

政策提言フォーマット

1 団体概要

団体名

所在地

特定非営利活動法人
エコエネルギーによる地域交通
システム推進協会

横浜市神奈川区片倉1-17-310-302

代 表

内田 敬之

担 当

内田 敬之

連絡先 tel

045-481-6069

fax

045-481-6203

e-mail

sev@mb.infoweb.ne.jp

団体の活動プロフィール

「特定非営利活動法人 自然エネルギーによる地域交通システム推進協会」
(名称を以下 A R E E V と略称)
A R E E V は、平成 1 2 年 5 月 1 5 日、神奈川県の設定認可を受けた。

1. 香北町・大正町(高知県) の「 E V の町 」作りを電気自動車研究会よりの委託事業として取り組み、本年度で 2 年目となる。
2. メンバーが特許を取得した「新型反転方式ミニ・マイクロ水力発電方式」の平成 14 年度予算獲得に尽力している。
3. メンバーの「パイプ E V の会」製作による高齢者用 E V 試作車実用化に取り組んでいる。
4. メンバーの提案による「小規模分散電源システム」の商品化に努力している。(NEDO)
5. 「交通分野が排出する C O 2 抑制を目指す市電設置運動推進のための情報基盤整備」に取り組んでいる。(地球環境基金)
6. メンバーが試作中の、キャパシターによる「無架線・路面電車」の開発を支援している。
7. 「日・中・韓 / 電気自動車ラリー」の中国における来年度開催準備に取り組んでいる。
8. 「サステナブル・アイランド / 八丈島」(仮称) 実現の準備に取り組んでいる。

1. 政策提言概要

(1) テーマ 「高齢化・環境問題に対応する低速交通体系の確立」
(2) 政策対象分野：地球温暖化対策、自動車公害対策（排気ガス、騒音）
(3) 政策手段：政策研究、法令の制定・改正、税制、補助金の交付
(4) 提言概要 京都議定書の温室効果ガス削減目標を達成するためには依然として増加しつつある民生用のエネルギー需要、とりわけ自動車使用に係るエネルギー消費を抑制・削減することが重要な課題となっている。また自動車排気ガスによる窒素酸化物汚染等の自動車公害問題も依然として深刻な問題となっている。 一方、我が国は世界に例がない急速な高齢化に直面しており、高齢者が自立し、快適に安心して暮らせる地域社会の創出も重要な課題となっている。 このような状況下で、世界的に燃料電池自動車の開発、ハイブリッド車の導入、魅力的な小型車の開発・市場拡大等自動車メーカーサイドの取組みが進められている。また、高齢化社会への対応としては、車椅子の出し入れや老人の乗り降りしやすい車の開発も進められている。一方、車社会の米国において、60年代から高齢者のためのコミュニティー開発としてアリゾナ州においてサンシティの開発が始められたが、この高齢者コミュニティーにおいては、ゴルフカート（連邦の規定によれば時速 15 マイル以下での走行車両）が日常の足として使用されている。高齢者コミュニティーにおけるゴルフカー利用の普及を踏まえて公道でのゴルフカート走行を認める州が増加しており、1998 年には連邦運輸省も時速 20 マイル以上、25 マイル（40km）以下で走行する低速域車両という新たな概念を導入している。 我が国はこれまで一貫して国土開発の優先課題として幹線交通ネットワークとしての高速交通体系整備に取り組んできたが、地球温暖化、高齢化時代を迎え、電気自動車を中心とする地域コミュニティーにおける低速交通体系の導入が求められている。低速交通体系に対応する技術基準、コミュニティー作りの試みは既述のように米国等において先行事例があり、電気自動車やハイブリッド車を念頭に置いた小型・低公害・高齢者用の車開発（次世代都市用超小型自動車の技術指針）も運輸省を中心に実施されており、低速交通体系整備のための要素ごとの経験は蓄積されつつある状況にある。 低速交通体系については、これまでの自動車排ガス対策のみに着目した電気自動車普及対策とは異なり、モビリティを維持しつつ高齢化及び地球環境問題に対応するという新たな社会的なニーズを背景としたものであり、技術開発、政策・制度、交通システム等広範な角度からの総合的な取組みが必要である。このため、低速交通体系に対する社会的ニーズを具体的かつ定量的に明らかにし、低速交通体系の概念を確立し、これを実現するための法体系及び技術基準等の整備、税制、都市計画等の政策手段を検討し、政策パッケージを提案する。具体的には、環境省が中心となって、国土交通省、経済産業省、警察庁、厚生労働省等省庁の枠を超えた検討体制を設け、自動車メーカー、NPO、学会等と連携した政策研究を実施する。この政策研究の一環として、都市部及び離島、山村部等でモデル地区を設定し、モデル地区内における低速交通体系の社会実験を行い、その結果を政策立案に反映させることとする。
(5) 政策提言に当たっての検討事項 本政策提言は、環境省が所管する環境問題だけでなく、自動車の安全性に関する問題、交通法規、道路規格、自動車の製造、電力等の自動車用エネルギー供給、高齢者の福祉・医療問題等多岐にわたる分野に関連しているため、環境省が中心となって関係する全ての省庁が協力して取り組むべき課題である。このため、関係省庁が参加した連絡・調整・推進体制の整備が必要不可欠である。 また、低速交通体系の実現に当たっては、住民の参加と合意形成が必要不可欠である。一部の住民にとっては、低速での移動を強要されることになるため現在よりも利便性が減少することもありえるし、低速車両用駐車スペースの問題では従来型の車との利害が衝突する等の問題が生じうる。また、低速車購入等という経済的な負担も発生する。このため、モデル事業の段階において当初から地域住民の参加を求めて合意形成手法に関しても実験を行う必要がある。