

滋賀県 CO₂ ネットゼロ社会づくり推進計画改定原案に対して提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

1 県民政策コメントの実施結果

令和 7 年 12 月 16 日(火)から令和 8 年 1 月 15 日(木)までの間、滋賀県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「滋賀県 CO₂ ネットゼロ社会づくり推進計画改定原案」について意見・情報の募集を行った結果、14 の県民の皆様、団体から、計 61 件の意見・情報が寄せられました。

これらの意見・情報の内訳とそれに対する滋賀県の考え方は次のとおりです。

2 提出された意見・情報の内訳

項目	件数
第 1 章 基本的事項	2 件
第 2 章 社会を取り巻く状況	3 件
第 3 章 方針と目標	12 件
第 4 章 CO ₂ ネットゼロ社会の推進に向けた挑戦	34 件
第 5 章 推進にあたって	1 件
目標達成に向けた行程	1 件
その他、計画全般について	8 件
合計	61 件

3 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方

意見・情報に対する滋賀県の考え方は別紙のとおりです。なお、取りまとめにあたり、提出された意見・情報の一部は、その趣旨を損なわない範囲で内容を要約しております。

番号	ページ	ご意見等の概要	ご意見等に対する県の考え方
第1章 基本的事項			
1	4	アメリカやヨーロッパ、中国などの国々では脱炭素の推進はもう行っていない。アメリカはパリ協定を脱退し、化石燃料を推進する方向である。「世界的な潮流」という根拠は何か。	国連気候変動枠組条約第21回締約国会議において採択された国際枠組みであるパリ協定において1.5℃目標が示され、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第6次評価報告書等の内容を踏まえ、その実現に向けて世界各国が削減目標を設定しています。我が国においても世界全体での1.5℃目標と整合的で、2050年ネットゼロの実現に向けた直線的な経路にある野心的な目標として、2035年度、2040年度に、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すこととしています。 本県においても、地球温暖化対策推進法に基づき本計画を定め、今回の改定において2040年度79%削減という目標を設定し、取組を進めてまいります。
2	5	温室効果ガスについて二酸化炭素が挙げられているが、その証拠がない。二酸化炭素が温室効果ガスであると断定する根拠はなにか。	IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第6次評価報告書においては、「人間活動が主に（CO2等の）温室効果ガスの排出を通して地球温暖化を引き起こしてきたことには疑う余地がない」旨が記載されています。
第2章 社会を取り巻く状況			
3	8	彦根の気温が県内の温度上昇の根拠となるデータを示してほしい。また測定方法や場所、使用温度計等の制度を教えてください。	県内の気温変化を示すグラフとして、彦根地方気象台が観測し発表するデータをもとに作成したものです。
4	8	熱中症搬送者数の年齢別の内訳を示してほしい。高齢化により身体的耐性が弱くなっている方が多いと想像される。気温に関わらず熱中症搬送者数は増加する可能性がある。	本県における直近の熱中症による救急搬送状況については、年齢別の内訳は新生児0人・乳幼児2人・少年8人・成人51人・高齢者52人（令和7年9月）となっています。
5	8	100年間で年平均気温の上昇が1.4℃ということだが、どのような温度計を用いて測定されたデータか。また、1年あたりの温度上昇が0.014℃ということになり、外来ノイズ等の影響による誤差が考えられる。詳細な測定環境を示してほしい。温度が1.4℃上昇した場合の利益と損失、本政策を実施した場合と実施せず他の政策を実施した場合の利益と損失を示してほしい。	県内の気温変化を示すグラフとして、彦根地方気象台が観測し発表するデータをもとに作成したものです。様々な仮定の状況における影響についてはお答えいたしかねますが、気温が上昇することで、猛暑日の増加や極端な大雨の発生頻度の増加のほか、コメなどの農作物に影響を及ぼすなど様々な影響があります。
第3章 方針と目標			
6	12	2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿の図に記載のドローンによる人や物資の移動はかなり経済的な負担がかかるのではないかと。開発コスト、安全性、蓄電システムなど莫大なコストがかかる。ドローンによる人の移動を推進する理由を示してほしい。	2050年にネットゼロを達成した滋賀県の姿をイメージした図であり、将来的な技術革新の一例として記載しています。

7	12	2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿の図に記載の飲食店厨房のIH化、CO2フリーのIHコンロについて、自然エネルギーだけでは人類社会の維持活動が困難である。大部分は電気事業者からの給電により成り立っている状態であるが、IHコンロ等の電気を熱として消費するものはエネルギー効率が極めて悪い。	2050年にネットゼロを達成した滋賀県の姿をイメージした図であり、発電時にCO2を排出しない再生可能エネルギー由来の電力（CO2フリー電力）の使用例として記載しています。
8	12	2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿の図に記載のCO2固定コンクリートの普及について、道路にでも使用するのか。コンクリート製造過程にて発生するCO2算出のデータを示してほしい。いたるところにコンクリートを使用すると雨が土壌に吸収されなくなったり、気温が上昇したりする影響がないか、また、コンクリートを使用する場合には引っ張り強度を稼ぐために鉄筋を入れる必要があるが、必要性等の経済効果も考慮しているか。	CO2固定コンクリートは製造時に発生するCO2排出量も含めたトータルでの排出量をゼロ以下に抑制するものです。本県においても今後実証等を行い検討してまいります。使用方法や必要性等に関しては状況により異なりますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
9	12	2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿の図に記載のWEB会議・テレワークの導入、AIやIoTの活用について、通勤通学を減少させることに伴う経済損失のデータを示してほしい。さまざまな仕事の中で、まだまだ人間が行う仕事も多い。具体的にどのように進めるのか。	CO2排出量の削減に向けては、地域交通の利用促進、テレワークの推進ともに必要な手段だと考えております。具体的な手段については、自動車の利用等による排出量の削減を目指し、WEB会議の利用を啓発するなど様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
10	13	CO2を減らすために「ライフスタイルの転換」というのは車に乗らない、がまん的な省エネをイメージされやすい。「AIを活用した電動化、全自動EV車の活用も選択肢としてあると思うので、世界中で進む事例も参考に研究すべきではないか。	ライフスタイルの転換については、電気自動車等の次世代自動車の普及促進など様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
11	16	温室効果ガス排出量の目標を、2013年度比で75%～80%削減（2019年度比71%～77%削減）する目標に引き上げること。	2040年度における温室効果ガス排出量79%削減の目標は、国を上回る野心的な目標であり、原案のとおりとしますが、今後、取組を進める中で、この目標に満足することなく、県民や事業者等の皆様とともに、さらなる高みに挑戦してまいりたいと考えます。

12	16	滋賀県のCO2削減目標を、日本政府が掲げるものに応じたものではなく、より積極的な目標を掲げてほしい。いまの滋賀県が掲げる目標では、世界の平均気温の上昇を食い止めるものとなっていない。私は、具体的には、2019年度比30%以上をめざすという、積極的な目標を掲げて、日本政府の取り組みを後押しできている。環境先進県として、びわ湖を抱える滋賀県だからこそその目標設定にしてほしい。	2040年度における温室効果ガス排出量79%削減の目標は、国を上回る野心的な目標であり、原案のとおりとしますが、今後、取組を進める中で、この目標に満足することなく、県民や事業者等の皆様とともに、さらなる高みに挑戦してまいりたいと考えます。
13	16	再エネ導入に関して、景観の問題など懸念点があげられているが、それを理由に不可逆的な環境変質、環境と生物多様性の破壊、人権侵害を引き起こす化石燃料やリスクの高い原発を維持する立場は本末転倒であり、県民に対してあまりにも無責任。CO2削減目標と再エネ導入目標についてさらなる引き上げを強く求める。	エネルギー政策基本法において、基幹電源を確保して、安全かつ安定的な電力供給体制を整えることは、国の責務とされているところですが、県としては、安全性の強化に長期間を要していること等により原発が想定どおり稼働しておらず、かつ、その将来の見通しが不透明な状況であると認識しております。そのうえで地域と調和した再生可能エネルギーの導入が重要であると考えており、促進地域を活用した再生可能エネルギーの適地誘導などを図りながら、導入を推進してまいります。
14	16	太陽光発電の最大限の活用を進めると同時に、国に対して太陽光パネルのリサイクルを義務化するように求めることや、現実的な安全保障として軍事費ではなく気候変動対策への予算を増やすこと、容量市場など不公正でエネルギー転換の障害となる制度を変えることや化石燃料企業や投資に対する規制について、政府へ意見書を提出する。	本県では政府要望として、脱炭素を進めるための財政的支援や、水素や次世代型太陽電池といった新技術の普及促進などについて要望したところであり、今後も引き続き様々な要望活動を行ってまいります。
15	18	「水素」について、まだまだ実証実験等であり、これでCO2の削減効果はあるのか疑問。	使用時にCO2を排出しない水素は脱炭素エネルギーとして期待されており、実証実験等を行い、利活用のあり方について削減効果を含め検討してまいります。
16	18	業務部門の主な取り組みが「県庁率先行動計画による取組の推進」であり、まずは実用化されている確実な技術でエネルギー転換を図ってほしい。	県の事務事業に伴う温室効果ガス排出量の削減を進めるため、「CO2ネットゼロに向けた県庁率先行動計画CO2ネットゼロ・オフィス滋賀）」に基づき、率先して資源・エネルギーの使用の合理化や廃棄物の発生の抑制などの取組を進めてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
17	22	都市緑化等で吸収されたCO2は剪定等で焼却処理され大気排出となることから、計算上プラスマイナスゼロとなるのでは。吸収とするには木材製品などとして貯留状態とする量を推定するべきではないか。	都市緑化はIPCC（気候変動に関する政府間パネル）第6次評価報告書等においても緩和・適応の両面で効果があると記載されており、国においても吸収源対策として取り組んでいるところです。吸収されたCO2は焼却時に排出されますが、都市緑化面積を増やすことで吸収・排出のサイクル全体での固定量を増やすことが可能です。

第4章 C02ネットゼロ社会の実現に向けた挑戦			
18	概要版5	2027年3月からスコープ3の開示義務化が段階的に始まることにより事業所の通勤のシフトが起こることを踏まえ、「C02 ネットゼロ社会を実現するための8つの柱」の「3. 次世代自動車等の普及／次世代自動車等への移行の推進」を、「3. 次世代自動車を含む省エネルギー型モビリティ等の普及／次世代自動車を含む省エネルギー型モビリティ等への移行の推進」に修正してはどうか。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについても記載しており、原案のままとします。
19	概要版7	目指す方向性「次世代自動車等の普及」を「脱炭素または省エネルギー型モビリティ等の普及」に、施策「次世代自動車等への移行の推進」を「脱炭素または省エネルギー型モビリティ等への移行の推進」に、それぞれ修正し、モニタリング指標に「自動車の保有台数の減少や公共交通および自転車の交通分担率の増加」を追加してはどうか。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについても記載しており、原案のままとします。 また、モニタリング指標については、それぞれの柱における取組の進捗を図るための代表的な指標を設定しているものであり、第1の柱については「次世代自動車購入に関する補助件数」の進捗によりモニタリングすることとしておりますが、ご指摘の公共交通および自転車の交通分担率についても引き続き状況を確認し、今後の施策の検討に活かしてまいります。
20	25	木炭等（竹炭等を含む）は燃やさない限り炭素の状態をほぼ永久に保持することから、県の災害備蓄品とすることで炭素貯蔵できる。県が定期購入・備蓄することで各森林組合などが生産体制を構築できることから、P. 25「吸収源の確保・維持」に「木炭等の生産・備蓄」の記載を提案するとともにP. 29「林業の成長産業化」に「木炭を炭素源の安定供給産業として」を追記する。 P. 40「県における率先実施」に「積極的な県産木材・木炭等の利用・貯蔵を図ります。」と記載変更してはどうか。	本計画において、温室効果ガスの吸収源の確保を重点施策の1つに位置付けており、主伐・再造林等による炭素の吸収促進や、バイオ炭の農地への施用による炭素貯留の推進、木質バイオマスエネルギーの活用などの推進など、多様な取組を進めてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
21	26	住宅の断熱基準について、県独自に強化した基準を設定すること。断熱対策の支援、住宅の太陽光発電設置を初期費用なしにできる施策を創設すること。	既存住宅の長寿命化・断熱性能向上・省エネルギー化を促進してまいります。また、断熱性能やエネルギー効率の高い設備や高効率給湯器等を組み合わせ、一次エネルギー消費量の収支が実質ゼロとなるZEH（ネットゼロエネルギーハウス）についても普及促進を図ります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。

22	26	住宅の省エネ施策の施策を強力に進めるためには、鳥取県や長野県が行っている独自基準の採用や、断熱だけでなく気密または県産材利用と組み合わせること、CO2削減だけでなく快適性や健康という面での訴求の仕方など、さらなる工夫が必要と考える。 再エネ導入については、初期投資をゼロにする仕組みづくりが効果的です。さらに、集合住宅に関しては、省エネ・再生可能エネルギー導入の義務化を進める必要がある。	急激な温度変化によって身体に影響を及ぼすヒートショック現象の緩和などの健康面におけるメリットがあるほか、電気代の節約等にもつながることから、ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）等の省エネ性能が高く耐久性の優れた住宅の新築や、既存住宅の長寿命化・断熱性能向上・省エネルギー化を促進してまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
23	26	住宅の高断熱基準を定め、すべての新築住宅のZEH化、既存住宅の断熱改修目標値の設定・明記 おひさま0円システムを導入し、初期費用が掛からず気軽に太陽光発電を設置することができるシステムの構築 日当たり等の基準を満たしたすべての新築住宅への太陽光発電の導入、既存住宅への導入目標の設定・明記 住宅の貸売買時の断熱性能（家の燃費）の表示（エネルギーパスの導入）	既存住宅の長寿命化・断熱性能向上・省エネルギー化を促進してまいります。また、断熱性能やエネルギー効率の高い設備や高効率給湯器等を組み合わせることで一次エネルギー消費量の収支が実質ゼロとなるZEH（ネットゼロエネルギーハウス）の普及促進や、住宅における太陽光発電や蓄電池などの導入についても取組を推進してまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
24	27	「次世代自動車等の普及」を「次世代自動車を含む省エネルギー型モビリティ等の普及」に修正し、「温室効果ガス排出量の少ない自動車が増えることで、運輸部門の大部分を占める自動車からの温室効果ガスの排出量の削減につながることを期待されます。」を「温室効果ガスを排出しない、または排出量の少ない自転車の利用が増え、カーゴバイクやマイクロモビリティ等の新型モビリティ、次世代自動車が増えることで、運輸部門の大部分を占める自動車からの温室効果ガスの排出量の削減につながることを期待されます。」に修正してはどうか。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについても記載しております。 ご意見を踏まえ、P. 12の2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿にカーゴバイクを追記します。

25	27	「次世代自動車等への以降の推進」を「次世代自動車を含む省エネルギー型モビリティ等への移行の推進」に、「・環境性能に優れた次世代自動車等(電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)等)への移行を推進します。そのための方策として、公用車を活用したEVカーシェアリングなど、積極的な普及啓発にも取り組みます。」を「・環境性能に優れた次世代自動車等(電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)等)への移行を推進します。 ・移動および輸送におけるスポーツバイク、電動アシスト自転車、カーゴバイク、マイクロモビリティ等の導入および利用を推進します。 ・これらのための方策として、公用車を活用したEVカーシェアリング、様々な公用自転車の導入など、積極的な普及啓発にも取り組みます。」に修正してはどうか。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについても記載しております。 ご意見を踏まえ、P. 29に「マイクロモビリティの導入および利用の推進」を追記します。
26	27	「公共交通の利便性向上および利用促進」を追加し、公共交通の利便性向上のため、公共交通のステークホルダーによる協働テーブルを立ち上げ、公共交通全体としての利用者増のための連絡調整やサービスの研究、MaaS等の事業を行うことや、サイクルトレインやサイクルバス等の自転車利用と連携した公共交通の運用を拡充することを追記。 また、公共交通の利用促進のため、エコ通勤やモーダルシフトを行う事業者に対し、入札や税制等での優遇措置を設け、移行を促進することや、非就労者の公共交通の利用料金を低額に抑えることを追記してはどうか。	公共交通の利便性の向上については第4章第2に記載しております。 また、公共交通の利用促進については、第4章第6において記載しており、行動変容につながる取組を推進してまいります。 利便性向上の向上や利用促進については様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
27	27	県民の取組例に関する施策として、事業者へのモビリティマネジメント教育機会の提供すること、学生割引や障がい者割引等を交通事業者のサービスではなく行政の福祉サービスとして実施すること、早期の免許返納者への公共交通無料パスの配付すること、エコ通勤実施者への住民税の減免措置することを追記してはどうか。	公共交通の利用促進については、第4章第6において記載しており、教育現場や企業を対象としたモビリティマネジメントなど行動変容につながる取組を推進してまいります。 利用促進については様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。

28	27	次世代自動車への乗り換えよりも、スポーツバイクや電動アシスト付き自転車のような性能の高い自転車の普及や貸出システム、それらを活用した通勤を行う人に対する優遇措置、公共交通の安いサブスクの仕組みなどといった、自転車や公共交通への乗り換えを優先して取り組むべき。	次世代自動車等への移行の促進と併せて公共交通や自転車 徒歩を組み合わせた移動が可能なまちづくりを推進することで自動車交通量の削減を図ります。そのためには、公共交通の利用を推進する、交通インフラの整備を推進するなど様々な措置が考えられ、例えば県庁においてはノーマイカーデーの設定や出張時の自転車の利用促進などに取り組んでおり、県内への普及に努めてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
29	28	滋賀県は製造業が産業分野でも多くを占めているので、すでに行っている排出元となる大企業の企業努力任せではなく、県が積極的にさらなる取り組みを掲げて、排出削減の先頭に立つべき。中小企業ではできることが限られている。	地域の事業者が一体となって面的に脱炭素を進める取組についても検討してまいります。事業者行動計画書制度の運用を通じて、排出量削減に向けた取組を促進するとともに、中小企業をはじめとした企業に対する再エネ導入や省エネ推進に関する施策についても本計画に記載し取組を進めています。
30	28	商業・工業施設への太陽光発電導入目標値を設定してはどうか	国においては、2026年度からCO ₂ の年間排出量が平均10万トン以上の大規模事業者に対して、GX排出量取引制度への参加が義務づけられ、CO ₂ 排出枠が法的に規定されるとともに、再生可能エネルギーの導入や水素等のGX分野への技術開発に対して補助金等を拡充することとしています。また、本県においては、事業者行動計画書・報告書の公表を通じて企業へのグリーン投資を促進するなど企業における省エネ・再生可能エネルギー導入を推進してまいります。
31	29	本県の運輸部門は過度な自動車依存という課題を抱えているなか、現案の公共交通の利用促進は努力目標の域を出ておらず、施策の有効性を検証するためには、最終結果であるCO ₂ 削減量だけでなく、移動手段の選択という行動変容のプロセスを測る指標（シフト率等）が必要と考えるため、第4章 第2：具体策にエコ通勤優良事業所認証の取得支援等を追加し、「2030年度目標に向けた達成に向けたモニタリング指標」に公共交通・自転車等への通勤手段転換に取り組む事業所数を設定する。	自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通の利用を推進する、交通インフラの整備を推進するなど様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご指摘のとおり事業者における通勤手段の転換の促進等の行動変容に向けた取組は重要であると認識しております。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
32	29	環境を守りたいという思いがあり、徒歩、自転車、公共交通の活用という生活に切り替えた。車に頼らなくても移動できる社会にするために、市町村と協力して公共交通システムを充実させてほしい。	本県では地域交通の維持確保や充実に向けて市町や事業者と連携して様々な取組を行っており、引き続き取組を推進し、過度に自動車に依存しないまちづくりを目指します。
33	29	公共交通などの利用による省エネ交通システムの整備を図ること。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについて記載しております。

34	29	公共交通機関の利便性の向上を図り、みんなが排出削減に関われるようにしてほしい。	本県では地域交通の利便性向上に向けて市町や事業者と連携して様々な取組を行っており、引き続き取組を推進し、過度に自動車に依存しないまちづくりを目指します。
35	29	現行の事業者行動報告書では従業員等の通勤にかかる温室効果ガス排出は任意の届け出事項になっている。スコープ3の開示義務化の開始に合わせ、これを必須の届け出事項にすることが望ましい。	スコープ3の情報開示については国際サステナビリティ基準審議会が2023年6月に義務化を確定するとともに、国内においても2027年3月から順次義務化が始まります。本県では製品やサービスの見える化に関するセミナーを開催するとともに、サプライヤーの中小企業の脱炭素化を支援しているところです。引き続き、国の動向を注視しながら、サプライチェーン全体の見える化に資する取組を進めてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
36	29	公共交通の利用促進や従業員の送迎バス導入などによる自動車の走行量の抑制に誘導するための施策として、事業所の取組事例に関する情報交換の機会の提供や、自動車からのモーダルシフト実施事業者への補助金の設置、エコ通勤取組事業者への税制や補助金または入札条件等での優遇措置、土地利用のあり方を見直し、鉄道駅やバス停の周辺に住居や公共施設、商業施設等を集積すること、既存の道路建設計画を見直して道路の新設は最小限とし、予算を公共交通の維持活性化に振り向けること、道路空間の配分を見直し、車道を削減して自転車等の中速モビリティの走行空間を確保すること、道路を機能によって分類し、トラフィック機能を重視する道路は自動車を円滑に通す道とし生活道路はゾーン30として狭窄やハンプを設け歩行者や自転車等を優先する道路とすることを追記してはどうか。	環境と人にやさしい都市・交通インフラの整備等の推進につきましてはウォーカブルな街路空間整備、自転車の活用など様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
37	29	公共交通と自転車・徒歩で暮らせるまちづくりの具体的な施策として、歩行者の安全のための市街地の車乗り入れ規制や速度制限、ロードプライシング、自転車のための安全な走行環境の整備、自転車道ネットワークの構築、鉄道駅やバス停を中心とした15分都市を構築することなどが考えられる。計画に具体的に記載するべき。	公共交通や自転車・徒歩を組み合わせた移動が可能なまちづくりを推進することで自動車交通量の削減を図ります。そのためには、公共交通の利用を推進する、交通インフラの整備を推進するなど様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
38	29	次世代自動車だけでなく、より環境負荷の小さい電動アシスト付き自転車やカーゴバイクなどをあわせて普及すべき。	第4章第2において、自動車からの温室効果ガスの排出削減を図るため、公共交通と徒歩・自転車等を組み合わせた効率的で環境にも人にもやさしい都市・交通インフラの整備を推進することについても記載しております。 ご意見を踏まえ、P.12の2050年CO2ネットゼロを達成した滋賀県の姿にカーゴバイクを追記します。

39	29	畜産業も多くのメタンガスの排出源であるため、農林畜産業の推進、とすべき。	ご意見を踏まえ、「CO2ネットゼロに配慮した農業・水産業の推進」に修正いたします。
40	29	通勤時自動車通行の制限と公共交通・自転車利用促進、自家用車を持たずカーシェアなどを利用する選択が気軽にできる仕組みづくり、自転車道の整備、街中での自動車の速度制限や進入禁止区間を増やすことで、自動車の利用を意図的に不便にし、自動車の削減、公共交通の更なる利便化、価格の見直し(子どもは料金無料など)を追記してはどうか。	公共交通の利便性の向上については第4章第2、公共交通の利用促進については、第4章第6において記載しており、行動変容につながる取組を推進してまいります。利便性向上の向上や利用促進については様々な措置が考えられ、例えば県庁においても公用車を活用したEVカーシェアリングの実証事業等を行っているところです。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
41	31	現在のグローバル市場では、スコープ3（特に出荷・通勤・物流）を含む排出量開示が不可欠であり、計画書が掲げるグリーン投資の呼び込みを実現するには、企業のサプライチェーン全体の見える化を経営の基礎に据えるよう誘導すべき。特に従業員の通勤（カテゴリ7）を把握させることは、企業が主体的に公共交通利用を推奨する強力な動機付けとなることから、第4章 第3「サプライチェーンの脱炭素化などの中小企業の持続的な発展に向けた支援」について、事業者行動計画書制度と連動させ、スコープ3（特に通勤・物流）の把握を標準化する方針を明記すべき。	スコープ3の情報開示については国際サステナビリティ基準審議会が2023年6月に義務化を確定するとともに、国内においても2027年3月から順次義務化が始まります。本県では製品やサービスの見える化に関するセミナーを開催するとともに、サプライヤーの中小企業の脱炭素化を支援しているところです。引き続き、国の動向を注視しながら、サプライチェーン全体の見える化に資する取組を進めてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
42	31	食料自給率向上のため農家への生活保障を追記してはどうか。	環境こだわり農業やオーガニック農業の拡大等により、環境と調和のとれた生産性の高い農業を目指すことで、将来にわたって持続的な農業の実現を図ります。
43	33	ごみ処理施設等で高齢者入浴施設を作り、運営を民間委託することで全体予算を圧縮したうえで、給湯エネルギー分のCO2排出を削減できることから、P.33「熱の有効利用」に「他の高齢化福祉課題などと融合することで全体コストの圧縮ができないかを検討する」を追記してはどうか。	一般廃棄物処理施設において温水プール等の余熱利用はすでに広く進められております。また、県においてごみ処理施設を建てる予定がないため、御指摘の内容を記載することはできませんが、今後、県が施設を建てることを検討する際に参考とさせていただきます。
44	33	街路樹の剪定枝や雑草刈草は水分量が多いままごみ処理施設へ搬送され灯油等の化石燃料を使用して焼却処分されている。数週間の自然乾燥を行うことで燃料として利用でき、乾燥スペースや体制を構築できれば化石燃料を使用しなくなることから、P.33「廃棄物等が・・・」に「剪定枝を乾燥し利用体制の構築を図る。」を追記してはどうか。	廃棄物系バイオマスや木質バイオマスなどの利活用を推進することで、地域の活性化等につなげてまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。

45	33	下水活用について、メタンガス化で天然ガス代替として活用が良い。	下水汚泥の有効利用や下水熱の利活用など、下水道施設における未利用資源の活用を推進してまいります。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
46	33	廃棄物について、滋賀県と人口がほぼ同じ140万人の京都市のごみ処理場は3-4ヶ所。廃棄物を資源と考え、化石燃料に代わるエネルギーとして位置づけるべき。デンマークの「コペンヒル」が参考。	廃棄物系バイオマスについては、地域の特性に応じて利活用を進めます。 ご意見を踏まえ、P. 33について「生ごみや廃食油、下水汚泥、農林水産由来の廃棄物等の廃棄物系バイオマスについては、地域の特性に応じて、堆肥のほか、燃料、発電、熱等のエネルギー等への利活用を進め、地域内での循環を促進します。」に修正します。
47	34	大津市内に「水素製造の拠点」およびグリーン水素製造の電源として使用する「ペロブスカイト電池の生産拠点」をつくり、人口減少時代においても持続可能な都市を築き、「水素社会づくり」推進のための新しい産業クラスターを創出できるようにするべき。	本県においては水素エネルギーを活用した革新的イノベーションの創出を図るため、「しが水素拠点形成コンソーシアム」を立ち上げ供給体制を整備するとともに、事業者等の動き出しの促進を図ります。 ペロブスカイト太陽電池については、従来の太陽光発電設備では設置が困難な耐荷重の小さな屋根や壁面への導入を拡大、再エネ導入の適地不足を解消するとともに、新たな技術開発・社会実装を県内に呼び込む土壌形成に取り組んでいるところです。 ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
48	36	今後の計画を県民に見えやすいようにするとともに、意見を言える場をひろげてほしい。	ワークショップやセミナーの定期的な開催など、多様な方法でCO2ネットゼロ社会づくりに向けた取組について理解を深め、意見を交換できる機会を設けていきます。
49	36	ムーブメントでCO2が減らないことは、計画策定からの4年間でわかったのではないかと。安易に啓発に頼ることは慎むべき。これまでの成果と課題を精緻に分析した上で、効果の上がらないものは止めて、その分の経営資源を他に振り向ける方がよい。 たとえば、省エネ家電の推進には啓発を行うよりも、トップランナー方式でエネルギー効率に規制をかける方が効果的である。また、わかりやすい省エネラベルを導入し、店頭で消費者に適切な説明を行うためのマイスターを養成し、各店舗への配置を義務づけることを求める。 啓発の内容がチームマイナス6%の時代の「こまめに減らす」からあまり変わっていない。大きなところから減らすのが肝要であり、住宅断熱、再エネの導入またはパワーシフト（再エネ電力会社への契約切り替え）、脱マイカー生活に踏み込まなければ目標達成は不可能。	本県としてはCO2ネットゼロ社会に向けた取組が個々の県民や事業者により「自分ごと化」される仕組みが必要であり、消費者としての意識や行動変容が不可欠であると考えております。そのためには、SNSやWEBサイトを活用した情報発信・情報共有、表彰制度、ワークショップやセミナーの定期的な開催のほか、次世代を担う子ども・若者との連携など、様々な措置が考えられますが、具体的には毎年度の施策の中で検討していきたいと考えています。ご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。

50	37	啓発は重要だが、それだけに頼ると実効性を担保することができない。自ずとその行動をしたくなるような仕組みを作ることが行政の役割。単なる啓発は行政よりはむしろ市民の方が得意分野であり、補助金を出すなどしてキャンペーン活動は市民団体に任せ、規制や経済的誘導、道路整備などの事業実施等に行政は集中する方が費用対効果は高くなる。	自分ごと化や行動変容などを目的とした啓発活動や再生可能エネルギー導入促進などに対する各種補助金制度など様々な事業を実施するとともに、県民や事業者の皆様や市町などの多様な主体と連携しながらCO2ネットゼロ社会の実現に向けて総合的に取組を進めます。
51	40	東京都では、都有施設4000拠点のGHG排出量の可視化を支援しているが、滋賀県でも同様の取組を検討されてはどうか。	本県では、県の全ての機関における全ての事務および事業を対象に電気や燃料の使用量などの実績を取りまとめ、温室効果ガス排出量を算定しております。削減の取組についても毎年、所属内での研修を通じて共有しております。
第5章 推進にあたって			
52	46	現在、推進本部は全部局長による会議体ですが、実務レベルでは脱炭素と都市・道路整備が分断される懸念があることから、職員を出向させ、現場レベルでネットゼロの視点を組み込んだ都市設計（拠点連携型都市構造）を一元管理するコンパクトシティPTの設置が、運輸部門の削減には最も効果的と考えることから、第5章 第1：推進本部の機能として専門職員の部局出向による実働連携の強化およびコンパクトシティ推進プロジェクトチームの創設を明記するべき。	本県では、施策を総合的かつ有機的に推進するため、部局横断で「しがCO2ネットゼロ推進本部」を設置しております。今後も適切に連携を取りながら、取組を進めてまいります。
目標達成に向けた行程			
53	47	行程表がまったく書けていない。同じことをただ続けては効果は上がらない。経営資源を一気に投入して成果を上げるときと引くときをメリハリつけて取り組む必要がある。 それぞれの施策を別個に考えるのではなく一体のものとして扱い、どの施策によっていつまでに何を達成するかという目標を明確にし、一つひとつ達成していけるようなロードマップを作成するべき。 何年にどんな施策をするかを具体的に書き込み、それぞれの事業により何%減らすのかという目標数値を期限付きで明らかにしてほしい。	2030年度の目標達成に向けて取り組む施策を記載するとともに、その削減見込を整理して記載しています。また、モニタリング指標を示すとともに各指標をモニタリングすることで削減効果を見える化し、目標に向けた進捗管理を図ってまいります。

その他・計画全般について			
54	その他	科学的根拠に基づいた計画策定をするべき。	国連気候変動枠組条約第21回締約国会議において採択された国際枠組みであるパリ協定において1.5℃目標が示され、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第6次評価報告書等の内容を踏まえ、その実現に向けて世界各国が削減目標を設定しています。我が国においても世界全体での1.5℃目標と整合的で、2050年ネットゼロの実現に向けた直線的な経路にある野心的な目標として、2035年度、2040年度に、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すこととしています。 本県においても、地球温暖化対策推進法に基づき本計画を定め、今回の改定において2040年度79%削減という目標を設定し、取組を進めてまいります。
55	その他	温室効果ガス削減は、最も温室効果ガスを排出している石炭火力発電所、ガソリン自動車製造などの対象をまずターゲットにすることが第一だが、今回の案はそうになっているか。	ご指摘のとおり、本計画では化石燃料に依存しない事業活動を推進するため、エネルギー消費量の削減（省エネ）と再生可能エネルギー導入の拡大を推進し、温室効果ガス排出量の削減を目指すこととしています。 本県においては、産業部門からの排出量が最も多くなっていますが、企業に対する再エネ導入や省エネ推進に関する施策についても本計画に記載し取組を進めています。
56	その他	全体的に「再生可能エネルギーの拡大」がトーンダウンしている。	今回の改定においては「再エネ導入・省エネ推進」を重点取組の一つに位置付けており、次世代型太陽電池の率先導入なども含め、地域・環境と調和した再エネ導入を積極的に推進することとしております。
57	その他	以前は、家々の屋根にソーラーパネルが増えていく様子を見ることができたが、最近は電力の買取価格低下のためかそのスピードがかなり落ちているように思う。ごみの量や、車社会からの脱却という点でも進んでいるようには見えず、県の考えが浸透しているとは思えない。県民に対しての啓蒙活動をもっと具体化する必要があると思う。	個々の県民や事業者の皆さんと気候変動に対する危機意識を共有するとともに、SNSやWEBサイトを活用した情報発信、表彰制度、ワークショップやセミナーの定期的な開催など、多様な方法でCO2ネットゼロ社会に向けた取組が「自分ごと化」され主体的な行動につながるよう取組を進めてまいります。また次世代を担う子ども・若者に対しても、ムーブメントの普及拡大を図ります。
58	その他	県が「石炭火力ゼロ」「原発ゼロ」を宣言・発信し、大企業のCO2排出削減義務をレベルアップし、省エネ・再エネの本格的普及に全力をあげること。	エネルギー政策基本法において、基幹電源を確保して、安全かつ安定的な電力供給体制を整えることは、国の責務とされているところですが、県としては、安全性の強化に長期間を要していること等により原発が想定どおり稼働しておらず、かつ、その将来の見通しが不透明な状況であると認識しております。そのうえで地域と調和した再生可能エネルギーの導入が重要であると考えており、促進地域を活用した再生可能エネルギーの適地誘導など図りながら、導入を推進してまいります。

59	その他	改定原案は、情報的手法（啓発）、誘導的手法（補助金、税制優遇）、教育的手法（人材養成など）のようなソフトな促進政策に重点を置いており、経済的手法（税、料金など）、事業的手法というハードな政策があまり見当たらない。ハードな政策を盛り込むことが必要。	本計画においては、3つの重点取組（再エネ導入・省エネ推進、イノベーションの創出、吸収源の確保・維持）を中心に、様々な事業に取り組むこととしています。併せて、自分ごと化や行動変容につなげることを目的に啓発活動を行うとともに、事業者行動計画書制度や促進区域といった温室効果ガス排出量の削減につながる仕組みについても促進するなど、多様な手法を総合的に実施してまいります。
60	その他	温室効果ガスの削減に関して排出量の多い大企業は再エネではなく、都市ガス（LNG）へ移行している。LNGは輸入によるCO2排出、輸送時のメタン漏出などによる環境負荷があり、日本を含む世界各国のLNG安定供給戦略によって化石燃料企業の利益と引き換えに、環境破壊と人権侵害が引き起こされていることは非常に深刻な問題。日本政府はこれを無視して公的資金を投じている現状が指摘されており、これについても県として声をあげてほしい。	国のエネルギー基本計画においては、天然ガスは熱源としての効率性が高く、化石燃料の中で温室効果ガスの排出が最も少ないことから、燃料転換等を通じた天然ガスシフトが進むことで環境負荷低減にも寄与する重要なエネルギー源としているところです。ご意見については今後の取組の参考とさせていただきます。
61	その他	再エネ導入を拡大しようとしている小売業者から電力を買い取る（パワーシフト）ことなども検討してはどうか。	県内の地域新電力との連携により再生可能エネルギーによる地域課題の解決やエネルギーマネジメントの推進を図るとともに、PPAモデル（Power Purchase Agreement：電力販売契約）等も活用し再生可能エネルギーの導入を促進してまいります。