

2012 年衆議院選挙に関する 公開質問状への回答

平成 24 年 12 月 3 日

公益財団法人 公害地域再生センター

(あおぞら財団)

■はじめに

- ・当質問状は、11 月 30 日現在の主な政党（自由民主党、民主党、公明党、日本共産党、社会民主党、国民新党、日本維新の会、みんなの党、新党大地、日本未来の党）に送付し、日本維新の会、みんなの党、国民新党、日本共産党、自由民主党、民主党、社会民主党、日本未来の党から回答を得ました(締めきり：2012 年 12 月 3 日)。
- ・各政党のみなさま、告示前のお忙しいところご回答いただき誠にありがとうございました。
- ・掲載にあたっては、回答文の到着順に掲載しています。
- ・発表にあたっては、いただいた回答原文のまま掲載しています。

■質問項目と回答

1. わが国の大気汚染対策について

わが国では、大気汚染の指標の一つである微小粒子状物質（PM2.5）については、平成 22 年度、自動車排出ガス測定局（12 局）において、基準を達成したのは 1 局（8%）であり、環境基準非達成が 11 局（92%）でした。微小粒子状物質（PM2.5）については、呼吸器系疾患だけでなく循環器系疾患や肺がんとの関連が指摘されています。

現在、子どものぜんそく増加が社会問題となっています。また、2007 年 8 月に東京大気汚染訴訟が和解し、東京都ではぜんそく患者への医療費助成制度が創設され、現在、医療費助成対象者は 7 万人（18 歳以上）を超え、早期発見・早期治療の効果が上がっています。川崎市でも 2007 年より救済制度が設けられ 5690 人（20 歳以上）の方々が利用されています。また、大阪でも、ぜん息患者の医療費助成や救済制度を求める活動が展開されています。

一方、全国で大気汚染公害病認定患者は 4 万人ですが、その健康と暮らしを支えてきた公害健康被害補償制度の財源の一部である「自動車重量税」について、「社会保障と税の一体改革関連法（2012 年 8 月 10 日成立）」では、廃止が検討されています。

【質問 1 - ①】 PM2.5（微小粒子状物質）については、監視体制の強化、早急な対策が必要と思われませんが、どのようにお考えでしょうか？

日本維新の会
大気汚染に関する事実調査をしっかりと行い、国が国民の生命身体の安全を図ることは当然。 (※質問 1 の①、②、③をまとめて回答)
みんなの党
PM2.5 については以前から課題になっており、大気中の環境基準としてはあるものの、排出基準としてはない状態であり、発生源の割合を分析したうえで、数年以内に抜本的対策がなされるよう検討しており、予算措置を含めてその動きを後押ししていきたいと考えている。
国民新党
電気自動車の普及を促進するため、全国(郵便局を含む)充電施設を設置するよう提案しております。当面の対策としては、喘息患者に対する医療費助成を全国的に実施するように全力を尽くします。
日本共産党
大気汚染の原因となる PM2.5 については、ぜん息や心筋梗塞、肺がんに影響を与えているということから、09 年に規制基準が定められました。しかし、10 年に自動車排ガス測定局 12 局の中で基準を達成したのは 1 局のみであり、さらに測定体制を強化し、一刻も早く基準を達成することが必要です。
自由民主党
我々の健康を守り、安全な社会を構築する上で、大気の汚染は直接、健康被害をもたらす、その対策に万全を期す必要があります。微小粒子状物質(PM2.5)については、新たな課題として、監視体制等、早急な対応を検討していきます。
民主党
PM2.5 の監視体制の強化を行うとともに、自動車 NOx、PM 法等に基づき、PM2.5 も含めた浮遊粒子状物質の総合的な削減対策に取り組んでまいります。
社会民主党
社民党は PM2.5 に対する監視体制強化と早急な規制策を一貫して訴えており、今回の衆院選の選挙公約にも「PM2.5（微小粒子状物質）の監視・規制強化、自動車 NOx・PM法の対策地域の拡大など大気汚染防止対策を強化します」との項目を掲げています。

日本未来の党

貴財団の行われている地域と環境の再生に向けた調査研究、実践活動には敬意を表します。何分にもたちあげて日が経ちませんので、今後とも貴重なご提言を賜りますようお願い申し上げます。
(※質問1の①、②、③をまとめて回答)

【質問1-②】 大気汚染による健康被害者救済制度の創設については、どのようにお考えでしょうか？

日本維新の会

大気汚染に関する事実調査をしっかりと行い、国が国民の生命身体の安全を図ることは当然。
(※質問1-①、②、③をまとめて回答)

みんなの党

かつて公害が大きな社会問題となっていた時には公健法により制度があったが、現状では自治体ベースで旧第一種地域が救済を行っている。大気汚染は自治体を超えて影響がもたらされるものである一方、地域によって事情も異なるため、将来的に道州制を導入し、広範な地域ごとに、財源と権限を移したうえで、救済制度を導入することが適切だと考える。

国民新党

原発事故の影響により、大気汚染の抑制にブレーキがかかる可能性があります。勿論再生エネルギーの開発によって大気汚染のクリーン化は必須の課題ですが、当面の対策として、救済制度の充実に全力を尽くします。

日本共産党

東京大気汚染訴訟が和解し、東京都ではぜん息患者約7万人への医療費助成が実施されています。国はこの助成制度を全国で実施すべきです。さらに、政府が88年に大気汚染公害被害者の新たな認定申請を打ち切ったことで、多くの「未認定」患者が長い間健康被害と暮らしに大変苦しんでいる実態があり、健康被害者の新たな救済制度が必要です。

自由民主党

健康被害の特定など、患者が安心して治療に取り組める体制について、検討していきます。

民主党

公害健康被害の補償については、現在、公害健康被害の補償等に関する法律に基づいて行われているところ。さらなる制度拡充の必要性については、ご意見を伺ってまいりたい。

社会民主党

大気汚染の防止策はもちろん急務ですが、医療費助成や早期発見・治療につながる健診体制の拡充など、健康被害者の救済制度も早急に充実させる必要があります。

日本未来の党

貴財団の行われている地域と環境の再生に向けた調査研究、実践活動には敬意を表します。何分にもたちあげて日が経ちませんので、今後とも貴重なご提言を賜りますようお願い申し上げます。
(※質問1の①、②、③をまとめて回答)

【質問1-③】 公害健康被害補償制度の維持・財源確保に関して、どのようにお考えでしょうか。

日本維新の会

大気汚染に関する事実調査をしっかりと行い、国が国民の生命身体の安全を図ることは当然。
(※質問1-①、②、③をまとめて回答)

みんなの党

大気汚染の原因者の一つである自動車からは、自動車重量税があたりられることになっていたが、裾野が広

<p>い自動車産業で、販売数の減少による雇用不安や不況も深刻であり、消費税増税にともなう多重課税の問題もある中で、自動車重量税が廃止の方向になることはやむを得ないとも言える。しかし、新たに環境税も導入されるなど、燃料に賦課金をかける方式も導入され、グリーン化した自動車への買い換え促進のための施策もされており、原因者としての自動車の比率を圧倒的に少なくすることに資源を投入し、経済成長と環境を両立させるのが先決である。補償制度については、歳入庁を導入したうえ、公務員人件費削減や特別会計剰余金の活用や国有資産売却などをあわせ、財源は確保していけるものと考えている。</p>
<p>国民新党</p> <p>国全体の財政再建は重要なテーマであり、国民新党は財源として、赤字国債に繋がらない無利子非課税国債の発行を強く主張しております。</p>
<p>日本共産党</p> <p>公害健康被害補償制度を維持して、全国の大气汚染公害病認定患者 4 万人の健康と暮らしを支えることは当然のことです。東京大気汚染訴訟などの判決でも健康被害に対する国・自動車メーカーの責任は明らかであり、公害健康被害補償制度の財源の一部となっている「自動車重量税」を維持し、患者に補償していくことが必要です。</p>
<p>自由民主党</p> <p>昭和 48 年に制定された現行制度において、補償の対象者—第 1 種地域、第 2 種地域や補償給付の内容等が現状の課題に即したもののなか。また、財源についても汚染負荷量賦課金、自動車重量税からの引当金となっていますが、限りある財源下における補償のあり方についても検討する必要があると考えます。</p>
<p>民主党</p> <p>公害健康被害補償制度は維持されるべきものであり、また、公害健康被害の補償等に関する法律に基づく補償等に必要な財源は確保されるべきと考える。</p>
<p>社会民主党</p> <p>公害健康被害補償制度は維持にとどまらず拡充すべきで、財源も十分に確保すべきです。</p>
<p>日本未来の党</p> <p>貴財団の行われている地域と環境の再生に向けた調査研究、実践活動には敬意を表します。何分にもたちあげて日が経ちませんので、今後とも貴重なご提言を賜りますようお願い申し上げます。 (※質問 1 の①、②、③をまとめて回答)</p>

2. エネルギー確保・地球温暖化対策について

東日本大震災を受けて、各地域でのエネルギー確保のあり方が問われています。一方で、全世界で地球温暖化問題への対策も不可欠です。

【質問 2 - ①】 わが国における今後のエネルギー確保・地球温暖化対策、特に、原子力発電と再生可能エネルギー利用について、どのようにお考えでしょうか。

<p>日本維新の会</p> <p>客観的科学的な安全基準の創設、チェック体制の確立、使用済核燃料の処理、キャップのルール化、電力自由化、発送電分離の実現</p>
<p>みんなの党</p> <p>原発ゼロを 2020 年代に実現するための工程表を作成済みであり、当面は高効率の天然ガスコンバインドサイクル発電でまかないつつ、再生可能エネルギーに重点投資し、原発ゼロでエネルギーが安定的に安価に</p>

供給できる体制を構築する。
国民新党
我が党の政権公約では、「再生可能エネルギーの研究開発や海洋資源の有効活用など大胆な対策を検討すると同時に、原発の運用と依存度の引き下げに関しては、実現可能で段階的な目標を綿密な検証のもとに設定することが重要です。」としております。
日本共産党
福島原発事故による被害の拡大などをみても「即時原発ゼロ」の実現をはかる必要があります。原発なしでも電力不足がおきなかったことから「即時原発ゼロ」が可能です。再生可能エネルギーの潜在量は、原発の発電能力の約 40 倍にもものぼり、再生可能エネルギーの利用は地球温暖化対策としても、雇用効果も大きな可能性をもっている。
自由民主党
エネルギー問題は、国民生活や産業活動に多大な影響を与えることから、拙速な判断はかえって国力の低下を招く可能性があります。したがって、原発再稼働については、原子力規制委員会における専門的判断により決定すべきであると考えます。 一方、再生可能エネルギーについては、期待が大きいですが、安定供給の観点と電気料金との関係、導入の可能性等を慎重に見極める必要があります。我々は 3 年間で省エネ技術とともに集中導入を進め、可能性を探っていきます。その後、原子力政策のあり方を含めた、エネルギーベストミックスは、10 年以内に決定します。
民主党
2030 年代原発ゼロをめざしあらゆる政策資源を投入。①40 年運転制限を厳格に適用②原子力規制委員会の安全確認を得たもののみ再稼働③原発の新設・増設は行わない。 ○再エネ・省エネの類型別に以下のような強力な開発・普及支援を行う。 ・太陽光——技術開発、需要創出などによるコスト低減、農地などの規制改革。 ・風力—建築基準の適正化、環境アセス法の適切な運用、系統対策。 ・バイオマス——バイオマス資源の利用拡大、バイオ燃料の開発、実用化支援 ・地熱—環境と調和のとれた開発の推進、技術開発促進 ・水力——水利権への柔軟な対応、ポテンシャル調査補助事業などの検討 ・海洋——技術開発及び実用化・事業化の促進、海洋利用ルールの法制度の整備 ・スマート化——スマートコミュニティの実現、スマートメーターの普及促進 ・燃料電池——研究開発・コスト低減支援、燃料電池自動車の普及促進 ・蓄電池——新設病院などへの設置、規格の国際標準化への取組 ○当面は化石エネルギーの重要性が高まることから、燃料の安定かつ安価な調達、高効率の石炭・石油・天然ガスプラントの新増設・リプレースに関わる規制の改革などをすすめる ○化石燃料の安定確保のための資源外交をすすめ、またメタンハイドレートなど日本近海の海洋資源の調査・開発をすすめる ○グリーン(環境・エネルギー分野)を我が国の主要な産業へと育成し、海外の巨大市場の需要を取り込む。これによって、再エネ・省エネ産業における雇用を拡大する。 ○住宅の省エネ化をすすめるため、新築住宅の省エネ化・省エネルギーフォームの推進、木材住宅の普及などを図る。 ○地産地消の分散型エネルギー社会への転換を確実にするため、発電、送電、小売りのあり方を抜本的に見直す。 ○すべての国民に「電力選択」の自由を保障するため、電力の小売市場を全面的に自由化する。また、電力卸売りに関する規制の撤廃、卸電力取引市場の活性化などにより、コストダウンや顧客サービスの充実をめざす。 ○太陽光発電、風力発電などの普及を加速するため、電力の発電部門と送電部門を、機能的又は法的に分離することを検討する。その際、電力の安定供給を確保する。 ○再生可能エネルギーの不安定性を緩和し、広域的に供給力を有効活用するため、電力系統を強化し、また地域をまたいで系統を運用する中立的な機関を創設する。 ○地球温暖化対策 すべての国が参加する将来枠組み採択のために、我が国から具体的な将来枠組みを提案するとともに、我が国の削減目標として 2030 年時点においての国内でおおむね温室効果ガス 2 割削減(1990 年比)をめざし、主導的な環境外交を展開する。地球温暖化対策に関する基本原則、数値目標等を盛り込んだ基本法の制定をはかる。

社会民主党

原発は事故がおきなくても放射性廃棄物（核のゴミ）を生み続けます。千年、万年後の将来世代に「核のゴミ」の負の遺産を負わせる原発は無条件で運転を止めるべきです。再稼働は行なわず、危険度の高いものから順に廃炉をすすめます。遅くとも 2020 年頃までにすべての廃炉作業への着手をめざします(廃炉完了までは 30 年程度)。

当面の需要に対しては、供給力の増強ではなく、DR（デマンド・レスポンス）の推進による需要抑制を重視します。電力料金によるピーク需要の削減誘導、節電量を供給量と見立てて取引するネガワット取引市場の創設、スマートグリッド(次世代送電網)の普及などを推進することで需給のバランスをとることが可能と考えます。

2050 年までに再生可能エネルギー100%を目指しますが、直ちに原発分を代替することは難しいので、当面は LNG コンバインドサイクル発電など高効率の火力の増設で対応します。

日本未来の党

原発ゼロとなる遠い未来の時期を適当に言うのでもなく、『原発稼働ゼロから原発完全ゼロへの現実的なカリキュラム』である「卒原発」を提唱しています。この「卒原発カリキュラム」を実施することで、「原発稼働ゼロ」という現状のまま、再稼働させずに混乱なく脱原発する「即時脱原発」が可能で、遅くとも 10 年後まで全ての原発を廃止する」ことを約束します。

また、石油は中東依存度が高い上に、価格も他の化石燃料より高いため、燃料費増大を避けるためには、脱石油が最優先されます。天然ガスの輸入先はより多様化しており、さらに広げることが出来ます。シェールガス革命が進行中のアメリカに限らず、カナダ、ロシアからの調達も視野に、すでに民間の努力も進められており、欧州の 2 倍、米国の 5 倍もする天然ガスの価格低下により、総燃料費の抑制が期待されます。

なお、これらの多様なエネルギー資源の調達先・調達方法により安定的なエネルギー確保を図る効果もあると考えます。

およそ 3 年後の発送電分離を含む電力システム改革を前提に、当面の燃料費増加分を埋めるための交付国債を交付することで、電気料金の値上げを避けつつ、電力安定供給の混乱も避けます。

電力システム改革による公正な競争によって、電気料金が下がることが期待されるため、電気料金の値上げを避けつつ、送電料金によって交付国債を確実に回収することができます。さらに、再生可能エネルギーも加速度的な拡大が期待されますが、競争による電気料金の低下と中長期的に再生可能エネルギーのコストが低下することから、固定価格買取制度（FIT）の上乗せ部分も最小化することが期待されます。

3. 交通政策と環境問題について

大気汚染問題、地球温暖化問題の解決にあたっては、交通政策のあり方が重要です。環境面のみならず、高齢化社会に対応した「住民の足」の確保、防災整備、都市づくりの骨格をなす道路・交通ネットワーク形成などの交通政策は、住民の暮らしに直結しています。

一方、国会では、総合的な交通政策を体系化する交通基本法制定に向けた検討が続けられています。

【質問 3-①】 自動車に比べ環境負荷が小さい乗り物である公共交通（バスや電車など）施策のあり方について、どのようにお考えでしょうか？

日本維新の会

交通政策は地方(道州)が決定。

(※質問3-①、②、③をまとめて回答)
みんなの党
交通基本法制定に積極的に関わり、LRT 導入なども含め、地域ごとに適切な交通環境を整備するべく、地域に交通施策の権限を移し規制緩和を実施することで、地域の意思決定により迅速に施策が実行され、公共交通が事業として成り立つよう改革を行う。
国民新党
これ以上に自動車を増やしたり、そのための道路を新設することの繰り返しでは、環境問題や渋滞問題が益々深刻化するばかりであると思います。そのための対策として、首都圏の縦貫道路や公共交通優先システムの早急な法的な整備が必要だと考えています。
日本共産党
くるま優先で高速道路建設を促進する行政の姿勢を転換し、地方の鉄道、公営バス、コミュニティバス、LRT、離島航路、フェリーなど生活に欠かせない地域公共交通を維持します。さらに、乗客の減少などによって公共交通機関の経営に重大な影響を与える消費税増税を中止させます。
自由民主党
「生活の足」となる地域公共交通の確保と利便性を向上するため、的確かつ計画的に推進する枠組みを作るとともに、交通事業者や地方自治体など関係者の取り組みへの支援など財政上、法制上の措置等の施策を実施します。また、公共交通機関の利用増加策については、環境負荷低下やエネルギー効率等の効果を検証することが第一であると感じています。
民主党
生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々なバリアの解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取り組みを支援する。特に被災した公共交通の復興の支援に重点を置く。地域交通のグリーン化を通じて環境にやさしい公共交通の普及促進をはかる。高速ツアーバス事故を受けた安全対策を強化する。
社会民主党
<p>少子高齢社会や環境問題に対応する交通システムが求められており、マイカー依存ではなく、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が必要です。2030年には65歳以上の人口は3割を超え、自動車を運転できない高齢者等の「交通弱者」は、買い物にとどまらず、日常生活のあらゆる部面で困難を抱えるようになります。移動の確保は、買い物、通院、通所も含めた生活支援サービスです。地域公共交通確保維持改善事業を改善・充実し、地方の生活バス路線や地方ローカル鉄道に対する財政支援、フェリーや離島航路、離島への航空路線への支援策を強化します。公共交通サービスの利便性を向上させるとともに、買い物バスや必要な時に自宅近くに呼べるデマンドバスの運行、福祉タクシー、乗合タクシー、コミュニティバスなど、小回りが利く自由度の高い交通サービスを実現します。建設コストがかなり抑えられ、人と環境にやさしい生活交通体系である超低床車両を使用した新しい路面電車（LRT）への支援を強化します。</p> <p>交通需要マネジメントを推進し、自動車の都心部乗り入れ規制や台数割当制度、ロード・プライシングを導入するなど、中心市街地の自動車の総量規制に踏み出すとともに、パーク・アンド・ライドなど自動車・自転車と生活交通の連携を進め、環境にやさしい交通システムをつくります。エココンパクト・シティやトランジット・モールなど、街づくり自体も公共交通を活かしたものに変わっていきます。規制緩和の検証を踏まえ、弊害是正をめざし、交通に関する社会的規制を強化します。</p>
日本未来の党
公共交通施策を進めていくべきと考えております。この点も貴重なご提言をいただきながら今後検討を進めて参ります。

【質問3-②】 環境にやさしく健康づくりに貢献する乗り物である自転車は、一方で放置自転車や事故多発など様々な問題を抱えています。今後の自転車施策についてどのようにお考えでしょうか。

日本維新の会
交通政策は地方(道州)が決定。 (※質問3-①、②、③をまとめて回答)
みんなの党
地域ごとに自転車道の整備や放置自転車対策など、自転車の活用に関する課題は違うため、地域ごとに自転車利用が移動手段としてどのように使われるかを調査・分析したうえで、地域ごとに施策決定できるように、権限と財源を地方に渡していく。無謀運転に対しては、厳しい取り締まりと厳罰化をする。
国民新党
自転車専用レーンの新設等の措置を講じ、大都市の通勤混雑を解消するようなシステムを検討していきたい。
日本共産党
自転車は、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として利用が高まっていますが、日本の自転車道延長は1800キロメートル程度にとどまっています。ドイツでは国家自転車計画に基づいて遠距離・自転車道ネットワークが3.8万キロも整備されており、国は安全に利用できる自転車道の整備計画を策定し、利用の増大に応えるべきです。
自由民主党
環境負荷が少なく、国民健康増進にも役立つ自転車の活用は、特に交通量の多い都市においては、重要な交通ツールであると感じております。一方、事故の多発や放置自転車は社会問題化しております。こうした点を踏まえ、「自転車を振興する環境整備」のためにも、例えば自転車専用道路の整備や駐輪場の増設など自転車利用者や歩行者の安全な環境を確保し、環境と健康に配慮した、すべての国民に優しいまちづくり、歩いて暮らせるコンパクトシティづくりをすすめます。
民主党
自転車は日常生活における身近な交通手段として多くの人々に利用されている。昨今は環境にやさしい交通手段としてまた健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが高まり一人に一台以上となっている。一方で、自転車関連の事故も交通事故全体に占める割合が増加傾向にもある。自転車通行の安全対策や利用者へのルールの徹底に放置自転車の対策そして自転車道の整備など、これまで以上に「安全で快適な自転車の利用環境の創出」に期待が高まっている。 自転車政策については各省庁で取り組みが進んでいるが、民主党は国土交通部門会議のもとに自転車政策WTを設置した。ここで提言を取りまとめ、より一層の自転車政策の推進をはかっていく。
社会民主党
クリーンでエコな乗り物である自転車の活用を進めていくため、非常に遅れている自転車道や自転車通行帯、自転車駐輪場の整備を推進するとともに、違法駐車根絶を目指します。片側二車線以上ある道路では必ず一車線を自転車(およびバス)の優先車線とする、片側三車線以上ある道路では必ず一車線を自転車の専用車線とする、といったことも検討します。 パリの公共の貸し出し自転車「ベリブ」などの試みも踏まえて、サイクル・アンド・バスライドや生活に密着した循環型自転車活用制度(レンタサイクル)を広げます。 一方、自転車が車道から追い払われ、歩道で歩行者を追い払っている現状のもと、自転車と歩行者の間にトラブルや事故が相次いでいます。本来、歩道は歩行者のものであり、一番弱い立場を尊重すべきです。自転車利用者に対する啓発・教育や交通ルール遵守の徹底などもあわせて進めていき、登録ナンバー制や保険の義務化なども検討します。
日本未来の党
自転車の良いところ、問題を引き起こしているところを十分に検討をしながらも環境に優しく健康づくりに貢献する自転車を推奨していくべきと考えております。

【質問3-③】 今後のわが国の交通政策(交通基本法への対応、道路整備のあり方、国と地方の役割分担、財源など)について、どのようにお考えでしょうか?

日本維新の会
交通政策は地方(道州)が決定。 (※質問3-①、②、③をまとめて回答)
みんなの党
国が全国レベルの交通政策をリードしていかなければならない時代は終わり、これからは地域ごとに地域にあった交通施策を自己決定していく必要がある。そのために、規制緩和と地域へ権限と財政を移していく。
国民新党
毎朝渋滞が放送されるような現状は極めて異常であり、これを解消するための新しい交通システムの検討に全力を尽くす必要があると考えております。
日本共産党
これまでの自動車・道路偏重政策によって、道路公害の発生、公共交通の衰退、交通弱者・買い物難民を発生させており、自動車中心の交通施策は見直す必要があります。交通基本法案は、施策推進に当たって環境への負荷の低減や、まちづくりなどに配慮するもので、移動困難者の要求実現や国民本位の交通政策を求めていく運動に役立ちます。
自由民主党
国民の安心安全を担保し、少しでも環境を改善する、さらに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、総合的な交通体系の整備を進めます。
民主党
交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について規定した「交通基本法案」を提出しましたが、衆議院解散で廃案となった。政府・民主党でとりまとめたものであり、この点をふまえて対応していく。道路整備については以下の方針で臨む。復興道路・復興支援道路の緊急整備を始めとする被災地の早期復旧・復興に全力で取り組む。地域からの要望に応えつつ、災害リスクの提言、産業・経済の基盤や国際競争力の強化、持続可能で活力のある国土・地域づくりの実現、道路構造物の的確な維持管理・更新などを重視して、必要な道路政策を推進する。これらの政策を推進するにあたり、事業評価の充実、「選択と集中」や「コストの徹底した縮減」、「既存ストックの有効活用」に取り組む。地域主権戦略大綱及び地域主権推進大綱を着実に実行する。地域自主戦略交付金(一括交付金)を拡充し、国・地方間の税財源配分のあり方を見直しを行うとともに、地方消費税の充実など、税源の偏在性が少なく税収が安定的な地方税体系を構築していく。こうした点もふまえて、交通政策に係る国と地方の役割分担、財源確保についてあるべき姿を追求していく。
社会民主党
社会生活の基盤である移動を支えるため、「だれもが、いつでも、どこからでも、どこへでも」安心・安全・快適に移動できるよう、交通基本法を制定します。そして、交通基本法を踏まえ、これまでの運輸・交通行政や補助制度、各種事業法の見直しなど、運輸・交通行政の抜本的な棚卸しを行います。また、自治体レベルでも、住民の移動の権利、自治体の交通政策に関する責務等を規定する「地域公共交通基本条例」を制定するとともに、国・都道府県・市町村の役割分担を整理したうえで、国の交通行政の権限を自治体に移譲し、地域交通に対する自治体の決定権を拡充するようにします。各自治体における自主的・主体的な交通政策の企画立案機能を高め、地域公共交通・生活交通の維持は立派な福祉サービスであり、まちづくりに不可欠な施策としてきちんと位置づけます。生活交通の維持のため、地域の関係者が一体となって交通問題を考える場として、利用者、住民、交通労働者も参加する交通問題の協議会を設けます。交通分野の課題は、一市町村では完結しないことが多く、交通問題に関する自治体間の協力や広域連合制度の活用を進めます。道路・鉄道・空港・港湾といった社会資本を総合的に整備するため、特定財源、特別会計をはじめ、すべての交通関係予算を総合化した「総合交通特別会計」を設けることを検討します。一般財源化された道路特定財源を、「クルマ社会」の負の側面を軽減する政策に充当することとし、環境対策・森林整備や鉄道整備、生活交通の維持、交通事故被害者対策等に振り向けるようにする必要があります。
日本未来の党
この点も貴重なご提言をいただきながら今後検討を進めて参ります。

4. わが国の環境再生に向けた取り組みについて

未だ課題の多く残る大気汚染公害地域をはじめ、全国の各地域において、環境再生・持続可能な社会づくりを目指すにあたっては、それぞれの地域での市民・企業・行政・NPO 等が連携した取り組みが重要といえます。

また、わが国においても、環境分野における市民参画条約である「オーフス条約（環境に関する、情報へのアクセス、意思決定における市民参画、司法へのアクセス条約）2001 年発効」への批准が検討されています。

【質問 4-①】 環境再生の取り組みへの市民参画、NPO 活動を促進するための仕組みづくりについて、貴党の見解、重視する施策を教えてください。

日本維新の会

国の一律基準ではなく、地方(道州)が決定できる仕組み作り。住民に身近な環境再生は基礎自治体に権限を。

(※質問 4-①、②をまとめて回答)

みんなの党

環境再生について、市民参画は重要であり、環境再生に限らず NPO やボランティア活動を積極的に支援していく仕組みをつくっていく。

国民新党

自然が循環していた日本の素晴らしい自然環境を再生させるためには、ボランティア活動等の地域住民の参加を得た取り組みが不可欠だと考えます。かつて子どもたちが群れ遊んだ河川、海浜、湖沼等の一日も早い再生が目標となります。

日本共産党

NPO・NGO は、東日本大震災や福島原発事故でも積極的な役割を發揮し、政治を動かす上で非常に大切な役割を果たしています。こうした NPO・NGO の社会的役割・意義を評価し、自主性を尊重しつつ行政との間で対等・平等の立場で多面的な協力関係を確立するとともに、資金や活動場所の確保などを支援していくことが必要です。

自由民主党

地域コミュニティ再生の観点から、特に、東日本大震災における地域や人々の「絆」は被災地再生の大きな原動力になっています。我々は、こうしたコミュニティ活動の中核となっている NPO 等の活動を支援する「コミュニティ活動基本法」の制定を図り、地域内の活性化を図ります。

民主党

民主党は、開発や公共事業、まちづくり、環境アセスメントなどの制度の中に、市民参加と合意プロセスの重視を一層盛り込んだ制度改正を検討するとともに、市民参加・NPO 活動に関する基本的な法律について検討する。あわせて認定特定非営利活動法人制度の要件緩和、寄附の税額控除制度創設など、NPO 税制支援の拡充を検討する。

社会民主党

環境再生には各地域での市民の積極的な参画が非常に重要です。環境NPOへの支援も含め、幅広い情報

公開とアクセス権の確立、政策決定過程への市民参画など、開かれた環境行政の実現に力を尽くします。
日本未来の党
環境再生の取組への市民参画、NPO 活動を促進するための仕組みづくりについて積極的に取り組んでまいります。

【質問 4-②】 オーフス条約（2012 年 10 月 31 日現在で、EU加盟国、旧東欧諸国等、46 の国と地域（EU）が批准）について、貴党ではどのような見解、政策をお考えでしょうか。

日本維新の会
国の一律基準ではなく、地方(道州)が決定できる仕組み作り。住民に身近な環境再生は基礎自治体に権限を。 (※質問 4-①、②をまとめて回答)
みんなの党
オーフス条約では、公的機関のみならず、民間の公共サービスを提供している機関にも情報開示を求めており、原発事故でみられたような東京電力の情報隠ぺいからも分かるよう、非常に重要な問題を提起している。ただ、司法アクセスについては、直接的な被害や損害を受けた場合の当事者の損害賠償という形の司法制度が確立しており、それをただちに改正するのは難しいが、批准に向けて阻害要因が何であるかを明確に見極めたうえで判断していきたい。
国民新党
環境先進国としての誇りが持てるような立場に立って、検討します。
日本共産党
「オーフス条約」は、92年に合意された「環境と開発に関するリオ宣言」第10原則に基づいて、環境における市民の参加権を保障するために締結されたものです。NPO・NGOは、行政を監視し、政府や行政が把握できない情報に基づいて政策提言などをしており、情報へのアクセス、意思決定への市民参画など市民の参加権は保障すべきです。
自由民主党
当該条約に対する具体的な対応策は現段階では決めていませんが、条約の内容を含め、我が国の国益にかなうかどうかを踏まえ、詳細に検討を行います。
民主党
慎重に検討する。
社会民主党
発効から10年余が経過しても未批准という現実には、日本の後進性を物語るものです。早急な批准を決断するよう日本政府に対する働きかけを強めます。
日本未来の党
ご提言なども参考にしながら検討を進めていきます。

5. 環境分野における国際貢献について

現在、日中・日韓関係が冷え込み、わが国の新たな国際戦略を描いて行く必要があります。

アジアをはじめとして急激に開発が進む地域では、環境分野における日本の公害経験、省エネや環境対策の実績を活かした人材・技術・情報などの交流、企業や技術の進出サポート等が重要といえます。

一方、原子力発電についても、賛否が分かれる状況の中、海外への原子力発電所建設事業や技術輸出が検討されています。

【質問5-①】 わが国の環境分野における国際貢献（特にアジア）について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

日本維新の会

先進的技術を有する我国の国際貢献は積極的に行うべき。

みんなの党

原子力発電の輸出には反対しており、アジアの一員として、CEPEA(東アジア包括的経済連携構想)の交渉推進をする等で、日本の環境技術を輸出しやすくし、環境技術開発に積極的に投資して成長産業の柱とし、世界へ貢献していく。

国民新党

我が国の有するすぐれた環境技術や経験・人材を海外支援に活かしていくことは、国際社会の一員として、我が国の責務であると考えます。

日本共産党

大陸の大気汚染物質が日本へ越境移動し、日本の使用済自動車・パソコン・携帯電話などが海外で健康被害や環境被害を引き起こしています。日本の大気・水質・廃棄物などの優れた公害防止技術を海外で活かすことは国際貢献となる。しかし、福島原発事故でも明らかのように、「異質の危険」を持つ原発の輸出政策は中止し、輸出を禁止すべきです。

自由民主党

日本の強みである省エネルギー技術を普及させ、例えば高効率な石炭火力発電やヒートポンプ、電気自動車、蓄電池などの新技術の開発を通じて、世界のCO2削減に貢献します。

民主党

中国、インド、インドネシア等との二国間対話、日中韓三カ国環境大臣会合、ASEAN+3 環境大臣会合、東アジア首脳会議環境大臣会合等を通じ、アジア太平洋地域等との環境協力に引き続き取り組んでまいりたい。

社会民主党

未曾有の福島原発事故を経験した日本が、原発輸出を続けることは許されません。日本が海外、とりわけ開発著しいアジアの国々に提供すべきは省エネや再生可能エネルギーの優れた技術、水俣病など幾つもの深刻な公害を経験してきた教訓と技術、森林を守ることが国土保全や食の安全に密接につながっている事実など、多岐にわたります。社民党は環境を守る観点から積極的な国際貢献に取り組みます。

日本未来の党

環境分野においても国際貢献をしていかなければなりませんし、特に急激な開発の進むアジアの各地域には日本の技術サポートが重要です。

「卒 原発」を掲げる未来の党は、原子力発電所建設事業や技術輸出はいたしません。