

クルマ社会を問い直す会アンケートへの回答案

政党名 日本共産党 回答者名 山下唯志  
回答者役職等 政策委員会 回答者連絡先 03(3403)6111

賛成=◎、「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

賛否

交通基本法

理念の現実化

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

◎

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することを明記する

◎

交通事故防止

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

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 30 km/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(2 m以上)を設けかつ車道上にバンプを設けるか、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格化

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付けるものとする

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等を用意し、それによる実技試験を行うこととし、信号・標識の認識と対応、交通ルールの遵守、歩行車・自転車の認識と対応などにおいて、能力に問題がある場合は不合格とする

◎

安全に資する自動車装備の推進

10. すべての自動車にドライブレコーダーの搭載と記録を義務付ける

◎

11. 無免許運転をなくすために、免許カードを差し込まないとエンジンがかからない装置の搭載を義務付ける

◎

12. アクセルとブレーキの踏み間違いが起きにくい装備・システムの搭載を義務付ける(複数の方式となるも可)

◎

13. すべての自動車に酒酔い運転防止装置(アルコール・インターロック装置)の搭載を義務付ける

◎

14. すべての自動車に信号遵守装置の搭載を義務付ける(必要な技術開発と信号機等道路側のインフラ整備を見込む)

◎

15. すべての自動車に制限速度遵守装置(ISA intelligent speed adaptation 技術の採用)の搭載を義務付ける

◎

16. すべての自動車に衝突予防装置(トヨタの「プリクラッシュセーフティシステム」、富士重工の「ぶつからないクルマ/eyesight」、ボルボの「human safty」などのより発展した形のもの)の搭載を義務付ける(居眠り運転・不注意運転による事故の防止、てんかん発作・心臓発作など急病による事故の防止、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故の防止などのためにも義務付ける)

◎

17.制限速度遵守装置、衝突予防装置の搭載にあたっては、自動速度ダウンや自動ブレーキの作動前に緊急警報を発する内容とし、時間的に手動で対応可能であったにもかかわらずそれを行わず自動制御が発動したとみなせるケースについては、交通違反として点数をつける

◎

歩行環境の安全化

18.歩道が分離されていない道路においては歩行者＞自転車＞自動車の順で交通を優先することとし、順位が後ろの交通者がクラクション等で道を空けさせる行為を禁止する

◎

19.市街化区域内の歩道が分離され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政策(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)横断できるように横断歩道を設置する

◎

22.歩道に接続する建設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.歩道及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も(一方通行を含む)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以下の速度規制を行う

◎

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書き込む

◎

自動車排ガスによる喘息患者の削減

29. 喘息の一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pm 2.5 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. pm 2.5 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

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付けられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの軌道敷・路盤・レール・架橋・駅・車両等設備及びその維持補修費については経営体からの要請があれば国が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付けられた鉄・軌道及びバス・コミュニティバスの人件費・エネルギー費等については、経営体から要請あれば国が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ぶあろうから、既に当該道路下に地下鉄が存在する場合も含めて路線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、道路拡幅及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

◎

外部費用・社会的費用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. 自動車関連税制で賄えない道路整備・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喘息など健康への損害、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ていることを踏まえて、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

◎

日本共産党の基本的な交通政策については、総選挙政策(分野別政策)をご覧ください

い。

[http://www.jcp.or.jp/web\\_policy/2012/11/2012-29.html](http://www.jcp.or.jp/web_policy/2012/11/2012-29.html)

そのなかで、私たちは、「いまこそ、自動車優先・道路偏重の交通施策を根本的に見直し、住民の足を守り、人間を優先した政策に転換すべきです。」と基本的な立場を表明しています。その転換を具体化する個別提案は、基本的に賛成です。そのうえで、その内容の実現にあたって、実態に即した検討を深める必要があるものについては、「検討したい」と回答しています。

危険な交差点は、歩行者分離信号をはじめ歩行者の安全最優先で対策を考えるべきです。

速度の抑制については、人の多いところ、通学路、歩行者・自転車の安全に関係するところでは、制限速度を60km/hに引き下げるのは当然です。

免許制度の改善による不適格判定の厳格化については、「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」の判定基準を科学的かつ関係者の納得のいくものとするのが求められます。

安全に資する自動車装備の推進については、装備の完成度や安全上の問題を検討し、積極的な普及策をとるべきです。

公共交通については、国による財政負担だけでなく、JRなど大手事業者等からの拠出による「地域公共交通を守る基金」の創設を提案しています。

路面電車の普及については、その都市の状況におうじて、路面電車の普及を含めて総合的に計画を立案します。

自動車税制については、道路整備優先政策を支えた道路特定財源の一般財源化を主張してきました。また、温暖化問題にかかわって、二酸化炭素の排出量などに着目し「環境税」の拡充を提案していますが、自動車から排出される温暖化ガスについても、この関係から強化をはかります。