



## 交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣宣言（仮訳）

1. 我々、交通分野における環境及びエネルギーに責任を有する大臣及び関係する代表は、主要国際機関の代表とともに、2009年1月15日及び16日に、日本の東京において集まり、交通分野からの温室効果ガス（GHG）及び大気汚染物質排出の問題について議論し、その対策を検討した。
2. 我々は、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）及び関連国については京都議定書の下、我々の共通に有しているが差異のある責任及びそれぞれの能力の原則に従い、我々の時代の重大な地球規模の挑戦の一つである気候変動問題と闘うことを約束する。この点で、我々は、2009年12月に合意された結果を得るために、現在、2012年まで及び2013年以降の長期的協力の行動による同条約の完全、効果的かつ持続可能な実施を可能とする包括的なプロセスを歓迎し、支持する。
3. 交通は、我々の社会の重要な基盤であり、広範な人々の活動を支え、経済と社会の発展に寄与している。同時に、交通は、地球の気候に影響を及ぼす二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）や、多くの都市圏において人々の健康や環境に影響を与えている大気汚染物質について、その排出量の相当部分<sup>1</sup>に責任を有する。我々は、持続可能な開発を保証しつつ、これらの課題に対処するため、早急な行動が求められていることを認識する。
4. 我々は、低炭素・低公害交通システムの実現という長期的な地球規模のビジョンを共有し、このビジョンを達成するため、国際機関及び各国と効果的にかつ連携して取り組むことを約束する。この観点から、我々は、国際民間航空機関（ICAO）、国際海事機関（IMO）、国連欧州経済委員会・自動車基準調和世界フォーラム（UNECE/WP.29）、国際エネルギー機関（IEA）等の国際機関による現在進行中の取組及び国連クリーン燃料と自動車パートナーシップ、国連地域開発センターのアジア EST（環境に優しい交通）イニシアティブ、EFV 国際会議等の国際的イニシアティブを歓迎する。また、2008年5月にライプチヒで開催された国際交通フォーラム（ITF）のキーメッセージを改めて表明する。
5. 我々は、各国の社会経済情勢の相違を認識する。バリ行動計画と一貫性を有する形で、参加各国の異なる事情や能力を尊重しつつ、国内交通が気候に与える影響を緩和するための全ての国々による有意義な行動が必要である。

<sup>1</sup> IEA の推計によると、交通は、2006 年における世界の CO<sub>2</sub> 排出量の 23% を占める。

6. 持続可能な開発を保証する低炭素・低公害交通システムの実現という共有された長期ビジョンに向けて取り組むに当たり、我々は、各国が適切な場合には次のような施策を講じることを奨励する：
- (1) 各国の交通戦略について、全交通モード、燃料及び輸送手段を扱い、様々な政策措置及び政策手段を活用した統合的又は包括的アプローチを採用する。
  - (2) 効果的な政策立案及び進展の評価を支える、交通分野における環境及びエネルギーに関する統計の正確性、妥当性及び比較可能性を向上させる。
  - (3) 温室効果ガス及び大気汚染物質の排出に対処するために、セクター間、モード間及び施策間の費用効果性の概念を適用する。
  - (4) 既存技術の普及及び移転を拡大するとともに、高度道路交通システム（ITS）技術のような革新的技術及び施策の研究開発及び普及（RD&D）を奨励する。
  - (5) 各国間でベストプラクティスを共有するとともに、途上国に対するキャパシティ・ビルディングを強化する。
  - (6) 規制、経済的又は財政的インセンティブ、消費者への情報提供などの施策の適切な組み合わせを通じて、交通需要を管理し、行動変化を促す。
  - (7) 気候変動対策が同時に大気汚染対策、渋滞緩和や省エネルギー、健康及び安全上の便益といった他の目的も達成するようなコベネフィット施策の有効性を認識する。
  - (8) カーボン・オフセットや企業の環境格付け制度など、民間部門による取組を奨励する。
  - (9) 持続可能な第2世代バイオ燃料その他の持続可能な代替燃料に係る研究開発及び普及を奨励するとともに、燃料の質を改善する。
  - (10) 例えばクリーン開発メカニズム（CDM）、世界銀行や他の多国間開発銀行を通じて供給される気候投資基金（CIF）その他の気候変動関連資金調達手段のような資金調達手段を、交通分野で活用する機会を探求する。
  - (11) 交通分野における持続可能な開発を保証するという課題に対応する人的資源の能力を強化するため、環境に対する意識を高める。
7. 我々は、国際航空及び国際海運分野のグローバルな性質や、世界の経済成長と持続可能な開発にとっての両分野の重要性を認識するとともに、気候変動に係る課題の深刻さを考慮しつつ両分野からの排出に対処する必要性を認識する。我々は、航空・海運問題を管轄する国連機関である ICAO 及び IMO の重要な役割を認識し、両機関が、それぞれ国際航空及び国際海運からの温室効果ガス

排出に対処するためのグローバルに効果的な施策策定をリードし続けることを奨励する。また、我々は、両分野からの排出に適切に対処するための行動枠組みづくりを進めるため、ICAO 及び IMO を通じて共同で取り組んでいく。

## 国内交通

8. 国内交通<sup>2</sup>からの温室効果ガス排出を抑制又は削減するため、前述の施策に加え、我々は、各国が次のような施策を講ずることを奨励する：
- (1) 次のようなアプローチによって、自動車、鉄道並びに国内航空機及び船舶の燃費又はエネルギー効率を改善する：IEA のエネルギー効率に関する政策勧告やエネルギー効率指標の開発に留意しつつ、燃費基準又は温室効果ガス排出基準の導入や車両部品を改良すること。また、UNECE/WP.29 や他の地域的又は国際的枠組を通じて、燃費測定方法又は温室効果ガス排出量測定方法の策定及び調和に向けた国際協力を強化すること。さらに、適切な場合には、港湾その他の交通施設における省エネルギー設備や先進的技術の導入を促進すること。
  - (2) 適切な場合にはよりコンパクトな都市形態を実現するための交通計画と都市空間計画との調和、交通需要管理、モード間の連携の強化や道路及び鉄道ネットワークの改善、〔徒歩、自転車等の〕エンジンを使用しない交通手段の促進など、排出削減を図るための戦略的な交通政策を活用する。
  - (3) 各モードの環境負荷を勘案して、エコドライブ、公共交通機関の活用、さらに適切な場合にはモーダルシフトを含む行動変化を促進する。
9. 一酸化炭素 (CO)、炭化水素 (HCs)、窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、粒子状物質 (PM) のような大気汚染物質を大幅に削減してきた国があることを認識しつつ、国内交通からの大気汚染物質排出を抑制又は削減するため、前述の施策に加え、我々は、各国が次のような施策を講ずることを奨励する：
- (1) 自動車、鉄道機関車及び船舶の排出ガス規制について、新規及び既存車両の両者に関し、必要に応じ見直し、強化する。また、それに応じて、低硫黄ディーゼル及びガソリン燃料の利用を促進する。
  - (2) UNECE/WP.29 や他の地域的又は国際的枠組を通じて、排出ガス測定方法の策定及び調和に向けた国際協力を強化する。
  - (3) 環境にやさしい自動車 (EFV) やクリーンな燃料の生産及び利用にインセンティブを与えるよう取り組むとともに、公共交通を促進する。

---

<sup>2</sup> 国内交通とは、国際航空及び国際海運を除く全ての交通活動を指す。

## 国際航空

10. ICAO における迅速な議論の重要性を再確認しつつ、国際航空からの温室効果ガス排出を抑制又は削減するため、我々は特に：

- (1) 第36次 ICAO 総会で決議されたとおり、国際航空からの温室効果ガス排出削減のための技術や基準並びに適切な運航上の対策及び経済的手法から成る総合的アプローチを含む実施枠組を、ICAO ができれば 2009 年末までに策定することを支持する。
- (2) 温室効果ガス排出削減のための燃料効率ベースのグローバルな願望としての目標の特定に向けた ICAO の取組を支持する。また、製造業者が燃料効率が更に改善された航空機を製造することを奨励するとともに、より燃料効率的な航空機の導入を促進するための効果的な方策について検討するよう ICAO に対し要請する。
- (3) 飛行経路を短縮する改善された航法方式や、更に効率的な航空交通流管理や空域管理を可能とする航空交通管理を ICAO 締約国が導入することを促進する。
- (4) 航空からの排出削減のための、環境面で改善された航空機技術及び持続可能な代替燃料に関する ICAO 締約国による研究開発及び普及を奨励するとともに、持続可能な航空用代替燃料の世界的な導入に関する議論を促進するための ICAO の取組を歓迎する。
- (5) ICAO による国際航空からの温室効果ガス排出量の報告、推計及び予測に向けた取組を支援するとともに、政策及び施策の技術的実現可能性、環境上の便益、経済合理性及び環境上のトレードオフに関する ICAO による評価を留意する。
- (6) 国際航空セクターにおける現状を ICAO が把握できるよう、ICAO 締約国に対し、燃料効率の改善に関する各国の進捗状況についての情報を収集し、ICAO に提供するよう奨励する。

11. 国際航空からの大気汚染物質排出を抑制又は削減するため、我々は、特に：

- (1) 航空機エンジンからの NOx 排出などに係る規制強化の潜在的利益に関する ICAO の検討を歓迎する。
- (2) 航空が環境に与える負の影響に貢献している他の排出物質に関する排出認証基準の策定に向けた取組を ICAO が継続することを奨励する。

## 国際海運

12. IMO における議論の重要性を再確認しつつ、国際海運からの温室効果ガス排

出を抑制又は削減するため、我々は特に：

- (1) IMO が船舶のエネルギー効率改善のための技術的、運航的及び適切な経済的手法を策定するための関連機関であると認識する。
- (2) IMO における現行の取組を支持し、排出削減のための一連の適切なメカニズムをできれば 2009 年末までに策定するよう IMO に対し要請する。
- (3) IMO が 2009 年中に次の事項の確定に向けて取り組むことを奨励する：新造船がエネルギー効率の最大化を目指して設計及び建造されるための新造船のエネルギー効率設計指標、全ての船舶の燃料効率的な運航に係る運航指標及びベストプラクティスに関するガイダンスから成るエネルギーマネジメントプラン。
- (4) 国際海運からの温室効果ガス排出量に関するデータを収集・公表する IMO の取組を支持する。
- (5) 適切な場合には、国際海運のエネルギー効率の更なる改善を追求するとともに、この目的のための新技術の研究開発及び普及を奨励する。

1 3. 国際海運からの大気汚染物質排出を抑制又は削減するため、我々は、特に：

- (1) 船舶からの大気汚染物質排出を大きく削減する MARPOL 条約附属書 VI 及び NOx テクニカルコードの改正を歓迎する。
- (2) 強化された IMO 規制に対応するため、船舶のための新技術の研究開発及び普及を奨励する。
- (3) 船舶への陸電供給を行うシステムの実現可能性及び導入に関し、その費用対効果、環境への純影響及び国際規格の策定について重点を置きつつ、その研究とパイロット・プロジェクトの実施を奨励する。

## 次なる取組

1 4. 我々は、低炭素・低公害交通システムという長期ビジョンを実現させるためには、全ての国々や関係国際機関との間での情報交換及び協力が必要であることを認識する。

1 5. この点に鑑み、我々は、既存の枠組みにおける国内交通分野に関する国際協力を強化する観点から、特に途上国のキャパシティ・ビルディングその他の支援の更なる強化に関し、我々の対話を継続する。

1 6. 我々は、将来の低炭素・低公害交通システムにつながる新たな発展経路に向けた道を拓くことが、我々の世代の挑戦であると同時にチャンスでもあると信ずる。我々は、全ての人々のための持続可能なモビリティを達成するため、全て

の交通モードにわたり、我々の共同努力に参加するよう、各国に対し要請する。

2009年1月16日

〔以下の国・機関からの〕大臣及び関係する代表：  
オーストラリア、ブルネイ、カンボジア、カナダ、フランス、ドイツ、インド、インドネシア、イタリア、日本、韓国、ラオス、ミャンマー、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、英国、米国、ベトナム及び EC