

# 地球温暖化対策に係る京都府の取組



2024. 12. 19  
エコドライブマイスター講習会



京都府 総合政策環境部 脱炭素社会推進課

# 講義内容

1

- ・ 地球温暖化のメカニズムと現状

2

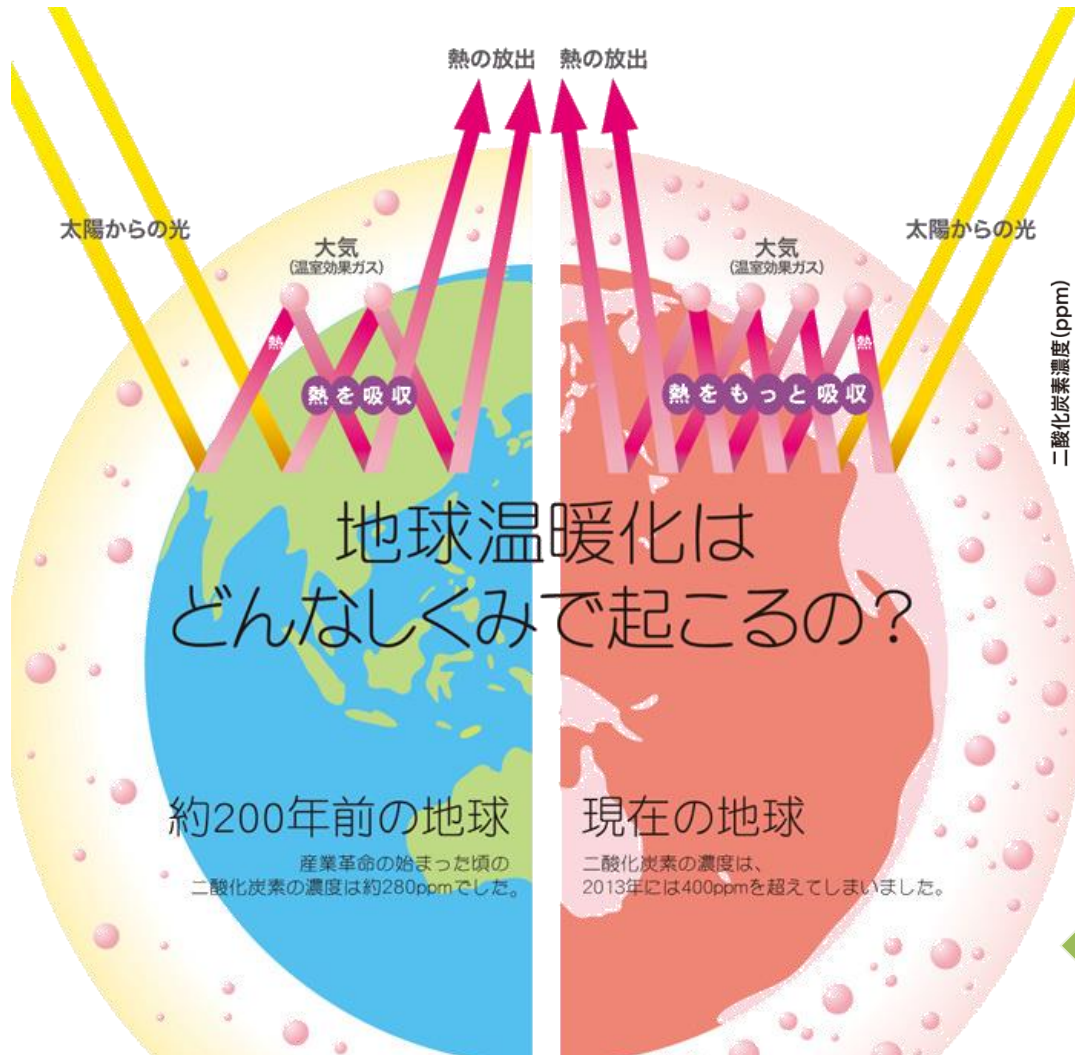
- ・ 温室効果ガスの排出状況

3

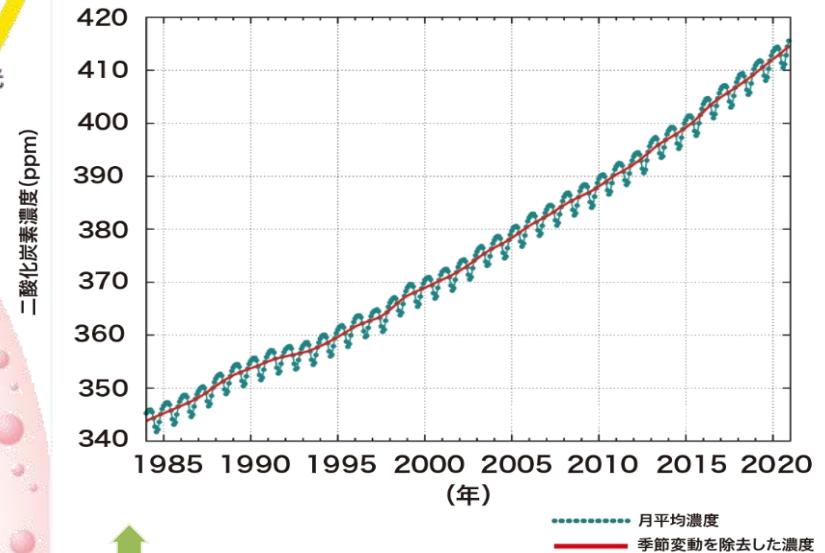
- ・ 地球温暖化対策に係る京都府の取組

# 地球温暖化の メカニズムと現状

# 地球温暖化のメカニズム



## 地球全体の二酸化炭素濃度の経年変化

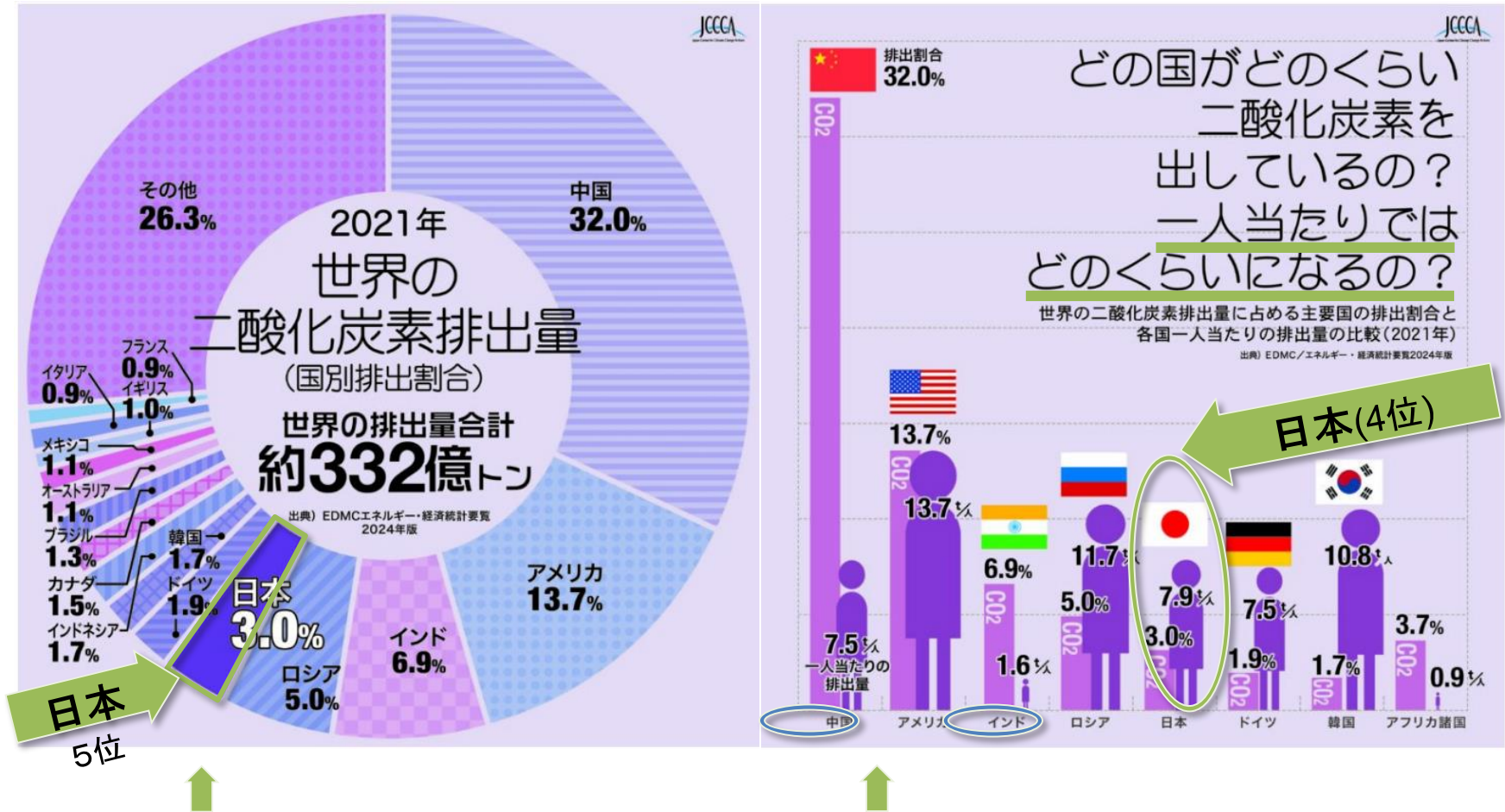


出典)温室効果ガス世界資料センター(WDCGG)「地球全体の二酸化炭素の経年変化」(気象庁HPより)

出典)全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト(<http://www.jccca.org/>)より

- 太陽光で暖められた地面が放出する熱(赤外線)を「**温室効果ガス**(水蒸気、二酸化炭素、メタン、代替フロンなど)」が吸収して大気を暖める。

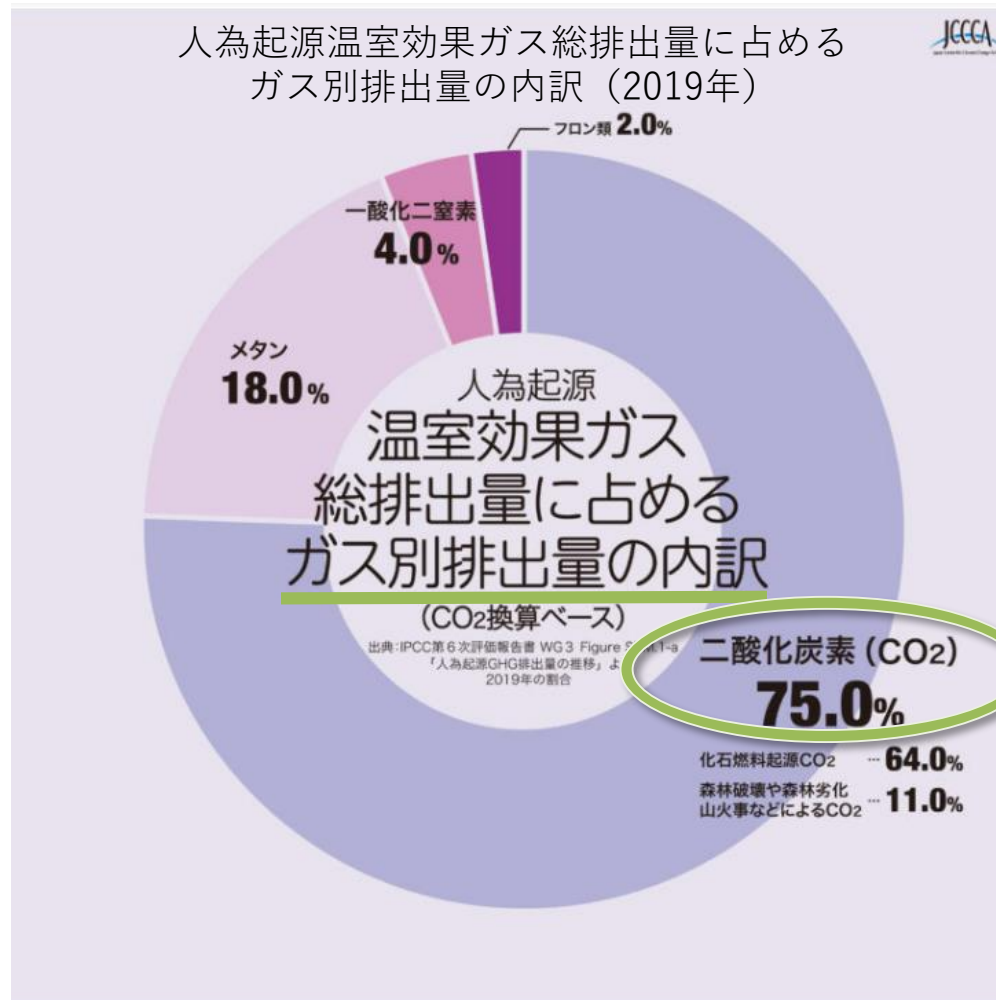
# 世界の二酸化炭素排出量 (国別割合と国民一人当たりの比較)



出典) 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<http://www.jccca.org/>)

(元画像出典: EDMC/エネルギー・経済統計要覧2024年版)

# 温室効果ガス総排出量に占めるガス別内訳



**二酸化炭素**は最も温暖化への影響度が大きい！

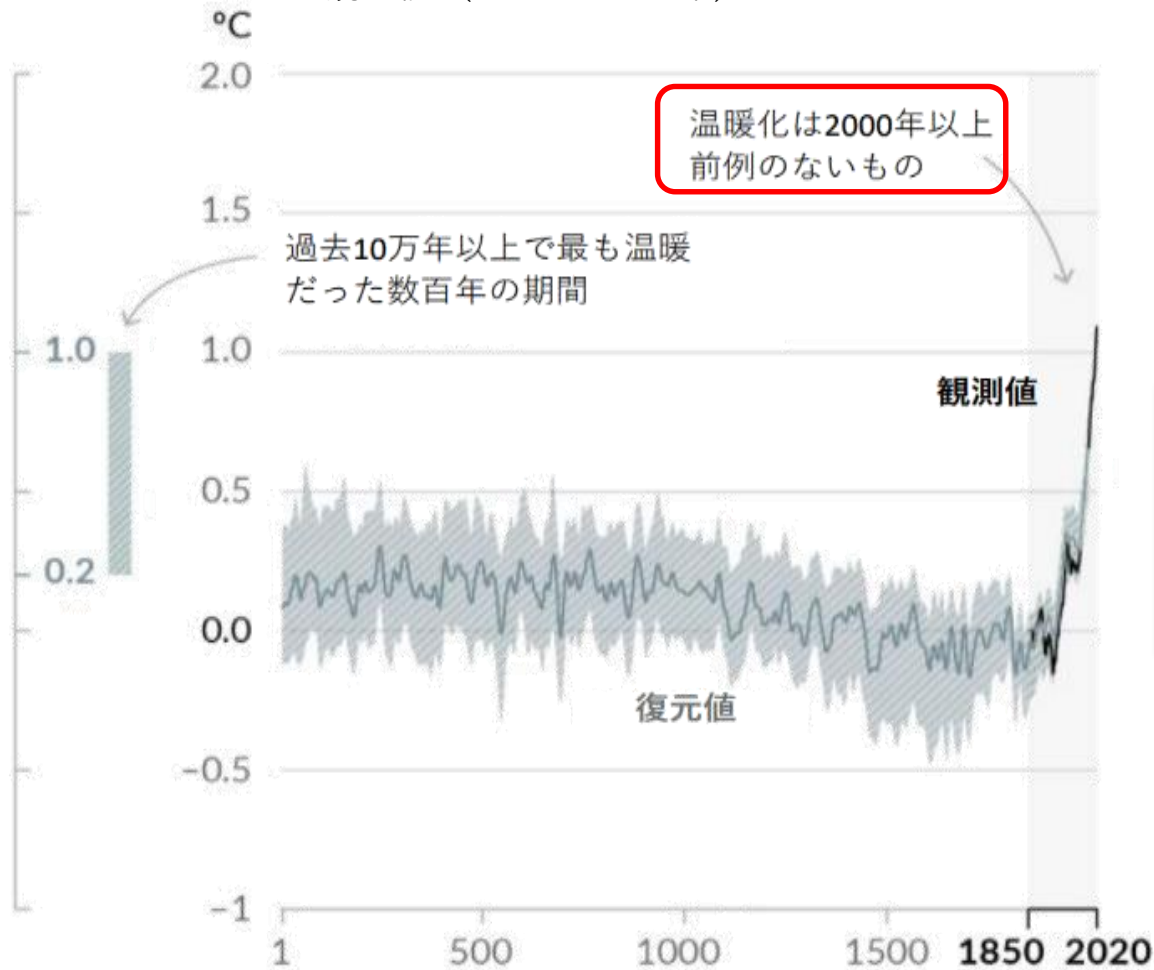
出典) 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<http://www.jccca.org/>)

(元画像出典: IPCC第6次評価報告書WG3 Figure SPM.1-a「人為起源GHG排出量取引の推移」より作成されたもの)



# 前例のない速度で温暖化

世界平均気温（10年平均）の変化 復元値（1～2000年）及び観測値（1850～2020年）



「IPCC第6次評価報告書第I作業部会報告書（自然科学的根拠）」  
（2021年）より

疑う余地がない

人間の影響が大気、海洋及び陸域を温暖化させてきた

広範囲にわたる急速な変化が、大気、海洋、雪氷圏及び生物圏に起きている

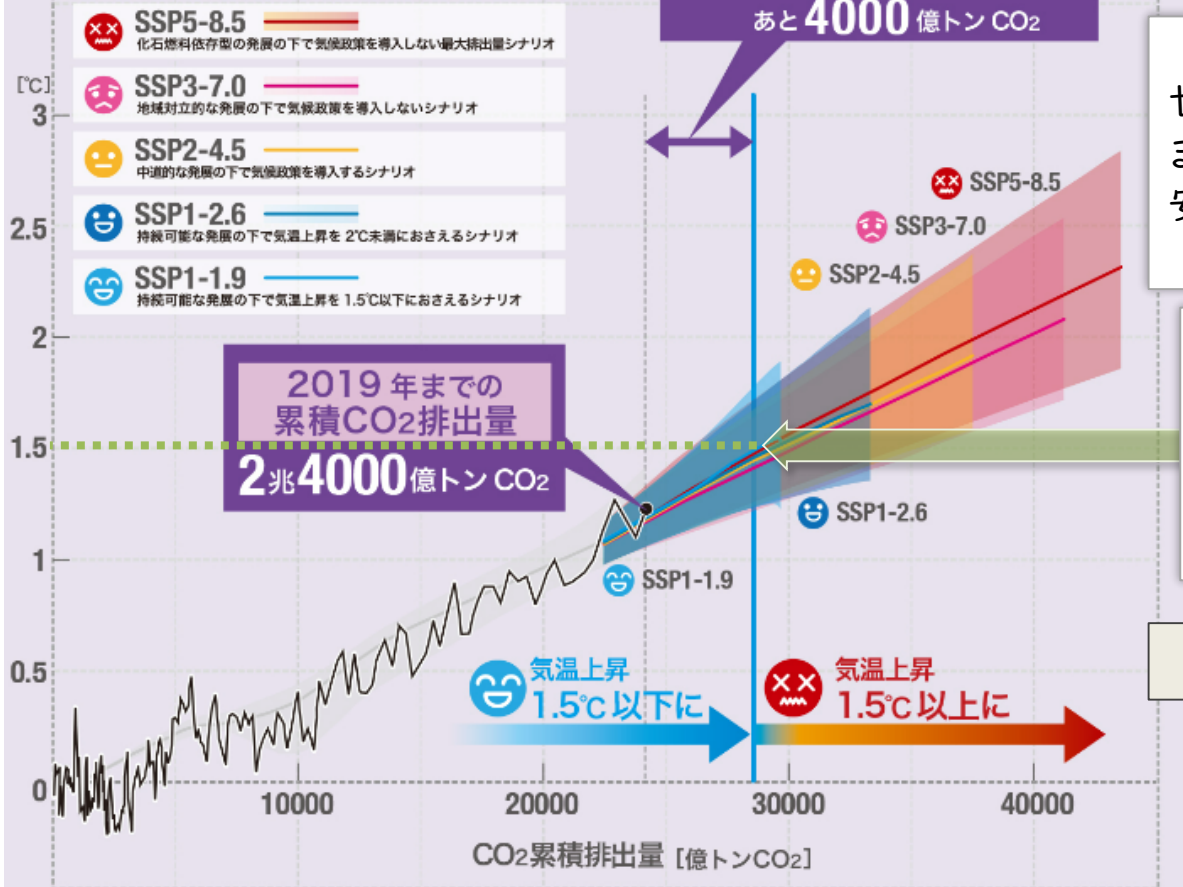
人間の影響は少なくとも過去2000年間に前例のない速度で、気候を温暖化させてきた

# CO<sub>2</sub>累積排出量と気温上昇量の関係

## 排出量と気温の関係は？

### CO<sub>2</sub>累積排出量と気温上昇量の関係

出典：IPCC第6次評価報告書 WG1 Figure SPM.10



出典) 全国地球温暖化防止活動推進センター  
ウェブサイト

(<http://www.jccca.org/>)

(元画像出典：IPCC第6次評価報告書)

世界平均気温を「**1.5°C上昇**」  
までに抑制しなければ現在の  
安定した生活をおくれない

そのために2050年前後には  
世界のCO<sub>2</sub>排出量の**実質ゼロ**  
を達成することが必要

「IPCC1.5°C特別報告書」より



# 温室効果ガスの排出状況

# 日本の温室効果ガス排出量の推移

2022年度の温室効果ガス排出・吸収量：10億8,500万t-CO<sub>2</sub>※

※CO<sub>2</sub>換算

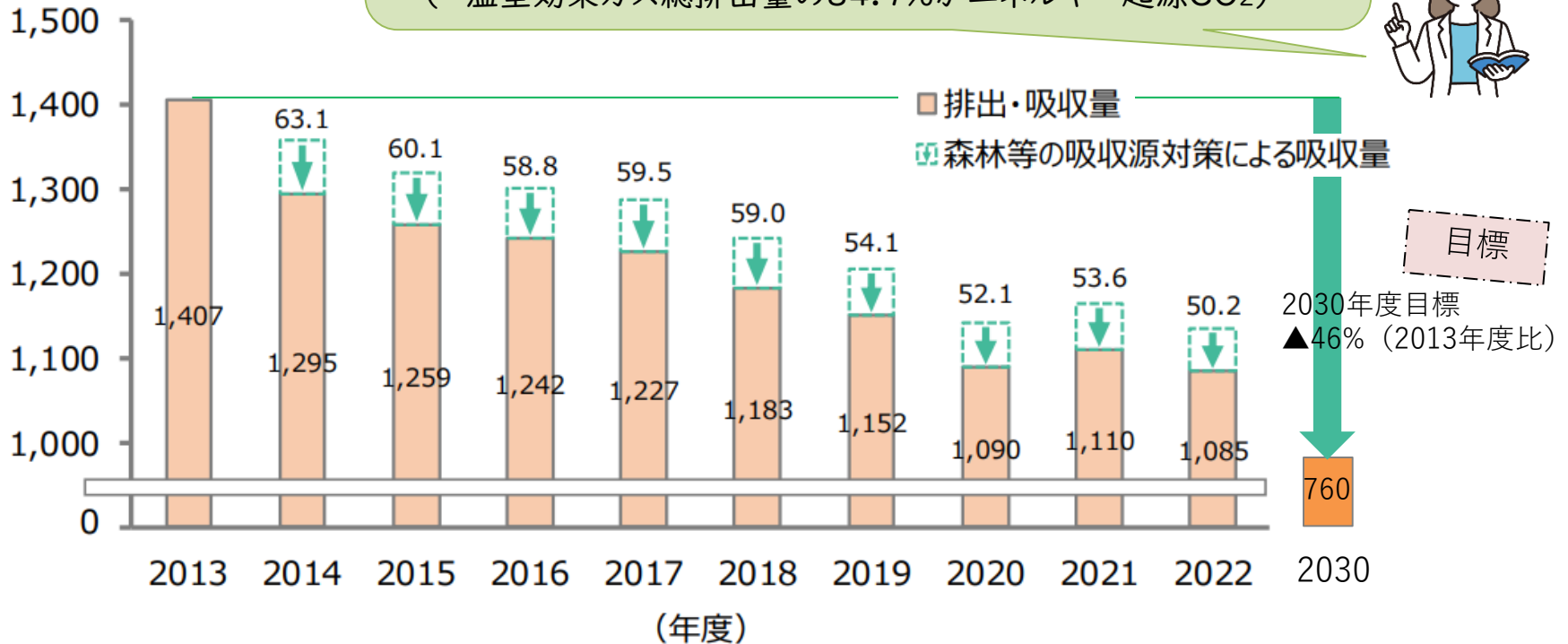
<前年度比 2.3%減、2013年度比 22.9%減>

## 【参考】エネルギー起源の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)

ガス別に見ると、CO<sub>2</sub>排出量が温室効果ガス総排出量の91.3%を占めており、その大部分がエネルギー起源CO<sub>2</sub>となっている(=温室効果ガス総排出量の84.9%がエネルギー起源CO<sub>2</sub>)



排出・吸収量  
(百万トンCO<sub>2</sub>換算)



出典) 環境省ホームページ「2022年度の温室効果ガス排出・吸収量(詳細)」 <https://www.env.go.jp/content/000216816.pdf>

# 日本の部門別温室効果ガス排出量（2022年度）

CO<sub>2</sub>の排出量（電気・熱配分後）

	1990年度 排出量 〔シェア〕	2013年度 排出量 〔シェア〕	2021年度 排出量 〔シェア〕	2022年度		
				排出量 〔シェア〕	変化量 《変化率》	
					2013年度比	2021年度比
<b>合計</b>	1,163 〔100%〕	1,318 〔100%〕	1,064 〔100%〕	1,037 〔100%〕	-280.9 《-21.3%》	-27.0 《-2.5%》
<b>エネルギー起源</b>	1,068 〔91.8%〕	1,235 〔93.8%〕	987 〔92.8%〕	964 〔93.0%〕	-271.3 《-22.0%》	-23.0 《-2.3%》
産業部門 （工場等）	505 〔43.4%〕	463 〔35.2%〕	372 〔35.0%〕	352 〔34.0%〕	-111.0 《-24.0%》	-19.7 《-5.3%》
運輸部門 （自動車等）	208 〔17.9%〕	224 〔17.0%〕	185 〔17.4%〕	192 〔18.5%〕	-32.4 《-14.5%》	+7.2 《+3.9%》
業務その他部門 （商業・サービス・事業所等）	131 〔11.3%〕	235 〔17.8%〕	187 〔17.6%〕	179 〔17.3%〕	-55.3 《-23.6%》	-7.9 《-4.2%》
家庭部門	126 〔10.8%〕	209 〔15.9%〕	160 〔15.1%〕	158 〔15.3%〕	-51.4 《-24.5%》	-2.2 《-1.4%》
<b>エネルギー転換部門</b>	96.6 〔8.3%〕	104 〔7.9%〕	82.9 〔7.8%〕	82.4 〔8.0%〕	-	-
発電所・製油所等	96.2 〔8.3%〕	106 〔8.1%〕	87.6 〔8.2%〕	84.9 〔8.2%〕	-21.3 《-20.1%》	-2.8 《-3.2%》
電気熱配分統計誤差	+0.4 〔0.0%〕	-2.6 〔-0.2%〕	-4.7 〔-0.4%〕	-2.5 〔-0.2%〕	-	-
<b>非エネルギー起源</b>	95.3 〔8.2%〕	82.2 〔6.2%〕	76.6 〔7.2%〕	72.6 〔7.0%〕	-9.6 《-11.7%》	-4.0 《-5.2%》
工業プロセス及び製品の使用	65.2 〔5.6%〕	49.3 〔3.7%〕	43.7 〔4.1%〕	40.9 〔3.9%〕	-8.4 《-17.0%》	-2.8 《-6.5%》
廃棄物（焼却等）	23.7 〔2.0%〕	29.9 〔2.3%〕	30.6 〔2.9%〕	29.6 〔2.9%〕	-0.31 《-1.0%》	-1.0 《-3.4%》
その他（間接CO <sub>2</sub> 等）	6.4 〔0.5%〕	3.1 〔0.2%〕	2.3 〔0.2%〕	2.1 〔0.2%〕	-0.91 《-29.8%》	-0.11 《-5.0%》

2030年削減目標率 ※（ ）内は2022年度実績の2013年度比（変化率）

**46%** (21.3%)

**38%** (24.0%)

**35%** (14.5%)

**51%** (23.6%)

**66%** (24.5%)

地球温暖化対策計画改定  
（2021年10月閣議決定）

2022年度  
運輸部門からの排出量  
**約1億9,200万トン**  
（総排出量の**18.5%**）

（注） 排出量"0.0"は5万トン未満、シェア"0.0"は0.05%未満

（単位：百万トン）

図出典) 環境省ホームページ「2022年度温室効果ガス排出・吸収量(確報値)概要」

<https://www.env.go.jp/content/000216816.pdf>

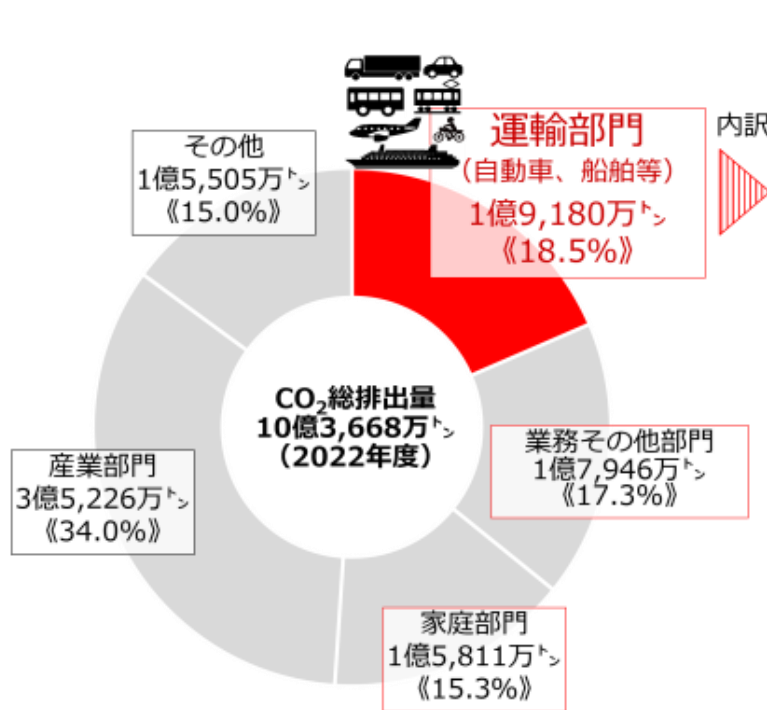
# 日本の運輸部門の二酸化炭素排出量（2022年度）

自動車全体で運輸部門の85.8%（日本全体の15.9%）を排出。

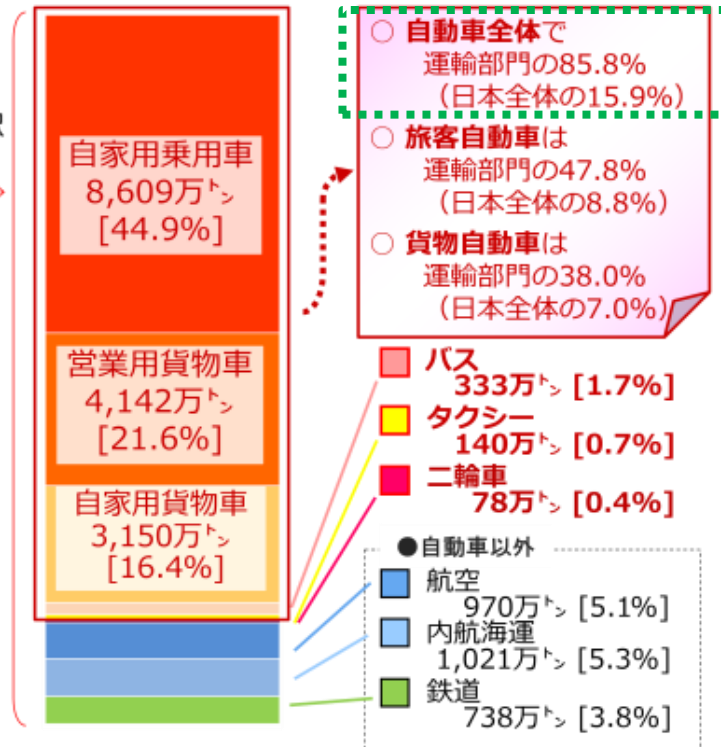
**貨物自動車**だけでも**運輸部門の38.0%（日本全体の7.0%）**を排出。

## 運輸部門における二酸化炭素排出量

### 我が国の各部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



### 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



- 自動車全体で  
運輸部門の85.8%  
(日本全体の15.9%)
- 旅客自動車は  
運輸部門の47.8%  
(日本全体の8.8%)
- 貨物自動車は  
運輸部門の38.0%  
(日本全体の7.0%)

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。  
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

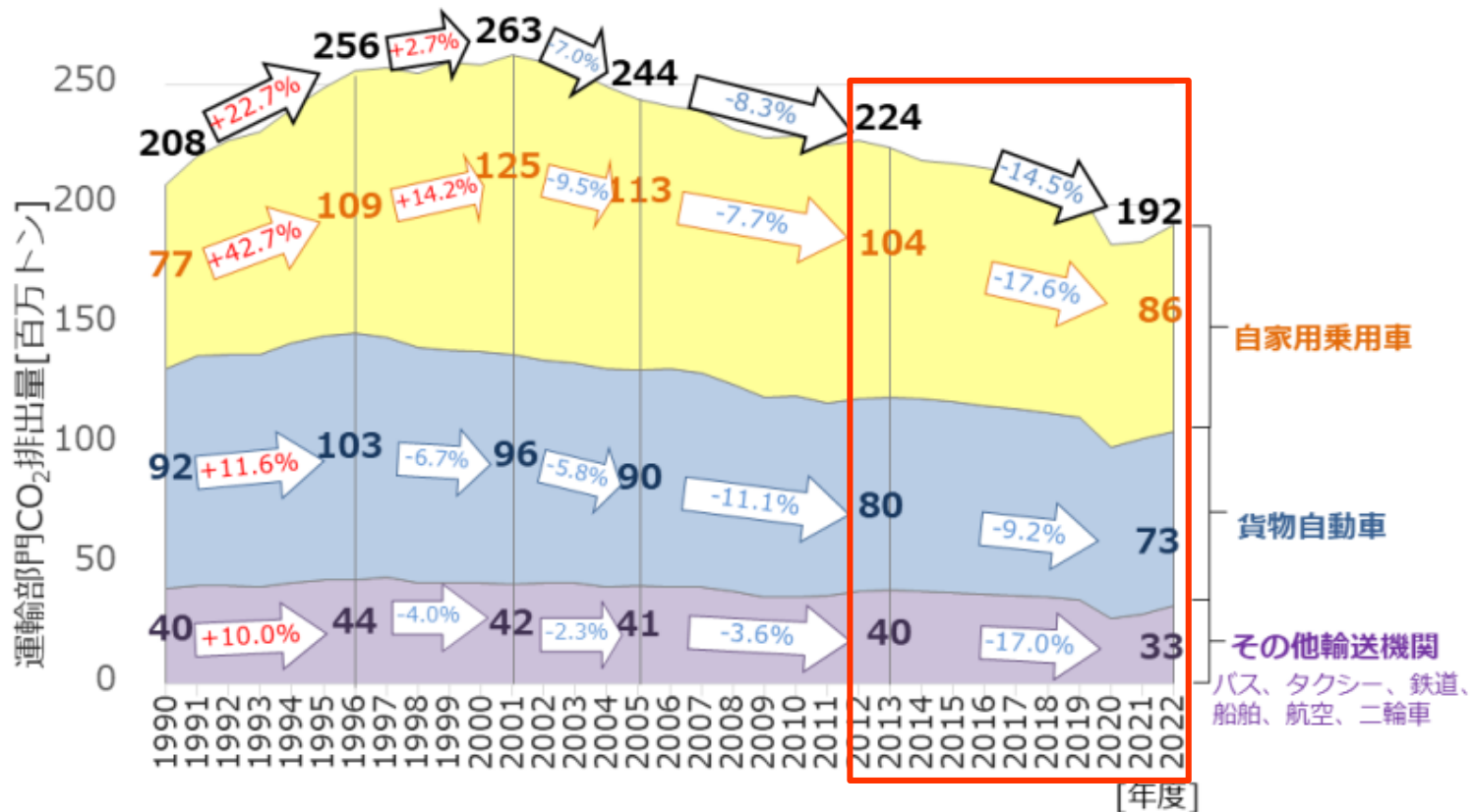
図出典) 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

[https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

# 日本の運輸部門の二酸化炭素排出量の推移

2022年度のCO<sub>2</sub>排出量について、2013年度からの削減率が最も大きいのは**自家用乗用車**で、最も小さいのは**貨物自動車**

## 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成

図出典) 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

[https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

# 京都府の温室効果ガス排出量の推移

京都府の部門別（運輸部門）二酸化炭素排出量（2022年度）

部門	2013年度 (基準)排出量	2021年度 排出量	2022年度 排出量	2030年度 削減目標
運輸 部門	297万t	252万t	254万t	182万t未満

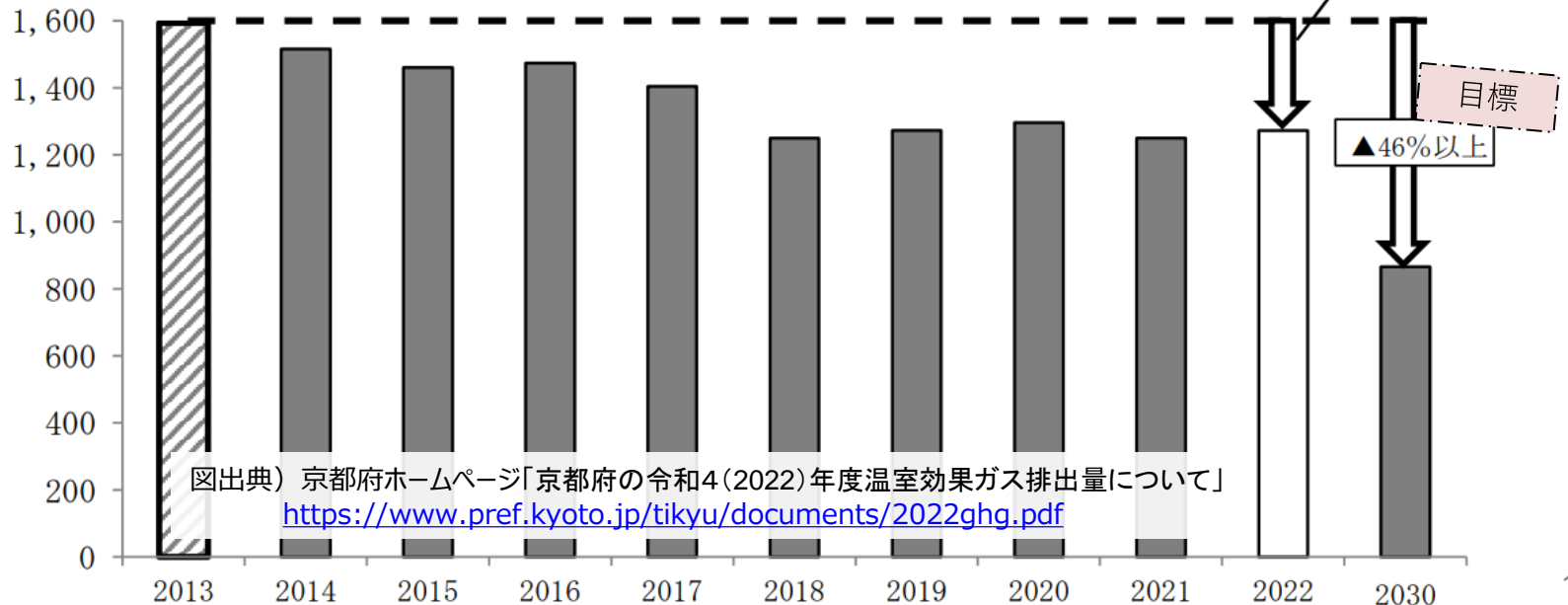
【現状(前年度比)】 +0.9%

【現状(2013年度比)】 ▲14.3%

【目標】 ▲39%

2022年度の温室効果ガス  
排出・吸収量：1,272万t-CO<sub>2</sub>  
< 2013年度比20.2%減 >

[万 t-CO<sub>2</sub>]



図出典) 京都府ホームページ「京都府の令和4(2022)年度温室効果ガス排出量について」  
<https://www.pref.kyoto.jp/tikyuu/documents/2022ghg.pdf>



# 地球温暖化対策に係る 京都府の取組

# 京都府の温室効果ガス削減目標と現状

2050年度

2050年度に**脱炭素で持続可能な社会（温室効果ガス実質排出量ゼロ）**を目指す



当面の目標

2030年度

「脱炭素社会に向けた取組を加速化」  
2030年度に**温室効果ガスの46%以上削減**（基準年度：2013年度）



現状(再掲)

2022年度

◆府内温室効果ガス排出量（2021） 1,272万t-CO<sub>2</sub> 2013年度比 ▲**20.2%**

# 京都府地球温暖化対策条例の規定

## 自動車交通関係（第33条～第38条）

### 努力義務

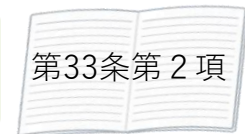
事業者・府民・  
観光旅行者等

公共交通機関又は自転車の利用等により、  
**自動車等の使用の抑制**に努める



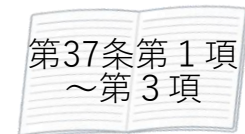
自動車の使用者・  
所有者

自動車等の適正な**整備及び**  
**運転**（「**エコドライブ**」）に努める



自動車の使用者・  
所有者・事業者

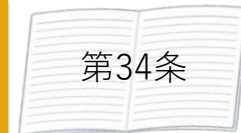
電気自動車等その他の温室効果ガスを排出  
しない又は温室効果ガスの排出量が少ない  
自動車等の**購入、使用、提供**に努める



### 義務

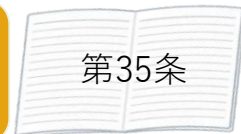
運 転 者

自動車等を駐車又は停車する時は、アイ  
ドリング・ストップ(原動機の停止)を**行う**  
※信号・交通混雑による停止等を除く



事 業 者

アイドリング・ストップを行うよう  
**指導**等の措置を実施



大規模駐車場  
(500m<sup>2</sup>以上)  
の設置者・管理者

アイドリング・ストップを行う旨の  
看板を設置するなど**周知**



# 京都府地球温暖化対策条例の規定 ＜アイドリング・ストップ関係＞

みなさん、ご存知ですか？

京都府地球温暖化対策条例では

**アイドリング・ストップ**  
(駐停車時のエンジン停止) は  
**義務** となっています

アイドリング禁止



一部、例外(認められる場合)もあります

信号待ち

渋滞中

人の  
乗降時

冷凍車  
保冷車

緊急  
自動車

その他  
やむを得ない場合

自動車等の管理者、駐車場の設置者・管理者にも**義務**があります



自動車等の管理者

運転者に対し、**指導**その他の適切な措置を講じる



規則で定める駐車場の設置者・管理者

看板の設置その他の方法により**周知**する

いくつかできていますか？「エコドライブ10のすすめ」

- 1 自分の燃費を把握しよう
- 2 ふんわりアクセル「eスタート」
- 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- 4 減速時は早めにアクセルを離そう
- 5 エアコンの使用は適切に
- 6 ムダなアイドリングはやめよう
- 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備
- 9 不要な荷物はおろそう
- 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

アイドリング・ストップを  
啓発するポスター

府民・事業者の皆様へのお願い

義務規定について、  
いま一度ご確認ください。

事業所等でも周知・徹底いただきます  
ようお願いいたします。



# 京都府地球温暖化対策条例の規定 自動車交通関係（第39条）

## 義務

## エコドライブマイスター

50台以上※の車両を  
管理する事業者

管理する自動車等を運転する者が**エコドライブを行うことを推進する者**を選任し、その氏名その他必要な事項を知事に**届け出**なければならない

※事業所単位ではなく、府内の事業所を合計した台数

エコドライブマイスターを選任するまで

### ①講習会受講

講習会で実施する  
修了試験に合格した方に  
**修了証**を発行

### ②選任届出書提出

- 【提出書類】
- ・ **選任届出書**（第14号様式  
（第44条関係））
  - ・ 被選任者の**修了証の写し**

### 選任届出完了



- ★ 新規選任のほか、届出内容の変更、解任の際にも届出が必要です
- ★ 条例上の義務は事業者単位での選任ですが、事業所ごとの選任を推奨します
- ★ 選任届出書様式は京都府HPからダウンロードしてください  
<https://www.pref.kyoto.jp/tikyuu/ecomeister.html>

# (参考) エコドライブコンテストを実施しました

## 「令和6年度京都府エコドライブコンテスト」(初実施)

チーム対抗

- ・参加者の安全運転やエコ運転の結果をスコア(点数)化し、平均スコアが高いチームを表彰するコンテスト
- ・参加チームには急ブレーキが多い場所などがわかる交通安全マップやCO<sub>2</sub>排出削減量の結果を提供
- ・実施期間: 令和6年11月1日(金)から令和6年11月30日(土)まで(終了しました)

### 走行データ取得にあたっての 車載器とスマートフォンの接続イメージ

#### ①「Visual Drive」アプリのインストール

#### ②車へ車載器(タグ)を設置



**11月**は  
警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成する「エコドライブ普及連絡会」が定める「**エコドライブ推進月間**」です！

コンテストやアプリで楽しくエコドライブに取り組んでみてはいかがでしょうか？





# 参考（関連情報）

# (参考) エコドライブ支援機器の貸出

## 京都市「エコドライブ支援機器」

京都市内の事業者は、京都市の「エコドライブ推進事業所」に申請し登録されることでエコドライブシミュレーターや燃費計の貸出しを受けることができます。

### ■ エコドライブ推進事業所登録制度

エコドライブの普及・啓発に積極的に取り組まれている市内の事業所を「エコドライブ推進事業所」として登録し、本市がその取組を支援しています。

登録を希望される方は、申請様式に必要事項を御記入のうえ、地球温暖化対策室へFAX、郵送又は電子メールで御提出ください。

FAX番号：075-211-9286






メールアドレス：ge@c




京都市HP

### ▶ エコドライブ推進事業所への支援策

- ・エコドライブ支援機器（エコドライブシミュレーター、燃費計）の貸出し
- ・啓発資材の提供 等

#### 京都市エコドライブ支援機器の貸与に関する要領

- ・  [京都市エコドライブ支援機器の貸与に関する要領\(PDF形式, 254.82KB\)](#)
- ・  [\(第1号様式\) 承認申請書\(DOC形式, 42.50KB\)](#)
- ・  [\(第3号様式\) 受領及び誓約書\(DOC形式, 33.50KB\)](#)
- ・  [\(第4号様式\) 利用報告書\(DOC形式, 37.50KB\)](#)
- ・  [\(第5号様式\) 紛失・損傷報告書\(DOC形式, 35.50KB\)](#)

- ・  [エコドライブ推進](#)
- ・  [エコドライブ推進](#)
- ・  [エコドライブ推進](#)

# (参考) エコカーの購入に係る補助金

## 経済産業省「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金(CEV補助金)」

電気自動車(EV)、小型・軽電気自動車(小型・軽EV)等の購入費の一部を補助する補助金。2024年度、補助金額を算定する評価項目が「**自動車分野のGX実現に必要な価値**」に基づき、メーカーの取り組みを総合的に評価する方法に変わりました。

電費・航続距離の向上等の「製品性能の向上」、充電インフラ整備等の「安心・安全に乗り続けられる環境構築」、  
「ライフサイクル全体での持続可能性の確保」、災害時の外部給電等の「自動車の活用を通じた他分野への貢献」

補助金額は、当該価値に基づいて、個別の車種ごとに採点に応じて算定されるようになりました。

補助額 (令和6年12月時点)	
EV	15 ~ 85万円
軽EV	15 ~ 55万円
PHEV	15 ~ 55万円
FCV	上限 : 255万円

2024年度補正予算案  
1,100億円  
(令和6年11月29日閣議決定)

図出典)  
経済産業省ホームページ「クリーンエネルギー自動車の購入補助金がリニューアル、自動車分野のGXをめざせ」  
[https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyo/xev\\_cev\\_2024.html](https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyo/xev_cev_2024.html)

- ※EV, PHEV, FCVについて、メーカー希望小売価格(税抜)が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。
- ※超小型モビリティ、ミニカー、電動二輪については、従来制度に基づき補助額を決定する。

エコドライブの推進に  
ご協力をお願いします

*End*