

わが国の環境再生まちづくりに関する公開質問状への回答

2010年6月23日

財団法人 公害地域再生センター（あおぞら財団）

■はじめに

・本公開質問状は、2010年6月14日時点で政党交付金の交付要件を満たしている政党（民主党、自由民主党、公明党、日本共産党、社会民主党、国民新党、たちあがれ日本、みんなの党、新党改革）に送付し、民主党、日本共産党、みんなの党、自由民主党、社会民主党、公明党、国民新党から回答を得ました。（2010年6月23日）なお、国民新党につきましては、公表後に回答文を頂きました。しかし、「各候補者のご意見を多くの方にご覧頂き、投票の参考にしていただく」という本質問状の趣旨に沿って、公開させていただきました。皆さまには、このような趣旨・経緯をご理解の上、ご覧いただきますようお願い申し上げます。

- ・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、平成20年度、自動車排出ガス測定局（全421局）において、未だ環境基準不適合が19局（約4%）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、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46,000人を超え、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5,000人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。

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指摘されている微小粒子状物質（PM_{2.5}）については、昨年9月に環境基準が告示され、先行して測定された地域では基準値を大幅に超えているところもあり、早急な対策が求められています。

【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？

民主党

大気汚染基準の未達成地域をなくすために、自動車NO_x・PM法に基づく総量削減基本方針・総量削減計画等を見直していきます。

日本共産党

NO₂、SPM の排出源である自動車の単体規制とともに、総量規制が必要です。そのためにも、汚染地域への自動車の流入規制やパークアイランド、ロードプライシングなど、自動車交通量の抑制が要となると考えます。

みんなの党

基準達成に向けて政府を資したいと思います。

自由民主党

大気などの環境保全については、新たな課題である微小粒子状物質(PM2.5)や漸増・広域化の傾向にある光化学オキシダントなどへの対応が求められており、これらの課題に取り組みます。

社会民主党

ディーゼル車から排出されるNO_x(窒素酸化物)やSPM(浮遊粒子状物質)は依然幹線道路周辺を高濃度汚染しており、継続的に発生する多量の自動車排ガスが、ぜんそくなど健康被害を招き、重大な権利侵害をおこしている。

各公害判決を踏まえ、各自治体と連携を図りながらディーゼル車の総量規制(走行量規制)、健康被害実態の調査、被害者の救済、メーカーの責任追及と補償、有害物質の除去など排ガス・大気汚染防止対策を実施する。局地的な高濃度汚染対策、対象物質や環境基準の見直し、自動車NO_x・PM法の見直し(対策地域の拡大と流入車規制など)、低公害車の普及など自動車排ガス規制対策を強化する。

公明党

固定発生源対策としては、大気汚染防止法対象外の群小発生源からの排出抑制のため、低NO_x型小規模燃焼機器の普及を図ることが必要と考えます。一方、移動発生源対策としては、自動車排出ガス対策、低公害車の普及促進、交通流対策などが必要と考えます。

なかでも自動車排出ガス対策では、自動車メーカーや関連業界に対し、ポスト新長期規制対応車の早期市場投入を指導することが必要です。また、自動車NO_x・PM法に基づく総量削減基本方針の見直しなど、地域の実情に合った実効性ある局地汚染対策が行える仕組みの構築が重要だと考えます。さらに、公明党は環境保全の観点からガソリン税の暫定税率廃止に反対しましたが、今後は環境税の創設の検討が必要と考えます。

低公害車の普及促進については、公明党は税制のグリーン化、エコカー減税・補助金を推進してきました。今後も低公害車の普及促進策を実施することが必要です。公明党としては、特に、中古車の電気自動車への改造を促進する「改造EV(年間)100万台プラン」の推進を掲げています。

交通流対策では、特に、公明党としては、公共交通を重視した「歩いて暮らせるまち作り」(コンパクトシティ)を主張するとともに、コミュニティサイクル(自転車の共用システム)の導入など自転車振興策を掲げています。

国民新党

国民新党は、前向きに検討いたします。

【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？

民主党
救済制度の充実が必要であると考えています。
日本共産党
被害者の運動でかちとった東京での医療費助成制度を、当面、国の制度として全国に広げるとともに、将来的には、抜本的な救済制度が必要です。その場合、費用負担者は、国、自治体、道路設置・管理者、自動車メーカー、燃料メーカーとし、NO2、SPM、PM2.5を指標に、一定濃度をこえる地域指定をおこない、公健法に準じた補償内容とすべきです。
みんなの党
今後の検討課題にしたいと思います。
自由民主党
大気汚染による健康被害者に対しては、公健法に基づき補償等が実施されているところです。さらなる制度の創設に当たっては、まずは実態の把握が必要だと考えています。
社会民主党
現在、大気汚染が主たる原因とみられている気管支ぜん息等の患者の多くは、公害健康被害の補償等に関する法律の枠外であり、医療費の自己負担を余儀なくされ、何の補償も受けられない状態が続いている。今早急に実施すべきことは、国の自動車排出ガス対策の強化と健康被害者の救済である。大気汚染公害は国民の健康にかかわる全国的な課題であり、その防止に向けて、国は、自動車排出ガス対策の強化をはじめ、より一層総合的な大気汚染対策を行うとともに、現に健康を損なわれた健康被害者の救済を図ることが急務である。社民党としても、一刻も早い新たな大気汚染公害被害者救済制度の創設に向け全力を挙げる。
公明党
現在の我が国の大気汚染の状況と、ぜんそくなど健康被害との関連性についての調査を徹底して行うことが必要であると考えます。また、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。
国民新党
国民新党は、前向きに検討いたします。

【質問 1－③】 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？

民主党
監視システムの整備と自治体への支援を行い、監視体制を強化します。また、健康影響の現状を把握するための調査・研究を推進します。
日本共産党
すでにアメリカでは1997年に環境基準を設定し、また、WHOも2006年にガイドラインを設定しています。昨年7月の「微小粒子状物質に係る環境基準の設定について(答申)」にもとづき、速やかに環境基準を設定し対策を強化すべきです。そのための常時監視体制が不可欠です。

みんなの党
海外の事例を参考にしながら、監視体制の強化を検討していきたいと思います。
自由民主党
PM2.5 については昨年 9 月に環境基準が設定されたところであり、今後科学的知見の集積に努め、これを踏まえより効果的な PM2.5 の削減対策を検討することが必要であると考えています。
社会民主党
「PM2.5」の監視・規制強化、自動車 NOx・PM 法の対策地域の拡大など、大気汚染対策を強化していくことが必要である。
公明党
環境省は公明党出身の斉藤環境大臣の下で、微小粒子状物質に係る環境基準を告示しました。その際、中央環境審議会は、環境基準の設定に伴う課題として①微小粒子状物質による大気汚染の状況を的確に把握するため監視測定体制の整備など②粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることがまず重要③微小粒子状物質やその原因物質の排出状況の把握及び排出インベントリの作成と科学的知見の集積、より効果的な対策の検討④近隣諸国等との間で汚染物質削減に係る技術協力——を挙げました。これらを着実に進めていくことが必要と考えます。
国民新党
国民新党は、前向きに検討いたします。

2. 交通政策と環境問題について

現在、国土交通省で交通基本法制定に向けた検討が行われています。生活の基盤となる移動の権利を保障することは重要です。移動の権利を確保するためには、大気汚染問題、地球温暖化問題といった環境面、人口減少、少子・高齢化といった社会面の両面から検討して、交通施策を実施する必要があります。

現状は、高速道路無料化に代表されるように、自動車中心の交通施策が実施され、公共交通機関や自転車への支援は不十分なため、自動車を使えない人々の移動の権利が脅かされています。環境面からも問題が懸念されている高速道路無料化については、6 月末より全国 37 路線 50 区間で社会実験が実施されることとなっています。

【質問 2－①】交通基本法の制定に関して、その是非、内容、制定時期について

民主党
人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、「交通基本法」(仮称)を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築します。①移動権の保障と支援措置の充実、②環境にやさしい交通体系の実現、③地域の活力を引き出す交通網の充実という観点から、できるだけ早い時期に法律を制定すべきと考えます。

日本共産党
運輸事業の緩和規制により、地方バス・鉄道路線の廃止があいついでいるもと、だれでもどこへでも自由・安全に移動する権利を保障する「交通権」を確立するために、交通基本法が必要です。また、CO2をはじめ環境負荷の低減の上からも重要です。基本的人権としての交通権確保の明記、人と環境にやさしい公共交通機関の維持発展、長期的な総合交通政策、住民参加の確保、財政制度の確立などがもり込まれるべきです。地域住民の生活交通の危機的状況がすすんでおり、早急に制定すべきです。
みんなの党
内容がわかりませんのでコメントできません。
自由民主党
『コンクリートから人へ』の政策転換の中で、危機的な状況にある公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸問題にも対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行っている」と理解している。政府から成案が提出された際、それを精査し、党としての対応を検討してまいりたい。
社会民主党
交通は、福祉と環境と平和の産業であり、人々の人生を運んでいる産業。「移動の権利」を保障する交通基本法については、これまでも民主党と協力して一緒に法案を出してきたが、そのたびに廃案になってきた。これに対し、辻元前国交副大臣が「これからの社会のビジョンとして交通を位置づけたい」と提案し、新政権が掲げる「コンクリートからひとへ」の目玉にするべく交通基本法の検討会が立ち上がった。検討会は3月に中間整理を行い、6月末に報告のとりまとめの予定。社民党としても、「衣・食・住・交通」と位置づけ、交通基本法の2011年の通常国会での制定に向け、全力をあげる決意。
公明党
移動の権利の保障を目指しつつ、大気汚染や地球温暖化といった環境面、人口減少・高齢化といった社会面からの検討を踏まえた交通施策、また、自動車中心ではなく、公共交通機関や自転車への支援も含めた交通施策、さらに、電気自動車など未来を展望した交通施策を展開するために、十分な国民的議論を経た上で基本法を制定することも検討してよいと考えます。
国民新党
国土交通省で検討されている「交通基本法」の制定には賛成です、十分な調査・検討の上、国会の審議を得て、早期の制定が望ましいと考えています。

【質問 2 ー②】 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）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？

民主党
環境にやさしい交通体系の実現が必要であり、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまちづくり」を推進していきます。政府としては、法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化、さらにモーダルシフトなどを促進し、こうした環境等にやさしい公共交通を適切に支援していくべきと考えます。

日本共産党
これまでの規制緩和で、国民の“足”は奪われ、ズタズタにされてきました。路線バスは2002年度からの5年間で4400kmが廃止され、鉄道も2000年度から10年間で全国30路線、約630kmが廃止されました。政府として国民の交通権を最大限に保障し、発展させる交通政策への転換とその裏づけとなる予算の拡充が必要です。ドイツなどでは国民の“足”をまもるため1兆円規模の地域交通関係に予算を投じています。
みんなの党
環境問題が大きな関心を集める中、LRTなど公共交通へのシフトを促進すべきです。
自由民主党
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ます。
社会民主党
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。そのためにも、バスや鉄道、フェリーなどの公共交通への支援策の拡充に努める。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る。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べき。
公明党
公明党はマニフェスト2010において、「低炭素社会に資する新たな交通総合システムの構築」を掲げ、公共交通に関して、「LRT(低床式路面電車)の整備や地方鉄道の再生、低床バスの普及など、地域の公共交通機関の整備促進」「地方の赤字バス路線などの維持のための公共交通に対する公的助成」「コミュニティーバス、デマンド乗合いタクシー、福祉タクシーの倍増」「モーダルシフト(トラックや航空機による輸送から、環境に与える負荷が小さい鉄道や海運などの輸送手段に転換すること)」などを公約しています。
国民新党
今後、公共交通の積極的な活用が必要であるものと考えています。そのため、政府の果たす役割は大きなものがあり、必要な施策も財源もつけ積極的に推進する必要があると考えています。

【質問2-③】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？

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
2008年における人・自転車の事故は2500件以上にのぼります。こうした事故を防ぐうえでも、自転車専用レーンの拡充が必要です。放置自転車をなくすために、行政による料金の安い駐輪場の抜本的増設、自転車利用者への案内の告知などを強化すべきです。また、行政と百貨店や商店街および住民との連携、更衣室やシャワー室の設置など企業等による自転車利用の環境づくりも大切です。
みんなの党
海外の事例を参考にしながら、自治体を中心に自転車の活用を検討する必要があります。
自由民主党
放置自転車や歩道上での事故に留意しつつ、その解決を図るとともに、自転車専用道を確保し、環境と健康にいい、歩いて暮らせるコンパクトシティー作りを進めます。
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、違法駐車の本根を断つ。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。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)を広げる。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るが、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ある。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く。
公明党
公明党はマニフェスト2010で「自動車中心の道路の在り方を転換し、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう、既存道路の歩行者専用道路への転換、トランジットモール(一般車両を制限して歩行者・自転車・公共交通機関に開放された道路)等の新しい専用道路概念の導入など生活に密着した人間重視の道路整備を推進」することを掲げています。また、自転車活用については「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1,000路線で整備するとともに、駐輪場の整備を図るなど快適な自転車利用の普及」「自転車を電車の中に持ち込めるサイクリトレインの拡大、コミュニティサイクル(自転車の共有システム)の導入」「市街地幹線道路、歴史的町並保全地区、観光地などの無電柱化事業」などを公約しています。
国民新党
国民生活上、自転車は重要な乗り物である。一方、放置自転車問題や自転車事故が多発している現状も見逃すわけにはいかないが、環境問題等その活し方はまだまだ多くあるものと考えます。

【質問2-④】生活に関する移動を保証するためには、都道府県よりも市町村の果たす役割が大きいと考えられます。政府は、市町村に対して、どのような権限を委譲し、予算を確保し、支援していくべきとお考えでしょうか？

<p>民主党</p>
<p>移動手段の確保やバリアフリーの問題は、住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することを基本にすべきです。地方と連帯して支援していくのが国の役割を考えます。国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本におきながら補充・再構築していくことが求められます。地域公共交通の維持・活性化などに関する国の補助制度は、予算を拡充するとともに、自治体や交通企業などによる地域の協議会の自主的な取組に対して一括して交付する仕組みを検討する必要があります。ご指摘のように、市町村を一層重視すべきとの視点もふまえて、取り組んでいきたいと考えます。</p>
<p>日本共産党</p>
<p>すでに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、市町村にたいして、公共交通事業者や道路管理者、公安委員会、住民などによる協議会をへて「地域公共交通総合連携計画」を作成し、このなかで国の認定を受けたものは国の予算措置が受けられるようになっています。まずは、市町村が積極的に活用できるように、この仕組みを拡充することが大切だと考えます。2010年度の「『生活の足』となる地域公共交通の活性化・再生支援」の予算は昨年度よりも9%少ないのが実情です。積極的に増やすべきです。</p>
<p>みんなの党</p>
<p>地域主権を進め、地域の実情にあった地域交通政策をつくれるようにすべきです。</p>
<p>自由民主党</p>
<p>地方分権改革の当面の推進策として、①地方分権改革推進委員会の第3次勧告を踏まえ、義務付け・枠付けの見直しを実施、②地方公共団体の安定的な財政運営に不可欠な地方税、地方交付税等の一般財源を確保、③直轄事業を基幹的・広域的な事業に限定するとともに自治体との事前協議・情報開示の徹底などを基本として、直轄事業負担金制度を抜本的に見直し、④国の出先機関を地方分権改革推進委員会の勧告に沿って廃止・縮小を実施することとします。また、道州制の導入に合わせて、地方出先機関の一元化等を推進します。</p>
<p>社会民主党</p>
<p>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」(仮称)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。また、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る。</p> <p>「地域公共交通会議」や生活交通維持のための「地域協議会」を、地域の関係者が一体となって交通問題を考える場とするため、利用者、住民、交通労働者も参加するように働きかけ、地域のあるべき交通の姿を地域交通計画として策定するようにする。将来的には「地域交通委員会」への発展を目指す。</p> <p>なお、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る。</p>

公明党

公明党は、概ね 10 年後の「地域主権型道州制」導入を目指しています。公明党が目指す道州制では、国民生活に関する行政は、一義的に基礎自治体が担い、広域的な補完は道州が行うこととします。自立した基礎自治体の構築のため、課税自主権を拡大し、地方交付税の財政調整機能に配慮しながら交付税の確保、補助金の大幅縮小、税源配分の見直しを一体的に検討し、国と地方の税源比率を1対1とすることをめざします。

また、当面、地方分権改革推進委員会の累次の勧告を踏まえ、国が地方公共団体に対し事務の処理又はその方法を義務付けるいわゆる「義務付け・枠付け」を廃止し、権限移譲を進めます。

国の出先機関についても、地方分権改革推進

委員会の第2次勧告に基づき国と地方の役割分担を明確にしながら、事業の仕分けを行い、出先機関の廃止・縮小を大胆に実施し、国の事務・権限を大幅に地方に移譲します。道州制の導入の際には、ブロック別機関については、道州制への移行を含め大胆な見直しを図ります。

国民新党

政府は、市町村に対し、もっと積極的に権限を委譲し、予算を確保し、支援してゆくべきと考えます。

【質問 2 - ⑤】 「高速道無料化」 施策について、または、「今後の高速道路料金のあり方」 について、貴党としての見解を教えてください。

民主党

高速道路について、原則無料化していく考えです。ただし、多くの国民から温暖化への影響や渋滞の発生などの懸念が寄せられていることから、「社会実験」という形で順次、無料化の影響を検討しながら進めていきます。平成 22 年度、政府は、合計1, 652kmを対象とし、高速道路無料化の社会実験を実施することとしました。

なお、国交省が進めている高速料金の見直しについては、関連法案の成立が前提であったが、先の通常国会では不成立となりました。かかる事態をふまえて、国交省において再検討が行われるものと考えますが、当面はその推移を見守っていきます。

日本共産党

高速道路の無料化は、CO2 排出の増大につながるという指摘もあります。また、自公政権時代の休日 1000 円などの割引によって、競合する鉄道、フェリー、高速バスなどの乗客減をもたらしています。高速道路の料金は、従来のように単純に経済効果や地方活性化といった角度からだけでなく、交通機関ごとの役割分担や環境も配慮した総合的な交通政策のあり方として考えるべきです。

みんなの党

無料には反対。人気取りの政策ではなく、環境、持続可能性を考慮した料金体系を構築すべきです。

自由民主党

高速道路会社の民営化と受益者負担の原則を堅持し、高速道路は無料化しません。高速道路のミッシングリンクを解消するとともに、新たな国費を投入することなく国民の利便性に資する割引制度を維持・拡充し、分かりやすいものに見直します。

社会民主党

民営化された高速道路各社に料金割引分を税投入し、効率化や営業努力と関係なく料金保証をする政策は、交通モード間の不公正な競争をもたらすものだ。受益者負担原則や地球温暖化対策、環境問題、財源問題、モーダルシフトや総合交通政策との整合性、地域生活交通への影響、地域雇用等の観点から問題が多い。高速道路無料化の社会実験による地域経済への効果や他の交通機関への影響、環境への負荷などの結果を検証し、抜本的な見直しを求めたい。同時に、公共交通や物流などのすべての交通モードに対して必要な対策を講じるよう支援すべきだ。

公明党

公明党は環境保全の観点からも高速道路料金無料化には反対です。受益者負担の原則を堅持しつつ、物流効率化の観点からの料金引き下げなど、新たな料金体系を構築します。現在の割引制度は恒久化します。

国民新党

これからも健勝の過程を見ながら慎重に検討したいと考えます。

3. 地球温暖化対策について

昨年度、鳩山前首相は、温室効果ガス削減の中期目標について「主要国の参加による意欲的な目標の合意」を前提に「1990年比で2020年までに25%削減を目指す」と表明しました。また、3月12日には、温暖化対策の基本方針となる「地球温暖化対策基本法」が閣議決定・国会に提出されたところで（6月14日現在、審議未了）。

【質問3-①】地球温暖化対策基本法について、貴党の見解をお聞かせください。（その是非、制定時期、削減目標、実現方策、多量排出事業者への対応等）

民主党
我が国の地球温暖化対策の基本的方向性と25%削減目標を達成するための政策体系を、明示するため、地球温暖化対策基本法のすみやかな成立が求められます。通常国会の閉会に伴い、参院で審議中だった同法案は審議未了で廃案になりましたが、参院選後に召集される臨時国会に法案を再提出し、成立を目指していきます。
日本共産党
2020年までの中期目標は、「すべての主要国の削減」など前提条件をつけず、先進国の責任をはたすために「1990年比30%削減」を設定すべきです。最大の排出源である産業界にたいし、公的削減協定などヨーロッパでも実績のある施策を実施します。自然エネルギー利用の発電を促進する固定価格買取義務制度の導入などにより、自然エネルギーの活用を大幅に拡充します。
みんなの党
政府の目標は支持しますが、審議不十分、強行採決を行うなど与党の国会運営に大きな問題があります。
自由民主党
「低炭素社会づくり推進基本法」を制定し、全ての主要排出国の参加による衡平で実効的なポスト京都の国際枠組み作りを主導し、主要経済国の参加の下に2050年までの長期目標として温暖化ガス排出量の80%削減、2020年までの中期目標として2005年比15%削減(国内排出量削減分)を掲げて、世界に誇れるような低炭素社会の実現を目指します。このため、①再生可能エネルギーを2020年を目途に最終エネルギー消費量の20%まで引き上げ、②エコカー世界最速普及とモーダルシフトの推進、③エコハウス化の加速、④国全体を低炭素化へ動かす仕組みの検討等を講じます。
社会民主党
温室効果ガスを2020年までに90年比30%、2050年までに80%削減を実行するための地球温暖化対策基本法を制定する。国際合意に縛られずただちに取り組み、削減は真水(国内対策)で行い、世界の気温上昇を2℃未満に抑制し、低炭素社会の方向性を示す。

公明党
<p>地球温暖化対策を推進するための基本法は必要です。</p> <p>また、鳩山前首相が科学の知見に基づいて日本が2020年までに温室効果ガス排出量を1990年比25%削減することを国際社会に表明したことも評価します。</p> <p>公明党も2008年6月以来、日本の温室効果ガス削減目標として25%を掲げてきました。それは人類益の立場から温暖化対策を推進するために日本が率先することが必要と考えたからです。</p> <p>ところが政府の基本法案は、国際合意という前提条件が満たされるまでは、25%削減は設定されないという規定になっています。公明党は、国際合意のためにも、日本の低炭素化のためにも、そして、環境分野における経済成長のためにも、この前提条件を外し、直ちに25%削減に向けてスタートすることを主張します。</p> <p>なお、政府は2050年80%削減という長期目標があるから温暖化対策は進むとしています。しかし、長期目標に向けても削減経路は多様であり、大切なことは早期ピークアウトに向けて早期に削減行動を起こすことです。そうしなければ、温度上昇をせめて2℃以内に抑えるという世界の大きな目標を達成できません。</p> <p>一方、政府の基本法案では、国内排出量取引制度において排出者の排出限度を定める方法として、原単位方式を検討するとしています。公明党は、日本の排出を確実に削減し、削減目標を達成していくために、総量方式を採るべきと考えています。</p> <p>このほか、政府案には、様々な不備があり、公明党は対案として気候変動対策推進法案を提出しました。先の国会では野党の対案について採決も行わず政府案の強行採決が行われましたが、次の国会でも公明党は対案を掲げて論戦を挑み、よりよい基本法の制定を目指していきます。</p>
国民新党
現在、検討中です。

【質問3-②】 貴党のエネルギー政策上の、原子力発電の位置づけをお聞かせください。（その是非、中期目標における削減割合、安全性やコストなどの課題について、など）

民主党
発電過程で二酸化炭素を排出しない原子力発電は、温室効果ガスの25%削減目標を達成するために、欠かすことができません。民主党政権では、安全確保を大前提に、国民の理解と信頼を得つつ、原子力政策を着実に推進していきます。
日本共産党
原子力発電は、技術的に未確立で、事故が起きれば、廃棄物による放射能汚染という深刻な環境破壊をもたらします。原発にたよった「温暖化対策」はやめるべきです。
みんなの党
環境制約による成長を考える上で原子力発電は重要な要素です。
自由民主党
地球温暖化問題の解決には、地球温暖化ガスを発生させない原子力発電所の活用は不可欠であり、その政策を強力に推進し、わが国のエネルギーセキュリティ(安全保障)、需要及び環境問題に 대응するため、その増設も含め、体制を整備します。一方、今後のエネルギー需給とわが国原子力技術の国際展開を協力に進めるため、設備利用率の改善等による発電量の占める原子力の比率の向上に向け、整備点検や国の安全審査体制のあり方を再検討し、国際的にも信頼される原子力政策を推進します。

社会民主党

原子力発電については、地震などによる事故、放射能による災害リスクなど恒常的な問題を抱え、核廃棄物を排出し、処理方法も未確定であり、環境面から望ましいものではない。また、大規模電源の出力調整のためにCO2を多く排出する火力発電所の利用とが一体となっていることや、原子力の開発・運転には長期間、膨大な資金を投入せざるを得ない。さらに、中央集権的な原子力発電が増えれば、地域循環型で持続可能な再生可能エネルギーの利用促進が阻まれることにもなり、生物多様性とも矛盾する。運転中にCO2を出さない点だけを強調して、膨大なコストや放射能廃棄物のリスクを軽視し、国民の理解や支持も不十分なまま、温暖化対策として推進するのは危険。社民党は、脱原発をめざし、原子力発電からは段階的に撤退すべきであると主張。特に耐震性に問題のある原子炉は速やかに廃炉にする。

公明党

原子力発電所から出る放射性廃棄物は何万年にもわたる厳重な管理が必要です。公明党としては、将来的には放射性廃棄物を出さない核融合や太陽発電などクリーンなエネルギーの実用化が最終目標です。それまでの“つなぎ”として、安全性に最大に配慮しながら原子力発電を認める、という立場を採ってきました。

しかし、温暖化対策として、原子力発電に依存することには問題があると考えます。足下でも地震による原子力発電所の停止が日本の排出を増加させていますし、今後も政府が想定しているような新増設、稼働率の向上が達成可能かどうか疑問があるからです。公明党は、再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度の創設などで、少なくとも2030年に電力の30%まで自然エネルギーを伸ばしたいと考え、参院選重点政策に掲げました。

国民新党

現在、検討中です。

【質問3-③】平成23年度からの実施に向けて検討されている地球温暖化対策税の導入についての貴党の見解をお聞かせください。

民主党

地球温暖化対策税は、温室効果ガスの25%削減目標達成をするために欠かすことができない施策です。昨年度に取りまとめた税制改正大綱を踏まえ、平成23年度からの実施をめざして政府部内で検討していきます。

日本共産党

産業界とのあいだで削減目標を明記した公的な削減協定を義務づけるとともに、補助的な手段として、「国内排出量取引制度」や「環境税」の導入で、削減を加速する必要があります。その際、原単位方式ではなく、発電施設もふくめた事業所の直接排出量にもとづく総量削減ができるようにすることが重要です。

みんなの党

ガソリンの暫定税率は一般財源化に伴い撤廃した上で「環境税」に組み替えるべきです。

自由民主党

低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化を推進します。環境税については、税制全体のグリーン化を図る観点から、様々な政策的手法全体の中での位置付け、課税の効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、既存の税制との関係等に考慮を払いながら、納税者の理解と協力を得つつ、総合的に検討します。

社会民主党

温暖化をすすめる CO2の排出など環境負荷を減らし、持続可能な社会に向けて、排出量に比例して課税する環境税・炭素税(CO2排出量に比例)を早期に導入すべきである。化石燃料の消費を抑制、新たな環境産業の育成を促すとともに、福祉・社会保障分野での財源にも活用する。環境省が昨年示した地球温暖化対策税案(税率:原油・石油・石炭は3900~4300円/炭素トン、ガソリン27380円/炭素トン、税込額約2兆円、一般財源化など)をもとに、制度を具体化し、導入を急ぐ。制度設計では、逆進性に配慮し、税込中立を原則とし、一次産業や中小企業に配慮する。

地球温暖化対策にかかわる地方の役割を踏まえ、地球温暖化対策のための税とあわせて、化石燃料や自動車に対する地方税の創設など地方の財源を確保するしくみとして地方環境税を導入することを検討。

公明党

公明党の気候変動対策推進基本法案では、気候変動対策税の創設を盛り込みました。基本的には、炭素税、環境税等の導入は必要であると考えます。税制のグリーン化とともに、こうした税の導入を検討します。

国民新党

考えていない。

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。

【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

これまで行政独占で担われていた「公共」を、市民・事業者・行政が協同で担っていく「新しい公共」に変革するため、民主党政権では、「新しい公共円卓会議」を立ち上げて、協議を行っています。今後「新しい公共」が拡大していくよう、寄付税制の拡充をはじめ、環境整備のための対応を推進していきます。

日本共産党

環境問題にとりくむ NGO、NPO は、国内外で、社会や地域の諸課題を解決するために、行政ではできない仕事を行っています。その活動をつうじて、行政を監視したり、政府や行政が把握できない情報にもとづいて政策提言をするなど、政治を動かす上で非常に大切な役割を果たしています。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、支援していく必要があります。

みんなの党
目指している小さな政府は、裏返せば大きな市民社会を意味しており、NPO 活動を積極的に支援したいと考えます。
自由民主党
自然とのふれあいの場の整備、エコツーリズムの推進等を通じ、自然環境を守りながらその活用を図るとともに、レンジャー(自然保護官)の活動や自然を守る NPO 活動を盛り立てていきます。
社会民主党
地域や社会の担い手としての NPO 活動を推進するため、NPO 法・NPO 税制を抜本改革し、NPO を支援する。認定 NPO 法人の要件緩和や寄付金控除などの税制改革を実態に即して行う。安上がりの行政のための手段としてではなく、NPO をはじめとする市民の自主的・自発的な活動と、公共サービスの担い手である「公」との連帯と協働をすすめる。
公明党
今回の参院選重点政策では「地域のコミュニティーや福祉を支えるNPOなどの非営利セクターに対する支援税制を抜本的に強化」することを掲げました。
また、「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ることも盛り込みました。
さらに、自公政権以来の課題ですが、訓示規定を中心とする法体系となっている「環境保全活動・環境教育推進法」を実践的で具体的な法体系へ改めるため、地方自治体による推進枠組みの具体化や、環境行政への民間団体の参加及び協働取組の推進などを盛り込んだ改正案の成立を目指します。
国民新党
環境問題については積極的に取り組んでいますが、NPO 等の仕組み作り等については、これから勉強させていただきます。

5. 環境分野におけ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、環境分野において、日本の公害経験を活かした人材・技術・情報などの交流が重要といえます。

【質問5-①】わが国の公害経験を活かした環境分野における国際貢献について、貴党ではどのような見解、施策をお考えでしょうか。

民主党
我が国は、公害問題を技術革新の契機とし活用することで、世界最高の環境技術を獲得するに至りました。民主党政権では、この世界最高の環境技術を生かすために、環境分野における途上国支援「鳩山イニシアティブ」を実行しています。今後も環境分野における国際貢献等を積極的に展開します。

日本共産党

東南アジアなど全体の環境を保全するために、日本政府は、公害防止の経験や研究の成果を生かし、緑化事業や東南アジアの人々の健康を守るとりくみを提起し、積極的に協力を広げるべきです。東南アジア諸国に進出して活動している日本企業も、その国の環境にかかわる規制を遵守するだけでなく、適正な環境基準の設定に積極的に応じるなど、社会的に貢献するべきです。

みんなの党

環境技術、インフラ整備など日本が世界に誇るノウハウを積極的に国際貢献に活用すべきと考えます。

自由民主党

わが国の公害克服経験やすぐれた知見を活用した、環境と共生しつつ経済発展を図るアジアの実現に向けた途上国への各種支援等が重要です。

社会民主党

近年、とりわけアジア各国は、急速な経済成長に伴う環境汚染に悩んでいる。一方、日本の過去の深刻な公害克服の過程において集積した高度な環境技術、エネルギー有効活用などのノウハウは大きな強みともなっている。これらの環境技術を活用し、環境分野におけるイニシアティブを発揮することが期待されており、アジア諸国内の環境汚染対策への支援や、国境を越える環境汚染への対応を図ることは、深刻な公害を経験した日本ならではの国際貢献でもある。

国連環境計画(UNEP)との連携や海外都市との産業交流などにより、アジアへの環境技術の移転を通じた国際貢献を推進していくことを社民党としても支援していきたい。

公明党

今回のマニフェストでは、「アジアにおける低炭素型・低公害型の経済活動の普及等をめざし、環境汚染対策と温暖化対策を同時に実現するコベネフィット・アプローチを推進するなど、クリーンアジア・イニシアティブを具体化」「わが国の技術・規制・人材をパッケージにしてアジア各国の環境対策を支援し、アジアにおける循環型社会の構築に貢献」などを掲げました。

国民新党

国民新党は、我が国としては、環境外交の推進を図り、先導的な役割を果たしていくべきと考えています。