

「アジアの市長による環境的に持続可能な交通に関する国際会議」

会議サマリー（仮訳）

京都

2007年4月23・24日

序文

「アジアの市長による環境的に持続可能な交通（EST）に関する国際会議」は、国際連合地域開発センター（UNCRD）、アセアン環境的に持続可能な都市に関する作業部会（AWGESC）、日本政府環境省及び財団法人地球環境戦略研究機関（IGES）による主催のもと、2007年4月23-24日に京都市にて開催された。本会議には、14カ国より23都市の市長ら及び6国際機関他、多方面からの参加者とオブザーバーが出席した。

本会議は様々な知見や成功事例を共有し、アジアの都市におけるESTに関する政策について討議し、愛知宣言を支持する市長宣言の討議及び採択、交通分野における持続可能性という目標実現のための取組みとして、国と都市の間において相乗効果をもたらすことを目的としている。

オープニング

オープニングセッションは日本国環境省水・大気環境局竹本和彦局長が司会を務めた。日本国環境省 北川知克環境大臣政務官、国際連合地域開発センター（UNCRD）小野川和延所長より開会の挨拶があった。北川政務官は、各都市は異なる問題に直面しているため、都市におけるESTの実現には各都市の環境を理解することが重要であると強調した。市長会議はそのような相互理解を深めるよい機会であり、アジアのESTの経験と知識が本会議を通して世界に発信されることを希望し、挨拶を結んだ。

小野川和延所長は、アジア地域が様々な開発段階にあり、それぞれの状況に応じて様々なEST諸問題にあたることが重要であるとし、過去のEST政策対話会

合をもとに UNCRD がとりまとめた報告書を、市長会議において参考として活用すべきとの指摘があった。また国際金融機関が都市レベルにおいて地に足のついた具体的な成果を得るために、EST を促進することは非常に有意義であると述べた。“ EST 推進のための国家および都市レベルの政策、プログラム、アクションプランは各々の効果を保持、拡張するためお互いに調和が取れていなければならない ” と発言し、地域 EST フォーラムに都市レベルの見地を取り入れる重要さを強調した。また、アジアにおいて EST が完全に施行されるために今回の市長らのメッセージが国際、地域、2 国間のサポート団体を含む全関係者に有効に伝わって欲しいという強い希望が述べられた。市長宣言案が市長会議の最後に採択されることによって次週に同会議場で行われるアジア開発銀行(ADB)の年次総会に市長らのコミットメントと EST 実現への強い願いが伝わることを願い挨拶を締めくくった。

次に京都市榊本頼兼市長より歓迎スピーチがあった。京都は 1997 年 COP3 において京都議定書が採択された歴史的な場所であり、これにより、京都市は地球温暖化への対策促進の他、様々な環境イニシアティブを導入し日本において先進都市となっていることが述べられた。市長は地球環境問題への取り組みには国際的な協力と都市政府間の連携が必要であると指摘し、環境と交通の調和を目的とした本市長会議が京都で開催されることは非常に意味深いと述べた。

最後にアセアン環境的に持続可能な都市に関する作業部会 (AWGESC) の Loh Ah Tuan 議長が基調講演を行った。Loh 議長は同部会の役割、その戦略的枠組み、EST イニシアティブとの相乗的なつながりを紹介し、そのうえでシンガポールの体験は多角的に EST 問題に取り組むよい例であると説明した。先進事例や情報の共有、都市間のチャンネルを通じた技術譲渡等により、EST 推進のためのキャパシティ能力の開発が重要かつ必要であることを強調し挨拶を締めくくった。

開会挨拶、基調講演に続き、UNCRD 環境プログラムコーディネーター Choudhury Rudra Charan Mohanty 氏により会議の背景と目的の説明がなされた。EST の背景にある経済、社会、環境、国際的局面的概念も説明された。なぜ EST がアジアの都市にとって必要不可欠であるか、及び EST イニシアティブのこれまでの成果が示された。市長会議の目的を、都市のプライオリティーと EST 促進のための国際協力問題と認識し、EST に関する明確な政策課題を都市に示し、アジアの都市における EST への機運を確立するための宣言を採択する、とし発表を終えた。

次に、持続可能性をめざす自治体協議会(ICLEI)日本オフィス理事長・地球環境戦略研究機関(IGES)理事長の浜中裕徳教授より、アジアの都市における EST 口

ローカルイニシアティブの説明がなされた。浜中教授はアジアの都市における現在の EST 政策、EST 政策における教訓、EST のための国際協力について発表し、ローカルイニシアティブはベネフィットを最大限にし、課題を克服する機会になると説明があった。経済発展段階の異なった都市（発展途上国から先進国へでさえ）における知識の譲渡の有効性と機会の可能性が強調された。

オープニングセッションの最後に議長が選出された後、都市のイニシアティブと成果を発表する 8 つの分科会が開かれた。各日程で 4 つの分科会が構成され、それに引続き全体会が設けられた。

第 1 日目の全体会の前に“国連交通安全週間（青少年と交通安全）”、“成功事例適応と地方政権との協力”、“南アジアにおける EST” が世界保健機関(WHO) 地域アドバイザー（環境衛生）小川尚氏、国際連合アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)環境・持続可能開発部チーフ市村雅一氏、南アジア共同環境計画(SACEP) A. A. Boaz 氏によりそれぞれ発表があった。これら 3 つの発表の概略はこのサマリーに添付されている。（添付 1-3 参照）

分科会 セッション 1-a

セッションは大バンガロール自治体(BBMP)市長 Mr. Dilip Rau を議長とし、専門家の Mr. Narayan V. Iyer の司会によって進行された。タイ・コラート、インドネシア・スマラン、バングラデシュ・シレットの代表者よりそれぞれのイニシアティブと成果の発表があった。

コラート副市長 Mr. Weerasak Tanchindaprahtheep は交通需要の増加、インフラ供給の不足、渋滞、事故、騒音・大気汚染に特徴付けられる状況に市民は現在直面していると発表した。政策は確立した社会制度の枠組みを基にした交通の需要と供給のバランスによって支えられている。需要サイドとしては交通需要マネジメント(TDM)、土地利用と都市計画を採用し、供給サイドとしては交通マネジメント、代替交通モードの改善、多様な交通システムの統合、交通インフラ開発に関する政策を採択した。道路沿道大気質、交通騒音モニタリングも行われている。

インドネシア・スマラン市長 Mr. Sukawi Sutarip は交通、アクションプラン、プログラムに関する問題を共有したうえで、ステークホルダー間のコミットメントと連携、組織と取締の強化、定期的なモニタリングなどの成功事例を示し、同じにステークホルダー間における関心の不一致、自覚の低さ、人材の制限などの課題を示した。

バングラデシュ・シレット市長官 Mr. Noor Kazi Abdul は、高人口密度によって引き起こされる交通問題について述べ、民間企業からの援助による圧縮天然ガス(CNG)バスの導入、交通信号の導入とセミナーや講習会を通じての民間意識構築など EST への政策を共有した。

3人の専門家、Mr. Charles Melhuish, Prof. William H. K. Lam, and Dr. Simon Ka Wing Ng が発表に関するコメントを述べた。主な内容は、制度調整の重要性、法と規制の施行、大量交通輸送(MRT)の開発促進政策奨励、参加の重要性と会議以外の場における討論の場の提供等である。セッション対話では以下の事項が挙げられた：1) 交通インフラのための財源確保が成功の鍵である、2) クリチバ、ポゴタ、ソウル、ケゾンに見られる政治的リーダーシップの重要性、3) 国家政府との協力が必要不可欠。まとめとして、中規模都市は同様の問題を共有している可能性が指摘され、また継続的な EST イニシアティブの評価が推奨された。

分科会 セッション 1-b

セッションはヴィエンチャン副市長 Mr. Bounchanh Sinthavong を議長とし、専門家の Mr. Christopher Scott Weaver を司会として進行された。シンガポール、韓国・ソウル、日本・京都の代表が、それぞれ都市の EST に関するイニシアティブと成果を発表した。

シンガポールの Mr. George Sun は、シンガポールは急速な経済成長期において、厳しい交通渋滞と信頼されないバスサービスを経験したと語った。シンガポールが行った政策として、州と都市統合計画、TDM、公共交通促進、多様なニーズに対応できる新都心計画、温室効果ガスを含む大気汚染対策を紹介した。

韓国・ソウル市の Mr. Yeong-Man Mok は他都市や専門家と EST 政策の成功事例を共有した。バス専用中央車線政策を紹介し、この政策がバスの効率、安全、環境への配慮を向上させたと説明した。運転者が公共及び民間による各種インセンティブと引き替えに、平日の内任意の1日をノードライビングデーとして選択するウィークリーノードライビングデープログラムの導入により、大気汚染削減、燃料費節約、交通量削減という形で成果が現れたと発表した。

京都市計画局石崎交通政策室長は都市中心部と観光地における渋滞問題を指摘し、人間に優しい都市実現のための様々な TDM 政策の評価結果について発表した。TDM 政策において効果的であるのはパークアンドライド、一方通行規制、

路上駐車の厳重管理であったと説明した。また、新しい公共交通システム LRT が提案されていること、その導入における課題などを説明した。

太田勝敏教授、堀政彦氏、Mr. Cornelius Huizenga の専門家 3 名が発表に対しコメントした。発表者、専門家、その他参加者によって対話が為された。対話の要点として、1) シンガポール、ソウル、京都の 3 都市は EST プログラムの成功要素を示す例である； 2) これらの都市の経験はモータリゼーションは的確な政策の下であれば管理できることを証明した； 3) TDM と公共交通は EST の二つの重要な柱である； 4) 燃料基準、検査、メンテナンスは 3 都市の発表では強調されていなかったが EST の成功には必要不可欠である； 5) GHG 排出削減政策に関する更なる議論が必要である。

分科会セッション 2-a

このセッションはシエムリアップ州副知事 Mr. Sok Leakhena を司会、林良嗣教授を進行役として行われた。ラオス・ヴィエンチャン、インドネシア・スラバヤ、中国・蘇州の代表がそれぞれイニシアティブと成果を発表した。

ラオス・ヴィエンチャン副市長 Mr. Bounchanh Sinthavong は国家公衆衛生戦略 2020、都市グリーンパーク国家イニシアティブ、都市マスタープラン、コミュニティとの都市利用計画協議、バスターミナル拡張など独自の EST イニシアティブを発表した。ビジョン 2020 に掲げられたヴィエンチャンにおけるバス高速交通(BRT)、安全で近代化された河川交通システム、土地・河川管理システムを分かち合った。

スラバヤ市長 Mr. Bambang Dwi Hartono は土地利用と交通計画の統合、公共交通促進、歩行者とサイクリストの安全、道路沿道大気質モニタリング、有鉛ガソリンの段階的廃止と代替燃料の導入など現在の政策の成果及び成功要因について述べた。汚染の削減、安全性の向上など公共交通が最優先であると強調した。

中国・蘇州市の副所長 Dr. Liu Qiang は現課題、政策と共に大気汚染、騒音と水質の管理向上の成功を発表した。公共交通の能力不足、都市人口と自動車両数の増加という課題はあるものの、持続可能な交通、クリーンな環境をいう将来ビジョンを掲げていることを強調した。

Mr. Karl Fjellstrom、Mr. Narayan V. Iyer、Mr. Christopher Scott Weaver、Dr. Marie Thynell の専門家 4 名が発表についてコメントした。その後の議論においては以

下に焦点が当てられた：1) エネルギー効率性に対応する排出基準を含む燃料品質；2) ESTの財源確保、特に国家・州・市政府の役割；3) 公共交通の社会的側面；4) 公共交通の基本基準；5) 非動力交通(NMT)

分科会 セッション 2-b

セッションはジョグジャカルタ市政府市長 Mr. Zudianto Herry を司会、専門家の Mr. Charles Melhuish を進行役として行われた。中国・天津、カンボジア・プノンペン、マレーシア・クアラルンプールの代表者が各々のイニシアティブ及び成果を発表した。

中国・天津副市長 Mr. Chen Zhifeng は公共交通、効果的な土地利用、クリーン燃料、グリーンベルトと自転車の有効利用などを奨励する“調和の取れた交通環境プログラム”などの政策を共有した。公共交通利用率が40%に達したとの報告もあった。

カンボジア・プノンペン市副知事 Mr. H. E. Mann Chhoeurn は現状の EST 政策と課題について説明した。安全ヘルメットの使用、自動車運転免許の終身チェック、交通信号の増設、グリーンパークの開発などを含む政策を発表した。また多くの都市における共通の課題：不十分な交通施設、安全教育の欠如、法執行力の欠如、人口と車両の増加、を説明した。

マレーシア・クアラルンプールの副所長 Mr. Mak See は統合された都市鉄道システムの現状を発表した。1985年から1997年の間に公共交通割合が34.3%から19.7%へ減少し、道路インフラへの高い需要が生じた時期に、LRT、モノレールなどから成るこの都市鉄道システムが開発された。鉄道基盤交通の拡張、バスサービスの改良、よりよい歩行者道路の建設などの政策の説明があった。2020年までに公共-個人交通の割合60:40を目標とするビジョンを概説した。

小川尚氏、堀政彦氏、Prof. A. T. M. Nurul Amin の専門家3名が発表に対しコメントした。その後の議論においては以下の点が強調された：1) 効率的で効果的な制度が必要；2) 産業界、市民団体関係者を含んだ多面的なアプローチの重要性；3) 公共-民間パートナーシップ(PPP)の積極活用；4) 公共交通と対比して道路への莫大な投資；5) TDMの控えめな推進(ロードプライシング問題)；6) 多くの都市において都市交通への財政確保は重要な要因；7) 貨物輸送。このセッションにおいて出された提案は以下を含む：1) 国家と地方政府の協力が必要；2) 地方レベルにおけるリーダーシップとコミットメント、統合土地利用必要条件が重要、また；3) よりよい査定と施行をともなった交通政策

全体会合 1

全体会合 1 はインドネシア・スラバヤ市長 Mr. Bambang Dwi Hartono の司会で進行された。4つのセッション 1-a、1-b、2-a、2-b の報告はそれぞれ Mr. Narayan V. Iyer、Mr. Christopher Scott Weaver、林良嗣教授、Mr. Charles Martin Melhuish の4名によりなされた。上記の報告から出された主な議論点は以下の通り：1) 交通政策と土地利用の統合はもっと注目されるべき；2) 報告にある以上に公共参加は促進されるべき；3) 都市における EST プログラムの効果的な実現には国家レベルでの大臣による強固な関与が必要。地方政府会合はこの市長会議でみられるような都市レベル協力のサポートに有効。；4) 地域の多くの都市でたくさんの自動二輪車が利用されていることから四輪車に加え、自動二輪車に関する議論がさらに必要。自動車への関心は、その規模や渋滞への影響等を考慮して合理的に取り上げられるべき；5) 個人交通から公共交通への転換を促すためさらに強化されたインセンティブが施行されるべき。

分科会 セッション 3-a

セッションはスマラン市長 Mr. Sukawi Sutarip を議長、専門家の Prof. William H.K. Lam を進行役として行われた。インド・バンガロール、インドネシア・ジョグジャカルタの代表がイニシアティブと成果を発表した。

インド・バンガロールメトロポリタン交通法人(BMTC)総裁 Mr. Upendra Tripathy は BMTC の交通政策を発表し、その政策の結果 1997 年より財務上の収益率が急激な改善を遂げたことを説明した。この政策にはパークアンドライド施設と新しい拠点の建設、新しい路線やノンストップサービス導入などのサービスの拡大、E-チケットやオンライン車両追跡を含む IT の大規模な導入を含む。BMTC の持続可能な交通：全拠点における排ガス試験施設、全車両定期排ガステスト、超低硫黄燃料とバイオ燃料を試験的に使用、を強調した。

インドネシア・ジョグジャカルタ市長 Mr. Zudianto Herry は都市部での渋滞と大気汚染が 2 大問題であり、PM10 と鉛による健康損失はジョグジャカルタの GDP の 21% に及ぶと予想されるとの説明があった。迂回や都心部移転など都市部渋滞や大気汚染緩和に貢献した交通管理政策の例を紹介した。地域関係者(例、露天商、人力車、歩行者)からの抵抗を含む、政策施行においての課題も説明された。

Mr. Charles Martin Melhuish、Mr. Christopher Scott Weaver、Mr. Karl Fjellstrom、林良嗣教授の専門家 4 名が発表に関するコメントを述べた。専門家と他参加者が

らのコメントには：1) 都市渋滞がバスのスピードに与える悪影響を削減するために専用レーンの導入が提案された；2) インフラ開発のための財政確保が大きな課題であり、多くの場合外からの資金が模索されている；3) GPS システムは高額な投資をする必要がなく、バスの運行と安全性を向上するのに効果的である；4) バス運行の近代化に IT 技術の利用は重要；5) 直接規制に比べ、経済インセンティブの利用が効果的な時もある(例. 無鉛ガソリンの利用促進のため差別的関税の導入)；6) 公共交通の改善をともなった都市開発のために、優先エリアの選択が重要；7) EST の実現においては交通需要管理が鍵；8) 都市交通システムの開発において関係者との協議は必要不可欠；9) 非動力交通(例. 人力車と歩行者道)は各都市の特徴に合わせ文化その他の理由を考慮して管理・促進されるべき、との意見が出された。

分科会セッション 3-b

セッションはブバネシュワール市長 Mr. Mihir Kumar Mohanty を議長とし、専門家の Mr. Cornelius Huizenga を進行役として行われた。マレーシア・クーチン市、スリランカ・マータレの代表者よりイニシアティブと成果の発表があった。

クーチン南市長 Mr. Chong Ted Tsiung は EST 促進政策の経験を共有し、EST 政策の経済・社会的利益と環境的利益の見解を示した。中心商業地区(CBD)周辺発達の分散化、クーチン健康都市理念、公共交通乗換え駅、歩行者道路、道路安全キャンペーン、傾斜路、黒煙・騒音規制、公共交通の連結が現在の政策として発表された。

スリランカ、開発省大臣 Mr. Rohana Kumara Dissanayake より現政策と状況：1) バイパス高速と都市道路の拡張工事による渋滞緩和；2) 公立公園と道路沿道への植林；3) 新しいゴミ収集、リサイクルプラント建設プログラム(海外からの協力を求める)；4) “Gama Neguma”(村の建設)と呼ばれる道路インフラに特別に注意を払った新しいプログラム、の発表があった。

4名の専門家 Dr. Marie Thynell、Prof. A. T. M. Nurul Amin、Dr. Simon Ka Wing Ng、Dr. Joon-ho Ko より上記の発表についてコメントがあった。その後の議論は以下の点に重点が絞られた：1) ビジョンという点においては、どうすれば我々は人々が本当に必要としているものが分かるのか？ 専門家はステークホルダーに我々の見解を投影しているか？；2) EST への技術主義の取組みでは人々や政治リーダーが見識欠如の非難を受けることがある；3) EST フォーラムにおいて自動車/自動二輪製作会社などのプライベートセクターはどこにいるのか？；4) 公

公共交通は車両使用抑制の付随が必要；5) 香港の都市分散化の経験では、分散化は新しい地区の発生と、それにともない新地区から旧都市部に追加的な移動が発生することを示している；6) EST は健康問題によって促進できるが、大気質データの適切な活用が必要。セッションで挙げられた課題には：1) 公共交通を浸食する交通様式の進化 - 歩行 - 自転車 - 自動二輪車 - 個人自動車をどうすれば打破できるか？；2) ボトムアップ型の計画と長期ビジョン計画の間にはバランスが必要；3) 公共交通システムのデザインには都市構造分析が必要；4) EST 促進には、より魅力的な方法をとることが重要、があった。

分科会 4-a

クーチン南市長 Mr. Chong Ted Tsiung を議長とし、専門家の Prof. A. T. M. Nurul Amin を進行役としてセッションが行われた。カンボジア・シェムリアップ、ラオス・ルアンパバン、インド・ブバネシュワールの代表者がイニシアティブと成果を発表した。

カンボジア・シェムリアップ市副知事 Mr. Sok Leakhena は観光ブームによる人口増加やそれに伴う交通施設の不足など現在の交通関連環境状況について発表した。また採択された政策に関する説明も行った：1) 建設施設財源確保の原則：50%中央政府：50%受益者住人；2) 排ガス基準制定；3) 道路安全とメンテナンス向上基準；4) アンコール寺院周辺でのバッテリー車使用。

ラオス・ルアンパバン市知事 Mr. Bounheuang Douangphachanh は市の交通に関連する問題、1) 観光客の増加が、観光施設の急速な増加を引き起こしている点；2) 都市中心部における渋滞、事故、騒音、大気汚染；3) 交通信号システムの未整備；4) 自動二輪の増加、などを紹介した。市が世界遺産遺跡と制定されていることから国際連合教育科学文化機関(UNESCO)のサポートの観点からの EST の恩恵について述べた。国家政策は、ルアンパバン州を観光サービスと陸接続の中心となるべく保護と開発を優先している。EST 政策は保護と開発に関する世界と国家イニシアティブの実現と一致する。

インド・ブバネシュワール市長 Mr. Mihir Kumar Mohanty は多方面から交通システム向上に焦点を当てた現イニシアティブを発表した。これには道路デザイン、TDM、大量高速輸送(MRT)、バス高速輸送(BRT)、料金や税金などを使っての非動力交通の介入が含まれる。ブバネシュワール市を含むオリッサ州の都市によって組織するオリッサ市長組合(CMAO)が情報収集・編集や EST 政策の共有や施行に関して効果的であることが強調された。

Mr. Narayan V. Iyer、Mr. Christopher Scott Weaver の専門家 2 名が上記の発表に関しコメントした。その後の議論では以下の点が強調された：1) 全 3 都市は文化的に富んでいる；2) 都市は既に世界遺産遺跡に制定されている；2) 観光客への魅力はサービスへのプレッシャーを作り出すが、収入獲得の機会ともなる；3) シェムリアップとルアンパバンの大きさを考慮すると、歩行と自転車道路が最も主要な交通様式になりえる；4) 3 輪車が既存交通様式で重要な役割を果たしていることを考慮すれば、それらを環境的に好ましくするような政策にするべき；5) 状況が悪化する前に厳格な排ガス基準を採択すべき。一気に前進；6) バッテリー/電気車両の考慮。このセッションではいくつかの提案がなされた：1) 全 3 都市において EST 促進のためには観光客が考慮されなくてはならない；2) 小都市においてはトゥクトゥクなど 3 輪車がより環境的にクリーンで、かつ効率的な利用が EST の観点から重要；3) 歩行者道路の向上計画は小都市における EST にとって重要；4) 上述のとおり、状況が悪化する前に厳格な排ガス基準を採択すべき；5) 豊富な文化遺産を EST 促進に活用すべき、特に住人の意識と精神を高めることによって；6) 非公式セクターに関する問題を適切に処理するため、発展途上国の EST 促進において追加的アプローチが重要。

分科会セッション 4-b

ブノンペン副知事 Mr. Mann Chhoeurn を議長とし、専門家の Dr. Marie Thynell を進行役としてセッションは進められた。フィリピン・ケソン市、日本・名古屋市、モンゴル・ウランバートル市の代表がイニシアティブと成果について発表した。

フィリピン・ケソン市上級専門員 Ms. Armi D. Francisco は EST の基本考察に続き、環境管理の組織化、非汚染法施行強化や最大ネットワークである相互連結道路など市の概要や可能性を発表した。

日本・名古屋市環境局加藤正嗣局長は現政策と EST の成果を詳細に述べた。市の EST 政策は：1) 外周環状道路と都市外周部でのパークアンドライド；2) 違法駐車規制と都心部ランジットモール；3) 市街地におけるコンパクトシティー；4) 公共交通の向上のみならず生活様式の転換、で成り立っている。名古屋は環境首都を目指していることが力説された。

モンゴル・ウランバートル市知事 Mr. Tsogt Batbayar は公共交通改良計画、公共交通団体の機器、低有害化装置、車両税、アクセスの改善、道路ネットワーク

拡張、道路改良、正しい土地利用管理といった現 EST 政策を発表し、課題の克服に直面する EST 分野の様々な将来性を明示した。

林良嗣教授、Mr. Cornelius Huizenga、Prof. William H. K. Lam、太田勝敏教授の4人の専門家が上記の発表にコメントした。その後の議論では以下の点が重視された：1) 環境管理の制度化のために、国や都市など異なるレベルの政府の役割を明確にするべき；2) データは政策立案者に影響力をもつため、データをアップデートすることが重要；3) 土地利用と交通の統合の強調；4) 3都市はモータリゼーションの異なる段階にあり、政策も段階毎に異なるべき。

全体会合 2

全体会合 2 はスリランカ政府都市開発省 Rohana Dissanayake 大臣を議長として進行された。4つのセッション 3-a、3-b、4-a、4-b の報告は Prof. William H. K. Lam、Prof. A. T. M. Nurul Amin、Mr. Cornelius Huizenga、Dr. Marie Thynell の4名より各々になされた。上記の報告による主な論点は以下の通り：1) プライベートセクターの EST フォーラム参加は前向き且つ利益が多い；2) 健康問題はフォーラムでは殆ど強調されないが、非常に重要である。経済コスト推定など保険関連データを政策プログラムへ置き換えることは注意して行われなければならない。ミッションやビジョンを前進させるにはどのような基本データが必要であるか問うべき；3) 経済成長、例えば 1950 年から 2000 年までの様々な地域の 1 人当りの国内総生産(GDP)と 1 人当りの移動距離(PKT)の推移を比較、分析した結果では、公共交通は増加している業種ではない。しかしながら発展途上国では、車両は資本源である。これは限られた資産の最適利用の問題ではない。

アジアの都市における EST 促進のための京都宣言

分科会、全体会に発表・議論された全ての上述の問題を考慮し、国際連合地域開発センター(UNCRD)小野川和延所長の司会により、アジアの都市における EST 促進のための京都宣言が議論された。参加者間での議論ののち宣言は部分的に改訂され、会議に参加した 22 都市の代表者より採択、署名された。宣言の要点は以下の通り：

- EST 促進にリーダーシップ、主体性を発揮し、アジアの都市におけるビジョンとして設定するという決意；
- EST の鍵となる要素を強調しつつ、統合政策、戦略、プログラムを施行する

ことへのコミットメント；

- 時に軽視されている優先事項に関する取組みへの専念；
- 多くのアジアの都市において増加傾向にある自動二輪車の悪影響への明確な取組みへの専念；
- EST を施行するうえで、持続可能な財政と公正な価格構成の確保；
- EST 地域フォーラムを通じた活発な協力と連携の決意；
- 国際・ドナー社会に対し、EST に関する都市ベースの活動とプログラムへのサポートの懇請；
- 共通の関心事である問題取組みに都市間協力を求め、環境と交通面での知識、政策、テクノロジーのギャップの克服；
- 定期的に政策対話を組織する機会の探求

閉会セッション

本政策対話の結果として、市レベルにおけるアクションプランやプログラムを通じて EST のさらなる促進を進めるべく、市長及び政府代表者によって京都宣言が採択、署名された。インド・オリッサ州ブバネシュワール地方自治体市長 Mr. Mihir Kumar Mohanty より市長代表としての閉会講演があり、“我々は、人に優しい交通システムの実現により、住みやすい都市を構築しなければならない。また、アジアの市長による京都宣言が採択されたことはアジアの EST イニシアティブにとって歴史的契機となる”と語った。この会議の重要性をより強調し、主催者、共催者、及び全ての会議参加者に感謝の意を述べた。

Mohanty 氏に引続き、地域 EST フォーラムの専門家を代表し Prof. A. T. M. Nurul Amin が閉会のスピーチを述べた。EST は持続可能な成長の実現における中核の 1 つであり、市長会議において扱われ討論された都市レベルによるボトムアップのアプローチが、EST の実現において、トップダウンのアプローチの補足として貢献すると述べた。

そしてアセアン環境的に持続可能な都市に関する作業部会 (AWGESC) Loh Ah Tuan 議長がアセアンによる環境管理イニシアティブは本市長会議で明示された努力と調和していると言及し、京都市及び日本国環境省にこの会議を主催したことに感謝の意を表した。最後に国際連合地域開発センター(UNCRD)の小野川

所長より閉会講演があり、全参加者による活発な参加に対し賞賛し、会議の成功に貢献した参加市長及び関係者に感謝の意を表した。

国連交通安全週間（青少年と交通安全）（概略）

世界保健機構(WHO)地域アドバイザー(環境衛生) 小川尚氏

- 1 25歳以下の道路交通事故
- 2 なぜ若年層がリスクを被るのか？
 - 2.1 道路スペースの共有
 - 2.2 成長段階と未経験
- 3 何ができるのか
 - 3.1 若年者に対し道路をより安全にするための介入
 - 3.2 主なリスク要因: ヘルメット、飲酒運転、シートベルト、子供拘束機具、可視性
 - 3.3 緊急医療サービス
- 4 第1回国連交通安全週間 : 2007年4月23-29日

成功事例適応と地方政権との協力（概略）

国際連合アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)環境・持続可能開発部チーフ
市村雅一

- 1 ESCAP とは何か？
- 2 都市環境に関する UNESCAP の評価
- 3 都市問題への“グリーン成長”アプローチ
- 4 どのように ESCAP は都市と協力しているのか？
 - 4.1 グリーン成長政策の支持
 - 4.2 北九州イニシアティブ – 都市間協力促進の手段
- 5 参加呼びかけ

南アジアにおける EST (概略)

南アジア共同環境計画(SACEP)局長 Dr. Arvind A. Boaz

- 1 南アジアにおける交通関連の問題
- 2 南アジアにおける持続不可能な交通の例
- 3 南アジア各国で実施されている主なイニシアティブ: インド、ブータン、バングラデシュ、ネパール、スリランカ、モルディブ、パキスタン
- 4 地域のイニシアティブ
- 5 ドナーによる努力
- 6 コミュニティーイニシアティブから得た経験と教訓
- 7 提案
 - 7.1 南アジアにおける EST システムの必要性
 - 7.2 地域イニシアティブの最適化
 - 7.3 協力の構成