



名古屋市 地球温暖化対策 実行計画 2030

～カーボンニュートラルの実現に向けて～

2024年3月
名古屋市

はじめに

地球温暖化や気候変動を取り巻く状況は厳しさを増しており、世界的なカーボンニュートラルの流れを受けて、2020年10月、国は、2050年カーボンニュートラル宣言を行いました。

カーボンニュートラルとは、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量と森林などによる吸収量の間の均衡が保たれた状態のことをいいます。

この宣言においては、温暖化への対応は経済成長の制約でなく、積極的に温暖化対策を行うことで産業構造や経済社会を変革し、大きな成長につなげていくこととしています。

2021年には「地球温暖化対策の推進に関する法律」が改正され、基本理念に「2050年までの脱炭素社会の実現」が掲げられるとともに、2022年の「地球温暖化対策計画」の改定により、国全体の2030年度の温室効果ガス削減目標が引き上げられ、取り組みが進められています。

本市では、こうした動向に対応すべく、このたび、「名古屋市地球温暖化対策実行計画2030」を策定しました。

本市を中心とした名古屋大都市圏は、自動車をはじめとする多くの産業が集積する日本のものづくり産業の中核となっており、これらを支える名古屋港は、総取扱貨物量などにおいて日本一の実績を誇っています。

また、本市は、約230万人が暮らす国内有数の大都市であり、大部分で都市化が進んでいる一方で、東部の丘陵地、庄内川の河川敷、南陽地区西部の水田、藤前干潟などの豊かな自然環境が残されています。

地球温暖化対策を進めるにあたっては、引き続き他都市と比べて経済・産業面などで高い優位性を保ちながら、将来にわたり自然と共生する持続可能なまちづくりを進めていくことが必要です。

そのためには、市民のみなさまに無理や我慢を強いるのではなく、脱炭素を目指す技術革新やそれに伴う経済成長とともに、人々の快適な暮らしや幸せにつなげていくことが重要であると考えております。

市民のみなさま、自動車産業をはじめとするものづくりや商売に関わる事業者のみなさまを大切にしながら、環境と経済の好循環、様々な課題の同時解決につながる取り組みを進め、2050年カーボンニュートラルの実現に向けてチャレンジしてまいります。

引き続き、皆さまのご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

2024年3月

名古屋市長 河村たかし

目 次

第1章 計画の基本的事項

1 計画策定の趣旨.....	1
2 計画の位置づけ.....	1
3 計画期間.....	3
4 計画の対象.....	3

第2章 地球温暖化の現状

1 地球温暖化を取り巻く状況.....	4
(1) 地球温暖化とは.....	4
(2) 地球温暖化による気候変動.....	6
(3) 2つの地球温暖化対策（緩和策と適応策）.....	14
(4) 地球温暖化対策を巡る動向.....	15
2 名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状.....	30
(1) 温室効果ガス排出量.....	30
(2) 最終エネルギー消費量.....	32
(3) 各部門における傾向分析.....	33
(4) 低炭素都市なごや戦略第2次実行計画の取組状況.....	38
(5) 「名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状」のまとめと今後の方向性.....	42

第3章 将来に向けた方向性

1 名古屋市を取り巻く状況.....	43
(1) 名古屋市の地域特性.....	43
(2) 名古屋市と圏域の強み.....	53
(3) 名古屋市に訪れる転機.....	54
(4) その他地球温暖化に関連する課題への対応.....	55
(5) 「名古屋市を取り巻く状況」のまとめと今後の方向性.....	58
2 2050年に向けた方向性.....	59
(1) 2050年に目指す姿.....	59
(2) 2050年の将来像.....	59
3 2030年に向けた方向性.....	65
(1) 温室効果ガス排出量削減目標.....	65
(2) 最終エネルギー消費量削減目標.....	70
(3) 再生可能エネルギーの導入目標.....	71
(4) 2030年までの取組方針・施策.....	74

第4章 2030年に向けた取り組み

【緩和策】

施策1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり.....	76
施策2 モビリティ（交通・移動）の転換.....	80
施策3 住宅・建築物の脱炭素化の促進.....	83
施策4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進.....	85
施策5 再生可能エネルギーの普及拡大.....	87
施策6 水素エネルギーの普及拡大.....	89
施策7 行動する人づくり・パートナーシップの推進.....	91
施策8 市役所自らの取り組み.....	96

【適応策】

施策9 気候変動の影響への適応.....	101
----------------------	-----

第5章 計画の推進体制・進捗管理

1 推進体制	112
2 進捗管理	113
(1) 進捗管理のための指標と目標値	113
(2) 状況把握項目	115

参考資料

1 低炭素都市なごや戦略第2次実行計画の改定に係る懇談会	116
2 「地球温暖化対策」に関するアンケート	118
3 用語解説	129
4 暮らしの中で取り組める脱炭素な行動	136

第1章 計画の基本的事項

1 計画策定の趣旨

- 名古屋市では、地球温暖化対策の長期戦略として、「低炭素都市 2050 なごや戦略」を 2009 年に策定し、2050 年までに目指すべきビジョンを示しました。
- 2011 年には、本市の温室効果ガスを 2020 年度までに 25%削減（1990 年度比）を目標とする「低炭素都市なごや戦略実行計画」を策定し、取り組みを進めてきました。
- その後 2015 年には、世界的な「パリ協定」が採択され、2016 年には日本の「地球温暖化対策計画」が改定され、本市においても、温室効果ガスを 2030 年度までに 27%削減（2013 年度比）を目指す、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」を策定し、さらなる取り組みを進めてきました。
- 一方で、地球温暖化が原因と思われる気候変動の影響は深刻さを増しており、世界では、2050 年に温室効果ガス排出の実質ゼロ（カーボンニュートラル）を目指す機運が高まっています。
- この動きを捉え、日本では、2020 年 10 月の首相所信表明演説において、2050 年カーボンニュートラル宣言が行われました。
- その後、地球温暖化対策の推進に関する法律（以下「地球温暖化対策推進法」という。）の改正と地球温暖化対策計画の改定が行われ、日本全体の温室効果ガスを 2030 年度までに 46%削減することが掲げられました。
- こうした動向に対応すべく、本市においてもさらなる地球温暖化対策を推進するため、前計画を改定し、「名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030」を策定しました。

2 計画の位置づけ

① 計画の位置づけ

- 本計画は、本市が多様な主体との連携のもと、名古屋市域において地球温暖化対策を進めていくための 2030 年度までの具体的な施策を示すものです。
- また、本計画を地球温暖化対策推進法及び気候変動適応法に基づく法定計画として位置付けています。

<本計画の法定計画としての位置づけ>

地球温暖化対策推進法に基づく

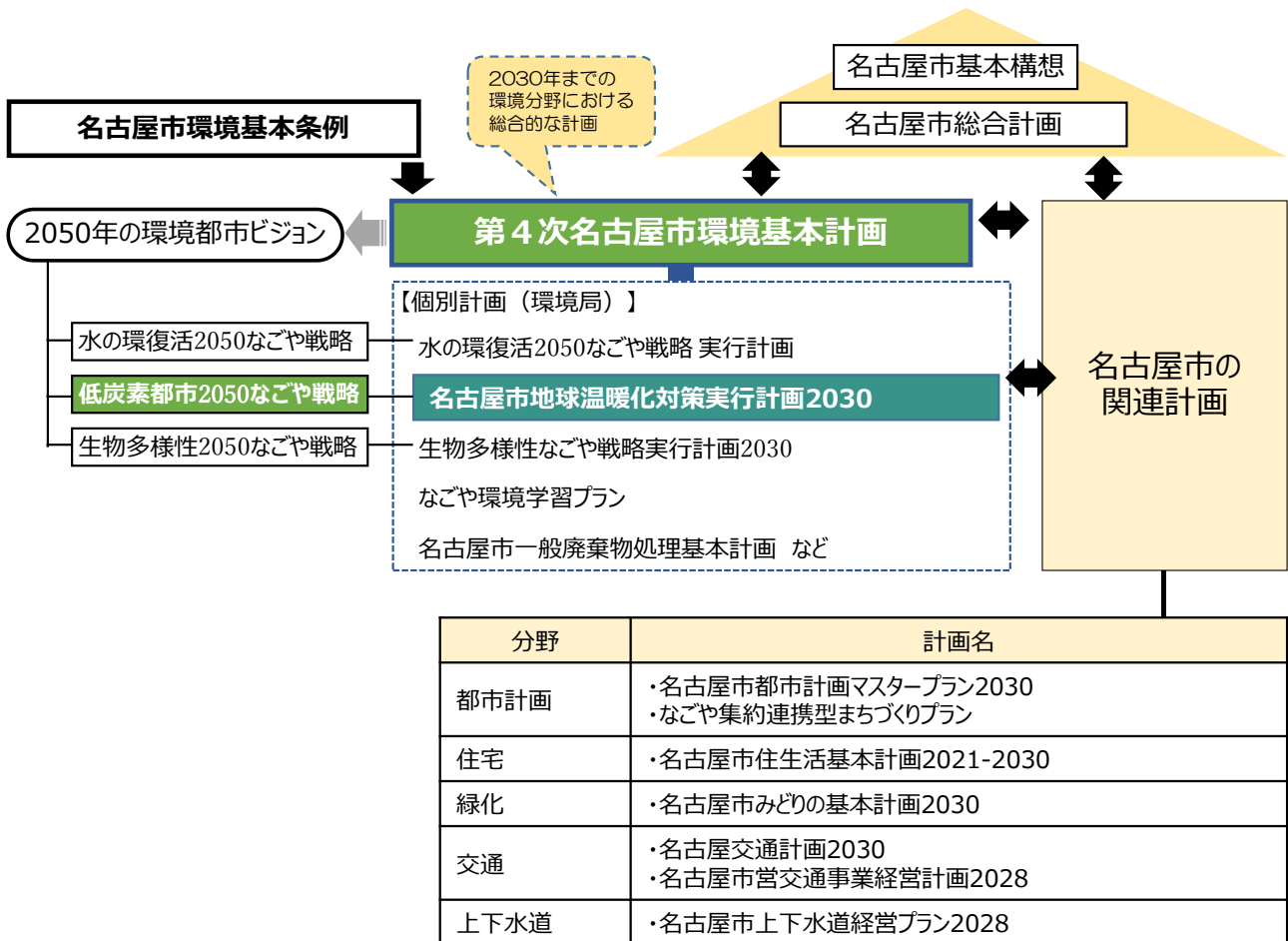
区分	概要
地方公共団体実行計画（区域施策編）	市域全体における地球温暖化に関する計画
地方公共団体実行計画（事務事業編）	市役所における地球温暖化に関する計画

気候変動適応法に基づく

地域気候変動適応計画	市域全体における気候変動の適応策に関する計画
------------	------------------------

② 関連計画との関係

- 本計画は、本市の環境分野における総合的な計画である「第4次名古屋市環境基本計画」及び、地球温暖化対策の分野における2050年までのビジョンを示した「低炭素都市2050なごや戦略」に基づき、計画の策定を行っています。
- 本計画の推進にあたっては、本計画と関わりのある本市の関連計画との相乗的な効果を意識しながら、各種の施策を進めていきます。



3 計画期間

計画期間 2024 年度から 2030 年度

目標年度 2030 年度

国の地球温暖化対策計画、第4次名古屋市環境基本計画と同じ 2030 年度を本計画の目標年度とします。

基準年度 2013 年度

温室効果ガス削減目標の基準年度は、国の地球温暖化対策計画と同じ 2013 年度を本計画の基準年度とします。

4 計画の対象

対象区域 名古屋市全域

対象主体 本市の温室効果ガス排出に関わるあらゆる主体（市民、事業者、名古屋市等）

対象とする温室効果ガス

二酸化炭素（CO ₂ ）	
CO ₂ 以外の 温室効果ガス	メタン（CH ₄ ）
	一酸化二窒素（N ₂ O）
	ハイドロフルオロカーボン（HFC _s ）
	パーフルオロカーボン（PFC _s ）
	六フッ化硫黄（SF ₆ ）
	三フッ化窒素（NF ₃ ）

第2章 地球温暖化の現状

1 地球温暖化を取り巻く状況

(1) 地球温暖化とは

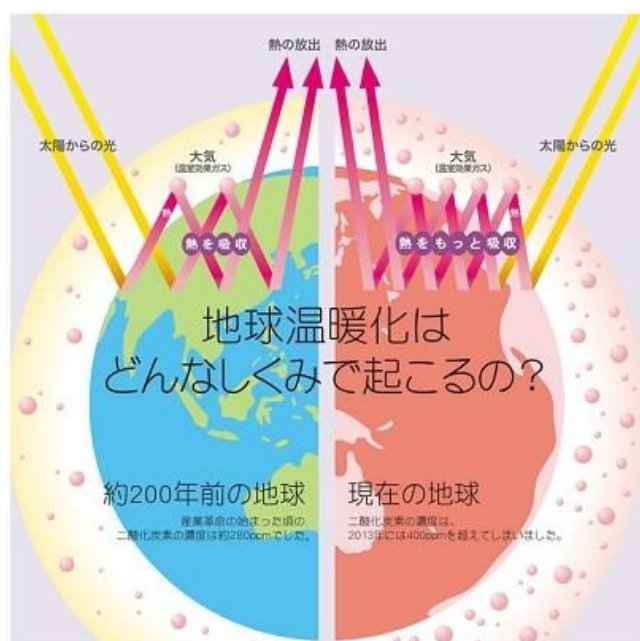
① 地球温暖化の原因

地球のまわりには、二酸化炭素（CO₂）などの熱をたくわえる温室効果ガスがあり、これにより、地球の平均気温はおよそ 15℃に保たれています。

しかしながら、人間活動の拡大にともない、大量の化石燃料が燃やされ、温室効果ガスが増えることで、地球が必要以上に暖められ、地球の気温が上がり続けており、これを地球温暖化といいます。

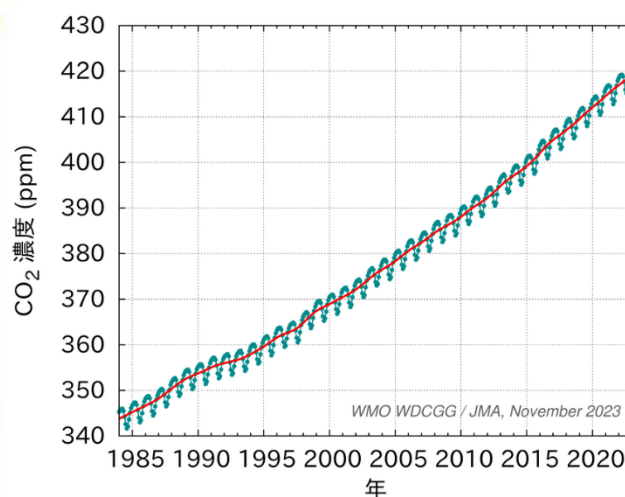
地球全体の CO₂ 濃度は、産業革命以降、一貫して上昇しており、工業化(1750 年)以前の平均的な値とされる 278ppm と比べ、49%増加しています。

■地球温暖化のしくみ



出典：全国地球温暖化防止活動推進センター
「温室効果ガスと地球温暖化メカニズム」

■地球全体の二酸化炭素濃度の経年変化



青色は月平均濃度。赤色は季節変動を除去した濃度。

出典：気象庁
「大気中二酸化炭素の世界平均濃度の経年変化」

② エネルギーを意識した取り組みが重要

本市の温室効果ガスの95%はCO₂で、その97%は、電気やガス、ガソリンなどのエネルギーを利用することで発生しています。そのため、地球温暖化対策を進めるにあたっては、エネルギーを意識した取り組みが不可欠です。

エネルギーを減らす

まずは、省エネ性能の高い製品へ買い換える、車の利用を控えて公共交通機関を利用するなどの省エネに取り組むことが重要です。

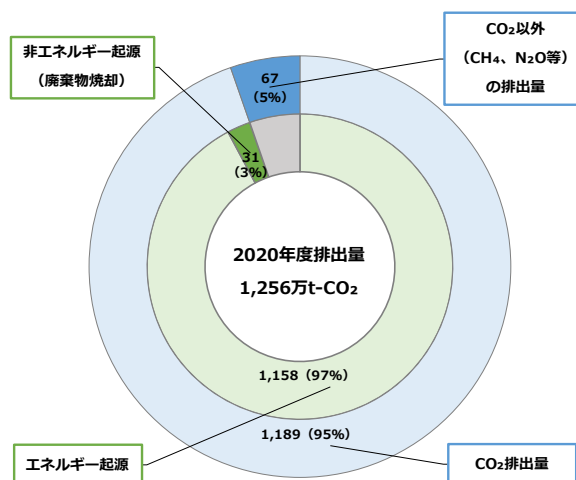
エネルギーを創る

また、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入を進め、化石燃料に依存しないエネルギーを自ら創り、利用していく必要があります。

エネルギーを貯める

さらに、太陽光発電設備を設置する際には、同時に蓄電池などを設置することで、余剰電力を無駄なく自家消費することができ、災害時には非常用電源として活用が可能です。今後は、エネルギーの安全保障の面からも、従来の省エネの取り組みに加え、エネルギーを創る、貯める取り組みを組み合わせ、エネルギーの地産地消を進めていく必要があります。

■名古屋市の温室効果ガス排出量の内訳
(2020年度)



■エネルギーを意識した家庭での取り組み例

エネルギーを減らす	エネルギーを創る	エネルギーを貯める
- 省エネ性能の高い製品へ買い換える。 - 住宅の窓を断熱性能の高いものに変える。 - 公共交通機関や自転車で移動する。 - 家でエアコンを使わずに、公共の場所や店に出かけて涼む、暖まる（クールシェア・ウォームシェア）。 - 宅配便は1回で受け取る。	太陽光発電設備を設置する。	太陽光発電設備の設置と同時に、蓄電池やV2H充放電設備を設置する。

(2) 地球温暖化による気候変動

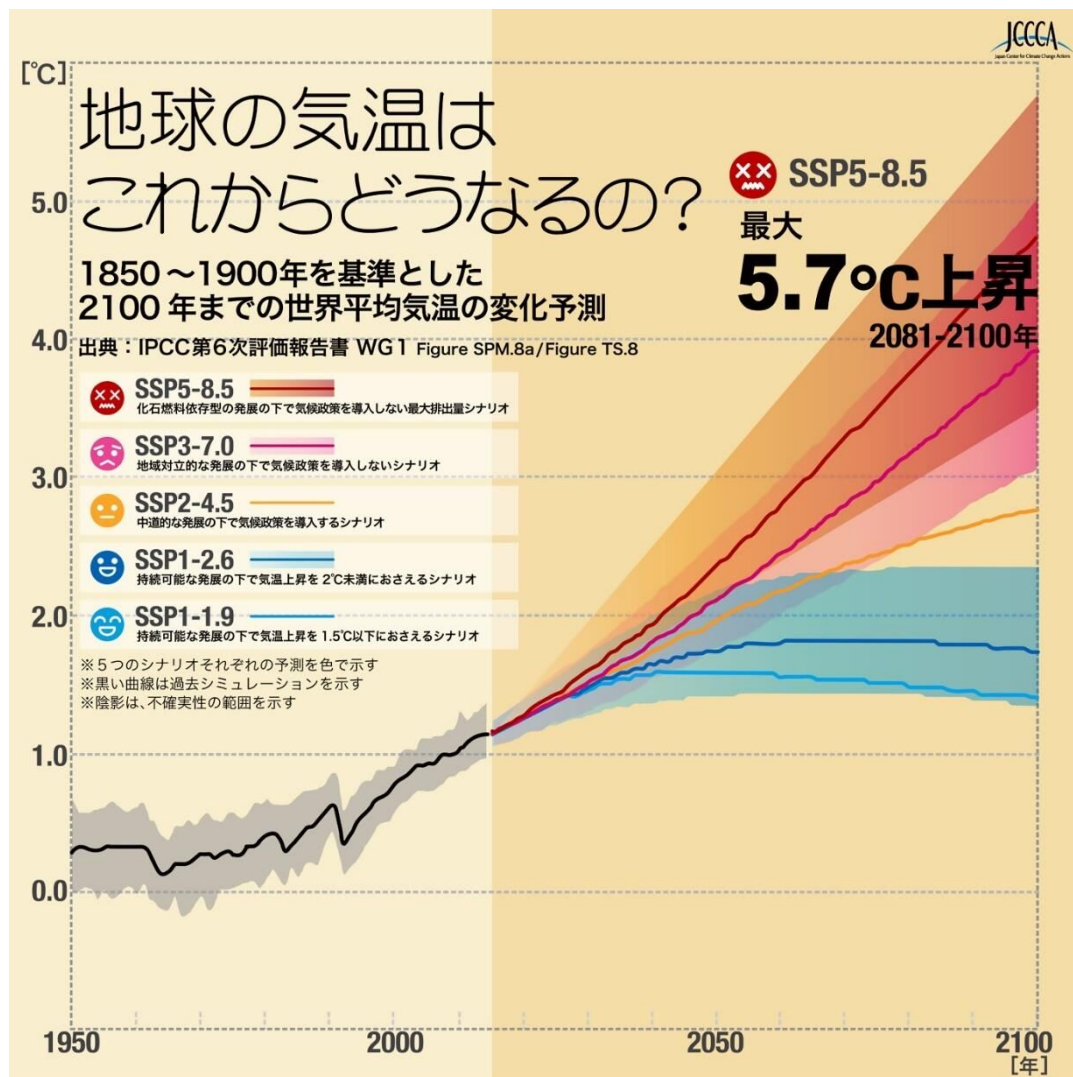
① 世界の平均気温

気候変動政府間パネル（IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change）は、国連環境計画（UNEP）と世界気象機関（WMO）によって設立された、気候変動を評価する主要な機関で、気候変動の状態とそれが社会経済に及ぼす影響についての科学的見解を提供しています。

IPCC 第6次評価報告書（2021年発表）

- 世界の平均気温（2011～2020年）は、工業化前と比べて約1.09℃上昇し、陸域では海面付近よりも1.4～1.7倍、北極圏では世界平均の約2倍の速度で気温が上昇したとしています。
- 人間活動が大气・海洋及び陸域を温暖化させてきたことには疑う余地がなく、現在の状況は、何世紀も何千年もの間、前例がなかったとしています。
- 数十年の間に温室効果ガスの排出が大幅に減少しない限り、21世紀中に世界の平均気温は工業化前と比べ1.5℃から2.0℃を超え、温室効果ガスの排出量が非常に高いシナリオでは、最大5.7℃上昇するとしました。

■シナリオ別の世界平均気温の変化予測（1950～2100年・観測と予測）



出典：全国地球温暖化防止活動推進センター「世界平均気温の変化予測（観測と予測）」

■シナリオの内容



IPCC 第6次評価報告書における SSPシナリオとは

シナリオ		シナリオの概要	近いRCPシナリオ ⁽¹⁾⁽²⁾ (1)IPCCAR5 で使われた 代表適度経路シナリオ
	SSP1-1.9	持続可能な発展の下で 気温上昇を 1.5℃以下におさえるシナリオ 21 世紀末までの気温上昇(工業化前基準)を 1.5℃以下に抑える政策を導入 21 世紀半ばに CO ₂ 排出正味ゼロの見込み	該当なし
	SSP1-2.6	持続可能な発展の下で 気温上昇を 2℃未満におさえるシナリオ 21 世紀末までの気温上昇(工業化前基準)を 2℃未満に抑える政策を導入 21 世紀後半に CO ₂ 排出正味ゼロの見込み	RCP2.6
	SSP2-4.5	中道的な発展の下で気候政策を導入するシナリオ 2030 年までの各国の国別削減目標(NDC)を 集計した排出量上限にほぼ位置する	RCP4.5 (2050 年までは RCP6.0 にも近い)
	SSP3-7.0	地域対立的な発展の下で 気候政策を導入しないシナリオ	RCP6.0 と RCP8.5 の間
	SSP5-8.5	化石燃料依存型の発展の下で 気候政策を導入しない最大排出量シナリオ	RCP8.5

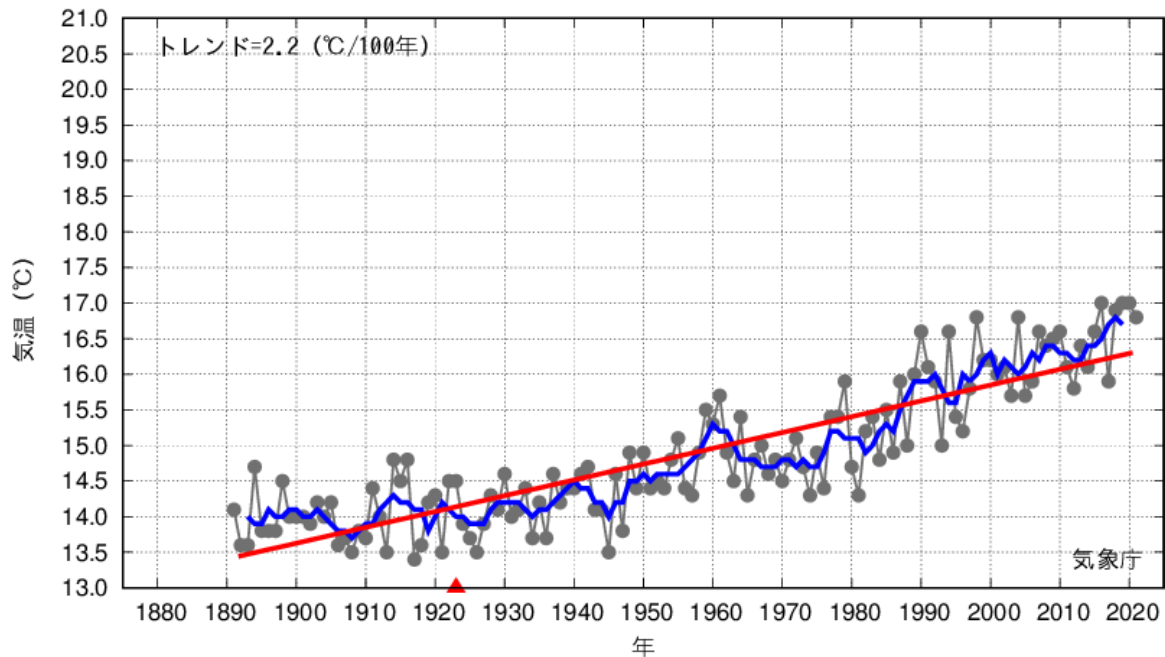
出典: IPCC 第6次評価報告書および環境省資料をもとにJCCCA作成

出典：全国地球温暖化防止活動推進センター「将来予測の「SSP シナリオ」とは？」

② 名古屋市の気候と将来予測

- 本市の年平均気温は 100 年で約 2.2℃上昇しており、猛暑日、真夏日、熱帯夜の日数は増加傾向にあり、冬日日数は減少傾向にあります。
- 今世紀末には、愛知県の年平均気温が約 1.3℃～約 4.2℃上昇すると予測されており、産業や生態系など広い分野への大きな影響と健康被害の増大、大雨による災害発生や水不足などのリスクの増大が懸念されています。

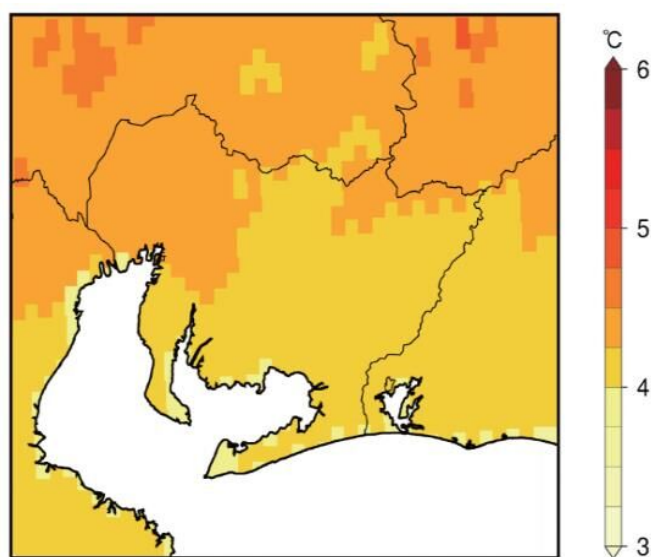
■名古屋市の年平均気温の変化



※横軸上の「▲」は、1923 年に観測地点が移転していることを示しています。

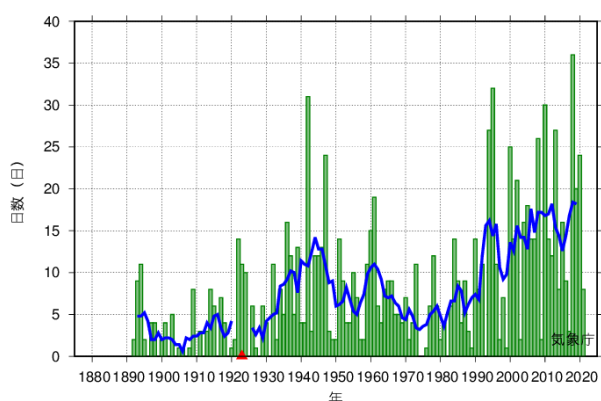
出典：気象庁「愛知県の気候変化」

■愛知県の平均気温の将来気候における変化（年）

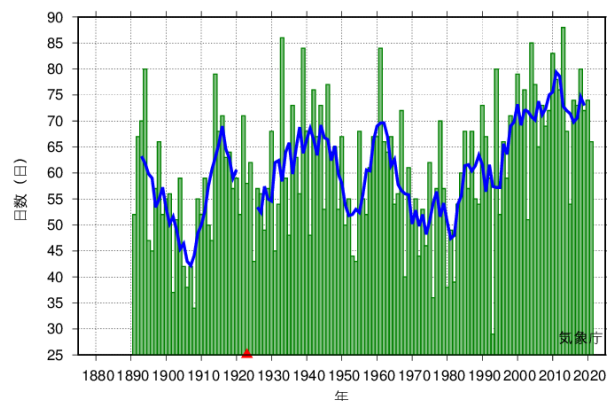


出典：気象庁「愛知県の 21 世紀末の気候」

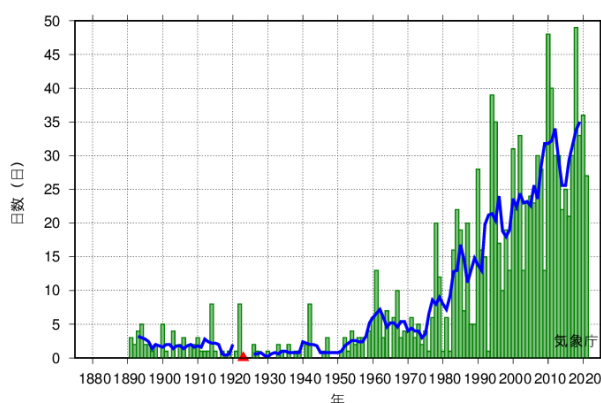
■名古屋市の年間猛暑日、真夏日、熱帯夜、冬日の変化



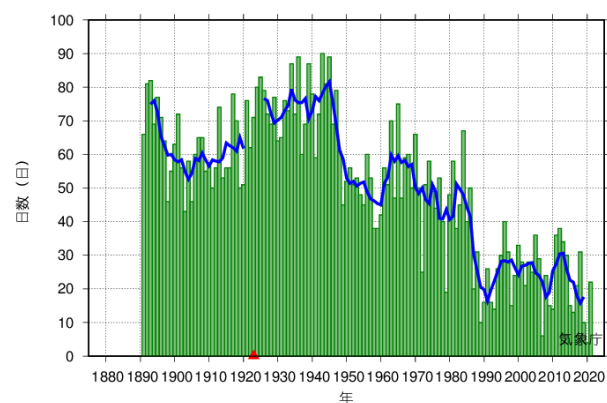
名古屋市の年間猛暑日日数
(日最高気温が 35℃ 以上の日)



名古屋市の年間真夏日日数
(日最高気温が 30℃ 以上の日)



名古屋市の年間熱帯夜日数
(夜間の最低気温が 25℃ 以上の日)

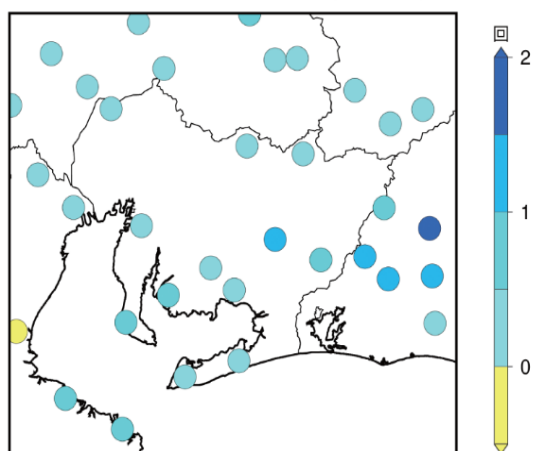


名古屋市の年間冬日日数
(日最低気温が 0℃ 未満の日)

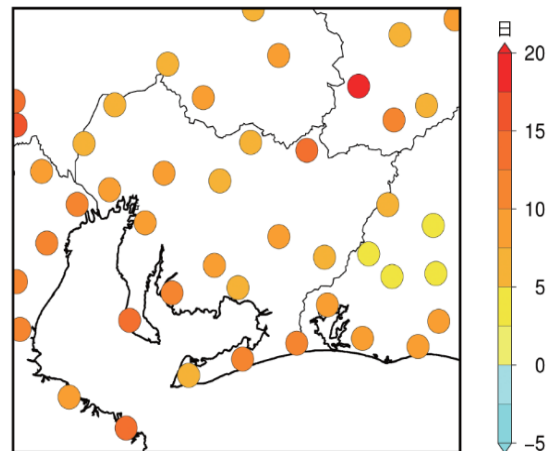
※横軸上の「▲」は、1923 年に観測地点が移転していることを示しています。

出典：気象庁「愛知県の気候変化」

■愛知県の 1 時間降水量 50mm 以上の発生回数の将来気候における変化 (年)



■愛知県の無降水日数の将来気候における変化 (年)



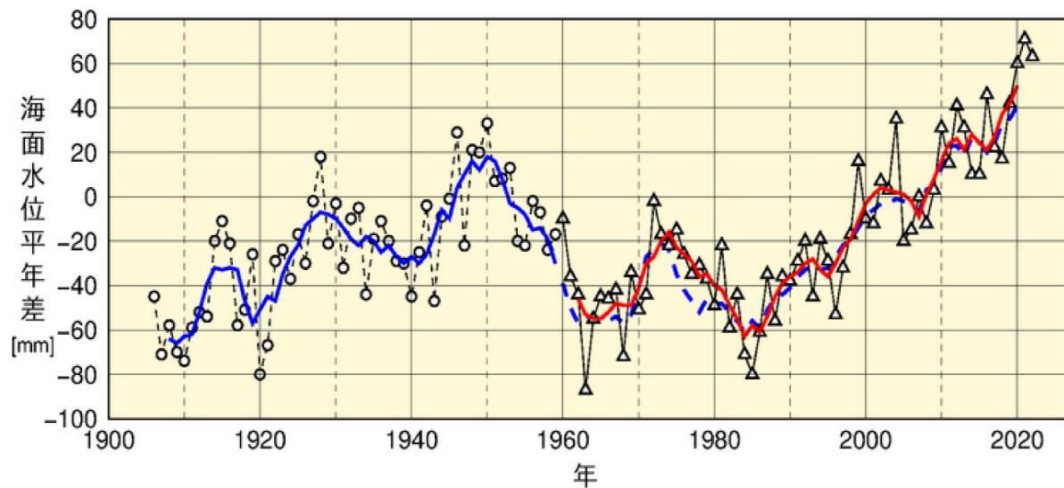
出典：気象庁「愛知県の 21 世紀末の気候」

●海面水位

日本沿岸の海面水位は、1980 年代以降、上昇傾向が見られます。2022 年の海面水位は、平年値（1991～2020 年平均）と比べて 63mm 高く、統計を開始した 1906 年以降で 2021 年の 71mm に次いで 2 番目に高い値となっています。

海面水位の上昇により、高潮災害のリスクの増大が懸念されています。

■日本近海の水面上昇



出典：気象庁「日本沿岸の海面水位の長期変化傾向」

- 1991 年から 2020 年までの期間の平年値を基準としています。
- 青実線は、4 地点（忍路、輪島、浜田、細島）平均の平年差の 5 年移動平均値を示します。
- 赤実線は、4 海域（北海道・東北地方の沿岸、関東・東海地方沿岸、近畿～九州地方の太平洋側沿岸、北陸～九州地方東シナ海側沿岸）16 地点平均の平年差の 5 年移動平均値を示します。
- 青破線は、4 地点平均の平年差の 5 年移動平均値を後半の期間について求めた値で、参考として示します。

③ 気候変動による影響

- 地球温暖化に伴う気候変動により、世界的な豪雨、熱波、干ばつ、海面上昇などが顕在化しており、日本でも同様に、記録的な豪雨や猛暑などが頻発しており、経済や社会活動に様々な影響を及ぼしています。

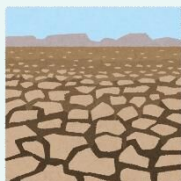
農 業

- 水稻：高温による品質の低下
- 果樹：着色不良、浮皮や日焼け、発芽不良などの発生



水環境・水資源

- 水温が上昇し、水質が悪化
- 年間の降水日数が減少し、渇水が頻発化



自然生態系

- 温度や湿度などの変動による動植物の死滅や分布の変化



自然災害

- 豪雨が増え、毎年水害や土砂災害が発生



健 康

- 熱中症搬送者数の増加
- 暑熱による死亡リスクの増大
- 蚊などの分布可能域が変化し、感染症リスクが増大



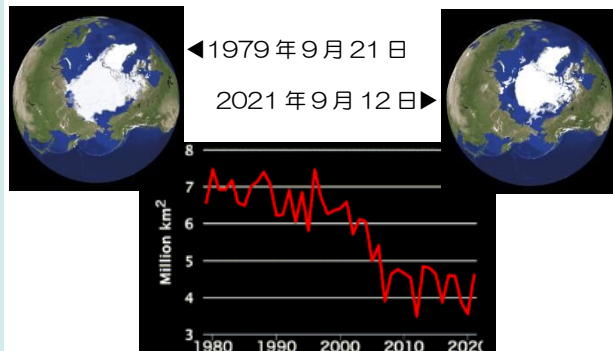
市民生活・都市生活／産業・経済活動

- 豪雨等の増加による地下街や地下鉄などのインフラ・ライフラインへの影響
- ヒートアイランド現象との重なりによる都市部での気温上昇



■気候変動による主な被害事例

海氷面積の縮小



直近5年（2017～2021年）平均の北極海の海水域面積は、1979～1983年の5年間の平均と比べて約280万km²も減少

出典：環境省「北極海の海水消滅で地球温暖化が加速化の危機!?地球全体に与える影響と新たな航路の可能性」より作成

海面水位の上昇



島の低地の水没が生活の一部になっているツバル

出典：環境省「STOP THE 温暖化 2015」

深刻な干ばつの発生



サヘル地域の降雨不足により干上がる沼

出典：全国地球温暖化防止活動推進センター「サヘル地域」

大規模な森林火災の発生



米国カリフォルニア州では2020年8月に54.4℃が観測され、米国西部では夏から秋にかけて大規模な森林火災が発生

出典：環境省
「令和2年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」

豪雨の被害



大雨により大河川での氾濫が相次いだほか、土砂災害、低地の浸水等により、人的被害や物的被害が多く発生（2020年7月）

出典：環境省
「令和2年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」

感染症リスクの拡大



ヒトスジシマカ

デング熱やチクングニア熱を媒介する蚊

温暖化によって徐々に北上し、国内でも分布域が拡大

出典：環境省「STOP THE 温暖化 2015」

農作物の品質低下

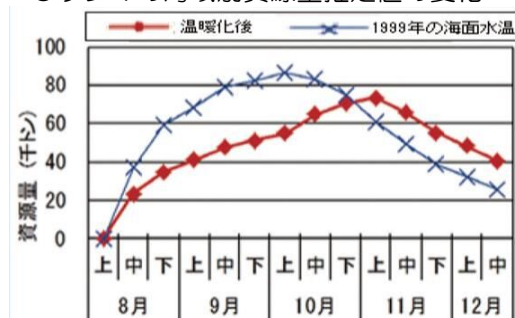


りんごやぶどうの着色不良、みかんの浮皮や日焼け、日本なしの発芽不良などの発生

出典：環境省「おしえて！地球温暖化」

漁獲量の減少

●サンマの海域別資源量推定値の変化



道東海域では、漁獲量が減少し、サンマの来遊ピークが10月上旬～11月上旬に遅れると予測

出典：環境省「おしえて！地球温暖化」

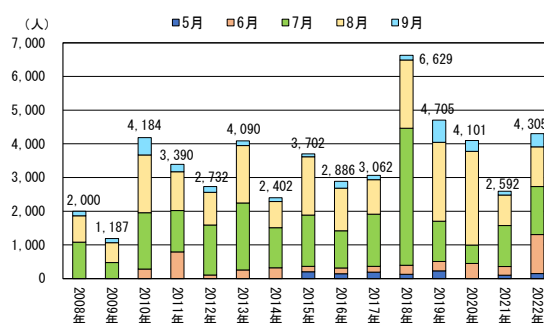
生物多様性の損失



サンゴの白化現象。水温の影響が大きく、30℃を超える状態が長期間続くと褐虫藻に異常が起こり、白化を引き起こす

出典：環境省「STOP THE 温暖化 2015」

熱中症の増加



愛知県における熱中症の搬送者数は、過去5年間に於いて、2021年を除き年間4,000人を上回る

出典：消防庁「熱中症情報」より作成

(3) 2つの地球温暖化対策(緩和策と適応策)

- 地球温暖化に伴う気候変動に対処するには、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出を削減する「緩和策」に最優先で取り組むことが必要です。しかし、緩和策をどれだけ行ったとしても、ある程度の気温上昇は発生すると予測されています。
- このため、身の回りの起こりうる変化に備え、環境にうまく「適応」していくことが重要です。
- 地球温暖化対策を進めるにあたっては、特定の事柄に取り組むだけでなく、それぞれの立場でできることを探し、総合的に取り組みを進めていくことが必要です。

■緩和策と適応策



出典：A-PLAT（気候変動適応情報プラットフォーム）「気候変動適応とは」

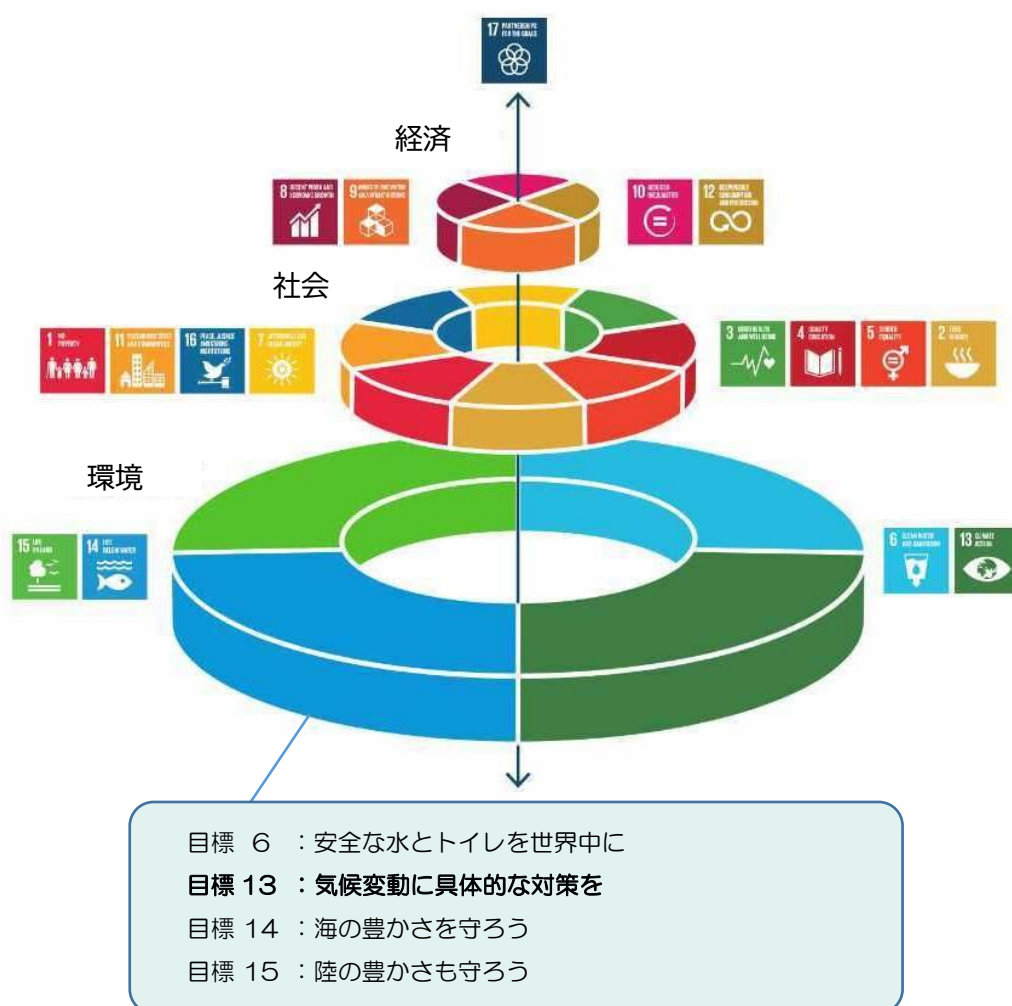
(4) 地球温暖化対策を巡る動向

① 世界の主な動向

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals : SDGs）（2015 年）

- 2015 年の国連総会で採択された 2030 年までの国際目標で、17 の目標と 169 のターゲットから構成されており、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に統合的に取り組むものとされています。
- ストックホルムのレジリエンスセンターが作成した「SDGs ウェディングケーキモデル」では、17 のゴールを「経済（経済圏）」、「社会（社会圏）」、「環境（生物圏）」の三つの層に分類しています。すべての基礎に環境の要素があり、その上に社会が存在し、それらが成り立つことによって初めて経済の発展があるとされています。目標 13「気候変動に具体的な対策を」は、SDGs の基礎となる取り組みとなっています。
- SDGs では、複数の側面における利益を生み出すマルチベネフィットを目指すことが意識されていることから、地球温暖化対策においても、様々な課題の同時解決を意識した取り組みを進めていく必要があります。

■SDGs ウェディングケーキモデル



出典：Stockholm Resilience Centre「SDGs ウェディングケーキモデル」より作成

パリ協定（2015 年）

- 2015 年 11～12 月にフランス・パリで開催された国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）において、「パリ協定」が採択されました。
- 「京都議定書」の後継となるもので、2020 年以降の地球温暖化対策に関する国際的な枠組みです。
- 世界全体の目標として、産業革命以前に比べて世界の気温上昇を 2℃より低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求することが掲げられました。
- この目標を達成させるため、今世紀後半のカーボンニュートラルの実現が目標として同時に掲げられました。
- 歴史上はじめて、気候変動枠組条約に加盟するすべての国が削減目標・行動をもって参加する枠組となりました。

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）「1.5℃特別報告書」（2018 年）

- 世界の平均気温が産業革命以前と比較して 2017 年時点で約 1℃上昇しており、このまま気温が上昇すると、2030 年から 2052 年までの間に気温が 1.5℃に達する可能性が高いとされました。
- 気温上昇を 1.5℃に抑えるためには、2050 年近辺までのカーボンニュートラルが必要とされました。
- また、1.5℃と 2℃の気温上昇の間には、生じる影響に大きな違いがあることが示されました。

現象	1.5℃上昇の場合	2℃上昇の場合
洪水による影響を受ける人口 (1976～2005 年を基準)	100%増加	170%増加
サンゴ礁	70～90%減少	99%以上が消失
北極海で夏季に 海氷が消失する頻度	少なくとも 100 年に 1 度	少なくとも 10 年に 1 度
世界全体の 漁獲量の損失	約 150 万トン	300 万トン超

出典：環境省「IPCC「1.5℃特別報告書」の概要」より作成

グラスゴー気候合意（2021 年）

- 2021 年 11 月にイギリス・グラスゴーで開催された COP26 では、パリ協定に関し、「1.5℃に抑えることを目指して努力を追及することを決意する」ことが合意され、1.5℃に抑えることが事実上の目標とされました。
- また、排出削減対策が取られていない石炭火力発電の段階的削減や、非効率な化石燃料補助金の段階的廃止に向けて努力することなどが盛り込まれました。

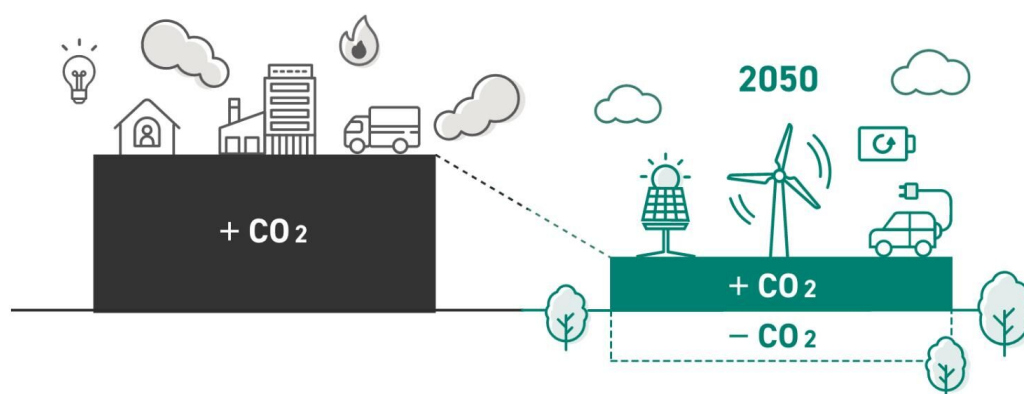
IPCC 第6次評価報告書統合報告書（2023年）

- 9年ぶりとなる統合報告書では、1850～1900年を基準とする2011～2020年の世界の平均気温は1.1℃上昇しており、2030年代前半には1.5℃に到達する恐れがあると指摘しています。
- このため、世界全体の温室効果ガスを2019年比で2030年に43%削減、2035年に60%削減する必要があるとしています。気候変動枠組条約の締約国は、2035年の削減目標を2025年までに提出することとなっており、今回の統合報告書は、各国が新たな削減目標を策定する際の参考とされる見込みです。

カーボンニュートラル

- カーボンニュートラルとは、CO₂をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。
- パリ協定では、今世紀後半のカーボンニュートラルの実現が目標として掲げられました。
- その後、IPCCの「IPCC1.5℃特別報告書」では、産業革命以降の温度上昇を1.5℃におさえるという努力目標を達成するためには、2050年頃までのカーボンニュートラルが必要とされました。
- こうした背景を受けて、世界中で2050年にカーボンニュートラル実現を目指す動きが広がっています。

■カーボンニュートラルのイメージ



出典：環境省「脱炭素ポータル」

■各国のカーボンニュートラル目標

多くの国々が2050年にカーボンニュートラルを実現することを目標としており、カーボンニュートラルに向けた取り組みを経済成長や産業力・国際競争力の向上につなげようとしています。

	カーボンニュートラル 目標	グリーン×成長戦略 の記載ぶり
日本	2050年 カーボンニュートラル <総理所信演説(2020年10月)>	成長戦略の柱に 経済と環境の好循環 を掲げ、 グリーン社会の実現 に最大限注力（中略） もはや、温暖化への対応は経済成長の制約ではありません。積極的に温暖化対策を行うことが、 産業構造や経済社会の変革 をもたらし、 大きな成長につながる という発想の転換が必要です。 <第203回総理所信演説（2020年10月）>
アメリカ	2050年 カーボンニュートラル <2020年7月バイデン氏の公約>	高収入の雇用と公平なクリーンエネルギーの未来を創造し、 近代的で持続可能なインフラを構築 し、連邦政府全体で科学的完全性と証拠に基づく政策立案を回復しながら、 国内外の気候変動対策 に取り組む。気候への配慮を 外交政策と国家安全保障の不可欠な要素 に位置付け。 <気候危機対処・雇用創出・科学的十全性の回復のための行政行動に関するファクトシート（2021年1月）>
EU	2050年 カーボンニュートラル <長期戦略提出(2020年3月)>	欧州グリーンディール は、公正で繁栄した社会に変えることを目的とした新たな 成長戦略 であり、2050年に温室効果ガスのネット排出がなく、 経済成長が資源の使用から切り離された、近代的で資源効率の高い競争力のある経済 。 <The European Green Deal（2019年12月）>
英国	2050年 カーボンニュートラル <長期戦略提出(2020年12月)>	2世紀前、英国は世界初の産業革命を主導した。（中略）英国は、グリーンテクノロジー（風力、炭素回収、水素など）に投資することで世界を新しい グリーン産業革命に導く 。 <The Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution（2020年12月）>
中国	2060年 カーボンニュートラル <国連総会一般討論(2020年9月)>	エネルギー革命 を推進しデジタル化の発展を加速。経済社会全体の全面的 グリーンモデルチェンジ、グリーン低炭素の発展 の推進を加速。 <第14次五か年計画 原案（2020年11月）>
韓国	2050年 カーボンニュートラル <長期戦略提出(2020年12月)>	カーボンニュートラル戦略を 将来の成長の推進力 として利用 将来世代の生存と持続可能な未来のために、GHG排出量を削減するという課題は守られなければならない国際的な課題であり、この課題は 将来の成長の機会 と見なされるべき。 <韓国の長期低排出発展戦略（2020年12月）>

出典：資源エネルギー庁「スペシャルコンテンツ」

② 国内の主な動向

- 国では、世界的なカーボンニュートラルへの動きを踏まえて、2020 年 10 月に、2050 年カーボンニュートラルを宣言しました。
- 実現に向けて、2021 年 6 月には、地球温暖化対策推進法の改正や地域脱炭素ロードマップの策定、同年 10 月には、地球温暖化対策計画の改定により 2030 年度の温室効果ガス削減目標を引き上げるとともに、第 6 次エネルギー基本計画が策定されました。また、グリーン成長戦略の策定等により、環境と経済の好循環を加速させるための取り組みが進められています。

時 期		国の動き
2020 年	10 月	カーボンニュートラル宣言 <カーボンニュートラル宣言の抜粋> 我が国は、2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち 2050 カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。 もはや、温暖化への対応は経済成長の制約ではありません。積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな成長につながるという発想の転換が必要です。
	12 月	グリーン成長戦略の策定 産業政策・エネルギー政策の両面から、成長が期待される 14 の重要分野について実行計画を策定し、国として高い目標を掲げ、具体的な見通しを示すとともに、企業の前向きな挑戦を後押しするため、あらゆる政策を総動員していくことなどが掲げられました。
2021 年	6 月	改正地球温暖化対策推進法の公布 2050 年カーボンニュートラルが基本理念として法定化されました。 地域脱炭素ロードマップの策定 今後 5 年間に政策を総動員し、人材・技術・情報・資金を積極的に支援し、2030 年度までに少なくとも 100 か所の「脱炭素先行地域」を作り、重点対策を実行していく方針が示されました。
	10 月	地球温暖化対策計画の改定 2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減、さらに 50%の高みを目指すことが示されました。 第 6 次エネルギー基本計画の策定 気候変動問題への対応と日本のエネルギー需給構造の抱える課題の克服という 2 つの大きな視点を踏まえ、2050 年に向けた長期展望と 2030 年に向けた政策対応により構成され、今後のエネルギー政策の進むべき道筋が示されました。
2023 年	2 月	GX実現に向けた基本方針 GX に関する今後 10 年を見据えたロードマップ。2022 年 5 月に首相が「今後 10 年間に 150 兆円超の官民 GX 投資を実現する」旨を表明しました。その実現に向け、GX 経済移行債を活用した先行投資支援や、成長志向型カーボンプライシングの制度創設など、脱炭素、エネルギー安定供給、経済成長の 3 つを同時に実現するための方針が示されました。

国の温室効果ガス排出量削減目標

- 2021 年 10 月に改定された、国の地球温暖化対策計画では、2030 年度に 2013 年度比で温室効果ガス排出量を 46%削減し、さらに 50%の高みを目指していくこととしています。

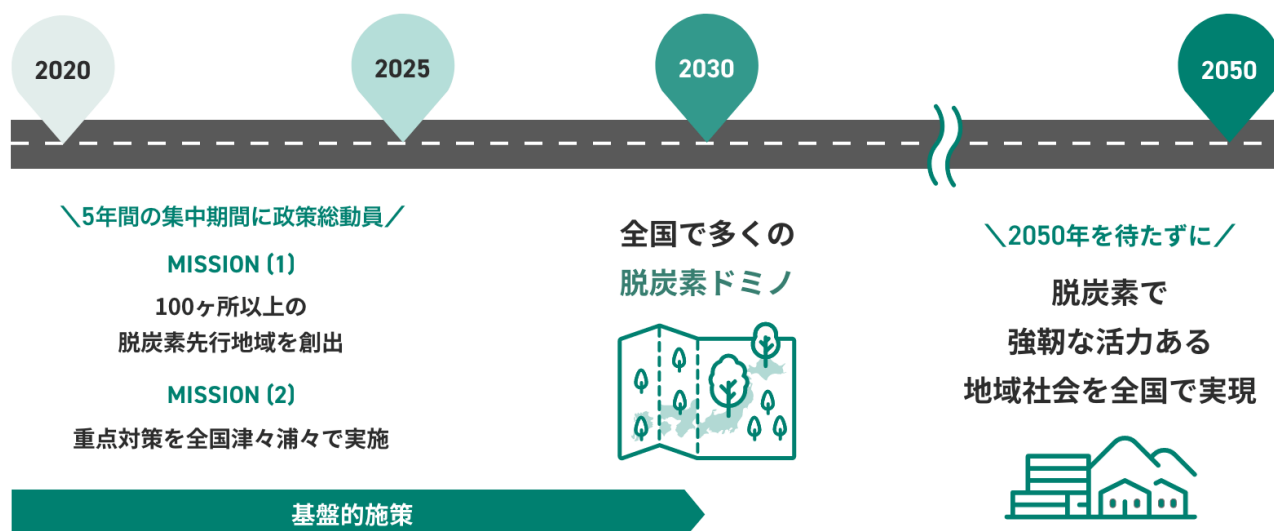
■国の温室効果ガス排出量削減目標

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等 4 ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

出典：環境省「脱炭素ポータル」

地域脱炭素ロードマップ

- 国では、2021 年 6 月に「地域脱炭素ロードマップ」を策定し、地域において脱炭素へ移行していくための行程と具体策をまとめました。
- 2025 年までの5年間を集中期間として政策を総動員し、少なくとも 100 か所の脱炭素先行地域を創出し、重点対策を全国津々浦々で実施することで、「脱炭素ドミノ」により全国に伝搬させていくこととしています。



出典：環境省「脱炭素ポータル」

<脱炭素先行地域>

- 2050 年カーボンニュートラルに向けて、民生部門（家庭部門及び業務その他部門）の電力消費に伴う CO₂ 排出の実質ゼロを実現し、運輸部門や熱利用等も含めてそのほかの温室効果ガス排出削減についても、我が国全体の 2030 年度目標と整合する削減を地域特性に応じて実現する地域であり、脱炭素ドミノのモデルとなる地域です。
- 脱炭素先行地域の取り組みを通して、地域課題を同時解決し、住民の暮らしの質を向上しながら脱炭素に向かう取り組みの方向性を示すこととしています。

<脱炭素の基盤となる8つの重点対策>

- 脱炭素先行地域を含め、全国津々浦々で取り組むことが望ましい脱炭素の基盤となる重点対策として、8つの対策が挙げられています。

1. 屋根置きなど自家消費型の太陽光発電
2. 地域共生・地域裨益型再エネの立地
ひえきがた
3. 公共施設や業務ビル等における徹底した省エネと再エネ電気調達と更新や改修時のZEB化誘導
4. 住宅・建築物の省エネ性能等の向上
5. ゼロカーボン・ドライブ（再エネ×EV/PHEV/FCV）
6. 資源循環の高度化を通じた循環経済への移行
7. コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり
8. 食料・農林水産業の生産力向上と持続性の両立

名古屋市における脱炭素先行地域づくり事業

「再開発地区で実現する脱炭素コンパクトシティモデル」

●名古屋市は、「みなとアクルス」の開発事業において2022年度に脱炭素先行地域に選定されており、2030年度までに民生部門の電力消費に伴うCO₂排出実質ゼロを目指すとともに地域課題解決に取り組む脱炭素型まちづくりを、民間事業者と共に実施しています。

●脱炭素化の主な取り組み

- ・太陽光・風力・ごみ焼却工場での発電などを組み合わせた再エネの広域供給網
- ・水素とカーボンニュートラルな都市ガス（CN 都市ガス）による電力・熱供給システム
- ・AI 制御等によるエネルギー需給管理システム
- ・市内住民の出すごみから発電した電気の地産地消の循環型エネルギーシステム



CO₂ 排出ゼロを実現する手法

電力		削減率
再エネ	オンサイト(先行地域内) ・太陽光発電 ・風力発電	△3%
	オフサイト(先行地域外) ・太陽光発電 （大清水処分場 他 1 箇所） ・市内ごみ焼却工場でのバイオマス発電	△52%
省エネ	・水素混焼・都市ガスコージェネレーションシステム ・純水素燃料電池 ・エネファーム(集合住宅設置) 等	△45%
計		△100%

熱		削減率
・水素・CN 都市ガスへのエネルギー転換 ・コージェネレーションシステム・燃料電池からの廃熱利用		△80%
・省エネ法義務化による需要家の熱負荷削減等		△20%
計		△100%

脱炭素の取り組みに伴う地域課題の解決や住民の暮らしの質の向上、期待される効果

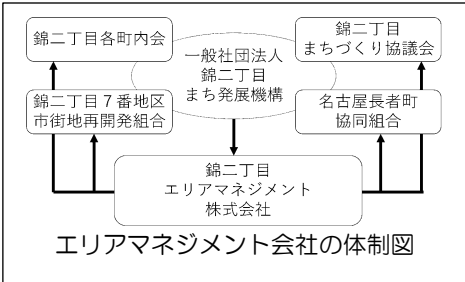
まちの強靱化	TOD とシェアシステム	生活の質の向上
・東日本大震災など過去の災害時でも継続した実績のあるガス供給技術によるコージェネレーションシステムや大型蓄電池により災害時においてもエリア内にエネルギー供給を継続するほか、隣接する港区役所への災害時の電力供給など地域防災にも貢献	・ポイントなどの環境インセンティブを活用して公共交通機関等の利用（TOD）促進により自動車分担率を低下させるとともに、EV・FCV のカーシェアリングシステムやソフトモビリティによる地域内外の移動手段を支援	・エリア内にパブリックスペースや歩行者空間を充実させウォーカブルなまちづくりによりデマンドレスポンス時のまちなかへの誘導を促進 ・地域内の生ごみ由来の肥料などを市内農家に提供し、できた作物等を購入する循環型の仕組みの構築のほか、環境学習等を通じた啓発活動などを実施

(参考) 低炭素モデル地区

- 名古屋市では、低炭素なまちと暮らしの姿を市民・事業者具体的に示すモデル地区として、2015年度に2事業を認定しています。
- それぞれの事業におけるこれまでの成果と課題を以下に示しました。名古屋市では、引き続き、課題解決に向けた技術的な支援を行うとともに、得られた成果の横展開を図ってまいります。

1 錦2丁目低炭素地区まちづくりプロジェクト（事業者：錦2丁目まちづくり協議会等）

既成市街地の更新に合わせて、低炭素地区会議や都市の木質化などにより、時代の変化に応じた低炭素なまちづくりを進めています。

成果	・低炭素なまちを実現するため、地域主導で低炭素化を実現する体制を構築しました。これにより、市街地再開発事業(7番街区)における建物の省エネ化や木質化ベンチの制作・設置、歩道拡幅社会実験、セミナー開催による普及啓発等の各種取組を実施してきました。 ・また、まちづくりを事業として企画・実施する「錦2丁目エリアマネジメント株式会社」や産官学民連携のプラットフォーム「N2/LAB（エヌツーラボ）」の設立により、気候変動等に対する新たな取り組みも行っています。  7番街区再開発事業 49,949m² A棟：商業・集合住宅 B棟：商業・駐車場 CASBEE名古屋 A棟：A (BEE=1.6) H30 CO₂=67% B棟：B (BEE=1.0) H31 CO₂=81%  エリアマネジメント会社の体制図  木質化ベンチ  N2/LABによる 気候変動×都市 デザイン ワークショップ
課題	・「エリアマネジメント会社」や「N2/LAB」の活動を通じて、実効性のある低炭素な取り組みの推進が必要です。 ・また、まちの賑わいづくり等地域貢献と低炭素のかかわりを整理し、低炭素化に向けたまちの取り組みやその評価方法について再検討する必要があります。

2 みなとアクルス開発事業（事業者：東邦ガス株式会社等）

中部発の熱電併給を行うスマートコミュニティ型の省エネと災害にも強い新しいまちづくりを進めています。

成果	・CO₂排出量 60%削減（1990年比）という目標値に対し、CEMS（地域エネルギーマネジメントシステム）により、電気・熱・情報を融通しながら一次エネルギー38%、CO₂排出量 69%を削減しています。（2022年度末実績）
課題	・CO₂排出量を更に削減するためには、住民・従事者の電力負荷の平準化等の協力が重要であり、エネルギーを含めたまちの理解促進策を行うとともに、外部に対して認知度向上や好感度向上につながる取り組みが必要です。

グリーントランスフォーメーション（GX）

- グリーントランスフォーメーション（GX）とは、化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のことです。
- 化石燃料に頼らず、太陽光や水素など自然環境に負荷の少ないエネルギーの活用を進めることで CO₂ の排出量を減らしつつ、これらの取り組みを経済成長の機会と捉え、産業競争力の向上につなげるための経済社会システム全体の変革を目指すものです。

（参考）経済産業省広報室のメッセージ

GX は日本が世界をリードするきっかけとなるものであり、日本から世界に対して GX のルールや仕組み、技術などを積極的に発信・提案することが大変重要であるとしています。また、生活者として、環境にやさしい商品・サービスを提供する企業を応援することや、ライフスタイルの転換などをはかっていくことが大切であるとしています。

求められるリーダーシップと一人一人の意識変革

温室効果ガスの削減やカーボンニュートラルに向けた取り組みやルールづくりは、ヨーロッパ（EU）がリードしています。とはいえ、まだ決まったルールがあるわけではなく、世界各国がその主導権を握ろうと競い合っています。

日本企業が持つ低炭素やカーボンニュートラルの技術、環境への投資は世界有数で、日本だけでなく世界のカーボンニュートラルに貢献できる大きな可能性を秘めています。“ガラパゴス化” せず、日本から世界に対して、GX のルールや仕組み、日本企業の優れた技術などを積極的に発信・提案していくことがとても重要です。

また、国として GX していくためには、生活者の理解や協力が欠かせません。環境にやさしい商品を選んだり、そういう商品・サービスを提供している企業を応援したり。意識や行動、ライフスタイルが GX していくことも大切です。

経済産業省 広報室

出典：経済産業省「METI Journal online」

カーボンニュートラル実現の鍵となる水素

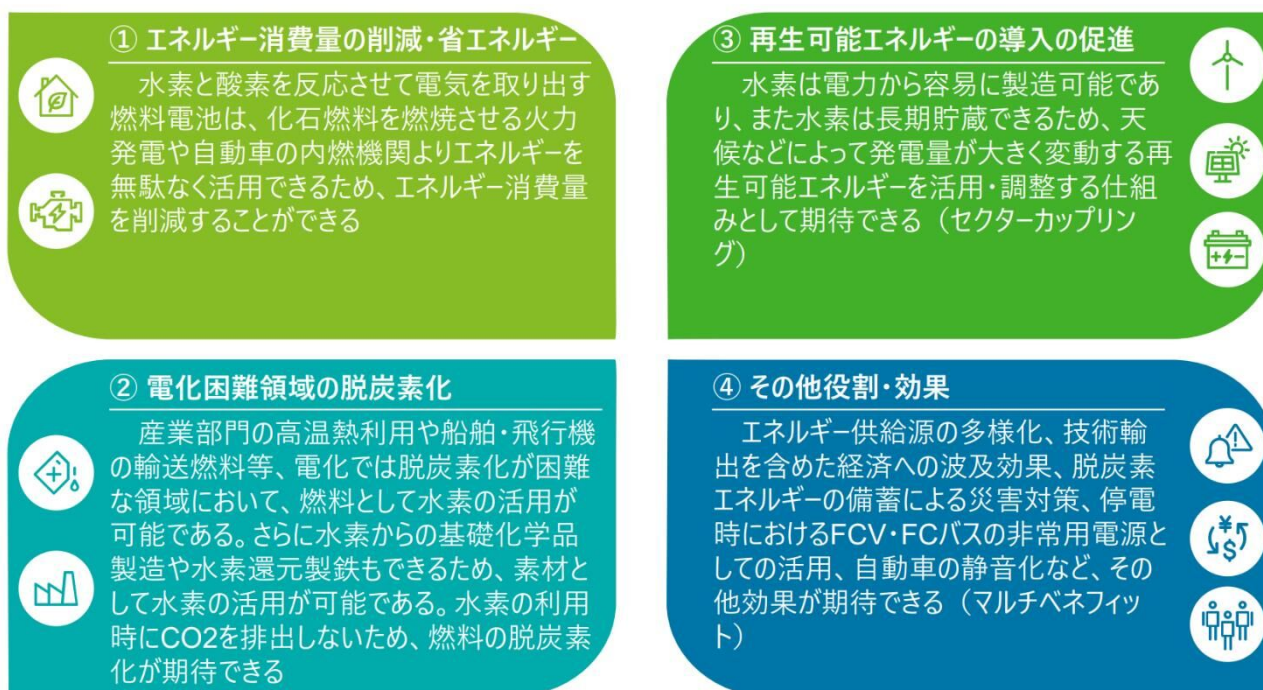
- 水素は、水をはじめ様々な物質から製造し、貯蔵・輸送することが可能で、利用時に CO₂ を排出しないため、カーボンニュートラル実現のキーテクノロジーとして期待されています。
- 今後、水素は発電・産業・民生・運輸などの幅広い分野での活用が見込まれており、世界の国々において、新たな雇用や産業、市場の創出を念頭に技術の開発競争が加速しています。
- 我が国の第6次エネルギー基本計画（2021年）では、2030年度の電源構成の1%程度を水素・アンモニアで賄うこととし、電力供給の一翼も担うエネルギーとして位置づけられました。

＜水素基本戦略＞

- 日本では2017年に、世界で初めて水素の国家戦略である「水素基本戦略」を発表し、2023年6月に改定が行われました。
- 戦略においては、「我が国の水素社会の歩みは、技術開発段階から商用段階への移行を迎えており、水素社会の実現の成否が、国家の競争力を左右するものになる。」としています。
- 当初の戦略は国内水素市場の創出を念頭に置いていましたが、世界の水素市場が2050年までに年間2.5兆ドルの収益と3,000万人の雇用創出が見込まれることから、海外市場の取り込みも念頭に置いた内容に改定されました。
- また、水素政策の全体方針に加え、新たな水素の産業競争力強化に向けた方針である「水素産業戦略」及び水素の安全な利活用に向けた方針である「水素保安戦略」を重要な柱として盛り込みました。
- 水素は、アンモニアや合成メタン・合成燃料等のカーボンリサイクル製品など、様々な燃料や原料として使われるため、同戦略ではこれらも対象とし、本文中の「水素社会」等の「水素」には、アンモニアや合成メタン・合成燃料なども含めた意味で記述されています。

＜水素の役割＞

- 水素はエネルギー消費量の削減・省エネルギー、電化困難領域の脱炭素化、再生可能エネルギーの導入促進のほか、経済への波及効果や災害対策などの面から活用が期待されています。

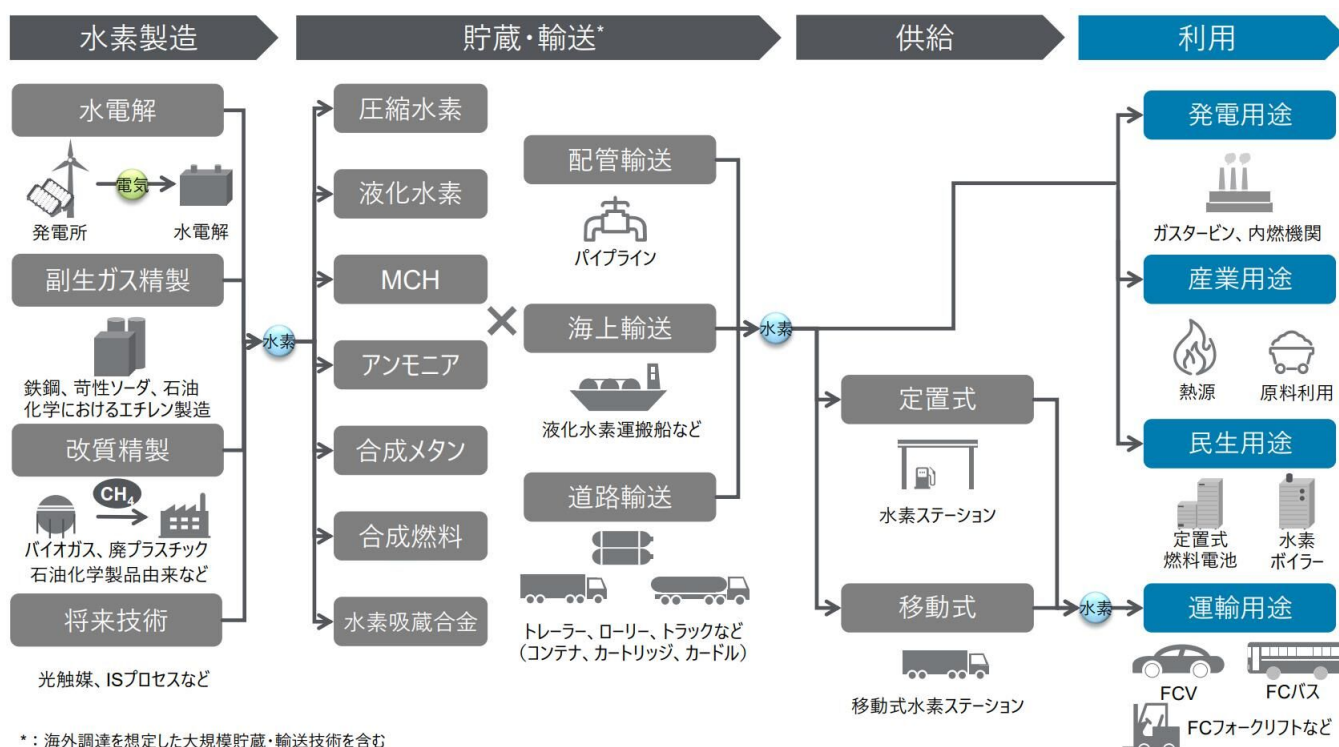


出典：環境省「脱炭素化にむけた水素サプライチェーン・プラットフォーム（水素関連基礎情報資料）」

＜脱炭素化に向けた水素サプライチェーン＞

- 水素社会の実現に向けては、製造から貯蔵・輸送、供給、利用までの一連のサプライチェーンを構築していく必要があります。
- また、現在流通している水素のほとんどは、化石燃料を改質して製造されており、製造時に CO₂ が発生していることから、再生可能エネルギーを使用して製造する水素など、製造時に CO₂ を排出しない水素の普及や、貯蔵・輸送、供給時等における 脱炭素化の配慮を同時に進めていく必要があります。

製造	主に水電解、副生ガス生成、改質生成の方法があり、様々なエネルギー源から製造することができます。特に脱炭素化に向けては、再生可能エネルギーを活用した水電解などへの期待が高まっています。
貯蔵・輸送	水素は様々な形態で貯蔵・輸送することができます。状況に応じた最適な貯蔵・輸送方法の検討や技術開発が進められています。
供給	パイプライン等によるもののほか、主にモビリティに向けては水素ステーション（定置式・移動式）を介して供給が行われます。
利用	発電、産業、民生、運輸の分野で利用が見込まれており、それぞれの分野において技術開発が進められています。

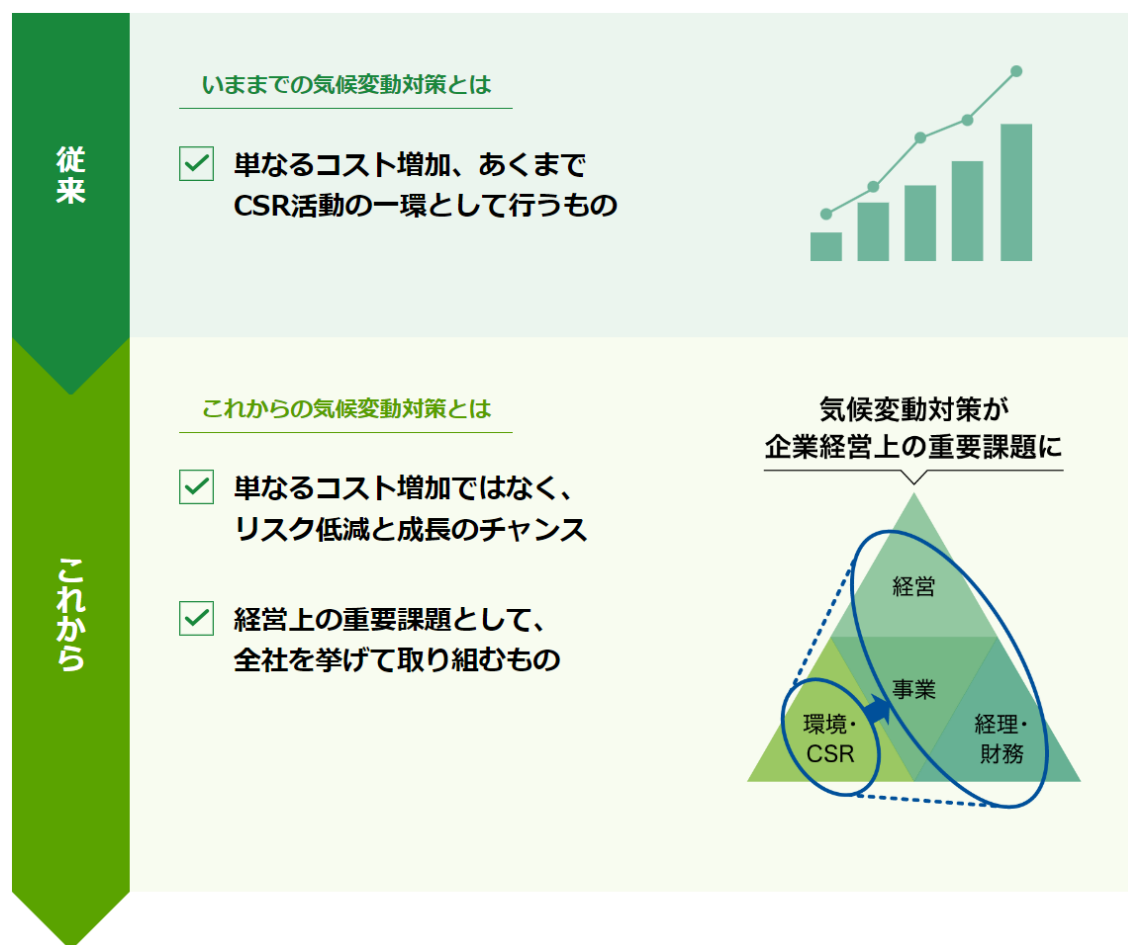


出典：環境省「脱炭素化にむけた水素サプライチェーン・プラットフォーム（水素関連基礎情報資料）」

③ 経済界の主な動向

- 投資の分野では、パリ協定や SDGs の流れを受け、環境（Environment）、社会（Social）、企業統治（Governance）の観点で投資を行う「ESG 投資」が拡大しています。
- ESG 投資の進展に伴い、グローバル企業を中心に気候変動に対応した経営戦略の開示（TCFD）や脱炭素に向けた目標設定（SBT、RE100）などの取り組みが国際的に拡大しており、こうした取り組みに参画する企業は、取引先（サプライヤー）にも目標設定や再生可能エネルギーの調達等を求める機会が増えています。
- これまで企業においては、地球温暖化対策は、企業活動の制約として捉えられる傾向にありましたが、これを成長の機会として捉え、他社との差別化やビジネスチャンスに変えていく動きが加速しています。

■脱炭素経営のイメージ



出典：環境省「グリーン・バリューチェーン・プラットフォーム」

気候変動への対応に向けた枠組み(世界・国内)

TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures/ 気候関連財務情報開示タスクフォース)

- 企業の財務報告書等において開示すべき自社の気候変動に対するリスクや方針等を定め、推奨している。
- 主要国の中央銀行、金融監督当局、財務省等の代表からなる金融安定理事会（FSB）の下に設置

ガバナンス	どのような体制で検討し、それを企業経営に反映しているか。
戦略	短期・中期・長期にわたり、企業経営にどのように影響を与えるか。またそれについてどう考えたか。
リスク マネジメント	気候変動のリスクについて、どのように特定、評価し、またそれを低減しようとしているか。
指標と目標	リスクと機会の評価について、どのような指標を用いて判断し、目標への進捗度を評価しているか。

SBT (Science Based Targets)

- 企業が5年から 10 年先を目標年として、パリ協定が求める水準と整合した自主的な温室効果ガス削減目標（科学的根拠に基づく削減目標：SBT）を設定し、認証機関から認定を受けるもの。
- パリ協定の目標達成を目指した削減シナリオと整合した目標の設定、実行を求める国際的なイニシアティブで、国際 NGO(CDP、UNGC、WRI、WWF)が運営。

RE100

- 企業が自らの事業の使用電力を 100%再エネで賄うことを目指す国際的なイニシアティブで、国際 NGO(The Climate Group、CDP)が運営。

<参加要件>

- ①消費電力量が年間 100GWh 以上であること（日本企業については現在 50GWh 以上に緩和されている）。
- ②自社事業で使用する電力の 100%再生可能エネルギー化に向け、期限を切った目標を設定して公表すること。
- ③グループ全体で参加し、再生可能エネルギー化に取り組むこと。

再エネ 100 宣言 RE Action

- 日本国内の企業、自治体、教育機関、医療機関等の団体が使用電力を 100%再生可能エネルギーに転換する意思と行動を示し、再エネ 100%利用を促進する新たな枠組み。
- グリーン購入ネットワーク（GPN）、イクレイ日本（ICLEI）、公益財団法人地球環境戦略研究機関（IGES）、日本気候リーダーズ・パートナーシップ（JCLP）、一般社団法人地球温暖化防止全国ネット（JNCCA）による再エネ 100 宣言 RE Action 協議会によって運営されている。

<参加条件>

- ①遅くとも 2050 年までに使用電力を 100%再エネに転換する目標を設定し、対外的に公表すること。
- ②再エネ推進に関する政策エンゲージメントの実施。
- ③消費電力量、再エネ率等の進捗を毎年報告すること。

サプライチェーン排出量

- サプライチェーン排出量とは、自社内における直接的な排出だけでなく、自社事業に伴う間接的な排出も対象とし、原材料調達・製造・物流・販売・廃棄など、一連の流れ全体を含めた事業活動で発生するあらゆる温室効果ガス排出量を合計した排出量のことを指します。

$$\boxed{\text{サプライチェーン排出量}} = \boxed{\text{Scope1 排出量}} + \boxed{\text{Scope2 排出量}} + \boxed{\text{Scope3 排出量}}$$

Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2：他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3：Scope1、Scope2 以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)



出典：環境省「グリーン・バリューチェーン・プラットフォーム」

GHG プロトコル（温室効果ガスプロトコルイニシアチブ）

- 1998 年に世界環境経済人協議会（World Business Council for Sustainable and Development：WBCSD）と世界資源研究所（World Resource Institute：WRI）によって共同設立されました。
- Scope1、2、3等の温室効果ガス排出量の算定と報告の基準を事業者、NGO、政府機関等との協力により開発、利用の促進を図っており、TCFD や SBT をはじめとする世界各国の制度に利用されています。

2 名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状

(1) 温室効果ガス排出量

- 本市の 2020 年度の温室効果ガス排出量は 1,256 万トンであり、2013 年度（基準年度）と比べて 21%減少しています。
- 部門別では、2020 年度では運輸部門が最も多く、次いで業務その他部門、家庭部門、産業部門の順に排出量が多くなっています。

■名古屋市の温室効果ガス排出量の実績

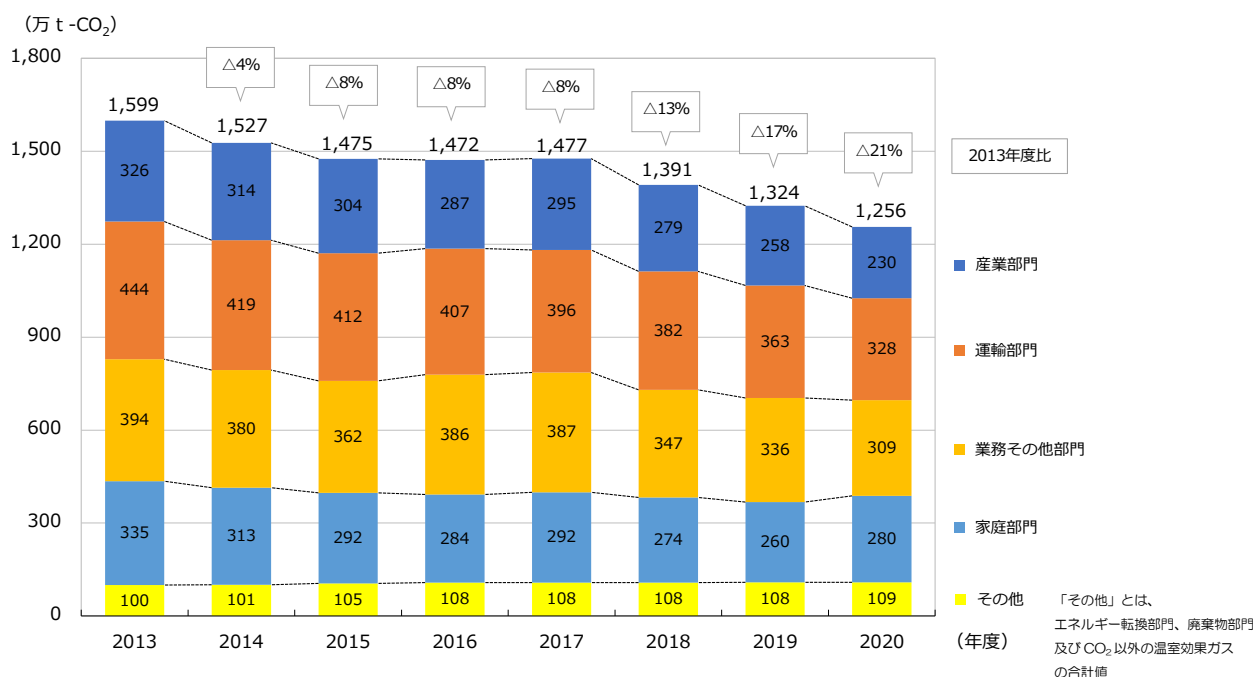
部 門	実績(万トン-CO ₂)				削減率(%)		
	2013 年度 (基準値)	2019 年度	2020 年度	2030 年度 (目標値)	2019 年度	2020 年度	2030 年度 (目標値)
産業部門	326	258	230	296	△21%	△29%	△9%
運輸部門	444	363	328	356	△18%	△26%	△20%
業務その他部門	394	336	309	236	△15%	△22%	△40%
家庭部門	335	260	280	203	△22%	△16%	△39%
エネルギー 転換部門	15	11	11	15	△28%	△29%	△2%
廃棄物部門	29	30	31	23	+5%	+8%	△21%
CO ₂ 以外の 温室効果ガス	57	67	67	44	+19%	+18%	△22%
合 計	1,599	1,324	1,256	1,172	△17%	△21%	△27%

※2030 年度の目標値は前計画（低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画）における値

※前計画では家庭、マイカー、業務用車、オフィス・店舗等、工場・その他と区分していたが、本計画では国の区分に合わせて整理した。

※数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

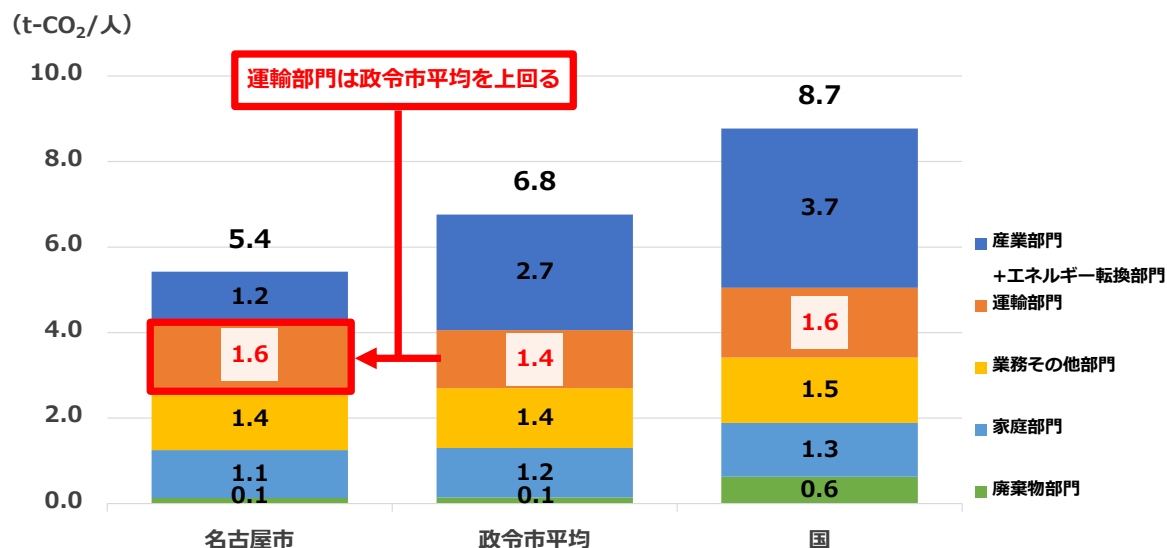
■名古屋市の温室効果ガス排出量の推移



名古屋市の特徴と全国との比較

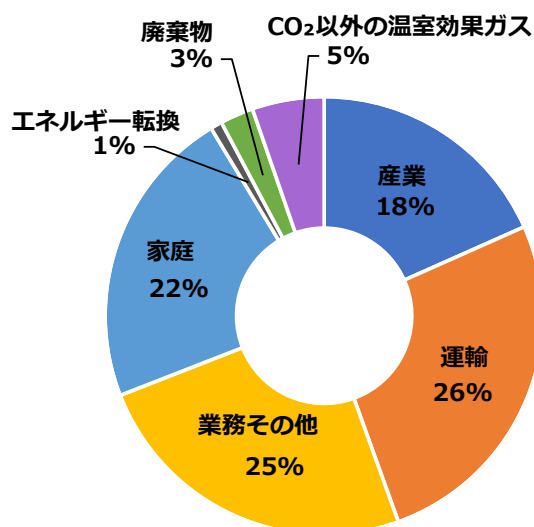
- 1人あたりのCO₂排出量は、国が約8.7トンであるのに対し、本市は約5.4トンと少なくなっています。また本市は、鉄鋼業などの素材産業を他都市に依存しているため、産業部門からの1人あたりCO₂排出量は少なくなっています。
- 一方で、運輸部門からの1人あたりCO₂排出量は、政令市平均を上回っています。

■部門別1人あたりCO₂排出量（2019年度）

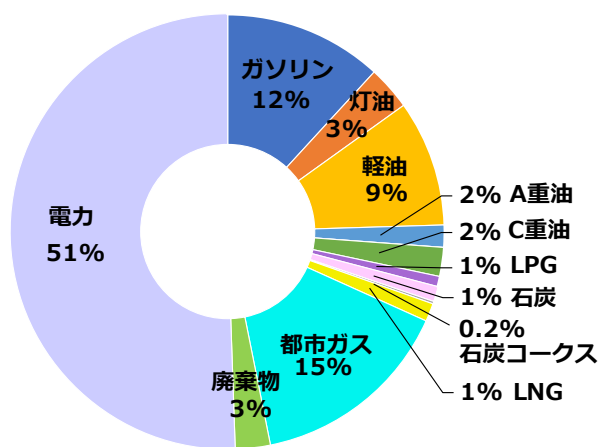


出典：人口 各市「住民基本台帳」、総務省統計局「国勢調査」CO₂排出量 各市資料より作成

■名古屋市におけるCO₂排出量の部門別内訳（2020年度）



■名古屋市におけるCO₂排出量のエネルギー種別内訳（2020年度）



出典：名古屋市資料より作成

(2) 最終エネルギー消費量

- 本市の 2020 年度最終エネルギー消費量は 145PJ (PJ=10¹⁵J) であり、2013 年度（基準年度）と比べて 16%減少しています。
- 部門別では、2020 年度では運輸部門が最も多く、次いで家庭部門、業務その他部門、産業部門の順に最終エネルギー消費量が多くなっています。

■名古屋市の最終エネルギー消費量の実績

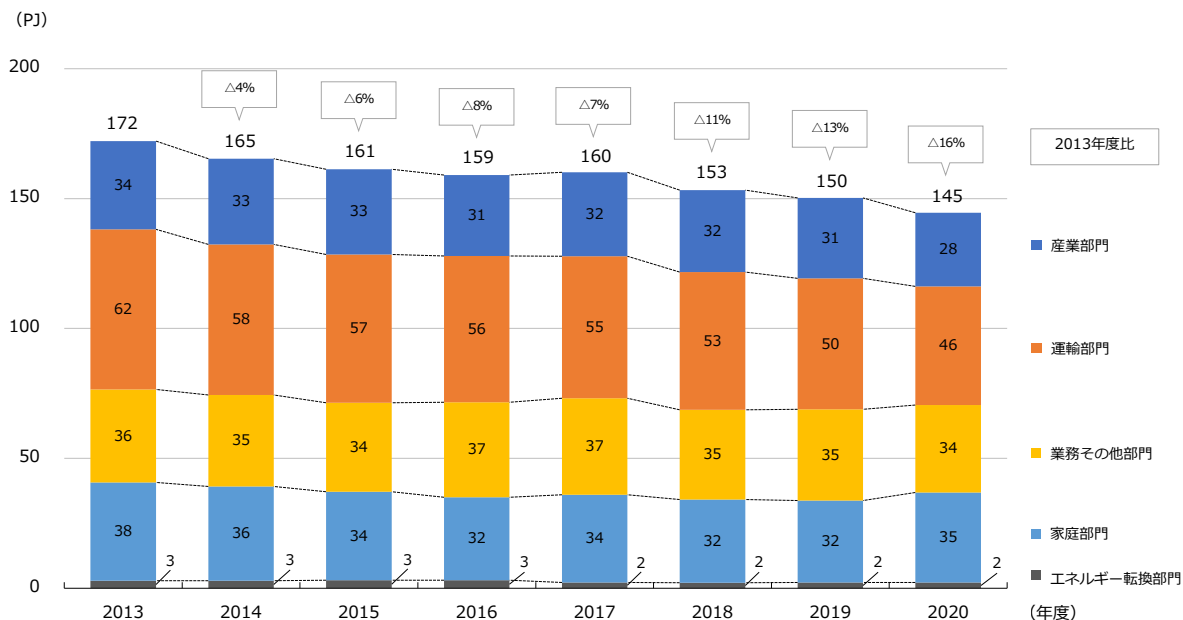
部 門	実績 (PJ)				削減率 (%)		
	2013 年度 (基準値)	2019 年度	2020 年度	2030 年度 (目標値)	2019 年度	2020 年度	2030 年度 (目標値)
産業部門	34	31	28	38	△9%	△17%	+12%
運輸部門	62	50	46	50	△18%	△26%	△18%
業務その他部門	36	35	34	28	△2%	△6%	△21%
家庭部門	38	32	35	28	△16%	△8%	△25%
エネルギー 転換部門	3	2	2	3	△25%	△25%	0%
合 計	172	150	145	148	△13%	△16%	△14%

※2030 年度の目標値は前計画（低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画）における値

※前計画では家庭、マイカー、業務用車、オフィス・店舗等、工場・その他と区分していたが、本計画では国の区分に合わせて整理した。

※数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

■名古屋市の最終エネルギー消費量の推移



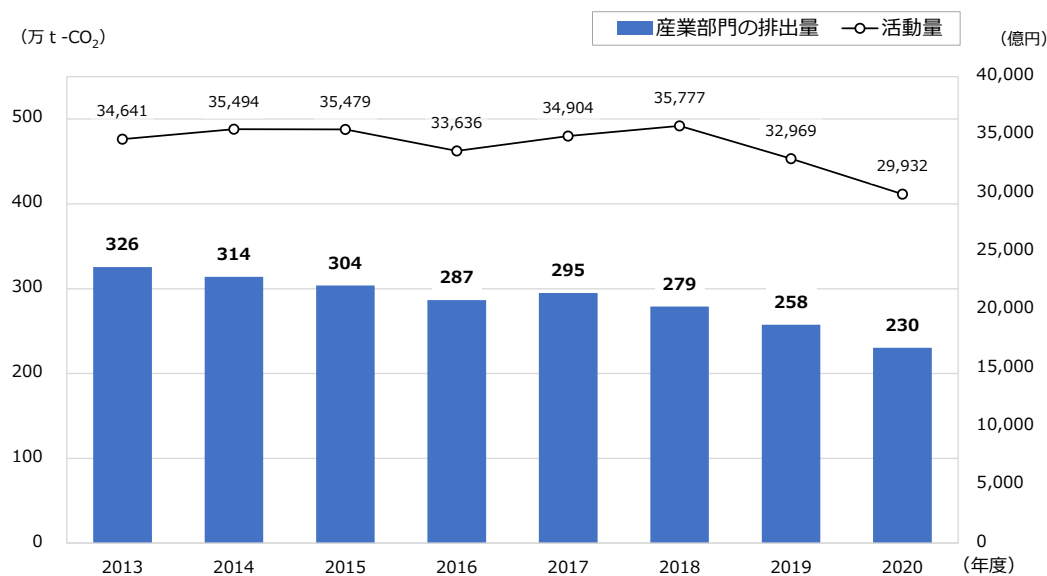
(3) 各部門における傾向分析

各部門における基準年度（2013 年度）から 2020 年度まで CO₂ 排出量の推移と傾向分析を以下のとおり行いました。

① 産業部門

- 産業部門の CO₂ 排出量は、2013 年度以降、減少傾向にあります。
- これは事業者における高効率な省エネルギー機器の導入等が進んだことにより、工場における電気の使用量が減少するとともに、電力原単位が 2013 年度から改善されたこと（後掲）が要因として考えられます。
- なお、2020 年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大による需要の低迷等により、製造業における生産量が減少したためエネルギー消費量が減少し、CO₂ 排出量が大きく減少しています。

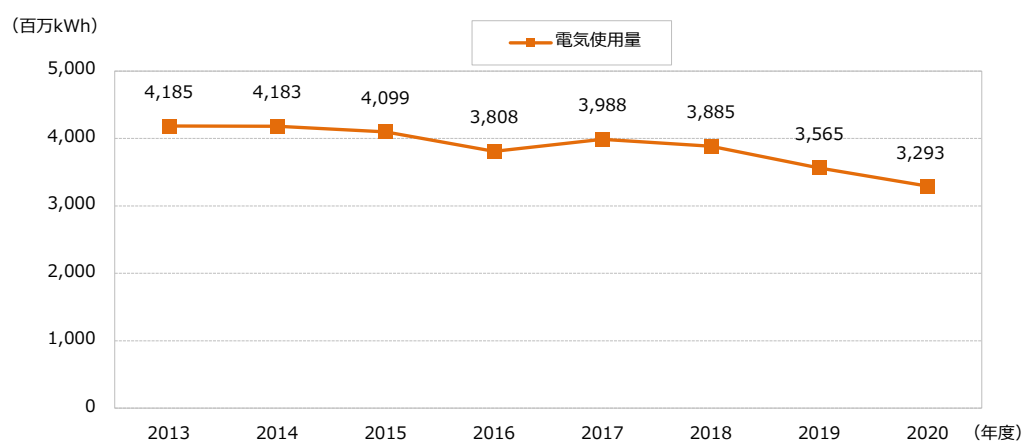
■産業部門排出量



※活動量：製造品出荷額等(億円)

出典：名古屋市資料、環境省「自治体排出量カルテ」より作成

■名古屋市内の製造業における電気の使用量

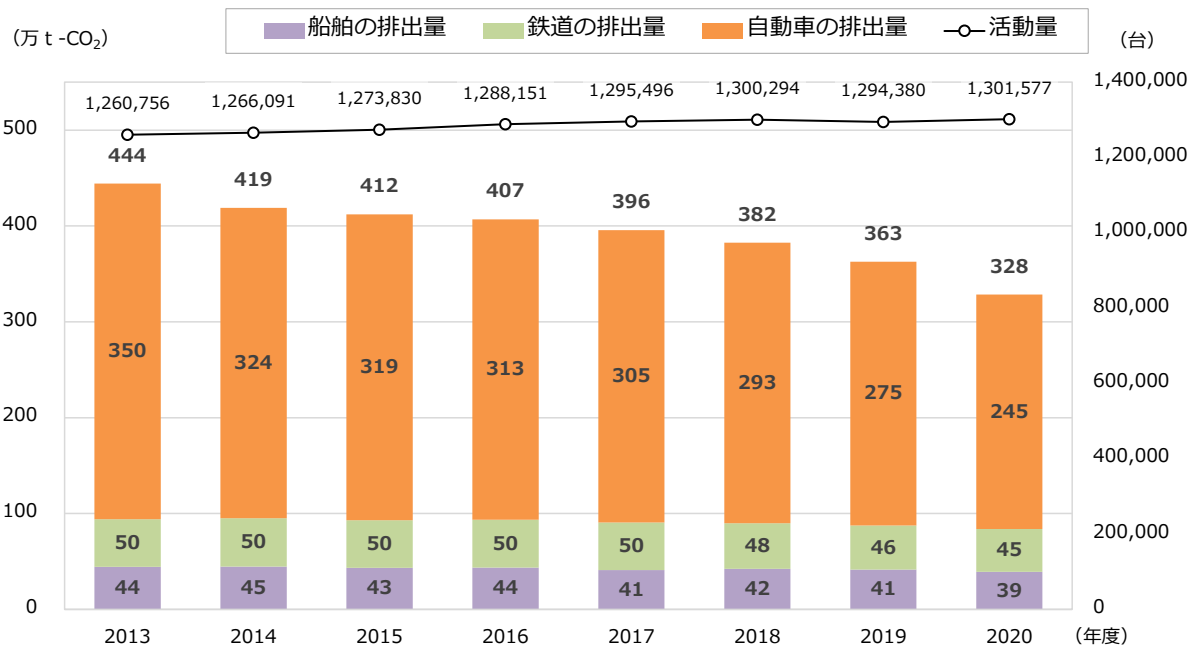


出典：資源エネルギー庁「電力需給の概要」、
名古屋市資料、中部電力ミライズ（株）資料等より作成

② 運輸部門

- 運輸部門のCO₂排出量は、2013年度以降、減少傾向にあります。
- これはエコカーの普及などにより、ガソリン・軽油の使用量が減少していることが要因として考えられます。
- なお、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、旅客・貨物輸送ともに輸送量が減少したことから、CO₂排出量が大きく減少しています。

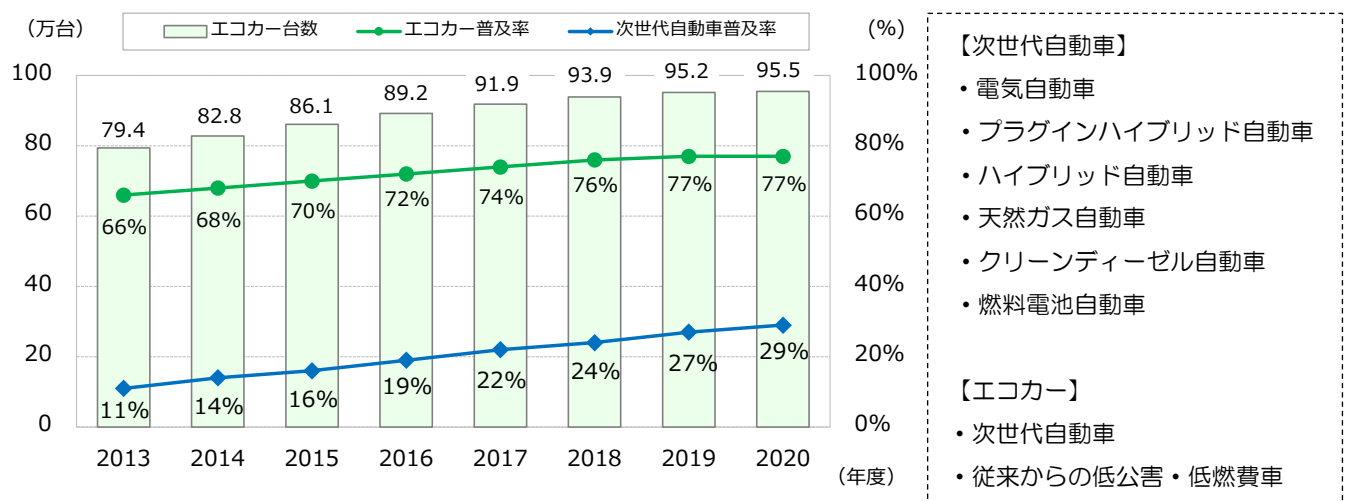
■運輸部門排出量



※活動量：自動車保有台数(台)

出典：名古屋市資料、環境省「自治体排出量カルテ」より作成

■名古屋市内のエコカー普及状況

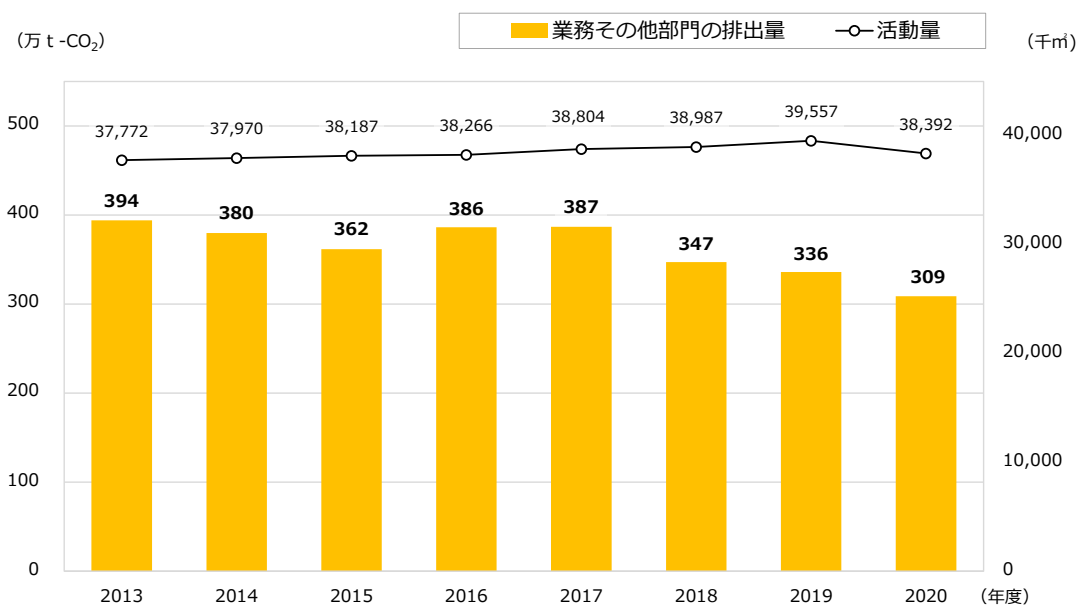


出典：名古屋市資料より作成

③ 業務その他部門

- 業務その他部門の CO₂ 排出量は、2013 年度以降、床面積が増加しているにもかかわらず、減少傾向にあります。
- これは事業者における高効率な省エネルギー機器の導入や省エネ行動等が進んだことにより、オフィス・店舗等における電気や都市ガスの使用量が減少するとともに、電力原単位が 2013 年度から改善されたこと（後掲）が要因として考えられます。
- なお、2020 年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛等により第三次産業の活動が低迷し、電気及び都市ガス使用量が減少したことで、CO₂ 排出量が大きく減少しています。

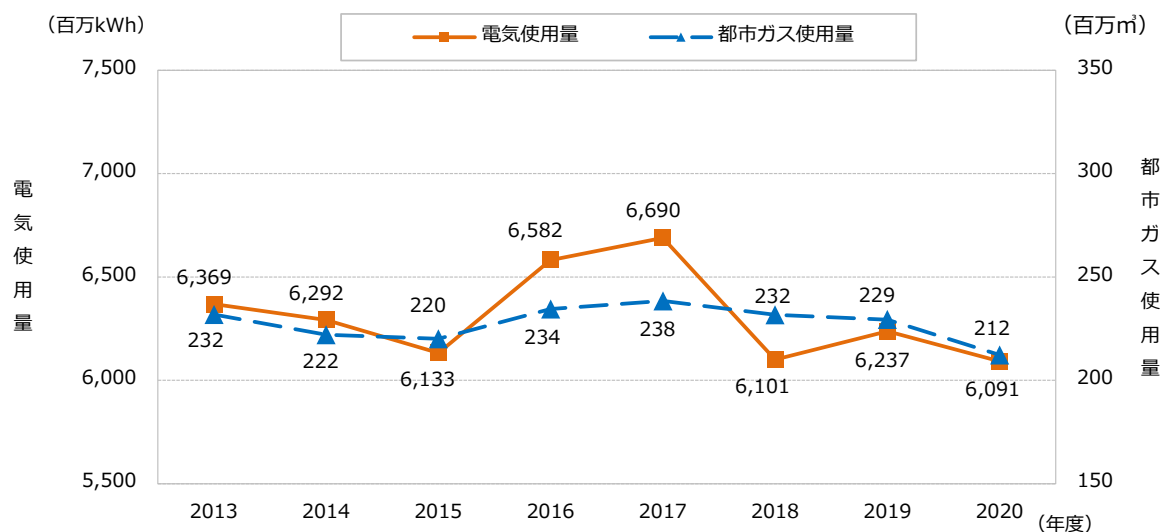
■業務その他部門排出量



※活動量：名古屋市民生業務全体の床面積(千㎡)

出典：名古屋市資料、環境省「自治体排出量カルテ」より作成

■名古屋市内のオフィス・店舗等における電気・都市ガスの使用量

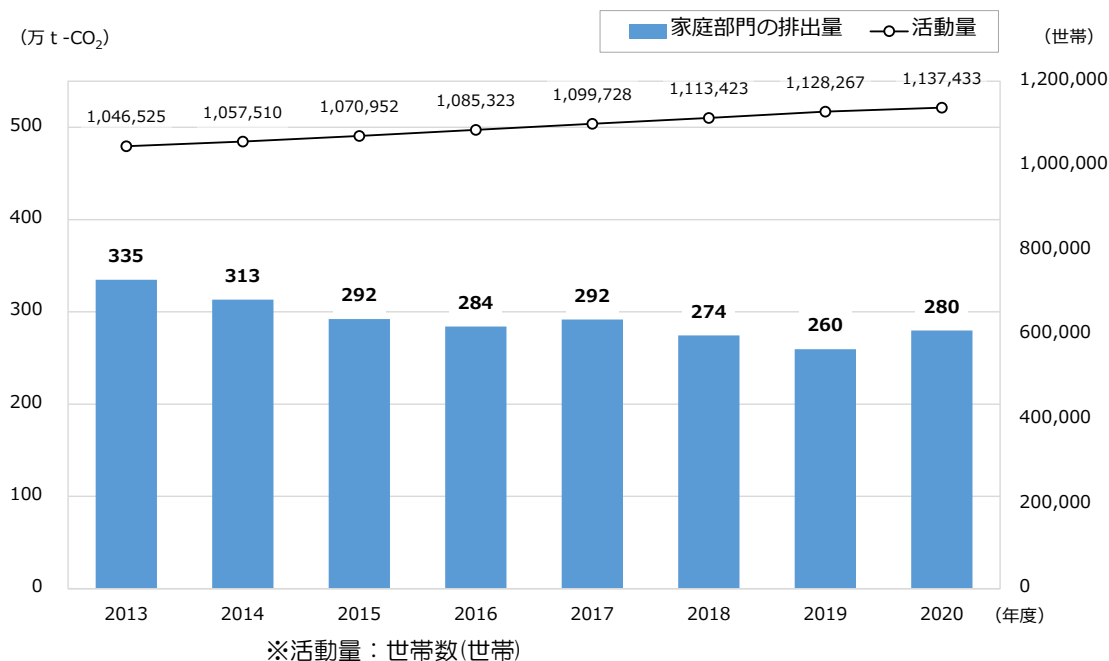


出典：名古屋市「統計年鑑」、経済産業省「ガス事業生産動態統計調査」、名古屋市資料、名古屋市「小売電気事業者ヒアリング等」より作成

④ 家庭部門

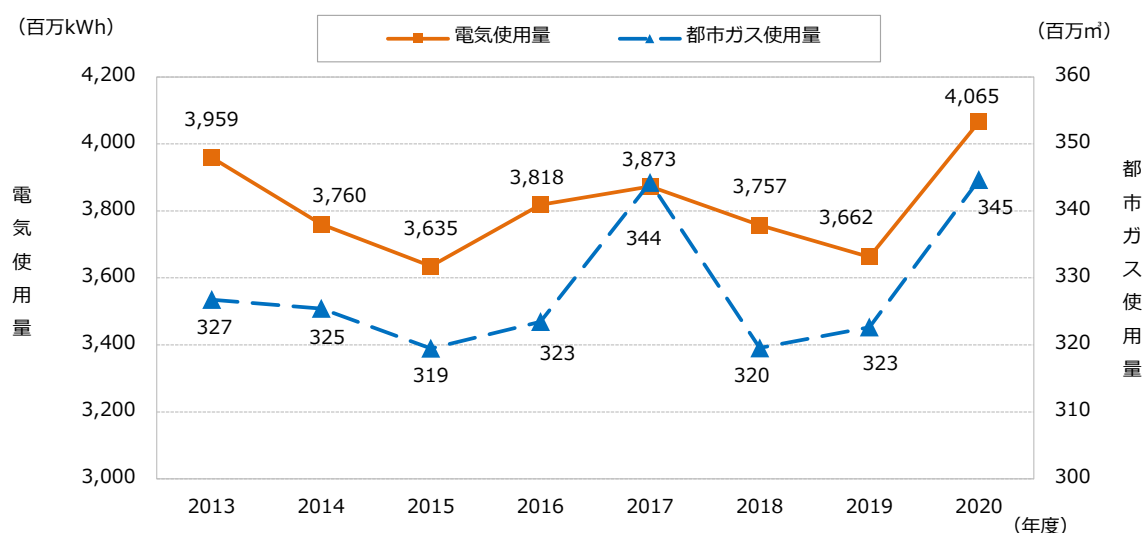
- 家庭部門のCO₂排出量は、2013年度以降、世帯数が増加しているにもかかわらず、減少傾向にあります。
- これは、家庭における高効率な省エネルギー機器の導入や省エネ行動等が進んだことにより、電気の使用量が減少するとともに、電力原単位が2013年度から改善されたこと（後掲）が要因として考えられます。
- なお、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で在宅時間が増加したことにより、2019年度と比べて電気及び都市ガスの使用量が増加しています。

■家庭部門排出量



出典：名古屋市資料、環境省「自治体排出量カルテ」より作成

■名古屋市内の家庭生活における電気・都市ガスの使用量

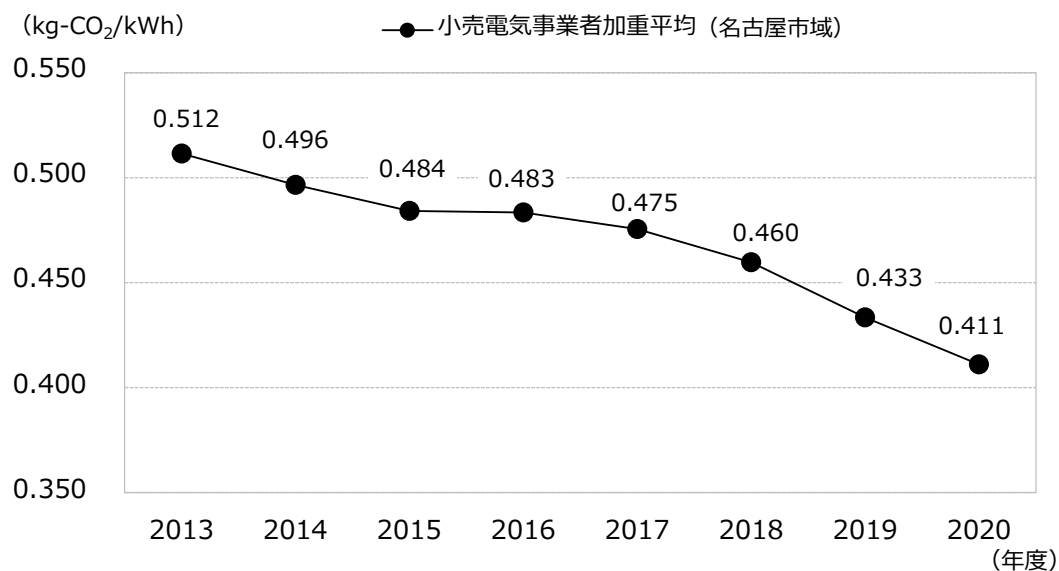


出典：経済産業省「ガス事業生産動態統計調査」、総務省「家計調査年報」、名古屋市資料等より作成

電力原単位の推移について

- 電力原単位とは、電気を 1kWh 使用する際に、発電所等で排出される CO₂ の量のことです。
電気は、天然ガス・石炭等の化石燃料の燃焼（火力）、原子力、水力、風力等で発電されるため、この比率等に応じて、電力原単位の値は変動します。
- 本市の基準年度である 2013 年度以降、電力原単位は減少傾向にあります。

■電力原単位（基礎排出係数）の推移



※電力原単位は、小売電気事業者による市域への販売電力量等から本市が算定した電力原単位を示す。

出典：環境省資料、名古屋市「小売電気事業者・一般送配電事業者ヒアリング」より作成

(4) 低炭素都市なごや戦略第2次実行計画の取組状況

前計画では、「めざす姿の指標」、「目標達成の指標」を設定し、市民アンケートなどを活用しながら進捗状況を把握してきました。

① めざす姿の指標

- 低炭素都市 2050 なごや戦略で掲げる「めざす姿」の実現に向けた取組状況を評価するため、生活の将来像ごとに成果指標を設定しています。
- すべての指標において目標値には届いていないものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた指標と雨水関係の指標以外は、数値が改善傾向にあります。

■めざす姿の指標の進捗状況

表中の傾向については、基本的に基準値と比べ現状値が増加していれば改善傾向として扱い、上向きの矢印を表示していますが、一部、数値が減少することで改善傾向となる指標があります（成果指標名に★印をつけたもの）。
：基準より改善 ：基準より悪化

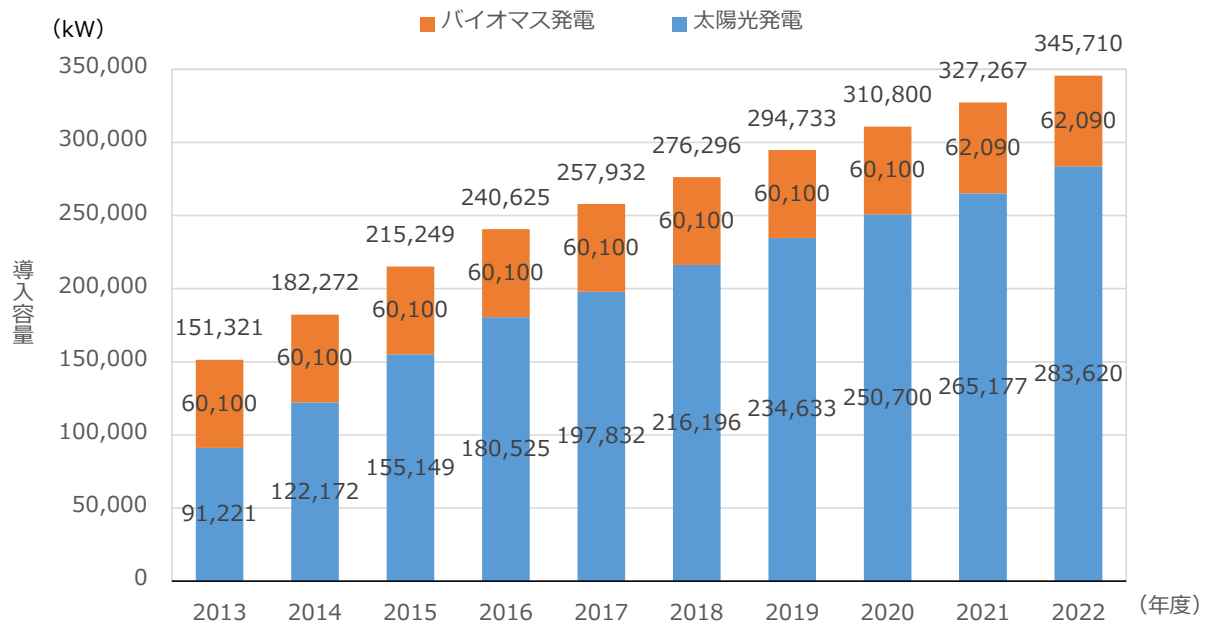
生活の将来像	成果指標	基準	現状	傾向	目標
駅そば生活	駅そば生活圏人口比率	67% (2015 年度)	—	—	71% (2030 年度)
	自動車分担率 ★	43% (2011 年度)	—	—	33% (2030 年度)
	市内主要地点 1 日（平日）あたり 自動車交通量 ★	137 万台 (2015 年)	121 万台 (2021 年)		108 万台 (2029 年)
	市内鉄道・市バス 1 日あたり乗車人員合計	250 万人 (2015 年度)	204 万人※ (2021 年度)		258 万人 (2029 年度)
風水緑陰生活	雨水の浸透・貯留率	15.5% (2012 年)	15.1% (2020 年)		24% (2030 年)
	雨水の蒸発散率	23.3% (2012 年)	22.5% (2020 年)		27% (2030 年)
	雨水の直接流出率 ★	61.2% (2012 年)	62.4% (2020 年)		49% (2030 年)
	緑化地域制度によって確保された 緑の面積（累計）	399.2ha (2016 年度)	646ha (2022 年度)		645ha (2023 年度)
低炭素住生活（移動）	自動車分担率（再掲） ★	43% (2011 年度)	—	—	33% (2030 年度)
	市内主要地点 1 日（平日）あたり 自動車交通量（再掲） ★	137 万台 (2015 年)	121 万台 (2021 年)		108 万台 (2029 年)
	市内鉄道・市バス 1 日あたり乗車人員合計（再掲）	250 万人 (2015 年度)	204 万人※ (2021 年度)		258 万人 (2029 年度)
	エコドライブ実施率	48% (2016 年度)	66.3% (2022 年度)		90% 以上 (2030 年度)
(住宅・建築物) 低炭素住生活	「家庭」と「オフィス・店舗等」の 1 人あたりエネルギー消費量 ★	100 (2013 年度)	90 (2020 年度)		79 (2030 年度)
	一定の省エネルギー対策を講じた 住宅の割合	15.3% (2013 年)	19.9% (2018 年)		35% (2028 年)
(事業・産業) 低炭素住生活	「家庭」と「オフィス・店舗等」の 1 人あたりエネルギー消費量（再掲） ★	100 (2013 年度)	90 (2020 年度)		79 (2030 年度)
	省エネルギー訪問相談件数（累計）	10,019 件 (2016 年度)	20,953 件 (2022 年度)		30,000 件 (2030 年度)
(環境エネルギー) 低炭素住生活	太陽光発電設備の導入容量	180,525kW (2016 年度)	283,620kW (2022 年度)		370,000kW (2030 年度)

※ 2018 年度は 263 万人、2019 年度は 262 万人、2020 年度は 188 万人で推移しており、2020 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で外出を控えたことで減少したものと考えられます。

③ 再生可能エネルギーの導入状況

- 本市の再生可能エネルギーの導入量は太陽光発電、バイオマス発電（バイオマス比率を考慮しない数値）の順に多くなっています。
- 太陽光発電の導入については、前計画における目標 37 万 kW に対し、概ね導入が進んでいます。

■名古屋市における再生可能エネルギーの導入量の推移（発電利用）



出典：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」より作成

④ 目標達成の指標

- めざす姿の指標に加え、温室効果ガス排出量と最終エネルギー消費量の削減目標の達成状況を評価するため、部門ごとに成果指標を設定しています。
- 各指標においては、2013年度の値を100とし、それに対する増減を現状値で表しています。数値が減少した場合を改善傾向として扱い、傾向の欄において上向きの矢印を表示しています。
- すべての指標において目標値には届いていないものの、地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量を除くすべての指標で数値の改善が見られます。

■目標達成の指標の進捗状況



：基準より改善



：基準より悪化

部門	成果指標	基準	現状	傾向	目標
家庭	世帯あたり最終エネルギー消費量	100 (2013 年度)	84 (2020 年度)		71 (2030 年度)
	一人あたり最終エネルギー消費量	100 (2013 年度)	89 (2020 年度)		77 (2030 年度)
業務 その他	床面積あたり最終エネルギー消費量	100 (2013 年度)	93 (2020 年度)		74 (2030 年度)
	地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量	100 (2013 年度)	100 (2021 年度)		60 (2030 年度)
運輸	市内主要地点 1 日（平日）あたり自動車交通量（再掲）	100（137 万台） (2013 年)	88（121 万台） (2021 年)		79（108 万台） (2029 年)
産業	地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量	100 (2013 年度)	98 (2021 年度)		91 (2030 年度)

2013 年度を 100 とした指数

(5) 「名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状」のまとめと今後の方向性

「名古屋市の温室効果ガス排出量等の現状」(p30～p41)のまとめと今後の方向性について、次のとおり整理しました。

(1) 温室効果ガス排出量(2013年度 - 2020年度比較)

- △21% (前計画・2030年度目標：△27%)
- 一部の部門を除き、全体では減少傾向にある。
増加部門：廃棄物、CO₂以外の温室効果ガス
- ＜前計画目標値の達成状況(部門別)＞
達成：産業、運輸、エネルギー転換部門
未達成：業務その他、家庭、廃棄物、CO₂以外の温室効果ガス
- 運輸部門からの1人あたりCO₂排出量は、政令市平均を上回っている。

(2) エネルギー消費量(2013年度 - 2020年度比較)

- △16% (前計画・2030年度目標：△14%)
- すべての部門で減少傾向にある。
- 業務その他、家庭部門の削減率が他と比べ低い。
- ＜前計画目標値の達成状況(部門別)＞
達成：産業、運輸、エネルギー転換部門
未達成：業務その他、家庭

(3) 各部門における傾向分析

- 省エネルギーな設備、車両等への更新や、環境配慮行動が一定程度進み、電気、都市ガス、ガソリン・軽油等のエネルギーの使用量は減少傾向にある。
- 電力原単位は減少傾向にある。

(4) 低炭素都市なごや戦略第2次実行計画の取組状況

①めざす姿の指標

- 雨水の浸透・貯留率などの一部指標を除き、改善傾向にある。

②再生可能エネルギーの導入状況

- 本市の太陽光発電とバイオマス発電の導入容量は、2013年度実績(約15万kw)に対し、2022年度実績(約35万kw)で2倍以上の進捗があった。
- 本市の太陽光発電の導入容量は、2013年度実績(約9万kw)に対し、2022年度実績(約28万kw)で約3倍の進捗があった。前計画の2030年度目標(37万kw)に対する進捗割合は約8割。

③目標達成の指標

- 業務その他部門における「地球温暖化対策計画書制度対象事業者の温室効果ガス排出量」以外は、すべて改善傾向にある。

今後の方向性

- 全般的にさらなる取り組みが必要であるが、「業務その他部門」、「家庭部門」のエネルギー消費量の削減率が低いことから、特にこれらの部門における削減を目指す。
- 運輸部門からの1人あたりCO₂排出量が政令市平均を上回っていることから、本市の特有事情として考慮した取り組みを進める。

第3章 将来に向けた方向性

1 名古屋市を取り巻く状況

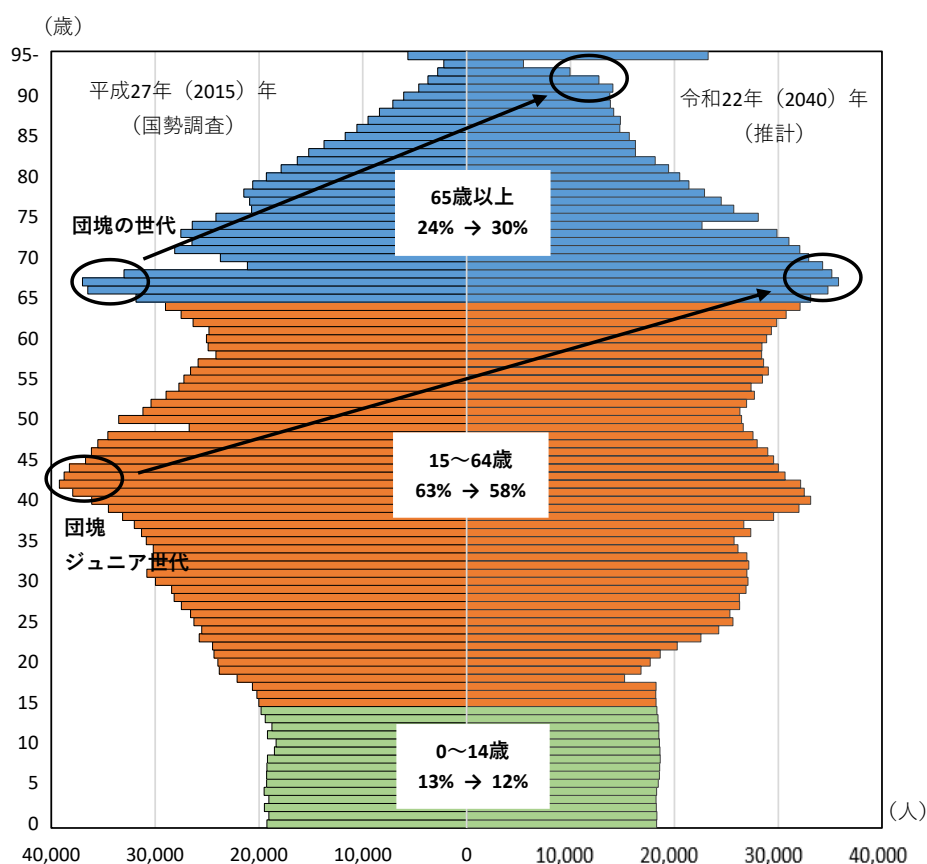
ここでは、本市の今後の地球温暖化対策の方向性を検討するうえで、特に関係が深い関連要素を紹介します。

(1) 名古屋市の地域特性

① 人口・世帯

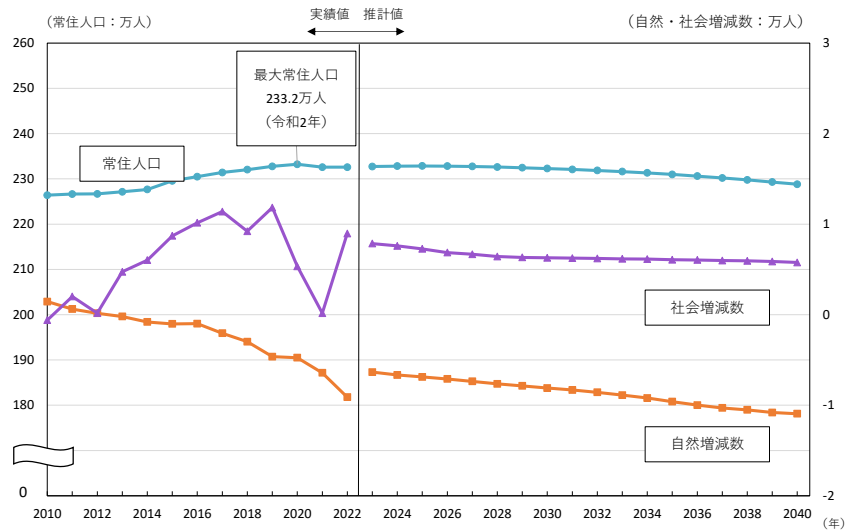
- 名古屋市の常住人口は、2020 年をピークに減少しており、今後も減少傾向が続くと推計しています。
- 人口構造については、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）が減少する一方で、高齢者人口（65 歳以上）が増加すると推計しています。
- 世帯数は増加傾向が継続しますが、2035 年頃から減少局面に入ると見込まれています。一方で、高齢単身世帯・高齢夫婦世帯といった高齢者のみの世帯は引き続き増加が見込まれています。
- こうしたことから、地球温暖化対策の推進にあたっては、さらなる高齢化社会への対応も念頭に置いた取り組みを進めていく必要があります。

■本市の人口ピラミッド



出典：実績値「統計なごや web 版 国勢調査結果」より作成
推計値「名古屋市推計」（令和 4 年 10 月 1 日現在）

■本市における常住人口の推移と推計

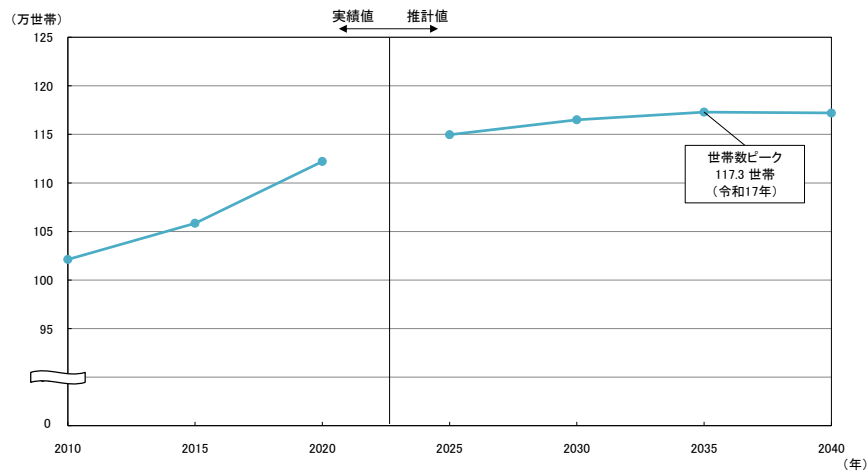


出典：名古屋市次期総合計画中間案（令和5年7月公表）

実績値「統計なごやweb版 国勢調査結果」より作成

推計値「名古屋市推計」（令和4年10月1日現在）

■本市における世帯数

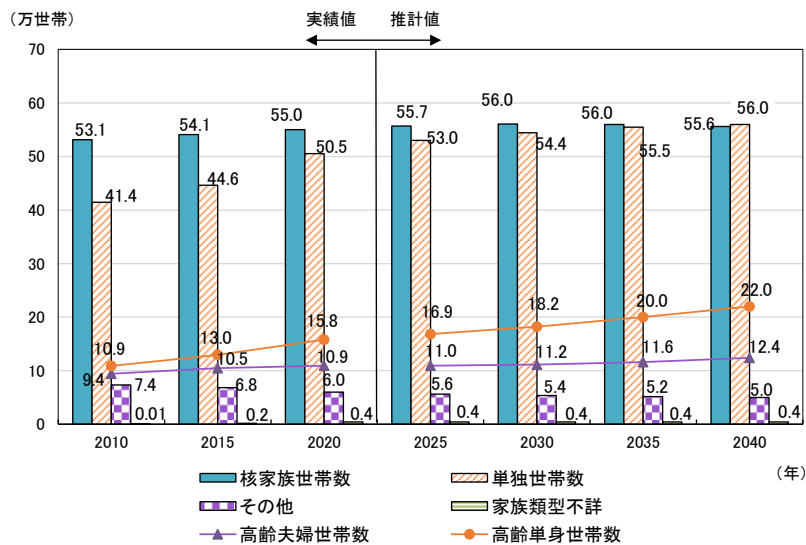


出典：名古屋市次期総合計画中間案（令和5年7月公表）

実績値「統計なごやweb版 国勢調査結果」より作成

推計値「名古屋市推計」（令和4年10月1日現在）

■本市における世帯の家族類型別一般世帯数



出典：名古屋市次期総合計画中間案（令和5年7月公表）

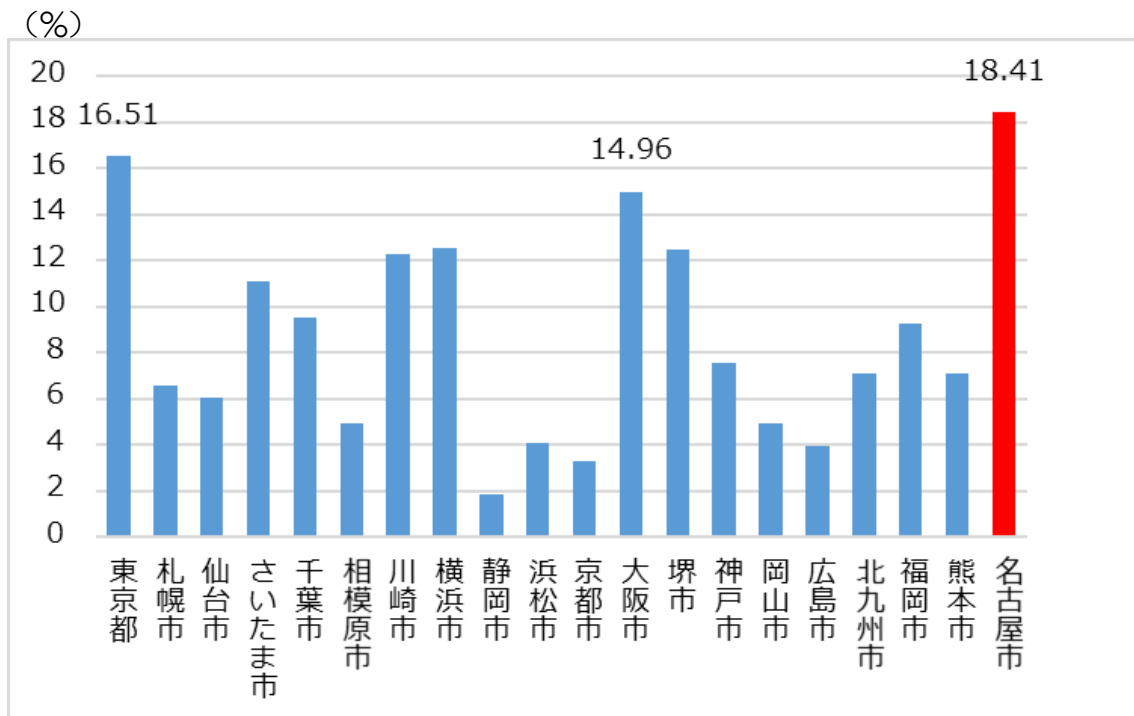
実績値「統計なごやweb版 国勢調査結果」より作成

推計値「名古屋市推計」（令和4年10月1日現在）

② 交通

- 本市の道路率（市域面積に対する道路面積の割合）は約18%と高い水準となっており、東京都や大阪市と比較しても豊かな道路空間が形成されています。
- 本市における代表交通手段割合については、東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く、公共交通（鉄道・バス）利用は低くなっていることから、自動車利用に依存しているといえます。一方で、本市の代表交通手段割合の変化を見ると、鉄道・バスに対する自動車の割合が年々減少している状況にあります。
- 名古屋駅地区及び伏見、栄、上前津付近の歩行者交通量を見ると、2015年度以降ほぼ横ばいの状況になっています。
- 都心部の自転車交通量は、2018年度以降おおむね横ばい傾向となっています。

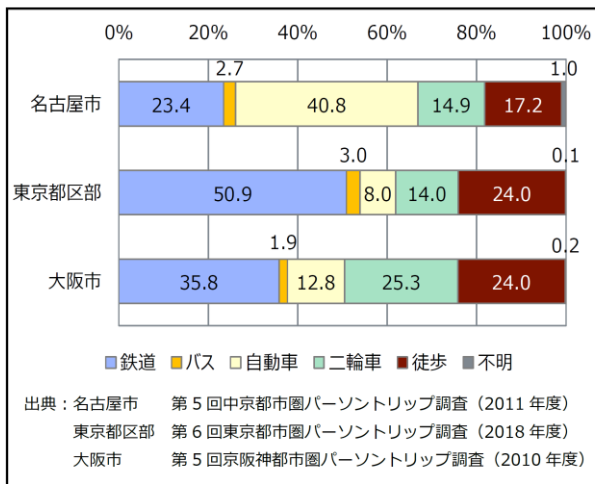
■東京都及び政令市の道路率



※新潟市は国道指定区間について不明であるため記載なし

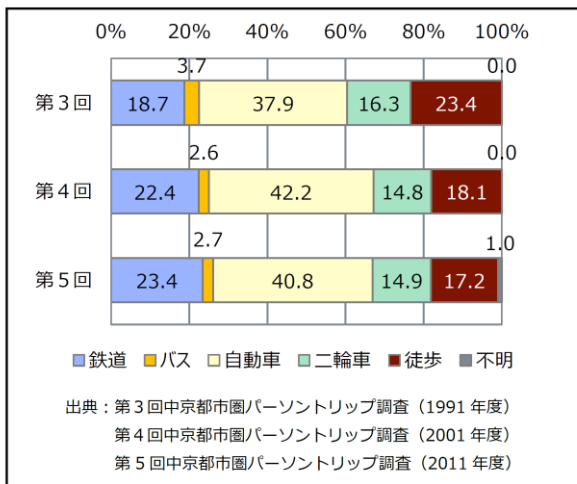
出典：名古屋市「名古屋市道路統計」、名古屋市「名古屋市交通計画 2030」

■三大都市圏の代表交通手段割合



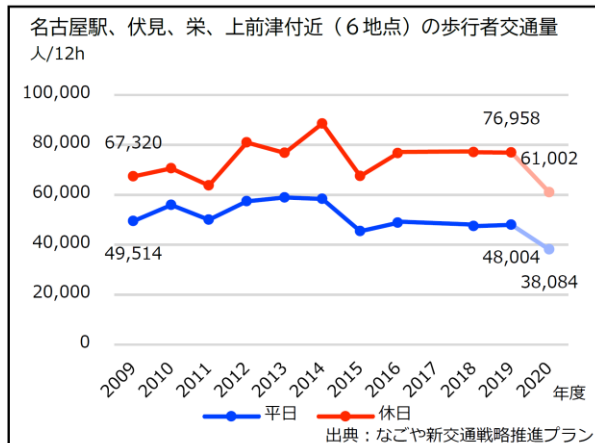
出典：名古屋市「名古屋交通計画 2030」

■名古屋市の代表交通手段割合の変化



出典：名古屋市「名古屋交通計画 2030」

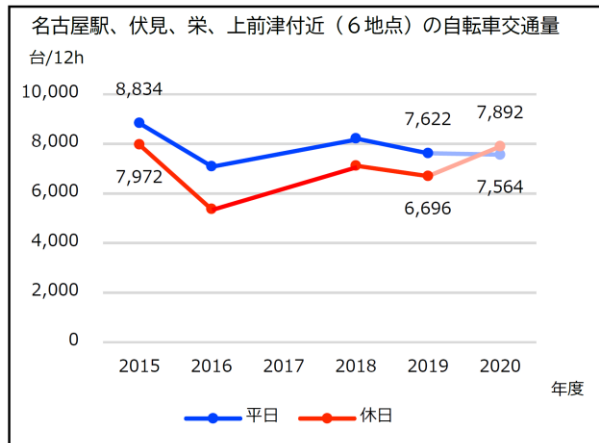
■都心部の歩行者交通量の推移



- ※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の6地点の合計
- ※2012～14年度はイベント開催の影響あり
- ※2017年度は調査データ無し
- ※2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響あり

出典：名古屋市「名古屋交通計画 2030」

■都心部の自転車交通量の推移



- ※名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の6地点の合計
- ※2017年度は調査データ無し
- ※2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響あり

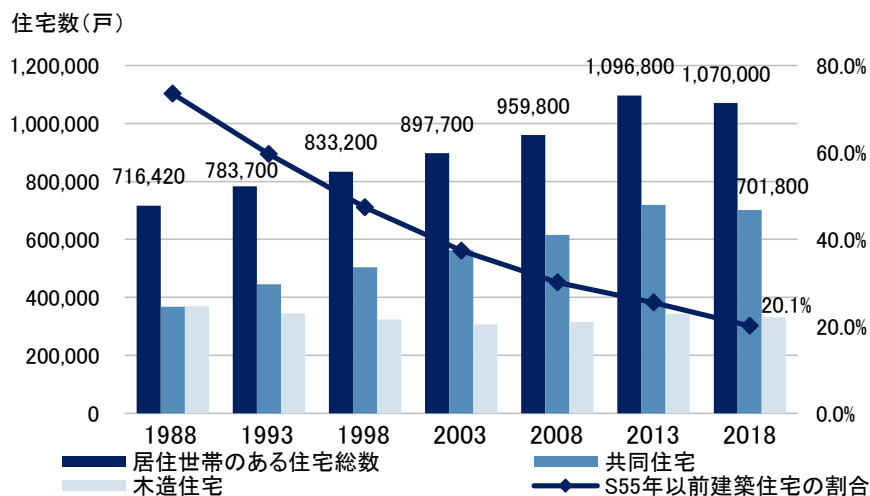
出典：名古屋市「名古屋交通計画 2030」

③ 建物

住宅の形態（戸建・共同住宅、持ち家・借家）

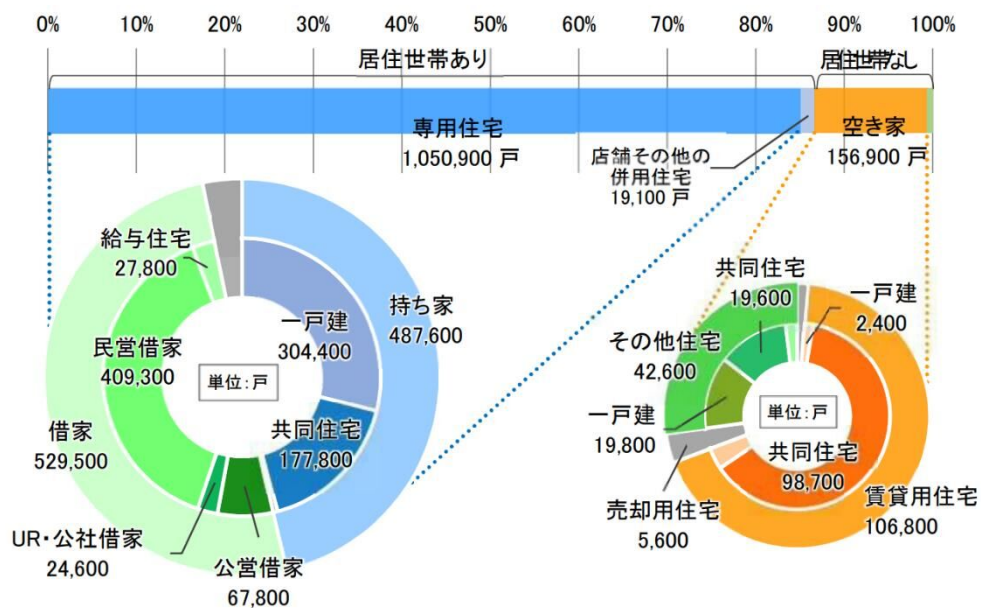
- 本市の住宅の建て方は、共同住宅の割合が高く、2018 年には約 70 万戸と居住世帯のある住宅総数の 65.6%に達しています。1980 年以前に建築された住宅は順次減少し、2018 年には居住世帯のある住宅総数の 20.1%となっています。
- 市内の住宅ストックの内訳は、約 123 万戸の住宅ストックのうち、居住世帯のある住宅ストック（専用住宅）が約 105 万戸あり、そのうち持ち家が約 49 万戸、借家が約 53 万戸となっています。持ち家の内訳としては、一戸建が約 30 万戸、共同住宅が約 18 万戸となっています。

■住宅の建て方別の住宅数と 1980 年以前建築住宅の割合の推移（名古屋市）



出典：名古屋市「名古屋市住生活基本計画」、名古屋市「住宅・土地統計調査」

■名古屋市内の住宅ストックの概要【総住宅数：1,234,600 戸】

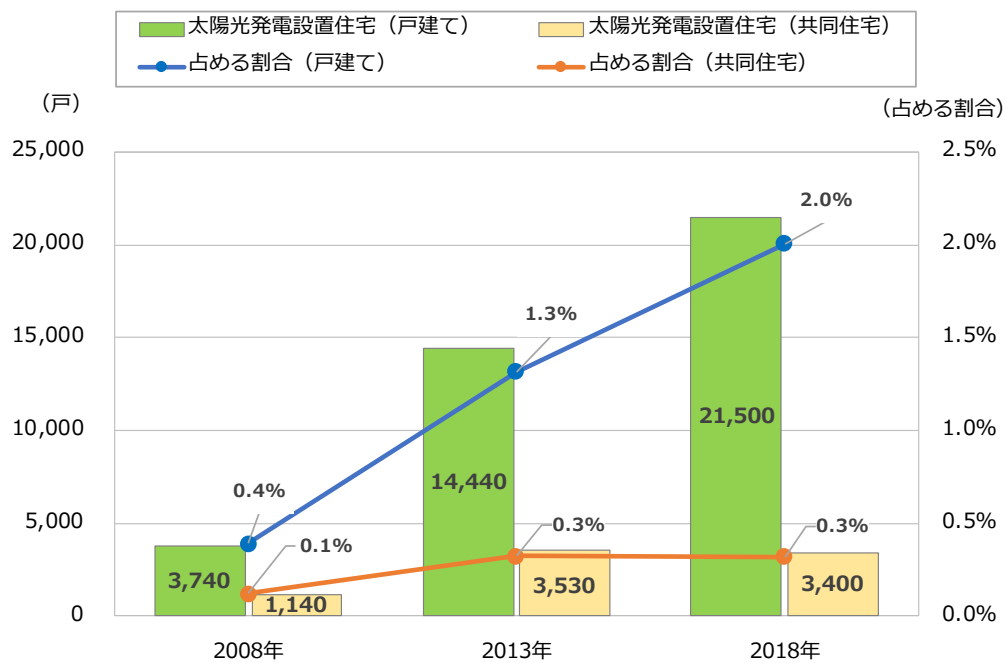


出典：名古屋市「名古屋市住生活基本計画」、名古屋市「住宅・土地統計調査」

住宅における太陽光発電の設置状況（戸建・共同住宅）

- 本市では、戸建住宅の2%に太陽光発電が設置されています（2018 年実績）。これは 2008 年と比べ、戸数では約 6 倍となっており、設置数は増加傾向にあります。
- 一方、共同住宅については 0.3%の設置状況（2018 年実績）であり、設置の伸び率は横ばいとなっています。

■本市における太陽光発電の設置されている住宅戸数

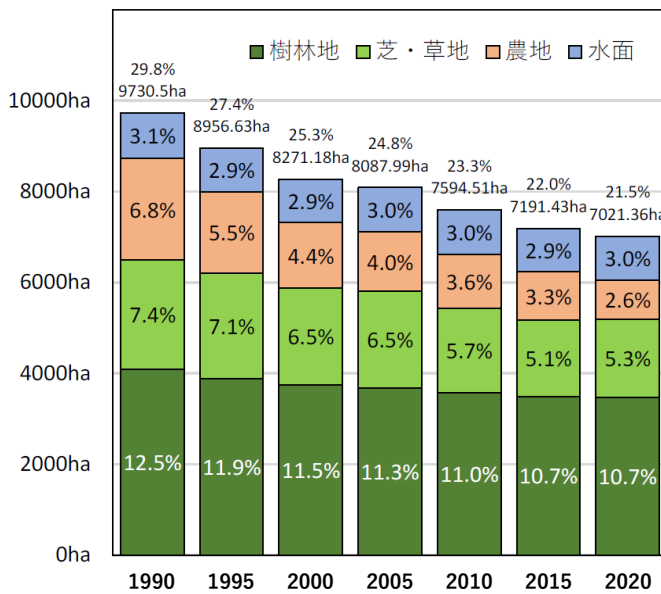


出典：総務省「住宅・土地統計調査」より作成

④ 緑

- 緑被地とは、樹木や草で覆われた土地のことで、本市では農地や水面も緑被地としています。
本市の緑被率は2020年度の調査で21.5%であり、1990年度から2020年度の30年間に8.3ポイント低下しましたが、近年は減少のスピードがやや緩やかになっています。
- 減少の主な原因としては、樹林地、芝・草地の宅地開発や、農地の宅地転用が考えられます。
- 本市の緑被地面積のうち、約半分が民有地であり、市民・事業者など様々な主体によるみどりの保全・創出が必要不可欠となっています。本市では、特別緑地保全地区制度等の法制度を活用したみどりの保全、緑化地域制度の運用やみどりの補助金、優良緑化事例に顕彰等によるみどりの創出に取り組んでいます。

■緑被率の推移



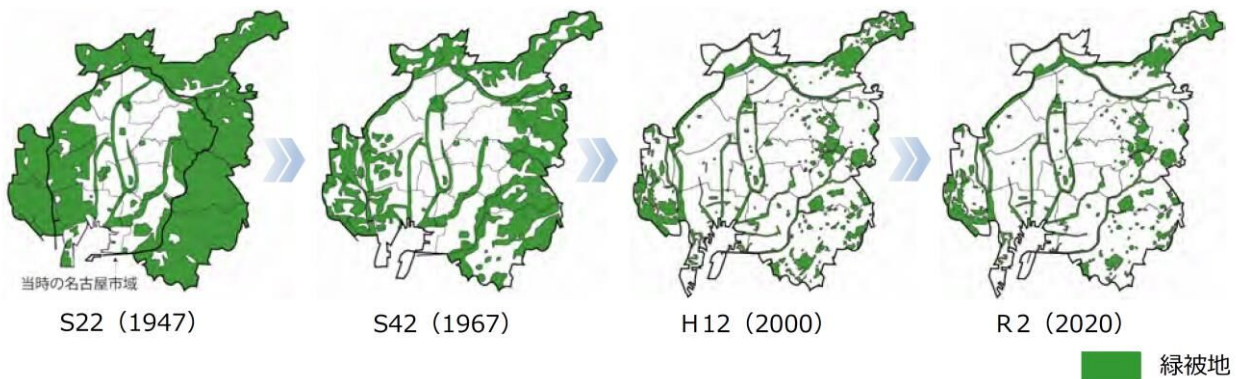
出典：名古屋市「名古屋市みどりの基本計画」

■民有地緑化の事例



出典：名古屋市「名古屋市みどりの基本計画」

■名古屋市の緑被地の変遷



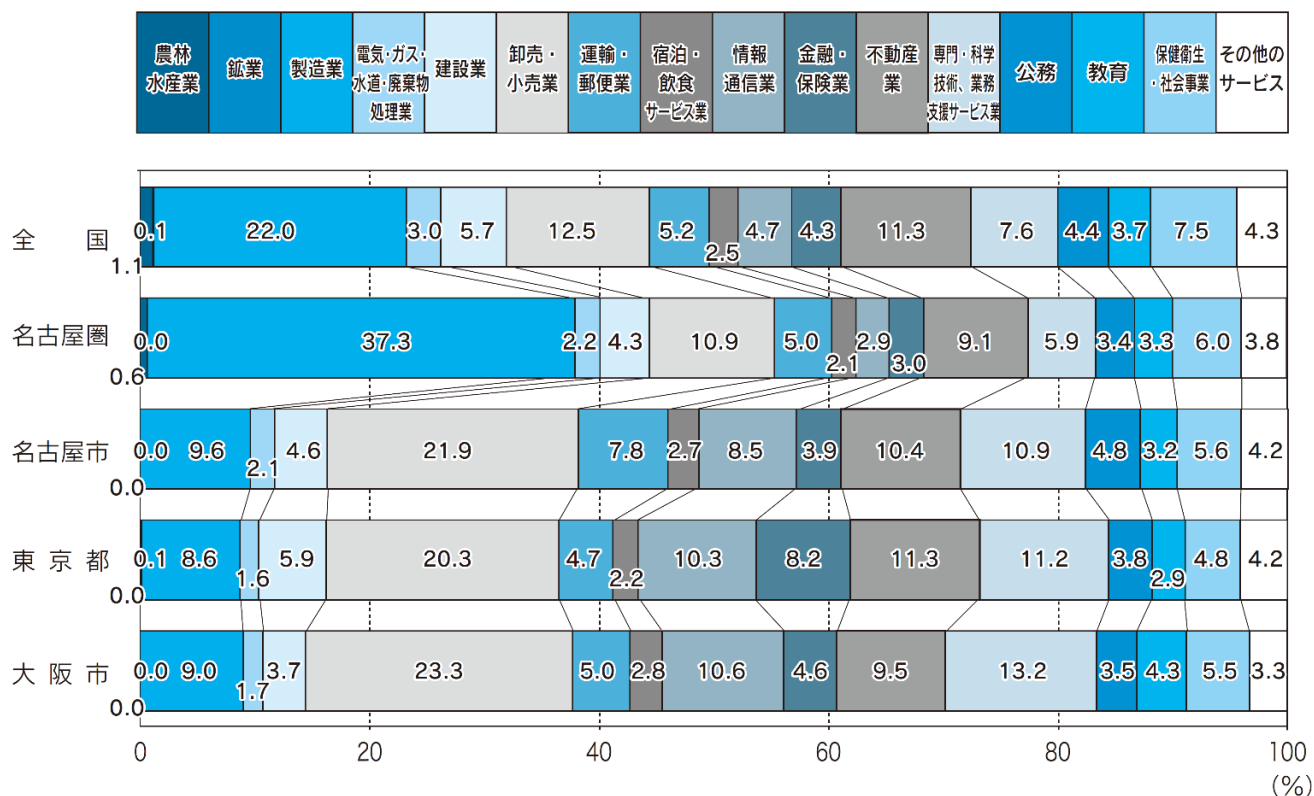
出典：名古屋市「名古屋市みどりの基本計画」

⑤ 産業・経済

名古屋市の産業構造（総生産）

- 本市を中心とする名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）は、高い生産機能と産業集積を背景とする製造業中心の産業構造となっていますが、本市は、卸売業・小売業やサービス業が集積する商業・サービス部門中心の構造となっています。

■産業別総生産の構成比【全国・名古屋圏との比較】（2018年度）



（注）1.輸入品に課される税・関税、総資本形成に係る消費税（控除）により、構成比の合計は100%とならない。

2.鉱業・建設業の数値は合計値で表示している。

3.東京都区部に代わり東京都全体のデータを用いている。

資料：内閣府「県民経済計算（平成30年度）」

出典：名古屋市「産業の名古屋2022」

事業所・従事者数

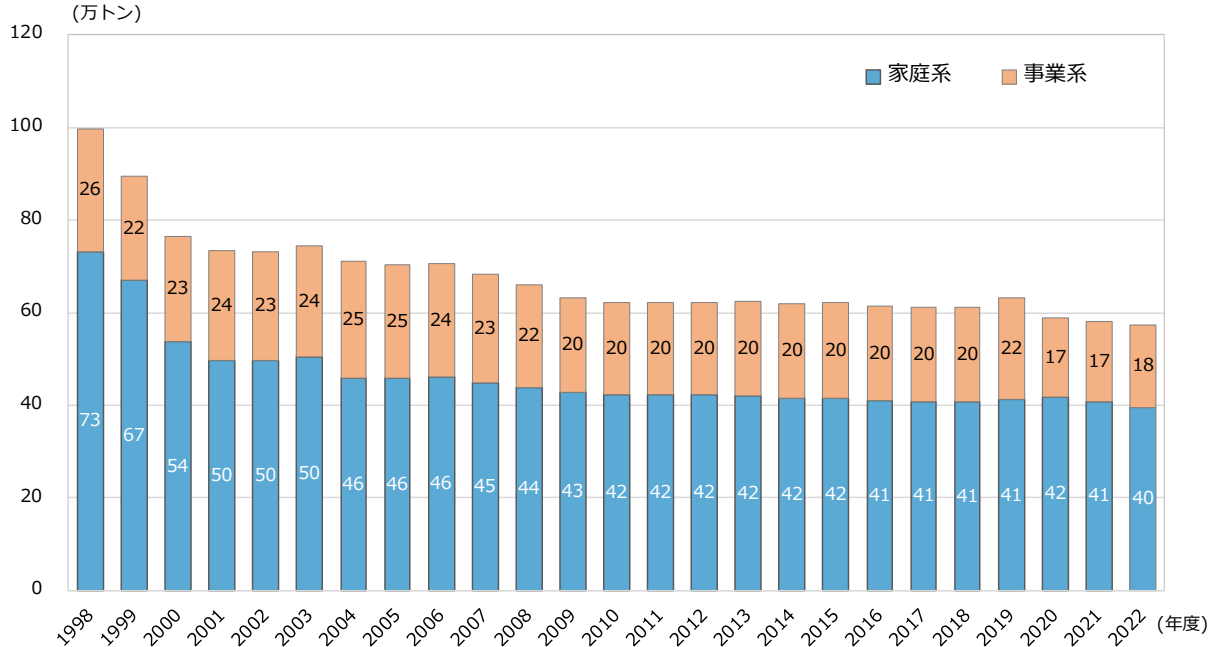
- 「平成28年経済センサスー活動調査」によると、本市の事業所数・従業者数それぞれの産業別構成比において、第3次産業が約8割を占めており、中でも卸売業・小売業や宿泊業・飲食サービス業が高い割合になっています。
- 中小企業基本法による定義（従業者要件のみを適用）をもとにした推計では、本市の事業所数の約99%、従業者数の約73%を中小企業が占めています。

⑥ 廃棄物

ごみ処理量等

●本市のごみ処理量は、ピークであった 1998 年度に比べて 4 割強減っていますが、ここ数年は横ばいの状況が続いています。

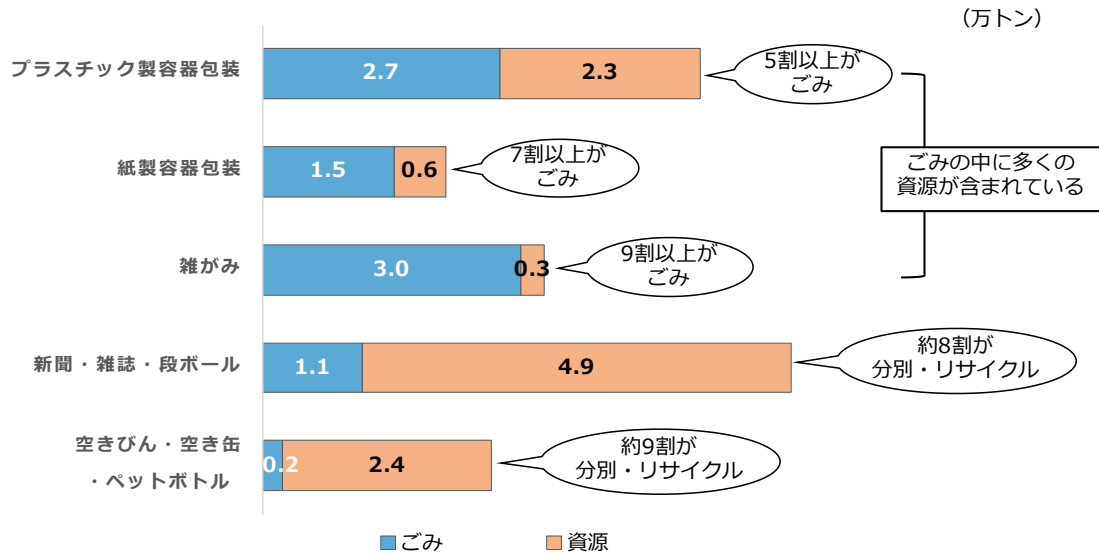
■ごみ処理量等の推移



ごみと資源の分別状況

●2022 年度のごみと資源の分別状況については、紙製容器包装の 7 割以上、プラスチック製容器包装の 5 割以上、雑がみの 9 割以上がごみに含まれており、さらなる分別・リサイクルの取り組みが必要となっています。

■家庭から出るごみと資源（2022 年度）

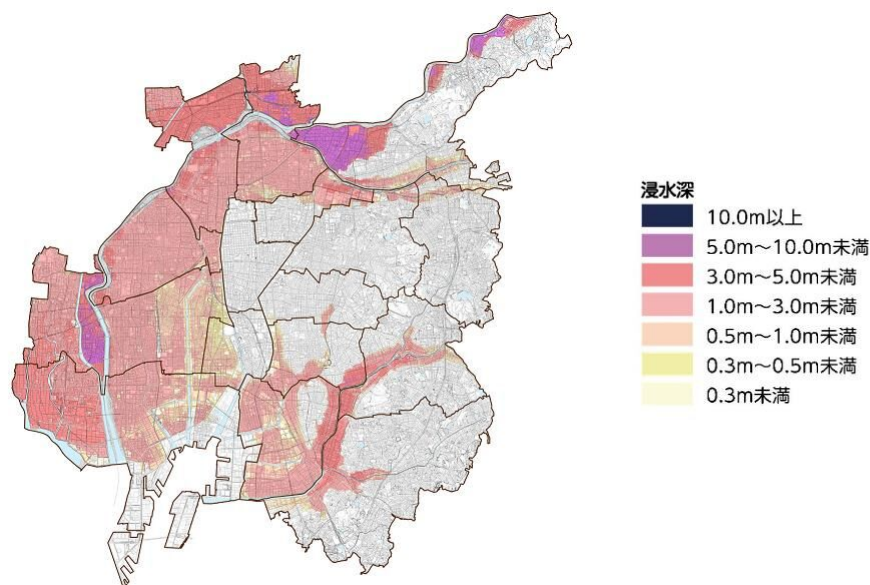


出典：名古屋市「令和 5 年版名古屋市環境白書」より作成

⑦ 自然災害に対する懸念

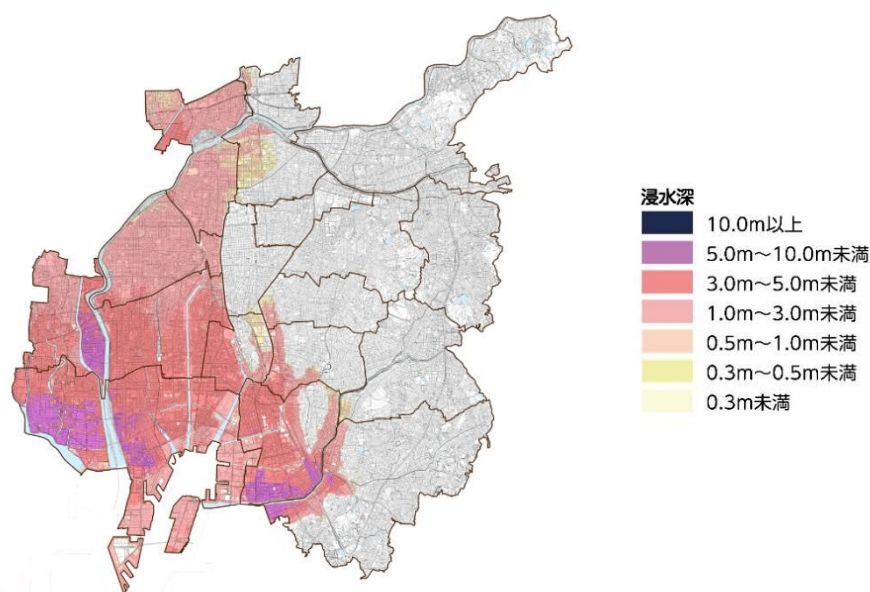
- 本市では、過去に伊勢湾台風、東海豪雨などの自然災害により大きな被害が発生しています。
- 近年、全国各地で風水害が激甚化・頻発化していることから水防法が改正され、想定し得る最大規模の降雨を踏まえた新たな浸水想定が公表されました。
- 2019 年東日本台風など近年の大規模な風水害では、気候変動による影響が指摘されています。
- 市南部は、国内最大のゼロメートル地帯に含まれており、洪水や高潮による浸水被害が懸念されます。

■本市における想定し得る最大規模の降雨に対するハザードマップ（洪水）



出典：名古屋市作成

■本市における想定し得る最大規模の降雨に対するハザードマップ（高潮）



出典：名古屋市作成

(2) 名古屋市と圏域の強み

日本一の実績を誇る名古屋港

- 名古屋港は、名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村に広がる大きな港で、臨港地区の面積は東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大の面積を誇る港です。
- 世界約 170 の国・地域と結ばれ、物流・生産・防災・交流・交通の機能が備わった総合港湾として、日本を代表する港となっています。
- 名古屋港の総取扱貨物量は 2002 年から連続で日本一であり、また、貿易額、自動車輸出台数等において日本一の実績を誇っており、輸出品の半分近くを自動車占めています。
- 世界的な流れとして、企業活動の原材料等の調達から、製造、輸送、販売、消費までの一連のサプライチェーンにおける脱炭素化を目指す動きが加速しており、脱炭素化に配慮していない港は避けられる恐れもあることから、名古屋港においてカーボンニュートラルポートの形成をはかり、引き続き世界から選ばれる港にしていく必要があります。

ものづくりの地

- 名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）における製造品出荷額等の全国シェアは、2019 年において 20.0%（64 兆 5,559 億円）と、全国の製造品出荷額等の5分の1を占めており、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）の 15.9%、大阪圏（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）の 12.7%と比較しても、高いシェアを誇っています。
- 業種別では、名古屋圏は「輸送用機械器具」が 44.9%と非常に高いシェアを占めており、当地域には、自動車関連産業をはじめとするものづくり産業が集積しています。
- 当地域では、今後、シェアリングエコノミーの進展や、自動車の電動化を背景とする構成部品の転換、自動運転分野への他業種からの参入など「ゲームチェンジ」とも呼ばれる大変革により、中長期で数兆円規模の下ぶれリスクがあると言われており、当地域が経済規模を維持し持続的な発展を続けるためには、イノベーション及びその起爆剤となるスタートアップの創出が不可欠とされています。

水素モビリティにおいて先進的な地域

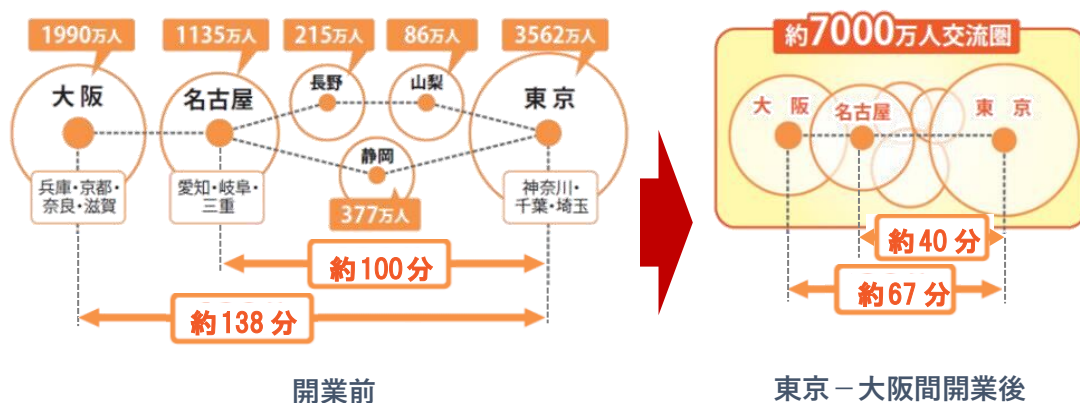
- 愛知県の水素ステーションの整備箇所は 37 か所と都道府県別で全国 1 位（2023 年 5 月現在）であり、また、燃料電池自動車の登録台数は 1,716 台と全国 1 位（2022 年 3 月現在）となっています。
- 同様に、市区町村単位では、本市の水素ステーション整備箇所数は 10 か所と全国 1 位（2023 年 5 月現在）、燃料電池自動車の登録台数は 651 台と全国 1 位（2023 年 3 月現在）となっており、名古屋市とその圏域は水素モビリティにおいて先進的な地域となっています。

(3) 名古屋市に訪れる転機

リニア中央新幹線の開業

- 2027 年以降に一部開業が予定されているリニア中央新幹線により、東京から名古屋への移動時間が現在の約 100 分から約 40 分へ大幅に短縮されることとなります。
- 早ければ 2037 年には東京から大阪までの全線開業が想定されており、名古屋駅を起点に 2 時間以内で到着できるエリアの人口は約 6,400 万人となり、品川駅起点の約 6,200 万人、新大阪駅起点の約 4,800 万人を上回り、全国最大となることが見込まれます。
- その結果、名古屋が一大交流拠点となることが期待されますが、一方で、東京・大阪間の移動時間が短縮されることで、それぞれに人口、経済活動が吸い取られるストロー現象におちいる懸念もあります。
- そのため、地球温暖化対策を進めるにあたっては、名古屋のまちの魅力向上にもつながる取り組みを進めていく必要があります。
- また、都心部を中心に再開発が活発化しており、再開発と同時に脱炭素化の配慮を取り入れる機会が訪れています。

■リニア中央新幹線開業（東京－大阪間）による交流圏の拡大



出典：名古屋市作成

アジア・アジアパラ競技大会の開催

- 2026 年に、アジア最大のスポーツの祭典である第 20 回アジア競技大会及び、第 5 回アジアパラ競技大会の開催が予定されています。
- アジアの 45 の国と地域が参加するアジア最大のスポーツの祭典であり、国内外からアスリートや観戦客など多くの人々が訪れるのはもちろんのこと、アジアのみならず世界から大きく注目されることから、大会の開催を通じた地域の活性化が期待されています。
- また、大会の開催と合せて、まちづくりなどに脱炭素化の配慮を取り入れる機会が訪れています。

(4) その他地球温暖化に関連する課題への対応

生物多様性

- 生物多様性とは、多様な生きものが存在し、それらの生きものがお互いにつながりあい、バランスが保たれている状態のことを言います。私たちは、生命の維持や生活・事業活動など、あらゆる場面で生物多様性の恩恵を受けています。
- 地球上では人間活動が原因で、急速なスピードで生きものの絶滅が進んでおり、世界で推計100万種が既に絶滅の危機にあります。このままでは、今後数十年でこれらの種の多くが絶滅する恐れがあると言われています。
- 2022年12月にカナダで開催された生物多様性条約第15回締約国会議（COP15）第2部では、2030年までの世界目標である「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択され、生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せる「ネイチャーポジティブ」の方向性が明確にされました。
- 日本では、生物多様性を脅かす危機として、開発や乱獲、里地里山などの手入れ不足、外来種や化学物質に加え、地球温暖化が挙げられており、地球温暖化対策に取り組むことが生物多様性の保全と持続可能な利用につながります。
- IPCCの報告によれば、産業革命前と比べて地球の気温が2℃上昇する場合は、1.5℃の上昇と比べて生物多様性の損失が倍以上と予測されることから、生物多様性の保全等のために地球温暖化対策に取り組んでいくことが必要です。
- 緑化、地産地消、環境に配慮した商品の購入などは、生物多様性の保全と地球温暖化対策の両方に相乗的な取り組みとなる一方で、風力・太陽光・地熱等の再生可能エネルギーの推進にあたっては、貴重な生きものの生息地に影響を及ぼす恐れもあることから、トレードオフの関係にも留意することが必要とされています。
- 最近では、気候変動や生物多様性の分野において、自然を活用した解決策（NbS：Nature-based Solutions）という考えが注目されており、地球温暖化やヒートアイランド現象、都市型水害、まちのにぎわいづくりなどの課題を同時に解決する方法として、グリーンインフラの取り組みなどが期待されています。

気候変動により影響を受けている生きものの例

サンゴ	ホッキョクグマ	コアラ
		
出典：「STOP THE 温暖化」（環境省）	提供：名古屋市東山動植物園	提供：名古屋市東山動植物園
海水温が上昇すると、サンゴと共生し、栄養分を得ている褐虫藻が離れ、サンゴの白い骨格部分だけが残って死滅する白化現象が増えています。	海水の減少により重要な生息場所を奪われ、絶滅の危機に瀕しています。	熱波、森林火災による生息地の減少や交通事故などにより、18世紀末に1000万頭だった個体数は、2010年には40万頭に減少しています。

名古屋市の生物多様性

<自然環境>

- 名古屋市では、東部の丘陵地や、庄内川の河川敷、南陽地区西部の水田、藤前干潟などに、生きものの「すみか」がまだ残り、6,000 種近くの生きものたちが暮らしています。都市部でありながら、身近な自然環境が残っていることが名古屋の特徴です。
- 名古屋市の地形は、西部の沖積平野、中央部の台地、東部の丘陵地の3つに大きく分けられ、そこで見られる生きものに違いが見られます。
- 東部の丘陵地に形成された湧水湿地には、日本でも名古屋市とその周辺にしか分布しない、あるいは分布の中心が東海地方である生きものたち（東海丘陵要素の植物など）が生息・生育しています。



【東海丘陵要素の植物など】



シデコブシ



マメナシ



トウカイコモウセンゴケ



オワリサンショウウオ

<協働による身近な自然の保全・再生>

- 本市では、2010 年に愛知・名古屋において「生物多様性条約第 10 回締約国会議（COP10）」が開催されたことを契機に、2011 年に設立した「なごや生物多様性センター」と「なごや生物多様性保全活動協議会（愛称：なごびオ）」を両輪とした、協働による身近な自然の保全・再生の取り組みが進められています。
- 2023 年 10 月には、自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させる「ネイチャーポジティブ」の実現に向けた意欲を表明する「なごやネイチャーポジティブ宣言」を名古屋市長が行い、都市ならではの生物多様性に配慮したまちづくりや、生物多様性に関するネットワークの強化などを進めていくこととしています。

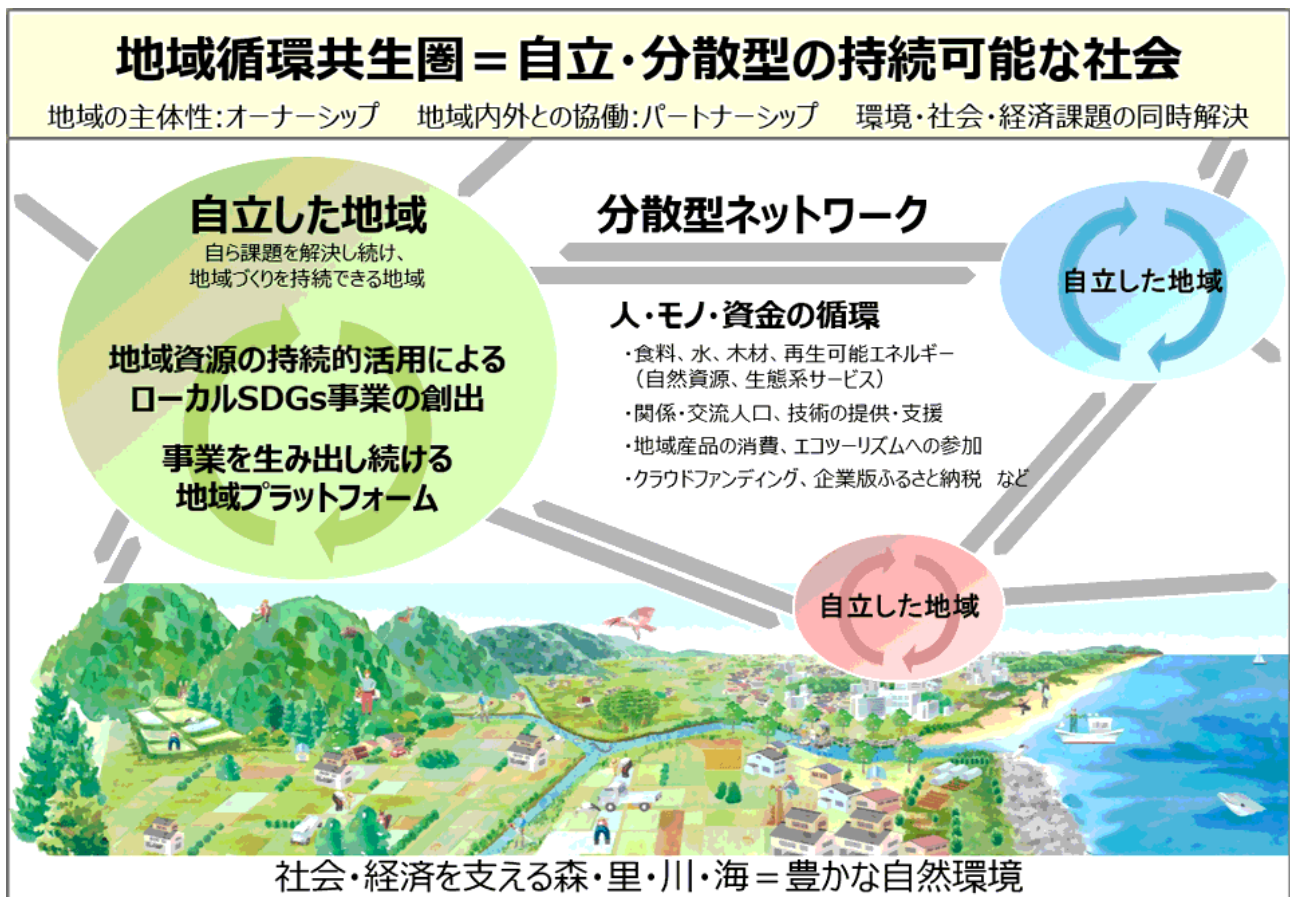
プラスチック問題

- プラスチックの生産量と廃棄量は世界的に増大しており、プラスチックの利用による地球規模での海洋汚染や限りある天然資源の浪費などが問題となっています。
- 2050 年までに海洋中に存在するプラスチックごみの重量が魚の重量を超過するとの試算も報告されています。自然環境中で細かく碎かれることなどにより、5mm 以下となったプラスチックはマイクロプラスチックと呼ばれ、有害物質を吸着し、魚や鳥などが体内に取り込むことによる影響が懸念されています。
- 海洋流出による影響のほか、プラスチックの焼却処理により温室効果ガスの排出量が増加し地球温暖化にもつながることから、多角的な視点のもとでの取り組みが求められています。

地域循環共生圏

- 2018 年に閣議決定された国の第五次環境基本計画では、複数の課題の統合的な解決という SDGs の考え方も活用した「地域循環共生圏」が提唱されました。
- 各地域がそれぞれの地域資源を最大限活用しながら自立・分散型の社会を形成しつつ、地域の特性に応じて資源を補完し支え合うことにより、地域の活力が最大限に発揮されることを目指すものです。
- こうした社会への転換は、海外の自然資本への依存を減らし、我が国のエネルギーや食の安全保障につながるものとして期待されています。

■地域循環共生圏のイメージ



出典：環境省「ローカル SDGs -地域循環共生圏-」

(5) 「名古屋市を取り巻く状況」のまとめと今後の方向性

「名古屋市を取り巻く状況」(p43～p57)のまとめと今後の方向性について、次のとおり整理しました。

(1) 名古屋市の地域特性

- 名古屋市の常住人口は2020年をピークに減少し今後も減少傾向が続く、世帯数は2035年頃から減少に転じる、**高齢者人口(65歳以上)が増加すると推計**している。
- 東京都区部や大阪市と比較して**自動車利用に依存**している。
- 本市の住宅の建て方は、**共同住宅の割合が高い**(居住世帯のある住宅総数の65.6%)。
- 緑被率が減少傾向**にあるが、近年は減少のスピードがやや緩やかになっている。
- 名古屋圏(愛知県、岐阜県、三重県)は製造業中心の産業構造であるが、本市は**商業・サービス部門中心の産業構造**となっている。本市の**事業所数では約99%が中小企業**。
- ごみの中に多くの資源**が含まれている。
- 市南部は国内最大のゼロメートル地帯に含まれるなど、本市では**洪水や高潮による浸水被害が懸念**されている。

(2) 名古屋市と圏域の強み

- 総取扱貨物量等で**全国一の実績を誇る名古屋港**。
- 名古屋圏には自動車産業をはじめとする産業が集積し、**ものづくりの地**となっている。
- 名古屋市は燃料電池自動車、水素ステーションの整備数で全国一を誇り、**水素モビリティで先進的な地域**。

(3) 名古屋市に訪れる転機

- リニア中央新幹線の開業**に伴う再開発に合わせ、脱炭素化の配慮を取り入れる機会が訪れている。
- アジア・アジアパラ競技大会の開催**に合わせ、まちづくりなどに脱炭素化の配慮を取り入れる機会が訪れている。

(4) その他地球温暖化に関連する課題への対応

- 地球上で生きものの絶滅が急速なスピードで進むなど**生物多様性**の損失が深刻化しており地球温暖化は原因の一つ。本市は都市部にも関わらず豊かな自然が存在している。
- 大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会構造による**プラスチック問題**は海洋汚染、資源枯渇、焼却処理による温室効果ガスの排出につながっている。
- 各地域の特性を活かしながら自立・分散型の社会を形成しつつ、地域間で資源を補完し支え合い、地域の活力を最大限に発揮させる**地域循環共生圏**の形成が期待されている。

今後の方向性

以下の視点を踏まえつつ、取り組みを進めていく必要がある。

名古屋市の特有事情を考慮する

特有事情 自動車利用に依存、共同住宅が多い、商業・サービス部門中心の産業構造、中小企業が多い、都市部でありながら身近な自然環境が残っている

名古屋市の強みを伸ばす

強み 全国一の実績を誇る名古屋港、ものづくりの地、水素モビリティで先進的な地域

転機を活かす

転機 リニア中央新幹線の開業、アジア・アジアパラ競技大会の開催

様々な課題を同時解決する

様々な課題 高齢化社会、緑の減少、生物多様性の損失、ごみ・プラスチック問題、防災・減災

2 2050年に向けた方向性

(1) 2050 年に目指す姿

2050年カーボンニュートラルの実現にチャレンジ

本市では、地球温暖化対策推進法の基本理念に則り、市民、事業者のみなさまとともに、2050 年カーボンニュートラル（脱炭素社会）の実現にチャレンジしていきます。

(参考) 地球温暖化対策推進法(2021 年改正)の基本理念

2021 年の法改正において、2050 年の脱炭素社会の実現を目指すことが、基本理念とされました。

地球温暖化対策推進法 第二条の二(基本理念)の要旨

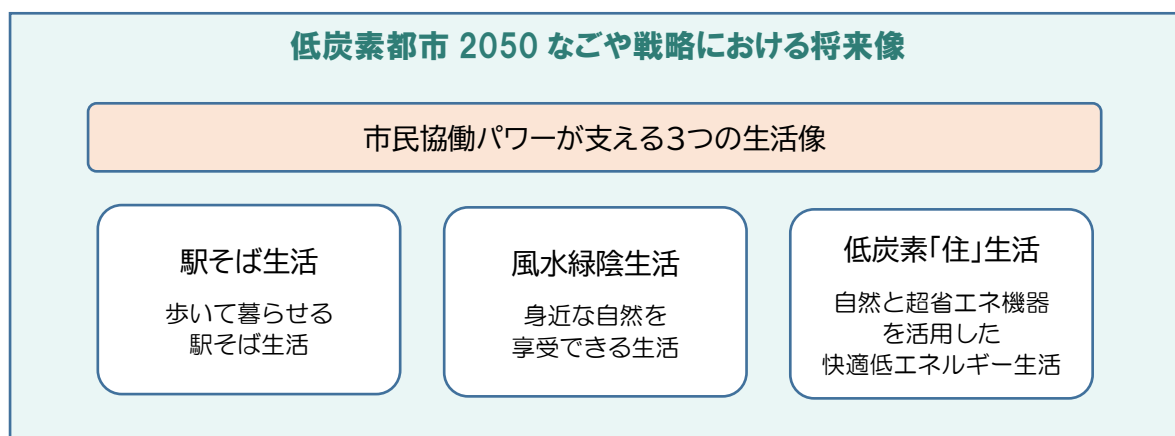
地球温暖化対策の推進は、パリ協定を踏まえ、環境の保全と経済及び社会の発展を統合的に推進しつつ、2050 年までの脱炭素社会の実現を旨として、国民並びに国、地方公共団体、事業者及び民間の団体等の密接な連携の下に行われなければならない。

<同法・同条における「脱炭素社会」の定義>

人の活動に伴って発生する温室効果ガスの排出量と吸収作用の保全及び強化により吸収される温室効果ガスの吸収量との間の均衡が保たれた社会

(2) 2050 年の将来像

- 本計画では、本市の 2050 年までの地球温暖化対策に関する長期戦略である「低炭素都市 2050 なごや戦略」の理念を踏まえることとします。



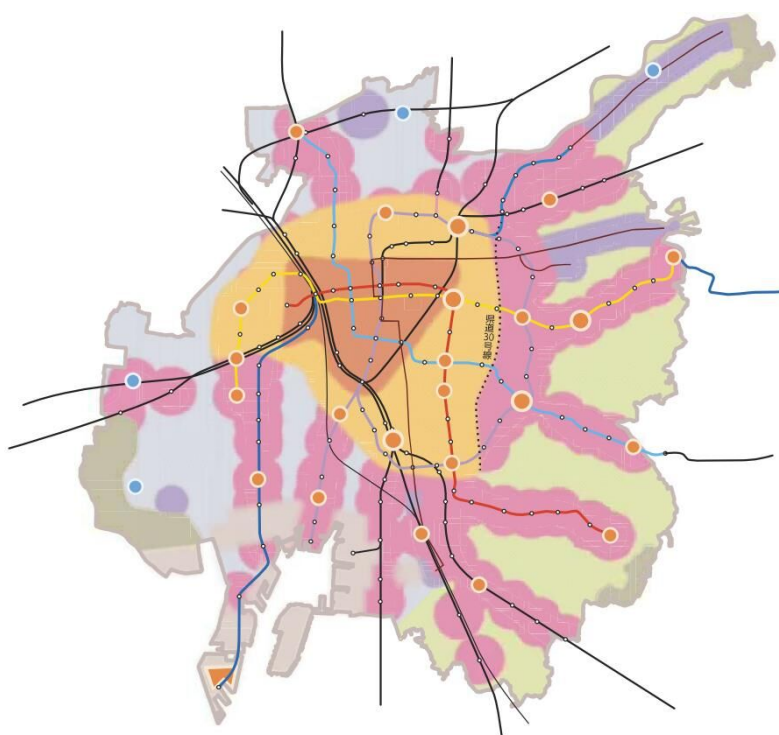
2050 年の将来イメージ

- 低炭素都市なごや 2050 戦略の理念を踏まえつつ、最新の技術動向等を考慮した 2050 年に目指す姿を「都心部」、「駅そば」、「郊外」、「港湾部」の4つの場面別に描きました。
- 本計画では、2050 年にあるべき具体的な姿をイメージしながら、2030 年までに取り組むべき施策等の設定、推進を行っていきます。

4つの場面（都心部・駅そば・郊外・港湾部）の想定場所

名古屋市都市計画マスタープラン 2030 において示されたゾーン設定に概ね準じています。

本イラストの区分	都市計画マスタープラン 2030 におけるゾーン
都 心 部	都心ゾーン
駅 そ ば	駅そば市街地（都心周辺・駅そば・準駅そばゾーン）
郊 外	郊外市街地
港 湾 部	港湾産業ゾーン



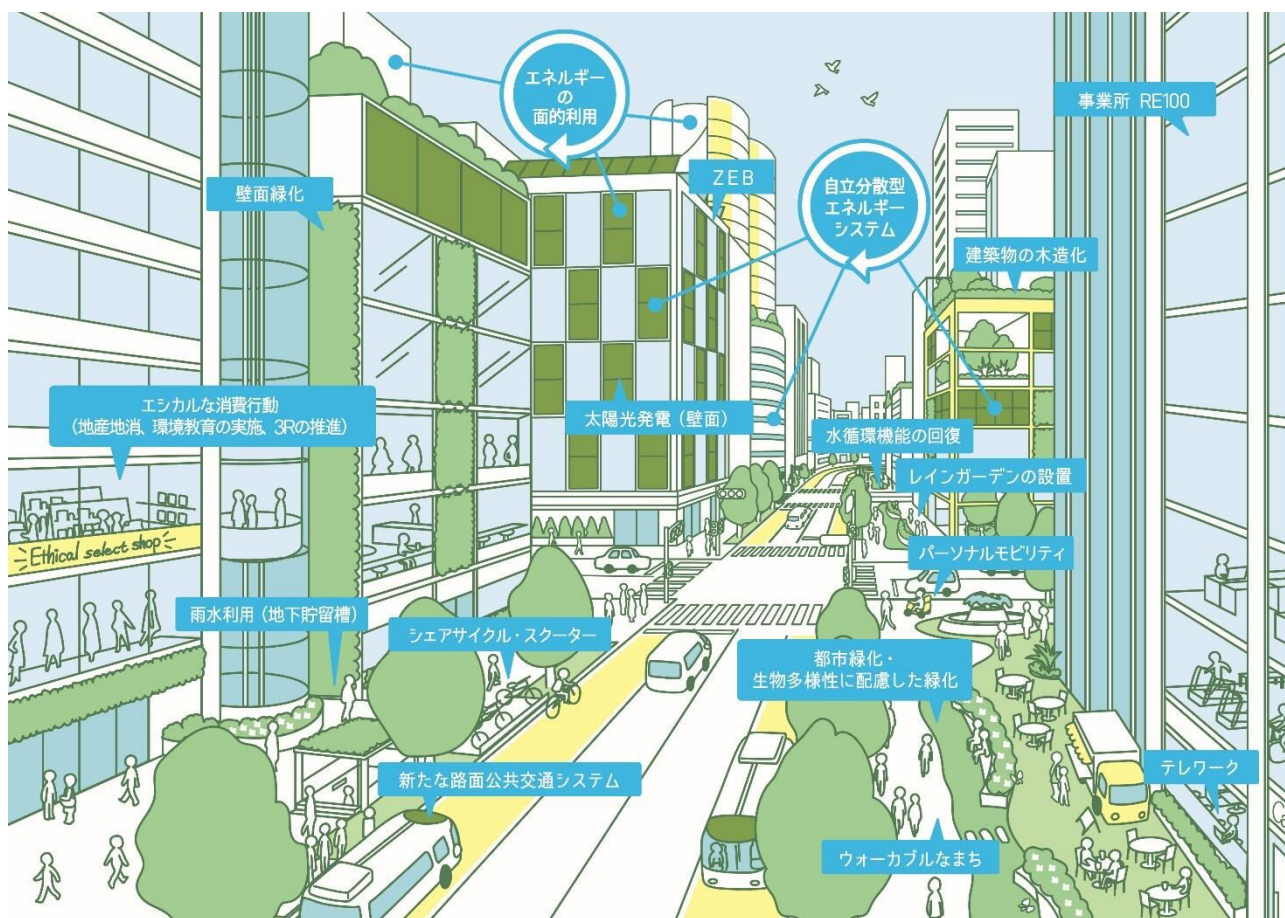
拠点市街地	駅そば市街地	郊外市街地	その他のゾーン
都心ゾーン 地域拠点	都心周辺ゾーン 駅そばゾーン 準駅そばゾーン	西部郊外ゾーン 東部郊外ゾーン	港湾産業ゾーン 自然共生ゾーン
		近隣拠点	一定の都市機能が集積し 地域拠点を補完している地区

- 都心ゾーンは、概ねJR中央本線・東海道本線・出来町通で囲まれる区域で名古屋駅周辺などを含む区域
- 地域拠点は、地域特性に応じながら、交通結節機能や拠点性が高い駅から概ね400mの区域
- 駅そば市街地は、概ね鉄道駅等から800m（都心周辺、駅そばゾーン）、基幹バス路線等から500m（準駅そばゾーン）の区域
- ※都心周辺ゾーンは、都心ゾーンの外側で、概ね西側を地下鉄東山線・JR関西本線、東側を地下鉄名城線・東部丘陵地の西側を通る県道30号線で囲まれる区域
- 郊外市街地は、鉄道駅等から800mより離れた、他のゾーン以外の区域
- 港湾産業ゾーンは、工業地域、工業専用地域を基本として工場などが集積する区域
- 自然共生ゾーンは市街化調整区域

出典：名古屋市「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」

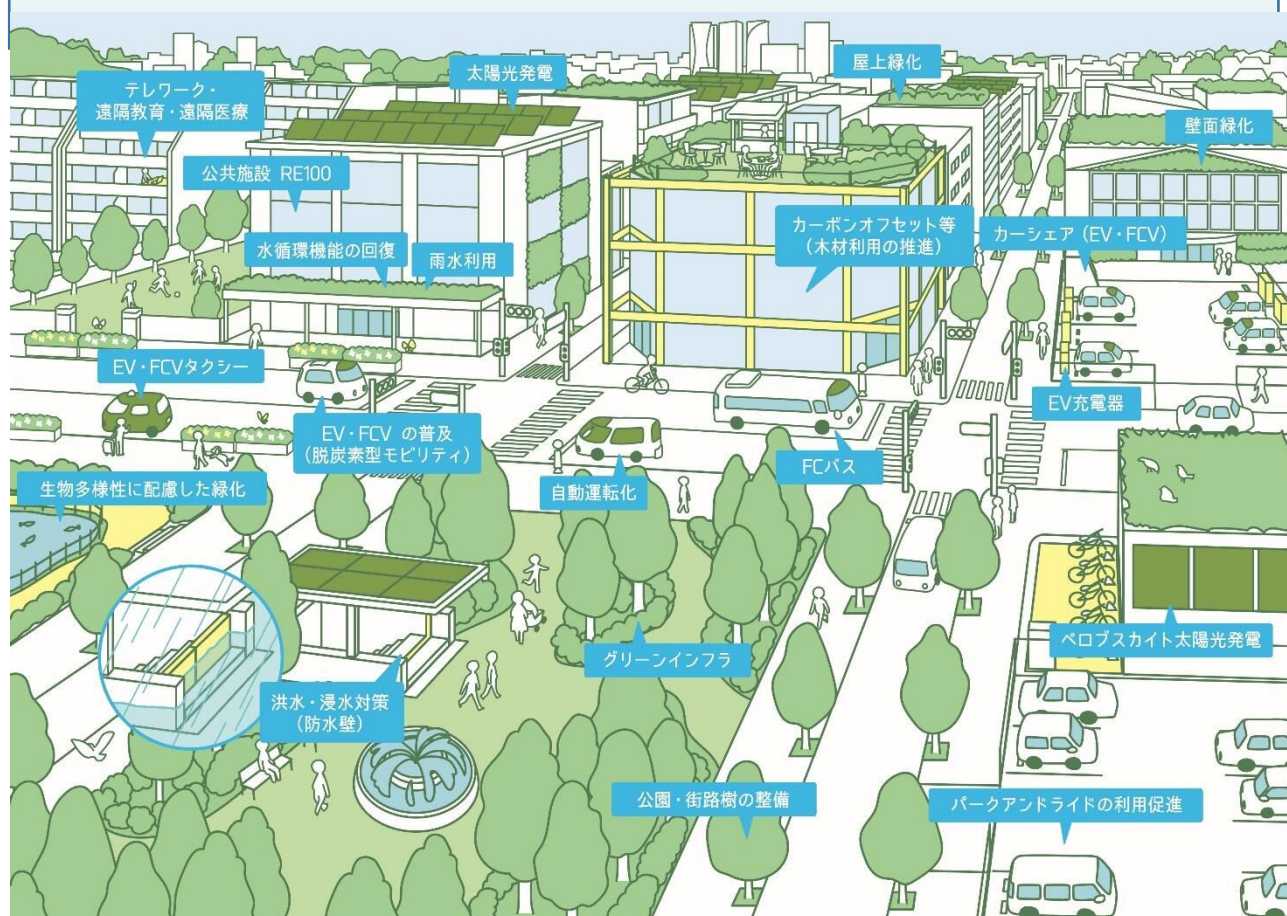
都心部(2050年)

- 通過交通が排除され、パーソナルモビリティやシェアサイクルが行き交い、ゆとりある歩道やにぎわい空間の創出などによりウォーカブルなまちが実現しています。
- 路面交通がまちをシームレスにつなぎ、回遊性やにぎわいが高まり、移動そのものが楽しい空間を形成しています。
- 再生可能エネルギーや水素エネルギーによるエネルギーの地産地消が行われ、災害時にも電力等の使用が可能な自立分散型のエネルギーシステムが確立されています。
- ZEB などの脱炭素型の建物が普及するとともに、エリア内の各建物にエネルギーが面的に効率よく供給されています。
- どの建物の屋上にも、太陽光発電設備の設置または屋上緑化が行われています。
- 建築物の木造化や内外装等の木質化が進んでいます。
- グリーンインフラの考えが普及し、地域の生態系に沿った緑をふんだんに活用した快適な環境が街の魅力となり、国内外から多くの人々が訪れるきっかけとなっています。



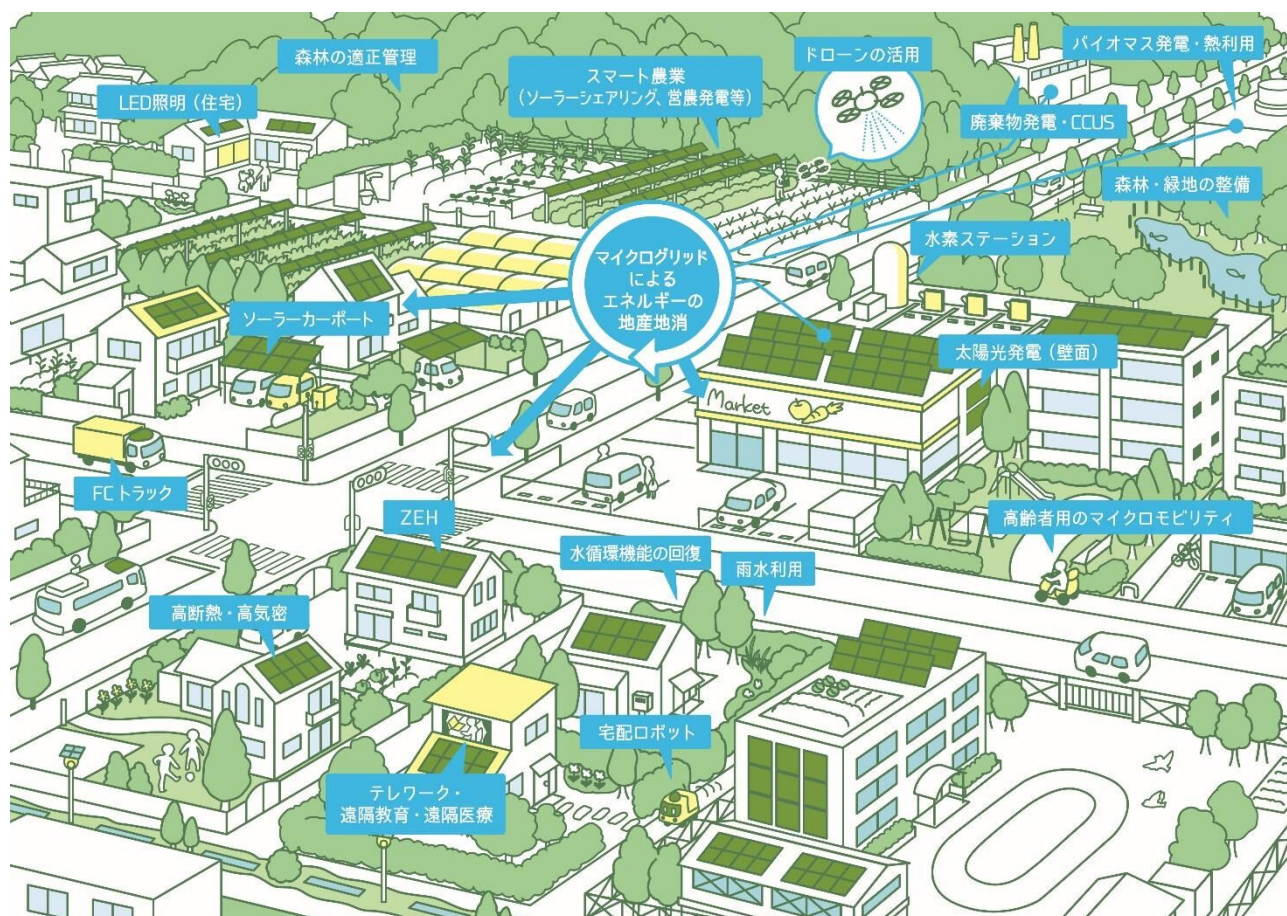
駅そば(2050年)

- 日常生活機能の集積による利便性と、通勤・通学や都心へのアクセスの利便性が確保されています。
- 歩行者中心の道路空間が形成され、カーシェアリングが充実しています。
- パークアンドライドの拠点整備が進み、都心部等への移動に公共交通機関が利用されています。
- 市民の憩いや高齢者の健康づくり、子どもの遊び場となる公園・緑地や街路樹が充実し、良好な景観が形成され、防災空間としても活用されています。
- 緑や水などの自然を積極的に活用するグリーンインフラが普及し、気候変動への対処のほか、快適な都市環境の形成や防災・減災につながっています。
- どの建物の屋上にも、太陽光発電設備の設置または屋上緑化が行われています。
- 建築物の木造化や内外装等の木質化が進んでいます。
- 太陽光発電は、壁面等に設置可能なペロブスカイト太陽光発電が蓄電池とともに普及し、エネルギーの地産地消が進んでいます。



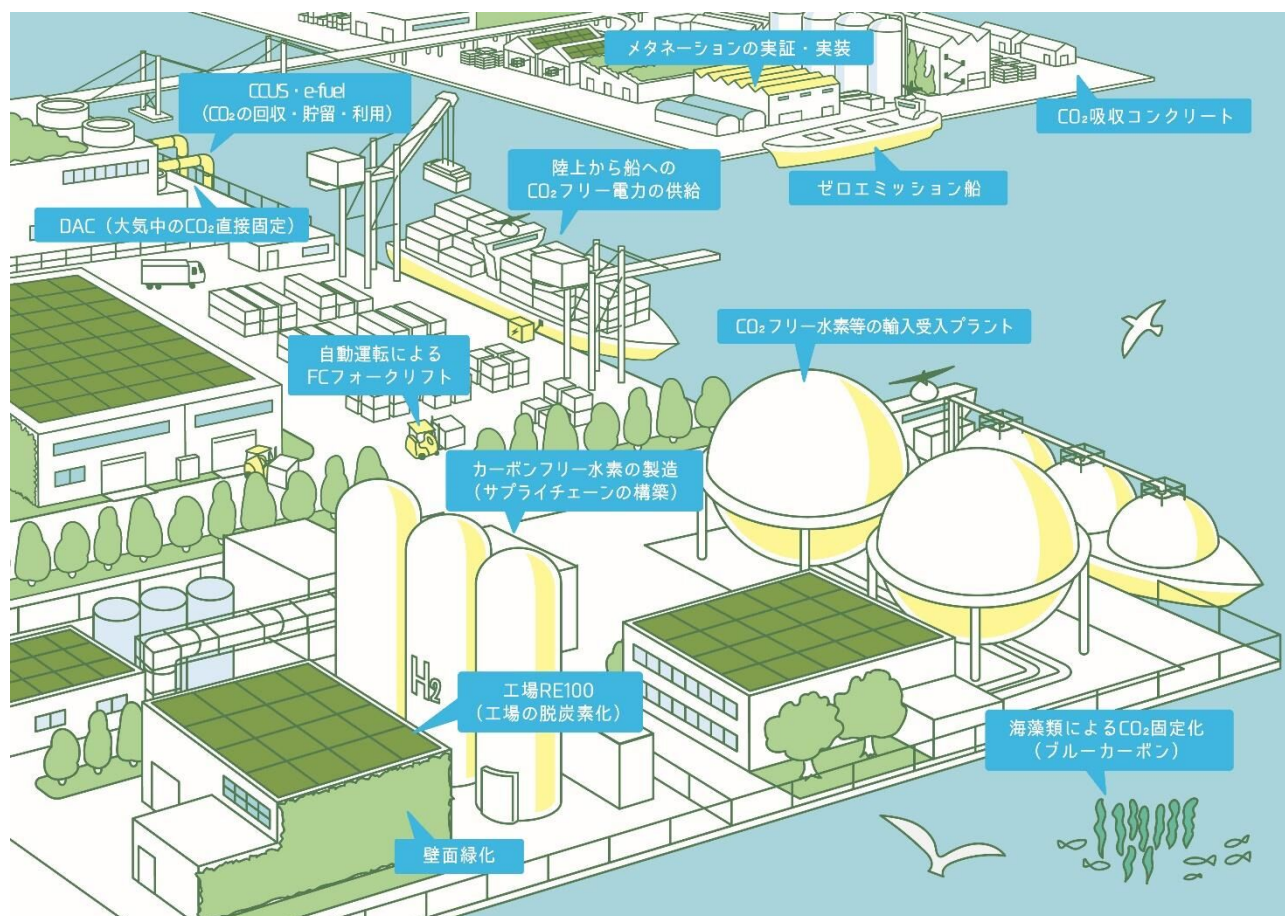
郊外(2050年)

- 空間的なゆとりと自然豊かなうるおいのある居住環境が形成されています。
- 公共交通が充実していない場所でも、高齢者が買い物や病院へ行ったり、人に会いに行ったりするために、パーソナルモビリティなどにより、はつらつと暮らしています。
- 空き地などの低未利用化した土地を活用し、まとまった規模の緑地が創出されたり、都市型のスマート農業が行われたりしています。
- 住宅は ZEH が標準となり、省エネのために高断熱・高気密化された窓や壁の効果によって、高齢者の熱中症やヒートショックが減るなど、誰もが健康で快適に暮らせる住環境になっています。
- どの建物の屋上にも、太陽光発電設備の設置または屋上緑化が行われています。
- 地域で生みだされた再生可能エネルギー（太陽光、廃棄物、バイオマス）によるマイクログリッドが構成され、エネルギーの地産地消により、災害時にも安定的な電力供給が行われています。



港湾部(2050年)

- 港内のターミナルでは、港湾荷役機械などの電化や燃料電池化が進むとともに、再生可能エネルギー由来の電力が活用されています。
- ターミナルに出入りする車両への燃料電池の活用や、停泊中船舶への陸上電力供給などが行われています。
- 臨海部に集積する産業において、水素・アンモニアなどによるエネルギー転換が進み、これらのエネルギーを共同して大量・安定・安価に調達・利用することにより、地域の面的・効率的な脱炭素化が進んでいます。
- 基幹産業をはじめとする様々な産業の集積を背景に、次世代エネルギーの需要創出のみならず、次世代エネルギーの製造、副生物の利活用が積極的にはかれています。
- 次世代エネルギーの輸入・生産・貯蔵・配送拠点となる次世代エネルギーハブ拠点の形成が進んでいます。



3 2030年に向けた方向性

(1) 温室効果ガス排出量削減目標

名古屋市域における温室効果ガス排出量を以下のとおり削減することを目指します。

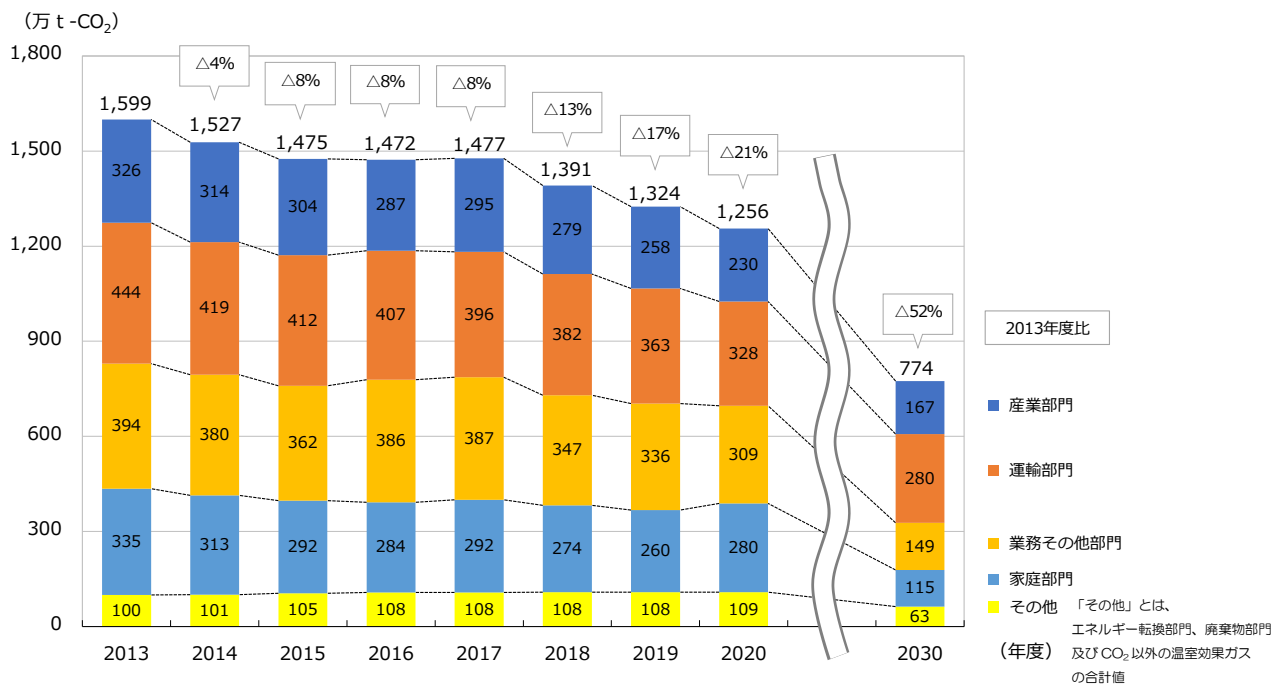
温室効果ガス排出量削減目標 2030年度 △52%(2013年度比)

■名古屋市の2030年度の温室効果ガス排出量削減目標 (万 t-CO₂)

部 門	2013 年度排出量 (基準年度)	2030 年度(目標年度)		
		排出量	削減量	削減率
産業部門	326	167	△159	△49%
運輸部門	444	280	△165	△37%
業務その他部門	394	149	△245	△62%
家庭部門	335	115	△220	△66%
エネルギー転換部門	15	11	△4	△28%
廃棄物部門	29	20	△8	△29%
CO ₂ 以外の温室効果ガス	57	32	△24	△43%
合 計	1,599	774	△825	△52%

※数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

■名古屋市の温室効果ガス排出量の推移・削減目標



温室効果ガス削減量（目標値）の算出方法

- 国の「地球温暖化対策計画」における、「エネルギー起源二酸化炭素に関する対策・施策の一覧」に掲げられた68施策の各削減目標量について、本市に置き換えた場合の削減量を算出しました（国全体に占める本市の製品出荷額、世帯数等の割合による按分値）。
- その上で、本市の地域特性や独自の取組を考慮した削減量を積み上げ、温室効果ガス排出削減量を算出しました。

温室効果ガス削減量（目標値）

$$= \boxed{\text{国の地球温暖化対策計画を基礎とした削減量}} + \boxed{\text{市独自の取組による削減量}}$$

＜本市の地域特性の例＞

- ・愛知県内のZEH導入率が、国全体より高い
- ・本市のZEV普及率が、国全体よりも高い
- ・本市の太陽光発電導入ポテンシャルに対する導入率が、国全体より高い

●電力原単位の改善について

本計画は、国の「地球温暖化対策計画」を基礎としており、国の同計画においては、2030年度の全電源平均の電力原単位を0.25kg-CO₂/kWhとしていることから、本計画においても、同じ数値を2030年度の電力原単位としています。

部門ごとの目標削減量

2030年度の温室効果ガス削減目標△52%（2013年度比）を達成するため、国の「地球温暖化対策計画」に掲げられた取り組みに加え、本市の地域特性や独自の取り組みを踏まえ設定した各部門の目標削減量は次のとおりです。第4章に掲げる取り組みを進めることにより、目標の達成を目指します。

産業部門

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	省エネルギー性能の高い設備・機器等の導入促進	57万t	省エネ設備の導入支援等の施策展開を踏まえ設定
	FEMSを利用した徹底的なエネルギー管理の実施等	6万t	
	小計	63万t	
電力原単位の改善		96万t	電力原単位の改善 2030年度に0.25kg-CO ₂ /kWh
合計		159万t	

運輸部門

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	次世代自動車の普及、燃費改善等	77万t	本市における次世代自動車の導入実績及び導入支援等の施策展開を踏まえ設定
	エコドライブ、カーシェアリング、自転車の利用促進	22万t	省エネの普及啓発等の施策展開を踏まえ設定
	交通流対策の推進、公共交通機関の利用促進等	23万t	
	トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進	11万t	
	鉄道・船舶分野の脱炭素化	8万t	省エネ設備の導入支援、燃料の脱炭素化の見込みを踏まえ設定
	小計	141万t	
電力原単位の改善		24万t	電力原単位の改善 2030年度に0.25kg-CO ₂ /kWh
合計		165万t	

業務その他部門

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	建築物の省エネルギー化	43 万 t	建築物の省エネルギー化支援、省エネ設備の導入支援等の施策展開を踏まえ設定
	トップランナー制度等による機器の省エネルギー性能向上	38 万 t	
	高効率な省エネルギー機器の普及	32 万 t	
	BEMS 導入や省エネ診断による業務用施設のエネルギー消費量削減等	20 万 t	
	太陽光発電自家消費による電力会社からの購入量削減	6 万 t	本市における太陽光発電設備の導入実績及び導入促進等の施策展開を踏まえ設定
	小 計	139 万 t	
電力原単位の改善		106 万 t	電力原単位の改善 2030 年度に 0.25kg-CO ₂ /kWh
合 計		245 万 t	

家庭部門

区分	施策	目標削減量	考え方
取組による削減	高効率な省エネルギー機器の普及	48 万 t	本市における低炭素住宅の導入実績、及び住宅の低炭素化促進等の施策展開を踏まえ設定
	住宅の省エネルギー化	36 万 t	
	トップランナー制度等による機器の省エネルギー性能向上	24 万 t	
	HEMS・スマートメーター・スマートホームデバイスの導入等	29 万 t	
	太陽光発電自家消費による電力会社からの購入量削減	7 万 t	本市における太陽光発電設備の導入実績、及び導入支援等の施策展開を踏まえ設定
	デコ活アクションの推進、クールシェア・ウォームシェアの促進、省エネ教育等	26 万 t	市民の行動変容やライフスタイル転換促進等の施策展開を踏まえ設定
	小 計	169 万 t	
電力原単位の改善		51 万 t	電力原単位の改善 2030 年度に 0.25kg-CO ₂ /kWh
合 計		220 万 t	

エネルギー転換部門

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	省エネ対策の実施	4 万 t	本市における実績等を踏まえ設定

廃棄物部門

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	廃棄物焼却量の削減等	8 万 t	本市の一般廃棄物処理基本計画等を踏まえ設定

CO₂ 以外の温室効果ガス

区分		目標削減量	考え方
取組による削減	フロン類の回収の促進等	24 万 t	国の地球温暖化対策計画を踏まえ設定

(2) 最終エネルギー消費量削減目標

名古屋市域における最終エネルギー消費量を以下のとおり削減することを目指します。

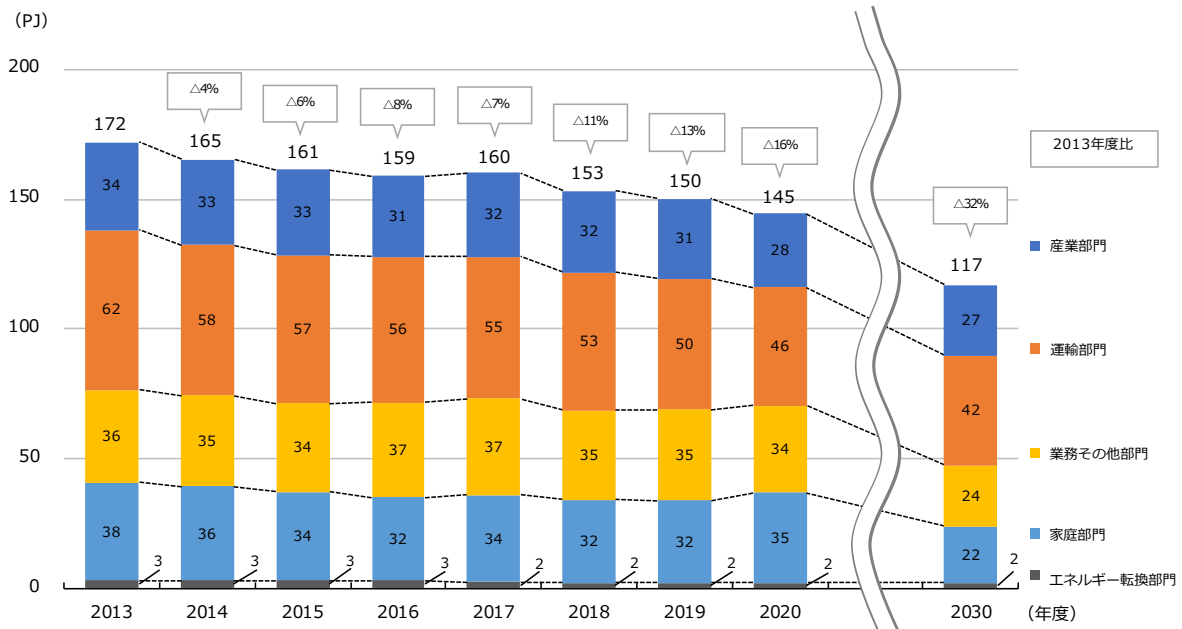
最終エネルギー消費量削減目標 2030年度 △32%(2013年度比)

■名古屋市の2030年度最終エネルギー消費量削減目標 (PJ)

部 門	2013 年度 最終エネルギー消費量 (基準年度)	2030 年度(目標年度)		
		最終エネルギー 消費量	削減量	削減率
産業部門	34	27	△7	△20%
運輸部門	62	42	△19	△31%
業務その他部門	36	24	△12	△34%
家庭部門	38	22	△16	△43%
エネルギー 転換部門	3	2	△1	△25%
合 計	172	117	△55	△32%

※数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

■名古屋市の最終エネルギー消費量の推移・削減目標



(3) 再生可能エネルギーの導入目標

① 導入ポテンシャル

- 環境省が公開する再生可能エネルギーの導入促進を支援するポータルサイト「再生可能エネルギー情報提供システム（REPOS）」によると、本市における再生可能エネルギー導入ポテンシャルは下記の表となっています。
- 本市における再生可能エネルギー導入ポテンシャルの大半は太陽光発電となっています。
- また、太陽光発電の導入ポテンシャルはほとんどが建築物によるものであり、土地への導入のポテンシャルは郊外に分布しているものの大きい状況です。

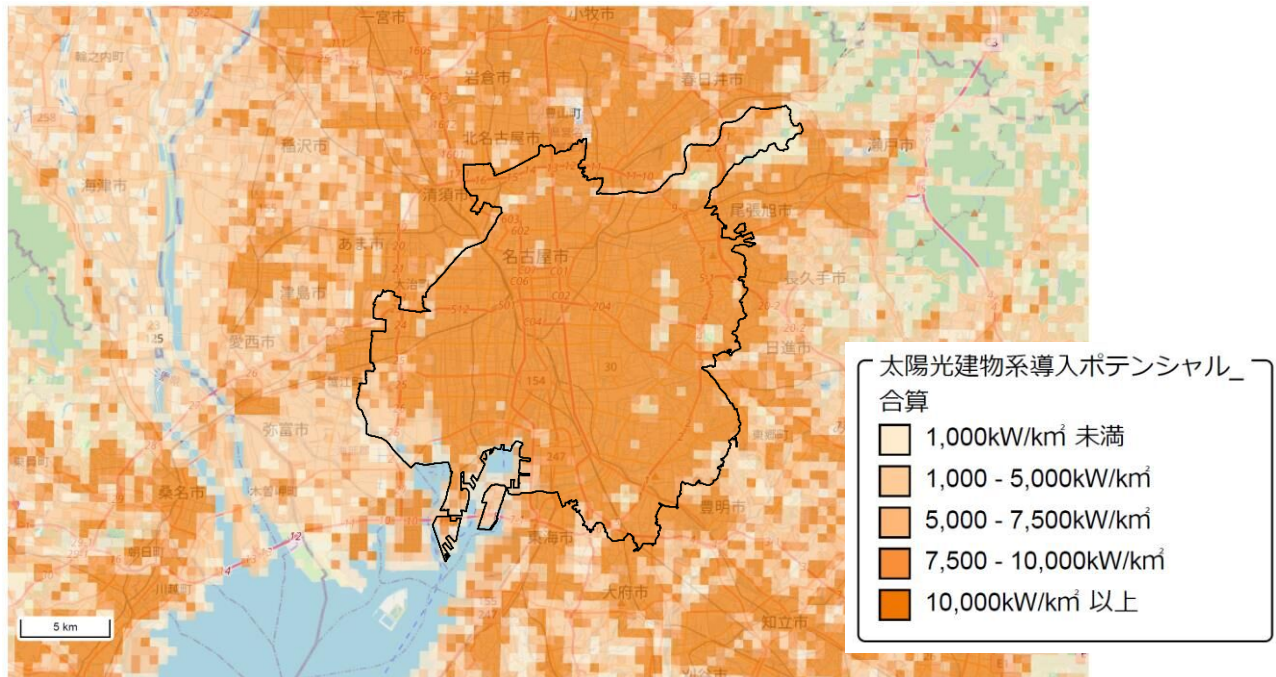
■名古屋市における再生可能エネルギー導入ポテンシャル

再生可能エネルギー	設備容量 (MW)	年間発電電力量 (熱利用除く単位: MWh/年)
太陽光発電(建物系)	4,720	6,468,910
太陽光発電(土地系)	126	171,569
陸上風力発電	0	0
中小水力発電(河川)	0	0
中小水力発電(農業用水路)	0	0
地熱蒸気フラッシュ(150℃以上)	0	0
地熱バイナリー(120～150℃)	0	0
地熱低温バイナリー(53～120℃)	0.011	66
太陽熱利用	—	56.9 億 MJ/年
地中熱利用	—	694.482 億 MJ/年

※主な再生可能エネルギーの種類と特徴については、p88 を参照

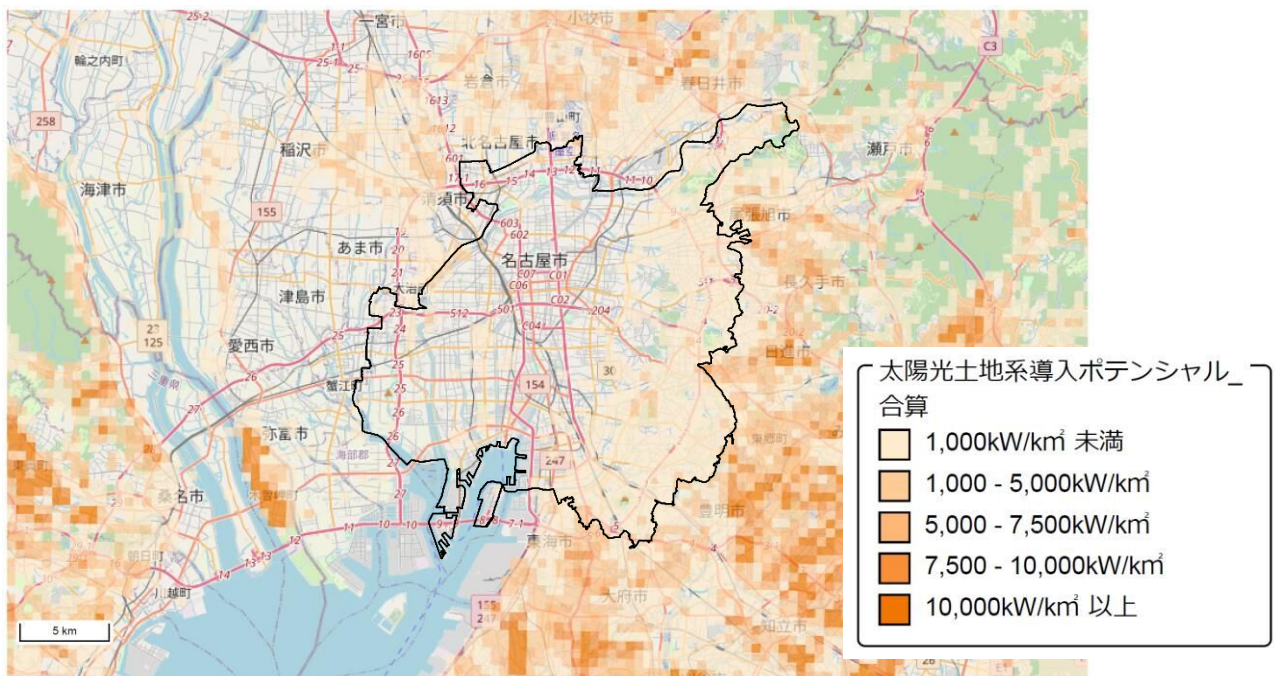
出典：環境省「再生可能エネルギー情報提供システム（REPOS）」

■名古屋市の太陽光建物系導入ポテンシャル



出典：環境省「再生可能エネルギー情報提供システム（REPOS）」

■名古屋市の太陽光土地系導入ポテンシャル



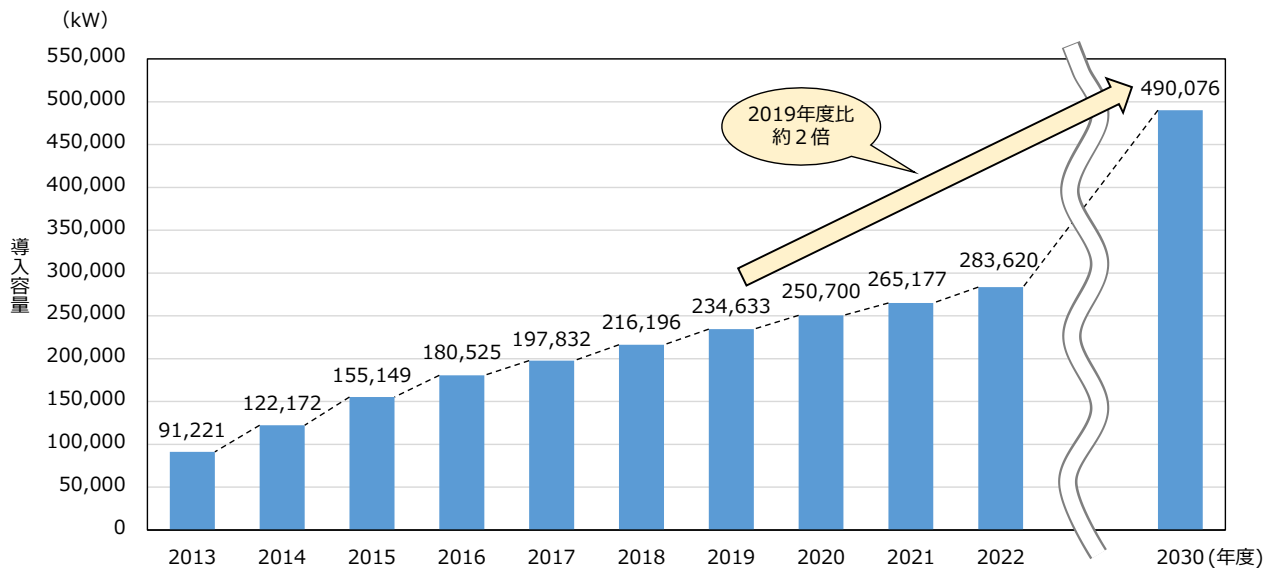
出典：環境省「再生可能エネルギー情報提供システム（REPOS）」

② 導入目標

- 本市の再生可能エネルギーの導入ポテンシャルは太陽光発電が最も多いことを踏まえ、太陽光発電の導入目標を設定することとし、導入目標は以下のとおりとします。

太陽光発電導入目標 2030年度 49万 kw

■名古屋市の2030年度の太陽光発電の導入目標

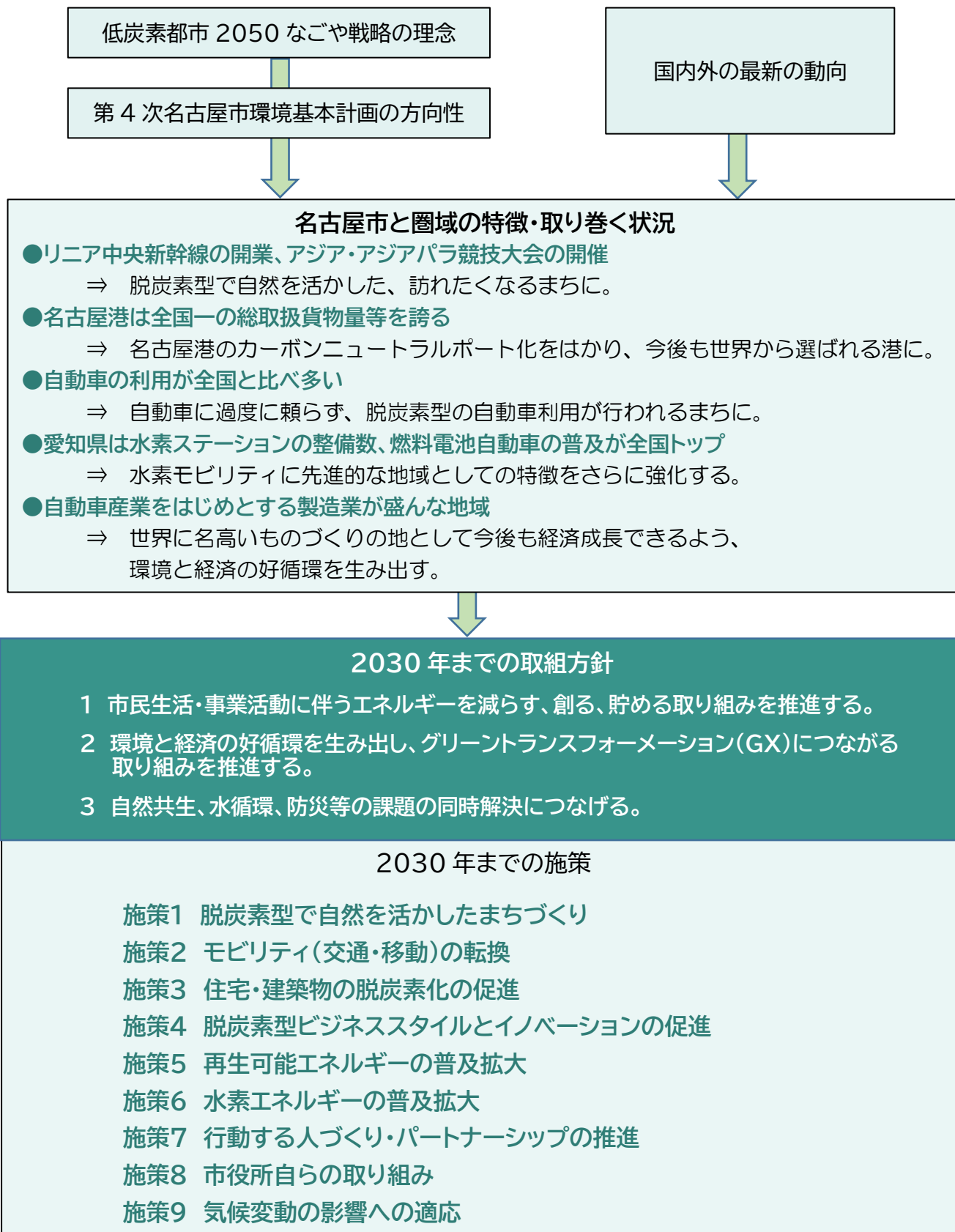


目標設定の考え方

- ・国の第6次エネルギー基本計画の関連資料「2030年度におけるエネルギー需給の見通し」（資源エネルギー庁、2021年）においては、2019年度を現状値としていることが推測されます。
- ・本計画においては、国の見通しを基に、国全体における本市のポテンシャルを踏まえるなどして本市の導入目標を設定し、2030年度に、2019年度比で約2倍の導入拡大をはかることとしています。

(4) 2030年までの取組方針・施策

本計画においては、以下の考え方により、2030 年までの取組方針と施策を定め、地球温暖化対策を推進していきます。



2030 年までの施策の考え方

2030 年までの施策体系については、低炭素都市 2050 なごや戦略の理念を反映した体系としています。

低炭素都市 2050 なごや戦略の体系		2030 年までの施策	
		理念の反映	
駅そば生活 ～歩いて暮らせる駅そば生活～		施策1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり	
風水緑陰生活 ～身近な自然を享受できる生活～			
低炭素「住」生活 ～自然と超省エネ機器を活用した快適な低エネルギー生活～	① くるま	施策2 モビリティ(交通・移動)の転換	
	② すまい・しごと	施策3 住宅・建築物の脱炭素化の促進	
		施策4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進	
	③ 地域エネルギー	施策5 再生可能エネルギーの普及拡大	
		施策6 水素エネルギーの普及拡大	
低炭素社会を支える市民協働パワー		施策7 行動する人づくり・パートナーシップの推進	
上記共通		施策8 市役所自らの取り組み	
		施策9 気候変動の影響への適応	
		緩和策	
		適応策	

重点取組

各施策において、以下の視点により重点取組を選定し、重点的に取り組みを進めていきます。

(該当する取組には、第4章(次ページ以降)に **重点取組** をつけています。)

区分	重点取組とする視点
<緩和策に係る施策> 施策1～7 施策8(市役所自らの取り組み)	- 温室効果ガスの削減に直接的に貢献し、かつ、削減効果が高い取り組み - 環境と経済の好循環につながる取り組み - 複数の課題の同時解決につながる取り組み
<適応策に係る施策> 施策9	- 本市で特に顕在化している事象に対する取り組み - 複数の課題の同時解決につながる取り組み

第4章 2030年に向けた取り組み

施策 1 脱炭素型で自然を活かしたまちづくり

2030年の目指す姿

- 都市計画やまちづくりに、脱炭素の視点が取り入れられ、実践されています。
- 地域で生み出されたエネルギーが周辺の建物間で無駄なく、効率的に活用されています。
- 脱炭素先行地域の先行的な取り組みが、市内の他エリアにも広がっています。
- 緑の保全・創出や都市農地の保全が進み、魅力ある水辺空間が創出されています。
- グリーンインフラの考えが普及し、地球温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全、水循環機能の回復、防災・減災などの取り組みが複合的に行われ、緑豊かで快適な環境が名古屋の魅力となっています。

脱炭素型まちづくりの推進

- 集約連携型都市構造の実現に向けた都市機能の集約化（駅そば生活圏の構築）を推進するほか、複数の施設・建物におけるエネルギーの融通といった、地域におけるエネルギーの面的利用の拡大を促進します。
- みなとアクルスにおける脱炭素先行地域の取り組みを市内の他エリアに横展開していきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
脱炭素先行地域の推進 重点取組	みなとアクルスにおける脱炭素先行地域の取組推進			事業者 名古屋市
【環境局】	みなとアクルスにおける取組事例の発信、横展開			
低炭素モデル地区への支援 重点取組	低炭素モデル地区を 発展させた新たな 制度の検討	新たな制度に基づく脱炭素型のまちづくりの 取り組みの支援		
【環境局】				
集約連携型まちづくり の推進	駅周辺への都市機能及び居住の誘導を推進			
【住宅都市局】	都市開発諸制度の活用			
地域冷暖房の促進 【住宅都市局】	地域冷暖房の供給エリアの拡大やネットワーク化、高効率化を促進			

緑の保全・創出

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 地球温暖化の原因となる CO₂ の吸収源、ヒートアイランド現象の緩和、生きものの生息・生育環境をはじめ、雨水流出抑制、良好なまちなみの形成などの多様な機能を持つ緑の保全と創出に努めていきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
風致地区による保全 【住宅都市局、緑政土木局】	建築規制等により保全			市民 事業者 名古屋市
保存樹・保存樹木・保存樹林等の指定・継続 【緑政土木局】	指定により環境の維持・向上			
市民緑地制度（契約・認定）による保全・創出 【緑政土木局】	樹林地の保全等により良好な都市環境を確保			
特別緑地保全地区制度による保全 【住宅都市局、緑政土木局】	建築行為など一定の行為の制限による保全や維持管理助成の実施			
緑化地域制度等の運用 【緑政土木局】	緑化地域制度等による建築物への一定規模の緑化の義務付け			
民有地緑化への助成 【緑政土木局】	助成の実施			
都市計画公園緑地内の樹林地保全 【緑政土木局】	オアシスの森づくり事業の推進			市民 市民団体 事業者 名古屋市
協働による樹林地等の保全 【緑政土木局】	緑のまちづくり活動団体への支援等			
なごやの森づくり 【緑政土木局】	東山の森、西の森づくりの実施			
生物多様性に配慮した緑化の推進 【環境局、緑政土木局、関係局】	都心の生きもの復活事業の推進 （オフィスビルや地域等での生物多様性に配慮した緑化の促進等） 市の緑化制度を通した、生物多様性に配慮した緑化への誘導 （実施方法の検討、民有地等における生物多様性に配慮した緑化の誘導）			

都市農地の保全

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 農地は米や野菜などの生産の場としての機能を果たすだけでなく、生きものの生息・生育環境、雨水流出抑制や景観の維持など、様々な機能を持つことから、都市農地の保全に努めていきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
生産緑地地区の指定・継続	地区指定・継続			市民 事業者 名古屋市
【緑政土木局】				
特定生産緑地への適切な移行の推進	移行の推進			
【緑政土木局】				
チャレンジファーマーカレッジ事業の実施	事業の実施			
【緑政土木局】				
農地バンク制度の運用	制度の運用			
【緑政土木局】				
市民農園等の設置	設置の促進又は開設の支援			
【緑政土木局】				
伝統野菜の普及啓発	学校給食への利用や種子配布等による PR の実施			
【緑政土木局】				
有機農業の支援	転換希望農業者への支援施策に関する情報提供等の実施			
【緑政土木局】				

魅力ある水辺空間の創出

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 水辺は人々に安らぎやうるおいを与えるとともに、賑わいの場、ヒートアイランド現象の緩和などに加え、生きものの生息・生育場所としての重要な役割も果たしていることから、魅力ある水辺空間の創出に取り組んでいきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
河川等における地下水 や湧き水の利用 【環境局】	地下水や湧き水を利用した堀川・新堀川等の流量確保・水質浄化			市民 市民団体 事業者 名古屋市
うるおいと活気ある堀 川再生 【緑政土木局】	水質浄化、堀川 1000 人調査隊等への活動支援、にぎわいの創出等			
中川運河の再生 【住宅都市局】	水・緑・生きものに親しめる水辺空間の形成、にぎわいの創出等			
多自然川づくりの推進 【緑政土木局】	多自然川づくりの推進			

グリーンインフラの取り組みの推進

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 自然環境が有する多様な機能を積極的に活用するグリーンインフラの考え方を取り入れ、地球温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全、水循環機能の回復、防災・減災、まちの魅力向上などを複合的にはかっています。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
気候変動への対応	緑の保全・創出 (p77)			市民 市民団体 事業者 名古屋市
	都市農地の保全 (p78)			
	雨水貯留浸透の推進・啓発			
【環境局、緑政土木局、 上下水道局、関係局】				
豊かな生活空間の形成	緑の保全・創出 (p77)			
	魅力ある水辺空間の創出 (p79)			
投資や人材を呼び込む都市空間の形成	緑や水を活かした都心部の形成			
	緑の保全・創出 (p77)			
	魅力ある水辺空間の創出 (p79)			
重点取組				
【住宅都市局、環境局、 緑政土木局、関係局】				

施策 2 モビリティ(交通・移動)の転換

2030年の目指す姿

- 都心部への自動車流入の抑制、公共交通の利便性の向上、歩行環境・自転車走行環境の整備がはかられ、新たな移動手段や技術の活用により、高齢者にもやさしい、自動車に過度に頼らないまちの構築が進んでいます。
- 電気自動車や燃料電池自動車などのゼロエミッション車がインフラの整備とともに普及しています。

公共交通機関を中心に脱炭素型で快適に移動できるまちの形成

- 自動車の都心部への集中緩和や新たな路面公共交通システム（SRT）の導入、公共交通の利便性向上、歩行・自転車走行環境の整備などを進めます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
新たな路面公共交通システム(SRT)の導入推進 【住宅都市局】	調査・検討・社会実験の実施 段階的な SRT の導入			名古屋市
自動車の都心部への集中緩和 【住宅都市局】	フリンジ駐車場の有効活用及びパークアンドライドの推進			
沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出 【住宅都市局】	沿道・界隈の活性化とともに、道路空間の再整備・利活用を推進し、居心地がよく、歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成を推進			市民 事業者 名古屋市
交通エコライフの推進 【住宅都市局】	健康的で環境にやさしい交通エコライフに係る啓発活動・情報提供の実施			名古屋市

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
公共交通機関の利便性の向上や機能強化による利用促進	あおなみ線の利用促進 (利用促進策の実施) ゆとりとラインの機能強化 (2020 年代後半を想定する車両更新に向けたガイドウェイバス次期システムの検討・導入) リコモの利用促進 (利用促進策の実施) 重点整備地区のバリアフリー化の推進 (旅客施設と周辺道路、駅前広場等の一体的整備の推進) 民間鉄道駅舎のバリアフリー化の推進 (エレベーターや内方線付き点状ブロック等の設置の推進) 地下鉄駅施設のバリアフリー化の推進 (駅のエレベーターの整備、駅ホームと車両の段差・隙間の改善等) 市バス停留所施設の整備・改修 (照明付標識、上屋、ベンチの整備・改修) 市バス・地下鉄における公共交通利用の促進 (利用促進策の実施)			事業者 名古屋市
【住宅都市局、健康福祉局、交通局】				
安全で快適な自転車利用環境の整備と自転車の活用推進	適正な自転車駐車の推進と自転車通行空間の整備 (放置自転車等の撤去等の実施、自転車通行空間の整備) 都心部自転車対策の推進 (民間主体によるコミュニティサイクル事業の普及促進) 自転車の活用推進 (健康増進、都市魅力向上、脱炭素、減災等に資する自転車の活用推進)			市民 事業者 名古屋市
【緑政土木局】				

環境にやさしい自動車利用の促進

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 電気自動車や燃料電池自動車などのゼロエミッション車の普及促進や、交通流の円滑化の推進など、環境にやさしい自動車利用を促進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
次世代自動車の普及促進 重点取組	電動車の普及促進 (ゼロエミッション車等の導入支援)			市民 事業者 名古屋市
【環境局】	充電設備の整備促進 (市民・事業者による整備の支援、公共施設における整備の促進等)			
エコドライブの促進	エコドライブの促進 (講習会の実施、エコドライブマイスターの認定等)			
【環境局】				
カーシェアリングの利用促進	カーシェアリングの利用促進 (広報による利用促進等)			
【環境局】				
都市計画道路の整備と計画の見直し	都市計画道路の整備と計画の見直し			名古屋市
【住宅都市局、緑政土木局】				
道路と鉄道の立体交差化、橋りょうの整備推進	道路と鉄道の立体交差化の推進			
【住宅都市局、緑政土木局】	橋りょうの整備の推進			

施策 3 住宅・建築物の脱炭素化の促進

2030年の目指す姿

- 住宅・建築物において、大幅な省エネルギーを実現した上で、太陽光発電等によってエネルギーを創り、年間の一次エネルギー消費量の差し引きゼロを目指すZEH・ZEB等の普及が拡大しています。
- 既存の住宅・建築物における高断熱化や高効率な設備・機器への転換が進んでいます。

住宅・建築物の省エネルギー性能の向上と見える化の促進

- ZEH・ZEBをはじめとする脱炭素型の住宅・建築物の普及を促進するとともに、建築物に係る規制・誘導措置の実施、建築物における木材利用の促進などをはかっていきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
住宅等の脱炭素化促進補助 重点取組	住宅等の脱炭素化促進補助 (太陽光発電設備、蓄電システム、HEMS、ZEH、V2H 充放電設備等)			市民 事業者 名古屋市
	さらなる導入促進 に向けた方策の 検討	国等と連携した太陽光発電・蓄電システムの さらなる導入促進、既存住宅に対する支援策 の実施		
	断熱窓等の住宅の 断熱化に係る 支援策の検討等	国等と連携した住宅の断熱化に係る支援策 の実施		
【環境局】				
ZEH・ZEB の普及促進 重点取組				
	ZEH・ZEB の普及促進 (認知度を高めるための取組や助成制度などの情報提供)			
	既存住宅の ZEH 化の促進 (グリーンリフォームローン S の利用者に対する利子補給等)			
【環境局、住宅都市局】				
高効率な省エネルギー 機器の導入促進 重点取組				
	高効率な設備・機器の導入促進 (LED 照明や高効率給湯器などの導入促進支援、導入効果についての 情報提供)			
【環境局】				
エネルギーの利用効 率の向上 重点取組				
	スマートハウスの普及促進 (省エネルギー機器、蓄電システム、太陽光発電設備、HEMS の導入 促進)			
	BEMS・FEMS の導入促進 (ビル・工場のエネルギー管理システムの導入促進)			
【環境局】				

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
建築物のエネルギー消費性能の向上等の促進 【住宅都市局】	建築物省エネ法に係る建築物のエネルギー消費性能の向上等の促進 (規制・誘導措置の実施)			市民 事業者 名古屋市
低炭素建築物の認定 【住宅都市局】	低炭素建築物の認定 (エコまち法に基づく低炭素建築物の認定制度に係る措置の運用)			
長期優良住宅の認定 【住宅都市局】	長期優良住宅の認定			
建築物環境計画書の届出 【住宅都市局】	建築物環境計画書の届出 (CASBEE 名古屋の実施)			
容積率緩和制度運用による脱炭素化促進 【住宅都市局】	容積率緩和制度の運用において、再開発事業の脱炭素化促進 (カーボンニュートラルに資する取り組みを評価し容積率を割増し)			
木材利用の促進 【緑政土木局、住宅都市局、環境局】	木材利用の促進			

施策 4 脱炭素型ビジネススタイルとイノベーションの促進

2030年の目指す姿

- 事業者において、設備・機器の省エネルギー化や、自主的・積極的な環境配慮が進んでいます。
- 大企業はもとより、中小企業においても脱炭素を意識した経営方針が取り入れられ、企業価値の向上につながっています。

事業者による省エネルギー対策への支援

- 省エネルギー設備の導入支援や事業所の規模や業種に応じた支援の実施などにより、事業者による省エネルギー対策を支援します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
省エネルギー設備・機器の導入促進 重点取組 【環境局】	省エネルギー設備・機器の導入促進 (補助金制度についての情報提供や申請の支援等) さらなる支援策の検討等	国等と連携した省エネルギー設備・機器のさらなる導入を促す支援策の実施		事業者 名古屋市
地球温暖化対策計画書制度の運用 重点取組 【環境局】	地球温暖化対策計画書制度の運用 (一定規模以上の工場・事業場を対象に地球温暖化対策計画書等の作成、届出及び公表を義務づけ、指導・助言) 最新動向の制度への反映	一定規模以上の工場・事業場を対象とした温室効果ガス削減に向けた助言等		
省エネルギー訪問相談 重点取組 【環境局】	省エネルギー訪問相談 (中小企業に対する訪問及び相談窓口による省エネ等に関する助言) 制度充実に 向けた検討等	中小企業に対する省エネ等に関する助言		
環境保全・省エネルギー設備導入支援 重点取組 【環境局】	環境保全・省エネルギー設備資金融資 (融資にかかる利子補助)			

環境にやさしい事業活動の促進

- 環境保全設備の導入支援や認定・表彰制度の実施などにより、事業活動における自主的・積極的な行動を支援するなど、環境にやさしい事業活動を促進します。
- 環境課題に対応した調査や研究を進め、事業者への環境情報の提供や技術シーズの移転に努めます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
なごや SDGs グリーン パートナーズの運用 重点取組 【環境局】	なごや SDGs グリーンパートナーズの運用 (事業活動における SDGs 達成に向けた取り組みを実施している 事業所を登録・認定) より有効な制度と するための検討等	なごや SDG s グリーンパートナーズの 登録・認定、取組支援		事業者 名古屋市
環境保全・省エネルギー 設備導入支援 重点取組 【環境局】	環境保全・省エネルギー設備資金融資（再掲） (融資にかかる利子補助)			
都心における環境配慮 に関する指針の推進 【環境局】	都心における環境配慮に関する指針の推進 (事業者への環境配慮の働きかけ)			
環境技術の調査・ 研究による中小事業者 の支援 【経済局】	調査・研究の推進 (大学等との連携研究)			

環境影響評価制度の運用

- 環境影響評価制度の適切な運用を通じ、道路や鉄道の建設、大きな建物の建築など一定規模以上の事業の実施に際し、事業者自らによる適正な環境配慮を促進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
環境影響評価制度の 運用 【環境局】	環境影響評価制度の運用 （対象事業について縦覧等の実施、環境影響評価審査会の開催）			事業者 名古屋市

施策 5 再生可能エネルギーの普及拡大

2030年の目指す姿

- 太陽光発電設備とともに、蓄電システム等の普及が拡大するほか、バイオマスや未利用エネルギーが有効活用され、エネルギーの地産地消が進んでいます。

再生可能エネルギーの普及拡大

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 太陽光発電設備及び蓄電システム等のさらなる導入支援を行うとともに、バイオマスや未利用エネルギーの利活用の拡大をはかり、温室効果ガス排出量の削減とエネルギー源の多様化、自立・分散化によるエネルギー供給の強靱化をはかります。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
太陽光発電設備の導入促進 重点取組 【環境局】	住宅、事業用太陽光発電設備の導入支援 さらなる導入を促す支援メニュー等の検討 太陽光発電設備のさらなる導入を促す支援策の実施			市民 事業者 名古屋市
バイオマスエネルギーの利活用の拡大 重点取組 【上下水道局、環境局、 緑政土木局】	下水汚泥固形燃料化事業の実施 (石炭代替燃料として利用可能な固形燃料化物を製造・有効利用) 食用油のリサイクルの推進 (使用済み食用油をバイオディーゼル燃料等として有効利用) バイオ燃料の導入 (ごみ収集車への次世代バイオディーゼル燃料の試行導入) 公園・街路樹から発生する剪定枝の資源化 (剪定枝をチップ化しリサイクル) ごみ焼却工場で発生するエネルギーの有効利用 (ごみ焼却に伴う熱エネルギーを発電、給湯、冷暖房等に有効利用)			

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
未利用エネルギーの有効活用の拡大 重点取組	下水熱の有効活用 (地域冷暖房施設などの熱源に利用、ポテンシャルマップの活用による下水熱利用に向けた普及啓発)			市民 事業者 名古屋市
【上下水道局、環境局】	地中熱利用設備などの導入促進 (最新技術の情報収集、導入に向けての支援など)			
自立・分散型エネルギーの導入促進 重点取組	自立・分散エネルギーシステムの導入促進 (太陽光発電設備、蓄電システム、HEMS、ZEH、V2H 充放電設備、家庭用燃料電池システム等の導入補助)			
【環境局】				

(参考) 主な再生可能エネルギーの種類と特徴

種類	特徴
太陽光発電	●太陽の光エネルギーを太陽電池で直接電気に換えるシステムで、家庭用から大規模発電用まで導入が広がっています。 ●屋根や壁などの未利用スペースに設置でき、一度設置すると発電などは自動的に行われ、機器のメンテナンスをほとんど必要としません。
太陽熱利用	●太陽の熱エネルギーを太陽集熱器に集め、水や空気などの熱媒体を暖め、給湯や冷暖房などに活用します。太陽光発電と比較してエネルギー効率がが高く、価格も安価です。
風力発電	●風の力で風車を回し、その回転運動を発電機に伝えて電気を起こします。大型のものから、公共施設などに設置される小型のものまであります。
水力発電	●ダムなどの落差を利用して水を落下させ、その際のエネルギーを用いて発電します。農業用水路や小さな河川でも発電できる中小規模のタイプもあります。
地熱発電	●マグマの熱エネルギーを利用して発電を行います。地下 1,000m ～3,000m 付近から噴出する高温の蒸気でタービンを回すことで発電します（フラッシュ方式）。 ●低温の熱を、蒸気より沸点の低い媒体（ペンタンなど）を利用して発電する方法もあります（バイナリ方式）。
バイオマス発電	●木くずや食品廃棄物などの生物資源（バイオマス）をエネルギー源にして発電や熱源に利用します。 ●未活用の廃棄物を燃料とするため、廃棄物の再利用や減量につながります。
地中熱利用	●地中の温度は年間を通して温度変化が少なく、夏場は外気温よりも地中温度が低く、冬場は高くなります。この温度差を利用して効率的な冷暖房などを行います。
温度差熱利用	●地下水や河川水、下水などの水源を熱源として、夏場は外気温よりも水温が低く、冬場は高いという特性を活かし、水の持つ熱を冷暖房などに利用します。温度差熱利用は、地域熱供給源として全国で広まりつつあります。

施策 6 水素エネルギーの普及拡大

2030年の目指す姿

- 燃料電池自動車の普及が水素ステーションのインフラ整備とともに進み、モビリティ分野における水素利用の拡大と温室効果ガスの削減がはかられています。
- 水素の社会実装に向け、水素サプライチェーン構築推進のための取り組みや、企業等における水素エネルギーの利活用が進んでいます。
- 名古屋港では、港湾地域の面的・効率的な脱炭素化が進むとともに、水素・アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備が進んでいます。

水素エネルギーの普及拡大

緩和策・適応策の両方につながる取組

- 燃料電池自動車の普及促進や水素ステーションの整備の促進をはかるほか、燃料電池システムの導入を推進します。
- 水素の産業部門における社会実装へ向けた取り組みのほか、国、愛知県、名古屋港管理組合、企業等との連携による名古屋港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた取り組みや水素・アンモニアサプライチェーン構築を推進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
燃料電池自動車の普及促進 重点取組	市民、事業者による燃料電池自動車の導入支援			市民 事業者 名古屋市
【環境局】	輸送事業者等に対する支援内容の検討	国・県・市の連携による輸送事業者等に対する支援		
水素ステーションの整備促進 重点取組	水素ステーションに関する支援内容の検討	国・県・市の連携による水素ステーションに係る支援、利用促進		事業者 名古屋市
【環境局】				
定置用燃料電池の導入促進 重点取組	家庭用、産業用燃料電池システムの導入支援			市民 事業者 名古屋市
【環境局】				

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
産業部門における水素 の社会実装へ向けた 取り組み 重点取組	水素エネルギーの利活用に関する普及啓発 企業等の事業者への情報提供等			事業者 名古屋市
【経済局、環境局】				
産学官・周辺自治体で 連携した新たなサプラ イチェーンの構築 重点取組	名古屋港におけるカーボンニュートラルポート化の推進 水素・アンモニアサプライチェーン構築の推進			
【住宅都市局、経済局、 環境局】				
中部圏低炭素水素認 証制度 重点取組	認証制度を活用した低炭素水素サプライチェーンの構築・拡大			
【環境局】				

（参考）燃料電池自動車（バス・乗用車）の非常用電源としての活用

燃料電池自動車は災害時に非常用電源として活用でき、避難所等などにおいて必要な電力を供給することが可能です。

	病院	コンビニ	避難所（学校）	ガソリンスタンド
非常時に必要な 電力量	963kWh/日 （緊急医療が行える設備の み） 平常時 （9,628kWh/日）の 10%が必要	235kWh/日 47% （冷蔵機器のみ） 平常時 （500kWh/日）の 47%が必要	100kWh/日 （照明、給湯 200人 分）	16kWh/日 19% （給油機器のみ） 平常時 （82kWh/日）の 19%が必要
非常時1日間維持に 必要なFCバス （455kWh/台） ※外部給電する場合電事法 上出力10kW未満の制約あり	2 台 	0.5 台 	0.22 台 	0.03 台 
非常時1日間維持に 必要なFCV （120kWh/台）	8 台 	2 台 	0.83 台 	0.15 台 

出所：資源エネルギー庁 燃料電池推進室 「燃料電池自動車について」（平成26年3月）を参考に作成

出典：環境省「脱炭素化にむけた水素サプライチェーン・プラットフォーム（水素関連基礎情報資料）」

施策 7 行動する人づくり・パートナーシップの推進

2030年の目指す姿

- 脱炭素型の生活行動が定着するとともに、環境や社会に配慮した製品・サービスの提供・利用が普及し、地球温暖化に加え、生物多様性の保全や人権等の社会課題の解決にもつながっています。
- 3R(リデュース・リユース・リサイクル)が定着し、資源の投入量・消費量を抑え、廃棄されるものを最小化しながら資源が効率よく循環しています。
- 脱炭素社会の実現のために行動する人づくりが、様々な機会を通して進められています。
- 名古屋の水源地や名古屋とゆかりがある地域、伊勢湾流域圏内の自治体との連携が進み、互いに資源を補いあう地域循環共生の取り組みが進んでいます。

脱炭素型ライフスタイルへの転換の促進

- 多様な主体と連携した普及啓発等により、市民の脱炭素型ライフスタイルへの転換を促します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
脱炭素社会につながる 行動の促進 重点取組	国との連携による普及啓発・取組促進 (脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動「デコ活」と連携した普及啓発等)			市民 市民団体 事業者 名古屋市
	スマートフォンを活用した家庭の省エネルギー行動の促進 (環境行動促進アプリ「なごっチャ」の利用者拡大・行動促進)			
	クールシェア・ウォームシェアの推進 (広報ツールを活用した周知、シェアスポットの拡大)			
	宅配便再配達の削減 (再配達防止の呼びかけ、宅配ボックスの普及、 公共施設における民間事業者による宅配ロッカーの設置)			
	インセンティブ制度による環境配慮行動の促進 (事業者と連携したインセンティブ事業)			
	緑のカーテンの推進 (「なごーヤ隊」募集、緑のカーテンづくり講習会)			
	環境デーなごやの開催 (地域行事・中央行事の実施)			
【環境局】				

環境や社会に配慮した製品・サービスの普及促進

- 市民・事業者による、地球温暖化や生物多様性をはじめとする環境問題や社会に配慮した製品・サービスの提供・利用（エシカル消費）の拡大に向けた普及啓発や機運醸成をはかります。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
環境や社会に配慮した 製品・サービスの取扱・ 利用促進 【環境局】	実施方法の検討	市内小売店等における市民一斉調査等の 実施		市民 市民団体 事業者 教育機関 名古屋市
エシカル消費の普及啓 発 【スポーツ市民局】	イベント等を通したエシカル消費の普及啓発			
フェアトレードの普及啓 発 【環境局】	イベント等を通したフェアトレードの理念の普及			
グリーン購入の推進 【環境局】	イベント等を通したグリーン購入の普及促進			
地産地消の推進 【緑政土木局】	朝市・青空市の支援等による地産地消の推進			
有機農業の支援 【緑政土木局】	転換希望農業者への支援施策に関する情報提供等の実施			
学校給食を通した地産 地消及び有機農産物 の提供・啓発 【教育委員会事務局】	小中学校の学校給食における提供及び啓発等の実施			

3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

- 使い捨てプラスチックや食品ロスの削減を推進するとともに、モノを大切にする意識の醸成によるリユースを促進します。
- 「分かりやすい・分けやすい」分別区分による分別収集を実施するとともに、分別意識の向上を図ることにより、リサイクルを推進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
使い捨てプラスチック の削減	事業者と連携した使い捨てプラスチックの削減 (市民・事業者との協働による実証実験などの支援等)			市民 市民団体 事業者 名古屋市
【環境局】	マイボトル・マイカップの利用促進 (イベント、SNS 等における普及啓発、給水機の設置補助、マイボトル 対応の無料給水スポットの設置等)			
食品ロスの削減	協働による食品ロス削減運動の展開 (事業者や民間団体等と連携した取り組みの促進、フードドライブ拠点 の拡大等)			
【環境局】	食品ロス削減行動をする市民の拡大 (広報誌やイベント、キャンペーンによる広報啓発等)			
	事業者の食品ロス削減に向けた働きかけ (「食べ残しゼロ協力店」の普及拡大、フードシェアリングサービス利用に 向けた啓発等)			
モノを大切にすること意識 の醸成	事業者と連携したリユース事業の実施 (フリマアプリを活用したリユース品の販売、事業者のインターネットプラッ トフォームの紹介等)			
【環境局】	アップサイクルの普及促進 (ワークショップの実施、情報発信等)			
「分かりやすい・分けや すい」区分による分別 収集の実施	紙製容器包装と雑がみの一括収集			
【環境局】	プラスチック資源の一括収集			
分別意識のさらなる向 上	【家庭系】 ターゲットに応じた効果的な広報 等			
【環境局】	【事業系】 事業系ごみ（古紙・生ごみ・プラスチック）の分別・資源化の促進 等			
リサイクルのさらなる推 進	集団資源回収団体への支援			
【環境局】	拠点回収（小型家電・充電式家電、食用油）の実施			
	生ごみ堆肥化の促進			

環境教育の推進

- 市民・市民団体、企業、教育機関、行政が協働で運営する学びあいのプラットフォームである「なごや環境大学」や、環境学習の拠点施設である環境学習センター（エコパルなごや）のほか、学校教育における支援を通して、脱炭素社会のために行動する人の育成をはかります。
- 脱炭素社会の実現を担う若い世代に対し、脱炭素関係の仕事に就くためのキャリア形成に係る支援を行っていきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
なごや環境大学における人づくり・人の輪づくり	共有講座・共有ゼミナール等の実施 (多様な主体による地球温暖化の共有講座・ゼミナール等の実施) 主催講座等の実施 (地球温暖化に関する主催講座、プロジェクト等の実施)			市民 市民団体 事業者 教育機関 名古屋市
【環境局】				
環境学習センター(エコパルなごや)における環境学習の推進	環境学習センターにおける環境学習プログラム等の展開 (バーチャルスタジオ、ワークショップ、テーマ別展示等による地球温暖化に関する普及啓発や環境学習の機会の提供)			
【環境局】				
学校教育における学習支援	環境学習センターにおける環境学習プログラム等の展開 (再掲) (バーチャルスタジオ、ワークショップ、テーマ別展示等による地球温暖化に関する普及啓発や環境学習の機会の提供) なごや環境大学における SDGs 学習プログラムの展開 (子どもから家庭等への波及を狙ったコンテンツの提供 (My SDGs レポート (夏の生活・冬の生活)、学習ツール等)) 環境学習の取組支援 (環境サポーターの派遣、市職員等による出前講座)			事業者 教育機関 名古屋市
【環境局】				
脱炭素社会の実現を担う人材育成の推進	実施方法の検討 高校生・大学生等を対象とした、脱炭素関係の仕事に就くためのキャリア形成支援			
重点取組 【環境局】				

広域的な連携・交流の推進

- 2022 年に長野県木祖村と締結した協定に基づき、木祖村において森林整備等を進めるほか、名古屋市の水源地や名古屋城と関係が深い上流域における森林体験を実施します。
- 伊勢湾流域圏内をはじめとした自治体等との広域的な連携・交流を推進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
地域循環共生圏(ローカル SDGs)の形成	森林資源を活用したローカル SDGs 推進事業 〔 長野県木祖村と締結した協定に基づき森の整備等を推進 ・森の整備（長野県木祖村） ・名古屋市民による森林体験等の実施 ・間伐材の利活用の推進 〕			市民 事業者 名古屋市
【環境局、上下水道局】				
上流域における森林体験等の実施	名古屋市の水源地等における森林体験等の実施			
【環境局、上下水道局、 観光文化交流局】	名古屋城と関わりが深い上流域（岐阜県中津川市、長野県木曽地域）における森林体験等の実施			
	おんたけ休暇村における森林体験等の実施			
木曽三川流域自治体の連携推進	木曽三川流域自治体サミットの開催等による連携の推進			名古屋市
【上下水道局】				
伊勢湾再生に関する自治体間の連携	伊勢湾再生推進会議連絡調整会議への参画による調査・研究及び普及啓発の実施			
【総務局、環境局】				
他地域との連携によるカーボンオフセット	現状調査、 情報収集	他地域との連携によるカーボンオフセットの検討、実施		
【環境局】				

施策 8 市役所自らの取り組み

2030年の目指す姿

- 庁舎等の建て替えにあたっては省エネルギー対策の推進等によりZEBの施設整備が進んでいます。
- 太陽光発電設備や蓄電システムのさらなる導入が進み、自立・分散型エネルギーシステムの構築が進んでいます。
- 照明のLED化がはかられています。
- 公用車に電気自動車や燃料電池自動車等の電動車の導入が進んでいます。
- 市役所内において、デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進とともにペーパーレス化が進んでいます。
- 各部署の本来業務において、脱炭素化に向けた取り組みが進んでいます。

1) 事業者としての市役所の取り組み

- 本市自らが率先して一事業者として温室効果ガスの削減をはかるため、市施設における省エネルギー対策や再生可能エネルギーの導入、市の本来業務における脱炭素化の取り組みなどを進めていきます。

本施策の位置づけ

- 本施策（施策8）は、地球温暖化対策の推進に関する法律第21条の規定に基づく地方公共団体実行計画（事務事業編）（以下「事務事業編」という。）として位置づけます。（計画期間、目標年度、基準年度は区域施策編と同じ）
- これまで、本市としての事務事業編は、別途定める「名古屋市環境行動計画 2030」の中に位置づけていましたが、本市における地球温暖化対策の統合的な進捗管理をはかるため、本計画を事務事業編として位置付けることとしました。

対象

- 対象は本市の事務・事業とし、施設の管理運営を指定管理や PFI 等で行っているものも原則として含みます。
- 取組内容については、本市が一事業者として取り組むものを対象とし、本市が行う市民、事業者への誘導、規制等の働きかけは含みません。

2) これまでの振り返り

- 市役所における温室効果ガス排出量と最終エネルギー消費量の実績について、基準年度（2013年度）と直近の比較を行うとともに、部門別の振り返りを以下に示します。

市役所の温室効果ガス排出量の実績

部 門	実績(万トン-CO ₂)				削減率(%)		
	2013 年度 (基準年度)	2021 年度	2022 年度	2030 年度 目標値 (※)	2021 年度	2022 年度	2030 年度 目標値 (※)
一般事務事業	16.3	14.6	14.6	9.9	△10.2%	△10.3%	△39%
市バス・地下鉄事業	16.8	13.4	14.4	12.4	△20.0%	△14.0%	△26%
上下水事業	18.5	16.1	14.8	14.3	△12.8%	△20.3%	△23%
ごみ処理事業	28.8	32.2	30.8	24.5	12.0%	7.2%	△15%
合 計 (市役所全体)	80.4	76.4	74.6	61.1	△4.9%	△7.1%	△24%

※2030年度の目標値は、名古屋市環境行動計画 2030（2018年3月策定）における値

※数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

市役所の最終エネルギー消費量の実績

部 門	実績(千 GJ)				削減率(%)		
	2013 年度 (基準年度)	2021 年度	2022 年度	2030 年度 目標値 (※)	2021 年度	2022 年度	2030 年度 目標値 (※)
市役所全体	8,772	7,866	7,793	7,017	△10.3%	△11.2%	△20%

※2030年度の目標値は、名古屋市環境行動計画 2030（2018年3月策定）における値

部門別の振り返り

一般事務事業	エネルギー効率に優れた空調・照明設備等の導入や運用改善、公用車への次世代自動車や低公害・低燃費車の導入が進んだほか、電力の排出係数が下がったことから、2013年度比で温室効果ガス及び最終エネルギー消費量が減少しました。
市バス・地下鉄事業	省エネ性能に優れた車両の導入や照明の LED 化が進んだほか、電力の排出係数が下がったことから、2013年度比で温室効果ガス及び最終エネルギー消費量が減少しました。
上下水事業	設備更新等にあわせた省エネ機器の導入が進むとともに、維持管理の工夫などが行れたほか、電力の排出係数が下がったことから、2013年度比で温室効果ガス及び最終エネルギー消費量が減少しました。
ごみ処理事業	エネルギー効率に優れた設備の導入や運用改善、ごみ収集車への次世代自動車や低公害・低燃費車の導入が進んだ一方で、プラスチック焼却量の増加などに伴い、そこから発生する温室効果ガスが増加したことから、2013年度比で温室効果ガスが増加しました。

3) 2030 年に向けた目標

- 市役所における温室効果ガス排出量と最終エネルギー消費量について、2013 年度を基準として、2030 年度までに以下のとおり削減することを目指します。

温室効果ガス排出量削減目標(2030 年度)

市役所全体	△42%(2013年度比)
一般事務事業	△56%(2013年度比)

市役所の 2030 年度の温室効果ガス排出量削減目標

部 門	実績(万トン-CO ₂)			2030 年度(目標年度)		
	2013 年度 (基準年度)	2021 年度	2022 年度	排出量 (万トン-CO ₂)	削減量 (万トン-CO ₂)	削減率 (%)
一般事務事業(※1)	20.0	16.2	16.6	8.7	△11.2	△56%
市バス・地下鉄事業	16.8	13.4	14.4	9.5	△7.3	△43%
上下水道事業	18.5	16.1	14.8	11.0	△7.5	△40%
ごみ処理事業(※2)	25.0	28.0	28.2	17.5	△7.5	△30%
合 計 (市役所全体)	80.3	73.8	74.0	46.8	△33.5	△42%

※1 本計画の策定に合わせて対象施設の見直しを行ったため、p97 の 2013 年度実績と値が異なる。

※2 「地方公共団体実行計画策定・実施マニュアル」(環境省)に基づき、プラスチック焼却に伴う CO₂ 排出量の算出方法の見直しを行ったため、p97 の 2013 年度実績と値が異なる。

※ 数値の単位未満は四捨五入のため、合計と内訳の計が一致しない。

最終エネルギー消費量削減目標(2030 年度)

市役所全体	△28%(2013年度比)
-------	---------------

市役所の 2030 年度最終エネルギー消費量削減目標

部 門	実績(千 GJ)		2030 年度(目標年度)		
	2013 年度 (基準年度)		消費量 (千 GJ)	削減量 (千 GJ)	削減率 (%)
市役所全体	10,564		7,637	△2,927	△28%

<一般事務事業とは>

- 市役所におけるオフィス活動などを指します。
- 国の政府実行計画が対象とする「政府の各行政機関が行うすべての事務及び事業」を本市の事業に照らし合わせると、本市では概ね「一般事務事業」がこれに相当します。

4) 各部門における取り組み

一般事務事業

緩和策・適応策の両方につながる取組

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
市施設における 省エネルギー対策の 推進 重点取組	高効率空調機器の導入や新築建築物の ZEB 化等の推進			名古屋市
【環境局、住宅都市局、 財政局、関係局】	照明の LED 化の推進			
	名古屋市公共施設等総合管理計画に基づく環境配慮の促進			
市施設における 再生可能エネルギー の導入推進 重点取組	市施設への太陽光発電等の再生可能エネルギー設備の導入と蓄電システムの導入推進			
【環境局、住宅都市局、 財政局、関係局】	水素エネルギーの利用拡大のための水素モビリティの導入推進			
	名古屋市公共施設等総合管理計画に基づく環境配慮の促進			
	再生可能エネルギー電力の積極的な導入			
公用車の電動化の 推進 重点取組	公用車への電動車の導入推進			
【環境局、関係局】	水素エネルギーの利用拡大のための水素モビリティの導入推進			
庁内のペーパーレス化 の推進 重点取組	印刷物の作成部数やコピー用紙の利用の適正化、電子メールの活用等の取り組みによる用紙類の削減			
【環境局、総務局、関係局】	DX の推進に伴うペーパーレス化の推進			
市施設における 生物多様性の保全と 緑化の推進	市施設の緑化面積の確保、屋上・壁面・駐車場緑化の推進			
【緑政土木局、住宅都市局、 環境局、関係局】	生物多様性に配慮した緑化の推進			
	木材利用の促進			
市施設における 雨水流出抑制の推進	透水性舗装、雨水浸透ます等の設置			
【上下水道局、環境局、関係局】	市施設の敷地面積に応じた雨水貯留・浸透施設の設置			

市バス・地下鉄事業

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
市バス・地下鉄事業における脱炭素化の推進 重点取組	照明の LED 化の推進			名古屋市
	バス車両の更新 エコドライブの推進			
	非化石エネルギー自動車の試行導入 地下鉄事業における非化石エネルギー電力の調達の検討			
	高圧配電の送電ロスの削減に向けた整備			
【交通局】				

上下水道事業

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
上下水道事業における 脱炭素化の推進 重点取組	自然流下方式による水運用範囲の拡大			名古屋市 事業者
	上下水道施設の設備更新等に合わせた省エネ型機器の導入や 維持管理の工夫による省エネの推進			
	下水汚泥の高温焼却、エネルギー効率に優れた下水汚泥処理施設の 導入、汚泥焼却燃料への都市ガスの採用			
	下水汚泥から石炭代替燃料として利用可能な固形燃料化物の製造・ 有効利用			
	高度処理水の一部を地域冷暖房の熱源として利用			
【上下水道局】				

ごみ処理事業

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
ごみ処理事業における 脱炭素化の推進 重点取組	ごみ収集車への次世代バイオディーゼル燃料の試行導入と使用			名古屋市
	ごみ焼却工場の整備に合わせた発電設備の高効率化、省エネ機器等の導入			
	ごみ焼却工場への CCUS などの新たな技術の導入に向けた調査・検討			
	ごみ焼却工場から発生する余剰電力を他の施設で活用するための検討・対応			
【環境局】				

施策 9 気候変動の影響への適応

2030年の目指す姿

- 気候変動により、本市で起こり得る影響が適切に予測され、事前の備えが進められています。
- 適応策の推進により、気候変動による被害が回避・軽減されています。

1) 適応策について

適応策の必要性

- 地球温暖化に伴う気候変動に対処するには、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出を削減する「緩和策」に最優先で取り組むことが必要ですが、緩和策をどれだけ行ったとしても、ある程度の気温は上昇してしまうと予測されています(p14)。
- そのため、気候変動により既に現れている影響や今後、中長期的な視点で避けることのできない影響に対応するため、「適応策」を進めていく必要があります。
- 国及び県の気候変動適応センターとも連携し、情報収集・情報発信を行います。

本施策の位置づけ

- 本施策（施策 9）は、気候変動適応法第 12 条の規定に基づく「地域気候変動適応計画」として位置づけます。

2) 国における気候変動の影響評価

- 国の「気候変動適応計画」では、気候変動により影響が現れる分野や項目を整理し、重大性（影響の程度）、緊急性（影響の発現時期や、適応の着手と重要な意思決定が必要な時期）、確信度（証拠の種類、量、質など）の観点から評価を行っています。

国の影響評価の考え方

IPCC 第 5 次評価報告書の主要なリスクの特定の考え方、英国の気候変動リスク評価などを参考に、以下の尺度等により影響評価を行っています。

重 大 性	●特に重大な影響が認められる		◆影響が認められる
	・社会、経済、環境の観点から損失の程度等が特に大きいもの （人命、健康、地域社会、コミュニティ、 文化的資産、経済、環境・生態系機能）		・「特に重大な影響が認められる」の判断にあてはまらないもの
緊 急 性	●高い	▲中程度	■低い
	・既に影響が生じている ・できるだけ早く意思決定が必要	・21 世紀中頃までに影響が生じる可能性が高い ・概ね 10 年以内(2030 年頃より前)に重大な意思決定が必要	・影響が生じるのは 21 世紀中頃より先の可能性が高いまたは不確実性が極めて大きい ・概ね 10 年以内(2030 年頃より前)に重大な意思決定を行う必要性は低い
確 信 度	●高い	▲中程度	■低い
	・IPCC の確信度の「高い」以上に相当する	・IPCC の確信度の「中程度」に相当する	・IPCC の確信度の「低い」以下に相当する

※環境省「気候変動影響評価報告書総説（2020 年 12 月）」をもとに名古屋市作成

3) 名古屋市における気候変動の影響評価

●国の「気候変動適応計画」が示す分野・項目と影響評価等を参考に、本市における気候変動の影響を下記のとおり評価しました。

凡例 【重大性】 ●：特に重大な影響が認められる、◆：影響が認められる、－：現状では評価できない
 【緊急性】 ●：高い、▲：中程度、■：低い、－：現状では評価できない
 【確信度】 ●：高い、▲：中程度、■：低い、－：現状では評価できない

分野	大項目	小項目	重大性	緊急性	確信度
農業 林業 水産業	農業	水稻	●	●	●
		野菜等	◆	●	▲
		果樹	●	●	●
		畜産	●	▲	▲
		病害虫・雑草等	●	●	●
		農業生産基盤	●	●	●
水環境 水資源	水環境	湖沼・ため池	◆	▲	▲
		河川	◆	▲	■
		沿岸域及び閉鎖性海域	◆	▲	▲
	水資源	水供給（地表水）	●	●	●
		水供給（地下水）	●	▲	▲
		水需要	◆	▲	▲
自然生態系	陸域生態系	自然林・二次林	●	●	●
		里地・里山生態系	◆	●	■
		人工林	●	●	▲
		野生鳥獣の影響	●	●	■
		物質収支	●	▲	▲
	淡水生態系	湖沼・ため池	●	▲	■
		河川	●	▲	■
		湿原	●	▲	■
	沿岸生態系	温帯・亜寒帯	●	●	▲
	その他	生物季節	◆	●	●
		分布・個体群の変動（在来種）	●	●	●
		分布・個体群の変動（外来種）	●	●	▲

分野	大項目	小項目	重大性	緊急性	確信度
自然災害 沿岸域	河川	洪水	●	●	●
		内水	●	●	●
	沿岸	海面水位の上昇	●	▲	●
		高潮・高波	●	●	●
		海岸浸食	●	▲	●
	山地（土砂災害）	土石流・地すべり等	●	●	●
	その他	強風等	●	●	▲
健康	暑熱	死亡リスク等	●	●	●
		熱中症等	●	●	●
	感染症	水系・食品媒介性感染症	◆	▲	▲
		節足動物媒介感染症	●	●	▲
		その他の感染症	◆	■	■
	その他	温暖化と大気汚染の複合影響	—	—	—
産業 経済活動	製造業		◆	■	■
	食品製造業		●	▲	▲
	エネルギー	エネルギー需給	◆	■	▲
	商業		◆	■	■
	小売業		◆	▲	▲
	観光業	自然資源を活用したレジャー業	●	▲	●
国民生活 都市生活	都市インフラ、 ライフライン等	水道、交通等	●	●	●
	その他	暑熱による生活への影響等	●	●	●

4) 名古屋市の適応策

農業

想定される影響

- 気温上昇による農産物の生育障害、品質低下
- 病害虫の分布域の拡大や発生頻度の増加
- 台風や大雨による農地の浸水やハウス倒壊のリスク増加

実施する適応策

- 農業者の目的や段階に応じた支援を行うとともに、農業生産の基盤となる優良農地等の保全に努めていきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
生産緑地地区の指定・継続 【緑政土木局】	地区指定・継続（p 78）			市民 事業者 名古屋市
特定生産緑地への適切な移行の推進 【緑政土木局】	移行の推進（p 78）			
チャレンジファーマーカレッジ事業の実施 【緑政土木局】	事業の実施（p 78）			
農地バンク制度の運用 【緑政土木局】	制度の運用（p 78）			
市民農園等の設置 【緑政土木局】	設置の促進又は開設の支援（p 78）			
伝統野菜の普及啓発 【緑政土木局】	学校給食への利用や種子配布等による PR の実施（p 78）			
有機農業の支援 【緑政土木局】	転換希望農業者への支援施策に関する情報提供等の実施（p 78）			

想定される影響

- 水温上昇による、市内河川・ため池や本市の水道水源である木曽川の水質悪化（溶存酸素量の低下、植物プランクトンの増加による異臭味の増加等）、伊勢湾における赤潮の発生件数の増加
- 降水量の増加に伴う土砂の流出量増加により、河川・海域への汚濁負荷量の増加
- 年間の降水日数の減少による渇水の頻度の増加に伴う、取水制限等による市民生活への影響

実施する適応策

- 河川・ため池の水質の常時監視や、下水道における水環境の向上施策、水源の水質監視を進めます。
- 名古屋市を核としながら、木曽三川を中心とした流域圏内の住民・事業者の相互交流を促進するなど、伊勢湾流域圏内の連携を強化し、水源地の保全活動に取り組みます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
水質汚濁の常時監視 【環境局】	水質汚濁の常時監視、市民モニターによる調査			市民 名古屋市
環境科学調査センター における調査研究 【環境局】	水質常時監視の測定データの解析、公害の規制・指導に伴う調査、 行政課題に対する調査研究等			名古屋市
下水道による水環境の 向上 【上下水道局】	下水道の整備、水処理センターにおける高度処理、合流式下水道に おけるさらなる水質浄化			
水源の水質監視 【上下水道局】	木曽川やダム湖等における水質監視（水質調査）を定期的実施			
魅力ある水辺空間の 創出 【環境局、緑政土木局、 住宅都市局】	魅力ある水辺空間の創出（ p 79 ）に掲載の事業			市民 市民団体 事業者 名古屋市
健全な水循環の回復 のための取り組みの推 進 【環境局】	雨水貯留浸透の推進・啓発			市民 名古屋市
渇水への対応 【上下水道局】	水源の多系統化			名古屋市
木曽三川流域連携の 推進 【上下水道局】	流域自治体相互の連携の強化 住民や事業者の参加・交流による水環境保全への理解の向上			市民 事業者 名古屋市

自然生態系

想定される影響

- 気温上昇による生物の分布の変化、サクラやユリなどの花の開花時期の変化など
- 冷涼な生息環境や湿地を好む在来種の減少・消失や、外来種の侵入・定着
- 単一種に留まらない、種間の様々な相互作用への影響

実施する適応策

- 「なごや生物多様性保全活動協議会」をはじめ、市民、市民団体、事業者等との協働により、生物多様性についての調査や普及啓発等に取り組みます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
名古屋市版レッドリスト・レッドデータブックの作成 【環境局】	実態調査、リスト・ブックの作成・公表	実態調査、リストの改定		市民 市民団体 事業者 名古屋市
名古屋市版グリーンデータブックの作成 【環境局】	調査方法等の検討	実態調査、ブックの作成・公表		
身近な生きものの定点・定時調査の実施 【環境局】	調査方法等の検討	調査の実施、劣化場所の把握・保全		
なごや生きものの一斉調査の実施 【環境局】	なごや生きものの一斉調査の実施			
河川・ため池における生物調査の実施 【環境局】	定期的な実態調査の実施			
緊急に対応する必要がある外来種対策の実施 【環境局、関係局】	ヒアリなど、まん延した場合には著しく重大な影響を与えるおそれがある特定外来生物について、国や県との情報共有及び連携した対策の実施			
定着した外来種対策の実施 【環境局、関係局】	既存の生態系に被害を及ぼす特定外来生物をはじめとする生物の防除・普及啓発			

想定される影響

- 大雨の発生頻度の上昇等による浸水被害の増加（名古屋市西部（堀川より西側）及びその他湾岸部周辺を中心に洪水被害増大）
- 海面水位の上昇による高潮、高波による被災リスクの増加

実施する適応策

- まちづくりと治水との整合を図るとともに、河川や下水道などの相互調整を行いながら施設整備を進めます。
- 浸水被害を軽減するため、雨水流出抑制や市民の自助・共助を支援する取り組みを推進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
雨水流出抑制の推進 重点取組 【上下水道局、環境局、関係局】			雨水貯留浸透施設の市施設への設置および民間施設への普及・啓発の推進	名古屋市
名古屋港の防災機能強化 重点取組 【住宅都市局】			名古屋港管理組合による防潮壁整備の促進	
河川の整備 重点取組 【緑政土木局】			浸水被害の軽減を図るため、1 時間 63 mmの降雨を安全に流下させる河川改修等を実施	
ポンプ施設の更新・整備 重点取組 【緑政土木局】			ポンプ施設の計画的な維持管理のため、設備の特性に応じた時期に更新・整備を実施	
下水道による浸水対策事業 重点取組 【上下水道局】			1 時間 63mm の降雨に対して浸水被害をおおむね解消、 1 時間約 100mm の降雨に対して床上浸水のおおむね解消を目指した下水道施設の整備	
水防情報システムの運用 【防災危機管理局、緑政土木局】			市内の雨量・河川水位の状況や気象情報を把握する水防情報システムの安定運用	
			市民への水防に係る情報提供の充実	

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
ハザードマップ等の周知・啓発 【防災危機管理局】	ハザードマップ等の周知・啓発			名古屋市
地区防災カルテを活用した防災活動の推進 【防災危機管理局】	地区ごとの地域特性や防災取組状況を整理した「地区防災カルテ」を活用し、地域住民とともに、今後取り組むべき防災活動の検討・推進			市民 名古屋市
要配慮者利用施設等における避難確保計画の作成支援 【防災危機管理局】	利用者の安全な避難確保に係る施設管理者による計画の作成の支援			事業者 名古屋市
災害時の情報収集・情報伝達の充実 【防災危機管理局】	防災行政無線の維持管理、市民に対する災害時の情報伝達体制の充実			名古屋市
防災啓発媒体を活用した普及啓発 【防災危機管理局】	各種防災啓発媒体や各種ＳＮＳ等を活用した効果的な普及啓発			
道路・河川などの監視情報システムの運用 【緑政土木局】	設置しているカメラの画像情報を提供するシステムの運用			
児童・生徒への防災教育の推進 【教育委員会事務局】	「なごやっ子防災ノート」を作成し、児童・生徒に配付			市民 名古屋市
	児童・生徒の待機・引き取り訓練等の実践的な防災訓練			

想定される影響

- 暑熱による死亡リスクの増大や熱中症搬送者数の増加
- 蚊などの節足動物の分布可能域の変化による、媒介する感染症などのリスクの増加

実施する適応策

- 熱中症に関する普及啓発や、熱中症を未然に防ぐための取り組みを進めます。
- 蚊の捕集によるウイルス保有調査や防除運動などの取り組みを実施しつつ、最新の動向を注視していきます。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
熱中症対策 重点取組	熱中症予防方法や対処等の普及啓発			市民 事業者 名古屋市
	熱中症予防のための一時的避暑スポットの設置			
	小中学校、高等学校等への熱中症リスク予測データの提供			
	クールシェアの推進			
【健康福祉局、子ども青少年局、 教育委員会事務局、消防局、 環境局、防災危機管理局】	指定 準備	気候変動適応法に基づくクーリングシェルターの指定、開放		
蚊の捕集とウイルス保有調査 【健康福祉局】	蚊の種類の同定と病原ウイルスの検査を実施			名古屋市
蚊防除運動 【健康福祉局】	リーフレット等の配布、講習会の実施などによる蚊防除対策の啓発			市民 名古屋市
感染症発生動向調査事業 【健康福祉局】	全数報告対象感染症及び定点報告対象感染症の把握			名古屋市
衛生研究所での調査研究・情報提供 【健康福祉局】	感染症に関する調査研究・情報提供、 感染症発生動向の収集・分析及び情報提供			

想定される影響

- 地球温暖化とヒートアイランド現象による都市部の顕著な気温の上昇による、熱中症のリスク増大や快適性の低下、労働生産性の低下
- 豪雨や台風の発生頻度の増加による、エネルギー供給や地下街・地下鉄などのインフラ・ライフラインの被害
- 急激な気温変化や降雨量の変化に伴う農作物の品質悪化・収穫量減など、季節商品の需給予測の困難による小売業等への影響

実施する適応策

- 緑の保全・創出、グリーンインフラの取り組みの推進、水の有効利用など、自然を積極的に活かし、暑熱の影響の低減をはかる取り組みを進めます。
- 災害時の非常用電源に活用可能な太陽光発電と蓄電池の導入や、住宅の高断熱化を促進します。

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
緑の保全・創出 重点取組 【緑政土木局】	緑の保全・創出（p 77）に掲載の事業			市民 市民団体 事業者 名古屋市
都市の農地の保全 重点取組 【緑政土木局】	都市農地の保全（p 78）に掲載の事業			
魅力ある水辺空間の 創出 【環境局、緑政土木局、 住宅都市局】	魅力ある水辺空間の創出（p 79）に掲載の事業			
グリーンインフラの取り 組みの推進 重点取組 【環境局、緑政土木局、 住宅都市局、上下水道局、 関係局】	グリーンインフラの取り組みの推進（p 79）に掲載の事業			
水循環機能を利用した エコライフの普及啓発 等 【環境局】	打ち水など、水循環機能を利用したエコライフの啓発 水循環や水の有効利用についての啓発 湧水を活用したヒートアイランド現象緩和のための実証実験 （歩道を保水性の高いものに改良し、夏季に湧水を送水する実験） 涼しい空間を作り出すミスト発生器をイベントなどで設置し、その効果を 体感する機会を提供			

取組内容	前 期 (2024・2025 年度)	中 期 (2026・2027 年度)	後 期 (2028～2030 年度)	取組 主体
人工排熱低減の促進				名古屋市
【住宅都市局】	建築物からの人工排熱の低減			
再生可能エネルギーなどによる災害時におけるエネルギーの確保の推進				市民 事業者 名古屋市
重点取組	次世代自動車の普及促進（p 82） （電動車の普及促進、充電設備の整備促進）			
	太陽光発電設備の導入促進（p 87） （住宅、事業用太陽光発電設備の導入支援）			
	自立・分散型エネルギーシステムの導入促進（p 88） （太陽光発電設備、蓄電システム、HEMS、ZEH、V2H 充放電設備、 家庭用燃料電池システム等の導入補助）			
	燃料電池自動車の普及促進（p 89） （市民、事業者による燃料電池自動車の導入支援）			
	定置用燃料電池の導入促進（p 89） （家庭用、産業用燃料電池システムの導入支援）			
【環境局】				

第5章 計画の推進体制・進捗管理

1 推進体制

本計画は、本市と市民・事業者等の多様な主体が、役割分担のもと、パートナーシップによる取り組みを進めていくための共通の指針となるものであり、計画の進捗管理においても、多様な主体との連携により振り返り等を行っていきます。

また、施策のロードマップにおいて示す前期（2024・2025年度）、中期（2026・2027年度）、後期（2028～2030年度）の節目を捉え、PDCAサイクルによる点検・評価を行い、施策の見直し等を検討します。

進捗状況の把握

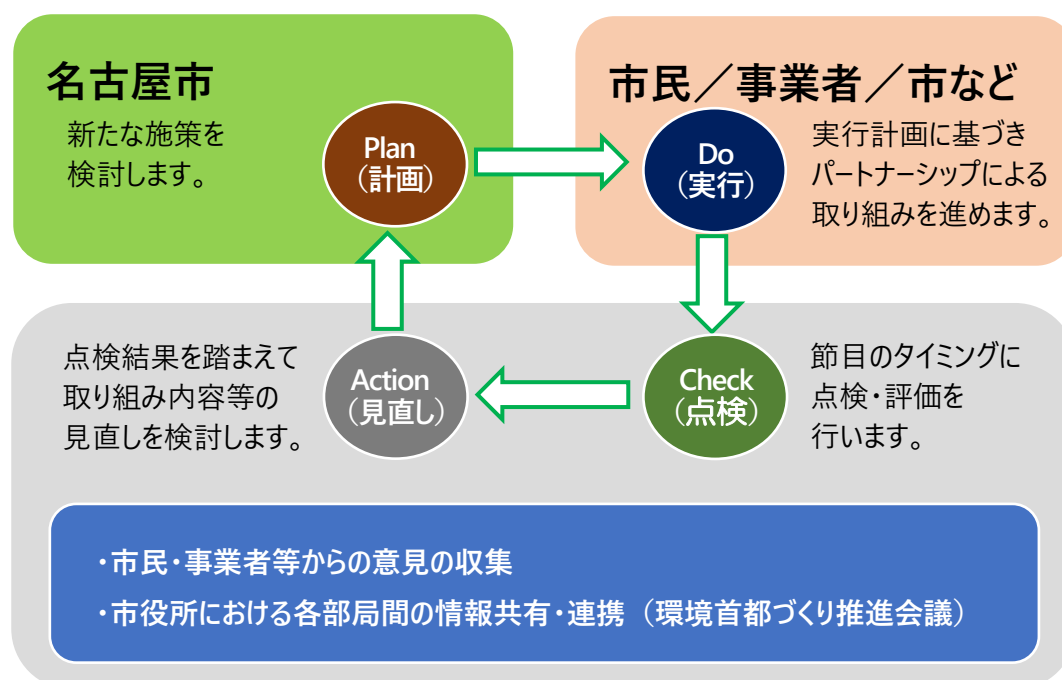
9つの施策ごとの達成度合を測るため、指標と目標値を設定します。また、市民意識や活動状況等を把握するための「状況把握項目」を設定し、定期的に比較・分析等を行います。

多様な主体との振り返り・今後の展開の検討

市民・事業者等からの意見の収集を行うほか、市役所において各部局間の情報共有等の場を設け、定期的な進捗管理と効果的な施策展開をはかっていきます。また、国や愛知県、他都市と連携した取り組みや情報発信等により、相乗効果を高めながら推進していきます。

進捗状況の公表

施策の実施状況や主要な指標等は、毎年度、市公式ウェブサイト公表するほか、主な取り組みを「名古屋市環境白書」において公表し、市民・事業者等と進捗状況を共有します。



2 進捗管理

(1) 進捗管理のための指標と目標値

2050 年に「目指す姿」の実現に向けて、2030 年度までの進捗状況を評価するため、9 つの施策ごとに「指標」を設定します。名古屋市長期戦略と前計画でそれぞれ指標としていたもの、及び社会情勢の変化などを踏まえた新たな指標により、適切な進捗管理をはかります。

2030 年までの 施策	指 標	現状値 (2022 年度)	目標値 (2030 年度)	本市他計画に おける記載
施策1 脱炭素型で自然を 活かしたまちづくり	拠点市街地及び駅 そば市街地の人口 密度	84 人/ha (2015 年)	84 人/ha 以上 (2035 年)(※1)	・集約連携型まち づくりプラン
	名古屋のみどりが 多いと思う人の割合	66% (2020 年度)	70%	・緑の基本計画
	新たに確保された 緑の面積(累計)	113 ha (2021 年度からの 2 か年)	400 ha (2021 年度からの 10 か年)	・総合計画 ・環境基本計画 ・緑の基本計画
	本市の脱炭素先行 地域における CO ₂ 排出量(※2)	—	実質 0 t-CO ₂	
施策2 モビリティ (交通・移動)の転換	市内主要地点 1 日 (平日)あたり自動 車交通量の合計	121 万台 (2021 年)	108 万台 (2029 年)	・総合計画
	市内の鉄軌道・市バ ス 1 日あたりの乗車 人員合計	204 万人 (2021 年度)	258 万人 (2029 年度)	・総合計画 ・交通計画
	市内の自動車保有 台数に占める環境 性能優良車の割合	73%	100%	・自動車環境対策 アクションプラン
施策3 住宅・建築物の 脱炭素化の促進	一定の省エネルギー 対策を講じた住宅 の割合	19.9% (2018 年)	35% (2028 年)	・住生活基本計画

各計画の正式名称

略称	正式名称
総合計画	名古屋市総合計画 2023
環境基本計画	第 4 次名古屋市環境基本計画
自動車環境対策アクションプラン	第 3 次なごや自動車環境対策アクションプラン
緑の基本計画	名古屋市みどりの基本計画 2030
交通計画	名古屋交通計画 2030
環境行動計画	名古屋市役所環境行動計画 2030
集約連携型まちづくりプラン	立地適正化計画 なごや集約連携型まちづくりプラン
住生活基本計画	名古屋市住生活基本計画 2021-2030

※1 現状のまま推移した際の推計は、77 人/ha (2035 年)

※2 みなとアクルスにおける民生部門(家庭部門及び業務その他部門)の電力消費に伴う CO₂ 排出量

2030 年までの 施策	指 標	現状値 (2022 年度)	目標値 (2030 年度)	本市他計画に おける記載
施策4 脱炭素型ビジネス スタイルとイノベー ションの促進	なごや SDGs グリーン パートナーズ登録認 定数(累計)	2,869 件	4,300 件	・総合計画 ・環境基本計画
	省エネルギー訪問相 談件数(年間)	2,358 件	2,000 件	・総合計画
施策5 再生可能エネルギ ーの普及拡大	太陽光発電設備の導 入容量	283,620kW	490,000kW	・総合計画
施策6 水素エネルギーの 普及拡大	燃料電池自動車の普 及及び水素ステーショ ンの整備	—	国の水素基本戦略 等の目標達成に貢 献する取り組みを 推進	
施策7 行動する人づくり・ パートナーシップの 推進	市民団体、事業者、教 育機関など「なごや環 境大学」を支える団体 数(累計)	517 団体	565 団体	・総合計画 ・環境基本計画
	温室効果ガスの削減 に取り組む市民の割合	57.9%	75%	・環境基本計画
施策8 市役所自らの取り 組み	温室効果ガス排出量	74.0 万 t-CO ₂	46.8 万 t-CO ₂	・環境行動計画
	電動車の導入割合 (※3)	15.7%	100%	・環境行動計画
	LED 照明の導入割合	31.2%	100%	・環境行動計画
	太陽光発電設備の 設置割合(※4)	38.6%	50%	・環境行動計画
	再生可能エネルギー 電力の導入割合	25.0%	60% (政府実行計画に準ずる 本市施設)(※5)	・環境行動計画
施策9 気候変動の 影響への適応	新たに確保された 緑の面積(累計) 【再掲】	113 ha (2021 年度からの 2 か年)	400 ha (2021 年度からの 10 か年)	・総合計画 ・環境基本計画 ・緑の基本計画

※3 代替可能な電動車がない車両(電動車の開発・市販が進んでいない車両、使用目的等から著しく困難な場合等)を除く

※4 太陽光発電設備を設置可能な建物における設置割合

※5 本庁舎、区役所・支所、各種事務所等のことをいう

(2) 状況把握項目

施策や施策の置かれた状況などを分析するための「状況把握項目」を設定し、定期的に把握します。

区 分	状況把握項目	現状値 (2022 年度)
市民意識・行動	生活に地球温暖化による影響が出ていると思う市民の割合	46.4%
	商品購入時に、環境情報(環境ラベルや説明文)を参考にしている市民の割合	35.9%
	フェアトレードを言葉も意味も知っている市民の割合	33.4%
	エシカル消費の普及・啓発イベント等における理解度	92.5%
交通・移動	公共交通が便利で利用しやすいと思う市民の割合	84.9%
	歩行者と自転車のそれぞれが、安全で快適に通行していると感じている市民の割合	39.7%
	歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長(累計)	119.0km
	ZEV(EV、FCV、PHV)の普及台数	11,529 台
再生可能エネルギー	太陽光発電設備の導入件数	42,707 件
資源循環	プラスチック類の総排出量(家庭系)	8.3 万トン
	プラスチック製容器包装の資源分別率(家庭系)	46.0%
緑化・農業	緑被率	21.5% (2020 年度)
	雨水の浸透・貯留率	15.1% (2020 年)
	雨水の蒸発散率	22.5% (2020 年)
	雨水の直接流出率	62.4% (2020 年)
	市民 1 人当たりの都市公園の面積	7.1 m ²
	名古屋の「みどり」に満足している市民の割合	65.9% (2020 年度)
	主な緑のまちづくり活動に携わった市民の延べ人数	149,000 人
	生産緑地の面積	224.3ha
生態系	レッドリスト掲載種数	植物 335 種 動物 419 種
	定着または確認されたことがある特定外来生物の種数	25 種
健康	熱帯夜の日数	35 日
	熱中症で搬送された人数(6~9 月)	1,089 人
防災	災害に強いまちづくりができていると思う市民の割合	56.0%
環境教育	環境学習センターの利用者数	28,690 人
	環境に関する情報発信が十分と感じている市民の割合	5.8%
	市民団体、事業者、教育機関などによる「なごや環境大学」の共育講座数	143 講座
	「なごや環境大学」の活動参加者数	15,162 人

参考資料

1 低炭素都市なごや戦略第2次実行計画の改定に係る懇談会

委員名簿

氏 名		所属・役職等
◎	奥 宮 正 哉	名古屋大学名誉教授
	加 藤 博 和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	後 藤 貴 登	一般社団法人中部経済連合会価値創造本部社会実装推進部 担当課長
	佐 藤 航 太	名古屋商工会議所産業振興部長
	杉 山 範 子	東海学園大学教育学部教育学科教授
	増 田 理 子	名古屋工業大学大学院工学研究科教授
	村 山 顕 人	東京大学大学院工学系研究科准教授
	百 瀬 則 子	一般社団法人中部 SDGs 推進センター副代表理事
	雪 田 和 人	愛知工業大学工学部電気学科教授兼エコ電力研究センター長
行政 機 関	末 吉 敏 弘	中部経済産業局資源エネルギー環境部エネルギー対策課長
	曾 山 信 雄	環境省中部地方環境事務所環境対策課長
	永 井 敏 和	愛知県環境局地球温暖化対策課長

(注) 敬称略、五十音順、2023年10月時点 ◎ 座長

検討経緯

日程		検討内容
2022 年 8 月 5 日	第 1 回懇談会	- 地球温暖化の現状と名古屋市の温室効果ガス排出状況 - 前計画の概要と取組状況 - 改定の進め方（基本方針、検討事項、スケジュール等）
2022 年 11 月 2 日	第 2 回懇談会	- なごやの現況とめざす将来像 - 温室効果ガス排出量の削減に向けた見通し
2023 年 3 月 23 日	第 3 回懇談会	- 再生可能エネルギー導入目標 - 適応策の考え方 - 骨子案の提示
2023 年 7 月 5 日	第 4 回懇談会	- 目標値の精査 - 施策の体系 - 素案の提示
2023 年 9 月 4 日	第 5 回懇談会	素案の提示
2023 年 10 月 25 日	第 6 回懇談会	素案の提示
2024 年 1 月 4 日 ～2 月 2 日		市民意見の募集
2024 年 3 月 28 日		名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030 策定

2 「地球温暖化対策」に関するアンケート

市民アンケート

1 調査概要

(1) 2022 年 12 月 14 日

愛知学院大学 「環境と法」 講座受講者

- ・ 標本数 40 名程度
- ・ 調査方法 会場回収
- ・ 回収結果 有効回収数 4 名（有効回収率 10%程度）

(2) 2023 年 2 月 12 日

地球温暖化対策シンポジウム参加者

- ・ 標本数 96 名
- ・ 調査方法 会場回収
- ・ 回収結果 有効回収数 63 名（有効回収率 65.6%）

(3) 2023 年 2 月 17 日

名古屋市高年大学 鯉城学園 2 年生 共通講座（地球温暖化）参加者

- ・ 標本数 205 名
- ・ 調査方法 会場回収
- ・ 回収結果 有効回収数 99 名（有効回収率 48.3%）

2 質問数 3 問

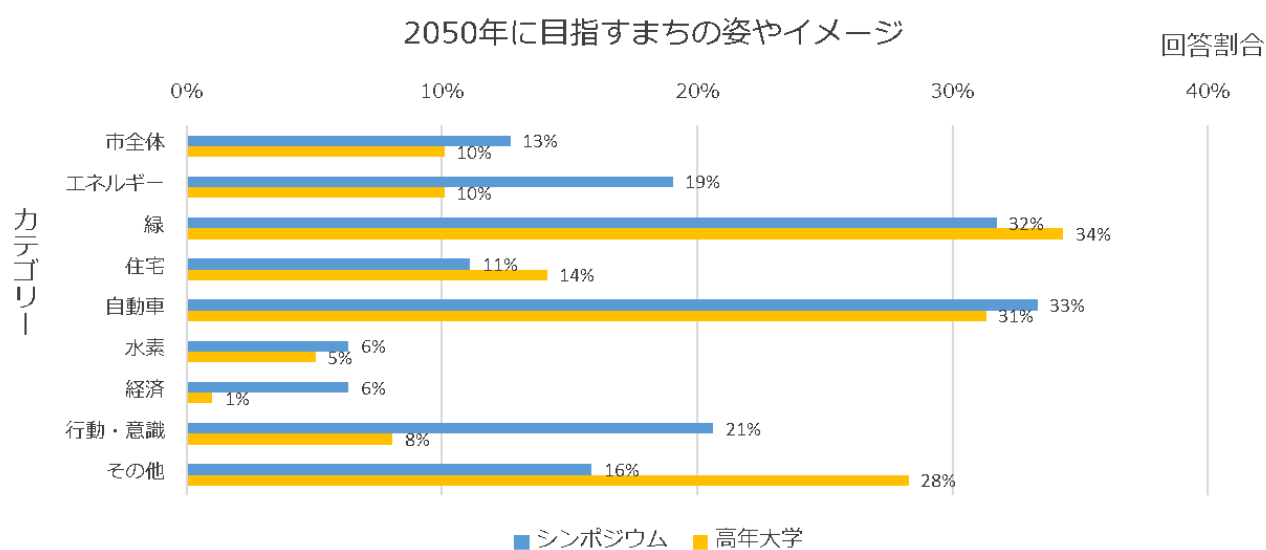
- ① 2050 年脱炭素社会の実現に向けて目指すまちの姿・イメージ
- ② 2050 年に目指す姿に向けて 2030 年にどうなっている必要があるか
- ③ 脱炭素社会実現に向けて名古屋市に取り組んでほしい・期待すること

3 調査結果

問1 国の方針に基づき、名古屋市の長期目標を「2050年 脱炭素社会の実現」とすることを検討していますが、その場合に、2050年に目指す「まちの姿」や「まちのイメージ」を記載してください。

【主な意見】

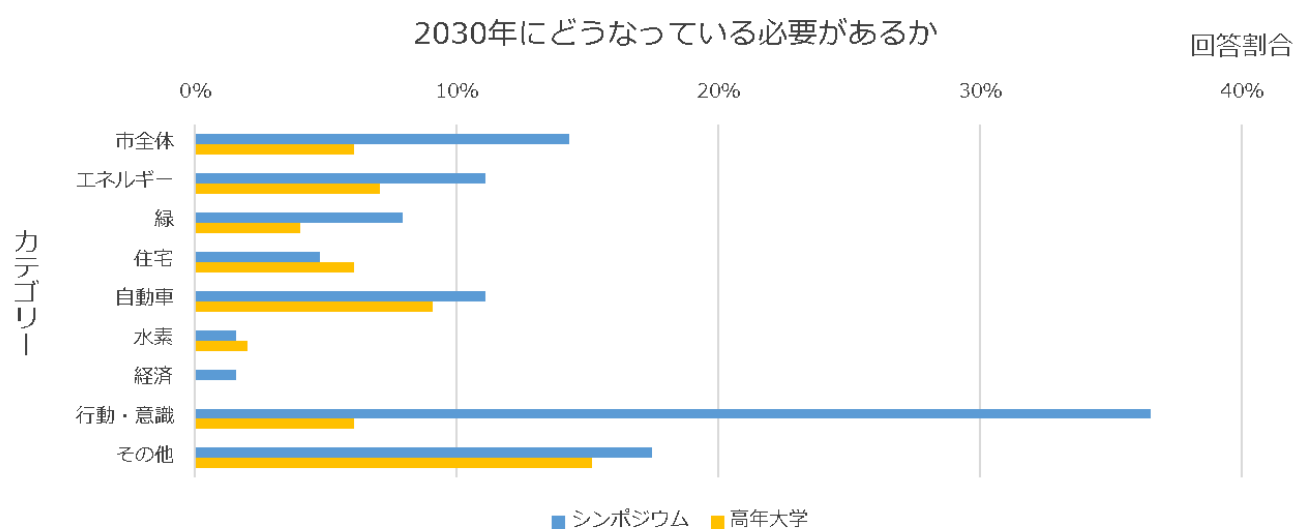
- ・居住地の集約による効率アップ
- ・省エネと再エネ導入のさらなる加速、再エネ電力の地産地消、再エネによる生活
- ・緑の多いまち、都心部に緑が導入され人が憩える場所が多く存在、さわやかな風が吹き抜けるまち
- ・省エネ住宅の増加、全ての住宅に太陽光パネル設置
- ・電気自動車や水素自動車の普及、車の数の減少、車がなくても暮らしやすいまち、自転車優先
- ・水素が当たり前となった生活、市内再エネ電力で水素発電→公共交通や非常用電源に利用
- ・脱炭素と経済・防災との関連付け、経済面からの脱炭素社会、DAC・CCUS
- ・一人一人の脱炭素への意識向上



問2 問1の「2050年に目指すまちの姿」の実現に向け、2030年には、どのような
 になっている必要があると思いますか。

【主な意見】

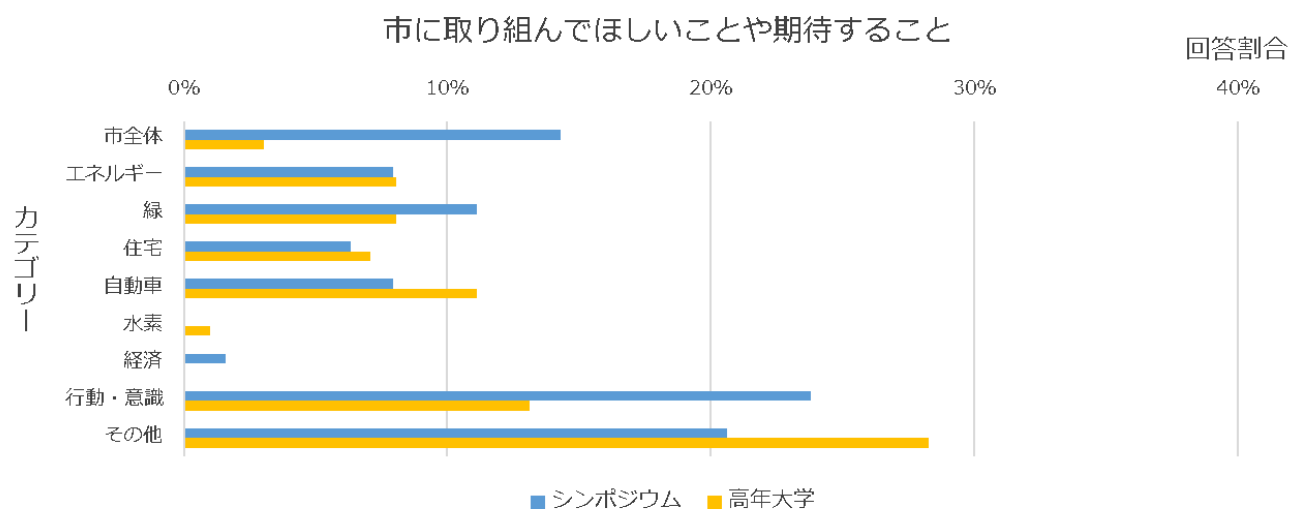
- ・脱炭素の半分程度（▲50%）を達成、2030年以降の方向性決めるため様々な取り組みの実施
- ・再エネ導入の加速、再エネシェア
- ・都市に緑が必要な意識付け、緑を増やす仕組みづくり、緑・運河・川の有効活用
- ・新築で再エネ導入が進む
- ・自動車の電動化の加速、車社会からのスタイル変更、水素ステーションの増加
- ・水素サプライチェーン構築に向けた協力体制
- ・脱炭素への意識向上、情報発信の強化



問3 その他、脱炭素社会の実現に向け、名古屋市に取り組んでほしいことや期待することを、ご自由にご記入ください。

【主な意見】

- ・公共空間の利用の改善
- ・市民や事業者が温暖化対策に取り組みやすい仕組みづくり
- ・省エネ策の提示・実施、サブスク
- ・太陽光発電設備の設置促進
- ・樹木を切らない、緑を増やす
- ・省エネ関連補助金の拡充
- ・ガソリン車の廃止、市バスへのエコカー導入
- ・情報発信の強化、コミュニケーションの場づくり、関心がない人をどう巻き込むか



事業者アンケート

1 調査概要

- ・調査対象 なごや SDGs グリーンパートナーズ事業所
- ・標本数 1,026 事業者
- ・調査方法 メールによる回答
- ・調査期間 2023 年 1 月 31 日～2023 年 2 月 14 日
- ・回収結果 有効回収数 292 事業者（有効回収率 28.5%）
【内訳】中小企業 235（80.5%）、大企業 50（17.1%）、不明 7（2.4%）

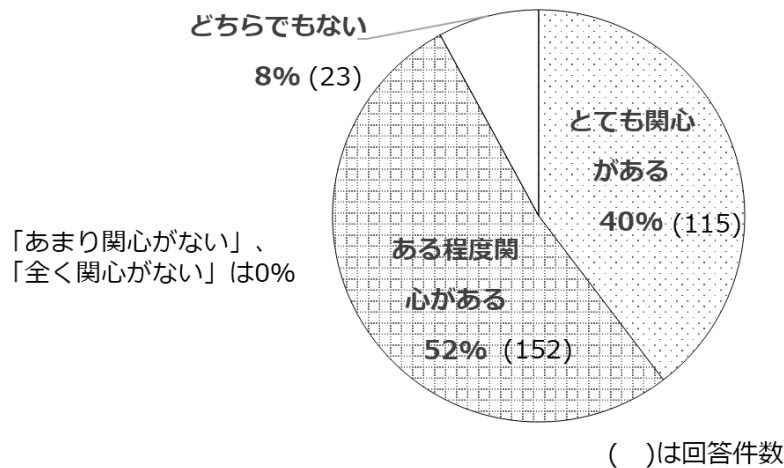
2 質問数 7 問

- ①「地球温暖化」への関心
- ②「地球温暖化」について関心のある内容
- ③「地球温暖化対策」への取り組み
- ④「地球温暖化対策」に関して課題となっていること
- ⑤ コロナによる「地球温暖化対策」の取り組みへの影響
- ⑥ エネルギー価格高騰による「地球温暖化対策」の取り組みへの影響
- ⑦「地球温暖化対策」に取り組むうえで名古屋市に期待すること

3 調査結果

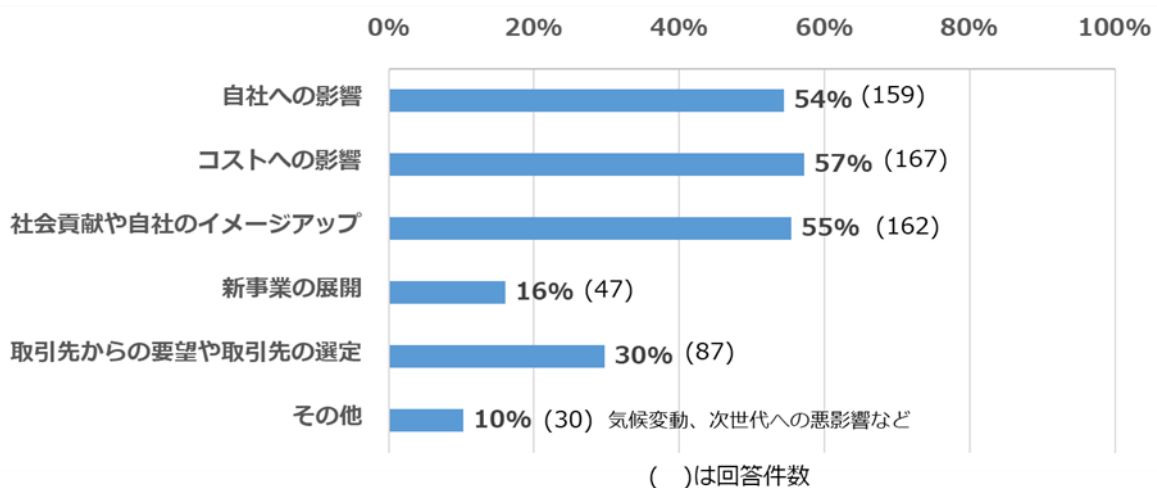
問1 「地球温暖化」について関心がありますか。

- ・地球温暖化について9割が関心あり。
（「とても関心がある」、「ある程度関心がある」の合計）



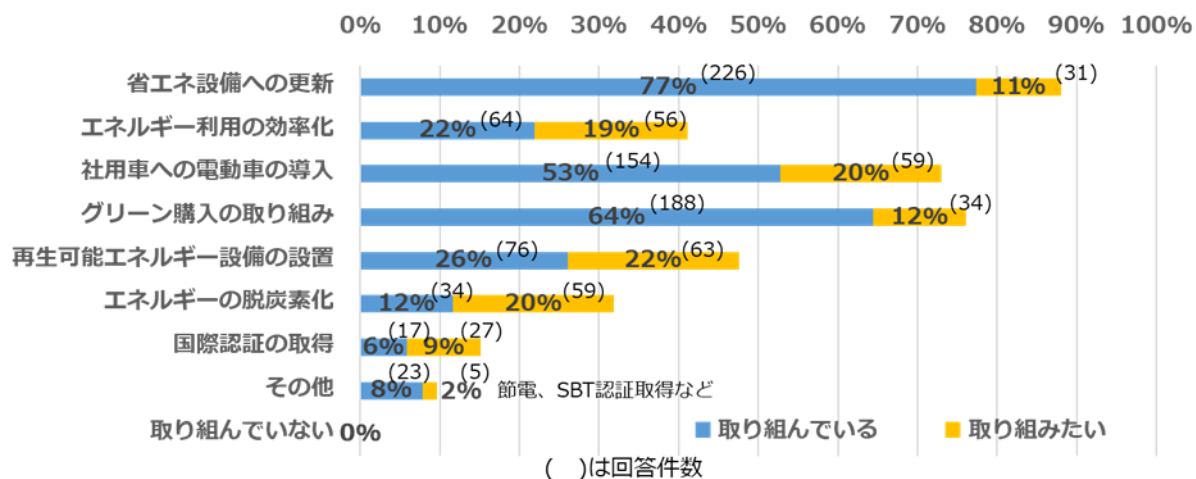
問2 「地球温暖化」について関心のある内容は何ですか。

- ・「自社への影響」、「コストへの影響」、「社会貢献や自社のイメージアップ」という観点で地球温暖化に関心のある事業者が5割以上。
→ポジティブ、ネガティブ両側面で関心が高い。



問3 「地球温暖化対策」として取り組んでいる、又は取り組みたいことはありますか。

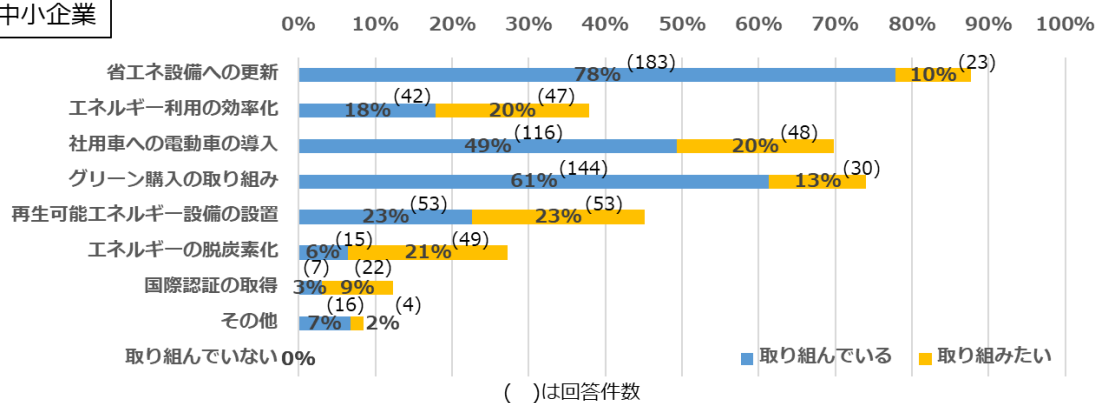
- ・最も多く取り組んでいるのは「省エネ設備への更新」で77%、「環境配慮商品の調達などのグリーン購入の取り組み」64%、「社用車への電動車の導入」53%。
→コストの掛かることにも積極的に取り組んでいる。



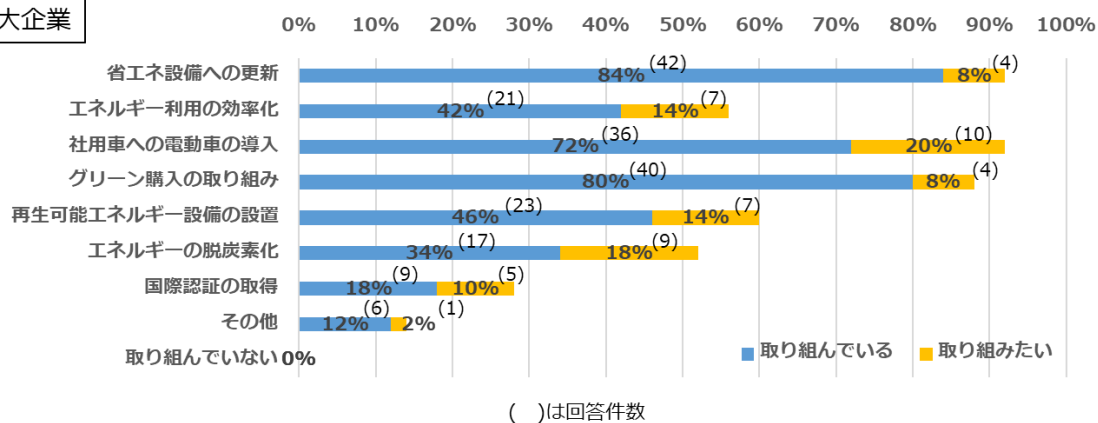
問3 (補足)

- ・大企業は中小企業よりも取り組み済みの割合が高い傾向にある。

中小企業

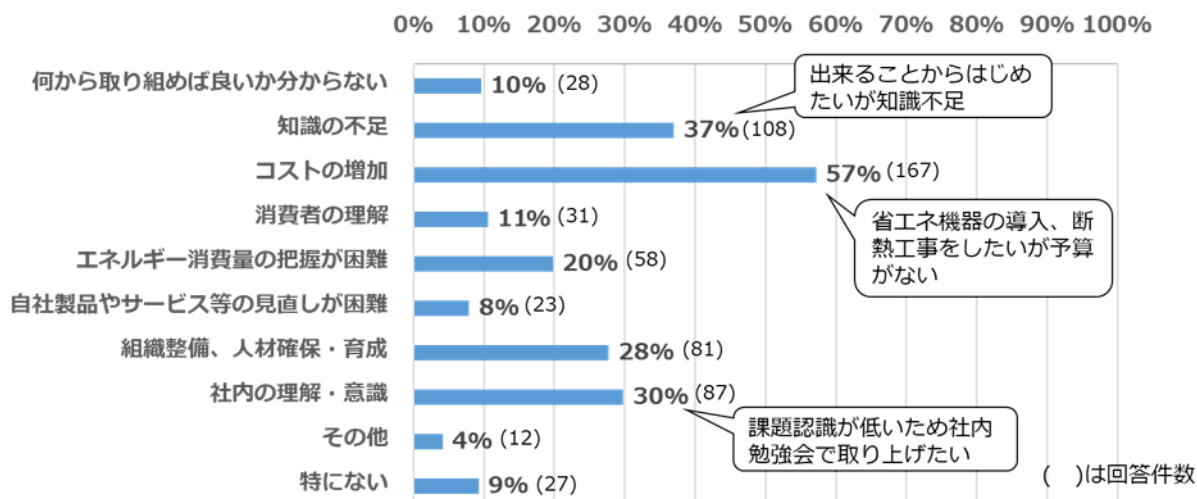


大企業



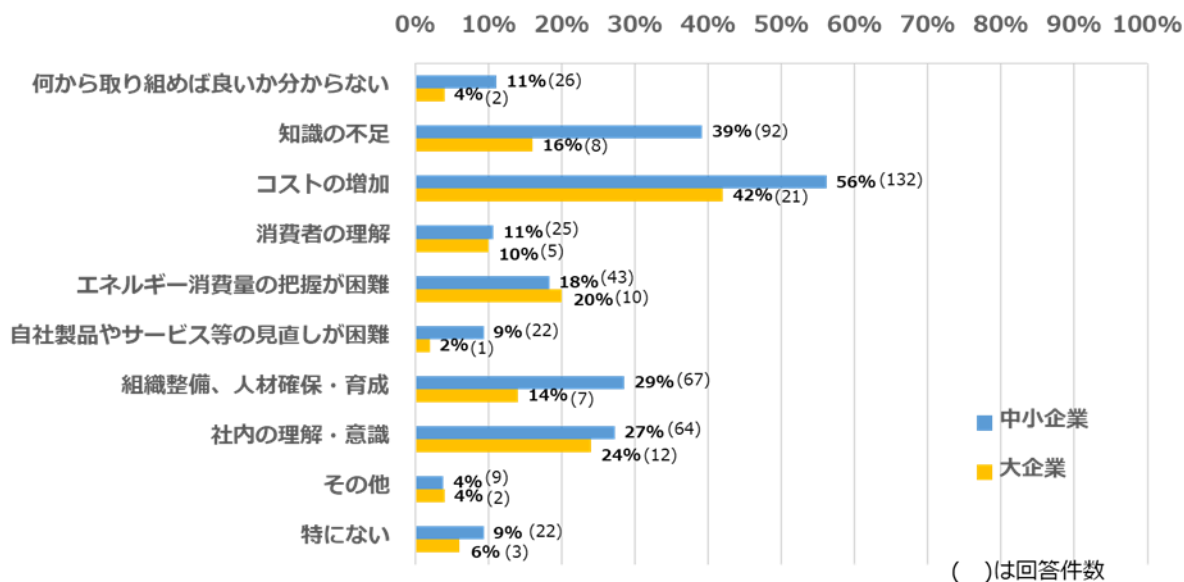
問4 「地球温暖化対策」に関して課題となっていることはありますか。

- ・「コストの増加」が最も多く 57%、「知識の不足」37%、「社内の理解・意識」30%、「組織整備、人材確保・育成」28%と続く。



問4 (補足)

- ・全体的に大企業よりも中小企業の方が課題が多い傾向にある。
- ・「コストの増加」については、大企業でも4割以上が課題と捉えている。



問5 新型コロナウイルス感染症の拡大によって「地球温暖化対策」の取り組みに変化はありましたか。

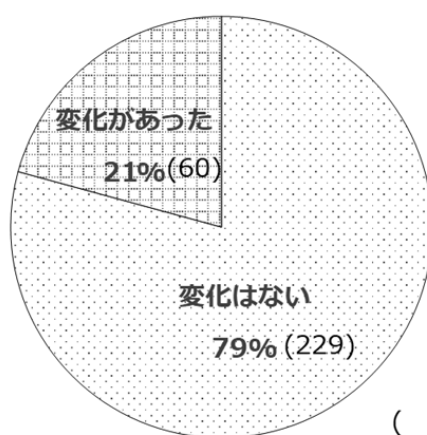
- ・2割が変化があったと回答。ポジティブ・ネガティブ両側面の変化あり。

【ネガティブ意見】

- ・換気が増えエアコン効率が悪化し電力使用量が増加
- ・ペーパータオル、除菌シートの使用でゴミが増加

【ポジティブ意見】

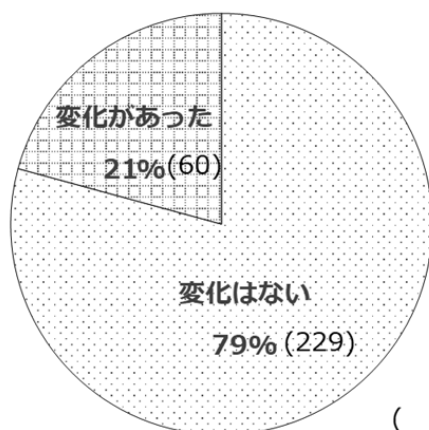
- ・テレワークや在宅勤務の実施で移動にともなうCO₂を削減
- ・省エネや資源節約の意識の向上



()は回答件数

問 6 昨今のエネルギー価格の高騰によって「地球温暖化対策」の取り組みに変化はありましたか。

- 3 割が変化があったと回答。うち 8 割以上は省エネ意識の向上、節電行動の増加といった温暖化対策にはポジティブな意見である一方、予算の圧迫（コスト増大、省エネ対策）や再エネ電力の使用をやめたなどネガティブ意見もあり。

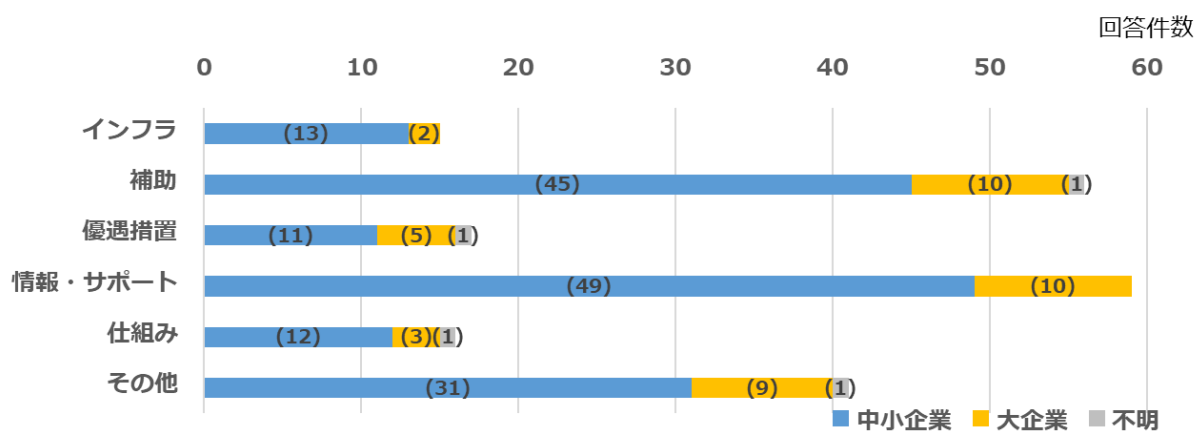


()は回答件数

問 7 「地球温暖化対策」に取り組むうえで、どのようなことを名古屋市に期待しますか。

【主な意見】

- EV 充電スポットの拡大、脱自動車につながる環境整備
- 補助金や助成金による支援及びそのメニューの拡充
- 税制優遇
- 温暖化対策に関する情報や学習資料の提供
- 市民、事業者の意識向上のための仕組みづくり
- 行政自身による率先した取り組み



3 用語解説

英数字

スリーアール 3 R	「Reduce＝リデュース(発生抑制)」、「Reuse＝リユース(再使用)」、「Recycle＝リサイクル(再生利用)」の3つの頭文字をとった言葉で、ごみ減量のために必要な取り組みを表す。
ベムス BEMS	Building Energy Management System の略で、ビルでエネルギーの「見える化」などを実施し、エネルギーを合理的に利用するための活動や仕組みのこと。
キャスビー CASBEE	Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency の略で、建築環境総合性能評価システムのこと。本市では、全国版の評価システムである「CASBEE 新築」をもとに、「CASBEE 名古屋」を作成し、建築物における環境に配慮した取り組みを評価している。
シーシーユーエス C C U S	CO ₂ の回収・有効利用・貯留(Carbon dioxide Capture, Utilization or Storage)の略語で、火力発電所や工場などからの排気ガスに含まれるCO ₂ を分離・回収し、資源として作物生産や化学製品の製造に有効利用する、または地下の安定した地層の中に貯留する技術。
ダック DAC	大気からCO ₂ を直接回収する技術で、空気を化学溶液に通してCO ₂ を除去する手法や、化学的に結合するフィルターを用いてCO ₂ を回収し貯留する手法がある。
イー フューエル e-fuel(合成燃料)	CO ₂ と水素を合成して製造される人工的な燃料。
イーエスジー E S G 投資	環境(Environment)、社会(Social)、ガバナンス(Governance)に関する情報を考慮した投資のこと。
イーバイ E V	Electric Vehicle の略で、電気自動車のこと。
エフシーバイ F C V	Fuel Cell Vehicle の略で、燃料電池自動車のこと。燃料電池で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーを使って、モーターを回して走る自動車。
フェムス FEMS	Factory Energy Management System の略で、工場でエネルギーの「見える化」などを実施し、エネルギーを合理的に利用するための活動や仕組みのこと。
ヘムス HEMS	Home Energy Management System の略で、住宅でエネルギーの「見える化」などを実施し、エネルギーを合理的に利用するための活動や仕組みのこと。
ピーエイチバイ P H V	Plug-in Hybrid Vehicle の略で、プラグインハイブリッド自動車のこと。外部から充電した電気のみで走行することもできるハイブリッド自動車。
ベタジュール P J	エネルギー量の単位で、千兆(10 の 15 乗)ジュール。1 ジュール≒0.239 カロリー。
アールイーハック R E 100	企業が自らの使用電力を 100%再生可能エネルギーで賄うことを目指す国際的なイニシアティブのこと。
スコープワン ツー スリー Scope1、2、3	モノがつくられ廃棄されるまでのサプライチェーンにおける温室効果ガス排出量の分類方法のこと。 Scope1: 燃料の燃焼、製品の製造など事業者自ら直接排出する温室効果ガス Scope2: 他者から供給された電気・熱・蒸気の使用に伴い間接的に排出する温室効果ガス Scope3: 原材料仕入れや販売後に排出される Scope1,2 以外で間接的に排出される温室効果ガス
エスエヌエス S N S	Social Networking Service(Site)の略で、インターネット上で友人を紹介しあって、個人間の交流を支援するサービス(サイト)のこと。
エスアールティー S R T	Smart Roadway Transit の略で、技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート(Smart)さを備え、路面(Roadway)を走ることでもちの回遊性やにぎわいを生み出す、今までにない新しい移動手段(Transit)の呼称。
ブイトウエイチ V 2 H 充放電設備	Vehicle to Home の略で、電気自動車などに蓄えた電気を住宅などに供給できる機能を持つ設備のこと。

ゼ・ブ ZEB	Net Zero Energy Building の略で、断熱性能の高い窓や LED 照明などを導入し省エネルギー化を実現した上で、太陽光発電などの再生可能エネルギーを導入することにより、正味の年間エネルギー消費量がゼロ以下となる建築物のこと。
ゼッチ ZEH	Net Zero Energy House の略で、断熱性能の高い窓や LED 照明などを導入し省エネルギー化を実現した上で、太陽光発電などの再生可能エネルギーを導入することにより、正味の年間エネルギー消費量がゼロ以下となる住宅のこと。集合住宅における取り組みは、ZEH-M と呼ばれている。
ゼ・ブ ZEV	Zero Emission Vehicle の略で、有害な排出ガスを出さない自動車のこと。一般的には電気自動車や燃料電池自動車が該当するが、プラグインハイブリッド自動車を含める場合もある。

あ行

アジア・アジアパラ競技大会	アジア版オリンピックとも言われ、アジア・オリンピック評議会に加盟する 45 の国と地域が参加する大会。2026(令和 8)年に愛知・名古屋で第 20 回アジア競技大会、第5回アジアパラ競技大会が開催される。
アップサイクル	単なる再使用や素材の原料化ではなく、もともとの素材の特徴を活かしつつ、元の製品よりも次元・価値の高いモノを生み出すこと。
新たな路面公共交通システム	名古屋駅や栄、名古屋城、大須など、都心部の魅力ある地域をつないで回遊性を高め、賑わいを面的に拡大する新たな都市のシステムのこと。
イノベーション	従来の考え方にとらわれない自由な発想で、新たな価値を生み出し、人々の生活に劇的な変化をもたらすこと。
インフラ	道路や公園、上下水道施設など、生活や産業の基盤となる施設のこと。インフラストラクチャー。
ウォーカブル	居心地がよく、歩きたくなるまちなかのこと。
雨水流出抑制	雨水を一時的に貯めたり地中に浸透させたりして、河川・下水道へ流れ出る雨水の量を抑制すること。
駅そば生活	駅を中心とした歩いて暮らせる生活。
エコドライブ	ふんわりスタートやアイドリング・ストップなど、環境負荷の軽減に配慮した自動車の運転方法や使い方。
エシカル消費	消費者それぞれが各自にとっての社会的課題の解決を考慮したり、そうした課題に取り組む事業者を応援しながら消費活動を行うこと。

か行

カーシェアリング	1 台の自動車を複数の人が共同で使うこと。
カーボンオフセット	日常生活や経済活動において避けることができない CO ₂ 等の温室効果ガスの排出について、まずできるだけ排出量が減るよう削減努力を行い、どうしても排出される温室効果ガスについて、排出量に見合った温室効果ガスの削減活動に投資すること等により、排出される温室効果ガスを埋め合わせるという考え方。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量との間の均衡が保たれること。
カーボンニュートラルポート / CNP	水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵・利活用などをはかるとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする港湾のこと。
カーボンフリー水素	製造から使用までトータルで CO ₂ を排出しない、再エネを使って製造された水素。
ガイドウェイバス	ガイドレールを備えた専用軌道上を、バスに取り付けられた案内輪を利用してハンドル操作が不要な半自動運転を実現したバスのこと。

外来種	人間の活動などにより他の地域から持ち込まれた生物であり、特に、野生化して世代交代を繰り返すようになり、在来の生態系に定着した動植物を指す。地域の自然環境に大きな影響を与えるものや生態系への脅威となる外来生物を侵略的外来種と呼ぶ。
環境影響評価制度	道路や鉄道の建設、大きな建物の建築などの事業を行う場合に、それが周辺の環境にどのような影響を与えるかを事業者が事前に調査、予測、評価するとともに、その結果を公表し、市民、行政からの意見を事業計画に反映させることによって、より環境に配慮した事業にしていけることを目的とした仕組み。
環境性能優良車	本市の定義では、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、優良ディーゼル車、優良ガソリン車、優良 LP ガス車を指す。
技術シーズ	新技術の発展につながる可能性を秘めた発見や技術など。
グリーンインフラ	自然環境が有する多様な機能（生きものの生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制など）を積極的に活用して、さまざまな効果を得ようとする取り組み。
グリーン購入	製品やサービスを購入する際に、環境を考慮して、必要性をよく考え、環境への負荷ができるだけ少ないものを選んで購入すること。
交通エコライフ	自動車に頼らず、バスや鉄道、徒歩、自転車などの環境にやさしい交通手段を賢く使い分けるライフスタイルのこと。
高度処理水	従来の処理方法に比べ窒素・りんなどを多く除去できる処理方法（嫌気好気法や急速ろ過法など）で下水を処理した水のこと。
コミュニティサイクル	利用・返却が同じ場所となるレンタサイクルとは異なり、専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。

さ行

再生可能エネルギー	太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマスなど、一度利用しても比較的短い期間で再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギーのこと。発電時や熱利用時に温室効果ガスがほとんど発生しない点でも優れている。
（里地）里山	薪や堆肥を得るなど、地域の人々の持続的な利用を通じて育まれてきた森林であり、なごや近辺では主にコナラやアベマキなどの二次林で構成される。
サプライチェーン	商品の企画・開発から、原材料や部品などの調達、生産、在庫管理、配送、販売、消費までのプロセス全体。
シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎなどの交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものにする。
シェアサイクル	サイクルシェアリングの1つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。
シェアリングエコノミー	典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービス。貸主は遊休資産の活用による収入、借主は所有することなく利用できるメリットがある。
次世代自動車	CO ₂ 排出量の削減効果が大きい、燃料電池自動車・電気自動車・プラグインハイブリッド自動車などエコカーの中でも特に排出ガス性能が優れ、環境にやさしい自動車のこと。ガソリン以外の燃料や電気を使って走るため、排出される CO ₂ や大気汚染物質が少ない（または全く出ない）ほか、燃費性能も優れている。
持続可能な開発目標 （エスディージーズ （SDGs））	2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2030 年までの国際目標のこと。SDGs（Sustainable Development Goals）。

市民農園	市、農協、農家、企業などが開設する貸し農園。
集約連携型都市構造	駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化などの多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観、歴史、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造。
循環型社会	自然界から採取する資源をできるだけ少なくし、資源の有効利用、再利用、再資源化などによって、廃棄物を最小限におさえる社会。
常住人口	国勢調査時に常住している場所で調査する方式による人口のこと。
食品ロス	本来食べられるのに関わらず捨てられてしまう食品のこと。
自立・分散型エネルギー	再生可能エネルギーなどの地域に分散している比較的小規模なもので、災害による停電時などにも、地域内や住宅内でエネルギーの供給が可能なもの。
新型コロナウイルス	人や動物の間で広く感染症を引き起こすコロナウイルスの新型として見つかったウイルスのこと。飛沫や接触によって感染する感染症として 2019 年末前後から世界的に流行し、多くの死者が発生したほか、経済的にも多くの損失を引き起こした。
人工排熱	工場、オフィスビルの情報機器や空調に起因する建物排熱や自動車走行に伴う自動車排熱、工場などの生産活動に伴うエネルギー消費によって生ずる工場排熱などのこと。
(既存)ストック (「住宅ストック」がある)	既築の住宅物件のこと。
ストロー現象	高速交通機関の整備により集積の大きな都市に小さな都市の都市機能が吸収される効果のこと。一部では高速交通機関の整備によるその経路上の中間地域の空洞化現象とも定義される。
スマート農業	ロボット技術や ICT を活用して超省力・高品質生産を実現する新たな農業。
生産年齢人口	一般に生産活動に従事する年齢層の人口のこと。多くは 15～64 歳を指すことが多い。
生産緑地	市街化区域内の農地のうち、一定の要件を満たす土地を、関係権利者からの申し出を受けて都市計画により指定する制度。永続的な営農が義務づけられる一方で、税制優遇などのメリットがある。
生態系	食物連鎖などの生物間の相互関係と、生物とそれを取り巻く大気・水などの無機的環境の間の相互関係を総合的に捉えた生物社会のまとまりを示す概念。
生物多様性	地球上には数百万種ともいわれる多様な生物が存在する。このような種の多様性に加えて、種内の多様性(地域個体群など遺伝子レベルの多様性)、生態系の多様性を含む概念。
ゼロエミッション船	水素・アンモニア等を燃料とし、運航に当たって温室効果ガスを排出しない船舶のこと。
ソーラーカーポート	カーポートの屋根部分に太陽電池モジュール(パネル)を搭載した太陽電池発電設備。
ソーラーシェアリング (営農型太陽光発電)	農地に支柱を立てて上部空間に太陽光発電設備を設置し、太陽光を農業生産と発電とで共有する取り組み。

た行

代表交通手段	交通手段は大きく、鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩の5つに分けられる。ひとつのトリップ(移動)でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを代表交通手段という。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。
宅配ロボット	小売店舗等から荷物を配送するロボット。
脱炭素社会	人の活動に伴って発生する温室効果ガスの排出量と吸収作用の保全及び強化により吸収される温室効果ガスの吸収量との間の均衡が保たれた社会のこと。

地域循環共生圏	各地域が美しい自然景観などの地域資源を最大限活用しながら自立・分散型の社会を形成しつつ、地域の特性に応じて資源を補完し支え合うことにより、地域の活力が最大限に発揮されることを目指す考え方。
地域冷暖房	一定域内の建物に対して、熱供給設備で発生した、冷水・温水・蒸気などを導管を通じて供給し、エリア全体でまとめて冷房・暖房・給湯を行うシステム。
地球温暖化	人の活動に伴って発生する温室効果ガスが大気中の温室効果ガスの濃度を増加させることにより、地球全体として、地表、大気及び海水の温度が追加的に上昇する現象。
地産地消	地元の農産物などを地元で消費する活動のこと。
中部圏低炭素水素認証制度	中部圏(岐阜、愛知、三重の3県)において、低炭素な水素サプライチェーン構築に取り組む事業者を支援するため、水素の製造、輸送、利用に伴うCO ₂ の排出が少ない水素を「低炭素水素」として、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議が認証・情報発信する制度。
沖積平野	河川によって上流から運ばれてきた土砂が、長期間にわたり堆積することによって形成される比較的平らな地形。災害に対して脆弱な地形であるものの、日本においては人口の大部分が集積している。
低炭素社会	化石燃料の使用などによるCO ₂ の排出が少ない社会。実現に向けて、エネルギー利用の削減、再生可能エネルギーの開発などの対策が必要となる。
低炭素モデル地区	市内各所での開発事業を低炭素なものへと誘導するため、低炭素なまちと暮らしの姿を市民・事業者具体的に示すモデルとして本市が認定した地区。2015年に「錦二丁目低炭素地区まちづくりプロジェクト」及び「みなとアクルス開発事業」の2事業を認定。
デコ活	「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」の愛称であり、CO ₂ を減らす(DE)脱炭素(Decarbonization)と、環境に良いエコ(Eco)を含む「デコ」と活動・生活を組み合わせた新しい言葉。
デジタルトランスフォーメーション(ディーエックス D X)	将来の成長、競争力強化のために、新たなデジタル技術を活用して人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。
テレワーク	ICTを利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
電動車	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車及びハイブリッド自動車をいう。
透水性舗装	路面に降った雨水を地中に浸透させることを目的とした舗装。歩道や駐車場、公園などで採用されている。
道路率	土地全体(行政区域面積)に占める道路の面積の割合。
特定外来生物	外来生物(海外起源の外来種)であって、生態系、人の生命・身体、農林水産業へ被害を及ぼすもの、または及ぼすおそれがあるものの中から外来生物法により指定されるもの。
都市型水害	大都市に発生する都市特有の水害。都市では地面の大半がコンクリートやアスファルトで覆われているため、降雨が一気に側溝へ流れ込む。集中豪雨時は排水が追いつかず、地下空間などに流れ込み、浸水被害を受けることがある。
都市計画公園緑地	都市計画法に基づき、都市計画でその区域が定められている公園緑地。
都市計画道路	都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路。
都市公園	都市公園法により次のうちいずれかに該当するものとされている。 ①都市計画施設である公園または緑地で、地方公共団体が設置するもの ②地方公共団体が都市計画区域内において設置する公園または緑地 ③国が設置するもので、都府県の区域を越えるような広域の見地から設置する都市計画施設である公園など

な行

なごや SDGs グリーンパートナーズ	事業活動における SDGs 及び環境に配慮した取り組みを自発的かつ積極的に実施している事業所を登録・認定し、自主的な取り組みを支援する制度であり、前身である「エコ事業所認定制度」に SDGs の視点を盛り込んだもの。
---------------------	--

は行

パークアンドライド	自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する交通手法のこと。
パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1~2 人乗り程度の車両。
バイオマス	生物資源(bio)の量(mass)を示す概念であり、動植物に由来する有機物である資源(化石資源を除く)。
ハザードマップ	自然災害による被害が想定される区域や被害の程度、避難所などの情報を地図上に明示して公開しているもので、その地域の住民が安全に避難できることを主な目的としている。
バリアフリー	高齢者・障害者などが、社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的、情報面での障壁を除去するという考え方。
ヒートアイランド現象	都市部の気温がその周辺の郊外部に比べて高温を示す現象。等温線を描くと都市部が島の形に似ることからヒートアイランド現象と呼ばれている。
フードドライブ	家庭にある手つかず食品を持ち寄り、まとめてフードバンク活動団体や地域の福祉施設などに寄付する活動。
フェアトレード	開発途上国の原料や製品を適正な価格で継続的に購入することで、生産者や労働者の生活改善と自立を目指すもの。その理念は、環境・貧困・人権・平和・開発など地球規模の課題解決につながる。本市は 2015 年にフェアトレードをまちぐるみで推進する「フェアトレードタウン」に認定されている。
フリンジ駐車場	都心部の自動車流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を目的として、都心周辺部で公共交通に乗り換えて都心部に行くために、都心周辺部に設置する駐車場。
ブルーカーボン	藻場・浅場等の海洋生態系に取り込まれた炭素。
分散型エネルギー	平常時は主要系統と接続しつつ、災害時は配電系統等に接続している再生可能エネルギー電源等のこと。分散型エネルギー(電源)の代表的な例として、地域に存在する太陽光発電設備、風力発電設備といった再生可能エネルギー源や蓄電池、各家庭で保有する EV といったものがある。
ペロブスカイト太陽光発電	ペロブスカイトと呼ばれる結晶構造の材料を用いたタイプの太陽電池。現在主流の結晶性シリコン太陽電池と比べて、軽量で柔軟性が優れるといった特徴を有する。これまで太陽電池が設置できなかった壁面や曲面等に設置できることが期待され、実用化に向けた技術開発が加速している。

ま行

マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両。
マイクログリッド	一定の範囲内で、太陽光発電やバイオマス発電などの再生可能エネルギーで電気をつくり、蓄電池などで電力量をコントロールし、当該コミュニティ内の電力供給を賄うことのできるエネルギーの地産地消ができるシステム。
水循環	地球上の水は、海や陸から蒸発して雲となり、雨や雪となって地上に降り注ぐ。地上に降った雨や雪は蒸発して再び雲となるほか、地中にしみ込み、地下水や湧き水となる。湧き水や地中にしみ込まなかった雨や雪は、地表から河川へ流れ、やがて海に注ぐ。このように水が姿を変えながら地球をめぐることが水循環という。
未利用エネルギー	工場などの排熱や、河川水・下水などの温度差エネルギーといった、今まで利用されていなかったエネルギーの総称。
メタネーション	CO ₂ と水素から「メタン」を合成すること。現在の都市ガスの原料である天然ガスを、この合成メタンに置き換えることで、ガスの脱炭素化を目指す。

ら行

リニア中央新幹線	東京都から名古屋市を経由し大阪市までを超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線。
リニモ	愛知高速交通株式会社が運営する日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカーが走る東部丘陵線のこと。名古屋市名東区の藤が丘駅から豊田市の八草駅までを結び、リニモ(Linimo)の愛称で親しまれている。
緑被地	緑被地とは樹木や草で覆われた土地のことで、本市では農地や水面も緑被地としている。
緑被率	ある地域における緑被地の占める割合のことで、平面的なみどりの量を表す指標となる。緑被地は樹木や草で覆われた土地のことで、本市では農地や水面も緑被地としている。
緑化地域制度	市街地などにおいて効果的に緑を創出していくために、一定規模以上の敷地面積を有する建築物の新築や増築を行う場合に、定められた割合（緑化率の最低限度）以上の緑化を義務付ける制度。
レインガーデン	降雨時に雨水を一時的に貯留し、時間をかけて地下へ浸透させる透水型の植栽スペース。下水道への負荷の軽減や、水質浄化、地下水の涵養などの効果が期待される。
レッドデータブック	レッドリストに掲載された種について生息状況等を取りまとめた編さんしたもの。
レッドリスト	絶滅のおそれのある野生生物の種のリスト。国際的には国際自然保護連合（IUCN）が作成しており、国内では、環境省のほか、地方公共団体や NGO などが作成している。

4 暮らしの中で取り組める脱炭素な行動

「デコ活」～暮らしの中のエコロがけ～ 脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動

デコ活とは

- 「デコ活」とは、国が 2050 年カーボンニュートラル及び 2030 年度削減目標の実現に向けて、国民の行動変容、ライフスタイルの転換をはかる新たな国民運動（キャンペーン）です。
- 「デコ活」という愛称は、2023 年 7 月に公募・選定の結果により決定され、英語の脱炭素（デカーボナイズーション：Decarbonization）、二酸化炭素（CO₂）、環境に良いエコ（Eco）を掛け合わせた「デコ」と、活動・生活の「活」を組み合わせた造語となっています。
- CO₂の削減と暮らしの豊かさの向上の両立を目指しています。

「デコ活」アクションについて

具体的な取組として、デ・コ・カ・ツにちなんだ「まずはここから」4 アクションを筆頭に、計 13 アクションを設定しています。

分類		アクション
まずはここから	住 デ	電気も省エネ 断熱住宅（電気代をおさえる断熱省エネ住宅に住む）
	住 コ	こだわる楽しさ エコグッズ（LED・省エネ家電などを選ぶ）
	食 カ	感謝の心 食べ残しゼロ（食品の食べ切り、食材の使い切り）
	職 ツ	つながるオフィス テレワーク（どこでもつながれば、そこが仕事場に）
ひとりでのCO2 が下がる	住	高効率の給湯器、節水できる機器を選ぶ
	移	環境にやさしい次世代自動車を選ぶ
	住	太陽光発電など、再生可能エネルギーを取り入れる
みんなで実践	衣	クールビズ・ウォームビズ、サステナブルファッションに取り組む
	住	ごみはできるだけ減らし、資源としてきちんと分別・再利用する
	食	地元産の旬の食材を積極的に選ぶ
	移	できるだけ公共交通・自転車・徒歩で移動する
	買	はかり売りを利用するなど、好きなものを必要な分だけ買う
	住	宅配便は一度で受け取る

※デコ活アクションの詳細については、<https://ondankataisaku.env.go.jp/decokatsu/action/>から確認を（今後随時追加更新予定）。

出典：環境省「地球温暖化対策のための国民運動「デコ活」



出典：環境省「地球温暖化対策のための国民運動「デコ活」」

- 太陽光発電 ⇒ 年5.3万円削減 (災害時にも使える)
- 住宅の断熱化 [窓・屋根・壁・床] ⇒ 年9.4万円削減 (ヒートショック防止)
- LED照明 ⇒ 年3千円削減
- 省エネ家電 [冷蔵庫・エアコン・HEMS] ⇒ 年2.8万円削減
- 高効率給湯器 ⇒ 年3.5万円削減
- 節水機器 (キッチン・洗濯機・シャワー・トイレ) ⇒ 年1.6万円削減
- クールビズ・ウォームビズ ⇒ 年4千円削減
- サステナブルファッション ⇒ 年1.2万円削減 (機会がある方はみんな)
- 地産地消・食べきり (食品ロス対策) ⇒ 年9千円削減
- はかり売り・自動決済 ⇒ 年3千円削減 (好きなものを好きなだけ)
- ごみの削減・分別 ⇒ 年4千円削減
- テレワーク ⇒ 年6.1万円削減 (年2.75時間)
- 電動車 ⇒ 年7.5万円削減 (自動運転で年323時間削減不要なら年2時間)
- 公共交通・自転車・徒歩による移動 ⇒ 年1.2万円削減



名古屋市 地球温暖化対策 実行計画 2030

名古屋市環境局
環境企画部脱炭素社会推進課

〒460-8508
名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

TEL／052-972-2692 FAX／052-972-4134
E-mail／a2692@kankyokyoku.city.nagoya.lg.jp