

**【サステナビリティ（地球環境）に関して頂いた御意見：温室効果ガス削減の追求】****① 省エネルギーの取組の継続的实施**

- 日本で行ってきた東南アジアでの取組を延長させることである。省エネルギーセンターは地道に中小企業や各国を回り、実績を積み重ねてきた。東京都でも同様に温暖化対策の取り組みを開始、当初は中小企業自身が自分の会社の電気使用量も把握していない状況から、省エネルギーセンターの指導も受けながら取り組みを進めた。その後、東京都自身もクアラルンプール、ホーチミンにおいて各都市と協力しながら中小企業の温暖化対策支援する制度を設置している。
- （日本企業と協業することを通じて）東南アジア地域の日系製造業は、生産性やエネルギー効率改善のために自然冷却ヒートポンプを採用する余地があるのではと考えている。また、大手日系企業との協業を通じて、部品・圧縮機・熱交換器などの設計を統合することで、当社の設計を改善、あるいはソリューションの拡充につながれるとも期待している。資本提携だけではなく、協業において何かの相互利益があることが重要だと考える。

**② 二酸化炭素回収・貯留技術（CCUS）の活用**

- シンガポールと日本企業が、共同でブルーカーボン生態系と呼ばれる海藻・海草の養殖技術の研究開発を行う、ブルーカーボン・エコシステムの研究開発が進んでいる。CO<sub>2</sub>の吸収源として着目されているブルーカーボン生態系を活用した養殖に関する知見提供・研究開発・技術統合を行い、炭素固定の強化を目指す。

**○省エネルギー技術や CCUS 等の技術導入による温室効果ガス削減の実現（追加文案 1）**

アジア・ゼロエミッション共同体構想実現に向け、温室効果ガスの削減や温室効果ガスの排出量ゼロの追求と ASEAN 域内での電力や温室効果ガスの融通機能を実現することが重要である。温室効果ガスの削減においては、日本の従来からの強みのある取組みである省エネ関連技術の展開に加えて、二酸化炭素回収・貯留技術（CCUS）といった新技術の活用等のアプローチを採ることが肝要である。

## 【サステナビリティ（地球環境）に関して頂いた御意見：温室効果ガス排出ゼロの追求】

### ③ 再生可能エネルギーの普及促進

- 国際エネルギー機関（IEA）が東南アジアの脱炭素化のシナリオを発表しており、現制度のままでは化石燃料を使い続けることになっているが、持続可能な開発目標に従えば 2050 年には 86%の電力を自然エネルギーで賄うことが可能となり、2030 年時点でも 43%となっている。この背景には価格の低下があり、太陽光・風力の価格が下がってきており、化石燃料と同等あるいはそれ以下となってきた。東南アジアでは価格の高い自然エネルギー電力は使えず、当面は化石燃料で賄うという話もあったが、変わってきている。ただし、現状では自然エネルギーの導入率は低く、各国内の自然エネルギーによる電力供給割合は低い、高いポテンシャルはあるためそれを活かす戦略が必要。ゼロエミッション電力という観点では、東南アジアは水力発電が多く、インドネシアは地熱のポテンシャルが高い。
- 太陽光の価格はかなり下がってきている。工場側から見ると、グリッドから買う電気と屋根置き太陽光の料金のどちらが安価なのかが議論になる。展開している国では、消費者の生活に直結するため、グリッドからの電力価格は低く抑えられているが、グリッドの電気よりも安く提供出来ている。
- 強風や乱流に強い風力発電機を開発。2017 年から経済産業省の事業等を通じ、フィリピンでの調査を進め、2021 年にはフィリピンの最北端の島に 10kW のマグナ式風力発電機を設置。
- 地熱発電所には、地熱発電を得意とする富士電機製のタービンを導入しており、日本の質の高い技術が提供できている。また、地熱発電事業は長期にわたるため、財務基盤がしっかりした企業でないと成り立たない。その点において貢献できていると考えている。
- 太陽光発電と蓄電池を組み合わせることで、ディーゼル燃料を 99%削減できると信じている。また、蓄電池を電気自動車（EV）の充電器に用いたい。EV の導入には新たな電力源が必要だが、化石燃料をさらに燃やすのではなく、蓄電池を利用することで再生可能な電力源を導入することができる。

### ④ 発電技術導入のコスト面での配慮・支援

- 現在の再生可能エネルギーのコストは高いが、政府からの資金提供より、技術導入コストと発電所の運転コストは減少している。そのため、長期的には再生可能エネルギーは、どの国にとってもエネルギー需要を満たすためのソリューションの 1 つになり得る。ラオスでは、初期コストが高いが運用コストは低い水力発電に注力していたが、現在ではさらにコストが安価な風力発電にも注力している。今後、エネルギー源としての石炭の利用は減少し、水力発電が永遠に利用できるとは限らないため、他の再生可能エネルギー源に多様化することが重要である。
- 再生可能エネルギーはまだ従来のエネルギー源に対してコスト競争力がないため、再生可能エネルギーの発電容量を増やすために政府からの補助金を必要としている。
- 日本の企業は 50 年前から地道な省エネの協力も実施してきており、自然エネルギーについても、初期から太陽光や水力や地熱の支援取組がある。このようなアドバンテージがある省エネ・再エネ技術を発展させる必要がある。CCS 火力やアンモニアによる火力発電では現在の系統電力よりも高価になり、普及については再考の余地がある。

### ○再生可能エネルギー技術導入による温室効果ガス排出ゼロでの電力供給の実現（追加文案 2）

ASEAN 各国のエネルギーミックスに占める再生可能エネルギーの割合の向上に向けて、各国の特性を勘案して、最適な再生可能エネルギーを活用した発電技術を導入することが重要である。しかし、再生可能エネルギーの導入・普及については、初期導入コストと長期運用コストを勘案したライフサイクルコストに比した温室効果ガス削減効果を勘案し、太陽光、風力、水力、地熱発電等の再生可能エネルギーのうち、最適な種類・技術・知見を日 ASEAN での共創事業の推進や技術移転の実施をしていくことが肝要である。

## 【サステナビリティ（地球環境）に関して頂いた御意見：ASEAN 域内での電力・温室効果ガス融通実現】

### ⑤ ハード面での取組（国際送電網や蓄電技術）

- ASEAN パワーグリッド構想は以前からあるが、中々進んでいない。一方で、シンガポールがラオスの自然エネルギーをタイ・マレーシア経由で購入することが始まっている。2050年には太陽光と風力が主流となってくると言われており、世界的にも電力網を広範囲に結び、自然エネルギーを有効に使うことがイギリスやインドでも提唱され、東南アジアでも検討されている。日本の送電技術を持っている企業の知見を活用しながら、投資対象も多くなってくるので、省エネ・再エネに加え、今後は送電技術を開発していくビジネスは大きくなっていく。
- 国際送電網が出来れば各国の自然エネルギー電力を供給できるようになり、より安定的な自然エネルギー電力の使用が可能になる。日本企業では、送電線ビジネスの有数のメーカーである住友電工は ASEAN パワーグリッド構想の Feasibility Study に参加している。日立エナジーも大きな実績を持っており、日本企業が東南アジアの国際送電網に果たせる役割は大きい。

### ⑥ ソフト面での取組（国際基準に準拠したカーボンクレジットや GHG 見える化）

- 企業の課題は、会社・サプライチェーン全体においてどこでどれくらいの CO<sub>2</sub>を出しているか把握できていないことである。日本では東証のコーポレートガバナンスコードの改定により GHG の開示が求められるようになり、上場企業では対策のニーズが高まっている。取り組みが進む中で、**スコープ1・2・3**で、GHGのうち電気は10%しか占めていない等、定量的に分かるようになってきた。**見える化することにより、どこに再エネを導入すべきか等具体的に分かるようになってきている。**各国の規制においては、**スコープ3はTCFDの基準に基づいた開示が求められており、TCFDルール下ではスコープ3の排出量が40%以上を占める場合は開示をしなければならず、該当企業は非常に多い。**開示が進むことでポテンシャルは増えてくると思われる。
- **炭素に価格がつくと付加価値が高まり、再エネ・省エネの導入のインセンティブが上がる。**規制を早く導入することは他国でのビジネスチャンスに繋がり、このままでは日本の国際競争力が下がる。GHG開示規制は日本では比較的早く導入されたため、日本のモデルを輸出できた。政府が主導して先んじて規制を導入することは、民間企業の産業を育てる上でも重要である。
- 日本の金融機関と連携し、**ジョイント・クレジット・メカニズム（JCM）**を利用してきた。JCMは、ロペスグループが日本製の機器を購入する際に、日本政府がプロジェクトに対して融資（助成）を行う輸出信用枠のようなものであり、これにより地熱エネルギー開発が進められている。

### ○ASEAN 域内での電力・温室効果ガス融通実現のに向けたインフラ敷設とルール形成

ASEAN 各国における電力の安定供給と経済合理性の追求を両立させるには、ASEAN 域内で電力を融通できる仕組みが不可欠である。ASEAN 全域の国際送電網の敷設と制度の標準化によって、ASEAN 域内での電力の安定供給が実現でき、そこに日本企業の果たせる役割もある。また、制度面においても、国際基準に則ったカーボンクレジット市場の構築により、二国間クレジット制度（JCM）等の既存の仕組みを活用した脱炭素技術・再エネ・省エネ技術の導入に対するインセンティブが高まることが期待される。また、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）に基づく温室効果ガス排出量の「見える化」が進むことで、各企業の気候変動対策状況の正確な把握やノウハウの共有が進むことが期待される。

## 【サステナビリティ（都市・地方の環境）に関して頂いた御意見 ASEAN-Wide での発展】

### ① 循環型社会・経済実現のために必要な取組み（都市・地方の格差や政府・国民の意識）

- 現地の課題として、各国政府・官公庁が描いている世界と国民一人ひとりの意識の乖離がある。インドネシアは国としては立派な方向性を描いており、3Rのみならず9Rを掲げており、使う量を減らすことや循環型社会をどう作っていくか、方針・ビジョンを描いている。しかし、国民の意識はそこまで達していない。
- 日本らしさという観点では、衛生技術（ごみや上下水道処理、街のグリーン化）取組みが挙げられる。取組自体が新しいことは、制度が整備されていないことが多い。そのため、新しい法制度を整備するところから働きかけをすることが重要である。
- ASEANでは様々な容器・製品が国境を越えて貿易されており、リサイクル設計を国単位ではなく、ASEAN全体で考える必要がある。ASEANのワーキンググループへ打ち込む、ERIAなどの研究機関から提案する等、いろいろ道筋は考えられる。
- パッケージ業界のグローバルトレンドとして、欧州規制に左右される。欧州企業の活動を通じて、欧州規制がグローバル規制になりつつある。例えば、欧州はペットボトルとキャップが簡単に外れないようになっており、欧州スタンダードになりつつあるが、日本ではキャップとボトルを分別するようになっている。小さいプラスチックごみが海洋プラスチックとなるリスクがあるため、外れない規格になっているが、日本としては分別するのがあるべき姿ではないかと考えている。ASEANにおいて、ものの使われ方、リサイクルのされ方を議論するのが有効でないかと感じている。これまでの価値観・経験値を提供することにより、ASEANにフィットする世界を一緒に考えることが、日本企業が提供できる価値である。
- 海洋プラスチックについては、東南アジアから世界の半分以上を出しているという推計がある。各国において、国連や世銀の協力を得ながら取組が進んでいる。対策としては、他素材の利用、リサイクル、廃棄物の適正処理の3つが挙げられる。廃棄物処理対策は疫病対策から始まり、人口集中している地域を中心に整備が進められているが、インドネシアでは農村部からのプラスチックごみの流出量が多いという推計もあり、農村部へ処理サービスをいかに広げていくかが課題になっている。
- 海洋プラスチック問題は切っても切り離せない経営課題である。容器を通じてサステナブルな社会をつくろうとしても、正しく回収して再資源化する循環型経済を目指すには、メーカーだけでは成しえない。各国が行っている法規制とうまく絡めながら、各国のレギュレーションづくりに入りながらサステナブルな世界を作っていくことが重要と考えている。

### ○ASEAN全体における循環型社会・経済の実現（追加文案1）

サーキュラーエコノミーは、一国の取組のみでは実現できず、地域全体で製品規格の統一やルール作りを進めることが求められる。中でも海洋プラスチック問題は、他素材の利用、リサイクル、廃棄物の適正処理の3つの取組を同時並行で進める必要があるが、都市部の取組の地方への浸透や現地の人々との対話を通じた意識の醸成が重要となる。

## 【サステナビリティ（都市・地方の環境）に関して頂いた御意見 国全体の発展】

### ② 自然災害を乗り越えてきた日本の経験を活かしたレジリエンス強化

- 国ごとに直面する自然災害は異なるが（洪水、津波、地震等）、レジリエンスの高い建物を安価（Affordable）に提供できるように設計を行っている。
- 信頼性の高いインフラストラクチャーという観点から、気候変動に適応し、備えることが重要と捉え、インフラプロジェクトの周囲の自然環境をできるだけ破壊しない「Do No harm」の原則に基づいて事業を実施している。これにより、プロジェクトの持続可能性を確保し、環境悪化を防止している。
- 農家の干ばつリスク対策天候インデックス保険をサービスとして提供しているが、認知が及んでいないのが実態である。この点、タイ金融庁等と連携しながら認知向上に向けた啓発活動が重要である。

### ③ 現地の実情に即した質の高い暮らしの実現（ウェルビーイング）

- 日本の高品質に合わせ、使いやすさに工夫して製品開発をしてきたが、機能性の価値が現地では認められず、コストが優先され、海外事業展開が難しかった。今後、経済発展が進めば、生活の質を豊かにするための使いやすさが求められると思われるが、現時点では難しい。そのため、現地の食品・飲料メーカーに自社製品を紹介しても受け入れてもらうのは難しいと予想される。また、日本企業が、勝手に自社技術が良いと思い込んでいるだけで、現地の考え方や思いをくみ取れておらず、勝手な視点になっている可能性もあり、考え直すことが課題であった。現地で社会課題に直面している人との対話を通じ、現地との対話を重ねた上で課題を共感し、現地の人にフィットする製品を一緒に作り上げることが重要と考えている。
- 政府は、レジリエンスまでを考慮した補助金事業などは行っておらず、コスト面と機能面のバランスに苦慮している。日本に限らず競争相手に対しては、ESG 基準を満たす設計・建設を行うことが期待されており、この点で日本も有力な協業相手となる。

### ○自然災害に対する強靭性と豊かな暮らしを享受できる国全体の繁栄（追加文案2）

気候変動に対する適用に向けた活動において ASEAN 諸国側の危機意識には差があり、ASEAN 各国ごとの強靭性を強化する取り組みが求められる。洪水、津波、地震等の災害大国である日本として、防災・減災の知見・経験を活用し、信頼性の高い設計/建設技術や保険サービス等を共に構築していく。また、ASEAN 現地の生活の質の向上に資する製品・サービスを検討する際は、機能面とコスト面のバランスを意識しながら、対話を重ねた上で課題を共感し、現地の人々のウェルビーイング実現に向けて、現地の人々のニーズにフィットする製品・サービス開発・普及・展開を共に実施していく。

**【サステナビリティ（都市・地方の環境）に関して頂いた御意見 都市と地方の均衡な発展】****④ 都市部の生活水準、インフラ設備等の地方への波及**

- ASEAN 各国間には社会格差があり、求められるものが違う。都市部はインフラが充実しており、特にメコン地域に着目し、社会インフラ整備を行っている。ODA 事業の建設から事業は始まっているが、現在は、拡大する首都圏でインフラの容量が足りず、ODA が付かない地域で、投資を伴いながら設備整備を実施している。地方については料金徴収や受益者負担がペイしないという課題がある。
- 都市と地方とでは性格が違い、都市設備をどう地方に繋げていくかという問題が出てくる。日本では人口が少ない地域では組合を作りごみ処理を行っているところもあり、規模の経済が働く公共インフラは東南アジアにおいても同じ取組をしても良いと思われ、政策に打ち込んでいくのも必要ではないかと考える。

**○都市と地方の均衡に発展の実現（追加文案 3）**

【（現状のビジョンに既に記載済の箇所）我が国が高度経済成長期に「国土の均衡ある発展」を掲げ東京と地方を繋ぐ高速道路を整備したが、意図に反して東京一極集中が進み少子高齢化等の社会課題が発生したことを教訓として、デジタル技術を活用したメガシティとは異なる地方都市の新たな発展モデルを ASEAN において構想し、さらに、例えば、地方の分散型インフラシステム構築事業を実装していくこと等が期待される。】 その際、都市整備を地方の発展に繋げることが重要であり、料金徴収や受益者負担の在り方等の運営方法・マネタイズ方法の設計が重要となる。

## コネクティビティ（制度的連結性）に関して頂いた御意見 ものの流れ（物流・商流・金流）】

### ① 物流・商流の簡便化・効率化と金流との一体化

- 税関・通関分野ではベトナム・ミャンマー等、そもそもシステムがないところへシステム導入を行い、税関人材の育成を実施、タイでは関税分類の評価・原産地規則・リスク管理における支援を行ってきており、一定程度進んできた。一方で、**CBTA（越境交通協定）等の協定が結ばれているが、運用面においてギャップがある**。また各国内で能力開発が実施されているが、クロスボーダー取引においては不整合が残っており、**二国間・多国間におけるスムーズな貿易取引にむけた取り組みが必要**と考えている。
- 二国間取引における課題は3点上げられる。まず1つ目に、**情報連携の煩雑性**が問題となっている。輸出国側で税関手続きや荷役支持の入力を行うが、輸入国側で同じ情報を入力するという煩雑性があり、情報連携が上手く出来ると良い。2つ目は、**経済協定の適用漏れ**である。経済協力協定が増え、RCEP等適用する協定が増える。原産地証明書がないと適用対象にならないため、確実に発行し、確実に税関に提出する必要がある、連携が必要になっている。また、原産地証明書を相手国へ提出する際に、**どの協定を使うのが一番良いのか、データをもとに判断できると各協定の効力を発揮できる**。3つ目の課題は、**状況の可視化**である。輸出国側から、荷物がどこまで届けられているのか、港へ着荷したか、倉庫にあるか、通関中なのか、情報を把握することが出来ない。**相手国側の進捗、荷物の状況が通知されると二か国の貿易手続きがより簡便に効率的に進む**。
- RCEP・TPPに見られる協定・協約的なものがある、通関手続きの共通化・調和化を具体的に進める上でASEAN事務局のキャパシティは弱く、当事者間の議論に委ねざるを得ない。しかしながら、当事者国間のバイの調整も限界があり、**on the fieldでの議論が進まない所に日本が仲介役として入っていく、日本の物流業者の意見を上手く反映していく等、日本が関与する価値がある**。
- **クロスボーダー取引における商流・物流の効率化・見える化に合わせて、中小企業から金流の一体化が必要**という声を聞く。支払いにも時間がかかり、高い手数料がかかっている。これらの課題解決に向けては、**CBDCを活用した金流の効率化を図ることや、スマートコントラクトの技術を使い、複数のブロックチェーンを接続することで金流・商流・物流の一体化を行う等、様々な可能性が考えられる**。
- カンボジアではCBDCが導入され、中央銀行に決済プラットフォームが導入されているため、**日本の商流・物流の情報基盤が入ることにより、商流・物流・金流において日カンボジアを結ぶことが可能**
- これまで日本のODA事業はインフラ回りが多かったが、**デジタル領域でのODA予算を増やしてほしい**。この領域は日本も競争力があり、プラットフォームやフィンテック領域の取組も進んでいる。
- XXは、カンボジアとASEAN、さらに広くはアジア太平洋地域を結ぶデジタル貿易・決済プラットフォームを有し、約200社の現地パートナー（カンボジアの貿易業者や個人）がこの地域での販売を支援することを目的としている。**日本企業はブロックチェーン技術など銀行分野に強みを持つ**。日本の関与は、ASEAN加盟国間のデータ（金融データを含む）の流れが、顧客のクロスボーダーローン取得支援などの機会を引き出す可能性がある**ASEAN決済ハブプロジェクトへの参加が考えられる**

### ○非関税障壁を撤廃した、より効率的でシームレスな物流網の実現（追加文案1）

シームレスな物流網構築にむけては、日本が仲介役として通関・関税手続きの共通化・調和化を行っていく。具体的には、ASEANにおける関税障壁撤廃の動きに合わせ、税関・通関手続き等の非関税障壁における課題の解決に向けた取組として、情報連携の煩雑性、経済連携協定の適用漏れ等の解決、更にはそれらの手続きの可視化により、**効率的でシームレスな貿易手続きが実現する**。加えて、商流（取引の流れ）、物流（ものの移動）の効率化のみならず、それに伴う金流（かねの流れ）の効率化・見える化も一体となって実施することによって、更なる取引実行に要する時間やコストの削減が可能となる。具体的には、デジタル通貨等、日本が強みを持つ金融ブロックチェーンの観点からの支援やスマートコントラクト等の技術の活用、ASEANワイドのプラットフォーム構築によってデータ共有の効率化を図ることにより、**物流・商流・金流の一体化が可能となる**。

## 【コネクティビティ（制度的連結性）に関して頂いた御意見 データの流れ】

### ② データ共有に向けた議論

- プロダクトの輸出と共に、プロダクトに紐づいたカーボンフットプリント等データのやり取りが発生するため、どうルールを作っていくのか、日 ASEAN 間でどういう枠組みの下でデータを共有するのか、議論する必要がある。また、各データにおいては、スコープ 3 の CO2 排出量をどう対応するか、トレーサビリティをどのように行うか、算定の仕組みやルール形成において課題が残っている。また、**データ共有の必要性、データ共有に関するルール形成に関する議論も必要**となっている。
- データ連携のメリットは何か、CO2 の測定が本当に可能か、等の課題が残っており、データ連携の取り組みが進まない。これらの取組のメリットが明らかになると、データ連携が進む。
- セキュリティ・データ主権に関して、ブロックチェーンではノードと呼ばれる記録サーバを各国に置いたり、一個人が全て補完していたりと、データセキュリティが難しい課題があった。**セキュリティやデータ主権を上手く乗り越えなければ、クロスボーダーのデータ連携は実現できない。**
- 欧州はデータ共有の仕組み作りは進んでいるが、中小企業等のデータを出す側のメリットが明確にはなっていない。例えば、製造業においては、データ共有により生産性が明らかになれば改善点を挙げることが出来たり、CO2 を減らせるラインを開発したり等、データ共有の仕組みと一緒に売込むことが日本ではできる。
- **非金融分野**におけるブロックチェーンの活用については、**トレーサビリティ、カーボンニュートラル、環境分野でも日本の技術が活用**されている。(例えば、リサイクル繊維を使用した衣服を販売する際に求められるリサイクル証明発行の実証実験にも取り組んでいる)
- これまでのインターネット情報は改ざん・コピーが可能であったが、そのようなことが出来ない信頼できるデータとなるよう技術開発が行われ、**分散型 ID では W3C (World Wide Web Consortium) が制定した世界標準を活用し、グローバルに ID を使用できることを目指している。**既にこの技術を使って、卒業証明等の各種証明書の発行を行っている大学もあり、グローバル認証が出来つつある。ここに職歴・技能情報を付け加え、クロスボーダーで循環することが可能である。

### ③ ASEAN ワンボイスでのルールメイキング

- **中小企業の多い日本が、日 ASEAN の中小企業にメリットがあるような仕組み作りが出来ると良い。財閥企業も連携先のターゲットになり得る。**財閥企業はあらゆる産業に入り込んでおり、データ共有圏を作り上げていくのが良い。データ共有や CO2 測定に関わる日本のスタートアップ等とアジアを繋ぎ、アジアで優れた技術を持つ企業を活用しながらサプライチェーンの仕組みを作っていくことも重要である。また、日本と ASEAN が一緒に作るというスタンスが必要である。また、日本だけで標準アジアを作っても交渉しても欧州には勝てないため、**アジアでまとまった声を作り、ボリュームを出して欧米諸国に対抗する必要がある。**
- デジタルインフラ整備に対して、リソースが足りないという課題がある。**標準化については、ASEAN の協業が必要であり、シンガポールやタイ等の進んでいる国とうまく連携し、アジアワンボイスとしてルールの変更の申し入れが必要**になっている。

### ○ASEAN 域内での高度なデータ連携とデータ共有の実現（追加文案 2）

デジタル・イノベーションや DFFT の実現に向けて、ASEAN ワイドでのデータ連携を促進することにより、サプライチェーン管理の効率化やカーボンニュートラルの実現などの国を超えた活動を可能とする。そのためには、サプライチェーン上のカーボンフットプリント等のデータや、技能・資格などの情報が国境を越えてスムーズに連携される必要がある。そのために、データ連携のメリットの構築、データ共有におけるルール形成、データ主権の在り方（分散型 ID、グローバル認証）の検討から始め、ASEAN における事例を積み上げていき、欧米のルールを適用するだけでなく、グローバルでの新しいルールや既存のルールの変更申し入れを ASEAN からの声として発出していくことで、ASEAN 発のデータ共有に関するルール形成を図る。



## 【コネクティビティ（物理的連結性）に関して頂いた御意見 フィジカルインフラ】

### ① 国ごとに異なる課題と課題解決先進国としての日本の強み

- 物理的連結性の領域では、ベトナム、フィリピン、インドネシア、タイにおいて、空港、港湾、道路、橋梁、交通網整備に関する支援を提供してきた。特にカンボジアでは、シハヌークビル湾や国道5号線の整備にも取り組んでいる。
- 東西経済回廊や南部経済回廊の整備が一定程度合進んだが、その結果とした新たな課題が顕在化してきている。例えば、インフラの運営維持管理(O&M)、交通量が増加したために生じる交通安全の課題、都市部の渋滞を迂回するためのバイパス建設の必要性等、が挙げられる。つまり、**物理的連結性が十分整備されていない国もあれば、他方で、物理的連結性が一定程度強化された国では新たな課題が顕在化しており、国ごとに異なる課題に直面している。**
- ASEAN は新規のインフラ建設に対するニーズが大きい一方、建設されたインフラをどのように維持管理していくかという視点は乏しい。他方、日本は**現在インフラの老朽化問題に直面しているため、インフラの長寿命化のノウハウが蓄積されている。**
- インフラの維持管理の重要性について、ASEAN 側に理解してもらうことが重要である。そして、その重要性を説明しつつ、日本で培ってきた O&M のノウハウを、そのまま持つていくのではなく、**現地のマンパワーを活用しながら、コストをかけない形でインフラの維持管理を展開する必要がある。**
- 日本はインドネシア、そしておそらく ASEAN において、**重要な技術提供国**として見られている。建設分野で最も重要な技術は、土壌改良に関するもの、地震や地震活動などの地質学的な問題に関連するものなど、日本で使われている新しい技術にニーズがある。

### ② 官民の連携及びリスク運用をする現地人材の育成

- パブリックだけでは全ての課題を解決することが出来ないため、フィリピンでの PPP の事例にある通り、地方部や中小規模のインフラについては、官民の連携が重要となる。
- PPP で見られるように、制度が整っていないなか、**官民のリスク分担の在り方・ノウハウを示すことや、リスクを運用する現地人材を育成することは、提供できる価値の1つとなる。**他国との差別化という意味では、透明性や公平性をもった制度・仕組みの中で、健全なマーケットをつくっていく対話をしていくことも、価値の1つになり得る。

### ③ 日本の強みである複合的なインフラ作り

- 他国との差別化を考えると、**TOD (Transit Oriented Development)**で見られるような、**複合的なインフラづくりにおいて、日本は強みを発揮する。**ヒト、モノ、カネの結節点、例えば、ターミナルやスマートシティにおいて、日本は強みを持つ。例えば、東急が展開している渋谷の TOD は世界最高水準である。

### ○ASEAN 各国の状況に合わせた持続可能なインフラ整備の実現（追加文案1）

ASEAN では新規インフラニーズが高まる一方で、既存インフラの維持管理に関するニーズも存在する。ASEAN においては国によって課題が異なり、そもそもインフラがないところもあれば、インフラが整備されていても環境配慮や維持管理等の新しい課題が健在化している。そこに対しては、これまでに培った日本のインフラ建設の技術とノウハウを提供していくことが考えられる。具体的には各国の課題レベルやニーズに合わせながら、質の高いインフラ整備やインフラ長寿化のノウハウ、コストをかけない方法での維持管理方法、PPP による官民リスク分散の在り方、TOD (Transit Oriented Development) 等の複合的なインフラ作りの観点における日本の知見・ノウハウを共有することにより、日本が既に対応してきた、あるいは現在対応している課題とも共通する、ASEAN が現在直面する課題に対応できる。また、これらの日本のインフラの知見・ノウハウを伝授するための現地人材の育成も必要である。

**【コネクティビティ（物理的連結性）に関して頂いた御意見 ルール形成】****④ 課題解決先進国の日本の経験を活かしたルール作り**

- 今後の価値を創造するには、課題解決先進国としての経験を活用する必要がある。また ASEAN で未だ整備されていない制度の構築支援を通じた価値提供も考えられる。
- 公正取引のルールが整備されていないため、M&A や知財保護ができないと民間企業より相談を受け、JICA では、公正取引のルール整備に関する事業をタイで開始した。ビジネスを支援するうえでの、ルール整備や人材育成は、日本政府や JICA など官が取り組んでいくべき分野と再認識した。その際、上から目線ではなく、共に取り組んでいくべき姿勢が重要であると改めて感じた。
- ベトナムでもスマートシティに関しては取組み自体が新しいことが多く、制度が整備されていないことが多い。そのため、新しい法制度を整備するところから働きかけをすることが可能である。
- 関税の仕組みの改善なども含め、日系企業・日本政府との協力の下話を進めることができた。日系企業ならではの取組と思う。

**○近代的都市におけるインフラの効果的・効率的な運用の実現（追加文案 2）**

インフラ整備の中では、従来のインフラとは異なるスマートシティ等の新しいインフラ、近代的都市を建設する上で、ルールや規則が未整備であることが多い。インフラ運用に当たって必要となるルールや新しい規則に対しては、現地で 0 からルールを作るのではなく、日本の知見・ノウハウを活用して、効果的・効率的に共に整備する。例えば、公正取引のルール整備、スマートシティ等の近代的都市の建設に当たって新たに必要となる法整備など、ASEAN で未だ整備されていないルールや制度の構築支援を通じ、日本の価値提供が可能である。