

クルマ社会を問い直す会御中

杉田正明 様

前略

2019年参議院議員選挙に際しての公開質問に以下の通りお答えします。今後ともよろしく
願います。 敬具

2019年6月19日

日本共産党中央委員会 政策委員会

アンケートへの回答

- 1、歩行者の横断が一定数見込まれる全ての交差点に歩車分離信号を設置する。円滑な自動車交通の確保より、歩行者の安全確保を最優先する。

賛成。

大津市でおきた園児がまきこまれた事故など、交差点の総点検と防護柵の設置なども提案しています。国会でも、わが党議員がこうした立場から質問し、提案しています。

- 2、片側2車線以上の道路においては、車線を減らしてでも自転車専用レーンを設置する。円滑な自動車交通の確保より自転車の安全、安心確保を優先する。

賛成。

自転車活用促進議員連盟に加入して、超党派で要求をしているところです。

- 3、ごく近い将来までに、すべての自動車に、衝突防止装置、制限速度遵守装置、信号遵守装置、一時停止遵守装置、酒酔い防止装置、アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置を搭載することを義務付ける。自動車メーカーが、事故を起こさない、もしくはそれに近い自動車しか販売できない仕組みにする。

賛成。

自動運転に備えた法改正が国会に出されました。車両の安全確保については、道路運送車両法の改正が行われ、安全技術の向上などを求めました。まだ技術的に完成しておらず義務付けそのものが困難な状況ですが、技術が完成すれば実施は当然のことです。

- 4、自動車運転免許の取得及び更新に際して、厳しい実技試験及び筆記試験（法規など）の実施と、厳しい認知症検査および発作を引き起こす可能性がある病気の病状・管理状況についての検査を実施し、運転不適格者を積極的に見つけ出し、免許停止に導く。運転免許なしには生活が成り立たない状況があろうとも、運転不適格者が引き起こす交通事故を無くすことを優先する。

賛成

事故を無くすために、自主的な免許返納、一定の検査や更新の厳格化も必要です。運転しなくてもよい環境をいかにつくるか、公共交通の整備をはじめ、そうした環境を整えるための行政の責任が求められます。

- 5、赤字の公共事業体から申請がある場合、国は、設備の一定割合での補助を行うのみならず、運営費についても一定割合での補助を行う制度を作る。鉄道・バスなどの公共交通は道路と同様な社会基盤であり、地方自治体が関与するのは当然だが、そののみならず国もナショナルミニマムとして一定水準の確保を担う制度を設ける。

賛成。

EUなどは、公共交通は行政の責任として位置付けて、財政的な支援構造をとっています。“赤字はあたりまえ”としての対応です。私たちの党としては次のような政策をもっています。民間事業者任せではなく、国、自治体が責任を持ち、赤字を補うための公共交通基金（ファンド）を作り、財源を確保するようにします。