

〔団体の概要〕(N G O / N P O 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 N E C 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	NP0 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（４） 自動車の社会的費用の内部化と道路財源の見直し		
政策の分野	番号		自動車利用者による費用負担
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			
これまで、道路整備には道路特定財源のみならず一般財源も約４割が投入されてきた上、地方自治体の管理する道路の維持管理費のほとんどが一般財源で賄われてきました。つまり、自動車の利用者はそれに必要な経費を払っていないと言えます。この他にも、自動車利用者は、環境への悪影響、交通事故等の社会的損失を発生させています。これらの費用は、基本的に自動車利用者が払うべきです。一方で、公共交通機関については独立採算制が基本とされています。よって、以下のことを求めます。			
政策の概要			
むだな道路投資をなくし、自動車利用を適正な量に抑制し、公共交通機関との公正な競争を維持するために、自動車の社会的費用の内部化と道路財源の見直しを求めます。 ・ 自動車関連諸税の税率を現状以上に維持し、自動車利用者に道路の整備費・維持管理費に加え、環境対策等の社会的費用を負担させる。またこれにより自動車利用を適正な量に抑制する。 ・ 短期的には、クルマを利用できない人の交通権を確保するために、赤字の公共交通機関を公的資金で維持する。長期的には、自動車利用と鉄道等公共交通機関の最適な配分が実現される税制、ロードプライシング等の施策を実施する。			

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） 自動車の社会的費用に関する調査研究を行い、これを踏まえた上で、自動車関連諸税の税率を現行以上に維持する。 また、赤字の公共共通機関への公的資金の導入のための制度を整備する。
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る。自動車の社会的費用の調査研究にあたっては、環境省など他省庁、関係研究機関、学者、研究者、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 以下の効果が期待される。 1. むだな道路投資がなくなる。 2. 自動車利用が適正な量に抑制される 3. 自動車交通と公共交通機関との公正な競争が維持される。 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 ・美濃部雄人「自家用車と公共交通の適切な分担を実現するための経済的手法について」『環境と文明ブックレット 6 持続可能な交通をめざして』