

環境的に持続可能な交通に関する愛知宣言 2030

ー アジアの交通を持続可能なものにするために (2021-2030) ー

アジアにおける普遍的にアクセス可能、安全、手頃な価格、クリーン、低炭素の乗客・貨物輸送を実現するための持続可能な交通目標

1. 我々、アジア諸国(アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、ブルネイダルサラーム、カンボジア、インドネシア、インド、イランイスラム共和国、日本、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、ロシア連邦、シンガポール、スリランカ、タイ、ベトナム)¹ の代表である参加者、国際機関、二国間及び多国間機関、非政府組織 (NGOs)、研究機関、及び持続可能な交通専門家は、2021年10月18日～20日に日本の愛知県常滑市で開催した「第14回アジア地域環境持続可能な交通(EST)フォーラム」に集い、「持続可能な開発目標」、「気候変動に関するパリ協定」、「新都市アジェンダ」及びその他のグローバル合意に基づき、アジアの交通を持続可能なものにするための法的拘束力のない愛知宣言 2030(以下「愛知宣言 2030」という。)を採択する。我々は、アジアにおける普遍的にアクセス可能で、安全で、手頃な価格で、効率的で、クリーンで、低炭素で、強靱力のあるマルチモーダル乗客・貨物輸送を実現するための持続可能な行動と措置における10年間(2021年-2030年)の進展を実現することへの関心とコミットメントを確認する。²

I. 前文

i. アジアにおける交通システムの持続可能性について、早急に対策を強化すること急務であることを認識している。これは、2030年までに、アジアは世界の人口の約半分を占め、都市部に住む人口が増加し、世界の国内総生産(GDP)の約40%(購買力評価)を占め、世界の交通機関のCO₂排出量の3分の1を占め、世界の交通事故死者数の約60%を占めると予想されていることを**認識する**。³

ii. 2010年以降、アジアの交通セクターに直接関連するグローバル合意について、すなわち「持続可能な開発のための2030アジェンダ」、「気候変動に関するパリ協定」、「新都市アジェンダ」、「開発のための資金調達に関するアディスアベバ行動アジェンダ」、「国連第2回交通安全ための行動の10年(2021-2030)」、「災害リスク軽減のための仙台フレームワーク 2015-2030」、「UNCTAD ナイロビ・マニフェスト」を**確認する**。

iii. これらのグローバルな合意を成功させるためには、持続可能で低炭素な交通インフラやサービス⁴を提供して交通アクセスを向上させ、より安全な交通、大気汚染物質や温室効果ガス排出の削減のために協調的な努力を行い、交通セクターの「開発」を組み合わせた政策や行動が必要であることに合意する。このような交通部門の活動は、エネルギー、都市開発、健康管理部門など、他の部門との連携が必要であることに**合意する**。

iv. アジアにおける持続可能な交通の実現には、労働者や社会的弱者の権利・利益を保護・促進する「ジャスト・トランジション」が必要であることを認識し、ジャスト・トランジションとは、大多数の人々が

¹ 愛知宣言 2030 は、すべてのアジア太平洋諸国が自主的に参加できるように開かれています。

² 宣言の範囲は主に陸上交通で、国際航空および国際輸送は含まれない。ただし、内陸水運を含む国内の航空および海運は、宣言の一部と見なされる。

³ 出典: 世界銀行、SLOCAT パートナーシップ、世界保健機関。

⁴ この属性について、品質インフラの G20 原則を参照してください。

自動車を所有しておらず、徒歩、自転車、公共交通機関を利用し続けることを考慮する必要がある、それ自体がすでに持続可能であることを**強調する**。

v. EST フォーラムのメンバー国⁵が、持続可能な交通に関する政策と行動を採用し、実施するために既に行っているすべての努力を**歓迎し**、持続可能な交通に関する行動を進める上で、小島嶼開発国(SIDS)や内陸国に特有の状況を認識する。

vi. 旅客交通と貨物輸送の両方が、アジアの発展途上国の経済的・社会的発展および環境保護に果たす重要な役割を**強調し**、国と国との間の地域的な連結性を発展させ、交通部門の発展において「誰一人取り残されない」ことを確保することを含む。

vii. COVID-19 などのパンデミックがアジア途上国における交通サービスの提供に影響を与えることを認識し、COVID-19 だけでなく自然災害やその他のハザードに迅速かつ包括的に対応し、気候変動に適応するために、交通部門における全体的な強靭性と備えを強化する必要があることを**認識する**。このような対応策は、「より良い復興」というアプローチを特徴とする必要がある。

viii. これらの国際協定をアジアで実施する際には、地域の国々の具体的な開発ニーズを反映する必要があることに合意し、発展途上のアジアでは、世界の他の先進地域とは異なり、旅客交通と貨物輸送の両方のインフラとサービスがまだ十分に提供されていないことに**認識する**。

ix. 以下の採択と実施を通じて、(a) 国家的、環境的に持続可能な交通システムに焦点を当てた「2020年に向けたバンコク宣言、持続可能な交通目標 2010-2020」(2010 年)、(b) 持続可能な都市交通システムに焦点を当てた「環境的に持続可能な交通の促進のための京都宣言～アジアにおける強靭力のあるスマートで住みやすい都市の実現に向けて～」(2007 年)、(c) 持続可能な農村交通システムに焦点を当てた「持続可能な開発のための 2030 アジェンダの達成に向けた持続可能な農村交通に関するビエンチャン宣言」(2017 年)の採択・実施を通じて持続可能な交通に関する進展を**認識する**。

x. アジアにおける交通の完全な持続可能性を確保するための長期的な指針として、アジアにおける次世代交通システムに向けたビジョン 3 ゼロ -「渋滞ゼロ、汚染ゼロ、事故ゼロ」に関するバリ宣言(2013 年)を**参照する**。⁶

xi. これら 4 つの宣言が統合され、持続可能な交通に関する継続的かつ拡大された行動のための共通ビジョンと 6 つの目標を示した「アジアにおける持続可能な交通に関する新たな統合宣言」となったことを**歓迎する**。

xii. COVID-19 パンデミックから教訓を得て乗客と貨物輸送を再考し、将来起こりうる危機に耐え、2030 アジェンダとパリ協定の達成と世界経済の回復を支えることができる解決策を打ち出し、持続可能な交通の目標を国家開発計画、COVID-19 の刺激策と回復策、国家が決定する貢献(NDC)に相互支援的かつ相乗的に統合することを求めた第 2 回国連持続可能な交通会議の北京声明(2021 年 10 月 14～16 日、中国・北京)を**認める**。

xiii. 愛知宣言 2030 の採択に伴い、アジアの交通に関わるすべてのステークホルダー(国や地方自治体、開発機関、民間企業、市民社会)がより協調して行動し、持続可能な交通の実現をより重視する必要があることに**同意する**。

⁵ アジアの地域 EST フォーラムの加盟国には、アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、ブルネイダルサラーム、カンボジア、中華人民共和国、インドネシア、インド、イランイスラム共和国、日本、韓国、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、ロシア連邦、シンガポール、スリランカ、タイ、ティモールレステ、ベトナムが含まれます。

⁶ https://www.uncrd.or.jp/content/documents/201304_Bali-Declaration.pdf

2. 我々、第 14 回アジア地域環境的に持続可能な交通(EST)フォーラムに参加した政府関係者は、「環境的に持続可能な交通に関する愛知宣言 2030-アジアの交通を持続可能にするために」(愛知宣言 2030)を採択し、2030 年までに 6 つの目標に具現化された我々の共通のビジョンを実現するために、愛知宣言 2030 に沿って、持続可能な交通政策、プログラム、プロジェクトを自主的に開発・実施する意思を表明する。我々は、開発コミュニティ、民間企業、市民社会を含む他の EST ステークホルダーが愛知宣言 2030 の目標を達成するために支援することを歓迎し、今回の第 14 回 EST フォーラムに欠席した組織も含め、これらの組織に対し、愛知宣言 2030 の目的に合わせて交通活動を行うことを呼びかける。

II. アクセスと持続可能性に関する共通ビジョンと目標

A. 共通ビジョン

3. 我々は、環境、社会、経済という 3 つの側面から持続可能な開発を実施するために、アジアの旅客・貨物輸送システムは、普遍的で安全、清潔、低炭素で、かつ便利で効率的で手頃な価格の必須サービス・商品へのアクセスを提供すべきであることに合意する。このようなアクセスは、所得層、性別、能力の違いを超えて公平でなければならず、国連が呼びかけているように、「誰一人取り残さない」ことを保証するものでなければならない。

4. この共通ビジョンは、アジア諸国が持続可能な開発目標、気候変動に関するパリ協定、その他のグローバルな国際協定に基づく以下の目標を実現することができる。EST 加盟国による持続可能性、アクセスとコネクティビティの目標の実施は、各国の状況によって導かれる。

B. 持続可能性目標

目標 1 環境的持続可能性: 2030 年までに、以下の分野において、アジアにおける交通の環境持続可能性を向上させる。

目標 1a – 低炭素(気候変動の緩和): 2030 年までに交通部門の CO₂ 排出量のピークを目指し、2050 年またはその以降すぐに交通部門の脱炭素化に移行することを意図して、交通関連の CO₂ 排出量の削減に着手する(SDG7.2、9.1、13.2、パリ協定に基づく)。⁷

目標 1b – レジリエント: 2030 年までに、気候変動による自然災害や COVID-19 などのパンデミックに対して、交通システムのレジリエントと適応能力を高める。(SDG13、パリ協定、仙台防災枠組 2015-2030 を基に作成)

目標 1c – 大気汚染: 2030 年までに、PM_{2.5}、その他の大気汚染、騒音など、交通に起因する大気汚染・汚濁を削減する。(SDG 3.9、11.6)

目標 2 - 交通安全: 2030 年までに、アジアにおける道路交通事故による死傷者数を 2020 年比で半減させ、特に道路利用者の弱者に配慮する(SDG3.6 および「国連第 2 回交通安全行動の 10 年」2021-2030 年、「交通安全に関するストックホルム宣言」に基づく)

⁷ 気候変動に関するパリ協定の目的を実現するために、交通部門からの世界の排出量が 2050 年までにゼロになるとは予想されていない。交通排出量は世界レベルで約 1.8~3.3Gt の CO₂ に相当すると推定されている

(Gota et. al. (2017)。<https://www.ipcc.ch/sr15/>、<https://link.springer.com/article/10.1007/s12053-018-9671-3>、ICCT(2020) https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Vision2050_sept2020.pdf)

パリ協定に沿ったアジア全域の交通部門(EST 加盟国に限らず、国際海運と航空を除く)の経路は、約 0.5Gt CO₂eq を排出する可能性があると推定され、世界のエネルギーと気候の見通し 2020: Covid-19 は世界のあり方、人々の行動や常識を変えた。<https://ec.europa.eu/jrc/en/geco>

目標 3 - 経済的持続可能性:2030 年までに、科学、技術、イノベーションを活用し、輸送インフラやサービスのライフサイクルを通じて環境や社会への影響を十分に考慮した形で、質の高い旅客・貨物輸送インフラやサービスへのグリーン投資を行うことにより、持続可能な経済と雇用の成長を実現する(SDG8.4、SDG9.1、12.1、12.c に基づく)。

C. アクセスとコネクティビティの目標

目標 4 - 農村へのアクセス:2030 年までにアクセスしやすく、包括的、安全、手頃な価格、強靱力のある農村部交通インフラとサービスを確保し、市場、農業コミュニティによる健康と教育を含む基本的なユーティリティとサービス、および身体障害者や脆弱なグループによる健康と教育を含む市場、基本的な公益事業、サービスへのアクセスの改善を促進する(SDG2 および SDG9.1)

目標 5 - 都市へのアクセス:2030 年までに、脆弱な状況にある人々、都市部の貧困層、女性、子ども、障害者、高齢者のニーズに特別な注意を払って、すべての人にアクセス可能で、包括的、安全、手頃な価格、持続可能な交通設備、システムへのアクセスを確保する(SDG11.2 及び 11.7)

目標 6 - 国内アクセスと接続性:2030 年までに、持続可能なマルチモーダル乗客・貨物輸送インフラとサービスを提供することで、包括的なマルチモーダル国内(農村と都市を含む)及び地域(国境を越える)の接続性を促進する(SDG9.1)

D. 持続可能性の目標とアクセスと接続性の目標との関連性

5. 持続可能性とアクセスおよび接続性の目標は、交通部門の統合的な政策パッケージの一部である。統合されたアプローチは、例えば、気候変動や大気汚染への対策、アクセス目標と経済的持続性目標との間の相乗効果など、異なる目標間の複数の相乗効果を活用することができる。

IV. 愛知宣言 2030 の実施 (2021-2030)

6. 愛知宣言 2030 の実施は、国や地方自治体が主導し、愛知宣言 2030 のすべての推進者によって支持される。セクター間および政府レベル間の調整が必要になります。愛知宣言 2030 の目標の実施は、EST 諸国の国家情勢と能力によって導かれる。愛知宣言 2030 の野心的な目標を実現するには、特に多国間および二国間開発金融機関、学界、民間セクター、市民社会からなる開発コミュニティとの既存および新規の運用上および相乗的なパートナーシップを強化する必要がある。持続可能な交通に関する愛知宣言 2030 の実施は、すべての利害関係者による 2021-2030 の期間における段階的で急激に増加する野心のレベルによって特徴付けられる必要がある。すべてのステークホルダーは、これらのより野心的な行動を実現するために、その能力を大幅に高め、強化する必要がある。

7. 持続可能な交通に関する愛知宣言 2030 を支持する政府と我々の国際的なパートナーは、UN-ESCAP や UN-ECE などの国連地域委員会、および関連する地域の政府間組織と協力的なフレームワークに対し、EST 事務局としての立場にある UNCRD と、愛知宣言 2030 の実施を支援するため、共同の取り組みを調整することを求める。

8. 愛知宣言 2030 の実施における重要なステップは、愛知宣言 2030 の目標を国や地方の政策、戦略、目標、およびプロジェクトに反映させることで、愛知宣言 2030 の重点は 2030 年に置いているが、2030 年の詳細政策と目標設定、及び支援戦略を採用する際には、2050 年以降の交通部門のさらなる発展を視野に入れることが重要である。愛知宣言 2030 の実施には、長期的な持続可能性のビジョンと、持続可能性に向けた進歩の保証に十分な野心的な 2030 年目標を組み合わせた道筋を設定する必要がある。

9. 愛知宣言 2030 の目標は、複数の戦略を組み合わせて達成できる。付属書 1 に詳述されている戦略は、「回避」「シフト」「改善」のアプローチで構成されており、いくつかの分野横断的な戦略も含まれている。「回避」戦略は、不必要な移動の必要性を減らし、自動車での移動を減らして、移動距離を減らすことを目的としている。第 2 の戦略グループは、交通活動をより持続可能なモードにシフトすることを目的としている。第 3 の戦略グループは、交通慣行や技術の改善を目的としている。横断的戦略は、回避・シフト・改善戦略と交差するトピックに焦点を当てる。提案された戦略のそれぞれについて、上記の 6 つの主要目標との関連性が説明されている。

10. 愛知宣言 2030 の実施を指導・支援するために、その支持者(開発コミュニティ、民間企業、市民社会)は、アジアでこれらの目標に取り組んでいる主要な組織やプログラムを含む、いわゆる関心のあるコミュニティを設立することで愛知宣言 2030 を支援するためのより良い調整を行うことに合意する。当初は、地方や都市へのアクセス、道路の安全性、大気汚染/気候変動などの優先目標を中心に行っている。これらの最初の関心共同体が稼働した後、国の接続性や経済的持続性のために、さらに関心共同体を設立することができる。

11. 愛知宣言 2030 の実施を支援するために、これらの関心のあるコミュニティは次のことに役立つ。(a) 知識と優れた実践例の共有。(b) 能力構築プログラムの開発と実施。(c) 必要に応じて、パイロットプログラムおよびプロジェクトの開発と実施。(d) 多国間および二国間開発コミュニティに働きかけ、アジアにおける交通セクターへの支援を 2030 年宣言の目的に沿うように支援すること。関心のあるコミュニティは、EST 事務局によって促進され、その活動は、アジアの交通見通しのために設定される関心のあるコミュニティと調整される(以下を参照)。

12. 交通部門の国や地方自治体を支援する二国間および多国間開発金融機関は、愛知宣言 2030 の実施において重要な役割を果たしている。これらの組織は、交通支援を愛知宣言 2030 の目標と戦略に合わせるよう求められている。

V. 愛知宣言 2030 実施の追跡 (2021-2030)

13. 愛知宣言 2030 を支持する国およびその他の組織は、愛知宣言 2030 の実施を追跡することの重要性に同意し、愛知宣言 2030 の実施に関する EST フォーラムの事務局として、機能する UNCRD に関連情報を提供する意思を表明する。そのような情報を収集し、文書化する彼らの能力に沿った宣言。

14. 持続可能な交通に関する愛知宣言 2030 の目標に対する指標選択と策定は、この宣言の付属書 2 に概説されているように、SDG 指標に関する省庁間専門家グループ (IAEG-SDGs) によって策定された指標に基づいている。EST 加盟国は、第 15 回 EST フォーラムに至るまでの期間に EST フォーラム事務局が実施するこの指標の初期リストのレビューに同意し、必要に応じて指標の初期リストを改善する。

15. 愛知宣言 2030 の提案された指標は、2 つのグループに分かれている。(a) 6 つの目標に向けた進捗状況を追跡するインパクト指標。(b) 付録 1 に記載されている戦略に関連する政策、制度的取り決め、資金調達を追跡するプロセス指標である。標準化されたパフォーマンス報告を使用することで、地域、国、都市間の比較と調査が可能になる。

16. 愛知宣言 2030 のビジョンと目標は、SDGs、主に気候変動に関するパリ協定、その他の国際協定から導き出されており、愛知宣言 2030 を支持する団体は、愛知宣言 2030 の実施状況の報告が、アジアの交通部門における SDGs、パリ協定、その他の国際協定の実施状況の報告に向けた重要な貢献となることに同意する。我々、EST フォーラムの政府参加者は、愛知宣言 2030 の支持者とともに、アジアの地域 EST フォーラムの事務局である UNCRD が、愛知宣言 2030 の報告プロセスを活用して、アジアにおける持続可能な交通の実現に向けた進捗を、持続可能な開発と気候変動に関する関連する世界的なフォーラムで強調することを奨励する。

17. 必要に応じて、新しい愛知宣言 2030 を支持する国は、気候変動(カトヴィツェ・ルールブック)、持続可能な開発(SDGs の自発的国別レビュー)、災害への備え(仙台ハンドブック)に関する交通関連の進捗報告を、年愛知宣言 2030 の実施に関する進捗報告に結びつけることが奨励される。

18. 愛知宣言 2030 の追跡調査を成功させるためには、アジアにおける交通データと交通セクターに関する情報の収集、文書化、分析を大幅に強化する必要があります。第 14 回 EST フォーラムの参加者および愛知宣言 2030 の支持者は、アジア開発銀行(ADB)がアジア交通見通しを策定するイニシアチブを歓迎し、アジア交通見通しが参考資料として愛知宣言 2030 の 6 つの目標の実施を追跡する上で重要な役割を果たすことに理解する。参加者は、ADB に対し、アジア交通見通しの策定および実施において、EST の国および地方政府、その他の関連ドナー組織、NGO、およびアジアの持続可能な交通を支援するその他の組織と積極的に連携することを求める。

19. さらに、第 14 回 EST フォーラムの参加者と持続可能な交通に関する愛知宣言 2030 の支持者は、アジア地域 EST フォーラムの事務局である UNCRD に対し、関連団体と連携して、愛知宣言 2030 の実施のために EST 加盟国に提供された開発援助を追跡することを求める。

附属書 1: 愛知宣言 2030 の実施を支援するための戦略 (2021-2030)

1. 愛知宣言 2030 の目標は、複数の戦略の組み合わせによって達成することができる。掲載されている戦略は、「Avoid(回避)」「Shift(シフト)」「Improve(改善)」のアプローチに基づいて整理されており、多くのクロスカッティング戦略が含まれている。各セクションでは、それぞれの戦略が愛知宣言 2030 の 6 つの目標のそれぞれにどのようにリンクしているかの概要を示している。¹

2. EST 加盟国は、それぞれの国の文脈や状況に最も適した戦略を選択して実施する。例えば、小島嶼開発途上国 (SIDS) は、道路を利用した輸送よりも海上輸送を優先するでしょう。同様に、内陸国では、地域的な接続性をより重視するでしょう。戦略の適切な組み合わせを選択するには、自国における持続可能な輸送の拡大を妨げているものが何であるかを考慮する。

A. 不必要な移動を避け、移動距離を短縮するための戦略

戦略 1: 農村地域を含む国、地方、地域レベルで、土地利用、交通インフラ、物流計画プロセスを含むサービス、および関連する制度的取り決めの統合を制度化する。これを実現するために、運輸部門は他の部門とより積極的に協力する必要がある。

戦略 2: 都市内の主要な交通回廊に沿って、適切な土地利用・都市物流政策により、複合施設の開発と中・高密度化を実現し、人を中心とした地域アクセスを提供する。また、新しい、できればゼロエミッションの公共交通インフラやサービスを導入する際には、徒歩や自転車に支えられた交通指向型開発 (TOD) を積極的に推進する。

戦略 3: インターネットアクセス、電話会議、オンラインショッピング、在宅勤務などのスマート情報通信技術 (SICT) を支援する政策、プログラム、プロジェクトを実施し、デジタル社会やスマートシティの実現に貢献するとともに、都市部と農村部の両方で、健康、教育、その他のコミュニティサービスへの遠隔アクセスを改善する。

戦略	Goal 1: 環境的持続可能性	Goal 2: 交通安全	Goal 3: 経済的持続可能性	Goal 4: 農村への アクセス	Goal 5: 都市へのア クセス	Goal 6: 国内アクセスと 接続性
1. 土地利用・物流 及び交通計画	S	S	S	M	S	S
2. 複合用途開発、 トンジツ指向開発	M	M	S	W	S	W
3. スマートな情報と 通信技術	M	M	M	M	M	M

Strong	Medium	Weak	None
---------------	---------------	-------------	-------------

¹ 以下にリストされている戦略は、持続可能な交通に関するバンコク 2020 宣言の戦略に基づいており、これは新しい愛知宣言 2030 とバンコク 2020 宣言の間の継続性を促進するのに役立つ。愛知宣言 2030 の各目標に対する個々の戦略の貢献は、国によって異なる場合がある。含まれているスコアは、文献レビュー、EST 加盟国、EST 支援組織、および EST 専門家からのフィードバックに基づいている。

B. より持続可能なモードに向けた交通をシフトするための戦略

戦略 4: 電化された鉄道や内陸水運のインフラストラクチャーやサービスの拡大・改善を通じ、道路を利用した輸送から、より持続可能な都市間の旅客・貨物輸送モードへの大幅な移行を実現する。

戦略 5: 公共交通機関のインフラとサービスを拡大・改善する。これには、高品質、安全、手頃な価格で、ゼロエミッションのサービスを専用のインフラで提供し、徒歩や自転車での移動手段やフィーダーサービスとの接続性を高めることが含まれる。

戦略 6: すべての都市の交通計画に、徒歩・自転車専用のインフラを組み込むことを義務付け、徒歩・自転車への投資を大規模に拡大して、歩行者・自転車(電動自転車を含む)施設の大規模な改善、「コンプリートストリート」設計基準の採用を実現する。

戦略 7: 交通需要管理(TDM)手段を用いて自家用車の交通モードシェアを減らし、渋滞を緩和し、汚染を減らし、道路の安全性を向上させる価格設定手段を採用することで、公共交通機関、徒歩、自転車の利用を支援し、二酸化炭素を大量に消費するモノやヒトの移動を促進する価格の歪みを減らすことを目指す。²

戦略	Goal 1: 環境的持続可能性	Goal 2: 交通安全	Goal 3: 経済的持続可能性	Goal 4: 農村へのアクセス	Goal 5: 都市へのアクセス	Goal 6: 国内アクセスと接続性
4. 鉄道・内陸水輸送 インフラ・サービス	S	M	S	M	M	S
5. 公共交通インフラと サービス	S	S	M	M	S	S
6. ウォーキングと サイクリング	S	S	S	S	S	W
7. 交通需要管理	S	S	S	M	M	M

Strong	Medium	Weak	None
---------------	---------------	-------------	-------------

C. 輸送方法や技術を改善するための戦略

戦略 8: 低炭素交通システムの研究を促進し、乗用車と貨物車の動力源として、低炭素燃料の使用への移行を奨励し、最終的には電気や水素への移行を促進する。中期的には、ハイブリッド技術も使用する。最終的には再生可能エネルギーから生成される電気モビリティや水素ベースのモビリティのためのインフラを迅速に開発する。2ヶ国クレジット制度(JCM)などのパリ協定第6条に基づく市場メカニズムを通じて、交通システムに関連する高度な技術を紹介する。

² この戦略は、不必要な移動を避け、移動距離を短縮するという文脈にも関連している。

戦略 9: 大気汚染と気候変動の目標の実施をサポートするために、すべての乗用車と貨物車の燃料品質、燃料効率、テールパイプ排出量に関する適切な基準を設定する。

戦略 10: 段階的な排出ガス規制と安全基準を実施するために、正式な車両登録システムと適切な定期的な車両点検・整備 (I/M) の要件を含む、効果的な型式承認 (新車) と車両試験・適合制度 (輸入中古車を含む使用中の車両) を確立する。

戦略 11: 高度道路交通システム (ITS)、交通管理センター、リアルタイムのユーザー情報を採用することで、乗客や貨物のモビリティを最適化し、スマートシティへの移行を可能にする。

戦略	Goal 1: 環境的持続可能性	Goal 2: 交通安全	Goal 3: 経済的持続可能性	Goal 4: 農村へのアクセス	Goal 5: 都市へのアクセス	Goal 6: 国内アクセスと接続性
8. 低炭素モビリティのためのインフラ整備	S	M	S	N	M	M
9. 燃料品質、燃料効率、及びテールパイプ排出量の基準	S	M	W	N	N	N
10. 車両の点検・保守	S	S	M	N	N	N
11. 高度道路交通システム	M	M	S	W	M	S
12. 貨物輸送効率の向上	M	W	S	M	M	S
13. 道路の安全性向上	W	S	M	W	W	M

Strong	Medium	Weak	None
---------------	---------------	-------------	-------------

D. 横断的な戦略

戦略 14: 交通セクターのガバナンスを改善するために、キャパシティビルディングの規模を拡大し、必要に応じて十分な資金を持つ国や地方の機関を新たに設立し、水平・垂直方向の調整を強化して、持続可能な交通政策の開発と実施を可能にし、持続可能な交通のための環境を整え、交通部門におけるディーセント・ワークと労働者の権利を促進する。

戦略 15: 国や都市が持続可能な低炭素交通インフラやサービスを開発・維持し、民間を含めたアクセスを容易にするための資金や融資の仕組みを構築する。

戦略 16: 交通インフラやサービスにライフサイクルアプローチを採用し、ライフサイクル(計画、設計、資金調達、建設、運用・保守(O&M)、廃棄の可能性)における総コストを、資産の価値や経済的、環境的、社会的な利益と比較して考慮することで、交通部門における循環型経済の実現を促進する。

戦略 17: 温室効果ガスの初期排出量(中期)とその後のゼロ排出量(長期)について、適切なインセンティブに支えられた短期(2025)、中期(2030)、長期(2050)の目標の全国的に関連性のある組み合わせを開発する陸上輸送、内陸水路、海運、国内航空から排出される温室効果ガスの最初の排出量が少なく(中期)、その後ゼロ排出量(長期)になる。同様に、短期、中期、長期の目標も、愛知宣言 2030 で取り上げられる農村と都市へのアクセス、国全体の接続性、およびモーダルシェアに関する他のすべてのトピックに設定される。

戦略 18: 燃料補助金を廃止し、非持続可能な輸送にペナルティを課し(例: 駐車場使用料、燃料価格、燃料税、自動車税、自動道路使用料)、持続可能な輸送モード、インフラ、運行、クリーンな車両にインセンティブを与える資金メカニズムを段階的に導入し、持続可能な交通手段を提供するための革新的な資金調達方法を特定する(例: 官民パートナーシップ、土地価値の把握、炭素市場の検討、補助金、財政的インセンティブ)。

戦略 19: 交通政策、プログラム、イニシアチブの開発・実施において、包括的な計画・設計基準として、社会的・ジェンダー的な包括性を採用し、すべての人、特に都市部や農村部の貧困層、女性、身体障害者、高齢者、その他の弱者にとって、普遍的にアクセス可能な歩きやすい道路や公共交通機関を利用した質の高い交通サービス、安全、セキュリティの向上につなげる。

戦略 20: アジアの開発途上国の大部分では、農村部や都市部へのアクセスや雇用を提供するインフォーマルな交通システム/パラトランジット(IPT)が依然として重要であることを認識し、IPT のアップグレード、近代化、近代的交通システムへの統合が、交通手段の利便性を低下させたり、特に低所得者層の雇用に悪影響を与えたりしないようにする。

戦略 21: 持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」における「交通安全」の目標を支援するため、特に以下を含む交通安全対策: 「速度管理、交通安全に関するリーダーシップ、インフラの設計と改善、歩行者と自転車の安全性、自動車の安全基準、交通法規の施行、事故後の生存率」を策定・実施する。

戦略 22: 自然災害や災難に対応し、交通部門が気候変動に対応できるよう、関連する研究やデータに基づいたレジリエンス戦略を策定し、実施する。マスタープラン、基準、規制にレジリエンスの目標を統合し、気候変動を考慮して定期的に調整する。強靱力のあるインフラ・サービスを促進するため、サービス提供者に財政的なインセンティブを設ける。

戦略 23: 持続可能な交通がより良い健康状態に寄与することを強調し(例: 歩行・自転車インフラの改善)、病気の蔓延を管理するための予防措置や乗客・貨物輸送がより早く回復できるようにすることで、COVID-19 のような健康上のパンデミックに対応するための交通部門の準備態勢を強化する。

戦略 24: 粒子状物質、窒素酸化物、硫黄酸化物、一酸化炭素、地上レベルオゾンの汚染物質レベルが、国や地域の空気質や騒音レベルの基準を超える日を減らすために、WHO の関連ガイドラインを考慮して、国ごとに段階的で健康に基づいた、費用対効果の高い強制力のある空気質と騒音の基準を設定し、監視と報告を義務付ける。

戦略 25: アウトリーチ、プロモーション・キャンペーン、モニター指標のタイムリーな報告、公共部門、民間部門、市民社会の共同行動を積極的に促す参加型プロセスを通じて、政府、民間部門、一般市民のすべてのレベルで、持続可能な交通に関する大規模な情報と意識向上キャンペーンを実施する。

戦略	Goal 1: 環境的持続可能性	Goal 2: 交通安全	Goal 3: 経済的持続可能性	Goal 4: 農村への アクセス	Goal 5: 都市への アクセス	Goal 6: 国内アクセスと 接続性
14.十分な資金提供を得た 機関と制度的な取り決め	M	M	S	M	M	M
15.資金調達および 資金調達手段	S	S	S	S	S	S
16.交通インフラとサービスの ライフサイクル・アプローチ	S	W	S	W	W	W
17.短期(2025年)、中期(2030 年)、長期(2050年)のゼロ エミッション化の目標	S	S	S	S	S	S
18.燃料補助金の廃止と 資金調達メカニズムの 導入	S	N	M	N	N	N
19.社会的・ジェンダー的 包摂性	M	W	S	S	M	S
20.インフォーマルな交通 システム/パトランジット (IPT)	S	M	M	S	W	S
21.道路交通安全対策	S	S	S	W	W	M
22.レジリエンス戦略の策定 と実施	S	W	S	W	W	W
23.持続可能な交通機関の 寄与による健康増進と交 通部門への備えの向上	S	S	S	W	W	W
24.大気質・騒音基準	S	M	M	N	N	N
25.持続可能な交通に関する 情報および意識向上 キャンペーン	S	S	M	W	M	M

Strong	Medium	Weak	None
---------------	---------------	-------------	-------------

付録 2: 愛知宣言 2030 実施の追跡 (2021–2030)

A. 愛知宣言 2030 の実施を追跡することの重要性

1. 宣言の実施の進捗状況を定期的にモニタリングし、そその進捗状況を広く共有するとともに、愛知宣言 2030 に含まれる目標を進めるために EST 加盟国が講じた措置や、その目標を実現するための戦略案を把握することが重要である。

2. 愛知宣言 2030 の追跡は、アジア開発銀行を通じて開発・実施されている「アジア交通見通し(ATO)」にサポートされ、愛知宣言 2030 の目標を追跡するための参照ソースとして機能する。³ ATO には幅広い交通データと政策情報が含まれており、ADB 加盟国 49 カ国に加え、イランとロシアもカバーしている。EST 加盟国はすべて ATO でカバーされている。

3. 愛知宣言 2030 の追跡は、以下のように分けられる

a. 宣言の6つの目標の追跡と報告。このために提案された指標は、6 つの目標を追跡し、合意された SDG 指標と一致する。提案された指標について報告するためのデータは、ATO から供給される。これは、愛知宣言 2030 の目標を追跡するための参照として機能する。データの収集と整理の責任は ATO チームにある。

b. 新宣言を支援するための国家政策、制度的取り決め、資金調達の追跡調査。これには、付録 1 に概説されている戦略の報告が含まれる。EST 加盟国には、年次進捗報告の提出が求められる。国別報告書を通じて提供される情報は、ATO を通じて収集された関連する政策情報と組み合わせられる。

愛知宣言 2030 の追跡を成功させるためには、交通データと交通政策に関する情報の収集、文書化、分析を大幅に強化する必要がある。

B. 持続可能な開発に関する 2030 年目標の追跡 (SDGs)

4. 以下の表は、持続可能な交通に関する愛知宣言 2030 の目標がさまざまな SDGs ターゲットとどのようにリンクしているかの概要を示したものである。宣言の目標の大部分は、SDGs の一部であるか、または SDGs にリンクしているターゲットに基づいているため、交通関連の SDGs ターゲットを追跡するために開発された指標を利用することができる。最も関連性の高い指標は、SDGs 指標に関する機関間専門家グループ (IAEG-SDGs)⁴によって策定された Tier 1-2 指標である。

³ Asian Transport Outlook は、アジア太平洋地域の 51 の経済圏の交通部門を文書化しており、25 の EST 加盟国すべてが含まれている。交通インフラ、交通活動とサービス、アクセスと接続性、交通安全、大気汚染と健康、気候変動、交通部門に関連する社会経済的要因、およびその他のトピックに関する情報を収集する。

参照: <https://www.adb.org/what-we-do/sectors/transport/overview#asian-transport-outlook>、及び <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database>

⁴ Tier I: 指標は概念的に明確であり、国際的に確立された方法論と基準が利用可能であり、データは、指標が関連するすべての国と人口の少なくとも 50% の国によって定期的に作成される。

Tier II: 指標は概念的に明確であり、国際的に確立された方法論と基準が利用可能ですが、データは国によって定期的に作成されていない。

EST 目標	SDG ターゲット	SDG 指標	指標 No.	初期の愛知宣言 2030 追跡指標
目標 1a-低炭素 (気候変動の緩和)	13.2	13.2.2	1	輸送時の CO2 排出量(化石)と GDP
	9.4	9.4.1	2	モーダルシェア輸送の CO2 排出量
			3	運輸部門における燃料補助金
	12.c	12.c.1	4	運輸部門の再生可能エネルギー
目標 1b-レジリエント	7.2	7.2.1	5	インフラの世界的な気候リスク
			6	ノートルダム-GAIN インフラの脆弱性スコア
			7	輸送インフラ/ GDP へのマルチハザード予想年間損害
目標 1c-大気汚染	11.5	11.5.2	8	輸送関連の大気汚染物質排出量(NO _x 、PM10、BC)、輸送関連の CO2 排出量、および GDP
			9	輸送モード別の NO _x および PM 排出量
	3.9	3.9.1	10	輸送による大気汚染の健康への影響
目標 2-交通安全			11	交通事故死者
	3.6	3.6.1	12	交通事故による死亡者数と GDP
			13	道路利用者カテゴリー別の交通事故死者数
			14	道路インフラの IRAP 安全性評価
目標 3-経済的持続可能性			15	Transport share in GDP
			16	輸送のための多国間開発銀行の資金
			17	輸送への PPP 投資
			18	輸送雇用
			19	ロジスティクスパフォーマンスインデックス(LPI)
目標 4-農村 へのアクセス	9.1	9.1.1	20	オールシーズンの道路から 2km 以内に住む農村人口

EST 目標	SDG ターゲット	SDG 指標	指標 No.	初期の愛知宣言 2030 追跡指標
目標 5-都市 へのアクセス	11.2	11.2.1	21	公共交通へのアクセスが便利な人口の割合
			22	居住者に対する高速輸送の比率 (RTR)
			23	交通インフラの成長
			24	交通インフラスコア
目標 6-国内アクセスと 接続性	9.1	9.1.2	25	トランスポート接続
			26	旅客および貨物輸送活動
			27	ICT ブロードバンドカバレッジとインターネットの使用
	17.6	17.6.1		

5. この指標の初期リストは、第 15 回 EST フォーラムまでの期間、および毎年の EST フォーラム会議中に定期的に見直され、必要に応じて指標の初期リストが改善されます。また、このレビューに続いて、愛知宣言 2030 の 2021-2030 の存続期間を通じて、EST 加盟国が希望する場合、指標を追加または削除することができます。

C. 新宣言を支援するための政策、制度的取り決め、資金の追跡調査 (2021-2030)

6. 愛知宣言 2030 の 6 つの目標を実現するための今後の進展は、政策目標、基準や規制、制度的な取り決め、資金調達の取り決めなど、制度的な取り決めの面で各国が取る行動によって大きく左右される。ATO には、愛知宣言 2030 の目標・戦略に関連する分野の交通関連政策・目標の概要が記載されている。

7. EST 加盟国は、以下を含む年次進捗報告書を提出するよう求められる。

- a. 交通関連の方針の策定または採用に関する最新情報。
これには、交通政策、インフラ計画、EV 政策、物流政策、自動車開発政策、鉄道開発政策、道路安全政策、大気汚染政策、気候変動政策などが含まれる。⁵
- b. 交通部門の制度的構造の変化。これには、組織の責任の再編成、交通安全、ロジスティクス、気候変動など、特定の輸送関連機能のための新たな特別省庁間調整構造の設定が含まれる。
- c. 宣言の付属書 1 に記載されている戦略の実施を支援するために取られた措置の概要を示す国別報告書の提出。これは、バンコク 2020 宣言に基づいて提出される年次国別報告書をモデルにしている。最初の提案については、以下の表を参照してください。

⁵ ポリシーの代わりに、これには戦略、アクションプランなどを含めることもできる。

戦略	戦略概要	戦略の実施状況および戦略の実施を促進するために講じている措置	
A. 不必要な移動を避け、移動距離を減らすための戦略			
1	農村部を含む国、地方、地域レベルでの土地利用、交通、物流の計画プロセスと関連する制度的取り決めの統合を制度化する	実施状況： 0 未だ 0 何らかの進展 0 おおむね実施中 0 完了	導入時に直面した障壁・課題：
		戦略の実施を推進するために実施された関連政策、政策手段、プロジェクトの概要を示す： 	

D. 報告の頻度と構造

1. 2021 ベースラインレポート

8. 2021年の第14回ESTフォーラムを支援するために、持続可能な交通に関する新しい2030年宣言の下で提案された6つの目標の状況を説明するベースラインレポートを作成した。ベースラインレポートの目的は、愛知宣言2030の6つの目標、SDGsの目的、気候変動に関するパリ協定などにあわせて、地域のESTレビューの参照文書として機能し、調整された持続可能な輸送開発の全体的な進捗状況と地域の傾向を評価するための指標となるベンチマークとして機能することである。このベースラインレポートは、ESTフォーラム事務局とATOチームが共同で作成する。ベースラインレポートは、上記の提案された指標に基づいている。また、ベースライン報告書は、EST諸国の政策と制度的構造の概要も提供する。ベースライン報告書は、地域レベル、場合によってはサブリージョンレベルで作成される。EST参加国の国レベルの情報は、ベースライン報告書の附属書にある簡単な国のプロフィールを通じて提供される。ベースラインレポートは、EST事務局が「情報ベース」で利用できるようにした参照文書であり、第14回ESTフォーラムの正式に合意された結果の一部ではありません。ベースライン報告書の情報を検証し、必要に応じてベースライン報告書に追加の情報を提供できるように、ベースライン報告書のドラフトは、第14回ESTフォーラムの前にEST加盟国に配布される。

9. ベースライン報告書の作成と第14回ESTフォーラムでの議論により、2022年以降にESTフォーラム事務局とATOチームが共同で作成する。その後の年次状況報告書に含まれる指標についても詳しく議論することができる。

2. 愛知宣言2030の実施に関する年次状況報告

10. 第14回ESTフォーラムで愛知宣言2030が正式に承認されたら、宣言の実施に関する年次状況報告書を作成し、発表することを提案する。ベースライン報告書に含まれる指標のサンプルが、年次状況報告書に使用されることが期待されている。第14回ESTフォーラムのために作成されたベースラインレポートには、主に2018年と2019年の情報が含まれている。ESTの全加盟国でさまざまな指標の情報が入手できるようになるには、通常、数年かかる。2022年の第15回ESTフォーラムまでには、提案されているいくつかの指標について、2020年のデータが入手できるようになると予想されている。これは、関連する指標について、愛知宣言2030の開始年である2021年のさまざまな指標のデータに100のインデックスが付けられ、持続可能な輸送に関する愛知宣言2030の6つの目標の実施について国を超えて比較できることを意味する。

11. 2021年のベースライン報告書の場合と同様に、年次状況報告書の作成は、ESTフォーラム事務局とATOチームが共同で行い、関心を持つコミュニティとEST加盟国が積極的に参加することが提案されている。ベー

スラインレポートと同様に、年次ステータスレポートは、地域の EST レビューの参照文書として機能し、愛知宣言 2030 の 6 つの目標、SDGs の目的、気候変動に関するパリ協定などに沿った持続可能な交通開発の全体的な進捗状況と地域の傾向を評価するための指標となるベンチマークとして機能する。

そのため、EST 加盟国によって正式に承認された文書にはならない。年次状況報告の提案された範囲は、作業が始まる前に EST 事務局によるコメントのために通知される。

12. 以下の図は、年次報告サイクルの概要と、EST の各ステークホルダーのそれぞれの役割を示したものである。

時期	活動内容	関与する利害関係者	コメント
EST フォーラムの 6 ヶ月前	年次実施報告書の範囲定義	- EST フォーラム事務局と ATO チーム - 関心を持つコミュニティ (CoI)	- 年次現状報告書に記載するインパクト指標とプロセス指標の修正可能性についての合意
EST フォーラムの 5 ヶ月前	ATO で入手可能な情報分析	- ATO チーム	- これにより、利用可能な情報の概要と、どこにギャップがあるかがわかる。
EST フォーラムの 4 ヶ月前	Col's へのアウトリーチは、追加情報提供の可否を示すよう要請	- EST フォーラム事務局と ATO チーム	- これは、前のステップでの情報分析に基づいている。
EST フォーラムの 3 ヶ月前	EST 加盟国への要請を受けて、アウトリーチの実施： - ATO チームが収集したインパクト指標についてのコメント - テンプレートに基づいたカントリーレポートの提供	- EST フォーラム事務局と ATO チーム	- 各国は、報告書に使用するテンプレートを受け取る。テンプレートには、入手可能な情報と情報収集源がすでに含まれている。
EST フォーラムの 1 ヶ月前	ステータスレポートのドラフトを EST 加盟国に配布し、コメントを求める。	- EST フォーラム事務局と ATO チーム	- 各国は、報告書の確認または変更の提案を求められる
EST フォーラム	- EST フォーラムで現状報告のドラフトを発表 - 最終コメントを求められた国	- EST フォーラム事務局と ATO チーム	- 各国は EST フォーラム終了後 14 日以内に最終コメントを提出
EST フォーラムから 3 週間後	ステータスレポートの最終化と公開	- EST フォーラム事務局と ATO チーム	- EST 事務局が発表する最終状況報告書

3. 特別年次状況報告書

13. 報告メカニズムが確立された後は、例えば 2024 年以降の年次現状報告において、宣言の 6 つの目標のうちの 1 つに特別な焦点を当て、そのトピックを他の目標と比較してより詳細に取り扱うことを検討することができる。

E. 愛知宣言 2030 に関する報告に基づく能力構築

14. UNCRD と ADB は、EST 加盟国が「持続可能な交通に関する愛知宣言 2030」を追跡し、報告することを支援するため、定期的にトレーニングワークショップを実施する予定である。