

ヨハネスブルクサミットの概要

- 交通環境をめぐる課題を中心に -

塚本瑞天*

この論文は、「国連人間環境会議」から「国連持続可能な開発に関する世界首脳会議」に至る経緯を概観し、「国連持続可能な開発に関する世界首脳会議」の準備過程を述べるとともに、「実施計画」で取り上げられた「交通部門」に関する記述の変遷を紹介したものである。

Johannesburg Summit

- Background, Process and Outline -

Zuiten TSUKAMOTO*

This paper summarises the history of United Nations' Conferences regarding environment and development, the preparation process of World Summit for Sustainable Development, and discussion about the part of transport in the Plan of Implementation.

1. はじめに

2002年8月26日から9月4日まで、南アフリカ共和国のヨハネスブルクにおいて、国連が主催する「持続可能な開発に関する世界首脳会議 (World Summit for Sustainable Development: WSSD: ヨハネスブルクサミット)」が開催された。WSSDに向けて、四回の準備会合が開催され、ヨハネスブルクには、約100名の首脳を含む190を超える国の代表に加え各種国際機関、数多くのNGO、企業及び自治体等、総勢2万人を超える参加者が集まった。会議最終日には、「持続可能な開発」の実現に向けた歩みをさらに加速させるための、「政治宣言」と「実施計画」が採択された。WSSDは、21世紀初頭における最大規模、最重要の国際会議であった。

本稿では、まず、WSSDに至る経緯を概観し、

WSSDの準備状況の概要を述べる。次に、「実施計画」で取り上げられた「交通分野」に関する記述の変遷を紹介し、今後の展望について述べる。

2. WSSD開催の背景

2-1 2002年開催の意味

WSSDは、当初「リオ+10」と呼ばれていた。1992年6月にブラジル連邦共和国のリオデジャネイロで開催された「国連環境開発会議 (United Nations Conference on Environment and Development: UNCED: 地球サミット/リオサミット)」から10年経った節目の年(リオ+10)に開催されたからである。UNCEDは、1972年6月にスウェーデン王国のストックホルムで開催された「国連人間環境会議 (United Nations Conference on the Human Environment)」から20年目に開催されたものである。1972年に「国連人間環境会議」が開催され、その後、20年目、30年目といった節目の年に国連主催の大きな「環境会議」が開催されたことになる。ここで、人間環境会議からWSSDまでの30年間の軌跡を概観した

* 環境省地球環境局総務課調査官
Senior Policy Coordinator, Global Environment Bureau,
Ministry of the Environment
原稿受理 2002年11月15日

い^{1,2)}。

2 - 2 人間環境会議

人間環境会議は、「かけがえのない地球」をスローガンとし、先進工業国における環境問題では経済成長から環境保全への転換が必要であり、開発途上国における環境問題では開発の推進と援助の増強が重要であるとの、「人間環境宣言」³⁾を採択し、かけがえのない地球を守るとの観点から広範な「行動計画」がとりまとめられた。この会議の成果の一つとして、1973年に国連環境計画(UNEP)が設立された。

日本からは、大石環境庁長官が出席し、国連人間環境会議の開催日(6月5日)を記念して「開催日から一週間を世界環境週間」とする提案等含む代表演説を行った。この提案を受けて、6月5日を「世界環境の日」とすることが、この会議で決議された。

2 - 3 UNEP管理理事会特別会合⁴⁾

UNEP管理理事会特別会合は、1982年5月にケニア共和国のナイロビで、人間環境会議開催10周年を記念して開催された。この会議では、地球環境保全のために人類が果たすべき責務を述べた「ナイロビ宣言」⁵⁾と次の10年間に国連が取り組むべき活動を述べた「1982年の環境」が採択された。

日本からは、原環境庁長官が出席し、環境に関する長期的展望を行うための「特別委員会」設置の提案を含む代表演説を行った。この提案は、「環境と開発に関する世界委員会(ブルントラント委員会)」の設置へとつながった。

2 - 4 環境と開発に関する世界委員会 (ブルントラント委員会)

「環境と開発に関する世界委員会(World Committee on Environment and Development:WCED)」は、3年間の活動を経て、1974年に報告書として「我ら共有の未来(Our Common Future)」を公表した。その中で、「持続可能な開発」の概念を提唱し⁶⁾、その実現に向けて世界が早急に講ずべき方策を示した。

2 - 5 UNCED

UNCEDは、2年間の交渉を経て、世界各国から100名以上の首脳を含む約180か国の代表、国際機関、企業、NGOなど、2万人以上が参加した。国連史上空前の規模であった。UNCEDでは「環境と開発を統合し、持続可能な開発を進めることが人類の安全で繁栄する未来への道である」ことが確認され、「環境と開発に関するリオ宣言」⁷⁾、「アジェンダ21」^{8,9)}(持続可能な開発のための具体的行動計画)及び「森

林原則声明」¹⁰⁾が採択された。また、UNCED直前に採択された「国連気候変動枠組条約」¹¹⁾「生物多様性条約」¹²⁾の署名が開始された。

日本からは中村環境庁長官が出席した。宮澤総理大臣は出席できなかったが、総理演説は、公式に会場配布された。この中で、資金的貢献を含め環境と開発に関する責任ある態度を明確な形で表明したことは各国から高い評価を与えられた¹³⁾。

2 - 6 国連環境開発特別総会

国連環境開発特別総会は1997年6月にアメリカ合衆国のニューヨークでUNCEDから5年を経過して実施された。この会議ではUNCEDの合意事項、特に「アジェンダ21」についてUNCED以降5年間の実施状況を総括し、「アジェンダ21の一層の実施のための計画」が採択された。

2 - 7 WSSD

UNCEDを契機に地球環境問題が国際社会の最重要課題の一つであるとの認識が世界的に高まり、多くの環境条約・議定書等が成立し、世界各国、国際機関等による取組みが進展した。また、地球環境に関する観測データの蓄積とそのメカニズムの解明、環境保全型企業活動の浸透などが急速に進展した。一方で、持続可能でない生産消費パターン、貧困の拡大等による地球環境の悪化、グローバル化の恩恵の不均等な共有、環境条約や環境関係機関同士の連携不足等、いまだに多くの課題が存在している。

WSSDは、UNCEDからの10年間に生じたこのような新たな状況をふまえて、「アジェンダ21」の実施を如何に促進するかを議論し、具体的な行動に結びつけることが目的であった。

これまでの流れを参考までにFig.1にまとめた。なお、WSSDの準備状況と概要については、後ほど述べることにしたい。

2 - 8 ヨハネスブルクの意味

国連では「地域」を「アフリカ」「アジア」「東ヨーロッパ」「ラテンアメリカ・カリブ」「西ヨーロッパ・その他」の五つに区分している。日本は「アジア」地域に入っている。国連主催の会議は、通常、国連本部や国連機関本部所在地で開催されるが、開催を希望する国(ホストカントリー)がある場合、その国で開催される。開催希望国が複数であれば、それまでのどの「地域」で開催されたかを考慮して決定される。環境関連の国連会議の開催地は、国連本部があるニューヨークとUNEP本部があるナイロビ

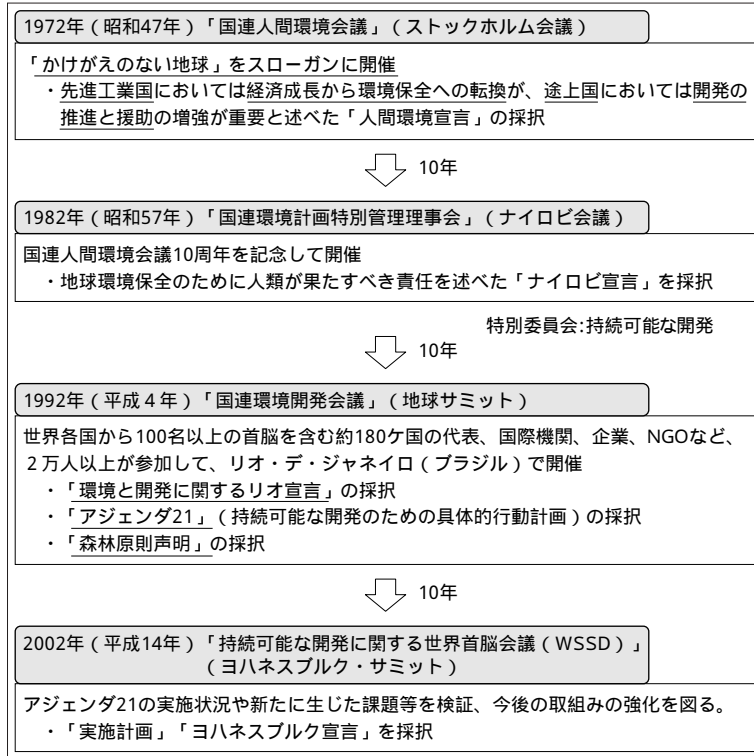


Fig. 1 国連の環境関連会議の流れ

を除くと、これまで「西ヨーロッパ・その他」のストックホルム(人間環境会議)「ラテンアメリカ・カリブ」のリオデジャネイロ(UNCED)で開催された。従って、これまでの開催「地域」を考慮すると「リオ+10」は、「アフリカ」「アジア」「東ヨーロッパ」のいずれかで開催されることになる。「アフリカ」と「アジア」が手を挙げたが、結果は、「アフリカ」のヨハネスブルクに落ち着いた。

3. WSSDの準備状況

WSSDの準備は、地域ごとの議論や四回の準備会合での議論を経て進められた。以下、順を追って説明したい。

3-1 第1回準備会合

2001年5月に開催された第10回国連持続可能な開発委員会(CSD)が第1回準備会合と位置付けられた。ここでは、準備会合の日程や議長団を決定した。準備会合議長にはサリム博士(インドネシア元環境大臣)が選出された。日本からは、赤阪在サンパウロ日本総領事(当時)が副議長の一人として選出された。

3-2 地域準備会合

日本が所属する、アジア太平洋地域での議論は、

まず、2001年7月に、北京で開催された「北東アジア地域準備会合」を皮切りに、広範な地域をさらに再区分した、各準地域毎の会合において行われた。これらの議論は、2001年11月にプノンペンで開催されたアジア太平洋準備会合で、世界レベルの交渉に備えた「プノンペン・プラットフォーム(地域綱領)」として採択された。ここには、アジア太平洋地域の優先事項と七つ分野のイニシャティブ(人材開発、貧困削減、クリーンプロダクションと持続可能なエネルギー、土地管理と生物多様性保全、淡水資源の保護/管理とアクセス、海洋/沿岸・海洋資源と小島嶼国の持続可能な開発、大気/気候変動に関する行動)が入っている。

3-3 第2回準備会合

第2回準備会合は、2002年1月28日から2月8日までニューヨークで開催された。ここでは、世界各地域の準備会合の成果を持ち寄ったうえで、WSSDで取り上げるべき事項を各国が発表するとともに、成果物として「政治宣言」(political declaration)、「世界実施文書」(world implementation document)の採択に加え、政府、国際機関、NGO等により自主的かつ連携をもって実施されるプロジェクトを集

大成した「約束文書」(record of commitments)を公表することが決まった。この会合において、WSSDで取り上げるべき主要テーマが浮かび上がり、環境問題に加え、グローバル化への対応を含む貿易問題や貧困問題などの経済・社会問題が前面に出てきた。

3 - 4 第3回準備会合

第3回準備会合は3月25日から4月5日までニューヨークで開催された。この会合では、第2回準備会合直後に示された「議長ペーパー」に基づき交渉を進め、世界実施文書を事務的に取りまとめることを目指していた。しかしながら、環境、経済、社会のいずれの分野においても、G7(途上国グループ)、EU(欧州連合)、日、米、豪、加等の間の意見調整には遠く及ばず、これまでの成果をふまえつつ、5月上旬に「改訂議長ペーパー」が示されることになった。また、この準備会合において、約束文書に盛り込むプロジェクトが満たすべき基準案が示された。米国や欧州の一部の国は、約束文書に盛り込むプロジェクトの形成に向け、国際機関やNGOとも連携しつつ、数多くのサイドイベントを開催していた。

3 - 5 第4回準備会合

第4回準備会合は、5月24日から6月7日までバリ島で開催された。6月5日から7日までは、閣僚級会合であった。ここでは、改訂議長ペーパーをベースに世界実施文書の合意に向けた交渉と政治宣言の要素の検討が行われた。実施文書の交渉は、環境分野のパラグラフについては相当の進展があり、環境保全の観点から重要な事項が数多く盛り込まれることになった。一方、開発分野、特に資金と貿易に関し、先進国と途上国の間で深刻な対立が生じ、会期終盤では閣僚級の意見調整が行われたが、この分野での意見の歩み寄りは見られず、結局、合意には至らなかった。その結果、パラグラフ数(サブパラグラフも含む)でみると資金・貿易分野を中心に約25%の未合意事項を残したまま、最終準備会合は閉会された。なお、「世界実施文書」は「ヨハネスブルクサミット実施計画」と称されることになった。一方、政治宣言については、各国が盛り込むべき要素を発表したに留まり、特段の集約は行われなかった。

3 - 6 第4回準備会合以降WSSDまでの準備

第4回準備会合での政治宣言に関する議論をふまえて、7月上旬に政治宣言の要素案が国連から示された。また、第4回準備会合での積み残し事項への

対応方針を議論するために、ヨハネスブルクサミットの議長国となる南アフリカ共和国の主催で、7月17日に、日本を含む28ヶ国と欧州委員会が参加した、フレンズオブチェア会合がニューヨークで開催された。この会合では、準備会合で大きく意見が分かれていた、リオ原則、目標と期限、貿易・資金を議論した。このうち、貿易・資金分野については、第4回WTO閣僚会合(2001年11月、カタール)で採択された「ドーハ閣僚宣言」と国際開発資金会議(2002年3月、メキシコ)で採択された「モンテレイ合意」を越えない、すなわち、これら議論を再議論しない方向で意見の共有が図られた。

4. 「実施計画」で取り上げられた「交通分野」に関する記述の変遷

ここでは、「交通分野」に関して、まず「アジェンダ21」、「アジェンダ21の一層の実施のための計画」での取り扱いを紹介し、続いて、WSSD準備会合と最終的に合意された「実施計画」における記述の内容を紹介する。

4 - 1 アジェンダ21

「アジェンダ21」の「セッションII：開発資源の保護と管理」「第9章、大気保全」「B.持続可能な開発の促進」「2.交通」は次のとおり記述されている⁵⁾。

アジェンダ21(交通)

行動の基礎

交通部門は、経済開発及び社会開発において基本的かつ重要な役割を持っており、交通需要は、確実に増加するであろう。しかし、交通部門は、大気への排出源でもあるため、既存の交通システムを再検討し、交通及び交通システムをより効果的に設計管理することが必要である。

目標

この分野の基本目標は、開発の優先度、地域及び国におけるそれぞれの状況並びに安全性を考慮に入れ、交通部門での大気への有害排出物やその他の環境への悪影響を、必要に応じて、制限、減少または抑制するための費用効果が高い政策・計画を策定し促進することである。

行動

各国政府は、それぞれの適切なレベルにおいて、関連する国連機関及び、それが適切である場合には、政府間機関及びNGO並びに産業界とも協力して、適宜以下のことを行うべきである。

- ・特に開発途上国における、持続可能な社会的、経済的、開発上の優先課題の必要性を考慮に入れ、費用効果が高く、より効率的で、より汚染が少なく、より安全な交通システム、特に、地方と都市とを統合した大量交通及び環境上適切な道路網を開発し、促進すること。
- ・適切な研修計画の実施を含めて国際的、地域的、小地域的及び各国レベルで、安全で効率的（資源効率を含めた）、かつ汚染の少ない交通技術の取得及び特に開発途上国への移転を促進すること。
- ・環境と交通との関係についての情報の収集、分析及び交換の促進に向けた取組み（特に排出の体系的な観測と交通データベースの開発に重点を置くこと）を、適宜強化すること。
- ・自国の社会・経済開発と環境上の優先度に従って、大気への悪影響を最小化するような交通方法の使用を奨励するために、行政的、社会的及び経済的な手段などの費用効果が高い政策または計画の評価を行い、適宜促進すること。
- ・交通の環境に対する影響を小さくするという観点から、交通計画戦略と都市・地域居住計画戦略とを統合する仕組みを適宜、策定し強化すること。
- ・国連及びその地域経済委員会の枠内で、交通と環境に関する地域会議を開催することの可能性を検討すること。

交通の有益性を認めた上で、大気汚染物質の排出規制や体系的な交通基盤整備の必要性などに言及している。なお、この時点では、地球温暖化の観点からの記述が見られない。

4 - 2 アジェンダの一層の実施のための計画

「アジェンダの一層の実施のための計画」の「第3章、緊急の行動を要する分野における実施」「B、分野及び個別事項」「交通」(パラグラフ47)に次のように述べられている⁵⁾。

アジェンダ21の一層の実施のための計画

交通

交通部門と流通は、経済的、社会的発展に重要で積極的な役割を有しており、交通の必要性が増加することは確実である。今後20年間、交通は、増加する世界エネルギー需要の主要な促進力になることが見込まれている。交通部門は、先進国においてはエネルギーの最大の最終利用者であり、ほとんどの開発途上国においては最も急速に成長している。エネルギー消費の現在の輸送パターンは持続可能なものではなく、現在の傾向が続けば、世界が直面してい

る環境問題とパラグラフ31（著者注：健康に関する記述）に言及されている健康への影響を悪化させるものである。このため、以下が必要である。

- ・商業的及び個人的な流通の必要性を満たす代替的なアプローチを考慮し、かつ国レベル、地域レベル及び世界レベルで、交通部門における効果を向上させるような、総合的な交通政策を促進すること。特に、「交通部門における環境にやさしい技術の移転」及び「国内計画及び優先事項に沿った適切な研修計画の実施」における国際協力を促進すること。
- ・生態系保護の必要性を考慮に入れた土地利用と都市、都市周辺及び地方の交通計画とを統合すること。
- ・交通部門の効率性の改善措置を含め、交通の環境への悪影響を緩和する措置を、適当であれば採用し、促進すること。
- ・交通部門及び交通関連部門のエネルギー効率や効率基準を改善するための幅広い政策措置を用いること。
- ・国際民間航空機関(ICA O)を含む適切なフォーラムにおいて、持続可能な開発の面における航空の環境悪影響を提言する経済的手法の利用について引き続き検討を行うこと。
- ・鉛が人体に及ぼす深刻な影響を削減するために、有鉛ガソリン使用の段階的廃止を出来る限り早急に行うこと。このために開発途上国が必要とする技術的・経済的支援が引き続き与えられること。
- ・環境にやさしい交通に関する自発的政策指針及び二酸化炭素、一酸化炭素、窒素酸化物、微粒物質及び揮発性有機混合物の自動車からの排出量を削減するための行動を、出来る限り早急に促進すること。
- ・交通の社会基盤整備及び、革新的な大量輸送計画の開発を目的とした、政府、自治体、NGO及び民間部門が関与する、国レベルでのパートナーシップ、を強化すること。

有鉛ガソリンの規制、自動車からの有害廃棄物の規制等、アジェンダ21の内容がより具体的になった。さらに、エネルギー効率に関する記述が加わったが、依然として温暖化の観点について明確な記述は見られない。

4 - 3 第2回準備会合文書

1) 事前配布文書

第2回準備会合のために事前に配布された文書「アジェンダ21の実施」(E/CN.17/2002/PC.2/7)の、第2章「UNCED後の環境の趨勢」に概ね次の

ように記述されている(数字はパラグラフ番号、著者記、以下同じ)。

第2回準備会合事前配布文書

(UNCED後の環境の趨勢)

44. 経済成長の結果、特に交通部門において化石燃料の消費が増加したため温室効果ガスの排出が増加した。

45. 交通部門に関するエネルギー需要は他の部門より急増し、引き続き先進国で1.5%、途上国で3.6%の増加が見込まれている。この結果、この部門の二酸化炭素放出量は2020年までに75%増加する。

このように、交通部門が環境に与える影響をエネルギー消費と二酸化炭素排出の観点からとらえているのが特徴であり、エネルギー需要の増加に伴い二酸化炭素排出量が将来急増すると指摘している。

また、同じ文書の第4章「持続可能な消費生産」の「エネルギーと交通」「交通」に、概ね次のとおり記述されている。

第2回準備会合事前配布文書

(持続可能な消費生産)

95. 交通は、近代化や発展と密接不可分であり、生産物を生産者から消費者まで迅速かつ効果的に輸送することは国際競争力の観点から重要であるが、交通機関は、特に都市部において、大気汚染・土地荒廃・騒音を伴い、交通事故は人的経済的損害を生じる。

96. 交通基盤整備は居住地の発展と成長の過程に重大な影響を与える。交通機関への投資は、都市スプロールの規制を伴う土地利用規制と貧困層の交通需要に対応した住宅政策を組み合わせることが出来れば、持続可能な開発へ好影響を与える。適正な計画であれば、環境負荷の軽減を伴う経済活動に貢献する。

97. 自動車技術と交通機関の改良によって、工業国と一部の途上国で都市スモッグや自動車公害を実質的に減少させたが、交通部門からの二酸化炭素排出量が温暖化ガス排出量に占める割合は増加している。途上国では、所得の向上と人口増加によって交通需要とエネルギー需要が急増しているが、アフリカでは、依然、移動の80%が徒歩等であり、交通計画の樹立は、持続可能な開発をもたらす、特に、公共交通機関の計画は社会・経済・環境的な利益をもたらす。

98. 多くの国で代替エネルギー・エンジンの開発努力がなされている。二酸化炭素や大気汚染物質の排出を押さえた、ハイブリット車や天然ガス車などが、既に市場にでている。排出ゼロの燃料電池車は開発されたが商業ベースには乗っていない。大気汚染物質や二酸化炭素排出量の削減に関するその他の努力もなされており、短期的には、燃費の向上等の努力が行われている。

「アジェンダの一層の実施のための計画」の内容をさらに具体的に記述しており、低公害車の開発、温暖化対策技術の開発にも言及している。

2) 第2回準備会合での議論

1週目に各国から出された「議論すべき事項等」が2週目の議論のために事務局によって一覧表にまとめられた。この中の「エネルギー、交通及び大気保全」に次のとおり記述されている。

議論すべき事項

5. 途上国における公共交通システム開発への投資促進に関する世界的イニシアティブを開始すること。

交通分野は、エネルギーと地球温暖化の観点から論じることとされた。この会合中の議論をふまえて、議長ペーパーがとりまとめられた。議長ペーパー第3章「持続可能でない消費生産パターンの変更」に概ね次のとおり記述されている。

議長ペーパー

(持続可能でない消費生産パターンの変更)

18. 開発途上国と経済移行国への技術・財政支援を伴う、多様な公共交通システムのモデルの開発への投資を促進する。

19. 環境にやさしい自動車と燃料を通じて交通機関の効果や利便性を改善するとともに都市の大気環境と健康を改善するため、国や地方の具体的な状況を反映した交通戦略を実施する。

パラグラフ19では同一に取り扱えない「交通戦略」と「自動車の技術的事項」が盛り込まれる等、記述の整理が必要なものであった。

4 - 4 第3回文書

第3回準備会合では、第2回準備会合で示された議長ペーパー(A/CONF.199/PC/L.1)を基に議論し、その成果は、改訂議長ペーパーとしてとりまとめられた。その内容は概ね次のとおりである。

改訂議長ペーパー

(持続可能でない生産消費形態の変更)

19. 効率的な輸送の供給、エネルギー消費と汚染軽減、混雑緩和、都市スプロールの制限及び長期的に持続可能な開発を促進する観点から、土地利用・社会基盤・公共交通機関・物流ネットワークを含む、国家及び地域レベルにおける持続可能な開発を推進するため、公共の大量輸送システムを含む輸送サービス及びシステムに関する政策決定への統合アプローチを促進する。このため、さまざまなレベルで以下の取り組みが必要である。

(a)輸送の価格性、効率性、利便性を改善し、都市の大気環境と市民の健康を改善し、先進国の温室効果ガスの排出を削減するために、地域、国家、地方の具体的状況を反映しつつ、持続可能な開発のための交通戦略を実施する。

(b)開発途上国と移行経済国への技術・資金支援を通じて、持続可能な公共交通機関及び地方のよりよい輸送システムを開発するため、投資とパートナーシップを促進する。

(c)輸送の効率性と便宜性を改善し、都市の大気と市民の健康を改善するため、国内及び地域の具体的状況を反映した交通戦略を実施する。

二つのパラグラフを一つにとりまとめ、記述の整理をした。議長ペーパーから「環境にやさしい自動車技術」に関する記述が抜け落ちた。

4 - 5 第4回文書

第4回準備会合では、改訂議長ペーパー(A/CONF.199/PC/L.1/Rev.1)をテキストに議論し、「環境にやさしい自動車技術」に関する記述を除いて合意がなされた。未合意の部分は、ヨハネスブルクで再議論されることとなった。ブラケット(未合意部分)付きの案の概要は次のとおりである。

準備会合合意文書

17. 安全、低廉及び効率的な輸送の提供、エネルギー効率の向上、汚染軽減、混雑緩和、健康への悪影響の軽減並びに都市スプロール制限の観点から、土

地利用、社会基盤、公共交通機関及び物流ネットワークの政策及び計画を含む、国家、地域、地方レベルにおける持続可能な開発を推進するため、国家の優先事項及び状況を考慮しつつ、輸送サービス及びシステムに関する政策決定への統合的アプローチを推進する。このため、さまざまなレベルで以下の取り組みが必要である。

(a)輸送の価格性、効率性及び利便性を改善し、都市の大気環境と健康を改善し並びに[[すべての、特に]先進国が開発した環境にやさしく燃費のいい自動車の開発を通じて]温室効果ガスの排出を削減するために、地域、国家、地方の具体的状況を反映しつつ、持続可能な開発のための交通戦略を実施する。

(b)開発途上国と経済移行諸国への技術・資金協力を通じて、公共交通機関を含む持続可能でエネルギー効率のよい多様な輸送システム及び地方のよりよい輸送システムを開発するため、投資とパートナーシップを促進する。

4 - 6 WSSD最終合意文書

WSSDでは、ブラケット付きの原案(A/CONF.199/L.1)を議論し、最終的に次のとおりとりまとめられた(下線部著者加筆)。

最終合意文書

20. 安全、低廉及び効率的な輸送の提供、エネルギー効率の向上、汚染軽減、混雑緩和、健康への悪影響の軽減並びに都市スプロール制限の観点から、土地利用、社会基盤、公共交通機関及び物流ネットワークの政策及び計画を含む、国家、地域、地方レベルにおける持続可能な開発を推進するため、国家の優先事項及び状況を考慮しつつ、輸送サービス及びシステムに関する政策決定への統合的アプローチを推進する。このため、さまざまなレベルで以下の取り組みが必要である。

(a)輸送の価格性、効率性及び利便性を改善し、都市の大気環境と健康を改善し並びに環境にやさしく低廉で社会的に受け入れ可能な優れた自動車技術の開発等を通じて温室効果ガスの排出を削減するために、地域、国家、地方の具体的状況を反映しつつ、持続可能な開発のための交通戦略を実施する。

(b)開発途上国と経済移行諸国への技術・資金協力を通じて、公共交通機関を含む持続可能でエネルギー効率のよい多様な輸送システム及び地方のよりよい輸送システムを開発するため、投資とパートナーシップを促進する。

交通分野に関する議論は、第4回準備会合までにほぼ合意に達していた。WSSDで議論されたのは、「環境にやさしい自動車技術」に関する細かい記述方法についてだけであった。その観点からは、この分野に関する問題点や解決策に関しては、世界的にほぼ共通の認識があり、それが、合意されたパラグラフに記述されたと考えられる。

5. WSSDの概要

WSSDでは、大別して次の三つの会議と行事が並行的に実施された。

(1) タイプ1文書の交渉・合意

「ヨハネスブルクサミット実施計画」(実施計画)

序論

貧困撲滅

持続可能でない消費・生産形態の変更

経済・社会開発の基礎となる天然資源の保全と管理

グローバル化する世界における持続可能な開発

健康と持続可能な開発

小島嶼開発途上国の持続可能な開発

アフリカのための持続可能な開発

is他地域のイニシアティブ

実施の手段

持続可能な開発のための制度的枠組

「持続可能な開発に関するヨハネスブルク宣言」(ヨハネスブルク宣言)

(2) タイプ2文書(約束文書)へのコミットメント

(3) サイドイベントの開催

ジャパン・パビリオンの設置

ジャパン・デーの実施

WSSDには、我が国から小泉総理が出席し(9月2~3日)、政府演説、ラウンドテーブルへの参加を通じて、持続可能な開発にとって人づくり、とりわけ教育の重要性を強調し、「小泉構想」の実施を通じた我が国の貢献の決意を示した。また、川口外務大臣、大木環境大臣を始めとして関係省庁の副大

臣・政務官が出席した他、超党派の国会議員団と多数のNGO等が参加した。

6. おわりに

以上のような成果をふまえ、今後の展望について述べることにしたい。

「実施計画」の中には、衛生、化学物質、生物多様性、海洋など数多くの分野で期限付きの目標が示されており、これらの達成に向け国内外における政策やプログラムを実行に移していくことが求められる。一方、交通分野には期限付き目標が示されていないが、記述内容を着実に実施していくことが求められるのは言を待たない。

環境政策が持続可能な開発に真に貢献するためには、WSSDで国連が重点分野として示したWEHAB (Water, Energy, Health, Agriculture, Biodiversity) といった持続可能な開発のための資源・基盤の管理に対しても、正面から取り組む必要がある。交通分野はエネルギーの文脈でとらえられており、この観点からの取組みが強く求められる。また、今後、持続可能な社会形成を考える場合、社会政策(教育、男女共同参画、高齢化、貧富の格差)との連携強化も求められると考えられる。

参考文献

- 1) 外務省国際連合局経済課地球環境室、環境庁地球環境部企画課『国連環境開発会議資料集』大蔵省印刷局、P.233、1993年
- 2) 塚本瑞天『緑地生態学』朝倉書店、pp.176-184、1993年
- 3) 外務省国際連合局経済課地球環境室『地球環境問題宣言集』大蔵省印刷局、P.153、1991年
- 4) 環境庁長官官房国際課『ナイロビ会議の記録』環境庁、P.444、1982年
- 5) 外務省、環境省『アジェンダ21実施計画書』エネルギージャーナル社、P.525、1997年