

全国路面電車ネットワーク

参議院議員選挙における各政党に対するアンケートへの回答

日本維新の会

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）

基礎自治体の域内交通について、法規制等の権限と財源を国から地方に移譲し、都市部における自転車専用高速道路の整備や、地方部における小型モビリティの規制緩和など、地方自治体がおのの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させたい。

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）

不採算路線等を補助金で延命することは本来のイノベーションを阻害する上に税支出の拡大につながり、他の福祉政策を圧迫する。無人運転の早期実装やライドシェアの解禁など、地域住民のペインを捉えた上で採算事業化できるようイノベーションの加速を支援することが、真の高福祉社会につながる。

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 】 どちらとも言えない

意見・提案（自由回答）

「子育ての無償化」の観点から、子どものために使われる大規模な財源を確保することを目指し、GDP の一定割合を必ず子どものために配分すべきと考えている。一方で、通学定期割引の行政負担も選択肢の一つであるものの、どの様な支援がもっとも住民ニーズに合致するのかは、住民に近い基礎自治体において地域ごとに決定されるべきである。

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）

公共性の高いデータについては、「オープン・バイ・デフォルト」の理念の下、特段の理由のない限り公開し、自治体や企業、研究機関などが共有し活用することで、より快適で効率的な社会を構築していくべきと考える。

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：全国のコスト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 】 **どちらとも言えない**

意見・提案（自由回答）

いわゆるガソリン暫定税率（当分の間税率）について、揮発油税及び地方揮発油税の税率の特例を廃止し、地方自治体への財源措置を行った上で、軽油引取税を含めて全て廃止すべきである。

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）

以上