

2025 年 7 月 14 日

主要政党 政策アンケート担当者御中

参議院議員選挙における各政党に対するアンケート・回答集約 v4

全国路面電車ネットワーク

○趣旨

我が国の公共交通は、民間事業者の手により、行政の各種補助に拠らないことを原則とした交通機関となっています。その原則は、長らく続いた右肩上がりの人口と経済の時代に有効だった収益システムが踏襲されてきているものですが、今日、各種問題が引き起こされています。

前回の衆議院議員選挙においても各政党にアンケートをお願いしましたが、今回の選挙までの間にも、特に都市交通政策およびその現場において新たな問題が発生しており、国政における早急の議論・行動・解決は待ったなしの情勢です。

今回も各政党に対し、我が国の都市交通を中心とした関連政策に関し、アンケートを取る形で問わせていただければと思います。

ご多忙のなか恐縮ではございますが、ご回答いただければ幸いです。

- ・今回のご回答につきましては7月10日までに以下の送付先又はメールアドレスまでご送付ください。pdf ファイル、テキストは <https://racda-okayama.org/archives/5025> にあります。

全国路面電車ネットワーク運営委員長

(NPO法人公共の交通ラクダ会長) 岡将男

〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F

E-MAIL : okj165@poppy.ocn.ne.jp

FAX : 086-224-0537 TEL : 090-3743-4778 (岡将男)

HP : <http://www.racda-okayama.org/>

※送付されましたご回答につきましては、全国路面電車ネットワーク加盟団体のホームページに各党比較検討の形で一部加工の上、掲載・公開いたしますのでご了承ください。

<全国路面電車ネットワーク> ■2003 年、人と環境にやさしい L R T などの公共交通整備をめざして結成された情報ネットワーク組織。 ■メンバーは、各地で交通による“まちづくり”に関わり、地方鉄道存続やバスマップ製作などで連携して活動。和歌山電鐵などの存続に寄与。 ■2004 年設立の超党派国会議員の集まりである「L R T 推進議員連盟」(現「新交通システム推進議員連盟」)と連携し、「L R T 法」を研究、「地域公共交通活性化再生法」、「交通政策基本法」制定につながる。 ■2005 年からは「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」の開催を主体的に推進。 ■現在、全国で約 80 団体が参加。

(アンケートは次ページからお答えください)

メール到着順に掲載しました。賛成反対が明記されない場合は【その他】に分類しました。

政党 (回答順)	1 地方都市 交通のサ ービスレ ベル向上	2 運転手 不足対 策	3 通学定期 割引の行 政負担	4 公共交通 のデータ 整備・公 開	5 ガソリン補助拡充 だけでなく走行距 離税を主体とした 交通全体に対する 財源に転換すべき	6 公共交通におけ る「独立採算制」 の見直し、公費 を投入しサービ スレベル向上
れいわ新選組	賛成	賛成	賛成	賛成	どちらともいえない	賛成
日本共産党	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成
立憲民主党	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成
公明党	賛成	賛成	反対	賛成	どちらともいえない	賛成
国民民主党	賛成	賛成	賛成	その他	その他	その他
日本維新の会	賛成	反対	どちらとも いえない	賛成	どちらともいえない	賛成
自由民主党	その他	その他	その他	その他	その他	その他

1. 地方都市交通のサービスレベル向上

首都圏・関西圏以外の人口 40 万人以上の都市雇用圏(人口総規模で 4,500 万人)において、鉄道(特に JR)・バスのサービス低下がみられ、深刻な状況になってきているが、COVID-19 以降は顕著になっている。これらの都市圏において、以下の目的を達成するため、運行頻度などの都市交通のサービスレベルを上げる政策の強化と、公的財源の大幅増強が必要である。

例えば、都市交通政策の中心となるべき都市圏内の鉄軌道・バス路線のサービスレベルに関して、欧州等で実施されているように自治体が関与できる制度を創設する必要がある。

- ①渋滞対策・環境負荷低減(例・熊本都市圏の TSMC 渋滞対策など)
- ②若年層(特に女子)の流出防止・地方活性化
- ③都市機能と魅力の向上
- ④公共交通運賃等に対する、消費税「軽減税率」制度の適用について検討

【 賛成 】 れいわ新選組、日本共産党、立憲民主党、公明党、国民民主党、日本維新の会

【 反対 】

【 その他 】 自由民主党

意見・提案(自由回答)

立憲民主党 人口減少・少子高齢化などに伴う利用者の減少や、コロナ禍により甚大な影響を受けた地域公共交通への支援を拡充すべきです。

環境負荷の少ないコンパクトシティの形成など、まちづくりと交通を一体的に考え、誰もが安全に安心して移動できる環境の構築や脱炭素社会の実現に向け、公共交通を軸とした総合交通体系の構築や計画立案を図ります。まち全体の低炭素化を推進するため、路面電車から LRT(次世代型路面電車)への転換や ITS(高度道路交通システム)の普及に努め、自動車流入規制・ロードプライシング(通行の有料化)の在り方の検討を進めます。

公共交通の需要拡大のためには、運賃設定も重要であると考えます。欧州では、公共交通に対し

て多くの公的支援がなされていることから、日本でも公的支援を拡大することによる低運賃化の方策をしっかりと検討すべきであると考えます。

公明党 みどりの窓口の数の減少や無人駅の数が増加していることなどによるサービスの低下は認識しています。サービス向上のための政策強化は必要であると考えています。

国民民主党 公共交通は、地域住民の自立した日常生活の確保、地域間の交流の促進、環境負荷低減など、社会政策・環境政策などの側面も持ち合わせていることから、採算重視や民間任せではなく、国が責任を持って「公共交通ネットワーク計画」を策定し、国土の健全な発展をめざします。

日本維新の会 基礎自治体の域内交通について、法規制等の権限と財源を国から地方に移譲し、都市部における自転車専用高速道路の整備や、地方部における小型モビリティの規制緩和など、地方自治体がおのおのの地域事情に応じて域内交通を最適化する取り組みを加速させたい。

自由民主党 列車のダイヤ設定や利用者の利便性に関しては、鉄道事業者が、輸送実態や現場の利用者のニーズを踏まえて判断することが適切であると考えています。

他方、鉄道が公共交通機関の一つとして大きな役割を担っていることに鑑み、国から鉄道事業者に対し、安全で安定的な運行を確保しつつ、需要に応じた運行ダイヤの設定や利用者の利便に配慮するよう働きかけているところです。

2. 運転手不足対策

廃止・減便を食い止めるため、公共性が高く国家資格が求められることが多い交通系労働者を、「エッセンシャルワーカー」と位置づけた上で、政府・自治体は省庁横断的な予算措置を講じ、給与・待遇向上のための財源を確保する必要がある。

例えば、運転士等の資格所有者の賃金水準を高く設定し、事業者が支払可能な賃金との差額を公的負担する。もしくは自治体が運転士の賃金を負担し、その賃金を交付税措置の対象とする。

【 賛成 】 れいわ新選組、日本共産党、立憲民主党、公明党、国民民主党

【 反対 】 日本維新の会

【 その他 】 自由民主党

意見・提案（自由回答）

立憲民主党 立憲民主党は、運転士・乗務員など交通労働者の地位向上を明確に掲げており、「移動の権利」を守るためには省庁横断で人材確保と待遇改善に取り組む必要があると考えます。交通労働者をエッセンシャルワーカーとしての位置付け、その賃金への公的支援を拡充すべきであると考えます。

公明党 交通系労働者の方をエッセンシャルワーカーと位置付けることや、人材確保・人材育成のための予算確保については賛成です。

国民民主党 労働力不足が深刻な「運輸業・建設業」等の現業系職種の賃金を早期に増額し、当面は国による負担制度を構築します。

日本維新の会 不採算路線等を補助金で延命することは本来のイノベーションを阻害する上に税支出の拡大につながり、他の福祉政策を圧迫する。無人運転の早期実装やライドシェアの解禁など、地域住民のペインを捉えた上で採算事業化できるようイノベーションの加速を支援することが、真の高福祉社会につながる。

自由民主党 鉄道は公共交通機関の一つとして大きな役割を担っており、その担い手である「鉄道運転従業者」の賃金上昇が適切に図られる環境の整備が重要であると考えています。

国においては、賃金上昇を適切に運賃に反映できるよう、鉄道運賃水準の算定根拠となる「総括原価」の算定方法の見直しを行っております。また、賃上げに資する補助金の鉄道事業者による活用を促進するため、説明会の開催や活用事例の紹介を行っております。さらに、人手不足に対応するため、鉄道事業者によるデジタル技術を活用した効率化・省力化の取組みに対して支援を行っていきます。

3. 通学定期割引の行政負担

高校生等の通学にかかる定期券の割引分は、事業者が負担しているため(全国規模で試算すると約 1,864 億円)、収支を大きく圧迫し、赤字の拡大を招いている。同時に、事業者が割り引いた運賃であっても子育て世代の家計を圧迫している。

通学の定期券等の運賃の割引分は、事業者ではなく、交通予算・文教予算・交付税措置等により行政が負担するとともに、更に低廉にすべきである。

【 賛成 】 れいわ新選組、日本共産党、立憲民主党、国民民主党

【 反対 】 公明党

【どちらともいえない】 日本維新の会

【 その他 】 自由民主党

意見・提案（自由回答）

立憲民主党 こども政策・教育支援の一環として、通学交通費の軽減はきわめて重要です。立憲民主党は「教育の無償化」や教材費などの隠れ教育費の負担軽減を政策として掲げています。通学定期の割引分を公費で支えることは、子育て支援と地域交通維持の両面で合理的な政策です。文教・交通双方の予算措置により、家庭の経済的負担を減らしつつ事業者の収支改善にも資する制度が必要です。

国民民主党 「公共交通確保法」を制定し、地方では「公共交通確保条例」を制定します。地域ごとに、鉄道等のような公共交通手段が確保されているかを悉皆調査し、公共交通弱者をなくします。

日本維新の会 「子育ての無償化」の観点から、子どものために使われる大規模な財源を確保することを目指し、GDP の一定割合を必ず子どものために配分すべきと考えている。一方で、通学定期割引の行政負担も選択肢の一つであるものの、どの様な支援がもっとも住民ニーズに合致するのかは、住民に近い基礎自治体において地域ごとに決定されるべきである。

自由民主党 自治体と地域の交通事業者が連携し、高校生等に安価で安全な通学手段が提供されることは、交通政策上の重要課題であると考えます。既に一部の自治体では、路線バス事業者に補助金を交付したり、大学生や高校生の通学費用を助成したりする動きも見られますが、学校の立地を含む通学事情は地域によって異なります。行政の貢献の在り方を一律に定めることは、必ずしも適切ではないと考えます。

4. 公共交通のデータ整備・情報公開の強化

公共交通政策の透明性確保に必要なオープンデータの整備が、欧米に比べ極端に遅れている。

時刻表や位置情報等のサービス情報や利用者数・収支等の実績について、データの迅速な整備・公開を全事業者に義務付ける制度(EU 並みに)とすべきである。また、国・自治体はこのデータを

迅速に活用出来る体制のもとに都市交通政策や地域交通政策を立案し、実行すべきである。

【 賛成 】 れいわ新選組、日本共産党、立憲民主党、公明党、日本維新の会

【 反対 】

【 その他 】 国民民主党、自由民主党

意見・提案（自由回答）

れいわ新選組 個人情報の保護が大前提ですが、EU 並みの制度には賛同

日本共産党 この間、鉄道会社が赤字ローカル線の廃止方針を打ち出す際、当該区間での赤字分のみの情報を開示し、全体の収支を公開しない対応をしているなど、収支等の輸送実績についての情報公開を恣意的に運用している例もあり、趣旨に賛同します。

立憲民主党 公共交通の透明性と利便性向上のため、事業者にはデータ公開を義務付け、国や自治体もそれを活用できる体制整備が必要です。

公明党 鉄道統計年報等のデータはオープン化されているものの、公開までに時間を要するという点について改善の余地があると考えます。

国民民主党 公共交通データの整備、公開については、鉄道事業者や行政も含めた関係者間で現状の課題や今後の対応、進め方等を調整・整理した上で、合意形成を図りながら、取り組みを進めていくことが重要と考えます。

日本維新の会 公共性の高いデータについては、「オープン・バイ・デフォルト」の理念の下、特段の理由のない限り公開し、自治体や企業、研究機関などが共有し活用することで、より快適で効率的な社会を構築していくべきと考える。

自由民主党 オープンデータの取組に関しては、J R 東日本が公共交通オープンデータチャレンジ 2024 において時刻表や列車の運行情報の提供を行うなど様々な取組みが行われていると承知しています。

また、各鉄道事業者の輸送人員や旅客運輸収入等が記載された「鉄道統計年報」は、電子データにより一般に公開され、そのデータの商用使用は制限されていないものと承知しています。

5. ガソリン補助拡充だけでなく走行距離税を主体とした交通全体に対する財源に転換すべき

ガソリン価格高騰に対する補助金累計は既に 9 兆円にも及ぶ（参考：全国バスをすべて無料にした場合の支出年間約 7000 億円）。ガソリン代補助は富裕層にも及び、逆進性も高く、脱炭素の潮流にも反する。電気自動車はガソリン税を負担せず、道路施設維持のための負担の公平を図る観点からも、今後暫定税率・消費税二重課税問題の是正のみならず、「走行距離税」を主体とした税制への切り替えなど、交通全体に対する財源のあり方を抜本的に転換すべきである。

【 賛成 】 日本共産党、立憲民主党

【 反対 】

【 どちらともいえない 】 れいわ新選組、公明党、日本維新の会

【 その他 】 国民民主党、自由民主党

意見・提案（自由回答）

れいわ新選組 現時点では安易な走行税の導入で EV の普及をおくらせるのはよくないとする

日本共産党 交通全体に対する財源のあり方を転換すべきという趣旨に賛同します。日本共産党は、財源を確保するために、フランスの事例などを参考に、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」の創設を政策としています。

立憲民主党 まち全体の低炭素化を推進するため、路面電車から LRT（次世代型路面電車）への転換や ITS（高度道路交通システム）の普及に努め、自動車流入規制・ロードプライシング（通行の有料化）の在り方の検討を進めます。2050 年までにカーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）を達成できるよう、脱炭素の技術革新・技術開発を税制面からも強力に支援し、税制全体の見直しの中で炭素税の在り方を検討します。

今後は、公共交通の維持のためにどのような税制や支援策が必要か、具体的に検討を進めます。

公明党 走行距離課税が導入されている国もあると承知しておりますが、自動車が日常生活に不可欠な地域にお住まいの方々や、我が国経済や地域の足・観光の足を支える「エッセンシャルワーカー」としてのバス・タクシー・トラック事業者等の負担が大きく増えることも想定されることから、慎重な検討が必要だと考えます。

国民民主党 自動車重量税は廃止することを前提に、まずは「当分の間税率（いわゆる暫定税率）」を廃止し、自動車重量税の国分の本則税率の地方税化を進めます。環境性能割は、旧自動車取得税の付け替えであることから廃止します。自動車税は、新車・既販車に関係なく、現在の営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革します。ただし軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮のうえで検討を行います。ガソリンや軽油の本則税率に約 50 年間も上乗せされている「当分の間税率（いわゆる暫定税率）」を廃止し、国分の本則税率の地方税化を進めます。また、消費税との二重課税問題を解消します。

自動車が生活必需品となっている地方のユーザーに大きな負担増となる、走行距離課税は導入しません。また、電動車普及の足かせとなる EV、FCV に対する税込確保ありきの増税は行わず、カーボン・ニュートラル実現に向け、国産の電動車普及促進を継続的に実施します。

日本維新の会 いわゆるガソリン暫定税率（当分の間税率）について、揮発油税及び地方揮発油税の税率の特例を廃止し、地方自治体への財源措置を行った上で、軽油引取税を含めて全て廃止すべきである。

自由民主党 交通関係の税制について、マルチパスウェイ戦略に基づく多様な動力源の併存、国・地方の安定的な財源確保、カーボンニュートラル目標等の観点から、今後、公平・中立・簡素な課税のあり方について、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行います。

6. 公共交通には「独立採算制」ではなく公費を投入しサービスレベルを向上すべきである

公共交通は広範囲な外部経済効果を持つにもかかわらず、日本では「独立採算」が原則である事によって、地方のサービスレベルは向上しないことで、車依存により都市部では渋滞が解消せず、免許を持たない世代には移動しにくく、ますます住みにくい街となって空洞化が進み、東京一極集中を加速させる要因にもなっている。

世界の多くの国では、行政の責任の下でサービスレベルの向上を図っており、利用者が大幅に増加し、住みやすく、賑わいや経済の活性化が見られる国も少なくない。わが国も、公共交通は「公共サービス」とであると位置づけて、行政の責任の下で、公費を投入する枠組(例：欧州の PSO（公共サービス義務）に準じた制度等)に変える必要がある。

【 賛成 】 れいわ新選組、日本共産党、立憲民主党、公明党、日本維新の会

【 反対 】

【 その他 】 国民民主党、自由民主党

意見・提案（自由回答）

れいわ新選組 公共交通は地域の生活の存続に必要不可欠

立憲民主党 立憲民主党は、地域公共交通の持続可能性を高め、移動の権利を保障するとともに、交通従事者を支援し、人と環境負荷軽減を重視したモビリティを目指します。エネルギー事業、公共交通事業、上下水道事業等を一体的に運用することにより、自治体が運営する事業の安定化、サービス向上を実現します（日本版シュタットベルケ＝ドイツにおける地域のさまざまな公共サービスを担う事業体の日本版）。

公明党 地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」が 2020 年に施行され、乗合バス事業者が国土交通大臣の認可を受けたうえで共同経営が可能となり、熊本市等において実施されていると認識しています。行政がコミットした地域運送サービスの持続的な維持は必要であると考えます。

国民民主党 公共交通は、地域住民の自立した日常生活の確保、地域間の交流の促進、環境負荷低減など、社会政策・環境政策などの側面も持ち合わせていることから、採算重視や民間任せではなく、国が責任を持って「公共交通ネットワーク計画」を策定し、国土の健全な発展をめざします。「公共交通確保法」を制定し、地方では「公共交通確保条例」を制定します。地域ごとに、鉄道等のような公共交通手段が確保されているかを悉皆調査し、公共交通弱者をなくします。

自由民主党 わが国の鉄道事業については、基本的には民間事業者が営利事業として営んでいますが、鉄道施設の安全確保や地域住民の交通手段の確保、利用者の利便性向上等は重要と考えており、これらのための支援制度等を設けています。

7. その他、交通政策に関し、貴党における考え方など、ご自由にお書きください。

日本共産党 【交通・移動の権利を保障し、安全を大前提に公共性を重視した交通政策に転換し、人と環境に優しいまちづくり・交通体系を目指します。

公共交通が危機に直面しています。地方の過疎化の進行や、地域社会の高齢化、人口減少、新型コロナウイルスの経験、気候危機問題など、交通を取り巻く社会経済情勢によって、これまで住民の足となってきた鉄道・バス・フェリーなどの路線廃止が相次ぎ、地域公共交通が衰退しています。自家用車を利用できない高齢者等、移動が大きく制限される「移動制約者」も増加しています。無秩序な郊外型開発や大型店舗の撤退による都市のスプロール化、中心市街地の“空洞化”がすすみ、“買い物難民”を発生させるなど交通弱者の日常生活を困難にしています。

自民党政権のもとで進められてきたモータリゼーション推進、自動車優先・道路偏重の交通政策が、道路公害の発生や、地域公共交通の衰退など様々な弊害をもたらしたことは明らかです。

同時に今、進行しているのは、赤字、採算性を理由としたローカル鉄道やバス路線の減便、廃止です。

JR 西日本、東日本は 22 年に、輸送密度 2000 人未満の路線を相次いで発表しました。これらの路線は「100 円儲けるのに数万円かかる」などと、その赤字ぶりを強調し、赤字ローカル線がお荷物であるかのような宣伝をしました。この JR 旅客各社の主張と歩調を合わせるように、自公政権は、23 年の国会で、ローカル鉄道の廃線に道を開く地域公共交通活性化再生法の改悪を強行しました。

バス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響で乗客が激減したことにより、多くのバス運転者

がハンドルを手放し、5 類に移行した後もドライバー不足は解消されず、地方部だけでなく都市部においてもバス路線の減便、廃止が相次いでいます。

2021 年 5 月 28 日に閣議決定された「第 2 次交通政策基本計画」（2021 年度～2025 年度）でさえ、「交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」と、かつてない危機感を表しています。もはや事業者任せでは、公共交通を維持・確保・活性化することは不可能です。

ところが自公政権は、住民に身近な公共交通には十分な対策を取らず、国際競争力強化を口実に、「高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクトの強化、航空ネットワークの維持・活性化を推進」（骨太方針 2025）など、相変わらず財界・大企業に奉仕する交通インフラの大規模開発事業に邁進しています。

交通は、人やモノの交流や活動を支え、国民生活にとって欠かせないものであり、住民に身近な公共交通を維持・活性化・再生する交通政策に切り替える必要があります。

――自動車優先・道路偏重の交通政策、財界・大企業奉仕の大規模開発優先の交通インフラ整備を根本的に見直し、住民の足を守り、人間を優先した政策に転換します。】

立憲民主党 徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の交通手段が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携する中で、国民が交通手段を自由に選択し、円滑・安全に利用できる環境を目指します。

人口減少・少子高齢化などに伴う利用者の減少や、コロナ禍により甚大な影響を受けた地域公共交通を支援します。

「バリアフリー法」に基づき、道路をはじめ、あらゆる交通機関で整備の水準を高め、バリアフリー化をさらに推進します。「交通政策基本法」を生かし、地域公共交通が維持され、便利な公共交通により円滑な移動ができる暮らしを実現します。

公明党 地域住民の「移動の足」である地域公共交通について、利用者目線に立った再構築を図り、利便性を向上させ、地域活性化につなげていくことが大切であると考えます。

事業者の賃上げや働き方改革などを推進するとともに、若者や女性、外国人材を含め、担い手の確保を進めていきます。

また、国土交通省「交通空白」解消本部の「取組方針 2025」に基づき、公共・日本版ライドシェアの普及、自治体への十分な財政支援などを強力に進めます。

さらに、通院やお買い物など「生活の足」としても期待される自動運転を推進し、MaaS（マース：検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の活用など交通サービスの高度化に取り組みます。

加えて、地域の多様な関係者による連携・協働を促進し、地域公共交通計画のアップデートを進めるため、関係府省庁による支援を促進すべきと考えます。

国民民主党 高速道路の料金制度を改革して、例えば、普通車であればワンコイン 500 円で、距離に関係なく乗り放題となる定額制料金、サブスク料金を導入して、地方と都市部との人流・物流を活性化させ、地方創生の起爆剤とします。

完全自動運転の巡回バス・乗用車・船舶を実用化し、地域公共交通システムを構築するスタートアップ企業を優遇します。

地方における移動手段の確保をはじめ交通事故の削減、高齢者等の移動支援や渋滞の解消等に資

する完全自動運転（レベル 5）を早期に実現します。その実現に向けた技術開発や道路の高度化に投資し、安全な交通社会の推進に取り組めます。

自由民主党 路面電車をはじめとした地域交通は、地方創生の基盤です。「交通空白」の解消に取り組むとともに、地域交通の「リ・デザイン（再構築）」を全面展開し、地域活性化につなげていきます。

添付資料

■今回のアンケート・パワーポイント資料

■2025 年衆議院議員総選挙の各党アンケート集計結果