

交通政策についての公開質問 回答結果

「賛成」ならば◎、「検討したい」ならば○、「回答保留」ならば△、「反対」ならば×

クルマ社会を問い直す会が望む政策	民主党	自由民主党	公明党	みんなの党	日本維新の会	日本未来の党	社会民主党	日本共産党	国民新党	新党改革	新党大地
交通基本法											
理念の明確化											
1. 交通においては、安全、生命・健康の保持を最優先することを明記する		○		コメント	○			◎	○		
2. 交通安全においては、物理的に弱い立場にある歩行者を最優先し、次に自転車を優先することを明記する		○			○			◎	△		
3. クルマを利用できない状況下にある交通弱者・移動制約者の交通・移動の可能性を保障するために、公共交通を私的交通に優先させることを明記する		△			○			◎	○		
交通事故防止											
交差点の歩車分離信号化											
4. 横断歩道がある交差点における信号をすべて歩車分離信号とする		△			△			○	△		
速度の抑制											
5. 制限速度の標識がない道路の最高速度（法定最高速度）を現在の60km/hから30km/hに引き下げる（30km/hを超える速度を認める場所については、それぞれ当該の標識を設置する）		△			△			◎	×		
通学路における安全の確保											
6. 通学路の指定がなされている道路については、30km/h以下の速度規制を行う		○			△			◎	△		
7. 通学路については、十分な幅員のある歩道（2m以上）を設けかつ車道上にハンプを設けるか、それが出来ない場合は、登・下校時間について自動車通行禁止とする		○			△			◎	×		
免許制度の改善による不適格判定の厳正化											
8. 運転時に正常な運転を困難にする可能性がある身体的疾患を有している者に対しては免許を交付しないものとする。このためそうした疾患についての情報を調査整理し判定基準を明確にし、医療機関による検査診断を義務づけるものとする		○			◎			○	○		
9. 運転免許の取得時及び更新時においては、道路上に起きえる各種の事態を再現できる運転シミュレーター		○			○			◎	○		

ていない道路については、20km/h以下の速度規制を行う													
20. 下記自転車走行環境の整備施策（24, 25, 26）の実行を前提に、歩道における自転車走行については、13歳未満、70歳以上および身体の不自由な人を除き、全面的に禁止する（3m以上の幅員を有する歩道においても）		△			△			◎					
歩行環境の改善													
21. 横断歩道橋、横断地下道が存在する場所においても、地表平面上で（迂回することなく）横断できるよう横断歩道を設置する		△			△			◎	△				
22. 歩道に接続する建築敷地と車道との間において、クルマ乗り入れのために歩道を車道側に傾けている場所については、平らな歩道にする		△			△			○	○				
23. 歩道および路側帯への自動車の駐車・停車は、緊急やむを得ざる場合を除き、全面的に禁止とする		△			△			◎	△				
自転車走行環境の整備													
24. 歩道があり、車道の車線分離がなされている道路においては、特段の事情がない限り車線を削減してでも（一方通行化を含む）自転車レーンを設けることを目指す		△			○			◎	△				
25. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない車道においては自転車＞自動車の順で交通を優先することとする		△			○			◎	△				
26. （歩道がある道路において、）自転車レーンが設けられていない場合においては、自転車走行の安全性を高めるため、車両の最高速度を20km/hに制限する		△			△			◎	×				
自転車利用者への交通ルールの周知徹底													
27. 自転車が守るべき交通ルールについて、テレビを使った広報を徹底して行う		○			○			◎	○				
28. 自転車の逆走を減らすため、車道の端に逆走禁止マークを描き込む		△			△			◎	○				
自動車排ガスによる喘息患者の削減													
29. 喘息の1つの原因と考えられるディーゼル排気微粒子の削減のために、環境基準が定められたpm2.5について、汚染状況を測定する体制を全国で早急に整備する		○			◎			◎	○				
30. pm2.5の自動車からの排出を削減するために、排出基準を早急に制定する		○			◎			◎	○				
公共交通													
自治体による公共交通保障計画の策定と国によるバックアップ													

31. 自治体は住民に対する（ナショナルミニマム及びシビルミニマムとしての）公共交通保障計画を都市計画や集落計画と整合させて策定するものとする		△			○			◎	△		
32. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの軌道敷・路盤・レール・架線・駅・車両等設備費及びその維持補修費については、経営体から要請があれば国が3/4～全額負担するものとする		△			×			○	△		
33. 公共交通保障計画に位置づけられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの人件費・エネルギー費等運営費については、経営体から要請があれば国が1/4～3/4負担するものとする		△			×			○	△		
路面電車の普及											
34. 太平洋戦争終了当時路面電車が存在した場所においては、路面電車の導入空間の確保に問題がない場合がほとんどであろうから、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて路面電車の復活を推進する		△			△			○	△		
35. 人口20万人以上の都市においては路面電車導入の可能性について調査検討を進めるものとする。その際、導入空間の確保が困難な場合、単線運転による導入の可能性についても調査検討するものとする。		△			△			○	△		
道路建設											
道路新設の見直し											
36. 人口減少時代に入り、既存の道路や橋梁などの維持管理も困難を増す中、道路拡幅および新規の道路建設は、都市計画道路も高速道路も原則、見直す		△			○			◎	△		
自動車税制											
外部費用・社会的費用をも踏まえた課税の強化											
37. 道路整備・維持費用については、自動車関連諸税でそのすべてを賄うこととする		△			×			△	×		
38. 自動車関連諸税で賄えていない道路整備・維持費用分に加えて、自動車交通事故による損害（自動車利用者が負担する損害保険でカバーされない部分）、自動車排気ガスによるぜんそくなど健康への損害、自動車騒音による損害、自動車から排出される温暖化ガスによる温暖化の損害、道路建設による景観や生態系破壊の損害など、自動車利用者が負担していない外部費用・社会的費用が多額に上ると推計されることを踏まえて、自動車関連諸税の強化を図る		△			×			◎	×		

39. 自動車取得税および重量税について減免する方向での見直しは行わない		△			×			◎	×		
--------------------------------------	--	---	--	--	---	--	--	---	---	--	--