

主要政党 政策アンケート担当者御中

参議院議員選挙における各政党に対するアンケート v5

全国路面電車ネットワーク

○趣旨

我が国の公共交通は、民間事業者の手により、行政の各種補助に拠らないことを原則とした交通機関となっています。その原則は、長らく続いた右肩上がりの人口と経済の時代に有効だった収益システムが踏襲されてきているものですが、今日、各種問題が引き起こされています。

前回の衆議院議員選挙においても各政党にアンケートをお願いしましたが、今回の選挙までの間にも、特に都市交通政策およびその現場において新たな問題が発生しており、国政における早急の議論・行動・解決は待ったなしの情勢です。

今回も各政党に対し、我が国の都市交通を中心とした関連政策に関し、アンケートを取る形で問わせていただければと思います。

ご多忙のなか恐縮ではございますが、ご回答いただければ幸いです。

・今回のご回答につきましては 7 月 10 日までに以下の送付先又はメールアドレスまでご送付ください。
pdf ファイル、テキストは <https://racda-okayama.org/archives/5025> にあります。

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会長)岡将男

〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F

E-MAIL : okj165@poppy.ocn.ne.jp

FAX:086-224-0537 TEL:090-3743-4778(岡将男)

HP: <http://www.racda-okayama.org/>

※送付されましたご回答につきましては、全国路面電車ネットワーク加盟団体のホームページに各党比較検討の形で一部加工の上、掲載・公開いたしますのでご了承ください。

＜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。和歌山電鐵などの存続に寄与。■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。■現在、全国で約 80 団体が参加。

※↓資料

[衆議院議員総選挙各政党アンケート\(回答\) | NPO法人 公共の交通ラクダ\(RACDA\)](#)

[公共交通とまちづくり](#)

政党名：立憲民主党

以下 7 項目について、貴党の賛否及び意見・提案をお聞かせください

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】

意見・提案(自由回答)

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た地域公共交通への支援を拡充すべきです。

環境負荷の少ないコンパクトシティの形成など、まちづくりと交通を一体的に考え、誰もが安全に安心して移動できる環境の構築や脱炭素社会の実現に向け、公共交通を軸とした総合交通体系の構築や計画立案を図ります。まち全体の低炭素化を推進するため、路面電車からLRT(次世代型路面電車)への転換やITS(高度道路交通システム)の普及に努め、自動車流入規制・ロードプライシング(通行の有料化)の在り方の検討を進めます。

公共交通の需要拡大のためには、運賃設定も重要であると考えます。欧州では、公共交通に対して多くの公的支援がなされていることから、日本でも公的支援を拡大することによる低運賃化の方策をしっかりと検討すべきであると考えます。

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】

意見・提案(自由回答)

立憲民主党は、運転士・乗務員など交通労働者の地位向上を明確に掲げており、「移動の権利」を守るためには省庁横断で人材確保と待遇改善に取り組む必要があると考えます。交通労働者をエッセンシャルワーカーとしての位置付け、その賃金への公的支援を拡充すべきであると考えます。

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】

意見・提案(自由回答)

こども政策・教育支援の一環として、通学交通費の軽減はきわめて重要です。立憲民主党は「教育の無償化」や教材費などの隠れ教育費の負担軽減を政策として掲げています。通学定期の割引分を公費で支えることは、子育て支援と地域交通維持の両面で合理的な政策です。文教・交通双方の予算措置により、家庭の経済的負担を減らしつつ事業者の収支改善にも資する制度が必要です。

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】

意見・提案(自由回答)

公共交通の透明性と利便性向上のため、事業者にデータ公開を義務付け、国や自治体もそれを活用できる体制整備が必要です。

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】

意見・提案(自由回答)

まち全体の低炭素化を推進するため、路面電車からLRT(次世代型路面電車)への転換やITS(高度道路交通システム)の普及に努め、自動車流入規制・ロードプライシング(通行の有料化)の在り方の検討を進めます。2050年までにカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)を達成できるよう、脱炭素の技術革新・技術開発を税制面からも強力に支援し、税制全体の見直しの中で炭素税の在り方を検討します。

今後は、公共交通の維持のためにどのような税制や支援策が必要か、具体的に検討を進めます。

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」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】

意見・提案(自由回答)

立憲民主党は、地域公共交通の持続可能性を高め、移動の権利を保障するとともに、交通従事者を支援し、人と環境負荷軽減を重視したモビリティを目指します。エネルギー事業、公共交通事業、上下水道事業等を一体的に運用することにより、自治体が運営する事業の安定化、サービス向上を実現します(日本版シュタットベルケ＝ドイツにおける地域のさまざまな公共サービスを担う事業体の日本版)。

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。

徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の交通手段が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携する中で、国民が交通手段を自由に選択し、円滑・安全に利用できる環境を目指します。

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た地域公共交通を支援します。

「バリアフリー法」に基づき、道路をはじめ、あらゆる交通機関で整備の水準を高め、バリアフリー化をさらに推進します。「交通政策基本法」を生かし、地域公共交通が維持され、便利な公共交通により円滑な移動ができる暮らしを実現します。