

## 〔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・ <del>なし</del>
	会員制度 (あり・ <del>なし</del> )	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（ 7 ） 歩行者・自転車および公共交通優先の交通行政への転換	
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>自動車を持つ人と持たない人が、移動し、目的地にアクセスする平等な権利を確保できるまちづくりを進めるべきです。自動車交通偏重の交通施策から歩行者・自転車通行者の安全や公共交通の利用促進を優先する交通行政への転換することを、自治体及び警察に求めます。</p> <p>また、自転車の適正な利用の推進を求めます。自転車は、子供から大人までが利用でき、またCO<sub>2</sub> や大気汚染物質の排出などによる環境破壊を発生せず、そしてクルマに比べればはるかに死傷事故が少ない乗り物であり、持続可能な交通手段であるからです。そこで、一層の普及のために、以下のことを国及び自治体に求めます。</p>		
政策の概要		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街での公共交通優先とマイカー乗り入れ規制、細街路へのクルマの侵入禁止や通過交通の防止、歩行者優先道路の整備、分離信号の導入推進、ハンプの設置等によるクルマの速度低減措置を講ずる。</li> <li>・ 地域の骨格をなす道路での公共交通機関・複数人乗車専用レーンの設定等による自動車交通量削減のための事業をすすめる。</li> <li>・ 上記事業を、地域住民と協力・連携し、円滑な合意形成を行った上で進める。</li> <li>・ オランダをはじめとする欧州諸国の自転車政策を調査し、わが国においても自転車道や駐輪場等のハードインフラを整備する。</li> <li>・ レンタサイクルシステム、自転車利用に際して積極的なインセンティブを与える等、ソフトインフラも整備する。</li> <li>・ 企業は、自動車通勤者から職場の駐車場使用料金を徴収し、公共交通機関の利用者や自転車・徒歩通勤者に（例えば通勤距離 4km 以上などの下限を決めて）通勤手当てを出す。</li> </ul>		

<p>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）</p>
<p>新規の法制度整備または既存の法制度の改正を行う。</p>
<p>政策の実施主体（提携・協力主体があればお書きください）</p>
<p>主に自治体及び警察が実施主体となり、国土交通省や環境省ほか各省庁、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。</p>
<p>政策の実施により期待される効果</p>
<p>自動車を持つ人と持たない人が、移動し、目的地にアクセスする平等な権利を確保できるようになる。また、自動車交通からのCO2 排出削減が期待される。さらには、交通事故の低減も期待できる。これにより、持続可能な交通体系の実現に一步近づく。</p>
<p>パンフレット等添付資料名</p>
<p>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</p>