

G7 Transport Ministerial Meeting

“The Future of Mobility: Ensuring Global Connectivity in an Uncertain World”

[Preamble]

1. We, the G7 Transport Ministers, held a meeting in Milan, on 11-13 April 2024, under the chairmanship of Mr. Matteo Salvini – Minister of Infrastructure and Transport in Italy - to discuss and exchange approaches on the future of mobility.
2. Our meeting builds on the G7 Transport Ministers’ Meeting held in Ise-Shima Mie on 16-18 June 2023 that reaffirmed the importance of accessible, sustainable, resilient, efficient, inclusive and equitable transportation systems and transparent, diverse, secure, sustainable, trustworthy and reliable supply chains, and reiterated the preeminent goal of ensuring safety across all modes of transportation. All these objectives continue to be important.
3. Our meeting took place in a context of poly-crises. Russia’s illegal war of aggression against Ukraine, the attacks perpetrated by the Houthis against commercial vessels transiting in the Red Sea and the Gulf of Aden, growing concerns about costs-of-living, and many other crises affect transportation, including climate change and cybersecurity threats.
4. The convergence of these crises underlines the importance of our work to support the resilience, shock-resistance and adaptability of transport systems. Connectivity is a fundamental need of our modern society and one of the fundamental tenets of free-market democracies. As such, transport mobility is one of the drivers of social mobility, domestically and internationally. Better transport connectivity deepens labour markets, enables matching of demand and supply of skills and capabilities, and enables global value chains and the economic productivity that comes with these.
5. We welcome the contributions from the International Transport Forum at the OECD (ITF), International Chamber of Shipping (ICS), and Cruise Lines International Association (CLIA) to the Ministerial Meeting. We are grateful to the efforts of the ITF as knowledge partner.
6. We welcome the two side events organised by the Italian Presidency within the framework of the Ministerial Meeting aimed at promoting fruitful debates among the research centres and stakeholders from private sectors.

[Solidarity and cooperation with Ukraine]

7. We reaffirm our unwavering support for Ukraine and salute once more the bravery and resilience of the Ukrainian people who have been fighting tirelessly for Ukraine's sovereignty, territorial integrity, freedom, and democratic future. We will continue our work to ensure that the people of Ukraine prevail in their fighting and to help forge a comprehensive, just, and durable peace. In line with G7 Leaders' Statement of 24 February, we condemn Russia's illegal war of aggression in the strongest terms.
8. Ukraine's reconstruction, starting with early recovery measures, remains a key priority. We will continue to work with Ukrainian authorities, European institutions, and International Financial Institutions through the Multi-agency Donor Coordination Platform for Ukraine and by leveraging private investments. We welcome the Platform's expansion, the establishment of the International Transport Forum (ITF) Common Interest Group for Transport in Ukraine (CIG4U), as well as the ITF High-Level Dialogue on Ukraine (April 2024). We also welcome all the bilateral initiatives in this domain. Further to the successful Japan-Ukraine Conference for Promotion of Economic Growth and Reconstruction, we look forward to the Ukraine Recovery Conferences, to be hosted in Berlin in 2024 and in Rome in 2025. We reaffirm our support to enhancing cross-border connectivity, including relevant cross-border infrastructures, systems, and procedures, to build resilient supply chains beyond its borders, in line with the Trans-European Transport Network, also integrating Ukrainian and Moldovan transport network by developing new European standard nominal track gauge rail connections.
9. We welcome the different initiatives to ensure that global supply chains remain resilient and undeterred by Russia's illegal war of aggression against Ukraine, such as the Ukrainian Black Sea Maritime Corridor, and the OECD Ukraine Programme. We recognise the EU-Ukraine Solidarity Lanes Initiative as a vector for the integration of Ukraine and Moldova in the European transport area and as a permanent gateway to the EU single market and global supply chains. These initiatives are essential for global food security and for Ukraine's economy. We underline the importance of the Ukrainian Black Sea maritime corridor as an economical and efficient export corridor across the Black Sea, and implementation of the agreement between the EU and Ukraine on the carriage of freight by road. We welcome initiatives on the demining of the Black Sea and any further measures, including with the support of projects by the International Maritime Organisation (IMO) as prescribed in Assembly Resolution A. 1183(33), that will help to ensure the smooth operation of supply chains.
10. Building on the 2023 G7 Transport Ministerial Declaration, we reaffirm our support for promoting action to prevent illegal operations in the maritime sector by the 'dark' or 'shadow' fleet, such as risky ship-to-ship oil transfers in the open ocean, which pose significant environmental risks. We aim to utilise IMO Assembly Resolution A.1192(33) adopted in December 2023, as a means to address this issue. We urge coastal States, flag States, port States, and other relevant stakeholders to implement the recommendations of this Resolution and prevent illegal operations in the maritime sector by the 'dark fleet' or 'shadow fleet'.
11. We underline the importance of complying with the oil price cap for Russian seaborne crude oil and petroleum products implemented by the Price Cap Coalition comprised of the G7 along with Australia and New Zealand. The oil price cap is intended to constrain Russian revenues that could otherwise be used to fund Russia's war of aggression against Ukraine while maintaining global oil flows and protecting energy security. The G7 urges those involved in oil trading to undertake due diligence to ensure that they are not violating the oil price cap and to report vessels suspected of violating the oil price cap or otherwise engaging in sanctions evading activities.

12. We underline the importance of rebuilding destroyed transport systems to facilitate fast recovery of Ukraine from the impacts of Russia's illegal war of aggression. As such, we fully commit to ongoing work aimed at reconstructing sustainable, smart and safe transport systems in Ukraine, following the principle of "building back better". Ukraine's infrastructure and transport systems are not only crucial to restoring Ukraine's economy and the welfare of its citizens, but also to recover international transport connectivity that will benefit global trade and supply chains.

[Resilient and shock-resistant transportation]

13. We take note of the situation of poly-crises facing the transport sector that are impacting the reliability, efficiency, resilience and security of global supply chains. This new reality can be exacerbated by increased interconnections within and among transport systems and between transport systems and other types of systems. These interconnections imply that disruptions in one system (e.g. disruptions related to energy, geopolitics, pandemics, cyber-attacks, climate change, supply chains) can easily cascade down to transport systems and across regions, and vice versa.
14. We underline that there is a need to incorporate contingency planning into transport planning and policies and upgrade the design and operations of transport systems, including physical infrastructure, in order to become more shock-resistant and to recover – that is, enhanced flexibility, reliability, survivability, recoverability and reduced vulnerability. This requires horizon scanning, risk assessment, planning for, mitigating, and being able to respond to and recover from a large range of threats and hazards. We acknowledge the need for gap analysis and sharing lessons learned among G7 members.
15. In that context, we remain committed to exploring opportunities to enhance collaboration when it comes to strengthening the performance of our transportation systems and supply chains, including opportunities to mitigate and diversify risk. Mitigating and diversifying risk in transport systems and supply chains entails decreasing the exposure to risks through better understanding of the risk landscape and employing mitigations to reduce exposure, and through creating transportation systems that provide more than one option for travel in the event of a shock to the system. Tools for managing risk could include proactive communication and sharing of intelligence, mapping of risk exposure, identification of critical functions and infrastructure, products for which alternative options and suppliers would need to be explored, and designing a strategy that could make this all happen. G7 members commit to sharing best practices in this regard and promoting their implementation, including digital solutions. Sustainable, resilient transportation is a core priority of the G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII).

Manage uncertainty on disruptions

16. We note that transport policies can benefit from guidance on how uncertainties about the future (including those incorporated in climate models) can be translated into transport infrastructure planning, design and policies. We acknowledge that decision-making could benefit from tools for assessing the impacts from disruptions to transport systems and indicators to assess the shock-resistance of transport networks. The scope of traditional decision-making tools, such as cost-benefit analysis, could be widened to more generalised risks and opportunities analysis.
17. We note that diversification of trade and transport routes and methods will contribute to the shock-resistance of and mitigate the effects of a disruption, shifting from transport systems solely based on efficiency to transport systems that can effectively deal with uncertainty. In that respect,

we underline the importance of enhancing operational efficiency and economic attractiveness of various corridors, such as the Trans-Caspian Transport Corridor (Middle Corridor), the Lobito Corridor, and other economic corridors developed under the G7 PGII. The development of corridors requires the relevant transport infrastructure, but also the adequate conditions in terms of soft connectivity elements, which include ancillary services, favorable stakeholders and seamless cross-border regulatory frameworks. Connecting economic and transport functions along these corridors can help to generate value added for the territories that the corridors cross by contributing to sustainable economic development and regional integration. As these corridors continue to grow, they should be encouraged to do so in the most sustainable, lowest emitting means possible - encouraging the use of low carbon fuels and clean technologies - firmly cementing transport's role at the nexus of the environment and the economy.

[Sustainable Transport]

Mitigation

18. Climate change can contribute to more frequent and intense weather events, including floods, heatwaves, storms, and other extreme weather phenomena. It also contributes to chronic stresses such as drought, extreme heat and sea level rise. These stressors can damage and disrupt transport infrastructure, services, and users in a multitude of ways, causing significant safety and economic impacts. In order to mitigate the impact of climate change and to keep a limit of 1.5°C global temperature rise within reach, we reiterate our commitment of rapidly and significantly reducing greenhouse gas (GHG) emissions from all modes of transport, while also determining the optimal way to move people and goods through mode optimization. We underscore the importance of collaboration among G7 members to share information, best practices, and regulatory approaches as we deliver on these goals.
19. We favourably acknowledge the various actions taken by each country that has set 1.5°C-aligned targets for the transition to net-zero transport and introduced regulatory frameworks to accelerate the deployment of technologies to that end, including zero- and low-emission vehicles and renewable, zero- and low-carbon and carbon-neutral fuels, such as sustainable bio-fuels and e-fuels. We recognize that it is important that the transition be socially and economically just and affordable, efficient, outcome-based and technology-neutral. We also recognize the importance of investment in zero- and low-emission vehicle, charging and alternative fuel infrastructures and supply of sufficient and affordable renewable, and sustainable zero- and low-carbon fuels. We note the importance of continuing a constructive and positive interaction with private operators.
20. We reiterate the central role that innovation will need to play in decarbonizing the transportation sector to support an accessible, sustainable and green future while building more resilient, efficient and sustainable supply chains that utilize and promote clean technologies, and to promote clean mobility solutions.
21. We welcome the focus on mitigating emissions from the transport sector at the twenty-eighth session of the UN Climate Change Conference. We acknowledge the need for the transport sector to take action and contribute to the goal of limiting global temperature rise to 1.5°C, as recognized by the relevant UN bodies and agencies such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), International Maritime Organization (IMO), and United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), as well as national governments. We further acknowledge that the transport sector has accounted for the majority of oil use since decades, and that therefore the sector will play a critical

role in delivering on the global goal adopted by Parties in their 2023 global stocktake decision of transitioning away from fossil fuels in energy systems, so as to achieve net zero by 2050.

22. We commit to urgent global action through the ICAO to accelerate the global scale up on development and deployment of aviation cleaner energy sources, such as sustainable aviation fuels (SAF), consistent with the Long-Term Aspirational Goal (LTAG), in order to achieve net zero international aviation emissions by 2050 in cooperation with industry. We applaud the November 2023 adoption of the Global Framework for SAF, lower carbon aviation fuels (LCAF) and other Aviation Cleaner Energies, by which ICAO and its Member States strive to achieve a collective global aspirational Vision to reduce CO₂ emissions in international aviation by 5 per cent by 2030, compared to zero cleaner energy use. We will strive to promote the geographical distribution of SAF production across all regions. We also support ICAO's Finvest Hub, aimed at assisting developing states in accessing private investment capital to decarbonise international aviation. We recognize the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), being the globally agreed market-based measure for the reduction of carbon emissions in the international aviation sector, as an important measure to spur production of SAF and underscore the importance of broad participation in CORSIA by States around the world, especially major aviation States.
23. We welcome the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships, which established a clear goal of reaching net-zero GHG emissions from international shipping by or close to 2050. We commit to urgent global action through the IMO to accelerate the uptake of zero or near-zero GHG emission technologies, fuels and/or energy sources to represent at least 5%, striving for 10%, of the energy used by international shipping by 2030 in order to peak GHG emissions from international shipping as soon as possible and to reach net-zero GHG emissions by or close to, 2050, whilst pursuing efforts towards phasing them out as soon as possible to keep the 1.5°C temperature goal within reach. We commit to work toward the approval and adoption of the basket of mid-term measures in 2025, for these to come into force in 2027, as indicated in the timelines of the Strategy.
24. We support the IMO Maritime Safety Committee's efforts on the development and revision of the IMO safety regulations to remove barriers and gaps for the usage of sustainable zero or near-zero GHG emission technologies, fuels and/or energy sources and new technologies to address new safety risks for ships and port infrastructure, whilst keeping in mind the principle of technology neutrality. We welcome the steady progress in the discussions on the development of a basket of mid-term measures during the March 2024 session of IMO's Marine Environment Protection Committee, including an illustrative possible draft outline of a framework to address GHG emissions from international shipping.
25. We recall our 2023 pledge to support the establishment of green shipping corridors and now call to accelerate the implementation of green shipping corridors as part of public-private initiatives that support shipping and port decarbonisation, including by setting test beds for zero or near-zero GHG emission technologies, fuels and/or energy sources and developing the necessary supplies and underline the importance of investment to promote clean fuel production and supply along the corridors.
26. We welcome the recently adopted UNECE's Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport, which aims to set a medium- and long-term course towards net-zero GHG emissions from inland transport by 2050. We underline the importance of the UNECE's World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29). We intend to continue and strengthen the cooperative efforts in developing internationally harmonized safety and emissions regulations, and guidelines for vehicles, including automated, electrified and connected vehicles.

WP.29 also works cooperatively on issues related to decarbonization technologies, including safety and battery durability of electrified vehicles and safety of hydrogen fuel cell vehicles, and GHG emissions assessment over the entire vehicle life cycle.

27. Recalling the 2023 G7 Transport Ministerial Declaration, we reaffirm our commitment to a highly decarbonized road sector by 2030 and reiterate the importance to accelerate the reduction of emissions from road transport via a range of pathways, including accelerating the adoption of zero- and low-emission vehicles, the need to deploy supplies of sustainable alternative fuels, ensuring zero-emission transport infrastructure meets demand, and achieving operational improvements and technologies for transportation. We underline the relevance of enabling multi-modality and sustainable transport modes (public transport, railways, active modes) and smart growth through compact land uses. We highlight the critical role that transport will play in delivering clean energy commodities (fuels and technologies) that are essential to addressing emissions from other sectors of the economy.
28. We underscore the importance of collaboration among G7 members to share information, best practices, and regulatory approaches, with the goal to further reduce the environmental impact and increase the use of railways, and other mode optimization such as short sea shipping, as well as to increase the use of active modes of transports. Sustainable transport modes can be facilitated by a more integrated approach of transport policies with land-use policies in the urban context, and reconsideration of localization of economic activities.

Adaptation

29. We acknowledge the need to consider transport networks and infrastructure in adaptation planning to help build resilience to extreme weather events (e.g. drought at the Panama Canal reducing marine traffic and trade flows) and disasters, as well as account for mass movements of people and supply chain disruptions. Adaptation policies could benefit from a systems-approach, taking into account the strong interrelation of transport systems with their social and economic environment in order to make climate adaptation policies more effective.
30. We underline the importance of conducting regular assessments of vulnerability of transport systems (including rolling stock), physical infrastructure and transport services to climate risks, disasters and other risks, as well as the risks for transport users and transport workers. Such assessments can be aligned with the Blue Dot Network certification and the Finance to Accelerate the Sustainable Transition Infrastructure initiative (FAST-Infra) which require resiliency to climate change, disasters, and other risks, consistent with the G20 principles for Quality Infrastructure Investment (QII).
31. We underline the need for government and transport agencies to prepare for crises affecting the transport systems, in terms of contingency planning, preparation of legal and contractual frameworks, updating of transport standards, communication to transport users, allocation of financial resources, reservation of emergency funds, planning for redundancy in terms of equipment, energy and workforce, training and skills development.
32. We support the development of disaster recovery plans that take into account climate and other risks and the design of more shock-resistant infrastructure, e.g. in lower-risk areas or using resilient designs principles and materials, or with specific measures to mitigate the risks, for example related to spatial planning.

[Artificial intelligence and emerging technologies]

33. We note the significant potential for the application of artificial intelligence (AI) in all transport modes. The safe, secure, and trustworthy use of AI provides opportunities to improve safety, efficiency and equity of transportation, planning and operations, as well as more predictive infrastructure maintenance, and forecasting of climate hazards and impacts. The use of AI can help in digitalisation of transport systems, in electrification, in the development of automated transport vehicles, enhanced planning and optimization, optimised asset and traffic management, and decarbonisation of transport systems.
34. While still a nascent technology in the transport sector, we welcome the discussions on quantum computing in the G7 Industry, Technology, and Digital ministerial track and the G7 Science and Technology ministerial track. Quantum computing has the potential to improve the efficiency of transport systems, and deliver new ways to solve some of the most complex challenges faced by transport networks.
35. We acknowledge the potential risks of increased use of AI in transportation, such as in relation to labour, equity, safety, privacy and security of transport systems, including cybersecurity. In line with the G7 Industry, Technology and Digital Ministerial Meeting that took place in Verona and Trento, 14-15 March 2024, we are committed to achieving an appropriate balance between fostering innovation and the need for appropriate guardrails as we advance our collective efforts to promote safe, secure, and trustworthy AI in the transportation sector.
36. In this respect, we underline the important role for governments in the applications of AI in transportation. We welcome the recent United Nations General Assembly Resolution on “Seizing the Opportunities of Safe, Secure, and Trustworthy Artificial Intelligence Systems for Sustainable Development”, the OECD AI Principles and initial discussions and exchange about best practices underway at ITF and UNECE/WP29 on artificial intelligence and transport. We take note of international discussions on the governance of AI technologies, benefitting from the ongoing G7 work on AI. We commit to share best practices on the use of data in the transport sector, acknowledging that data is an important factor in AI applications in the transport sector.
37. We acknowledge the importance of involving the private sector in addressing the above-mentioned challenges of AI to improve our transport systems.

[Transport cybersecurity and strategic vulnerabilities]

38. We stress the importance of cybersecurity, considering that the number of malicious activities has grown considerably and that a cyberattack on ICT (Information and Communications Technology), Positioning, Navigation and Timing (PNT), and/or OT (Operational Technology) systems in the transportation sector could result in major impacts for both freight and passenger movements. As vehicle and infrastructure innovations continue to evolve, promising greater safety, efficiency, and reliability, we will work to ensure high standards for our supply chains, in accordance with the principles set out G7 Leaders’ Statement on Economic Resilience and Economic Security, May 20, 2023, to enable broad benefits and protect against risks.
39. Infrastructure and vehicle innovations, such as connected and automated vehicles, have shown benefits in providing new mobility services, and offer the potential to increase safety. They have the capability to collect large amounts of sensitive data on their drivers and passengers, use cameras and sensors to record detailed information on their surroundings, interact directly with critical infrastructure, and can be piloted or disabled remotely. As such, these technologies could

be subject to cyber-attacks and could be exploited by countries and other entities in ways that could undermine security, privacy and create systemic vulnerabilities. We will continue to work together in areas such as: information sharing on cybersecurity and other national security risks associated with connected and automated vehicles, addressing vulnerabilities, preventing the misuse of such technologies, as well as identifying and preventing policies and practices that intentionally create vulnerabilities.

40. We continue to have concerns about the systematic use of non-market policies and practices such as pervasive, opaque, and harmful industrial subsidies, market distortive practices of state-owned enterprises, and all forms of forced technology transfers, as well as other practices that undermine a level playing field and create strategic dependencies and systemic vulnerabilities, including in the auto sector.
41. We welcome the IMO guidelines on maritime cyber risk management which provide high-level recommendations on maritime cyber risk management to safeguard shipping from current and emerging cyber threats and vulnerabilities and include functional elements that support effective cyber risk management. We also welcome efforts to update and strengthen these guidelines. In this respect, we encourage IMO to explore the adoption of a framework that helps the enhancement of the cyber risk protection's measures in particular in the field of e-Navigation and Maritime Autonomous Surface Ship's operations. We welcome and support ICAO efforts on air transport and navigation cyber security in order to tackle cyber threats and vulnerabilities. We encourage ICAO to strengthen its efforts and to implement its strategies and policies at the global level.
42. We continue to promote the framework for responsible state behaviour in cyberspace affirmed by the UN General Assembly, including re-emphasizing that States not conduct or knowingly support cyber activity contrary to their obligations under international law that intentionally damages critical infrastructure or otherwise impairs the use and operation of critical infrastructure to provide services to the public, and to take appropriate measures to protect their critical infrastructure from cyber threats, including using trusted vendors for maritime infrastructure projects.

[Global crises and maritime connectivity]

43. We condemn in the strongest terms Russia's illegal war of aggression against Ukraine, and note with deep concern the obstacles it created to global transport caused by the aggression, the consequent disruptions to aviation connectivity and to maritime navigation in the Black Sea. They have exacerbated strains experienced globally and have been affecting all members of the international community, resulting in considerable disruptions to global supply chains, agricultural exports and manufacturing processes, and increased danger to seafarers.
44. In line with the G7 Transport Ministers' Declaration of 20 February 2024, we reiterate our strong condemnation of the attacks perpetrated by the Houthis against commercial vessels transiting the Red Sea, Gulf of Aden and the Bab-el-Mandeb Strait, including fatal attacks on the M/V TRUE CONFIDENCE and the M/V RUBYMAR, and we are concerned about the potential for future disruptions affecting shipping routes.
45. We also underline the importance of defending the freedom of navigation in the Red Sea and the Gulf of Aden. We call for the Houthis to immediately cease their attacks on shipping vessels, and to release the GALAXY LEADER and its crew, and commit to continue close cooperation to address global transport disruptions caused by the situation in the Red Sea. We further underscore the

importance of continuing to work with the IMO to enhance the safety and security of seafarers and vessels of all states through the Red Sea. We further call on Iran to refrain from providing support to the Houthis and from enabling such attacks.

46. We welcome the launch of the EU maritime operation “Aspides” and the continued efforts of the U.S.-led operation “Prosperity Guardian” to protect these crucial shipping lanes from Houthi attacks, because maritime security and navigational rights and freedoms are critical to the free movement of essential commodities to populations all over the world. This is in line with the UNSC Resolution 2722 (10/1/2024), which recalls that these rights and freedoms of navigation must be respected, and that Member States have, in accordance with international law, the right to react to these attacks.
47. We take note that due to the Houthi attacks and resulting disruption to Red Sea navigation, transport rates have significantly increased. We underscore the benefits of transparency for transport users to enhance coordination, understand the drivers of cost and rate increases, and to safeguard maritime corridors as the backbone of global supply chains. There could be further environmental impacts resulting from illegal attacks on ships navigating the Gulf of Aden and the Red Sea, and there remains the risk that further damage might be inflicted on undersea cable networks that serve global telecommunications connectivity.
48. We underline G7’s role in global coordination of policies and measures that ensure secure and resilient freight transport flows, also through the creation of a G7 Working Group on Transport Supply Chains.

[Global health threats]

49. We note the need to be prepared for a range of future health threat scenarios. We acknowledge the need to ensure protection of transport workers and to maintain the integrity of supply chains. We reiterate the G7’s “High-Level Principles for a Safe and Sustainable Resumption of International Travel” formulated in 2021, which include the principles of “fair treatment of transport personnel” and “futureproofing”, as being particularly relevant in this regard.
50. We underline the importance to continue to work together with the relevant International Organizations to develop and implement protocols on how to maintain mobility and connectivity in times of pandemics, as well as protection of transport workers and passengers, while preserving the integrity of supply chains. These objectives should be prioritised in the context of future negotiations at the multilateral level. We take note of the “Green Lanes – border crossing” principles advice issued by the European Commission in March 2020. We recognise that enhancing maritime connectivity is crucial to achieve more resilient and efficient supply chains in case of pandemics. We therefore appreciate that ILO could align the Maritime Labour Convention with current international efforts underway to adapt to the lessons from the COVID-19 pandemic. We also recognise that enhancing air connectivity is crucial to achieve more resilient and efficient supply chains, in response to pandemics, and transport of medical equipment, health products, including vaccines. Cooperation between ICAO, ILO and World Health Organisation (WHO) should be strengthened.
51. We strive for a better future and improved living and working conditions for transport workers, by designating them as essential workers. These workers improve the capabilities of transport nodes, such as ports and airports, to respond to rapid increases in demand, as demonstrated during the recovery phase of the COVID-19 pandemic. We commit to facilitate the transport of essential port workers and seafarers to their vessels, and to enable repatriation from their vessels and to ensure

their appropriate access to shore leave, urgent medical care and welfare facilities. Similarly, the movement of air crew, including repositioning crew, should not be unduly burdened by travel restrictions during pandemics.

52. We acknowledge the role that the transport sector might play in mitigating the potential causes of pandemics. In that respect, we underline the possible role of transport policy, e.g. via the design of transport subsidies and diffusion of good practices.

[Accessible and equitable transportation]

53. We underline the need to ensure barrier-free accessible and affordable transport for all, including for older persons and persons with reduced mobility, and those who have been historically underserved by transport systems and for whom transportation is a disproportionate cost burden. We also underscore the importance of coordinating urban development and transport policies. The transition to a carbon-neutral economy should be equitable and consider social implications.
54. We welcome the new G7 report on policies and measures on accessible and equitable transportation promoted by the Japanese Presidency and recommend sharing solutions and encouraging best practices within this area. We commit to continue to share information on challenges faced and policies developed by each G7 member, including further discussions on the issues stemming from the G7 officials meeting on barrier-free transport. We underline the importance of enhancing the safety and security of transport users and workers through the adoption of modern solutions and the exchange of best practices in this regard.
55. We also commit to contribute, where appropriate, to the G7 Ministerial Meeting on Inclusion and Disability, scheduled for 14-16 October 2024 in Umbria.

[The role of infrastructure]

56. The recent poly-crises have highlighted the strains on and fragility of infrastructure. Infrastructure investment is subject to increasing levels of complexity as it is being called upon to meet multiple objectives and to deliver multiple benefits both in the short and long term, in a context of increasing interconnectedness and interdependence.
57. Through the G7 PGII, we recognize the critical role of strategic investments in transportation infrastructure, including investments that increase the sustainability and resilience of all transport modes, to ensure reliability, efficiency and shock-resistance of transport systems.
58. We support the development of initiatives to attract private investment in transport infrastructure projects in order to bridge the funding gap between scarce public finance and modern infrastructure development needs.
59. New technologies and data science encompassing earth observation, remote sensing, big data, Internet-of-Things (IoT), cloud technologies and machine learning, are transforming how infrastructure is operated and maintained, which also underscores the importance of safeguarding data.
60. We support investment in sustainable, low-carbon infrastructure as a critical pathway toward a net zero emission future. Quality and resilient infrastructure are also the backbone of sustainable logistics, and they play a crucial role in supporting contingency planning and mitigation strategies in response to unanticipated shocks resulting from the disruptive effects of climate change.

61. We recognize port infrastructure as dynamic nodes in a complex international production and distribution network, promoting their economic role to develop local economies, and global logistics networks.
62. We acknowledge that resilient, properly funded, well maintained and optimally managed systems are essential to preserve infrastructure assets over their life-cycles, minimising loss and disruption, and securing the provision of safe, reliable and quality infrastructure services.

[G7 Working Group on Transport Supply Chains]

63. In the context of poly-crises and following the suggestion in the G7 Ise-Shima Mie declaration, we have decided to establish a G7 Working Group on Transport Supply Chains, with a special focus on disruptions to transport, to share best practices and explore areas of mutual cooperation to strengthen transport resilience, in line with the agreed upon Terms of Reference. In line with the G7 Leaders' Statement on Economic Resilience and Economic Security adopted under the Japanese Presidency, we recognise the importance of the role of resilient, secure, trustworthy, reliable, transparent, diverse and sustainable value chains to reduce risks, both to national and global economies. We underscore the need for developing policy guidance and toolkits to prepare for disruptions to transport systems, as well as identifying best policy practices for robustness, recovery, and horizon scanning to identify and mitigate risks.

[Engagement with low- and middle-income countries]

64. Investment in transport infrastructure is a driver of economic, social and sustainable development, but it can be hampered by budgetary constraints and indebtedness. We support the implementation of the G7 PGII and the EU's Global Gateway strategy. We take note of the benefit of infrastructure certification schemes, such as the Blue Dot Network initiative, and the FAST-Infra, which aim to advance high standards for quality infrastructure and mobilize increased private investment in low- and middle-income partner countries.
65. We underline the importance of creating key transportation infrastructure and the necessary enabling regulatory environment. We encourage the development of integrated and multimodal transport corridors to facilitate access to global markets for landlocked developing countries and Small Islands Developing States. We reiterate our strong support to promote efforts aimed at building and expanding resilient, transparent supply chains.
66. We support partner countries' efforts to address environmental challenges and reduce greenhouse gases (GHG) through the promotion of clean transportation as well as increasing the resilience of transport systems. We underline the importance of capacity building in this respect and welcome efforts to support key international initiatives such as ICAO's Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuels (ACT-SAF) and ACT-CORSIA programme and IMO's Maritime Technology Cooperation Centres (MTCC) Network programme.

[Conclusion]

67. We, the G7 Transport Ministers, reaffirm our commitment to show leadership and ambition, and to continue collaboration with relevant international partners and institution such as ICAO, IMO,

UNECE, and the International Transport Forum, as well as at UNFCCC-COP29. Canada is committed to building on the good work of Italy, Japan, and other presidencies as we look forward to 2025.

G7 交通大臣宣言(仮訳: 4月13日時点)

交通の未来～不確実な世界での連結性の確保

[前文]

1. 我々、G7 交通大臣は、2024 年 4 月 11 日から 13 日にかけて、イタリア・ミラノにおいて同国のマッテオ・サルヴィーニ インフラ交通大臣を議長として会合を開催し、交通の未来に関する取組について議論を行った。
2. 本会合は、2023 年 6 月 16 日から 18 日に三重県伊勢志摩において開催された G7 交通大臣会合を踏まえている。同会合では、アクセス可能で持続可能な、強靱で、効率的、包摂的かつ公平な交通システムと、透明性が高く多様で安定し、持続可能で信頼に足る確実なサプライチェーンの重要性を再確認し、あらゆる交通手段における安全性の確保が極めて重要な目標であることを改めて強調した。これらの目標はいずれも重要であり続ける。
3. 本会合は、複合危機の状況下において開催された。ロシアによる違法なウクライナ侵略、ホーシー派による紅海及びアデン湾を航行する商業船舶に対する攻撃、物価上昇への懸念の増大、気候変動やサイバーセキュリティ脅威を含むその他多くの危機が、交通に影響を与えている。
4. このように多数の危機が重なり合う状況において、交通システムの強靱性、耐衝撃性及び適応性を維持するための我々の取組の重要性が浮き彫りになっている。連結性は現代社会の基本的なニーズであり、自由市場民主主義における基本的な考え方の一つである。したがって、交通は各国内においても国際的にも、社会的移動性の推進要因の一つである。交通の連結性が向上すれば、労働市場の厚みが増し、技能・能力の需給の一致が可能になり、世界的な価値連鎖とそれに伴う経済的生産性が生まれる。
5. 我々は、経済協力開発機構（OECD）の国際交通フォーラム（ITF）、国際海運会議所（ICS）及びクルーズライン国際協会（CLIA）による本大臣会合への寄与を歓迎する。我々は、知識パートナーとしての ITF の取組に感謝の意を表す。
6. 我々は、研究拠点や民間部門の関係者間での実り多い議論の促進を目的として、議長国イタリアにより大臣会合の枠組み内で企画された 2 つのサイドイベントを歓迎する。

[ウクライナとの連帯と協調]

7. 我々は、ウクライナに対する揺るぎない支援を再確認し、ウクライナの主権、領土一体性、自由及び民主的な未来のためにたゆまぬ戦いを続けてきたウクライナの人々の勇気と強靱性に改めて敬意を表す。我々は、ウクライナの人々が彼らの戦いに勝利することを確実にし、包括的で公正かつ永続的平和の構築を支援するための取組を継続する。2月24日のG7首脳声明に沿って、我々はロシアの違法な侵略戦争を極めて断固とした言葉で非難する。
8. 早期復旧措置から始まるウクライナの復興は、引き続き主要な優先課題である。我々は、ウクライナ復興ドナー調整プラットフォームを通じてウクライナ当局、欧州の機関及び国際金融機関とともに、また、民間投資を活用することによって、引き続き取り組んでいく。我々は、同プラットフォームの拡大、ITF ウクライナ交通共通関心グループ (CIG4U) の設立及びウクライナに関する ITF ハイレベル協議 (2024年4月) を歓迎する。我々はまた、この分野における全ての二国間イニシアティブを歓迎する。日・ウクライナ経済復興推進会議の成功に続き、我々は、2024年にベルリン、2025年にローマで開催されるウクライナ復興会議に期待する。我々は、国境を越えた強靱なサプライチェーンを構築するため、欧州横断輸送ネットワーク (TEN-T) に沿って、国境を越えた関連インフラ、システム及び手続を含む国境を越えた連結性を強化すること、また、欧州で標準とされる鉄道の軌間を採用した鉄道の建設によって、ウクライナとモルドバ間の交通ネットワークを統合することへの支持を再確認する。
9. 我々は、ウクライナ黒海海上回廊や OECD ウクライナ・プログラム等、世界のサプライチェーンがロシアのウクライナに対する違法な侵略戦争にも動じず、強靱性を確かに保ち続けるための様々なイニシアティブを歓迎する。我々は、EU・ウクライナ連帯レーンイニシアティブが、ウクライナとモルドバを欧州交通圏に統合するためのベクトルとなり、EU 単一市場とグローバル・サプライチェーンへの恒久的なゲートウェイとなることを認識する。これらのイニシアティブは、世界の食料安全保障とウクライナ経済にとって不可欠である。我々は、黒海を横断する経済的かつ効率的な輸出回廊としてのウクライナ黒海海上回廊の重要性及び道路による貨物輸送に関する EU・ウクライナ間の協定の履行の重要性を強調する。我々は、黒海の機雷除去に関するイニシアティブ及び国際海事機関 (IMO) 総会決議 A.1183(33) に規定されたプロジェクトの支援を含む、サプライチェーンの確実かつ円滑な運用に役立つ更なる措置を歓迎する。
10. 2023年G7三重伊勢志摩交通大臣宣言を踏まえ、我々は、重大な環境リスクをもたらす、外洋上で船舶が横付けして積み荷を移し替える危険を伴う「瀬取り」による石油輸送等、「闇の船団 (ダークフリート)」あるいは「影の船団 (シャドーフリート)」による海事セクターでの違法操業を阻止することを掲げる行動に対する支持を再確認する。我々は、この問題に対処する手段として、2023年12月に採択された IMO 決議 A.1192(33) を活用することを目指す。我々は、沿岸国、旗国、港湾国、その他関連する関係者に対し、この決議による勧告を実施し、海事セクターにおける「闇の船団」または「影の船団」の違法操業を阻止するよう要請する。
11. 我々は、G7及びオーストラリア、ニュージーランドから成る「価格上限連合 (Price Cap Coalition)」が合意した、海上輸送経路によるロシア産原油及び石油製品に石油価格上限措置を適用することの重要性を強調する。石油価格上限を適用することの意図は、世界の石油流通を保ち、エネルギー安全保障を守る一方で、ロシアの対ウクライナ侵略戦争の戦費に割り当てられる可能性がある、ロシア経済の収入源を抑制する

ことである。G7 は、石油流通に携わる事業者に対し、石油価格上限に違反していないことを確認するためのデューデリジェンスを実施し、石油価格上限に違反している、あるいは制裁回避行為に関与している疑いのある船舶を報告するよう求める。

12. 我々は、ウクライナがロシアの違法な侵略戦争の影響から迅速な復興を果たすために、破壊された交通システムが復旧・再建される重要性を強調する。そのため、我々は、「より良い復興」という原則に従い、ウクライナにおける持続可能でスマートかつ安全な物流システムの復旧・再建を目指した継続的な取組に全面的にコミットする。ウクライナのインフラと物流システムは、ウクライナ経済と国民福祉の命運を左右するばかりでなく、国際物流の連結性を回復させ、世界貿易とサプライチェーンが恩恵を受けるためにも極めて重要である。

[強靱かつ耐衝撃性に優れた交通]

13. 我々は、交通部門が直面しつつある複合危機の状況に留意する。こうした状況は世界のサプライチェーンの信頼性、効率性、強靱性、セキュリティに影響を及ぼしつつある。この新たな現実は、交通システム内、交通システム間、交通システムと異なるタイプのシステム間の相互接続が進んだ結果、影響がより深刻化する懸念をもたらしている。こうした相互接続が進んだことは、一つのシステムにおける（エネルギー、地政学、パンデミック、サイバー攻撃、気候変動、サプライチェーン等に関連する）混乱が、複数の交通システムや地域間にまたがり容易に連鎖しうること、またその逆も同様であることを意味する。
14. 我々は、交通計画及び政策に緊急時対応計画も網羅することを強調する。当該計画は、物理的インフラを含む交通システムの設計と運用に際しては、より耐衝撃性を備え、回復力に富む、すなわち、柔軟性、信頼性、存続性、回復可能性を高め、脆弱性を低減できるように、アップグレードし続ける必要がある。そのためには、ホライズン・スキニング、リスク評価、計画及び緩和策の策定力を拡充し、様々な脅威や危険への対応策及び復旧策を備えることが必要となる。我々は、G7 各国がギャップ分析を実施し、学んだ教訓を共有する必要があると認識する。
15. こうした観点から、我々は引き続き、リスクを軽減し分散化する機会を含め、交通システムとサプライチェーンのパフォーマンスを改善するために、更に協調する機会を探求することに尽力する。交通システムとサプライチェーンにおけるリスクの軽減と分散化は、リスクの状況をよりよく把握し、リスクを軽減するための手段を選択することで、リスクへのエクスポージャーを減らすこと、また、システムに衝撃が生じた場合に、移動のための複数の選択肢を提供する交通システムを構築することを意味する。リスクを管理するためのツールとしては、プロアクティブなコミュニケーションと情報の共有、リスク・エクスポージャーのマッピング、重要な機能やインフラの特定、代替オプションやサプライヤーを検討する必要がある製品の特定及びこれら全てを実現する戦略の構築等が考えられる。G7 各国は、この点に関してベストプラクティスを共有し、デジタルソリューションを含むその実施を促進することに尽力する。持続可能で強靱な交通は、G7 におけるグローバル・インフラ投資パートナーシップ (PGII) の中核的優先事項である。

混乱から生じる不確実性を管理する

16. 我々は、交通政策が、（気候モデルに組み込まれたものを含む）将来に関する不確実性をどのように交通インフラの計画、設計、政策に反映させることができるかについての指針から恩恵を得られるよう留意する。我々は、意思決定が、交通システムの混乱による影響を評価するツールや、交通ネットワークの耐衝撃性を評価するための指標から恩恵を受ける可能性があることを認識する。費用便益分析のような従来の意思決定ツールの範囲を、より一般化されたリスクと機会の分析にまで広げられることが考えられる。
17. 我々は、貿易や物流ルート及び物流手法の多様化は、効率性のみに基づく交通システムから、不確実性に効果的に対処できる交通システムへとシフトすることで、混乱に対する耐衝撃性の確保に寄与し、その影響を和らげることができることに留意する。この点において、我々は、カスピ海横断国際輸送回廊（中央回廊）、ロビト回廊、その他 G7 PGII の下で開発された経済回廊等、様々な回廊の運営効率と経済的魅力を高めることの重要性を強調する。回廊の開発には、関連する物流インフラだけでなく、付帯サービス、ふさわしい関係者、シームレスな国境を越えた規制の枠組みを含む、ソフト面の結びつきを担う要素に関しても適切な条件が求められる。これらの回廊に沿って経済及び交通機能を結びつけることは、持続可能な経済開発と地域統合に寄与することで、回廊が通る地域に付加価値を生み出すことにつながる。これらの回廊が拡充し続けるにつれ、環境と経済の結びつきにおける交通の役割を確固たるものにし、低炭素燃料とクリーン技術の使用を奨励することで、最も持続可能で排出量が可能な限り少ない手段で拡充し続けることが促されるべきである。

[持続可能な交通]

緩和

18. 気候変動は、洪水、熱波、暴風雨等の極端な気象現象を含め、頻発する異常気象を引き起こす可能性がある。また、干ばつや猛暑、海面上昇等の慢性的なストレスの原因にもなっている。こうしたストレス要因は、交通インフラ、サービス、利用者に様々な形で損害を与え、混乱させるため、安全や経済に重大な影響を及ぼす可能性がある。気候変動の影響を緩和し、世界の平均気温の上昇を 1.5 °C に抑えるため、あらゆる交通手段から排出される温室効果ガス（GHG）を迅速かつ大幅に削減することの重要性を認識するとともに、交通手段の最適化によって人とモノの移動に最適な方法を決定するという約束を改めて表明する。こうした目標達成を目指すにあたり、我々は、情報、ベストプラクティス、規制に対する取組を共有するため、G7 各国間で協力することの重要性を強調する。
19. 我々は、1.5°C 目標に沿った排出ゼロ交通への移行目標を設定し、ゼロまたは低排出ガス車、バイオ燃料や e-fuel を含むカーボンニュートラルな電源等の再生可能なゼロ炭素燃料や低炭素燃料を含め、目標達成のための技術展開を推進する規制の枠組みを導入した各国の取組を好意的に評価する。我々は、ネット・ゼロへの移行は、社会的・経済的に公正であり、安価で、効率性に優れ、成果に基づき、テクノロジー・ニュートラルであることが重要であると認識する。我々はまた、ゼロエミッション車や低排出ガス車、充電や代替燃料インフラ、再生可能で持続可能なゼロ炭素燃料や低炭素燃

料の安価かつ十分な供給への投資の重要性も認識する。我々は、民間事業者との建設的で積極的な意見交換を継続することの重要性についても留意する。

20. クリーンテクノロジーを推進するより強靱かつ効率的で持続可能なサプライチェーンを構築する一方で、アクセス可能、持続可能で、環境にやさしい将来を支えるため、交通部門の脱炭素化においてイノベーションが果たすべき中心的な役割を再確認し、クリーンなモビリティ・ソリューションを促進する。
21. 国連気候変動枠組条約第 28 回締約国会議 (UNFCCC-COP 28) における交通部門からの排出量削減に重点を置いた取組を、我々は歓迎する。国際民間航空機関 (ICAO)、IMO、国際連合欧州経済委員会 (UNECE) 等の国連の関連機関や各国政府が認識しているように、世界の平均気温の上昇を 1.5 °C に抑えるという目標を達成するには、交通部門が行動し、協力する必要があると我々は考える。さらに、交通部門が数十年にわたって石油使用の大部分を占めており、そのため、この部門が 2023 年のグローバル・ストックテイクにおいて締約国が採択した、エネルギーシステムの化石燃料からの脱却という世界的な目標を達成し、2050 年までにネット・ゼロの目標を達成する上で重要な役割を果たすことを我々は認識する。
22. 我々は、2050 年までに ネット・ゼロ炭素排出量の国際航空を目指す野心的な長期目標 (LTAG) に合致する、持続可能な航空燃料 (SAF) 等のクリーンな航空エネルギー源の開発・導入の世界的なスケールアップを加速させるため、ICAO を通じたグローバルな緊急行動にコミットする。我々は、2023 年 11 月、SAF、低炭素化石燃料 (LCAF)、航空分野におけるクリーンエネルギーに関する世界的枠組みが採択されたことを支持する。これにより、ICAO とその加盟国は、2030 年までに国際航空における CO₂ 排出量を 5%削減する (クリーンエネルギー使用ゼロと比較した場合) という野心的なビジョン達成に向けて努力する。SAF 生産のあらゆる地域への地理的分散の推進に注力していく。また、発展途上国における国際航空分野の脱炭素化に向けた民間投資資本へのアクセスを可能にする、ICAO の Finvest Hub の支援も行っている。我々は、国際航空部門における炭素排出削減に向けて世界的に合意された市場ベースの措置である CORSIA (国際民間航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキーム) は、SAF の生産を促進するための重要な手段であると認識し、世界中の国、特に主要航空国による CORSIA への参加の重要性を強調する。
23. 我々は、2050 年までに (もしくは 2050 年に近い時期)、国際海運からの温室効果ガス排出量を実質ゼロに達成するという明確な目標を確立した、船舶からの GHG 排出削減に関する 2023 年の IMO 戦略を歓迎する。我々は、2030 年までに国際海運で使用するエネルギーの少なくとも 5% (理想は 10%) を GHG 排出ゼロ、またはニアゼロ技術、燃料及び/またはエネルギー源に移行させるため、IMO を通じたグローバルな緊急行動にコミットする。具体的には、国際海運からの GHG 排出を可能な限り早い時期にピークアウトさせ、2050 年までに、もしくは 2050 年頃に、GHG 排出ネット・ゼロを実現する一方で、1.5°C 目標を達成できるよう、可能な限り早く、GHG ガス排出量を段階的に削減する努力を続ける。戦略タイムラインに示すように、我々は、2027 年に発効するための中期対策を、2025 年までに策定及び採択に向けて取り組む。
24. 我々は、技術的中立性の原則を念頭に置きつつ、船舶や港湾インフラの新たな安全リスクに対処するため、持続可能な GHG 排出ゼロ、またはニアゼロ技術、燃料及び/またはエネルギー源、あるいは新技術の利用に対する障壁や格差を取り除くための IMO 安全規制の策定・改正に関する IMO 海上安全委員会の取組を支持する。我々は、2024 年 3 月の IMO 海洋環境保護委員会のミーティングにおいて、国際海運からの温室効果が

- ス（GHG）排出削減に向けた枠組みの実例的な概要案を含め、中期的措置の策定に関する議論が着実に進展していることを歓迎する。
25. 我々は、グリーン海運回廊の設立を支援するという 2023 年の約束を想起し、GHG 排出ゼロ、またはニアゼロ排出技術、燃料及び／またはエネルギー源のテストベッドの設置や必要物資の開発等、海運と港湾の脱炭素化を支援する官民連携イニシアティブの一環としてグリーン海運回廊の導入推進を呼びかけ、回廊に沿ったクリーン燃料の生産と供給を促進するための投資の重要性を強調する。
 26. 我々は、先頃、UNECE で採択された「内陸輸送による温室効果ガス排出削減戦略」を歓迎する。この戦略は、2050 年までに内陸輸送による温室効果ガス排出量をネット・ゼロにすることを目指し、中長期的な方向性を打ち出したものである。我々は、UNECE の自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）の重要性を強調する。我々は、自動運転車、電動車、コネクテッドカーを含め、国際的に調和した安全規制や排出ガス規制、自動車に関するガイドラインの策定における協力的な取組を継続・強化する。WP. 29 はまた、電動車のバッテリー耐久性や安全性、水素燃料電池自動車の安全性、自動車のライフサイクルにおける GHG 排出量評価等、脱炭素技術に関する問題についても協力して取り組んでいる。
 27. 2023 年の G7 伊勢志摩交通大臣宣言を想起し、我々は、2030 年までに高度に脱炭素化された道路部門を実現するという約束を再確認し、ゼロ、または低排出ガスの導入加速、持続可能な代替燃料の供給体制の必要性、需要を満たすゼロエミッションの交通インフラの確立、交通の運用改善と技術向上を含め、様々な方法による道路交通の排出ガス削減の重要性を強調する。我々は、マルチモダリティと持続可能な交通モード（公共交通機関、鉄道及びアクティブモビリティ）とコンパクトな土地利用によるスマートな成長の関連性を強調する。我々は、経済の他の部門からの排出に対処するために不可欠なクリーンエネルギー商品（燃料と技術）を提供する上で輸送が果たす重要な役割を認識する。
 28. 我々は、環境負荷の低減、鉄道利用の増加、短距離海運等の交通手段の最適化、更に積極的な交通手段の利用増加を目指す上で、情報、ベストプラクティス、規制に対する取組を共有するため、G7 各国間で協力することの重要性を強調する。持続可能な交通手段は、交通政策と都市における土地利用政策に統合的に取組、経済活動の地域化（ローカライズ）を再考することによって、促進することができる。

適応

29. 我々は、人の大規模な移動やサプライチェーンの混乱を考慮するだけでなく、異常気象（例えば、パナマ運河の干ばつによる海上輸送や世界貿易への影響）や災害に対する強靱性の構築を支援するため、適応計画において輸送ネットワークやインフラを考慮する必要性を認識する。交通システムと社会経済環境の強力な相互関係を考慮したシステムアプローチを活用することで、気候適応政策の効果を高めることができる。
30. 我々は、交通システム（鉄道車両を含む）、物理的インフラ及び交通サービスの気候リスク、災害、その他のリスクに対する脆弱性と同時に、交通利用者及び交通関連事業者のリスクに関する定期的な評価が重要であることを強調する。こうした評価は、気候変動や災害、その他のリスクに対する強靱性を求めるブルー・ドット・ネットワーク認証や FAST-Infra（Finance to Accelerate the Sustainable Transition Infrastructure initiative）と連動し、G20 の質の高いインフラ投資（QII）の原則に一致する必要がある。

31. 我々は、緊急対策、法律や契約の枠組みの作成、交通標準の更新、交通利用者に対する広報、資金の割り当て、非常用予備金の留保、設備、エネルギー、人材の重複解消計画、トレーニングやスキル開発において、政府と交通機関が交通システムに影響を及ぼす危機に備える必要性を強調する。
32. 我々は、リスクの低いエリア、または強靱な設計の原則と材料を使用する、あるいは空間計画等に関連したリスクを軽減する手段を使用する等、気候等のリスクを考慮した災害復旧計画の策定や衝撃耐性の高いインフラの設計を支援する。

[AI（人工知能）と新興テクノロジー]

33. 我々は、AI（人工知能）には、あらゆる交通手段に応用できる大きな可能性があることと注目する。高い安全性、セキュリティ、信頼性に考慮して AI を使用することで、交通、計画、運用の安全性、効率性、公平性を向上させるだけでなく、予測可能なインフラを整備し、気候変動による危険性や影響の予測精度を高めることができる。AI の活用は、交通システムのデジタル化、電動化、自動運転車両の開発、計画の調整と最適化、最適な資産・交通の管理、交通システムの脱炭素化等に役立つ。
34. 交通部門ではまだ初期段階であるが、我々は、G7 産業・技術・デジタル大臣会合及び G7 科学技術コミュニケにおける量子コンピューティングに関する議論を歓迎する。量子コンピューティングには、交通システムの効率を向上させ、輸送ネットワークが直面する複雑な課題を新しい方法で解決する可能性がある。
35. 我々は、労働、公平性、安全性、プライバシー、サイバーセキュリティを含む交通システムのセキュリティ等、交通における AI 利用の増加に伴う潜在的なリスクを認識する。2024 年 3 月 14 日から 15 日にヴェローナとトレントで開催された G7 産業・技術・デジタル大臣会合と連動して、我々は、交通部門における安全性、セキュリティ、信頼性の高い AI 推進に共同で取り組むにあたり、イノベーションの育成と適切なガードレールの必要性との適切なバランスを達成することにコミットする。
36. 我々は、交通部門での AI の応用において政府が果たす役割の重要性を強調する。我々は、「持続可能な開発を目指す高い安全性、セキュリティ、信頼性に考慮した人工知能システムの機会の活用」に関する国際連合総会決議、OECD AI 原則、人工知能と交通に関する ITF と UNECE/WP29 で進められているベストプラクティスに関する初期の議論と意見交換を歓迎する。我々は、AI に関する G7 の継続的な作業を活かしつつ、AI 技術のガバナンスに関する国際的な議論に注目する。我々は、交通部門の AI アプリケーションにおいてデータが重要な要素であることを認識し、交通部門におけるデータ活用に関するベストプラクティスの共有にコミットする。
37. 我々は、交通システムの改善を図る上で、先述した AI の課題への対処において、民間部門を関与させることの重要性を認識する。

[交通のサイバーセキュリティと戦略的脆弱性]

38. 我々は、サイバーセキュリティの重要性を強調する。これは悪意ある行為事例数が大幅に増加していること、また、交通部門の ICT（情報通信技術）、PNT（ポジショニング・ナビゲーション・タイミング）、OT（運用技術）システムに対するサイバー攻撃が、貨物及び旅客の移動の両方に大きな影響をもたらす可能性があることを考察する

ためである。車両及びインフラのイノベーションが進化し続け、より高い安全性、効率及び信頼性が確実視される中、我々は、2023年5月20日の「経済的強靱性及び経済安全保障に関するG7首脳声明」に定められた原則に沿い、サプライチェーンに高い基準が設けられることを確認することで、広範な便益を得られること及びリスクから守られるよう努める。

39. コネクテッドカーや自動運転車等に関連するインフラ及び車両のイノベーションが進むことは、新たなモビリティサービスを提供する上で恩恵をもたらし、安全性を高める可能性を提供する。これらの車両は、運転手や同乗者の機密データを大量に収集し、カメラやセンサーを使って周囲の詳細な情報を記録し、重要インフラと直接交信し、遠隔操作で操縦・無効化することができる。そのため、これらの技術はサイバー攻撃の対象となる懸念があり、セキュリティやプライバシーが損なわれ、潜在的なシステム上の脆弱性を生じさせる手法で、国家やその他の団体によって悪用される可能性もある。我々は、コネクテッドカーや自動運転車に関連するサイバーセキュリティやその他の国家安全保障上のリスクに関する情報を共有し、脆弱性に対処するために行動し、そのような技術の悪用を阻止するとともに、意図的に脆弱性を作り出す政策や慣行を洗い出し、防止するために、引き続き協調していく。
40. 我々は、広範で不透明かつ有害な産業補助金、国有企業による市場歪曲的措置、あらゆる形態の強制的技術移転等の非市場的政策及び慣行の組織的利用や、公平な競争条件を損ない、戦略的に依存を強いる関係を結ばせ、自動車業界を含むシステミックな脆弱性を生じさせるその他の慣行について、引き続き懸念を抱いている。
41. 我々は、現在及び将来のサイバー脅威及び脆弱性から海運を守るための海上サイバーリスク管理に関するハイレベルの勧告を提供し、効果的なサイバーリスク管理を支援する機能的要素を含む、海事サイバーリスク管理に関するIMOガイドラインを歓迎する。また、これらのガイドラインを最新化し、強化する取組を歓迎する。この点で、我々は、IMOが、特にe-Navigation及び海上自律航行船舶(Maritime Autonomous Surface Ships/MASS)の運航分野におけるサイバーリスク保全措置強化に資する枠組みの採用を検討することを奨励する。さらに我々は、サイバー脅威と脆弱性に対処するため、航空輸送と航空管制のサイバーセキュリティに関するICAOの取組を歓迎し、支持する。我々は、ICAOが自身の取組を強化し、その戦略と政策を世界レベルで展開することも促す。
42. 我々は、国連総会により確認されたサイバー空間における国家の責任ある行動の枠組みを推進し続ける。これには、国家が国際法の下での義務に反して、故意に重要インフラに損害を与えたり、公衆にサービスを提供するための重要インフラの利用や運用を損なうようなサイバー活動を行ったり、当該活動を意図的に支援したりしないよう、また、海上インフラ・プロジェクトに信頼できるベンダーを選定することも含め、重要インフラをサイバー脅威から防護するための適切な措置を施すことを繰り返し強調することが含まれる。

[グローバル危機と海上連結性]

43. 我々は、ロシアのウクライナに対する違法な侵略戦争を最も強い言葉で非難し、侵略によって引き起こされた世界的な交通への障害及びその結果引き起こされた航空連結性への障害、そして黒海における海上航行への障害に深い懸念をもって留意する。これらの混乱は、世界的に緊張を高まらせ、国際社会の全ての人々に影響を及ぼしてお

- り、その結果、世界のサプライチェーン、農産物の輸出、製造工程に多大な混乱を生じさせており、船員に対する危険も深刻化させている。
44. 2024年2月20日のG7交通大臣宣言に則り、我々は、M/V TRUE CONFIDENCE号及びM/V RUBYMAR号への犠牲者を伴う攻撃も含め、紅海、アデン湾及びバブ・エル・マンデブ海峡を通過する商業船舶に対するホーシー派による攻撃を改めて強く非難するとともに、航路に影響を与える今後の混乱の可能性を強く懸念する。
 45. 我々はまた、紅海、アデン湾における航行の自由を守ることの重要性を強調する。我々は、ホーシー派に対し、船舶に対するいわれのない攻撃を直ちに中止し、ギャラクシー・リーダー号及びその乗組員を解放するよう求めると共に、紅海の情勢によって引き起こされる世界的な交通の混乱に対処するため、緊密な協力を継続することにコミットする。我々は更に、紅海を航行する全ての国々の船員と船舶の安全とセキュリティを強化するため、IMOと引き続き連携することの重要性を強調する。さらに、イランに対し、ホーシー派への支援を自制するよう、また、ホーシー派の一連の攻撃に加担しないよう要請する。
 46. 我々は、ホーシー派の攻撃からこれらの重要な航路を守るためのEUの「アスピデス」海洋作戦の開始及び米国が主導する「繁栄の守護者」作戦の継続的な取組を歓迎する。これらは国連安保理決議第2722号（2024年1月10日）に沿ったものであり、同決議で想起されたように、これらの権利と航行の自由は尊重されなければならない。加盟国は国際法に従い、これらの攻撃から自国の船舶を防衛する権利を有する。
 47. 我々は、ホーシー派の攻撃及びそれに伴う紅海における航行の混乱により、物流費が大幅に上昇していることに留意する。我々は、物流利用者が更に協調し、コストと料金の上昇要因を理解し、世界のサプライチェーンのバックボーンとして海上回廊を防衛する際の透明性を確保する利点を強調する。アデン湾や紅海を航行する船舶に対する違法な攻撃により、更に環境に影響が及ぶ可能性があり、世界的な通信接続を担う海底ケーブルネットワークに更なる被害が及ぶリスクも残っている。
 48. 我々は、交通サプライチェーンの強化に向けたG7ワーキンググループの設立を通じて、G7が果たす世界的な協調を伴う安全かつ強靱な物流ルートを確保するための政策及び措置を展開することを強調する

[世界の健康に対する脅威]

49. 我々は、将来の様々な健康上の脅威シナリオに備える必要性に留意する。我々は、物流業務に携わる人々を確実に保護し、サプライチェーンの完全性を維持する必要性を認識する。我々は、2021年に策定されたG7の「国際的な往来の安全で持続可能な再開のためのハイレベル原則」を再確認する。この原則には、「交通の維持に必要な乗組員の公平な取扱い」及び「将来における有効性」の原則が含まれており、この点で特に関連性があると考えられる。
50. 我々は、サプライチェーンの完全性を維持しつつ、パンデミック時のモビリティと連結性を維持する方法、ならびに交通業務従事者と旅客の保護に関するプロトコルを策定し、実施するために、関連国際機関と引き続き協力することの重要性を強調する。これらの目標は、多国間レベルにおける今後の交渉において優先されるべきである。我々は、欧州委員会が2020年3月に策定した「EUグリーンレーン-国境越え」原則の勧告に留意する。さらに我々は、パンデミックに備え、より強靱で効率的なサプライチェーンを実現するためには、海上連結性の強化が極めて重要であることを認識する。

したがって、我々は、国際労働機関（ILO）が海上労働条約を、新型コロナウイルス感染症の感染拡大がもたらした教訓に適応するために現在国際的に実施されている取組との整合を可能にしたことを評価する。我々はまた、パンデミックへの対応や医療機器、ワクチンを含む保健製品の流通において、より強靱で効率的なサプライチェーンを実現するためには、航空連結性の拡充が極めて重要であることを認識する。ICAO、ILO、世界保健機関（WHO）間の協調をより促進すべきである。

51. 我々は、交通業務従事者をエッセンシャルワーカーとして指定することにより、交通業務従事者のより良い未来と生活及び労働条件の改善にコミットする。これらの交通業務従事者は、新型コロナウイルス感染症拡大期における鎮静段階で実証されたように、港湾や空港等の交通結節点の急激な需要回復期における対応力を獲得する上で重要な役割を果たす。我々は、エッセンシャルワーカーである港湾労働者や船員が船舶への交通手段を円滑に確保できること及び船舶からの本国帰還を可能にし、上陸許可、緊急医療、福祉施設への適切なアクセスを確保することに尽力する。同様に、パンデミック時の渡航制限によって、配置転換を含む航空機乗務員の移動に過度な負担がかかることがあってはならない。
52. 我々は、パンデミックの潜在的な影響を和らげる上で、交通部門が果たしうる役割を認識する。我々は、例えば、交通補助金の制度設計やベストプラクティスの普及等を通じて、交通政策が果たしうる役割を強調する。

[アクセス可能で公平な交通]

53. 我々は、高齢者や移動に困難を抱える人々、歴史的に交通システムのサービスが十分に受けられておらず交通費が過大な負担となっている人々を含む、全ての人々にとってバリアフリーでアクセスしやすく手頃な交通手段を確保する必要性を強調する。我々はまた、都市開発と交通政策を連携させることの重要性を強調する。カーボンニュートラル経済への移行は公平であるべきであり、社会的影響を考慮すべきである。
54. 我々は、議長国を務めた日本が推進したアクセスしやすく公平な交通に関する政策に関する G7 報告書を歓迎し、この分野における解決策を共有し、ベストプラクティスを奨励することを勧告する。我々は、交通機関のバリアフリーに関する G7 実務者会合が取り上げた課題についての更なる議論を含め、引き続き各 G7 各国が直面する課題や政策について情報共有することにコミットする。我々は、最新のソリューションの導入やベストプラクティスの共有を通じて、交通利用者及び従事者の安全とセキュリティを強化することの重要性を強調する。
55. 我々はまた、必要に応じて、2024 年 10 月 14 日から 16 日にイタリア・ウンブリアで開催予定の包摂と障害 G7 大臣会合に貢献することにコミットする。

[インフラの役割]

56. 最近の複合危機は、インフラの抱えるひずみと脆弱性を浮き彫りにした。相互接続性と相互依存性が高まる中で、インフラ投資は、複数の目的を達成し、短期的にも長期的にも複数の便益をもたらすことが求められており、複雑さを増している。

57. G7 PGII を通じて、我々は、交通システムの信頼性、効率性、耐衝撃性を確保するため、全ての交通手段の持続可能性と強靭性を高める投資を含む、交通インフラへの戦略的投資の重要な役割を認識する。
58. 我々は、不足する公的財源と近代的なインフラ開発ニーズとの間の資金ギャップを埋めるため、交通インフラ・プロジェクトへ民間投資を呼び込むイニシアティブの構築を支持する。
59. 地球観測、リモートセンシング、ビッグデータ、モノのインターネット（IoT）、クラウド技術、機械学習を包含する新技術とデータサイエンスは、インフラの運用と保守整備の態様を変革しつつあり、データを保護することの重要性も明確に示している。
60. 我々は、ネット・ゼロ排出の未来に向けた重要な道筋として、持続可能な低炭素インフラへの投資を支持する。また、高品質かつ強靭性を確保したインフラは、持続可能な物流の根幹となり、気候変動の破壊的影響から生じる予期せぬ衝撃に対応する緊急時対策と緩和戦略を支援する上で、極めて重要な役割を果たす。
61. 我々は、港湾インフラを、複雑な国際的生産及び物流ネットワークにおけるダイナミックな交通結節点として認識し、地域経済とグローバルな物流ネットワークを発展させるための経済的役割を促進する。
62. 我々は、ライフサイクルを全うするようインフラ資産を持続させ、損失と混乱を最小限に抑え、安全で信頼できる質の高いインフラサービスを提供し続けるためには、強靭性が確保され、適切な資金調達と十分な維持管理及び当該管理を最適化するシステムが不可欠であることを認識する。

[交通サプライチェーンに関する G7 ワーキンググループ]

63. 複合危機という観点において、また、G7 三重・伊勢志摩交通大臣宣言における提言に従い、我々は、交通の混乱に特に焦点を当てた、「交通サプライチェーンに関する G7 ワーキンググループ」を設置し、合意された枠組み（Terms of Reference）に沿って、交通の強靭性を強化するためのベストプラクティスを共有し、相互協力する分野を探求することを決定した。議長国日本の下で採択された「経済的強靭性及び経済安全保障に関する G7 首脳声明」に則り、我々は、国内経済及び世界経済の双方にとってのリスクを軽減するために、強靭で、安全で、信頼性が高く、透明性があり、多様で、持続可能なバリューチェーンが果たす役割の重要性を強調する。我々は、交通システムの混乱に備えるための政策ガイダンスやツールキットを開発する必要性を明確に示すとともに、リスクを特定し軽減するための堅牢性、復旧、ホライズン・スキャニングに関するベスト・ポリシー・プラクティスを特定する必要性を強調する。

[低中所得国との関与]

64. 交通インフラへの投資は経済的、社会的及び持続可能な開発の推進要因であるが、予算上の制約や債務により妨げられる場合がある。我々は、G7 PGII 及び EU の「グローバル・ゲートウェイ」戦略の実施を支持する。我々は、質の高いインフラのための高い基準を促進し、中低所得のパートナー諸国における民間投資を拡大することを目的とした、ブルー・ドット・ネットワークイニシアティブや FAST-Infra といったインフラ認証制度の利点に注目している。

65. 我々は、主要な交通インフラと必要かつ実効性のある規制環境を創出することの重要性を強調する。また、内陸の開発途上国や小島嶼開発途上国のグローバル市場へのアクセスを促進するため、多様な交通手段が統合された交通回廊の開発を奨励する。我々は、強靱で透明性の高いサプライチェーンの構築と拡大を目指す取組の推進を強く支持することを改めて強調する。
66. 我々は、環境上の課題に対処し、クリーンな交通の促進に加え、交通システムの強靱性の強化を通じて温室効果ガス（GHG）を削減するためのパートナー諸国の取組を支持する。我々は、この点に関する能力構築の重要性を強調し、ICAO による SAF に関する支援・能力構築・訓練（ACT-SAF）及び ACT-CORSIA プログラムや IMO による海事技術協力センター（MTCC）ネットワークプログラム等の重要な国際的イニシアティブを支援する取組を歓迎する。

[結語]

67. 我々、G7 交通大臣は、リーダーシップと野心を示し、また、ICAO、IMO、UNECE、国際交通フォーラム、UNFCCC-COP29 等の関連する国際パートナーや機関との協力を継続するというコミットメントを再確認する。2025 年に期待し、カナダはイタリア、日本及びその他の議長国の成果を継承することにコミットする。