

滋賀地域交通ビジョン案について

1 滋賀地域交通ビジョンの概要

- (1) 県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、さまざまな社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指すことを目的として策定
- (2) 「地域交通」は、福祉、教育、文化、観光、企業誘致、さらにはCO₂n ネットゼロ社会の実現など、社会を支える土台であり、地域にとって欠かすことのできない重要な社会インフラと位置付け
- (3) 「地域交通」により「自家用車を使えない人、使えない時でも日々の生活の移動ができる」、「自家用車を使わない選択ができる」社会を実現するため、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」を目指す姿と整理

2 策定の位置づけ

滋賀県基本構想の実現を目指し、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」社会に向けて、本県における地域交通の将来の目指す姿と今後のあり方を示す。

3 県民政策コメント等の実施状況

(1) 実施概要

実施期間：令和5年12月25日(月)～令和6年1月25日(木)

実施結果：35者49件、7市町28件(合計77件)

(2) 寄せられた主な意見と県の考え方

《別紙のとおり》

4 これまでの協議の経緯

令和4年6月23日	滋賀交通ビジョン見直しに向けた懇話会(第1回)
7月9日	土木交通・警察・企業常任委員会(滋賀交通ビジョンの見直しについて)
11月25日	滋賀交通ビジョン見直しに向けた懇話会(第2回)
令和5年2月6日	滋賀交通ビジョン見直しに向けた懇話会(第3回)
3月7日	土木交通・警察・企業常任委員会(滋賀地域交通ビジョン骨子(案)について)
9月13日	土木交通・警察・企業常任委員会(滋賀地域交通ビジョン策定に向けた進捗状況について)
12月14日	土木交通・警察・企業常任委員会(滋賀地域交通ビジョン(素案)について)
12月20日	滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会(第4回)
令和6年2月14日	滋賀地域交通ビジョン策定に向けた懇話会(第5回)

5 今後の予定

令和6年3月下旬 滋賀地域交通ビジョン 策定

滋賀地域交通ビジョン（素案）に対して提出された意見・情報とそれらに対する県の考え方について

1 意見・情報の募集結果について

令和5年12月25日（月）から令和6年1月25日（木）までの1か月間、滋賀県県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「滋賀地域交通ビジョン（素案）」についての意見・情報の募集を行った結果、35者から49件の意見・情報が寄せられました。

また、同時に市町への意見照会を行い、7市町から28件の意見・情報が寄せられました。

これらの意見・情報について、内容ごとに整理し、それらに対する考え方を以下に示します。なお、取りまとめに当たり、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たものとなっています。

2 提出された意見・情報の内訳

項目	県民政策 コメント	市町へ の意見 照会
第1章 策定の趣旨	12件	9件
第2章 滋賀の現状	5件	0件
第3章 滋賀の交通をめぐる課題	2件	2件
第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿	6件	6件
第5章 目指す姿を実現するための施策例	7件	0件
第6章 施策推進に向けて	8件	2件
第7章 まとめ	1件	1件
その他	8件	8件
意見・情報 合計	49件	28件

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
第1章 策定の趣旨					
1	1		本ビジョンと関係法律との関係を整理するべきではないか。	県としてまはしては、交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体の責務として、ビジョン策定に限らず様々な施策を進めていることから、 <u>1.5.4にビジョンの位置付けを追記</u> します。	18
2	1		県内各市町においても「地域交通計画」が策定または策定作業が行われているが、県のビジョンとの関係はどのように考えられているのかについて記載するべきではないか。	御意見を踏まえて、 <u>「本ビジョンは広域的視点から県内の将来の地域交通の姿を示すもので、今後、ビジョンの実現に向け、市町が策定した「地域公共交通計画」と整合をはかりながら取組みを進めてまいります。」</u> と追記します。	18
3	1		ビジョンには、安全で安心できる歩行空間の確保、安全で安心して自転車が走行できるような交通環境の整備もビジョンの役割であることを記載するべきである。通学路の安全など小学生や徒歩でしか移動できない方、自転車で移動する人、車椅子で移動する方々など県民に優しい地域交通のビジョンを策定することが県の役割と考える。	御指摘のとおり、本ビジョンでは自転車等も含め、県民の日々の生活に密着した「地域交通」に焦点あてた内容としています。なお、「安全で安心できる歩行空間の確保等交通環境の整備」に関しては「滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）」に示しており、当プランとも整合を図りながらビジョンの実現に向けて取り組んでまいります。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案） 頁
4	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について「2024年問題」の記載が必要ではないか。	御意見を踏まえて、「 <u>自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制（2024年問題）</u> 」を追記します。	1
5	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について、鉄道・バス・タクシーの運転手不足と高齢化も記載が必要ではないか。	御意見を踏まえて、「運転手不足」を「公共交通の担い手不足」に修正します。	1
6	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について、近江鉄道線が公有民営方式による上下分離に移行が決定していることの記載が必要ではないか。	御指摘の点は原文にもその趣旨は含まれているため、原文のとおりとします。	
7	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について、新型コロナウイルス感染症に起因してニューノーマルとよばれる働き方の変革が公共交通に大きな影響を及ぼしており、その点を指摘すべきではないか。 また、JRにおいても、草津駅以北、草津線では減便が行われており、県の基幹交通網に大きな影響が起きている点も指摘する必要があるのではないか。	御指摘の点は原文にもその趣旨は含まれているため、原文のとおりとします。	
8	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について、フィンランドの企業がアプリ開発しており、国家がWhimを開発したと誤解されるので、修正が必要ではないか。	御指摘のとおり、「フィンランド」を「フィンランドの企業」に修正します。	1
9	1		近年の本県の交通政策に関わる主な外部環境の変化について、「トヨタ：2020年代前半」と記載するのが適当か検討が必要ではないか。	御意見として承りましたが、適切と判断し、原文のとおりとします。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案） 頁
10	2	6	公共交通と地域交通の定義が行われ、以下、それぞれの用語が使用されているが、その使い分けは明確になっているだろうか	御意見を踏まえて、「地域交通」の定義を「乗合バス、タクシー、鉄道等の公共交通に加え、カーシェアリングや自転車等、日々の生活に密着した日常的な移動を支える移動手段」に修正し、明確に使い分けます。	2
11	2	3	都市計画で示すコンパクトなまちづくりを目指すなら、徒歩、自転車、公共交通へアクセスできない方々の移動手段の確保、さらに、クルマ社会に依存するまちづくりから公共交通の充実や徒歩、自転車など生活圏の移動を確保するという「クルマ社会から公共交通へシフトを目指すビジョン」を理念とするべきではないか。	本県においては、自家用車を日頃利用する人が多いことから、本ビジョンでは、「目指す姿」を自家用車利用を一定の前提としつつ、自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも移動ができ、また、自家用車を「使わない」という選択ができる社会（姿）としております。	
12	2		日本国憲法第 22 条（居住・移転および職業選択の自由）、第 25 条（生存権）、第 13 条（幸福追求権）など関連する人権を集合した人権と定義される「交通権」を実現することをめざすべきではないか。	「交通権」について、法的な定義はないものの、交通政策基本法第16条、17条をはじめ各条文等において、実質的な意味づけが規定されていると認識しております。 本ビジョンにおいても、この点について意識し、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」滋賀の実現を目指すこととしていきます。	
13	2		○国の役割を記載すべきである。 ○県の役割と市町の役割は分けて記載すべきである。 ○住民については、自治体の責務・役割と同列の記載は不適當であり、地域交通の計画や運営などに住民参加の仕組みをどうつくっていくのかが大変重要な課題であり記載すべきである。	御指摘の通り、それぞれの主体がそれぞれの責務・役割を果たすことが必要であると考えており、p2「理念」において、国、自治体、住民、交通事業者の責務・役割について記載しています。 なお、住民参加の仕組みも含め、各主体の具体的な取組については、今後、関係者が議論しながら整理していきます。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
14	2		気候変動の課題は滋賀県においても重要な課題である。自動車交通の削減を打ち出し、「クルマ社会に依存するまちづくりから公共交通の充実や徒歩、自転車など生活圏の移動を確保する」という理念とするべきである。	気候変動については、本県においても重要な課題であると認識しております。本ビジョンでは、「目指す姿」を自家用車利用を一定の前提としつつ、自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも移動ができ、また、自家用車を「使わない」という選択ができる社会（姿）としております。	
15	2		「誰もが・・・」という理念に徒歩、自転車、公共交通へアクセスできない方々が全く対象になっていない。	目指す姿である「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」には、徒歩、自転車の利用、公共交通へアクセスできない方も対象と考えています。 目指す姿を実現するための施策を検討する際には、様々な立場の方に向けた施策を検討してまいります。	
16	2	図1.1	シガリズムのロゴについて、一般的には、「ニューツーリズム」＝観光振興と瞬間的に理解してしまうと感じますので、ビジョン策定の趣旨と異なるのではないかと。	御意見を踏まえ、 <u>ロゴを修正するとともに「シガリズム」の説明を以下に修正します。</u> ※シガリズム：MLGsの考え方を大切に <u>した、滋賀のリズムや滋賀のイズムを感じてもらうプロモーションテーマ</u>	2
17	2	20	持続可能な形での公共交通の維持確保を目指す上で、「通勤」利用の拡大は課題であることから、企業も役割についても記載が必要ではないかと。	御意見を踏まえ、 <u>「住民や企業は自治体の施策への理解と協力および地域交通の積極的に利用する責務を担う」と修正します。</u>	2
18	2	20	ビジョンの実現に向けて、県として果たす役割の明記がなく、「自治体」として県・市町がひとくくりとなっている。 市町間をまたぐ公共交通については、主体的に調整機能を発揮し、リーダーシップをとっていただくようお願いする。	ビジョン実現に向けては、県と市が連携することが重要であり、県民・交通事業者等も含め、「公論熟議」、「民公共創」で進めていきたいと考えています。	
19	3	図1.3	公共交通網について、タクシーも記載していただきたい。	御意見を踏まえ、 <u>「タクシー」を追記します。</u>	3

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案） 頁
20	4	1	節のタイトルは「・・・地域交通の姿」であるが、記載されていることは、【滋賀県が目指す地域交通の姿の要素】だけである。目指す姿は第4章に記載されているようなのでこの節のタイトルは「・・・姿の要素」とし、「姿」は第4章に記載していることを明記すべきである。	御意見を踏まえ、「 <u>滋賀県が目指す地域交通の姿のキーワード</u> 」に修正します。	4
21	4		【滋賀県が目指す地域交通の姿の要素】で記載されていることが分かりづらい。 たとえば、「滋賀県の戦略（シガリズム）」の要素はどのように用いられているのか。とくに「人間の本质」が滋賀県の戦略の要素になっていることが理解できない。	御指摘の部分は、「目指す姿の要素」としてキーワードを記載しているものであって、それぞれの内容の説明までを行うものではありません。 なお、御意見を踏まえて、「 <u>人間の本质</u> 」を「 <u>人間の根源的欲求</u> 」に修正します。	4

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
第2章 滋賀の現状					
22	27	図2.28	県内路線バス路線の赤字、黒字の比率が掲載されているが、この中には市町が運営するコミュニティバスが含まれているかどうか明記するべきではないか。また、地域交通の現状の全体像を把握するために、鉄道の状況についても記載するべきではないか。	御意見を踏まえ、「 <u>コミュニティバスを含む</u> 」と明記します。 また、 <u>国の資料を参考に地方鉄道の現状について、記述</u> します。	27
23	27	図2.29	行政の補助金について、国、県、市町の負担状況を示すべきではないか。 また、行政の支援や取り組みの現状を明らかにするために、鉄道、デマンドタクシーなどそれぞれの地域交通に対して図2.29と同様の負担割合を（国、県、市町にわけて）示すべきではないか。 そうしたデータを収集しているかどうかについても明らかにしていただきたい。	御意見を踏まえて、 <u>国、県、市町の負担状況を明示</u> します。 鉄道、デマンドタクシーについては、各地域ごとのデータであり県全体としてデータを収集・整理していないことから、負担割合を示すことができません。 今後、目指す姿の実現に向けた施策を検討する際、必要なデータを収集してまいります。	27
24	30	12	説明文で、「既に県、市、町により約3割の費用負担が行われており、・・・」とあるが、国の補助金は入っているのではないか。	国の補助も入っているため、「 <u>国</u> 」を追記します。	31
25	48	2	放射状ネットワークというタイトルは、記載されている内容と一致しておらず不適當ではないか。	御意見を踏まえ、「 <u>広域交通ネットワーク</u> 」に修正いたします。	49

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
26	48	4	「リニア中央新幹線や北陸新幹線、新名神高速道路等の広域交通の整備が進められ、滋賀の交通環境に将来的な影響を及ぼすと考えられます。」とあるが、それぞれどのような影響が想定されるのか記載するべきである。P58の記載内容と重複しており、整理すべきではないか。	御意見を踏まえ、P58（(案)ではP59）と記載内容が重複しないよう、 <u>下記のとおり広域交通の現状を記載</u> します。 本県は古くから近畿圏、中部圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝として栄え、 <u>現在もこれらの地域を結ぶ高速道路等の幹線道路やJR線等の鉄道が整備されています。また、国際空港や重要港湾とも高速道路網で結ばれており、太平洋側にも日本海側にもアクセスが良好な恵まれた状況にあります。</u> 想定される影響についてはP59に記載しています。	49
第3章 滋賀の交通をめぐる課題					
27	49	2	地域交通の課題というタイトルのなかで、公共交通の・・・という整理が行われていることについて違和感が生じるので、タイトルを「地域・公共交通の課題」としたらどうか。	御意見を踏まえて、「 <u>滋賀の交通をめぐる課題</u> 」に修正します。	50
28	49		鉄道、バス、コミバス、タクシーなどの種類別の課題整理が必要ではないだろうか。路線バス以外についての鉄道、コミバス、タクシーなどそれぞれの固有の課題整理をするべきである。	御指摘の点については課題と認識しています。 一方、種類ごとの課題は、地域ごとによっても大きく変わることから、ここでは「 <u>滋賀の交通をめぐる課題</u> 」として整理しているものです。 今後、具体的な施策検討に当たっては、御指摘の点を踏まえ、課題整理を行います。	
29	50	表3.1	広域交通の整備 ストロー効果による県外への流出の主語が無い。	御意見を踏まえ、「 <u>ストロー効果により経済活動の衰退の可能性あり</u> 」に修正します。	51
30	55	図3.9	ECや出前の拡大が公共交通の利用者の増減に相関関係はないのでは？ ミスリードと感じる。	電子取引やデリバリーを利用することにより、外出機会が減ることは事実であり、これらの市場の拡大が外出機会の減少の一因となる可能性を否定できないと考えることから、原文のままとします。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
第4章 滋賀県が目指す地域交通の姿					
31	66	図4.1	拠点連携型都市構造を実現すれば、「誰もが行きたいときに、行きたいところへ移動ができる、持続可能な地域交通」が実現できるかのような表現となっているが、現状でも生活拠点や地域ごとの拠点は形成されており、拠点間を結ぶ交通もある程度整備されていると言えるが、滋賀県都市計画基本方針の拠点連携型都市構造の実現によって現状と何がどう変わってくるのか。	人口減少社会を展望すれば、今後のまちづくりの方向性は、居住地や都市サービスをより拠点に集約するものになると考え、その拠点間を地域の特性に応じ最適化した移動手段でつなぐことで、「誰もが行きたいときに、行きたいところに移動ができる」社会の構築に近づくと考えています。	
32	67	表4.1	東近江市地域公共交通計画では、スクールバスの運転手不足を踏まえ、公共交通を利用した通学への転換を検討と記載している。また、一部地域では、公共交通での通学に転換している地域もあるため、「スクールバスの運転手確保」は削除されたい。	御指摘のとおり、修正します。	68
33	68	表4.2	本市の計画に「鉄道とバスが連携不足」の記載はないため、「鉄道とバスが連携するネットワークの確保」に修正されたい。	御指摘のとおり、修正します。	69
34	68	表4.2	県内の交通計画の課題が挙げられているが、「高島市」の記載がない。	御指摘を踏まえ、 <u>高島市地域交通計画</u> より課題を抽出して、追記します。	68.69
35	70	図4.2	市単位で着色されているが、もう少し小さな単位で着色すると、県民の実感と合う地域分類になる。	P71に記述のとおり、この地域分類は地域指標を設定する際の参考となるように便宜的に分類したものです。具体的にどのように分類するかは、まちづくりの計画・方針等と関連することから、今後各市町の意向も踏まえて検討するものと考えています。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
36	70	図4.2	ビジョン策定後は、20年近くこのイメージ図が議論のベースになってしまう懸念があるため、イメージ図は削除を強く求める。 残すのであれば、地域の実態をきちんと踏まえたイメージ図の整理をお願いします。	P71に記述のとおり、この地域分類は地域指標を設定する際の参考となるように便宜的に分類したものです。具体的にどのように分類するかは、まちづくりの計画・方針等と関連することから、今後各市町の意向も踏まえて検討するものと考えています。（注釈を追記します）	
37	70	図4.2	ビジョンにおいて草津市は地域分類を「地域交通の分担率が高く、人口密度も高いため、地域交通の積極的な利用を促す地域」である①の区分とされており、都市型の交通課題を解決することを前提とした解決策を掲載されているが、草津市内においても地域差があることから、県のビジョンには当てはまらない部分がある。 例えば、本市は、中心市街地の周辺や鉄道駅のない地域の解決策として、「定額制タクシー」や「乗り合いタクシー」の要素を備えた定時定路線・定額のオンデマンドタクシーを、公共交通カバー率を高める市内の路線再編を進める上での重要な要素として想定しており、県のビジョンと本市の交通計画の間に差異が生じているのではないかと懸念している。 この点について、県のビジョン内の表記と各市の交通計画の内容とが、どの程度の整合性を持つことが必要と考えているのか県の見解を確認させてもらいたい。	P71に記述のとおり、この地域分類は地域指標を設定する際の参考となるように便宜的に分類したものです。具体的にどのように分類するかは、まちづくりの計画・方針等と関連することから、今後各市町の意向を踏まえて検討するものと考えています。	
38	72	表	全県的な課題として、バスの減便、路線廃止、最終運行時間の繰り上げなどが行われていることを記載すべきではないか。	御意見を踏まえ、「 <u>バスの減便、路線廃止、最終運行時間の繰り上げ等</u> 」を追記します。	73

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
39	72	表	「集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在し、中心市街地の求心力が低下しつつあることから移動手段がマイカー利用に頼りがちとなっている」ことがB地域特有課題とされているが、多少の差こそあれ全県に共通する課題ではないか。	御意見を踏まえて、 <u>全県に共通する課題に記載</u> します。	73
40	72	表	現状の課題解決には、各地域とも、新たなテクノロジーが大きな役割を占めているように思えるが、それぞれのテクノロジーの概要、現在の開発状況、導入にあたっての課題などについて示すべきではないか。	御意見を踏まえて、今後、ビジョン実現に向けた具体的な施策の検討を進める中で、テクノロジーの開発状況や導入にあたっての課題を整理してまいります。	
41	72	表	地域Aの将来の姿で、「スマホ一つで運行状況の確認から移動までが全て完結、時間も支払いも気にせずストレスフリー」、「飲み会でも終電を気にせず、ノンアルコールを飲む必要がない」などは将来の姿として望ましいものと思えない。	御意見を踏まえて、削除します。	73
42	72	表	地域分類Cの将来の姿で、・値段を気にせずタクシーなどを利用でき、移動しやすくなる、はこの地域だけの姿といえるのか。	御指摘のとおり、地域分類C以外の地域においても、同様の姿と言えますが、ここでは特に特徴的なことを例として整理しています。	
第5章 目指す姿を実現するための施策例					
43	92	図5.26	地域分類①（湖南地域）の収支率が106%となっており、これは路線バスのみ収支率かと想定される（本編90Pより）が、「路線バス」などの記載がないと、鉄道の実態とは乖離があり、誤解を招くことが懸念されるため「路線バス」等の追記をお願いしたい。	御意見を踏まえて、 <u>「収支率・平均乗車密度は路線バス・コミュニティバスを対象として集計」と注釈を追記</u> します。	93

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
44	92	図5.26	地域分類別の地域指標例で「戦略的運行による需要の取り込み」とはどういうことか。効率的運行による最適化と何がどう異なるのか説明が必要ではないか。	御意見を踏まえて、以下のとおり、注釈を追記します。 戦略的運行とは、人口密度も高く、既存の輸送資源も豊富であることから、客観的データにもとづき戦略を立て、需要の取り込みを図る運行を意味します。 効率的運行とは、人口密度が低く、輸送資源が豊富でないことから、一定の需要が見込めるルートを選定する等少しでも多くの需要を満たす運行を意味します。	93
45	105	表5.6	LRTは施策例に挙げられているが、BRTがないので、検討するように視野に入れはどうか。	御意見を踏まえ、「LRT/BRT」に修正いたします。	106
46	105	表5.6	混雑を嫌がって公共交通機関を使わない人が一定数見られることから、これらの乗り物に指定席や個室を設ける施策を実施すべきではないか。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
47	105	表5.6	○駅、バスターミナルに駐車場や診療所など小規模診察施設を集約してはどうか。 ○将来の自動運転車両に適応した環境を構築することで公共交通機関を維持する。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
48	105	表5.6	想定される施策に「バス運転手・鉄道運転士等の労働条件の飛躍的改良を図る」を追加してはどうか。	御意見を踏まえ、「バス運転手・鉄道運転士等の担い手確保」を追記します。	106
49	105	表5.6	「連節バスを活用した隊列走行システムの導入、走行環境整備及びPTPSの拡大」を追加してはどうか。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
第6章 施策推進に向けて					
50	112		「既存予算の組み換え」について、道路関係予算から鉄道への組み換え、また、併用軌道等が損傷した場合、道路管理者の負担への移行などを検討いただきたい。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
51	113		○交通税の導入には反対。まずは既存の予算を見直すべきではないか。 ○ライドシェアを導入する等規制緩和を進めるべきではないか。	県としては、既存ストック（既存の輸送資源）の有効活用、国庫補助金の活用、既存予算の組み換え、交通事業者の企業努力、利用促進等に取組んでもなお財源が足りない場合、財源確保の一つの方法として例えば交通税のようなものがあればどのようになるのかということを示しながら、今後財源や整備手法について丁寧に県民等と議論を重ねてまいります。 ライドシェアについては、地域の移動ニーズとそのニーズに適した手段は何かを市町や事業者、住民の皆さま等と検討し、その結果「ライドシェア」の導入が適していると判断できる地域があれば、県としても積極的に関与し、その地域において、利便性が高くかつ効率的な地域交通を構築できるよう取り組んでまいります。	
52	113		公共交通を守るために一定の負担をすることは県民の一体感を育てるため上でも大切だが、新たな負担を避けたい気持ちもわかる。 県民負担を最小限に抑えつつ、公共交通維持のために例えば、県を通過する高速道路、新幹線の利用者からも交通税を徴収してはどうか。排ガスと騒音で県民に一定の迷惑をかけており、課税の理由もつくのではないか。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案） 頁
53	106		<p>（事業者の）収入源の多様化をさらに進めてはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスにドライブレコーダー等のカメラ増設車を設定することで、道路設備の管理パトロール等の公的業務を請負うことで収入を得る。 ・車庫や駐輪場などの屋根部分を太陽光発電に活用する。 ・支援会員（ファンクラブ）制度を設ける事で、職員の負担を軽減する。又、ファンなってもらい利用促進に協力していただく。 <p>通勤利用企業や志望する利用者に避難など非常対応時の誘導支援などを行ってもらう目的の制度を作る。</p>	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
54	119	表6.4、表6.5	この表は、パターンCのIV他政策導入のための必要経費を整理したものであると思うが、素案の説明ではわかりにくいので、そのことを明記するべきである。	御意見を踏まえ、表6.7の下に「IV他施策導入のための必要経費」は表6.4～表6.6を基に算出しています」と注釈を追記します。	124
55	123	表6.7	地域分類①（湖南地域）は現状と同じ枠組みで収入の減のみ補填することで十分と読めるがその理解での記載内容で間違いはないか。なお、その場合、現状でも赤字であることから、今後この点も踏まえた補填のあり方をご検討いただきたい。	<p>P123表6.7の試算結果のとおり、地域分類①において、現状と同じ地域交通（鉄道）で試算した場合、利用者減による運賃収入が減少し補填が必要になります。なお、現状と同じ枠組みで収入減のみを補填することで十分であるとは認識しておりません。</p> <p>この試算は注釈にも記載したとおり、一定の前提条件をもとに算出した参考値であり、今後具体的な施策を検討する際には、補填のあり方も含め検討する必要がありますと考えています。</p>	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
56	123	表 6.7	この表の値は、このページ以前に示された資料だけでは算出することはできないので、算出方法について別途公開することを検討されたい。	試算にあたり、交通事業者から機密性の高い営業に関するデータをいただいています。試算の算出方法を公開することにより、こうした法人の正当な利益を害するおそれがあるため、公開できないデータがあります。	
57	123	表6.7	パターンA・項目Ⅰ・バス・地域①の「-8」については、現在、800万円の過剰な補助等が行われているということか。	この試算にあたっては、行政からの補助金は考慮されておりませんので、過剰な補助が行われているとの指摘はあたらないと考えます。また、便宜的に分けた地域分類等一定の前提条件のもとに試算を行っているため、将来行政からの補助金を減らせるか否かについては、この試算結果から明らかになっていません。	
58	123	表6.7	パターンC・合計・鉄道・地域②の「-168」については、県民が理想として望む地域交通を実現に向けて運行本数を増やすと、増加費用よりも増加収入が上回り、現在の費用負担が1.68億円軽減されるという状況になっている。これは、地域交通を充実させる理想的なパターンであり、すぐにでも実現に向けて動き出すべきという内容と見れとれますが間違いはないか。	昨年度に実施した県民アンケート結果から、運行本数と利用者の関係性をパラメータとして算出しています。このパラメータを用いて試算を行ったところ、一定の運行本数が確保されれば、鉄道・バスの利用者が増え、運行経費よりも運賃収入が増える地域があることとなりました。 ただし、現状の路線全てのサービス水準を一様に維持・向上させることを前提に算出した参考値であることをご理解ください。	
59	123	11	この表の数値は、「県が将来負担する総額やいわゆる「交通税」の額ではない。」とあるが、滋賀県の地域交通の改善のためには、現状以上の投資が必要であり、何について、誰がどう負担するかについての議論は避けて通れないはずであり、そのための一つの参考資料となるべきである。	御意見として承り、今後、財源や負担・分担のあり方の議論の参考資料とさせていただきます。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
第7章 まとめ					
60	124	36	「交通税」という言葉を使うと滋賀県に住まない理由になってしまうので、使用しないで欲しい。県民税の増税でよいのではないか。	本ビジョンは「交通税」を前提としたものではなく、「交通税」という名称も決まったものではありません。 なお、日常生活に必要な地域交通サービスの充実、その地域の魅力を向上させ、ひいては滋賀を選んでいただく重要な判断基準の一つとなると考えています。このため、本県は地域交通の維持・活性化に向け、その財源のあり方も含めて公論熟議を重ねてまいります。	
61	124	36	今後の新たな税負担（交通税）というものを考えていくにあたり、その恩恵が広く県民に行き届くような形をお願いします。	P125に記述のとおり、財源確保の一つとして、例えば交通税のようなものがあればどのような社会になるのかということを示しながら、財源や整備手法についても丁寧に県民等と議論を重ねていきます。	
その他					
62			通勤・通学の移動手段をどう確保するかが課題ではないか。特に地域分類3・4で、鉄道各駅の通勤利用者、各高校の通学実態、人口現象の影響予測といった詳細なデータが必要ではないか。	御指摘の点は課題と認識しています。一方、各駅の詳細データまでを本ビジョンに記載することは困難であることから、原文のままとします。	
63			○移動の自由を保障をすることは、人権の保障の一部として、国に第一の責任があり、財源保障は国がすべきではないか。 ○移動の自由の確保のため、自治体はその財源の一部を負担することはありえますが、地方財政の必要額が確保されていない現状の問題を指摘し、気候危機阻止にもつながる広域交通と地域交通政策の提言を国にするべきではないか。	御意見を踏まえ、P114およびP125に「さらなる財源の確保等に向けた国への提案」を追記します。 なお、交通政策基本法においては、国に対して「交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する」と規定するとともに、地方公共団体や交通事業者等の責務、国民の役割等についても規定しており、それぞれの主体がそれぞれの責務・役割を果たすことが必要とされています。 とりわけ地域交通については、地域の重要な社会インフラであることから、国の財源、判断のみに頼るのではなく、県と市町が自主的・主体的にしっかりと取り組み、その役割を果たすことが重要と考えています。	114, 125

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
64			北陸新幹線を米原ルートにして、米原からさらに新線を設け、甲賀地域を通して三重県でリニア路線と接続させて、リニアと並走させて大阪・名古屋に繋げてはどうか。	広域交通施策の方針を自治体が単独で決めることは困難ですが、御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
65			JR琵琶湖線、JR湖西線のどちらかが運行不能となった際の代替ルートを検討するべきではないか。琵琶湖大橋を自家用車で利用する人が公共交通機関を利用するような誘導策を検討する必要があるのではないか。	御指摘の点について、課題と認識しています。 琵琶湖大橋を經由し、堅田駅と守山駅を結ぶバス路線等も存在していることから、交通事業者と連携し、更なる利用促進や、災害時における代替ルートの検討を進めてまいります。	
66			運転免許の更新要件の厳格化や自動車に対しての上乗せ課税等の自家用車の利用を不便にして公共交通の利用へ誘導をすることはできないか。	御意見として承り、施策等の参考とさせていただきます。	
67			当社名称表記を「京阪鉄道」から「京阪電車」に変更いただきたい。	御意見を踏まえ、「京阪電車」に修正します。	94
68			滋賀県の責務は、国に対して整備と運行の両方への国の財政負担の強化を積極的に訴えることである。	御意見を踏まえ、P114およびP125に「さらなる財源の確保等に向けた国への提案」を追記します。 なお、交通政策基本法においては、国に対して「交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する」と規定するとともに、地方公共団体や交通事業者等の責務、国民の役割等についても規定しており、それぞれの主体がそれぞれの責務・役割を果たすことが必要とされています。 とりわけ地域交通については、地域の重要な社会インフラであることから、国の財源、判断のみに頼るのではなく、県と市町が自主的・主体的にしっかりと取り組み、その役割を果たすことが重要と考えています。	114, 125
69			JR、近江鉄道に関する将来展望も記載するべきではないか。	特定の交通事業者に関する将来展望は本ビジョンの記載内容ではないと考えています。今後、交通事業者と連携し、県民の声を反映した施策を検討してまいります。	

No.	頁	行	意見・情報（要約）	県の考え方	（案）頁
70			移動手段別の役割や公共交通利用者の身体的移動制限を考慮した上で、公共交通の定義を定めた上で、ビジョンを示していただきたい。	御意見として承ります。なお、公共交通の定義や各主体の役割等について、「1.2.1理念」において記載をしています。	
71			ビジョンとして、滋賀県が目指す姿を示されるにあたっては、財政的な視点、また政策推進に当たっての滋賀県の役割を記載いただきたい。	理念、まとめにおいてそれぞれの主体の役割や財政的な視点について記載しています。	
72			5年単位又は10年単位で、滋賀県で実現していきたい将来像の明示及び推進体制を記載すべき。	本ビジョンは2040年代を見据え「目指す地域交通の姿」を描いたもので、このビジョンを実現するための計画は来年度から策定を進めます。5年後、10年後の将来像は今後市町等と計画づくりを進めていく中で共有していくものと考えています。	
73			移動手段別の役割や公共交通利用者の身体的移動制限を考慮した上で、公共交通の定義を定めた上で、ビジョンを示していただきたい。	理念においてご指摘の点を記載しています。	
74			「シェアカー」は一般的な用語なのか。	御指摘のとおり、「 <u>カーシェアリング</u> 」に修正します。	2
75			白黒で見にくい図があるので、カラーにしてはどうか。	御指摘のとおり、「 <u>カラー</u> 」に修正します。	27
76			「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、持続可能な地域交通」とされておりますが、より「ベストミックス」を踏まえた（前提とした）上で、P75.76で住民（利用者）ニーズが明らかになっていることを重点とした取組む方針が必要と思われる。	御指摘の点は課題と認識しています。今後、交通事業者と連携し、県民の声を反映した施策を検討してまいります。	
77			「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる」は理想であるが、現実性に欠ける、理想が高すぎるのではないか。それが持続可能とは思えない。	高い理想であることは認識していますが、目指す姿として掲げるべきものとして、原文のままとします。	