

NO	章	素案に対する意見
1	1	市町のことを大事にし、市町の声をよくいあげていくべき。
2	1	各市町が実施する地域の創意工夫の取組に反することにならない計画にすべき。
3	1	「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放置していることが甚だ問題。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。
4	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か。
5	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か（市町間の調整、共通の課題の解決、金銭的支援など・・・）。
6	1	上位計画等との位置付けも含めて図示などできないか。
7	2	平日に公共交通を利用する場合と、休日に利用する場合で状況が異なると思うが、このあたりがあまり触れられていない。まず、平日と休日の運行の違いを整理すべき。
8	2	バリアフリーの取組について記述があるが、バリアフリーの状況についての分析がない。
9	3	2040年の暮らしのイメージがわかりにくい。
10	3	地域Ⅱの目指す将来像について「送迎不要」とまで言い切って対応できるか不安。
11	3	便益の試算について、車の維持費に関する滋賀県が用いている根拠と、参考として掲載している富山県の根拠が大きく違っているなど、数字の適正性に疑念がある。
12	3	地域交通がもたらす便益について、経済分野の便益を具体的に示すべき。
13	3	地域交通の充実によるマイナスの影響もある。 プラス面だけでなくマイナス面も記載すべき。
14	3	・P107 地域交通「将来デザイン」 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？
15	4	行きたいときに行きたいところに行けるというのは、地方では地域交通ではなく自家用車。利便さという点では自家用車が優れていることをまずしっかりと押さえるべき。
16	4	都市計画との整合 本文全般について。 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。
17	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。
18	4	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る。
19	4	市が求めているのは規制緩和。規制緩和が課題。

NO	章	素案に対する意見
20	4	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。
21	4	「新たなまちづくり」の単語。 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。そこに人が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する。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と。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。
22	5	事業実施後の5年後の姿（2030年の姿）が見えない。 どんな姿をめざして、そのために5年間に何をするのか。
23	5	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るようですが、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。
24	5	将来を見据え、福祉や教育の視点をもっと計画に反映すべき。
25	5	福祉政策として交通の果たす役割も大きい。交通分野からもしっかりと取組をお願いする。
26	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。
27	5	ランニングコストについても支援できるような制度を検討いただきたい。
28	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。
29	5	事業分類の既存・新規・維持・充実の部分について、既存・新規は両立できるが、維持・充実はそうではなく、誤解を生まないように表記すべき。
30	5	現場からは現状維持に大変な状況で、そこに財源をいただきたい。特に鉄道の維持。これに使えるように進んでいけばいいという期待感がある。
31	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かと再編できないのではないかと。

NO	章	素案に対する意見
32	5	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。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。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する。
33	5	デマンドタクシーを走らせているが、ドライバー不足や台数不足に悩まされている。
34	5	運転士確保のため、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。
35	5	「運転士の確保」について、既存の取組との違いは。 根底的には運転士の給与水準が問題であり、県民の声を聞きながら、体現していくべき。
36	5	県外を跨ぐ広域バス路線についても重要な路線であるが、その視点が抜けているのではないか。
37	5	駅のバリアフリー化や、鉄道の復便が改善されるなら、納得してもらえと思う。
38	5	JRの増便に対する期待は高い。検討もすべき。
39	5	滋賀県の産業界は、JRの便益は受けているけど、それ以外からは受けていないという認識。公共に頼らないから、バスを自前で手配している。そうでもしないと人手が確保できない。企業サイドから言うと、人手を確保するような、核となるラインの増強をお願いしたい。 草津線沿線の企業はストレスが溜まっている。そのままでいいのか。
40	5	・P42 日野高校や八日市高校へのアクセサビリティ 高校の通学地図が挙げられていますが、近隣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。
41	5	・P98 目指す地域交通のサービスレベルによる地域区分図 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。
42	5	本来は事業者が経営の中でやるべきものであるが、公共性を鑑みて税金を取る流れ。2040年代の将来像。滋賀県の人口はどうなっているのか。増える地域もあれば減る地域もある。今よりも極端になっているはず。南部地域の人からすると、利用者が少ない地域でも同じように交通を維持しなくてはならないのか。あるべき姿を明確にしたほうがいい。
43	5	難病患者は、滋賀県立障害者福祉センターを利用します。 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。できる限り自立して行こうとされるため、バスを主にして福祉センターまで行かれます。 ところが、バスの運用時間はお昼過ぎの時間帯が1本となっており、半日利用したいとされる方、体調等で帰ろうとされる方に不便です。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。
44	5	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。
45	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。

NO	章	素案に対する意見
46	5	・P129 路線バス・コミュニティバスの合理化 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、マイカーで近隣の駐車場に止めてバスに乗るとか方法もあります。 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止められるような合理化を検討してほしい。
47	5	自動運転など、各市町では仕組み作りが難しい、新しいものに使うなら住民の理解が得られるのではないかと。
48	5	ビジョンで触れられていた湖上交通や空飛ぶクルマについてほとんど触れられていない。
49	5	バスの運賃を支援したから利用者が増えると考えているのがおかしい。
50	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ない。
51	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。
52	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るが、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。
53	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。
54	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。
55	5	利用者には観光客も含まれる。 県としてプラットフォームを立ち上げ、データの一元化により便利で利用しやすいシステムを構築するMaaSの取組も重要。
56	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る。 滋賀県が主体となって共通基盤を整えるべき。
57	5	MaaSに関する取組に触れていないが、利用者の利便性を高め、利用を増やすためには取組は必要ではないか。
58	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。 ・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。
59	5	「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。
60	6	5年で何ができるのか。KPIの指標そのものが弱いのではないかと。
61	6	基準地価が参考指標に上がっているが、地価は交通の状況だけではなく様々な要因で上下するため、適切なものに変える必要はないかと。

NO	章	素案に対する意見
62	6	設定されたKPIも方針毎に設けられており、大雑把だと感じる。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。県民の納得感に繋がると思う。
63	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。
64	6	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、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おり、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。
65	6	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くなど、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。
66	7	第7章（税に関する記載）は地域交通計画から切り離すべき。
67	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。
68	7	この章に県負担額が明記されていないと県民が勘違いする。
69	7	他の計画は既存の財源の範囲内で策定しているのに、地域交通計画については新たな税を含めて計画にするのはおかしい。
70	7	新たな税を取るために計画を作っている状態になっている。
71	7	新たな税が必要な場合とそうでない場合を分けるべき。
72	7	既存財源の検証が不十分。
73	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になっている。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。

NO	章	素案に対する意見
74	7	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、マイルストーンを設定し、成果を示しながら進めるのが望ましいと思います。地域の対応力強化に向けた施策も必要だと思います。
75	7	新たな税がなければ財源に穴があく。その場合、計画掲載の事業はしないのか
76	7	普通は金があれば、まずはその中で配分を考える。税を徴収するというのではなく。マーケット、消費が減っていく中で、交通事業者を助けるための公費負担もメリハリが必要。
77	7	計画が新たな税の導入を決定するものではないとしながら、新たな税の見直しについての記載があるのはおかしい。
78	7	新たな税について県民の議論が足りていない中、計画に記載するのはおかしい。
79	7	新たな税を含め、財源について市町と十分に調整できていない。
80	7	計画＝税を導入ということではないか。
81	7	税は議決事項であり、それを計画に書くことはおかしい。
82	7	新たな税が納税者たる市民の「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。
83	7	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
84	7	滋賀県に居住、事業を行おうとすると税率が高いという印象が出てくる。他の地域を選択する可能性があるのでは。 一方で、交通機関が先細りしていく実感がある人は、あえて交通の充実した滋賀に移ると判断する人もいると思う。税金が高くなるのは当たり前で、それによって何がカバーされるのかななどを示すべき。 事業者には他の優遇策を示すことで、流出防止や流入をためられることを防止するなどもある必要がある。
85	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。
86	7	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
87	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する。現在市町で取り組んでいるDXなどが列挙されているが、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と。公費で負担する場合は、なぜ公費で負担すべきであること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らぬ。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、新たな税制度を設ける理由や根拠にはならないと考える。

NO	章	素案に対する意見
88	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のか。 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国策で検討すべきと思う。
89	7	「現実的に困難」とあるが、なぜ困難なのかが示されていない。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か？
90	7	県民の財布に手をつ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。
91	7	車利用者への二重課税に反対します
92	7	税の話をするのなら、いくらになるのかまで書かなくてはならないのでは。この事業をやるのならば、税率いくらになるという話になるのか。
93	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性は避けられない。 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。
94	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えます。
95	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。
96	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、税の用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。

NO	章	素案に対する意見
97	7	<p>交通税の導入について</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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）</p> <p>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。</p> <p>せめて、「滋賀地域交通ビジョン」のPDF資料は、動画にさせていただき、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させていただきたい。</p> <p>今不足しているのは、発信力です。</p>
98	7	<p>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。</p> <p>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。</p>
99	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し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、うまくいって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のでしょうか。そういった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、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>
100	7	<p>ただでさえ税金が高く、子供に対する手当等も少ない。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>税金が本当に住民に還元されるのかも不明。</p>
101	7	<p>交通税に反対。</p> <p>交通料金は利用者が負担すべき。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
102	7	<p>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でしょうか？十分に議論の程お願い致します。</p> <p>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いただきます。</p>

NO	章	素案に対する意見
103	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と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。抜本的な見直しを強く求めます。</p>
104	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っ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のでしょうか。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>