

〔団体の概要〕(NGO/NPO用)

団体名	NPO 法人環境文明 2 1			
所在地	〒211 - 0006 川崎市中原区丸子通 1 - 665 - 201 TEL: 044 - 411 - 8455 FAX: 044 - 411 - 8977 E-mail: kanbun@neting.or.jp			
ホームページ	http://www.neting.or.jp/eco/kanbun/			
設立年月	1993 年 9 月 * 認証年月日 (法人団体のみ) 1999 年 10 月 20 日			
代表者	加藤 三郎	担当者	松尾 和光	
組織	スタッフ	9 名 (内 専従 1 名)	事務所	あり・ なし
	会員制度 (あり・ なし)	正会員 569 名 (内訳: 個人 569 名 / 団体・法人 名) 賛助会員 120 名 (内訳: 個人 32 名 / 団体・法人 88 名) その他会員 7 名 (学生会員)		
設立の経緯	当団体は、主要な環境問題が、経済、社会、ライフスタイルなど、いわば文明のあり方と密接に関係しているとの認識のもと、環境と文明の関係について幅広く調査研究し、わが国のみならず世界の環境の質の維持向上に資する新たな文明のあり方を探求することを目的として、平成 5 年 9 月に任意団体「21 世紀の環境と文明を考える会」として発足した。以降環境と文明の関係に関する調査研究、会報の発行、会員同士の交流会の開催、ワークショップの開催等の活動を行ってきた。NPO 法の施行に鑑み、NPO 法人化することとし、これを機に団体名を「環境文明 21」に改称。平成 11 年 10 月 20 日に神奈川県より NPO 法人 (特定非営利活動法人環境文明二十一) として認証された。			
団体の目的	本会は、21 世紀において文明社会が健全に存続するためには、大量生産・大量消費・大量廃棄を基調とする現代文明のあり方を根本から問い直し、環境負荷の少ない循環を基調とした社会を創造する必要があるとの観点から、環境問題に関する政策提言、調査研究、普及啓発、交流等に関する事業を行い、環境の保全に寄与することを目的とする。			
団体の活動 プロフィール	1993 年 9 月 1 日 発足。同年 10 月より会報『環境と文明』を毎月発行 1994 年 3 月 19 日 「環境と文明」に関する第 1 回ワークショップ (古河市) 1996 年 1 月 日米合同セミナー (ハワイ大学内) (以降、隔年で開催) 11 月 16 日 第 1 回全国交流大会 (川崎市) (以降、毎年 1 回開催) 1997 年 3 月 15 日 ワークショップ「21 世紀のライフスタイルを考えよう」(武蔵野市) 12 月 20 日 『地球市民の心と知恵』を出版 (中央法規出版) 1999 年 1 月 12 日 飲料自動販売機問題に関して条例モデルを発表 2000 年 6 月 4 日 シンポジウム「飲料自動販売機から見える環境問題」(渋谷) 12 月 NEC 環境アニュアルレポート作成支援業務 2001 年 6 月 9 日 他団体と「ストップ 温暖化! ファミリーパレード」を実施 (渋谷) 2002 年 1 月 11 日 持続可能な交通の実現に向けた 12 項目の提言を発表 (以上のほかにも、調査研究、政策提言、普及啓発活動を随時実施してきた。)			
財政	活動事業費 (平成 13 年度)	20,055,488 円		

団体・企業名	NPO 法人 環境文明 21	担当者名 松尾和光
--------	----------------	-----------

〔政策提言の内容〕

* 政策分野・手段の番号は参考資料をもとにお書きください。

政策のテーマ	持続可能な交通の実現に向けた提言（５） 高速道路の最高速度を全車種時速 80 キロに	
政策の分野	番号	温暖化防止対策に関する制度
政策の手段	番号	国等の既存または新規の法律、条例など
政策の目的		
地球温暖化や大気汚染、交通事故などの諸問題をかかえる持続可能でないクルマ社会 自動車に過度に依存した社会 を転換し、持続可能な交通を実現することを目的とする。		
提言を行うこととなった背景および現状の問題点		
<p>現在の自動車のエンジンは通常、時速 60～80 キロ付近での燃費が最も良くなるように設計されており、100 キロで走行するとその燃費は 8 割程度に、120 キロでは約 5 割に低下してしまいます。したがって、高速道路の最高速度を全車種時速 80 キロに制限すれば、車の流れが円滑になるとともに、燃費の最も良い条件近くで運転されることになり、CO₂ の削減に寄与できることは確実です。</p> <p>また、大型トラックのスピードリミッター（上限、時速 90 キロ）の装着の義務付けにより、高速道路での大型トラックによる死亡事故が 2～4 割低減すると国土交通省が試算しているように、事故の低減にも有効です。</p>		
政策の概要		
高速道路の最高速度を、全車種時速 80 キロに改正する。		

政策の実施方法と全体の仕組み（必要に応じてフローチャートをつけてください）

高速道路の最高速度を、全車種時速 80 キロに改正する。

政策の実施主体（提携・協力主体があればお書きください）

主に国土交通省が実施主体となり、環境省など他省庁、関係研究機関、NPO などの協力も得ること。また、上記提案を世論の理解を得るためには、NPO や環境派議員の働きかけや協力も重要。

政策の実施により期待される効果

ほとんど費用をかけずに、燃費の向上、すなわち CO2 排出量の削減による地球温暖化防止、さらには事故の低減が可能となる。これにより、持続可能な交通体系の実現に一步近づく。

パンフレット等添付資料名

- ・環境文明 21、持続可能な交通の実現に向けた 12 項目の提言
- ・湯川憲一「交通事故と CO2 の削減に有効な最高速度規制について」『環境と文明ブックレット 6 持続可能な交通をめざして』