

令和5年6月20日
総合政策局国際政策課

G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合の結果について

- ・国土交通省は、令和5年6月16日（金）から18日（日）まで、「G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合」を三重県志摩市で開催しました。
- ・会合では、「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」というテーマの下、議論を行い、G7 交通大臣宣言を採択しました。

1. 日 程 : 令和5年6月16日（金）～18日（日）

2. 場 所 : 三重県志摩市

3. 議 題 : イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現

4. 参加国・招待国・国際機関等 :

（G7）

- ・日本： 齊藤鉄夫国土交通大臣（議長）
- ・カナダ： オマール・アルガブラ運輸大臣
- ・フランス： フィリップ・セトン駐日仏大使
- ・ドイツ： クレーメンス・ゲッツェ駐日独大使
- ・イタリア： エドアルド・リクシインフラ・交通副大臣
- ・英国： マーク・ハーパー運輸大臣
- ・米国： ピート・ブティジェッジ運輸長官
- ・EU： アディーナ・ヴァレアン欧州委員会運輸担当委員

（招待国）

- ・ウクライナ： オレクサンドル・クブラコフ復興担当副首相兼地方自治体・国土・インフラ発展相（ウクライナに関する特別セッションのみ参加）

（国際機関等）

- ・国際交通フォーラム（ITF）： キム・ヨンテ事務局長（官民セッションのみ参加）
- ・世界経済フォーラム（WEF）第四次産業革命日本センター 山室芳剛センター長（官民セッションのみ参加）

日程および概要の詳細は別紙のとおり。

<問い合わせ先>

総合政策局国際政策課

（会合について）古木、木村

電話：03-5253-8312（直通）

（内線 25715、25907）

（バイ会談について）下川、中本

電話：03-5253-8312（直通）

（内線 25753、25921）

○本会合の結果概要：

- ・「イノベーションによる誰もがアクセス可能な交通の実現」については、あらゆる人々が公平で安全かつ円滑な移動を確保することが G7 各国の共通の課題である中、各国における課題や関連施策を共有するとともに、地域における公共交通のあり方や、イノベーションや交通インフラ投資が果たす役割等について議論を行いました。
- ・「イノベーションによる持続可能な交通の実現」については、パリ協定の目標を踏まえ、交通部門における温室効果ガスの排出削減に取り組む必要があり、また、近年の頻発化・激甚化している災害を踏まえ、気候変動への対応や、交通インフラ及びサービスにおける強靱性の確保に向け取り組む必要がある中、各国における課題や関連施策を共有するとともに、イノベーションや交通インフラ投資が果たす役割、国際機関との協働等について議論を行いました。
- ・会合での議論を踏まえ、G7 交通大臣宣言を採択しました。
(別添：概要、英文、仮訳)

○バイ会談：

齊藤大臣は、G7 交通大臣会合に出席した以下の G7 各国の交通大臣等とバイ会談等を行い、交通分野の脱炭素化に向けた取組みや、各国のインフラプロジェクトにおける協力などについて意見交換を行い、建設的な協力関係を深めていくことを確認いたしました。

また、ウクライナのクブラコフ地方自治体・国土・インフラ発展相とも会談を行い、我が国の災害からの復興の経験を活用しながら、ウクライナの交通インフラをより強靱かつ持続可能な形で復興させるため、我が国はどのような支援を行うことができるかという点について、意見交換を行いました。

- (1) オマール・アルガブラ カナダ運輸大臣 (15 日 (木))
- (2) キム・ヨンテ ITF 事務局長 (15 日 (木))
- (3) マーク・ハーパー 英国運輸大臣 (16 日 (金))
- (4) ピート・ブティジェッジ 米国運輸長官 (16 日 (金))
- (5) アディーナ・ヴァレアン EU 運輸担当欧州委員 (16 日 (金))
- (6) オレクサンドル・クブラコフ ウクライナ復興担当副首相兼地方自治体・国土・インフラ発展相 (18 日 (日))

【写真】

歓迎レセプション



オープニングセッション



フォトセッション



官民セッション



セッション1・2



ウクライナに関する特別セッション



エクスカーショ



エクスカーショ



議長国記者会見



こども記者会見



日カナダ バイ会談



ITF 表敬



日英 バイ会談



日米 バイ会談



日 EU バイ会談



日ウクライナ バイ会談



G7三重・伊勢志摩交通大臣会合

会合概要

- 日程:
2023年6月16日(金)～18日(日)
 - 開催地: 三重県志摩市
 - 会場: 志摩観光ホテル
 - 参加国: 日本・フランス・米国・英国・ドイツ・イタリア・カナダ・EU
 - 招待国: ウクライナ
- ※ G7各国等とバイ会談を実施。



テーマ

『イノベーションを通じた、誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現』

【誰もがアクセス可能な交通】

- ◆ 過疎地を含む地域における、持続可能な形での移動・輸送手段の確保の重要性や、年齢、障がい、性別等を問わず公平で安全かつ円滑な移動の確保の重要性を確認。その実現に向けた政策のイノベーションや民間の技術開発等の後押しのための政府の役割等について議論。

【持続可能な交通】

- ◆ パリ協定の定める1.5℃目標の達成に向け、交通部門からの温室効果ガスの排出削減に向けた国際社会の連携の重要性や取組みの方向性を確認。目標達成に向け、イノベーションの導入・普及、政府の役割等について議論。

我が国の交通イノベーション等の発信

- 会合の機会を活用し、会合テーマに即した我が国のイノベーションや魅力をG7含む世界に発信。
- 地元と連携した取組み等により、開催地含む我が国の魅力を発信し、地域振興につなげる。

官民セッション

WHILL(電動車椅子)と日本郵船(ゼロエミッション船)が登壇し、取組みを発表。

展示

会場内ブースにて、交通に関する先端技術(例:リニア、水素燃料船)を発信、紹介。

デモンストレーション

人型ロボットの鉄道重機(JR西)、燃料電池バス(トヨタ)、ゲートレス生体認証(NEC)等、実演。

観光

エクスカーション、JNTOによる発信、地元食材や伝統工芸品の活用(レセプション等)。

G7交通大臣宣言のポイント

総括

今回の交通大臣会合で初めて、「地域における移動手段の確保」、「バリアフリー化の推進」、「交通分野の脱炭素」を主要テーマとして取り上げ、G7として共に取り組むための方向性及び方策について議論。G7の交通部門が共通して直面する社会的課題の解決において、誰もがアクセス可能で持続可能な交通の確保の重要性を確認し、イノベーションや連携が不可欠な要素であることを認識。加えて、ウクライナの復興についても初めて議論し、ウクライナへの連帯・支援及びロシアへの非難を表明。G7のFOIPに対する支持も確認。

主な成果

<誰もがアクセス可能な交通の実現>

- G7各国が定める目標に従った、交通におけるバリアフリー化の推進・実施の重要性を確認。
- 「心のバリアフリー」も含めたバリアフリーの推進に向け、G7政策対話として実務者会合の開催に合意。
- 地方を含む地域の移動手段確保の重要性を認識し、G7各国の政策集の編纂に合意。

<持続可能な交通の実現>

- 交通の脱炭素及び、交通インフラが強靱かつ気候変動に適應することの必要性について認識を共有。
- 航空：2050年までのCO2排出ネットゼロ目標の履行。より環境負荷の小さい持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進への協働。脱炭素技術の研究開発等の協働、途上国支援。
- 海運・港湾：IMOでの、「2050年までにGHG排出ゼロ」の目標及び中間目標の設定の支持。目標達成に向けて、GHG排出削減に係る規制及びゼロエミッション船導入に係るインセンティブを含む中期対策の採択に向けた取組の促進。グリーン海運回廊の設立支援、港湾の脱炭素化の推進支援。
- 陸上交通・鉄道：2050年までに道路部門でネットゼロ排出を達成する目標への支持、2030年までの高度に脱炭素化された道路部門へのコミット。ライフサイクルCO2排出量の評価手法確立などWP.29での取組を強化。エネルギー効率の良い鉄道システムの導入促進。

<ウクライナの復興>

- ウクライナとの強靱な物流ルートの確保に向けた国際協力の重要性を認識。
- ウクライナの持続可能な交通インフラの復興及び、連結性を強化する強靱なサプライチェーンの構築への支援を確認。
- 海上における不正・危険な運航の是正をIMOを通じて進めることを確認。
- グローバルな交通サプライチェーンの強化に向けたワーキンググループの設立の検討に合意。

G7 Transport Ministerial Declaration

[Preamble]

1. We, the G7 Transport Ministers, held a meeting in Ise-shima, Mie on June 16-18, 2023, to discuss and exchange approaches and joint responses to common challenges in the transportation sector, during which we reaffirmed the importance of accessible, sustainable, resilient, efficient, and equitable transportation systems and supply chains and recognized that new and innovative approaches and greater collaboration are essential elements in meeting these goals. Overarching all of these topics, we reiterated our preeminent goal of ensuring safety across all modes of transportation.
2. Transportation systems and supply chain infrastructure are fundamental to supporting sustainable economic growth, prosperity and employment, and contribute to social well-being by providing access to economic opportunities and essential services. They also promote mobility and connect people, cultures and ideas.
3. However, recently, the transportation systems and the supply chains which rely on them have been disrupted by external shocks such as the COVID-19 pandemic and Russia's war of aggression against Ukraine, and by changes in socio-economic circumstances such as aging populations and climate change, all of which have undermined the potential benefits that transportation brings.
4. Despite progress on recovering from the disruptions caused by the COVID-19 pandemic, Russia's war of aggression against Ukraine continues to exact a human toll and presents serious challenges to international connectivity, global transportation, supply chains, food security, and the lives and livelihoods of those who depend on them. The global transportation systems and supply chains will become fully functional again only when peace has been achieved. We, the G7 Transport Ministers, express our solidarity and support for Ukraine and condemn in the strongest possible terms Russia's unjustifiable and unprovoked war of aggression.

5. We strongly oppose any unilateral attempts to change the peacefully established status of territories by force or coercion anywhere in the world. We recall the G7 Hiroshima Leaders' Communiqué where leaders expressed their determination to support a free and open Indo-Pacific.
6. Barriers to transportation faced by people living in rural areas, older persons, persons with disabilities, low-income households, indigenous peoples, those in the most vulnerable situations, and other disadvantaged groups pose major obstacles to achieving multimodal accessibility and affordability for all people. We believe that gender equity and equality are imperative to strengthening economies and nations. In order to achieve this, it is important to enable access for women in all their diversity to safe and affordable transportation, establish pathways to access training and career opportunities, and support the inclusion and retention of women in the sector, and promote progress in transport careers, including leadership positions. We seek to increase public awareness about the illicit use of transportation systems for human trafficking, which disproportionately affects women and girls.
7. We also recognize that human-induced climate change is accelerating, posing grave risks to our nations' transportation infrastructure, and that urgent action is needed to reduce transportation emissions on a trajectory consistent with net-zero emissions by 2050, as well as to safeguard the sector against the impacts of a changing climate.
8. We recognize that in order for transportation systems and supply chains to overcome these challenges, we need to work to increase accessibility, sustainability, resiliency, affordability, availability, and safety as rapidly as possible, while giving due consideration to protection of transport users. We believe further leveraging innovation is an essential element needed to bolster and facilitate our efforts. We resolve to promote innovative transportation and supply chain policies, and to implement technologies, including digital technology, through enhanced collaboration partnerships between the public and private sector with appropriate support from governments. We also recognize that delivering accessible, quality, sustainable, and resilient infrastructure both within the G7 and globally through initiatives such as the Partnership for Global Infrastructure Investment and supporting workforce development to help ensure there are sufficiently trained workers ready to meet the demands of these new investments will help address these challenges. Through this, we will lead the way to increasing sustainable and inclusive economic growth.

[Solidarity and cooperation for Ukraine]

9. We strongly condemn any attempt by Russia to undermine the freedom of navigation for Ukrainian operators in the Black Sea and recognize the importance of international cooperation to ensure that global supply chains remain resilient and undeterred by Russia's war of aggression against Ukraine. This cooperation includes the EU-Ukraine Solidarity Lanes, which allows Ukraine to import and export vital goods, the Black Sea Grain Initiative, which allows Ukraine to export agricultural goods such as food and fertilizers, as well as alternative sustainable transport connections between Asia and Europe bypassing Russia, including the Middle Corridor and Central Trans-Caspian Network supported through the Partnership for Global Infrastructure and Investment.

10. We recognize Russia's war of aggression against Ukraine has severely damaged transport infrastructure, resulting in major disruptions to international connectivity and global supply chains, which consequently has impacted goods and components relevant to the transport system. We, the G7 Transport Ministers, therefore reaffirm our intent to support the restoration of sustainable transport infrastructure within Ukraine in close coordination with the Multi-agency Donor Coordination Platform for Ukraine, and in enhancing cross-border connectivity to build resilient supply chains beyond its borders, in line with the Trans-European Transport Network. We remain committed to our nations sharing information regarding supply chain risks and supporting each other in implementing mitigation and contingency measures to strengthen supply chain resilience. The disruption to global supply chains triggered by the Russia's war of aggression against Ukraine made us acknowledge once again the importance of global supply chain resilience. To this end, we will consider the establishment of a G7 Transport Working Group on Transportation Supply Chains to share best practices and explore areas of mutual cooperation to strengthen transportation resiliency.

11. We recognize there are environmental and financial risks posed by irregular shipping practices, especially increased ship-to-ship transfers of crude oil in the open ocean involving oil tankers that have turned off satellite transponders or used other methods of obfuscation (i.e. location tampering, course deviations, etc.), as well as increased reliance on unproven insurance providers and use of outdated ships with substandard maintenance. These actions increase the risks of collisions and pollution from oil spills and threaten the integrity of the global marine regulatory regime.

12. We, the G7 Transport Ministers, support efforts at the International Maritime Organization (IMO) to raise awareness of the need to address these risks, including by enforcing greater transparency on ship ownership, flag state, and insurance arrangements. We call upon flag states and service providers of the vessels engaging in these irregular shipping practices to ensure their ships, shipowners and operators adhere to measures which lawfully prohibit or regulate ship-to-ship transfers, and that such vessels adhere to the spirit of the safety requirements in IMO conventions and practice safe shipping standards to minimize the risk of oil pollution.

[Accessible and Equitable Transportation]

13. We recognize the importance and economic and social value of increasing the provision of accessible transportation for persons with reduced mobility, such as older persons and persons with disabilities. Based on that recognition, we confirm the importance of promoting and implementing safe and barrier-free access in the transportation sector based on the concept of universal design, grounded on the goals that each G7 member set.
14. While making the built environment and vehicles barrier-free is important, we also confirm that the concept of barrier-free can include intangible perspectives, such as attitudinal, information, communication and other less tangible barriers that can make transport inaccessible for various persons, including older persons and persons with disabilities. We also confirm the importance of being actively aware that non-disabled persons will tend not to consider the barriers that they may be putting in place. To that end, promoting mutual understanding among all persons will help addressing these barriers. We intend to promote barrier-free transport, including addressing intangible perspectives, through sharing information on policies, challenges and best practices. For this purpose, we decide to hold an officials meeting composed of G7 members.
15. We recognize the barriers that a lack of accessibility to safe transportation can pose, particularly for underserved, disadvantaged and those in the most vulnerable situations. Based on that recognition, we confirm the importance of continuing to advance availability of affordable, fair and equitable transportation services, taking into account the needs of all groups of transport users.
16. We recognize the importance of providing more efficient, sustainable, affordable, equitable, accessible and convenient methods of mobility by utilizing every option available,

including through technological advancements, provision of new mobility services and automated and connected road transport designed and developed with accessibility considerations, and implementation of sustainable urban development policy in collaboration with various stakeholders, in order to improve seamless, door-to-door access to all people in all regions, especially outside economic centers including rural areas where the population is decreasing. Based on this recognition, we decide to compile a report on policies and measures in each G7 member to share solutions and encourage best practices.

17. Innovation in the transportation sector is an opportunity to provide new, safe, convenient, accessible and affordable transportation services that will enable greater economic opportunities, particularly for marginalized or vulnerable groups, including but not limited to older persons, LGBTQIA+ people, women, low-income households, persons with disabilities and people living in rural areas. In order to ensure accessibility to transportation through innovation, we will continue sharing information on the status of policies, challenges, opportunities and best practices among the G7 members.

[Sustainable Transportation]

General

18. We share recognition that the transportation sector accounts for approximately one-quarter of global energy-related CO₂ emissions and these emissions are expected to continue to grow if left unchecked, due to increasing global population, and increasing demand for mobility and just in time delivery of goods. In order to keep a limit of 1.5°C global temperature rise within reach, it is necessary to rapidly and significantly reduce greenhouse gas (GHG) emissions from all sectors, including the transportation sector, through the facilitation of sustainable behaviours and deployment of clean technologies in partnership with relevant actors across the economy.
19. We recognize the importance of driving down GHG emissions from all modes of transportation, while also determining the optimal way to move people and goods through mode optimization.
20. We recognize 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 and efficient supply chains that utilize and promote clean technologies, and to promote mobility solutions with a low environmental footprint. In this context, we are

committed to exploring opportunities to enhance collaboration when it comes to strengthening the performance of our transportation systems and supply chains, including opportunities to de-risk and diversify, particularly through sharing best practices in innovation among the G7 members and promoting their implementation, including digital solutions. We also recognize that it is important that the net zero transition be outcome-based and technology neutral.

21. We recognize that infrastructure and transport services must also be adapted to climate change and made resilient to an increased intensity and frequency of extreme climate events. We confirm the importance of international cooperation and sharing best practices regarding adaptation to climate change, both for estimating the impacts of climate change on accessible transport infrastructure and services and for evaluating (including from an economic point of view) and prioritizing adaptation actions. We confirm the importance of enabling synergies between adaptation and mitigation of climate change, by avoiding maladaptation and emphasizing nature-based solutions.
22. We recognize that in addition to reducing GHG emissions, we face other major challenges in the context of sustainable transport such as reducing land use, improving air quality and reducing noise pollution, and addressing impacts on biodiversity.

Air transportation

23. We recognize the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) as the only globally agreed market-based measure for the reduction of carbon emissions in international aviation, and we affirm our nations' commitment to implement CORSIA. The G7 members strongly believe that robust implementation and advancement of the environmental ambition of CORSIA together with the whole basket of measures will spur innovation in the sector and provide a key element moving toward the decarbonization of international aviation.
24. We welcome the adoption of the Long-Term Global Aspirational Goal (LTAG) for international aviation of "net-zero carbon emissions by 2050", in support of the Paris Agreement temperature goal, as adopted at the 41st Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO), ahead of other transportation sectors. We acknowledge that adoption of the LTAG is a historical outcome and recognize the role that the 26th meeting of the Conference of the Parties of the UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC-COP 26) Declaration of the International Aviation Climate Ambition Coalition,

to which all G7 members are signatories, played in forming the basis for the LTAG. We are committed to facilitating global implementation of the LTAG.

25. We recognize the importance of collaborating on the research, development and deployment of zero emission and lower carbon technologies and policies for aviation and take necessary actions in providing the capacity building and assistance to advance decarbonization for other nations including developing countries. We intend to work together to increase the availability of sustainable aviation fuels (SAF) that, compared to a petroleum-based jet fuel baseline, eliminate a majority of life cycle greenhouse gas emissions and also meet strong sustainability criteria such as those adopted by ICAO. We will strive to improve the efficiency of operations including air traffic management, and incorporate new technologies into aircraft and equipment, as a means of achieving net-zero carbon emissions by 2050. Efforts must also focus on decarbonization of the entire aviation sector, including airport operations.
26. Further, we will support the adoption of an ambitious global framework on SAF at the upcoming ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuel (CAAF/3), consistent with ICAO's climate goals.

Maritime transportation

27. We reaffirm our commitment to strengthen global efforts to achieve GHG life cycle zero emissions from international shipping by 2050 at the latest. We commit to support this target and the introduction of ambitious and feasible intermediate targets for 2030 and 2040 for the revised IMO Greenhouse Gas Reduction Strategy during the upcoming IMO's 80th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC80), in line with efforts to limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels.
28. We recognize the importance of promoting innovations such as the development of zero-emission ships and associated infrastructure and the establishment of energy supply chains to achieve these GHG reduction targets. We commit to work for the development and adoption of mid-term measures by 2025 to achieve these targets, consisting of regulatory signals for the timely reduction of GHG fuel intensity and incentives for first movers to accelerate the transformation of shipping such as the introduction of zero-emission ships in the early stage, while recognizing the importance of a just and equitable transition that leaves no one behind.

29. Recognizing the necessity to ensure the safety of zero- and near zero-emission ships, we commit to promote IMO's work, by its relevant committees, for the development of safety requirements for ships using new technologies and fuels and the development of training and competency requirements for seafarers to operate these ships. We also recognize the necessity of sharing knowledge and experience of zero- and near zero-emission fuel bunkering among relevant stakeholders.
30. We recognize that green shipping corridors can help speed up the development, testing and use of scalable zero- and near zero-emission fuels and technologies, and the investments for infrastructure for the shipping and port industry. As part of our multilateral cooperation, we pledge to support the establishment of at least 14 green shipping corridors involving G7 members by the middle of this decade. We also pledge to support the establishment of additional green shipping corridors worldwide in order to promote the reduction of GHG emissions on a life cycle basis through the uptake of zero- and near zero-emission ships and fuels and the development of decarbonized ports.
31. Moreover, we recognize the importance of port decarbonization in establishing green shipping corridors. We recognize that common and concrete efforts such as zero- and near zero-emission fuels bunkering, zero- and near zero-emission cargo handling equipment, digitalization of the ship-to-shore exchanging information process and onshore power supply contribute to the establishment of green shipping corridors. We commit to support the efforts by ports and other stakeholders in working together on port decarbonization.

Land transportation

32. We commit to a highly decarbonized road sector by 2030. We welcome the G7 Hiroshima Leaders' Communiqué and the 2023 G7 Climate, Energy and Environment Ministers' Communiqué, including the statement of "Noting that the global vehicle stock is over 15 times more than the new sales vehicles, we recognize the critical importance of swiftly and substantially reducing GHG emissions from the global fleet. We recognize the range of pathways that G7- and beyond-G7 members are adopting to approach this goal. We are committed to the goal of achieving net-zero emissions in the road sector by 2050, and underline that a transition over the coming decade to infrastructure and a vehicle fleet that supports zero emissions transport (e.g., zero emission vehicles (ZEV) and associated infrastructure, and sustainable carbon-neutral fuels) is critical. While we are pursuing various pathways to achieve this transition, each of us is committed to pursuing policies and investments to ensure that our efforts to decarbonize our vehicle fleet are in line with

trajectories required for keeping a limit of 1.5°C temperature rise within reach and are consistent with environmental and climate integrity. In this context, we highlight the various actions that each of us is taking to decarbonize our vehicle fleet, including such domestic policies that are designed to achieve 100 percent or the overwhelming penetration of sales of light duty vehicles (LDVs) as ZEV by 2035 and beyond; to achieve 100 percent electrified vehicles in new passenger car sales by 2035; to promote associated infrastructure and sustainable carbon-neutral fuels including sustainable bio- and synthetic fuels. We note the opportunities that these policies offer to contribute to a highly decarbonized road sector, including progressing towards a share of over 50 percent of zero emission LDVs sold globally by 2030. Noting the findings of Energy Technology Perspective 2023 by IEA on effectively reduced emissions through holistic policies since 2000 we note the opportunity to collectively reduce by at least 50 percent, CO₂ emissions from G7 vehicle stock by 2035 or earlier relative to the level in 2000 as a halfway point to achieving net zero and to track the progress on our efforts and emission reductions from vehicle stock as well as the penetration of ZEVs, charging infrastructure, and sustainable carbon neutral fuels on a yearly basis.”

33. We recognize the importance of assessing GHG emissions from the road sector across its entire life cycle, including raw material extraction, vehicle manufacturing, use and disposal or recycling, in order to realize a highly decarbonized road sector.
34. We recognize that the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)'s World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) plays an important role in promoting safety and advancing technological innovation through development of internationally harmonized technical regulations, standards and guidelines for automated and connected vehicles, air pollution and decarbonization technologies in the road sector, such as safety and battery durability of electrified vehicles, safety of hydrogen fuel cell vehicles, and GHG emissions assessment over the entire vehicle life cycle. We intend to continue and strengthen our efforts in WP.29 to promote safe, transparent, and science based technical regulations, standards and guidelines.
35. We recognize that railway is an environmentally friendly mode of transport. We recognize the importance of promoting the uptake of railway technology which causes no direct emissions, and is energy-efficient, and the development of a performant railway system, including the enhancement of the interoperability and efficiency of railway that contributes to improved environmental performance of the transport system. We also recognize 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 rail.

36. We recognize the role that a shift towards more energy efficient modes of transportation, including maritime, railway, public transport, shared mobility, walking and cycling, contributes to reducing GHG emissions and air pollution across the entire transportation sector.

[Conclusion]

37. We, the G7 Transport Ministers, reaffirm our commitment to continued collaboration with relevant international partners and institution such as ICAO, IMO, UNECE's WP.29 and International Transport Forum, as well as at UNFCCC-COP28. We warmly welcome the intention of forthcoming Italian Presidency of the G7 to convene a Transport Ministers' Meeting in 2024.

(仮訳)

G7 交通大臣宣言

[前文]

1. 我々、G7 交通大臣は、2023 年 6 月 16 日から 18 日にかけて、三重県伊勢志摩において会合を開催し、交通部門における共通課題への取組みと共同の対応について検討・議論を行った。その際、アクセス可能で持続可能な、強靱で、効率的かつ公平な交通システムとサプライチェーンの重要性を再確認し、また、新しく革新的な取組み及び一層の協働が、これらの目標の実現に不可欠な要素であることを認識した。我々は、これら全てのトピックを包括して、あらゆる交通手段において安全を確保することが極めて重要な目標であることを改めて強調した。
2. 交通システムとサプライチェーンにおけるインフラは、持続可能な経済成長や繁栄、雇用を支える基礎であり、経済的機会と必要不可欠なサービスへのアクセスを提供し社会的福祉に資するものである。また、移動性を向上させ、人、文化及びアイデアを結びつけるものである。
3. しかし、近年、世界中での新型コロナウイルス感染症の感染拡大及びロシアによるウクライナ侵略のような外的ショックや、高齢化や気候変動のような社会経済情勢の変化によって、交通システムとそれに依存するサプライチェーンは乱されており、交通のもたらず潜在的便益が損なわれてきている。
4. 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による混乱からの回復は進展している一方、ロシアによるウクライナ侵略は人的被害をもたらし続けており、国際的な連結性や、世界の交通、サプライチェーン、食料安全保障、そしてそれらに依存する人々の命と生活に対して深刻な課題を突き付けている。世界の交通システムとサプライチェーンが再び完全に機能するようになるのは、平和が実現された時のみである。我々 G7 交通大臣は、ウクライナとの連帯と支援を表明し、ロシアによる不当でいわれのない侵略を可能な限り最も強い言葉で非難する。
5. 我々は、世界のいかなる場所においても、力又は威圧により、平穩に確立された領土の状況を変更しようとする一方的な試みに強く反対する。我々は、自由で開かれたインド太平洋を支持する決意を表明した G7 広島首脳コミュニケを想起する。
6. 地方に暮らす人々、高齢者、障がい者、低所得世帯、先住民族、最も脆弱な立場にある人々、その他不利な立場に置かれた人々が直面している交通への障壁は、あらゆる人が多様な交通手段へのアクセス可能性を獲得することと、それらを手頃な価格で手

に入れることへの大きな障害となっている。我々は、経済と国家の強化のためには、ジェンダーの公平性と平等性が不可欠であると考え。これを達成するためには、あらゆる多様な女性が、安全で手頃な価格の交通にアクセスできるようにすることや、研修や就業の機会への道筋を立てること、この分野において女性が包含され留まることを支援すること、指導的立場を含めて交通業に従事し昇進することを支援することが重要である。我々は、女性と少女に不均衡に影響を与える、人身売買のための交通システムの不当な使用について、人々の意識を高めるように努める。

7. また、人為的な気候変動が加速化し、各国の交通インフラに深刻なリスクをもたらしていることや、2050年までにネット・ゼロとなるように道筋をたてて交通部門からの排出量を削減し、気候変動の影響から交通部門を守るために緊急対策を講じる必要があることを認識する。
8. 我々は、交通利用者の保護に十分に配慮しつつ、交通システムとサプライチェーンがこれらの課題を克服できるように、可能な限り迅速にアクセス可能性、持続可能性、強靱性、手頃な価格、利用可能性、安全性の向上に取り組む必要があることを認識する。我々の取組みを後押しし、促進するためには、イノベーションのさらなる活用が必要不可欠な要素であると考え。革新的な交通及びサプライチェーン政策を推進し、各国政府から適切な支援を受けながら、官民の協働パートナーシップを強化し、デジタル技術を含む諸技術を実装することを決意する。さらに、グローバル・インフラ投資パートナーシップ (PGII) のようなイニシアティブを通じ、G7 内及び世界において、アクセス可能で質が高く、持続可能かつ強靱性のあるインフラを提供し、また、これらの新たな投資の需要に対応できる十分な訓練を受けた働き手を確保するための労働力開発を支援することが、一連の課題への対応に役立つことも認識する。我々は、これを通じて持続可能かつ包摂的な経済成長を促進する道を開く。

[ウクライナのための連帯と協調]

9. 我々は、黒海におけるウクライナの事業者の航行の自由を損なうロシアのいかなる行為も強く非難するとともに、世界のサプライチェーンが強靱であり続け、ウクライナに対するロシアの侵略に動じないようにするため、国際協調の重要性を認識する。この国際協調には、ウクライナによる必要な物資の輸出入を可能とする EU-ウクライナ連帯レーン、ウクライナによる食糧や肥料等の農産物の輸出を可能にする黒海穀物イニシアティブ、さらに、中央回廊や PGII を通じて支援される中央カスピ海横断ネットワーク等の、ロシアを回避してアジアとヨーロッパを結ぶ持続可能な代替輸送手段が含まれる。
10. 我々は、ロシアによるウクライナ侵略が交通インフラに重大な損害をもたらし、国際的な連結性と世界のサプライチェーンに大きな混乱を引き起こした結果、交通システムに関わる物資と部品に影響を及ぼしたことを認識する。従って我々 G7 交通大臣は、ウク

ライナ復興ドナー調整プラットフォームと緊密に連携し、ウクライナ国内における持続可能な交通インフラの回復を支援し、欧州横断輸送ネットワークに沿って、国境を超える強靱なサプライチェーンを構築するために国境を越えた連結性を強める意志を再確認する。我々は、サプライチェーンのリスクに関して情報を共有し、サプライチェーンの強靱性強化のための緩和策や緊急措置を実施する際には相互に支援することに、引き続き尽力する。ロシアによるウクライナ侵略に端を発した世界のサプライチェーンの混乱は、我々に世界のサプライチェーンの強靱性の重要性を改めて認識させた。このため、我々は、交通の強靱性を強化するためのベストプラクティスを共有し、相互協力の分野を検討するために、交通サプライチェーンに関する G7 ワーキンググループの設立を検討する。

11. 我々は、船舶輸送の不正行為、特に衛星トランスポンダーを止め、又はその他の特定困難な手法(すなわち、位置改ざん、航路逸脱など)を利用する原油タンカーを使った、外洋での原油瀕取りの増加に加え、実績のない保険会社への依存や、維持管理の基準を満たさない老齢船舶の利用の増加により、環境及び財務上のリスクがもたらされていることを認識する。それらの行為は衝突及び石油流出による汚染のリスクを高め、世界の海洋規制制度の健全性を脅かす。
12. 我々 G7 交通大臣は、船舶所有権、旗国、保険手配に関してより高い透明性を求めることを含め、これらのリスクに取り組む必要性への認識を高めようとする国際海事機関(IMO)の取り組みを支持する。我々は、海運不正行為を行なう船舶の旗国及びサービス提供者に対し、瀕取りを法的に禁止又は規制する対策を旗国の船舶、船舶所有者及び運航者が遵守すること、当該船舶が IMO 条約における安全に関して求められる事項の精神を遵守し、安全な船舶輸送の基準を運用して油汚染のリスクを最小限に抑えることを要請する。

[アクセス可能で公平な交通]

13. 高齢者や障がい者など、移動に困難を抱える人々に対し、アクセス可能な交通の提供を増やすことの重要性と経済的・社会的価値を我々は認識する。この認識に照らし、G7 各国が設定する目標とユニバーサルデザインの概念に基づき、交通部門における安全かつバリアフリーなアクセスを促進し、実施することの重要性を確認する。
14. 建築環境や車両のバリアフリー化は重要である一方、バリアフリーの概念には、高齢者、障がい者など、さまざまな人々にとって交通機関を利用しにくくする、態度、情報、コミュニケーションその他の目に見えない障壁といった無形の視点も含まれることを、我々は確認する。また、障がい者でない人は、自分たちが作り出している障壁に気付かない傾向があることを、積極的に認識することが重要であると確認する。そのため、全ての人々が相互理解を促進することは、バリアフリーへの対応につながるものであ

る。我々は、政策、課題、ベストプラクティスに関する情報の共有を通じて、無形の視点への対応を含め、バリアフリーな交通を推進する。そのため、G7 各国で構成する実務者会合の開催を決定する。

15. 安全な交通の利用可能性の欠如から生じる障壁、特に配慮がされていない人々、不利な立場にある人々、最も弱い立場にある人々に対する障壁を我々は認識する。その認識に基づき、あらゆる集団の交通利用者のニーズを考慮に入れ、手頃、公正かつ公平な交通サービスの利用可能性の促進を継続する重要性を確認する。
16. 利用可能なあらゆる選択肢を活用することにより、より効率的、持続可能、手頃、公平、利用可能かつ便利な移動方法を提供する重要性を認識する。その方法として、技術的進歩、新しいモビリティサービス及びアクセス可能性に配慮しつつ設計・開発され、自動化され接続された道路交通の提供、また様々な関係者と連携・協働した持続可能な都市政策の実施があるが、その目的は、全ての地域、特に人口が減少する地方を含む、経済活動中心地の外側にある地域の人々に対し、シームレスなドアツードア・アクセスを向上させることにある。その認識に基づき、我々は、解決策を共有し、ベストプラクティスを促すために、G7 各国における政策と方策に関する報告書をまとめることを決定する。
17. 交通部門におけるイノベーションは、新しく安全で、便利であり、利用可能で手頃な交通サービスを提供する機会となり、そのような交通サービスは、特に高齢者、LGBTQIA+の人々、女性、低所得世帯、障がい者、地方で生活する人々を含むがこれらに限定されない周縁化または脆弱な集団に対し、経済的機会の拡大を可能にする。イノベーションを通じて交通の利用可能性を確保するために、G7 各国の間で政策の状態、課題、機会及びベストプラクティスに関する情報共有を継続する。

[持続可能な交通]

総論

18. 交通部門は、世界におけるエネルギー関連 CO₂ 排出量の約 1/4 を占めており、世界の人口増加、移動とジャストインタイム物流に対する需要の増加により、このままでは排出量が増加し続けることが見込まれるという認識を我々は共有する。世界の平均気温の上昇を 1.5° C に抑える目標を達成するためには、経済界の関係者と連携し、持続可能な行動の促進やクリーンテクノロジーの導入を通じて、交通部門を含む全ての部門からの温室効果ガス(GHG) 排出量を迅速かつ大幅に削減する必要がある。
19. 全ての交通手段からの GHG 排出量を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ことの重要性も認識する。

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、また、低負荷な環境フットプリントであるような移動解決策を促進するために、イノベーションが交通部門の脱炭素化において果たすべき中心的役割を認識する。これに関連して、我々の交通システム及びサプライチェーンの性能向上に関して連携を強化する機会を探ることに力を注ぐ。その機会には、リスク回避と多様性の機会が含まれ、手段としては特に、イノベーションにおけるベストプラクティスを G7 各国の間で共有し、デジタル解決策を含むベストプラクティスの実践を促進することがある。また、ネット・ゼロへの移行は成果に基づき、テクノロジー・ニュートラルであることが重要であると我々は認識する。
21. インフラ及び交通サービスも気候変動に適応し、強度と頻度を増す異常気象に対して強靱なものにしなければならないことを我々は認識する。気候変動への適応に関し、気候変動がアクセス可能な交通インフラとサービスに及ぼす影響の推定、適応行動の評価（経済的観点からの評価を含む）・優先順位付けの両方において、国際協調とベストプラクティスの共有が重要であることを確認する。不適応を回避し、自然を活用した解決策を重視することにより、気候変動の緩和と適応との間に相乗効果をもたらすことの重要性を確認する。
22. GHG 排出削減に加え、持続可能な交通との関連において別の大きな課題、たとえば土地利用の縮小、大気質の改善、騒音公害の削減、生物多様性への影響の対応といった課題に直面していることを認識する。

航空交通

23. 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 (CORSIA) が、国際航空分野における脱炭素化のための唯一国際的な市場原理に基づく方法であることを認識し、CORSIA 実施に関する G7 各国のコミットメントを再確認する。G7 各国は、全ての実施手段を以て CORSIA の野心的な環境対策を実施、推し進めることが、交通部門におけるイノベーションに拍車をかけ、国際航空における脱炭素化へと進む重要な要素となることを強く確信する。
24. 他の交通部門に先んじて第41回国際民間航空機関 (ICAO) 総会において採択された、パリ協定の気温目標を支持する、2050 年までに国際航空からのネット・ゼロ排出を目指す野心的な長期目標 (LTAG) を歓迎する。LTAG 採択は歴史的成果であることを認め、G7 各国が締約国である、国連気候変動枠組条約第 26 回締約国会議 (UNFCCC-COP 26) における国際航空気候野心宣言が、LTAG 採択の基礎構築において果たした役割を認識し、世界的な LTAG 実施の促進に尽力する。
25. ゼロ炭素排出と低炭素排出技術に関する研究、開発、利用及び航空政策に関する協

働の重要性を認識し、開発途上国を含む G7以外の国の脱炭素化を促進するための能力構築と支援を提供する。石油由来のジェット燃料と比較して、ライフサイクルにおける温室効果ガス排出量の過半数を削減し、ICAO が採択した厳密な持続可能性基準を満たす、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進のために協働する。2050 年までの CO2 排出ゼロを達成する手段として、管制分野を含めた航空機運航の効率性向上、機材や装備品への新技術導入に努め、また、空港運営を含む、航空部門全体の脱炭素化にも注力する。

26. さらに、ICAO の航空及び代替燃料に関する第 3 回会合 (CAAF/3)における、気候目標と一致する SAF に関する野心的な世界的枠組みの採択を支持する。

海上交通

27. 我々は、遅くとも 2050 年までに国際海運からの GHG 排出をライフサイクル全体でゼロにすることを達成するための世界的な取組を強化することにコミットすることを再確認する。産業革命以前の水準に比べて気温上昇を摂氏 1.5°Cに抑えるための取組に沿って、国際海事機関(IMO)の第 80 回海洋環境保護委員会(MEPC80)における GHG 削減戦略の改定において、我々はこの目標を支持することにコミットするとともに、2030 年及び 2040 年の野心的かつ実現可能な中間目標の導入を支持することにコミットする。
28. 我々は、これらの GHG 削減目標を達成するため、ゼロエミッション船及び関連インフラの開発並びにエネルギーサプライチェーンの構築等のイノベーションを促進する重要性を認識する。我々は、誰一人取り残さない公正かつ衡平な移行の重要性を認識しつつ、これらの目標を達成するため、GHG 排出量の適時な削減のための規制的なシグナル及び初期段階におけるゼロエミッション船の導入等の海運の変革を加速するファーストムーバーのためのインセンティブを含む中期対策を 2025 年までに策定及び採択することに取り組むことにコミットする。
29. 我々は、ゼロ及びニアゼロエミッション船の安全性を確保する必要性を認識し、新しい技術及び燃料を活用する船舶の安全要件並びにこれらの船舶を運航する船員の訓練及び能力要件の策定に向けた、関連する委員会による IMO の取組を促進することにコミットする。また、我々は、ゼロ及びニアゼロエミッション燃料のバンカリングに関する知見及び経験を関係者との間で共有する必要性を認識する。
30. 我々は、グリーン海運回廊がゼロ及びニアゼロエミッション燃料・技術の開発、試験及び使用並びに海運・港湾部門のインフラ投資を加速させることに役立つことを認識する。その他の多国間協力の一環として、我々は、2020 年代半ばまでに、G7 加盟国が関与する少なくとも 14 のグリーン海運回廊の設立を支援することを約束する。また、我々は、

ゼロ及びニアゼロエミッション船・燃料の導入並びに脱炭素化した港湾の整備を通じて、GHG 排出の削減を促進するため、世界中のグリーン海運回廊の設立を支援することを約束する。

31. さらに、我々は、グリーン海運回廊の設立において、港湾の脱炭素化の重要性を認識する。我々は、ゼロ及びニアゼロエミッション燃料のバンキングやゼロ及びニアゼロエミッションの荷役機械、船舶と港湾との間での情報交換プロセスのデジタル化や陸上電源供給等の共通かつ具体的な取組が、グリーン海運回廊の設立に貢献すると認識する。我々は港湾の脱炭素化に向けて協働する際に港湾や他の関係者の取組を支持することを約束する。

陸上交通

32. 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ことを約束する。我々は、G7 広島サミット的首脳コミュニケ及び以下の声明を含む 2023 年の G7 気候・エネルギー・環境大臣会合のコミュニケを歓迎する。“世界全体での保有車両が新車販売の 15 倍超であることに留意し、世界全体の保有車両からの迅速かつ相当な温室効果ガス排出削減が極めて重要であることを認識する。我々は、この目標のために G7 及び G7 以外のメンバーが採る多様な道筋を認識する。我々は、2050 年までに道路部門でネット・ゼロ排出を達成する目標にコミットし、今後 10 年間にわたって、排出ゼロ交通を支えるインフラや車両、例えば排出ゼロ車両や関連するインフラ、持続可能なカーボンニュートラル燃料などを支えるインフラや保有車両に移行することが不可欠であることを強調する。我々は、この移行を達成するために多様な道筋を追求しているが、各国は、保有車両を脱炭素化する取組が気温上昇を 1.5°C に抑えることを射程に入れ続けるために必要な軌跡に沿っていること及び環境及び気候十全性と整合的であることを確保するために政策や投資を追求することにコミットする。この文脈で、2035 年までまたは 2035 年以降に小型車の新車販売の 100% もしくは大半を排出ゼロ車両にすることや 2035 年までに乗用車の新車販売の 100% を電動車とすること、関連するインフラ及び持続可能なバイオ燃料や合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料を促進することを目的とする国内政策を含め、我々のそれぞれが保有車両を脱炭素化するために採る様々な行動を強調する。我々は、これらの政策が、2030 年までにグローバルに販売されるゼロ排出の小型車のシェアが 50% 以上へ進展していくことを含め、2030 年までに高度に脱炭素化された道路部門への貢献をもたらすという機会に留意する。2000 年以降の全体的な政策を通じて効果的に削減した排出に関する IEA の ETP2023 の調査結果に留意し、ネット・ゼロ達成への中間点として 2035 年までに G7 の保有車両からの CO₂ 排出を少なくとも 2000 年比で共同で 50% 削減する可能性に留意し、我々の取組及び、ZEV や充電インフラ、持続可能なカーボンニュートラル燃料の普及だけでなく保有車両からの排出削減の進捗を年単位で追跡することに留意する。”

33. 高度に脱炭素化された道路部門を目指すにあたっては、原材料の採取、車両の製造、使用、廃棄・リサイクルといったライフサイクル全体での GHG 排出量の評価が重要であることを認識する。
34. 国連欧州経済委員会(UNECE)の自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)における、電動車の安全性やバッテリーの耐久性、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 排出評価といった道路分野における自動運転・コネクテッドカー、大気汚染、脱炭素技術に対する国際的に調和した技術基準、標準、ガイドラインの開発によって、イノベーションの国際的な普及促進に重要な役割を果たしていることを認識し、我々は、安全で透明性が高く、科学的根拠に基づいた技術基準、標準、ガイドラインを推進するために、WP.29 での取り組みを継続・強化することを意図する。
35. 我々は鉄道が環境にやさしい交通手段であることを認識する。直接的排出をもたらさず、エネルギー効率の高い鉄道技術の採用と、交通システムの環境パフォーマンス向上に寄与する鉄道の相互運用性と効率の向上を含めた、性能の高い鉄道システムの発展とを推進することの重要性を認識する。また、さらなる環境への負荷の低減及び鉄道の利用の増加を目標において、G7 各国の間で情報、ベストプラクティス、規制手段を共有するために協働する重要性を認識する。
36. 海上、鉄道及び公共交通、モビリティ・シェア、徒歩、自転車を含む、一層エネルギー効率の高い交通手段への移行が、交通部門全体に渡って GHG 排出量と大気汚染の削減に資する役割を認識する。

【結語】

37. 我々G7 交通大臣会合は、ICAO、IMO、UNECE の WP.29、国際交通フォーラム、また、UNFCCC-COP28 のような関連する国際的パートナー及び機関との間において、協働継続に尽力することを再確認する。我々は、2024 年に交通大臣会合を招集するという次回 G7 議長国イタリアの意向を温かく歓迎する。