、366 万人が住む横浜市の需要力を活かして、エネルギー供給事業者に対し再生可能エネルギー導入について、高い目標設定と実行を求めていくことも検討すべきである。

イ 中小事業者の省エネを促進する

市内には 109,632 か所の事業所が存在するが、300 人以上の従業員が働く事業所は、381 か所に過ぎない¹⁴。即ち、これは市内の大半の事業所が中小規模であることを意味する。そのため、「横浜市内の事業者が低エネルギー・低資源消費型の事業活動になっている」状態にするには、大規模事業者のみならず、中小規模の事業者についても省エネ対策を促進していく必要がある。

それに対し、横浜市は、現状では中小事業者への支援を行ったり、2010（平成 22）年度からは地球温暖化対策計画書制度へ中小事業者が任意で参加できるようにしたりするが、中小事業者の省エネ対策が大きく進んでいるとは考え難い。

配送事業者や下請事業者のように、中小事業者の多くが、他の事業者から仕事の発注を受け、その制約の中で事業活動を行っている。そのために、中小事業者の意思のみでは省エネ対策を進めることは難しい。

そこで横浜市としては、事業者間の省エネ協力を進めるための制度・政策を展開すべきである。まずは、主として大規模事業者に対して、業務発注先の温室効果ガス排出量を把握することや効率化に協力すること等を求める必要がある。また、2008（平成 20）年度より国が中心となって「国内クレジット（CDM¹⁵）制度¹⁶」が開始されたが、クレジット取引や共同実施活動等の市内実施状況の把握、必要に応じて支援策を検討する必要がある。

これらにより、中小事業者の省エネ対策を促進するとともに、大規模事業者と中小事業者との間で排出量を証書化したり、取引したりする際の基盤を構築することになる。また、省エネ努力を進めた事業者にとっては、削減取組の対象を拡大しやすくなる。また、排出量取引制度を導入するに際しての基礎の一つになる。

そして、意欲ある中小事業者が省エネ効果を経済的なメリットとするようになれば、「中小規模の事業者についても省エネ対策を促進していく」ことにつながる。

ウ 事業活動からの温室効果ガスの総量削減を促進する

市内の産業部門から排出される温室効果ガスのうち約 75%は、「地球温暖化対策計画書制度」の対象である大規模事業者からの排出が占めている。そのため、「横浜市内の事業者が低エネルギー・低資源消費型の事業活動になっている」状態にするには、大規模事業者が温室効果ガス排出の総量を削減する

¹⁴ 「平成 18 年事業所・企業統計調査」に基づく。

¹⁵ “Clean Development Mechanism” の略。

¹⁶ 中小企業等が大企業等から資金や技術・ノウハウ等の提供を受け、協働（共同）で CO₂ 排出削減に取り組み、その削減分を売却できる仕組み。

ことが必須である。

大規模事業者の事業活動に起因する温室効果ガス排出量を総量で削減するには、事業者が大幅な削減目標に向かって、これを達成していくことが必要となる。

それに対して現状では、横浜市は審議会の中間答申を受けて、2009（平成 21）年 3 月に横浜市生活環境の保全等に関する条例を改正し、「地球温暖化対策計画書制度」を拡充したところである。そこで横浜市としては、まずはこの制度を着実に運用し、経験を積み、成果を上げていくことが非常に重要である。

しかしながら、地球温暖化対策をめぐる制度・政策の展開のスピードが速いことから、制度の運用を終えてからその拡充や発展を議論するのでは、国内外の政策展開に遅れをとることになる。よって、今後の「地球温暖化対策計画書制度」の拡充・発展の主要な選択肢として、温室効果ガス排出の総量削減規制及びそれに基づく「排出量取引制度」のあり方や制度設計を検討していく必要がある。

そして、温室効果ガス排出の総量削減が導入され、超過分は省エネ対策に意欲がある事業者や中小事業者、再生可能エネルギーへの投資に用いられるようになれば、「大規模事業者が温室効果ガス排出の総量を削減すること」につながる。

エ 地域経済における環境ビジネスの成長を促進する

市内事業者の省エネ対策が大幅に進んでも、事業活動が活発でなくなれば地域経済が落ち込み、雇用も不安定となって、都市の活力が損なわれてしまう。そのため、「横浜市の地域経済が環境ビジネスで活況になっている」状態にするには、環境に貢献する事業形態や起業、技術開発等を積極的に後押しする必要がある。

それに対して現状では、横浜市は、横浜版 SBIR¹⁷（行政課題解決型技術革新事業）によって、主に中小事業者を対象とする環境技術の支援策を講じている。これまで 11 件の環境技術に関わる研究開発への助成を行った他、企業提案型 SBIR として、2006（平成 18）年度から 2008（平成 20）年度までに 8 件の環境配慮型の製品を認定している。

そこで横浜市としては、この横浜版 SBIR 及びこれまでの事業者との連携を核として、環境ビジネスの起業・発展を促進し、雇用も拡大していくことを目指す「横浜版グリーン・ニューディール」を進める必要がある。

特に、再生可能エネルギー分野は将来性が大きく、太陽光発電、太陽熱利用、小型風力、地熱利用等の技術や事業については、積極的な育成を図るべきである。

また、環境に配慮した商品やサービスの初期マーケティングの地域として、横浜市が選ばれやすい条件を整えることも重要である。366 万人が住む横浜市の需要力を活かせば、横浜市発の環境配慮商品等を多数生むことも可能である。よって、環境ビジネスの育成に当たっては、技術開発面のみならず、マーケティング面での支援も有効である。

そして、横浜市における環境ビジネス支援策が有機的に機能すれば、「環境に貢献する事業形態や起業、技術開発等を積極的に後押しすること」につながり、市内に環境ビジネスや技術が集積し、雇用も拡大する相乗効果も期待できる。

¹⁷ “Small Business Innovation Research” の略で、「中小企業技術革新制度」と訳される。中小企業の優れた技術力を行政運営上の技術的な課題解決に積極的に活用する仕組みで、地域内中小企業の新技術・新製品開発の促進、開発成果の事業化支援による経済の活性化と技術革新による良質な行政サービスの提供を目的としている。横浜版 SBIR は、横浜市の行政現場からの開発テーマの提示、助成金や試用による開発への支援、成果の活用・全国展開までを一貫して支援するもの。

4 建物

(1) 制度・政策の検討視点

一般的に、建物は建築主の財産である一方で、長期的な都市の資産（ストック）でもあることから、都市基盤（インフラストラクチャー）としての側面も有する。そのため、地球温暖化対策を推進するためには、エネルギー消費の抑制に優れた性能の建物が市内で増加するよう、あるいはエネルギーを浪費する性能の建物が増加しないよう、制度・政策を講じることが重要となる。

また、建築主や使用者としても、エネルギー消費の抑制に優れた建物を保有・使用することは、光熱水費等のランニングコストの低下というメリットがある。加えて、エネルギー消費の抑制に優れた建物は、そうでない建物に比較して、居住・使用者にとって快適であることが一般的であり、地球温暖化対策のみならず、生活・労働環境の質の向上も期待できる。

特に重要なことは、少ないエネルギー量で室内を快適な温度・湿度に保てる仕様にすることである。なぜならば、建物自体の性能を高めたうえで、効率の高い冷暖房等の空調機器を設置すれば、意識の高低にかかわらず、市民・事業者が温室効果ガス排出を抑制できるからである。

(2) 想定されるシナリオ

以上の視点に基づき、このカテゴリでは大きく3つの要素を検討した。2025（平成37）年度までのできる限り早い時期に、「横浜市内の大半の建物がエネルギー消費を抑制する性能に優れている」状態が実現することを目指す。

ア 新築建物の環境性能を向上させる

市内の新築建物が、エネルギー消費の抑制に優れた性能（環境性能）で建てられれば、温室効果ガス排出を着実に抑制していくことができる。そのため、「横浜市内の大半の建物がエネルギー消費を抑制する性能に優れている」状態にするには、新築建物の環境性能を向上させることが必要である。特に、新築建物については、一度建てられると長期にわたって使用されるため、将来を見据えて先手を打つ政策展開が重要となる。

それに対し現状では、横浜市は、2005（平成17）年より「建築物環境配慮制度」を実施している。これは、延べ床面積の合計が5,000㎡を超える建物を建築しようとする者を対象に、「横浜市版建築物総合環境性能評価システム（CASBEE¹⁸横浜）」の評価手法を用いた「建築物環境配慮計画」の作成及び提出を義務付けたものである。横浜市では審議会の中間答申に基づき、2009（平成21）年3月に横浜市生活環境の保全等に関する条例を改正し、新築建物の販売等の広告時に環境性能の表示を義務化する等の制度を拡充したところである。また、2009（平成21）年6月に同条例施行規則を改正し、「建築物環境配慮制度」の対象を拡大（2,000㎡以上）したところである（いずれも、2010/平成22年4月施行予定）。

今後は、「CASBEE 横浜」の高評価取得への誘導や戸建て住宅向けの「CASBEE」の導入が必要である。また、「CASBEE 横浜」に照らしてどの程度の環境性能であるのかについて、簡易に試算できるソフトウェアの開発を国に働きかけることも重要である。

一方で、2009（平成21）年6月に施行された「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づき、一定の基準を満たした長期優良住宅の計画について、横浜市による認定制度が新たに開始される。建築主は、認定のメリットとして、税制の優遇措置の適用を受けることが可能となる。これにより、住宅を長期にわたり使用し、建替えを減らすことにより環境負荷の低減に大きく貢献することが見込まれるこ

¹⁸ “Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency” の略。

とから、今後、認定戸数を増やしていくことが望ましい。

さらに、省エネに関する民間技術の開発促進を図るようなモデル的な事業の展開も必要である。

このようにして、「建築物環境配慮制度」や「長期優良住宅認定制度」等を基本とすることにより、市内では環境性能の高い建物が増えていくと考えられるが、それでも全ての新築建物の環境性能が高くなるとは限らない。市内で新築される建物の全てを環境性能の高いものにするには、経済的なインセンティブ等を十分に整理したうえで、一定水準以上の環境性能評価を取得するよう誘導する制度を慎重に検討する必要がある。

そして、環境性能の高い建物だけが新築されるようになれば、「新築建物の環境性能を向上させること」が実現する。

イ 既存の建物の環境性能を向上させる

市内の既存の建物が、改修工事を順次受けて環境性能を向上させていけば、温室効果ガスの排出を着実に抑制していくことができる。そのため、「横浜市内の大半の建物がエネルギー消費を抑制する性能に優れている」状態にするには、新築建物だけでなく、既存の建物の環境性能を向上させることも必要である。

特に、市内では高度経済成長期から共同住宅の建設が盛んに行われ、2003（平成 15）年度の段階で 832,300 戸もの共同住宅がストックされている¹⁹ことから、既存の共同住宅の改修工事を進め、環境性能を向上させることは重要である。

それに対して現状は、福祉や防災の観点から改修される場合はあるものの、環境の観点から改修されることは少ない。

そこで横浜市としては、福祉や防災の観点と併せて、環境の観点から既存の共同住宅を改修する方策や評価、性能表示等について検討する必要がある。

共同住宅の改修については、住民の合意形成と、環境性能を向上させる技術の開発が大きな課題である。合意形成については、市民の環境に対する意識啓発を進めることが必要である。後者の技術開発については、例えば、新築建物でのモデル的な事業の実施を踏まえて開発された技術を、既存の建物にも応用できるよう検討すべきである。

また、検討やモデル事業の実施に際しては、いわゆる「エコヴィレッジ」の手法を基本にすることが望ましい。なぜならば、既存の共同住宅の多くで、環境や福祉、防災の問題のみならず、高齢化や空室化等によるコミュニティの崩壊が最大の課題となっているからである。

既存の共同住宅の環境改修の方策を確立させた後は、これを着実に広げていく必要がある。既存の共同住宅が、環境や福祉、防災、コミュニティの観点から持続可能になれば、そこに住む多くの市民が持続可能な生活、即ち環境に配慮された生活を送ることになる。これは、温室効果ガス排出を削減するために重要なことである。また、共同住宅で確立した手法は、既存のビル等においても応用されるべきである。

そして、共同住宅やビルを問わず、市内の既存の建物の環境改修を進めていけば、「既存の建物の環境性能を向上させること」が実現する。

ウ 住宅機器の高効率化を促進する

建物の環境性能の向上と併せて、エネルギーを消費する住宅設備の高効率化を進めていけば、相乗効果で温室効果ガス排出を削減していくことができる。そのため、「横浜市内の大半の建物がエネルギー

¹⁹ 「住宅・土地統計調査」（2003/平成 15 年度）に基づく。

消費を抑制する性能に優れている」状態にするには、住宅設備の高効率化を促進することも必要である。

現状では、一部の機器が商業ベースで販売されているが、家庭用燃料電池や地中熱利用ヒートポンプ等、まだ十分な商業ベースに乗っていないものもある。ただし、後者の機器については、市場に未普及であると同時に高価であることから、設置を促進するためには第三者的な評価を踏まえ、効果が高いと判明した機器について、市民への普及啓発を行うべきである。機器の評価については、事業者等と協力して新築建物でのモデル的な事業の中でも、高効率の住宅機器を導入し、効果を見極めることが考えられる。

そして、既存の住宅機器を高効率型の住宅機器に置き換えていけば、「住宅設備の高効率化を促進すること」が実現する。

5 交通

(1) 制度・政策の検討視点

第一に、人や物の移動手段を、温室効果ガス排出の少ないものに転換することが重要である。特に、自家用車での移動を公共交通や自転車の利用、徒歩等に転換できれば、温室効果ガス排出は大きく削減できる。このため、公共交通機関が利用しやすい鉄道駅を中心とした都市づくりを一層進めることが重要である。

第二に、移動手段そのものを、温室効果ガス排出のより少ないものに転換することが重要である。具体的には、自動車を移動手段とする場合においても、温室効果ガス排出が少ない低炭素車（低公害かつ低燃費な自動車）を増加させることにより、温室効果ガス排出の削減が期待できる。これは、市民の移動の自由を確保することにもつながる。

第三に、自動車を利用する際に、利用者ができる限り温室効果ガスを排出しないようにすることが重要である。なお、すでに、いわゆるエコドライブの普及啓発は、市民のみならず事業者においても進められているところであるが、今後より一層積極的に展開する必要がある。

(2) 想定されるシナリオ

以上の視点に基づき、このカテゴリでは大きく3つの要素を検討した。2025（平成37）年度までのできる限り早い時期に、「公共交通や自転車等の利用に比重を移した過度に自動車に依存しない」状態が実現することを目指す。

ア 徒歩・自転車・公共交通によって移動できる魅力的なまちづくりを促進する

移動手段として徒歩・自転車・公共交通（鉄道やバス等）を選択する市民が増えれば、その分の自動車走行量が減少し、温室効果ガスの排出が抑制される。そのため、「公共交通や自転車等の利用に比重を移した過度に自動車に依存しない」状態にするには、市民が公共交通等による移動を積極的に選択する必要がある。これによる副次的な効果としては、街の賑わいを取り戻すことや高齢者等の移動がより容易になること、また、徒歩や自転車の活用により、健康面での効果が期待できる。さらには、石油価格の変動リスクの抑制も期待できる。

現状では、横浜市内の移動を交通手段別に見ると、自動車の分担率は約30%²⁰であり、比較的充実している横浜市内の公共交通網を考えれば、さらなる低減を図る余地がある。一方で、横浜市として、市

²⁰ 1998（平成10）年パーソントリップ調査の代表交通手段分担率。

営地下鉄やみなとみらい線を整備し、神奈川東部方面線の事業を推進する等、鉄道ネットワーク整備を積極的に進めていること、路線バスの魅力向上に向けてICカード対応化やバスロケーションシステム²¹の導入を促進していること、モビリティマネジメント²²やレンタサイクルシステムの導入を予定していること、一定額が森林整備に寄付されるクレジットカード「横浜交通 hama-eco card (ハマエコカード)」を新たに発行していること等を考慮すると、横浜市は公共交通の充実に向けて一定の取組をしていると評価できる。

今後、横浜市としては、これまでの取組をさらに発展させ、新たな制度・政策を検討・導入すべきである。

公共交通等の利用を促進するためには、中長期的な視点に立ち、コンパクトシティや「環境的に持続可能な交通 (EST²³)」の概念に沿うまちづくりを行う必要がある。これにより、すぐには効果が発揮されないとしても、市民が公共交通等をより選択しやすい都市構造へ徐々に転換していくことになる。

自転車の利用を促進するためには、駐輪場の整備促進や走行環境の改善等、自転車の利用環境を向上させる必要がある。自転車の利用環境の向上は、市民にとって自転車をより魅力ある移動手段にすることになる。

また、今後も当面の間、横浜市の人口は増加することが予想されるため、これに伴って大型集客施設の需要や立地も拡大していくと考えられる。よって、大型集客施設における利用者の交通転換を、自動車から公共交通等へと促していく制度・政策が必要であると考えられる。これにより、市民が自動車を利用せずとも集客施設を利用できるようになり、自動車に過度に依存しないライフスタイルが促進される。

そして、以上の制度・政策が複合的に効果を発揮することにより、「市民が公共交通等による移動を積極的に選択すること」を促進できる。

イ 低炭素車の普及を促進する

化石燃料を多量に消費する自動車に代わり、低炭素車（低公害かつ低燃費な自動車）が普及すれば、自動車を利用しても温室効果ガス排出を抑制できる。そのため、「公共交通や自転車等の利用に比重を移した過度に自動車に依存しない」状態にするには、市民が自動車を購入する際に低炭素車を選択することを促進する必要がある。

それに対して現状では、横浜市は、横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づく「特定低公害車導入計画制度」や「自動車販売時の環境情報の説明義務」を導入し、また、電気自動車等の低燃費車の導入支援策を実施している。つまり、横浜市は、これまで自動車単体対策について熱心に取り組んできたと評価できる。

そこで横浜市としては、自動車単体への対策をさらに強化する制度・政策を導入すべきである。具体的には、低炭素車の販売状況を販売事業者から市に報告してもらうことにより、販売事業者が低炭素車を販売することを誘導する必要がある。

将来的には、低炭素車の販売拡大をさらに導く制度・政策に発展させ、市内で走行する自動車の大半を低炭素車にしていく必要がある。また、こうした観点から、インターネット等による新たな販売形態や中古車の販売に対しても、低炭素車の普及を促進する方策を検討すべきである。

このような低炭素車の普及促進は、単に温室効果ガス排出の削減に寄与するだけでなく、低炭素車の販売が増加することを通じ、地域経済の活性化にもつながると期待できる。

²¹ 携帯電話等を介して、バスの現在位置情報や路線案内を利用者に提供することで、バスの利用を促進するシステム。

²² 地球温暖化対策の必要性や健康増進への寄与・地域公共交通の維持等様々な視点から、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向へと市民や企業が自発的に転換することを促す施策。

²³ “Environmentally Sustainable Transport” の略。長期的視野に立って交通・環境政策を策定・実施する取組。

以上の制度・政策により、市内で走行する自動車の大半が低炭素車になっていけば、市民が自動車を利用しても、それによる温室効果ガス排出の影響を大幅に削減することができる。

ウ 事業活動に伴う自動車利用の効率化を促進する

事業活動に関する自動車利用についても、まずは、燃料消費の効率化を通じて、温室効果ガス排出を抑制していくことが適切である。そのため、「公共交通や自転車等の利用に比重を移した過度に自動車に依存しない」状態にするには、事業活動に従事する全ての者が自動車利用の効率化を意識し、用いる自動車を低炭素車（低公害かつ低燃費な自動車）に転換していくことを促進する必要がある。

それに対して現状では、横浜市は、低燃費車への助成や「地球温暖化対策計画書制度」を通じた燃料消費の抑制を措置している。

そこで横浜市としては、事業者が事業活動に用いる自動車を低炭素車に転換していくことを促進するべきである。まずは、CNG²⁴（圧縮天然ガス）やハイブリッド型の車両等をさらに普及させるために、積極的な広報等を行う必要がある。近い将来には、全ての事業用車両が低炭素型に転換されていくことが望ましい。

以上の制度・政策により、「事業活動に従事する全ての者が自動車利用の効率化を意識し、用いる自動車を低炭素車に転換していくこと」が促進されれば、事業活動に自動車が用いられても、温室効果ガス排出を抑制できる。

なお、横浜市は、これらに加えて事業者全般に対して環境経営認証の取得に努めるよう求めるとともに、特に自動車を事業活動に用いる事業者に対しては、運転を行う従業員に対しエコドライブ研修を受けさせるよう求めていくべきである。また、環境経営認証を取得した事業者に対し、市の調達業務に関して一定の優先性を認めることも、必要に応じて検討されることが重要である。

これらにより、事業活動に伴う自動車利用の効率化が進むものと考えられる。さらに副次的な効果としては、エコドライブによる慎重な運転により、交通事故が減少することも期待できる。

6 エネルギー

（1）制度・政策の検討視点

第一に、再生可能エネルギーの利用を可能な限り短期間に、急速に拡大することが重要である。市内に供給されるエネルギーについて、再生可能エネルギーによるものが増加すれば、地球温暖化対策に大きく貢献する。

第二に、横浜市のエネルギー需要の高さを、国内の再生可能エネルギー普及に活かすことが重要である。こうした政策手法は「市場需要プル型」と位置付けられ、再生可能な方法で生産されたエネルギーを市内に引き込むことにより、温室効果ガス排出の削減を実現していくことになる。

第三に、市内の未利用エネルギーを積極的に活用することが重要である。エネルギーを面的に融通し合ったり、使われていないエネルギーを活用したりする等、エネルギーの徹底した効率化を図ることにより、温室効果ガス排出を削減していく。

第四に、社会全体で活用するエネルギーの効率を高める必要がある。例えば、給湯や暖房等に活用するエネルギーには、太陽熱、地中熱、廃熱等のいわゆるエクセルギー²⁵の低い（エネルギーの転換にお

²⁴ “Compressed Natural Gas” の略。

²⁵ エネルギーのうちで機械的仕事に転化できる分のこと。例えば、電力から60℃のお湯を沸かす場合、ほぼ全ての電力エネルギーを水の加温（沸かす）に使うことができるが、逆に60℃のお湯で電力をつくっても（スターリングエンジン

いて、使い勝手の悪い) エネルギーを原則として優先的に利用する。

(2) 想定されるシナリオ

以上の視点に基づき、このカテゴリでは大きく3つの要素を検討した。2025(平成37)年度までのできる限り早い時期に、「再生可能エネルギーの利用が現状の10倍以上になっている」及び「化石燃料に由来するエネルギーの使用が徹底的に効率化されている」状態が実現することを目指す。

ア 再生可能エネルギーの大幅な普及を促進する

再生可能エネルギーを急速に拡大する制度・政策については、国内外において一定の成果を挙げた事例があり、こうした制度・政策を市内に導入することができれば、再生可能エネルギーの普及が大幅に拡大する。そのため、「再生可能エネルギーの利用が現状の10倍以上になっている」状態にするには、成功を収めた先進的な制度・政策を積極的に検討・導入することが必要である。

それに対して現状では、横浜市は、審議会の中間答申に基づき、2009(平成21)年3月に横浜市生活環境の保全等に関する条例を改正(2010/平成22年4月施行予定)し、一定規模(2,000㎡以上)の新築建物に対し、再生可能エネルギーの導入検討を義務付け、市に報告させる制度を設けたところである。また、神奈川県では、開発行為に際しての再生可能エネルギー導入検討制度(特定開発事業温暖化対策計画書制度)の導入を含む「神奈川県地球温暖化対策推進条例案」を県議会に提出し、審議中である。

そこで横浜市としては、再生可能エネルギーの導入を飛躍的に拡大するための制度を検討する必要がある。具体的には、新築建物において太陽エネルギーの利用(太陽光発電・太陽熱利用等)を義務化する「ソーラーオブリゲーション²⁶」や、再生可能エネルギーの「固定価格買取制度」が考えられる。また、前述の「エネルギー環境計画書制度」が、需要プルによって再生可能エネルギー供給を増加させる役割を担う。

以上のように、「先進的な制度・政策を積極的に検討・導入する」ことにより、再生可能エネルギーの大幅な普及が実現していく。

イ 未利用エネルギーの有効活用を促進する

大気中や海水、地中等に捨てられている莫大な量の未利用エネルギー(廃熱等)について、より有効に活用することができれば、その分だけ化石燃料によって生み出されたエネルギーの使用量が削減されるため、温室効果ガス排出が大幅に抑制される。そのため、「化石燃料に由来するエネルギーの使用が徹底的に抑制されている」状態にするには、未利用エネルギーの有効活用によるエネルギー利用の効率化を促進し、化石燃料への依存を削減していくことが必要である。

それに対して現状では、横浜市は、1996(平成8)年に「横浜市地域冷暖房推進指針」を制定し、エネルギーの合理的かつ効率的な利用を促進している。この制度は、一定の成果を挙げてきたと考えられるが、未利用エネルギーの活用を進める仕組みについては定めていない。

そこで横浜市としては、この「横浜市地域冷暖房推進指針」を核として、未利用エネルギーの有効活用を促進する制度に発展させる必要がある。また、低温熱の利用促進等、エネルギーの利用可能性(仕

等)、多くのエネルギーは電力に転換させることはできない。つまり、同じエネルギー量でも、その形態によって「使い勝手」は大きく異なり、エクセルギーの低い(使い勝手の悪い)エネルギー用途には、エクセルギーの低い(使い勝手の悪い)エネルギーで十分に用が足りるので、そうしたエネルギー源を優先的に使っていくことで、社会全体のエネルギー効率を高めていくことができる。

²⁶ 建築物に対して一定の太陽熱利用等を義務付けること。1980(昭和55)年にイスラエルが最初に導入し、1999(平成11)年にバルセロナ(スペイン)で導入されてから欧州で広がっている。

事量)に基づく有効利用に関する原則を明確に示すことも必要である。

近い将来には、工場等の廃熱源に対して廃熱の総量を把握させるようにしたり、廃熱利用・移動の事業化を促進したり、工場等の廃熱源からの廃熱が都心部等の需要地で有効に活用されるようにすること等、さらなる未利用エネルギー活用促進策も検討する必要がある。

そして、捨てられている未利用エネルギーを最大限に活用するようになれば、「化石燃料への依存を削減すること」が達成される。

ウ 木質バイオマス資源の利用を促進する

木質バイオマス資源は、焼却しても温室効果ガスを排出しない「カーボンニュートラル」な資源と見なされており、これを有効に活用することにより化石燃料に置き換えられれば、温室効果ガス排出の削減につながる。そのため、「化石燃料に由来するエネルギーの使用が徹底的に効率化されている」状態にするには、木質バイオマス資源を有効に利用することを通じて、化石燃料への依存を削減していくことが必要である。また、木質バイオマス資源の有効利用は、間接的に森林の適切な管理を促進するという副次的な効果も期待できる。

そこで横浜市としては、市内や水源域で発生する木質バイオマス資源を有効に活用する方策を検討する必要がある。また、薪ストーブやペレットストーブ等の使用ガイドラインを作成したり、市内への木質バイオマス資源の安定供給を促進したりすることにより、市民が安心して木質バイオマス資源を利用できる環境を整えていくことが望ましい。

7 市の施設・事業

横浜市内から排出される温室効果ガスのうち約4%が、事業者・事業所としての横浜市役所から排出されている²⁷。そのため、横浜市役所が率先して温室効果ガス排出の削減に取り組むことは、行政機関であるという理由のみならず、横浜市全体の温室効果ガス排出を削減していくためにも重要なことである。

よって、横浜市役所は自らの排出する温室効果ガスを削減するため、全区・局・事業本部及び全職員が努力をしなければならない。また、あらゆる施策・事業について、温室効果ガス排出という観点からも精査される必要がある。さらに、例えば、太陽光パネルを設置した公共建築物の屋上等を、市民への開放や環境学習の場として活用していくことも考えられる。

そのために、行政内部においてPDCAサイクルを踏まえた適切な仕組みを検討する必要もある。また、そのサイクルは行政内部で完結させるのではなく、必要に応じて外部の専門家や市民の目を加えられるようにすることも重要である。

²⁷ 市の施設・事業からの温室効果ガス排出量は、74万t-CO₂(2005/平成17年度)である。2000(平成12)年度より5年間で24%減となっている。「横浜市役所地球温暖化防止実行計画」(2007/平成19年3月)に基づく。

第4章 制度のあり方

本章では、前章を踏まえて必要性が導き出された制度・政策について、国内外の制度の整備状況を勘案し、「制度化すべきもの」「制度化に向けて検討を行うべきもの」「市の政策に関する部会意見」にそれぞれ整理した上で、そのあり方を示す。

なお、すでに横浜市において、審議会の中間答申を受け拡充した「地球温暖化対策計画書制度」等の制度と本章の「制度化すべきもの」を核として、総合的な脱温暖化制度を構築する必要がある。

1 ライフスタイル

(1) 制度化すべきもの

ア 省エネラベル表示制度

家電によるエネルギー消費を抑制していくために、市民が省エネ性能の高い家電を選択できるようにすることが必要である²⁸。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 家電の販売事業者に対し、家電への「統一省エネラベル」(図表4)²⁹の掲示及び省エネ性能の説明等、市民への適切な情報提供を義務付けることが必要である。

【図表4 統一省エネラベル(対象:エアコン・テレビ・冷蔵庫)】



財団法人省エネルギーセンターホームページより転載

²⁸ 飯島宏年(東京都市大学<旧武蔵工業大学>環境情報学部環境情報学科 中原秀樹研究室)「横浜市の家庭におけるグリーン商品導入による省エネ効果シミュレーション」(2008/平成20年)は、横浜市内の各家庭の家電を最新の省エネ型へ買い換えることによるCO₂削減効果が高いことを明らかにしている。同研究は、市内の小中学生がいる117家庭の協力で得られたデータを元に、市内全世帯における家電を最新型へ代替することについてシミュレーションしたものであり、テレビ、エアコン、冷蔵庫の3家電合計で、717,217t-CO₂の削減効果が見込まれ、費用対効果の面でも有効としている。なお、この削減効果は、2004(平成16)年度の温室効果ガス総排出量の約4%を占めており、理論上は、これらの3家電を最新省エネ型へ代替することにより、CO-D030の目標である2025(平成37)年度までに一人当たり排出量を30%削減した場合の削減量(総量の単純想定:647万t-CO₂)の1割超を達成することが可能となる。よって、家電の省エネ型への転換は、地球温暖化対策として有力な手段と考えられる。

²⁹ 経済産業大臣告示「エネルギーを消費する機械器具の小売の事業を行う者が取り組むべき措置に関する様式」(2006/平成18年8月18日)に基づく。「エネルギーの使用の合理化に関する法律」第86条において、家電販売店等に対して家電の省エネ情報を消費者に提供する努力義務が定められている。

(2) 制度化に向けて検討を行うべきもの

ア 地球温暖化対策を促進する税制

市民行動による温室効果ガス排出の削減を促進していくために、税制を活用することにより環境に配慮した行動にインセンティブが与えられるよう、検討を始める必要がある。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 地方分権の流れを踏まえ、国税・県税・市税全体のあり方を検討することが望ましい。
- ・ 政策手段として検討されることが望ましい。
- ・ 環境に配慮した行動が減税となり、環境に配慮しない行動が増税となる「グッズ減税・バズズ課税」³⁰という考え方に立ち、検討することが望ましい。

(3) 市の政策に関する部会意見

ア 市民・来街者の行動に伴う廃棄物の減量を促進すること

廃棄物を減量するため、市内の飲食店や宿泊施設等における環境負荷の低減（リユース容器の利用拡大や簡易包装の推進等）を促進することが必要である。

イ エネルギー効率を高める生活様式を調査・検討すること

一人当たりの居住床面積の増加に伴うエネルギー消費の増大を抑制するため、ルームシェアやグループリビング等、エネルギー効率を高める可能性のある生活様式について、実際のエネルギー効率や課題等を調査・検討することが望ましい。

2 事業活動

(1) 制度化すべきもの

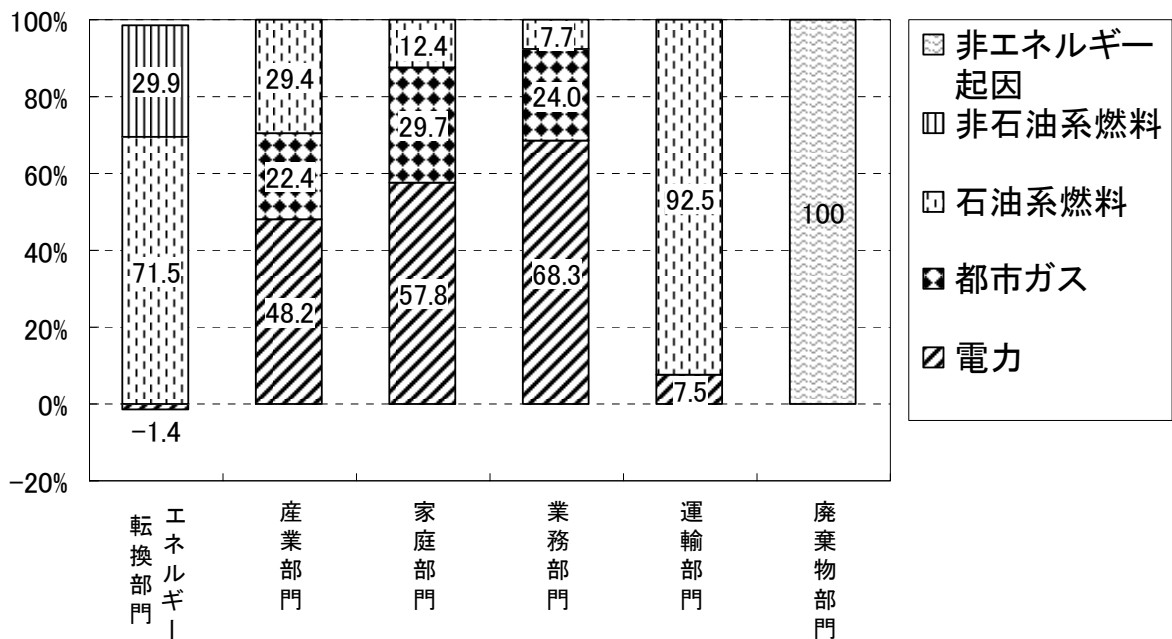
ア エネルギー環境計画書制度

平成 18 年度における市内の部門別二酸化炭素排出量の燃料構成は、図表 5 のようになっている。この燃料構成をより温室効果ガス排出の少ない構成となるように改善するには、市内に供給されるエネルギーの環境性を向上させることが必要であり、そのためには、市内のエネルギー需要者が環境性の高いエネルギーを選択できるようにすることが必要である。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 市内へのエネルギー供給事業者が自らの取組を「エネルギー環境計画書」及び「報告書」として公表することが必要である。
- ・ 「エネルギー環境計画書」及び「報告書」には、温室効果ガス排出抑制目標やそのために講じる措置、再生可能エネルギー導入目標やそのために講じる措置等、エネルギーの環境性を向上させるために必要な事項を記すことが重要である。

³⁰ グッズ=Goods（環境に配慮した行動）、バズズ=Bads（環境に配慮しない行動）。

【図表5 横浜市内の部門別二酸化炭素排出量の燃料構成（2006/平成18年度）】



横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』より作成

イ 環境経営認証取得の責務・努力義務

市内の事業者に対し、環境経営認証の取得について、責務あるいは努力義務を定めることが望ましい。その際、行政は市内の中小事業者に対し、環境経営に関する情報の提供、啓発、及びその他必要な支援等を行うよう努めることが必要である。

ウ 事業者の温室効果ガス削減協力の責務・努力義務

地球温暖化対策計画書制度の対象事業者に対し、関連事業者の温室効果ガス排出状況の把握や効率化への協力等について、責務あるいは努力義務を定めることが必要である。

(2) 制度化に向けて検討を行うべきもの

ア 排出量取引制度

事業活動からの温室効果ガス排出の総量削減を促進していくために、排出量取引制度について検討を始める必要がある。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 主として大規模排出事業者を対象として検討すること。
- ・ 総量削減を担保するために、適切なキャップ（上限）が設定されるようにすること。
- ・ 中小事業者の省エネルギー促進策や再生可能エネルギー普及策との連動を考慮すること。

(3) 市の政策に関する部会意見

ア 中小事業者の省エネを促進すること

中小事業者の省エネルギーを促進するため、市内事業者と協力してクレジット取引や共同実施活動等

の活用手法や有効性を研究することが必要である。

イ 地域経済における環境ビジネスの成長を促進すること

環境による地域経済と雇用の活性化や質的転換（グリーン・ニューディール）を図るため、環境分野の課題解決に寄与する技術開発や環境に貢献する事業を積極的に展開していくことが必要である。

3 建物

（１）制度化に向けて検討を行うべきもの

ア 環境性能の高い建物を増加させる制度

環境性能の高い新築建物を増やすために、経済的なインセンティブ等を十分に整理した上で、その効果を見極め、一定水準以上の環境性能評価を取得するよう誘導する制度を検討する必要がある。

（２）市の政策に関する部会意見

ア 新築建物の環境性能を向上させること

建築物環境配慮制度の実効性をさらに高めるため、「CASBEE 横浜」の高評価取得への誘導や、戸建て住宅向けの「CASBEE」の導入が必要である。また、環境性能について、簡易に試算できるソフトウェアの開発を国に働きかけることも必要である。

イ 既存の建物の環境性能を向上させること

既存集合住宅の環境性能を向上させるため、評価や性能表示等を検討する必要がある。また、その際にはエコヴィレッジの概念（環境・コミュニティ等に配慮）に基づいた改修方策についても検討していくことが望ましい。

ウ 住宅機器の高効率化を促進すること

建築物における省エネルギーを促進するため、家庭用燃料電池や地中熱利用機器等、市場で未普及の最新高効率住宅機器について、事業者等と協力して新築建物でのモデル的な事業を行う中で、効果を見極め、普及させることが必要である。

4 交通

（１）制度化すべきもの

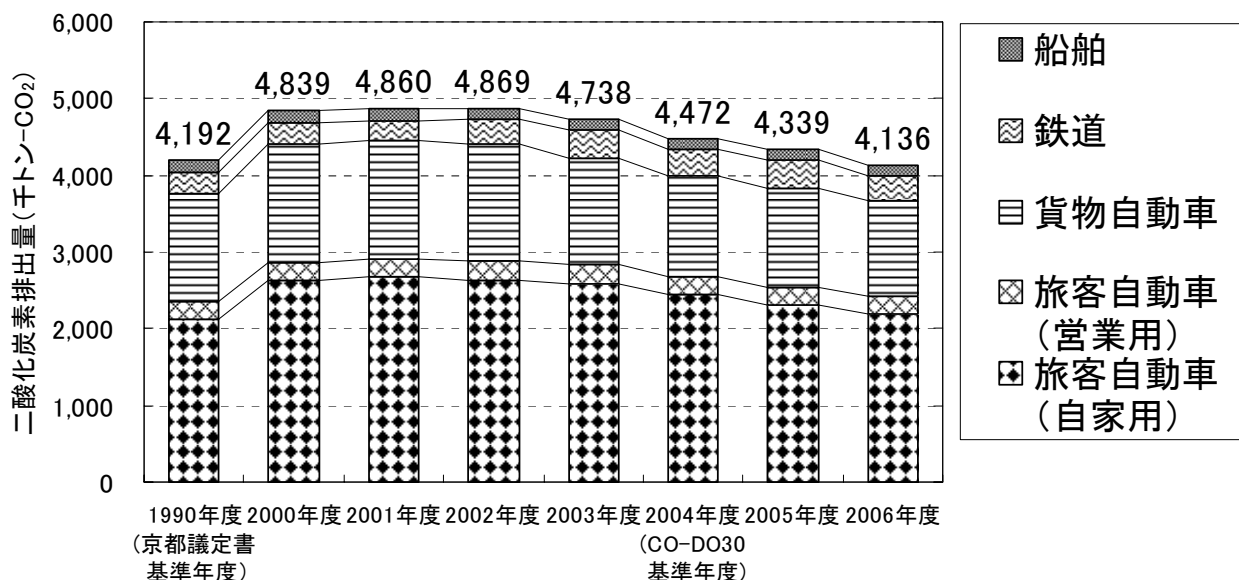
ア 集客施設交通計画書制度

自動車から公共交通等への転換を促進するために、消費行動等を目的とした自動車の過度な利用を抑制する必要がある（図表6）。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 市内の大規模集客施設を運営する一定規模以上の事業者が「集客施設交通計画書」及び「報告書」を公表することが望ましい。

- ・ 「集客施設交通計画書」及び「報告書」には、利用者の交通行動の転換目標やそのために講じる措置等、利用者の公共交通等の利用を促進するために必要な事項を記すことが望ましい。

【図表6 横浜市内の運輸部門の二酸化炭素排出量の経年変化】



横浜市地球温暖化対策事業本部『平成20年度地球温暖化対策進捗状況把握調査業務報告書』より作成

イ 低炭素車普及促進制度

低炭素車（低公害かつ低燃費な自動車）の普及を促進するためには、自動車販売業者を通じて低炭素車への買換えを促す制度が必要である。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 市内で新車を販売する一定規模以上の事業者が、低炭素車の普及に際して講じた措置や販売状況等、低炭素車の普及を促進するために必要な事項を市長に報告することが望ましい。
- ・ 低炭素車を購入しようとする市民の選択肢を拡大するため、市長は必要に応じて報告を公表できるようにすることが望ましい。

ウ エコドライブ実施の責務・努力義務

自動車を運転する全ての者に対して、エコドライブの実施を求めることが望ましい。特に、事業活動において事業者は、自動車を運転する従業員に対してエコドライブの研修その他必要な措置を講ずるよう求めていくことが望ましい。また、行政は、エコドライブの習得に有効な手法の普及に努める必要がある。

(2) 市の政策に関する部会意見

ア 公共交通によって移動できるまちづくりを促進すること

温室効果ガス排出の少ない都市づくりを進めるため、都市計画マスタープランの改定に当たっては、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成について考慮することが必要である。また、鉄道やバス等の公共交通を基本とする温室効果ガス排出の少ない交通体系を整備するため、環境的に持続可能な交通（EST）の概念に基づくまちづくり・交通網整備について、多種多様な意見を有する者を含めた広範な

市民参加で進めることが必要である。その際、CO-D030 で掲げた 2050（平成 62）年度を見据えて、長期的な都市像やそれに向けたまちづくりの基本的な考え方を明らかにしていくことが望ましい。

イ 徒歩や自転車によって移動できるまちづくりを促進すること

徒歩は最も基本的な移動手段であり、歩車道の分離や歩道幅員の確保、無電柱化等、誰もが安全・快適に感じられる歩行空間の形成していく必要がある。特に、歩行者が集中する駅周辺においては、歩行空間を確保するための道路空間の使い方を一層工夫する必要がある。

また、自転車の利用を促進するため、駐車場の一部を活用した駐輪場の設置誘導や、自転車走行空間の整備、自転車利用のマナー向上等を総合的に進めていく必要がある。

ウ 事業活動に伴う自動車利用の効率化を促進すること

低炭素車（低公害かつ低燃費な自動車）による物流を促進するため、CNG（圧縮天然ガス）やハイブリッド型の車両等のさらなる普及支援策について検討を行うことが必要である。

5 エネルギー

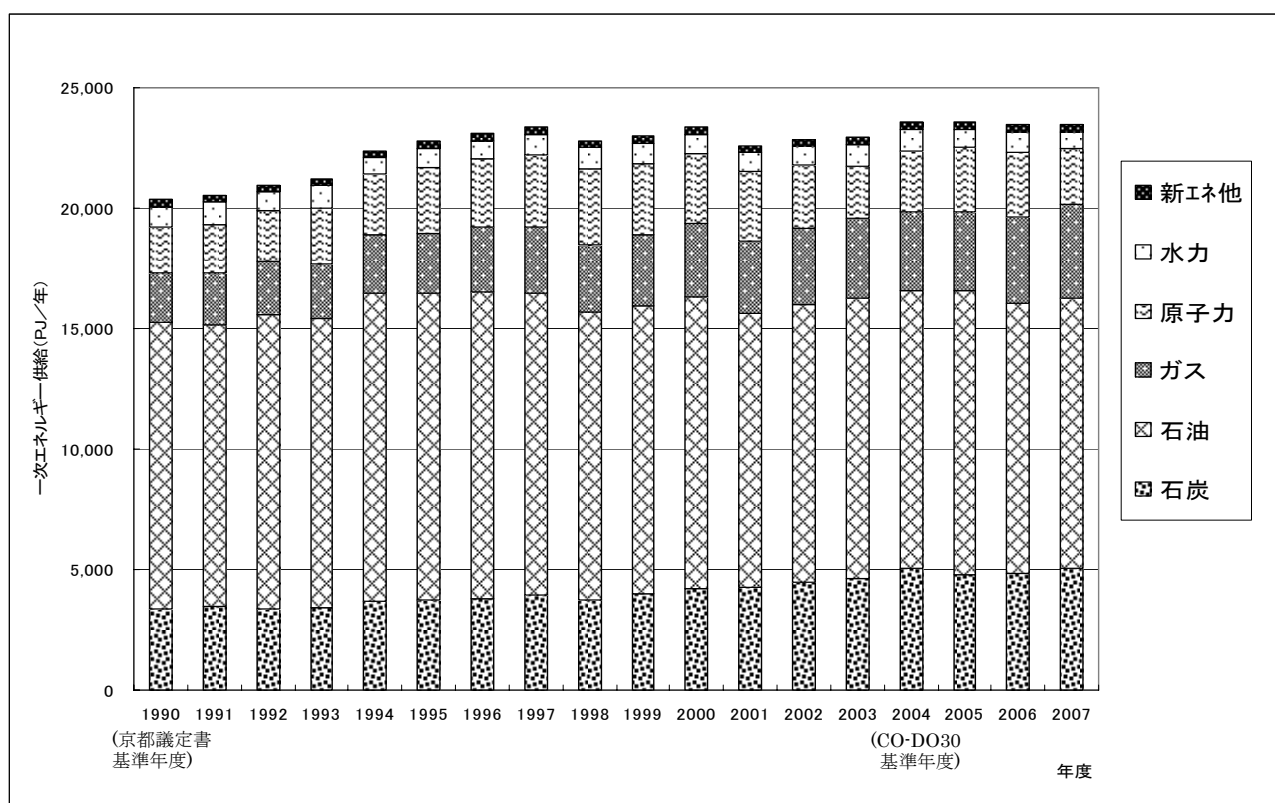
（1）制度化すべきもの

ア 地域エネルギー活用制度

エネルギー利用の効率化を促進するために、未利用エネルギーを有効活用していく必要がある（図表 7）。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 大量かつ高密度なエネルギー需要を発生させる地域において、エネルギーの有効活用を促進し、環境への負荷を削減することを目的とすることが必要である。
- ・ 地域エネルギーの有効活用に関する原則、責務、指針の根拠等を明確にすることが望ましい。
- ・ 地域エネルギー活用の推進地域内において、地域エネルギーの利用を拡大するための仕組みを設けるとともに、複数の事業者間でのエネルギー活用に関する協議を促進するための仕組みを設けることが望ましい。

【図表7 日本国内における一次エネルギー供給の推移】



エネルギー・経済統計要覧（2009年度版）より作成

イ エネルギーの有効利用に関する責務・努力義務

市内の事業者に対して、工場等で発生する低温廃熱（200～300℃以下）を有効に利用する責務あるいは努力義務を定めることが必要である。特に、工場等の廃熱を、コンテナやパイプライン等によって発生場所から病院や宿泊施設、入浴施設等の需要場所へ輸送し、利用を促進することが望ましい。

（2）制度化に向けて検討を行うべきもの

ア ソーラーオブリゲーション制度

再生可能エネルギーの導入を飛躍的に拡大していくために、ソーラーオブリゲーション制度について検討を始める必要がある。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 新築建物について、再生可能エネルギー機器の導入を義務付けることについて検討すること。
- ・ 再生可能エネルギー機器については、太陽光発電及び太陽熱利用を基本として検討すること。
- ・ CO-DO30の再生可能エネルギーに関する目標を十分に踏まえて検討すること。

イ 固定価格買取制度

再生可能エネルギーの導入を飛躍的に拡大していくために、固定価格買取制度について検討を始める必要がある。制度を構築するに当たり、留意すべき点は次のとおりである。

- ・ 既存の法令等を聖域とせず、再生可能エネルギーの普及拡大に必要な制度を検討すること。
- ・ 設置者の視点を十分に踏まえて検討すること。
- ・ 国等の動向に注意して検討すること。また、市は必要に応じて国へ固定価格買取制度に関する提案を行うこと。

(3) 市の政策に関する部会意見

ア 木質バイオマス資源の利用を促進すること

市内や水源域で発生する木質バイオマス資源の有効利用を促進するため、ガイドラインや関係者間の協力体制等の仕組みづくりを進める必要がある。

6 市の施設・事業

(1) 市の政策に関する部会意見

ア 市内の学校のエコ化を促進すること

環境に関する知識及び再生可能エネルギーの普及を促進するため、市立学校への再生可能エネルギー設備の設置や建物の環境改修、教職員を通じた環境教育の推進等、学校のエコ化を進める必要がある。

イ 市の施設・事業における環境配慮を促進すること

市の施設や実施する事業から排出される温室効果ガスを削減するため、温室効果ガスの排出量を計算し、これを削減していくためのガイドラインを策定する必要がある。

ウ 市職員への地球温暖化対策に関する研修を促進すること

市の政策や事業について、温室効果ガス排出の削減に配慮する企画や執行を促進するため、市職員に対して地球温暖化対策に関する研修を実施する必要がある。

エ 地球温暖化対策に関する市内の活動等について情報発信を促進すること

市内で行われている市民や事業者、行政等の地球温暖化対策の取組や活動を広く普及するため、ポータルサイトを開設・運営する等、地球温暖化対策に関する情報発信を促進する必要がある。

オ 地球温暖化対策の政策状況をフォローアップすること

地球温暖化対策に関する政策や事業について、政策の革新（イノベーション）を促進するため、外部の有識者や市民によって政策状況をフォローアップし、意見を聞く仕組みを整える必要がある。

おわりに

本報告は、これまでの部会の議論を最終的にまとめたものである。

「横浜市脱温暖化行動方針（CO-D030）」に掲げた温室効果ガス排出量の削減目標の達成は、市民の力が結集しなければなし得ない。そのためには、市民一人ひとりの行動を地域を巻き込んだ大きな脱温暖化行動へとつなげていくことが重要であるとの認識の下で議論を進めてきた。

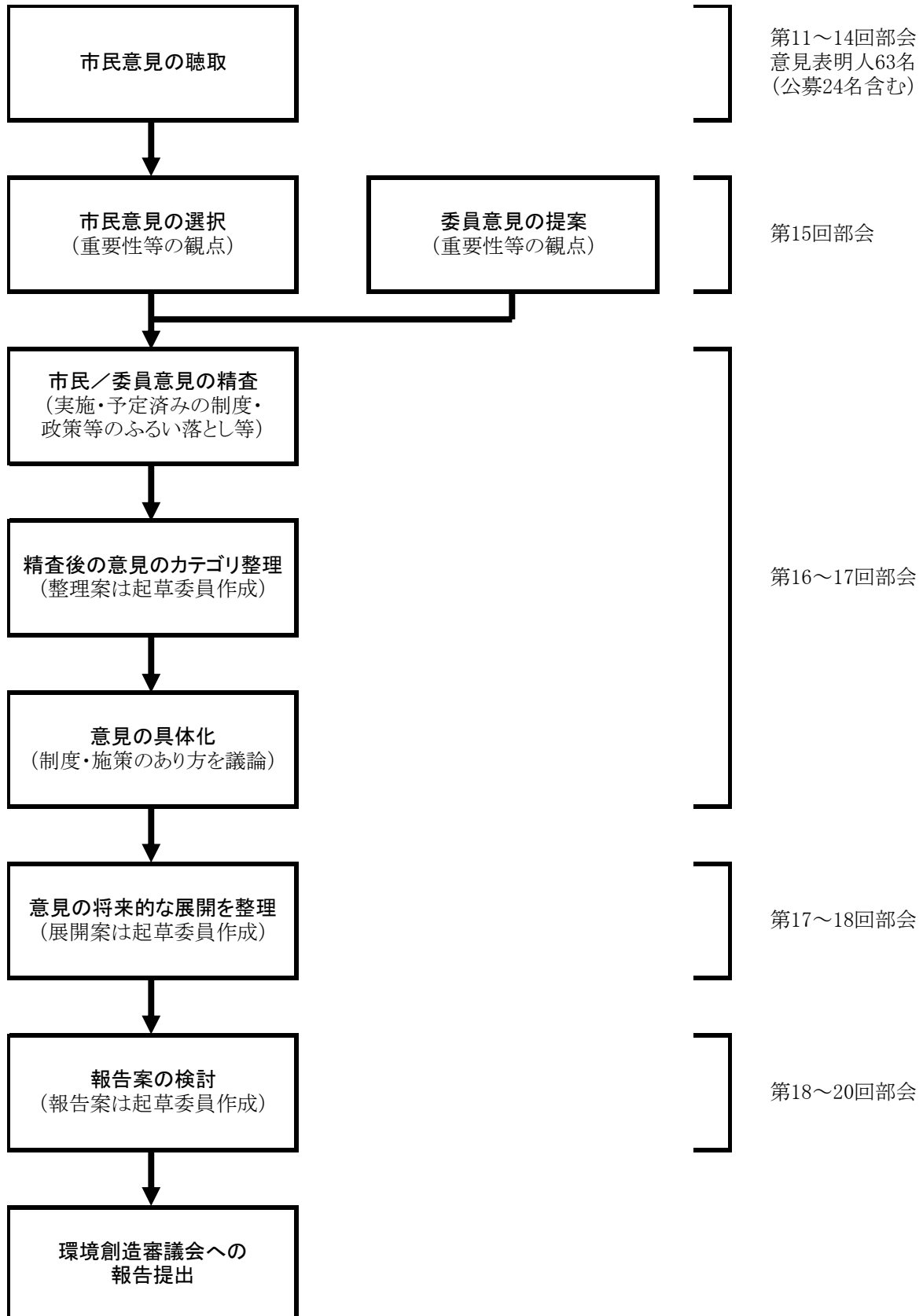
即ち本部会では、市民との広範な議論に基づいて報告を作成するという、従来とは異なる方法を採用し、63名の市民・事業者・有識者から直接に意見を聴取する等、多くの関係者の協力を得た。また、意見聴取後の審議についても、市民との議論結果をできる限り報告に反映させるよう努めた。報告書の作成に当たっては、委員が起草する他、報告の構成もこれまでの型に捉われないものとした。

本報告で提言した脱温暖化のための制度・政策は、それぞれを単独で進めていっては持続的な脱温暖化への取組とはならない。それぞれの制度・政策を組み合わせ、総合的に推進することにより、より効果的かつ持続可能な脱温暖化の取組が期待できるものである。

横浜市には、これらのことを十分留意したうえで、脱温暖化のために広く市民を巻き込んだ総合的な制度・政策を構築していくことを期待する。

最後に、報告作成にご協力いただいた各位に、この場を借りて深く感謝申し上げます。

【検討過程】



【意見表明人】

(各回発言順／敬称略)

部会回次	意見表明人	所属等
第11回部会 2008年 (平成20年) 12月25日	安藤 光子	港北くらしの研究会 代表
	小笠原 征	かなざわエコライフ学習会「カナリア」代表
	北村 博子	特定非営利活動法人 アース・エコ 代表理事
	横山 進	セーブあおば 代表
	中嶋 義臣	特定非営利活動法人 横浜ひと・まち・くらし研究会 理事長
	矢野 方雄	消費者住宅フォーラム 理事長
	八木下一壬	環境まちづくり市民の会サステイナブルあさひ 代表
	川口洋一郎	リデュース30横浜ミナミ
	佐藤 一子	特定非営利活動法人 ソフトエネルギープロジェクト 理事長
	佐藤 輝	フェリス女学院大学エコキャンパス研究会 代表
第12回部会 2009年 (平成21年) 1月23日	寺嶋 之朗	横浜商工会議所 環境保全協議会／プリンス電機株式会社 代表取締役社長
	佐々木一郎	社団法人 横浜市工業会連合会／金沢産業振興株式会社 業務部長
	吉野 栄輔	社団法人 横浜市商店街総連合会／都筑区商店連合会 会長
	須田総一郎	東京電力株式会社 神奈川支店 副支店長
	野口 仁	東京ガス株式会社 横浜支店 環境担当部長
	末弘 保	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画担当部長
	渡邊 一郎	社団法人 横浜建設業協会 環境問題委員会 委員長／株式会社渡辺組 代表取締役
	阿部 敏雄	社団法人 全日本不動産協会 横浜支部 副支部長
	小島 康義	社団法人 神奈川県トラック協会 環境問題対策委員会 委員長
	八郷 大文	社団法人 神奈川県バス協会 専務理事
	小松 暢	日産自動車株式会社 技術開発本部 環境・安全技術渉外部 技術渉外・製品安全グループ 主管
岡林 義一	有限責任中間法人 太陽光発電協会 事務局長	
第13回部会 2009年 (平成21年) 2月5日	太田 博人	旭区若葉台連合自治会
	清水 幸夫	磯子区環境を考える会
	山口 章	緑区白山緑自治会 会長
	加茂千津子	青葉区民会議 副代表
	高嶋 威男	社団法人 日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会
	朝倉賢一郎	栄区生涯学習連絡会
	榎下 貫治	泉区上飯田連合自治会 会長
	初山 民雄	瀬谷区環境行動推進協議会
	山岸紀美江	特定非営利活動法人 I LOVE つづき 理事長
	吉田 榮一	港南区街のアドバイザー
	足立 治郎	特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター 事務局長
	鈴木 道彦	特定非営利活動法人 環境経営学会 理事
	越智 宏一	清涼飲料自販機協議会 事務局長
	名取 邦亨	横浜市建築事務所協会 会長
	市丸 新平	交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 審議役
福島 朝彦	社団法人 都市環境エネルギー協会 理事	
高倉 康二	社団法人 ソーラーシステム振興協会 技術委員	

(各回発言順／敬称略)

部会回次	意見表明人	所属等
第14回部会 2009年 (平成21年) 2月18日 (公募)	児玉 勇	チーム・CO-DO30／エコネットよこはま
	藤原 兼蔵	株式会社 横浜フリエスポーツクラブ(横浜FC) 企画部長
	三浦 孝悦	緑区民会議
	横尾 真里	横浜市地球温暖化対策推進協議会
	木島 靖子	横浜みなみ生活クラブ生活協同組合
	瀬口 亮子	国際環境NGO FoE JAPAN
	平木場 毅	東京大学大学院 工学系研究科
	山田 岳	ただすのもり環境学習研究所 代表
	諏訪 亜紀	武蔵工業大学 環境情報学部 講師
	三本 裕子	国際青年環境NGO A SEED JAPAN 事務局長
	江森 克治	特定非営利活動法人 横浜スタンダード推進協議会 理事長
	松岡進士郎	特定非営利活動法人 名著セミナー／建築学会 永久会員
	市川 誠之	武蔵工業大学大学院 環境情報学研究科
	臼杵ひろみ	株式会社 ファンケル
	玉置 仁	太陽エナジー販売株式会社
	鈴木 久夫	ヨコハマ市民環境会議 事務局長
	唐戸 健一	生活協同組合連合会 ユーコープ事業連合 経営企画部 IMS推進課
	鏑木 孝昭	HOSP! (持続可能なコミュニティを本気で作る大人たちの会)
	小渡佳代子	特定非営利活動法人 横浜市まちづくりセンター／横浜市建築事務所協会
	内山 隆	中間法人 天然住宅
澤田 純一	株式会社 アベイラス	
二藤 忠	特定非営利活動法人 エコ住宅リサイクルバンク	
上岡 直見	環境自治体会議 環境政策研究所 主任研究員	
野崎 敬策	横浜ITS研究フォーラム 代表／ ISO/TC204 WG5(自動料金収受) 委員	



【写真】会場全体の様子(第12回部会)

【市民意見（ライフスタイル）】

市民の省エネ・脱温暖化への行動推進について	
1	地域での「環境家計簿を用いたCO ₂ 削減」が有効。
2	エコライフ型への転換として、市民参加による「省エネチャレンジシステム」が考えられる。組織単位(町内会、企業など)での取組成果についてコンペを行う。評価には、環境家計簿によるCO ₂ の数値を用いる。
3	環境家計簿などのわかりやすい指針づくりが必要。
4	地域の工夫や連携を促す仕組みとして、エリア内の世帯が活動に参加し、活動実績に対して報償する仕組みが有効。
5	グリーンコンシューマーポイント制度の構築を提案する。ポイントの付与は地球への優しさ、CO ₂ の排出の少なさに応じて行う。
6	エコ活動は、コストと原価償却を考えるとやらないほうが良いと考えがちなので、ポイント制にするなどの工夫が必要。
7	市民それぞれが、公共料金とガソリン料金を引き落としているカードや銀行口座を一つのカードに一元化し、そのカード会社(もしくは横浜市)がインターネット上で各世帯のCO ₂ 排出量を見える化するASPサービスを行ってはどうか。それにより、毎月引き落とされる金額からCO ₂ 排出量を計算し、市民がそのASPにログオンした際、各自の世帯から排出されるCO ₂ が把握できるようになる、つまり「自動化された環境家計簿」となるため、温暖化対策を阻んでいる大きな要因を取り除くことになるのではないか。
8	生活レベルでの気温(特に夏)を観測し、市民から携帯端末等で送信してもらう。これらをもとに体感マップを作成し活用する。
9	携帯メール配信を使ったサービス機能を利用する。アメダス等、選択した観測ポイントで設定した気温を超えたとお知らせメールが届く。情報を受けた利用者に意識レベルで注意喚起ができる。
10	家族の団らんの重要性について、キャンペーンや啓発を行う。
11	オーバーラップ居住という考え方がある。促進施策としては、補助の実施、市営住宅への導入、学生寮や社員寮への導入、ワンルームマンションの規制などが考えられる。
12	エコリビングという地域の団らんというものが考えられる。促進施策としては、設置の促進、エコポイントの付与による利用促進が考えられる。
普及啓発、情報提供について	
13	市との共催によるイベント等の告知について、環境創造局のホームページへの掲載を行っているが、横浜市のトップページとのリンクが足りないと感じる。
14	G30と比べてCO-DO30の告知活動が弱いと感じる。
15	横浜市出身の有名ミュージシャンにCO-DO30テーマソングをつくってもらい、みんなで歌うことで自然と環境意識を高めていく。横浜市民に長く愛される歌を目指す。
16	横浜国大出身の有名ミュージシャンにもCO-DO30テーマソングをつくってもらい、こちらはイベント等に活用され、今環境行動を起こさないとならない、との気にさせる歌とする。
17	温暖化対策ナレッジマネジメントのホームページを立ち上げ、横浜市民から常時、温暖化対策に関する提案・活動を募集する。毎月の提案のなかから優れた対策・活動に対して表彰を行う。
18	区役所等の公共施設で、モデルとなるような活動とその結果の普及制度を期待する。
19	環境情報の一部(電気、ガス、水道)を各区でまとめて提供する制度を期待する。
20	有名人が出演するイベント等でCO-DO30を取り上げてもらう。市役所職員が直接出向き、指導する。テーマソングを作る。

環境学習の推進について	
21	町内会レベルなどきめ細やかな出前講座を実施する。
22	横浜市は業務・家庭部門からの排出比率が高いことから、市民のライフスタイルの意識改革が優先されるべきであり、行政が啓発教育やビジネススタイルの指導を主導していくことを提案する。
23	環境意識を高める教育制度の工夫と協力できる体制づくりを期待する。
24	地域学習の機会を強化する制度の構築が必要である。そのため、「モデル環境区」の構築、既存の推進協議会の活性化、小学生を対象とした環境学習の実践を提案する。
25	エコライフ転換への推進力となりうる組織づくり、学校教育と市民教育の制度化が必要。
26	全市民を対象に、一人ひとりの行動、環境マナーづくりに主眼を置き、市民の脱温暖化行動の選択を支援するしくみづくりと環境市民大学の開設を優先すべき。
27	市民・事業者の考え方を変える必要があり、そのためには脱温暖化活動のシステム化が必要である。具体的には、出前講座、エコライフ講座、市民による環境イベントへの支援を対象とする。
推進体制の整備について	
28	地域ごとの、「環境リーダー」の選出と育成(環境対策を率先する人材を、地域の住民から選出・育成し、地域レベルでの環境問題に対する気運を高める)。
29	環境意識を高める教育制度の工夫と協力できる体制づくりを期待する。
30	エコライフ講座では、各区にCO-DO30推進員を置く制度を検討すべき。
31	エコライフ転換への推進力となりうる組織づくり、学校教育と市民教育の制度化が必要。
32	環境問題に取り組む団体への育成制度の強化を期待する。
33	やる気のある企業・市民・NPOの参加を担保した協議会をつくって欲しい。
34	エコだけから入るとうまくいかないの、コミュニティネットワーク協会といったような協会と事業者が取り組んでいるような形にするとよい。
35	みんなが参加できる仕組みづくりが必要。また、地域の組織を活用した、誘導が必要。
環境税等の新たな税制、優遇措置について	
36	環境税の構築やみどり税の有効利用が必要。
37	産業界の自主行動計画には限界があり、排出量取引は大規模排出事業者が対象である。広く市民を対象とする対策として、炭素税の導入は不可避。制度設計によっては、経済活性化につながる。国の炭素税導入に関する動向を踏まえることが必要。市独自の炭素税導入は検討に値する。
38	環境税が必要である。
39	税金を安くしていただけたら、目に見えるようなものでないと市民の協力を得るのは難しい。
40	エコライフ転換に資する経済的な支援策の制度化が必要。
41	家庭での電力消費の大きい機器から少ないものへの買換えに、重点的に助成し促進する制度を期待する。

使い捨て容器・レジ袋等の使用規制について	
42	レジ袋の有料化を突破口として、CO ₂ の削減までの流れを示して欲しい。
43	事業者とレジ袋無料配布中止協定を締結し、レジ袋の無料配布を中止すべき。
44	マイバッグの利用・レジ袋の削減は誰もが簡単にできる温暖化防止策である。レジ袋の削減の条例化が考えられる。
45	使い捨ての規制について提案したい。レジ袋のみならず、ファーストフードの容器への拡大が考えられる。
46	日本初のエコバッグを発売したスーパーの協力を得て、そのスーパーと横浜市のコラボエコバッグを発売し、その収益の一部を自然エネルギーへの補助金に利用してはどうか。また、元町のブランド店とのコラボエコバッグも検討してはどうか。
47	詰め替えパックのゴミを減らせれば更に温暖化を遅らせる事ができる。購入する人が自宅からボトルを持って来て、それに注ぐシステムを創る。ペットボトルのジュースなども同様に自宅から持ってきたボトルに入れて売るようにすれば、ペットボトルのゴミも少なくなるので、エコに繋がる。
48	小学校の給食はあえてマイ箸持参とし、子供の頃から環境意識を身につける。
49	横浜市民向けのマイ箸啓蒙活動として、横浜を舞台のドラマの主演俳優を横浜市のマイ箸キャラクターに任命し、ポスターを作製、公共の場所に貼ってマイ箸運動を推進してはどうか。
リサイクルの推進について	
50	大規模フリーマーケットを定期的に関き、再利用を進めることでゴミ減量。
51	横浜の間伐材から割り箸をつくる。
52	段ボール堆肥を多くの家庭で実行して、できた堆肥を市などで回収して、近郊農家などに配っていただけると一挙両得となる。
53	一層のごみ減量化を進める第2次G30政策の策定。
54	早期検討項目としては、生ごみの減量化と堆肥化、家庭廃油の活用が考えられる。
その他	
55	CO ₂ の発生が多いイベントはとり止める。
56	市民の声を議員が聞く場をつくる。
57	光熱費の料金体系を見直すべき。グリーン税とか環境税とかも考慮しながら、料金体系を見直す。標準的よりもう少し減らす人はメリットがあるというようにしてはどうか。東京ガス、東京電力と市が話し合い、モデル的に実施してみてもどうか。
58	エネルギー料金システムの改善を図る。
59	市(県)・企業・市民・NPO等が共同参画する「環境バンク」を設立。企業の出資、行政からの税制優遇し、市民は使い道を指定して預金、NPO等の活動支援も行う。

【市民意見（事業活動）】

地球温暖化対策計画書制度等について	
1	エネルギー供給業者を制度対象とせず、事業者単位のエネルギー環境計画書制度を創設し、別枠で評価してほしい。
2	公害防止協定に倣い、CO ₂ 削減協定を大規模排出事業者と結ぶことを提言する。
カーボンオフセットの導入について	
3	カーボンオフセットについて、横浜市として、国内だけで運用していくのか、外国から買ってくるのかを明確にすべき。
4	民間企業が横浜市の公共施設の命名権を購入した場合、社会貢献の一環として、命名権を購入した資金の一部で排出権を購入し、その公共施設をカーボンオフセットすることができれば、CO-DO30で掲げられている事業活動のカーボンオフセットを横浜市内で加速度的に導入することが可能になる。
5	カーボンフットプリントにより、省エネ取組効果を計測し、CO ₂ 削減量を計測。これと環境ポイント事業と連動させ、国内クレジットの活用やその他の環境ポイント事業活用に応用する。
高効率機器等導入の経済的支援について	
6	省エネ性能の高い「ヒートポンプ」について、エコキュートへの補助金制度創設を希望する。また、ヒートポンプを織り込んだ「再生可能エネルギー」の導入推進を希望する。
7	家庭用燃料電池への補助を希望する。
8	環境負荷の少ない機器にはイニシャルコストやランニングコストを抑えることが出来る融資制度、企業の運転資金とは別の融資制度の構築を考えていただきたい。
環境・エネルギービジネス等への経済的支援について	
9	行政には、環境税課税、法人税減税を期待する。また、省エネ機器開発への支援を期待する。
10	削減を行っていてもイニシャルコスト、ランニングコストをはかっても投資分を回収できないので省エネ投資や補助金、税の優遇措置の充実をして頂きたい。
11	省エネ製品を開発したら、それで減益した分を優遇してもらえないか。
12	全社員参画で行うという仕組みづくりをし、意識の改革は継続して行っていくが、技術の投入や自然への活用といった分野に関し50%の助成金が必要である。
13	設備変更は効率のよい設備に変更することにより環境の負荷を少ない事業にしていく。
14	エネルギー効率の良い製品等の切り替えにあたり、中小の製造業・販売店に対し、既存の機種からの切り替えや在庫の整理への援助を行う。
事業者の省エネ行動等に対する支援について	
15	中小企業が環境への取組を進めていく上でのきめ細かな対応をしていただきたい。
16	市には、省エネ指導員の育成・派遣、エネルギー測定機器の貸与、補助金の交付等を期待する。
17	事業努力として中小企業などは排出量削減等で表彰をもらっても微々たるものである。組合どうして表彰制度をつくる等の制度をつくっていただきたい。
18	横浜市は地産地消が少ないので、横浜市内の企業を使う、企業間の交流を図ることにより配送量など削減ができ環境負荷を軽減できる。
19	自治体・企業等は、すでに行動をはじめている市民を積極的に応援し、市民との協働を促進する必要がある。例えば市内には「カーフリーデー」など積極的に活動している市民がいるが、このように既に行動をはじめている市民の力を積極的に応援し、企業にも応援を求めるなど市民活動との協働を一層発展させるべきである。

事業者からの省エネ商品等の情報提供について	
20	生産から販売店までの流通に係るまでの全CO ₂ 排出量を数値で表示する。
包装の簡素化について	
21	過剰包装を改善する。
22	製造者・流通業者の過剰包装を規制・行政指導すべき。
営業等の規制等について	
23	生活環境(24時間ライフスタイル)を変える。
24	深夜の営業制限、テレビ放送の自粛を求めるべき(例外的に営業できる地区を決める)。
25	目標の達成に向け、市には、屋内設置自販機の24時間消灯への誘導を期待する。
26	自動販売機の設置制限を行う(利用者を算定して駅構内には必要最低限の台数を、コンビニの半径200m以内には設置しない等)。
27	商業施設の入口扉の開放したままにすることについて、条例で禁止する。
28	電車の停車時に車両の扉を閉めることを条例で規制する。
環境マネジメントシステムの導入促進について	
29	企業レベルの取組としては、環境マネジメントシステム導入が必要。
その他	
30	省エネ・再エネは「儲かる」という仕組みづくりが必要。
31	行政には、環境政策としてだけでなく、産業政策としても推進を期待する。不況対策としても、早期に手を打つことが必要。
32	横浜市で、ESCO事業に国内CDM制度を組み合わせた募集が可能かどうか検討してはどうか(その際には高輝度蓄光式誘導標識も対象として欲しい)。
33	社会貢献×マーケティングを活用し、例えば市のミネラルウォーターを購入で環境活動へ貢献できる付加価値をつける。
34	企業の製品の原料となる農作物を農家に、出資、生産委託、または農地を借りて、あるいは協同で生産し収穫物を企業で買い取り使用する仕組を積極的に進める。例えば、同じ農作物を原料とする複数企業と農家間で契約するなど(例えば、菓子、パンメーカーその他企業等で原料となる小麦、米等)。
35	農産物について、露地物を優遇して販売する。
36	環境と地域の経済や社会的構成を合わせた施策が必要。

【市民意見（建物）】

建築物の環境性能の向上について	
1	横浜版CASBEEにおいて、建物の個別の設備機器の環境情報を公開し、温暖化対策として優れた技術製品については検討・評価項目に採り入れるよう、検討して欲しい。
2	CASBEEについて、大手事業者であれば自分でできるかもしれないが、中小事業者でも可能なように考えて欲しい。モデルプランのように標準化するなどの配慮が欲しい。
3	CASBEEについて、総合的にいろいろなどところを見ているため、定量的な判断をせざるを得ない。そのため、住みごころは悪いけど高い数値になりがちになるのではないかな。配慮が欲しい。
4	市は事前チェックを充実させると聞くと、事前審査に力を注ぐよりは、結果はどうなのかが気になるので、結果に対して評価することができれば、住民のマインドアップにもつながる。
5	設備よりも構造に配慮して欲しい。
6	建築の設備機器に関するライフサイクルCO ₂ を考慮した建物を建築関係者が建てられるように、情報提供の拡充および評価・検討項目を追加すべきである。
7	土地利用を効率化した、高品質住宅(耐震、耐久、省エネ)を長期間利用することが望まれる。
8	エコ住宅に関し、横浜市が認定を行う。かっこよさをアピールする。
9	マンションの大規模改修時の複層ガラス化について、条例化を期待する。
10	ドイツでは、「エネルギーパス」という建物の燃費の表示義務付けが行われており、建物の売買に利用されている。
11	高光度蓄光式を使用すると電気を使用しないため、微量ではあるがエコにつながる。電気料金などのランニングコスト削減にもつながるので事業者にも取り入れやすい。普及に関して消防法などの規制が妨げとなっているので、規制緩和をして取り入れやすいものにして欲しい。
12	既存住宅対策・エコリフォームの推進の際に、CO ₂ 吸収・軽減商品の使用の奨励する。
省エネ住宅・建物への経済的支援について	
13	省エネ住宅への固定資産税減税を希望する。また、施工業者への補助金交付といった支援も必要。
14	性能表示だけでなく、ローン金利優遇などの買う側への配慮も欲しい。
15	補助金について、建築におけるハードルが高い。質を保ちながら考えて欲しい。
16	CO ₂ や環境に対して悪いものには課税をし、良いものには助成をするということが必要。
17	全体評価でポイントを付与(助成)するのではなく、細かく助成して欲しい。
18	工務店への助成も考えられる。
19	建築時にはロスが発生するため、できるだけ長寿命なものが望ましいが、かなりハードルが高いと感じている。そのため、日よけなどの細かな部分にも助成を付けて欲しい。
20	ソーラー発電やCO ₂ をほとんど排出しない家庭用燃料電池の導入などには、助成金を出して欲しい。

省エネ住宅に関する情報提供について	
21	省エネ住宅を消費者に広めることが重要。効率的建物・住宅について関心が薄いことが課題。事業者も関心がない。説明会や見学会により省エネ住宅に関する誤解を解くべき。
エコヴィレッジの手法を用いた取組について	
22	エコヴィレッジでは、エコヴィレッジの手法を用いた集合住宅の再生というものがある。CO-DO30ロードマップでは、スケジュールがのんびりとしているので最速で行って欲しい。エコヴィレッジは持続可能な暮らし、ライフスタイルがどのようなものであるのかを実際に見せるということが重要。
23	森林酪農等、本来の意味でのエコヴィレッジを実践するのが早道である。
その他	
24	古い集合住宅のゼロカーボン化を進める。
25	包括的省エネ住宅普及が必要である。
26	カーボンマイナス住宅の普及。
27	建築物については、地下部分の施工に伴う土砂排出による負荷が大きい。地下部分を減らし、容積率の余裕のある建築物の建築主にインセンティブを与えるといった仕組みが必要である。資材の搬送に伴う負荷が大きい。資材を最小化・共通化するような設計段階での配慮が必要である。
28	省エネ建物の普及には法規制が早いですが、建築基準法には省エネに関する事項が入っていない。省エネ法では目標値となっている。対策として、建築基準法へ盛り込み、新築の建築物に関し対策を行う。
29	建物は、特に家庭の場合、室内に自然に風が通るような方向に窓等を設ける(例えば、南向きで南と北に風が通るような建物を促進、夏にエアコンをあまり使わずに済むように)。
30	家庭用燃料電池を設置すると、電気の削減量が分かる。使う場所で発電するとロスが少ない。
31	低消費エネルギー住宅を供給するため、行政側から公募による実験住宅のコンペ事業の提案を行う。コンペ事業への協力支援や技術支援をして欲しい。

【市民意見（交通）】

エコドライブ・アイドリングストップの推進について	
1	アイドリングストップの罰則による規制。
2	エコドライブ講習認定の市民・事業者へのPR、市職員の受講促進。
3	エコドライブを推進したくても、現在、エコドライブを推進する団体がない。実施団体の育成と必要な設備機器への助成が必要。
4	エコドライブ講座の推進が必要。
5	年間20回のエコドライブ講習会を開催している。平均改善率として24.6%を達成している。エコドライブの更なる普及のため、行政の支援を期待する。
6	アイドリングストップについて条例制定。
低公害車、電気自動車等の導入支援等について	
7	市バスのハイブリッド化・電気自動車化(宣伝効果を期待)。
8	市営バスにバイオ・ディーゼル燃料を導入。
9	低CO ₂ 排出車の導入推進のため、助成制度が必要。また、バスはラッシュアワー以外は空いた状態で走っているため、そのような時間帯では小型化することが考えられる。
10	市内の貨物自動車における低公害車の導入率は約3%にとどまる。低公害車の導入に際する優遇措置の拡充を期待する。
11	貨物車両の電気自動車の普及については、航続距離の延伸など走行性能の向上、車体の低価格化に関する行政からメーカーへの指導を期待する。
12	中距離貨物輸送や乗合バス、緊急車両、障害者支援用途など、他の代替手段がない自動車に限っては、「電気自動車」への補助金等の支出も有効(マイカーは除く)。
13	電気自動車・トラックを対象とした外部電源式アイドリングストップシステムの普及、LRT導入を今後、検討して欲しい。
14	温室効果ガス削減には、電気の活用が一番手っ取り早い。電気自動車の導入推進に取り組むべき。神奈川県はものすごく電気自動車に熱心。プラグインハイブリッドは、電気料金が今の制度と同じようなものであれば、各家庭に与える経済効果が大きい。
15	既存のバス利用促進に関する支援の継続と、低燃費バス導入補助に関する支援を期待する。
16	「自家用トラック」から、輸送効率の高い「営業用トラック」への転換について、行政からの指導を期待する。
17	市内にはCNGスタンドが8箇所あるのみ。インフラ整備の遅れがCNG車両の導入が進まない要因のひとつと考える。行政として、インフラとしてのCNGスタンドの整備を期待する。
18	建設重機のハイブリッド化が必要である。
19	制度化に向けては、施策展開に際する道具・仕掛けづくり、実用化をめざす企業への支援(新システム開発企業への支援など)、施策展開に際する道具・仕掛けづくりを普及させるための支援(購入補助、充電設備設置支援など)、効果を実感できるような環境づくりの支援(電気自動車専用レーン設置など)が必要。

公共交通機関の利用促進について	
20	移動手段を変えることが必要。公共交通を利用すると得をするシステムの構築。
21	公共交通機関について、バギーの親などを無料にしていくべき。乳幼児が理由で自家用車をもつ若い女性も減るであろうし、その子どもたちが大きくなった際に、環境のためにこのようなことをしてもらったという認識が生まれ次世代につながる。現状のバスではバギーはとても不便であり、それがネックで自家用車がふえるという問題がある。
22	マイカーから公共交通機関への転換促進に向けて、市民への意識改革を期待する。
23	バス定時走行のための公共交通機関を優先した改善策について、道路管理・交通管理面の支援を期待する。
24	月1回のノーカーデーの設定。
25	横浜カーフリーデーのEUモビリティウィークへの正式参加の実現を強く提案。
26	ショッピングセンター利用者、商店街周辺の居住者へ買い物行動の転換を働きかける。
27	「市民の活力」を活かし、「ライフスタイルを見直す」人を応援する制度(市民が省エネになる選択肢を選びやすくなる方策)が有効である。特に、マイカーの対策が有効・効果的であり、市民がマイカーを使わないための広報を積極的に行うべき。
28	「脱マイカー」など、少ない費用で高い効果を発揮するメリハリのある制度をつくるべき。例えば、排気量に応じた課金制度、中心市街地に入ろうとする車には渋滞課徴金を課すなど、徒歩・自転車・公共交通への利用やカーシェアリングの普及等が有効である。
自転車等の利用促進について	
29	徒歩、自転車道利用の促進のためには、安全に通行できる自転車道の整備が必要。ターミナルでの駐輪場が不足しているので、対策を進めて欲しい。
30	「自転車利用」を促進するため、次の5点を推進して欲しい。①「自転車の底力」を周知する。②自転車通勤をプッシュ！③「自転車生活は楽しい♪」を前面にPR。④やはり「エコ」もPR。⑤自治体のイニシアチブを発揮！（自転車専用レーン、レンタルサイクル、電車やバスへの持ち込み）
31	地区を決め自転車ゾーン、自転車レーンを設け自転車安全通行マップの作成(道交法の見直しも)、公共施設・ターミナル・商店街等の駐輪場の増設、住宅街の自動車と分離できない狭い道路の自動車速度制限を強化。
32	環境にやさしい乗り物として「ベロタクシー」の導入を推進してはどうか。
カーシェアリングの促進について	
33	カーシェアリングの普及を期待する。手段として、好立地駐車場供給施策、カーシェアリングの公務での導入、県の電気自動車普及施策との連携、初期費用補助が考えられる。
34	横浜市は公共交通網が整備されているため、新たに鉄道を設置するよりもカーシェアリングやオンデマンドバスの面的導入を支援することができるようにすべき。
35	免許教習所、免許センターにおいて、免許取得者・更新者にカーシェアリング加入促進の働きかけを行う。
交通まちづくり、交通システムについて	
36	自動車交通流の円滑化のために、交差点の改良、ボトルネックの解消が不足している。違法駐車が増えているので、強化した制度が必要でないか。カーナビを活用し、駐車場や交通規制、イベント情報を提供し、車がスムーズに流れるようにできるのではないか。
37	路面電車の復活に取り組むべき。
38	本牧地区にLRTを導入する。バスの衰退対策として、電動ミニバスで補う。

39	横浜は国際観光都市であることは間違いない。そのような観点からも魅力のあるトランジットモール化が考えられる。
40	馬車道やMM21を含めたトランジットモール化で、山下公園の前は車を通すのを止めるということを提案する。
41	脱温暖化のポイントは、都市計画という意味でのコンパクトシティ化であったり、公共交通機関を有効活用して、いかに脱車社会を図るかということである。
42	若葉台の交通手段はバスに依存している。軌道の整備を期待する。
43	既設鉄道は横浜市を中心に放射状になっているため、環状線のような交通網が必要ではないか。そのためには、既設の鉄道路線間を結ぶバス路線の設置が必要である。バス路線のないところは、コミュニティバスを設置する必要がある。
44	公共交通を軸にした拠点集中型の地域・都市構造の構築を図り、真のコンパクトシティを目指すよう、制度検討を進めることを提案。
45	横浜都市交通政策への具体策として、富山市のような公共交通沿線居住推進地区への住宅取得に補助する制度が必要(コンパクトシティを目指した制度)。
46	交通空白地帯をマッピングし、その空白地帯に鉄道や海上交通を通すなどで改善して欲しい。
47	制度化に向けては、施策展開に際する道具・仕掛けづくり、実用化をめざす企業への支援(新システム開発企業への支援など)、施策展開に際する道具・仕掛けづくりを普及させるための支援(購入補助、充電設備設置支援など)、効果を実感できるような環境づくりの支援(電気自動車専用レーン設置など)が必要。
自動車の流入抑制等について	
48	ロードプライシングによる環境対策が考えられる。
49	早期検討項目としては、自動車の流入規制が考えられる。
50	都心部への自動車流入規制など同意が得にくいものの検討に当たり、交通コンセンサス会議を使うことは良いと思うが、時期が遅い。この後に、利害関係がある方の会議が控えていることを考えると、早く行って欲しい。
評価制度、計画書制度等について	
51	交通というのは人口から発生しているので、削減を評価するためには構造減と政策減について評価して欲しい。
52	事業者に対しては、「トラベル・プラン」として、事業所単位での交通抑制計画が必要。
その他	
53	グリーン経営認証事業者の拡大と利用促進が有効。これにより、燃費が改善された実績がある。また、グリーン経営認証取得事業者は、グリーン購入法に適合する。手段として、認証料金一部助成、横浜市営バスの認証取得、市による認証取得事業者の優先使用が考えられる。
54	大型店舗の無料駐車場の禁止。
55	遮音壁利用による太陽光発電→蓄電→充電スタンド・排気ガス清浄機(空気清浄機)、二酸化炭素を地中に戻し将来の資源化研究事業→走りながらのアースによる自動車発電→高速道路上の自動車自動運転。
56	夜間、信号待ちや音物の積み卸し等駐停車時には、是非ヘッドライトを消して「温暖化を低減しよう」キャンペーンを実行して欲しい。
57	市としてのEST推進地域への登録が考えられる。
58	車に依存しないモビリティはCO ₂ 削減だけでなく、産業や街の活性化につながる。
59	道路・都市整備費の一部を公共交通改善に使用することを提案したい。

【市民意見（エネルギー）】

再生可能エネルギーにより発電した電力の固定価格買取制度等について	
1	電力買取補償制度の代替案を提案する。
2	中小の電力会社と契約し、電力買取補償制度を始めてもらう。
3	再生可能エネルギー固定価格買取制度について、開港150周年となる2009年に横浜で導入を目指すべきである。
4	固定価格買取制度の導入は国レベルであり、地域での検討はそぐわない。また横浜市独自の購入価格を設定することは公平でない。
5	固定価格買い取り制度が重要。
6	自然エネルギーの固定価格買い取りが重要。
7	太陽光パネル設置時に、自家発電で生じるCO ₂ 削減価値を市や第三者機関が認証する。その価値分を市内企業に購入してもらう。
8	太陽エネルギー利用機器普及拡大を骨子としたキャップ&トレードが有効である。具体的な方策は、「事業者の義務・排出量取引導入」と「太陽エネ利用機器普及拡大」が考えられる。
太陽光発電設備・太陽熱利用システム設置者への税、助成等の優遇制度について	
9	事業者に関しては、再生可能エネルギーの導入促進を制度化、優遇措置の制度化が考えられる。
10	太陽光発電等の設置について、東京都を参考に制度設計して欲しい。
11	再生可能エネルギー発電について、経済的に設置できない家庭への配慮もすべき。
12	太陽熱機器を積極導入に向け、家庭用新築・建替えにおける自然エネルギー採用の義務化、大型の補助金が必要。この際、優良住宅部品認定(BL認定)取得の条件化、メーカーの販売手段の適正化が必要。
13	太陽・風力などの自然エネルギー装置設置者への優遇と開示制度を期待する。
14	個人住宅太陽光発電の導入については、市の補助制度の拡大が必要である。また、横浜市と神奈川県の間で相互乗り入れ、定期的な意見交換が必要。
15	新技術への発展を考慮し、設置する太陽光発電設備費の上限を70万円/1kWに制限しないことが必要。
16	家庭での太陽光発電、コジェネ設置にに対し、補助金復活・増加、余剰電力の売却条件の改善。
17	再生可能エネルギー関連機器の開発に係る費用を負担することや購入のための補助が必要。
18	マンションの屋上に太陽光パネルを設置。設置費は補助金と住民負担として、5年から10年でペイするモデルを考え、市内でモデル実施を行う。
導入の義務付けについて	
19	ソーラーオブリゲーションが有効。
小中学校等公共施設への導入について	
20	横浜市すべての小学校に太陽光発電設備を設置することを提案する。建設資金としては、NEDO等による補助金とともに、住民からの寄付が考えられる。
21	公共施設等で独立電源として太陽光発電を導入する。
22	小学校・中学校の校舎への太陽光発電の設置。
23	学校・公共施設等への太陽光発電の設置
24	普及をめざし、施設において実証実験を行う。
25	施設において、太陽光発電を目に見える形で設置してはどうか。

再生可能エネルギーの面的利用について	
26	面的開発等において、計画の早い段階での再生可能エネルギーの導入可能性について検討の義務化、検討結果の報告義務化が必要。条例に基づく義務化など、制度の強化が必要。
地域冷暖房への利用について	
27	地域冷暖房の環境性能の実態について、継続的に分析・評価するため、実績報告の提出義務づけ、また改善指導が必要。また、実績報告は市民にわかりやすく公表することが必要。
28	今後、既成市街地での省エネルギー対策が重要。建物間熱融通、エリアエネルギーマネジメントシステムといった対策への誘導が考えられる。
29	地域冷暖房システムの検討にあたっては、自己熱源方式の比較とともに様々な熱源システムを比較し、総合的にCO ₂ 削減となる最適なシステムを導入すべき。また、既存の市内の設備だけでなく、都内の設備も含めて熱源システムの方式と運転効率の実態評価を行うべき。
意識啓発、情報提供について	
30	太陽光発電は南向きに設置するよう周知をして欲しい。
31	太陽光発電に対する意識がもっと高まるように何か工夫をして欲しい。
32	再エネ普及促進制度として「グリーン電力基金ヨコハマ・プロジェクト」について、積極的に広報活動に取り組むべき。
33	横浜市・協議会・企業のイベント等のグリーン化による推進の制度化が考えられる。横浜版のグリーン電力基金プロジェクトが考えられる。どのように基金を集めるかが重要。市とNPOとの連携が有効であると考えられる。
34	再生可能エネルギーの設置の際、省エネルギー・省CO ₂ 機器との組み合わせを推奨して欲しい。
その他	
35	再生可能エネルギーの定義にバイオマス利用を追加すべき。
36	横浜市・協議会・企業のイベント等のグリーン化による推進の制度化が考えられる。
37	太陽光発電については、導入に際してのポイントとして、誰もが認める大義名分があること、市民にわかりやすい明確な目標があること、目標に基づいた行動指針を明確にすることが必要。また、コストを誰が負担するかについて、検討が必要。
38	再生可能エネルギーの導入に際して、関係者の調整を行政が主体となって行うことが必要。
39	再生可能エネルギー発電所の電源計画は総合的な判断のもと条件の良い場所を選定している。市域など地域を限定した発電所の設置義務制度等がないようにして欲しい。
40	グッドグリーンジョブを構築する。短期的には、雇用の誘致につながる。
41	滋賀県では、「スマイル」という地域通貨を用いて太陽光発電の設置が行われている。
43	地域通貨を活用した太陽光発電の普及促進。
45	エネルギー料金の余剰金と発電電力の余剰金により、太陽光パネル基金を創設し、太陽光パネルの購入・設置時に投資する。
44	再生可能エネルギーを増やすため、エコくじの発売を提案する。配当はお金だけでなく、環境配慮型製品を選んで頂くことも考えられる。収益12億円を活かし、再生可能エネルギーの導入や導入に関する補助の原資する方法が考えられる。
45	再生可能エネルギー活用を推進する産学官のネットワークの構築、木質系廃棄物のエネルギー活用、廃食油のバイオディーゼル活用、市民ファンドによる風力発電事業、空き地、屋上等を活用した太陽光発電事業。
46	耐震補強とともに太陽光発電を設置。
47	温暖化対策税を市民全体から徴収し、これを財源に再生可能エネルギー導入者が損をしないように補助することが良い。

【市民意見（市の施設・事業）】

市の脱温暖化への取組の基本的な考え方等について	
1	横浜市が先導的になる意味で、90年を基準にして、アンビシャスな目標を立てたらどうか。
2	横浜市は、京都議定書で言うCDMだとか、クリーンメカニズムだとか、排出量取引だとかで削減しないで欲しい。これらが自然吸収量を含めた削減でないことを、明確にして欲しい。
3	部門別の削減目標がないと聞いているが、各部門でどの程度の削減を期待するのかが分からないので、検討してほしい。
4	排出権売買で削減目標を達成するのは、市民感情に馴染まない。ライフスタイルの変革や、トップランナー方式の企業を使うなどによって進めて欲しい。
5	横浜市には、「行動に裏打ちされたオピニオンリーダー」の役割を果たして欲しい。見本となる都市を目指して欲しい。
6	2025年の削減目標達成への工程表を示して欲しい。
7	国の政策に圧力を加えて欲しい。
市における推進体制、職員育成等について	
8	行政職員の環境研修を行って欲しい。
9	行政の各担当セクションにおいて、脱温暖化に対する意識改革を望む。
10	全庁的・組織横断的に取り組みを進めるため、市内部で脱温暖化を進める部署が必要。
11	廃棄物行政を見習いCO ₂ に関する部局を作り、事業規模に応じた取組をして欲しい。
12	一生懸命取り組んだ区に対する予算措置の優遇が有効。
予算、施策等について	
13	ライフライン、自動車に関わる削減分について、市が認証する。
14	フィフティ・フィフティプログラムについて提案したい。光熱費を削減し、浮いたお金を学校に還元するものであり、経済的インセンティブの簡便な導入手法である。ソフト対策として導入が可能である。市も浮いたお金を他の対策に使えるというメリットがある。学校の他にも応用が可能である。
15	環境特区、モデル地域を設定してはどうか。
16	施設整備計画を第三者委員会で審査してはどうか。環境配慮がされていないと判断された場合は、整備を認めないとする。
17	多治見では、予算編成の際に環境配慮を行っている。水路の改修がビオトープに変わった。

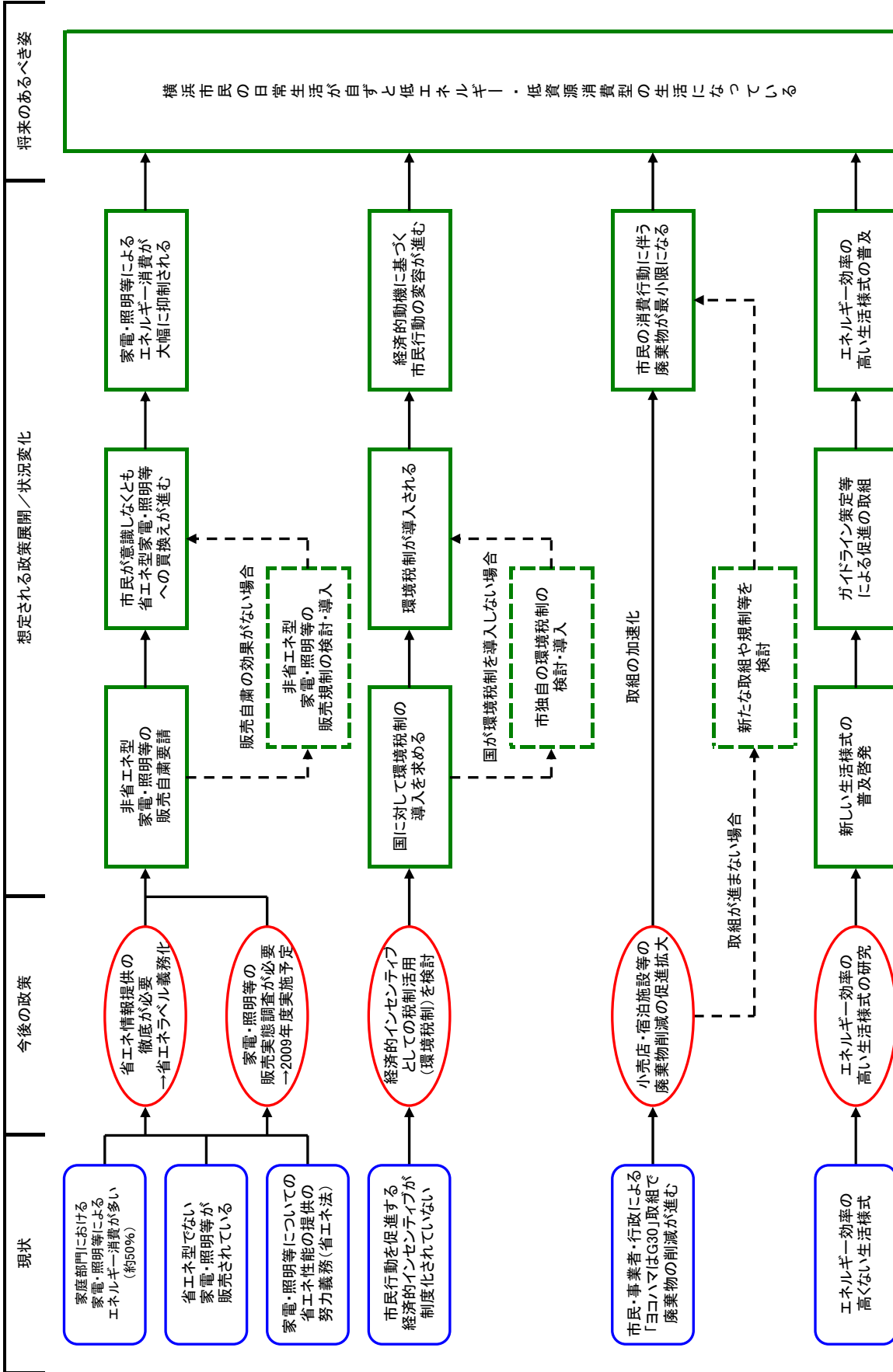
【市民意見（その他）】

緑の保全と拡大について	
1	役所、幼稚園・小中高大学校等(私立も含む)、水道局、水処理センター等その他公営建物・施設・公園や、企業・工場敷地等、街路など、既存のものでも、植樹可能なスペースのある所が結構あり、これらに樹木、植物を植える(個々の家庭でも必要だが、より規模が大きく効果あり)。
2	建物の建築の際、敷地面積の例えば、50%以上の緑化確保や、環境配慮の取組、例えばAクラス以上にす等、緑化促進のため具体的値(温暖化防止効果がもっとあがる数値)を決め、実行する。
3	全市民が一年に1本の樹木を植える。
4	学校校庭の芝生化。
5	オープンスペースを農地や都市林にする法制度を構築。
6	目黒区では細かく緑化の助成制度がある。このような助成も行って欲しい。
ヒートアイランド対策等について	
7	住宅ブロックの生け垣化を更に積極的に推奨(補助金)し、ブロック塀に蔦を這わせ緑化する。
8	気温マップで把握された情報を元に、浜風を通しやすくする街作りを計画していく。大学や民(気象情報会社)との連携。
9	緑化がヒートアイランド現象には有効。
10	海岸エリアに海風を遮る高層ビル群の建築を規制し、ヒートアイランド現状を防ぐ。
11	雨水利用は、節水により地域のCO ₂ を削減する機能がある。同時に、都市洪水や大規模災害時に役に立つという面がある。京都市では、下水道局で補助金制度がスタートしている。
12	都心・臨海部などの開発、高層ビル等建築に際しては、海からの風が風下地域にスムーズに流れるように高さ、規模、方向等など、近隣、周辺地域への影響も考慮して決める。
13	市内の平均気温・熱帯夜日数分布で示された気温の高い都心部と臨海部の緑化を重点的に進める(この地域からの熱は夜など海からの風により風下地域の気温も上げると思われる)。

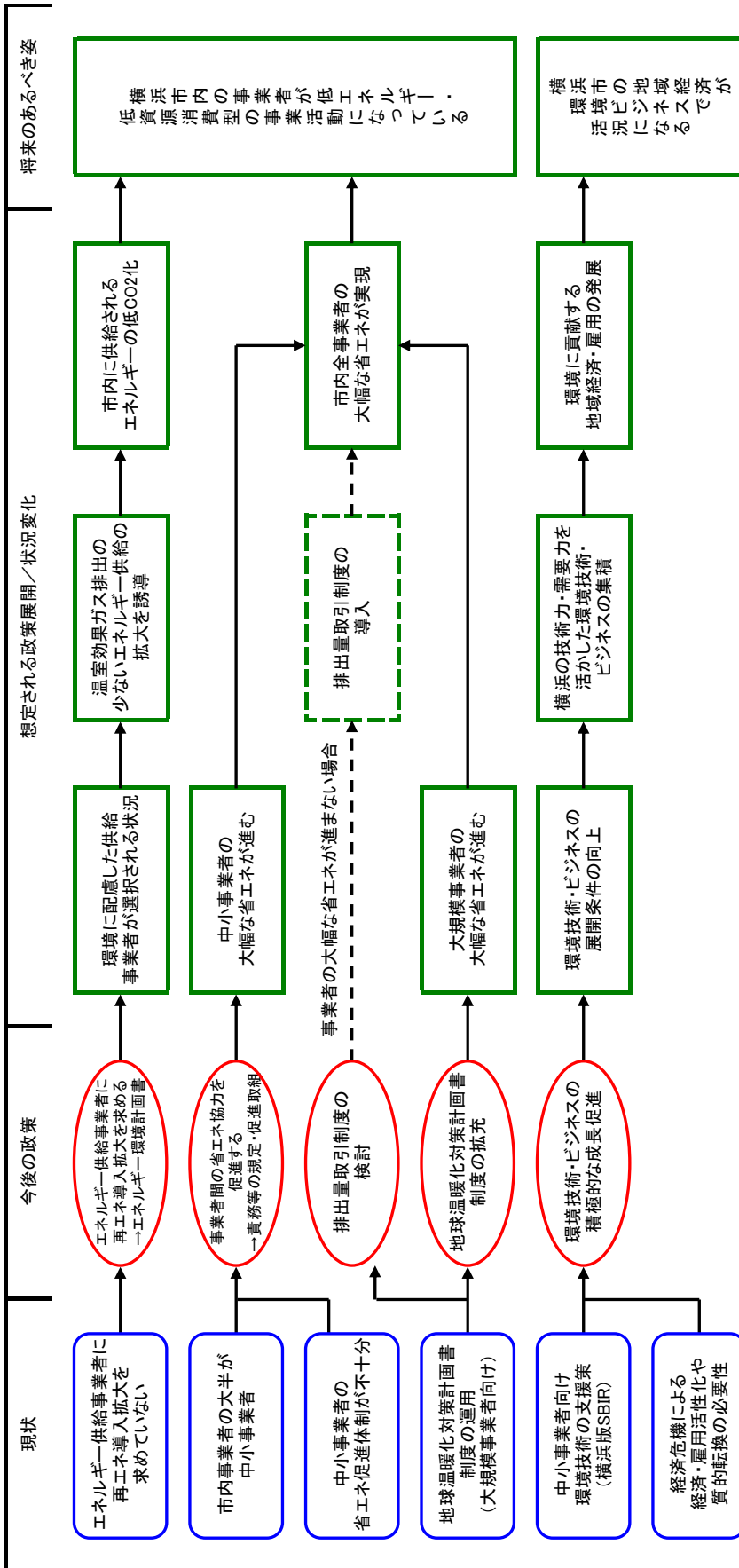
【報告の全体像】

	ライフスタイル	事業活動	建物	交通	エネルギー	市施設・事業
制度化すべきもの	省エネラベル表示制度	エネルギー環境計画書制度 環境経営認証取得の責務・努力義務 事業者の温室効果ガス削減協力の責務・努力義務 地球温暖化対策計画書制度の拡充(条例改正済)	建築物環境配慮制度の拡充(条例改正済)	集客施設交通計画書制度 低炭素車普及促進制度 エコドライブ実施の責務・努力義務	地域エネルギー活用制度 エネルギーの有効利用に関する責務・努力義務 再生可能エネルギー導入検討制度の新設(条例改正済)	「横浜市役所地球温暖化防止実行計画」(2007年改定) 「横浜市地球温暖化対策地域推進計画」(2007年改定)
検討を制度化に向けての	地球温暖化対策を促進する税制	排出量取引制度	環境性能の高い建物を増加させる制度		ソーラーオブリゲーション制度 固定価格買取制度	
市の政策に関する部会意見	市民・来街者の行動に伴う廃棄物(飲食店や宿泊施設等)の減量を促進すること エネルギー効率を高める生活様式を調査・検討すること	中小事業者の省エネを促進すること 地域経済における環境ビジネスの成長(グリーン・ニューディール)を促進すること	新築建物の環境性能を向上させること 既存の建物の環境性能を向上させること 住宅機器の高効率化を促進すること	公共交通によって移動できるまちづくりを促進すること 徒歩や自転車によって移動できるまちづくりを促進すること 事業活動に伴う自動車利用の効率化を促進すること	木質バイオマス資源の利用を促進すること	市内の学校のエコ化を促進すること 市施設・事業における環境配慮を促進すること 市職員への地球温暖化対策に関する研修を促進すること 地球温暖化対策に関する市内の活動等について情報発信を促進すること 地球温暖化対策の政策状況をフォローアップすること

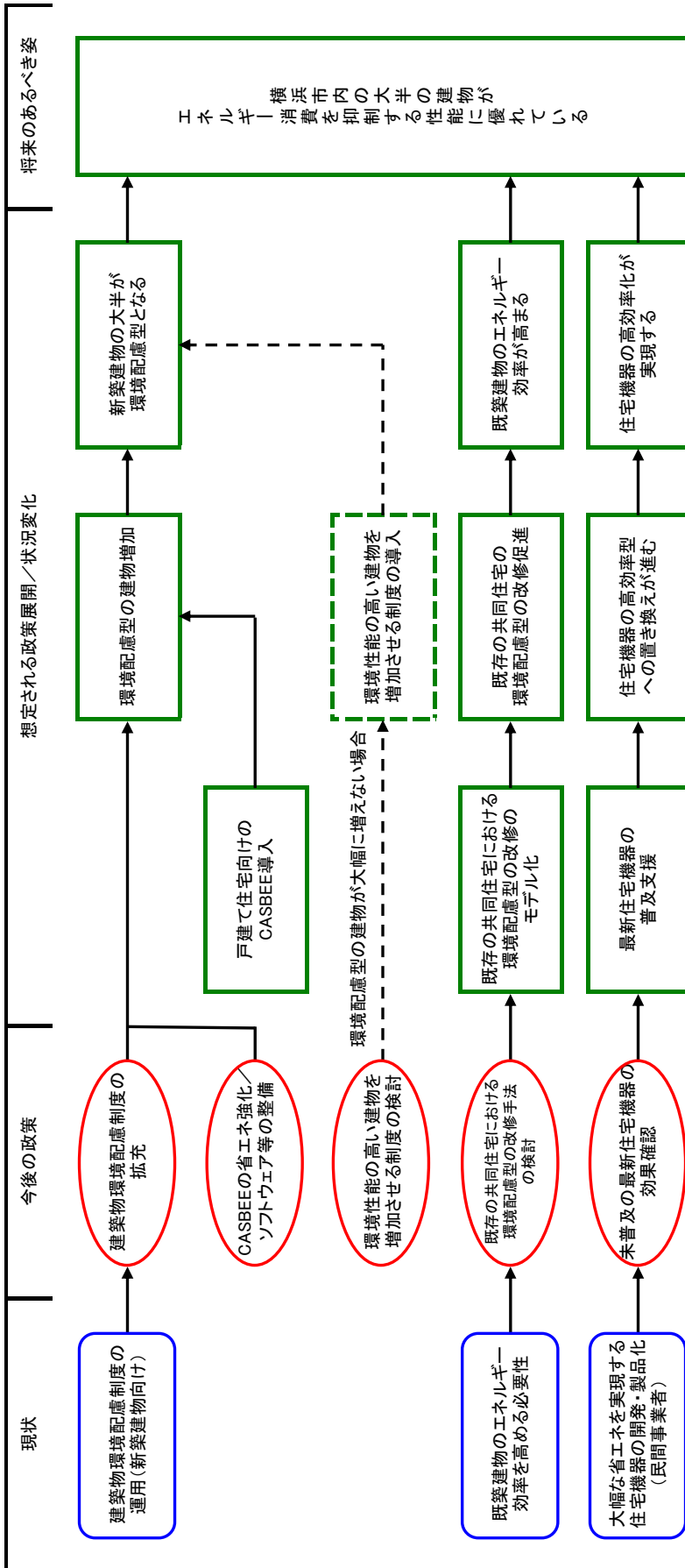
【政策展開の想定シナリオ：ライフスタイル】



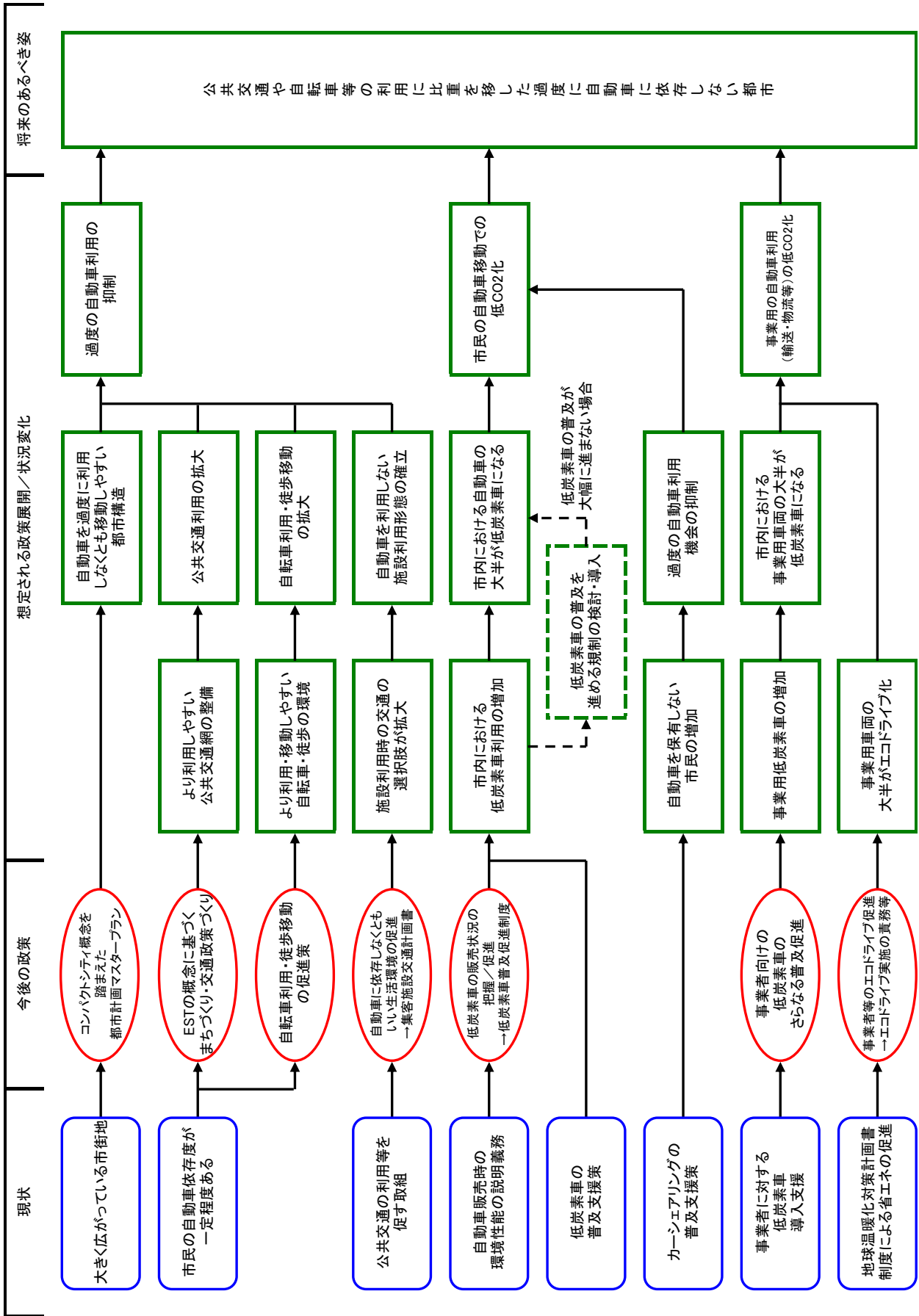
【政策展開の想定シナリオ：事業活動】



【政策展開の想定シナリオ：建物】



【政策展開の想定シナリオ：交通】



【政策展開の想定シナリオ：エネルギー】

