

「わが国の環境再生まちづくり」に関する公開質問状に対する回答一覧

<掲載にあたって>

◎はじめに

- ・ 本公開質問状は、10月6日時点で政党交付金の交付要件を満たしている政党（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、改革クラブ、新党日本）に送付し、改革クラブを除く7政党から回答を得ました（10月22日時点）。
- ・ 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まことにありがとうございました。

◎以下の点につきましては、回答依頼時に、回答者側に了解いただいております。

- ・ 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。

財団法人 公害地域再生センター(あおぞら財団)

理事長 森脇 君雄

■質問項目

1. わが国の大気汚染対策について

わが国では、大気汚染の指標の一つである二酸化窒素（NO₂）について、長期的には改善傾向となっておりますが、2006年度、自動車排出ガス測定局（全441局）において、未だ環境基準不適合が41局（約1割）ありました。

現在、子どものぜんそく増加が社会問題となっております。また、昨年（2007年8月8日）には、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ることとなりました。さらに、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明らかとなっている微小粒子状物質（PM_{2.5}）については、国の環境基準設定に先立ち、国内で測定された数値は、米国やWHOが定めた数値を大きく超えています。

【質問1-①】NO₂ や SPM 等の大気環境基準の未達成地域における今後の対策について、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
工場・事業場等の固定発生源対策については、大気汚染防止法に基づき、引き続き、発生源からの排出抑制対策を進めるとともに、自動車排出ガス対策については、1) 自動車排出ガス規制の強化、2) 自動車NO _x ・PM法に基づく大都市における一層厳しい対策の実施、3) 低公害車の普及促進に引き続き取り組み、大気	未達成地域の対策としては、抜本的な排出総量の規制が不可欠です。そのために、対策地域内で一定台数の自動車を保有する事業者を対象に、NO _x ・PMの排出総量を規制することが必要です。また、使用過程車のNO _x やPMの除去装置の義務づけに従わない車や、排出基準に適合しない車の運行を禁止した	自排局の大気環境濃度は依然高いままであり、未達成の自排局41対策を強めるとともに、排ガスによる大気汚染や健康被害、交通量削減対策の強化が必要。 また、本格的な疫学調査を実施するとともに、NO _x ・PMの削減効果の定量的な把握、自動車の総量規制を行うこと。	NO ₂ 、SPMに関する大気環境基準の達成に向けて、大気汚染防止法に基づく固定発生源からの排出抑制、自動車排出ガス規制の強化、自動車NO _x ・PM法の着実な実施、低公害車の普及促進などの対策に総合的に取り組むべきだと考えます。	局地的大気汚染の状況にもかんがみ、必要に応じて自動車NO _x ・PM法などの関連法に基づく対策の見直しを行うとともに、自動車排出ガス対策を着実に実施していくべき。	大気環境基準の未達成地域については、地域の公表はもちろん、達成のための工程表の作成を明確にすべきものと考えます。	環境基準不適合地区は本来存在してはならない。大気汚染裁判判決の指摘を待つまでもなく、政府は環境基準を決めたら環境基準不適合地区があることを放置してはなりません。「おかしいことは、一緒に変えていこう」の気概をもつ新党日本代表田中康夫は、「脱しがらみ・脱なれあい」がモットーです。自動車生産

<p>環境の更なる改善を目指します。</p>	<p>り、地域内の卸売市場やトラックヤードの設置者・管理者および一定以上の貨物を受け取る荷主などにも排出抑制計画の提出の義務づけるべきです。自動車メーカーには一般的社会的責任だけではなく、排ガス総量を削減することを義務付け、勧告、命令できるようにします。このことが低公害車の普及を促進する力になります。</p>					<p>者・道路管理者・政府が責任を取らない状況を変えなければなりません。既得権益を貪る勢力に、怯まず、屈せず、逃げず、現状を変えるために全力で取り組みます。発生源である自動車排出ガスの規制の強化は当然のことながら、何年先になるかわからない対処療法的政府の対応を正すために断固取り組みます。いまこそ長いものに巻かれないうしなやかなリーダーシップが必要です。おかしいことは一緒に変えていきましょう。</p>
------------------------	---	--	--	--	--	---

【質問1-②】ぜんそく患者への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？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>医療費助成等の救済制度に関しては、これまでの調査結果では、現在の我が国の一般環境としての大気汚染はぜんそくの主たる原因とは考えられておりませんが、大気汚染との関連性について引き続き調査を実施します。また、ぜんそくを予防するとともに、ぜんそくの方々の健康回復を図るために、環境再生保全機構において公害健康被害予防事業の充実を図ります。</p>	<p>大気汚染被害者の方々の運動で、公害健康被害補償法の未認定患者の被害が司法で認められ、東京都では、都・自動車メーカー・国・公団の負担で、医療費の自己負担分の無料化が実現しました。また、神奈川県・川崎市などのように、ぜんそく患者への医療費を拡充している自治体もあります。国は、公害指定地域全面解除の誤りを認め、被害と生活に苦しんでいる全ての被害者を救済するため、医療費の無料化を全国で実施すべきです。</p> <p>公害認定患者の高齢化が進行しています。その生活実態や療養実態にそった公害健康被害補償法の改善が必要と考えます。その際、同法が損害賠償制度としてきちんと機能できるようにすべきです。</p>	<p>国は、大気汚染は改善された、大気汚染とぜんそくとの因果関係は認められないとし、88年に第一種地域の指定を解除し、認定患者（4.7万人）を割り切りました。</p> <p>しかし、車社会を推進し、排ガスによる大気汚染を放置してきた責任からも、東京都だけでなく、国やメーカーの責任を明確にした上で全国のぜんそく患者への早期の医療費助成、原因の早期解明と公健法なみの救済（補償）制度を創設すべきです。</p>	<p>これまでの環境省の調査結果では、現在の我が国の大気汚染の状況は、ぜんそくの主たる原因とは考えられておりませんが、引き続き、大気汚染との関連性についての調査を行うとともに、ぜんそくの予防、ぜんそく患者の方々の健康の回復に向けて、環境再生保全機構による公害健康被害予防事業の充実を図っていくべきと考えます。</p>	<p>ぜんそく患者への医療費助成制度を充実させていくことが重要であると考えます。</p>	<p>救済制度のさらなる充実が必要です。なお、救済制度が不要となるよう環境基準の達成こそが第一の課題と心得ます。</p>	<p>国の責任で救済措置をすべき。排ガス規制の未達成地域で自治体が医療助成制度を運営できるよう政府が予算化すべきである。新党日本は川崎市から政府がすべての自治体が救済措置可能になるよう求める要請活動を受け、総務省、労働省に要請するなど具体的に行動をしてまいりました。問題先送り、責任逃れの今の困った日本の政治を根本から変えます。官僚の責任追及に留まらず、田中康夫が代表の新党日本は、より具体的な救済措置を実現できるよう新しい制度の構築を実現します。</p>

【質問1-③】大気汚染対策として、PM2.5(微小粒子状物質)や有害大気汚染物質などの環境基準設定、監視体制の一層の強化が必要と思われませんが、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>PM2.5 については、一定の健康影響が示されていますが、定量的リスク評価手法等の様々な課題もあることから、これらの課題の解決に向け、取り組んでまいります。有害大気汚染物質についても、環境目標値の設定に向け、検討を順次進めてまいります。</p> <p>有害大気汚染物質については、すでに全国的なモニタリングを実施しており、PM2.5 についても、試験的に全国に拡大しつつモニタリングのあり方を検討しています。健康被害の未然防止を図るため、PM2.5 や有害大気汚染物質による大気汚染について、引き続き監視してまいります。</p>	<p>PM2.5 が、ぜんそくのみならず、心筋梗塞や肺がんの発生に影響を与え、死亡リスクを高めるということは、今年4月に出した環境省の検討会の報告書でも明らかです。WHOのPM2.5 ガイドラインやアメリカの環境基準と比較しても、日本の汚染状況は大幅に上回っています。国会では、2001年に「できるだけ早期に環境基準を設定すること」という附帯決議もあがっています。原告・被害者との重要な和解事項でもあり、政治の責任として、これ以上環境基準の設定を先延ばしにすることはできません。汚染の状況を系統的に監視し、国民の命と健康を守るべきです。</p>	<p>Nox や SPM、PM2.5 などの環境基準を早期に強化、自動車 Nox・PM 法を見直し対策地域の拡大と流入車規制を強化します。ぜん息児童も増加傾向にある中で国と自治体が連携して SPM よりも毒性が強い PM2.5 (微小粒子状物質) の規制を強化します。</p>	<p>PM2.5 については、一定の健康影響が示されているものの、定量的リスク評価手法等の様々な課題もあることから、これらの課題の解決に向け、取り組みを進めるべきと考えます。モニタリングについては、試験的に全国に拡大しつつ、そのあり方を検討すべきと考えます。</p> <p>有害大気汚染物質については、環境目標値の設定に向け、検討を順次進めるべきと考えます。モニタリングについては、既に全国的に実施されていますが、健康被害の未然防止を図るため、引き続き監視を実施するべきと考えます。</p>	<p>民主党は、ナノ粒子など微細粒子による健康被害の調査・研究を強化するとともに、化学物質の複合暴露に関する調査・研究を推進します。</p>	<p>ご質問のとおりだと思います。環境保全世界一流国を目指して、全力を尽くさなければなりません。</p>	<p>微小粒子状物質や有害大気汚染物質の環境基準設定について、国の取り組みはあまりにも遅れています。新党日本はしがらみやなれ合いとは無縁の政党です。業界団体等のしがらみや官僚のなれ合いで対策が遅れている現状を正します。消費者不在で能天気な無責任政治を改め、消費者の視点に立った安心、安全の確立に向け、田中康夫が代表の新党日本は取り組みます。</p>

2. わが国の交通施策(公共交通、自転車、道路)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、交通施策のあり方が重要です。また、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、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交通施策は、住民の暮らしに直結しています。

【質問2-①】自動車に比べ環境負荷が小さい乗り物である公共交通(バスや路面電車など)の活用にあたり、政府の果たすべき役割と施策のあり方について、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>自動車は社会・経済活動や人々の暮らしに欠かせないものである一方、大気汚染、騒音・振動、温室効果ガスの排出等様々な環境問題を引き起こす場合があります。そのため、事業活動や日常生活において、過度な自動車依存を改め環境負荷の小さな公共交通機関の利用促進を図るため、LRT (Light Rail Transit. 次</p>	<p>公共交通は、住民の交通権を保障する基幹的な“足”であるとともに、交通分野で温室効果ガスを削減するための重要なカギです。政府は、地域の鉄道や路線バス、路面電車を維持・拡大するために、財政的な支援を強めるべきです。公共交通の利用を拡大するさいに重要なのは、バス専用レーンの整備とともに公共</p>	<p>ヨーロッパの都市の多くは公共交通を街づくりの基本に据えており、公共交通の復権は世界的な潮流といえます。規制緩和先進国といわれるイギリスでも、規制緩和後のルール作り、新たな交通政策が現実化しはじめています。</p> <p>日本においても、排ガス・騒音といった環境問題や交通事故などの負の問題、高齢化</p>	<p>公共交通は地球温暖化の観点からも地域の足としても重要であり、特に離島・地域住民にとって欠かすことのできない路線バスなどの公共交通網については財政支援等により継続運行を確保すべきであると考えます。</p>	<p>政府は、民主党が提出した「交通基本法案」を成立させ①環境負荷の軽減②国民の移動の権利③地域住民のニーズ、地域の特性に合致したインフラ整備 (LRT やコミュニティバスなど) を図るべき。</p>	<p>基本的には、国策をもって、電気自動車等無公害車の開発を推進すべきものと考えます。なお、この開発には相当な時間が必要と思われるので、ご質問のとおり、公共交通の活用により、低公害社会を目指すべきものと考えます。</p>	<p>公共交通の役割は、超高齢社会時代を迎える日本にとって大変重要です。新党日本は、中心市街地の空洞化問題や地球温暖化問題の観点から、政府の都市交通・都市計画の政策方針を抜本的に転換してまいります。「地域から日本を変える」上でも、都市交通政策、道路・交通ネットワークづくりを重要な政策課題と位</p>

<p>世代型路面電車システム)の整備、バス停改善や共通ICカードの普及、バス専用・優先レーンの設置、環境負荷の少ない交通行動や生活様式への選択を促す普及啓発活動、公共交通を軸としたまちづくりのための計画策定支援等、ハード、ソフトの両面から総合的な対策を一層進めていきます。</p>	<p>交通機関どうしの乗り継ぎを良くし、年配者へ配慮するなどの利便性の向上や、料金負担、とりわけ複数乗り物への乗車の際の軽減や統一パスの導入などです。自治体を中心に、こうした施策を実施する際に、ターミナルなど政府が施設整備への支援や、公共交通の企業に対する働きかけなどで、国が役割を果たすべきです。</p>	<p>によって免許がありながら運転できない交通弱者の発生、バリアフリー、地域活性化などに果たす公共交通の社会的な意義は今後ますます高まってきます。二一世紀にふさわしい市民の足を守るには、公共交通の社会的な価値、社会的評価の向上を地域から打ち出していく取り組みが大事です。</p> <p>安全の問題、環境への負荷の低減、生活交通の維持、バリアフリーなど、交通問題は市場原理では解決できない問題が山積しています。誰もが、いつでも、どこからでも、どこへでも、安全、安心、平等、快適に移動できる権利としての、新しい人権「交通権」を保障することを交通政策の基本とし、そのためにも公共交通の充実が必要であると考えます。特に弱い立場にある人たち、高齢者・障害者・子どもの移動の自由を保障することが必要です。</p> <p>政府として、高齢社会に対応する交通システム、限られた資源、地球環境を守る交通が求められており、「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目指した施策を充実させるべきです。社民党は「フランスの「国内交通基本法」にならい、「交通権憲章」運動を進め、憲法の幸福追求権、居住・移転の自由、生存権に立脚する「移動の権利」としての交通権の保障、交通社会資本の基準、生活交通機関の位置づけ、生活交通に対する補助、総合交通会計制度、交通運輸労働者の労働環境の保護、安全輸送の確保などを盛り込んだ「交通基本法」を制定します」ということを公約としており、今後とも法案の提出・成立を求めて取り組ん</p>				<p>置づけています。公共交通こそ地域コミュニティーにとって欠かせない重要な社会的共通資本と位置づけ充実を図ります。都心や中心市街地で自動車利用を規制する政策やLRT(次世代型路面電車システム)の導入など欧米の都市交通政策は、持続可能な都市を目指し次世代の取組みを成功させています。同時に、都市部に於いても、例えば1日の乗降客数が30万人を超える九段下駅に於いても、半蔵門線・新宿線から東西線中野方面行きへの乗り換えには、エスカレーターもエレベーターも未設置の儘です。新党日本は、従来の道路建設中心主義に代えて、政策の重点を都市部の全ての駅に於けるバリアフリー化、エレベーター・エスカレーター建設等を緊急かつ重点的に進め、自転車専用道の建設促進、現在は市街地道路の僅か13%に留まる電線地中化や歩道の整備などにパラダイムシフトさせます。これからの道路行政は公共交通システムの充実強化や快適な都市空間を創造する消費者目線に立ったまちづくり、持続可能な都市づくりを目指すべきであると積極的に提言しています。「『脱ダム』宣言」は、「脱ムダ宣言」であり、ムダな大型公共事業で生まれた資本は身近でより多くの人々を幸せにする投資に振り向ける新しい交通政策ビジョンを実現させます。</p>
--	---	---	--	--	--	---

		でいきます。また、公共交通利用者の方が、中心市街地に長時間滞在し何か所も訪れるという調査結果があり、公共交通は商店街活性化や地域振興にも貢献しています。公共交通への財政支援の充実、交通の規制緩和の見直しを進めていきます。				
--	--	--	--	--	--	--

【質問2-②】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歩道上などでの事故多発など様々な問題を抱えています。その活かし方について、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>自転車は走行時に排気ガスや騒音、温室効果ガスを出さない環境負荷の小さい交通手段であり、また地球温暖化問題への関心や健康志向の高まりなどを背景に、その利用ニーズが高まっています。</p> <p>このような自転車の特徴を最大限に活かしつつ、安全、安心な自転車利用を促進するため、歩行者と分離した自転車走行空間の整備、交通規則の遵守の徹底、交通マナーの向上等、安全かつ快適な利用環境を整えるとともに、環境負荷の少ない交通行動や生活様式への選択を促す普及啓発活動やコミュニティサイクル導入等の利便性向上策を含む公共交通を軸としたまちづくりのための計画策定支援等の取組を進めます。</p>	<p>自動車交通を減らすために、自転車は交通手段の重要な柱として位置づけることが重要です。駅周辺や、公共・大型民間施設での駐輪場の整備促進など、より抜本的に自転車利用を拡大するための政策を実施する必要があります。自転車専用レーンの設置、自転車を安全に利用しやすい交通ルールや信号体系の導入、列車への自転車持ち込みの導入、自転車通勤者にたいする補助や減税、日本に多い坂道に対応し年配者を助ける電動補助自転車の普及、安定性の良い自転車の開発など、きめ細かな施策が必要です。イギリスの自転車国家戦略やドイツの国家自転車利用計画のように、経済、観光、広報、NPOとの協力など幅広い面から自転車利用の拡大を進めるべきです。</p>	<p>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ことは必要であるし、推進すべきであると思います。しかし、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を進めていく必要があります。本来、自転車道や車道の自転車通行帯をきちんと整備すべきであり、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たいと考えています。そして、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。</p>	<p>放置自転車や危険走行の取り締まりも必要ですが、特に都市部においては地下駐輪場や自転車専用道路の整備など、自転車に乗りやすい道路整備が必要であると考えます。</p>	<p>民主党は、自転車に係るルール・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。商店街の空き店舗利用など駐輪場の整備を図ります。</p>	<p>自動車と自転車の共存のあり方や、健康保持のための自転車の活用方策等についてさらに検討を進め、国民生活の向上に役立てるよう考えて参りたい。</p>	<p>自転車の普及に積極的に取り組みます。政府では自転車行政を所管する部署が多省庁にまたがり明確な自転車政策に対するビジョンが構築されていません。新党日本は「おかしなことは、一緒に変えていこう」をモットーにしています。自転車利用者や愛好家、自転車産業の関係者の声は「政府は自転車政策に積極的に取り組み」と呼びかけています。いまの政府では声が生かされていません。新党日本は、自転車専用道に留まらず自転車専用レーンを設けると共に、市街地に於ける自転車駐輪場の整備に積極的に取り組みます。</p>

【質問2-③】自動車交通は、大気環境・地球環境の悪化や道路混雑・交通事故の発生、都市景観の劣化などをもたらすとともに、道路空間は依然として車中心の走行空間に割り当てられていますが、自動車交通への対応ならびに道路構造の改変について、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>自動車は社会・経済活動や人々の暮らしに欠かせないものである一方、大気汚染、騒音・振動、温室効果ガスの排出等様々な環境問題を引き起こす場合があります。そのため、事業活動や日常生活において、過度な自動車依存を改め環境負荷の小さな交通が実現されるようエコドライブの推進や公共交通や自転車利用の促進を図っていきます。</p>	<p>都市環境を快適にし、温暖化を抑制するためにも、自動車による交通を減らし、子どもや年配者が安心して歩け、遊べる都市空間を生み出すことが重要です。まちづくりの中で、歩行者・子どもの遊びが最優先の道路の確保、パーク・アンド・ライド、自動車を入らせない住宅地域の設定、上述の自転車政策の実施、路面電車・バスなど公共交通機関の配置を第一に優先する市街地開発の計画化などが、今後の重要なまちづくりの方向です。自動車排ガスについての総量基準を定め、排ガスの多い車種の乗り入れを規制し、ロンドン市のように、時間を決めて都心地域に進入する自動車に課税する「混雑税」なども検討すべきです。道路の構造上も、市街地の幹線道路では歩道拡幅や植樹帯の整備、遮音壁の設置や低騒音舗装などの改善をすすめます。</p>	<p>イギリスでは道路交通削減法という法律が制定され、目標を立てて道路交通量の削減を進めています。地球温暖化、道路建設による自然破壊、地方公共交通機関の衰退、都市中心部の空洞化など、クルマ社会の弊害としての諸問題を考慮すると、日本でも自動車依存社会から脱却するために具体的目標を定めて努力することが必要な段階を迎えていると考えます。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（交通渋滞や大気汚染の著しい特定地域に乗り入れる車に通行課徴金を課す制度）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ます。OECDにおけるEST（環境的に持続可能な交通）の議論も踏まえ、歩行・自転車または公共交通での移動がしやすいコンパクトな都市の設計を目指し、にぎわい楽しく歩ける街づくり、脱クルマ社会を展望して努力して参ります。必要度の低い自動車利用を抑制し、総走行台数・距離を削減するため、公共交通やレンタカーを利用しやすくするとともに、カー・シェアリングの制度を導入します。</p>	<p>歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境を確保するため、道路空間の再配分等により、自転車専用の走行空間を新たに1000路線で整備することをマニフェストに盛り込んでおります。道路整備を中心に歩いて暮らせるまちづくりを推進しております。</p>	<p>民主党は、「交通基本法」を制定し①環境負荷の軽減（モーダルシフトへの転換等）②国民の移動の権利を明記③地域住民のニーズ、地域の特性に合致したインフラ整備（LRTやコミュニティバスなど）を促進して、新時代にふさわしい総合交通体系を確立します。</p>	<p>ご指摘のような問題は、基本的には、都市部への過度な人口集中がもたらす全国的な課題と考えます。 地域再生のための新過疎法の制定等を通じて、国土の均衡ある発展を目指したい。</p>	<p>道路計画の抜本的に見直します。道路混雑、交通事故、都市景観、バリアフリー化、採算の合わない道路計画の取中止など、従来の道路行政のしがらみにとらわれない改革を進めます。新党日本は利用されない高速道路計画を見直し、現在わずか13%にとどまる市街地道路の電柱の地中化を促進することや、開かずの踏切の解消のために鉄道の立体化工事の促進を優先すべきと提唱しています。また、田中康夫代表は、国土交通省の全国一律の道路の規格を見直し、地域実情に合った道路の規格の在り方を提言してきました。最近になって国土交通省も、「1.5車線の」道路の実現など長野県の改革に学んで地域の状況に応じた道路構造基準の導入を提唱し始めました。新党日本には実績に裏付けられた確かな政策があります。</p>

3. 道路整備と道路特定財源について

道路整備に関しては、「道路の中期計画（素案）」（2008年2月、国土交通省）において、今後10年間の事業量を59兆円としています。

その財源となる道路特定財源については、福田前首相が、2009年度からの一般財源化を柱とする提案を行っていますが、未だ、一般財源化の内容・範囲・時期、本則税率の増減、暫定税率の撤廃など、多くの議論が残されています。

また、今後、老朽化した橋梁等の建て替え等、維持管理費の増大が予想されます。一方で、各地域から新規の道路整備を求める声も未だ多く上げられています。

【質問3-①】今後わが国の道路整備の基本的な方向性、とりわけ新たな道路建設と道路の維持管理に関して、どのようにお考えでしょうか？

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>道路特定財源の見直しについて、平成20年5月13日に「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定されたところであり、必要な検討を進め、この基本方針の具体化を図ることとしています。なお、この基本方針においては、「道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。」としております。</p>	<p>今後の道路行政は、既存の道路の維持管理を基本とすべきであり、どうしても新たに道路建設を行う場合には、環境保全上の検討、住民の合意、他の施策との優先度の比較、事業規模の縮小の余地の有無、国・自治体の債務状況の検討など、厳しいチェックを行うべきです。政府・与党は、道路特定財源の「一般財源化」を国民に約束しておきながら、高速道路をつくり続ける「道路中期計画」を廃止せず、期間を半分に短縮しただけで、ムダを削る姿勢はありません。国土交通省は、来年度予算の概算要求で道路予算を15%も増やしており、これでは揮発油税などをすべて道路に注ぎ込むことになり、従来の道路建設優先の政治となら変わりません。</p>	<p>道路の建設コストや構造、天下り法人問題などにメスを入れるなど、無駄を排除して道路の中期計画を抜本的に見直し、建設量を縮小します。財源の自治体への移譲を図るなど道路整備について分権化を進め、地域にとって真に必要な道路は整備することになります。なお、今後は新規建設や延伸よりも維持管理対策を強化していく必要があると考えています。</p>	<p>道路財源を検討していくに当たっては、今までに指摘された道路関係予算のムダを徹底的に排除することが前提となります。国土交通省にさらなる道路財源の執行適正化対策を要請してまいります。</p> <p>一方地方では、防災対策、通勤・通学、救急医療などの面においても、依然として道路整備が必要であり、また、過去に整備した道路に関する公債費・維持管理費の増大や老朽化した橋梁やトンネルの維持補修などさらに財源を要する状況です。道路整備や維持管理等に支障が生じないよう、必要な財源を確保していることが必要と考えます。</p>	<p>民主党は、道路をめぐる政策を中央集権の『国のかたち』を変える突破口と位置づけ、道路その他の社会資本整備に関わる行政を根本的に改革します。国は高速自動車国道を、地方は自らが必要とする道路を担うこととし、直轄国道、補助国道等の管理区分を見直して地方の自主性を高めます。道路特定財源を地方の自主財源とし、道路整備の権限を大胆に地方に移すことを基本とします。</p>	<p>産業用のみならず日常的な生活用道路の効用は、車社会の現状から見て必要不可欠なものであり、既存道路の維持整備はもとより特に地方都市での新たな道路整備はさらに進めるべきものと考えています。</p>	<p>新党日本は「道路の中期計画」（素案）を、抜本的に見直します。道路の需要や経済的効果を予測する総合的シミュレーションで採算の合わない道路計画は見直す欧米の都市計画の基本を日本でも実現すべきです。高速道路の無料化を実現します。新党日本の田中康夫代表は、道路の維持管理費の増大問題がやがて地方公共団体の重大な問題になると指摘してきました。ムダな道路建設は止めて、道路の維持管理に予算を配分する発想の転換を主張してきました。将来の採算性のない高速道路などの建築を中止し、市街地の道路整備や電柱の地下化、バリアフリー化など身近な公共事業に転換します。</p>

【質問3-②】道路特定財源の用途について、お答えください。

1. **道路整備にのみに用いるべきである**
2. **道路に関係する範囲で用途を拡大すべきである**
3. **交通政策全般や環境政策に用途を拡大すべきである**
4. **一般財源化すべきである**
5. **その他()**

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>お示しの1から5までの選択肢の中では、「4. 一般財源化すべきである」に該当します。</p> <p>なお、本年5月13日に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」においても、「道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する」としております。</p>	4、一般財源化すべきです。	5. その他 一般財源化した上で、用途について、交通政策全般や環境対策、自治体への移譲などに重点化すべきではないかと考えています。	4	4 一般財源化すべき	5 その他（説明）上記3-①のとおりであり、道路整備に使用されるべきものと考えますが、車の排出ガスそのものが地球温暖化の一因でもあることから、応分の負担をすることは必要と思います。	4 一般財源化すべき その他 本来道路特定財源には公害対策、予防に要する費用が予定されていたのに十分に利用されていません。一般財源化したうえで公害対策の財源を充実させます。

【質問3-③】道路特定財源を一般財源化した場合、道路整備と財源確保のあり方について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>道路特定財源の見直しについて、平成20年5月13日に「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定されたところであり、必要な検討を進め、この基本方針の具体化を図ることとしています。なお、この基本方針においては、「暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する」としております。</p>	<p>財源全体のなかで、道路整備の財源を聖域化することなく考えるべきです。私たちの社会が負担しているコストは、道路の整備費用だけではなく、排ガス・振動による健康被害、交通事故の多発による被害とコスト、自動車の集中による経済損失と環境悪化、温暖化やヒートアイランド化の促進など、多くの負荷・負担を、私たちの社会に与えています。こうした問題を直視して、政策的な判断をすることが必要です。自動車メーカーや建設会社の利益のために、道路建設が優先される時代は、終わりにすべきです。</p>	<p>他の政策や事務・事業との優先順位を勘案しながら、必要性・緊急性・優先度・費用対効果を精査し、真に必要なものに重点化していきます。</p>	<p>道路財源の「一般財源化」を検討するに当たっては、道路整備や維持管理等に支障が生じないように、必要な財源を確保していることが必要と考えます。</p> <p>具体的な施策として、地方税分及び譲与税分、さらには、交付金、補助金として地方に配分されている財源について、地方枠として維持すること。</p> <p>各地方団体に配分する場合の枠組みについては、これまで道路整備が遅れている地域により重点的に配分するように配慮すること。また、地方の自由度を拡大するような新型交付金などの創設を行うことなどを検討しております。</p>	<p>民主党は、道路特定財源の一般財源化と暫定税率の廃止を目指します。それにより道路整備費は減少しますが、①地方財源の確保②59兆円の道路整備中期計画のゼロベースでの見直し③国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の廃止④道路整備における国と地方の役割の抜本の見直し⑤費用便益分析の厳格な実施を含む建設コスト・維持管理コストの徹底した見直し⑥行政経費におけるムダづかいの根絶⑦独立行政法人や公益法人など天下り団体の徹底整理——などを図り対応します。</p>	<p>一般財源化に反対です。</p>	<p>道路特定財源を一般財源化した上で、必要かつ採算性の認められる道路は建設する。新規道路建設重視から、既存道路の維持管理を重視し地域コミュニティのための道路整備に視点を変える。既に国民の共有財産として存在している道路の、舗装工事も含めた維持修繕こそ、大切なのです。既得権益であるスーパーゼネコンのための道路計画から、身近で本当に国民益に立った道路建設へ転換します。全ての道路建設事業への一般競争入札制度の導入で道路建設費は削減します。</p>

4. 地球温暖化対策における税制のグリーン化について

本年より、京都議定書（1997）における第1約束期間（2008～2012年）に入りましたが、基準年度比で8%増加しており、我が国においては目標達成が極めて厳しい状況です。2008年7月には北海道洞爺湖サミットが開催され、ポスト京都議定書の枠組みに関する議論が佳境に入中、国際公約の実現は必須の課題といえます。

こうした中、今後、化石燃料依存社会からの脱却に向けて、エネルギー関連や交通関連に関する税制のグリーン化が重要視されています。

【質問4-①】エネルギー関連や自動車交通関連等の税制のグリーン化について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。（例：環境税の導入、自動車税制のグリーン化、自然エネルギーの導入支援など）

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>税制の抜本改革の検討の際には、道路財源の一般財源化後の用途の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し、税制のグリーン化を進めることとしています。</p> <p>例えば、自動車、家電製品、住宅建築について、温室効果ガス排出を抑制するインセンティブとしての税制の活用について検討を行います。</p>	<p>温暖化対策としての税制のグリーン化は、早急に着手すべき課題です。日本の温室効果ガスの総排出量の約8割をしめる産業界の排出削減をすすめるため、補完的な経済的手段として、二酸化炭素の排出量などを考慮した環境税を導入すべきです。EU諸国では、環境税を財界・企業が政府との間の削減協定を遵守するための担保としたり、自然エネルギーの促進に使っています。また、電源開発促進税は、特別会計に1000億円以上の余剰が生じており、原発立地促進などにあてている用途を改め、自然エネルギーの普及促進に活用すべきです。税制のグリーン化を促進するためにも、目いっぱい道路建設を行うための特定財源である揮発油税などは、あり方を抜本的に見直すべきです。</p>	<p>CO₂を排出する化石燃料などの環境負荷に課税し、消費者に排出抑制行動をうながす「環境税・炭素税」を速やかに創設します。</p> <p>既存エネルギー諸税や自動車関係税は、CO₂排出量を基準とした課税方式（グリーン税制）を追求し、導入にあたっては「収支中立」を大原則とし、収支は一般財源として社会保障費、年金財源、所得税減税などに充て、高齢者や低所得者層、燃料高騰に苦しむ一次産業・中小企業にも配慮します。</p> <p>ドイツ並みに、10年前後で投下資本を回収可能にする「固定価格買取制度」を盛り込んだ「自然エネルギー促進法」を制定します。</p>	<p>地球温暖化防止の観点から、環境税の考え方を踏まえ、税制のグリーン化を進めるべきだと考えます。その際、自動車や家電製品、住宅建築についてもCO₂排出を抑制するために、税制の活用を検討すべきです。</p>	<p>民主党は、環境や健康によいものには税制上の優遇を与え、逆に負荷を与えるものには税負担を求める税制を確立します。具体的には、温室効果ガスの排出、交通事故、騒音などの自動車の社会的コストに着目し、地球温暖化対策税を導入します。</p>	<p>太陽光等無公害エネルギーの再開発のための研究開発や税制上の優遇措置に全力を尽くします。</p> <p>なお、京都議定書目標達成のためには、国策として、無公害自動車（電気自動車等）の開発や休耕田の耕作地化を進めることが、重要な施策目標となると考えます。</p>	<p>環境税の導入については、税制の導入により化石燃料依存社会からの脱却に意味があるといわれていますが、実際には政府や地方公共団体が一般歳出の財源として利用するための、謂わば「人头税」的発想の新規課税案にほかなりません。環境税の導入は、例えば、課税によって、製造業や運輸産業で自動車から鉄道へのモーダルシフトを促すインセンティブとなるように、実際に政策的成果の上がる厳しい税制でなければ本来の意味がありません。環境負荷の大きいエネルギーや製品、サービスに脱自動車税制・脱化石燃料税制として、相当程度高い税を課し、太陽光発電や風力発電など新エネルギー導入を促進するための補助事業の財源や、排ガス対策車や低燃費車の普及を促進するための減税の代替財源にすべきです。しかしながら、現在は、政府の財政の見直し、増税なき財政再建を目指すべきです。政府の公共事業に一般競争入札制度を導入する、支出徹底的見直しなど徹底的財政改革を実現します。</p>

5. 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。

【質問5-①】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、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>環境分野の取組については、各地域の実情に即し、行政、地域住民、NGO・NPO、企業等が協働して取り組むことが重要であり、各主体間の情報の受発信や意見交換の場を提供し、その活用を促進してまいります。</p> <p>また、一定の事業活動によって収入事業を行うことも含め、NPOが自立的に、かつ継続的に活動を行えるよう、必要な手法の情報提供等の支援を進めてまいります。</p>	<p>環境再生はもちろん、開発にかかわるすべての計画の段階から、その地域に密着して活動するNPOや市民団体の意見が、制度的に取り入れられることが大切です。とりわけ環境汚染・破壊の問題の切実さを身にしみている公害被害者の視点は、環境再生の事業にとって大事なものです。日本では市民団体・NPOの公益活動にたいする制約、財政的な制約が大きすぎます。市民団体が自由な創造力を発揮できるよう、行政と対等・平等の立場で協力関係を確立することが必要です。そのため、税制の優遇措置を受けやすくし、自由度・柔軟度の高い補助・助成を拡充して、全国の自治体に寄付金の窓口をおくなど、市民からの寄付を受けやすくします。</p>	<p>EUでは、①環境情報へのアクセス権、②環境に関する政策決定への参加権、③司法へのアクセス権を市民やNGOに保障し、④主な産業施設・公共施設の設置許可については「団体訴権」を義務化しています。日本でも環境行政への市民参加の促進と行政・企業の情報開示を基本に、「環境団体訴権」制度を導入するなど、行政、企業、市民運動、NPO、個人のすべてが環境保全のための企画の立案、実施、評価に参加できるシステムを確立します。</p>	<p>公明党は、ESCO事業による余剰資金の活用や寄付金優遇制度の拡充などを通じ、環境に取り組む中小企業やNPO、学校などを支援する『市民環境基金』の設立を主張してきました。これを受けて、環境省は、コミュニティ・ファンドの取り組みを促進するため、地域の多様な主体の連携による資金調達手法の検討や、投融資対象事業に対する評価や助言のために必要な支援を実施しています。</p>	<p>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します。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税制支援の拡充なども行います。</p>	<p>環境再生の目的は、最終的には国民生活の幸せに繋げるべきものであり、自らの問題としての市民参画は、欠かすことの出来ないものと考えます。なお、国民一人一人の日常的な消費生活の場における省資源対策の取り組み実践は、環境再生の上で、当然のことながら極めて重要です。</p>	<p>的確な認識、迅速な決断、明確な責任を備えた新しいリーダーが必要です。企業のCSR事業活動でNPO団体等への寄付促進のための税制改正や環境関連の起業家のためのファンドの創設なども実現します。環境を軸とした環境ビジネス・コミュニティービジネスで地域で元気な中小企業が頑張る環境づくりに取り組めます。</p>

【質問5-②】現在、さまざまな企業が「環境」をテーマとした取り組みを進めています。わが国における環境分野での産業育成や雇用創出、企業の環境対策について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>経済活動にあたり環境対策を講じることは、「負担」ではなく、「新しい経済成長の機会」と考えられます。特に、我が国が強みを持つ、環境・エネルギー技術は、国際競争力を保証するものであり、また、新たな需要と雇用を生む力を持っています。その強みを活かし、さらに伸ばしてい</p>	<p>日本では、環境分野での産業育成や雇用創出に、EUのように「新たな産業革命」と位置づけるぐらいの意気込みで取り組む必要があります。とくに、自然エネルギーの開発・利用は、技術開発による関連産業の生産・輸出の拡大、エネルギーの“地産地消”による地域経済・農林業の活性</p>	<p>地域住民の出資をもとに、太陽光発電施設の設置や中小企業への省エネ事業（エスコ）、バイオマス資源活用などの事業を行ない、自然エネルギーによる地域利用を進めている市民ファンドへの補助金を増額します。また、自治体による協力（広報）・支援（保育園など公的施設での設置）</p>	<p>環境分野の産業を育成するため、公明党は「エコ産業の市場規模を70兆円に、雇用を160万人に拡大」することを掲げ、環境関連サービス、廃棄物処理・リサイクル産業などの振興に集中投資することを主張してきました。そのために、環境金融に取り組む金融機関への支援や、投資判断に</p>	<p>民主党は、「経済」や「成長」の質を環境の視点から見直し、環境技術、省エネ技術、省資源・リサイクル技術等の開発・普及、環境保全を事業発展に結びつけるビジネスモデルの開発など、環境への取り組みを積極的に推進することにより、環境負荷の低減と環境配慮型経済発展につな</p>	<p>上記質問4-①での施策推進により、新たな産業育成や雇用創出につなげて行きたいと考えます。</p>	<p>環境再生への取り組みへの市民参画、NPO活動を促進するための取り組みとして、新党日本の田中康夫は長野県時代に建設産業構造支援プログラム、信州きこり養成講座を実施し、土木建設業者やNPO、更にはIターン者、Uターン者、Jターン者等の新規参入に繋がる森林伐採事業を産業化</p>

<p>くことで、世界で先頭を行く環境・省エネ国家として、今後とも世界をリードしていきます。</p>	<p>化や雇用の拡大に大きな力があります。政府は2020年までの自然エネルギーの利用・普及を一次エネルギーの15～20%にする目標を明らかにし、「自然エネルギー開発・利用計画」を策定すべきです。普及の決め手になるのは、自然エネルギー発電の固定価格買い取り制度の導入です。企業の環境対策を強化していくためにも、政府が温暖化抑制を初めとする環境保全に、長期的で確固とした方針・計画を持ち、企業の責任を明らかにすることが不可欠です。</p>	<p>を広げます。</p>	<p>資する環境情報の提供などを推進してきましたが、今後もさらなる充実を図っていきます。</p> <p>また、温暖化対策として、企業と消費者の行動を促すため、エコ・ポイント事業、カーボン・フットプリント制度なども、一段と推進していきます。</p>	<p>る、いわゆる「環境と経済が統合した社会」の実現を目指します。</p>		<p>しました。また、間伐材を活用し、鋼製ガードレールと同等の強度試験に合格した「信州型木製ガードレール」開発で地域雇用を創出した具体的実績があります。信州型木製ガードレールの導入も、地域循環型の循環型の経済を目指したものでした。森林整備事業の産業化をさらに進めます。医療・福祉・介護・環境の充実こそは、人が人のお世話をして初めて成り立つ21世紀型の雇用を創出する産業である、との認識に新党日本は立っています。</p>
---	---	---------------	---	---------------------------------------	--	---

6. 公害・環境対策に関する国際貢献について

東南アジアをはじめとして急激に開発が進む地域においては、日本の公害発生とその克服経験や優れた公害防止技術を生かした人材・技術・情報などの交流が重要といえます。

【質問6-①】わが国の公害発生とその克服経験や優れた公害防止技術を生かした国際貢献について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

自由民主党	日本共産党	社会民主党	公明党	民主党	国民新党	新党日本
<p>アジアの国々では、経済発展に伴って、日本などの先進国が過去に経験した産業公害などの環境劣化を経験し、あるいは、経験しようとしています。このため、各国の伝統、文化等に配慮しつつ、日本での経験を移転することにより、環境と共生しつつ経済発展を図るアジアモデルの持続可能な社会の構築を目指していきます。</p>	<p>1970年代の前半まで、日本の公害対策、環境対策は大きく前進しました。推し進めた力は、被害者を中心とする国民のたたかいと、革新自治体による社会的規制の強化であり、国も対応せざるをえませんでした。それによって企業側でも脱硫をはじめ進んだ公害防止技術を生み出しました。しかし80年代以降、規制緩和の名で公害対策が後退し、公害患者の救済は遅れ、大気汚染、廃棄物処理やリサイクル、土壌汚染、ダイオキシン、アスベスト、温暖化などの対策が進まず、環境の先進国ではなくなっています。最近、特に、公害防止の管理体制がおろそかになったり、廃家電が海外のリサイクルで</p>	<p>国が持っている水俣病関係のデータをすべて公開し、水俣病の被害・教訓を世界に発信するとともに、世界の子どもへの影響を防ぐためにも国際的な水銀削減条約の制定に積極的に取り組みます。09年の中国での水銀会議に向け、国が不知火海沿岸の環境調査をただちに開始し、調査結果を会議で発表すること。</p>	<p>公明党は、わが国の経験や技術を活かして積極的に国際貢献すべきと考え、主張し、推進してきました。2009年度予算編成に向けても、①日本の経験・技術・組織・制度をパッケージとして移転し、アジアモデルの持続可能な社会の構築を目指す「クリーンアジア・イニシアティブ」を具体化すること。②日中両国の共同出資による「日中環境基金」を設置し、地球温暖化対策や国境を超える環境問題に対処すること——などを求めています。</p>	<p>日本は度重なる大気汚染・水質汚染等を、様々な技術により解決してきました。そして公害対策では世界一の技術立国となっています。民主党は、これらの分野を活用したODAの環境分野への集中特化など環境外交を促進します。</p>	<p>我が国の公害防止技術や省エネ技術は世界最高水準にあるわけですから、この技術力を世界的な環境改善に役立てるような仕組みを国家プロジェクトとして推進すべきものと考えます。</p>	<p>新党日本代表の田中康夫は、10月3日の参議院本会議に於ける30分間の代表質問で「社会的公正」と「経済的自由」を同時に達成し、混迷する日本にダイナミズムを取り戻すことこそが私の哲学であり、使命であると述べました。国際化が進む今日、特にアジアの新興国で工業化に伴う公害問題が深刻です。我が国の公害防止技術、それ自体は先駆的レベルにあります。公害防止技術やシステムを我が国のソフトパワーとして生かし、海外諸国の環境に配慮した健全な発展へと貢献すべきです。政府は一層バックアップしていくべきと考えます。</p>

	<p>環境汚染を引き起こしていることが指摘されています。とはいえ、エネルギー効率の追求や個別の技術分野では優れた点を持ち、努力を重ねている人々・企業があります。日本企業による公害の輸出は論外ですが、「環境的に持続可能な成長」を途上国でも進めるために、①日本の公害の経験と教訓の普及、②単なる技術移転ではなく、環境保全型社会を築くための総合的な施策の確立を働きかける③環境対策が新たな経済・社会の発展につながるというビジョンを明確にする④途上国の環境対策の底上げを図るために、環境分野の国際協定の受け入れと結びつけ、関係する NGO の参加を組み込む——ことを重視すべきです。</p>					
--	---	--	--	--	--	--