

問1(交通弱者の生存権を守る政策)

地方部においては、公共交通の経営が成り立たず、そのサービス低下によるモビリティ喪失への不安が国民の間で高まっています。マイカーを自由に使えない交通弱者の最小限の生活の足を確保するために、国が財政措置をとることに賛成ですか。

【 **賛成** 反対 】

問2(交通弱者の生存権を守る政策のうち特別交付税について)

現在、国は特別交付税において自治体が地方バスの運営に要した経費の一定割合を算定のうえ、バス路線の廃止を防ぐ自治体の補助政策を後押しし、生活の足の確保を期しています。この制度について、貴党の考えをお聞かせください。

【 **さらに手厚くするべきだ** 現状のままでよい 見直すべきだ 必要ない 】

問3(まちづくりのための公共交通整備)

地方都市においてはマイカー依存の進行により、渋滞が深刻になっているほか、都市のスプロール化が進んでおり、生活環境が悪化しています。これらの問題を解決するために、都市部において、鉄軌道を中心としたまちづくりを進めるための国としての地方への補助事業、政策支援を必要だと考えますか。

【 **必要だ** 必要ない 】

問4(通学定期負担)

各公共交通機関においては、児童・生徒・学生には割安な通学定期券が発売されていますが、その割引分に対して公的な補填は行われておらず、それ以外の一般利用者が割高な普通運賃や通勤定期で割引原資を負担しており、公共交通料金を押し上げる一因となっております。通学定期券の割引原資を、国・地方の文教予算から支出することにより、社会全体で支えることとし、あわせて利用者負担の軽減をはかることについて賛成ですか、反対ですか。

【 **賛成** 反対 】

◎ 自由回答欄(貴党の公共交通政策など)

- ・「交通政策基本法」を生かし、地域公共交通が維持され、公共交通が便利で移動が円滑な暮らしを実現します。
- ・鉄道についてはパークアンドライドの環境整備、在来線への支援、税制特例措置の継続、災害時の復旧支援や老朽化施設の大規模改修支援の充実を目指すとともに、バス、トラックなどについては各種渋滞緩和策を実施し、定時性・速達性の向上を図ります。

- ・地域の足を担う低料金でドアツードアのデマンドタクシー（乗合タクシー）やコミュニティバスなど、国の基準の見直しや予算措置で強力に支援します。
- ・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ている地域公共交通を支援します。
- ・地域の生活交通を担うバス事業者と離島航路事業者については、今後も利用者の減少などに伴う欠損額の増加が見込まれることから、引き続き支援の継続と十分な予算措置を講じます。
- ・公共交通機関や徒歩・自転車移動できる都市への転換を図ります。トランジットモールを進め、歩いて楽しめる街、高齢者がゆっくり楽しめる街を目指します。
- ・鉄道やバスなど地域公共交通を安定的に維持・確保できるよう、支援を強化するとともに、自治体の交通政策専任者の配置・育成を進めます。

（特別交付税の普通交付税の移行について）

特別交付税は交付税では捕捉されない特別な財政需要や交付税算定の後に生じた特別な財政需要など、特定の政策や事項について一般財源を補てんする交付税の補完的役割をもっています。特別交付税の算定項目のなかには当該事業が全国的なものとなり、通常の経費とみなされ、交付税に移行する場合があります。2020年度は、「道府県分の地方バス路線の運行維持に要する経費の一部」など7つの項目で特別交付税から交付税の算定に移行し、普通交付税における需要の算定項目に位置付けられました。この間、地域交通（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）の確保に関する特別交付税の交付額は長期的に増加傾向にあり、10年間で約55%増加しています。全国の自治体が共通して抱える重要課題であり、その支援が将来的にも必要不可欠な施策・事業であるとして、地方バス路線の運行維持に要する経費については、総務省が特定地域の財政需要から全国的な通常の財政需要に位置づけた点で注目されます。引き続き、地域公共交通の維持・確保が重要なことから、普通交付税・特別交付税を問わず、自治体財源の拡充強化を進めるべきと考えます。

<https://www.pref.yamanashi.jp/shichoson/documents/shichosondocumentsr1siryou26.pdf>

以上