

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) 岡將男

〒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 (岡將男)

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 L R T 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「L R T 推進議員連盟」(現「新交通システム推進議員連盟」)と連携し、「L R T 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。

(アンケートは次ページからお答えください)

政党名： れいわ新選組

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 ☐ 反対 】

意見・提案(自由回答)

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)

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 】

意見・提案(自由回答)

(次ページに続きます)

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 ・ 反対 】

意見・提案（自由回答）

個人情報保護が大前提ですが、EU 並みの制度には賛同

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 】 どちらともいえない

意見・提案（自由回答）

現時点では安易な走行税の導入でEVの普及をおくらせるのはよくないと考える

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 ・ 反対 】

意見・提案（自由回答）

公共交通は地域の生活の存続に必要不可欠

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。

添付資料

■今回のアンケート・パワーポイント資料

■2025年衆議院議員総選挙の各党アンケート集計結果