

APEC 交通大臣会合議長への書簡

2013年7月18日

APEC 交通大臣会合議長
日本国国土交通大臣
太田昭宏閣下

拝啓

APEC ビジネス諮問委員会 (ABAC: APEC Business Advisory Council) は APEC の正式な民間諮問機関です。APEC に参加する 21 の国・地域のビジネス界を代表して ABAC は、APEC が最良の方法で目的を達成するために、APEC 自身のイニシアティブや他の国際機関との対話を通じて、民間部門の識見を提供することによって APEC の成功を支援する任務を負っています。

ABAC は 2013 年 APEC インドネシアの優先課題が連結性と域内のインフラ開発の能力向上の努力であることを高く評価しています。このことは効率的で強靱なサプライチェーンと域内の長期的競争力にとって不可欠なことでもあるのです。私たちは今後 2 年間の中国及びフィリピンの議長年においても APEC が連結性を優先課題とすることを支持します。東京における APEC 交通大臣会合の準備にあたり、交通関係の分野における APEC の取り組みの成功の要となり、民間部門にとってもきわめて重要である下記事項にご注目頂きたいと考えます。

輸送インフラの促進と域内の経済成長

ABAC は、物やサービスの国境を越えた取引をより容易に、より安く、より早く処理することにより、域内の競争力を高めるという APEC の努力に勇気づけられています。しかし、まだ多くの国・地域では、輸送インフラの不足、あるいは既存インフラの整備が行き届かないために、グローバル経済に参加する能力が制限されています。2011 年の南カリフォルニア大学マーシャルビジネススクールの APEC サプライチェーンに関するレポートでは、連結性が向上することによって、APEC 各国・地域間の輸送コストはコンテナ 1 本あたり 1,307 ドルの節約となり、輸送時間も 5.6 日短縮されると見積もっています。2013 年の World Economic Forum のレポートの推計によると、世界各国の国境管理、輸送・通信インフラを世界最高水準のサプライチェーンパフォーマンスの半分のレベルに引き上げることができれば、世界の GDP を 2.6 兆ドル、輸出を 1.6 兆ドル増やすことができます。このように著しい潜在的な経済利益がある中で、APEC は、サプライチェーンの標準化イニシアティブにおいてリーダーシップや管理・監督の面でより大きな役割があると ABAC はみています。

インフラファイナンスのための官民パートナーシップの推進

最近のマッキンゼーの研究では、今後 20 年間の全世界のインフラに対する投資は 57 兆ドル必

要であり、その支出の内、輸送インフラがかなりの部分を占めると予想しています。民間部門は、インフラ開発のために必要とされる海外直接投資 (FDI) の重要な資金源です。必要な資本を引き付け、FDI を得る為のグローバル競争に勝ち抜くには、安定的で、公平性・透明性がある法律・規制そして投資環境が必要不可欠であり、このことにより、長期の資本集約的な投資を行う上で必要な確実性と予見性を民間部門に与えることとなります。

さらに、官民パートナーシップ (PPP) を通じてビジネス界の専門性と資本を活用することもできます。PPP メカニズムは、既存資産の適切な保守のための再投資の手段も含め、ライフサイクルを通じて資金が供給される持続可能で魅力的なインフラ案件を形成するために利用することができます。ABAC は、プロジェクトの設計、契約、責任分担、業績指標、危険配分における透明性の確保、そして、紛争を回避し、解決するための中立で現実的なメカニズムに関わるベストプラクティスの共有を通じて、APEC が PPP のキャパシティをさらに増強することを評価し支援します。加えて、ABAC は、さらなるキャパシティ・ビルディングを円滑化するためのアジア太平洋インフラパートナーシップ (APIP: Asia Pacific Infrastructure Partnership) のような民間部門との対話に APEC エコノミーを招聘します。

民間部門のインフラ投資に関する一連の問題も取り込み、効果的な政策に関する組織間での対話を促すために、ABAC は、エコノミーのための自己評価ツールとなるユニークなインフラ投資チェックリストを作成中です。我々は、APEC 交通大臣がこのチェックリストを ABAC と協働して作成することにより、2013 年 APEC インドネシアの優先課題である連結性の構築をさらに推し進めるよう呼び掛けます。

規制の協調の推進と輸送インフラの効率性の向上

新規のインフラ資産を構築することに加えて、各国・地域は輸送・物流サービスの規制環境を改善することにより、既存のインフラのキャパシティを増強することができます。2012 年の太平洋経済協力会議 (PECC: Pacific Economic Cooperation Council) の研究では、規制の透明性の不足がアジア太平洋地域における自由貿易協定において最も重大な問題であり、規制の実施にあたっての透明性の不足がアジア太平洋地域でビジネス上の最も深刻な障壁であると指摘しています。ビジネス界にとって、規制遵守のための高いコストは国際競争力を妨げ、経済的資源の最も効率的な配分を妨害しています。交通大臣は、APEC の国・地域がビジネス界や市民が最小費用で成し遂げられる効率的な規制を実施するための手助けとして、ベストプラクティスやキャパシティ・ビルディングに焦点を当てた、規制のツールキットを開発するための官民連携を強めるべきです。ABAC は、交通大臣は現行・新規の規制イニシアティブを『ABAC 規制統一に関する戦略的枠組』で確認された原則も含む、規制統一の原則を念頭においた視点から見直すことを要請します。

現代のサプライチェーンはグローバルに展開されています。規制当局はサプライチェーンの要素が世界に跨って構成されていることを念頭に置かなければなりません。たった一つのエコノミーの非効率的な規制は、全サプライチェーンに影響を及ぼし多大なるコストをビジネス界に課します。多くの場合、規範的な規制の代替策を用いれば経済的、社会的、あるいは環境的な目的をより効率的に、より低コストで達成できます。それゆえ規制の代替策を検討することが重要な課題となっています。

規制の代替策は手続きの簡素化、柔軟性、効率性、確実性、公平性に基づいたものでなければなりません。大臣は、経済主体がリスクを管理し、競争しやすい環境で活動することができるように貿易促進的な規制を推進すべきです。効果的で効率的な規制の影響評価の活用は、差別的あるいは保護主義的な規制の慣行を防ぎ、透明性を向上させ、規制要件の不一致、相反、多重化を避け、規制遵守の実証コストを低減させます。

サプライチェーンの連結性の強化

ABAC は、サプライチェーンの能力の向上のために、APEC 各エコノミーがサプライチェーン・コネクティビティ・フレームワークの一環として行っている政策やベストプラクティスの蓄積から始める、系統的な取り組みを支持します。国境を越えた効率的な貿易には、全ての関係者が既存の製品や電子商取引のデータを上手に利用しなければなりません。国際データ標準と情報システムの相互運用は、サプライチェーンの障害を取り除く上で大きな役割を果たすことができます。

ABAC は、交通大臣に、域内の増加する貿易量に対応するために、複合一貫輸送と物流のキャパシティの強化を要請します。大臣は、複合一貫輸送の経験共有、複合一貫輸送のための調和のとれた法的環境の促進、先進エコノミー・新興エコノミー間の更なる協力に関する官民対話に参加すべきです。また、大臣は、ビジネス界の現在の必要を満たすために、各エコノミーの対応能力を引き上げるように、IT 能力、輸送追跡システム、倉庫管理技術を向上させるべくキャパシティ・ビルディングと知識の増強を促進すべきです。大臣は、先進的な物流運用の経験をエコノミー間で共有するための対話を進めるべきです。

私たちは、APEC が的を絞った、集中的な、エコノミー特有のキャパシティ・イニシアティブの情報源として ABAC や民間部門と連携することを期待します。そのイニシアティブは APEC エコノミーが 2015 年までに域内サプライチェーンの効率を 10% 改善するという APEC 首脳の宣言を達成するための手助けとしてサプライチェーンツールキットを作成することを目指しています。

敬具

2013 年 ABAC 議長
Wishnu Wardhana