

## ■前ページ表の説明

- \*1: 2003年の人口・世帯数は4月1日現在の住民基本台帳+外国人登録、2010年以降の人口は福生市総合計画における推計値、世帯数は人口を世帯あたり人数で割り戻したもの
- \*2: 2010年以降の世帯あたり人数は国立社会保障・人口問題研究所の都道府県別推計値の東京都分に2003年時点での福生市の世帯あたり人数(2.23)と東京都の同推計値(2.17)での比(0.973)を当てはめて算出。ただし、2030年の数値がないため、2025年の推計値を使っている。
- \*3: 2003年の戸建棟数は、「平成15年東京都統計年鑑 建築及び住居」及び総務省統計局「平成15年住宅・土地統計調査」による。ただし店舗等併用住宅も加えてある。2010年以降は、戸建住宅世帯の比率が2003年の36%から、2030年には34%に低下するとして、世帯数から案分した。ただし、集合住宅1棟あたりの戸数は2003年のままとした。
- \*4: 事業所・工場の数は「平成15年東京都統計年鑑 建築及び住居」による。2010年以降の数は横ばいとした。
- \*5: 2003年の数字は自動車検査登録協会「市区町村別自動車保有車両数」、全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」より(3月末)
- \*6: 2003年の数字は全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」より(3月末)
- \*7: 世帯あたりの乗用車保有台数はやや減少傾向、軽自動車保有台数はやや増加傾向にあることを考慮して試算。
- \*8: 2003年の数字は自動車検査登録協会「市区町村別自動車保有車両数」より(3月末)。推計値は、2003年までの数年間の傾向を考慮してやや減るものとした。
- \*9: 一世帯あたりCO<sub>2</sub>排出量は何もしない場合漸増するものと仮定した。
- \*10: 小型車、貨物自動車の平均燃費と走行距離より試算。自動車一台あたりのCO<sub>2</sub>排出量は燃費向上、バイオ燃料の導入を見込んで減少するものとした(10年あたり10%)。

## ②排出係数

CO<sub>2</sub>削減量を試算するために用いた各燃料種別の排出係数は、表4の通りです。

これらの数値は環境省「温室効果ガス排出量に関する検討結果総括報告書」(平成14年8月)に基づいたものです。

なお、電力の排出係数はその燃料によって異なり、電力会社によって、またその時期や時間帯によって電源構成が異なるため、正確に排出係数を決めることは困難です。環境省では、「全国の一般電気事業者が発電する際に、一般電気事業者卸電気事業者及び卸供給事業者等の火力発電所から排出された二酸化炭素の量を、全国の一般電気事業者が供給した電気の量(需要端)で除した、いわゆる全電源平均の排出係数として算出している」としています。コジェネレーションシステムや太陽光発電のように、電力ピーク時に電力を補うとすれば、その時間帯に稼働するより排出係数の大きい火力発電の排出係数を用いるべきという考え方もありますが、本調査では環境省がCO<sub>2</sub>排出量試算に用いている全電源平均に基づいた数字を採用しました。

表4 試算に用いたCO<sub>2</sub>排出係数一覧

燃料種	CO <sub>2</sub> 排出係数	同単位	燃料種	CO <sub>2</sub> 排出係数	同単位
A 重油	0.0716	kg-CO <sub>2</sub> /MJ	電力	0.105	kg-CO <sub>2</sub> /MJ
B 重油	0.072	kg-CO <sub>2</sub> /MJ		0.378	kg-CO <sub>2</sub> /kWh
C 重油	0.0716	kg-CO <sub>2</sub> /MJ	ガソリン	0.0688	kg-CO <sub>2</sub> /MJ
灯油	0.0685	kg-CO <sub>2</sub> /MJ		2.32	kg-CO <sub>2</sub> /ℓ
LPG	0.0586	kg-CO <sub>2</sub> /MJ	軽油	0.0692	kg-CO <sub>2</sub> /MJ
都市ガス	0.0513	kg-CO <sub>2</sub> /MJ		2.66	kg-CO <sub>2</sub> /ℓ