

愛知宣言(仮訳)

~アジアにおける環境面から見た持続可能な交通(E S T)促進のための地域フォーラムの設立に向けて~

2005年8月1日から2日の間、愛知県名古屋市において、環境と交通に関する世界会議が開催され、アジアにおける環境面から見た持続可能な交通(E S T)促進のための地域フォーラムの設立に向けた宣言を起草し、採択することを目的として出席した参加者たちは、

2004年1月16-17日にフィリピン、マニラ市で開催された「マニラ環境と交通に関する政府間・政策対話」において採択された「マニラ宣言」を再確認し、それを礎とし、

2003年12月のアセアン環境大臣会合で正式に承認され、アセアン環境面で持続可能な都市に関する作業部会(AWGESC)で合意された「アセアン環境面で持続可能な都市に関する枠組み」を再確認し、またそれを礎とし、

2002年の持続可能な開発に関する世界首脳会議の席上で採択されたヨハネスブルク実施計画(J P O I)が環境面で持続可能な交通の必要性を訴え、国内外で必要な措置を取るべきであると提唱していることを再確認し、またそれを礎とし、

国際連合が設定したミレニアム開発目標(M D G)の実現に、教育・雇用・医療ケアへのアクセスの改善を通じて、環境面から見た持続可能な交通システムが重要な貢献をなすことを踏まえ、

アジアにおける環境面から見た持続可能な交通に向けて、地域、国家、地方レベルで推進されている様々な政策を、協働して実施することの重要性を踏まえ、

アジアにおける経済成長の継続が、交通需要の拡大につながり、自動車の急激な増加が環境や社会にもたらす影響を軽減し、予防するためには、国家、地方レベルで幅広い政策措置を実施しなければならないことを認識し、

環境面から見た持続可能な交通を促進するための方策が、都市の大気汚染の低減など、健康の保全と改善に貢献するだけでなく、温室効果ガスの削減、交通死傷者数の低減、交通騒音レベルの抑制、交通渋滞の緩和などの補足的効果をもたらすことを考慮し、

中央、地方政府双方が、下記に示される、環境面から見た持続可能な交通を構成す

る要素を盛り込んだ政策、戦略、プログラムを立案し、採用することの必要性を認識し、

a. 公衆衛生

- 自動車交通がもたらす健康被害を軽減するための統合型の交通政策を推進すること
- 持続不可能な交通形態が国家保険制度に大きな負担を強いているという認識をもつこと
- 厚生と交通に関する省庁間の連携および協力を強化すること

b. 土地利用

- 自動車ではなく、人を中心とした、まちづくりのビジョンを受け入れること。また自動車ではなく、人と物資の円滑な移動に焦点をあてること。
- 公共交通、内燃機関によらない交通、交通安全、環境規制を強調した都市計画を支持すること。
- 土地利用と交通計画の統合を奨励し、無計画で、人口密度の低い都市部の拡張を抑制すること。
- 多様な用途を可能とする土地開発を通して、都市部の活性化を促すこと。また、公共交通の中継点を中心とした開発を優先すること。

c. 環境と人に優しい都市交通インフラ

- (価格が) 手頃で社会的に受容される交通インフラを都市部において提供すること
- 適切に考慮することなく、交通インフラを過剰に拡充することが個人自動車の使用を増加させ、交通渋滞や公害の増大につながる可能性があることを認識すること
- 公共交通機関が環境に優しい方法で、人々、特に所得者層の移動ニーズに対応できるという点で重要であることを認めること

d. 公共交通計画と交通需要管理 (TDM)

- サービスの向上を通じて、公共交通の使用率を維持または増加させること
- 個人自動車の利用を、道路スペースの需要管理等の規制、駐車料金、自動車課税、道路または渋滞に対する課金、燃料税、その他の財政措置、インフラデザイン措置等の政策ミックスを組み合わせることで抑制すること
- 高度化基幹バスシステム (BRT) が移動ニーズの増加に対応し、ただちに実施しうる、低コストな交通手段であると認識すること
- 状況に応じて、大量輸送機関 (MRT) を移動ニーズの増加に対応しうる交通手段であると認識すること

e. 内燃機関によらない交通(NMT)

- 所得者層の内燃機関によらない交通手段(NMT)に対する依存度と環境面から見た持続可能な交通手段としてのNMTの重要性を認識すること
- 密度の高い地域で、特に短距離の移動に関して、NMTの役割を維持し、強化することを目標とすること
- 高品質のインフラの提供と歩道や自転車道のための都市レベルのマスター・プランの策定を奨励すること
- 内燃機関によらない交通手段(NMT)のための安全を向上させること

f. 社会的公平とジェンダーの視点

- 安全で(価格が)手頃な都市交通システムが必要であること、またそれが貧困の削減や社会開発の促進に貢献するといった認識をもつこと
- 公共交通が女性の事情を考慮するとともに、都市交通計画においてジェンダーの視点をより反映させるための制度強化の必要性を認識すること。
- 児童、老人、身体障害者などの弱者のニーズに対応したインフラを供給すること

g. 交通安全と道路維持

- 交通政策やプログラムにおいて、交通安全の問題を取り上げるための、省庁間の調整および管理メカニズムを構築すること
- 交通計画の基本的指針として交通安全を認識すること
- 多方面の関係者によって総合交通安全計画が策定できるよう、人材や資金を調達すること

h. 道路沿道大気環境モニタリングとアセスメントの強化

- 都市部における道路沿道大気環境モニタリングを改善することにより、道路沿道付近で生活する、あるいは働く人々、もしくは道路を使って移動する人々に対する沿道公害の影響をよりよく理解すること
- 大気環境モニタリングのための国際的に標準化された手法に則して、沿道モニタリングの手法を改善し、統一すること

i. 交通騒音規制

- 都市中心部における交通騒音モニタリングを改善することにより、道路沿道付近で生活する、あるいは働く人々、もしくは道路を使って移動する人々に対する沿道騒音公害の影響をよりよく理解すること
- 音量レベルに関する基準を設定し、その基準の遵守を推進するための管理

メカニズムを設置する必要性を認識すること

- 内燃機関によらない交通（NMT）形態と高品質の公共交通の推進を通じた極度の騒音公害の防止

j. 燃料品質

- 加鉛ガソリンの早期撤廃、またガソリンとディーゼルにおける硫黄の段階的廃止を適宜、実施することにより、最新の自動車排ガス規制基準を達成すること
- CNG、バイオマスエタノール、バイオ・ディーゼルなどの代替燃料が、排ガスを削減する有効な手段であると認識すること
- 代替燃料への段階的移行を計画すること

k. 排ガス規制、基準、および車検

- 新車に対する厳格な排ガス基準を段階的に導入すること。特に製造におけるリードタイムや排ガス基準に適合した燃料の供給を考慮して。
- 排ガス対策と交通安全を推進するための自動車検査・維持制度（品質管理が厳しく、検査を専門とし、多量の自動車を扱う検査場をベースとしたもの）の採用と実施
- 排ガス装置のレトロフィット（改造）または、低公害燃料への転換による使用過程車からの排ガスの低減

l. 情報基盤、啓発活動、市民参加の促進

- 分散型ネットワークを活用したEST関連機関の間の情報の収集や管理のための調整と協力の促進
- ESTに関する成功事例の発掘と広報
- 政策、投資判断、個人の行動の変革を目的として、市民社会や政策決定者の間において、ESTがもたらす社会的恩恵に対する理解と知識を深めること

本宣言の中で紹介された成功事例の原則を踏まえ、本会議の参加者は、

1. EST地域フォーラムの発足を満場一致で支持する。また、アジアにおける環境と交通に関連した議題について、参加国間で、成功事例や有効な政策手段に関する意見、アイデア、情報を交換するためのハイレベルな定期的政策対話や専門家協議に対するフォーラムの専門家の協力を歓迎する。
2. 域内各国、特に開発途上国による環境面から見た持続可能な交通を促進するための国内戦略とアクションプランの策定に関し、UNCRDの指導を歓迎するとともに、フォー

ラムの専門家に対して、国内戦略策定において、実質的な助言およびフィードバックを提供するなど、戦略策定における触媒的役割を果たすことを要請する。

3. 国際・多国間機関、二国間機関、NGO、市民社会、学術機関、財団、民間企業、などあらゆる団体との連携のもとに、(ESTに関する)分散型の情報ネットワークを形成することを歓迎する。また、そのネットワークを通じて、それぞれの団体が、情報管理、能力形成、統合型アクションプランの策定など、フォーラムの主旨に合致した活動に対して、協力することを歓迎する。
4. 実地研修や試験的取り組みなどの能力形成活動の実施と同様に、フォーラム参加国が策定した政策、戦略、アクションプランの実施についても、国際・国家の両レベルで他の機関や団体と協力し、可能な支援と協力を模索し確定することをUNCRDに要請する：その協力には、フォーラム参加国がEST関連政策を実施するためにGEF(地球環境ファシリティ)、CDM(クリーン開発メカニズム)、二国間・多国間機関からの財政援助スキームを活用する際に必要とされる支援も含む。