

交通政策についての公開質問

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
1. 交通政策基本法 人命最優先理念の明確化		
安全最優先		
1-1	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。	
安全優先順位		
1-2	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。交通弱者の自衛・注意に依存した交通安全ではなく、ドライバーの注意責任と行政の交通対策による交通安全を第一とする。	
公共交通優先		
1-3	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、公共交通をマイカー交通に優先させることを明記する。	
自動車総量の削減		
1-4	人命の安全、地球温暖化防止、環境汚染物質削減等の観点から自動車総量の削減を目指す。その対策として公共交通や自転車の利用を推進する。	
2. 道路における歩行者安全対策		
歩道		
2-1	一般道路の歩道・車道分離を促進する。歩道幅員は車いすが安全に通行できるよう道路構造令で規定寸法を確保する。歩行者が多い地域は車線削減も検討して歩道設置を実行する。また、歩道を通行できる交通用具はごく限定されたものとし、自転車をはじめ新マイクロモビリティの通行場所は原則として歩道とは別に確保する。	
速度抑制		
2-2	道路交通法施行令に定める自動車の最高速度を時速30kmとする（制限速度標識がない一般道路の最高速度は時速30kmとなる）。道路によって時速30km超を許可する場合は、制限速度標識によって最高速度を標示する。	
速度抑制		
2-3	住宅街の道路、保育・教育・公共施設等の周辺道路は、とくに歩行者最優先とし、車の速度は時速20km未満に制限する。車の進入と速度を抑制するハンプ、シケイン、ポラードなどの速度抑制設備を設け、速度違反取り締まりを実施して監視する。	
歩行者優先ゾーン		
2-4	現行の「ゾーン30」は2-3をふまえ「ゾーン20」としてさらに拡大をし、その中に、車の走行・進入を原則禁止とする「子どもの遊べる道、住民が憩える道」を増やす。本ゾーンの歩行者最優先の理念と意義を国民に積極的にアピールする。	
スクールゾーン		
2-5	通学に用いる道路は「スクールゾーン」として積極的に規制区域指定を行い、自動車の速度制限等の対策を講じる。とくに登下校時間帯は、原則として生活道路における自動車の通行を禁止する。	

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
歩車分離信号		
2-6	歩行者・自転車が利用する交差点には、歩車分離信号（歩行者横断中は車の右折・左折をさせない完全分離式）を設置する。現行交差点においても、右左折事故が多い・大型車が多い・見通しが悪い等の交差点から優先して全部の切り替え設置を急ぐ。	
横断歩道		
2-7	横断歩道は、高齢者や身障者の使いやすさと安全を第一に考慮し、歩行者に必要な箇所にはもれなく、道路平面上に設置する。横断歩道橋や地下歩道しか横断手段がない場所にも道路平面上に横断歩道を作る。横断歩道は音声つき信号機設置を原則とし、押しボタン式信号機は押すとできるだけ短時間で変わるものにする。	
交通弱者の通行権尊重		
2-8	道路管理者の義務として、道路に関する歩行者・自転車利用者の要望を積極的に聴取し、その通行権を最大限に尊重することを定める。	
3. 道路における自転車の安全対策		
自転車専用通行帯		
3-1	車道と歩道がある道路においては、自転車専用通行帯を設ける。現行道路の車線削減や一方通行化を講じつつ設置を急ぐ。また自転車専用通行帯上は駐停車禁止とし、違法駐車は厳しく取り締り自転車専用通行帯の効用を確保する。 【※補足 自転車専用通行帯とは、道路交通法に定められた車両通行帯で、自転車専用のもの。道路構造令では自転車通行帯といい、幅員1.5m以上（但し1mまで縮小可）。通称として「自転車レーン」と呼ばれることもある。自転車専用道路や自転車道、自転車ナビマーク（法外表示）とは異なる。】	
速度抑制		
3-2	自転車専用通行帯のない道路では、自転車の安全確保のため車の最高速度を時速30km（2-3で要望している法定最高速度）以下とし、自転車の安全走行を優先させる。車が自転車を追い越す際には側方距離を十分とり（1.5m以上が望ましいといわれている）、無理な追い越しをしないよう、車運転者への指導を徹底する。	
自転車通行位置の明示		
3-3	道路には自転車が安全に通行できるよう通行位置・通行方向をとぎれなく明示し、交通ルールの順守が視覚的に容易になるようにする。	
交通ルール周知		
3-4	自転車のルールを自転車利用者と車利用者に理解させるよう、テレビやSNSで広報を繰り返す。小中高校において交通ルールと自転車使用法の講習を必修にする。一般自転車利用者に対しても、あまねく自転車交通ルールの学習機会を確保し、「自転車ルール受講証」を交付する。	

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
4. 運転免許資格基準・運転者教育の強化		
運転技能、適性等		
4-1	全ての運転免許取得および更新希望者には、国交省が事業用自動車の初任運転者に義務づけているのと同等の適性検査（運転シミュレーターを用いた運転動作正確性、安全運転態度、性格、動体視力、眼球の動き、周辺視野、夜間視力、危険感受性、注意の配分、判断動作タイミング等に関する検査）、クレペリン検査を義務づけ、厳しい合否基準を設ける。ドライブレコーダ一等の「運転評価」装置も導入・活用する。合格でも成績の低い者、違反点数の多い者は免許有効期限を短縮する。	
心身健康検査		
4-2	全ての運転免許取得および更新したい者には、血液循環器系健康診断、睡眠時無呼吸症候群簡易問診テスト、新久里浜式アルコールテスト、視力・動体視力・視野（全方向）検査（60歳～）、認知症検査（60歳～）を義務づけ、厳しい合否基準を設ける。合格でも「要観察」の者は運転免許有効期限を短縮し、医師による経過観察を義務づける。	
交通法規順守、交通弱者優先の教育		
4-3	運転教習の際、速度順守、一時停止順守等の交通法規順守教育を徹底して行う。車の速度が30km/hを超えると衝突時の歩行者の致死率が跳ね上がること、「ゾーン30」の意義と物理的対策の説明、歩車分離信号の効果と信号順守の徹底、自転車と並走時の注意等、交通弱者優先の教育を強化する。	
子どもや高齢者、心身障がい者の特性を踏まえた教育		
4-4	子どもや高齢者、心身障がい者等に十分な自制的行動を求めることには限界がある。子ども（特に7歳以下）は交通教育では行動を自制できない（させられない）と実証されている。交通弱者の特性を踏まえた運転教育を徹底させる。	
被害者への理解教育		
4-5	運転免許取得・更新時、及び道交法違反による免許停止処分者には、交通事故による被害者や遺族の講話等のビデオ視聴を義務付ける。	
5. 自動車の事故防止・安全装置の義務化		
装備義務化（一部は開発を含む）		
すべての自動車に安全に資する、以下の装備を義務づける。		
5-1	制限速度順守装置	
5-2	衝突予防装置（居眠り、不注意、心臓発作、誤操作等による暴走抑止）	
5-3	同乗者（乗客）が操作できる緊急停止装置	
5-4	アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置	
5-5	トラックに歩行者や自転車の接近を知らせる警報音装置、自動停止装置	
5-6	免許証ICカードがないとエンジンがかからない装置（無免許運転防止）	
5-7	アルコールインターロック（飲酒運転防止）	

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
5-8・信号遵守装置		
5-9・ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ（トラック、バス、タクシーなど）		
5-10・イベントデータレコーダー		
6. 交通事故の原因究明と抜本的防止体制の強化		
記録装置活用		
6-1 1つ1つの交通事故の原因を科学的に究明するため、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、さらに死亡・重傷事故ではイベントデータレコーダーのデータ保存と、第三者機関を設けての解析を義務化する。		
事故撲滅の検討体制強化		
6-2 死亡・重傷事故について、詳細な現場検証をもとに、多分野の研究者・関係者（交通、道路、自動車、教育、医学等）による原因分析と事故撲滅のための検討機関を設ける。		
警察と第三者機関の連携		
6-3 警察官の負担軽減と不正（負傷者がいても物件事故扱いにするなど）防止のため、事故の現場検証等を警察と、警察以外の独立した調査機関とが連携して行う体制を設ける。		
7. 違法運転による交通加害者の厳罰化		
刑罰強化		
7-1 過失運転致死傷罪における加害者起訴率は約1割、うち実刑率は5%と極めて刑が甘い。また危険運転罪も適用解釈が一般常識とかけ離れ、適用範囲が極端に狭い。いずれも違法運転の抑止力となり得ておらず、被害者・遺族の被る損失・苦悩の大きさとの不均衡も著しい。違法運転により死亡・負傷事故を起こした者は、違法運転という行為自体が未必の故意にも通じるのであり、「認識なき過失」でも、結果責任で厳しい刑罰に処するよう、刑法の見直しをする。危険運転罪の適用解釈も拡大する。		
運転免許資格		
7-2 違法運転により交通死亡・重傷事故を起こした加害者には、運転免許を与えないように法改正する。		
8. 安全と移動の権利を守る公共交通推進のまちづくり		
速度規制		
8-1 市街化区域内は、幹線道路を除き、原則全域の道路を時速30km制限とする。		
市街化区域条件		
8-2 公共交通計画を適切に内包した都市計画にするため、市街化区域の範囲は、鉄道・路面電車駅からおおむね500m、バス停から300m範囲に限定したものとなるようにエリアの再編を図る。市街化区域を縮小しない場合は、当該地区への公共交通網の導入を進め、500mもしくは300m圏内に含まれるようにする。		

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
駅周辺対策		
8-3	鉄道駅周辺などまちの中心部は、公共交通と歩行者、自転車を中心として自動車進入を抑制した「歩けるまち」への転換を進める（欧米でまちの活性化に資することが実証されている）。	
交通保障計画		
8-4	自治体は住民に対する最低限の生活保障としての「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。	
公共交通維持運営費拠出		
8-5	公共交通の整備・運営は自治体任せにせず、国もナショナルミニマム（国民の最低限の生活保障）として負担する。上下分離方式の採用にあたっては、下の部分（線路や車両などのインフラ部分）を国も負担する。30～50年という長期視野に立って維持運営を行う。	
8-6	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は、経営体から要請があれば国が3/4～全額負担する。	
8-7	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。	
8-8	公共交通運賃の居住地による格差をなくすため、距離あたりの運賃の上限を定め、赤字分は国が補填する制度を設ける。	
災害時補助		
8-9	鉄道の災害復旧に際し、国の補助を拡充する。現在は鉄道軌道整備法の規定に基づき、災害復旧事業への補助対象は赤字路線に限定され、補助率は原則国が1/4、地方が1/4だが、状況により黒字路線にも国の補助を広げ、また国の補助率を1/4から1/2に引き上げる。	
路面電車増設		
8-10	人口20万人以上の都市においては、路面電車の導入を図る。導入空間の確保が困難な場合は単線運転による導入を図る。	
8-11	かつて路面電車が走行していた道路については、路面電車の導入空間を確保しやすい可能性を踏まえ、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて、復活を図る。	
道路建設見直し		
8-12	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しをする。	
9. 排ガス等による健康被害・環境汚染・温暖化の防止対策		
PM2.5削減		
9-1	喘息の原因の1つとされるディーゼル排気微粒子削減のため、環境基準が定められたPM2.5の汚染状況を全国で測定する体制をより強化し、かつ、自動車からの排出基準を早急に制定する。	

「賛成」の場合は◎、「検討したい」場合は○、「回答保留」の場合は△、「反対」の場合は×を回答欄にお書きください。

クルマ社会を問い直す会が望む要望		回答欄
公共交通への転換		
9-2	CO2をはじめとする地球温暖化物質・環境汚染物質の削減、限りある資源の有効活用のためには、ガソリン車から電気車への転換ではなく、自家用車やトラックを減らして公共交通や鉄道輸送などへの転換が最も有効である。そのことを基本認識として国や自治体は交通政策を立てる。	
10. 外部費用・社会的費用をふまえた自動車税制の見直し		
道路費用		
10-1	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。	
社会的費用を自動車税に		
10-2	自動車事故による命・身体の損害（損害保険でカバーされない部分）、排ガスによるぜんそくなど健康への損害、騒音による損害、地球温暖化の損害、道路建設による景観や生態系破壊の損害等、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。その費用は自動車関連諸税で負担すべきものであり、その税額は補償費用に見合うよう定める。	
11. 道路交通行政一本化改革		
道路交通行政		
11-1	道路交通行政は主に国土交通省と国家公安委員会（警察庁）が管掌しているが、道路の計画・管理は国交省、交通規制と取締りは国家公安委員会と所掌分担が分けられているため、個々の道路交通行政に係わる事案において毎度省庁間のすりあわせを必要とするだけでなく、方針・見解の相違などで迅速かつ合理的な行政執行に支障するという弊害が生じている。この分権体制は道路交通だけに限った特異なものであり、車両の認定・検査などは現在も国交省の所掌なので、今後の自動車技術の急速な進展とそれに伴う法改正への対応も踏まえ、鉄道、航空、海上等に倣い道路交通に係わる計画・管理の責任を国交省に一本化し、人命の安全を第一とした道路交通行政を推進し、加えて行政効率の向上を図る。その際、道路交通取締りだけは海上保安庁のような外局とすることも認める。国交省への統一により、信号機の設置、横断歩道の設定、制限速度の設定、歩行者専用道路（スクールゾーン）の設定、ゾーン30規制の設定などが新たに国交省の所掌となるので、それらの計画管理を自治体へ権限委譲することにより、都市計画やまちづくり方針に即した安全で住民の納得出来る合理的な道路交通の実現を図る。	
その他ご意見（自由記入欄）		