

# 会則

## 第1章 総則

---

### 第1条（名称）

本会は「持続可能な地域交通を考える会」と称する。

2. 英名では「Sustainable Local Transit committee」、略称は「SLTc」とする。

### 第2条（本拠地）

本会は神奈川県川崎市に本拠地を置く。

### 第3条（目的）

本会は、自動車をもたらす様々な公害や気候変動などの環境問題を鑑み、クルマに頼らない生活をすすめるために、自動車をもたらす諸問題の抑制や、徒歩、自転車および公共交通といった持続可能な地域交通の利用をすすめ、持続可能な地域交通が優先される仕組みづくりをもって社会に貢献すること目的とする。

また、この目的をより明確にするため、「基本的な考え方」を別途定める。

### 第4条（活動）

本会は、前条に定める目的を達成するために、以下各号の活動を行う。

1. 紙面、電子媒体、その他各種媒体を使った出版・情報提供。
2. 定例会、勉強会、講演会などを開催し、会員および一般市民の学習・議論・交流の場の提供。
3. 行政、立法などへの政策提案。
4. 共通する目的を掲げる諸会、共通する地域で活動する諸会、および当該団体の活動により当会の目的達成に資する場合などにおける連携、協働事業。
5. 前各号に関する調査研究に資する情報収集、分析。
6. 前各号の活動に関するイベント等の企画、運営、出展、協力。
7. 前各号に附随するの一切の活動。

## 第2章 会員等

---

### 第5条（構成員）

本会は、会員、協力会員および賛助会員を構成員とする。

### 第6条（会員）

第3条に定める目的に賛同して本会の活動に参加する意思を示し、所定の手続きを行い、会費を納めた個人を会員とする。

2. 第7条で定める協力会員は、本人が希望して所定の手続きを行い、会費を納めることで、会員に変更することができる。

### 第7条（協力会員）

第3条に定める目的に賛同して本会の活動に参加する意思を示し、所定の手続きを行った個人を協力会員とする。

2. 第6条で定める会員のうち、所定の会費の納入がなかった者は、協力会員に変更したものとする。

## 第8条（賛助会員）

第3条に定める目的に賛同し、本会の活動を支援する目的をもって所定の賛助会費を納めた個人または団体を賛助会員とする。

## 第9条（会員等の期間）

会員等の期間は第15条に定める活動年度内とし、本人から特段の申し出がない限り自動的に更新されるものとする。

## 第10条（賛同人）

第3条に定める目的に賛同して所定の手続きを行い、第13条に定める運営委員会が承認した個人または団体を賛同人とする。

## 第11条（総会・定例会）

第6条で定める会員は、本条で定める総会および定例会を通じ、本会の意思決定に参加することができる。

2. 総会は、第15条で定める活動年度のはじめから2月以内に開催する。
3. 総会では、第12条で定める運営委員の選任にかかる決議を行うことができる。
4. 第2項で定める総会のほか、概ね月1回を目安に定例会を開催する。
5. 総会および定例会は、第2条で定める本拠地またはその近隣地域にて開催する。
6. 総会および定例会を開催するときは、14日より長い期間、当会ホームページ等を通じて開催を予告することを要する。
7. 2月以上にわたり定例会の開催予定がないときは、会員は開催要望を出すことができる。運営委員会は、要望が出された日より2月以内に定例会を開催することを要する。
8. 総会および定例会に参加できない会員は、他の会員への委任による方法、委任状の提出による方法、当会が情報交流のために設置するメーリングリストなど本人の類推が容易かつ他の会員に広く周知することが可能で記録を残すことができる媒体を通じて意思表示する方法のいずれかにより、意思決定に参加することができる。
9. 総会および定例会の議事は、第19条に掲げるものを除き、出席する会員総数の過半数をもって決めることとする。

## 第3章 運営委員会

---

### 第12条（運営委員）

会員は、本会の機動的な実務執行のため、運営委員を選出し、本会の運営を委任する。

2. 運営委員は、会員の信託にもとづき本会の実務を執り行う。
3. 運営委員は第6条で定める会員であることを要する。
4. 運営委員の定数は10名以内とする。
5. 運営委員の任期は第15条で定める活動年度内とし、その再任を妨げない。
6. 運営委員の任期満了時まで当該運営委員および運営委員会からの特段の意思表示がなく、第11条3項の決議がされなかったときは、運営委員は再任されたものとみなす。

### 第13条（運営委員会）

本会の実務執行のため、運営委員より組織される運営委員会を設置する。

2. 運営委員会は、財務にかかわるすべての事項を決定する。
3. 運営委員会は、必要と認めるときは第4条各号に関する特定の活動を行う部会を設置することができる。部会は運営委員会が統括する。
4. 運営委員会は、運営委員より1名以上を共同代表に選任することができる。ただし共同代表が1名のと

きは代表とする。

5. 運営委員会の議事は、第19条に掲げるものを除き、運営委員総数の過半数をもって決めることとする。
6. 前項の議事において、速やかな意思表示ができる状況にない運営委員の判断については、当該運営委員の判断を尊重しつつ、第4項で定める共同代表が代行することとする。
7. 第11条で定める総会が開催されるときは、会員の求めに応じ、運営委員会は本会の活動について説明することを要する。

#### 第14条（顧問）

本会は、専門知識をもって本会の活動について助言をする顧問を置くことができる。

2. 顧問は運営委員会が委嘱する。

### 第4章 会計および情報公開

---

#### 第15条（活動年度）

本会の活動年度は、毎年4月1日から翌3月31日までとする。

#### 第16条（資産・資本の構成）

本会の資産および資本は、会費、寄付金品、助成金および事業収入によって構成される。

#### 第17条（監査）

本会の財務を監査するため、監査を置く。

#### 第18条（情報公開）

本会の活動状況は、本会ホームページ、定例会などを通じて一般に公開する。

2. 第11条で定める定例会は、議事に差し支えない範囲で公開する。
3. 本会の会計にかかる事項は、運営委員会および監査が、総会にて報告することを要する。

### 第5章 雑則

---

#### 第19条（変更等）

本会則で定める事項は、運営委員総数の3分の2以上、および出席会員の過半数の賛同をもって変更することができる。

ただし、次に挙げる事項の変更等については、運営委員総数の4分の3以上、および会員総数の過半数の賛同を要する。

1. 第3条で定める本会の目的事項および「基本的な考え方」の変更。ただし既存の条項に矛盾しない条文を追加する場合はこの限りでない。
2. 本会の解散、合併、組織形態の変更。
3. 本会の財産の処分にかかる事項。

#### 第20条（委任）

この規約に定めるもののほか、本会の運営に必要な事項は運営委員会が定める。

### 補則

---

本会則は、2008年12月度の定例会終了後から実施する。

## 基本的な考え方

---

(2007年12月策定)

自動車の発明と実用化が人々の生活に便益をもたらしたことは盛んに指摘されるところだが、半面、その自動車の野放図な利用により自然環境の破壊、資源の浪費、健康と安全な生活への脅威、税金の浪費などを引き起こし、私たち市民の健康で文化的な生活を奪い、さらには地球規模での自然の循環を狂わせ、気候変動という危機の原因にもなっていることは、あまり意識されていない感がある。

1970年代より自動車は工場に代わり大気汚染源になっており、たとえば川崎市では1994年に環境基本計画を定めて対策を志したが、残念ながら自動車公害はますます悪化してしまった。さらに、1990年代以降は自動車の中でも特に自家用乗用車いわゆる「マイカー」と貨物乗用車が氾濫したことにより、温室効果ガスの中でもとりわけ気候変動への寄与度が大きい二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の実に3割近くを排出するに至った。

しかも、かつての日本では公共交通が比較的高度に発達していたところに「マイカー」が侵入したことで、今や郊外ばかりでなく地方都市においても公共交通サービスの劣化が目立ち、「マイカー」の濫用による渋滞の発生と、これによる公害の蔓延、資源の浪費、道路予算の浪費といった外部不経済が積み上がっていると指摘されて久しいが、そうした諸問題への対策は遅々として進んでいない。

ところが、日本より数十年早く「モータリゼーション」の害に直面した欧米の都市では、その教訓をもとに**持続可能な地域交通**を考える機運が高まり、取り組みの具体例にも事欠かない。私たち日本人も、私たち自身と子孫の生活環境を破壊しながら突き進んでいる自動車問題に真剣に立ち向かい、有効な対策を立て、いちはやく実行に移すことが、今を生きる私たちの責務であると考えます。

私たちの持続可能な生活のために、こうした課題に取り組むための場としての本会を設立し、協議・活動に取り組むことを決意する。

## 基本的な考え方 (改定案)

---

(下線部は変更部分)

自動車の発明と実用化が人々の生活に便益をもたらしたことは盛んに指摘されるところだが、半面、その自動車の野放図な利用により自然環境の破壊、資源の浪費、健康と安全な生活への脅威、税金の浪費などを引き起こし、私たち市民の健康で文化的な生活を奪い、さらには地球規模での自然の循環を狂わせ、気候変動という危機の原因にもなっていることは、あまり意識されていない感がある。

1970年代より自動車は工場に代わり大気汚染源になっており、たとえば川崎市では1994年に環境基本計画を定めて対策を志したが、残念ながら自動車公害はますます悪化してしまった。さらに、1990年代以降は自動車の中でも特に自家用乗用車いわゆる「マイカー」と貨物車が氾濫したことにより、温室効果ガスの中でもとりわけ気候変動への寄与度が大きい二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の約2割を排出するに至った。

さらに、公共交通サービスの劣化に伴う交通弱者の発生、交通事故、渋滞、資源の浪費、道路の新造に偏重した公共投資といった様々な問題が積み上がっているにもかかわらず、諸問題への対策は遅々として進んでいない。

一方、「モータリゼーション」の害に直面した世界の諸都市では反省や試行錯誤が続けられ、その教訓をもとに持続可能な地域交通を考える機運が高まっている。私たちも、私たち自身と子孫の生活環境を破壊しながら突き進んでいる自動車問題に真剣に立ち向かい、クルマに頼らず徒歩、自転車や公共交通といった人と環境にやさしい交通手段の利用が優先される安全・安心で快適な生活を実現するための有効な対策を立て、いちはやく実行に移すことが、今を生きる私たちの責務であると考えます。

私たちの持続可能な生活のために、市民の立場からこうした課題に取り組むための場としての本会を設立し、協議・活動に取り組むことを決意する。