

●2009年8月実施「クルマ問題と交通政策に関する政党アンケート」 回答一覧（単回答）

分類	項目 \ 政党	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
1 歩行者・自転車利用者の安全・安心	1 通学路の安全確保 <small>施策を行うことに ○=賛成 ×=反対</small>		○	○	○	○
	2 生活道路の交通規制の在り方見直し <small>繁華街・住宅街の30km/h以下への制限に ○=賛成 ×=反対</small>		○	○	○	×
	3 ドライブレコーダーの普及 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>		○	○	○	○
	4 ITS等による安全対策 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>		○	○	○	○
	5 交通事故対策 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>		○	○	○	○
2 環境・公害・エネルギー問題の改善	1 クルマ以外の交通手段への転換促進策 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>	○	○	○	○	○
	2 貨物輸送のモーダルシフト <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>	○		○	○	○
	3 クルマの総量を減らすための施策 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>		○	○	○	○
	4 PM2.5（微小粒子状物質）への環境基準の設定 <small>環境基準設定に ○=賛成 ×=反対</small>	○		○	○	○
	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 <small>○=賛成 ×=反対</small>			○	○	×
	6 環境・エネルギー対策 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>		○	○	○	○
3 公共交通・自転車利用環境	1 地方鉄道や路線バスの再生 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>	○	○	○	○	○
	2 LRT・BRT・コミュニティ交通の導入促進 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>	○	○	○	○	○
	3 自転車の適切な活用 <small>具体策が ○=ある ×=ない</small>	○	○	○	○	○
4 総合的な交通政策	1 交通権 <small>法整備が 必要 / 不要</small>	必要	必要	必要	必要	必要
	2 「高速値下げ」への評価 <small>総合的な交通政策の観点からの評価 良い / 悪い</small>	悪い	良い	悪い	悪い	良い
	3 マイカー優遇策（「エコカー」減免税、補助金）への評価 <small>総合的な交通政策の観点からの評価 良い / 悪い</small>		良い	悪い	悪い	良い

※単回答は2択、自由回答（別紙）には関連するコメントを記入。掲載順は解散前議席数順。

分類	項目 \ 政党	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党
1 歩行者・自転車利用者 の安全・安心	1 通学路の安全確保 (理由)	今後精査して評価をしていきます	生活道路や通学路における歩行者の安全対策に有効であり、緊急性を見極めつつ、必要に応じて講じていくべきと考えます。	登校時の通学路は、できるだけ自動車の進入を制限すべきですが、下校時や制限のむずかしい道路については、速度そのものを抑制し、車道の幅を狭めたり、イメージハンブなども活用して、車の速度を落とさせるようにすべきです。	クルマ社会の進展は、急激な交通事故の増加を招き、死傷者の激増をもたらしました。歩道と車道の完全分離、通行区分の明確化、スクリーンやコミュニティ道路の充実、「抜け道」の禁止、住宅地のクルマ進入禁止区域の拡大、路側帯の歩道化、横断歩道における信号設置の促進、狭い道路の一方通行化、生活道路特に通学路の速度制限規制の強化、ハンブなどの設置、歩道や路側帯への駐車禁止・取締りの徹底に今後とも取り組んでいきます。また、交通安全教育のいっそうの推進や、自動車教習の強化など運転者対策も充実させます。	「人主車従」の考え方で、可能な限り通学者を保護すべきもの
	2 生活道路の交通規制の在り方 見直し (理由)	今後精査して評価をしていきます	人が密集する繁華街や住宅街における安全・安心の確保に有効であり、安全性・利便性を判断しつつ講じていくべきと考えます。	40km/hキロの場合、ブレーキをかけて止まるまでの距離が、30km/hに比べて6割（8メートル）も長くなります。騒音の抑制を考えても、30km/h以下に抑えるべきです。	幅の細い生活道路での事故は逆に増えており、「歩行中」「自転車乗車中」の死者が非常に多い点が問題となっています。警察庁の検討会でも、生活道路については、衝突時の速度が30キロを超えると歩行者らが致命傷を負う確率が大幅に高まることや、欧米での規制を参考に「30キロ以下」を提言提言が出されています。当面30キロ規制を実現（地域や道路状況によってはそれ以下も）すべきです。	通学路・繁華街等の実情に合わせた判断が必要
	3 ドライブレコーダーの普及 (具体的に)	今後検討していきます	営業車、自家用車ともにドライブレコーダーのさらなる普及を図るためには、メーカーによって異なる機材の仕様を統一するなどの課題に対して取り組んでいく必要があります。	ドライブレコーダーの搭載を義務づけるとともに、必要性を考慮すればETCにおとらず、その取り付けに助成を行うべきです。	事故発生時の前後の走行情報（前方映像、車両速度、急加減速など）を記録するドライブレコーダーについては、自動車事故を未然に防止する有効な手段になり得ると考えています。車載カメラをとりつけることで安全運転をするようになるという効果もあります。事故が起きたときの原因究明にも役立つと考えます。	補助政策等により普及策を考えるべきもの
	4 ITS等による安全対策 (具体的に)	今後検討していきます	ITSのさらなる活用については、今後、多様なITSサービスを汎用的に実現するプラットフォームとして、次世代の道路「スマートウェイ」を官民一体となって推進します。	個別の技術では有効なものがあり、その実用化のための実証的、実用的な研究・検証を強めます。現在、道路には巨額の予算が投じられていますが、こうした生活道路の安全性向上のための改善に、道路予算の重点を置くよう転換します。	技術開発、施設整備には困難が予想されますが、無謀運転・乱暴運転を抑制するためにも効果があると思います。	補助政策等により整備を進めるべきもの
	5 交通事故対策 (具体的に)	民主党としては先に法案を提出して、飲酒運転・無免許運転など悪質な交通犯罪への量刑引き上げ法の成立をリードした経緯があります。これらの法律の厳正な執行も含めてあるべき政策を検討していきます。	既存道路の歩行者専用道路への転換やトランジットモール等の新しい専用道路概念の導入など、生活に密着した人間重視の道路整備を進めていきます。	基本は、歩行者・自転車・自動車の通路を分離し、歩道や自転車専用レーンを設置することです。道が狭いところでは自動車の進入を規制し、交差点での歩行者、自転車の安全を優先させたルールを徹底します。電気自動車などが増加している中で、走行音が極めて小さくなり、目や耳の不自由な人をはじめ危険が増しています。注意を促す音響装置の取り付けが必要で	クルマ社会の進展は、急速な交通事故の増加を招き、死傷者の激増をもたらしました。貴重な人命が年間一万人近く失われる事態を重く受け止めるべきです。交通事故問題は広範囲にまたがる課題であり、各府庁の枠を超えた総合的対策が必要です。「交通事故不感症」ともいうべき状況になっており、人間よりも物や金を優先させる風潮が人間の生命に金を払うことで交通事故の処理を完結しようとしているのがあたりまえとなっている風潮をただしていく必要があります。米国ですでに40州以上で有罪判決を受けた飲酒ドライバーに対し、いわゆるイグニッション・インターロック装置を自動車に取り付けるよう義務づけています。	小中高の教材に「車社会の実態」を必須科目とすべきもの
2 環境・公害・エネルギー 問題の改善	1 クルマ以外の交通手段への転換 促進策 (具体的に)	首都高速・阪神高速など渋滞が想定される路線・区間などについては交通需要管理（TDM）の観点から社会実験（5割引、7割引等）を実施して影響を確認しつつ、実施します。総合交通ビジョンの策定に際しては、自動車中心の街づくり政策の転換の視点も、	各種交通機関の特性と地域のニーズに的確に対応し、LRTの整備やモーダルシフトの推進など低炭素社会に資する新たな交通総合システムを構築。また、医・職・住・遊など、日常生活の諸機能を集約したコンパクトシティを推進します。	都市計画法を見直し、市街地に自動車を入れない地域、自動車は入れても歩行者なみの速度しかたせない地域を設置。パーク・アンド・ライドやカー・シェアリングで、自動車交通量を削減します。バスロケーション・システムの普及などで公共交通機関の利便を高めます。自転車については、別項でのべました。	私たちの生活や環境は、クルマ社会から大きな脅威を受けています。公害裁判では自動車の公共性自体が争われたものであると認識しており、マイカーに本当に公共性があるのか自体疑問です。何よりもクルマの総量規制を進め、脱クルマ社会をめざします。ヨーロッパの都市の多くも公共交通を街づくりの基本に据えており、公共交通の復権は世界的な潮流といえます。規制緩和先進国といわれるイギリスでも、規制緩和後のルール作り、新たな交通政策が現実化しはじめています。社民党は、マイカーへの様々な規制や負担の強化と一方での公共交通の支援と活性化対策、利便性の強化を進めていくべきであると考えています。さらに、飲んだら乗るなキャンペーンの展開、マイカーに依存せず公共交通を活用した、エコ通勤を導入する企業への支援策などを進めています。	公共交通（電車、バス等）機関への補助金政策の徹底により、低料金を実現
	2 貨物輸送のモーダルシフト (具体的に)	物流分野において、トラックによる輸送との共存を図りつつ、環境負荷の小さい船舶や鉄道輸送へと転換（モーダルシフト）する政策を展開します。荷主が輸送機関を選択する立場にあることを重視し、荷主等にモーダルシフト推進計画の策定と実施状況の報告を義務付けます。		ITSを、単に道路交通の情報化にとどまらず、鉄道、航空、船舶など貨物輸送にかかわる交通機関と連携したシステムに発展させ、温室効果ガスの排出状況と削減のための選択ができるシステムへ発展させます。輸送に関する排出量は、輸送会社にとどまらず、荷主である大企業の排出データとして検証し、企業の排出削減目標に反映させます。	社民党は、物流の効率化、環境対策を推進するため、幹線物流における貨物鉄道輸送や内航船舶輸送の強化、各交通機関相互のアクセス向上、共同配送拠点の整備を進め、自動車輸送からの移転（モーダルシフト）を促進します。コンテナ貨物輸送の増強など貨物鉄道に対する支援措置を強化しますということを主張しており、「モーダルシフトの推進」に取り組んできました。分割・民営化の負の側面として、貨物鉄道の経営のあり方も考え直すべきです。社民党は、コンテナ貨物輸送力増強支援と新幹線並行在来線貨物対策の強化、旅客鉄道と貨物鉄道のダイヤ等の調整の円滑化などの課題に取り組んできましたが、第151国会では、行政としてもJR貨物の経営動向を踏まえつつ、その改善に資する所要の措置を講ずることとするの附帯決議が付されています。国が21世紀における鉄道貨物輸送の公共性を十分認識し、貨物会社が成り立つような経営構造をきちんと国側が責任をもって果たすべきであり、税財政上の支援を含め、積極的に貨物鉄道支援に乗り出すべきではないでしょうか。引き続き貨物輸送の復権・充実に向け全力で取り組んでいきます。	拠点間大量輸送が可能な鉄道輸送の再生
	3 クルマの総量を減らすための 施策 (具体的に)	以下の三つの視点で総合交通ビジョンを策定し、その実現を目指します。(1)自動車中心の街づくり政策を転換し、路線バスや軌道系交通（鉄道、路面電車、次世代型路面電車システム（LRT）等）を充実(2)道路を整備する費用をバス事業者等に補助し、サービスが向上するインセンティブを与えることにより移動困難者の利便性を確保(3)路線バスや軌道系交通機関などのマス・トランスポーテーションを見直し、環境負荷の低減につながるモード（交通機関）の整備——などに努めます。	上記(2-1)で記した施策を推進するとともに、過疎地域などにおける公共交通機関を整備。あわせて交通安全施策を図りつつ、各地域の事情を勘案し、自主性を尊重しながら地域の取り組みを応援します。	大幅な削減効果をあげるには、大都市部への基準不適合車の流入を抑え、幹線道路における汚染状況のひどい地域での走行規制など、総量規制による汚染対策をすすめます。ロンドンの混雑税のようなロードプライシング制の導入や、パーク・アンド・ライドの導入、自動車シェアリング制度の普及に力を入れます。	交通需要マネジメントを推進し、自動車の都市部乗り入れ規制や台数割当制度を導入するなど、中心市街地の自動車の総量規制に踏み出します。ロードプライシングを実施し、にぎわい楽しく歩ける街をつくるべきであり、脱クルマ社会を展望して努力しています。また、イギリスでは道路交通削減法という法律が制定され、目標を立てて道路交通量の削減を進めていることも踏まえた対策の強化を考えています。パーク・アンド・ライドなど自動車・自転車と生活交通の連携を進めます。不要なマイカーの利用を抑制するため、公共交通を利用しやすくするようにするとともに、カーシェアリングや公共レンタカー制をすすめます。	他の交通機関の低料金を化
	4 PM2.5への環境基準の設定 (適切な基準)	自動車NOx・PM法に基づく対策地域を有する大都市圏での二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準が依然として未達成のままであることから、道路環境対策（交差点の立体化や踏切の改良等）、流入車対策（ロードプライシング制度の導入等）や排ガス削減対策（低公害車の導入促進等）など、大気環境改善のための諸政策を積極的に推進します。	重点的な取り組みと考えますが、現在は具体的な基準は検討しておりません。	ディーゼル車からの排出が多い「PM2.5」について、アメリカやWHO（世界保健機関）の環境基準にたとしても、日本ははるかに高濃度の汚染状況となっています。こうした基準を参考にし、子どもの場合も考慮して、東京高裁の和解条項にもあるように一刻も早く環境基準を設定し、住民の健康被害をなくす対策をとりまします。	空气中に漂い、吸い込むと肺がんや循環器疾患の原因にもなる微小粒子状物質「PM2.5」については、従来の規制物質よりさらに小さく、重い健康被害につながる恐れがあります。2007年8月に和解が成立した東京大気汚染訴訟の原告のぜんそく患者のみならず、基準設定を強く求めており、和解条項で国による環境基準設定の検討が盛り込まれた経緯があります。今回、環境省は米国と同レベルの年平均で1立方メートル当たり15マイクログラムの案を考えているようです。PM2.5の発生源は主に自動車であり、基準を設定すること自体は評価できますが、できればWHO並みの厳しい基準を目指すべきであると考えています。	WHOのガイドラインによるべきもの
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 (理由)	今後、検討します	自動車関係諸税については、「取得」「保有」「走行」の多段階にわたる税制について、その簡素化を図る必要があると認識しています。ただし、その際、環境対策の観点などから、一律に暫定税率を廃止することには反対です。	ガソリン税など道路建設促進のための財源として使われてきた燃料税や自動車保有関係税を抜本的・総合的に見直し、自動車による温室効果ガスの排出や大気汚染の抑制、公害被害の救済など社会的コストの内訳という観点で、位置づけ直すべきです。	自動車関連諸税は、受益者負担原則に基づき、道路奥体財前として取り扱われてきたし、「担税者の理解」を前提として用途の拡大が行われてきました。しかし、交通事故の多発、地球環境の悪化をはじめとするクルマ社会の負の側面の対策こそ必要であり、本来自動車利用者が負担すべき社会的費用を自動車関係者に適正に負担していただくのは当然であり、従来の発想を転換し、環境対策と総合交通体系の構築という新しい国づくりのビジョンの下、その位置づけやあり方を見直し活用すべきであると考えています。暫定税率は廃止した上で、自動車がたくさん走れば走るほど膨らむ社会コスト全体を考えて改めて負担の水準を決めるべきです。そして、地方の生活バス路線や地方ローカル鉄道、LRT（新型路面電車、軽快電車）に対する財政措置の強化、自動車排気ガスなどの呼吸器疾患や環境汚染に対する対策費用、交通事故被害者救済のために振り向けるようにすべきであると	無公害自動車使用の義務化等を推進すべきもの	

	6	環境・エネルギー対策 (具体的に)	今後、検討します		高速道路などから発生した低周波騒音・振動によって、不眠、頭痛、めまい、吐き気、耳鳴りなど住民の健康被害が出ています。高速道路床全体の振動を抑える制振装置を設置するとともに、低周波振動の健康への影響について、ただちに調査・研究を行い、環境アセスメントでの影響調査を義務付けます。	交通体系の見直し、自動車の排出ガス規制の強化を提案しています。 (1)自動車やトラックが主流となっている人や物品の輸送を鉄道や海運へ転換します。公共バスについては燃料電池化、ハイブリッド化を進めるほか、新しい路面電車LRT(軽快電車)に転換します。また都市部での交通量を抑制するため公共交通とマイカーの連携をスムーズにするパーク＆ライドを普及します。さらに公共交通機関を充実し、人々がマイカーでなく公共交通を積極的に利用する施策(公共交通の方が経済的で利便性が高くなる施策)を進めます。 (2)ディーゼル車から排出されるNox(窒素酸化物)やSPM(浮遊粒子状物質)は依然幹線道路周辺を高濃度汚染しており、積極的に発生する多量の自動車排ガスが、ぜんそくなど健康被害を招き、重大な権利侵害をおこなっています。 各公害判決を踏まえ、各自治体と連携を図りながらディーゼル車の総量規制(走行量規制)、健康被害実態の調査、被害者の救済、メーカーの責任追及と補償、有害物質の除去など排ガス・大気汚染防止対策を実施します。 局地的な高濃度汚染対策、対象物質や環境基準の見直し、自動車Nox・PM法の見直し(対策地域の拡大と流入車規制など)、低公害車の普及など自動車排ガス規制対象を強化します。	化石燃料から無公害エネルギー(太陽光・風力・小水力発電等)への切り替え(補助金政策を含む)
公共交通・自転車利用環境の充実	1	地方鉄道や路線バスの再生 (具体的に)	バスも含めて、地域の公共交通の維持・再生・活性化の施策を充実させます。	自治体、鉄道業者が連携して実地する地域の意欲的な取り組みへの支援や地方の赤字バス路線維持のための公共機関に対する公的助成を行います。	地方の高齢化がいつそう進む中で、地方鉄道や路線バスの維持・再生は、地域の“足”を守るために、とても重要です。国の責任で運行助成を行うとともに、利便性を高めるために、公共交通機関の緊密な連携や、共通バスの発行など、住民の要求をいかにしながら運用の改善に自治体が行う取り組みが必要です。	「公共交通は赤字でも福祉など他の分野で便益を生む」というクロスセクターベネフィットの考え方で、地方の生活バス路線やコミュニティバス、福祉バスへの財政措置を強化するべきであると考えます。地方鉄道を維持するため、「公共近距離輸送は生存配慮にかかわるので維持しない」というドイツの「地域における公共近距離旅客輸送に関する法律」にならない、「公共交通の根幹をなす鉄道を守る」立場に国・自治体の交通政策を転換させ、地域住民の生活路線であり、鉄道ネットワークをなす地方鉄道に対する補助制度を抜本的に見直すとともに、基盤保有と運行を分離する「上下分離」方式の活用を検討します。 一般財源化された道路特定財源を、「クルマ社会」の負の側面を軽減する政策に充当することとし、地方鉄道や路線バスの維持・再生を支援します。	地方鉄道や路線バスが低料金で再生できる交通政策の樹立
	2	LRT・BRT・コミュニティ交通の導入促進 (具体的に)	次世代型路面電車システム(LRT)などの導入も含めて、地域の公共交通の維持・再生・活性化の施策を充実させます。	道路法制上において軌道を積極的かつ明確に位置付けるとともに、技術的な基準の見直し及び事務手続きを効率化します。	市街地の自動車需要を減らし、公共交通に移すためには、LRT・BRT・コミュニティ交通の導入は重要なカギです。LRTにおける富山市の取り組みや、JR北海道のBRTの取り組みなどを踏まえ、促進のための制度を整備し、国の助成を強めます。	従来から社民党は、人と環境にやさしい生活交通体系として、超低床車両を使用した新しい路面電車であるLRT(軽快電車)を強力に支援する施策を打ち出しており、軌道・車両に対する財政上の支援を拡充するとともに、軌道の専用化を進めていきます。また、歩行者専用のショッピングモールに公共交通を運行させた商業空間(トランジットモール)を広げ、街ににぎわいと魅力を取り戻し、「トランジットモデル都市」を目指します。さらにBRTやコミュニティ交通の導入についても支援しています。 LRT推進のための法整備も検討しているところです。	都市部、地方部の地域毎のグランドデザインを作成し、それを元に総合交通体系を立法化するべきもの
	3	自転車の適切な活用 (具体的に)	自転車道の適正な整備、自転車の通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努めます。	道路空間の再配分やトランジットモール等の新しい専用道路概念を導入します。	自転車利用推進計画法を制定し、自転車専用レーンの設定、駐輪施設の整備、自転車通勤への経済的支援、交通ルール上の自動車に対する自転車の優先など、自動車交通を減らして自転車利用を拡大するための制度の整備を進めます。自転車持込を可能にするよう列車や駅施設の改善を図ります。	クリーンな乗り物である自転車の活用を進めていくため、自転車道や自転車通行帯、自転車駐輪場の整備を推進するとともに、サイクル・アンド・バスライドや生活に密着したレンタサイクルを広げます。片側二車線以上ある道路では必ず一車線を自転車(およびバス)の優先車線とする、片側二車線以上ある道路では必ず一車線を自転車の専用車線とするべきです。なお、歩行者に対する事故が増えている、自転車の通行に当たって、歩行者との分離や一定の規制を行う必要があると考えています。	自動車と自転車の走行路面は完全分離、出来ない道路では自転車は歩道と共用
総合的な交通政策	1	交通権 (具体的な内容や理由)	「交通基本法」を制定し、国民の「移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立します。	道路に対する多様なニーズに応える施策を含め、安全で快適な歩行空間や自転車利用環境の整備等の観点から進めていくことが重要と考えます。	国民が安心して豊かな生活と人生を享受するために、交通権の保障と行使が欠かせません。高齢化の進行、郊外型大型店舗の店舗自由化、市街地商店街の衰退などで交通需要は増加する一方、公共交通機関の廃止などで地域の“足”は弱体化しています。交通基本法を制定し、交通権にたつた交通・まちづくり政策を実現します。	「クルマ社会」の行き過ぎを転換し、公共交通を基盤に置いた人と地球にやさしい総合交通体系の確立を目指します。誰もが、いつでも、どこからでも、どこへでも安心・安全・快適に異動できる権利を保障するため、「交通基本法」を制定すべきだと考えています。残念ながら廃案になってしまいましたが、民主党と社民党が共同提案した交通基本法案は、生存権と自由権の両面から移動に関する権利を明確にすることによって、交通条件に恵まれぬ地域における交通施設や移動制約者に配慮された交通施設の整備、都市部における交通の混雑の緩和など利用者の立場に立った施策を進める基礎を築くとともに、縦割り行政の弊害をなくし、総合的・計画的な交通政策の推進、環境に十分配慮した交通政策の推進を目的とするものです。社民党は選挙政策でも、「フランスの『国内交通基本法』にならない、「交通権憲章」運動を進め、憲法の幸福追求権、居住・移転の自由、生存権に立脚する「移動の権利」としての交通権の保障、交通社会資本の基準、生活交通機関の位置づけ、生活交通に対する補助、総合交通会計制度、交通運輸労働者の労働環境の保護、安全輸送の確保などを盛り込んだ「交通基本法」を制定します」ということを公約としています。今後とも法案の提出・成立を求めて取り組んでいきます。	新過疎法(現行過疎法は本年度中失効)の中に、過疎地における交通権を明記すべきもの
	2	「高速値下げ」への評価 (今後の対応)	自公政権の割引策は「土日・乗用車・ETC搭載車」を対象を限定するなど不公平な割引策で、しかも期間が2年間限定であり、その後の展望は示していません。高速道路は原則無料化すべきであり、あわせて総合交通体系をしっかりと確立すべきです。	生活対策、地域活性化としての現行の割引制度を実施するとともに、フェリー等の運賃の低減などの離島航路対策や地方鉄道の再生、地方の赤字バス路線などの維持のための公的助成を実施します。	政府が実施し、民主党も政策の目玉としている高速値下げは、公共交通へのモーダルシフトにも反し、温室効果ガスの削減にも逆行しています。巨額の税金を投入して、高速料金を引き下げるといふ施策は、国民生活の現状と国の財政状況を考えれば、社会保障や教育など予算を使うべき優先順位からみて不適切であり、やめるべきです。	民間化された高速道路各社に料金割引分を税投入し、効率化や営業努力と関係なく料金保証をする政策は、交通モード間の不公平な競争をもたらすものであり、受益者負担原則や地球温暖化対策や騒音・大気汚染対策、財源問題、公共交通の利用促進といった総合交通政策との整合性、地域生活交通への影響等の観点から多くの問題があります。モーダルシフトの推進にも逆行します。国が地域の活性化や国民生活の下支えをするのであれば、公共交通や物流などのすべての交通モードに対して必要な対策を講じるべきです。	総合的な交通機関全体のグランドデザインを作成し、共存できる体系をつくるべきもの。また、高速道路の交通渋滞については、事前の入路規制システムを開発すべきもの。
	3	マイカー優遇策(「エコカー」減免税、補助金)への評価 (今後の対応)	環境対応車などの購入を助成すべきと考えます。政府の施策については精査して、評価を行います。	経済対策として行っているエコカーへの減免税や補助金は、環境面から見ても十分な効果を生むと考えています。	有効な大気汚染の環境基準の達成計画や温室効果ガス削減の計画を政府が策定しないまま、今売られている車種のほとんどを「エコカー」と認定して優遇策をとることは反対です。計画を策定した上で、排気ガス・温室効果ガスの削減で、飛躍的に性能が向上した車種を、限定的に指定して優遇策をとる仕組みに改めます。	政府の補正予算では、ドイツの「環境奨励金」の支給(スクラップインセンティブ)やアメリカの燃費効率の良い新車に買い換える際にバウチャーを発行することに範をとったのか、環境対応車(エコカー)購入支援と省エネ家電の購入補助制度(エコポイント)が経済活性化に向けた目玉としてあげられています。確かに、買い替えサイクルを復活させる呼び水効果が期待できるとか、自動車と家電は部品メーカーなど関連業種が多く、高い波及効果が見込まれるという指摘もありますが、ここ数年の需要喚起の後は大幅な需要減がおそってくるのではないかと問題もあります。何よりも、「低炭素革命」を本気でやろうとしているのか疑問です。具体的にCO2削減など低炭素化に向けてどの程度寄与するのか不透明です。買い換えられたテレビや自動車も膨大なごみになりかねません。本当に低炭素化を進めるつもりなら、自動車・家電メーカーに対し、より厳しい排ガス規制や省エネ基準のハードルを課すべきです。結局、環境対策というよりも世界不況で輸出が急減した自動車や家電といった特定業界の要望に応えた要素が強いと思います。自動車や家電の販売不振に対して消費喚起を目的とするならば、家計に安心をもたらすよう、雇用の安定、賃金引き上げなどの個人消費活性化策を講じるべきです。メーカー自ら若年労働者を低い賃金でこき使っている、車や家電を買ってくれというも虫がいいのではないのでしょうか。どうしても自動車産業を救済したいというのであれば、電気バスやハイブリッドバス、天然ガスバスを支援する方がましです。この間の高速道路の割引やエコカー減税という自動車優遇政策によって、フェリーや鉄道など地球にやさしい公共交通にしわ寄せが出ており、マイカーに頼らなくてもいいまちづくりや地域づくりにもっと大きく踏み出すことが必要であると考えます。バスや鉄道の方がエコであり、公共交通への利用促進策にお金を振り向けるべきです。	CO2削減に有効であり促進すべきもの。
分類	項目 / 政党	民主党	公明党	共産党	社民党	国民新党	

http://toinaosu.org/sosenkyo09/

※自民党、改革クラブ、新党日本、みんなの党は無回答。掲載順は解散前議席数順。