

アンケートへの回答

政党名：公明党

1. 地方都市交通のサービスレベル向上

首都圏・関西圏以外の人口 40 万人以上の都市雇用圏(人口総規模で 4,500 万人)において、鉄道（特に JR）・バスのサービス低下がみられ、深刻な状況になってきているが、COVID-19 以降は顕著になっている。これらの都市圏において、以下の目的を達成するため、運行頻度などの都市交通のサービスレベルを上げる政策の強化と、公的財源の大幅増強が必要である。例えば、都市交通政策の中心となるべき都市圏内の鉄軌道・バス路線のサービスレベルに関して、欧州等で実施されているように自治体が関与できる制度を創設する必要がある。

- ① 渋滞対策・環境負荷低減（例・熊本都市圏の TSMC 渋滞対策など）
- ② 若年層（特に女子）の流出防止・地方活性化
- ③ 都市機能と魅力の向上
- ④ 公共交通運賃等に対する、消費税「軽減税率」制度の適用について検討

【☒賛成☐反対】

意見・提案（自由回答）

みどりの窓口の数の減少や無人駅の数が増加していることなどによるサービスの低下は認識しています。サービス向上のための政策強化は必要であると考えています。

2. 運転手不足対策

廃止・減便を食い止めるため、公共性が高く国家資格が求められることが多い交通系労働者を、「エッセンシャルワーカー」と位置づけた上で、政府・自治体は省庁横断的な予算措置を講じ、給与・待遇向上のための財源を確保する必

要がある。例えば、運転士等の資格所有者の賃金水準を高く設定し、事業者が支払可能な賃金との差額を公的負担する。もしくは自治体が運転士の賃金を負担し、その賃金を交付税措置の対象とする。

【賛成・反対】

意見・提案（自由回答）

交通系労働者の方をエッセンシャルワーカーと位置付けることや、人材確保・人材育成のための予算確保については賛成です。

3. 通学定期割引の行政負担

高校生等の通学にかかる定期券の割引分は、事業者が負担しているため(全国規模で試算すると約1,864億円)、収支を大きく圧迫し、赤字の拡大を招いている。同時に、事業者が割り引いた運賃であっても子育て世代の家計を圧迫している。通学の定期券等の運賃の割引分は、事業者ではなく、交通予算・文教予算・交付税措置等により行政が負担するとともに、更に低廉にすべきである。

【賛成・反対】

4. 公共交通のデータ整備・情報公開の強化

公共交通政策の透明性確保に必要なオープンデータの整備が、欧米に比べ極端に遅れている。時刻表や位置情報等のサービス情報や利用者数・収支等の実績について、データの迅速な整備・公開を全事業者に義務付ける制度(EU並みに)とすべきである。また、国・自治体はこのデータを迅速に活用出来る体制のもとに都市交通政策や地域交通政策を立案し、実行すべきである。

【賛成・反対】

意見・提案（自由回答）

鉄道統計年報等のデータはオープン化されているものの、公開までに時間を要するという点について改善の余地があると考えます。

5. ガソリン補助拡充だけでなく走行距離税を主体とした交通全体に対する財源に転換すべき

ガソリン価格高騰に対する補助金累計は既に 9 兆円にも及ぶ（参考：全国のバスをすべて無料にした場合の支出年間約 7000 億円）。ガソリン代補助は富裕層にも及び、逆進性も高く、脱炭素の潮流にも反する。電気自動車はガソリン税を負担せず、道路施設維持のための負担の公平を図る観点からも、今後暫定税率・消費税二重課税問題の是正のみならず、「走行距離税」を主体とした税制への切り替えなど、交通全体に対する財源のあり方を抜本的に転換するべきである。

【 賛成 ☒ 反対 】

意見・提案（自由回答）

走行距離課税が導入されている国もあると承知しておりますが、自動車が日常生活に不可欠な地域にお住まいの方々や、我が国経済や地域の足・観光の足を支える「エッセンシャルワーカー」としてのバス・タクシー・トラック事業者等の負担が大きく増えることも想定されることから、慎重な検討が必要だと考えます。

6. 公共交通には「独立採算制」ではなく公費を投入しサービスレベルを向上すべきである

公共交通は広範囲な外部経済効果を持つにもかかわらず、日本では「独立採算」が原則である事によって、地方のサービスレベルは向上しないことで、車依存により都市部では渋滞が解消せず、免許を持たない世代には移動しにくく、ますます住みにくい街となって空洞化が進み、東京一極集中を加速させる要因にもなっている。世界の多くの国では、行政の責任の下でサービスレベルの向上を図っており、利用者が大幅に増加し、住みやすく、賑わいや経済の活性化が見られる国も少なくない。わが国も、公共交通は「公共サービス」であると位置づけて、行政の責任の下で、公費を投入する枠組（例：欧州の PSO（公共サービス義務）に準じた制度等）に変える必要がある。

【 ☒ 賛成 ・ 反対 】

意見・提案（自由回答）

「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」が2020年に施行され、乗合バス事業者が国土交通大臣の認可を受けたうえで共同経営が可能となり、熊本市等において実施されていると認識しています。行政がコミットした地域運送サービスの持続的な維持は必要であると考えます。

7. その他、交通政策に関し、貴党における考え方など、ご自由にお書きください。

地域住民の「移動の足」である地域公共交通について、利用者目線に立った再構築を図り、利便性を向上させ、地域活性化につなげていくことが大切であると考えます。

事業者の賃上げや働き方改革などを推進するとともに、若者や女性、外国人材を含め、担い手の確保を進めていきます。

また、国土交通省「交通空白」解消本部の「取組方針2025」に基づき、公共・日本版ライドシェアの普及、自治体への十分な財政支援などを強力に進めます。

さらに、通院やお買い物など「生活の足」としても期待される自動運転を推進し、MaaS（マース：検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の活用など交通サービスの高度化に取り組みます。

加えて、地域の多様な関係者による連携・協働を促進し、地域公共交通計画のアップデートを進めるため、関係府省庁による支援を促進すべきと考えます。