

2013 年参議院選挙に関する 公開質問状への回答

平成 25 年 7 月 12 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、7月2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、日本維新の会、みんなの党、生活の党、みどりの風）に送付し、民主党、日本共産党、みんなの党、社会民主党、日本維新の会、公明党、生活の党、自由民主党、から回答を得ました(締めきり：2013年7月12日)。

・各政党のみなさま、選挙期間中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

1. わが国の大気汚染対策について

わが国では、大気汚染の重要な汚染物質である微小粒子状物質（PM2.5）については、2011年度のPM2.5測定結果（環境省発表）では、全有効測定局156局（一般局：105局、自排局51局）のうち、一般局で72.4%（76局）、道路沿道に設置された自排局では70.6%（36局）で環境基準を達成できていないという状況です。環境基準設定後はじめてとりまとめられた2010年度結果と比較しても、汚染状況は改善されていません。

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。年初には、中国からの大気汚染物質の飛来が話題となりましたが、国内における対策も喫緊の課題です。

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7万4,000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約5,000人（20歳以上）の方々が利用されています。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、監視体制の強化とともに、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？

民主党

PM2.5は非常に小さいため（髪の毛の太さの1/30程度）、肺の奥深くまで入りやすく、呼吸系への影響に加え、循環器系への影響が心配されています。PM2.5の環境基準が平成21年（2009年）に定められましたが、各地で環境基準を超える濃度が観測されるなどの状況が生じています。モニタリングポストを増やし監視体制を充実させるとともに、有効な発生源対策を講じていきます。また、海外の発生源に対しては環境技術供与などを通じて、日本に飛来するPM2.5を減らしていきます。また、PM2.5の濃度が増加した場合の措置（注意報）を大気汚染防止法に位置づけるなど、全国で統一的な対応ができるよう検討を進めます。

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、自動車排ガスの削減対策をすすめて、一刻も早く基準を達成することが必要です。

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。
社会民主党
PM2.5 など、越境大気汚染物質の研究・監視・規制・被害防止策・検診体制の早急な確立が不可欠です。また日本が高度成長期以降、各地で大気汚染被害に直面してきた経験や技術、教訓を中国側に伝え、防止対策に協力することも欠かせません。
日本維新の会
PM2.5 の濃度、健康被害との関係について研究が必要です。
公明党
中国からの大気汚染物質の飛来ばかりが注目されていますが、何よりも国内における対策（発生源対策等）をしっかり講じることが重要と考えます。その上で、東アジアにおける環境協力を推進します。
生活の党
監視体制の強化がまず急務であり、シュミレーション等による効果的な予測的対応のために常時監視体制の構築が必要です。環境省に2月に設置された「PM2.5に関する自治体連絡会」を強化して、データ共有等連携を緊密にし、市民への情報提供、高濃度時の対応をはからねばなりません。また渋滞解消のための交通体系、モーダルシフト、業務用エコカー普及促進等総合的施策の取り組みを加速させる必要があります。
自由民主党
PM2.5 については平成25年1月に注意喚起のための暫定的な指針を公表し、都道府県等において注意喚起の実施体制の整備が進められているところであり、引き続き常時監視体制の整備を推進するとともに、発生源寄与割合や二次生成機構の解明等の科学的知見の集積を図り、効果的な対策について検討を進めていきます。 また、東アジア地域全体の環境汚染のメカニズムの調査研究を行い、その上で、起源国の自発的な対応を促し、必要な場合には支援を行います。

【質問1-②】 PM2.5 をはじめとする新たな大気汚染の深刻化と被害者の増加に対応して、新たな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？

民主党
環境健康被害の回復・軽減策および被害防止対策の迅速な実施を図るため、「環境健康被害者等救済基本法」を制定します。その内容は、①被害者救済に関する基本施策の策定②原因究明・調査・研究を国などに義務づけ③認定基準の緩和④行政からの独立性を高め環境健康被害等基準策定等委員会の設置⑤訴訟関連支援制度（相談窓口の設置、専門家・海外知見等の紹介等を国などに義務づけ）の整備⑥救済給付制度（医療費、療養費、交通費等）の整備——等です。これによって、これまで解決できなかった被害者の多くが迅速に救済されることとなります。 また、水俣病、アスベストによる被害などの個別的な対策が求められている環境健康被害については、個別立法による速やかな被害者救済と被害の拡大防止を図り、包括的な

<p>解決に向け全力で取り組みます。</p>
<p>日本共産党</p> <p>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。</p>
<p>みんなの党</p> <p>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。</p>
<p>社会民主党</p> <p>ぜん息やトンネルじん肺、アスベストなど、いまだ全面解決をみていない大気汚染問題が積み残されている一方で、PM2.5をはじめ新たな脅威も後を絶ちません。既存の課題解決に力を注ぐのは当然ですが、常に最新の科学的知見を踏まえて新汚染物質にも迅速・的確に対処できるよう、柔軟で幅の広い被害者救済制度の創設が必要です。</p>
<p>日本維新の会</p> <p>大気汚染は大都市においても全国的にも改善しつつあると理解しています。現状の制度でカバーできない事態が確認された場合は、しっかりと対応することが大切であると考えています。</p>
<p>公明党</p> <p>現在のところ具体的に検討していません。</p>
<p>生活の党</p> <p>PM2.5による健康被害の対策・救済は、既存の「公害健康被害補償法」、基金に基づく健康被害予防事業等では、やがて対応が困難になる状況になります。PM2.5被害による新たな大気汚染物質による健康被害者救済制度、予防事業等の創設は、現行制度の改定も含め、早急に検討に着手せねばなりません。</p>
<p>自由民主党</p> <p>大気環境が改善されていることや、大気汚染の近年の水準と健康被害の関連性を明確に示す知見が得られていない状況を踏まえると、新たに国の救済制度を創設すべきとは言えないのではないかと考えますが、現行公害健康被害補償制度によるぜんそく患者への方への適切な補償給付に引き続き努めてまいります。</p>

【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。

民主党
 現行の健康被害補償制度に関しては、認定された方々への補償給付が行われている以上、

維持されなければならないと考えます。財源については、自動車関係諸税の見直しが検討されていますが、抜本的な見直しが行われた場合でも、自動車重量税に限らず自動車関係諸税の中から所要の財源が確保されるべきものであると考えております。
日本共産党
公害健康被害補償制度を維持して、全国の大気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。
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、自動車重量税があてられることになってきたが、裾野が広い自動車産業で、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ます。
社会民主党
社民党は複雑な自動車諸税の整理・見直しを主張していますが、その中でも公害健康被害補償制度は維持をはかり、財源もしっかり確保し拡充をめざします。
日本維新の会
重要な制度であることから、しっかりと維持していくことが大切であると考えています。
公明党
自動車重量税については、平成 25 年度与党税制改正大綱において、「道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う」こととなり、「その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する」と記載されました。引き続き公害健康被害補償制度の財源確保に取り組んでいきます。
生活の党
現行の公害健康被害制度においては、基本的に公害発生原因者と被害者との間の損害賠償とされており、被害者救済の費用は、汚染原因者の負担となっています。また健康被害予防事業は「基金」を設け、運用益により事業を実施しています。いずれも近時の PM2.5 による健康被害に対応できるものではありません。国民の理解を得た新たな基金創設等検討を急ぐ必要があります。
自由民主党
公害健康被害補償制度における被害者補償の基本的な考え方は、民事責任を踏まえて、健康被害者に対し迅速に補償を行おうとするものであり、本制度の維持と財源の確保に万全を期すとともに、引き続き適切な補償給付に努めてまいります。

2. エネルギー政策・地球温暖化対策について

東日本大震災による福島第一原子力発電所事故を受けて、わが国のエネルギー政策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政策・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等について、どのようにお考えでしょうか。

民主党

「原発ゼロ社会」をめざすために、①40年運転制限を厳格に適用する、②原子力規制委員会の安全確認を得たもののみ再稼働とする、③原発の新設・増設は行わない、ことを原則とします。この3つの原則を厳格に適用する中で、2030年代に原発稼働ゼロを可能とするよう、あらゆる政策資源を投入します。

再エネ・省エネの類型別に以下のような強力な開発・普及支援を行います。

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

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り組み

また、日本では熱の有効利用が十分に行われていません。「熱は熱で」の原則の下、バイオマス、太陽熱、河川熱、地中熱、雪氷熱、温泉熱など再生可能熱エネルギーの普及目標等を定めるとともに、大規模な再生可能熱供給に対する買い取り制度や再生熱供給機器への助成制度の導入、国の施設での再生可能熱導入の義務づけについて検討を進めます。

日本共産党

福島原発事故がまだまだ収束していないもとの原発の再稼働や原発の輸出などは論外です。事故の教訓を踏まえて「即時原発ゼロ」を決断し、再生可能エネルギーに大転換すべきです。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ます。

みんなの党

米GE最高経営責任者であるジェフ・イメルト氏がフィナンシャル・タイムズ誌で指摘したように、社会的コストやシェールガスの存在、再生可能エネルギーの成長等を踏まえれば、もはや原発の経済性を正当化することは困難であり、市場原理によって淘汰され、2020年代には脱原発を実現する。

優先接続、立地規制の緩和等で再生可能エネルギー普及を拡大させ、地域住民主体の再生可能エネルギープラント建設を支援する。熱電供給、建物の断熱化等エネルギー効率の向上も推進し、二酸化炭素削減にも取り組む。

社会民主党

核のゴミを生み出し続ける原子力は無条件で廃止。将来的には、再生可能エネルギー100%をめざすべきだ。それが実現するまでの間は、節電・効率使用とあわせ、既存火力を効率のよい LNG コンバインドサイクル発電や超々臨界圧石炭火力発電等の高効率設備に置き換えながら使用する。

日本維新の会

太陽光発電、地熱発電といった再生可能エネルギーの促進をどんどん進めるべきであると考えています。なお、既存の原子力発電所については2030年代にフェードアウトさせるべきだと考えています。

公明党

省エネルギー・再生可能エネルギー・火力発電の高効率化により、原発への依存度を段階的に減らし、可能な限り速やかに“原発に依存しない社会・原発ゼロ”をめざします。それに向けて、原発の新規着工を認めず、原発の40年運転制限を厳格に適用します。再生可能エネルギーについては2030年に発電量の30%を占めることを目指します。地球温暖化対策については、地球平均気温の上昇を工業化前より2℃以内にとどめることを目指し、原子力発電に依存せず、我が国の温室効果ガス排出量を2050年に80%以上削減します。

生活の党

「エネルギー政策の大転換」で10年後にすべての原発を廃止します。そのために、メタンハイドレード等の日本からの次世代エネルギー革命、日本の省エネルギー技術と再生可能エネルギーの普及、効率の良い天然ガスコンバインドサイクル火力発電、さらにエネルギーの地産地消や脱原発による成長戦略を推進します。

自由民主党

再生可能エネルギーを含めすべてのエネルギーの可能性を徹底的に掘り起こし、社会・経済活動を維持するための電力を確実に確保するとともに、原子力に依存しなくても良い経済・社会構造の確立を目指す。

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、これまでも続けられてきています。一方、大規模災害に対応するための国土強靱化を理由にした新たな高速道路建設の動きもあります。

また、自転車については、昨年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省・警察庁）が策定され、各地で自転車の走行空間に関する検討が進められています。

【質問3-①】 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、公共交通（バスや電車など）、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？

民主党

「交通基本法」を制定し、総合交通政策を確立するとともに、バリアフリー化をさらに進め、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。物流関係法を改正し、モーダルシフトを進め、エコで、安全な交通・物流が整うよう、陸・海・空の交通・物流の安全事業規制の見直し・強化を行います。まち全体の低炭素化を推進するため、LRT（次世代型路面電車）導入を促進し、ITS（高度道路交通システム）の進化、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）のあり方の検討を進めます。公共交通に関する費用負担のあり方については、国や自治体の負担割合が高い欧州の実情なども踏まえ、そのあり方について検討を進めます。

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。

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。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。

（質問3-①、②をまとめて回答）

社会民主党

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、公共交通、国と地方の役割分担、財源など）について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を目指します。交通基本法案の早期成立に全力で取り組みます。老朽社会インフラが問題となっている中、道路整備については、防災上必要な路線や日常

生活道路、自転車道に重点化すべきだと考えます。公共交通サービスの利便性を向上させるとともに、生活バス路線や地方鉄道、並行在来線、LRT、フェリーや離島航路・航空路への支援策を強化します。交通需要マネジメントやモーダルシフトを推進し、環境にやさしい交通システムをつくります。移動の確保は立派な生活支援サービスであり、まちづくりに不可欠な施策として位置づけ、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。財源としては、一般財源化された道路特定財源の一部を公共交通に振り向けます。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。

日本維新の会

人口減少社会の到来に向けて、長距離移動を前提としないコンパクトシティへ向けて舵をきっていくべきです。

公明党

これまで交通政策は需要が増加する前提で政策が議論されてきましたが、日本は人口減少社会へ突入しており、今後は需要の減少を織り込んだ政策を検討しなければならないと考えます。

その上で、①高齢者の移動手段の確保②老朽化する交通施設の維持・管理③防災・減災機能の強化④地方や過疎地域における移動手段の確保——に取り組まなければなりません。

交通は日々の暮らしと関係の深い分野であり、市町村の役割が重要です。国から地方へ財源と権限をセットで移譲し、地方に主導権を持たせるべきだと考えます。

生活の党

今後の我が国の交通政策は、成長戦略、災害時ライフライン等新たな国家戦略的観点により、転換を図る必要があります。万一の災害に対応可能できるように、老朽化した交通インフラの更新と整備も進めなければなりません。地域のニーズに適合した利便性の高い新交通システムも普及する必要があります。また環境保全、安全の確立のための地方道路整備は、合理性ある基準により優先順位を設け、推進を継続します。

自由民主党

「生活の足」となる地域公共交通政策の確保と利便性を向上するために、適確かつ計画的に推進する枠組みを作るとともに、地域ぐるみの公共交通の利用促進に資する取り組みを支援するなど、交通事業者や地方公共団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。

高速道路のミッシングリンクの解消や4車線化など、国民に約束した国の基幹ネットワークを含む全国の道路網の整備を促進します。巨大津波時に防潮機能を発揮するとともに緊急避難路や避難所となり、復旧・復興支援物資などを輸送する代替路になる道路など「命の道」や生活保護・通学路の安全対策など、地域生活に不可欠な道路等については、従来の事業評価にとらわれることなく、積極的に整備を進めます。また、整備新幹線は、北陸新幹線の長野・金沢間の平成26年度末、北海道新幹線の新青森・新函館間の平成27年度末の完成に万全を期してまいります。昨年 of 工事実施計画の認可が行われた新函館・札幌間、金沢・敦賀間、武雄温泉・長崎間については、工期の大幅な短縮を図るとともに、並行在来線に関わる地方負担の軽減を図ります。

【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（特に、走行空間の整備）についてどのようにお考えでしょうか。

民主党

自転車は、環境負荷を低下させるとともに、健康増進などの点で大きな利点がある一方

で、交通事故の発生、放置自転車などの問題も見られます。自転車に係るルールやマナーの理解・順守が進むよう、自治体、民間ボランティアとも連携しつつ、安全・快適な自転車利用に向けた啓蒙活動を強化します。あわせて、自転車道の適正な整備、自転車の通行ゾーン設置に関する明確な指針づくりに努めます。また商店街の空き店舗利用などにより駐輪場の整備を図ります。

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。

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。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。
(質問3-①、②をまとめて回答)

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、違法駐車の根絶を目指します。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。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、自転車と歩行者の間にトラブルや事故が相次いでいますが、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。

日本維新の会

自転車専用道路の設置をはじめ、オランダ等の先進諸国の経験に学びながら、自転車を主要交通と位置付け積極的に普及をはかるべきであると考えています。

公明党

自動車優先から人優先の道路を目指し、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる歩行者専用道やランジットモール(一般車両を制限して歩行者・自転車・公共交通機関を優先する道路)などの整備を推進します。
路側帯のみの道路や細街路(いわゆる生活道路)では制限速度を時速30km以下とする「ゾーン30」を採用し、車道左端部の路面に自転車通行と通行方向を明示して、自動車のドライバーへの注意喚起を図ります。
自転車事故の約7割は交差点で発生している実態から、交差点(内)にも自転車レーンや2段停止線(いわゆるバイクボックス)を設けるなど、自転車と自動車の事故軽減に向けて交差点を改善します。

参照：[自転車走行環境の整備についての緊急提言](#)

公明党 自転車等の利用環境整備推進プロジェクトチーム(2011/12/19)

https://www.komei.or.jp/policy/various_policies/pdf/2011bike.pdf

生活の党

放置自転車や、危険運転等の自転車に関係する問題の多くは環境整備の遅れに起因しています。歩行者、自動車と区分した交通体系を構築し、罰則等のルール強化が求められます。同時に利用者の安全意識、交通規則遵守について学校教育と連携が必要です。また、自転車が直接乗入れ可能な公共交通の普及も自転車利用促進に繋がります。

自由民主党

自転車専用道を整備する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、すべての確保に優しいまちづくり、公共交通も活用し歩いて暮らせるコンパクトシティづくりを進めます。

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・地域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。

一方、福島第一原子力発電所事故に伴う放射能汚染は、広範囲の大気・土・水を汚染し、人々の健康や暮らしを脅かし続けています。また、がれき広域処理に関して、各地で健康被害や放射能拡散の懸念などを危惧する声があがっています。

【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。

民主党

すべての人に居場所と出番があり、みなさんが人に役立つことの喜びを大切にする社会、新しいサービスが市場に興り、活発な経済活動が展開され、よい循環の中で発展する社会をつくるために、「新しい公共」をさらに積極的に進めていきます。個人やNPO・NGOなど市民団体・企業など多様な主体が一定のルールのもとで、当事者として公益に参加し、それぞれの役割と責任を担いながら協働（ネットワーク化）を進め、「支え合いと活気のある社会」に向けた当事者たちの「協働の場」を広げていきます。認定NPOや公益法人等に対する寄附における相続税率の軽減措置や損金算入限度額の拡充など、税制面での支援措置について検討を進め、民間の資金が「新しい公共」の担い手にまわるようにしていきます。

政が独占してきた公共政策にかかわる情報を活用しやすい形で公開することにより、行政の透明性と信頼性を向上させます。情報通信技術を活用した効率的な情報共有やコラボレーションを通じ、市民・企業など多様な主体が政策決定プロセスに参画してともに公共を担うオープンガバメント（開かれた公共）への転換を進めます。

2030年代に原発ゼロ社会をめざすとした政府の決定に、討論型世論調査の果たした役割は非常に大きいものでした。この方式はこれまで世界中で多くの実績を積み重ねてきたものですが、政府の政策決定過程の一部に位置づけられたのは世界で初めてでした。日本政府の将来の選択として重要なだけでなく、国民一人一人にとっても大事な課題について討論型世論調査を積極的に行えるように環境整備を進めます。

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。

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。

社会民主党

農地・緑地の保全や屋上緑化、市街地植樹など都市のみどりの増進、開発抑制や里山・里海の保全、水田と里山を一体的に管理する中山間地域支援制度の導入など、都市でも中山間地でも持続可能な地域づくりを進めるとともに、生物多様性の維持・回復に全力をあげます。そうした取り組みを前進させるために市民団体やNPOなどの存在は欠かせません。各地域で政策決定段階も含め、環境再生のさまざまな場面への市民参画を推進します。

日本維新の会
政府がすべての公的サービス、公的事業を行うのではなく、NPOなどが積極的に公益にかかわることは、とてもたいせつなことであると考えています。その活動を支援するために、税額控除制度の充実などを進めていくべきと考えています。
公明党
「オーフス条約」(情報へのアクセス、政策決定過程への参加、司法へのアクセスを3つの柱とし、それらを各国内で制度化し、保障することで、環境分野における市民参加の促進を促すことを目的とした条約)の批准に向けた検討を進めます(公明党政策集Policy2013)。 また、再生可能エネルギー導入については、地域における市民が主導することが望ましく、日本政策金融公庫による低利融資や国・自治体による債務保証制度の検討などにより、NPO等の初期投資を支援します。
生活の党
環境再生の取り組みにNPO活動が参画する重要な意義は、行政との協働において、市民参加型環境活動を構築することで市民の共感が得られ、NPOの特色・専門性と市民参画の相乗効果を活かした環境再生が図れることにあります。また活動のコアとなるNPOと、市民、企業、行政、研究機関等との連携が促進できる環境形成が重要です。
自由民主党
議員立法による環境教育等促進法に位置づけられた協働取組について、全国各地のモデル的な取組を今年度から支援することにより、地域の多様な主体のパートナーシップの推進に努めています。また、地球環境パートナーシッププラザや地方環境パートナーシップオフィスを通じ、地域の協働による環境問題への取組促進のための助言等を推進しています。

【質問4-②】 福島第一原子力発電所事故に伴う放射能汚染に伴う被災地の除染、環境再生、また、がれき処理に関する貴党の見解を教えてください。

民主党
事故原発の安全確保に万全を期すとともに、廃炉の課題に主導的に取り組み、除染の徹底、経済被害等に対する速やかな賠償などを通じて、住宅の確保など被害者の生活の再建・安定化を可能な限り迅速に進めます。 東電福島第一原発の廃炉、福島県等の除染、福島の方々の健康管理については、国が責任を持って取り組むよう、協力を求めています。 福島第一原子力発電所の事故原因の解明を徹底的に進め、規制基準等へ反映させます。 また、原発事故の対応において、汚染水漏れや停電などの事故が多発していることから、事故対応を強化し、再発防止を徹底します。 指定廃棄物は、地域住民の意見を十分に聞き、関連自治体と十分に協議を重ねた上で、国が責任を持って処理します。
日本共産党
除染は、住民が安心して暮らせるための重要課題であり、“現状復帰”は国の責任です。除染しても国の長期的な目標まで下がらないにもかかわらず、政府が再度の除染はしないと表明したことは住民の願いに背を向けるものです。がれき処理は、被災地の復旧・復興のために、事前の放射能汚染の厳格なチェックと受け入れ自治体・住民の合意もとで進める必要があります。

<p>みんなの党</p> <p>原発被災者の生活設計を助けるため、放射能に汚染された区域への帰還の可否や時期について、国が責任を持って早期に明確にするべきである。帰還が可能となった区域については徹底的な除染を行う一方で、帰還が望まれない地域については、国による買い上げまたは借り上げを可能とするべきである。</p> <p>みんなの党は、2013年6月7日に「特定原子力被災地域の土地等の利用に関する施策及びこれに関連して必要となる地域住民等の生活再建等の促進に資する施策の国の取組による推進に関する法律案〈通称：土地借り上げ・買い取り法案〉」を、5党共同で参議院に提出した。これは、福島原発事故に伴い放出された放射性物質により著しい汚染が生じ、その除去が容易でない土地について、国による借り上げ・買い取り等を行い、今後の土地の利用に関する施策、地域住民等の生活再建の促進に資する施策について、積極的な取組を行うものである。本法案の成立に向けて他党に対して積極的に働きかけていく予定である。</p> <p>http://www.your-party.jp/file/houan/183/130607-03a.pdf</p>
<p>社会民主党</p> <p>徹底して除染を行なう地域と、当面除染・居住を断念する区域を区分け、除染を行なう場合は追加被曝線量が年1ミリシーベルト以下となるよう徹底。除染を断念する区域の除染費用は住民の生活を再建費用に回す。ガレキは悉皆で検査を行ない、放射能を帯びたものは、自治体任せにせず国の責任で集中処分すべきだ。</p>
<p>日本維新の会</p> <p>科学的知見に基づいた合理的な政策が不可欠です。</p>
<p>公明党</p> <p>除去技術の研究開発を進め、新技術の採用と利用拡大により、効果的かつ迅速に除染作業を進めます。また、除染作業とインフラ復旧等を一体的、同時的に推進し、作業を効率化します。除去土壌等については、現場保管容器の開発を進め、記録簿に基づき安全に保管するとともに、早期に現場保管から仮置場、中間貯蔵施設に移行させます。</p> <p>また福島県内に限らず、汚染状況重点調査地域内の居住地域での除染への支援を強化し、安全な生活環境を早期に実現します。</p> <p>福島県内の避難指示区域やその周辺においては、仮置場や仮設焼却炉等の施設整備を進め、災害廃棄物の撤去・処理を着実に進めます。</p>
<p>生活の党</p> <p>政府は、福島県11市町村の避難区域内を年度内に終える計画を公表し、安倍晋三首相も3月に「除染と復興の加速化」を表明しましたが、5市町村では今でも除染に着手していません。除染現状についての情報を明らかにして、環境再生について全国的な合意形成に努めるべきです。除染廃棄物は、福島第2原発敷地に集積する案を検討するべきです。</p>
<p>自由民主党</p> <p>被災者の故郷への一刻も早い帰還を実施するためにも除染を加速させます。そのため、新しくかつ有効な除染技術の導入や中間貯蔵施設の整備等、加速化のための施策を推進します。また、現場の作業が適切に行われるよう、事業者への監督指導体制の確立に努めます。</p> <p>また、がれきについては、処理の加速化と早期完了に取り組みます。岩手、宮城両県については、本年度末までのがれき処理完了を目指すとともに、福島県についても、避難されている方々の帰還の妨げにならないよう、仮設焼却炉等の整備を進め、がれき撤去・処理を着実に進めます。</p>

5. 環境分野における国際貢献について

昨年より、日中・日韓関係が複雑化する等、わが国の新たな国際戦略を描いて行くことが求められています。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、大気汚染対策、省エネや様々な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。

民主党

環境問題は日本だけで実現できる問題ではないことは、温暖化、酸性雨等の問題で明らかです。日本は、このような状況の中で、いち早く環境負荷の少ない持続可能な社会を実現し、それを可能にした社会システムや環境技術の移転、地球温暖化対策などの国際的枠組みに多くの国の参加を促す努力することなどを通じて、国際的に名誉ある地位を占めるべきです。その際には、特にEUとの協調を重視し、環境規制・基準などの制度を共通化することも必要であると考えます。さらに、日本はアジアの一員として、それぞれの国の経済状況を考慮し、貧困の撲滅や経済の発展と環境の保全が両立しうる形で、アジア地域の環境共同体形成を目指すべきです。

日本共産党

大気汚染物質の日本への越境移動で、政府は暫定的な指針を策定しましたが、根本には日本国内のPM2.5などの大気汚染対策の遅れがあります。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ります。原発事故を起こした日本の政府が、「世界最高基準の安全な原発」と称して輸出することは許されません。

みんなの党

人間の安全保障の観点から、地球環境問題をはじめとする各分野において、ODA等を使って人的・技術的・資金的に貢献することを公約に掲げている。なお、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。

社会民主党

日本は環境保全の実践・成功例、省エネへの取り組み、公害の苦い記憶など、幾多の経験を蓄積しています。そうした中から得た技術や情報、ノウハウ、人材、予防策などを、アジアをはじめ開発が進む国々に積極的に提供することは、日本の極めて重要な国際貢献です。一方、海外での原発建設や技術輸出は、福島第一原発事故が未だ収束していない中で許されない論外の愚挙であり、即刻中止するとともに太陽光や風力など再生可能エネルギー活用技術こそ輸出すべきです。

日本維新の会

我が国には、世界最高水準の省エネルギー技術、汚染処理技術があり、世界に対して大きく貢献することができます。減少する一方であったODAの増額とあわせて、今後も人類への貢献を続けていくべきです。

公明党

PM 2.5 や黄砂、酸性雨などに関し、大気環境改善を図るため、日中韓3カ国で、互恵的な研究・技術・教育面での協力や自治体間の交流などを進めます。さらにASEAN諸国等を含む、東アジアの環境協力の枠組みづくりをめざします。

またアジア太平洋地域における低炭素社会（都市・地域）づくりのために、日本政府が資金を含め支援しつつ、日本企業が有するスマートシティ開発、基礎インフラ（バイオマス発電、ICT等）、スマートインフラ（LRT、ゼロエミッションビル等）、生活インフラ（上下水道、廃棄物処理等）などに関する技術・ノウハウをパッケージ化して提供することを提案しています。

生活の党

日本は電力、交通、水、エネルギー等のインフラ分野で環境対策の実績があります。アジアにおいて経済成長とともにインフラ整備を進める国々で、日本の環境関連技術は相互の成長戦略として位置づけ、導入を目指す必要があります。ただし個々の先端環境技術のみならず、システム構築や金融サービス等、総合的な支援プランとともに協力関係が重要です。海外への原子力発電所建設事業、技術輸出には明確に反対します。

自由民主党

わが国の強みである省エネルギー・新エネルギー等の先端技術・新技術、具体的には製造業の卓越したエネルギー効率、石炭火力発電の熱効率、ヒートポンプ、電気自動車等の次世代自動車、蓄電池・燃料電池、スマートグリッド、CCS（二酸化炭素回収・貯留）などの開発を加速し、国内のみならず国際的にも普及を促進します。またPM2.5等の越境公害等、東アジア地域全体の環境汚染メカニズムの調査研究を行います。