

## 第2章 福島市の地域特性

## 第2章 福島市の地域特性

### 第1節 自然的特性

#### 1) 位置・地勢

本市は、福島県の中通り地方の北部に位置し、面積は 767.72 km<sup>2</sup>と広大な市域を有しており、北は宮城県白石市、七ヶ宿町、南は二本松市、猪苗代町、東は伊達市、桑折町、川俣町、西は山形県米沢市、高島町と隣接し、西は奥羽山脈に連なる吾妻連峰、東は丘陵状の阿武隈高地に囲まれた福島盆地に位置しております。

盆地部には、阿武隈川が南から北に流れており、吾妻山系から流れる摺上川、荒川、松川などの河川が西から東に流れ、阿武隈川に合流しています。

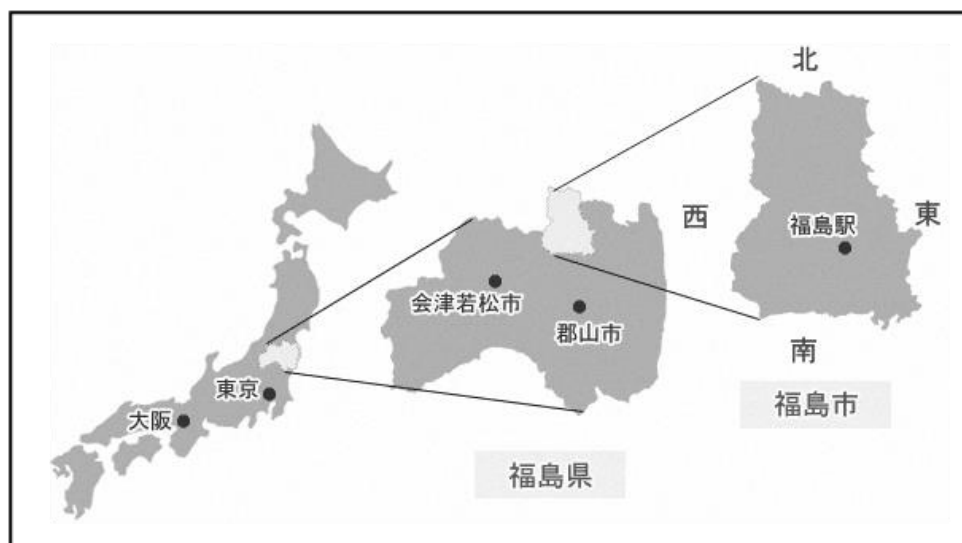
また、本市は、東京から 280 km、仙台から 80 km圏内にあり、首都圏と東北圏、あるいは太平洋側の地域と日本海側の地域を結ぶ交通の結節点として、重要な位置を占めるとともに、県都及び中核市として、また県北地方の中心都市として、行政、経済、教育等、各般にわたり重要な役割を果たしています。

表 2-1-1 市庁舎の位置と市域

項目	内容	
市庁舎の位置	北緯	37° 45′ 39″
	東経	140° 28′ 29″
	海拔	65.68m
市域	面積	767.72 km <sup>2</sup>
	広ぼう	東西 30.2 km 南北 39.1 km

注 2021年10月1日現在

図 2-1-1 福島市の位置



## 2) 気候・気象

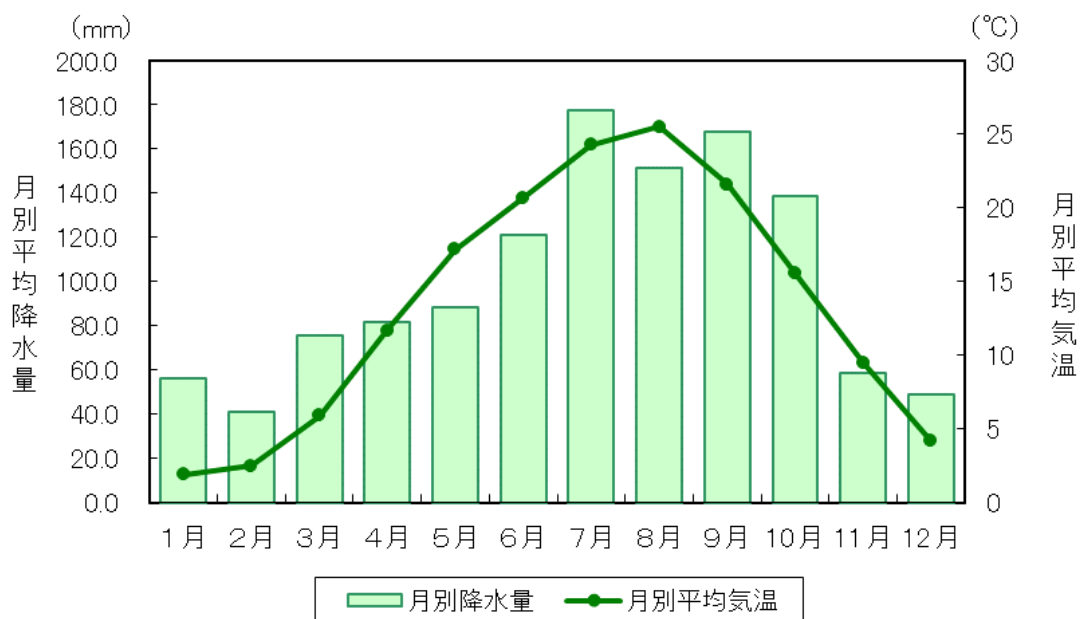
本市の気候は、盆地状の地形の影響を受け、夏と冬で寒暖の差が大きく、四季がはっきりした内陸性気候の特徴を示しています。

1991年～2020年の30年間の年間平均気温は13.4℃で各季節間の気温差は比較的大きく、また年間降水量は1,207mmとなっています。

四季の天候をみると、春は低気圧の影響を受け、天気の変化が激しく、5月から6月にかけては晴天の日が多く、その後、梅雨期に入り、雨量も多く、冷涼な日が続きます。夏は風も弱風となり、盆地状の影響を受け、高温多湿の日が続きます。秋はさわやかな晴天の日が多く、また台風期とあいまって、雨量が比較的多くなります。冬は寒さが厳しいものの、降雪量は割合少なく晴天の日が続く傾向があります。

風については、夏は特に弱く、冬は比較的強く、風向をみると、夏は北東風、南風が多く、夏以外は西風、北西風が多くなっています。

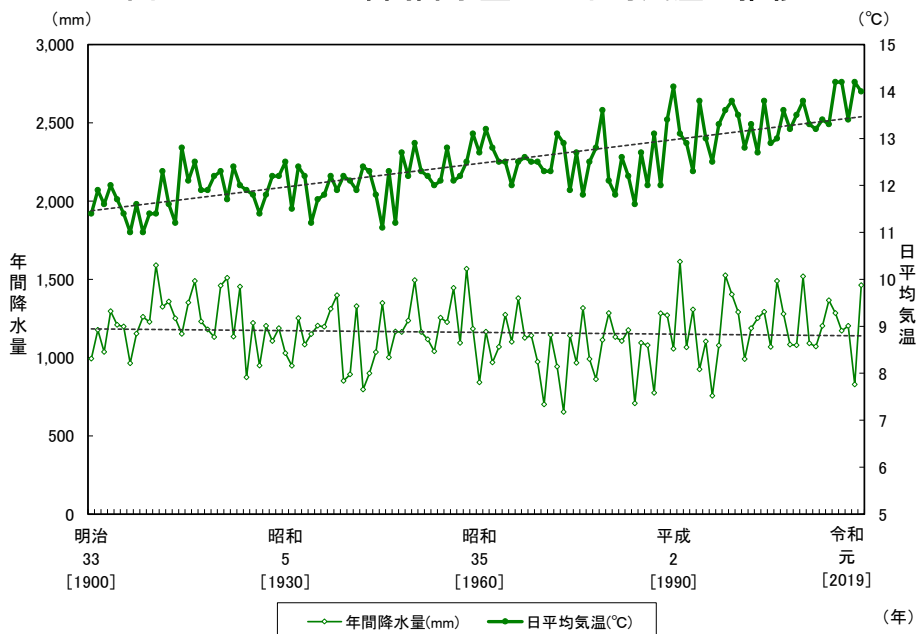
図2-1-2 月別平均降水量・気温



注 1991年～2020年の30年間の平均を示します。  
出典) 福島地方気象台観測データ

1900 年以降の本市における年間降水量・日平均気温の推移をみると、年間降水量は減少傾向で推移しているのに対し、日平均気温は上昇傾向で推移していることが示されています。

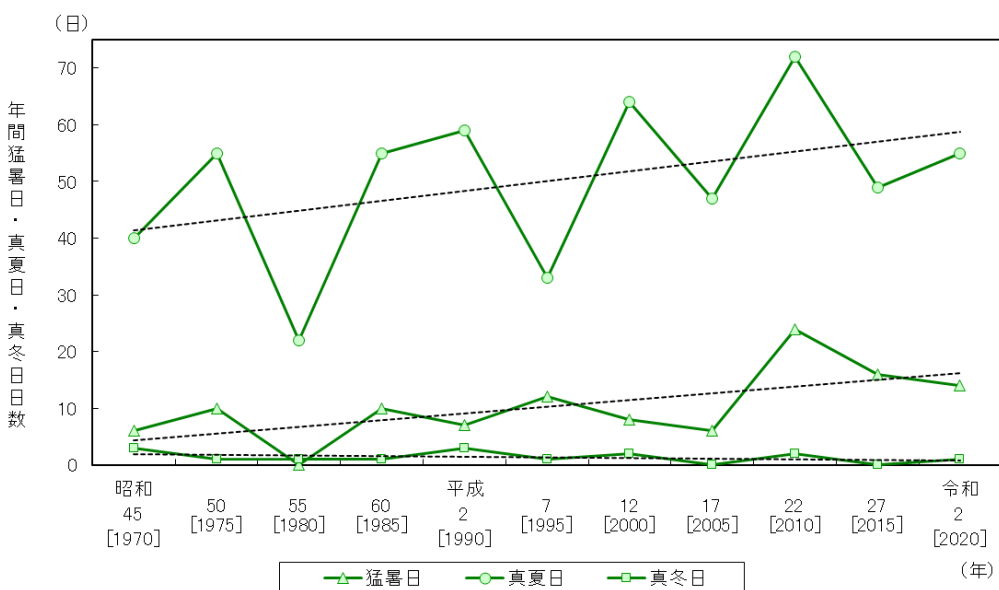
図 2-1-3 年間降水量・日平均気温の推移



出典) 福島地方気象台観測データ

また、1970 年以降の本市における年間猛暑日・真夏日・真冬日日数の推移をみると、猛暑日、真夏日ともに増加傾向を示しているのに対し、真冬日は減少傾向であることが示されています。

図 2-1-4 年間猛暑日・真夏日・真冬日日数の推移

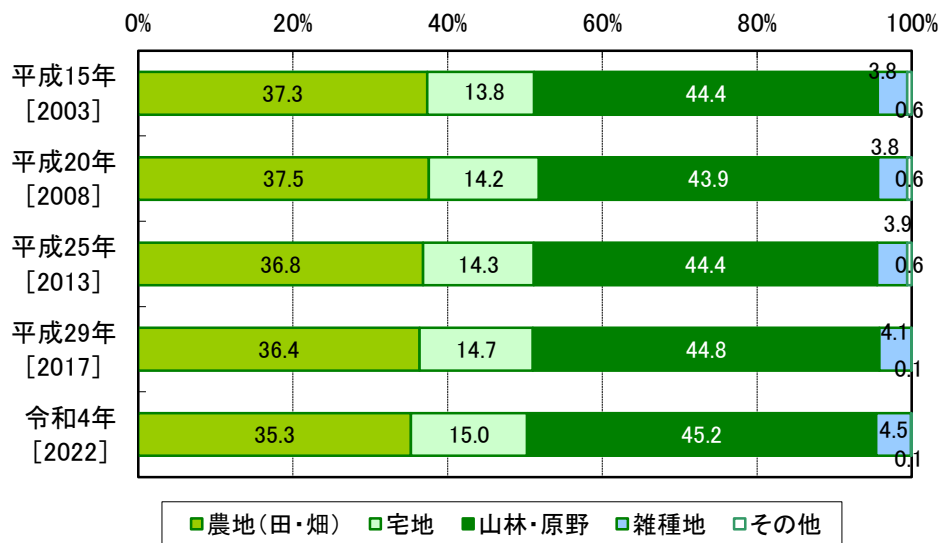


注) 猛暑日：最高気温が 35°C 以上、真夏日：最高気温が 30°C 以上、真冬日：最高気温が 0°C 未満  
出典) 福島地方気象台観測データ

### 3) 土地利用

2022年における本市の土地利用区分別面積は、農地が35.3%、宅地が15.0%、山林・原野が45.2%、雑種地が4.5%となっています。2003年と比較して、農地やその他の割合が減少し、宅地及び山林・原野の割合が増加しており、社会経済の進展により宅地化が進んだものと推測されます。

図2-1-5 福島市の土地利用区分別面積の推移



注 2008年7月1日に飯野町と合併  
出典) 福島市統計書(令和4年版)

## 第2節 社会的特性

## 1) 人口・世帯数

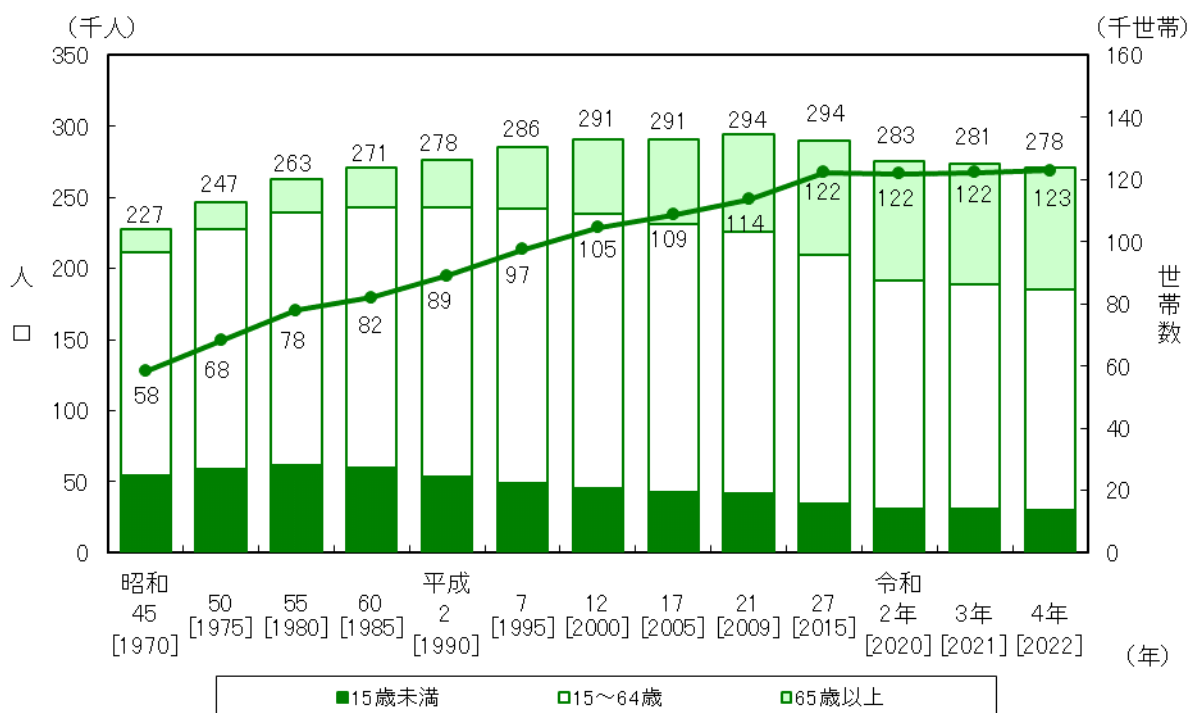
本市の人口は、2001年の298千人をピークに減少に転じており、2022年には278千人となりました。

本市人口ビジョンでは、2030年において258千人になると推計しておりますが、今後、効果的な施策を展開することにより、人口の引き上げを図ることとしております(2030年の人口目標:263千人)。しかしながら、将来人口の推計は減少傾向にあり、これに伴い温室効果ガス排出量も一定程度減少すると考えられます。

一方、世帯数は増加傾向で推移しており、2022年には123千世帯、一世帯当たりの平均人数は2.3人となっています。少子高齢化とあわせて、核家族化や夫婦のみの世帯、単身世帯の増加が進んでいると考えられます。

一世帯あたりの温室効果ガス排出量は、世帯人員が減少しても大きく減少しないため、単身世帯の増加は排出量削減に負の影響をもたらすと考えられます。

図2-2-1 人口・世帯数の推移



注 各年10月1日現在の人口・世帯数を示します。

2009年以降の人口・世帯数は、旧飯野町との合併後の数値を示します。

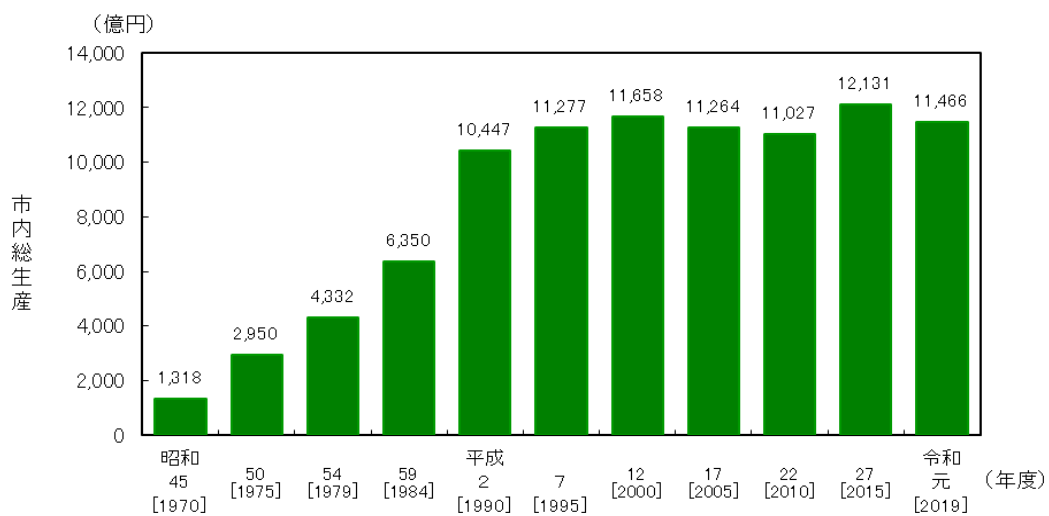
出典)国勢調査報告(総務省統計局)、福島市政策調整部

## 2) 産業・経済

2019年度の本市の総生産は11,466億円であり、近年の増加傾向から減少に転じました。

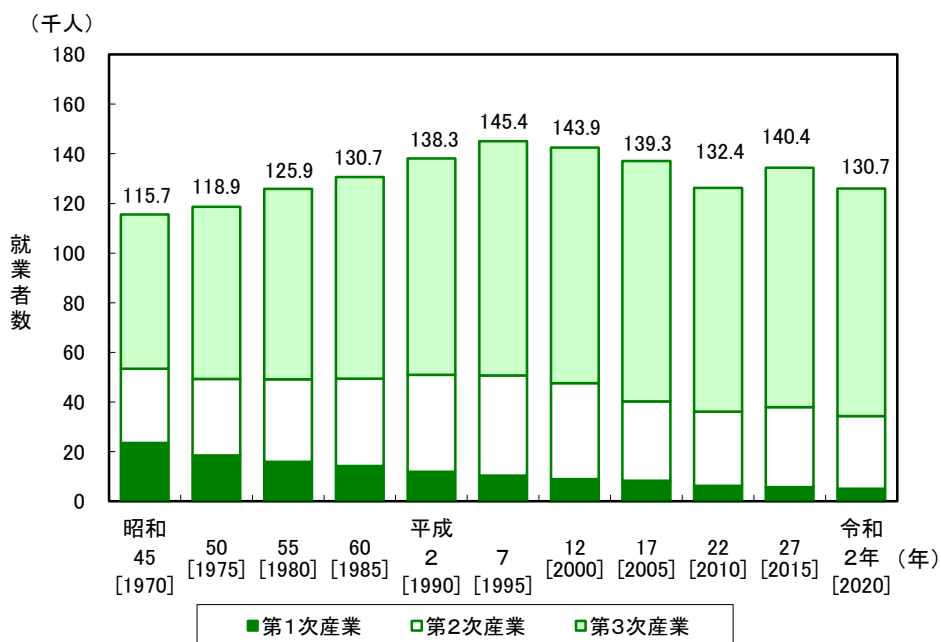
2020年の本市の就業者数は130,741人であり、2015年と比べて減少しています。内訳をみると、第1次産業5,065人、第2次産業29,226人、第3次産業91,650人、その他(産業分類不能)となっています。このうち、第一次産業の就業者数は、1970年以降、減少傾向で推移しています。

図2-2-2 市内総生産の推移



出典) 福島県市町村民経済計算年報

図2-2-3 就業者の推移



出典) 国勢調査報告 (総務省統計局)

### 3) 交通

#### (1)交通網

本市は、首都圏と東北圏、太平洋側の地域と日本海側の地域を結ぶ交通の結節点として重要な位置を占めています。

鉄道については、市街地の中央を東北新幹線と東北本線が南北に縦貫し、山形新幹線と奥羽本線が本市を起点として山形・秋田方面へ延びています。また、本市と宮城県を結ぶ阿武隈急行が阿武隈川沿いを走っています。その他、福島交通飯坂線が東北有数の温泉地である飯坂温泉と市街地を結んでいます。

道路については、首都圏と東北圏を結ぶ東北自動車道と国道4号の2つの幹線道路が市街地の西部と東部を南北に縦貫しています。また、国道13号が本市を起点として秋田方面へ延びており、さらに2017年には、本市と山形県米沢市が東北中央自動車道で結ばれました。この他、国道114号、115号、399号等が市域から四方に向かって延びています。これらの道路に主要地方道、県道などが繋がることにより、本市の道路交通網が形成されています。

図2-2-4 福島市の交通網



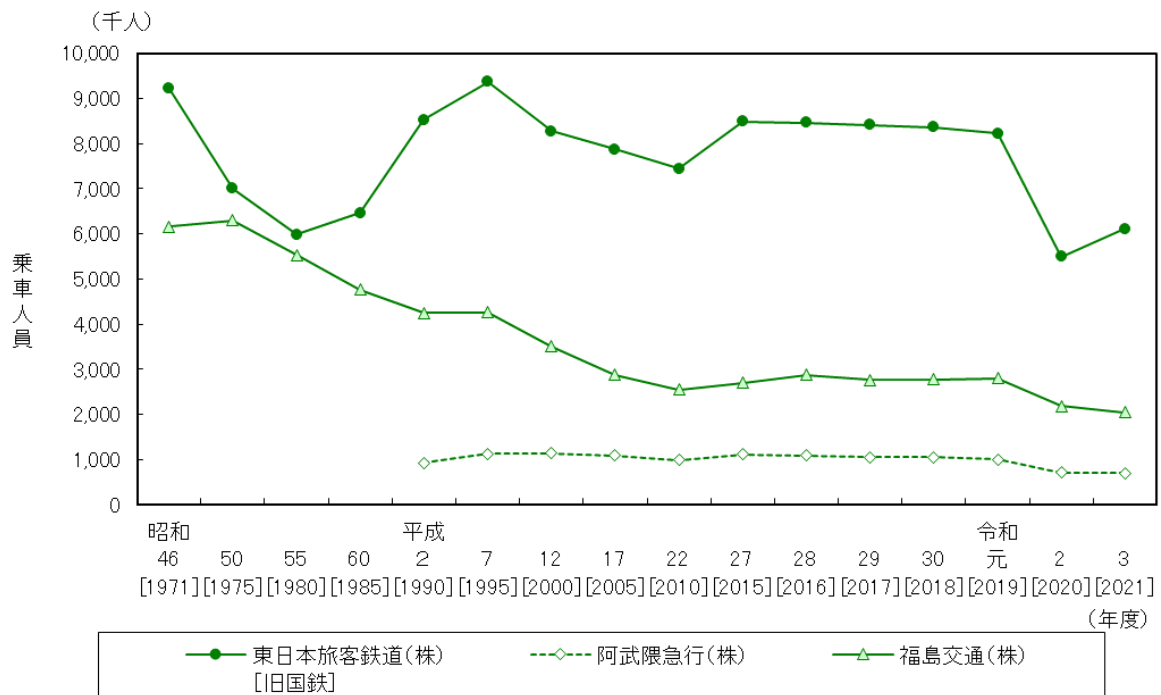


## (2) 鉄道乗車人員数

2021年度の市内における鉄道の乗車人員は合計8,868千人となっています。鉄道の乗車人員は、近年微減傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年度に大きく落ち込んでいます。

市内を運行している旅客鉄道は、東日本旅客鉄道(株)、阿武隈急行(株)、福島交通(株)があり、2019年度から2020年度にかけて、東日本旅客鉄道(株)では約33%の減少、阿武隈急行(株)では29%の減少、福島交通(株)では22%の減少となっています。

図2-2-5 鉄道乗車人員数の推移

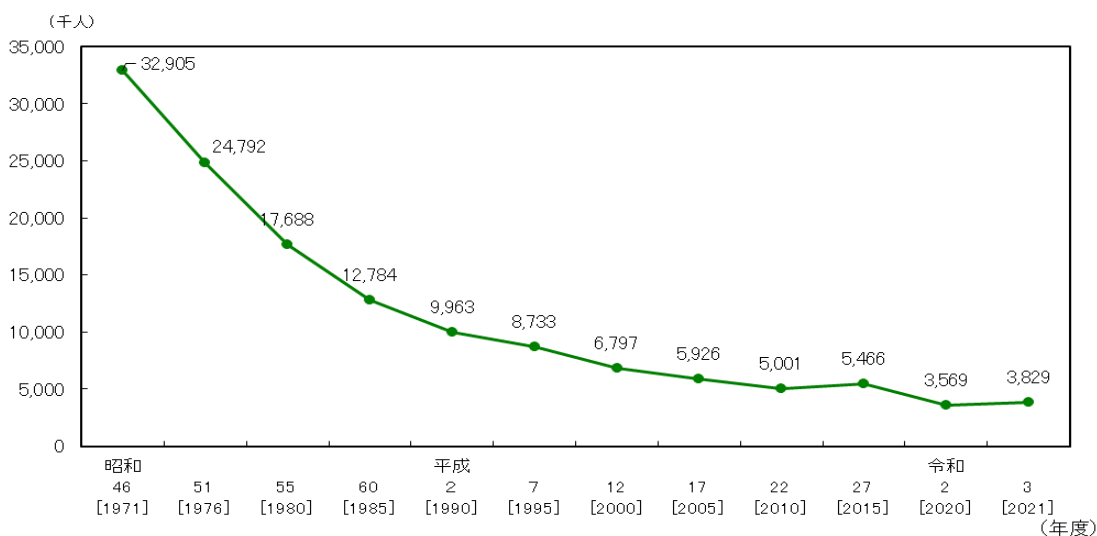


注 阿武隈急行(株)は、昭和63(1988)年7月に延伸開業  
出典)東日本旅客鉄道(株)、阿武隈急行(株)、福島交通(株)

### (3) 路線バスの乗車人員数

2021年度の市内の路線バス乗車人員は、3,829千人となっています。  
 路線バス乗車人員は2009年度以降、横ばいで推移していましたが、2020年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年に比べ3割減少しました。

図2-2-6 路線バス乗車人員数の推移

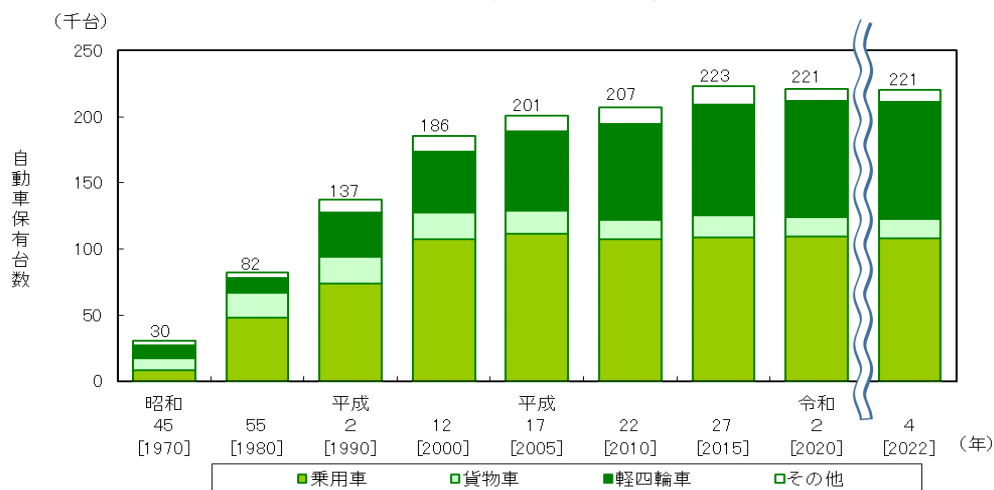


出典) 福島交通 (株)

### (4) 自動車保有数

2022年3月31日現在の本市における自動車保有台数は、221千台となっています。2015年までは増加傾向を示していましたが、それ以降、減少傾向で推移しています。乗用車は、2000年以降、ほぼ横ばいで推移している一方で、軽四輪車は、2000年から2022年の間で約1.8倍に増加しています。

図2-2-7 自動車保有台数の推移



注 各年3月31日現在の台数を示す。「その他」には乗合車、特殊用途車、二輪車などを含む。  
 出典) 福島県内市町村別自動車数調 (国土交通省東北運輸局福島運輸支局)

## 4) エネルギー利用の状況

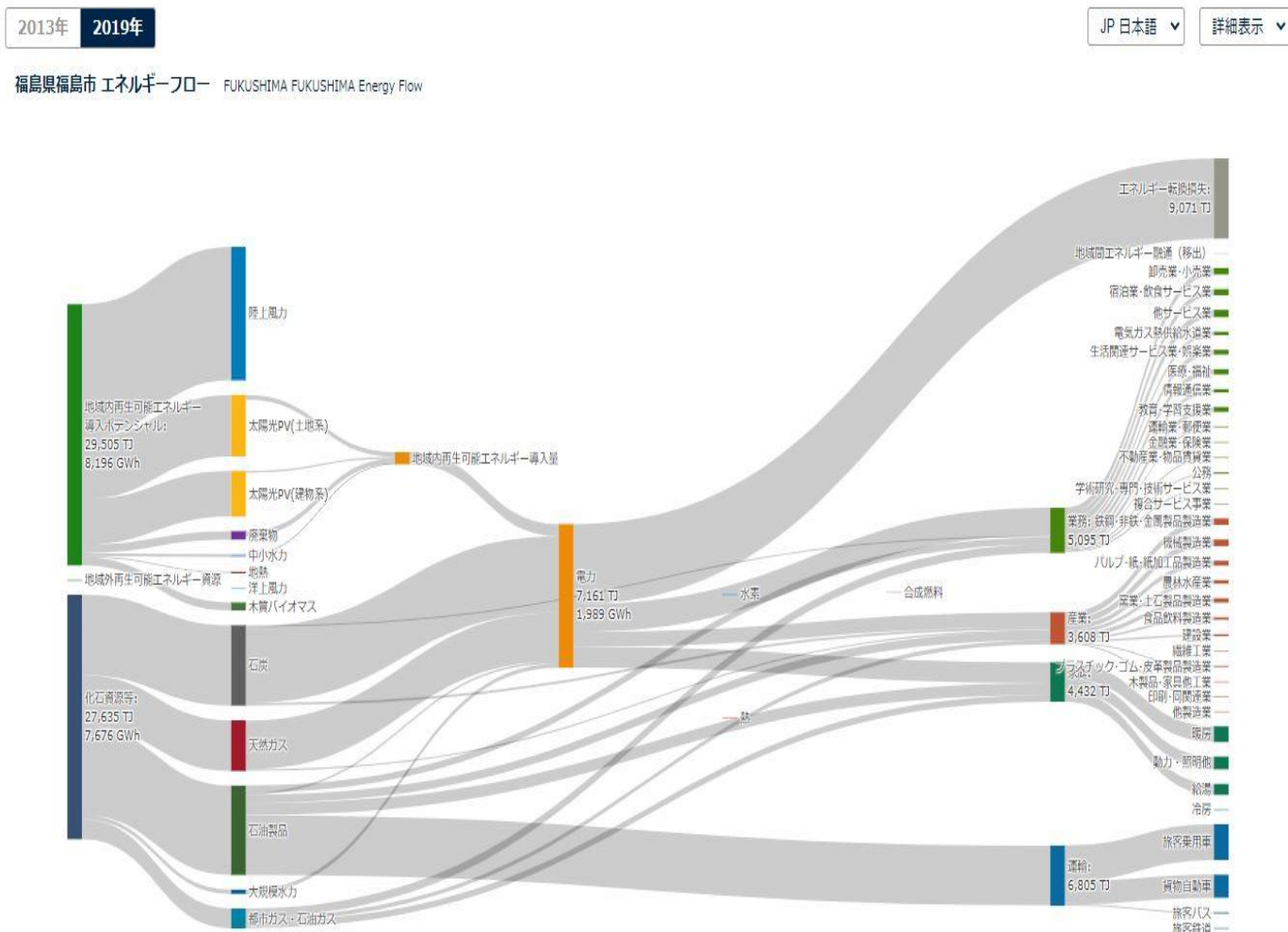
### (1) エネルギー需給の状況

本市のエネルギー需給構造を、エネルギーフロー(資源から転換・消費までのエネルギーの流量)として示したものが図2-2-8です。

本市で利用されるエネルギーのほとんどは化石資源(石炭・石油・天然ガス等)に由来しています。一次エネルギーとして投入された化石資源の一部は、火力発電所で二次エネルギーとして電気に転換されたのち、産業、家庭、業務の各部門で利用されているほか、ガソリンや軽油等は、一次エネルギーのまま運輸部門で利用されています。

また市内に導入されている再生可能エネルギーは、大規模水力発電や廃棄物発電、太陽光発電が中心ですが、全体に占める割合は少ない状況にあります。

図2-2-8 エネルギーフロー図



注 T (テラ) = 10<sup>12</sup>

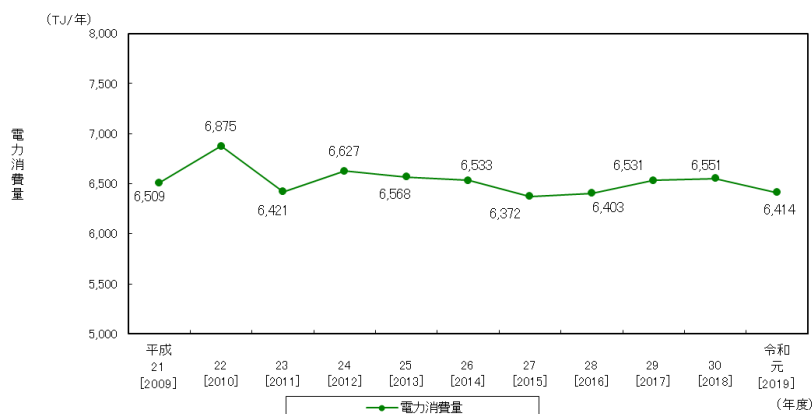
出典) 地域エネルギー需給データベース (Version 2.3)

<https://energy-sustainability.jp>

(2)電力消費量

本市の電力消費量は、2019年度で6,414TJ(1.8TWh)と推計されています。2010年度に大きく増加し、その後、2015年度まで減少傾向を示し、2016年度からは増加傾向で推移していましたが、2019年度は減少しています。

図2-2-9 電力消費量の推移



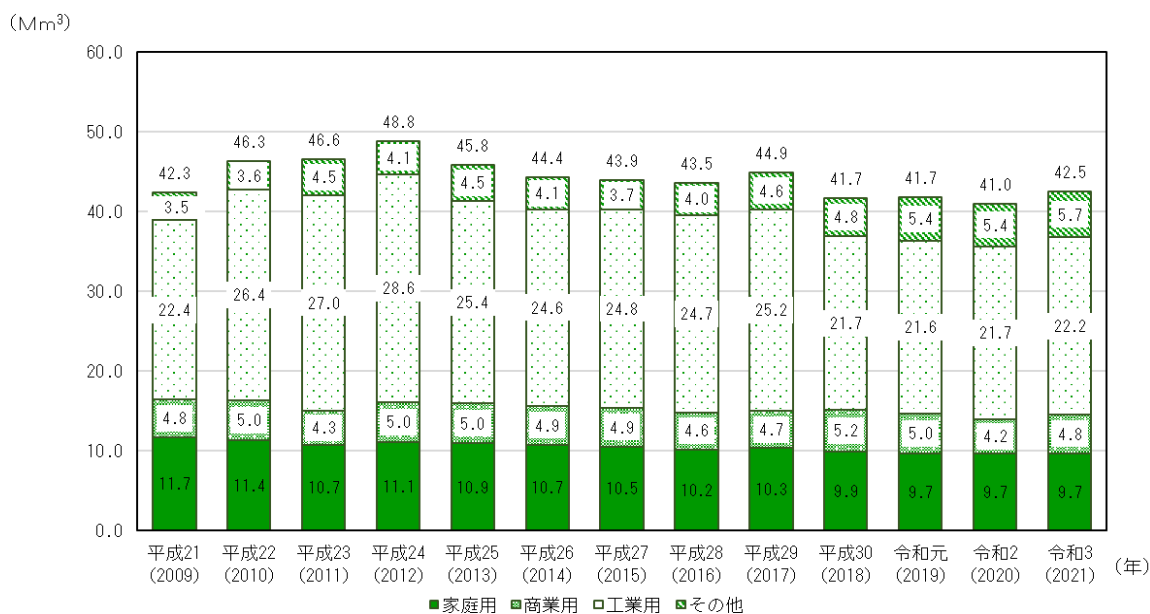
注 T (テラ) = 10<sup>12</sup>

出典) 東北電力(株)、都道府県別電力需要実績(資源エネルギー庁)等より推計  
推計方法の違いにより図2-2-8とは一致しない

(3)都市ガス販売量

本市における都市ガスの販売量は、2012年をピークとして、その後、家庭用、商業用、工業用ともに減少傾向を示しています。

図2-2-10 都市ガス販売量の推移

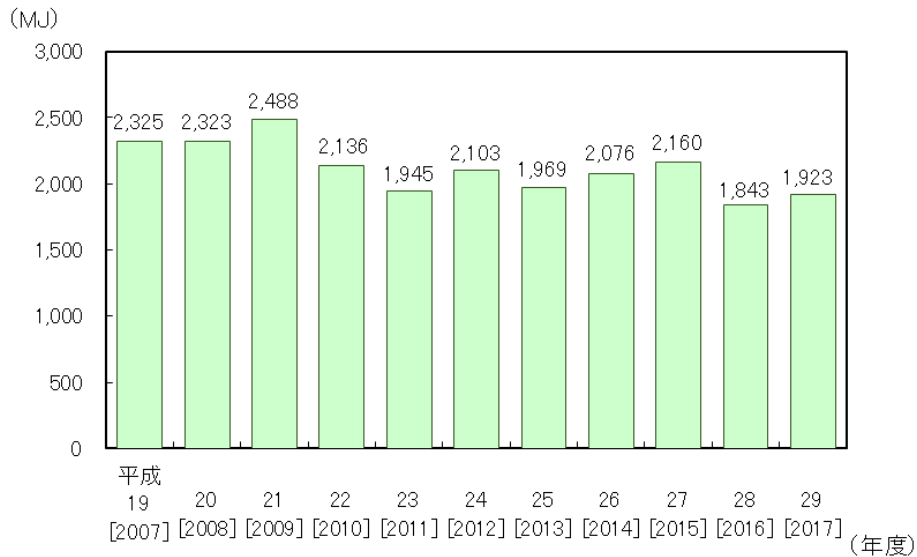


出典) 福島市統計書

## (4) 灯油消費量

本市における灯油消費量は、増減を繰り返していますが、概ね微減傾向で推移しています。

図2-2-11 灯油消費量の推移

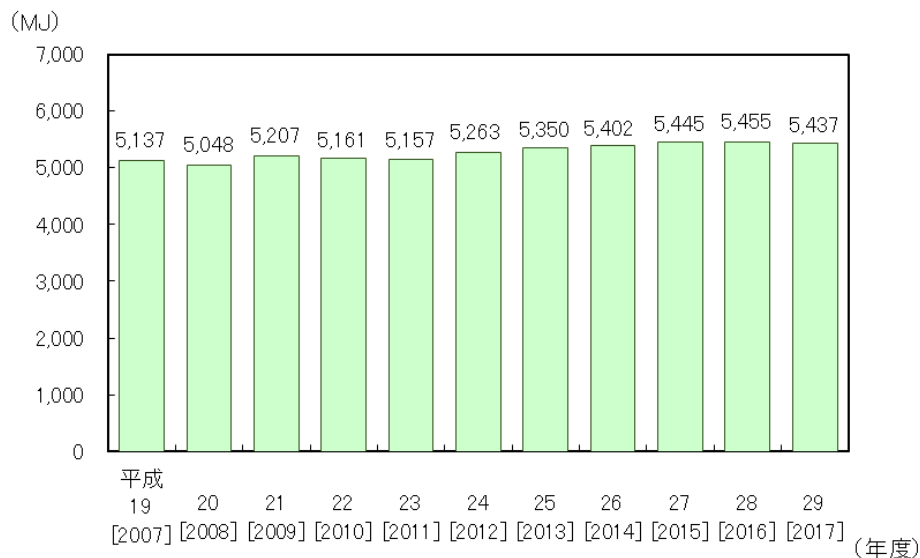


出典) 家計調査年報 (環境省)

## (5) ガソリン消費量

本市におけるガソリン消費量は、微増傾向で推移し、2017年度は、2007年度と比較して、5.8%増加しています。

図2-2-12 ガソリン消費量の推移



注) 出典より計上した本市の自動車数を、全国の燃料種別業態別自動車数にて按分、その後業態別にエネルギー消費量を試算

出典) 福島県内市町村別自動車数調

## 5) 一般廃棄物

### (1)ごみの減量化

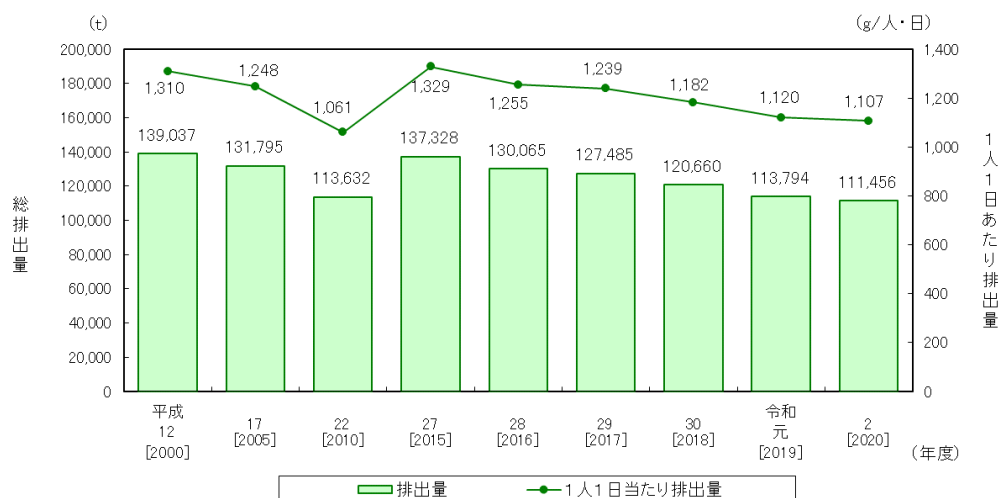
本市のごみの総排出量は、2011年3月の東日本大震災以降、減少から増加傾向に転じ、全国的にみて排出量が多い状況となっていました。2016年度以降、減少傾向となり、2020年度は、排出量 111,456t、1人1日当たり 1,107gとなっています。

本市では、全国平均と比べて排出量が多いことから2019年度にごみ減量大作戦と称し「2021(令和3)年度までに市民1人1日当たりのごみ排出量を 890g以下にする」という目標を掲げ、施策を展開しました。目標の達成には至りませんでした。排出量は減少傾向にあり、引き続き減量施策を進めてまいります。

ごみ減量化促進対策事業として集団資源回収団体報奨金交付制度、生ごみ処理容器購入助成制度などを実施しているほか、2021年度から新たに雑がみ収集事業を開始しました。

ごみ焼却に伴う二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)及び廃棄物からの温室効果ガス排出の低減化を図る上でも、ごみ減量化の必要性があります。

図2-2-13 ごみ総排出量の推移



出典) 環境省「一般廃棄物処理実態調査」

(2) 廃棄物の適正処理

可燃ごみは、あぶくま・あらかわの各クリーンセンターで焼却処理した後、残さ物を最終処分場で埋め立て処分しています。あらかわクリーンセンターでは、焼却灰の熔融処理を行っており、埋め立て処分量の軽減と再資源化を図っています。

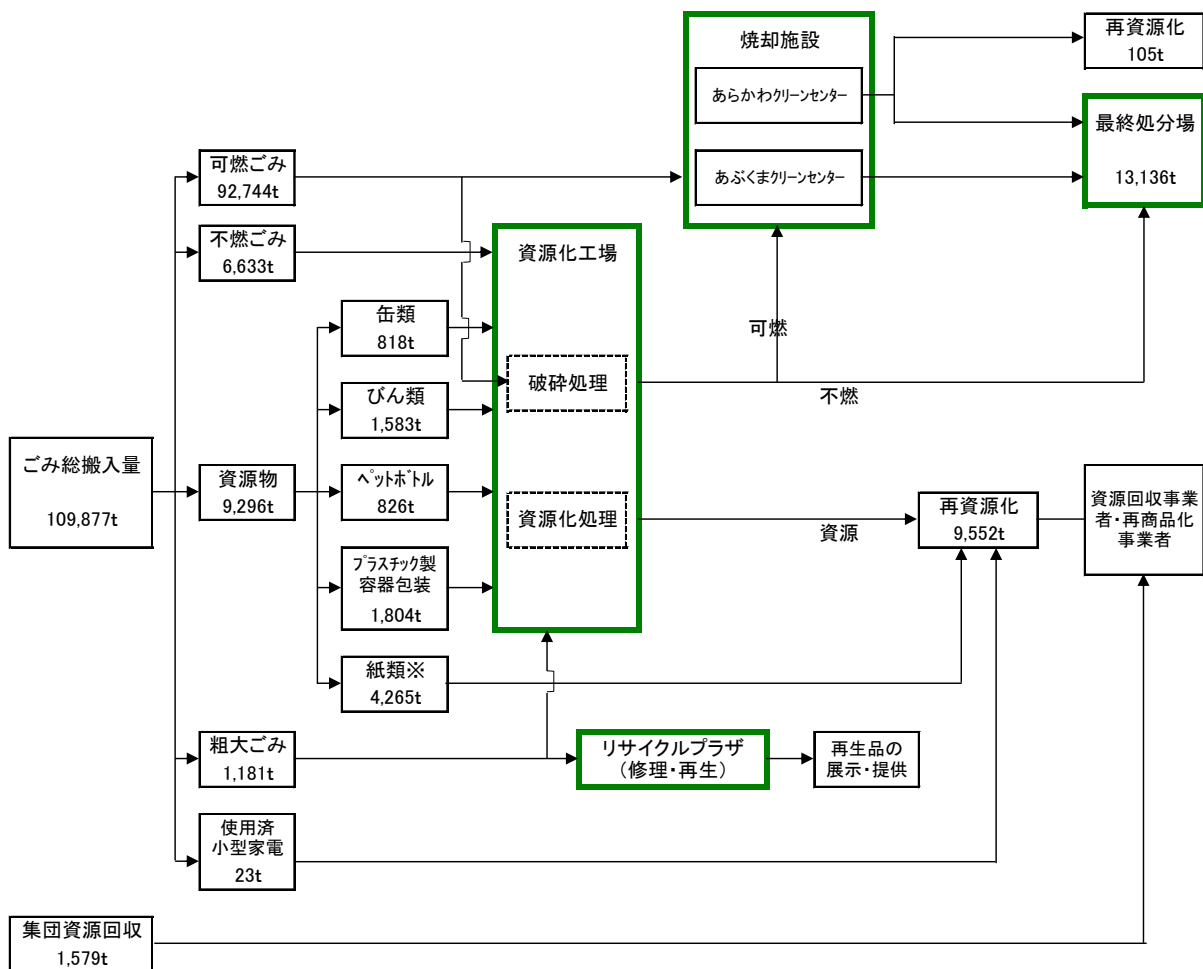
不燃ごみは、資源化工場で破碎処理した後、可燃、不燃、資源に分別され、それぞれ焼却処理、埋立処分、再資源化されます。

粗大ごみは、リサイクルプラザで修理・再生、資源化工場で破碎処理されます。

資源物は、9分別で回収し、缶類、びん類、ペットボトル、プラスチック製容器包装は資源化工場を経由して業者により再資源化されます。紙類は直接業者により再資源化されます。

現在、あぶくまクリーンセンターの老朽化に伴う施設整備を進めています。

図 2-2-14 ごみ処理の流れ (2020 年度の実績)

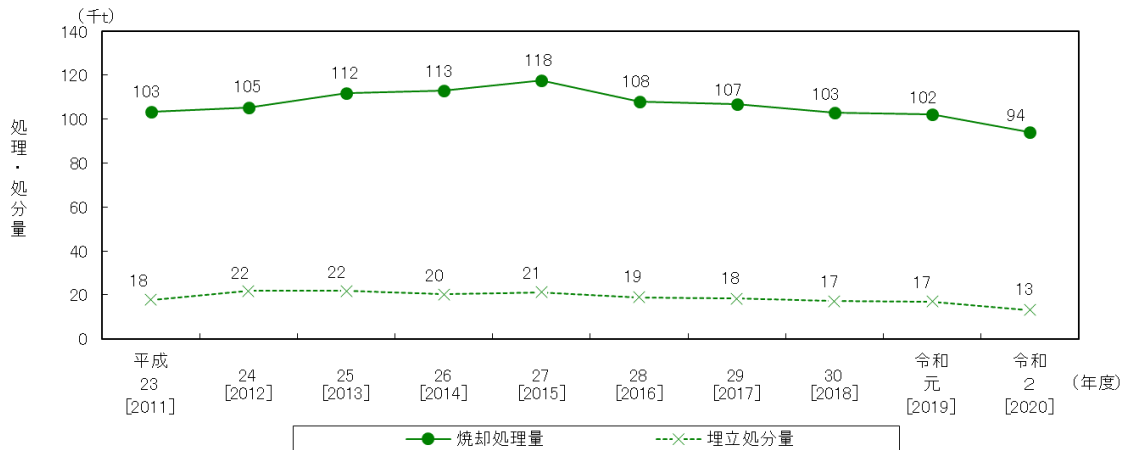


注 紙類：紙パック、段ボール、新聞紙・チラシ、雑誌・本、その他紙製容器包装  
 注 図中の太枠は市の施設を示します。

出典) 福島市環境部ごみ減量推進課調べ

焼却処理量は、2011年度から増加傾向で推移していましたが、2016年度から減少傾向となっています。また、最終処分量(埋立)は2013年度まで増加傾向で推移し、その後、減少傾向となっています。

図2-2-15 焼却処理量・最終処分量の推移



出典) 環境省「一般廃棄物処理実態調査」



## 第3節 福島市の再生可能エネルギー

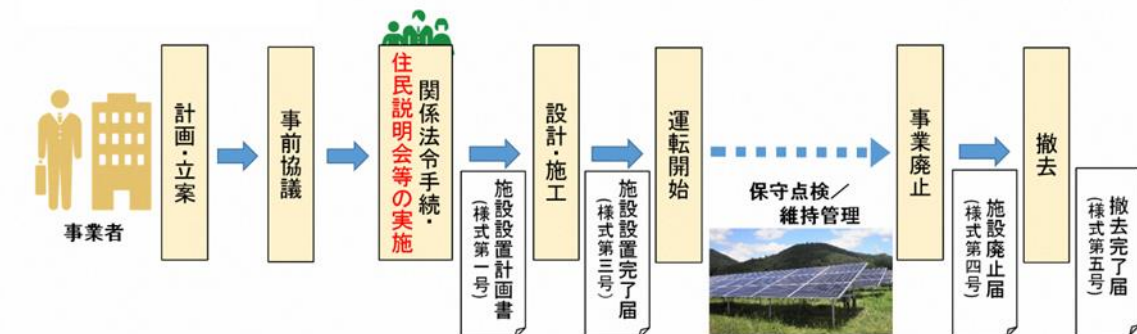
### 1) 再生可能エネルギー

再生可能エネルギーとは、国際的に統一された定義はありませんが、国際エネルギー機関(IEA)によると、「絶えず補充される自然のプロセスに由来するエネルギー」とされており、太陽光、風力、バイオマス、地熱(バイナリー方式のみ)、水力から生成されるエネルギーなどが含まれます。

本市は、水や森林、地熱など、これらのエネルギー資源に恵まれており、また、食品廃棄物、廃木材等の化石燃料以外の生物由来の資源であるバイオマスも供給可能であるため、発電や熱利用の原料として利用が可能です。その中でも、間伐材等の木材は、森林整備に際して安定的に供給されるため、今後の利用促進が期待されています。景観や自然環境などに配慮しつつ、地域特性に応じた多様な再生可能エネルギーの最大限の導入を進めていくことが重要です。

また、本市では、太陽光発電施設の設置に関し、景観や自然環境への影響、安全に対する不安など懸念される事案が顕在化していることを受け、2019年10月31日から施行された「福島市の豊かな自然と魅力ある景観を次世代へ守り継ぐための太陽光発電施設の設置に関するガイドライン」(図2-3-1)に沿って、必要な手続きを行うこととしています。

図2-3-1 ガイドラインに基づく事業の流れ



## 2) 本市の再生可能エネルギーの現状

本市では、再生可能エネルギー発電設備の導入が進んでおり、発電電力量は年々増加しています。

市内で産出される再生可能エネルギー発電電力量は、653GWh/年(2021年度実績、福島市環境課推計)となっており、大規模水力発電やあらかじめクリーンセンター等の廃棄物発電に加え、市民や事業者による太陽光発電が増加しています。

今後、新たな太陽光発電や風力発電等の稼働が見込まれることから、再生可能エネルギーによる発電電力量は増加していくものと考えられます。

しかしながら、再生可能エネルギーは気象条件などに発電電力量が左右されることから、安定供給が課題となります。

図2-3-2 再生可能エネルギー発電設備容量

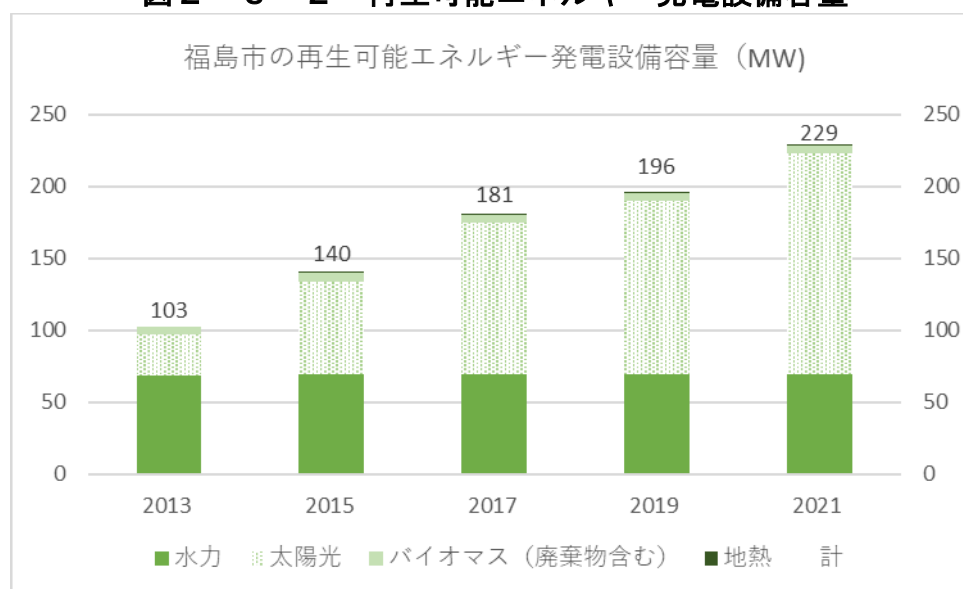
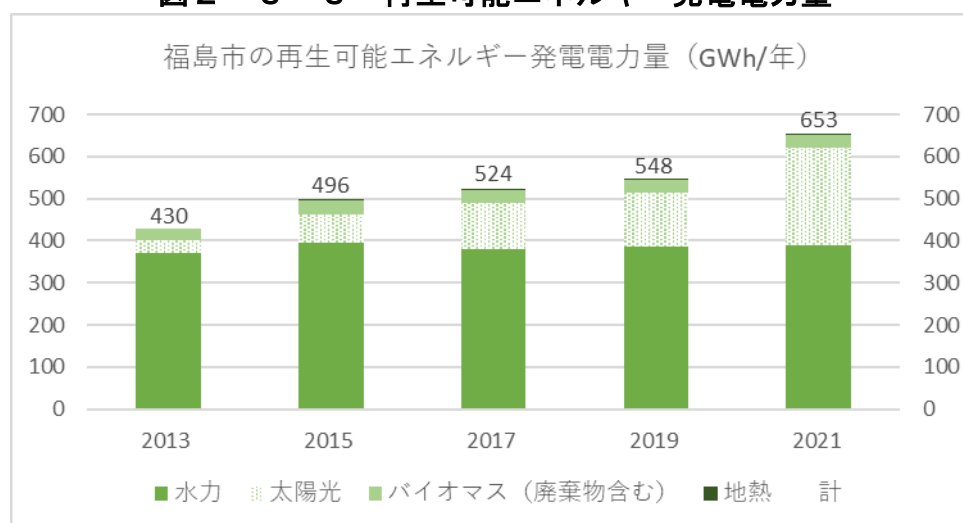


図2-3-3 再生可能エネルギー発電電力量



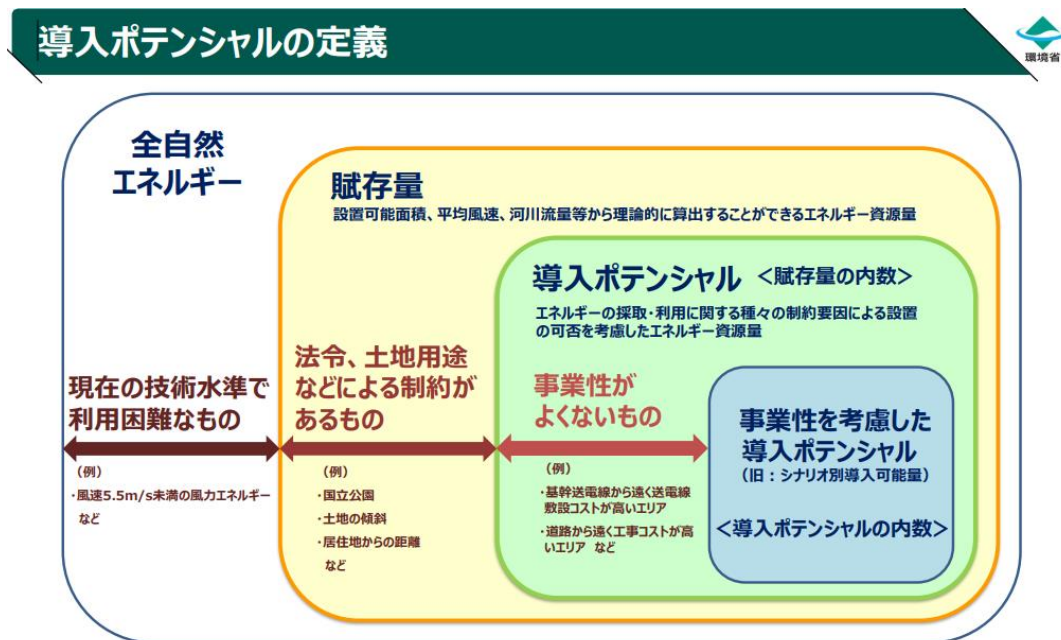
出典) 資源エネルギー庁、東北電力(株)、東北自然エネルギー(株)、つちゆ温泉エナジー(株)、内池醸造(株)ほか

### 3) 再生可能エネルギーの導入ポテンシャル

#### (1) 太陽光、風力、中小水力、地熱等

本市の再生可能エネルギーの導入ポテンシャルについては、環境省が提供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・リーポス)」により把握することができます。

図2-3-4 導入ポテンシャルの定義



出典) 環境省

表2-3-1 ポテンシャルの種類

ポテンシャルの種類	定義
賦存量	技術的に利用可能なエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。設置可能面積、平均風速、河川流量等から理論的に算出することができるエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)のうち、推計時点において、利用に際し最低限と考えられる大きさのあるエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。
導入ポテンシャル	各種自然条件・社会条件を考慮したエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。賦存量のうち、エネルギーの採取・利用に関する種々の制約要因(土地の傾斜、法規制、土地利用、居住地からの距離等)により利用できないものを除いた推計時点のエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。
事業性を考慮した導入ポテンシャル	事業性を考慮したエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。推計時点のコスト・売価・条件(導入形態、各種係数等)を設定した場合に、IRR(法人税等の税引前)が一定値以上となるエネルギーの大きさ(kW)または量(kWh等)。

これによると、本市の再生可能エネルギーによる発電の導入ポテンシャルは、7,811 GWh/年と推計されています。一方で、2021年度の市内で産出された再生可能エネルギー発電電力量は、653GWh/年となっており、再生可能エネルギーの一層の利活用が課題となります。

表2-3-2 再生可能エネルギー発電の導入ポテンシャル

再生可能エネルギー種別	設備容量(MW)	年間発電電力量(GWh)
太陽光(建物系)	1,135	1,427
太陽光(土地系)	1,540	1,929
風力	1,368	4,189
中小水力(河川)	14	91
地熱	26	175
合計	4,083	7,811

出典) 環境省

また、REPOSによると再生可能エネルギー熱(再エネ熱)の太陽熱と地中熱の導入ポテンシャルについても推計されています。国内のエネルギー需要のうち、家庭部門の約63%、業務その他部門の約47%が熱需要であることから、再エネ熱の利活用による省エネルギーやCO<sub>2</sub>削減への貢献が今後期待されます。

表2-3-3 再生可能エネルギー熱の導入ポテンシャル

再生可能エネルギー種別	利用可能熱量(PJ/年)
太陽熱	2.94
地中熱	13.42
合計	16.36

出典) 環境省

なお、これら推計に関する詳しい内容等については、環境省の REPOS ウェブサイトを参照願います。

## (2) 再生可能エネルギーの二次エネルギーとしての水素エネルギー

水素エネルギーは、貯蔵性に優れ運搬が可能であるため、再生可能エネルギーの二次エネルギー媒体として、大きく期待されています。

本市では、2018年に、県内初となる商用水素ステーションとして「ふくしま移動式水素ステーション」が開設されました。このほか、2023年3月には定置式水素ステーションが新たに開設されたことに併せて、同年4月には、福島～川俣線で「燃料電池バス」の運行が開始されています。

また、2019年に水素エネルギーの知見を深めるとともに、福島市を中心とする地域における水素社会の実現に寄与するため、「福島市水素社会実現推進協議会」が設立され、事業者や行政等が一体となって水素社会実現に向けた取組を総合的かつ計画的に推進することとしました。2022年には、同協議会と市が主催し、「水素 day&再エネまつり」を開催し、水素エネルギーの特徴や有用性について情報発信するなど、水素エネルギーの普及啓発に努めています。

## 第4節 市民・事業者の地球温暖化に関する意識

地球温暖化に関する意識及び取組状況等を把握するため、2019年に市民及び事業者を対象としてアンケート調査を実施しました。概要は以下のとおりです。

### 1) 地球温暖化に関する意識及び取組状況等

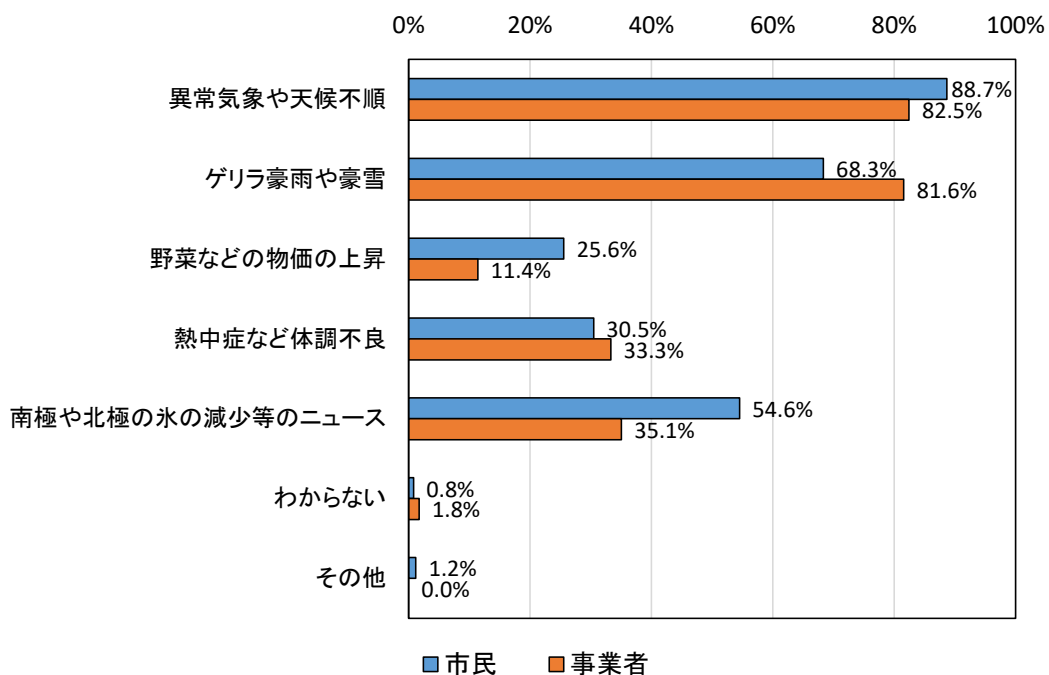
#### (1) 地球温暖化に対する意識

関心がある環境問題の分野について、市民及び事業者ともに約75%が「地球温暖化」に関心があると回答し、環境問題の中で最も関心の高いことがわかりました。

どのようなときに地球温暖化を実感するかについては、「異常気象や天候不順」が最も多く、続いて「ゲリラ豪雨や豪雪」となりました。このことから、猛暑などの異常気象やゲリラ豪雨を含めた昨今の大雨被害などによって地球温暖化を実感し、関心が高くなっていることが伺えます。

また、事業者が地球温暖化対策に取り組む理由について、「社会に対する責任」(65.8%)の割合が最も高く、続いて「省エネルギーによるコスト削減」(50.0%)、「イメージアップや新たなビジネスチャンス」(10.5%)の順となっています。環境に配慮した経営を行うことで社会に対する責任を果たすとともに、省エネルギーによる中長期的なコスト削減に資すると考えられます。

図2-4-1 どのようなときに地球温暖化を実感するかについて【複数回答】

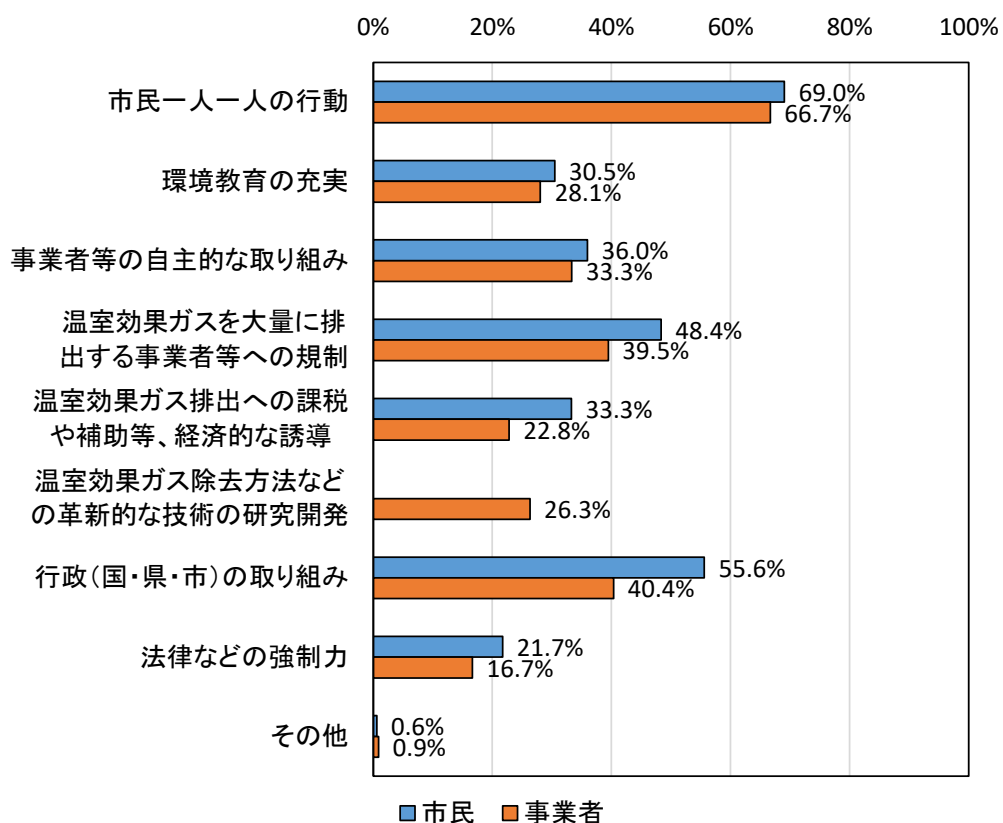


(2)地球温暖化に対する取組

有効な地球温暖化防止の取組について、市民・事業者ともに、「市民一人一人の行動」の割合が最も高く、他に「行政(国・県・市)の取り組み」、「温室効果ガスを大量に排出する事業者等への規制」の割合が高くなっています。

市民一人一人の行動による日々の積み重ねと、行政による温室効果ガス排出量を削減する取組の推進が重要であると考えられます。

図2-4-2 有効な地球温暖化防止の取組について【複数回答】



省エネルギーに関して取り組んでいることについて、市民は、「こまめな消灯」(78.7%)の割合が最も高く、続いて「エアコン使用の時間や設定」(66.7%)、「照明はLEDランプ等を選ぶ」(55.8%)の順になっています。事業者は、「こまめな消灯」(76.3%)の割合が最も高く、続いて「エアコン使用の時間や設定」(67.5%)、「クール(ウォーム)ビズの実施」(64.0%)の順になっています。

冬の寒さ対策として市民が取り組んでいることについて、「エアコンやファンヒーター、電気ストーブなど暖房器具の使い分け」(57.2%)の割合が最も高く、続いて「厚手の服装や重ね着、ひざ掛けなどの活用」(54.1%)、「暖房器具の運転時間や設定などのこまめな調整」(53.2%)の順となっています。

市民・事業者ともに、こまめな消灯や電気の使用時間や設定など省エネルギーの取組を実践していることが見受けられます。

また、自動車の利用について、市民は、「停車中はエンジンを切る」(46.1%)の割合が最も高く、続いて「近くへはできるだけ徒歩か自転車で行く」(41.9%)、「不要なものを積んだままにしない」(32.5%)の順となっています。事業者は、「停車中はエンジンを切る」(44.7%)の割合が最も高く、続いて「近くへはできるだけ徒歩か自転車で行く」(28.9%)、「タイヤの空気圧、点検整備を心がける」(28.1%)の順になっています。

本市は自動車の保有率が高く、自動車を使用する機会が多いことから、エコドライブやエコカーの普及推進が重要であるとともに、公共交通機関の利用促進を図ることにより、通勤時等の渋滞緩和と合わせて温室効果ガスの削減につながるものと考えられます。

さらに、省エネルギーや省資源、ごみの減量などの取組を進めることについて、「取り組んでいるがもっと積極的に行いたい」(42.5%)の割合が最も高いものの、「取り組んでいるがこれ以上は難しい」(28.6%)、「ときどき実行しているが長続きしない」(15.5%)を合わせると4割を超えます。事業者は、「取り組んでいるがこれ以上は難しい」(35.1%)の割合が最も高く、続いて「取り組んでいるがもっと積極的に行いたい」(34.2%)、「ときどき実行しているが長続きしない」(13.2%)の順になっており、新しい取組の提案、情報発信が必要であると考えられます。

### (3)省エネルギー施設の導入状況について

市民は、「導入していない」(32.9%)の割合が最も高く、続いて「建物の断熱対策」(32.2%)、「エコキュート」(25.1%)の順になっています。

事業者は「エコカー」(34.2%)、「導入していない」(34.2%)の割合が最も高く、続いて「建物の断熱対策(ペアガラス等)」(21.1%)となっています。

導入できない理由としては、金銭面など経済的な面が挙げられ、補助金の周知など、導入を推進する方策の検討が必要です。

### (4)水素に対する認知度について

市民は、「少し知っている」(43.7%)の割合が最も高く、続いて「あまり知らない」(27.9%)、「知らない」(10.4%)の順になっています。

事業者は、「少し知っている」(49.1%)の割合が最も高く、続いて「あまり知らない」(19.3%)、「どちらでもない」(14.9%)の順になっています。

さらに、エネルギーとしての水素利用の認知度について、「燃料電池自動車(FCV)」については約6割、「燃料電池バス(FCバス)」や「燃料電池(エネファーム)」については約3割となっています。

今後の普及のためには、さらに積極的なアピールが必要であると考えられます。

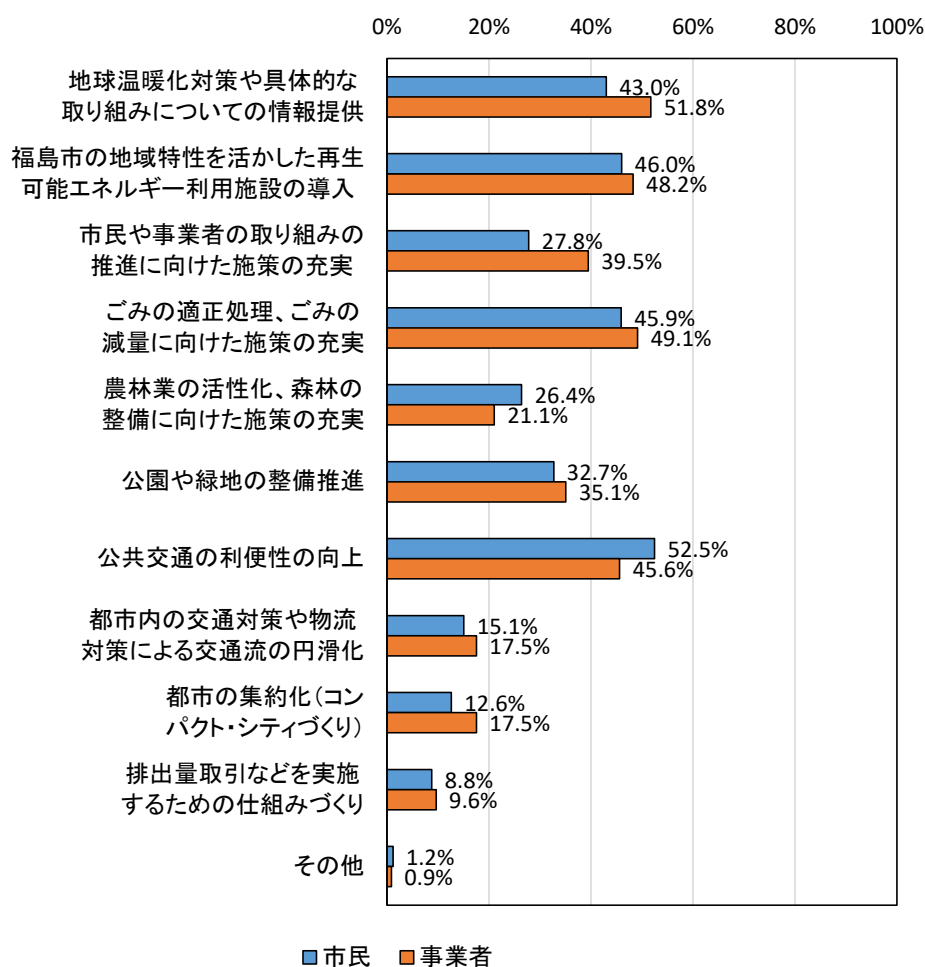
(5)福島市に期待することについて

省エネルギーの取組を行う際、福島市に期待することについて、市民・事業者ともに、「省エネルギー設備導入への補助」(市民:54.3%、事業者:53.5%)の割合が最も多く、続いて「エコカー購入の補助」(市民:49.2%、事業者:50.9%)、「施設や建物の新設や断熱リフォームへの補助」(市民:41.6%、事業者:50.9%)の順になっています。

また、地球温暖化防止に向けた対策として市に期待することについて、市民は、「公共交通の利便性の向上」の割合が最も高く、続いて「再生可能エネルギー利用施設の導入」、「ごみの適正処理、ごみの減量に向けた施策」の順となっています。事業者は、「地球温暖化対策や具体的な取り組みの情報提供」の割合が最も高く、続いて「ごみの適正処理、ごみの減量に向けた施策」、「再生可能エネルギー利用施設の導入」の順になっています。

本市の取組として、設備導入等に関する補助による経済面での支援や公共交通の利便性の向上、地球温暖化対策への情報提供などを期待していることが伺えます。

図2-4-3 地球温暖化防止対策として市に期待すること【複数回答】





## (6)脱炭素化<sup>2</sup>の実現について

市民、事業者ともに、「どちらともいえない」(市民:43.2%、事業者 42.1%)の割合が最も多く、続いて「実現しない」(市民:22.9%、事業者:23.7%)、「わからない」(市民:17.3%、事業者:17.5%)の順になっています。

脱炭素の実現性を判断するための情報が不足していることが考えられるため、積極的な情報提供が必要であると考えられます。

### 2) アンケート調査で示された主な課題

#### 主な課題【市民】

- 地球温暖化対策及び脱炭素化等に関する情報提供や普及啓発、環境教育による市民一人一人の環境に配慮した行動の促進
- 行政による事業や規制等の対策
- 自動車の適正使用(エコドライブ)に向けた取組の推進
- 公共交通機関の利便性の向上
- 環境に配慮した車両(エコカー)の積極的な導入
- エコカーや太陽光発電・太陽熱利用システムなどの導入や省エネ機器の普及に向けた補助など経済的支援
- ごみの減量・再資源化に向けた施策の充実

#### 主な課題【事業者】

- 地球温暖化対策及び脱炭素化に関する情報提供や普及啓発、環境教育による環境に配慮した事業活動の推進
- 自動車の適正使用(エコドライブ)に向けた取組の推進
- 環境に配慮した車両(エコカー)の導入補助
- 事業所での環境認証の取得などに向けた体制整備の支援
- 省エネ機器・設備の普及や太陽光発電導入、コージェネレーションシステム、建物の断熱対策などの導入を促進するための経済的支援

<sup>2</sup> 今世紀後半の世界全体での温室効果ガスの人為的な排出量と吸収源による除去量との均衡の達成に向けて、化石燃料利用の依存度を引き下げることなどにより温室効果ガス排出を低減していくこと。