



Bridging the gap

Pathways for transport in the post 2012 process

gtz

VEOLIA
TRANSPORT

UITP

TRL

Bridging the Gap: ポスト 2012 年における交通セクターの道筋

国連候変動会議への主要メッセージ

交通セクターは世界的に見て温暖化ガス（GHG）の 13%、エネルギー関連の二酸化炭素排出量に絞ればその 23% の排出源となっています。2050 年までに、2000 年比で交通セクターからの排出量は 120% に達すると、OECD/ITF（経済協力開発機構/国際交通フォーラム）では予測しています。交通セクターでの対処無くして、産業化以前の水準と比較し、摂氏 2 度の地上気温上昇内に抑えることは不可能であるのが事実です。

交通セクターにおける排出削減の政策には、(a) 適切な都市・土地利用計画による**交通量の抑制** (b) 公共交通・徒歩・自転車等の**低炭素モードへのシフト** (c) 動力機関・車両設計・燃料改善等による**環境効率の改善**の三点が主に挙げられます。多くの研究結果を総合すると、交通セクターにおける持続可能な発展と大規模な GHG（地球温暖化ガス）減少を成し遂げることは大いに可能であることが証明されています。下記メッセージは、「Bridging the Gap」イニシアチブ¹の 10 の指針に基づいた、気候変動国際交渉プロセスへの提案です。

	主要メッセージ	論理的根拠
緩和	1. 排出量緩和努力の一環として、 交通セクターの重要性を明記 、同セクターからの排出量削減責任を求めること。	京都議定書の資金メカニズムは、交通部門に関しては 不成功に終わった （交通部門における CDM/クリーン開発メカニズムのプロジェクトは、合計 1,700 件のうち 2 件のみ）。交通からの世界的排出量は、他のどの部門よりも目立って増加し続け、時期を待たず今、対処しなければならない。
	2. NAMA（国内の適切な緩和行動）の記帳録には、 部門別の活動を明記 すること。各国は、交通を含むセクター別の戦略を創り上げ、副次的便益を認識しつつ個別の政策を総括することで、NAMA の設計をすすめること。	NAMA をセクターごとにより具体的に示すことで、途上国間での知識の共有や各国特有の政策展開に拍車をかけることが出来る。例えば、戦略的・持続可能な交通計画における経験は、多数の国・都市に存在しており、これらからの知識を共有する協力関係が必要である。
適応	3. 気候変動への適応における 交通インフラおよび都市設計の重要性 を認識すること。	世界人口の 45% が海岸沿いあるいは河川近辺に居住しており、同地域における交通インフラと住居は気候変動に 大変脆弱 なものとなっている。途上国は、交通システムの貧弱性を査定し、気候変動に適応させることが重要となる。
技術（移転）	4. 効率的な交通の重要性を見極め、低価格なテクノロジーによる ネットワークやシステムレベルでの改良 を。自家用車に焦点を絞ることなく、旅客情報システム、道路・都市通行料制度、電子チケット、公共交通優先の制度などを整備すること。	自家用車よりむしろネットワークやシステムレベルでの変化 が、低炭素交通を実現化する上で重要となる。効率的で持続可能な交通システムについての技術や知識へのアクセスを（知的所有権等の問題を乗り越えることで）高め、現地の状況に合ったものとする必要がある。
	5. 教育機関、政策実施機関、専門家ネットワークを含め、持続可能な交通に関する 能力強化 を国・地方レベルで遂行すること。	交通部門における持続可能な発展は、 政策の有効な組み合わせ と効率的・統合されたシステムの設計を必要としている。これは計画、評価、査定能力における大規模な投資を必要とする。
財政的支援	6. 持続可能な交通システムや政策設計に必要な財政的資源を確保するため、 将来的な気候基金に交通に関する特別枠を定める こと。	持続可能な交通システム構築には、適切かつ予測可能な、 前もった投資 用の金融源が必要となる。7 年という短い約束期間のため、現在のところ、炭素市場からこうした資金は調達不可能である。緩和活動の限界費用の詳細な計算の必要性が、資金供給に弊害をもたらさないように、注意しなければならない。
	7. ノーブルズターゲット を基とした セクター別クレジット化制度 を構築すること。国、地方、都市レベルで政策決定者が総合的政策を展開できるよう、柔軟性のあるメカニズムとすること。	プロジェクトのレベルに基づいた CDM（クリーン開発メカニズム）は、交通のように政策主導な部門で実行することは困難である。セクター別クレジット化制度は、交通における緩和活動を評価する 方法論の開発 を促進し、効率的な総合的政策設定を可能としえる。BAU と追加性の計算法は、今後取り組む必要のある難題である。

¹ ポズナンの COP14（縮約国会議 14）以来、GTZ（ドイツ技術協力公社）、TRL（英国交通研究所）、Veolia Transport 及び UITP（国際公共交通連合）は、交通部門と気候変動交渉の間のギャップを埋めるべく、「bridging the gap」の名の下共に活動してまいりました。気候変動交渉の各過程に関連し、一連のワークショップ、サイド・イベント、政策提言書の執筆等を通じ、新たな気候変動協定により交通部門における活動が促進され、特に発展途上国において持続可能なソリューションが提供されることを目指しています。詳しい情報はこちらをご覧ください：<http://www.transport2012.org>