

## 政策アンケート回答（自由民主党）

### 質問 1

世界の自動車保有台数比較で我が国は米国、中国に続いて世界 3 位ですが、日本の経済成長のためにさらに台数を増やすべきだと思いますか。

回答：YES

自動車製造業の出荷額は全製造業の約 2 割。関連産業就業人口は全体の約 1 割。貿易黒字額は全体の約半分で、自動車産業はわが国の産業をけん引するフロントランナーである。自動車産業は裾野が広く、幅広い関連産業を持ち、地域経済を支えている。

### 質問 2

自動車の運転免許人口が 7 千 7 百万人を超えています。自動車の国内販売台数を増やすためにもっと免許人口を増やすべきだと思いますか。

回答：YES

販売台数が増加したことで、自動車の国内設備投資も増加。収益は上昇（2013年度は自動車メーカーだけで7500億円の納税）し、賃金は上昇する（自動車業界の今夏のボーナス伸び率は業界トップの前年比プラス16.7%）という経済の好循環が生まれた。少子高齢化の今、これから免許を取得する若者の自動車離れをくい止めるために、車体課税の簡素化・負担の軽減なども含め、自動車の魅力がより一層増すように対策を講じる必要がある。

### 質問 3

我が国の自動車保有者の税負担は諸外国に比べ高いと思いますか。

回答：YES

車体課税について、自動車ユーザーに対して取得・保有の各段階で、複数の車体課税が化されているため、その簡素化・負担の軽減に取り組んでいたところである。①消費税 8%時点で、取得税の税率引き下げ、エコカー減税の拡充等②消費税 10%時点で、自動車税に環境性能割を導入し、その具体的設計を平成 27 年度改正で行う事等が平成 26 年度税制改正大綱で決定された。

### 質問 4

我が国の道路総延長は世界 5 位で英国の 3 倍、面積あたりの道路密度は断トツで世界一です。それでも我が国の道路は不足していると思いますか。

回答：その他

国土強靱化に資する高速道路のミッシングリンクの解消や四車線化等、従来の事業評価にとられることなく、国民に約束した基幹ネットワークの整備を進めます。

### 質問 5

我が国の高速道を含む主要幹線道路の延長距離は中国、カナダ、米国、ブラジルに続き 5 位ですが、それでも高速道路、幹線道路は不足していると思いますか。

回答：その他

国土強靱化に資する高速道路のミッシングリンクの解消や四車線化等、従来の事業評価にとられることなく、国民に約束した基幹ネットワークの整備を進めます。

#### 質問 6

道路の拡幅整備が商店街を衰退させ、シャッター街を作るといった意見に同意しますか。

回答：その他

無電柱化の集中実施や景観に配慮したまちづくり、道の駅を活用した観光拠点づくりや案内表示の整備をはじめとする情報提供の充実、既存施設を有効に活用しつつ、魅力ある観光地の整備と観光産業の育成により、観光を通じた地域活性化を進めます。

#### 質問 7

高速道路の整備がストロー効果で地方の人口を減らすという意見に同意しますか。

回答：その他

高速道路の開通によるアクセス改善とあわせ、地域の魅力向上・発信に取り組み、地域活性化している事例は多数あると考えます。

#### 質問 8

美しい景観、住環境、自然環境を壊してまで道路整備をしようとする動きがありますが、賛成できますか。

回答：その他

個々個別の事業において、良好な景観や住環境に配慮することは必要です。

#### 質問 9

平成 25 年中の全国交通事故発生件数は 62 万 8 千代で、交通事故死亡者数は 4 千 373 人、負傷者数は 77 万 9 千人でしたが、まだまだ件数が多いと感じています。死者ゼロ・負傷者ゼロを目標とするとう働きかけてもらえますか。

回答：その他

究極的には死傷者ゼロが目標ですが、現実的な目標としてまず交通事故による死傷者数の半減を目標とするのが妥当であると考えます。

#### 質問 10

飲酒、危険ドラッグ使用、スピード超過などの危険運転による死亡事故が後を絶ちません。しかしながら危険運転致死傷罪は正常な運転が困難であったことを証明せねばならず、適用要件が難し過ぎるという強い批判があります。法改正してもらえますか。

回答：その他

実際の法律の運用状況を踏まえつつ、必要があれば法改正などを検討していきたいと思えます。

#### 質問 11

無免許で運転して死傷事故を起こしても、それまで違法に運転して来た結果として運転が出来ていれば危険運転致死死傷罪に問われないというのは、道交法に違反して良いと認めている事になります。法改正してもらえますか。

回答：その他

司法におけるこれまでの判断も含めた運用状況を踏まえつつ、必要があれば法改正などを検討していきたいと思えます。

#### 質問 12

道路交通法違反で警官の指示を無視して逃走する行為が目立ちます。逃走した場合の原則を新たに作り、刑を重くするよう法改正してもらえますか。

回答：その他

警察官の職務執行の現状を踏まえ、法改正も含めた必要な対応を検討していきたいと思えます。

### 質問 1 3

道路交通法では、免許停止になっても講習を受ければ停止期間の短縮が可能とされていますが、この規定はドライバーに有利な減刑です。本来の免許停止の意義を生かすよう講習制度をやめるよう法改正してもらえますか。

回答：その他

運転免許制度自体の趣旨やこれに関連する社会情勢などを踏まえ、総合的に判断していきたいと思います。

### 質問 1 4

免許更新時、交通法規試験の受験を義務化し、パス出来なければ更新できないようにするよう法改正してもらえますか。

回答：その他

運転免許制度自体の趣旨やこれに関連する社会情勢などを踏まえ、総合的に判断していきたいと思います。

### 質問 1 5

長距離トラックの過労運転が事故を引き起こしています。一日の運転時間の上限を定め、取り締まれるよう法改正してもらえますか。

回答：その他

長距離トラック運転手などの職業ドライバーの事故は、様々な要素に原因があると思われます。それらの状況を注視し、必要に応じて法改正などの措置を検討していきたいと思います。

#### 質問 16

自転車の違反と事故が多発しています。自転車についても道路交通法で反則金制度を設けるべきと考えますが法改正してもらえますか。

回答：その他

反則金制度は免許制度と関連性が強いものであると考えます。そのため、自転車に関する交通制度全般に関する検討を行う際にこの点も考えていかなければならないと思われま

#### 質問 17

路面電車は排出ガスがなくクリーンで、老人、学生、子共に優しい交通手段だと思いますが、車道を減らして路面電車の復活を計ることを支援してもらえますか。

回答：その他

都市機能や居住のまちなかへの誘導によるコンパクトシティの形成と、公共交通ネットワークの再構築等ネットワークの活用により、暮らしやすいまちづくりを進めます。

#### 質問 18

トラック運転手が不足しています。問題だと思いますか。

回答：その他

地域経済を支える建設業・運輸業・造船業等の経営基盤の強化と、それを支える人材の確保・育成を推進するとともに、これまで女性の活躍が少なかった自動車関連や建設業分野において、女性が働きやすい職場環境の整備や業務の魅力発信等を行い、就業者数の大幅増を目指します。

質問 19

トラック輸送から鉄道、船舶、船空にモーダルシフトした方が良いという方針が政府から出ていますが、賛成しますか。

回答：その他

モーダルシフトの推進や CO2 削減の観点から、交通体系全般を見直します。

以上