

全国路面電車ネットワークへの回答案

日本共産党

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

回答：【賛成】

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。

回答：【賛成】

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。

回答：【賛成】

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。

回答：【賛成】

意見・提案（自由回答）：この間、鉄道会社が赤字ローカル線の廃止方針を打ち出す際、当該区間での赤字分のみの情報を開示し、全体の収支を公開しない対応をしているなど、収支等の輸送実績についての情報公開を恣意的に運用している例もあり、趣旨に賛同します。

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べきである。

回答：【賛成】

意見・提案（自由回答）：交通全体に対する財源のあり方を転換すべきという趣旨に賛同します。日本共産党は、財源を確保するために、フランスの事例などを参考に、JR など大手事業者等からの拠出による「地域公共交通を守る基金」の創設を政策としています。

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。

回答：【賛成】

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。

回答：【交通・移動の権利を保障し、安全を大前提に公共性を重視した交通政策に転換し、人と環境に優しいまちづくり・交通体系を目指します。

公共交通が危機に直面しています。地方の過疎化の進行や、地域社会の高齢化、人口減少、新型コロナウイルスの経験、気候危機問題など、交通を取り巻く社会経済情勢によって、これまで住民の足となってきた鉄道・バス・フェリーなどの路線廃止が相次ぎ、地域公共交通が衰退しています。自家用車を利用できない高齢者等、移動が大きく制限される「移動制約者」も増加しています。無秩序な郊外型開発や大型店舗の撤退による都市のスプロール化、中心市街地の“空洞化”がすすみ、“買い物難民”を発生させるなど交通弱者の日常生活を困難にしています。

自民党政権のもとで進められてきたモータリゼーション推進、自動車優先・道路偏重の交通政策が、道路公害の発生や、地域公共交通の衰退など様々な弊害をもたらしたことは明らかです。

同時に今、進行しているのは、赤字、採算性を理由としたローカル鉄道やバス路線の減便、廃止です。

JR 西日本、東日本は 22 年に、輸送密度 2000 人未満の路線を相次いで発表しました。これらの路線は「100 円儲けるのに数万円かかる」などと、その赤字ぶりを強調し、赤字ローカル線がお荷物であるかのような宣伝をしました。この JR 旅客各社の主張と歩調を合わせるように、自公政権は、23 年の国会で、ローカル鉄道の廃線に道を開く地域公共交通活性化再生法の改悪を強行しました。

バス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響で乗客が激減したことにより、多くのバス運転者がハンドルを手放し、5 類に移行した後もドライバー不足は解消されず、地方部だけでなく都市部においてもバス路線の減便、廃止が相次いでいます。

2021 年 5 月 28 日に閣議決定された「第 2 次交通政策基本計画」(2021 年度～2025 年度)でさえ、「交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」と、かつてない危機感を表しています。もはや事業者任せでは、公共交通を維持・確保・活性化することは不可能です。

ところが自公政権は、住民に身近な公共交通には十分な対策を取らず、国際競争力強化を口実に、「高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モータルコネクトの強化、航空ネットワークの維持・活性化を推進」(骨太方針 2025) など、相変わらず財界・大企業に奉仕する交通インフラの大規模開発事業に邁進しています。

交通は、人やモノの交流や活動を支え、国民生活にとって欠かせないものであり、住民に身近な公共交通を維持・活性化・再生する交通政策に切り替える必要があります。

——自動車優先・道路偏重の交通政策、財界・大企業奉仕の大規模開発優先の交通インフラ整備を根本的に見直し、住民の足を守り、人間を優先した政策に転換します。】