

(表面からの続き)

ます。

<重要業績評価指標 (KPI) >

○交通安全教室の開催数 (年間) 現状値 (2014年) 200件

2019年 210件 2023年 210件

○平塚駅3キロメートル圏の自転車ネットワーク整備率 (累計)

・2014年 (累計) 3% ・2019年 33% ・2023年 70%

交通の利便性を高める—現状と課題

現状— ○本市は鉄道駅が1つしかなく、また移動手段別の割合では自動車の利用割合が最も高くなっている。

○路線バスは、平塚駅を中心とした放射方向に多くの路線が運行されており、居住地から平塚駅までの移動手段として多くの人に利用されている。

○基幹道路の多くは、平塚駅を中心とした放射方向に位置している。

課題— ○平塚駅周辺では、朝の通勤通学の時間帯を中心として、路線バス、自動車、自転車などの交通混雑が発生している。

○平塚駅から離れた一部の地域ではバス停までの距離が徒歩圏から外れるなど、路線バスの利用に不便な地域がみられる。

また運行距離が長い路線では、交通渋滞の影響を受けやすくなっている。

○東西方向の道路が不足していることから、中心市街地周辺に交通が集中し、交通の負荷が高まっている。

<取組方針>

○公共交通と自転車を中心とした人と環境にやさしいまちをめざし、各交通手段の利用圏域に応じた交通体系の構築をすすめる。

○路線バスの待合い環境や走行環境の整備などによる公共交通の利用しやすい環境づくりを進める。

○東西方向の広域的な幹線道路による放射方向の交通の適切な誘導と市外とを結ぶ幹線道路などの整備を進める。

○通勤通学などの平塚駅からの利用しやすさの向上をめざし、既設鉄道路線の乗り入れなどによる鉄道の輸送力増強や利便性向上を促進する。

<成果指標>

○路線バスの乗り継ぎ環境の整備進捗率

現状値 41% ⇒2019年 65% ⇒2023年 88%

幹線道路のボトルネック交差点の改良進捗率

現状値 12% ⇒2019年 40% ⇒2023年 80%

*ボトルネック交差点=交通量が多いにもかかわらず、右折レーンがないなど、円滑な交通の妨げとなっている交差点。

参考資料

— 格差と貧困の拡大 —

1990年代後半と比べると— ①富裕層への富の集中—「株価つり上げ政治」による莫大な配当が、大株主にもたらされた。

②中間層の疲弊—労働者の平均賃金減少。

平均賃金 (名目値)

1997年 432万6千円 ⇒2015年 377万円 (-55万6千円)

<給与階級別 (年収) > 1997年—2015年

・500万円~1000万円 1368万人⇒1158万人 (△210万人)

・500万円以下 2995万人⇒3427万人 (+432万人)

・2000万円超 15万人⇒21万8千人

③貧困層の拡大—

○相対的貧困率— 1997年 14.6%⇒2012年 16.1%

○子どもの貧困率—1997年 13.4%⇒2012年 16.3%

○働きながら生保水準以下の収入>

・1997年 4.2%⇒2012年 9.7%

○2人以上の世帯で、金融資産をもたない世帯

1997年 10.2%⇒2016年 30.9%

<日本共産党の富裕層とは、税金の徴収の考え方は>

社会保障の財源に消費税を—という政府の政策の中で、日本共産党は、「高額な株式や不動産などの資産を保有する富裕層を対象にし、新しい資産課税として『富裕税』を創設することを提案しています。

相続税の評価基準で5億円を超す資産の部分に1~3%の累進課税を行うもの。8千億円前後の税収を見込む。

課税対象となる富裕層は、1000人に1人程度。

高額な所得を得ている富裕層に対する税制の改革も提案。

○1999年に65%から50%に引き下げられた所得税・住民税の最高税率を元に戻す。

最高税率の対象は、課税所得3千万を超える部分。

2003年に70%から50%に引き下げられた相続税の最高税率も元に戻す。相続人1人当たり20億円を超す部分が対象。

○上場株式の配当や譲渡所得への負担 (現在20%) を引き上げる。

株式配当は、少額配当を除いて総合課税に。

これにより富裕層の配当所得には所得税・住民税の最高税率が適用される。

株式譲渡益の「高額」部分には、欧米なみに30%の税率を適用。ここで適用される富裕層は1000人に一人程度。