



# CO<sub>2</sub>ネットゼロに向けた県庁率先行動計画(原案) (CO<sub>2</sub>ネットゼロ・オフィス滋賀)

令和8年(2026年)3月改定  
滋賀県



しがCO<sub>2</sub> ネットゼロ  
ムーブメント

# 1 計画改定の趣旨

- (1) 改定の背景・趣旨
- (2) 取組の実施状況

# 2 基本的事項

- (1) 計画の対象とする範囲
- (2) 対象とする温室効果ガスの種類
- (3) 計画期間

# 3 計画の目標

- (1) 温室効果ガス排出量削減目標
- (2) 取組による削減量の目安

# 4 CO<sub>2</sub>ネットゼロに向けた取組

- (1) 基本方針
- (2) CO<sub>2</sub>ネットゼロに向けた取組

# 5 進捗管理

- (1) 推進体制
- (2) 進行管理・公表
- (3) 職員に対する研修

# 6 目標達成に向けた行程

# 1 計画策定の趣旨

## (1) 改定の背景・趣旨

県は、行政機関であると同時に、経済活動の中での大規模な事業者かつ消費者であることから、環境に配慮した行動を率先して実施していくことが求められます。

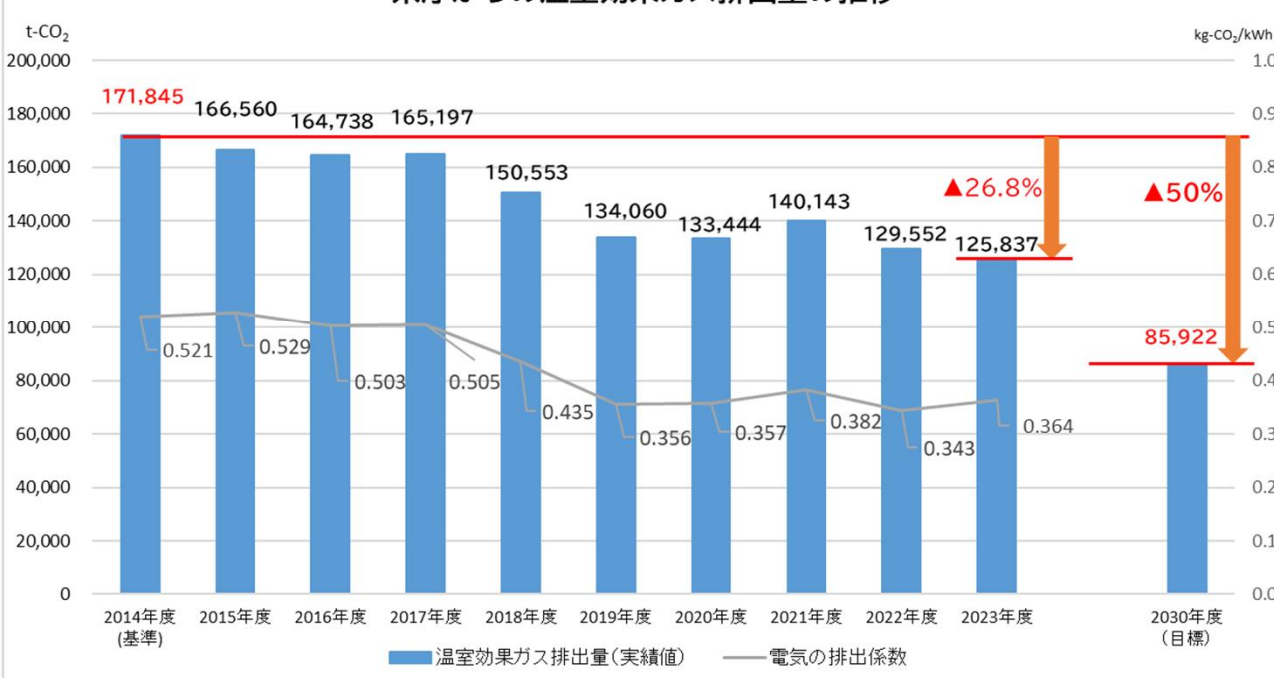
県では、2020年1月に2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す「しがCO<sub>2</sub>ネットゼロムーブメント」キックオフ宣言を行いました。この目標達成に向け、2022年3月に「滋賀県CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくり推進計画」の策定とあわせ、本計画を策定、事務事業における率先実施の取組として、この行動計画を位置付け、全職員参加の下で取組を進めています。

国において2025年2月に「地球温暖化対策計画」等の改定が行われ、2035年度および2040年度の温室効果ガス排出量の削減目標等が示されました。こうした社会情勢の変化に対応するため、本県においても当初の予定どおり2025年度(令和7年度)に改定を行うものです。



## (2) 取組の実施状況

県庁からの温室効果ガス排出量の推移



		H26年度 2014年度	H27年度 2015年度	H28年度 2016年度	H29年度 2017年度	H30年度 2018年度	R元年度 2019年度
温室効果ガス排出量	t-CO <sub>2</sub>	171,845	166,560	164,738	165,197	150,553	134,060
エネルギー使用量	GJ	2,570,879	2,472,164	2,561,354	2,537,381	2,532,122	2,514,581
公用車等燃料使用量	kL	2,002	1,929	1,857	1,962	1,952	1,898

		R2年度 2020年度	R3年度 2021年度	R4年度 2022年度	R5年度 2023年度	基準年度比 (%)
温室効果ガス排出量	t-CO <sub>2</sub>	133,444	140,143	129,552	125,837	▲ 26.8
エネルギー使用量	GJ	2,494,841	2,540,583	2,500,496	2,288,844	▲ 11.0
公用車等燃料使用量	kL	1,692	1,713	1,706	1,731	▲ 13.6

現行の温室効果ガス削減目標「2030年度に2014年度比で50%減(▲85,923t-CO<sub>2</sub>)」に対して、直近2023年度実績は26.8%減(▲46,008t-CO<sub>2</sub>)と概ね予定どおり進捗。

## 2 基本的事項

### (1) 計画の対象とする範囲

①対象範囲：県が実施する全ての事務および事業

②対象機関：県の全ての機関(知事部局、企業庁、病院事業庁、議会事務局、教育委員会、各行政委員会事務局、警察本部等)

※指定管理者が管理運営する施設(職員寮、県営住宅を除く。)も含みます。

※県民(来庁者)に対しても、必要な理解と協力を求めます。

### (2) 対象とする温室効果ガスの種類

地球温暖化対策の推進に関する法律で定められる7種類の温室効果ガスのうち、県の事務事業に関して発生することが想定されない3種類のガス(パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄、三ふっ化窒素)を除く4種類のガスを対象とします。

対象とする温室効果ガスの種類	主な発生源	地球温暖化係数※
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )	電気の使用、燃料の燃焼等	1
メタン(CH <sub>4</sub> )	下水処理、家畜の消化管内発酵、水田等	28
一酸化二窒素(N <sub>2</sub> O)	下水処理、耕地に使用された肥料、自動車の走行等	265
ハイドロフルオロカーボン(HFC)	カーエアコンの使用時	4~12,400

※ガスの温室効果の強さがその種類によって異なっているため、二酸化炭素を1(基準)として、各ガスの温室効果の強さを数値化したもの

### (3) 計画期間

計画期間は、2021年度(令和3年度)から2040年度(令和22年度)までの20年間とします。

なお、概ね2030年度(令和12年度)を目途に見直しを行うこととし、社会情勢の大きな変化等により本計画の内容の変更が必要となった場合にも、必要に応じて見直しについて検討することとします。

### 3 計画の目標

#### (1) 温室効果ガス排出量削減目標

##### 温室効果ガス排出量削減目標

2035年度に2014年度比 **66%減** (59,071t-CO<sub>2</sub>)

2040年度に2014年度比 **81%減** (32,220t-CO<sub>2</sub>)

##### <基準年度>

基準年度は2014年度とします。

※ 2014年度実績値から対象機関や算定方法の見直し等を行っています。

##### <目標設定の考え方>

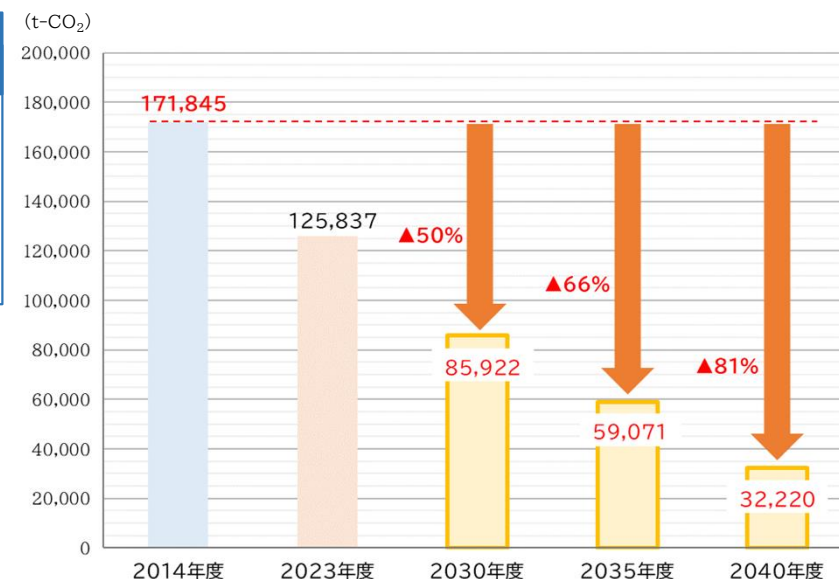
県は、県民、事業者等の模範となるべく、環境に配慮した行動を率先して実施していく必要があることから、本計画策定時において、「滋賀県CO<sub>2</sub>ネットゼロ推進計画」の目標を上回る2030年度目標を設定しました。

今回の改定においては、この考えを踏襲するとともに、「滋賀県CO<sub>2</sub>ネットゼロ推進計画」と同様、現行目標を直線的に延長する経路で目標を設定しました。

※ 2050年ネットゼロ実現に向けた明確な経路を示し、温室効果ガスの排出削減と経済成長の同時実現に向けた予見可能性を高める観点から、直線的な経路を軸に国が「地球温暖化対策計画」の目標を設定したことに合わせたもの。

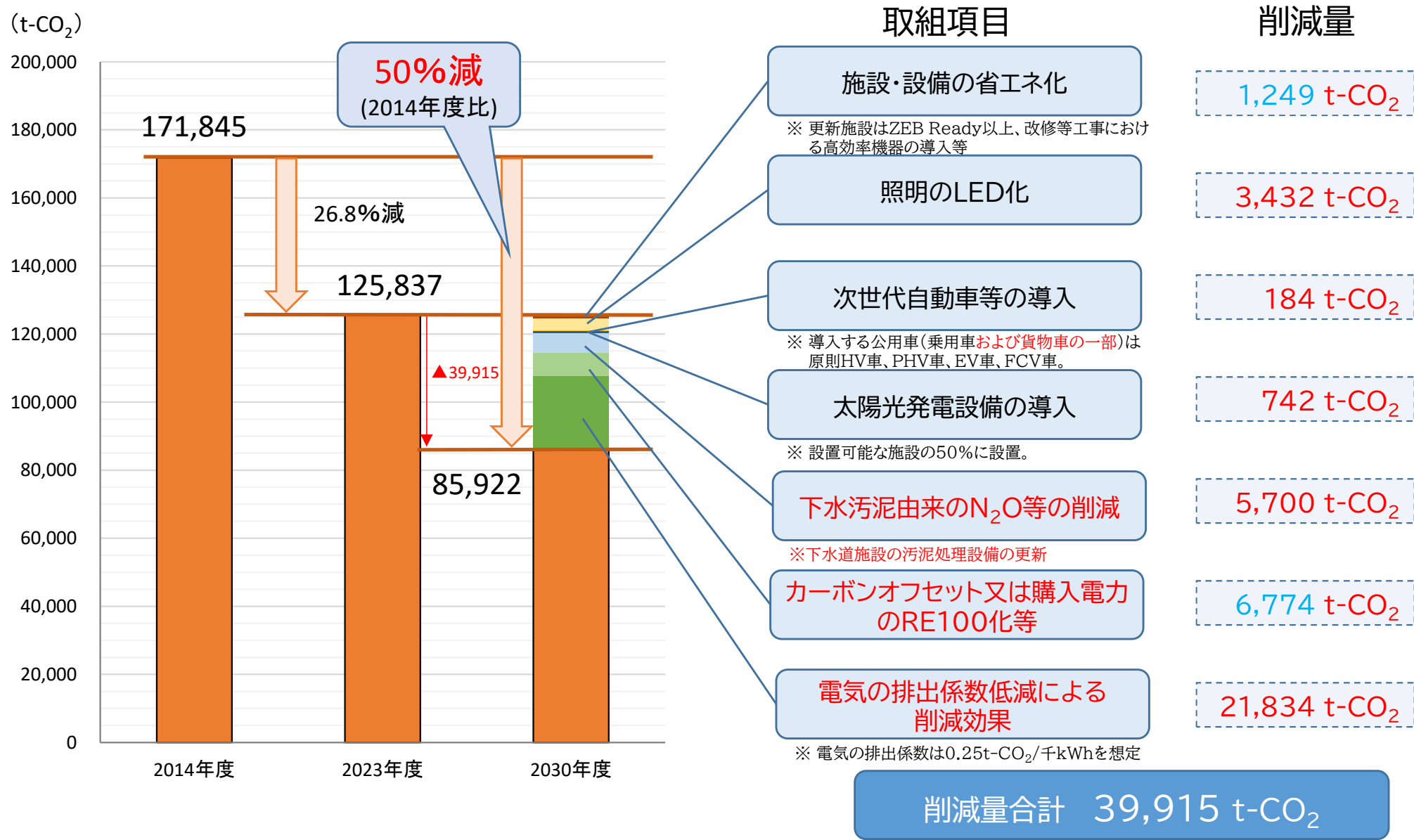
##### <電気の排出係数>

電気の排出係数については、毎年度公表される**電気事業者別基礎排出係数**を用います。



## (2) 取組による削減量の目安(2030年度)

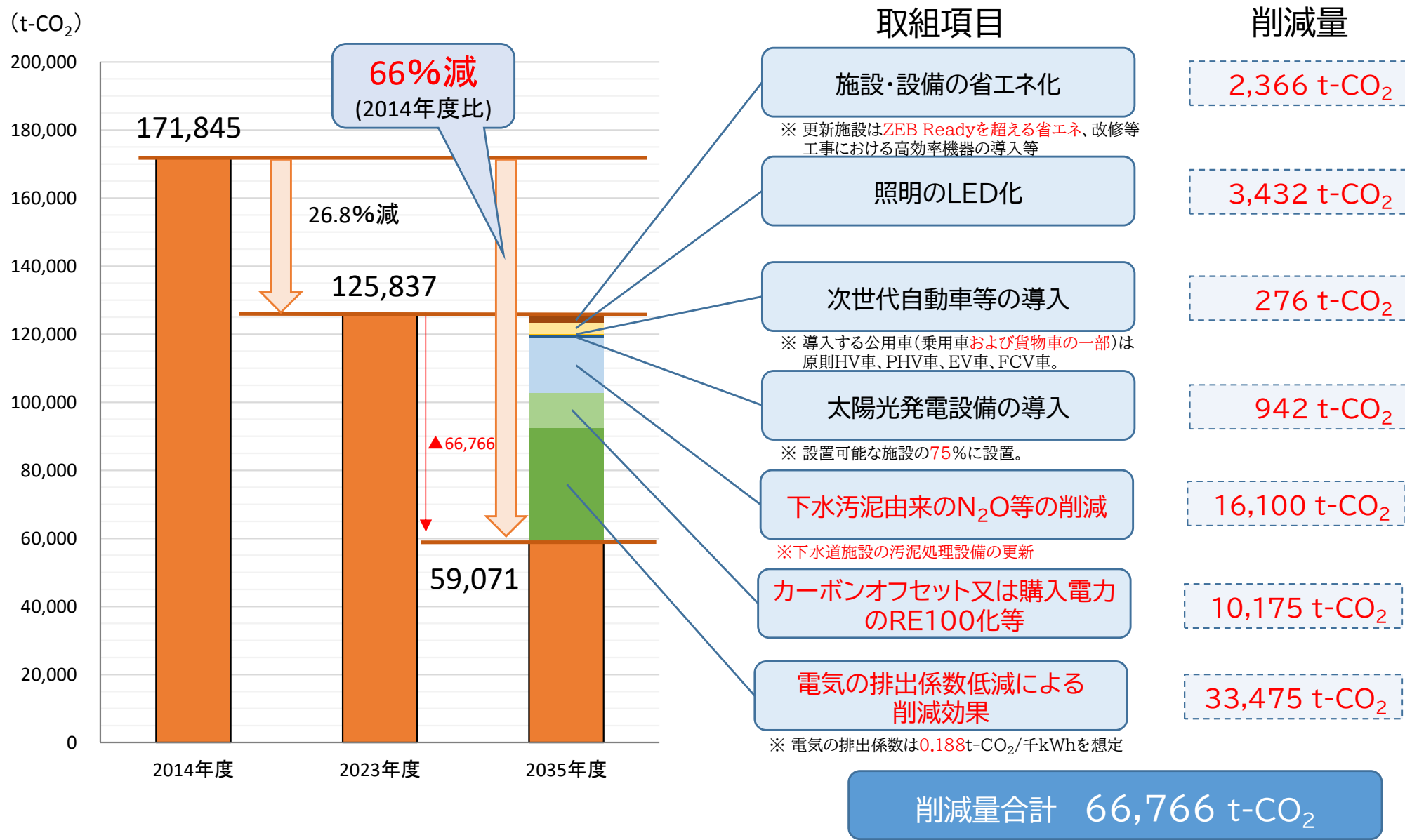
項目別の取組から試算。基準年度(2014年度)より合計85,923t-CO<sub>2</sub>削減(基準年度比50%減)。  
直近実績(2023年度)以降は39,915-CO<sub>2</sub>の削減が必要。





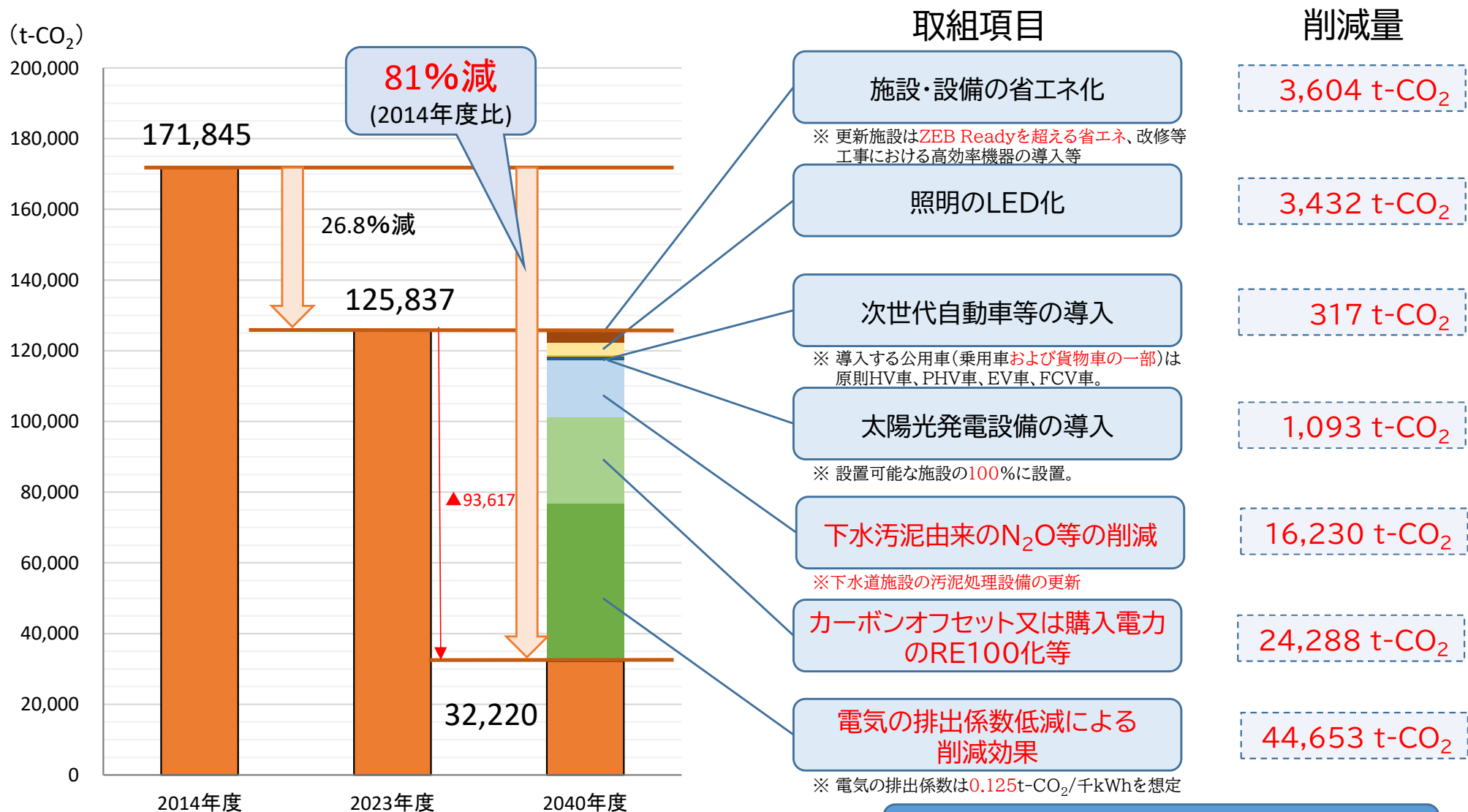
### (3) 取組による削減量の目安(2035年度)

項目別の取組から試算。基準年度(2014年度)より合計112,774t-CO<sub>2</sub>削減(基準年度比66%減)。  
直近実績(2023年度)以降は66,766t-CO<sub>2</sub>の削減が必要。



## (4) 取組による削減量の目安(2040年度)

項目別の取組から試算。基準年度(2014年度)より合計139,625t-CO<sub>2</sub>削減(基準年度比81%減)。  
直近実績(2023年度)以降は93,617t-CO<sub>2</sub>の削減が必要。



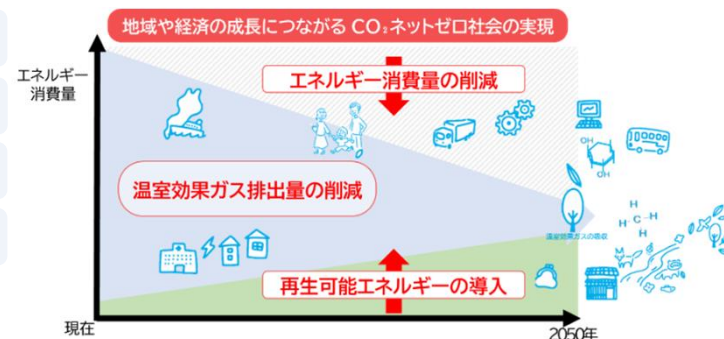


## 4 CO<sub>2</sub>ネットゼロの実現に向けた取組

### (1) 基本的な取組方針

滋賀県CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりの推進に関する条例第15条に基づき、以下の取組を率先して行います。

- ① 省エネルギーの推進
- ② 自動車等の使用に伴う温室効果ガスの排出抑制
- ③ 再生可能エネルギーの利用推進
- ④ 環境物品等の調達の推進
- ⑤ 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進およびその他資源の有効利用
- ⑥ その他温室効果ガスの排出削減等の取組推進



### (2) CO<sub>2</sub>ネットゼロに向けた取組

#### 1 省エネルギーの推進

##### ① 新築・更新時におけるZEB Readyを超える省エネ化

- 施設を新築・更新(建替)する場合は、2030年度までは原則としてZEB Ready※1以上、2030年度以降は更に高い省エネ性能を目指す。なお、ZEB Readyを超える省エネ等が困難な場合でも、可能な限りエネルギー消費量の削減に向けて十分に検討する。

※1 基準一次エネルギー消費量に対し、設計一次エネルギー消費量が50%以上削減

##### ② 施設改修時における省エネ化

- 施設改修時には、計画段階から省エネ化の検討を十分に行い、可能な限りエネルギー消費量の削減を図る。

※「公共施設等マネジメント基本方針」におけるCO<sub>2</sub>ネットゼロの推進方針とも整合

- 高効率機器を積極的に導入する。
- BEMS(ビル・エネルギー・マネジメント・システム)やスマートメーターの導入を検討する。

##### ③ 照明のLED化

- LED照明の導入を進める。あわせて人感センサー付き照明などの導入も検討する。

##### ④ 運用改善による省エネ化

- 設備の効率的な運転管理に努める。
- 不要な照明設備の消灯やOA機器の電源OFFなど、節電に努める。

##### ⑤ 県産木材の利用促進

- 「建築物における滋賀県産木材の利用方針」に基づき、公共建築物の整備等において、積極的な木材の利用を図る。

##### ⑥ 温室効果ガス排出削減の取組の見える化

※「公共施設等マネジメント基本方針」におけるCO<sub>2</sub>ネットゼロの推進方針とも整合



※出典:環境省HP「ZEB PORTAL」

## 2 自動車等の使用に伴う温室効果ガスの排出抑制

### ① 公用車更新時における次世代自動車等の率先導入

- 公用車を更新する場合は、「滋賀県公用自動車の調達方針」に基づき、代替可能な自動車が無い場合等やむを得ない事情がある場合を除き、原則として**電動車等**※2を導入する。

※2 ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車

- 電気自動車充電設備の設置拡大に努める。

### ② 公用車の効率的な運用

- エコドライブ(加速・減速の少ない運転、アイドリングストップなど)を実践する。
- 公用車を使用する場合は、ハイブリッド車や低燃費車等を優先利用する。



※警察車両(PHEV)

### ③ 自動車利用の抑制

- 通勤時等も含め、公共交通機関や自転車等を利用する。
- Web会議の活用や公用車の相乗り等により公用車の使用を削減する。

#### 1 自分の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果が実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。

#### 2 ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう(最初の5秒で、時速20km程度が目安です)。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

#### 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることが心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。交通状況に応じて速度変化の少ない運転を心がけましょう。

#### 4 減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速すると坂や坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

#### 5 エアコンの使用は適切に

車のエアコン(A/C)は車内を冷却・除湿する機能です。暖房の必要ないときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。たとえば、車内の温度設定が外気と同じ25℃であっても、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。また、冷却が必要ないときでも、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

#### 6 ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車の際は、アイドリングはやめましょう。10分間のアイドリング(エアコンOFFの場合)で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に暖機運転は不要です。エンジンがかけたらすぐに出発しましょう。

#### 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをおらかじめ確認しましょう。たとえば、1時間のドライブで遅に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃費と時間の節約になります。

#### 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します。また、エンジンオイル・オイルフィルター・エアクリーナーエレメントなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。

#### 9 不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも大きく影響されます。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときは外しましょう。

#### 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車をやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりで、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車が少ない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

※「エコドライブ10のすすめ」(エコドライブ普及促進協議会)

## 3 再生可能エネルギーの利用推進

### ① 太陽光発電設備その他再生可能エネルギーの最大限導入

- 新築・更新施設においては、**積極的に**再生可能エネルギーを導入する。
- 既存施設等においても、導入可能性の検討を行い、率先導入に努める。**特に屋根の改修時には、あわせて導入を検討する。**
- 太陽光発電設備の導入については、2030年度には**設置可能な施設の50%以上**、2040年度には**設置可能な施設の100%に設置**することを目指す。その際、必要に応じ、PPAモデル※3の活用も検討する。

※3 事業者が需要家の屋根等に太陽光発電システムを無償で設置・運用し、発電した電気を設置した事業者から需要家が購入し、その使用料をPPA事業者を支払うビジネスモデル等を想定

- **次世代型太陽電池(ペロブスカイト太陽電池)の率先導入に努める。**

### ② 再生可能エネルギー由来電力の調達

- **排出係数が低い電力の調達を推進する。**
- **さらなる排出削減に向け、再生可能エネルギー由来電力(RE100)の調達を検討する。**



※ペロブスカイト太陽電池  
(写真提供 積水化学工業(株))



※県本庁舎における太陽光発電設備



## 4 環境物品等の調達の推進

### ① 環境物品等の調達

- 「滋賀県グリーン購入基本方針」に基づき、物品購入の際には環境負荷の少ないものを選択する。

### ② 物品等調達を通じた事業者の環境配慮意識の醸成

- グリーン入札制度を積極的に活用することで、事業者の環境配慮行動へのインセンティブを付与する。

## 5 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進およびその他資源の有効利用

### ① 3Rの推進

- マイボトルやマイバッグ等の持参を促進し、プラスチックを含むワンウェイ製品の使用や購入を控える。
- 「3010運動」やフードドライブへの参加など、食品ロス削減の取組を推進する。
- 物品等の必要最低限の購入、分別回収の徹底などに取り組む。

### ② 省資源

- 電子化、ペーパーレス化、両面印刷・集約印刷などを活用し、紙類使用量を必要最小限とする。
- 節水の励行、水量の調整など、水使用量を必要最小限とする。

## 6 その他温室効果ガスの排出削減等の取組推進

### ① CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりに資する事務事業の企画等

- 事務事業の企画および実施にあたっては、CO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりへの貢献の視点をもって取り組む。
- 「滋賀県が締結する契約に関する条例」に基づき、事業者の環境に配慮した事業活動に関する取組を推進する。
- マザーレイクゴールズ(MLGs)の取組を推進する。
- 「公共事業における環境配慮指針」に基づき、公共事業の実施に伴う環境負荷の低減に努める。
- イベント開催時においては、広報案内、運営方法、交通手段など、企画から終了までを通じて環境に配慮する。
- びわ湖カーボンクレジットの積極的な活用を検討する。

### ② 職員の率先行動

- デコ活アクションを実践する（脱炭素型のライフスタイルの実践）

### ③ その他温室効果ガス排出削減等の取組

- エネルギー以外の温室効果ガス排出源(CH<sub>4</sub>・N<sub>2</sub>O)への対策を実施する。

※ 県事業からのCH<sub>4</sub>・N<sub>2</sub>O排出の9割以上を占める下水道事業において、設備更新のタイミングで温室効果ガスに配慮した汚泥処理方式へ変更

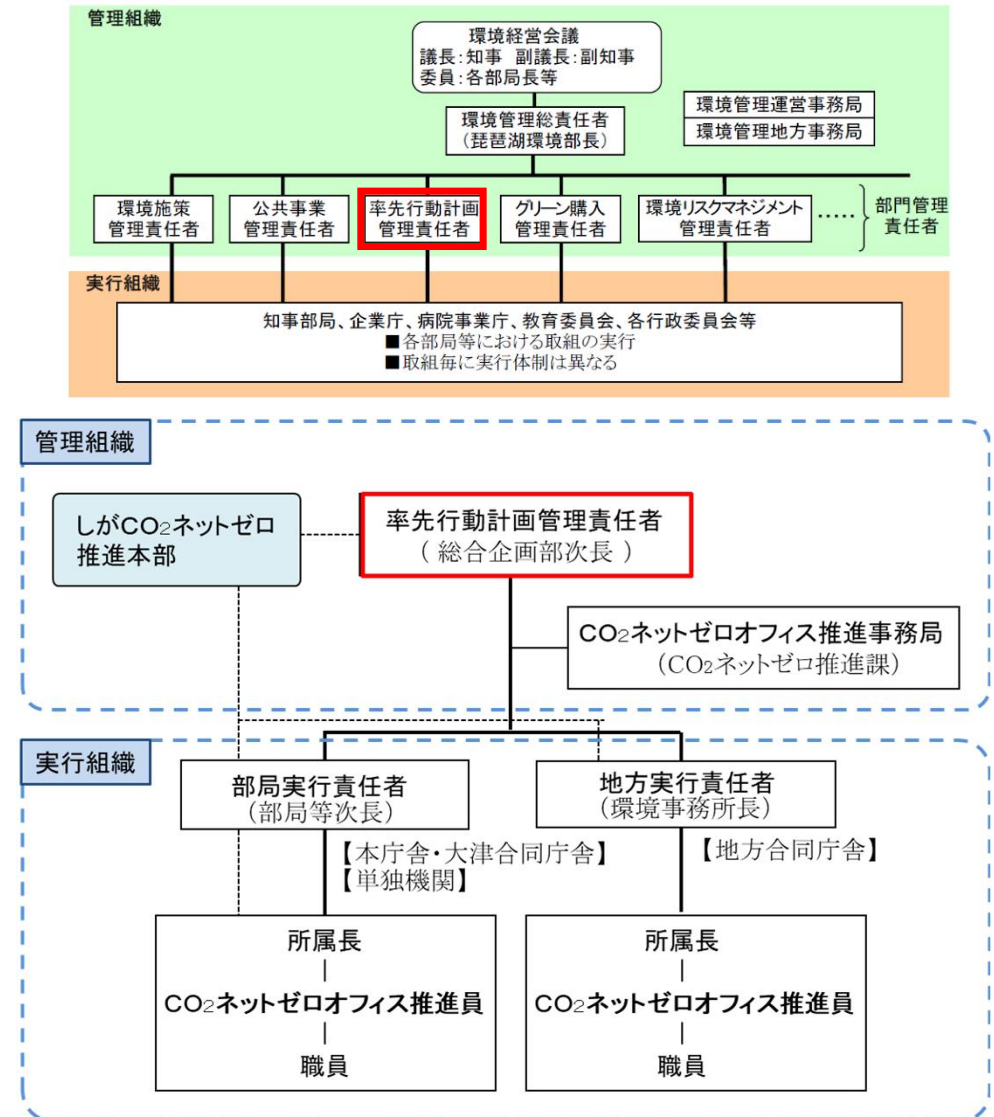
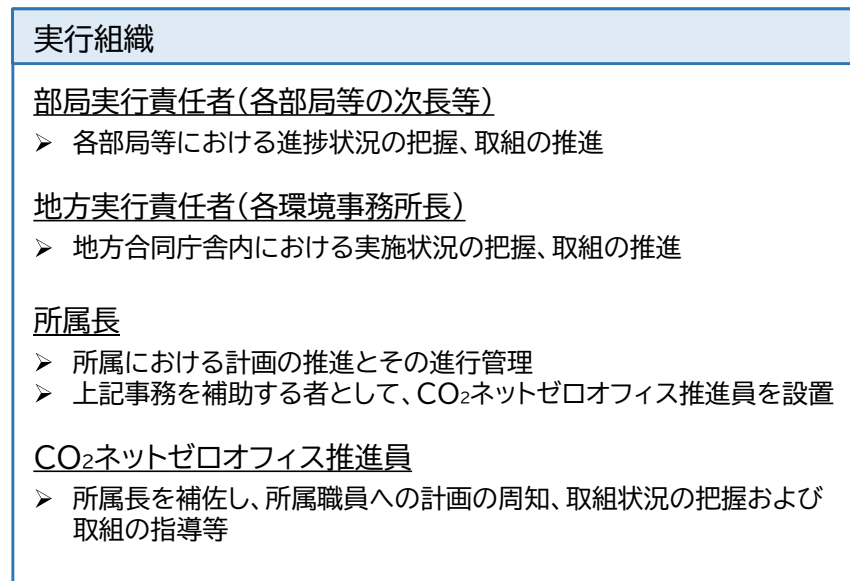
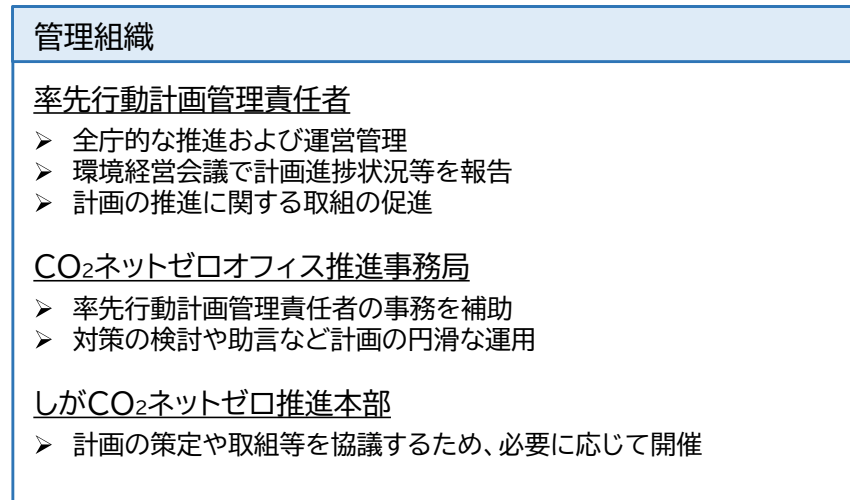
- 吸収源となる森林の整備・保全の推進だけでなく、森林以外の吸収源(CO<sub>2</sub>固定コンクリート、琵琶湖資源等)の確保に向けた調査・検証の率先実施や最新技術の積極的な利用に努める。
- J-クレジット等によるカーボン・オフセットを検討する。
- 耐用年数を過ぎた太陽光発電設備を適正に処理する。

## 5 進捗管理

### (1) 推進体制

県の事務事業に関する取組は、滋賀県庁環境マネジメントシステムの基本方針の一つとして位置付け、県庁率先行動計画管理責任者が本計画の進捗管理を行い、全庁的に取組を推進します。

滋賀県庁環境マネジメントシステムの推進体制図



## (2) 進行管理・公表

### (1) 進行管理

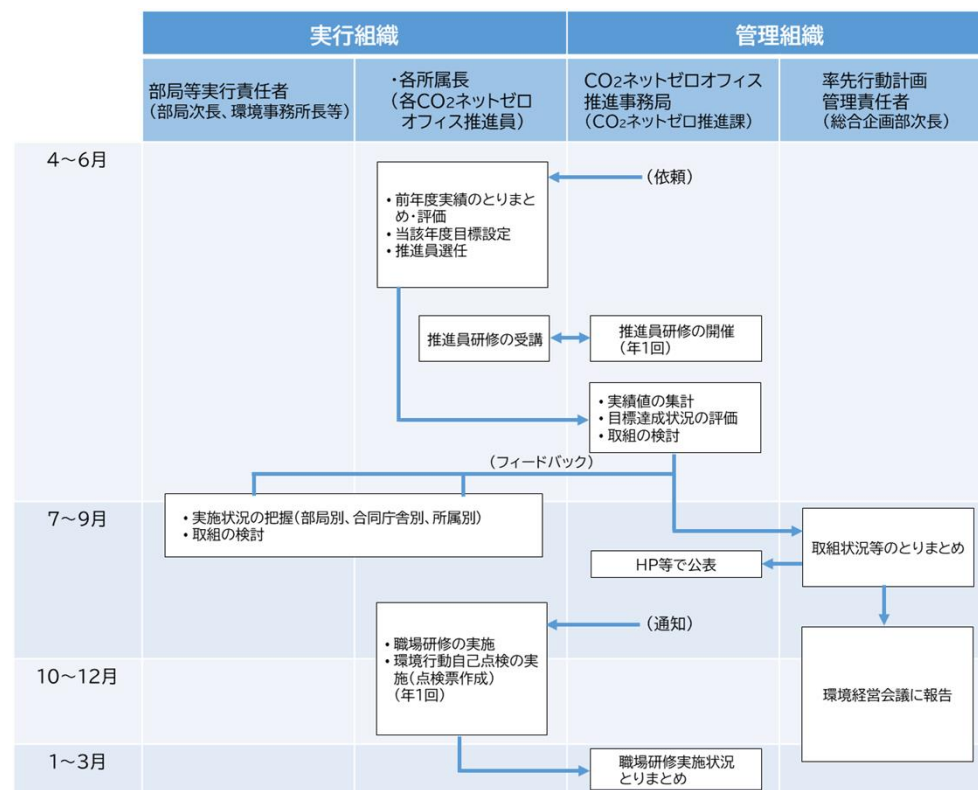
- ① 所属長は、年度当初に所属における個別目標を定めてCO<sub>2</sub>ネットゼロオフィス推進事務局に提出する。
- ② 個別目標を所属職員に周知するとともに、CO<sub>2</sub>ネットゼロオフィス推進員を中心に、目標達成に向けた取組を推進する。
- ③ CO<sub>2</sub>ネットゼロオフィス推進事務局は、目標達成に向けた取組の検討、各部局への情報提供や助言を行うなど、各所属での取組を促す。
- ④ 各所属は定期的に進捗状況の点検を行い、必要に応じて改善策を講じる。
- ⑤ 所属長は、年度終了後に実施状況について評価し、率先行動計画管理責任者に報告する。
- ⑥ 率先行動計画管理責任者は環境経営会議等に報告する。  
全庁的な評価等も踏まえ、取組の見直し等を行う。

### (2) 実施状況の公表

- 実施状況については、県のホームページ等で年1回公表する。

### (3) 職員に対する研修

- 所属職員への計画の周知、取組状況の把握および取組の指導等を行うCO<sub>2</sub>ネットゼロオフィス推進員を対象に、本計画の推進に関する研修を年1回実施する。
- 所属長は、所属内の職員を対象に、各所属での本計画に基づく取組状況や事務事業におけるCO<sub>2</sub>ネットゼロ社会づくりに関する職場研修を年1回実施する。



※必要に応じて、しがCO<sub>2</sub>ネットゼロ推進本部を開催

## 6 目標達成に向けた行程

### 施設

CO<sub>2</sub>ネットゼロに向けた施設・設備の省エネ化

新築・更新建築物  
原則 ZEB Ready以上

新築・更新建築物  
原則 ZEB Ready 超え

※ R6～7にかけて集中的に実施

県有施設の照明のLED化

LED照明導入割合 100%

排出削減量の見える化による運用改善の検討・実施

### 公用車

次世代自動車等の導入(乗用車は原則電動車等、**貨物車についても代替車両がある場合、原則電動車等**)  
(※順次、更新に合わせて)

次世代自動車等導入割合 100%  
※代替可能な車両がない場合等を除く

エコドライブの実施等

### 再生可能エネルギー

次世代型太陽電池の率先導入

次世代技術の積極活用  
ペロブスカイト太陽電池等

次世代型太陽電池の導入拡大

従来型太陽光発電設備の導入拡大

設置可能な施設への導入割合  
50%以上(2030年)

設置可能な施設への導入割合  
100%(2040年)

先行地域における太陽光発電設備の導入、再生可能エネルギー由来の電力調達

(本庁舎)

RE100調達

### エネルギー以外

下水の処理過程や家畜等を排出源とする温室効果ガス(CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O)への対策  
設備更新のタイミングに合わせた温室効果ガスに配慮した汚泥処理方式への変更(下水道事業)など

森林だけでなく森林以外(CO<sub>2</sub>固定コンクリート、琵琶湖資源等)の吸収源の確保に向けた調査・検証の率先実施や最新技術の積極的な利用

カーボンオフセット(J-クレジットの活用など)

令和7年度  
(2025年度)

令和8年度  
(2026年度)

令和9年度  
(2027年度)

令和10年度  
(2028年度)

令和11年度  
(2029年度)

令和12年度  
(2030年度)

～令和17年度  
(2035年度)

～令和22年度  
(2040年度)