

〔団体の概要〕(NGO/NPO用)

団体名	NPO 法人環境文明 21		
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（９） カーシェアリングの導入推進	
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>欧州ではクルマを共有する試み「カーシェアリング」がすでに社会に定着しており、限られた都市空間の有効利用、CO₂等の排気ガス減少、自動車の所有にかかるコストの削減（駐車場、税金、保険など） 「所有」から「機能を活かす」価値観への転換、などの社会的効果が得られています。</p> <p>わが国でもカーシェアリングの社会実験が開始されましたが、認知度はまだ十分ではありません。上記の効果が期待されるカーシェアリングを一層普及させるために、以下のことを政府に求めます。</p>		
政策の概要		
<p>カーシェアリングの導入を推進するための制度整備と、その普及啓発を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会実験のデータ収集分析を急ぎ、その情報を広く公開する。 ・ 多様な組織が、各地域に適応したカーシェアリングを導入するのに必要な、法制度およびインフラ整備に対する補助制度の導入。駐車施設、車両購入、システムへの初期投資、公共交通機関と組み合わせた立地への補助などを対象とする。 ・ 人的支援として、失業対策、身障者雇用、高齢者雇用などの適用事業とする。 		

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）

国土交通省、環境省ほか関係省庁が、交通エコロジー・モビリティ財団がまとめたカーシェアリングに関する報告書などを活用し、カーシェアリングに関する情報公開と普及啓発を実施する。これに NPO などの協力も得る。

また、国土交通省が中心となって、環境省ほか関係省庁の協力を得ながら、カーシェアリング導入推進のための制度を検討する。検討にあたっては、学者、研究者、NPO などの意見も参考にする。

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、環境省ほか関係省庁、学者、研究者、NPO などの協力も得ること。

政策の実施により期待される効果

- カーシェアリングの普及により、
- ・バスやバイク、自転車の走行スペースの余裕と、都市により多くの緑をもたらす。
 - ・排気ガスの減少、つまり大気汚染と温室効果ガス排出の削減（温暖化防止）に役立つ。
 - ・世界に対し、資源の浪費を抑え高い質の生活を送るといった、未来のライフスタイルを示す。つまり先進国の範となる。
 - ・住宅に付随したパーキングスペースをなくすことで、住宅建設コストを節約できる。
- これにより、持続可能な交通体系の実現に一步近づく。

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