

人と環境にやさしい交通政策の実現を求める要請書

2009年 9月 8日

井坂 洋士

(持続可能な地域交通を考える会 代表)

〒211-0004 川崎市中原区新丸子東3-1100-12

かわさき市民活動センター レターケース内

[E-mail] isaka@sltc.jp [FAX] 020-4664-6084

社会民主党におかれましては、日頃より人と環境にやさしい生活の実現に向けてお取り組みいただきありがとうございます。特に、先月の総選挙では唯一、マニフェストの中で「人・まち・環境にやさしい交通」と交通政策に関する項目を掲げ、「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めざすことを明言され、幅広い政策を的確に掲げられたことについて、人と環境にやさしい交通をめざす我々の間でも高く評価させていただいております。

政権与党入りが見込まれる貴党におかれましては、マニフェストで掲げられた交通政策について実現を求めるとともに、政権与党の一員として政府の交通政策を人と環境にやさしいものとしていただけるよう期待し、下記のとおり要請いたします。

貴党におかれましては、今後とも人と環境にやさしい生活をする人を応援するような施策を実施していただけるよう期待をしております。

1. 連立与党で一致する交通政策について、迅速・着実に展開してください

先月の総選挙に合わせてクルマ社会を問い直す会が行った政策アンケート

<http://toinaosu.org/sosenkyo09/>によると、「クルマ以外の交通手段への転換促進」「貨物輸送のモーダルシフト」「地方鉄道や路線バスの再生」「LRT・BRT・コミュニティ交通の導入促進」「自転車の適切な活用」「交通権の確立」で、民主・社民・国民新の各党が一致を見ました。

中でも、自動車中心のまちづくりからの転換、LRT・鉄道・路線バスの充実、路線バスへのインセンティブ付与や欠損補填などによる支援、貨物輸送においてトラックを減らし鉄道・船舶の利用を増やすモーダルシフトの推進、PM2.5を含む自動車排ガス対策の強化、自転車道の整備促進などは、いずれも各党に共通しているようです。

また、かつて貴党と民主党が共同で法案を提出された「交通基本法」のように、人と環境にやさしい総合交通政策の実現の基礎となる法整備についても、政権交代により実現に向けて大きく前進したものと期待しております。かつて「クルマ社会」であったフランスで交通政策が大きく変わった背景に、交通権の確立があったと聞き及びます。

これらの共通する政策をいち早く実施に移していただくことが、政権交代の成果の実感にもつながるものと思います。早期に着手していただき、着実に実現していただけるよう、期待しております。

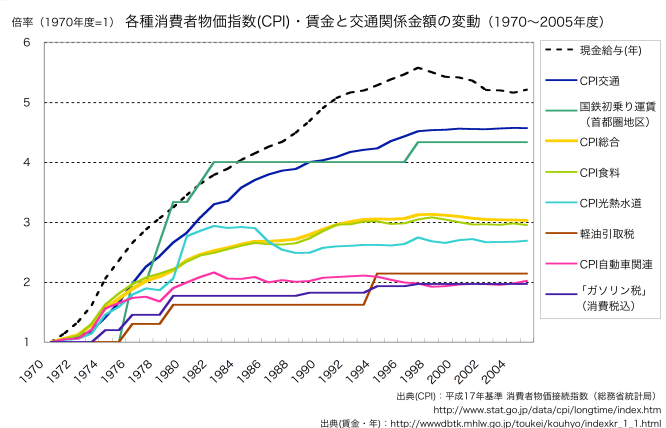
2. ガソリン税等は物価調整をしてください

民主党をはじめ各党は、「暫定税率」を廃止すべきと主張されていますが、私たちは、そもそも揮発油税等の「本則」税額が昭和39年(1964年)から全く変わっていないことを疑問に感じています。

「暫定」をやめて「本則」に一本化していただくのは結構なのですが、その時に、今と物価水準がまるで違う(下表参照)45年前に定められた「本則」税額に戻すことになれば、自動車燃料だけが不当に安くなってしまいます。

	1966	1967	1968	1969	2009
物価	はがき 7円 封書 15円 映画入場料 500円	地下鉄最低料金 30円 牛乳 21円 銭湯 32円	白米 1,520円 (10kg) 食パン 45円 (1斤) ラーメン 120円	豆腐 30円 もりそば 80円 国鉄運賃 2,230円 (東京～大阪)	はがき 50円 封書 80円 映画入場券 1,800円 東京メトロ初乗り 160円 牛乳 150円 銭湯 450円 白米 3-4000円 食パン 100円 ラーメン 500円 豆腐 100円 もりそば 400円 JR運賃 8,510円
	新書本 宇沢弘文著『自動車の社会的費用』岩波新書 (1974年6月初版) 180円				735円
「ガソリン税」 (揮発油税等)	24.3円/L クルマだけ、こんな昔に逆戻り？				「本則」 24.3円/L + 「暫定」 24.3円/L + 消費税約2.4円/L

1970年からの物価の推移(右グラフ)を見ると、平均賃金が5倍になったのに対し、公共交通運賃やタクシーなどを含めた交通全般は4.5倍ほどに、食料品は3倍ほどに値上がりしています。ところが、「(暫定)を含む」ガソリン税およびガソリン本体価格はたったの2倍程度にしかならず、他の物価に比べて極めて割安な水準で推移してきたことが分かります。クルマ利用が相対的に割安になり、さらにクルマ優先の構造の道路(歩行者を迂回させ、自転車を排除し、専らクルマを速く走らせる機能を追求した道路)が多く造られたことにより、半ば強制的に「モータリゼーション」が進められてきました。

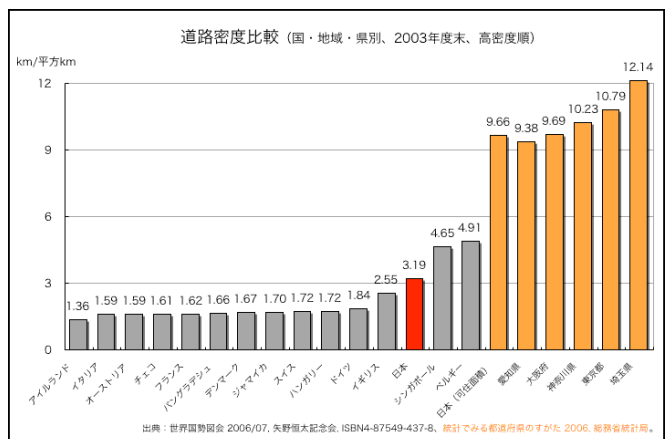


このような実情を踏まえれば、ただ「暫定」だから廃止します、その結果45年前の額面に戻りました、という事では筋が通りません。「暫定」を廃止するのであれば、少なくとも「本則」税額を他の物価水準と同程度にまで物価調整をされるよう求めます。

3. 道路の新造は凍結し、高速道路を値下げ・無料化するなら一般道は歩行者・自転車・公共交通のために使ってください

巷では、よく「必要な道路は造る」という言葉を耳にしますが、「必要な道路」とは何でしょうか?そもそも「必要」は主観的には判断できませんが、公金の使い道として客観的な判断がされているのでしょうか?

右のグラフは、2003年度末の道路密度(面積あたりの道路延長)の国際・地域比較です。狭い日本のあらゆる所にせせと道路を造り続けた結果、イギリスを超えて都市国家シンガポールなどに近い道路密度になっています。しかも、日本は森林面積が大きいので、可住面積で比較するとシンガポールの2倍を超え、圧倒的な道路大国になっています。この上に「必要」だと言われても、果たして何がどう「必要」なのかと、客観的な説明を求めるべきではないでしょうか。



もちろん、今後も自治体が自己財源の配分を決める際に必要だと判断して道路に投資する事はあるでしょう。しかし、そこに国からの財源の手当てをすることには疑問を感じます。右のような実情を認識されれば、毎年毎年巨額の道路予算を注ぎ込み続けてきた交通政策を大き

く転換し、道路の新造は全面凍結、その分の予算は地方自治体に移譲するなり、公共交通の維持や環境・公害、雇用対策などに投じるべきと考えます。

また、民主党はマニフェストで「高速道路の無料化」を訴えています。実態として「マイカー」が我が物顔に走っている高速道路にどれだけの公益性があるのか疑問ですが、仮に高速道路に金を注ぎ込むのであれば、並行する周辺の一般道からは通過交通を排除し、歩行者、自転車やバス・LRTなどのために道路空間を再配分すべきです。

仮に高速道路を値下げ・無料化するだけであれば、これまで公共交通を利用してきた人がマイカーを使うようになるとの試算もされています（上岡直見「高速道路無料化・暫定税率廃止に起因する環境・社会影響」）。高速道路料金の引き下げが避けられないのであれば、一般道の自動車走行空間を削減する、速度制限を強化して歩行者・自転車・公共交通利用者等を優先するといった施策を同時に実施するのでないと、クルマ依存社会への流れを強める結果になってしまいます。

4. 日本の特徴である公共交通・自転車の分担率の高さを伸ばし、環境政策との統合を図ってください

日本はOECD諸国に比べ、自転車や公共交通の交通分担率が極めて高くなっています。欧州が政策的に自転車や公共交通の分担率を引き上げているのに対し、日本は自然とこうなったもので、人と環境にやさしい交通手段が多く国民に強く支持された結果と言えます。ある意味、（都市部に限れば）日本の地域交通は世界の最先端にあるとも言えます。

また、環境省が今年6月に公表した『地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）策定マニュアル』（p.4-93）では、公共交通機関の利用者を増やす政策は環境対策になるとともに地域の雇用を生み出し、また石油購入による所得流出を防ぐことから、内需を活性化し地域経済対策にも資することが明記されています。

ところが、これまでの政府は、このような諸外国が羨む人と環境にやさしい交通体系を壊すかのように、クルマ優先の交通政策を進めてきました。その結果、残念ながら日本でも少しずつ自家用乗用車の交通分担率が上昇してきてしまいました。

この結果、自動車産業の隆盛と引き換えに、地域の質の高い雇用を支えてきた交通産業は衰退の一途を辿ってきました。さらに、今年3月から実施されている「高速値下げ」の影響が追い打ちとなり、地方の鉄道・路線バス・タクシー業界は壊滅的な被害を受けています。ここで「ガソリン値下げ」が実施されれば、地域経済はますます疲弊し、石油消費量が増えることによる所得流出が増加し、ますます外需依存型の経済体質になることは明らかです。

ところで、新政権の地球温暖化対策を見ると、温室効果ガス排出量削減の中期目標で、民主党が2020年までに1990年比25%削減、社民党では同30%削減を掲げておられます。私は、この目標実現に向けた取り組みが私たちの社会や生活を環境変化に強いものにし、今後訪石油枯渇後にも持続可能な生活を実現する大きな一歩になると期待しているところですが、残念ながら民主党からは「ガソリン値下げ」「高速無料化」といった環境対策と逆行する声も聞かれ、目標を掲げたはいいが果たして実現できるのかと心配されるどころです。

『OECD世界環境白書 2020年の展望』によると、環境対策において重要なのは、さまざまな環境政策手法の最適ミックス（組み合わせ）を見出すことであり、矛盾する（あるいは余分な）シグナルを送るような手法を加えないことである。と指摘されています。民主党の「ガソリン値下げ」「高速無料化」は、同じ移動をするにもマイカーを使う人にお得感を与え、逆に公共交通を使う人には損をした感覚を与えることとなり、まるで私たちにマイカー利用を勧めているかのようですが、このような矛盾するメッセージを送ることが、今後の環境政策に大きなしこりを残すことになるのではと懸念されます。

数の力で圧倒する民主党に対し、実質的なマイカー利用促進策となる世界の流れに逆行する政策が実施されないように軌道修正を促す役割を担うのは、社民党ではと期待をしております。数の力で間違った方向に行くことのないよう、また目先の利益に走らないよう、連立与党の一員として、政府が私たちの今と将来をより良いものにするような政策の実現に向けご尽力いただけることを、期待してやみません。

以上