

記者各位

市民団体「全国路面電車ネットワーク」では、一昨年のコロナ禍以来、Zoom 会議で毎週議論を重ね、2020.10.6 「コロナ禍後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案」としてまとめ、全国 48 団体の賛同を受けて、各方面に呼びかけております。

参議院選挙にあたり、公共交通政策について、主要政党（自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、公明党、日本共産党、国民民主党）に、郵送にてアンケートを実施しました。（締め切り 7/3，到着順に記載）

回答は下記の全国路面電車ネットワークホームページなどで公開しています。

<http://www.racda-okayama.org/archives/2895>

私達は、地域が持続可能な公共交通サービスレベルを再構築するため、国が交付税措置などを検討することが望まれます。また特に地方の少子化対策として、高校生などの通学定期を公費負担とし、家計や事業者の負担軽減を図り、バリアフリー投資や、デジタル投資は公的負担とする必要があると考えます。

問1（交通弱者の生存権を守る政策）

地方部においては、公共交通の経営が成り立たず、そのサービス低下によるモビリティ喪失への不安が国民の間で高まっています。マイカーを自由に使えない交通弱者の最小限の生活の足を確保するために、国が財政措置をとることに賛成ですか。

【賛成】立憲民主党、公明党、日本共産党、日本維新の会、自由民主党 【反対】無し

問2（交通弱者の生存権を守る政策のうち特別交付税について）

現在、国は特別交付税において自治体が地方バスの運営に要した経費の一定割合を算定のうえ、バス路線の廃止を防ぐ自治体の補助政策を後押しし、生活の足の確保を期しています。この制度について、貴党の考えをお聞かせください。

【さらに手厚くするべきだ】立憲民主党、公明党、日本共産党、日本維新の会

【現状のままでよい】自由民主党 【見直すべきだ】無し 【必要ない】無し

問3（まちづくりのための公共交通整備）

地方都市においてはマイカー依存の進行により、渋滞が深刻になっているほか、都市のスプロール化が進んでおり、生活環境が悪化しています。これらの問題を解決するために、都市部において、鉄軌道を中心としたまちづくりを進めるための国としての地方への補助事業、政策支援を必要だと考えますか。

【必要だ】立憲民主党、公明党、日本共産党、日本維新の会、自由民主党 【必要ない】無し

問4（通学定期負担）

各公共交通機関においては、児童・生徒・学生には割安な通学定期券が発売されていますが、その割引分に対して公的な補填は行われておらず、それ以外の一般利用者が割高な普通運賃や通勤定期で割引原資を負担しており、公共交通料金を押し上げる一因となっております。

通学定期券の割引原資を、国・地方の文教予算から支出することにより、社会全体で支えることとし、あわせて利用者負担の軽減をはかることについて賛成ですか、反対ですか。

【賛成】立憲民主党、日本共産党、日本維新の会 【反対】公明党

【どちらともいえない】自由民主党（当初選択肢としてはありませんでしたか、回答として記入）

自由回答欄（貴党の公共交通政策など）到着順

■立憲民主党

- ・「交通政策基本法」を生かし、地域公共交通が維持され、公共交通が便利で移動が円滑な暮らしを実現します。
- ・鉄道についてはパークアンドライドの環境整備、在来線への支援、税制特例措置の継続、災害時の復旧支援や老朽化施設の大規模改修支援の充実を目指すとともに、バス、トラックなどについては各種渋滞緩和策を実施し、定時性・速達性の向上を図ります。
- ・地域の足を担う低料金でドアツードアのデマンドタクシー（乗合タクシー）やコミュニティバスなど、国の基準の見直しや予算措置で強力に支援します。
- ・人口減少・少子高齢化などに伴う利用者の減少や、コロナ禍により甚大な影響を受けている地域公共交通を支援します。
- ・地域の生活交通を担うバス事業者と離島航路事業者については、今後も利用者の減少などに伴う欠損額の増加が見込まれることから、引き続き支援の継続と十分な予算措置を講じます。
- ・公共交通機関や徒歩・自転車で移動できる都市への転換を図ります。トランジットモールを進め、歩いて楽しめる街、高齢者がゆっくり楽しめる街を目指します。
- ・鉄道やバスなど地域公共交通を安定的に維持・確保できるよう、支援を強化するとともに、自治体の交通政策専任者の配置・育成を進めます。

（特別交付税の普通交付税の移行について）

特別交付税は交付税では捕捉されない特別な財政需要や交付税算定の後に生じた特別な財政需要など、特定の政策や事項について一般財源を補てんする交付税の補完的役割をもっています。特別交付税の算定項目のなかには当該事業が全国的なものとなり、通常の経費とみなされ、交付税に移行する場合があります。2020年度は、「道府県分の地方バス路線の運行維持に要する経費の一部」など7つの項目で特別交付税から交付税の算定に移行し、普通交付税における需要の算定項目に位置付けられました。この間、地域交通（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）の確保に関する特別交付税の交付額は長期的に増加傾向にあり、10年間で約55%増加しています。全国の自治体が共通して抱える重要課題であり、その支援が将来的にも必要不可欠な施策・事業であるとして、地方バス路線の運行維持に要する経費については、総務省が特定地域の財政需要から全国的な通常の財政需要に位置づけた点で注目されます。引き続き、地域公共交通の維持・確保が重要なことから、普通交付税・特別交付税を問わず、自治体財源の拡充強化を進めるべきと考えます。

<https://www.pref.yamanashi.jp/shichoson/documents/shichosondocumentsr1siryou26.pdf>

■公明党

- ・公明党は、人口減少等の影響により厳しい経営状況にある地域の公共交通機関の確保・維持を図るため、まちづくりと一体となった取り組みを推進すべきと考えます。
- 幹線鉄道等活性化事業により、鉄道利用のニーズが高い地方部の路線について、利便性向上のための施設整備に対する支援や、地域公共交通確保維持改善事業による地域の公共交通の利便性の向上等への取り組みを支援します。
- ・地域公共交通と連携し、コンパクトで活力あるまちづくりを構築する立地適正化計画の作成の支援等を行うコンパクトシティ形成支援事業の促進を図ります。
- また、地方創生臨時交付金の活用により、公共交通機関の確保・維持を図るための支援を引き続き講じていきます。

■日本共産党

- ・わが党の公共交通政策は、ホームページの「2022 参議院選挙政策」の「41、交通・運輸」をご覧ください。

■日本維新の会

・基礎自治体の域内交通については、法規制の権限と財源を地方に移譲し、都市部における自転車専用道、高速道路の整備や、地方部における小型モビリティの規制緩和など、地方自治体が各々の地域事情に応じて、域内交通を最適化する取り組みを加速します。

■自由民主党

・感染症の拡大や自然災害、人口減少・高齢化により危機に瀕するバス、タクシー、鉄道等の地域公共交通について、ローカル鉄道のあり方に関する新たな協議の場づくりも含め、多様な主体による共創、事業者と地域との協働等の促進によって、利便性と持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を推進します。

・更に、自動運転等の新たなモビリティも活用して利便性を飛躍的に向上させるため、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入を全国において促進し、公共交通を含めた移動の高度化に取り組みます。

7/3 現在、以上

資料「コロナ禍後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案書」

「コロナ禍後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案」賛同・協力団体リスト

[資料編1～10] は公共の交通ラクダ HP

<http://www.racda-okayama.org/archives/1924>

上記ページ内の”全国 NW パワポ資料 2021/6/21”を参照

「質問状関連資料 2022年6月21日」

<全国路面電車ネットワーク> ■2003年、人と環境にやさしいLRTなどの公共交通整備をめざして結成された情報ネットワーク組織。 ■メンバーは、各地で交通による“まちづくり”に関わり、地方鉄道存続やバスマップ製作などで連携して活動。和歌山電鉄などの存続に寄与。 ■2004年設立の超党派国会議員の集まりである「LRT推進議員連盟」（現「新交通システム推進議員連盟」）と連携し、「LRT法」を研究、「地域公共交通活性化再生法」、「交通政策基本法」制定につながる。 ■2005年からは「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」の開催を主体的に推進

問合せ

全国路面電車ネットワーク運営委員長

NPO法人公共の交通ラクダ（RACDA）会長 岡将男 090-3743-4778 okj165@poppy.ocn.ne.jp