

クルマ問題と交通政策に関する政党アンケート ～ 2009年総選挙にあわせ政策を問う～

2009年7月27日 クルマ社会を問い直す会

1. 歩行者・自転車利用者の安全・安心

交通事故死者が減ったと言われる半面、昨年度だけで見ても阪神淡路大震災の犠牲者に相当する被害者・犠牲者を毎年出し続けているような状況で、事故件数も高止まっています。特に昨年度は歩行者・自転車乗車中の交通死者が半数近くにのぼり、先進国では例を見ない異常事態が続いていますが、これは安易なクルマの使用を是認する社会のツケが、クルマに乗らない選択をする歩行者・自転車利用者に転嫁されているという、極めて理不尽な実態があることを表しています。

自動車が歩行者を殺傷する「事故」は後を絶たず、最近報道されただけでも、生活道路において暴走自動車が子供を轢き殺す、歩道で信号待ちをしている人を危険運転のクルマが轢き殺す、歩道に乱入したクルマが歩行者をはね飛ばす、といった凄惨な事件が頻発していますが、繰り返されるこれらの「事故」も、都度反省をし、下記のような対策がきっちり取られていれば防げたものが多いと指摘されています。

1-1. 通学路の安全確保

歩車分離されていない全ての通学路において、速度制限の強化やハンプ等を用いて自動車が速度を出せない構造にすること、交差点を歩車分離信号にすることなどによる安全性向上策が有効と指摘されています。こうした施策をどう評価されますか。

賛成

理由：

反対

1-2. 生活道路の交通規制の在り方見直し

自動車の走行速度が30km/hを超えると、交通事故被害者（歩行者・自転車）の重体・死亡に至るリスクが急激に高まることが知られています。生活者の安全・安心を確保するため、全ての繁華街・住宅街の道路を30km/h以下に制限することが有効と指摘されていますが、この施策をどう評価されますか。

賛成

理由：

反対

1-3. ドライブレコーダーの普及

自動車交通事故の原因究明と抑止に効果があり、しかも比較的安価（現在実施されている「エコカー」補助金の1/3程度）に搭載が可能なドライブレコーダー（事故発生前後の映像・運転操作等を自動的に記録する装置）が、営業車への導入は進んできましたが、自家用車への導入がいっこうに進みません。普及させるための具体策を持っていますか。

ある

具体的に：

ない

1-4. ITS等による安全対策

ITS等の新技術を活用した制限速度・信号遵守システムや、酒酔い運転防止システムが実用段階に入っています。これらの装備の普及・義務化や、道路側の関連インフラ整備などをすすめるための具体策を持っていますか。

ある

具体的に：

ない

1-5. 交通事故対策

貴党では、歩行者・自転車利用者が被害者になる交通事故をなくすための具体的な政策をお持ちですか。なお、上記以外の具体策をお持ちでしたら当欄にご記入ください。

<input type="checkbox"/> ある	具体的に：	
<input type="checkbox"/> ない		

2. 環境・公害・エネルギー問題の改善

京都議定書後の地球温暖化対策を決めるCOP15の開催を控え、また今後の私たちの生活を持続可能なものにするためにも、枯渇に向かう石油に頼らない社会の仕組みづくりが求められています。

交通部門は国内のエネルギー消費量の2割を占め、そのうち自動車が9割を占めています。特に1990年比で5割以上も増えた自家用乗用車いわゆる「マイカー」は、平均わずか1.5人を運ぶために1tもの塊を動かす必要があるため、そのエネルギー消費量は鉄道の10倍、路線バスの3-4倍にのぼり、いわゆる「エコカー」への切り替えては莫大な費用がかかる割りに僅かな効果しか見込めないことから、まずはクルマを減らして鉄軌道・バスや自転車の利用を増やすことが必要であると指摘されています。

また、工場排煙への環境対策が進む半面、自動車排ガス対策は進まず、特に自動車走行量が増えたことによる公害が深刻度を増しています。喘息罹患者数が急増し続けており、特に幹線道路沿いの健康被害が著しく顕れるなど、自動車排ガスによる公害がますます深刻になっています。

2-1. クルマ以外の交通手段への転換促進策

日常生活におけるクルマ依存が、渋滞や環境、健康などへの悪影響を及ぼすことから、たとえばロードプライシング（渋滞課徴金など、あえてマイカー利用を選択する者の負担を引き上げる施策）やモビリティ・マネジメント（情報提供などによりマイカー以外の利用をすすめる施策）など、マイカーから公共交通や自転車、徒歩などへの転換をすすめるための政策が提案されています。このような、過度なクルマ利用を減らすための具体策を持っていますか。

<input type="checkbox"/> ある	具体的に：	
<input type="checkbox"/> ない		

2-2. 貨物輸送のモーダルシフト

現状では陸上貨物輸送の9割を自動車が占めていますが、中長距離は鉄道などを、末端部は台車や自転車などを活用することで、貨物自動車を減らすモーダルシフトをすすめる必要があります。そのための具体策を持っていますか。

<input type="checkbox"/> ある	具体的に：	
<input type="checkbox"/> ない		

2-3. クルマの総量を減らすための施策

道路整備を進める理由にはよく「渋滞解消」や「環境対策」が挙げられていますが、需要管理がされてこなかったため、結果として道路整備により便利になった自動車は走行量が増え、1990年から2007年まで自家用乗用車から排出されるCO₂が5割増になるなど、自動車が原因となる環境問題や渋滞は悪化し続けてきました。このような問題を解消させるためにはクルマの走行量そのものを減らすための政策が必要と考えられますが、そうした政策を持っていますか。

<input type="checkbox"/> ある	具体的に：	
<input type="checkbox"/> ない		

2-4. PM2.5（微小粒子状物質）への環境基準の設定

自動車や工場などから排出され、呼吸器はもとより循環器系疾患の原因にもなると指摘されている微小浮遊粒子状物質（PM2.5）への環境基準設定の議論が進んでいます。今のところ年平均値で15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ （米国が採用する、死亡リスクが高まる水準）かそれ以下の環境基準設定が検討されています（中央環境審議会大気環境部会 答申案）。この環境基準設定に賛成ですか。

また、WHOでは同10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ （健康リスクが高まる水準）をガイドラインとしています。日本の環境基準

の思想に照らし、適切だと考えられる水準がありましたらご記入ください。

賛成

適切な基準：

反対

2-5. 自動車諸税を自動車の外部費用課税と位置付けること

自動車関連税（自動車税、重量税、ガソリン・軽油・LPGへの課税）の大部分は、昨年度までは「道路特定財源」と言われ、税収をすべて自動車利用者の便益向上に使う仕組みになっていました。反面、自動車の利用が周囲に及ぼす影響（健康被害や地球温暖化など）については考慮すらされず、たとえば喘息などの公害病を患った人の半数は仕事を失い、苦しい生活を強いられる上に医療費なども負担させられてきました。

このような実情を踏まえ、自動車への課税は外部費用課税であると明確に位置付け、その課税を強化するとともに、公害や交通事故等の被害者への補償、および抜本的な環境対策（公共交通の利用促進など）を行う必要があると考えられますが、これに賛成ですか。

賛成

理由：

反対

2-6. 環境・エネルギー対策

貴党では、自動車が原因となる大気汚染・騒音・振動などの環境・エネルギー問題を抜本的に改善するための政策をお持ちですか。なお、上記以外の具体策をお持ちでしたら当欄にご記入ください。

ある

具体的に：

ない

3. 公共交通・自転車利用環境の充実

道路上の安全・安心や環境にやさしい生活を実現するためには、クルマに依存しない生活ができる環境整備が欠かせませんが、道路が税金で造られる半面、同じく私たちの生活を支えている鉄軌道や路線バスには厳しい独立採算が求められ、郊外はおろか都市部ですら路線の縮小・廃止が相次いでいます。

また、環境にやさしく、適切に使えば安全性も高い自転車についても、走行空間の未整備や誤った利用（歩道走行や逆走など）が問題になっています。

さらに、エネルギーの大量消費を前提とする自動車利用を減らし公共交通や自転車の利用を促進する政策を実施することで、域外への所得流出を減らし、可処分所得の増加や地域経済の活性化に有効との指摘もあります。

3-1. 地方鉄道や路線バスの再生

存続の危機に瀕した地方鉄道や路線バスの再生・活性化が全国的な課題となっており、たとえば鉄軌道では上下分離（軌道や駅などの設備にかかる費用は公共部門が負担し、運行・サービスは民間が提供する）の導入などが、路線バスでは運行費補助の強化などが必要と指摘されています。このように地方鉄道や路線バスの廃止を防ぎ再生させるための具体策をお持ちですか。

ある

具体的に：

ない

3-2. LRT・BRT・コミュニティ交通の導入促進

公共交通の利用者を増やすために、幹線には快適で便利なLRT（次世代型路面電車）・BRT（バス高速交通）の、末端部にはきめ細かなコミュニティ交通の導入が期待されていますが、法規制や財源などの壁が立ちはだかっています。これらの普及促進のため、既存車道の再配分をはじめとする導入空間や財源の確保、法整備などを含めた具体策をお持ちですか。

ある

具体的に：

ない

3-3. 自転車の適切な活用

自転車が本来持つ安全性や利便性を発揮させるためには、自転車の車道走行の徹底や、既存の車道に自転車レーンを確保することなどが求められています。そのための具体策をお持ちですか。

<input type="checkbox"/> ある	具体的に：	
<input type="checkbox"/> ない		

4. 総合的な交通政策

私たちの毎日の生活に欠かすことのできない交通において、上記のような様々な問題が噴出していますが、その改善はいっこうに進みません。こうした問題を改善してゆくためには、自動車単体など個別の改善では限界があり、総合的な交通政策が求められています。

たとえば、早くからクルマ社会の弊害を経験し、近年急速に改善が進む欧州では、道路上での優先順位を

「子供・車椅子など>歩行者>自転車・公共車両（路線バスなど）>貨物自動車>自家用乗用車」

であると確認したからこそ、人にやさしい市街地形成や、LRT・貸し自転車の導入などの分野横断的な施策を進められたのだとも言われています。

4-1. 交通権

クルマに乗らない・乗れない人を含めたあらゆる人に、日常生活に必要な移動を保障する観点から、交通権の保障を定めた法律が必要との意見があります。このような法整備をどう評価されますか。

<input type="checkbox"/> 必要	具体的な内容や理由：	
<input type="checkbox"/> 不要		

4-2. 「高速値下げ」への評価

今春より実施された「高速道路料金の大幅引き下げ」により、JR旅客各社の鉄道利用者が未曾有の減少を記録した他、地方鉄道や高速バス、フェリーなどにも深刻な悪影響が出ており、特に週末の高速バスは渋滞に巻き込まれて実質機能不全に陥っています。この政策を総合的な交通政策の観点からどう評価し、今後どう対応されますか。

<input type="checkbox"/> 良い	今後の対応：	
<input type="checkbox"/> 悪い		

4-3. マイカー優遇策（「エコカー」減免税、補助金）への評価

実質的にマイカー利用のみを有利にしている「エコカー」減免税や補助金などの優遇策は本当に「エコ」なのか？という指摘が相次いでいます。この政策を総合的な交通政策の観点からどう評価し、今後どう対応されますか。

<input type="checkbox"/> 良い	今後の対応：	
<input type="checkbox"/> 悪い		

ありがとうございました。

クルマ社会を問い直す会 代表 杉田 正明

〒162-0825 東京都新宿区神楽坂2-19 銀鈴会館506 生活思想社内
[URL] <http://toinaosu.org/> [E-mail] kstn@red.zero.jp [FAX] 03-5261-5931 (担当：井坂)

※本質問書へのご回答は**8月4日（火）**で一旦締め切り、その時点での集計結果を報道機関向けに発表させていただきます。また、その後いただいたご回答は随時ホームページで追加報告をさせていただきます。

※本質問書およびいただいたご回答（ご回答の有無、時期とその内容）は、多くの皆さんの政策判断にお役立ていただけるよう、当会ホームページ <http://toinaosu.org/> や報道発表などを通じて公開させていただきます。

※自由回答欄が不足する場合は、適宜、別紙などをご用意いただければ幸いです。