

滋賀地域交通計画(素案)に対する「県民コメントおよび市町等意見照会の結果」

第1章	12
第2章	43
第3章	52
第4章	27
第5章	67
第6章	17
第7章	169
その他	32
合計	419

第1章 計画策定にあたって
第2章 滋賀県の地域交通の現状
第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿
第4章 地域交通の再構築における実施方針
第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト
第6章 計画の達成状況に対する評価、見直し
第7章 施策実施のための財源
その他

NO	章	御意見等
第1章 計画策定にあたって		
1	1	・県として計画作成すべき理由をもう少し具体化できないでしょうか。
2	1	・県に求められる役割をもう少し詳しく書くべきではないでしょうか。ここではなくてもどこかに。(市町間の調整、共通の課題の解決、金銭的支援など・・・)
3	1	・上位計画等との位置付けも含めて図示などできないでしょうか。
4	1	不満度が連続性のある数字のように示したが、平成30年まで(前半)と令和元年から(後半)では調査の設問が違う。前半での設問は「施策にどの程度満足していますか?」だったのに対し後半は「公共交通が整っていると感じていますか?」であり直接的満足度を問うていない。実際は前半の数字に信頼度があり、「不満度が上がった」とした分析は恣意的。また「力を入れてほしい施策」に38%が公共交通と回答しているが、複数回答なので、62%以上の人にとっては第一の喫緊の課題ではない。 計画実現の効果試算は、鉛筆を舐めたものばかりだが最たるものは、台数減少による可処分所得増加、1台あたり1日2000円の維持費とした点だ。 谷口教授自身「駐車場代を加味するとつくば市では1000~1300円と口頭補足する」との事。この数字は滋賀県には全く該当しない。また、戸建の人は駐車場代不要を無視している。前提条件が間違っている。
5	1	私自身、日常的に滋賀県内を自転車で走るサイクリストとして、交通インフラは単なる移動効率の向上だけでなく、人の心身や地域との関係性を育てる基盤だと感じています。自然環境の中での自転車移動は、風や地形、季節の変化を全身で感じる体験であり、注意力の回復やストレス軽減、認知的柔軟性の向上など、心理学・神経科学の分野でも健康への寄与が示されています。 今回の交通計画素案では利便性や安全性への配慮が示されていますが、「移動そのものが体験価値となる視点」については、さらに踏み込む余地があると感じます。琵琶湖を中心に、鉄道・バスと自転車が円滑に接続する交通結節点や、安全で快適な走行環境、安心して休憩できる拠点を整備することで、県民の健康増進と観光回遊性の向上を同時に実現できると考えます。
6	1	素案の2040年代を見据え、目指す地域交通の姿を「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」という考え方はとても良いと思います。 地域交通の充実は、魅力的な街づくりにつながり、様々な生活スタイルや家族構成が変化しても安心して暮らせる街になると思います。そのため、県が率先して地域交通の現状を掴み、改善に向けて努力されていることは、県民にとって有り難い限りです。 計画策定にあたっての現状にも書いてありましたが、JR本線から離れば離れるほど、公共交通は路線も本数少なくなっています、高齢者のみならず、学生や妊婦など車移動では無い方の移動手段がありません。目指すビジョン通り、学校や買い物・病院など市内どこにでも誰もが出かけられるよう、公共交通の拡充と併せて街づくりを県民と共に考える機会を行政でつくってほしいです。
7	1	■意見(1/3個目) 【概要版】滋賀地域交通計画(素案) (5582325.pdf) P3 『「滋賀地域交通ビジョン」の実現に向けて』の記述から、滋賀地域交通ビジョン(本編) P126を確認した。 単語「交通税」が独り歩きしているように思われる。「交通税」は、滋賀地域交通ビジョンの前提を実現するための1つの手段だと理解した。この説明が不足している。極端な例として、手段の自動運転で、理想が実現できたら、JRを含めた公共交通機関は不要だと読み解いた。別の例は、住民が、積極的にJR利用、またはイベント開催で集客でJRに貢献することで「交通税」は不要になると理解した。民間報道による単語「交通税」が先行してしまった絶対的な説明が不足していると感じる。

8	1	<p>「第1章 計画策定にあたって」についての意見 p.3 1.3.3 市町の地域交通計画との関係 市町の地域交通計画との整合を図ることとするとされているが、たとえば、現在、ほぼ同時に改定作業が行われている大津市地域交通計画とはどのような整合が図られているのか？ 市町がこの計画に基づく計画を策定するという保証はあるのか？ 「圏域ごとに・・・計画が策定されている」ということについて ・県と市町の計画だけでは不十分であり、一定の圏域ごとに計画が定められるべきと考えるが、そのためには圏域ごとに法定協議会の設置が必要ではないのか？ ・現在、計画が策定されている圏域はどこか？ ・それは、法定協議会による計画策定であると言えるのか？ ・県が想定する圏域とは、第2章で整理されているいくつかの「地域」がそれに相当すると考えているか？ ・広域的な行政を担う滋賀県として果たすべき役割の一つは、各自治体をまたぐ生活圏域の交通体系を整備することである。滋賀県の広域的な生活圏域を明確にして、生活圏域の自治体の自治を尊重しながら鉄道を中心にしたバス交通体系を作り上げることを求める。</p>
9	1	<p>・本文 3 頁の1.3.2 の3)交通事業者の役割分担について、直接「施策を展開」するのは自治体なので、事業実施や取組を通じて「施策の展開を担い、」の方がしっくりくるがどうか。</p>
10	1	<p>通番 - 1 ・該当箇所 3 頁 1.3.2 県・市町・交通事業者の役割分担及び全般 ・意見 都市計画(都市構造)と交通計画の関連についての記載を追記してはどうか。本計画案は都市構造に踏み込んだ意欲的な計画であると思う。市町の「都市計画・立地適正化計画・地域公共交通計画」と本計画の関係については計画区域の役割分担の違いがある。県内で立地適正化計画を策定しているのは大津市、彦根市、長浜市、草津市、守山市、野洲市、東近江市、及び近江八幡市と理解している。いずれも法律に基づき市町が計画を策定しているが 本計画と関係すると思う。 交通空白地域をなくすことやその対応策とは別に現在進行中なので県としても対応してはどうか。 今回の計画に際して 滋賀県の透明性の高いワークショップやフォーラム、県議会での議論などがあったが現在進行中の都市構造について時間軸でどのようにすすめるかについての説明が必要ではないか。 ・背景 本計画策定で 積極果敢にかかわってきた市町とそうでない市町(首長と担当部門)があるのでないか。 1月の滋賀県首長会議での某市長の発言では本計画の趣旨と策定経緯を十分に理解していなかったのではないか。 出典：2026年01月21日京都新聞朝刊 筆者は本計画のフォーラムやワークショップに何度も参加して 時間と共に事業者主体の情報だけでなく利用者の声と実態が丁寧に反映された計画案であると思う。 ・付言 「1.3.3 市町の地域公共交通計画との関係 に「現在、県内各市町において、持続可能な地域交通の実現に向け、市町ごと、あるいは圏域ごとに交通施策の基本方針や具体的な取組を定めた地域公共交通計画が策定されています。本計画は、それら各市町・圏域の地域公共交通計画と整合を図ることとします。」とあるが 今回の本計画に対して積極果敢にかかわらなかった(と感じる)市町(首長と担当部門)については特に公共交通についての意識が異なるのではないか。」</p>

		通番－2 ・該当箇所 1頁 第1章 1.2 計画概要 1.2.1 計画区域 1.2.2 計画期間 1.2.3 計画の目標及び 全般 ・意見 冒頭にもう少し果敢に市町へのメッセージが伝わるように追記してはどうか。 1頁に「計画対象区域は滋賀県全域とします。」 景観計画との類推で鑑みると 交通計画での市町と県との分担の仕方について何とか上手な方法が無いかと考える。 ・背景 計画では景観行政団体か否か 中核市か否かとともに 広域計画で県と市町が有機的に責任分担と施策を進めている。 ・ご参考・・・出典：第2次大津市景観計画 【景観行政団体】 景観法（2004年6月制定、12月施行）に基づく諸施策を実施する行政団体。地方自治法上の指定都市、中核市の区域にあってはそれぞれ当該市が、その他の区域にあっては都道府県がなるが、その他の市町村も都道府県との協議・同意があれば都道府県に代わって景観行政団体になることができる。 【景観協定】 景観法に基づき、景観計画区域内の一団の土地の所有者、借地権者の全員の合意により、良好な景観を形成するために結ぶ協定。定める内容は住民間で決められ、建築物や工作物のデザインをはじめ、緑化や屋外広告物の表示、ショーウインドウの照明時間など、良好な景観形成に関する様々な内容について定めることができる。協定は、所有権などが移転した場合にも継承される。 【景観計画】 景観法（第8条）に規定された景観行政団体が定める「良好な景観の形成に関する計画」のことをいい、景観計画の区域、景観計画区域内の良好な景観の形成に関する方針、良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項、景観重要建造物又は景観重要樹木の指定の方針などを定める計画。 大津市においては、第一次計画を平成18年2月に策定し、この度第二次計画を策定している。
11	1	1. 滋賀県に関わるすべての人の「より良い暮らし」を実現するために、将来の社会情勢変化に対応し、かつ持続的に発展可能な滋賀県の実現に資する地域交通ネットワークを構築する。という趣旨は、大変意義のあることであり、今後少子高齢化社会を迎えるにあたり、必要になることかと思いますので、大賛成です。
第2章 滋賀県の地域交通の現状		
13	2	長浜市内のデマンドタクシー最終便運行時間帯を 20時台を19時台に修正（地図上の色変更）
14	2	「長浜市・米原市ともデマンド交通は19時半までの運行ですが、」を 20時台を19時台に修正（地図上の色変更）
15	2	米原市においては、乗合タクシーを30分に1本運行しており、伊吹高校-近江長岡駅間も利用可能であり、表現を改めていただきたい。
16	2	「三津屋線等」という標記が曖昧。 図2.34の現状のアクセシビリティにおいて愛のりタクシーが勘案されているのならば、バスとデマンドタクシーについて、しっかりと記載するべき
17	2	「東近江地域を運行する地域交通の運行頻度は、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では充足していますが、…」 充足は何をもって充足と評価しているのか。充足の評価基準が不明確。
18	2	J R 琵琶湖線が1時間に3～4本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の運行本数は1時間に1～2本程度です。J Rと地方鉄道を並列比較することに違和感があり、少し表現を変えるなど工夫できないか。
19	2	「東近江総合医療センターは御園線、市原線、沖野玉緒線、南部御園線で八日市駅、新八日市駅、長谷野駅等と接続しており」 文脈的にバス路線での接続の話と読み取るが、そうであるならば八日市駅と他の駅を同様の括りで記載していることに違和感があり、意見等の理由を考慮の上、記載に工夫願いたい。
20	2	近江八幡市立総合医療センターは、あかこんバス（市民バス）と近江鉄道バス直行便（平日の朝1便のみ）で近江八幡駅と接続しています。あかこんバスは、市内全域を12路線※で運行、全路線が近江八幡市立総合医療センターを経由しており、近江八幡市の人口における79%が30分以内にアクセスできています（図2.43）。 ※あかこんバス12路線：島・沖島町コース、馬淵・新巻町コース、武佐・末広町コース、北里・佐波江町・新畠コース、桐原・竹町・東川町コース、桐原・篠原コース、駅南・循環コース、島・岡山・王ノ浜コース、北里・岡山・丸の内町コース、安土北・金田コース、安土南・金田コース、老蘇・金田コース
21	2	日野高校は、日野駅と鎌掛線や日八線で接続しています。
22	2	「八日市高校は、市街地循環線によって八日市駅、新八日市駅と接続することで、」 市街地循環線「等」に訂正の必要がある。
23	2	・信楽高原鐵道「鐵」に変更願います
24	2	・23時台に変更の方がよいと思います
25	2	・土山甲賀病院線について、記載なしで

26	2	日野記念病院は、日八線や日野町営バス全線によって町内各地と接続しています。
27	2	日野記念病院の内容を東近江地域の頁（40頁）へ掲載する。
28	2	当該図における高島市今津町追分地先における角枠の工場立地とは何を指しているのかご教示願いたい。
29	2	<p>◎意見① P15 2.2.5 満足状況 3行目 ・令和7年度（2025年度）には、15年連続で満足度が最下位の状況です。 → こうした最下位の状況を続けてきているということを放置していることについて、甚だ問題と感じる。住みよいまちづくりを目指すのであれば、「環境」はすべての生きもの（人間）にも優しい環境づくりを目指すことが重要だと考える。公共交通機関の利便性も追求し、学生や高齢者でも住みよい（学校や病院などにもマイカーでなくても移動できる）交通環境を整備していただきたいと思う。 13行目 ・不満足度が高い状況を放置すると県民が他県に移住するなどの人口流出が危惧される。 → そんなに単純ではないとしても、その要因として大きいといえるかと。</p>
30	2	<p>・P42 日野高校や八日市高校へのアクセシビリティ 高校の通学地図が挙げられていますが、近傍の市内だけでなく広域から通学している学生も多い。 広域からの生徒は父兄の送迎が多くみられるが、コミュニティバスなどを利用する方策を検討すべき。</p>
31	2	第2章の交通の実態整理は「全国うごき統計」のデータによって行われているようであるが、後で指摘しているように、異常ではないかと思われる数値があるので、「全国うごき統計」の内容やデータの性格について説明すべきである
32	2	<p>p.8 図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典：2020年国勢調査※2) 「※1 人口カバー率：鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合」とあるが、このうち、米原、日野、竜王などの100m圏内の比率が大きな値となっている。これは、たとえば、一日一本しかなくとも、100m圏域に含められているのではないかと思われる。誤解を与える可能性があると思われるので、そうした前提をきちんと説明するべきである。</p>
33	2	<p>p.9 図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別(出典：2020年国勢調査) たとえば、10分一本という地域は、JR沿線地域で、新快速と普通の両方が利用できる地域であると思われるが、どの程度の利用範囲が設定されているのか？時間帯としては、通勤時間帯が設定されているのか、といった計算の前提条件を明示するべきである。図2.5とともに誤解を生じないよう注意すべきである。</p>
34	2	p13 本文中に、アクセシビリティの対象として鉄道駅に対する到達可能時間の整理が行われているが、アクセス時間とは、自家用車や二輪車を使用しない場合、そして下段の図にはデマンド交通は考慮しないとある。この条件で考えると、徒歩または路線バス、コミュニティバスがアクセス手段となるが、その理解でよいのか？アクセス手段については明示すべきである。アクセシビリティ指標は時間で表されているがその定義を明確にするべきである。
35	2	<p>p.20 5行目「発生集中量」という用語は、交通の専門用語であるので説明が必要である。図2.17の凡例の単位（人）となっているが、図2.27などでは（人/日）となっており、後者に統一すべきである。 同図下の棒グラフのN=・・・の数値について このNの数値についての説明がないが、図中の移動数を表した2024年4月平日の平均値にしては数値が大きい。 総数なのか、同じ人間の移動を何回もカウントした日平均値なのか、数字の意味を明記すべきである。以下、図2.27なども同様。</p>
36	2	p21 図2.18 全国うごき統計の凡例の単位が欠落している。
37	2	p.24 上6行目「・・・夜間の移動を自家用車や送迎に依存する状況にあります。」とあるが、昼間の時間帯における自家用車や送迎への依存状況と比較しながら記述する必要があるのではないか。図2.17～図2.21で用いられている全国うごき統計のデータは、自家用車や送迎は含まれていないのか？（全国うごき統計の説明にいれてほしい。）
38	2	<p>p25～p.27 分野ごとに見る交通の状況 アクセス可能性の整理が行われているが、実際にどの程度公共交通を使ったアクセスが行われているのか分析をする必要があるのではないか。</p>
39	2	<p>p.28 図2.27 旧城下町、高宮等の地域内移動数が、一日10万人を超える移動が行われていることが示されているが、同じ人間の移動が何回もカウントされているのではないか？移動をどのように定義してカウントしているのか？他の地域の類似図も同様の問題がある。</p>
40	2	<p>.33 上4行目 「・・・アクセスできています。」という表現はおかしい。「・・・アクセスできる状況下にあります。」</p>
41	2	<p>p.35 図2.36 下段の図にNが記載されていない。</p>

42	2	p36図2.36における近江八幡市の市内移動人口は、30,000～とされているが、p.54の図2.64では同市の移動数は100,000～となっている。どちらの図も最大値以上という分類なので間違いとは言えないが、尺度設定が不適切ではないか
43	2	<p>この章の中に、県民の理解と政策の妥当性が評価できるよう、計画策定の前提として、以下の現状整理を行うべきである。</p> <p>① 地域交通の現状 路線バスの減便・廃止など、滋賀県交通ビジョン策定（2024年3月）以降の最近の具体的な現状を含め、県や市町の地域交通の現状を県民が理解できるように分かりやすく整理・公表すること。</p> <p>② 施策の実績と予算 県や市町の地域交通に関する現行施策の実績を、予算額を含めて具体的に明らかにすること。</p> <p>③ 住民の自主的な取組 地域における住民の自主的な交通確保・維持に関する取組について、事例や現状を網羅的にとりまとめること。</p>
44	2	概要版4頁の滋賀県の地域交通の現状における棒グラフは、100m圏内割合の高さが交通利便性の高さを表すのか。そうであれば、県内では、米原市、竜王町、栗東市、日野町の順に交通利便性が高いことになるのか（なお、別途、後述の意見において、竜王町、栗東市、日野町の棒グラフ数値に疑義があることに注意）。どのような状態が交通利便性の良いと言える状態なのかわかりづらいので、補足の説明が必要ではないか。
45	2	概要版4頁の滋賀県の地域交通の現状における棒グラフは、100m圏内割合の高さが交通利便性の高さを表すのか。そうであれば、県内では、米原市、竜王町、栗東市、日野町の順に交通利便性が高いことになるのか（なお、別途、後述の意見において、竜王町、栗東市、日野町の棒グラフ数値に疑義があることに注意）。どのような状態が交通利便性の良いと言える状態なのかわかりづらいので、補足の説明が必要ではないか。
46	2	<p>・本文8頁の図2.5の地域交通の人口カバー率・距離別の棒グラフの数値が、概要版4頁の地域別の棒グラフの数値と異なる自治体がある。</p> <p>① 愛荘町、近江八幡市、高島市は区分の数値が整合せず、本編のグラフ数値は合計100%にならない[99% or 101%] ② 日野町と竜王町の棒グラフ数値が概要版と本編で入れ替わっている。いずれが正しいのか。 ③ 野洲市、守山市、栗東市、草津市の棒グラフ数値がそれぞれ概要版と本編で不整合。</p>
47	2	・本文16頁の図2.13は「性別の不満足度」で良いのではないか。「性」の別で数値を表しているものと思われる。
48	2	<p>・本文18頁8行目「合わせている人もおり、」を「合わせている人もあり、」の方が良いのではないか。</p> <p>・本文18頁の「サービスレベル」が、地域の交通網の豊富さに関するエリア単位のサービスレベルを指すのか、JR琵琶湖線の本数等の事業者単位のサービスレベルを指すのか分かりづらい。例えば、地域の交通網のサービスレベルを指すのであれば、5行目の「比較的サービスレベルが高いJR琵琶湖線沿線以外の地域」については、「JR琵琶湖線沿線ではないが、比較的バス等の交通網が整備され、交通サービスレベルが高い地域」ということになり、そうした地域でも不満割合が高くなる傾向にあるということか。</p>
49	2	・本文20頁の図2.17の凡例で、「市外（県内：長浜市又は米原市）」と「市外（県内：長浜市または米原市以外）」で表現が異なる。ともに「または」としてはどうか
50	2	・本文28頁の図2.27の凡例における説明が「1,000～5,0000」、「5,000～1,0000」、「1,0000～30,000」となっているが、桁数やカンマの位置に誤りがあり、正しくは「1,000～5,000」、「5,000～10,000」、「10,000～30,000」なので修正が必要。
51	2	・本文35頁の図2.36の凡例における説明が「1,000～5,0000」、「5,000～1,0000」、「1,0000～30,000」となっているが、桁数やカンマの位置に誤りがあり、正しくは「1,000～5,000」、「5,000～10,000」、「10,000～30,000」なので修正が必要。
52	2	・本文39頁の1行目「特に夜間では、」とあるが、湖北地域と異なり、昼間よりさらに利便性が悪化しているような記述ではないため、湖東地域同様「夜間では、」の書き出しで良いと思われる。
53	2	・本文44頁の図2.49の凡例における説明が「5,000～1,0000」、「1,0000～30,000」、「30,000～5,0000」となっているが、カンマの位置に誤りがあり、正しくは「5,000～10,000」、「10,000～30,000」、「30,000～50,000」なので修正が必要。
54	2	・本文54頁の図2.64の凡例における説明が「5,000～1,0000」、「1,0000～30,000」となっているが、カンマの位置に誤りがあり、正しくは「5,000～10,000」、「10,000～30,000」なので修正が必要
55	2	本文57頁3行目の「10分～15」を「10～15分」に修正

第3章 滋賀県が目指す暮らしの姿

56	3	地域交通将来デザイン（交通網）の地域III 具体的な地域IIIの例として湖西地域が高島市朽木・マキノ北部等となっている事由をご教示願いたい。
57	3	新たな税が納税者たる草津市民の「より良い暮らし」の実現のために充当されるよう、適切な使途の検討をお願いしたい。
58	3	実施日時：令和7年2月15日（土）午後1時から3時まで
59	3	「具体的な地域IIIの例」を削除（または、大津・湖南地域の例示として栗東市外の地域名を記載）。
60	3	・文字を大きく見やすくお願いします

61	3	枠内「送迎が不要」 ・送迎不要まで言い切って対応できるか不安 ・記載の変更が必要と思います。
62	3	図の標記 土山支所 ・土山地域市民センター に変更
63	3	(3) 甲賀市多羅尾 ・「甲賀市土山町鮎河」に変更
64	3	・具体に記載願います。
65	3	・つながりを意識して補足等の記載願います
66	3	・大津駅 ⇄ びわ湖浜大津駅 ⇄ 比叡平の京阪バスは青囲みではないか。 ・石山 ⇄ 大石地区はR8.3.1以降、江若交通に運行主体が変更となることに注意。 (市は江若交通に記載を統一)
67	3	第2回地域交通ワークショップの各シナリオを設定した過程を示していかないと、この文章だけでは、シナリオ設定について、交通税ありきの誘導的な印象を受けます。
68	3	2024年問題による扱い手不足を織り込んでいるような表記にとれないので、少し丁寧に説明する記載にしてはどうか。
69	3	願望か実行計画なのか分からない。 理想像としては分かるが、誰が何をどこまでする計画なのかについて文章から読み取れるような表現にしてはどうか。
70	3	なぜ八日市線だけ4本なのか分からないので、理由を記載してはどうか。
71	3	「企業」は不要ではないか。
72	3	2040年代に目指す将来デザインの地域IIと地域III 地域交通についての各地域の現状認識と将来デザインの考え方が、現実と大きく乖離しているため、特に地域区分について修正していただきたい。
73	3	効果試算の交通混雑の緩和の根拠は国土交通省の「走行時間短縮便益の計算方法について」だとのことだが、国土交通省道路局から「道路整備した場合としない場合の比較の為に出した算出法であり、その他の計算を想定したものではない」とのコメントがあつた事を7月の段階で伝えた際に、係長は「他に適切な算出法が無いから」と消去法で算出方法を採用したと回答した。「適切な算出法が無いなら無理に算出しない方が良いのでは?」と具申したが、今回も78億円で出してきたことは、県民の意見を聞くと言ひながら「聞いたふりをする」のが実情であるという証左である。 道路整備をした場合の走行時間短縮と、自動車の走行台数を減少させた場合のそれでは作用機序が異なる。 「何でもいいからそれらしい数字を引用しよう」と考えている、つまり「自動車を減らすと便益があるはずだ」という決め付けからの逆算であり妥当性が無いと言わざるを得ない。
74	3	効果試算の環境負荷軽減ではCO2排出削減量だけを取り上げているが、現在運行しているバスはNOx排出量が多い低年式車も残存し、バスをただ増やすだけでは環境負荷軽減どころか環境負荷は寧ろ増大する恐れがある。 環境省の「自動車排出ガス規制の経緯」によると平成30年の規制値はガソリン乗用車の0.08g/kmに対しディーゼルエンジンのトラック・バスは中量車で0.36g/kmと4倍以上、平均値では其々0.05g/kmと0.24g/kmと5倍近い。これは新車での話だ。規制に対応していない低年式車を使用するようであれば更に悪化する。 呼吸器系への健康被害（喘息や気管支炎の悪化）や発癌性も指摘されており「一歩何円の健康増進効果」など比較にならない程の健康悪化リスクがある。便益どころか医療費増大の危険性がある。県民の健康を考えるなら軽々しく便益計算などしてはならない。
75	3	第3章の37ページの効果試算の「送迎にかかる時間減少による可処分時間の増加」による増加所得が意図的に膨張させた数字だ。1人あたり152時間で、余暇と就労時間が増加するとしているが、年間48.8万円所得が増えるためには、全ての可処分時間を就労に充当したとして時給3210.5円でなければならない。一方で滋賀県総合企画部統計課の毎月勤労統計調査、令和7年10月の調査産業計の1人当たり現金給与総額は302179円、同月間総実労働時間は137.2時間、時給は2202.4円であり、時給の水準が全く違う。また余暇時間をゼロにしても到底届かない数字だ。 この部分に限らず総じて数字を大きく出しており、誇張が過ぎるので単純な計算ミスではなく、恣意的だと言わざるを得ない。 また今回は該当箇所を特定したが、該当箇所特定型の意見募集は細かい部分の修正に留まることを前提にするもので本募集にはそぐわない。
76	3	第3章の37ページ（フッター108）の「地域交通の充実は流出を促す可能性があることにも留意が必要、そのためにも地域交通の整備はまちづくりと共に「まちの魅力の向上」と合わせて進めていくことが重要とのことだが、近隣県も同様の考えを持ち必要以上の「まちの魅力向上合戦」になる危険性がある。そもそもまちづくりの予算などがあるなら、新たな税など必要ない筈だ。行政の焼け太りを正当化するような文章であり論外だ。論点はあくまで公共交通の維持向上であり移動手段の確保ではなかったのか。 本来は副産物である便益に対し主目的のように執着するからこのような外れの考え方になるのだ。「便益をもっと幅広く示すべき」などと無責任に意見して便益項目を徒に増やさせた税制審議会は徴税ばかり考えず、経費削減を考えるよう発想の転換が出来ていればこのような書きぶりは防げたと思う。

77	3	<p>第3章の37ページの効果試算の「駐車スペースの減少等の自家用車に関するコストの削減」の計算で転換台数13676台はいずれも既存企業の駐車スペースの削減を想定している一方で、初期費用173.6億円は新規に自社ビル等を建築する際のコストと、既存ビルなどの駐車場が売却出来た場合を想定しているとのことだが、既存企業の転換であればその殆どが駐車場売却であろう。そんなに都合良く駐車場だけを切り売り出来るものではない。多くの場合自社ビル（社屋）と一体的に立地しているケースも多いと思う。特に公共交通充実の成果を受ける地域であれば尚更だろう。</p> <p>加えて地価は約110000円／m²との事だが、この数字は大津市の公示地価と同じだ。OD調査をした結果こうなったとのことだが、大津市など市街の完成度が高い地域では売却の難易度は思ったより高い。この数字は机上の計算であり実現可能性には疑問が残る。</p>
78	3	<p>第3章の効果試算の「広域からの通勤者確保による企業活動の維持促進」の「地域交通の充実により広域から通勤できる人数を試算」とあるが、それは現在は通勤できないから無職だが、通勤できる事を以て企業が無条件で雇用が可能になるという想定だそうだ。果たしてそのような労働者が実在するのか？答えは99%実在しないであろう。通勤できるか否かが企業の採用条件になると前代未聞だ。通常は求職者も通勤可能な範囲で就職先を絞り、優先順位が労働であれば就職先に交通アクセスが良い住居を探すのが当然だ。住居が何らかの要因で固定されるケースが無い訳ではないが、3459人こうした想定をした形跡は無い。想定自体が現実離れしていると言わざるを得ない。仮に無理矢理算出するにしても経済的利益を算出するのなら、売上高ではなく生産、支出、分配の3側面から算出できる付加価値額が妥当だ。経済センサス活動報告によると売上高の約2割程度だ。</p>
79	3	<p>第3章のP37の効果試算の9項目の内、「地域交通の利便性向上」を除く8項目について字数制限があった為7回に分けて指摘した。これら効果試算は総じて恣意的に膨らませたものである上に出典の記載が一切無い事を示した。出典を聞かれた担当者が、上司から指示が出たのか「業務に支障があるので電話を切らせて欲しい」と出典の記載があれば避けられた問答から逃げるお粗末さで、公論熟議の前提材料としては大いに信憑性を欠く。滋賀県は早急にこれら指摘の妥当性を検証し、客觀性を以て否定された事項は素直に見直すこと、見直した事項を早急に、且つ確実に税制審議会、県議会、県民に伝えることを要求する。これら指摘を無視して地域交通計画策定になだれ込むようなことをするようであれば、パブコメはアリバイ作り、県民の意見を聞くフリをして肝心な所は結論ありきで県民に背を向ける姿勢が白日のものとなるだけだ。滋賀県の真摯な対応を要求する。</p>
80	3	<p>滋賀の地域交通フォーラムにオンライン参加した広島県民です。</p> <p>14、15ページを中心に議論します。先のフォーラムの意見交換会では「ライドシェアが否定された」と不評のようですが、実は、ライドシェア導入も検討されているということですね。地域の人口規模に見合った交通手段を用意することが肝要であって、既存の鉄道・バス路線を補完するデマンドバスやライドシェアが理想的です。バスロケーションシステムとUber等の配車アプリを統合させて、県全体でタクシー・ライドシェア・バス・鉄道をうまく乗り継げるようなアプリを作って欲しいです。あと、琵琶湖に、自転車や原付を載せられるフェリーを運航(一周ないしジグザグ航行)すれば、車を持たない人の行動範囲が拡大します。</p> <p>最後に、宣伝ですが、3月15日に広島市で「人と環境にやさしい交通を目指す全国大会」が開催されます。勝手ながら、三日月知事のご出席を心待ちしております。</p>
81	3	<p>第3章の108ページ「デザイン」の実現により「自家用車が20万台減少する」と自然現象のように書いているが根拠が薄弱。（一社）自動車登録検査情報協会の「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」によると2007年、2014年、2021年、2025年（最新）で滋賀県は715302台、771006台（7.8%増）、811106台（5.2%増）、822153台（1.3%増）。県人口の4割を占め2008年からの「都市マスター・プラン」に基づくコンパクトシティ化、LRTの早期導入など先進的取組を行った富山市を擁する富山県は658662台、693813台（5.3%増）、709897台（2.3%増）、704670台（0.7%減）。2013年～2019年でガソリン（乗合自家用）車（自家用ではない）台数は661569台から36696台減少に留まり富山県によるとコロナ禍以降は免許返納ペースも鈍化している。富山県のガソリン車（自家用ではない）削減目標が「富山県地域交通戦略」の中で2019年～2028年の10年間で20万台、これはCO2削減の動機で立てられた目標だ。滋賀県の担当者の口ぶりから、恐らく富山市と深く関わった某コンサル会社の「他の自治体情報」をそのまま採用した結果20万台の自家用車減少に繋がったと思われる。</p> <p>しかしこの数字は様々な取組を実施済みの富山市を擁する富山県が目標と掲げる数字であって達成された訳ではない。実際は自家用車についてはコロナ禍以降マイカー依存に生活様式が変化したままで、人口減により若干減少に転じた程度だ。これらのこと勘案するとデザインを実現したとて人口減少による自家用車減少に留まるのではないか。112億円も掛けて行う一方で「実現可能性は人口減に依存する」では県民が納得しないだろうが、先ずはこれらの事実を誠実に提示した計画策定を求める。</p>
82	3	<ul style="list-style-type: none"> ・P107 地域交通「将来デザイン」 <p>結節点に道の駅や市役所の支所などをいれるべきでないか？</p>
83	3	<ul style="list-style-type: none"> ・P98 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図 <p>高齢化の著しい地方部こそ公共交通を増やすべきではないか。</p>
84	3	<p>■意見（2／3個目）</p> <p>【概要版】滋賀地域交通計画（素案）（5582325.pdf）P7 地域I、地域II、地域IIIの中に、JRに相当する単語が存在していないように見受けられる。特に地域IIと地域IIIである。第3章_滋賀県が目指す暮らしの姿（5582357.pdf）P77, P81, P86には、住民アンケートでJRに相当する意見が出ている。加えて、【概要版】滋賀地域交通計画（素案）（5582325.pdf）P8<交通軸の基本方針>にJR線に対する対策が出てくる。【概要版】滋賀地域交通計画（素案）（5582325.pdf）をはじめの章から順に読んだ時に、違和感があり住民に誤解を与える。</p>

85	3	第3章のワークショップの参加人数は一般参加者の人数を記載するのが適切。一般参加者の人数は、第1回で全県で95名、第2回で同79名と記載人数の半数程度しかいない。たった79名でシナリオA寄りのBが多かったと言うが司会者、交通事業者や市町の担当者が居る前で実質4人でディスカッションしてシナリオCを選ぶ空気にはなりづらい。交通事業者や市町の担当者はお目付け役ではないのだから住民と同じテーブルに着座してはならない。司会者と住民に任せて事業者、担当者は待機、必要に応じて呼ばれたら着座が妥当だ。第20回税制審議会の会長コメントで「上手い説明が必要」や「長浜市の2045年の空洞化が衝撃的」など心配の種が複数あったようだが、そのような心配があること自体、住民の主体性や知性を軽んじているか徴税バイアスが掛かっているかの証左だ。繰り返しになるが、税制審議会を先行させて県民トークではなく、順序が逆だ。
86	3	第3章の108ページ デザインの実現により「自家用車が20万台減少する」と自然現象のように書いているが根拠が薄弱。（一社）自動車登録検査情報協会の「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」によると2007年、2014年、2021年、2025年（最新）で滋賀県は715302台、771006台（7.8%増）、811106台（5.2%増）、822153台（1.3%増）。県人口の4割を占め2008年からの「都市マスター・プラン」に基づくコンパクトシティ化、LRTの早期導入など先進的取組を行った富山市を擁する富山県は658662台、693813台（5.3%増）、709897台（2.3%増）、704670台（0.7%減）。ここ4年は約5%の人口減でようやく減少に転じたのだ。デザインを実現した未来の滋賀県は現在の富山市だ。つまり2040年に人口を134万人に下支えする策が成功してようやく微減が現実的。以下次頁
86	3	前頁から続く 因みに富山県のガソリン車（自家用ではない）削減目標が「富山県地域交通戦略」の中で2019年～2028年の10年間で20万台で、CO2削減の動機で立てられた目標だ。滋賀県担当者の口ぶりから、富山市と深く関わったバシフィックコンサルタントの「他の自治体情報」をそのまま採用した結果「20万台の自家用車減少」に繋がったと思われる。しかしこの数字は自家用車削減の様々な取組を実施済みの富山市を擁する富山県が目標と掲げる数字であるが、達成には程遠い。実際は自家用車についてはコロナ禍以降マイカー依存に生活様式が変化したまま、人口減により若干減少に転じた程度だ。これらを勘案するとデザインを実現したとて自家用車は人口減少による微減に留まるだろう。112億円も掛けて行う一方で「実現可能性は人口減に依存する」では県民が納得しないだろうが、先ずはこれらの事実を誠実に提示した計画策定が必要だ。
87	3	p.72 3.1.1 滋賀県が目指す地域交通の姿について 交通ビジョン素案に対する意見募集で、住民の移動する権利・交通権を認定するよう意見提出をしたところ、「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」を掲げているので、交通権認定は不要といった回答であった。しかし、計画目標で、「・・・持続可能な地域交通」を掲げることと、交通権認定することとは以下に指摘するとおり決定的な違いがある。 まず、ビジョンや本計画素案で掲げる「滋賀県が目指す地域交通の姿」=目標は、「こうなったらしい」という将来像（スローガン）である。目標達成のための努力は行われるだろうが、仮にバス路線が廃止され移動できなくなったとしても、県や市町が法的な責任を問われることはまずない。また、予算の範囲内で施策を行うことになり、「予算がないから今年度は改善できない」という理由が通用することになる。つまり、現状と変わらないのである。 これに対して、交通権を認定することは、認定した以上、県にはその権利を保障する義務が生じる。また、予算不足を理由に切り捨てることが難しくなる。極端に言えば、他の事業を削ってでも「移動の足」を確保する優先度が高まるのであり、本計画に対する県の本気度を表す指標にもなり得るものであり、改めて、本計画において、住民の「暮らしといのちを守る」という立場から、交通権を保障するという理念を計画の根幹に据えることを求めるものである。 また、その実現のため、以下の責任を明確に果たすよう求める。 ① 法律改正による交通権の認定 交通権の認定は、まずは本計画のなかで県が行うことを求めるものであるが、根本的には法律改正が必要であり、全国知事会などを通じて国に対して改正を求める。 ② 国の財政責任の徹底 地域公共交通の維持・確保に向け、国は財政責任を明確に果たし、自治体に対する財政措置を抜本的に拡充すべきです。滋賀県は、その実現に向けてあらゆる機会を捉えて国に強く働きかけること。 ③ 自治体の政策責任の強化 憲法理念に基づく安全で安心できる地域社会を目指す政策として、本計画を位置づけ、持続可能な社会の実現に向けた地方自治の本旨に基づく協同的な地域づくりを推進する政策として位置づけること
88	3	p.104、105 ・鉄道軸とバス軸について現状運行頻度に対する目標が示されているが、この目標は、関係市町や地域住民の要求を踏まえたものといえるか。また、この運行目標は、「R7利用者数の1.17倍以上」という目標値と整合がとれたものといえるか？ ・バスの改善は補助金などにより後押しが可能であるが、鉄道の便数改善の方策はどのように考えているのか？具体的な方策を示すべきである。 ・また、鉄道軸については理解できるが、バス軸はどのような定義によりこれらの路線が抽出されているのか
89	3	p.106 4 行目 「・・・、具体的なサービスレベル等を定めるのではなく・・・」とあるが、これは県と市町、圏域などの役割分担に関する重要事項であり、第1章で明記すべきである。また、圏域や市町のサービスレベルは、それぞれの市町で定め、充実に必要な財源も市町独自で考えよ、ということになるのか。

90	3	<p>p.108 3.3.4</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通の果たす役割は、「他」分野に及ぶというだけでなく、社会そのものの持続可能性に及ぶものであり、以下のような内容を追記すべきである。なお、4行目の「他分野」は「多分野」とする方が適当である。 「私たちが目指す持続可能な地域社会とは、気候変動対策を基本とし、人間の尊厳と人権が尊重され、住民の参加と自治、地域の中小企業や農林水産業の活性化、地域資源を活かした循環型の地域経済の確立等の要素が組み合わさった地域です。この持続可能な社会において、暮らしを豊かにする交通が享受されていることは必要不可欠な条件です。地域交通計画は、この持続可能な地域社会の実現に向け、その具体的な役割と貢献度を明確に示す必要があります。」
91	3	<p>p.108 表3.15</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の項目が脈絡なく羅列されているので、たとえば、健康福祉、環境、教育、家計軽減といった定性的な項目で整理し、あわせて算出根拠についても示しておきべきである。 ・地域交通利便性の向上については、項目で人口カバー率とされているので、算出結果の欄は、現状約50%（75.8万人）実現後約61%（93.9万人）とすべきである。 ・効果の算出方法は、公表すべきである。
92	3	<p>P102-1053.3.2 目指す暮らしの実現に向けた2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン（交通軸）」JR の利便性は、通勤圏の形成や企業立地、人口維持に直結する重要な要素であり、京阪神圏ではコロナ禍以降の利便性が回復・向上しているのに対し、滋賀県内は低下した利便性が十分に戻っていない状況です。</p> <p>交通軸の基本方針において、「交通軸の維持・確保、さらなる充実を図り、通勤・通学の利便性向上・移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加につなげる」とありますが、JR の目標運行頻度として、湖西線以外は通勤通学時間帯は現状維持、昼間時間帯のみ一部増加となっているのはなぜでしょうか。民間企業としてJR が採算性の高い路線を充実させる傾向を高める中で、基幹交通としてJR を維持・活性化し、増便を目指すのであれば、JR に県としての姿勢を示す意味でも、前向きな目標値を設定すべきではないでしょうか。</p>
93	3	<ul style="list-style-type: none"> ・本文 7 5 頁の表3.1において、湖東と湖北の間に区分線を追記。また、表の参加者数の合計 1 8 6 人と a) 参加者の属性の合計数 9 5 人の差が何かわからない。
94	3	<ul style="list-style-type: none"> ・本文 7 9 頁の表3.4において、湖東と湖北の間に区分線を追記。また、表の参加者数の合計 1 3 7 人と a) 参加者の属性の合計数 7 9 人の差が何かわからない。
95	3	<ul style="list-style-type: none"> ・本文 8 2 頁の3) 地域交通フォーラムの概要説明のうち、「目指す暮らしの方向性を示し、目指す暮らしの実現のために」とあるところを「目指す暮らしの方向性を示し、その実現のために」へ修文
96	3	<ul style="list-style-type: none"> ・本文 8 2 頁の(1)開催概要の実地日時を「令和2 年2 月15 日（土）」を「令和7 年2 月15 日（土）」へ修文
97	3	<p>2. 効果試算の甘さ</p> <p>素案にある効果試算ですが、世の中の様々な事象に基づいて世の中が動いているという認識がなく、ある施策を実施すればストレートにこういう効果が出る、などという希望的観測に基づいており、 ●●をやる⇒結果○○が起きる⇒結果▲▲という事も起きる⇒□□も予想される という世の中が複雑に動いていることに対する洞察がなく、浅いし楽観的すぎます。 民間企業でこんな試算は行いません。担当者のクビが飛びます。</p>
98	3	<p>【第1部】計画の基礎データに関する質問 1. 物価上昇率の設定根拠について</p> <p>計画資料P119において「5年間の物価・労務費の上昇率を1.3倍と見込み」とありますが、以下について質問します。</p> <p>*質問1-1 「算出根拠の具体的な開示*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 令和3年度から令和7年度の物価・労務費上昇率1.3倍という数値は、土木交通部のデータとされていますが、どのような統計データや指標を用いて算出されたのでしょうか。詳細なデータをお示しください - もし統計情報で類似している建設資材物価指数等を参考にされている場合、交通サービスの運営コスト（主に人件費、燃料費、車両費等）とは性質が異なると思われますが、なぜこの係数を交通事業の予算算定に適用されたのか、その理由をお示しください。当該データでなければ回答は不要です。 <p>*質問1-2 「日銀目標値との整合性*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 日本銀行の物価安定目標は2%であり、5年間では約1.1倍となります。県の想定する1.3倍（年率約5.4%）は、この目標値の約3倍に相当しますが、このような高い上昇率を前提とする根拠は何でしょうか。合理的な理由をお示しください。

99	3	<p>【第2部】経済効果の算出根拠に関する質問 5. 自家用車20万台削減について</p> <p>資料P108表3.15では「自家用車保有台数減少による可処分所得の増加1,462億円/年」とありますが、この前提となる20万台削減について質問します。以下は滋賀県内の自家用車数は約80万台とし考えています。</p> <p>*質問5-1 「削減目標の算出根拠*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20万台削減の算出根拠と計算式をご教示ください。 - 県内自家用車約80万台の25%削減が可能と判断された理由をお聞かせください。 - 地域別・年齢層別の削減想定をご教示ください。 - 年次別の削減目標計画をお示しください。 <p>滋賀で生活している人間として、自動車を手放してまともな生活ができると思えませんが、20万台が削減できる見込みと具体的な方法、なぜその方法で削減できるのか、その根拠を明らかにしてください。</p> <p>*質問5-2 「他自治体事例との比較*</p> <p>公開されている報道や自治体資料によれば、新規鉄道開設しても自動車から公共交通への転換率は10数%程度で、自動車を処分する人はさらにその10%程度とのデータがありました。滋賀県では新規鉄道建設なしで自家用車が25%削減可能と判断された判断基準、統計データなど、削減できるとする根拠をお教えください。</p> <p>*質問5-3 「公共交通の受入体制*</p> <p>20万人が公共交通に移行した場合の対応について :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20万の内、何人が公共交通を使う予定でシミュレーションしているのか、想定数値を提示してください - 既存路線の混雑率上昇について、地域ごとの想定数値と対策について提示してください。 - 20万台削除後に起こるラッシュ時の混雑状況の混雑率上昇、および、輸送力増強計画について、想定数値と対応方法についてご提示ください。 - バス運転手の確保計画をお示しください。資料P152のKPIでは52人のみでしたが、それだけで20万台の自動車削減後の利用者増に対応できるのかが不明です。20万台削減後のバス増便想定数値とその際に必要となるバス運転手の人数、および、その確保の方法を提示してください。もし52人で対応できるのであれば、その根拠をお示しください。 - もし20万台が削減されるとすると都市部の利用者が大半となるものと想像できます。その場合、都市部での公共交通利用集中が予想されますが、その対応策について教えてください。
100	3	<p>6. 1台あたり73万円の経済効果について</p> <p>*質問6-1 「内訳の詳細*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 73万円/台の詳細な内訳をお示しください。 - この金額には車両購入費の減価償却分も含まれるのか、教えてください。 - 普通自動車と軽自動車の構成比の設定根拠をお教えください。 - 自家用車を手放した後に必要となる公共交通費用は差し引かれているのか、差し引かれているのであれば、どのような価格設定で計算されているのか教えてください。 <p>*質問6-2 「一般的な維持費との比較*</p> <p>インターネット上の自動車維持費情報や保険会社の試算例では、一般的な維持費は年間40万～50万円程度との情報が見られます。73万円との差額について、ご説明を願います。</p>
101	3	<p>7. 送り迎え削減効果56億円について</p> <p>*質問7-1 「算出根拠*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 送り迎えによる総コストはいくらと想定されているのでしょうか。また、その計算根拠をお示しください。 - そのうち56億円が削減できる根拠をお示しください。 - 公共交通が充実すれば送り迎えが不要になるという前提の実証データはありますか。あればその提示を、なければなぜその計算値が出されたのかお示しください。 <p>*質問7-2 「現実的な削減可能性*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 小さな子供を一人で公共交通に乗せることができるのでしょうか。そのことなしで自家用車を処分して送り迎えが不要となる理由をお示しください。 - バスや電車は保育園・幼稚園・小学校に横付けできるのでしょうか。そのことなしで自家用車を処分して送り迎えが不要となる理由をお示しください。 - 駅やバス停から最終目的地までの移動はどのように想定されていますか。最終目的地までの送り迎えを無くす方法を教えてください。もし想定がなければ、そのことなしで自家用車を処分して送り迎えが不要となる理由をお示しください。

102	3	<p>8. 県外流出の影響について 資料P108後段に「県内から県外への人の流出を促す可能性がある」との記載がありますが、「広域通勤者確保による企業活動の維持・促進640.4億円」の試算には、流出による経済効果の減少は織り込まれていますか。</p> <p>*質問8-1 「県外流出の試算*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 県外流出人口の試算はされていますか。 - されている場合、その規模と経済効果への影響をお示しください。 - されていない場合、流入のみで試算された理由をお教えください。
103	3	<p>9. 自動車関連産業への影響について *質問9-1 「マイナス効果の試算* 自家用車20万台削減が実現した場合、県内の自動車関連産業（販売、整備、保険、ガソリンスタンド等）への影響についての試算をお示しください。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 自動車関連産業への影響規模 - 法人税・事業税の減収見込み - 雇用への影響 <p>*質問9-2 「総合的な経済評価* 経済効果を論じる際、プラス面だけでなく自家用車削減による自動車業界の経済的マイナス面も含めた総合的な評価が必要と考えますが、資料からはそれらマイナス面の試算を確認することができません。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 自動車業界のマイナス面を考慮して試算されている場合、その計算内容をお示しください。 - マイナス面を考慮されていない場合、それを不要とした理由をおしえてください。
104	3	<p>10. 経済効果2,464億円の検証可能性について *質問10-1 「算出根拠の開示* 多額の公金投入を伴う事業ですので、県民が検証可能な形での以下の情報開示をお願いします： - 各項目の詳細な計算式と前提条件 - 参照したデータの出典一覧 - シミュレーションの方法論 - 第三者機関による検証の有無 - 複数シナリオ（楽観・標準・悲観）の検等の有無</p>
105	3	<p>■経済効果およびKPIについて</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「自家用車20万台削減」は可能なのか？ <ul style="list-style-type: none"> ・県内保有台数約80万台のうち25%を削減するという想定は、過去の実例や他自治体の実績と照らしても極めて非現実的な前提設計である。 ・削減計画の年次配分、地域別内訳、対象層別（高齢者、通勤層等）の分析も示されておらず、行政計画としては根拠不明な数値となっている。 2. その際の公共交通の想定に疑問・20万台削減によって新たに公共交通へ移行する利用者数の試算がなく、輸送能力・運転手確保策も極めて不十分である。 <ul style="list-style-type: none"> ・特にKPIではバス運転手の増加数が52人に留まっており、削減車台数との整合性が全く取れていない。 ・輸送力、混雑率の地域別シミュレーションがなく、需要急増への対応策が示されていないことは、実現可能性を大きく損ねる要因である。
106	3	<p>3. 経済効果試算に疑問</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1台あたり73万円という試算について、内訳が不明確。新車購入や高級車購入だけでなく、30～100万円代の車を購入することもあるし、保険会社などが算出した日本での年間維持費は車両の分割払い含めて年30～50万円が平均である。 ・自家用車を手放した後に新たに生じる公共交通利用費が差し引かれていない場合、効果額が過大評価されるおそれがある。仮に差し引かれている場合でも、その料金設定や利用頻度の仮定が一切示されていない。 ・東京並みの交通網じゃない限り、目的地への導線が通っていても時間がかかりすぎるなら成人なら車のままだという人も多いと思われる。 ・車の手放し割合について、アンケート結果からの安易な試算を、人の心理や都合を軽視して交通ビジョンを実施したい県側が都合よく扱っていないか疑問である。 ・また、一般的に公表されている維持費（年間40～50万円程度）と比較して著しく高い73万円という想定値は、市場実態と乖離しており、その差額の説明が不在である点も大きな問題である。 <p>3-2. 送り迎え削減効果「56億円」の妥当性に欠ける試算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まず、この試算は指標により計算されたことは理解しているし、送り迎えがない前提だと働ける職場が少しは増えることは理解しているが、それでも送り迎えがあること、そして公共交通があるなら「多くの県民の送り迎えが大幅に減る」ことが前提の状況を選ぶことも少ないことも考えると机上の空論である。 ・送り迎えによる総コストと、そのうちの56億円を「削減効果」とする根拠が明示されていない。 ・乗り換え次第ではどれだけ導線があっても時間がかかるので、「送り迎え不要」と結論づけるのは県本位である。 <p>3-3. 自動車関連産業へのマイナス影響の不在</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合的な経済効果を論じる以上、プラス面とともにマイナス影響を明記しなければ、政策判断に必要なバランスを欠くことになる。 ・マイナス効果の試算が行われていない場合、その理由を含め、明確な説明と再評価が不可欠である。 <p>3-4. 経済効果2,464億円の検証可能性について</p> <p>申し訳ないんですが、これまでに指摘した内容も考えると、この数値に妥当性があるのか疑問各項目の詳細な計算式と前提条件を開示すべき</p>

107	3	<p>ワークショップ3回参加した所感</p> <p>参加者の多くの移動はマイカーユーザーでDoor to Door 当たり前の日常であり、公共交通の話題からは遠かった様に感じました。学生の方は数年後にはマイカー利用になるであろうし、かなり高齢の方も車の機能が上がってずっと乗ってみたいと思っておられ、免許返上したくないと思っています。</p> <p>公共交通を大切にすることは未来の子供達が住みやすい環境を残せることだと思っています。</p> <p>目に見えるものではありませんがCO₂を減らし空気をきれいにし琵琶湖が澄んでいます。</p> <p>少しマイカーの人も部分的に公共交通を利用することで例えば 自宅→マイカー→駐車場→電車→目的地スマートラインにすることで多くの人から困ったこと改善してほしいこといろいろな意見も寄せられると思います。</p> <p>私は木之本町で生まれ育ちました、徒歩で電年バスもあり、車には乗りませんでした、仕事の都合で大津市 東近江市、米原市、長浜市に在住し、鉄道のないところもありました。</p>
-----	---	---

第4章 地域交通の再構築における実施方針

108	4	<p>都市計画との整合 本文全般について</p> <p>高島市としては、市内の拠点へ市内から居住を誘導するといった方針ではなく、市内の拠点へ市外から居住や都市機能を誘導するといった方針であるため、県のあらゆる政策や計画においてご理解とご協力をお願いしたい。</p>
109	4	このような移動手段を重視した地域交通ネットワークの構築を進めていただきたい。
110	4	<p>日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるためには、必要なのは、「公共サービス」と「市民や地域の力」の両輪による取り組み。その支援には、規制緩和が最優先。</p> <p><修正案></p> <p>【実施方針 2】</p> <p>このため、交通事業者、各市町が鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の既存の地域交通によって提供してきたサービスレベルを、今後も維持するとともに、地域特性や移動の実態に合わせた最適化を図り、移動サービスを制限する規制の緩和についても検討をしながら、県民の生活に必要な移動を確保します。</p>
111	4	<p>分野ごとに見る交通の状況において、県立高校のアクセシビリティの分析がされていること、滋賀県が目指す暮らしの地域分類の大部分を占める地域Ⅱの課題とともに家族の通学の送迎が負担との認識が示されており、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指しますとしていることから、実施方針以降の記載内容に、通学、特に県が主体となるべき県立高校の通学の確保方策について具体的な記載があるべきと考えます。</p> <p>高校生の通学支援が、結果、各地域公共交通の利用促進や各高校の魅力増に繋がるものと考えます。</p>
112	4	<p>「日常生活を送るために必要な移動、「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。」</p> <p>運行維持だけでなく拡充はされないのであるのか。 (127頁、128頁にも関連)</p>
113	4	<p>12ページの書かれている「福祉・教育施策」に書かれている分だと思いますがよろしくお願ひします。</p> <p>難病患者は、滋賀県立障害者福祉センターを利用します。目的は、体を動かしたい、いろんな勉強をしたいなど千差万別の理由で利用されます。</p> <p>ところが障害者福祉センターはJRの駅から遠いところに立地している。また、福祉センターに行こうとされる方は、できる限り自立して行こうとされる。バスを主にして福祉センターまで行かれます。</p> <p>ところが、バスの運用時間を拝見しますと、1時間に2本と1時間に1本の時間帯があります。特にお昼過ぎの時間帯が1本となっています。これでは、半日利用したいとされる方、また、体調等で帰ろうとされる方にはちょっと不便です。大々的には申しませんが、各営業時間帯に平均1時間に2本運用できるようにしていただきたい</p>
114	4	<p>■意見（3／3個目）</p> <p>【概要版】滋賀地域交通計画（素案）（5582325.pdf）P12 「新たなまちづくり」の単語。</p> <p>滋賀地域交通計画（素案）は、滋賀地域交通ビジョンに従う認識だ。滋賀地域交通ビジョンに問題があるように感じる。滋賀地域交通ビジョンは、文字通り「交通」に焦点が当たる。地域交通の背景には住民生活が存在する。そこに入り住むため手段である交通が必要になる。昨今、インフラの老朽化の報道を目にします。例：上下水道など。都市のライフサイクル（都市計画）を加味して交通を語る必要があるのではないか。極端な例を挙げる。人は住む場所を選択できる。例1：自ら不便な市町に住む人を助ける必要性の有無。例2：人が、より交通発達した都市部へ引っ越す選択肢の存在。より広い視点で捉えた方が、施策の選択肢が増えるのではないか。例：50年周期で県庁の位置を移動させて都市インフラ（交通含む）ごと再構築など。</p>
115	4	・概要版7頁の地域Ⅰの暮らしのイメージにおいて「自転車」が記載されているが、施策メニューや事業リストに関連するものが見当たらない。また、「車に頼らずとも」は、タクシーやデマンド交通を充実させるということなので、自動車全般のことではなく「自家用車」という意味か。
116	4	・自家用車等の手段がある人も意欲的に公共交通を利用するようなインセンティブを提供することで、公共交通の移動が楽しくなる社会機運を醸成することが重要（公共交通の需要拡大の視点）

117	4	<p>全体として、クルマ社会を前提としつつ、最低限必要な公共交通をいかに維持するか、場合にとては「合理化」等と称して縮小する内容になっています。そして、公共交通の範囲内だけで予算をどう確保するかということしか書かれていません。交通計画は、公共交通だけでなく、クルマをどうするか？そして自転車や歩行、新モビリティーも含めて全体として考えていく必要があります。クルマ社会の進展による、都市のスプロール化と中心市街地の衰退、CO2排出や汚染物質、事故などを減らすため、今求められているのは、クルマから公共交通・自転車への転換です。毎年膨大な予算が使われている道路建設の費用を削減し、その一部だけでも公共交通や自転車のためのインフラに回すだけで、劇的に公共交通や自転車が使いやすくなり、利用者の増加が期待できます。公共交通をいかに維持するかではなく、積極的に予算を投資し誰にとっても使いやすいものにしていく、自転車に対しても安全で走りやすい走行空間や駐輪場の整備を進めていくべきです。そのための予算は、現在クルマのために使われている予算に比べれば、大幅に少なく済みます。それとともに、街の中心部へのクルマの乗り入れを制限したり、速度制限を厳しくするなど、クルマを使いにくくする施策が必要です。それによって不便になるクルマから便利な公共交通・自転車への転換を促し、全体としての予算の削減と、街の活性化、人と環境にやさしく安全で暮らしやすい街・地域を作ることができます。また、クルマがなくても生活にも困らないことで、人々のクルマに対する支出も減らすことができます。欧州の先進国では、それが当たり前の施策になっています。</p>
118	4	<p>3. まちづくりや産業振興とリンクしない交通計画</p> <p>基本的に、交通というものはまちづくりの一つであって、単独で存在するものではありません。</p> <p>交通が充実することは街の発展や利便性の高い生活に対する必要条件ですが、買い物拠点等の町が充実していない、職場が少ない場合は十分条件となりえず、その投資は完全に無駄なもの（空気輸送）となります。</p> <p>今回の交通計画においては、まちづくりとのリンクが全然見えませんが、交通の特徴を無視しており、議論として破綻しているのではないかでしょうか。</p>
119	4	<p>4. 都市計画との整合性について111ページ 4.2.1 都市計画との整合</p> <p>ここで書かれていることが、第5章の施策メニューに反映されているようにはあまり見えません。</p> <p>ほとんどの人は駅や施設等の拠点には自家用車で移動します。そこへのアクセスを、自家用車よりも公共交通の方が容易にするようなまちや道の構造の転換が必要であると考えます。駐車場の位置をあえて遠くに造る、拠点近くは車の通行を禁止するなどの方法です。前の項目で書いたとおり、自動車の利便性を相対的に下げる施策が必要です。</p> <p>こういった、たとえば車の乗り入れ規制やロードプライシング、ポップアップ自転車レーンの設置などは、軽いフットワークで「試しにやってみる」こと（タクティカルアーバニズム）が大切です。議論が落ち着いてから導入するには時間がかかり過ぎます。社会実験としてやってみる、だめならやめる、ぐらいでどんどん試すことで知見が積み上がり、新しいまちづくりが前に進むと考えます。</p>
120	4	<p>2. 公共交通指向型開発（TOD）を阻害する土地利用規制の見直し</p> <p>【対象項目】第4章 4.2.1 都市計画との整合、第5章 施策34（既存駅の活用）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見： <p>近江鉄道沿線などの駅前が農業振興地域や市街化調整区域に指定されている現状を抜本的に見直し、都市機能の集約を可能にする法的規制の強化を明記してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理由： <p>駅前の開発が制限されたままでは、いくら鉄道を増便しても利用者は増えず負のスパイラルを脱却できません。行政が鉄道維持を掲げながら、駅前の立地を制限し続けるミスマッチを解消し、農政・都市計画・交通の各部局が一体となって、駅周辺への居住と商業の強制的な再集約（スポンジ化の停止）を断行すべきです。</p>
121	4	<p>3. 交通ダイヤの充実を核とした居住誘導の強化</p> <p>【対象項目】第3章 3.3.2 地域交通将来デザイン、第6章 6.2 評価指標（KPI）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見： <p>鉄道やバスの運行頻度（ダイヤ）を戦略的に高め、それを街の誘導力として居住誘導に活用する方針に強く賛同します。この利便性を維持するため、立地適正化計画と連動した拠点エリアの容積率緩和などの施策をセットで推進してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理由： <p>1時間に2本以上という高頻度ダイヤは、県民の行動変容を促す最低限のラインであり、強力な居住誘導の呼び水となります。評価指標（KPI）に掲げられた地価の上昇を達成するためにも、単なる誘導策を超えた、高頻度な交通と都市機能の集約を不可分なものとする攻めの都市計画が必要です。</p>
122	4	<p>101ページ●枠内、本文1行目「主な移動手段は自家用車だが、自家用車が運転できない人にも、移動手段が確保されている」自家用車が運転できない人 → 自家用車を運転しない人 公共交通を使う人を「自家用車の使えない可哀想な人」という捉え方に 대해서はいけないと思います。これからは自分のライフスタイルとして「自家用車を使わないことを選択する」ことが大切になると考えます。</p>

123	4	<p>通番－3</p> <ul style="list-style-type: none"> 該当箇所 112頁 4.2.2 本計画にかかる施策の範囲 132頁 事業リスト No.15 給与水準向上等、運転士の待遇改善による運転士・担い手の確保事業 意見 対象とする移動手段に最近 重要度(頻度と利用形態)が増大するものを追記してはどうか。 112頁に「本計画では、鉄道、バス、タクシー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である地域交通を対象としています。」とある。「・・・タクシー等の公共交通に加え・・・」を「タクシー、介護タクシー等の公共交通に加え」とし「・・・カーシェアリングや自転車等・・・」を「・・・カーシェアリング、自転車及び福祉車両等・・・」としてはどうか。 理由 介護タクシーは障害者・要介護者等へのサービスとして移動と現地での多様な支援を連続して実施することが望まれる。買物支援、医療機関同行、各種手続き同行等需要があるが供給が追いついていない。 介護職が二種免許取得するとき その費用を含むハードルが高い。 これには県・市町の支援が欲しい。一般タクシーは減少・現状維持であるが住民の需要が伸びてくる。 大津市では タクシー会社への入社希望者には費用支援の仕組みがあるが介護職への支援はない。 大津市の場合 当該事業は福祉や高齢者福祉ではなく交通担当部署が実施している。 本計画132頁 に●第二種運転免許取得支援事業補助金（大津市） <ul style="list-style-type: none"> 市内の事業に対して、その従業者もしくは第二種運転免許の取得後に雇用予定の者に普通第二種免許および中型第二種免許を取得させる事業を実施するに必要な費用の一部を補助する。 補助金の申請は従業者1名につき1回限り。・補助額は120,000円または補助対象経費に2分の1を乗じた額のいずれか少ない方の額
124	4	<p>交通システムを中心としたコンパクトシティ構想について</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路を一面に巡らせ、広い駐車場を持つ郊外型の店舗が広がれば、自動車を利用することで地域の利便が平均的に上げるかもしれません、まちにメリハリがなくなり交通システムを考えにくくなります。土地利用を制御し、JR以外の電車駅の周囲や、路線バス網に沿って医療や商店など生活インフラを配置すべきです。まちの広がりに合わせて後追いで道路を増やすのではなく、まずは交通システムを中心コンパクトなまちを作ればより低コストに地域交通が維持でき持続可能性が向上すると考えます。
125	4	<p>移動の考え方と生き方の選択について</p> <ul style="list-style-type: none"> 高い自由度とプライバシーで快適にドアツードア移動できる自動車を中心に移動を続けると、人同士のコミュニケーションが減り社会が希薄化します。また、渋滞、事故、運転や送迎の労苦のほか、環境コストや道路システムの維持コストも社会全体で負担し続けることになります。すぐ近くで用を足すため燃料を燃やして鉄の箱を動かすような過度の自動車依存をやめ、乗り合いバスの利用にシフトすれば、より滋賀らしいゆったりした時間の使い方と人同士の交流を描けると思います。そして、そのためには正確さや効率に縛られず自由度の高い時間の使い方やあくせくしない生き方を選択できるよう地域社会のしくみを変えていかなければと思います。
126	4	<p>自転車の利用について</p> <p>自転車による移動は、経済・環境・社会的なコストが低く、徒歩より長い距離を移動できるうえ健康を促進でき自由度が高い交通手段です。一方で、道路交通上は加害者にもなり得るためルールで難しい規制をしています。この地域が本気を出せば、自動車を街中から排除して自転車を中心に社会システムを再構成し、よりコンパクトで安全な移動が実現できると思います。シェアサイクルやサイクルトレイン、サイクルバス、サイクルシップ、電動アシストなどを整備すれば、公共交通のラストワンマイルどころか都市交通の一部としても機能します。そのためには、あらゆる道路に白線（外側線や横断歩道）を引くのをやめましょう。白線は自動車のための道の象徴です。白線を引くことで自動車のエリアを確保し自転車や歩行者を隅へ追いやっています。自動車が消えて歩行者が中心となれば、会話が生まれ、交流が生まれ、商売が生まれます。いくら自動車が安全性能を上げてスピードを上げて、利便性を上げても、多様なコミュニケーションは作れません。生活の中に、生業の中に、観光に自転車を取り入れ、滋賀らしい時間の使い方と空間の楽しみ方を提案すべきです。国内で自転車を利用したまちづくりを謳う地域は多けれど、本気度がまったく足りていません。経済や効率の指標以外に生き方の幸福度や楽しみのような考え方から自転車をきちんと利用すべきと考えます。</p>
127	4	<p>(5) 官民連携の推進（実証→評価→制度化）</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクルツーリズムは、官だけで完結しにくい分野です。民間事業者・地域団体等との連携スキーム（実証→評価→制度化、役割分担、維持管理）を、計画の運用面として明文化いただけすると実行性が高まります。 <p>【3. 該当箇所（任意）】素案の「観光・回遊」「結節点」「利用促進」「安全・快適な移動環境」「情報提供」「官民連携」等に関する章・施策項目に関連します。（※必要であれば、該当ページや項目番号を追記して再送いたします。）-----</p> <p>以上です。滋賀県が持つビワイチのポテンシャルと、京都・大阪からの近接性を活かし、世界中からサイクリストを呼び込める“日本一のサイクルツーリズム拠点”を目指せると考えております。地域交通計画の中で、観光消費の最大化まで見据えた施策の強化をぜひご検討いただけますと幸いです。</p> <p>宜しくお願いします</p>

128	4	<p>【意見】私は結婚を機に関西に引っ越してきてから、滋賀県に行く機会が一気に増えました。先日も高島に旅行に行ってきたのですが、自然も景色も良くて「滋賀、めちゃくちゃ良いな」と改めて感じました。最近だと、しまなみ海道や霞ヶ浦のように「自転車で地域が盛り上がる」事例が増えている、観光客を呼び込める強いコンテンツになっています。滋賀県にもビワイチがあって、京都・大阪から近いという強みもあるので、自転車で地域を盛り上げができると思っています。そのうえで、ぜひお願いしたいのは「自転車を気軽に利用できる環境整備」です。</p> <p>観光客目線だと、・安全に走れる走行空間（怖くない道づくり）・わかりやすい案内（サイン、多言語含む）・休憩しやすいスポット（トイレ、空気入れ、簡単な修理拠点など）・レンタサイクル拠点の整備、台数の増加(いつでもどこでもスポーツバイクを気軽にレンタルできる。)あたりが揃ってると、一気に体験価値が上がると思います。</p> <p>また、交通の利便性だけでなく、観光消費（滞在時間が増える、飲食や宿泊・体験にお金が落ちる）まで見据えた計画・KPIになっていくと、サイクルツーリズムの価値がさらに活けると思いました。滋賀県が「自転車で盛り上がる県」になったら最高です。ぜひご検討よろしくお願ひいたします</p>
129	4	<p>2. 小学校教員という観点から特に湖北地域の交通事情を考えますと、近くの駅までの道のりが遠く、やはり、自家用車での移動が主流とならざるおえないのが現状です。昔と比べると、今は、自家用車の保有率も高くなり、本校の周辺道路を通行する車の数は、年々増加しています。その分、登下校時の児童の安全確保について、懸念しております。せっかく、地域交通を整備しても、子どもたちの安全確保が疎かでは、本末転倒かと思います。地域の交通ネットワークを整備する中で、歩行者専用道路の整備や車と人の使用道路を明確に分けるなど、登下校の安全確保に関する事項を取り入れていただけると幸いです。</p>
130	4	<p>【1. 意見の要旨】 滋賀県は「ビワイチ」を核に、全国でも有数のサイクルツーリズムのポテンシャルを有していると考えます。加えて、京都・大阪という国内外の観光需要が集まる大都市圏から近いという地理的の優位性があり、適切な環境整備と連携施策を進めることで、「日本一のサイクルツーリズム拠点」になれる可能性があります。そのため、地域交通計画においては、移動の利便性のみならず、観光消費（滞在時間・周遊・消費額）の最大化を明確に重視していただきたいです。</p> <p>【2. 具体意見】 (1) サイクルツーリズムを地域交通計画の“成長領域”として明確に位置づけ・ビワイチは、国内だけでなく海外のサイクリストからも関心が高く、世界中から観光客を呼べる観光資源になり得ます。計画内でサイクルツーリズムを、交通施策と観光施策の接続点として、より明確に位置づけていただきたいです。・「移動」そのものが観光体験となる領域であるため、交通の整備がそのまま観光の魅力強化につながります。</p>
131	4	<p>(2) “自転車が走れる環境”の整備を、重点施策として具体化・安全で走りやすい走行空間（幹線道路・生活道路の双方）、交差点の安全対策、路面状態の改善、わかりやすいルート案内・サイン（多言語含む）などを、計画上の重点施策として具体化していただきたいです。・観光客は土地勘がなく不安を感じやすいため、「迷わない」「怖くない」「休める」環境整備（休憩スポット、トイレ、修理・空気入れ等の拠点）も併せて重要だと考えます</p>
132	4	<p>(3) 結節点（駅・港・バス停等）での“乗り換えやすさ”を強化 ・京都・大阪からの来訪を増やすためにも、主要駅・港などの結節点で、自転車への乗り換えがスムーズになる整備（動線、案内、駐輪、レンタサイクルの受け渡し）を強化していただきたいです。・公共交通と自転車の接続が強くなるほど、県内周遊が増え、滞在時間や消費が伸びやすくなります。</p>
133	4	<p>【意見の趣旨】 本計画の「第4章地域交通の再構築における実施方針」において、個人の住居からアクセス地点までは「徒歩や自転車等で各個人が自らの移動を担う」とされています。この「個人が担う移動」をより確実なものとするため、一般的の方向けには「電動アシスト自転車」、子育て世代には「チャイルドシート付電動アシスト自転車」の活用。また、高齢者の外出機会を確保するためには、「三輪電動アシスト自転車、電動車いす（シニアカー含む）」の活用。そして、それら「各個人利用のモビリティ」と「公共交通とのシームレスな連携」を施策として明確に位置づけることを提案いたします。</p> <p>【具体的な提案事項】 (1)「電動アシスト自転車」の活用による生活圏の拡大 計画案では「地域Ⅰ・Ⅱ」において公共交通中心の暮らしを目指しています。通常の自転車よりも長距離移動が容易な電動アシスト自転車（e-bike）を活用することで、アクセス可能人口を増やせます。 シェアサイクルやレンタル・リースサービス等への導入:「施策9」のシェアモビリティに加え、購入補助やリースサービスにおいても、電動アシスト自転車を積極的に導入を検討してください。 駐輪・充電環境の整備:駅周辺等に、セキュリティが高く充電も可能な駐輪環境を整備を検討してください。 (2) 鉄道・バスと自転車・電動車いすの「シームレスな連携」 計画案の「施策11 乗換拠点の整備」および「施策12 バリアフリー化」に関連し、以下を要望します。 多様なモビリティとの接続:駅やバス停において、普通自転車だけでなく三輪電動アシスト自転車や電動車いすも安全に待機・駐車できるスペースを確保すること。 公共交通へのスムーズな乗車:ノンステップバスの導入に加え、自転車や電動車いす利用者が気兼ねなくバスや鉄道（場合によって船舶）に自転車や電動車いすを持ち込めるよう、車両設備の改変や乗務員のサポート体制の強化、利用可能な車両情報の積極的な発信（アプリ等での可視化）をお願いします。</p>

		<p>(3) 高齢者の自由な移動を支える「三輪電動アシスト自転車および電動車いす」の普及・環境整備</p> <p>計画案にある「高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発になる社会を実現するために、免許返納後の重要な移動手段である三輪電動アシスト自転車や電動車いすについて、以下の施策を求める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●走行空間の整備「新たなまちづくり」の一環として、自宅から最寄りのバス停・駅までの自転車走行レーンの確保、歩道の段差解消や拡幅を重点的に進めて頂きたいと考えます。ガタつきや傾斜は三輪電動アシスト自転車や電動車いすの利用を阻害するため、きめ細かな道路環境の整備が必要です。 ●導入支援（購入補助・レンタル）三輪電動アシスト自転車や電動車いすは高額であり、導入のハードルとなっています。「施策10」にある「運転免許証自主返納者への支援」の内容として、バス等の乗車券配布だけでなく、三輪電動アシスト自転車や電動車いすの購入補助や、（長期）レンタルサービスの整備・助成を検討して頂きたいです。 <p>【期待される効果】</p> <p>これらの提案は、計画が掲げる「誰もが利用しやすい地域交通」および「送迎負担の緩和」に直結します。特に電動車いすの環境整備は、計画にある「福祉施策との連携」を具現化するものであり、高齢者が自立して移動できる社会の実現に不可欠と考えます。</p>
134	4	<p>p110 4.1 基本理念</p> <p>以下の理念を計画の中心に据え、滋賀県地域交通計画を全県的な政策の基軸とすることを求める。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①持続可能な社会 気候変動の抑制、人権の尊重、住民参加と自治、循環型の地域経済の確立を据えること。 ②交通権の保障 計画理念として、以下の点を明確に導入すること。 <ol style="list-style-type: none"> 1) クルマ依存からの脱却: 安全な歩行・自転車走行、公共交通を主軸としたまちづくり。 2) 国民の交通する権利（交通権）の保障 憲法上の人権（22条、25条、13条）を集合した新しい人権概念としての交通権を位置づけ、滋賀県交通ビジョンで目指した「誰もが、いつでも、どこでも豊かな交通を享受されたい地域社会」の実現を図ること。 3) 住民参加と自治、情報公開の徹底 4) 地域資源を生かした再生可能エネルギー政策と連携した交通政策による循環型の地域経済を目指すこと <p>さらに計画に基づき地域交通を充実させるうえで課題となっている次の事項について取り組み方針を明確にするべきである。</p> <ol style="list-style-type: none"> ③責務の明確化 国、県、交通事業者、住民それぞれの役割と責務を、憲法、地方自治法、交通政策基本法に基づき明確にすること。特に、国や県の財政的・政策的責務を明記すること。 ④国施策への提案 規制緩和等国の競争中心の施策がもたらしている地域交通へのマイナス影響を是正するため、以下の協同を中心とした施策を国に積極的に提案すること。 <ol style="list-style-type: none"> 1) 交通権を保障した交通基本法、地域交通確保法の制定 2) 特別交付税や補助制度の抜本的改善 ⑤運輸労働環境の改善、共同の推進 トラック・タクシー運転者不足の根本原因である劣悪な労働環境を改善するため、県として以下の対応を明確にすること。 <ol style="list-style-type: none"> 1)国に対し、労働環境改善のための法整備、適正取引実現のための取り締まり強化、事業の協業化・共同の推進を強く要求すること。県としても、県内の路線バス、貸切バス、タクシーなどの交通事業者を一元的な協同組織をつくりあげ、広域的な交通体系の整備と運転者不足などの課題解決に図ることが責務だと考える。 2)県が運送事業者と結ぶ公契約において、適正な労働環境の保障を審査・徹底すること。 ⑥クロスセクターベネフィットの評価 新たな施策の導入や負担増（交通税等）の検討にあたっては、交通が医療、福祉、地域経済などに与える社会的な便益（クロスセクターベネフィット）を適切に評価し、その根拠とすること。 ⑦政策の基盤 地域交通政策が、医療、教育、福祉など各行政分野のベースであり、まちづくりの土台であることを計画全体で明確に位置づけること。

第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト

135	5	滋賀県の地域交通を改革する為に予算が必要であることは理解します。しかしながら、これまで開催されたフォーラムにおいても「交通税」導入に反対意見が多かったと実感しています。予算ありきで進めるのではなく、用意されている施策（第5章、118頁～）において優先順位を設定し、まず既存の予算において施策を実施し、マイルストンを設定し、成果を示しながら進めるのが望ましいと思います。本課題は、一朝一夕で対応できるものではないため、一步一步着実に進めていく必要があると考えています。地域の対応力強化に向けた施策も必要だと思います。
136	5	「給与水準向上等、運転士の待遇改善による運転士・担い手の確保」については、直接給与水準向上等につながるような補助等の拡充をお願いしたい。

137	5	「また、将来に向けた新駅の可能性についても検討します。」 市町を包括する広域の地方公共団体たる役割を踏まえ、市町を跨ぐ事象については、連絡調整等で積極的に関わっていただきたい。
138	5	「将来を見据え、定時性、輸送力、快適性に優れたLRTやBRT等の新モビリティに関して、メリットやデメリット、最適な地域や導入による地域への波及効果などを研究し、導入の可能性を検討します。」 市町を包括する広域の地方公共団体たる役割を踏まえ、市町を跨ぐ事象については、連絡調整等で積極的に関わっていただきたい。
139	5	事業リストNo.31運転免許証自主返納者への支援（乗車券、割引券の配布） 抽象的な表現にとどまらず、具体的な施策の方向性や事業イメージを示すべきである。
140	5	118ページの4~5行目において、「今後推進していくべき」と記載されていることから、第5章に記載される事業リストについては、実施を強制、保証するものではないと理解するが、事業分類の「新規」「充実」の中には、「検討します」と記載されるものと、「実施します」「支援します」と記載されるものがある。特に、「実施します」「支援します」と記載されるもののうち事業分類の「新規」「充実」事業を市町が実施する場合については、市町の一般財源負担分は、すべて県が財政支援する旨明示いただきたい。
141	5	事業リストの事業スケジュール 矢印の部分に「○○の検討」や「○○の実施」などスケジュールの詳細を加えるのはどうか。
142	5	路線バスの再編は取組の支援ではなく県が主体的に調整する役割でないと再編できないのではないか。
143	5	P129と同じ、支援ではなく、県の主体的な調整が必要ではないか。
144	5	・鉄道も対応するような記載ができないでしょうか。
145	5	「二次交通～」を「既存の地域交通を維持するとともに、二次交通～」に修正してはどうか。
146	5	・施策番号を付記できないか
147	5	・色分けなどできないか
148	5	・額は県事業費でよかったでしょうか
149	5	施策メニュー 全般 ・市町は市町で計画がある中で、県が主体としてすべき内容をわかりやすく記載すべきではないでしょうか。 ・また、施策に「支援します」というフレーズが多いが、どのような支援かを記載できないでしょうか。 ・「高度化・増便」などについて
150	5	概算事業費 ・かなり少ない金額ですが、維持にかかるコミバス補助金を減らすのを確定しているのでしょうか。
151	5	No.8 地域間幹線の運行維持 下部の概要の表について、示された路線は現状か計画か、また、これが全てなのか抜粋なのかが判断できないが、鉄道も含め全ての路線を示されたい。
152	5	No.16 一種免許等保有者等の活用 公共ライドシェアの展開を想定されるのであれば事業内容に公共ライドシェアと記載するべきと考える
153	5	No.30 タクシー等運賃支援制度の導入 今後の事業と捉えているが、福祉的な要望への対応と見える。そのような取り扱いとされるのか。（質問）
154	5	No.33 乗換拠点や停留所の環境改善・整備の検討 乗り換え拠点やバス停留所の待合環境整備について、市町が主導と捉えられる書き方になっていますが、県施設（県道や大津港等）の環境整備は県が主導してやるべきと考える。
155	5	バス運賃支援、タクシー等運賃支援の導入について、県独自の支援制度を構築するという意味でしょうか。本市ではすでに本市の状況を鑑み必要で可能な支援を行っており、これ以上の支援を行う財政的な余裕はありません。
156	5	MaaSやキャッシュレスについては、様々なシステムが乱立しており、市町ごとの導入は非効率と考えます。 滋賀県が主体となって共通基盤を整えるべきと考えます。
157	5	近江鉄道の赤字を県民の税金で補填するのは仕方ないとしても、もっと他の方法は無いのか。 湖東、湖北地域は車社会であって毎日車を利用するためライドシェアは不可能と思います。 人口密度の高い滋賀県南部の地域と環境が違い過ぎる。 それを同じ制度でまとめるのは無理がある。 滋賀県19市町の環境に合わせた税制にするべきだと思う。 各市町の意向を吸い上げた形で交通計画を考えて欲しい。
158	5	1.本計画は地域交通に関する現状と課題、今後の目標を網羅的にまとめていますが、どのようにして目標を達成するのかというプロセスの検討が欠けていると思います。必要な費用を積み上げて示すだけではなく、県と市町、交通事業者等が経費削減や予算の組み替え、営業努力等によってそれぞれどの程度、必要な費用を捻出するのか、その目標額や達成時期を明記する必要があると思います。

159	5	第5章の2ページの5行目「なお、事業費は計画最終年度（令和12年）に1年間で必要となる公費負担額とし、5年間の物価上昇率を1.3倍*と見込み、概算事業費を算出しているとのことだが、①計画は令和8年度から始めるのだから全てをインフレ率1.3倍を掛ける必要は無い筈。恣意的に肥大させ53億円の新たな財源に頼る費用を導こうという意図が感じられて不適切。」
160	5	<p>第5章122ページの事業リストNo.3「利用促進イベントの実施」の3400～5000万円の根拠を尋ねたところ、コンサル会社の持つ他の自治体の実施例の情報だと言う。根拠の数字がコンサル会社に丸投げなのも問題だが、コンサル会社の名前も出せないし、直接聞かれても困ると言う。秘匿する理由に合理性が無い。聞くと無賃乗車の補助だと言うが、イベント参加者が何人で、一人あたり何円の補助をするなどの具体的な数字を掌握するのが本論ではないか。</p> <p>更に言えば、無賃乗車のイベントをしたから利用が実際に盛んになるかどうか最も疑わしいところだ。財源が足りないのだから、イベント等で費用を浪費するゆとりなども無い筈だ。</p> <p>本当に利用を促進する施策は例えばNo.2の「乗り方ガイドブック」などによる全世代向けの情報を網羅的に発信しつつ、情報の受け手の反応を注意深く観察しながら施策の方向性を不斷に見直すことではないのか。</p>
161	5	<p>第5章の128ページの「地域間幹線の運行維持」で総事業費は198000億円との事だが、日々の運行主体の困窮度に応じてゼロベースで計算を行い支援していれば、現時点でこのような丸い数字にはならない筈だ。補助金ありきでバラマキをしているとしか県民には映らない。</p> <p>今後は地域公共交通確保維持改善事業による支援に手を挙げた各社毎の決算書を見て必要額を算出し、その額を県民に公開するようなガラス張りの仕組みにすることによって「支援を受けることは経営的に恥ずべき事だ」という経営サイドの意識の引き締めにもなる一方で、既存の税負担をしている県民にも、納めた税金の使い道の妥当性を判断させる機会になり、本当に198000億円の価値があるのかが洗い出され、他の例えば交通税の財源を前提にしている事業に振り向けられる余地が出てくる。県も今後は複式簿記を学び「有り金は全部使う」という従来の発想の転換が必要。</p>
162	5	第5章の125ページの「滋賀の地域交通未来アイデア会議」の費用1560万円に対するスマホを持たない高齢者からの「滋賀県の施設を使えばもっと安く出来る。高齢者置き去りの会議だ」との批判の声が複数出ているが、「わざわざ郵便代を使って言うのもアホらしい（原文ママ）」とのことなので代わって送る。先ず3回連続で草津のイオンモールで行う必然性が無い。もっと多様な施設を県横断的に使用して行わなければ毎回同じ出席者になる懸念がある。多くの県民の意見を広く聞き、情報を共有する気が本気であるなら、例えば8市に持ち回りで出向くべきだろ。映画チケットを配ったようだがそのような高いオマケを付けなければ参加が募れないような心許ない会議ではない筈だ。チケットではなく「何物にも代えがたい情報というお土産」の質の向上に注力するべきではないか。なお12月13日のアイデア会議の内容についての意見は後述する。
163	5	<p>・P129 路線バス・コミュニティバスの合理化</p> <p>バス利用の停留所であるが、車で最寄りのバス停まで送るか、マイカーで近傍の駐車場に止めてバスに乗るとかの方法もあります。</p> <p>普段は空いている小学校・病院。事業所等の駐車場にマイカーを停められるような合理化を検討してほしい。</p> <p>学校・病院・事業所への通勤の方のバス利用も増えるかもしれない。</p>
164	5	<p>「新たな財源（負担）については、利用者や交通事業者以外の主体も含め、広く分かち合うことが望ましい」（154頁）は賛成ですが、以下コメントです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・119頁、「取り組む事業の考え方とその事業費」のうち、「自動運転の実証」は削除 ・120頁 施策13項番38は削除 <p>（理由）</p> <p>現在の公共交通（バス）の自動運転の技術は、全国でレベル2の実証が行われている段階で、実装からは程遠く、地域公共交通の確保が難しい一地方の自治体が、「新しい技術や暮らしの変化にも柔軟に対応する」にあたっての技術レベルには達していない。むしろ、こうした新技術は一定程度、技術的に確立された時点で、実装対応のための取り組みを行うもの。成熟度のない技術は手段にならず、技術を取りこむこと自体を自己目的化してしまうと、手段と目的が逆転する</p>
165	5	<p>第5章の2ページで「なお、5年間の物価上昇率を1.3倍*と見込む」とあるが、そんなに簡単に業者の価格転嫁を許さないでキチンと交渉する前提で計画を立て欲しい。バスの運賃支援に16.3億も使う気らしいけれど物価上昇率はほとんど関係ないと思うし、こんなに一遍に運賃支援しても利用が増えなかつたら結局は要らない金だと思う。今の物価で計算したら59.8億かかるという維持の費用も46億で済む。差額の13.8億を交通税が要るという53億（現在の物価なら40.7億）に充てたら26.9億の計算になる。最初から16.3億もバス代支援は要らないのだから他の項目の合理化で交通税など要らないだろう。</p> <p>イオンモールで1500万円以上も掛けて300人だけ集めて会議をしているけど、300人なら県の会議室でもっと安く出来るはずだ。財源が無いから交通税が要ると言っておきながらなぜ会議に1500万円も使うのか、明らかに不適切だろう。大多数の県民の意見も聞かずに勝手に交通整備するつもりらしいけれど、上手くいかなかった時の責任の所在を明確にして欲しいと強く思う。</p> <p>また、滋賀県の都合で新幹線の栗東駅をこれも住民の意見も聞かずに進めておいて、また滋賀県の都合でやっぱり辞めたと言って栗東市民に100億以上も負担させておいて、今度は交通税などと、どこまで住民から搾取したら気が済むのか全く納得できない。滋賀県知事はあれ以来、栗東市民の誰からも許されていないことを忘れないで貰いたい。</p>

166	5	<p>第5章の128ページの「地域間幹線の運行維持」で総事業費は19.8億円との事だが、其々の運行主体の困窮度に応じてゼロベースで計算を行い支援していれば、現時点でこのような丸い数字にはならない筈だ。補助金ありきでバラマキをしているように県民映ってしまう。</p> <p>今後は地域公共交通確保維持改善事業による支援に手を挙げた各社毎の決算書を見て必要額を算出し、その額を県民に公開するようなガラス張りの仕組みにすることによって「支援を受けることは経営的に恥るべき事だ」という経営サイドの意識の引き締めにもなる一方で、既存の税負担をしている県民にも、納めた税金の使い道の妥当性を判断させる機会になり、本当に19.8億円の価値があるのかが洗い出され、他の例えば交通税の財源を前提にしている事業に振り向けられる余地が出てくる。県も今後は複式簿記を学び予算執行の名のもとに「有り金は全部使う」という従来の発想の転換が必要。</p>
167	5	<p>p.119 表5.2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> 「2024 年問題」以降、大きな問題になっている運転手不足に対する事業は、個票No.15、16 などに記載があるが、これらの事業は「担い手確保」に含まれるのか。個票と本表の対応関係を示してほしい。 この表で示された事業費について、算出根拠を示してほしい。 この事業費は、県と市町の両方の負担額が示されていると思うが、各市町に割り振った金額はあるのか。（p.121 以降の事業個票をみると、分担割合は決定していないということであるが、p.157 では、国、県、市町の分担額が幅をもって示されているので、そのことを記載すべきである。） 県と市町それぞれの分担額を示してほしい。 この表またはこの計画は市町が単独で行うべき施策は含まれていないのか？ 維持のところで、利用者数の減少や・・・とあるが、本計画では利用者数を増やすことを目標にしているはずである。22.2 億円という金額算定において、利用者数の減少をどのように見込んでいるのか？
168	5	<p>p.121～ 事業個票について</p> <ul style="list-style-type: none"> 概算事業費は、交通事業者等も分担する総事業費という理解でよいか。そうであるのなら、表5.2.1 の公費分担額としての事業費とは異なることを明記すべきである。 実施主体のうち、国については、空白以外に◎と○の二種類があるが、この違いを明記すべきである。
169	5	・No.8、No.9 は、既存の維持なので、県、国、市町、交通事業者の分担額を示すことができるのではないか。
170	5	・No.13、24 デマンド交通の運行効率化、充実、高度化について、高齢者が多い地域については、ドアツードア方式の導入が求められているが、サービスレベルの高度化には、そのような課題の実現にむけた支援が含まれているか。そうであれば、どのような事業が想定されているか？
171	5	<p>P118-150 5.1 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト</p> <p>滋賀地域交通ビジョンでは、地域交通の維持・充実に向け、県が相応の役割を果たすことが明記されています。</p> <p>一方、実施計画である本計画では、具体的な施策の多くが市町や交通事業者の取組に委ねられているように見受けられます。</p> <p>市町間で財政力や人材等に差がある中で、県が主体的に担う役割と、市町を支援・補完する役割を整理して示すべきではないでしょうか。</p>
172	5	<p>P119-121 5.2 計画期間に実施する事業</p> <p>「二次交通全体を使いやすく、便利なものにすることで利用者を増やし、交通事業者が増便を決定できるような環境を整えていく」とあり、5年間の考え方と重点的に取り組む施策が明示されています。しかし、既存施策の強化や整理が中心で、これまでの取組で利用者が増加していない現状を踏まえると、同様の施策を継続するだけで利用者増を実現できるのか疑問が残ります。また、計画期間中に取り組む事業に関して、P119とP120の事業の整合性がとれておらず、P120には将来を見据えた多くの施策が盛り込まれています。厳しい財源制約の中で、計画期間の5年間で、目指す地域交通や、そのために優先的に進める施策があいまいであり、優先事業を精査して明示すべきではないでしょうか。仮に、今後の財源や社会情勢を踏まえ、優先順位を判断するということであれば、No6に記載した交通税の使途で示した事項と同様の整理が必要ではないでしょうか。</p>
173	5	<p>バス運賃支援16.3億円に至る計算根拠は必要。現在路線バスの運賃が総計幾らで、平均単価は幾ら、その内初年度は幾ら支援し、年度毎に支援金額が利用増と共に増えるなどの根拠を示すことは判断材料として不可欠。メールでも送ったが、例えば富山市は「令和5年度鉄道統計年報」で886353000円と富山鉄道の軌道事業収入を把握し、路面電車の運賃支援事業を令和7年で27000000円と収入と支援のバランスを取りつつ事業展開している。</p> <p>例えば以下リンクで世帯平均で負担している滋賀県のバス代は5933円。60万世帯を掛けると3559800000円となる。16.3億円支援すると45.78%を支援する計算になるが、ここまでする必要があるかという一つの目安になるので叩き台として参考にされたい。</p> <p>https://todo-ran.com/t/kiji/21762</p> <p>また、この事業は令和8年度から実施予定になっている。これは新たな財源ではなく既存予算への組み込みが可能ということになるので、新たな財源は例え1.3倍にしたとしても、53億円ではなく36.7億円という計算になる。そうではなく新たな財源で賄うというのなら交通税ありきということになるが、交通戦略課はどちらの認識かを問う。</p>

	<p>公共交通期間バス、鉄道の維持についてが主な議案、課題となっていると感じました。公共交通期間との連携はもちろんですが、e-bike や電動車椅子などのモビリティを単独で活用する施策も必要なのではないかと思います。</p> <p>具体的な例としては、まずは高齢者向けの e-bike の乗り方教室や自転車や車椅子が安全に走行できる道路環境の整備、PR などを明記してはいかがでしょうか。</p> <p>人口減や高齢化などの問題を見据えるなら、既存の取組をどう維持するかということと並行して同じくらいの規模感で新しい手段の策定や取組を進めていく必要があると思います。</p> <p>欧州と日本では自転車に対する文化、考え方について異なるところもありますが、持続可能な開発目標に向けた取組としては参考になりますので以下参考として欧州での取組を記載させていただきます。</p> <p>▼欧州での取組▼</p> <p>欧州では電動自転車や電動車椅子の技術躍進により、高齢者を含めて全ての人が加齢による体力低下や運動不足を補う手段として積極的に推進されており、自転車を単なるレジャーではなく、公共交通と同等の独立した交通手段として扱われています。</p> <p>2024 年に採択された「サイクリングに関する欧州宣言」（European Declaration on Cycling：欧州議会、理事会、委員会の 3 機関が署名）を転換点として、単なる「環境対策」から「主要な交通手段」へと格上げされています。</p> <p>その背景には滋賀県地域交通計画でも取り上げられている人口が少ないため、費用対効果の面から公共交通機関の維持費用の捻出が難しいといった同様の課題を解決するという視点があります。</p> <p>近年の欧州政策では、福祉（インクルージョン）の観点が非常に重要視されています。</p> <p>単なる移動効率ではなく、「誰もが取り残されない移動（Inclusive Mobility）」という福祉的な理念が根底にあり、主に以下の 3 つの文脈で議論されています。</p>
174	<p>1. 「移動の権利」としての公平性（アクセシビリティ）</p> <p>自転車や電動モビリティを、車を持てない層や身体的制約がある層の「足を確保する福祉ツール」と位置づけています。</p> <p>低所得層への支援: 公共交通が不十分な地域や、自家用車を維持できない人々にとって、安価な移動手段である自転車を「基本的人権」に近いレベルで保障すべきだと議論されています。</p> <p>インフラの普遍的設計: 宣言では、障がい者や高齢者が使用する三輪自転車やハンドサイクルでも安全に通行できるよう、十分な道幅と段差のない設計を求めています。</p> <p>2. 社会的孤立の防止と健康増進</p> <p>高齢者の「閉じこもり」を防ぐメンタルケア・福祉としての側面です。</p> <p>アクティブ・モビリティ: 自ら動く（e-bike を含む）ことで自立した生活を長く維持し、介護予防につなげることが、公衆衛生および社会福祉予算の削減に寄与するとされています。コミュニティ形成: 自転車道や駐輪スペースを、地域住民の交流の場として再定義し、孤立化を防ぐ都市計画が議論されています。</p> <p>3. 多様なニーズへの適合（アダプティブ・サイクリング）</p> <p>「自転車＝二輪車」という固定観念を外した福祉のアプローチです。</p> <p>福祉用具としての e-bike: 身体機能に合わせたカスタマイズ可能な電動三輪車や車椅子連結型モビリティの普及を、単なる「乗り物」ではなく「福祉用具の進化」として支援する議論が行われています。</p> <p>購入補助金: 多くの EU 加盟国では、通常の e-bike 以上に高額になりがちな福祉・貨物用自転車（カーゴバイク）に対する手厚い補助金制度を設けています。</p> <p>「健常者が乗る自転車を増やす」段階から、「身体状況や経済状況に関わらず、誰もが外に出られる社会を作る」という福祉政策へシフトしています。「サイクリングに関する欧州宣言」は、EU の歴史上で最も重要な自転車政策文書です。</p> <p>8 つの柱と 36 のコミットメント（公約）は、自転車を「趣味」から「国家インフラ」へと引き上げるための具体的なロードマップとなっています。</p> <p>主要なポイントは以下の通りです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. サイクリング政策の策定と強化 2. 安全で手頃な価格のモビリティの促進 3. より多くの、より良いサイクリング・インフラの構築 4. 自転車への投資と条件整備の向上 5. 道路安全の向上とセキュリティの強化 <p>コミットメント例: 自転車利用を倍増させるための各国の数値目標の設定や、政策評価のためのデータ収集の標準化。</p> <p>誰もが利用できるよう経済的・物理的ハードルを下げます。</p> <p>コミットメント例: 低所得層や高齢者、障がい者への購入補助の推進、中古市場や修理サービスの支援。</p> <p>「分断されない」ネットワークを物理的に作ります。</p> <p>コミットメント例: 物理的に分離された自転車専用道の整備、都市間を結ぶ「サイクル・ハイウェイ」の建設促進。</p> <p>資金調達の枠組みを明確にします。</p> <p>コミットメント例: EU の地域開発基金（Cohesion Fund）などの既存予算を積極的に自転車インフラへ充当すること。</p>

		<p>6. 高品質な雇用の創出と欧州の自転車産業の発展 自転車を欧州の経済成長の柱にします。 コミットメント例: 欧州域内での自転車製造 (Made in Europe) の競争力強化、メンテナンスや観光分野での専門スキル教育。</p>
175	5	<p>滋賀県地域交通計画に対しては、下記の点で懸念を覚えます。</p> <p>1. 施策の計画通りの実現可能性に対する懸念 パブリックコメントページで示されている素案でさまざまな施策を30項目程度にわたって挙げていますが、それについての説明が全くありませんし、 ①実施のコスト ②実施の主体 ③実施する主体の実施能力 ④実施の具体的な計画 ⑤実施時期 ⑥実施にかかるスケジュール ⑦実施にあたって懸念されることとそれに対する打ち手 ⑧試行した結果、新たな懸念が出てきたため、そこに対して新たな打ち手を打って改良した内容など、民間の事業計画では当たり前にある、十分な事業計画やFSがなく、県民としてその投資が適切かどうかを判断できません。 そのような中で新たな負担はできません。議論が荒すぎます。</p>
176	5	<p>【第3部】事業計画の実現可能性に関する質問 11. スモールスタートと段階的実施について *質問11 :段階的実施の検討* 資料からは年間約113億円という大規模予算を想定されていると見受けられますが、以下のような段階的アプローチを検討されなかつた合理的理由をお聞かせください： - パイロット事業による実証実験 - 効果検証と計画見直し - 段階的な予算拡大</p>
177	5	<p>1. 地域交通としての自転車の活用について118ページ 第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト この章に限らず、全編を通じて、地域交通の一翼を担うはずの自転車についての記述がほとんどないのが不足に思えます。欧州や米ポートランド等のまちづくりでは、公共交通と並び自転車が移動の鍵とされています。交通戦略として自転車は明確に位置づけるべきと考えます。たとえば以下のようないくつかの施策が考えられます。 ・シェアサイクル、レンタサイクルの利用環境を整える ・従来の自動車に代わって活用できる、カーゴバイクや電動アシスト付き自転車等の普及に努める。 ・自転車が安心して走れる、歩道からも車道からも独立した安全な走行環境を創出する。道幅が狭く整備が困難である場合は、ゾーン30を設定し歩行者や自転車に優先権を与えるなどして対応する。 ・車道を削減して自転車道にわりふるなどの道路空間の再配分を行う。 関連して、99ページ、「地域の目指す将来像」のイラスト「通院や買い物など日常生活は歩く、自転車、地域交通中心」と文面にあるのに、イラスト中に自転車が描かれていません。自転車と自転車道を入れていただきたいと思います。</p>
178	5	<p>2. 市民参画について118ページ 第5章 実施方針に基づく施策メニューおよび事業リスト いずれも行政だけで担おうとせず、市民とともに取り組む仕組みをつくってください。施策1,2,3のようなものは特に、これらのノウハウはむしろ地道に活動してきた市民団体の中にあると考えます。</p>
179	5	<p>■事業計画について 1. 実現の可能性について・スモールスタートとのことですですが、まずは実証実験などにより効果を検証されることはいきなり計画を始めるのは無し。 ・専門家の計画やKPIを先に置き、「この制度を入れればこう良くなるはず」だと社会を“頭の中の設計図”どおりに上から作り替えられるというのは妄想に終わる可能性もある ・社会は予想通りにはいかず、人の心理や損得勘定も複雑で、設計した制度に合わせさせようとすると副作用も起きますが、設計が完璧と自分本位に判断しそう ・事業の撤退やダウンサイジングの基準や、将来逆に県民の足かせになるなどのリスク管理について考えての計画に見えない。 ・「理想や便利の追求」による財政破綻のリスク:「誰もが、行きたいときに…」という過剰な理想は、限られた県財政を無限に浪費させる可能性がある。行政がフォローするべきは「最低限の移動権利」であり、それ以上の利便性の向上は受益者負担(運賃など)、自助努力で解決すべきという点もより重視るべき。便利は良いことなのは間違いないが、その便利さのイメージを膨らませて未来への影響を考えるのは危険である。 ・規制緩和と民間活力の優先:ライドシェアの全面解禁や、小規模な地域住民による助け合い輸送(一種免許の活用等)の支援を先行させ、税金による大型の維持補助は最小限に留めるべき。他国では当たり前に行われているライドシェア。移動先進国では自動運転が進んでいて、ライドシェアすら徐々に時代遅れになろうとしているのに、日本はタクシーや第二種免許制度が守られており、もはや時代遅れどころではない。そこで滋賀県がライドシェア特区になれば、Uberなどの企業が滋賀に拠点を作ることも考えられる。 ・自動運転やオンデマンド交通の推進は良いことだが、民間利益の税制優遇や道路の使用許可などへの配慮などで対応し、可能な限りの経費削減に努めてほしい・交通ビジョンは「もったいない」 ・交通ビジョンは大幅なサイズダウンに計画しなおすか取りやめるべき</p>

180	5	<p>滋賀地域交通計画（素案）」に対する評価と賛同の意</p> <p>本計画案の策定にあたり、「滋賀の地域交通未来アイデア会議」や県民フォーラム等を通じて、市民・住民の切実な声を丁寧に収集し、公論熟議を重ねてこられたプロセスを高く評価いたします。現状の自家用車依存がもたらしている「送迎の負担（年間152時間）」や「渋滞による損失」といった隠れた社会的コストを直視し、それを地域交通への投資によって解消しようとする姿勢は、極めて真摯なものであると感じております。</p> <p>また、単なる既存路線の維持にとどまらず、鉄道やバスの運行頻度を戦略的に高めることで「正のスパイラル」を生み出し、利便性そのものを「街の誘導力（居住誘導の力）」として活用しようとする施策は、全国的にも極めて先端的かつ合理的なアプローチです。</p> <p>このような公共交通を核とした「拠点連携型都市構造」への転換には、相応の財源が必要となることも本計画案では明示されています。地域交通への公費投入を単なる「赤字補填」ではなく、社会全体の経済的・環境的な便益を生むための「未来への投資」として再定義し、新たな財源確保に挑む先進的な方針に深く賛同いたします。</p> <p>この志の高い計画をより実効性あるものとし、滋賀の未来を確かなものにするため、以下の通り具体的な提案および要請をいたします。</p> <p>1. 予算構造の転換と道路空間の再配分について</p> <p>【対象項目】第7章 財源の検討、施策11・32・39（交通結節点、LRT・BRT等の導入検討）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見： <p>新たな税の導入を検討する前に、既存の道路新設・拡張予算を地域交通の充実へ大胆にシフトさせるべきです。また、主要道路や駅前の車線を削減し、バス専用レーンや歩行者空間に充てる計画案空間の再配分を優先的に実施することを求める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理由： <p>渋滞対策としての道路拡張は、さらなる交通量を招く誘発需要を生む懸念が県民からも指摘されています。自家用車の利便性を物理的に抑制し、その予算と空間を地域交通（LRT・BRT等）やウォーカブルな環境整備に充てることこそが、自動車依存からの脱却に向けた本気度を示す施策となります。</p>
181	5	<p>通番－4</p> <ul style="list-style-type: none"> ・該当箇所 139頁 事業リスト No.27 教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進 ・意見 <p>139頁地域交通は、教育、福祉、観光、産業立地等の様々な分野において必要となる移動を支える重要な社会インフラで。。」とある。この事業は 県が積極果敢に市町ともにすすめるべきものである。筆者在住の自治体では 高齢者福祉計画・介護保険事業計画や観光振興の計画において 少なくとも数年前から改善の兆しがない。補助金の額ではなく 滋賀県全体のインフラ整備に係わるものである。可能であれば 事業リストではなく 計画本文に明示的に記載して欲しい。</p>
182	5	<p>通番－5</p> <ul style="list-style-type: none"> ・該当箇所 <p>140頁 事業リスト No.28 サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見 <p>●エリア運賃制度、 ●サブスクリプション制度などが記載されているがさらに踏み込んで バス会社のM & A 協同運行 エリア一括等の事業についても追記して欲しい。市町の力では難しい。</p>
183	5	<p>通番－6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・該当箇所 <p>148頁 事業リスト No.41 ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、MaaS の研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見 <p>少なくとも大津市内は京阪石坂線以外に縮小傾向のバス路線(路線数・便数)でこの事業(MaaS含む)はサイトの存在価値がないのではないか。</p>
184	5	<p>通番－7</p> <ul style="list-style-type: none"> ・該当箇所 119頁 5.2 計画期間に実施する事業 ・意見 <p>「目指す暮らしの実現に向けて、計画期間（令和8年度～12年度）においては、「二次交通全体を使いややすく、便利なものにすることで利用者を増やし、交通事業者が増便を決定できるような環境を整えていく」という考え方により事業に取り組んでいきます。」とある。</p> <p>さらに「複数事業者が運行する地域のバス路線については自治体が共同運行・M & Aなどについて提言し多様な支援をする。。。」という趣旨の文言を追記してはどうか。</p> <p>最近 大津市では事業者都合で路線廃止・売却が発生し 混雑・不便が発生している。</p> <p>事業者都合が優先され 地域公共交通活性化協議会(市町)の機能が不十分な場合があるのではないか。</p>

185	5	<p>通番－9</p> <ul style="list-style-type: none"> 該当箇所 119頁 5.2 計画期間に実施する事業 108頁 表3.15 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算 意見 「、5.1 で整理した事業のうち、計画期間に優先して実施する事業とその考え方、事業費を以下に整理しました。」とある。 「・・・事業費を以下に試算として提示した。」のように 試算であることを明示的な記載した方がよいのではないか。 表の名称も「表 5.2.1 計画期間中に取り組む事業の考え方とその事業費(公費負担の試算額)」とした方がよいのではないか。 理由 所謂「交通税」のある・なしだけの議論が一人歩きすることを避け 適切な熟議がすすむようにするため。 108頁には 「表3.15 2040 年代に目指す「地域交通将来デザイン」が実現した場合の効果試算」と記載されている。 付言 計画本文中の他所についても再考され 本計画が適切に進むことを希望する。
186	5	<p>通番－10</p> <ul style="list-style-type: none"> 該当箇所 125頁 5.2 計画期間に実施する事業 意見 「計画策定後も県民の皆さまとの対話を続け、計画に基づく取組の評価、分析を行い、より良い施策の実施や計画の見直しへ反映していきます。」とある。 アンケートやワークショップ、フォーラム等に市町の担当部門の参加・首長の理解などに温度差があるようだ。今後については「市町・首長との熟議・連携など」についての追記をしてはどうか。 理由 「滋賀地域交通ビジョン」ベースが市町に理解されていないと心配する。 アンケートやワークショップ、フォーラム等での県民の声から丁寧に導かれなければ概算・試算での定量的な議論さえ困難である。
187	5	<p>湖上交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県は琵琶湖を中心に置きながら、湖上交通の考えが貧弱です。東西・南北方向に渡船やフェリーなどの移動体をきちんと整備すればバリアとしか見られていない湖面が道になり、通勤通学、レジャー・買い物、物流輸送にも十分利用できると思います。バスやトラックの代替手段としてもっと評価されるべきです。
188	5	<p>【実施方針2】日常生活を送る…1 2 6 頁施策4 現状の鉄道、バス等の運行レベルやダイヤを維持 No.8 地域間幹線の運行維持（バス・鉄道） (6行目と7行目の間に追記) また、市の面積が広い大津市では、市域内でも広域的な幹線路線に対する潜在的なニーズがあるものの、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、十分に運行できていない現状がある。地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、大津京～びわ湖浜大津～石山駅～瀬田駅～文化ゾーンなど、移動の軸となるバス路線の運行の実施及び確保のための取組を支援する。</p>
		<p>(新たな項目を追記) No.8A 高頻度運行路線における、大量輸送機能の維持保証 大津市内の石山地区や瀬田以南のように、現行、鉄道並みの高頻度運行がなされている路線においては、ひとたび減回されると影響人数が多くなり、少しクルマへ転嫁するだけで大きな渋滞等、社会の変化を引き起こす恐れがある。そのような地域では特に、大量輸送機能の維持保証を図っていく。なお、瀬田以南のように学生輸送が盛んな地域においては、駅前ロータリーや道路環境を整備したうえで、連接バスの導入も行う。</p>
		<p>(新たな項目を追記) No.8C 駅を挟んだ一体運行の支援 現在、滋賀県内の多くのバス路線は、JRの駅前を起終点としており、駅を挟んで利用するには、一旦、JRの駅前でバスからバスに乗り継ぐ必要がある。「目的地へ乗り換えずにたどり着ける」というバスの特性を生かすべく、ニーズがある場所においては、積極的に駅を挟んだ一体運行（両側の直通運転）を行う（例：立命館大学・松ヶ丘～南草津駅（…直通…）南草津駅西口～近江医療センター／イオンモール草津）。（駅を挟んだ一体運行に際し、非効率な運行になることに対しての補填を県が行い、音頭をとる。）</p>
189	5	<p>1 3 1 頁施策5 地域特性や利用状況に合わせてコミュニティバスやデマンド交通を合理化、最適化 No.14 多様な交通モード間での乗換調整（具体的に「タクトダイヤ」という文言を入れ、以下のように具体化する。）公共交通に対する乗換抵抗を減らすべく、JRの到着にあわせてバスや地域内鉄道が同じ法則で乗り換えができるタクトダイヤを広く展開する。また、JRの多少の遅延時にはバスや地域内鉄道を少し遅らせるなど、利用者を途中で足止めさせない運用を行う。（タクトダイヤ実施に際し、待機時間が延び、非効率な運行になることに対しての補填を県が行い、音頭をとる。）</p>
190	5	<p>1 3 3 頁施策6 地域の暮らしを支える運転士の魅力をみんなで共有し、担い手を増加 (新たな項目を追記) No.16A 期限付きで行政職員や大企業社員から運転士を公募 期限付きで、滋賀県職員や市町職員や大企業社員で、期限付きでバスの運転を行ってくれる人を募る（希望者には勤務時間内又は残業扱いで大型2種免許を取得してもらい、取得にかかる費用は県が負担を行う）。そして、毎年継続的に実施することにより、途切れることなくバス運転士の確保が可能となる。</p>

191	5	<p>135頁【実施方針3】「より良い暮らし」の実現</p> <p>施策7「地域の移動の軸」となる鉄道や路線バスを充実、高度化</p> <p>(新たな項目を追記) No.20A 特急はるかの大津京延伸 路線バスの混雑緩和を目的とした山科での地下鉄乗換誘導による東山通へのアクセス、JR山陰線のホーム容量不足から、関西空港アクセス特急の発着地を京都駅から山科駅に変更する工事の検討が始まっている。山科駅からさらに一つ先、大津京駅を発着とし、江若交通の浜大津線を大津京駅前に乗り入れさせることにより、おごと温泉ホテルへ直接行くことができるルートが確保でき、観光・ビジネス面で滋賀への滞在・消費を推進。</p>
192	5	<p>141頁施策10 みんなが使いやすく、わかりやすい運賃体系を構築</p> <p>No.29バス運賃支援制度の導入(5行目以降に追記) 具体的には、行政の調整により、路線バスの上限300円運賃の導入や乗継無料サービス、50円刻みの運賃などの実施を行う。また、複数の会社が運営(バス・鉄道)している大津市などでは、すべての事業者において利用できるエリア内共通一日乗車券の発売を行う。</p>
193	5	<p>このたび公表されました「滋賀地域交通計画(素案)」につきまして、サイクルツーリズム推進および受入環境整備の観点から、下記のとおり意見を提出いたします。</p> <p>【1. 意見の要旨】</p> <p>滋賀県は「ビワイチ」を核としたサイクルツーリズムの高い潜在性を有し、京都・大阪からの近接性も踏まると、国内外からの誘客を一層拡大し得る地域であると考えます。サイクルツーリズムは、周遊・滞在を生み出しやすく、宿泊・飲食・体験等への波及効果が大きいことから、地域経済(観光消費)の観点でも重要な施策領域です。推進にあたっては、走行環境整備に加え、拠点機能(保管・整備・受渡し等)の“受入の器”を確保することが、事業拡大および観光消費の増大に直結する重要課題です。加えて、鉄道・バス等の幹線交通と自転車等の二次交通を結節点で円滑につなぐことで、県内回遊の促進と移動の選択肢拡大が見込まれる考えます。</p> <p>【2. 意見の内容】</p> <p>(1) 拠点機能(保管・整備・受渡し等)の強化・確保について</p> <p>当社は大津港サイクルステーションを運営しており、自転車を約400台保有しておりますが、保管場所の不足が継続的な課題となっております。</p> <p>ハイシーズンには需要に対して供給が追いつかず、ご予約・ご利用をお断りせざるを得ない状況も発生しております。需要拡大に応じた車両増備やサービス高度化(ガイドツアー拡充等)を図りたくとも、保管・整備・受渡しのスペースが不足すると受入能力が頭打ちとなり、結果として周遊促進や観光消費の拡大機会を逸する懸念があります。特に、自転車は安全管理上、屋外放置ではなく適切な保管が求められるほか、整備・点検体制が品質を左右するため、拠点の確保は基盤的要件と考えます。</p> <p>他地域の事例として、しまなみ海道エリアでは約2,000台規模の自転車を保有し、拠点機能を整備することで受入体制を強化していると伺っております。滋賀県においても、ビワイチを県を代表する観光コンテンツとして一層推進するため、港湾・駅・観光拠点周辺における保管場所の確保(公有施設の活用や遊休スペースの利活用を含む)等、拠点機能の強化を重点施策として位置づけていただきたいと考えます。あわせて、拠点整備は単に「置き場の確保」に留まらず、受渡し動線、荷物預かり、簡易メンテナンス、雨天時運用等を含めた「受入品質」の向上に資するため、観光消費の最大化に直結する投資領域であると考えます。</p> <p>(2) 走行環境整備(安全性・分かりやすさ)の更なる推進について</p> <p>サイクルツーリズムの利用者、とりわけ県外・海外からの来訪者にとって、土地勘のない環境で「安全に走行できるか」「迷わず移動できるか」が大きな意思決定要因となります。走行空間の安全対策、交差点部の配慮、路面状態の改善、案内サイン(多言語対応含む)等を、拠点整備と一体で推進いただきたいです。</p> <p>また、ビワイチは長距離周遊の特性があるため、区間ごとの走りやすさの差が満足度に直結します。危険箇所や分岐部の分りにくさは、事故リスクだけでなく「不安による離脱(途中で予定変更・短縮)」にもつながり、結果として滞在・消費の減少要因となります。走行環境の改善は、観光の受入品質を高める基盤施策として重要と考えます。</p> <p>加えて、運営上の実感として、湖西エリアについては「走りにくい」とのお客様からのご意見を頂戴することがございます。安全性・快適性の観点から、湖西の走行環境(走行空間、路面、交差点部、案内等)の整備を一層推進いただきますようお願い申し上げます。特に、初めて走行する方でも安心して走れるルート形成(案内の明確化、路面・狭隘部の改善等)が進むことで、ビワイチ全体の体験価値が向上すると考えます。</p> <p>以上、現場の実態に基づく意見として提出いたします。滋賀県が有するビワイチの潜在性を最大限に活かし、国内外からの誘客および観光消費の拡大に資する計画となりますことを期待しております。何卒よろしくお願い申し上げます。</p>

194	5	<p>概要版の21ページのバス運賃支援費は多過ぎる。近江鉄道バスの烏丸下物線は平日8時と17時の便に博物館植物園職員が8~10人ぐらい乗っている他は乗客を見た事が無い。休日は少人数の一般客が乗っているけれど、約50名の博物館職員と植物園職員の利用率が20%弱なのに一般県民の利用率がそれ以上にはならない。480円を半額にしても博物館植物園職員の利用者数は変わらない。休日の一般県民客が増えるかは博物館や植物園のイベント次第で、増便と運賃支援したからといって増えない。</p> <p>だから16.3億円は心配しなくともその金額の支援が必要になることはない。コミュニティーバスも同じで、人は移動が便利になるから観光するのではなく、移動した先に目的があったり観光地に魅力があって、移動はその手段に過ぎない。</p> <p>買い物はネット通販が主力で今後もっと増える。高齢者は特に、荷物を持って歩くのがしんどい。観光地は箱モノではなく、風景やイベントなどソフトの価値が魅力。県の考え方は昭和の土建国家のもので、時代に則していない。</p> <p>交通税の導入と112億も掛けることを前提で県民に意見を聞くから反発が起きる。それよりも、「こんな交通手段が有ると助かる」という具体案を自由記入にして意見を募ってから計画を策定する順序にしたら良いと思う。また、栗東市民としては新幹線の駅でさんざん県庁やJRに振り回されておまけに沢山税金で負担させられ、正直うんざりしている。これ以上の負担を押し付けられるのは許容できない。</p>
195	5	バスの増便を考えられておられますか、ユーザー（利用客）を増やす努力がなければ、空瓶の乗り物に過ぎず、下の記事（バス乗客数28道県で半減 乗り合いバスの乗客数の増減率 滋賀県-44.4%）のように当県以外にもかなり半減しており、正確な分析とどうすればバスを維持できるかを考える方が先決だと思います。
196	5	<p>バスについて</p> <p>インフラで一番強いと思います。阪神震災の時鉄道は3日動きませんでしたが翌日には道路確認の済んだところから運行していました。また、台風、大雪でもかなり運行しています。</p> <p>ただ乗車に利便性が旧来のままではいけない料金もカードやスマホで決済出来るとスムースだしバス停にQRコードで何分遅れるのかが知れば待っていても安心すると思います。</p> <p>ポイントの時代ですから乗車によってポイントがあれば利用したいと思う人もいるかもしれません。</p> <p>余談ですが、最近、子育てを終えた夫婦がそれぞれ30年近く住んだ場所から転居しました、一組は50代で山間部→市内 一組は60代で滋賀→愛知どちらも持ち家・土地を売って移住しました、これからは先祖代々のところだからという考え方も少なくなってくれるのかもしれません。</p> <p>他県から移住を考えてくれている人が税が余分に発生すると知ったらまた考え直すかもしれません。</p>
197	5	<p>事業20,27 JR柘植方面への乗客増(桜、紅葉、GW等の混雑時の京都へ四日市から)</p> <p>甲賀市の利用促進プロジェクトは、主に地元の人向けや地元の観光アピールに留まる。ここでは、新たな乗客増として、四日市、桑名などから「混雑時に」京都へ、近鉄急行よりも早く安く、予約不要で(しているという意味で)快適に移動できる草津関西線のアピール。混雑時でない通常時は、早さや(四日市なら乗換無の)高速バスが第一選択肢。だが、本数は、行きの午前便は2本、帰りの午後便は3本と少ない。さらに混雑時でも増便は無いので、すぐに埋まる!また、帰りは、京都市内の渋滞で予約バスに乗り遅れるリスクや、当日に京都での滞在時間を延長する等の自由度に欠ける。</p> <p>さらに、草津線は休日はすいている。行きは柘植始発で座れ、帰りの京都始発の草津線直通列車を選べば、京都からガラガラの座席、草津での乗換無し、柘植駅では隣のホームに10歩移動のみ。予約不要で好きな時間に帰れる。ChatGTPでも、この情報は出ないので宣伝の意味ある!</p> <p>最も強調すべきは、鉄道に興味のない一般の人は、草津線で京都に行けることを知らない。近鉄中心で、JR四日市駅が、どこにあるかを知らない人が多いのも一因かもしれない。</p> <p>したがって、この繁忙期に、予約不要で快適に安く京都観光ができる事を周知すれば、多くの人が利用するのではないか(実際、古い青春18切符の時代は、関西線は1両を2両煮やしても増やても立ち客が出ていた)。さすがに、宣伝ポスターを近鉄には掲示できないが、三岐鉄道や三岐バス、四日市あすなろ鉄道、駅近の飲食店などには、掲示できるのでは。三重県の関西線振興も伊賀市は熱心だが、こことも協力できる!?</p>
198	5	<p>事業31 高齢者の免許強制返納</p> <p>地域交通計画には、免許「自主」返納者とある。確かに、返納者へのバス運賃補助やコミュニティバス、デマンドタクシーの充実は、考えられてはいる。しかし、この対策のみでは返納者の数ある、交通事故を起こす高齢者は、自主変更を自らは考えずに、自分の能力に自信過剰な人が多いのではないか?免許更新の基準を他県よりもやや厳しくして「強制的」に免許返納者を増やすことが、交通事故の削減や、コミュバスの乗客数の増加にもつながる。厳格化の話は、公開の指針としてはオープンにはできないが、費用はゼロで実施可能だ。さらに事故が減れば、警察官の人数も減らせる。高齢者本人も歩行数が増えて健康になるし、周りの家族等の安心感も大きい(強制返納が無いと、家族だけでは説得できない状態が続く)、公には警察庁の統一基準で実施はされてはいるが、微妙に運用基準を変えた場合に、何が変わってくるかの社会実験もしてみたいかもしれない。</p>
199	5	<p>事業25 複数のシニアカーを公道で試乗可能に</p> <p>話は変わるが、返納後に、シニアカーへの買い替えを自動車のディーラーで行う人も増えつつあると聞く。ただ、値段や性能(回転半径や段差、悪路への耐性、ブレーキ操作の違い?、走行可能距離)は、機種ごとに相当、異なる。シニアカーが初めての人は、機種ごとの違いを体感しにくい。確かに、長浜、信楽等の試乗会は、多きな盛り上がりに欠けたかもしれないが、今後は市民権を得て、増えていくと考えられる。やはり、機種選択には、「屋外での試乗必須」だ、娘の免許センターで「多くの機種」「複数の段差、道路幅のコースの設置」でのセンター内の試乗は可能なのか?</p>

		施策の新設 交通事故数の削減
200	5	<p>12月のフォーラム実施時に「横断歩道の手前で歩行者が待機中に、自動車が停止する割合が滋賀県は低い」旨の三日月知事の軽い?発言があった。年明けの交通統計で「人口当たりの交通死者数が、滋賀県日本一」発表があり、多くの県民が目についた。今まで対策では不十分なわけで「抜本的」一步を踏み出でほしい。土木部なので、自動車でなく、歩道拡充や自転車の安全の予算割合を急拡大してほしい!(今回の交通税関連の枠外で可能!)さらに、予算ゼロで、事故を減らせる「確実」な方法は、法定速度を遵守の風土を作ることだ。現状は、流れにのるというキャッチフレーズのもと、10km超過走行が一般的になっている。(公式公表データは多分ないが)制限速度内で走る自動車の事故率は、速度超過車の8分の1とも、、、)公共交通振興に賛同した人が、日本一危険な歩行者環境に晒されるのは、どうなのか?</p> <p>死者数日本一というデータを逆手に取り、 三重県松阪市のように、危機的な現状を各戸に配布する公報で伝える。</p> <p>県警の速度取り締まり基準を、他県より徐々に厳しくする(一般道での30km規制が来年から法制化されるようだ)</p> <p>少なくとも滋賀県の職員については、速度遵守の啓蒙を行い、交通違反者に対する懲戒処分を厳しくする(教員や、市町村に対しても)賛同企業を増やす。</p> <p>別紙にあるように、高齢者の免許更新基準を厳しくしたり、 これも別紙にあるように、事故率の高い傾向がある若者の自動車保有を減らす。</p>
		施策3 事業リスト5 高校3年生や大学1年生への交通カリキュラム展開
先月のフォーラム講演は良かったし、交通税に賛成の人を増やすには効果があった。ただ、現実に自動車を保有者が公共交通利用に戻るとは考えにくい。「いったん上げた生活レベル(ここでは自動車の利便性)を下げるには困難だ」さらに、自動車を保有し続ける年間費用70万円のうち、購入費は支払い済、日々の外出費用はガソリン代との比較になるので、経済性でさえ負ける!自動車保有の快適さと利便性にそまついていない若者に対する啓蒙が全くなのは極めて疑問だ。筑波大の先生の講演は一般向けには立派だった。ただ、環境問題に共感する若者は多くない。年間の自動車保有が70万かかると、すなわち貧困からの脱却、蓄財の最も効果的な方法は、脱クルマであることを強く強調すべき。さらに平均値70万のみでなく、地域ごとの駐車料金や中古車は安いが修理代がかかるとか、若者の自動車保有は高いとか、カーシェアリングの安さと草津市内で店舗と休日の空き状況など、若者の現実生活に即した経済負担額を示すべき。		
201	5	<p>大学のカリキュラム追加は、大学ごとに困難さが異なる。ただ、多くの大学では、授業開始に先立って、入学者オリエンテーションがある。ここでは、市町村からのゴミの出し方の苦情等も紹介されるようだ。そこで、滋賀県からではなく「県警」からの死亡者数日本一脱却の交通安全啓蒙を「表向き」に10分程行い、そこでのパンフレットの「裏に」、自動車保有は70万の生活固定費がかかると、(就職後も)自転車、カーシェアリングで蓄財の数値を示すなど。</p> <p>また、一般的には、大学の教員は、自分の専門分野の講義数は増やしたいし、自ら講義もどんどんしたい。ただ、1、2年生の共通教養の授業は、義務ノルマ分以外は回避したいのが普通なので、そこに「無料」で講義をするのは歓迎されそうではある。</p> <p>確かに、県知事は高校のカリキュラムに直接的に指示はできないようだ。ただ、山梨県知事が高校生に(教育委員会経由で)直接にメッセージを配布した例はあるようだ。議や予算配分を通じた間接的手法だが、効果的な策は無いのか?または、高校内で、全体又は各クラスでの講義は難しいとしても、フォーラムのような映画切符付きで高校3年生を対象に各地での講演実施はできないのか?</p> <p>御存じのように、バスの利用者の躍進的な増加成功例の小山市は、若者へのバスのイメージ戦略が主眼だった。交通税という大掛かりな取り組みにあって、若者への施策がゼロなのは?</p>
第6章 計画の達成状況に対する評価、見直し		
202	6	<ul style="list-style-type: none"> ・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる <p>県補助(幹線・コミバス) 2.7億円 ⇒ 3.5億円以下</p> <p><修正案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物価上昇を考慮した補助を実施 <p>県補助(幹線・コミバス) 2.7億円 ⇒ 3.5億円</p> <p>実施方針2で「鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持する取組を進めます。」と示されている中で、「とどめる」や「以下」という記載が地域公共交通への公的資金の投入に消極的な印象を受ける。</p>
203	6	<ul style="list-style-type: none"> ・「路線バス・コミバス・デマンド交通」ではないでしょうか。 ・デマンドの増加は無理では?
204	6	・公金投入額の指標は難しい
205	6	各評価基準の設定根拠が分からないので、どこかに記載してはどうか。
206	6	設定されたKPI(第6章、151頁～)も方針毎に設けられており、大雑把だと感じますし、事業の実現可能性ではなく、成果の達成可能性も全く予測できません。施策ごとに細かく設定し、実現の可能性をどの様に見積もっているのか、理由も含めて示すべきかと思います。県民の納得感に繋がると思います。本課題は、一朝一夕で対応できるものではないため、一歩一歩着実に進めていく必要があると考えています。地域の対応力強化に向けた施策も必要だと思います。

207	6	(4) 観光消費を重視したKPI（成果指標）の設定・交通の利用者数だけでなく、周遊・滞在・消費を成果として捉える指標（例：二次交通利用率、回遊ルートの利用、滞在時間、満足度、観光消費額等）を、計画のKPIとして明確にしていただきたいです。・サイクルツーリズムは宿泊・飲食・体験などに波及しやすいため、観光消費の観点を計画の評価軸に組み込む意義が大きいと考えます。
208	6	152頁 実施方針2とその評価指標、収支率、公的資金投入額は修正（理由） 地域公共交通の再編、合理化は、地域住民がそれによってウェルビーイングが高まったかどうかを指標とすべきで。「収支率」を改善してウェルビーイングが低下したのでは、意味がないどころか、誤った指標。 「物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる」というのも、滋賀県民にとっての合理化・再編とは関係がない。将来的に財政支出が増加していくことに対する歯止めとするのであれば、交通全体の道路予算も含めた大枠でキャップが必要。道路予算から公共交通への予算シフトによってめざすべきビジョンも実現に向かう。目標はビジョンであって公共交通に対する公的資金にキャップをすることではない。
209	6	p.152 評価指標について ・地域交通の利用者数、軸となる幹線バスの収支率、代表的な交通結節点の基準価格については、現況数値が示されていないので示しておくべきである。 ・地域交通の利用者数の目標である1.17倍というはどういう根拠があるのか？「R4 住民アンケートによるバス選択確率に基づくバス運賃 低簡化、コミバス・デマンド増便での利用者増の期待値」とあるが、算出根拠を示すべきである。 ・地域交通への公金投入額については、必要な場合には計画値を超えることはあり得るので、上限を設定してこれ以下とするということは評価指標にはなじまないのではないか。 ・評価のベースとなる現況値について示されていない次の値を示しておくべきである。 R 7 地域交通利用者数、幹線 5 路線 R 7 収支率、基準地価 R 7 価格
210	6	その他 ・地域交通活性化協議会が、その名のとおりの役割を実質的に果たせるよう、住民代表の増加、組織を真に代表する委員の選定など、構成上の問題を含めて抜本的にあり方を見直し、この計画で記載すべきである。
211	6	P1526.2 評価指標（KPI）の設定 本計画では「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」を目指す姿として掲げていますが、KPIは主に利用者数や収支率に限定されています。例えば「通院・通学・買い物等の移動について、〇分以内に到達可能な人口割合」など、移動の可否そのものを測る指標をKPIとして設定しないのでしょうか。設定しない場合、その理由と代替的に目標達成を担保する方法を明示してはどうでしょうか。
212	6	P1516.1 各主体とその関わり方 6.3 公論熟議による計画の評価、見直し 上位計画である滋賀地域交通ビジョンでは、「公論熟議」を重要な考え方として位置づけています。本計画においても、利用や評価・見直しでの県民参加の言及はありますが、路線再編やサービス水準変更といった重要な意思決定に、県民がどのように関与できるのかが明確ではありません。引き続きフォーラムやワークショップで丁寧に意見収集を行うのであれば、具体的な関与の仕組みを明示すべきではないでしょうか。
213	6	12. 撤退基準とリスク管理について* 計画P153では「公論熟議により計画を見直し・更新」とありますが、具体的な撤退基準が明示されていないように思われます。 *質問12-1 明確な撤退基準の設定* 大規模予算事業では、以下の点について明確な基準を設定すべきと考えますが、具体的な設定がなされていない合理的理由をお示しください。 - どのような状況・数値であれば事業を縮小・撤退するのか - 「公論熟議」の具体的な評価基準と意思決定プロセス - 削減台数が目標未達の場合の対応策 - 経済効果が想定を下回った場合の計画見直し基準 *質問12-2 過去の事例からの教訓*滋賀県造林公社事業では、明確な撤退基準がないまま事業が継続され、約1,500億円の損失が発生したと報道されています。大規模予算、長期事業では「これまでの投資が無駄になる」という理由で撤退できなくなるリスクが常 在しますが、この危険は12-1で挙げた撤退基準を持たない「公論熟議」では回避できません。どのように回避されるのか、具体的な対策を示してください。
214	6	153ページ 第6章 6.3 公論熟議による計画の評価、見直し 市民参加は評価だけでなく、計画の策定から実施にいたるところに取り入れることが必要です。市民が交通施策を自分事にすることで理解が進み、事業への積極的な協力者も生まれます。 また、公開熟議の場は単発ではなく、継続して参加できるプラットフォームをつくることで、参加した人が事業の推進を担う力となります。 なお、過去3回開催された県民フォーラムは実質的には一方通行に近い場であり、市民参加の形態としては適切ではありません。

		5. 欧州SUMPに倣った市民共創型推進体制の構築 【対象項目】第6章 6.1 各主体の関わり方、6.3 公論熟議による評価・見直し ・意見：住民の役割を利用・協力・評価に限定せず、調査・ビジョン策定・施策立案・KPI設定の全プロセスに市民が主体的に参画する仕組みを構築してください。 ・理由： 欧州のSUMP（持続可能な都市モビリティ計画）のように、住民が計画の最上流から関与し、どの路線を優先しどのエリアを集約するかという痛みを伴う判断を共に行うプロセスが必要です。市民を単なる利用者ではなく、地域の移動を共に形作るパートナーとして再定義することが、持続可能な計画の実現に不可欠です。 (補足資料：本意見の基本的な考え方) これらの提案は、火事のあとにバケツで水を運ぶ（赤字路線への補助金）のをやめて、火事の原因である漏電箇所（バラバラな土地利用と道路偏重）を修理し、防火構造（コンパクトな街）に家を建て直すことを求めるものです。行政が自らかけた土地利用の鍵（駅前の規制）を外し、利便性という名の磁石を磨くことで、県民と共に暮らしの設計図を書き換えることを期待します。
215	6	通番－8 ・該当箇所 152頁 6.2 評価指標（KPI）の設定、第6章全般 及び全般 ・意見
216	6	通番－11 ・該当箇所 151頁 6.1 各主体とその関わり方 ・意見 図中に「住民・企業等」とある。従来 住民の代表として ★★連合会 ★★協会 ★★クラブ等 から代表が参加することで 住民の意見を聞いたという構図がある。 今回 滋賀県が実施したように応募 参加 抽選 属性(年齢 居住場所等)による丁寧な選考で実施する熟議であることを追記してはどうか。 ・理由 ★★連合会 ★★協会 ★★クラブ等から各1名という参加では熟議にならないことがある。 代理も立てずに欠席では論外である。今回の滋賀県の取組姿勢をより鮮明にしてはどうか。
217	6	評価基準の新設（自動車ユーザー向け） 現行の評価基準は、（自動車以外の）鉄道や各種バスが、どれだけ使いやすくなったかの指標しかない。道路渋滞の減少や、それに類した自動車保有台数の減少（自動車が走りやすくなる）といった、「自動車ユーザー」への便益の指標も入れるべきではないか？ 残念ながら、（現実にはかなりの数を今後も占めるであろう）鉄道バスと全く無縁であり続ける人への便益もいれないと、交通税への反対や反発は、減らないのではないか？ 過去のフォーラム講演であった「あなたが「将来」自動車を運転できなくなったときに、誰かに送り迎えを頼まなくても良い社会にしましょう」という発言は確かに、それだけでは弱い。 自動車も地域交通を担っているわけなので、「快適」の2文字を目標文に追加すれば、上記の評価基準も追加可能？ 【誰もが行きたいときに、行きたいところに「快適(ここでは渋滞なく)に」移動ができる、持続可能な（道路の増設なしで渋滞を解消する）地域交通】 私自身は、かなり多額の交通税を払っても、鉄道バスが振興してほしいと考えているが、そうした人は残念ながら小数だ。
		第7章 施策実施のための財源
218	6	・新たな税の使途については、各市町の状況を踏まえる中、単純に人口割等一律に市町に交付するものではなく、各市の状況に合わせて、柔軟に活用できる様、市町から意見聴取するなどして、新たな取り組み等の財源として重点的に充てられる様検討をいただきたい。 ・県の交通計画に記載されていない事業においても、公共交通の利便性向上に資する事業を市町が実施する場合には支援していただける様に検討をいただきたい。 ・公共交通の取組については継続する事が重要であることから、イニシャルコストだけではなく、ランニングコストについても支援できる様な制度を検討いただきたい。
219	7	2)新たな税の使途 新たな税が納税者たる草津市民の「より良い暮らし」の実現のために充当されるよう、適切な使途の検討をお願いしたい。
220	7	意見 ・交通税導入のための計画ではないとしながらも、計画を読むと現状維持部分については新たな税を当てないとし、「目指す暮らしの実現部分」には新たな税の使途として検討としている。これでは既に「交通税」の導入が決定されているような書きぶりと考えます。現在市町で取り組んでいるDXなどが列挙されていますが、これは全て公費で負担すべきなのか。交通事業者が利用者（お客様）の利便性や満足度の向上のために、企業努力として取り組むべきことも含まれているのではないか。公費で負担する場合は、なぜ公費で以て負担をすべきであるかを明らかにしたうえで、県民が納得できることでなければなりません。記載されたサービス項目はお金がかかるものを並べているだけでは、新たな税制度を設ける理由や根拠にはならないと考えます。
221	7	

222	7	・公共交通施策・促進について、わずか5年間の計画に対して不足分を新たな税で補う提案は議論が不十分である。
223	7	・現在、各自治体で実施している公的移動サービスにも、国や県から補助がされている。また、民間路線バスについても、赤字補填を国県市町で補填して、維持している実態がある。民間も含めた公共交通については、既に公費補填により維持されているのが現状。 今回の計画について、税制審議会の判断により、交通税は、現状維持ではなく、促進事業に充当すると限定しているが、既に公費補填で維持している現状をオミットして、更なる充実案を積み上げるのは過大な積算ではないか。
224	7	・県内全体の交通要望に応えようとするあまり膨大な費用を計上することになっている。
225	7	・「運営コストの縮減や収入増、県予算事業の不断の見直し等による財源捻出」と記載されている一方で、「新たな税」の記載に重点がおかれたレイアウトなっている。現在の財政範囲内で維持していく部分をレイアウト上、もう少し強調できないか。
226	7	町村会でも要望したとおり、地域公共交通を支える新たな税制については、持続的、安定的な本県交通体系の維持・確保に資する一つの有効な選択肢であるが、導入にあたっては県民の理解が必要不可欠であることから十分で説明責任を果たし、早期に全県的な合意形成を図ったうえで、地域公共交通を支える財源として有効に活用できる制度設計をお願いしたい。
227	7	・乗る人の負担が増えているが、運賃施策で下げるのでは？
228	7	・使途→維持にも充当できないか
229	7	人件費・物価高騰の中で運営経費の縮減は困難である。
230	7	全体を通じて、なぜ「新たな税」なのか理解が困難である。そもそも新たな税の税率等詳細が決まっておらず、財源確保が未知数の中で計画が成り立つか。 交通事業者の経営的負担軽減に直結することや県民以外の便益に繋がることからも国策で検討すべきと思う。
231	7	このような新しい交通システムの構築と運営に要する経費を、新たな税の使途の中でしっかりと確保していただきたい。
232	7	近江舞子駅までの交通アクセスを確保するための新たな移動手段の確保と必要経費を新たな税の使途として位置付けていただきたい。
233	7	本計画は財源として新たな税の導入を想定していますが、県民に新たな負担を強いいる税金は、県と市町、交通事業者等が経費削減や予算の組み替え、営業努力等によっても不足する財源を補填する補完的な最終手段だと思います。自治体が「施策実現のための財源」として新税導入を提案しているのは違和感があります。「第7章 施策実現のための財源」は上記1の内容を中心にまとめ、新税導入は補完的手段として最後に触れるべきだと思います。
234	7	各市町村自治会にて詳細を説明して県民に周知される事を希望する。 県民は全くどう言うものか理解出来てない。 いったい交通税とは何なのかも理解出来てないのに知らぬまま進めるのは反対。 滋賀県議会は解散して是非を問うべきだと考える。
235	7	新たに交通税を導入してまで進める事業とは思えません。自分も含め知り合いの京都市民は滋賀への転居もいいなと考えておりますが、交通税を導入により税負担が増えるようなら転居したくないと思っております。 滋賀は京都より住居費が安く、車で気軽にかけできるのが子育て世帯には魅力的なのに、交通税をとられる事で負担が増えるなら、滋賀に住む良さも感じません。 交通税導入をやめて下さい。
236	7	税金は権力によって「強制」徴収されるものであり、自由と民主主義の理念から、やむを得ない必要最低限の徴収、使用に限定されるべきである。 交通税は以下の点で非合理理不尽な税であり、もし課税を強行する場合には、今後滋賀県の公共交通手段を一切使用せず、迂回することとする。 交通弱者への対策は、ライドシェア解禁等、「強制」徴収たる税金を使わなくともできることがある。やるべき施策をせずに安易に増税に頼るのは極めて不合理である。 鉄道インフラその沿線による住民にしか効果はなく、しかも赤字路線はJRとの並行路線で、その費用対効果が見込めるとは到底思えない。 交通税の課税は即刻改めるべし。
237	7	第7章について 「みんなの移動を支え、暮らしを豊かにする税」と明記するのであれば、税を移動のために使うことを明確にする観点からも、滋賀県においては移動権が確立されるべきものである旨を条例で明記すべき。 移動権が確保された先に、財源確保の議論があるべき。 公共交通とクルマがトレードオフである中で、ガソリン減税はクルマの推進政策である。国と地方でありまでも方向性が違う。三日月知事が明確にガソリン減税に反対したとの報道を見ないが、新税の導入にあたっては、滋賀県としてガソリン減税の取りやめを表明すべきであり、その旨を本計画に記載すべき。

238	7	財源の章について 全て削除すべき。 県税である交通税を念頭においていた財源確保は大津や草津市民から湖東や湖北に仕送りをするようなもの。それも投資的ではなく、ただの生活費。何の将来的効果も生まない。 各市町で交通税を徴収して使用すれば良い。県がすることではない。
239	7	交通税の課税について、絶対反対です！これからの日本の政治政策は国民に利益をもたらす事に真摯に向き合うべきです。税金の使い道を精査すれば、これ以上の課税は不要と小学生でも判断できるレベルです。これまでの常識は今の世界経済の流れからも通用しません。国民の良心を利用するような言い方をやめ、もっと真心からの政策を行ってください。このままでは日本は終わります。
240	7	本計画の策定をもって税の導入の是非を決定するものではない(p157)ことから、制度検討における論点として、「9)新たな税を導入しない場合の対応」を加えてはいかがでしょう？ 新たな税の検討と並行して新税に依らない予算措置とその場合の実行内容とを検討することで、県民への適正な情報提供が為され、新税導入の公論熟議に資するものと考えます。
241	7	「現実的に困難」とあるが、なぜ困難なのが示されていない。第7章で示される新税が賄う範囲は50億円程度であり、県の一般会計総額の1%未満に過ぎず、社会通念に照らして、既存事業の見直し等による財源ねん出が現実的に困難と認めるることはできない。 以上の観点から、新税の導入に反対する。 また、同ページの最終段落において、「新税に依らない既存事業の見直し等での財源ねん出と並行して、」と追記し、新税導入と並行して新税を導入しない形の検討も行うことを示してはいかがでしょう？
242	7	新税の用途は「を目指す暮らしの実現に追加で必要な公費負担」(P156)とされていますが、その実現による効果が表7.1等で定性的に示されるのみで他の章を見ても定量的に示されておらず、費用対効果の検討ができません。EBPMの観点から、市民が費用対効果を検証できるよう、検討項目に「を目指す暮らしの実現による効果の定量的な想定評価の算出」を入れてはいかがでしょう？また、その検討過程と結果が速やかに市民に共有され、公論熟考に繋がるように記載してはいかがでしょう？ なお、上記の指摘に類する活動は1)に記載の意義の整理など他の箇所に含まれると県としてお考えの場合、そのようには一見して読めないことから、改めて想定効果を定量的に算出して費用対効果を検証することを明記いただくことを勧めます。
243	7	滋賀県が進めようとしている「交通税」の導入に強く反対します。私たち車利用者はすでに自動車税やガソリン税など多額の税金を負担しており、これ以上の課税は「二重課税」であり納得できません。新たな税金を徴収する前に、誰も乗っていないバスの運行見直しや、ライドシェアの解禁など、まずは今ある予算の中での改革を徹底してください。安易な増税は認められません
244	7	人口減少社会なのに交通税の導入をするなんて考えられない 交通税は県民1人あたり3000円の負担との試算があるが、増税を考える前に県財政の見直しによる費用削減が先ではないのか？ 交通税の導入に向けて高額なコンサルタント料とかは支払ってないですよね？ 交通税に関する費用を明確にして県民に納得のいく説明をお願いします
245	7	交通税の導入などとんでもない。 滋賀県は鉄道などの公共の交通手段で生活できない地域。 どうしても自動車を使用しなければならないのが分かっていてやることおかしいですよ。 簡単に取れるところから取るような知事には今すぐにでも辞めていただきたいという思いです。 無関心だから気付かないとでも思っているのか県民を馬鹿にしているとしか思えない。 しょうもない公約ばかり進めようとする。もう増税は必要なし。
246	7	車利用者への二重課税に断固反対します 増税の前に行政の無駄を確認して削減してください コンサルタントにお金を使うのはやめてください
247	7	自動車関連税の新設に強く反対します。
248	7	県民の財布に手を突っ込んでまでやることではない。今は交通問題にお金を使うのではなく、子育て支援に使うべき。増税には反対します。
249	7	以前に交通税の話がネットニュースを見て気になっていましたが、その後は説明も見当たりませんでした。この度、こちらで意見を受け付けているとおもふので、反対の意思表示をさせていただきます。 バスや鉄道をどこまで維持するのかは費用対効果で計算されるべきです。税金を投入してまで維持するにはそれなりの納得出来る理由が必要です。
250	7	私の地域はまだ東京に近いエリアではありますが、そんな地域であっても車がないと子育てや通院などに支障がでます 子供と一緒に移動は荷物も多く、公共機関の乗り物は1時間の運行回数も少なく困ってしまうんです それじゃなくとも車を維持する為に既に多くの税金を払っています 滋賀県でこの様な二重、三重の課税がまかり通ってしまったら、いつ埼玉でも同じ様な県民の生活を無視した課税が提案されるかもしれません
251	7	車利用者への二重課税に反対します

252	7	交通税は二重課税であり反対です。まず徹底的に無駄を省くことが先でしょう
253	7	この政策が通ることによって、交通税が全国に広がる懸念をしてます。 特に田舎に住む私含め、車無しでは生活出来ません。 公共交通機関がそもそも少ないです。 滋賀県の知事や議員は本当に政策通すのですか？ 大丈夫ですか？ 国会議員の問題もありますが、地方の方がとても闇深そうです。
254	7	滋賀県の交通増税に強く反対します。 一都道府県が行えばそれにより他の都市の増税を認めかねません。 以前滋賀県に住んでいましたが車がなければ生活がままならない場所は多くありますし、事故の原因も運転手のモラルや整備できていない交通インフラにも原因があるように見受けられます。 またコストがかかり過ぎです。人口減少社会においてこの負債は次世代への重石になりかねません。むしろコンパクトシティを推進し整備するインフラを抑え整理する方が合理的です。
255	7	交通税の導入はやめてください。 車は家族にとっての大事な交通手段です。 元々の?にかかる税金をきちんと納めています。これ以上の負担を課すのはやめてください。湖北地域や私の住む彦根のある湖東地域、また湖南地域や湖西のほうでも?がないと生活できない人たちはたくさんいると思います。?は贅沢で使っているわけではありません。知事の理想論には困ります。現実を見て考えるべきですし、交通税はやめるべき。 滋賀県民を苦しめないでください。裕福なわけではありません。コンサルタント会社への中抜きもやめてほしい。血税をこれ以上増やさないでほしい。
256	7	交通税 導入に絶対反対。自動車利用者にのみに増税は不公平。交通税導入する前にまだ検討すべきことがある。高額のコンサルタントへの支払い中止や赤字路線の見直し、県職員の削減、県議員削減、知事の給与削減などなど出来ることは山ほどある。高市総理の折角の対策に水をさす対応。知事が立民だから仕方ないのか。滋賀県民として、情け無い。また、知事の公約に増税はない。良いことばかりの口だけは、前民主党の悪い風潮。最後に導入前に県民の賛否の判断をすべきだと思う。
257	7	【意見の内容】彦根市在住者として交通税導入に強く反対します。理由は主に3点です。 第一に、地域間の不公平性です。整備の恩恵は大津・草津等の南部エリアに集中する一方、居住エリアが分散する湖東・湖北地域では公共交通の恩恵は限定的です。特定エリアのためのコストを全県一律で負担させるのは論理的ではありません。 第二に、将来的な財政リスクです。本格的な人口減少社会を迎える税収減が避けられない中、税金での補填を前提とした仕組みを新設すれば、将来的に財政破綻を招く負の遺産となりかねません。 第三に、生活実態の無視です。車が不可欠な地方住民に対し、既存の自動車関連税に加え「交通税」を課すのは不当な多重課税です。増税の前に、行政の無駄排除やデジタル技術によるコスト削減を徹底すべきです。人口減少を見据え、既存予算の範囲内で地域バランスに配慮した持続可能な計画への見直しを強く求めます。
258	7	交通税は絶対反対です?? 利権の匂いもするし、人口減がわかってるのに公共交通の整備に税を投入しようとするのは費用対効果を考えれば時代に逆行していると思います。ライドシェアなど別の方法もあるのと違いますか??地域交通に頼れない湖東地域在住ですが、車は贅沢品ではなく生活の足で絶対に必要なんです。
259	7	絶対に反対です。交通税の主旨が県民に伝わっておらず自家用車を持っている県民にとっては正に二重課税です。公聴会を開くなど広く県民の意見を聞いた上で判断願います。増税を願う県民など1人もいません。
260	7	車利用者への2重課税に反対。 コンサルにお金を流すのはやめよう
261	7	車利用者への二重課税に反対します 増税の前にまずは行政の無駄を削減してください コンサルにお金を流すのはやめてください
262	7	交通インフラを守るのは大切ですが、誰も乗っていない電車やバスを県民の血税を使って走らせる事には大反対です。 既に日本国民はガソリン税や重量税をはじめとした車に関する税金や社会保障を搾り取られており、これ以上の負担は出来ません。 増税ありきで話を進めないでいただきたい。 ましてやコンサルに垂れ流すなどもっての外です。 徹底的に税金の使い道を精査したうえで財源を確保し、増税せずに県民が本当に求める交通インフラの実現をお願いします。 このままこの政策を押し進めるのであれば、三日月知事を支持出来ません。 見直しを切にお願いします。 外国人誘致にも大反対です。

263	7	交通税の導入に断固反対します！！赤字補填の交通税は、県民の負担を増やし、それに見合ったメリットが受けられない！！三日月知事の公約自体が不要なもの！！税金を湯水の如く使う三日月知事は、おかしいと思います。三日月知事の政策で県民の負担は増え、益々生活が厳しくなります。素案1ページ「公共交通の維持・充実は、自動車に過度に依存しない生活につながり、C O 2 ネットゼロ社会づくりにも資する」環境利権です！C O 2 が地球温暖化の原因の立証データありません！縄文時代は今よりも暖かく、現在、は室町時代の時と同じ気温。コンサル会社と三日月知事の癒着も疑われます！！高額のコンサル費用！！湖東、湖北、湖西で車なしでは生活できません！！現状を三日月知事は全く分かっていません！！車使用者への二重課税断固反対！！交通税導入するなら三日月知事の公用車廃止すべきだ！！交通税導入は鬼畜の所業だ！！悪夢の民主党政権の復活のようだ！
264	7	素案に反対します。 余りにも杜撰で容認できません。 知事の独りよがりにしか思えません 公共交通機関も都市部は良いか知れないが離れた地域は不便極まりない。環状線のように単独周回する電車もない。となれば車に頼るしか無いよね？ バカな増税は止めてください！
265	7	物価高や燃料費高騰で県民や事業者の負担が増している中、新たな交通税の導入には反対です。 自家用車に依存せざるを得ない地域では受益が乏しく、不公平感が強いと考えます。 新税導入の前に、既存予算の見直しや代替財源の検討を優先すべきです。
266	7	公共の交通機関を維持する事は賛成である。子供や高齢者の足として非常に重要である。 ただ、新たに税金（交通税）を創設することには大反対です。 限りある予算を適正に運用出来ているのか検証する事が先決であり、県立の博物館や図書館や体育館などは本当に必要なのか？人口減少する中でそれらの費用対効果など考えると不要と考える。滋賀県に大きな箱物は必要なし。地方都市として生活に直結する事を充実させるべき。滋賀の地形として交通網の非効率は避けられない。 医療と交通と教育に特化した地方都市を目指すべき。 今から滋賀は大阪などの大都市になれないしなる必要もない。 税金をあげれば人口はさらに減る事は明らか。 暮らしやすさではなく住みやすさを追求すべき。 方向性が間違っている。
267	7	車利用者への二重課税に反対します。 増税の前にまずは行政の無駄を削減してください。 コンサルにお金を流すのはやめてください。
268	7	交通税に反対します。 独身税、所得税などの増税が待っています。これ以上負担を増やさないで下さい。無駄な支出がないか見直すべきです。生活できません！
269	7	交通税に反対です。 1.増税の前に路線の統廃合を検討してください。 2.実施するなら増税の前に現在、どれくらい集まり、どれくらい足りなくて、この増税でどれだけ集まるか。税金の使い方を全て明確にした上で実施してください。説明不足です。 3.増税分はコンサルタントに流れているだけという噂があります。路線のメンテナンスに使用してください。
270	7	増税ありきで議論が進んでいる事に違和感を感じています。無駄であるとして新幹線栗東駅の計画を廃案にし、滋賀県の車社会を加速させた滋賀県が今になって車社会からの脱却と言われても今さら何を言ってるのか？と言わざるを得ません。車ユーザーは既に自動車税、重量税、ガソリン税などさまざまな税金を負担しています。既存の公共交通は既に破綻しています。鉄道とはそもそも大量輸送をするもので、利用者が居なければ線路、車両を維持するというのは莫大な費用が掛かります。誰もが行きたい時に行きたい所へという理想は一見素晴らしいのですが、どう考えてもそれには無理があります。コンサル会社に莫大な費用を支払い、良いことばかりを謳い交通税を導入しようとしている三日月知事に不信感しかありません。これ以上県民の財布に手を突っ込むような増税は断固反対します。
271	7	交通税については反対です。増税の前に無駄な事業はないのか、削れる部分はないのか、県として収益を増やす手段は他にないのか、検討された上で県民に説明した後で増税するものではないかと思います。
272	7	ガソリン自体に二重、三重に税金が掛かっているのにまだ交通税を取るなんてありえない。それより、滋賀県の税金の使い道を見直すべきです。絶対に無駄があるはず。コンサルト会社に任せずに自分からで確認すべき。税金で給料もらっているのだから。中抜きも絶対あるはず。 絶対、交通税は反対
273	7	反対です。
274	7	ガソリン自体に二重、三重に税金が掛かっているのにまだ交通税を取るなんてありえない。それより、滋賀県の税金の使い道を見直すべきです。絶対に無駄があるはず。コンサルト会社に任せずに自分からで確認すべき。税金で給料もらっているのだから。中抜きも絶対あるはず。 絶対、交通税は反対

275	7	交通税については反対です。増税の前に無駄な事業はないのか、削れる部分はないのか、県として収益を増やす手段は他にないのか、検討された上で県民に説明した後で増税するものではないかと思います。
276	7	滋賀県が検討している交通税導入に強く反対します。県内の多くの地域では車が生活必需品であり、すでに自動車税・ガソリン税・重量税など多重の負担を強いられています。こうした状況で新たな税を課すことは、県民生活を直撃する不公平な二重課税です。 また、公共交通維持の必要性は理解しますが、年間148億円超の赤字を前提とした計画を、県民への増税で安易に補填する姿勢には重大な問題があります。東近江市のバス路線では、運賃200円に対し1回4714円の運行コストという極端な非効率も明らかです。まずは赤字路線の見直しや行政の無駄削減が先であり、県民に負担を押し付けるのは順序が逆です。 さらに、計画策定費や調査費が一部のコンサル企業に過度に流れているのではないかという疑惑も拭えません。行政は説明責任と透明性を徹底すべきです。 以上の理由から、交通税導入の撤回と計画の抜本的見直しを強く求めます。
277	7	交通税は反対です。 車利用者への二重課税だと思います。 交通税ができたとしても渋滞の緩和など変わらないと思います。
278	7	車利用者への二重増税となる交通税に反対します。 県民の大切な血税を大切に使ってください。 未来を生きる子供達にツケを回すような税金の使い方をしないでください。 県民は意味のある税金の使い方を望んでいます。県民の為になるのですか？しっかりとした数字と根拠を示していただきたいです。 交通税？？ 納得できません！反対です！
279	7	交通税について、車を乗る人にとっては色んな税金を払うことになるのですね。 これって適切に使われるお金なのでしょうか。県民の意見を広く聞いて欲しいと思います。
280	7	交通税反対！
281	7	交通税は絶対反対です。車でも税金をたくさん払っていて物価も上がっているのにその上交通機関なんて無理です。地方なのでしかもあまり交通機関は利用していないです。とにかく反対です。県民のことを考えるならやめてください。
282	7	交通税については反対です、国会での片山大臣と国民民主の榛葉幹事長の質疑で交通税(走行税)はやらないと明言。現在の交通機関を守るのに県民に等しく徴収の前に国と同じく支出検査を。近江は昔に織田信長が楽市楽座でまずは人の出入りを先に三方よしとの考え方と苦しいから増税、一度決まれば暫定税率と50年となかなか廃止には時間が。琵琶湖大橋も通行料で人の往来が再度近江大橋が通行料復活の話が。新税を作り箱物行政天下り先をつくらず税は簡素に。まずは他県と比べ滋賀県は県庁建物が多すぎる人員と延床面積割合がどうなのか？他県では駅前に県庁があるのがいいのか大阪駅に市長府庁は無く人の往来を多くし行政は奥に。 滋賀県はダイハツ竜王・ブリヂストンや車関連中小企業が多くトヨタ家とも深い土地柄で車に乗っていることが罰金の如く課税は如何のものか？ 他県に波及し国と違う動きは問題で撤回のほどお願い申し上げます。
283	7	車がなければ生活できない中で生活もギリギリです。さらにドライバーに課税されることはやめてください。なぜこんな事にお金を使う？
284	7	この案件は住民の公平を大きく阻害するものであり断固招致致しかねる。
285	7	人口減少に伴う、将来の負担率の上昇はどのくらいを試算されていますか？現状、1人あたり10,000円の負担と数字があります。 初期費用は、現状の人口で算出は出来るでしょうが、今後10年20年30年の人口減少率を考慮して、その維持管理費用の一人あたりの算出を行って提示してください。 その金額が2、3万と増加していくのであれば持続可能な事業とは思えません。
286	7	本制度については、滋賀県の地域特性を踏まえると、慎重な検討が必要であると考えます。 特に、公共交通機関が十分に整備されていない地域においては、自動車利用が生活上不可欠であり、交通税の導入は実質的に選択の余地のない負担となります。これは、地域間および所得階層間での不公平を生じさせるおそれがあります。 また、税の使途や効果検証の方法が十分に示されておらず、目的税としての合理性や、住民の理解を得るための説明が不十分であると感じます。 既存の自動車関連負担との関係を含め、制度全体の公平性および必要性について、より丁寧な検討と説明を求めます。 あわせて、滋賀県全体の歳出構造を見直し、既存施策の効果検証と優先順位の整理を行った上で、徹底した無駄の削減を最優先課題として取り組んでいただきたいと考えます。
287	7	車利用者への三重課税に反対します 増税の前にまずは行政の無駄を削減して下さい コンサルにお金を流すのはやめてください 全国への増税波及が心配です

288	7	<p>交通税の導入について 「税」というイメージから増税かと思い、当初は反対の意思を示していたのですが、いろいろ調べてみると地方の公共交通のあり方を考えるうえで非常に重要であると感じました。 この問題は、滋賀県だけの問題ではなく、日本全体の問題です。 国が動かないからまず滋賀県で先鞭をつけて、その後国を動かすのだということに深く感銘を受けました。 しかしながら、冒頭で述べたように「税」だけが独り歩きしている現状です。（増税だからとにかく反対となる） 県民に対する情報発信と理解が浸透しているとは到底思えません。 せめて、「滋賀地域交通ビジョン」のPDF資料は、動画にしていただき、滋賀県民が未来の公共交通のあり方に先鞭をつけるのだと誇れるような内容にしていただきたい。 今不足しているのは、発信力です。 滋賀県民であることを誇りに思えるような内容となれば、喜んで税金を払います。 よろしくお願いします。</p>
289	7	<p>交通税導入に反対します！ 「誰もが、行きたいときに…」という過剰な理想は、限られた県財政を無限に浪費させるのではないでしょうか？ 行政が保証すべきは「最低限の移動権利」であり、利便性の向上は受益者負担（運賃）で解決すべきです。 県民の8割が車を利用しており、公共交通を不満に思っている層も実際には車で移動しています。 自身の移動を自己負担で解決している層に、他者の移動費用を課すのは「公平性」に著しく欠けます。 滋賀県南部の交通網充実度と湖北や湖西等が同等な交通充実度になる事は考えにくく、等しく県民に交通税と言う負担を強いても、その恩恵がないのも不公平です。 現在52人不足している路線バス運転士を令和12年度に「ゼロ」にすると言う目標を掲げていますが、具体的に可能でしょうか？ 人口減少、少子高齢化で人材確保が難しいのに、理想だけを抱えて具体的ではありません。 湖東での交通ワークショップでも、バス会社の方が人材確保は難しいとはなしておられました。 JRの増便に關しても、JRの関係者が質問に對して「電車運転手確保、車両と動かすエネルギーに支出を考えるとコロナ前のダイヤに戻すことも難しい。」と発表されていました。 県がすべきことは、規制緩和と民間活用。ライドシェアの全面解禁や、小規模な地域住民による助け合い輸送（一種免許の活用等）の支援を先行させ、税金による大型の維持補助は最小限に留める事です。 今までの県の事業を見ても、栗東の新幹線誘致に多額のお金をかけたにも関わらず撤回となったり、造林公社問題でも大きな負債を抱えて回収できず。県民が負担を強いられています。 「誰もが、行きたいときに…」という過剰な理想、大風呂敷を広げる事は、未来に負債を残す可能性はありませんか？ 三日月知事は事務事業評価をしていると言っていた様ですが、実際には県民に公表されていません。一般財源内での組み替えを一切行わずに「新税」に頼る姿勢は、安易な増税体質と言わざるを得ないです。</p>
		<p>事業の見直しや廃止、財源の組み替えを行わずに県民に新たな負担を与えるのはおかしい事です 参加型税制と銘打っていましたが、交通フォーラムは交通税賛成ばかりの御用学者だけで反対の意見を持つ学者の参加はありませんでした。フォーラムはとは、本来両方の意見を聴く場で有るにも関わらず、偏った意見に誘導していると思えてなりません。会場から反対意見が出ても、読まれなかつたりスルーされていました。 前回のパブリックコメントでは、賛成意見は多くカウントされ反対意見は集約され少なくされ、それを県は公表しています。情報公開請求により県の操作が発覚し、不信感しかありません。本当に県民の意見を聞く気があるのでしょうか？ 周りから交通税反対の声を聞くことが多くなりました。本当に滋賀県の事を思うのなら、税金で給料をもらっている滋賀県職員として正しい選択をお願いします。</p>
290	7	交通税に反対します
291	7	<p>車利用者への二重課税に反対します 増税の前に行政のむだを削減してください コンサルにおかねを流すのはやめてください</p>
292	7	<p>車利用者の二重課税に反対します。 そもそも三日月知事は、安易な増税の前にまずは県民に丁寧な説明をするべきではないでしょうか？ 無駄を省く努力をしましたか？少なくともいち県民の私は実感しておりません。 東近江で暮らしていた私の祖父母は80越えて天寿を全うするまで「ちょっとバス」のお世話になることは一度としてありませんでしたよ。 「やりたいことの予算が足りないから増税」で解決するのですか？それは本当に県民が求めていることですか？ 負担の増える現役層に対して納得の行く十分な説明も、具体的な利もなく、支持されると思いますか？ 「無駄な費用を見直し使途を改善する」のが時代の潮流であると考えます。</p>

293	7	素案として総花的に書かれても、良くわからない。公共交通には国の補助と認可が伴います。必要な施策を交通税すべてで賄うつもりですか？。県内の基幹交通であるJR線、私鉄線の改善計画、それを補完する路線バス、タクシー交通の改善は将来の地域計画に沿った計画であるべきですが、それが見えない。交通税が入ればどうにでもなるでは、県民は納得しないでしょう。北陸新幹線の米原ルート整備は国全体として、メリットがある。課題は資金スキームで、県の1/3負担は利用者の多い京阪神、東京などで負担させればよいと思うし、県北部の発展にも寄与すると思う。
294	7	この施策に反対です。ただでさえ沢山の税金を納めているのに、これ以上の負担は勘弁して欲しい。まずは、行政内に無駄はないのかどうか、身の回りをしっかり確認するところから進められているのでしょうか。県民の大事なお金です。慎重な判断をお願いします。
295	7	1.新たな税負担（交通税）の検討に反対します。住民税や自動車関連税を納めている市民にとって、さらなる増税は「二重取り」の負担であり、物価高で家計が逼迫する現状では到底容認できません。安易に「税」を求める前に、既存予算の徹底的な見直しを行なうべきです。 2.施策の優先順位を見直してください。「ビワイチ」等の観光施策の推進により、大津市内の生活道路（特に荒川周辺等）では安全性が損なわれ、渋滞も深刻化しています。観光客の利便性より、地域住民や働く車の安全を最優先にすべきです。 3.多分野との連携による効率化を求めます。介護事業所の送迎車や教育現場の車両を地域交通として多目的に活用する仕組みを構築するなど、分野を越えた工夫を尽くし、コストを抑えた持続可能な交通網を模索すべきです。 4.計画の策定にあたっては、県民の生活実態を丁寧に汲みとり、納得できる解決策を提示していただくことを切に願います。
296	7	①税の導入云々よりも税以外で収入を少しでも確保する努力をすべき。 その後財源不足を「新たな税」も視野に入れて検討する。 例えば鐵道であれば、信楽高原鐵道の枕木オーナー制度を参考にする。 ②(3)課税方式、(4)税率、(5)税収及び使途の管理手法について 県主体の施策ですので既存県税に超過課税するのが望ましい 市町が超過課税するのは、複数の税目の組み合わせが選択肢になる場合でよいのでは。 いずれであっても、多くの県民が税率でなく <u>均等</u> に課税となるようにしてほしい。 ③新たな税の見直しについて <u>新たな税の廃止を含めた、定期的に新たな税の見直しを検討してほしい。</u> ※廃止のルールがあれば、目標？に向かって県民も行動してくれるのではないか。 各々が努力すれば税金「新たな税」が無くなる。
297	7	これほど物価高と賃金が上がらない中の増税に反対します もっと削れるところがあるはずです 県民の血税をたいせつにしてほしい 交通税にはんたいします
298	7	交通税は反対です。 自動車に多額の税金を既に払っているのに上乗せするのは違うと思います。 もっと削るべきところをさがせるはずです。 不正に手当てをもらっている外国人もいますよ。 そして、県民が納めた税金で高いコンサル料を業者に支払うのはやめてください。
299	7	①交通税導入ありきの交通計画策定は反対である。誰もが気軽に利用できる公共交通は理想であるが、今後少子化による人口減、若者の都市部への流出、集中、少しくらいの公共交通が増加しても、近い将来の過疎化は止められない。交通税で、東京や大阪並みの交通網が維持できるのであれば別だが。結局、多くの人が過疎地域に住みたくなるような環境、働く場所を作らないと持続できない。公共交通の維持と言なながら、琵琶湖空港や整備新幹線米原ルートに反対してるのは納得いかない。いずれにせよ維持しようとする地域に人が住みたくなる施策がないと税金だけでは、破綻する。まず、率先して公務員が通勤に公共交通を利用すべきである。近くの学校は駐車場が増設された。バス路線も乗客が少ない時間は便廃止し朝夜の便増加乗換やすさなど工夫すべきである。ここ半年でバス停で待っていても素通りされたし2回も。 ②交通税ありきの交通計画には反対である2。 市街地に住む住人は、車も2台も駐車できない狭い土地に住み、高い固定資産税や相続税を払って住んでいる。駅やスーパー、学校が近いなど便利だから税金が高いのはしょうがないかと考えている。人口減少地域は自然豊かで、税金も安く、交通費負担くらいすべきだと思う。交通税を導入するのであれば税金全般の見直しを望む。結局何処に住むかは個人の選択である。 また、また日本一高い近江鉄道の維持に税金が投入されるのは、納得ができない。さっさとバス路線に切り替えるべきである。 現状のバス便も定刻運行すらできない。JR駅周辺も私有車送迎で渋滞しており、その乗降客をうまく取り込む方策を検討すべきである。バス便増加も環境面CO2増加となるので配慮が必要である。交通計画の一面だけでなく、総合的な計画の策定を希望する。

300	7	<p>今回の交通税には断固反対です。</p> <p>そもそも、新たな税を県民にかけないといけない所まで何故問題を放置したのか？</p> <p>不要な所に税金を使いビワイチなんて整備されましたが、黒字にもならないサイクリングロードは必要だったのでしょうか？</p> <p>市民に新たな税を課す前に検討しなければならない無駄遣いはないのでしょうか。</p> <p>また、県民1人あたりで負担を平等に振り分けておられますかが今後人口減少しかない中で、この税はどんどん雪だるま式に1人あたりの負担が膨れ上がりますよね！</p> <p>そんなものを自分たちの子供に課したいと思う親はおりません。</p> <p>これ以上、市民の血税を無駄にしないでください。</p> <p>鉄道を使う人、使わない人</p> <p>車を使う人、使わない人</p> <p>バスを使う人、使わない人</p> <p>県外の人でも鉄道もバスも使う人</p> <p>色々おられるのに、なぜ県民全員負担なんでしょうか？</p> <p>全員負担で課税するなら滋賀県の有権者全員に賛否を問うてください</p>
301	7	<p>154ページの「新たな税」の検討について、地方の公共交通を維持するために新たな財源を考えることは必要です。具体的な課税の方法は示されていないように思いますが、この重税社会において安易に既存の税に上乗せて県民のみに負担をさせないでいただきたい。県内には東海道新幹線が通っていますが、のぞみなどは県内には停車せず、県民への恩恵はほとんどありません。一方で、沿線では振動や騒音など生活に影響を与えています。また、公共交通を一体として見たとき、うまくいく採算のとれているところからとれていないところに分配する必要があるのではないかでしょうか？ そういう観点から県内を通過する新幹線1乗客あたり10円を負担していただきなり、県民以外からも広く税を負担していただけるような方法を考えていただきたい。</p>
302	7	<p>滋賀県が検討する交通税は、県外に在住者にも影響が及ぶ制度であり、他県への波及も想定されるため反対の意見を述べます。既に自動車関連税は多重課税との指摘があり、新税導入の合理性は十分に示されていません。滋賀県は通過交通が多く、交通税が導入されれば物流コストの上昇や観光需要の減退を招き、広域的な経済活動に悪影響を及ぼす恐れがあります。また、県外通過者への課税は公平性を欠き、逆進性の問題も生じます。さらに、滋賀県で導入されれば他県でも同様の新税が検討され、地域ごとに異なる交通課税が乱立し、全国的な移動や経済活動を阻害する可能性があります。</p> <p>交通税は、目的の妥当性・公平性・実効性のいずれにおいても課題が多く、滋賀県民のみならず広域的な経済活動に影響を及ぼす制度です。慎重な検討を求めるとともに、導入に反対します。</p>
		<p>私たちは長浜市で暮らす市民として、地域交通の維持と改善が重要であることを深く理解しています。</p> <p>しかし、今回の「滋賀地域交通計画（素案）」および「新たな交通税の検討」には、長浜市の実情が十分に反映されていないと強く感じています。</p> <p>その大きな理由として、県と市町の負担割合は示されていない。つまり、長浜市が何億円負担するかは、まだ県から明示されていません。</p> <p>そこで、長浜市民の生活に直結する問題点を整理し、県に対して慎重な検討と見直しを求めます。</p> <p>1. 長浜市はすでに交通維持に大きな負担を抱えている</p> <p>長浜市は、県内でも特に広い面積と多様な地域特性を持ち、交通維持に多額の費用を必要としています。</p> <p>⑦駅関連施設の維持はすべて市の負担</p> <p>長浜市内9駅の駅前広場・駐輪場・照明・舗装などは基本市の施設であり、直営駅（長浜駅・木ノ本駅）を含め、年間約4,000万～7,000万円の維持費を市が負担しています。</p> <p>①バス・乗合タクシーの赤字補填も市が負担</p> <p>コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、民間バス補助など、市は年間約1.8億～2.5億円を交通維持に投入しています。</p> <p>⑦市民の税金で支えている現状</p> <p>これらはすべて、市民の税金で賄われています。長浜市は財政力指数0.55、経常収支比率91%超と、新たな負担に耐えられる余裕はほとんどありません。</p> <p>2. 交通税導入は長浜市民にとって「負担増だけが確実」</p> <p>素案では、公共交通の維持・拡充のために「新たな税」を検討するとされていますが、長浜市民にとっては次のような問題があります。</p> <p>⑦市の負担が確実に増える</p> <p>県の試算（112.8億円）から考えると、長浜市の追加負担は年間7,000万～1.1億円と推計されます。県が市負担を明確にされていないためこれは、推測ですが、市の交通費が年間3.2～4.6億円に増えることになると思います。</p>

303	7	<p>①市民にも新たな税負担が発生 交通税が導入されれば、長浜市民一人ひとりに新たな税負担が生じます。 高齢者、子育て世帯、低所得者、車依存地域の住民にとっては、生活を直撃する負担です。</p> <p>②サービス改善は限定的 長浜市は人口密度が低く、山間部も多いため、交通税を払っても劇的な改善は見込みにくい地域です。</p> <p>3.長浜市の実情が素案に十分反映されていない素案は県全体の視点でまとめられていますが、以下の点で長浜市の実態が考慮されていません。</p> <p>③駅維持費が市単独負担であること ④広域・山間部の交通維持コストが高いこと ⑤車依存が強く、公共交通の利用が伸びにくいこと ⑥財政に余裕がないこと ⑦交通税の恩恵が地域差によって偏ること このままでは、「負担は大きいのに、恩恵は少ない」という不公平が生じます。</p> <p>4.県に求めること ①市町別の負担額を明確に示すこと 影響試算なしで制度を進めることは認められません。 ②市町負担に上限（キャップ）を設けること 財政規模に応じた公平な制度設計を求めます。 ③駅関連施設への県補助制度を創設すること 長浜市が単独で負担している駅維持費への支援を求めます。 ④山間部過疎広域自治体への特別枠を設けること 地域特性に応じた財源配分が必要です。</p> <p>⑤交通税の使途を市町ごとに明確化すること 長浜市民が払った税が、長浜市の交通改善に使われる仕組みを求めます。</p> <p>5.南高北低の是正について これまでから、知事は、北部振興に力をかけていただくなされてきたが、県用地の活用や市事業への支援対策はされず益々人口減少や高校、大学の維持等も市民の負担は増すばかりで明確な本市まちづくりの支援策が市民に理解されていない状況であることを深く認識いただきたい。 最後に、滋賀県全体の交通の未来を否定するものではありません。しかし、地域の実情を無視した制度は、市民生活を苦しめ、地域の持続可能性を損ないます。 長浜市民の生活を守るためにも、拙速な制度導入ではなく、丁寧な議論と公平な制度設計を強く求めます。その大きな理由として、本市での説明会は開催されず市へのホームページにもバブコメの情報は開示されなかったことやさらに、県は、パブリックコメントを開始したものの、議会での議論がまとまらない段階での公表となっており、県民への説明責任が十分か疑問視されていることをご理解いただきたいと思います。</p>
304	7	<p>1、住民、利用者の意見反映を 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条7項は、「地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない」と定めています。しかし、県の素案に対する住民、公共交通利用者の意見反映は、今回の意見募集しかありません。しかも、素案発表前に取り組まれたワークショップや県民フォーラムの参加者は、行政職員や事業者を含めた合計でも、県民の0.05%にすぎず「県民の意見を反映させる必要な措置は講じられた」と言える状況ではありません。昨年の県政世論調査でも2,031人が回答し、「公共交通」への不満度は67.7%で断トツです。少なくとも、こうした不満を持つ県民の意見を正確に反映できる措置が必要です。</p>
305	7	<p>2、公共交通充実に逆行する県民負担の「交通税」を止め、交通利用支援こそ 素案「第7章施策実施のための財源」では、「新たな財源（負担）については、利用者や交通事業者以外の主体も含め、広く分かち合うことが望ましいと考えます」と、「新たな税=交通税」検討が示されています。しかし、交通税の是非（検討含め）については、県民の意見が全く反映されていません。昨年の財務省調査によっても、現状の税負担について「減税すべき」が57.8%で、「減税すべきではない」22.7%を大きく上回っています。昨年の総選挙結果に示された結果からは、運賃値上げも含めた物価高騰の中で「新たな税負担」などありません。交通問題でも「ガソリン税」を減税する一方、その恩恵を受けない交通弱者に一律増税は、公共交通充実に逆行する愚策です。多くの自治体が実施している通学定期代への補助、高齢者らへの公共交通利用促進補助など、県民への支援こそ求められます。</p>

306	7	<p>3、「第7章施策実施のための財源」の抜本的書き換え、国・県の責任で財源確保を</p> <p>すでに述べたとおり、「第7章施策実施のための財源」に示された「新たな税=交通税」検討は、削除が求められます。住民税は2007年度から大増税が続き、今年度の個人県民税は2006年度比で2.5倍で、388億円もの県民の負担増となっており、引き下げこそ求められます。</p> <p>同時に、危機に瀕している公共交通を充実するには、財源の大幅な確保が必要になっていることは明白です。財源確保は、市場競争原理主義の導入で大幅に削減してきた国の公共交通予算を大幅に増額することが不可欠です。「自由に移動する権利=交通権」が、憲法で保障された基本的人権です。国が公共交通確保に責任を果たすよう、強く求めることが何よりも求められます。県が県民、公共交通の利用者、事業者、市町と協力して国に予算増額を求めるべきです。</p> <p>同時に、公共交通は県政世論調査でも最も不満度が高く、「県政に力をいれてほしい」県民の切実な願いです。県自身が2007年度比で半減してきた地方バスなどへの補助金（2025年度2億6600万円）を元に戻し、大幅に増額することは県の最低限の責任です。県予算は2007年度と比較すると、今年度は1,800億円増加しています。土木交通費は今年度650億円、そのうち県道整備などの公共交通事業費は260億円に膨れあがっています。大盤振る舞いの大型公共交通を見直せば、素案が示す「本計画期間中に必要な公費負担額の概算額は、112.8億円」の財源確保は十分可能です。当面、地方バス対策事業費を、60億円以上に増額する方向性を明記すべきです。</p> <p>さらに財源を確保するため、フランスの事例など参考に、JRなど大手事業者等からの拠出による「地域公共交通を守る基金」の創設を国に働きかけるとともに、県として「基金」創設をすすめるべきです。</p>
307	7	<p>4. 計画（素案）の財源確保の方策を検討するための資料を明らかにすべき</p> <p>素案では、財源確保の章をたてて、「新たな税」の「検討」が示されていますが、「検討」のための資料が示されていません。これでは「検討」について、正確な意見を述べることもできません。</p> <p>財源の検討で必要な資料は、県全体、道路交通関係、道路整備費、地方公共交通対策費、地方バスへの補助、個人県民税、法人税、国の公共交通への補助金などについて、予算・決算額の推移などの資料。JR西日本、近江鉄道、京阪鉄道、信楽高原鐵道など交通事業者の収益状況、内部留保の現状と推移。JRやバスなど公共交通により、通勤を確保している大手事業者の収益状況などの資料。とりわけ、県・市町の負担が増えたのは、国鉄分割民営化（1987年、信楽高原鐵道開業）、バス事業の規制緩和（2002年）以降です。2002年当時の地方バス路線運行維持対策事業は5億4,345万円でした。少なくとも、2000年以降の推移と、その増減の主な原因を示す資料は、素案への意見募集までに必要不可欠です。</p>
308	7	<p>5. 財源を確保し、県と市町が主体的に関与する事業計画の策定を</p> <p>路線バスの廃止・減便は、県内では2002年にJRバスが93.2kmを廃止したのをはじめ、帝産湖南交通、近江鉄道、江若交通、滋賀交通、京阪バスなど各バス会社が毎年のように県内各地域のバス路線を廃止・減便。1999年に県内で2,327万1,000kmあった一般乗合旅客自動車（路線バス、乗合タクシー）走行キロ数は、1,838万4,000km（2023年）に激減。最近では、京阪バスが2022年12月、大津市比叡平地域の路線を大幅減便したほか、昨年4月には近江鉄道と湖国バスが19路線で減便。地域公共交通の衰退に歯止めがかかるかもしれません。そのもとで、住民の足が奪われ、高齢者等の移動が制約され、住民の日常生活や地域社会活動に支障をきたしています。今後も進行する高齢化のもとで、高齢運転者による事故が多発。事故も背景に県内では2024年に5,170人の運転者が運転免許証を返納しており、今後も増え続ける状況にあります。自家用車も運転できない住民が増えるなかで、地域公共交通の重要性がいっそう増しています。</p> <p>こうした地方バス路線の廃止・減便の要因には、自民党政治による市場競争原理主義にあることは明らかです。同時に追随してきた県政の責任も重大です。抜本的な転換が急がれます。</p> <p>地域住民が、いつでもどこでも自由に、安全に移動することは、健康で文化的な生活を営むうえで欠かせないものです。憲法に保障された生存権、移転の権利、幸福追求権などをもとに移動する権利を保障する施策が国や自治体に求められています。地域公共交通をめぐる深刻な状況をみれば、住民の移動権を実質的に保障する施策を進める必要があります。</p> <p>EU諸国では、「移動権の保障」を明文化しているかどうかにかかわらず、住民の自由で安全な移動を支える施策を進めています。地方バス路線等を公共インフラ（社会基盤）として位置づけ、公的に支える制度が設けられています。フランスでは地域の公共交通を維持するために、労働者の通勤などで受益がある地域内の事業者から交通税（2019年基本法により現在はモビリティ税）を徴収し（2018年は約5,800億円）、バス事業等に補てんしています。ドイツでは、エネルギー税（ガソリン、石油製品、石炭等に課税）の一部を地域公共交通分野に配分するなどして、連邦政府として1兆円を超える財政援助を続けています。</p> <p>住民の足、生活基盤である地域公共交通を地域社会経済基盤として再生するためには、公共交通事業からの撤退、路線廃止、減便が相次いでいる事態に歯止めをかけなければなりません。事業者任せでは限界があり、地域公共交通を活性化し再生する展望は開けません。EU諸国のように、事業運営の財源を確保し、県市町が主体的に関与する事業計画を策定するべきです。</p>

309	7	<p>まずは「交通税」と言われる増税には反対です。</p> <p>高知県が「森林税」を創設したのを見て滋賀県はいち早く取り入れました。</p> <p>今回は滋賀県が先頭になって「交通税」なるものを導入しようとしています。先頭ですから全国で最初という事です。</p> <p>中日新聞の記事に、近30年で滋賀県の公共交通の利用者はマイナス44パーセントとありました、人口減少に伴う公共交通への影響は他府県においても同様な課題のはずです、</p> <p>なぜ滋賀県だけは「交通税」なのでしょうか、なぜ他府県では頑張って知恵を出しているのに滋賀県だけはできないのでしょうか、知事や県職員の力量が不足なのでしょうか。一度廃校になった小学校にエアコンを設備したからと言って、児童が帰ってくるでしょうか。</p> <p>県民が増税や物価高騰に苦しんでいるのに、滋賀県はどこを見ているのかと思う。</p> <p>政府ですら働く人の減税になるような対策をやろうとしているのに、県では増税ばかりの発想が続く。</p> <p>私は年金暮らしです、所得税はありませんが住民税は1所得税はありませんが住民税は1500円の時代から3倍強になりました、更に「交通税」の上乗せはないでしょう。</p> <p>わが東近江市民は近江鉄道存続のためにも負担をしています、その上になぜにまた滋賀県の交通政策のために二重目の負担をしなければならないのでしょうか。</p> <p>東近江市永源寺の山奥で大型バスの運転支援実験もありました、また、同地区的範囲ではゴルフ場のカートのような電磁線の敷設が終わりました、しかし具体的に何が変わりましたか。初めに書いたようにまず交通税ありきではないでしょうか、信楽鉄道や近江鉄道への支援のようなことを県内のすべての交通事業者に施したいという事でしょう。</p> <p>交通事業の整備が重要なならば「重要な項目は今ある財布の中身で対処する」「何かを削って甘源を作る」それが無理なら「できないことはやらない」「増税はやらない」それでよい「しょう」。</p>
310	7	<p>交通税導入には反対です。</p> <p>西武鉄道の赤字が10億円。</p> <p>交通税では146億円の予算っておかしいと思います。</p> <p>JR西日本労連出身知事の好みで政策していると思えます。</p> <p>いい加減な政策で現在の日本国民をだまして何が残せると思っているのでしょうか。</p> <p>日本はこれからも続いていきます。</p> <p>そのことを考えてみてください。</p> <p>よろしくお願いします。</p>
311	7	<p>とにかく反対です！住民が反対と言っているのだから、勝手に決めるのはおかしい！</p>
312	7	<p>いつも県民の為にご尽力下さってありがとうございます。世界一重税と言われている日本で、更なる交通税導入には反対です。</p> <p>よろしくお願いいたします。</p>
313	7	<p>人口減少下で、現状の公立高校の配置を元に交通インフラが不十分とするのは正しいのか？</p> <p>今後、高校の統廃合があることも想定されていない。</p> <p>また、不便を感じるというアンケート結果がイコール交通インフラ整備が必要となるのは考えが浅はかではないか。</p> <p>現状より良くなることを求めるのは、現実が見えていないとしか思えない。</p>
314	7	<p>交通税、反対です。</p> <p>不平等感があり、腑に落ちません。</p>
315	7	<p>この物価高で県民が苦しんでるのに、また負担をかけるのですか？</p> <p>もっと県民の声を聞いてください。</p> <p>交通税には、反対です！</p>
316	7	<p>交通税には反対です。</p> <p>負担ばかり増やすやり方には納得できません。</p> <p>県民大半が賛成しているかのように話を進ませて税金を取ろうとしているのが理解できません。</p> <p>他の方法を考えずに、とりあえず県民に負担をさせようとするのは、すぐに増税と口に出す今の国のやり方と同じです。</p> <p>ただでさえ様々な税金や社会保険料が増え続けており、物価も高騰している中でさらに県まで新しい税金を取ろうとしてくるのは県民にとって負担が大きすぎます。</p>
317	7	<p>滋賀地域交通計画について反対いたします。特に交通税なるものは断固として賛成できません。ただでも税負担が大きく、日々の暮らしにゆとりが持てず四苦八苦する中で、更に暮らしに直結する様な交通手段から安易に税を取るのはやめていただきたい。その前に無駄な事業かないかなど県の財政をしっかりと見直し、優先されるべき所に予算を使う様にしていただきたい。ただ単に赤字を補填するだけの税はやめて下さい！</p>

318	7	国民負担率は今の時点で約48%に達しているのにも関わらず 給料上がらず。 かつては人口増加率1位だった大津市も こんな増税があると分かれば みんな離れていきます。 車が必須な滋賀県。バスはどんどん便数を減らされ、家の近くのバス停にはもうバスは止まりません。 増税する、という安易な考えで市民に負担を強いるのではなく、賢い人が沢山いるのですからもっと上手く財政を回して解消して ほしいです。
319	7	県民を貧しくする交通税の導入には、断固反対します。
320	7	交通税の課税に反対です。課税そのものにも反対ですし、進め方が粗悪で県民の民意を得たものとは到底思えません。自治会の場で話合いましたが、賛成の方はごく僅かですし、他の地域のママ友や会社の同僚とも話しましたが、反対派が多いのに何故、進めるのかわかりません。県議会の在り方や、知事の在り方に疑問が湧くばかりです。このままでは、今の県政に対して、多くの県民が不信感や不満を持つでしょう。時代の切り替わりに対しての対処が遅過ぎます。
321	7	滋賀県民として交通税には反対です。 生活が苦しくなる中、十分な説明や納得のいく効果が示されないまま、負担だけが増える政策には賛成できません。
322	7	交通税の導入は絶対に反対です。滋賀県は、日本だけでなく、世界中の笑いものになりますよ。 ライドシェアは世界で普通に実施されていますし、自動運転の技術も進んでいます。交通税以外の選択肢はたくさんあります。 また、最近は日本国債の暴落もあり、日本経済ひいいては国民生活はさらに厳しくなっていきます。その中で新税の導入は言語道断です。交通税は、絶対にやめてください。
323	7	交通税などと言う愚劣極まりない税制を導入することに断固反対します。 このような税金を作り県民を蔑ろにする動きは許せません。
324	7	交通税には、断固、反対です。 県民に負担ばかり増やすやり方には、到底納得できません。
325	7	交通税に反対 #全ての増税に反対 #減税・歳出削減・規制廃止
326	7	滋賀県減税会からパブリックコメントの依頼を受けて意見させて頂きます。 滋賀県の独自の税金である、所謂[交通税]の導入には反対です。 交通税を導入せねば、近江鉄道の存続が出来ないのであれば、近江鉄道など廃業するべきです。 過疎地の自由な交通を維持したいのならば、栗東市のクリちゃんバスなどのコミュニティバスや、タクシー会社や福祉系タクシー／バスなど、多種多様な方法を探るべきです。 滋賀県在住者の多くは交通税に理解を示していません。 日本国民の多くは物価高と増税、社会保険料の増額など五公五民と揶揄される過酷な国民負担率の中で厳しい生活をしている中で、なぜ滋賀県独自の交通税などを受け入れねばならぬのですか？交通税一択の三日月県政なら、サッサと退いて他に優秀な人に知事や県政を任せるべきです。
327	7	交通税、絶対反対。 断固反対。
328	7	交通税という新しい税を県知事の思いつきですすめるのはまずおかしいことであり、日本国民として関係がある可能性をもつ広島県民として反対。 広島県も赤字路線があり存廃問題があります。赤字なのに続けるために税を使うのは使用する人が少ない関係ない人に余計な税を払わす悪質なものだと思ってます。滋賀県で悪質な税金の使い道が決められると前例ができてしまうため反対です。 知事に置かれましては辞職すべきです。
329	7	交通税には断固反対です。 ただでさえ車を維持するのに大変でいくつもの税金を納めているのに増税する必要性はありません。 無駄な外国人優遇はしていませんか！？ 無駄に高いコンサル料を支払っていませんか！？ ありていに言えば、削るべきところをもっと探して下さい。
330	7	ここ30年給料も上がっていないので物価は上がり税金も上がり搾取されています。それなのにまだ交通税を搾取するなんて正気の沙汰とは思えません。断固反対します。

331	7	交通税には絶対反対です。 財源が必要ならばビワイチの整備費用を充てればいい 根本的な改革を
332	7	ただでさえ税金が高く、子供に対する手当等も少ない。 物価高や税金などで出費もかさんでいるのに、生活に必須の交通でさらに課税されては子供の未来のためにお金を使えない。 お金が足りなくて生活が苦しいのに一生懸命働いたお金がさらに税金に消えていくのが辛い。 税金が本当に住民に還元されるのかも不明。
333	7	滋賀県が検討している交通税の新設には反対します。現在の公共交通は本数や時間が生活実態と合っておらず、利用が少ないサービスを維持するためには新税を課すことには納得できません。移動手段が不足していると言いながら、ライドシェアの本格導入を認めていない点も矛盾しています。ライドシェアは移動の利便性向上だけでなく、副業として収入を得られるなど県民の所得向上にもつながる可能性があります。まずは民間サービスの活用や運行の見直しなど、増税の前にできる改善を優先すべきです。物価高で生活が厳しい中、新たな恒久税を課すことには賛成できません。
334	7	交通税には重大な欠陥が含まれている。まず今後県内全域で人口減少が進行する社会情勢を無視し、交通サービスの現状維持に留まらず拡充のための財源捻出を目的とする点は明らかに時代に逆行し誤りである。次に県政には各種の重大な課題が山積する中で、交通部門のみに使途を限定する特定財源は財政支出の柔軟な運用を阻み、その非効率化の温床となる。また交通税による補助が常態化すると補助対象交通機関・当該交通機関の利用者双方に同サービスの維持・存続への努力動機が薄れ、補助金頼みの放漫経営を招く恐れが強い。最後に県側の本政策に対する取り組み姿勢に関して言えば、フォーラムでは専ら本施策への賛成側の立場の専門家ばかりを招き、反対派の出席を拒んでいるように見える。これでは公正・中立な議論の場が形成されず、フォーラム開催の意義は無いに等しい。少なくとも以上の点に鑑み、本県における交通税導入は間違なく失政になると断言できる。
335	7	交通税に反対。 交通料金は利用者が負担すべき。 全く公共交通機関を利用しない人間には交通税は負担でしか無い。 事業費不足であれば、運賃を値上げすれば良い。それで利用者が減るのであれば、その交通機関は不要と考え廃止する。
336	7	滋賀県交通税導入についての意見ですが 交通税導入した場合の効果はどうようになるかまだ見当もつきません。交通税の導入した場合の交通機関の維持管理の管理費に使うのが妥当な意見です。交通税を導入して本当にそれで県民が納得するのかどうか?十分に議論な程お願い致します。 県民からいくら税を徴収するのか徴収額の設定やその費用対効果も含めて議論が必要だと思いました。これで交通税の意見とさせて頂きます。
337	7	交通税(仮)の廃案を求めます。 安易な増税に反対致します。 既存の財源内で賄うべき事案です。 歳出を見直し、国民の生活に必要合理的な優先順位をつけ、財政情報の透明化を計ってください。
338	7	そもそも交通税の導入には反対です。 増税や社会保険料等の値上がり、インフレにより、国民が苦しい生活を強いられている中、たとえ微々たる増税であっても、今の国民には、真綿で首を絞められているのと同じ事です。 滋賀県は県民の首を絞める行為をするのですか? 県民税の減税をしてほしいくらいなのに。 交通税導入は反対です。 払えるお金は、全くありません。
339	7	車が生活の生命線である人は多くいらっしゃって、しかも ガソリン その他 物の値段が上がっている中でさらに交通税という形で国民、県民、市民に負担を増やすことは絶対に反対です。
340	7	「滋賀地域交通計画（素案）」と「交通税」の導入について、下記の通り反対します。 1.「誰もが行きたい時に行きたい場所に行ける」といった理想は、公共交通の維持・管理だけでは不可能であり、県民目線ではなく交通事業者の狭い意味での救済でしかない。このような、将来性がない計画を子や孫達に負の遺産として残すことはできない。 2.参加型税制といった、聞こえの良いトリックで、利便性や弱者救済を前面に出して、県主導の不明確な計画を誘導し、まずは「交通税」の予算枠を確保しようとする知事始め県の姿勢に憤りを感じる。 3.国民負担率が50%近い中で、行政の仕事は、自らの無駄な支出や組織を減量し、県民の負担を抑え、合理的な税金の使用を目指すべきであり、交通税の導入といった、安易な手法は県民、さらには国民に対して、決してプラスにならない。国内において、とんでもないモデルケースとなる。政治家の資質が問われる。

341	7	<p>交通税ありきの計画に断固反対します。</p> <p>理由は、財源として見込んでいる交通税が確定する前に計画が進むことへの不合理性です。計画は5年計画となっているにもかかわらず、財源に関しては不確定となり、計画として成立していないため。</p> <p>滋賀県はあくまでも各市町村の交通計画の調整役となるべきで、統一的な計画で前に出過ぎです。</p> <p>交通渋滞の緩和のために県道の整備や複線化のために国との交渉に集中し、各市町村の交通計画の隣接する市町同士の効率化を手助けすることを主眼とすることが最も税金を有効に無駄なく使う方法だと考えます。</p> <p>今のやり方では無駄が多すぎます。</p> <p>交通環境をなんとかしたいという思いには敬意を払いますが、交通計画並びに交通税導入に向けた手法、内容には失望しています。</p> <p>抜本的な見直しを強く求めます。</p>
342	7	<p>第5章のP119の事業費の算出は過去から現在の1.3倍という数字で県土木交通部資料という根拠不明で、未来へ向けての公論熟議の材料として、昨年10月の日銀金融政策決定会合の2026年、27年の物価見通し（政策委員見通しの中央値）を採用提案する。其々2.0%なので、先ず59.8億を1.3で割戻し、毎年に1.02倍して計算すると、表5.2.1の維持費は5年間の平均で48.85億となり、財源59.8億 - 48.85 = 10.95億円圧縮可能。一方で第7章のP157の表7.1の新税の使途としての事業費は53億ではなく県分担費を見るべきで、その中央値は33.85億円。これを1.3で割戻すと5年間の平均で27.7億円。圧縮できた10.95億円を充当すると16.75億円。令和3年度と7年度の当初予算から県税収は333億円増加。また京都府民だが、交通税を滋賀県に簡単に制度化されると他県も真似する懸念があり迷惑</p>
343	7	<p>交通税の導入に反対します。</p> <p>①現状でも収入の6割近くを税で取られていて、これ以上安易に負担を増やすべきではない</p> <p>②「誰もが行きたいところに行くことができるインフラ整備」みたいな話ですが、発端はそんな話ではなく近江鉄道の存続についての話だったはず</p> <p>③前回のパブコメや市民フォーラムでは、実際の反対意見は無かったことにされている話を聞いています。本来反対意見が多数のはずが工作されている疑惑があるなら尚更賛成しかねます</p>
344	7	<p>無意味に負担を増やす方法は納得できません。</p> <p>現役世代の最低賃金、医療費の負担割合をご存知ですか？？？</p> <p>任意による方法にして下さい！！！！</p>

345	7	<p>概要版の16ページ『本計画を確実に遂行するには、「滋賀県に関わる全ての人々(赤字・太字)」が其々の役割を果たす事が必要不可欠』』と強調するのは、全員に協力を強要しているので不適切だと思う。</p> <p>そもそも全ての人が公共交通の維持向上によって便益を受けるという無理がある設定のもとに強い意図をもって書かれていて、表現が適切でなかったという弁明の余地は無いと思う。全員が協力しないと遂行できない計画に乗る気にはとてもなれない。</p> <p>どのように移動するかは各人自由であり、例えばインフルエンザやコロナの感染対策も兼ねて自家用車で、混雑時を避けて移動する人もコロナ禍以降増加している。勤務時間もフレックスになって、リモートワークをしたり、働き方も交通の集中が問題だった頃とは違って、生活様式も多様化している。公共交通機関は逆に要らない方向に向かう可能性もある。</p> <p>あまり度を過ぎると憲法19条「いかなる思想(世界観、人生観など)を持つこともそれを理由に不利益を受けることは許されない、絶対的な保障」の違反に至る懸念がある。交通戦略課も、「知らない所で社会的な利益が出るから」と言って実現するか分からぬ効果試算を広く伝えるよう答申した税制審議会も、根柢の考え方そのものを改めないと到底県民は納得しないと思う。</p>
346	7	<p>宮城県在住の者です。人口減少と公共交通の維持に苦慮する地域に暮らしており、他人事ではない問題として意見を述べます。滋賀地域交通計画(素案)第7章の新たな財源について、仮に全県民を対象とした交通税の導入を想定しているのであれば、鉄道を日常的に利用しない人々にも負担を求める事になり、応益負担の原則から大きく外れるのではないでしょうか。利用実態と負担の乖離は、制度への理解や納得を得にくくする要因になると考えます。</p> <p>また、宿泊税の事例のように、一地域で導入された新税が前例となり、他の自治体へと連鎖的に広がる可能性があります。交通税も同様に全国へ波及すれば、地域の実情に即さない一律的な負担増につながりかねません。</p> <p>以上の点から、交通税の導入には強い懸念を抱いており、極めて慎重な検討を求めます。</p>
347	7	<p>交通税に反対します。</p> <p>理由は、滋賀県民のことを少し考えれば分かることです。滋賀県を豊かで住みやすい県にしてください。</p>
348	7	<p>正直に言うと、滋賀県が出してきた地域交通計画を読んで、すごくモヤっとしました。</p> <p>「将来が不安だから」「便利になりますよ」って言われてるけど、計画が行き過ぎています。車手放させて公共交通拡充? どんな考え方ですか? そしてその裏で、ずっと払い続ける税金の話が当たり前みたいに進んでいるのが怖いです。</p> <p>資料を見ると、「コストは1.3倍になる見込み」とか、「人口が減ってるのに利用者は増やす目標」とか、どう考えても無理がある数字が並んでいます。</p> <p>理想を語るのは悪くないけど、そのツケを県民に払わせる前提で話を進めるのは違うと思います。未来の負担をまともに考えず今の形に固執する必要が本当にあるのか、ちゃんと考えてほしいです。</p> <p>交通をなんとかしたいなら、100%のやりくりで対応するべき。車を手放せない人もいる。移動の自由って、そんなに軽く扱っていいものじゃないはずです。</p> <p>—</p> <p>度立ち止まって、真剣に考るべきは三日月知事では?</p> <p>私は交通ビジョンも交通税も両方、正しいと思いません。</p> <p>「誰もが行きたい時に行きたいところへ」という行き過ぎた理想の拡充ありきで考えすぎです。「導入ありきじゃない」と言われても、それは見えないから、こんなに多くの人が疑っているんだと思います。やり方がおかしい。増税は必要ない。だから反対しています。絶対交通税反対。</p> <p>あと。パブリックコメント、前回みたいな印象操作をしているかのようなまとめ方は絶対やめてくださいよ。連合を動員してると思いますが。</p>
349	7	<p>交通ビジョンは理想というより妄想や夢物語です。自動車から公共交通に転換させて維持しようとするに違和感がある。統制社会でも作るつもりですか? 参加型税制とは名ばかり。</p> <p>公共交通フォーラム動画も見ましたが、結論ありき、県の方針に賛成派ばかりで、参加型税制ではなく説明会参加型税制でしかない。反対意見に「反論」。しかもそれが本質からずれた回答ばかりで不信感しかない。住民をバカにするな! 交通税は絶対反対! 愚策です。</p>

350	7	<p>いつも県政、ありがとうございます。</p> <p>「滋賀地域交通計画（素案）」に対する御意見・情報の募集について下記のとおり、お伝えいたします。</p> <p>交通税の導入は、到底受け入れられません。県は「財源が足りないから新税が必要」と言いますが、そもそも県の全事業が適切に評価された形跡すらなく、無駄遣いの有無や見直し可能な支出の精査もされていない。こんな状態で県民に「覚悟を決めて負担しろ」と迫るのは、政治として無責任極まりない姿勢です。</p> <p>滋賀県の交通利用実態から言えば、自家用車を日常的に使っている人が8割を占めます。交通インフラが貧弱な地域の住民は、自らの費用と努力で移動を支えています。それなのに、ほとんど公共交通を使わない人にも一律で課税するのは、著しく不公平です。恩恵が偏る政策に全員で金を出せという理屈は通りません。</p> <p>さらに呆れるのは、「公共交通の利用者を1.17倍にする」という非現実的な目標を掲げ、それを根拠に年間148億円もの予算を正当化している点です。人口が減っていくなかで、どうやって利用者だけ増やすのか。計画全体が絵空事に見えます。</p> <p>また、満足度調査やアンケートも公平性に欠けるものです。誘導的な設問、偏った回答者構成、そして意見を都合よく操作したパブコメ集計。これは民主主義の仮面をかぶった情報操作に等しい行為であり、県政への信頼を根底から搖るがすものです。</p> <p>私たち県民は、「便利になるなら少しくらいの負担も仕方ない」と言っているではありません。ライドシェアの全面解禁、過剰サービスの見直し、民間との連携強化など、本来検討すべき手段を尽くした上で、それでも不足する分を議論すべきです。努力を放棄し、「理想の交通」を掲げて際限なく税金を要求する姿勢は、あまりにも傲慢です。</p> <p>これまで滋賀県は「もったいない」として新幹線新駅の中止など財政規律を掲げてきたのに、今回は「理想」の名のもとに真逆の方針をとっている。ダブルスタンダードも甚だしく、都合によって税金の扱い方を変えるその姿勢に強い不信感を覚えます。</p> <p>県民は財布を開く前に、県政の誠実さと説明責任を求めています。これ以上、県民の我慢を前提とした行政は続けないでください。</p>
351	7	<p>施策実施のための財源に関して</p> <p>公共交通の拡充は、絶対に必要なことだと思います。今後、高齢者が増えることや子育て世代の居住地の選択にとっても公共交通は無くてはならないものだと思います。</p> <p>滋賀県は車利用者が多いですが、公共交通が充実すれば、車よりも公共交通を利用したいという方も多いかと思います。また、地域の活性化にも繋がると思います。</p> <p>しかし、新たな税負担によって、公共交通が拡充したと実感がなければ、公共交通の利用どころか、人口減少はさらに加速する可能性もあるのではないかでしょうか。住んでいる地域によっては不公平感が強くなると思います。まずは今の県の予算の範囲内で出来ることをやってほしいです。また、公共交通の充実のために国の補助金などを要請してほしいです。</p>
352	7	<p>交通税には反対です。</p> <p>例えば、2040年代に目指す「地域交通の将来デザイン」が実現した場合の効果試算について</p> <p>住民の項目で</p> <p>①算出内容算出結果迎に係る時間を減少させることによる可処分時間の増加現状の移動状況から送迎がなくなることによる余暇時間の増加、就労時間の拡大を算出→生産性向上による所得の増加</p> <p>滋賀県：56.0億円/年 一人当たり：48.8万円/年(可処分時間：一人当たり152時間/年)</p> <p>48.8万円を152時間で割ると1時間に付き3,210円ですが、この3,210円の根拠がわからない。</p> <p>②1日の車の維持費2,000円/日（保険、税金、駐車場代）等より、自家用車減少による維持費削減額を算出 滋賀県：1,462億円/年 一台当たり：73.0万円/年(削減台数：20万台)</p> <p>車の維持費年73.0万円は一般的に高すぎる</p> <p>無理に効果試算の数字を作っていると思われる</p> <p>交通税には絶対反対です。</p>
353	7	<p>滋賀地域交通計画 第7章 施策実施のための財源を見ましたが、滋賀県民に負担を強いるのは、このような物価高の時期に、反対です。それどころか、今は、減税の時期です。生活が苦しいのに、増税はあり得ません。</p> <p>交通税は断固反対です。</p>
354	7	<p>平素より、県民のためにご尽力頂きありがとうございます。</p> <p>さて、私は、近江鉄道で短時間アルバイトとして勤務して4年になります。</p> <p>この会社は、西武HD傘下の大企業だから、「更なる発展を目指す」必要はなく、「何もしなくても大丈夫」というプライドが強く、社員の職務への責務も全く感じられません。</p> <p>このため、このままでは、県下の公共交通の未来を担うと云う意欲も能力も醸成されないまま、交通税が導入されることになり、「盗人に追跡」となってしまいます。</p> <p>この会社には、外部からの“喝”が必要です</p>
355	7	<p>交通ビジョンの全面的な見直しおよび交通税の完全廃案を求めます。</p> <p>「行きたい時に行きたい場所へ」なんて、無理があるでしょう。乗り換え多かったら結局使うのは車っていう人も多いのに不公平ですよ。車を手放せる選択肢とか、みんな「無理だろ」って言ってますよ。私の知り合いは県内の車両メーカーで勤めていますが怒っています。決して現実的ではない。「常識」で考えてください。腹立たしくなりません。</p> <p>「公共交通がなければ地方が衰退するかも」はそうだと思いますが、「そのために交通税が絶対に必要。無駄遣いはしていない」は絶対に言い過ぎです。行政の怠慢、県民の未来を考えていません。 「無駄がない」と言われても・・・それだけで信じろというのはおかしくないです ?無駄がないことを証明できていないのに何を言っているんですか ?こんな知事と行政の横暴が許されるはずがありません。パブコメも都合の良い意見ばかり取り上げるようなことはしないでくださいね。</p>

356	7	公平性のない交通税には反対です。
357	7	既存の税からの対策をせず国民から安易に増税、しかも納得のいく説明もない断固として反対します。
358	7	<p>p.154 ・・・財源の検討について 新たな財源確保の検討にあたっては、交通税導入の前に求められている先行すべき取組の検証と、課税の妥当性に関する課題を明確にすること。</p> <p>①先行取組の検証と公表 「滋賀県交通ビジョン」（2024年3月策定）p.115に記載されている交通税導入の前提となる、「既存ストックの有効活用、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、利用促進など」といった先行すべき取組が、これまでどのように行われ、どのような効果があったかをまず明らかにすること。</p> <p>②財源規模の算定根拠 新たな財源規模を算定する根拠として、以下の要素についてそれぞれどの程度の額を想定しているかを具体的に明らかにすること。</p> <p>1) 運営コスト縮減 2) 収入増（利用促進等）3) 既存予算の見直しや国庫補助金の活用</p> <p>③交通税の課題検証 交通税の検討にあたっては、以下の課題について明確な見解と解決策を示すこと。</p> <p>1) 国の果たすべき責任をあいまいにするものではないか。</p> <p>2) 課税方式が「受益者負担の原則」から見て公平であり、便益を受けている人や原因を作っている人に適切に負担を求めているか。</p> <p>3) 県民の広範な理解と合意がどのようになされているか。</p>
359	7	<p>p.156</p> <p>a.現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算の表中</p> <ul style="list-style-type: none"> 「・・・利用者数の減少や・・・」とあるが、本計画では人口減少があっても、利用者数を1.17倍に増やすことを目標にしているのではないか。22.2億円という金額算定において、利用者数の減少をどのように見込んでいるのか？（p.119表5.2.1に対する意見と同じ） 「利用者増により公費負担の圧縮につなげる」という記述は、「2040年代の増加見込みは、42.2億円」であるが、これを「圧縮につなげる」という意味か、それとも2030年の22.2億円が「圧縮につなげ」た結果なのか。もう少し丁寧に記述すべきである。
360	7	<p>p.157表7.1</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通税を導入する時に執行する事業は、根本的な政策、施策に執行するものではなく、既存の予算の枠内で行う事業と考える。イベント情報発信、担い手確保、バリアフリーUD化、新モビリティ実証など、DXの推進、その他については、新たな税に財源を求めるのはふさわしくなく、一般財源で実施すべき事業である。 国と市町の負担額について幅がでてくる理由について説明してほしい。
361	7	<p>p.157 7.4 みんなの・・・新たな税について</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年度中に示される制度の方向性には、導入しないという結論もあり得るのではないか。方向性の可能性を例示して、それについて、この計画をどうするのかについて示すべきである。 「新たな税」についての結論がでるのはいつか。図7.21における「新たな税」の矢印は何を意味しているのか。導入が決定されることが前提となっているのではないか。 「新たな税の導入」が決まらない場合、本計画における追加で必要な公費負担額についての財源確保をどのように考えているのか。 一般に基本的な計画が定められた場合、各年度の予算を含んだ実施計画が作られるが、各年度ごとの実施計画の策定予定はあるのか？
362	7	<p>P154～第7章 施策実施のための財源</p> <p>交通税について言及があるが、具体的にどの施策に使われ、どのような効果が見込まれるかが示されていません。このままでは、交通税が「何となく交通全般に使われる財源」と受け止められ、県民の理解を得ることは難しいと考えます。交通税がなければ実現できない施策と、既存財源で対応すべき施策を明確に区別して示すべきではないでしょうか。また、根拠としている53億円の算出方法についても明示すべきではないでしょうか。</p>
363	7	<p>滋賀県交通税（仮称）の導入に強く反対します。</p> <p>現在、国民負担率は五公五民に近い50%に達しており、これ以上の増税は死活問題です。少子高齢化が進む中、現役世代の負担増はさらなる少子化を招き、将来世代一人当たりの負担をさらに増大させる悪循環を生みます。</p> <p>行政が主体となる計画は、かつての滋賀県造林公社問題のように、経営破綻しても誰も責任を取らず、結果的に多額の公金が投入されるリスクを孕んでいます。公共交通の維持についても、市場原理を無視した税金による延命措置は、非効率な仕組みを固定化させるだけです。人口減少社会において、不採算路線の維持は構造的に不可能です。</p> <p>今、優先すべきは「維持不可能なものの延命」ではなく、将来の子供たちに過度な負担を負わせない「持続可能な社会設計」です。安易な増税による交通維持ではなく、徹底した行政改革と民間活力を活かした抜本的な見直しを強く求めます。</p>

364	7	<p>4. 個別の事業に対する効果が不明な中での「交通税」議論の先行</p> <p>この議論で一番気味が悪いとさえ言えるのが、「交通税」という財源を獲得することに対する執着の強さです。</p> <p>この議論のスタートがそもそも、5年くらい前から、欧米で行われている「交通税」を輸入したい学者さん（著書あり）がメインになって行われていたことを承知していますが、</p> <p>そのために、ためにする議論として、効果はともかくとして交通の充実という、一見県民の利益になりそうな施策を実施するパートナーとしている点です。</p> <p>そもそも、果たして実現したい未来は「交通税」がないと実現できないのですか。その検討はどこでどうされたんでしょうか。</p> <p>公共交通は税を徴収する道具ではありません。十分に経済性があるかどうかを確認して実施する投資案件です。</p> <p>投資案件を税を徴収して行うのは、投資に対する責任の所在を不明確にする暴挙です。</p> <p>利用者への補助は、時と場合によって許容されるでしょうが、税で「投資」をするのは野放図な投資を招くため論外なやり方と思います。</p> <p>旗振り役の知事がJR西日本出身というのも、さらに適切性に疑義を生じさせる要因となります。</p> <p>もし導入するというなら、導入の可否を争点に知事選を実施してください。</p> <p>以上です。</p>
365	7	<p>2. 収支シミュレーションにおける収入側の扱いについて</p> <p>*質問2-1 「税収増の反映について*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 物価・労務費が1.3倍になる経済環境では、名目GDPの上昇に伴い県税収入も増加すると考えられます。財務省の税収弹性値（1.2程度）を適用すれば相当な増収が見込まれるはずですが、この点は計画にどのように反映されているのでしょうか。計算根拠をお示しください。また、反映されていない場合は、その合理的理由をお示しください。 <p>*質問2-2 「運賃収入の増加について*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 公共交通の運賃収入も物価上昇に応じて増加すると思われますが、収入側の増加は予算試算に組み込まれているのでしょうか。組み込まれている場合は、その計算方法をお示しください。また、反映されていない場合は、その合理的理由をお示しください。 <p>また、資料P152のKPIでは利用者数1.17倍の目標が掲げられていますが、この利用者増による運賃収入増は反映されているのでしょうか。計算根拠をお示しください。また、反映されていない場合は、その合理的理由をお示しください。</p>
366	7	<p>3. 国・市町との負担割合について</p> <p>資料P157によれば、以下のような大きな振れ幅があります：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 国の負担 8.9億円～21.7億円（約2.4倍） - 市町の負担 1.1億円～13.9億円（約12.6倍） <p>*質問3-1 「負担額確定の見通し*</p> <ul style="list-style-type: none"> - 現時点での大きな振れ幅がある理由を明らかにしてください。 - 国・市町との協議はどこまで進んでおり、いつ頃確定する見通しでしょうか。教えてください。 - 2026年1月の市長会議では各市長から「具体像が見えない」「市の計画と整合性が取れない」等の指摘があったと報道されていますが、基礎自治体との調整状況についてこれまでの会議、説明、調整についての詳細を提示してください。
367	7	<p>4. 複数シナリオの提示について</p> <p>*質問4-1 「シナリオ分析の必要性*負担額に大きな振れ幅がある以上、以下のような複数シナリオを提示すべきと考えますが、なぜ単一の試算しか示されていないのでしょうか。その理由をお示し下さい。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 国・市町が最大負担する場合の県負担額 - 国・市町が中央値を負担する場合の県負担額 - 国・市町が最小負担する場合の県負担額 <p>*質問4-2 「増税回避シナリオの検討* 以下の要素を組み合わせることで、増税を回避できる可能性はないのでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 適正な物価上昇率（例 1.1～1.17倍）での再試算 - 税収増・運賃収入増の反映 - 国・市町による最大限の負担 - 既存予算（土木交通費等）の配分見直し <p>これらを組み合わせた「増税を必要としないシナリオ」については充分検討の余地はあるように思われますが、検討・提示されなかった合理的理由をお聞かせください。</p>
368	7	<p>13. 既存予算の見直しについて</p> <p>*質問13-1** 「具体的な見直し内容*</p> <p>資料P154には「県予算事業の不断の見直し等による財源捻出」と記載がありますが、具体的にどの事業をどの程度見直すのか示されていません。年間6,000億円を超える県予算の中で、既存事業の優先順位の見直しや効率化による財源確保の可能性について、具体的な検討内容をお示しください。</p> <p>質問13-2 「受益者負担の原則を軽視することについて公共交通サービスを利用する方が応分の負担をするという受益者負担の原則について、軽視されている。なぜ利用者負担ではなく、県民全体の税負担という方向性が既定路線になるのか、その合理的理由を明確にしてください。14. 総括的な質問資料P154では「新たな財源を含めた検討が不可欠」とされていますが、その根拠は「現実的に困難と考えられる」という記述のみです。*質問14-1 「困難」の具体的な根拠*</p> <p>何がどのように困難なのか、データや試算に基づく具体的な説明をお願いします。</p>

369	7	<p>14. 総括的な質問資料P154では「新たな財源を含めた検討が不可欠」とされていますが、その根拠は「現実的に困難と考えられる」という記述のみです。*質問14-1：「困難」の具体的な根拠*</p> <p>何がどのように困難なのか、データや試算に基づく具体的な説明をお願いします。</p> <p>質問14-2：増税議論の順序について資料の最終項では、増税の議論が避けられないという記載があります。資料では国・市町の負担額が確定しておらず、また、事業計画においても予算の書かれていらないものが多数あります。そのような段階で、県民に対して新税の導入を示唆することは、手続きの順序として適切ではないと考えます。支出の議論が曖昧にもかかわらず、県民に負担をかける議論を先走らせなければならない合理的な理由を示してください。</p> <p>*質問14-3：県民負担を最小化する努力について*増税は県民に直接的な経済負担を強いる政策です。あらゆる代替手段を尽くした上で「最後の選択肢」であるべきと考えますが、その趣旨について、事業計画者としての考え方をお聞かせください。</p> <p>*質問14-4：増税の議論を必要とすることについて*県として以下の点についてどこまで検討・努力されたのかお示しください</p> <ul style="list-style-type: none"> - 物価上昇率係数の適正化 - 税収増・運賃収入増の活用 - 国・市町への最大限の負担要請 - 既存予算の配分見直し - 事業の優先順位付けと段階的の実施 - 受益者負担の徹底 <p>上記の詳細な調査データを開示した上で、予算最小化と交通税不要のシミュレーションを提示してください。その上で、その増税不要のシミュレーションがどうしても実現できないことの理由を示してください。</p>
370	7	滋賀地域交通計画での新たな税負担には反対です。負担を増やすやり方には納得しかねます。
371	7	<p>3. 財源について154ページ 第7章 施策実施のための財源</p> <p>「新たな税」について考えることはやぶさかではありませんが、それより前に土木交通費の中での道路予算と地域公共交通に関する予算の不均衡さ（約60・1）は是正すべきと考えます。</p> <p>いくら公共交通の利便性を上げたとしても、それよりも自動車での移動の方が便利であれば、人々は自動車を使い続けます。自動車の利便性を相対的に下げなければ、公共交通の利用者は増えません。よって、新しい道路を造ったり車道を広げたりなどすることで渋滞対策をすることは止めるべきです。（未来アイデア会議での予算の組み替えに関する議論はたいへん雑なものでした。優先度の高い使途とそうでない使途があるはずで、それを精緻に分けずに「必要だから必要」とするのは理解を得るために不適切であったと考えます）。</p>
372	7	<p>「滋賀地域交通計画（素案）」における経済効果試算の根拠と構造に関する問題点以下の内容について、資料全体の信頼性や県民負担の妥当性に関わる重大な懸念があるため、明確な数値やその試算方法の公開および再検討を求める</p> <p>■計画の基礎データに関する問題点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 物価上昇率の根拠の妥当性欠如・「5年間で1.3倍」という上昇率は、日銀のインフレターゲット目標の2%を大きく逸脱している。中長期計画における前提としては過剰に高く、計画の費用水増しにつながるリスクがある。 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運営費と建設資材物価指数等の乖離も無視されており、費目別の実態を反映しない一律係数の適用は不適切である。 ・労務費等の上昇を無批判に受け入れるのではなく、業務の効率化やDXによるコスト削減を優先すべき。算定根拠の1.3倍という数値は、行政の効率化努力を放棄するものでは？ ・もし人件費が高くなるからといって、全部を税金でまかなうとしたら、少子高齢化が進む中、現役の県民の負担はどんどん増えていく一方。「工夫して無駄な事業を減らして、本当に必要な分野に使うこと」をもっと考えるべき ・県民も、便利が良くても、自分と将来世代の誰かがそれを負担することを慎重に考えなければいけない ・少子化相応の経費の使い方をするべき 2. 収入側見積もりの欠落・物価が1.3倍になる経済環境では、税収や運賃収入も運動して増加するにも関わらず、支出側のみを膨らませた試算となっている。 <ul style="list-style-type: none"> ・財務省の税収弹性値（おおむね1.2）を踏まえれば、県税収の自然増を反映すべきであるが、その扱いが一切明示されていない。 ・また、利用者数1.17倍というKPIが設定されているにもかかわらず、それに伴う運賃収入増が計画財政に反映されていないことは、収入面の過小評価につながっている。
373	7	<p>3. 国・市町の負担額の不確実性と連携不足、議会軽視・国・市町負担に最大で10倍以上の開きがあるにもかかわらず、具体的な協議経過や根拠の明示がない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2026年1月の市長会で「具体像が見えない」との指摘が出ている通り、自治体側との合意形成が不十分かつ12月2日の桐田議員の代表質問でも指摘されていたような議会軽視の状態で計画を勧め、財政見通しを提示している点は計画の信頼性に疑問しかな

374	7	<p>2.既存予算の見直しについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担の原則の軽視がみられる。公共交通を使うのは県外の人も同じだが県民だけが負担するのか？国庫金などの補助があるとしても負担感が異なる。 ・資料P154において「県予算事業の不断の見直し等による財源捻出」と記載されているが、年間6,000億円を超える県予算の中で、どの分野の事業をどの程度見直すのか具体的な内容が一切示されておらず、記載は極めて抽象的で、県民にはどのくらい行われるのか、またそれは十分なのかが判別できない。 ・政策的優先順位の再評価や既存支出の効率化によって、相当程度の財源確保が可能な可能性もあるが、それが県民から見て判断できず、「ちゃんとやります、頑張ります」という口約束を信じさせられるようなものだがそれは出来ない。何より12月13日に行われた第3回県民フォーラムでは「これ以上削れない」とパネラーが言っていたが、その内容と整合性が取れていない。削る気がどこまであるのか見えない。 ・ぽつんと一軒家にも町と同等のサービスを提供するのは厳しいように、便・不便と公金額のバランスを取らないといけないのは当然。余裕があればサービスはよくなるが、余裕がないなら我慢も必要。既に「過度の負担」を背負い、余裕がないのが日本国民の現状である。すべての不満を行政が解決するのは、やがて社会が閉塞していく社会主義である。どうしても公共交通を充実させたいというなら今の財源の中でおこなうべきである。交通税はあり得ない。
375	7	<p>■「参加型税制」のプロセスの検証:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県は「みんなで決める参加型税制」と言っているが、この画像のような令和4年のアンケートの設問補足を見ると、「現状維持だとサービスが悪くなる」「投資しないとダメになる」といった言い回しが多くて、「増税しないと未来が暗いですよ」と誘導されているようにも感じられるものがあった。 ・3回行われた300人規模の交通フォーラムでは、公共交通拡充のパネラーしか呼ばれず、決して中立進行ではない・それどころか、第3回では交通税反対派や交通拡充慎重派に対して、非常に感情的に反論するパネラーまでいましたし、反対派の意見に対してすべて本質を少しずらした「反論」を展開していた ・ワークショップ等の参加人数も県民全体の意見を代表しているとは言い難い・前回のパブコメは、県の資料のまとめ方は捏造レベルだった ・税制審議会も、県の意向を汲んでそれを実現させるためのプロセスを追っているだけなら、県民のための第三者機関とは言い難い。
376	7	<p>■新たな財源について</p> <p>1.全事務事業評価をし、その結果を公表していないのに「交通税がないと無理」は雑すぎる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務事業評価を平成19年に停止しているが、それでも単一の評価表を使わないとしても事業評価は行っていると交通フォーラムで知事はおっしゃっていたが、それが県民からは見えないのが問題だと何度も申し上げている。評価しているかしていないかではない。「透明性が低い情報公開の中で、無駄がない、しっかり事業評価をしていると言われても客観的な事実が見られない」中では判断が出来るはずがないと言っている。 ・何が無駄か無駄でないかは人によって違うからこそ、県民が事業内容と経費、その効果が把握できるように、全事務事業評価の公開を求めたい。・歳出歳入の額や予算などは発表されているが、どのような事業が存在し、その事業内容、事業目的、事業の成果、経費にどのくらいの税金・公金が使われたかという詳細が県民に対して公開されていない。 ・その状態で「本当に新税を取らないと県民の生活に最低限必要な交通を守れないのか」を判断することは、県民は出来ない。「無駄遣いはしていません」という一方的な知事や行政からのコメントでは納得できるはずないので、この交通税の検討プロセスは、政治的手続きとして適切とは言い難い。 <p>2.交通税は県民・国民に余裕がない以上論外、どうしても交通計画をやりたいなら予算付け替えのみで対応を。</p> <p>■まとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ビジョンは大幅なサイズダウンに計画しなおすか取りやめるべき ・交通税は今年度中に凍結するべき
377	7	<p>4.環境評価におけるスコープ3視点の導入と社会的コストの可視化</p> <p>【対象項目】第4章 4.3 実施方針4 (GXの取組)、第7章 財源の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見： <p>地域交通の環境貢献を評価する際、事業者単体の排出量（スコープ1・2）だけでなく、自家用車からの転換による社会全体の削減量（スコープ3）を評価軸に据え、これを予算配分や補助金の根拠としてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理由： <p>増便すれば事業者の排出量は増えるため、現在の監視体系では減便がエコとされる本末転倒な事態を招きます。また、自家用車依存による渋滞や送迎の損失（年間152時間）などの隠れた社会的コストを可視化し、地域交通への投資が社会全体の経済的利益（年間約78.57億円の渋滞緩和効果等）を生むことを強調すべきです。</p>

378	7	<p>通番－12</p> <ul style="list-style-type: none"> ・該当箇所 155頁 7.2 新たな税の制度検討における論点 ・意見 155頁に「新たな税についての制度検討に当たる主な論点は、以下のとおりです。」とある。 これは滋賀県税制審議会(長きにわたる複数回)での議論や答申からの内容ではないか。 審議会開催履歴とその概要を別添資料かHPからの出典を明記してはどうか。 ・理由 「新たな税」の可否のみが議論の中心にならないよう 前向きな議論をすすめるため。
379	7	<p>計画の目的として、目指す暮らしの姿として「行きたいときに、行きたいところへ行ける交通」を掲げておられ、とても理想的だと思いました。しかしながら、これの実現となる億単位の金額が必要。正直、滋賀県には過疎地域や高齢者が多い地域などあり、新しいシステムに対応することすら難しい人々、地域があり、誰もがというは現実とかけ離れ過ぎる話です。</p> <p>結局、一部都市部の都市開発に過ぎない事業になるのでは？と思いました。</p> <p>そして、そこに対して県民全員に交通税を導入するというのは不公平かと思います。それに、税金ありきの考え方もどうなのか？今の財源でのやりくりの中で出来る事をまず試験的に始め、それに対しての県民の評価を得てから進められても遅くはないと思います。少子化社会、税負担が大きくなると県民は潰れます。よろしくお願い致します。</p>
380	7	<p>この滋賀地域交通計画、特に交通税の導入に反対の立場で意見を述べさせて頂きます。</p> <p>①この素案のもととなっている滋賀地域交通ビジョンでは、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる」滋賀の地域交通の実現を目指す、とされています。しかし人口の分布が地域ごとに異なっている滋賀県においては、各地域において理想とする地域交通が違ってくることが自然であり、同一の理想的なビジョンを目標とするのは現実的ではない。</p> <p>②上記①の問題を解決するために、素案では3つの地域分類毎に目指す暮らしを整理しているが、各市町やあるいは共通の課題をかかえる近隣の市町で、個別に目指す地域交通を考えていった方がきめ細かな計画が立てられると考える。それを3つの大雑把な分類をするのでは、計画や費用の点で無駄や非効率なところが生じてくると思う。</p> <p>③仮にこの素案に基づいて地域交通の計画を進めていったとして、計画の修正が必要となる場面が出て来る事もあるだろう。その際に一つの地域で計画の変更、修正をすれば、県全体に影響を及ぼすことになる。例えば交通税を導入してそれを各地域に分配していくのなら、ある地域での計画の変更は、他の地域での予算に影響を及ぼすことになる。これは地域交通の将来における不安定要因になると考える。この観点からも、県が全体の地域交通の計画を立てるのではなく、各市町が自主的に責任をもって、各地域の交通の計画を立てる方が、より柔軟に将来の状況の変化に対応できると考える。</p> <p>④地域交通のありかたは都市計画マスタープランなど、まちづくりとも密接な関係がある。よって県がこの素案に基づいて全体の地域交通の在り方を進めていくことは、各市町のこれまでの都市計画の方針と様々な不一致が生じるのではないかと危惧する。</p> <p>⑤どんな地域交通を整備していくのか、具体的な事業案が明確になっていないうちに、交通税の導入だけは決まっているのはおかしい。事業の内容が決まっていく中で、今の試算よりも多くの費用が税金でねん出されていくことは、容易に想定できる。言い換えると、県における既存の他の事業の支出を見直すことは大変だが、税の導入が決まつていれば、そこの額を増加させることで、容易に費用を貯うことができ、いくらでも地域交通の事業費用は拡大させることができるだろう。</p> <p>以上5つの理由により、滋賀地域交通計画(素案)には反対であり、各市町が自主的に責任をもって、各地域の交通の計画を立てる方がより良いと考えます。</p>
381	7	<p>交通インフラ等、エッセンシャルサービスの維持に当たって、中小・小規模事業者の企業努力だけでは継続できなくなってしまっており、県において計画を策定され、事業を実施されることについては、新たな税を前提にされている点を除けば、地域の維持や活性化の観点からも概ね賛成できるものである。</p> <p>なお、施策実施のための財源（新たな税）について、県内事業者が全く関われないような議論の進め方とならないようご配慮いただきとともに、特に中小・小規模事業者に過度な負担が生じることがないよう、十分検討願いたい。</p>
382	7	<p>改めて交通税導入に関する意見を述べさせて頂きます。素案によりますと県民からいくらで交通税を徴収するのが額が示されてないので交通税の徴収額も示して欲しい。もう少し交通税の意義や交通税に関する用途等議論が必要かと思います。</p> <p>公共交通は市民の大事な路線なので減便等や廃止はしないで欲しい。</p> <p>交通税は近江鉄道にも反映して欲しい。</p> <p>これで交通税に関する意見とさせて頂きます。</p>
383	7	<p>交通税に反対いたします。負担ありきの交通ネットワーク維持など最初から無理があります。前回のパブリックコメントでも反対意見が多数を占めているにも関わらず、それを無視して県民負担の増税を推し進めるなどありえないです。即刻、新税計画を廃止して下さい。県は旅客輸送会社に補助金を出しているわけですから、まずこれらの会社に維持可能路線を峻別と、その経営計画を出させ、経営責任と実行可能な策を明確にしてから、交通ネットワーク計画を策定して下さい。行政が描く勝手な計画で、無理やり交通ネットワークを維持してもダメです。多くの路線を維持しようとしてもダメです。合理化しないといけません。そして、路線のなくなる地域の人たちには、市町村によるイクロバスの運行による交通の提供など新しい策を具体化して下さい。知恵を絞って様々な対策をした上で、それでも県民負担が必要なら、議会でその議論をして下さい</p>

384	7	<p>あまりお世話になっている感はありませんが、お世話になります。滋賀県民です。</p> <p>そもそも財源捻出を税金で賄おうなどと言うことは愚策そのものであり県政に関わる人間の能力のなさが伺えますね。</p> <p>例えば同じような理由で赤字に苦しむ市区町村は他にも存在するわけで視察に行くでも参考にするでもなく何の仕事をしてのですか?と感じます。例えばDMVの導入検討はされましたか?ご存知ないですか?</p> <p>どちらにせよ、三日月県政が早く終わることを願っております。</p> <p>これに関わる人達は税金の構造の勉強を一からやり直すことをおすすめしますね。では失礼します</p>
385	7	<p>滋賀県においては、湖南地域と湖北、湖西地域の交通格差は大きすぎます。</p> <p>そのことが湖北、湖西の人口減少高齢化と大きく結びついています。特にJRにおいても、野洲駅までは1時間に4本以上運転されているのに、そこからは新快速を入れても1時間に2本です」、新快速の停車しない駅は1時間い1本です。せめて新快速を野洲駅からは各駅停車にすれば1時間に2本となる。できれば、新快速の野洲駅とまりについても、そこから4~5両編成の各停電車を接続させてほしい。そうすれば、大阪京都方面から若い家族連れの世帯が、安価な野洲駅以北の住宅、マンションを購入して人口増加に結びつけられる。</p> <p>大事なことは、JR駅からの交通手段です。近江鉄道の近江八幡、彦根、米原、貴生川駅とJRの時刻表に隔たり・連絡性が悪すぎてやむを得ずJRの駅まで自家用車で通勤、買い物、通学の送迎をすることになっている。</p> <p>JR各駅との交通アクセスもとして、バスの運行が必要ですが、現状では採算が合わないところがほとんどようです。</p> <p>これには、バス会社だけではなく、シニアの協力(例:シルバー人材センター)で解決できればと思います。</p> <p>例えば特区方式で、シルバー人材センターが研修・教育・試験を合格した方に、自家用車で近所の高齢者や子供・障がい者のかたを要望されるところまで運ぶのです。</p> <p>その謝礼は、各市町のシルバー人材センターが発行する「感謝券」です(お金ではない)</p> <p>感謝券では、地元のガソリンスタンドと提携してガソリンを入れることができる。また、地元の商店・道の駅・直売所で交換できる。</p> <p>運転の申し込みはシルバー人材センターにします。センターがスマートフォンのアプリ(ウーバーのような)で登録した会員に呼びかけ応えて運転してもらいます。</p> <p>高齢化が進む中では、地域の人才資源を有効に活用するのにぜひ検討してほしいですね。</p> <p>その教育・研修や運営に交通税の財源を活用してほしい。</p> <p>交通税で、近江鉄道・信楽高原鉄道の運転本数の大幅な増加(JR駅との連絡性の良化)と、自家用車を使用しない選択を県民がするようにしてほしい。それが結果として滋賀県全体の民力のアップとなります。</p> <p>交通税は便利な地域の人も、不便な地域の人も同じように負担することが大事なことです</p>
386	7	交通税反対!
387	7	3.新たな税の制度について、納税者としては、複雑ですが、将来を担う子どもたちの安全確保という観点が入っていることで、一定の理解が得やすいのではないかと考えます
その他		
388	-	詳細説明がない中で意見を求めるのは各市町の施策への影響を鑑みると合意形成手順に不備を感じる。また、急いで結論を出すとそのプロセスが問題とならないかと思う。
389	-	全体的にデマンド交通の標記が多いと感じる。
390	-	滋賀地域交通計画の内容や新たな税の使途について、県が詳細な内容を決めたり縛りを設けたりするのではなく、市が主体となって具体的な内容を決定できるよう十分に配慮していただきたい。
391	-	このような重要な課題については、県の課長名で市町の課長あてに意見照会するのではなく、県知事名で市町長あてに意見照会するとともに、首長も含めた場で十分に議論していただきなど、丁寧なプロセスで政策形成や政策決定をしていただきたい。

392	<ul style="list-style-type: none"> 医者行き→○○医院 8号線混んでいるので、のんびり号 寿司→銭湯→100円ショッパー→帰りスーパー→公民館降車 図書館直通 町に1台？ 映画館、モーニング喫茶（バスで来たら100円割引券） プール、スポーツジム <p>■医者さん金持ち</p> <p>医者さんがマイクロバス出す。</p> <p>■「ポンチョ」が良いみたいですよ。</p> <p>■彦根市</p> <ul style="list-style-type: none"> 湖国バス <p>交通悪いため、バス「急ブレーキ」、駐車違反車邪魔</p> <p>降りる位置 乗る位置わからない。</p> <p>ココクル30m違う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 近江タクシー <p>EVひこにゃん日産赤サクラ50代女交通違反、爆走、センター寄り（感覚偏り）、愛のりタクシー順路めちゃくちゃ。夜常夜灯付けよる。怖い。踏切追突されそう。ハザード付けっぱなし。角で、お客様降ろして違反、追突事故なりそう。あちこちのタクシー歩行者妨害。そんなに急がなくていいんじゃない？</p> <p>■ビバシティ平和堂様整理券配る→2時間前着あってほしい。</p>
393	<p>バス車内</p> <ul style="list-style-type: none"> 若い女 お化粧タイム (そんなにあなたのマスクの下のリップみてないわよ。マツゲ) 肥満若い女 スマホに夢中 バス発車 スマホ「コンコロコーン」転がっていかれました。 スマホを追いかけ体もコンコロコーンなりかけ。危険なのです。後ろから前、運転の方に、肥満体が転がっていく。 他のお客様（お年寄りに）迷惑。 →スマホは使用しない、首からネックストラップを付けておくのがよい。 肥満臭 学生の勉強本、口臭タブレット忘れ物 障がい者手帳落とす？→ミライロID推進 (電車内と同じでドリンク持参 紙コップに蓋型、ストロー突き刺し型あるかも。イヤだな。) バスの運転と車内見ておられて安心な上手な若めの男の運転手様 女人の人 あまり上手じゃない 若い男の運転手さん 運転だけ集中してるかな 大きなバス異音 彦根 雪が降るので、雪の時、バスに入いっぱい。駅組かな？
394	<p>バス停止位置</p> <p>車椅子様 バス乗車時 バスの入口とうまく 車椅子停止位置が合いません。 →バスの停止線を引いてみてはいかがでしょう？ 道路交通法はわかりません。</p>

395	-	<p>1.事前に、バス○○線入力して、路線違う時、○○線 □□発○時○分→○時○分着 → △△線 □□発 乗り継ぎありますよ 表示されたら乗り継ぎあるかわかるなと思いました。 バスちょうど良い時間乗り継ぎないため「歩く」ということになりました。（笑）</p> <p>2.お客様が事前エントリーあって、いい道路運送してくれてもいいねと思いました。 お客様に寄り添った。 バス利用者増えそうですね。</p>
396	-	<p>滋賀県においては、湖南地域と湖北、湖西地域の交通格差は大きすぎます。 そのことが湖北、湖西の人口減少高齢化と大きく結びついています。 特にJRにおいても、野洲駅までは1時間に4本以上運転されているのに、そこからは新快速を入れても1時間に2本です」、新快速の停車しない駅は1時間い1本です。せめて新快速を野洲駅からは各駅停車にすれば1時間に2本となる。 できれば、新快速の野洲駅とまりについても、そこから4~5両編成の各停電車を接続させてほしい。 そうすれば、大阪京都方面から若い家族連れの世帯が、安価な野洲駅以北の住宅、マンションを購入して人口増加に結びつけられる。大事なことは、JR駅からの交通手段です。 近江鉄道の近江八幡、彦根、米原、貴生川駅とJRの時刻表に隔たり・連絡性が悪すぎてやむを得ずJRの駅まで自家用車で通勤、買い物、通学の送迎をすることになっている。JR各駅との交通アクセスもとして、バスの運行が必要ですが、現状では採算がれないところがほとんどのようにです。これには、バス会社だけではなく、シニアの協力（例：シルバー人材センター）で解決できればと思います。 例えば特区方式で、シルバー人材センターが研修・教育・試験を合格した方に、自家用車で近所の高齢者や子供・障がいのかたを要望されるところまで運ぶのです。その謝礼は、各市町のシルバー人材センターが発行する「感謝券」です（お金ではない）感謝券では、」地元のガソリンスタンドと提携してガソリンを入れることができる。また、地元の商店・道の駅・直売所で交換できる。 運転の申し込みはシルバー人材センターにします。センターがスマホのアプリ（ウーバーのような）で登録した会員に呼びかけ応えて運転してもらいます。高齢化が進む中では、地域の人材資源を有効に活用するのにぜひ検討してほしいでえすね。 その教育・研修や運営に交通税の財源んを活用してほしい。 交通税で、近江鉄道・信楽高原鉄道の運転本数の大幅な増加（JR駅との連絡性の良化）と、自家用車を使用しない選択を県民がするようにしてほしい。それが結果として滋賀県全体の民力のアップとなります。 交通税は便利な地域の人も、不便な地域の人も同じように負担することが大事なことです。</p>
397	-	<p>「バス停に大きな文字時計 針がわかりやすい時計」 LEDの時計 年寄り スマホ・時計も持参しておられない。 本当か、喋りたいか バス停に電車みたいに時計あればよい。</p>
398	-	<p>人口減少社会において、広域に渡って居住する未来ではなくコンパクトシティ化を目指して欲しいです。 コストは最小限に抑える工夫をどの自治体よりも率先して進めて欲しいです。 時代に逆行した考え方は改めて欲しいです。 近江鉄道も今の時代に合っていないと思うので、血税で維持継続は不要と考えます。</p>
399	-	<p>その2 バス・徒歩便利だけど、 ・周りの車（おじさん スマホ通話率が高い、中年から若者はスマホ注視やスマホ入力が多い） 渋滞多い、交通違反のオンパレード 一時不停止 赤信号無視止まれない 歩道前も、止まらない、歩道確認しない 車道 車 運転者目線だけ。 思いやり 自分を大切にされていない。人殺し。 ・押しボタン信号車道赤なのに、横断歩道目の前通って行った。50代女 会釈ペコリ。赤信号無視。 ・出口から入ってきた夜暗い 若い女 猛スピード ・SUV赤、黒若い女2人 車道妨害 飛び出してきた。睨みつけてくる 大丈夫か？オレンジ色セダンおばさん 飛び出してきた。→睨みつけてきた。アクセル踏むタイミングがわからない。運転に向いておられない。 ・年配女 人の顔色伺いが交通ルール 横断歩行者渡るのに車行かしてくれるかな？→行きよった。私体車とスレスレ。 その2へ</p>

400	<ul style="list-style-type: none"> 年配女 私が一時停止していたら、鏡の原理で向こうが止まられた。意味不明。 横断歩道は、気に留めなくて、目の前に人が見えたら止まる年配男 横断歩道青 車右折時 高齢男 口（くち）カバカバ開けて ブレーキ躊躇 年配男 右折 歩行者に気付かない→歩行者妨害 ロードバイク黒 黒リュック 若者男猛スピード 対向から、横断歩道渡る私の目の前逆走猛スピード運転 若者女 助手席女とおしゃべりに夢中 横断歩道前後みていない。 横断歩道渡る時右左右左確認していなければ引かれていた。 樹木に隠れた？左の店に左折、縁石の間から猛スピードで年配男SUV 歩行者私に気付いていない。 カブバイク 年配男 ショートカット 歩道走行され、歩道歩いていた私ぶつかりそうでした、角死角。 もう乗れない→目の前にバス停の内科 きちんと公共交通されているのに。
401	先ほどその2はその1です。 その2 <ul style="list-style-type: none"> 年配女 私が一時停止していたら、鏡の原理で向こうが止まられた。意味不明。 横断歩道は、気に留めなくて、目の前に人が見えたら止まる年配男 横断歩道青 車右折時 高齢男 口（くち）カバカバ開けて ブレーキ躊躇 年配男 右折 歩行者に気付かない→歩行者妨害 ロードバイク黒 黒リュック 若者男猛スピード 対向から、横断歩道渡る私の目の前逆走猛スピード運転 若者女 助手席女とおしゃべりに夢中 横断歩道前後みていない。 横断歩道渡る時右左右左確認していなければ引かれていた。 樹木に隠れた？左の店に左折、縁石の間から猛スピードで年配男SUV 歩行者私に気付いていない。 カブバイク 年配男 ショートカット 歩道走行され、歩道歩いていた私ぶつかりそうでした、角死角。 もう乗れない→目の前にバス停の内科 きちんと公共交通されているのに。
402	その3 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場に入るのに、歩道 車走る。 角の歩道。 間違えたのか？歩道車 軽黒 走る。 原付バイク、二輪2人乗り、モペット歩道走る。 50代以上おばさん 原付バイク エンジンかけたまま横断歩道走る2人見た。 ながら運転、歩きスマホ多い。 車等が人を認識しない。 →自主性 主体性の欠如 ちゃんと自分（主）を持っていない？ バイク、モペット、爆走自転車、食べながら自転車、イヤホン、ヘッドフォン、ながらスマホ、歩きスマホ 食べながら飲みながら運転
403	バス・電車 若い女 メイクタイム （化粧臭い） 電車 若い女 ゼリー飲料グビグビ 隣座らないで！→移動 ストロー突き刺さった飲料車内持ち込み→睨む（言われたい？）（汚したリスク考えてない。）不快 イヤホン音漏れ+スマホ触った手（便器より汚い）で、食ってる。 （何聞いてるか恥ずかしくないのかね？） 駆け込み乗車 サンダルパンプスかかと直し おばさん パン持参 ホームでムシャムシャ食べて→読書 忙しい？ 若い男 改札手前 缶のごみ箱に家庭ごみ無理矢理突っ込み 駅前 違法駐輪あり→視覚障害者様の邪魔だし、違反。 タバコのポイ捨て多い JR構内 タバコのポイ捨て多数あり JR清掃様大変 ホーム、フェンス外、線路ごみだらけ （ビニール傘線路に落ちててびっくり） 人身事故多過ぎ

404	<p>その5 バス 駐車禁止のところにしおちゅう車止まっていて、邪魔。 バス停 停留所に車やタクシーいて退かない。「ピープーッ」知らないのか？ 車 歩道に乗り上げ駐車 歩道に駐車→街中に一時利用する。 進行方向逆向き 横断歩道の上に止まる 歩行者妨害 →乗り物優先がいいよ。 元気で明るくがいいよ。</p> <p>ありがとうございました。</p>
405	<p>交通税の導入に関しては反対です。 増税より まずは 現在の予算の見直しから始めるべきだと思います。 ちょっと見ただけでも 最近はTVは見ていません。そのため、県政放送費6000万円は不要だと思います 北の近江アーティスト・イン・レジデンス事業 800万円 世界とつながるグローバル滋賀 9800万円 多文化共生推進事業補助金 4200万円 友好州省経済交流駐在員事業 1900万円 特に現在 ほぼ敵対している中国湖南省事務局など不要だと思います C O?ネットゼロ・オフィス滋賀推進事業 4700万円 などなど これらを存続させて、増税など到底納得できないものです</p>
406	<p>断固、反対です。 宿泊税と同様に、こんな新しい名前の税を安易に作れば全国の自治体が真似をして各地に広がることは簡単に予想できます。 間違いなく税は軽い方が良いのです。どんどん重税国家への道を作る先鞭にもなってしまう、交通税は絶対にやるべきではありません。</p>
	<p>先の意見の「価値のある情報」という観点からパネリストの講演内容につき順に指摘する。先ず「クルマの功罪」の交通事故による死者数の最初の置き数字が1万人というのは扇情的過ぎる。最初から2020年代になって衝突回避技術の導入などで2600人台(2024年で2663人)という警察庁発表の数字を引用すれば、「300人に1人が事故死する」などという現実離れした数字ではなく「1126人に1人」という1桁違う数字になり、参加者に与える印象は異なる。また「傲慢さ」のアンケートは対象人数も、設問数と内容も網羅されていないもので「傲慢性に影響を及ぼしている変数はクルマ利用だけ」などという結論を導き出した根拠が示されていない。個別の変数を全て示した上で「クルマ利用の一次関数となることの証明」をしなければ「統計的に示唆」等とは到底言えない。人格形成の基礎となるのは幼少期の対人関係と主に会話による記憶である。</p> <p>前頁より続き 『心理的に人は「何かを得る喜び」より「何かを失う恐怖（損失回避性）」を強く感じる傾向があります。①恐怖訴求：不安や恐怖を煽り、「このままだと危険だ」と感じさせ、解消法として何らかの支払いを提示する ②断定の罠：「これだけ」などの強い言葉で迷いを打ち消す ③社会的証明の悪用：根拠の薄いデータをあたかも事実のように提示する これらを利用しています。』以上は講演内容からグーグルで「衝撃的な数字を示して危機意識を煽る インチキ心理学」と検索した結果、生成AIによって答えられたものだ。①、②、③とも前頁で指摘した事実及び交通税の支払い提示に該当する。パネリストは心理学を専攻した経験があるようだが、心理学は学問であり、人心を惑わすことに悪用してはならない。このような使い方は巷の占い師ならともかく、本件のような公共の場には相応しくない。字数の都合で次頁に続く。</p> <p>当局は、12月4日つまりフォーラムの9日前に「1台2000円の維持費をスライドを見せながら口頭説明（視覚聴覚相互作用）とつくば市では1000円～1300円と口頭補足（聴覚のみ）」問題を指摘した時点でパネリストに連絡し、公共性に鑑みて数字の訂正を依頼する十分な時間があった筈だ。真に公共に必要なものを求める議論の材料を県民に提供するべきであった。</p> <p>以下に「視覚と聴覚の相互作用 聴覚のみどちらが印象に残る 心理学」でグーグル検索した場合の生成AIの回答を引用する。</p> <p>『心理学の知見に基づくと、一般的には「視覚と聴覚の相互作用（マルチメディア・多感覚情報）」の方が、聴覚のみよりも印象に残りやすく、記憶にも定着しやすいとされています。</p> <p>人間は感覚情報の大部分を視覚から得ており、情報の統合処理によって記憶を強化する特性があるためです。』</p> <p>以降は字数の都合で次頁に続く。</p>

407	<p>前頁より引用続き</p> <p>『以下に、詳細な理由と特徴を解説します。</p> <p>1. 視覚と聴覚の相互作用（AV結合）が優位な理由</p> <p>心理学では、複数の感覚を同時に使用する方が、単一の感覚よりも情報処理が深まり、記憶の定着が良くなる「二重符号化（Dual Coding）」の概念がよく用いられます。</p> <p>相乗効果（マルチメディア効果）：視覚情報と聴覚情報が一致している場合、両方の感覚器官が刺激され、脳内で情報が補完合います（例：映像+音楽は、映像のみや音楽のみより覚えている）。</p> <p>注意の引きつけ：映像と音が同時に提示されることで、興味を惹きつけやすく、第一印象もより強くなります。</p> <p>情報の定位：環境音（聴覚）は、視覚的な物体の位置情報を強化し、記憶に残りやすくなる役割を果たします。』</p> <p>以降は字数の都合で次頁に続く。</p> <p>前頁より続き</p> <p>『2. 視覚情報と聴覚情報の特性</p> <p>視覚優位（Visual Dominance）：人は日常的な感覚情報の約80?90%を視覚から得ており、脳は目から入る情報を処理しやすい特性を持っています。</p> <p>聴覚の役割：聴覚は情報を理解するのには適していますが、長時間の保持や正確な情報の想起では視覚に劣る場合があります（「右から左へ聞き流す」という心理的メカニズム）。</p> <p>結論</p> <p>印象に残りやすく、記憶に残りやすいのは「視覚と聴覚のセット」です。』</p> <p>パネリストは東京都のデータを視覚と聴覚セットで提示、直後に聴覚のみで口頭補足して1日2000円を印象付けている可能性がある。12月4日に指摘したにもかかわらず、無為無策でフォーラムになだれ込んだ。公共の場では口頭補足などの余地の無い、進言した通り同大学の谷口守教授の近江八幡市は800円～1200円の論文データを採用すべきであった。</p> <p>前頁より続き 調整の余地があったにも関わらず、「最終的にパブコメで意見を募れば良い」という担当者の怠慢から資料の差替えを行わなかった。不作為の罪である。1日2000円、300人に1人が事故死などに反対の意見を持つ人は良いが、問題はその他大勢のサイレントマジョリティーへの影響だ。実際に「谷口先生の自家用車でのリスク（事故の加害者になるかも）などの話が強烈で…（原文ママ）」と県会議員からのメールにある。交通計画に一定の当局の思惑を察知していた議員ですらこの反応であることから、一般県民の不安喚起は如何ばかりかと心配にすらなる。当局は、極論ばかりの根拠薄弱な主張を繰り返すパネリストの本フォーラムの講師としての資質を適切に審査し、場合によっては新たな適任者の選定を早急に行い、今後のフォーラムでは情報の正確性に重きを置いた講演をするパネリストに交代させることを要求する。</p>
408	<p>次に「欧米にみる持続可能な公共交通としての公共交通とまちづくり」では「ポートランドでは交通税があつて外からの移住者も増えて健康的で幸福な生活が出来ている」と結論だけを紹介している。</p> <p>一方、メトロ行政府評議会会長デビッド・ブラグドン氏の「オレゴン州ポートランド持続可能性への取組」によるとオレゴン州では土地利用計画制度が1973年に採択され、州法に基づき1979年にポートランドメトロポリタン地区に都市成長境界線を設け、米国で拡大一方だった都市部と、森林・農地を明確に区分けしてコンパクトシティを長い時間かけて実現したものである。メトロは1978年に有権者の承認を得てつくられた地域政府で、米国唯一、直接選挙によって選ばれる地域政府で市民の要望と行政方針が一致しやすい背景があった。都市をコンパクト化し、自然を分離して管理する方針を直接住民が要望し実現するというアプローチが存在し得た。以下次頁</p> <p>前頁より続き ポートランドメトロポリタン地区では、元々計画されていた高速道路の建設を中止し、その予算を路面電車の建設に転用した。この決断後、MAX（路面電車）が開通したのは1986年と10年の計だった。現在の都市の形を作る上で重要な役割を果たしてきたライトレールやストリートカー（2001年開通）が段階的に整備されてきた、という歴史がある。高速道路（自動車）を放棄して公共交通への財源の選択と集中に徹した結果、今があるのだ。「車も一定数残存する」「公共交通という選択肢もある」などの中途半端な覚悟では到底達成不可能な計画を直接選挙によって市民が望み実行して、現在の姿（2009年に東部へのストリートカー延伸）になった。移住するのは、都市と区分された自然環境、比較的高い給与、消費税がないことが主な理由だ。ポートランドを参考にするなら車を排除した公共交通特化の県土作り替えが必要だが、現実的か？</p>
408	<p>前頁より 今後のフォーラムではポートランドでの留学体験レポート然とした報告ではなく、オレゴン州において1973年に土地利用計画制度が採択され、ポートランドメトロポリタン地区において1979年に都市成長境界線を引いてから現在に至るまでの網羅的な歴史を整理し、根底にある周到な長期計画と不退転の決意を読み解きながら、①参考に出来る点と②参考に出来て実行に移せる可能性がある点を抽出、パラメーター化し、導き出せる選択肢を作成し、参加者に提示することを提案する。滋賀県に馴染みのある同時期の取組と言えば、新幹線栗東駅の計画が丁度1970年に開始されたので、その時間軸を参考にすると良い。県土40年の計であり、2040という近未来ではない。当局は便益の練り直しと並行して、パネリストは滋賀地域交通活性化協議会、滋賀県税制審議会の委員なので、その適性を測る意味でも本提案を投げかけて対応を見ては如何か。</p>

409	-	<p>新たに税を作つて県民に負担を強いて行うことに反対します。</p> <p>滋賀県に住んでいたことがありますがどこも車社会です。</p> <p>県庁所在地でも、草津でも車が必須です。</p> <p>車を持つだけで車検代や様々な税金を負担します。</p> <p>さらに増税しようとするのをやめてください。</p>
410	-	<p>この計画については、ワークショップなどで意見交換などがされてきていると理解するが、市長会（首長）の意見がまだまだ吸い上げられていないように感じる。地域の社会構造の中で企業誘致や学校などの問題も含めて、地域交通の課題とその解決策は、重要であり、市町（地域）の「生きのこり」がかかっている。</p> <p>ましてや「新税」に話が及ぶのである。その議論はもっと慎重であるべきかと。特に公共交通機関が行き届いていない地域（湖北、高島、甲賀）などでの議論をくみ上げ、もっと深めていく必要を感じる。真の「ウェルビーイング」な滋賀県を目指していただきたいと切に願う。</p>
411	-	<p>【第4部】本件事業に対する意見、および、要望 15 パブリックコメント実施の適切性について</p> <p>*要望15-1 「判断材料の充足性* 現状、以下の点が不明確です :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 物価上昇率の算出根拠 - 収入側の増加の反映有無 - 国・市町の負担額（大きな振れ幅） - 事業費が未確定の新規事業の存在 - 複数シナリオの比較 - 増税の必要額（24.7億円～43.0億円と幅がある） <p>このような状況で、県民はどの前提に基づいて意見を述べればよいのか。情報を整理・確定させた上で、改めて意見募集を行うべきと考え、要望いたします。</p> <p>*要望15-2 「公論熟議」との整合性*</p> <p>知事は「公論熟議」を重視されていますが、正確な情報と複数の選択肢が提示されない状態でのこの意見募集は、とても「公論熟議」とは言えません。言論不一致となりますので、すみやかに上記各項目における詳細のデータ開示、および、増税不要ケースを加えた複数の提案を要望します。</p> <p>*要望15-3 「交通税導入ありき」の言論について*知事は再三、「交通税ありきではない」と発言されていますが、これまで、再三、審議会において新税の議論を重ねておきながら、肝心の交通ビジョンは、今回のような、データの開示も不十分で、シミュレーションも片手落ちの提案です。さらに最終項では、「増税の議論が不可欠」とされています。予算も事業内容も曖昧な計画案を提示して増税を促すという、このような不誠実な態度は県民にすべきではありませんので、改善を求めます。</p>
412	-	<p>【最終意見】慎重な検討と十分な情報開示の要望懸念事項</p> <p>1. *検証困難性* :算出根拠が資料からは読み取れず、県民による検証が困難 2. *楽観的想定* :楽観的な想定のみで、リスクシナリオが見当たらない 3. *非現実的目標* :他自治体の実績と比較して、目標値が非現実的に見える 4. *マイナス効果の欠如* :マイナス効果への言及が不足している 5. *手続きの順序* :国・市町との合意形成前に増税を示唆している 早急な対応希望</p> <p>1. *詳細な根拠資料の公開* :経済効果試算の詳細な根拠資料の公開</p> <p>2. *複数シナリオの作成* :楽観・標準・悲観の複数シナリオによる比較検討</p> <p>3. *段階的実施* :実証実験による実効性の検証</p> <p>4. *丁寧な説明* :県民・県議会への十分な情報提供と丁寧な説明</p> <p>5. *明確な撤退基準* :事業開始前の明確な撤退基準の設定</p> <p>6. *交通税の凍結* :</p> <p>計画案を総合的に見て、明らかに増税は不要と考えます。既存事業の見直しで十分対応できますので、速やかに事業計画を縮小し、身の丈に合った事業計画にして県民のための現実的な交通対策を行ってください</p> <p>今回の案件は、年間112億円、5年間で560億円という多額の県民負担を伴う事業に対する検討です。十分な情報開示と、県民が納得できる形での慎重な検討をお願いいたします。</p>
413	-	<p>標記の通り、パブコメの期限を延長はどうでしょうか？郵送は30日必着というのは当初は記載が無かったと思います。また、添付写真の通り滋賀ネット受付サービスは30日の24時で自動的にシャットダウンする仕組みになっていたと思われ、「12月26日～1月31日まで」という期間と矛盾します。26日～30日は仕事で忙しく、今日が休みなので「31日に送る」と言っていた人は私の心当たりで2人居ますし、400字以内の短い意見なら私も滋賀ネットを使おうと思っていましたが、今実行しようとしてこの事態に気付きました。同じような人は相当程度居るのではないかでしょうか。</p>
		<p>フォーラムでパネリストが自ら挙手して「市場原理で全て上手く行くと言うのは幻想です」発言について、唐突で説明不十分なので補足する。「市場の失敗」は古典経済学アダムスミスの「利己的行動する主体が自由競争市場で取引すれば結果として社会が均衡する」の前提条件「完全競争」「完全情報」「外部性が無い」は現実には満たされないことを指摘したもの。具体的には独占寡占（不完全競争）、公害（負の外部性）、良質な商品の市場からの退場（情報の非対称性）などで、結局は政府の介入が必要となるとするもの。但し政府の介入の結果、返って非効率を生みだす「政府の失敗」もその先にある。ネット社会の現在、独占、寡占は直ちに修正される。公害については環境アセスメントが未然に機能し、情報の非対称性は高齢者はともかく、需要サイドが情報入手し適正化が可能だ。古典派経済学への指摘もまた現代から見れば古典的。時間軸の修正が必要だ。以下次頁</p>

前頁より続き 市場の失敗は政府側から見たものであると思う。故に政府の失敗という言葉はあまり馴染みが無い筈だ。参加者は「政府の失敗」以前の『政府の自滅』を見過ぎてしまったのではないか。新幹線栗東駅計画の迷走と凍結は国鉄崩れのJRと滋賀県の「官の失敗」そのものだ。造林公社の経営破たんもほぼ同額の損失のツケを次世代に回した。市場の失敗は失敗の都度過ちを正して修正する。そうしなければ市場から退場を余儀なくされるからだ。しかし政府の失敗は、政府に失敗を認める機能が無く、メントを重んじ徹底戦略も事前に用意しないこと、意思決定に途方もない時間が掛かる為損失が拡大しやすい。これらの問題を認めて交通計画についても県民と話し合う必要があるだろう。「過ちて改めざる是を過ちと謂う」古典ついでに論語に出てくる孔子の言葉だが、全時代の経営にも通じる普遍的な言葉なのでこれを滋賀県には送りたい。以下次頁

前頁より続き またパネリストはジェイン・ジェイコブズの著書「市場の倫理 統治の倫理」の内容を引用したようだ。都市計画の参考書とも評価される本書ではあるが、内容的には『人間社会には根本的に異なる2つの倫理体系が存在し、それぞれが適した領域を守っている限りは機能するが、一方が他方の論理に侵入（混合）すると「救い難い腐敗」が起きる』というもの。どのような意図で引用したのか分からぬが、行政は民間の関与を最小限に留めるべきとすれば、直近の滋賀県の民間への関与の例を挙げると、湖岸緑地駐車場有料化は指定管理者はやりたくなかったが、県主導で「どうしても有料化をしたい」前提で協議、料金体系が「一般的な公園利用を妨げる僅か30分の無料時間、最大料金1000円」という指定管理者の「これでないと有料化は出来ない」と決裂寸前になつたため、県が譲歩、当初の利用適正化手段としての社会的役割を果たせなくなった。以下次頁

前頁より続き 他の「統治（滋賀県）と市場（民間会社）」が交わることで腐敗が生まれ、社会の最適化が妨げられるケースとして2019年のパシフィックコンサルタンツの富山市における官製談合事件が記憶に新しい。この結果同社は2022年10月21日から60日間登録停止処分を受けた。大津市守山市は同社を2月から6ヶ月指名停止にした。滋賀県は同年4月18日の「公募型プロポーザルの公告（「滋賀交通ビジョン」見直しに向けた調査業務委託）」の2プロポーザルに参加する者に必要な資格では、その他のプロポーザルでは記載している3滋賀県物品関係入札参加停止基準による入札参加停止の措置期間中でないこと、『その他の滋賀県の機関が定める指名停止等の基準による指名停止期間中でないこと』の後段部分を、このプロポーザル以降一貫して削除し、応募条件を緩和せざるを得なくなった点は社会の最適化を妨げたケースと言えよう。以下次頁

前項より パネリストが引用したジェイコブズの思想を紐解くと、2つの倫理はどちらが優れているかという問題ではなく、それぞれが固有の目的のために必要なものであり、腐敗は「倫理が欠けている」のではなく、「別領域の倫理が加わる」ことで発生する、というものだ。社会の健全化のためには、この2つの倫理体系の境界を明確に保つことが重要である、と著書で述べている。氏の生涯のテーマは①自動車中心社会への警鐘②行政主導の都市開発への問題提起だ。数十年経った今も、都市計画を担う者の参考書であるのは、2つの倫理が交わる「官民の連携」に含まれる今日的な問題の存在を行政が自覚しているからだ。パネリストは①を発信する意図で発言したことで、図らずも②を掘り返し、この問題を浮き彫りにしたことになる。このフォーラムを通じて滋賀県は「官民連携」と「倫理体系の独立」の両立におけるジレンマの解消を参加者から要求されることになる。

市場も政府も失敗することを前提に、両者の決定的な違いを指摘する。前者は利益と損失の狭間で日々を過ごし、後者は予算の淀みない執行を目標に年単位の計画を立てる。お金を水道水に例えると前者は蛇口を締めることを常に考え後者は時間との兼ね合いで時に緩めることを考える。前者は事業の前に損失が挽回不能になる「撤退ライン」を用意するが、後者はその機能が殆ど無い。滋賀県は事業事業評価制度が無く「撤退ライン」を常備していない。その結果として新幹線栗東駅の迷走、造林公社の経営破たん、少額だがびわ湖レイクフロントセンターの失敗を挙げる。同センターは琵琶湖総合開発の最終局面で国がNTT株の売却益を、閣議決定していた国債の償還からリゾート開発に充てるとしたことに対応して作られた第三セクターだ。これが失われた30年の序章になったのだ。撤退ラインの有無は失敗の修正能力と同義だ。政府は失敗の修正能力が低い。以下次頁

前頁より続き 市場は失敗の都度修正して社会の最適化には至らずとも損失は政府よりも格段に少ないことを参加者は反論コメントをしていた。しかし一瞬の視覚で参加者のコメントを見るよりもパネリストの意見への反論を視覚聴覚両方で聞いた方が参加者の印象には強く残る。多くの参加者から見ると「専門家が実体験も含めて強く言うのだから」と一時のバイアスが掛かると、事後アンケートで交通税が選択肢のトップに来るの自然な流れだ。問題は参加者の反論コメントの印象が殆ど残らず、税以外の選択肢を提案する意見が専門家によって一方的な論破をされたという印象、一時のバイアスが掛かった状態で事後アンケートが取られたままになっていることだ。反論コメントを精査し、数日経つとクーリングオフされて事前アンケートと同一結果になる可能性は極めて高い。その意味でもパネリストは意見に対し反論に終始せず例えば別視点での考えを示すなどの工夫が必要。

以上のように本来合意形成の手段としてフォーラムを開催する筈が、パネリストが交通税反対派をやり込めるという低次元な対立の図式になってしまった事は極めて遺憾だ。本来反論は建設的な代替案の提示とセットでなければならない所、相手の意見にある背景などが見えづらい短文、タブレットでは表面的な「単なる反論」で終わってしまう。パネリストの選考はフォーラム成功の重要な要素であるにもかかわらず、当局は「パネリストと参加者の意見交換」と他人事で、改善の余地を大きく残した。改善点が山積するフォーラムだが、評価出来る点が一つある。2500世帯の無作為抽出者の内40人が参加したという参加率データが取れた事だ。今後も交通税推進派、反対派という二極化した議論から脱却する為に、60万世帯とは言わないが、「集合知メカニズムが機能する」相当数へのアプローチを、今回課題を残した「多様性の担保」と併せ是非前向きに取り組まれたい。

415	-	フォーラムの意見交換会で、パネリスト知事共に「予算は減らせない」と口を揃えた点。下水道の維持は待ったなしの事業だが、それを以て「全て減らせない」と2人揃って断定するのは不適切。パネリストは「シガパークおもてなしプロジェクト」に県費を24億円超使うことを知らない。24億と言えば交通税（1.3倍に膨らませて53億）の半分以上だ。前首相が倍額にした地方創正交付金を消化するために阿吽の呼吸で手を挙げた、全国4位の規模の同プロジェクトだが、公園が快適な方が利用者が増えるなどと安易に考えて都市計画課を中心に国土交通省から半分貰い、初年度7.8億の内3.4億を「公園のサービス向上のインフラ整備」に充てている。交通税と同じ「有料化とサービス向上」の両建ての発想だった。下水道や道路の補強と違い「なくても誰も困らない」予算だ。知事はこれらを掌握していてあろうことか、交通税の露払いとして使ったことを猛省すべき。
416	-	フォーラムの意見交換の場面で司会者が「事務事業評価を出してから税金の話をと怒られてますが、事務事業評価って何ですか？」からの知事の回答で2つ。先ずは参加者から意見を募集して協力して貰った立場で「怒られた」は不適切。主体が運営側になっている。主体はあくまでも指摘をした参加者。参加者への尊敬が無いばかりが事務事業評価を出していない行政側に原因があり指摘を受けていること（自身の至らなさ）を顧みる姿勢がないと幼稚な印象を与える。この場合「ご指摘を頂いた」と素直に反省改善の意思を示さなければ指摘者の意図は間違って会場に伝わり、結果的に指摘者と運営側の対立構造が鮮明になってしまう。そこに発展性は生まれずに、フォーラム後に財源の選択を問うアンケートの際の一時的バイアスに繋がる。一時的バイアスの掛かったアンケートの答えは明日起きたら変わっているかも知れない。
417	-	事務事業評価とは？の問い合わせに対する知事の回答が質問への回答になっていない。事務事業評価は、『自治体が行う事業の「目的」「成果」「効率性」を必要に応じて担当課から独立した評価主体に2次評価をさせるなどして客観性の担保された評価をし、応分の改善・見直しを行う行政管理手法（PDCAサイクル）』である。事業規模に関わらず見直し、撤退の選択肢がある。その事務事業評価を多くの自治体で制度化して、その内容を県民に公開して事業の継続などの判断を直接関与させているので、「滋賀県も実行してから税金の話を」というのが1つ目の指摘。2つ目の指摘は「それを公開せよ」という内容。知事は「事業の中には」と、恐らく「公共事業評価監視委員会」の事を言おうとしたようだが、それらには事業規模での制限がある点で事務事業評価と事なる。またそれらの公開目的を含め本質を承知していないと思う。この点では指摘者の知見に一日の長がある。
418	-	フォーラムでライドシェアで解決できるという意見が出たが、パネリストの慎重過ぎる反応、表現がこの可能性を必要以上に狭めている。ライドシェアは白タクではない。シェアの可能性の議論が欠落してしまった。タブレットで短文でなければ、提案者もライドシェアで全て解決するような粗い内容ではなく、例えば「過疎地など顔見知りが多い社会では、ライドシェアとの親和性が高いので安全性に注意しながら先行して実施し、タクシーとは違った料金面のメリットの確認を行う一方で、都市部における実験を最初は監視付きで行うなど問題点の洗い出しを行い、二次交通のバランスの調節弁となり得るのかの検証を行うことから始めてはどうか？」など具体性を盛り込んだ意見にすればパネリストもここまで頑なにならなかつたのではないか。知事が彦根市の計画を挙げてフォローしていたことはせめてもの救い。
419	-	知事 議員の方へ 交通税を論じる前に各人が議会へ登庁される時 自宅からマイカー以外の方法で出席すれば自分のところの 公共機関がどうなのかよく理解出来るのではないでしょか 鉄道、バスの増便に予算を使用することが本当にいいのか 考えてもらいたいと思います