

# バンコク宣言 2020

## ～ 持続可能な交通へ向けた目標（2010–2020）～ （仮訳）

われらアジア諸国の代表（アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、ブルネイ、カンボジア、中華人民共和国、インドネシア、インド、日本、大韓民国、ラオス、マレーシア、モルディブ、モンゴル、ミャンマー、ネパール、フィリピン、パキスタン、シンガポール、スリランカ、タイ、ベトナム）、国際機構、二国間及び多国間援助機関、非政府組織(NGO)、研究機関、および持続可能な交通部門における専門家は、急速に都市化しているアジア地域において安全、確実、迅速、信頼性があり、安価、効率的でかつ人が中心となった環境に優しい交通を達成するための持続可能な行動及び対策を進める有望な10年間（2010年–2020年）の実現に向け新たな期待と決意を示したバンコク宣言2020（*Bangkok Declaration for 2020*）を起草し採択するため、2010年8月23日から25日にかけて「第5回アジアEST地域フォーラム」（Fifth Regional Environmentally Sustainable Transport Forum in Asia）の会合をタイ王国バンコクで行った。そして、

交通が、アジェンダ21（Agenda 21）の持続可能な開発部門におけるテーマの一つであることの認識、また利便性の改善を含めた持続可能な開発を促進するための交通システムの改善が経済社会の発展を促し、発展途上国の世界経済への統合を支援し貧困の根絶に貢献すると結論した2001年持続可能な開発委員会第9会期（CSD-9）ハイレベル会合の成果に留意し、

2005年8月1日から2日にかけて日本国名古屋で開催された「アジアEST地域フォーラム」（Regional Environmentally Sustainable Transport Forum in Asia）の第1回会合において合意された「愛知宣言」（*Aichi Statement*）、とりわけ環境的に持続可能な交通を促進する取組が都市における大気汚染の軽減を通じ市民の健康を改善するばかりでなく、温室効果ガス（GHG）排出削減、交通事故による死亡及び負傷者の減少、有害な騒音レベルの低下や交通渋滞の緩和を含む重要な利益をもたらすとした統合的アプローチを再確認し、かつそれを基礎とし、

交通・エネルギー・炭素排出間の関係を、エネルギー消費から排出・気候変動への一連の流れとして捉え、交通のもたらす気候への影響や、気候変動のもたらす交通及び社会経済部門への影響を緩和するエネルギー効率的で低炭素な交通手段への転換を含んだ低炭素交通戦略を開発するため、あらゆる分野での環境対策を目指すグリーン成長（Green Growth）を活用し交通課題に取り組む必要性がある旨を主張し、2009年2月24日から26日にかけて大韓民国ソウルで開催された「アジアEST地域フォーラム」（Regional Environmentally

Sustainable Transport Forum in Asia)の第4回会合において合意された「ソウル宣言」(Seoul Statement)を**再確認し、かつそれを基礎とし、**

基礎的な交通基盤及び事業は未だ不十分もしくは多くの発展途上国においては（都市・地方エリア共に）不足しており、女性・若年者・子供を含む貧困層にとって保健や教育施設など基本的なサービスへのアクセスや、労働者の職場へのアクセスが困難であり、また地方交通における適切な交通基盤の不足が貧困を永続化させ、農産物の出荷や他の収入機会を制限し、それゆえ国際的に合意されたミレニアム開発目標(MDGs)の達成へ向けた努力を妨害すると述べた2010年5月の持続可能な開発委員会第18会期(CSD-18)の重要所見に**留意し、**

国際機関の推定によると、2005年から2030年の間で全世界の交通関連の二酸化炭素排出量が57パーセント増加する見込みであり、そのうちアジアにおける自家用車の普及が最大の増加要因であることに**留意し、**

2011-2020年を、道路安全のための行動の10年であると宣言した2010年3月2日の国連総会決議(64/255)「世界道路交通安全の改善」に**留意し、**またすべての交通死亡・負傷事故の約半数がアジア太平洋地域で発生しており、うち大多数が歩行者専用道路・自転車レーン・安全な横断歩道・身体障害者用の緑石の傾斜路等の安全基盤の不足や、事故後の対応不足による歩行者、子供や自転車など無防備な道路利用者を巻き込んだ事故である事実を**深く憂慮し、**

社会的に公平な地域を達成し、全ての人々がより良い生活を送るため、低所得者ならびに女性、子供、高齢者や身体障害者それぞれの交通需要を**認識し、**

不必要な動力交通の回避、より持続可能な交通手段への転換、及び交通対策・技術の進展の三点に基づいたEST戦略の重要性を**確認し、**

われら「第5回アジアEST地域フォーラム」(Fifth Regional Environmentally Sustainable Transport Forum in Asia)の参加者は、アジア地域において2020年までに次のEST目標(EST 20)を実現するため、統合的で持続可能な交通政策、施策やプロジェクトを自発的に開発・実施する意志をここに表明する。

## I. 不必要な移動の回避と移動距離の短縮に向けた戦略

目標 1: 土地利用・交通計画における作業と関連する制度的合意を地方・地域・国レベルにおいて正式な統合を図る。

目標 2: 適切な土地利用政策を通じた都市内の主要道路沿いの複合利用開発および中・高密度化を達成し、生活者本位の地域交通を導入し、そして新たな公共交通基盤を整備する際に、公共交通指向型都市開発(TOD)を積極的に推進する。

目標 3: 不必要な移動を削減する方策として、インターネットによるアクセス・遠隔会議・在宅勤務などの情報通信技術(ICT)を支援する政策・計画やプロジェクトを制定する。

## II. より持続可能な交通手段への転換戦略

目標 4: 全ての主要都市における交通基本計画に非動力交通(NMT)要素の組込を義務づけ、また歩行者・自転車向けの施設の大幅な改良、複合輸送の連結施設の開発や道路設計に関する完結した基準の採用など、可能な限りNMTに対する交通基盤の投資を優先する。

目標 5: 都市内の主要幹線道路沿いにおいて、高精度かつ安価な専用基盤を整備するなど、公共交通事業を改善し、住宅街と連結するバスシステム(フィーダーサービス)を整備する。

目標 6: 直接または間接的に自家用車の利用・モータリゼーションや都市の不規則な拡大(スプロール現象)を促している価格体系の歪みを徐々に取り除くことを目的とした渋滞、安全や汚染に関わるコストを統合させた課金施策などの交通需要マネジメント(TDM)を通じて、都市交通における自家用車の利用を減少させる。

目標 7: 自動車や航空機に代わり高精度な長距離バス、内陸水路や高速鉄道を優先的に利用し、また内陸水路等のサポート基盤を整備しトラックや空輸に代わり鉄道や船舶輸送を優先的に利用するなど、より持続可能な都市間旅客・貨物輸送(inter-city passenger and goods transport)への転換を実現する。

## III. 交通対策・技術の改善戦略

目標 8: 再生可能な資源により生成された電力、ハイブリッド技術、天然ガス等を活用した自動車等の更なる市場浸透を含め、より持続可能な交通燃料および技術への多様化を図る。

目標 9: 新車・使用過程車を含めた全てのタイプの車両に対し、燃料品質、燃料効率や排出

ガスに関する革新的、適切かつ経済的な**基準**を設定する。

目標 10:革新的な排出及び安全基準を設け、基準に満たない旧型商用車を徐々に撤廃するため、とりわけ商用車に重点を置き、正式な自動車登録システム及び適切な定期的車両**点検・整備**(I/M)の要件を満たす効果的な車両試験・法令遵守体制を確立する。また船舶に対する試験・法令遵守体制も確立する。

目標 11:電子的な運賃及び道路利用料金の課金システム、交通管制センターやリアルタイムの利用者向け情報などの**高度道路交通システム(ITS)**を適宜採用する。

目標 12:貨物車両技術の近代化、貨物交通管理システムの導入、より良いロジスティクス及びサプライチェーンマネジメントの支援を図る政策、施策やプロジェクトを通じて道路・鉄道・航空・水運を含めた**貨物輸送**の効率性の向上を実現する。

#### IV. 横断的な戦略

目標 13:道路・鉄道・水路の**安全**に対するゼロ死者(zero-fatality)政策を採用し、適切な速度制限、交通量緩和戦略、厳格な自動車免許の公布、自動車登録制度、自動車保険の要件及び事故後のより良い対応を設けることにより交通事故や負傷者の大幅な低減に繋げる。

目標 14:大都市において、交通分野における排出ガスならびに騒音が人体の**健康**に与える悪影響、とりわけ喘息・他の肺疾患・心臓病に対する監視を促進し、大気汚染と騒音をもたらす経済的影響を評価し、それに対する緩和戦略、特に交通量の多い地域付近の住民への援助政策を立案する。

目標 15:WHOのガイドラインを考慮に入れており、革新的で、健康を重視し、費用対効果のある実現可能な国別の環境**大気質および騒音**基準を設定し、特に交通密度の高い地域付近の環境において粒子状物質・窒素酸化物・硫黄酸化物・一酸化炭素及び地表オゾンの汚染レベルが国家基準を超過した日数、または騒音レベルが国家標準を超過した地域を縮小させるため、モニタリングと報告を義務づける。

目標 16:**世界的な気候変動**の要因を軽減し、**エネルギーの確保**を強化し、交通部門から排出されている全ての温室効果ガスのインベントリーをUNFCCC(国連気候変動枠組み条約)のNational Communication(国別報告書)にて報告をするため、持続可能な低炭素交通イニシアティブを実行する。

目標 17:交通イニシアティブの開発と実施における計画及び設計基準として**社会的公平**を取り入れ、全ての市民、とりわけ女性に対する交通の質・安全性を改善し、身体障害者及

び高齢者に対し道路と公共交通システムのバリアフリー化を実現し、低所得者が安価に利用できる交通システムを実現するとともに中少量公共交通機関の改良・近代化・統合に繋げる。

目標 18: 炭素市場を可能な限り検討しながら、駐車課金、燃料課金、特定時間の道路利用者に対するロードプライシング、ならびに土地の価値把握など公共サービスの民間開放 (public-private partnerships) のような対策を通し、持続可能な交通基盤とその運用に向けた革新的な**資金調達**メカニズムを促進する。

目標 19: 地域活動、促進キャンペーン及びモニタリングされた指標の報告、また参加型プロセスを通して全レベルの政府・大衆へ向け持続可能な交通に関する**情報と認識**の普及を促進する。

目標 20: 環境的に持続可能な交通に関する研究開発など、持続可能な交通-土地利用政策及びその実施に取り組む専門的**研究機関**を設立し、主要交通プロジェクトの環境影響評価の実施を通じて優れた**統治**を促進する。

各国の取組の進捗状況を自発的に報告する場として、EST フォーラムを活用することを**勧める**。

## 別添 1

### バンコク宣言 2020 (Bangkok Declaration for 2020) の進捗確認

当添付資料は EST 戦略を達成する過程で参考となる基準を略述したものである。バンコク宣言 2020 (Bangkok Declaration for 2020) は任意の文書であり、よって各国はそれぞれの指標・基準を定め、各戦略の進展状況を監視することが可能である。

下記のように包括的な指標のリストを作成した目的は、目標達成のために交通システムの効率・効果を測定する際のガイドラインを提供するためである。

戦略	指標
「回避」戦略	指標の設定基準：一人あたりの都市・国レベルでの自動車移動距離の変化(km)
土地利用・交通を統合した計画	正式な土地利用・交通統合計画のある国内の都市数
	地域レベルの土地利用・交通統合計画に対する各地方の遵守条件
複合利用開発	都市内における平均乗客移動距離の縮減
	地域・国レベルの平均貨物移動距離の縮減
	複合利用を目的に開発されたプロジェクトの数
	駅周辺で公共交通指向型都市開発(TOD)を達成した公共交通プロジェクトの数
	主要公共交通道路沿いにおける一キロ四方あたりの人口及び雇用数
	開発・人口密度の増加を達成した公共交通道路の数
	高精度な公共交通道路沿いに位置する土地価値の上昇率
情報通信技術 (ICT)	(物理的)移動の代わりに ICT を促進した政策の数
	高速インターネットサービスの平均通信速度

	高速インターネットサービスにおける市民の収入別普及率
	国内における携帯電話の普及率
	出張に対する遠隔会議の増加率
	在宅勤務を促進した政策やプログラムの数
	在宅勤務により回避される移動（通勤）の推定回数
<b>「転換」戦略</b>	指標設定の基準：乗客交通(徒歩・自転車・自動車運転者及び乗客・オートバイ運転手及び乗客・自動三輪車・非動力三輪車・バス・ミニバス・都市鉄道)、都市間交通（自家用自動車・バス・鉄道・ボート）及び貨物輸送（トラック・鉄道・船舶・ミニバン・非動力）を含めた都市・国レベルの全主要交通手段それぞれが全体に占める割合
<b>非動力交通(NMT)</b>	統合的交通基本計画のうち非動力交通(NMT)を特に強調している都市の数
	歩道と車道等との交差点の間に位置する縁石の角落としを義務づけている国・地域政策の認識
	歩道の最小幅を定めている国・地域政策の認識とその値の確認
	主要交差点において歩行者専用信号の設置を義務づけている国・地域政策の認識
	歩行者用施設の質、及び各施設の「歩きやすさ」をスコア化する調査や審査を行っている都市の数のモニタリング・測定を促進する。
	自転車専用道のある都市数
	自転車専用道の距離(km)
	安全な自転車駐輪場の数
	自転車共有プログラムのある都市数およびプログラムあたりの共有自転車数
	人力車改良プログラムのある都市数

	正式に人力車を統合した公共交通システムの数 カーフリーデープログラム（マイカーを使わない日）に参加している都市数
公共交通	車道中央部のバス専用車線で運行しているトランクバス道路がある都市数（基幹バス）
	バス中央車線の配置距離(km)（基幹バス）
	乗車前の運賃確認を行うバスシステムのある都市数および段差のない速やかな乗車を目的に設計された駅の数
	公共交通システムで電子運賃カードを利用している都市数
	全公共交通機関を統合した運賃組織のある都市数
	高架鉄道または地下鉄網(MRT＝大量輸送機関)がある都市数
	MRT の距離(km)
交通需要マネジメント (TDM)	渋滞課金制度を利用した都市または地域数
	有料道路制度を活用した都市または地域数
	駐車料金を、居住地外の駐車場に課せられた既定の土地税とし、また駐車場の利用の有無に関わらず課金するとした正式な駐車場課金制度のある都市数
	積極的な駐車場管理プログラムのある都市数
	燃料税の増加額
	乗用車の所有および（または）運転の回避対策を採用した都市または地域の数
	自動車関連税の金額
都市間旅客・貨物輸送	高精度な都市間バスにおける公共交通分担率の増加
	都市間一般鉄道による公共交通分担率の増加

	都市間高速鉄道による公共交通分担率の増加
	貨物鉄道の配置距離(km)
	内陸港の数
<b>「改善」戦略</b>	指標設定の基準：乗客および物流車両における燃費レベル
<b>クリーン燃料と技術</b>	再利用可能エネルギーから生成された電気、天然ガス、及び持続可能な方法で管理・耕作され食用作物に影響のないバイオ燃料を含む道路交通用代替燃料の市場シェア
	電気・ハイブリッド・燃料電池自動車の市場シェア
<b>基準</b>	現在の燃料質基準及びEURO IV(もしくはそれと同等の)燃料基準到達へ向けた工程表の認識
	各自動車クラスにおける現在の自動車排出基準
	各自動車クラスにおける現在の燃費基準
<b>車両点検・整備</b>	点検の頻度、規制排出レベル、安全装備の検査、及び廃棄車両数を含む商用車両点検における必要条件の性質
	自動車排出の路上抜き打ち検査を実施している都市数
	国・地方の法令等で義務づけられている自動車保険の種類を認識
	自動車免許取得試験の受験者数及び合格・不合格率
<b>高度道路交通システム</b>	車両位置追跡技術を搭載した(都市内の)公共交通車両の数
	リアルタイムの情報掲示板を利用している公共交通駅および車両
	交通事故ならびに公共交通車両を管理する制御施設がある都市数
<b>貨物輸送</b>	貨物車両の燃費改善状況の定量化

	貨物車両の車種の変化を定量化
	ネットワーク効率性の改善を定量化
<b>「横断的な」戦略</b>	
<b>安全性</b>	交通事故の減少数
	交通関連の負傷・死亡事故の減少数
	事故ゼロ政策の枠組の採択
<b>健康</b>	喘息、他の肺疾患、心臓病・発作、インフルエンザなど交通排出ガス関連の疾患や病気の発病率
	大気質の健康への影響が懸念され屋外活動の制限がされた日数の減少数
	公共交通システムを含めた、公共の場における喫煙を禁止している政策のある都市数
<b>大気汚染と騒音</b>	交通量の多い地域やポートにおける粒子状物質(PM10、PM2.5)、窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、一酸化炭素(CO)や地表オゾンを含む大気質モニタリングを実施している都市数
	粒子状物質 (PM10 and PM2.5), 窒素酸化物 (NOx), 硫黄酸化物 (SOx), 一酸化炭素 (CO), 及び地表オゾンの各主要都市における大気質レベル
	各主要都市において、全主要汚染物質が地方基準及び WHO のガイドラインを満たしている日数
	正式な騒音モニタリングプログラムを実施している都市数
	車両騒音の抜き打ち検査を実施している都市数
	指定時間内の騒音制限や、騒音軽減プログラムのある都市数

気候変動とエネルギー安全保障	交通部門が「国ごとの適切な緩和運動」(NAMA)に含まれているか否かを認識し、また NAMA 内の具体的な交通サブセクターを確認
	国に承認された GEF (地球環境ファシリティ) プロジェクトの数
	国の石油輸入量
社会的公平	公共交通システムにおける安全保障対策の数および種類
	公共交通システムのピーク外時間の発生頻度
	車椅子および乳母車利用者によるアクセスが可能な公共交通車両及び駅の数
	視覚障害者が通行可能な(凹凸タイルが施された)歩道のある公共交通の駅とその配置距離(km)
	車椅子によるアクセスが可能な歩道の距離(km)
	低所得者による公共交通の(金銭的な)利用のしやすさ
	EST プロジェクトにより生まれた雇用機会および関連職業訓練の有無
融資と経済	温室効果ガス排出削減クレジットに対する申請数
	温室効果ガス排出削減クレジットによる総歳入額
	渋滞課金制度による総歳入額
	有料道路による総歳入額
	駐車課金による総歳入額
	官民パートナーシップ(PPP)の実施数
	土地価値獲得イニシアティブによる総歳入額

	<p>主要な EST プロジェクトにおける直接的・間接的・累積的な影響を考慮した費用対効果分析の数</p> <p>交通プロジェクトに関する費用対効果分析の結果の認識</p>
情報と認識	EST 関連の出版物の数
	EST に関する普及・促進活動の数
研究機関と統括	交通・環境・保健省において EST に取り組んでいる職員数
	EST に割り当てられた国の財政資源
	地域・地方レベルで EST に取り組んでいる人的・財政的資源
	非動力交通に専念した国レベルの活動の有無、及び徒歩を促進するため非動力交通に専念し、地方自治体と連携をした都市の数
	民間・ビジネス部門との連携を含めた、EST に関与する国・地域・地方機関間の構造および関係
	交通基盤プロジェクトの影響評価において、環境許可を取得する前の環境影響評価（EIA s）への留意