【ひろしま産業振興機構　国際ビジネス支援センター情報誌】

2022年3月号（第267号）

HAPEE ハッピーメール MAIL

Hiroshima international Access and Promotion of Economic Exchange

発行：ひろしま産業振興機構 国際ビジネス支援センター
〒730-0052　広島市中区千田町 3-7-47
TEL：082-248-1400 FAX：082-242-8628

★ *バックナンバーは産振構 HP「拠点別レポート」から*

【 Mail Magazine 知っ得情報 】
メルマガでは国、県、市町、産業支援機関等及び産振構の公募イベント助成金情報などのご案内をいち早く皆様にお届け致します（右記のQRコードで閲覧できます。）。※　毎週木曜日配信

（公財）ひろしま産業振興機構発行

新社名“NX備通株式会社”です!

【賛助会員】NX備通株式会社
代表取締役社長　　鷲尾　忠彦 氏

弊社は、備後通運株式会社として、1943 年に広島県東部の備後地区（福山市）に設立し、本年で 79 年を迎える総合物流企業です。

港湾運送事業、通関業、倉庫業、貨物自動車運送事業、鉄道利用運送事業、重量物の運搬・架設・設置及びこれに付随する事業、損害保険代理業、荷造包装事業等を提供し、お客様のニーズに合わせた最適なサービスの提供と物流改善の提案を実施しております。

本年１月４日に「備後通運株式会社」から「NX 備通株式会社」に社名を変更致しました。

弊社の親会社である、日本通運株式会社のホールディング体制移行により、グループ統一ブランドである「NX」を表記し、設立から親しまれていた「ビンツー」の愛称を合わせて新社名 NX 備通（エヌエックスビンツー）と致しました。これからも、地元の地域のお客様に愛され、共に次の 100 年に向けて、成長し続ける会社、必要とされる会社を目指して参ります。

1995 年に発生した「阪神・淡路大震災」により、地方港の利用が脚光を浴び、従来はバラ貨物主体の福山港にもコンテナ貨物の需要・要望が高まり、1996 年・日韓定期コンテナ航路、2001 年・日中定期コンテナ航路、2014 年・日台・香・越定期コンテナ航路を開設し、2017 年には AEO 通関業者認定を受け、海外輸送事業の強化を図り、福山港利用の利便性を高めて参りました。

福山港を利用することにより、メインポートまでの陸送距離が短縮され、コスト削減・CY カットに余裕ができ、CO2 排出量の削減も可能となります。

今後は SDGs への取組を念頭に、DX の導入、一層の IT 化推進を意識し、物流の効率化、NX グループとしてお客様への提案力強化、そして社会貢献を推進して参ります。

新生、「NX 備通」を引き続き、よろしくお願い申し上げます。

■CONTENTS■　　ハッピーメールは、回覧して皆様でお読みください。

巻 頭 言	「新社名“NX備通株式会社”です！」	NX備通株式会社 代表取締役社長　鷲尾 忠彦 氏	1
海外レポート	ハ　ノ　イ	ハノイで進む都市鉄道計画	2
	上　　海	出前配達員の電動バイク、専用ナンバープレートを装着義務化	3
	ニューヨーク	オミクロン株蔓延から動き出したニューヨーク	4
	台　　北	日本５県産食品輸入解禁へ	5
	ジャカルタ	インドネシア進出失敗の原因を鑑みた進出戦略とは（9）	6
お知らせ	ハッピーからのお知らせ（カーボンニュートラルオンデマンドセミナーより）		7-8

海外レポート　**ベトナム　ハノイ**

「ハノイで進む都市鉄道計画」

中川　良一

＜ハノイで初の都市鉄道、運行開始＞

2021 年 11 月、ハノイで初めての都市鉄道の運行が開始されました。2A 号線はハノイ中心部カットリン駅からイエンギア駅までの 13km を結び、沿線には多くの大学や居住エリアがあります。2A 号線は 2008 年に建設省の承認を受け、中国からの借款により、中国の中鉄六局集団有限公司が設計・建設全てを手掛けています。当初、運行開始は 2015 年を予定していましたが、着工開始が何度も延期となり、最終的に着工は 2013 年になりました。完成も 2018 年 11 月と大幅に延期、総工費も当初予定の 5 億 5,200 万米ドルの 1.6 倍となる８億 6,800 万米ドルと大幅に増加しました。完成後も、安全検査など中国企業との検査手法の相違などで、運行開始が大幅に遅れましたが、フランス企業による安全確認検査が無事終了し、正式な運行が開始されました。

【駅ホーム内の 2A 号線電車】

＜予定の運行数と運賃＞

2A 号線は 12 駅で構成され、４両編成で最大乗車人数 960 人です。平均速度 35 キロ、最大速度 85 キロ、約 25 分で同区間を走行します。将来的な営業運行本数はラッシュ時が１時間に 10 便、早朝夜間などの閑散時には１時間に４便の運行が予定されています。通常運賃は 8,000～15,000 ベトナムドン（約 40～50 円）となりますが、各種割引もあります。例えば１日乗車券は３万ベトナムドン、１カ月定期は 20 万ベトナムドン、その他には 60 歳以上の高齢者と６歳以下の子供：無料、学生と工業団地内の労働者：10 万ベトナムドン/月、30 人以上の団体：14 万ベトナムドン/月の割引もあります。

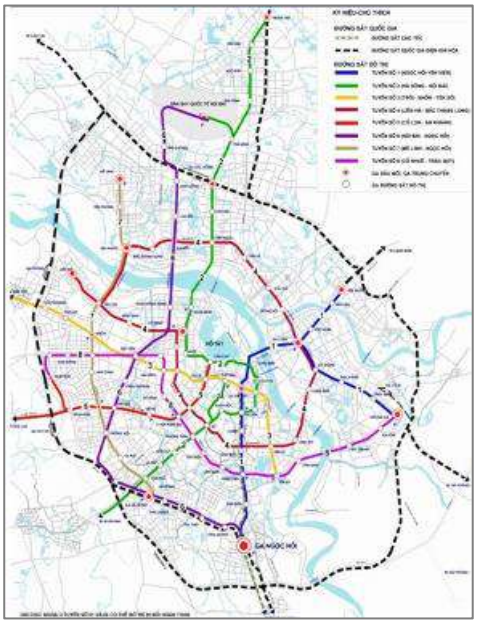
＜通勤時の道路渋滞緩和に期待されていたが･･･＞

2A 号線沿線では、毎日の通勤時間帯には道路が渋滞するため、道路渋滞解消に役立つと期待されていましたが、まだ都市鉄道が一路線のみで、かつ移動範囲が限定されているため、通勤時の鉄道利用者が少なく、道路の渋滞緩和をもたらすまでには至っていません。むしろハノイ初の鉄道が珍しく、通勤者よりも体験乗車をする人数が多いように見受けられます。11 月、12 月の乗客輸送実績は１日平均 16,000 人で、予定最大輸送能力は１日 102 万人です。

【2A 号線車輌内部の様子】

＜建設中の路線計画に大幅な遅れ＞

その他、建設中の路線として、フランス支援の都市鉄道３号線ニオン駅～ハノイ駅を結ぶ 12.5 ㎞は、まだ工事中ですが約 80%まで完成しています。2010 年９月に着工し、2018 年完成の予定でしたが、高架 8.5 ㎞：完成 80%、地下４㎞：完成 74%の状況で、計画が大幅に遅れています。今後８つの新路線計画は、現在までの建設状況を見ると、１つの路線に 10 年以上の建設期間がかかっているため、全線開通にはまだまだ時間がかかりそうです。ハノイの通勤時の大気汚染や渋滞も年々深刻になっており、早期の全線開通が望まれます。



【ハノイの都市鉄道路線図】

海外レポート	**中国　上海**

「出前配達員の電動バイク、専用ナンバープレートを装着義務化」

洲澤　輝

今年１月２４日、上海市公安局は、「快遞外売電動自行車交通違法専項整治行動」を発表し、出前配達員の交通違反に対する取締を厳しくすると伝えました。

すでに、宅配便や出前配達員による配達サービスは上海市民にとって必要不可欠なサービスとなっています。しかし、その一方で、配達員による道路交通違反が多く目立つようになっています。今回の規制は、その配達員の交通違反を厳しく取り締まる為に実施されました。

具体的には、出前配達員は電動バイクに、「専用ナンバープレート」を取り付けなければいけません。もし取り付けていない場合、最高 200 元の罰金が課されます。上海市内に多数設置されている監視カメラを通じて交通違反を犯した配達員の電動バイクを探し出し、罰則を与える仕組みです。

今年２月末までに取り付けられていなければ、初回違反は「警告のみ」、２回目からは「罰金」の処罰になります。そして今年３月１日からは、直接処罰式が適用され、初回違反に対しては 50 元の罰金、２回目は 100 元の罰金、３回目以上は 200 元の罰金が科されます。罰金はスマホの電子決済で徴収、さらにその場で「上海交通警察アプリ」を通じて、出前配達員にナンバープレート交換の事前予約を行わせ、きちんと予約が完了した後に解放しています（後日、警察の指定管理場所でナンバープレートを交換）。同時に警察は、宅配便や出前企業の交通安全管理チームの組織を促し、警察と企業との共同での監督を行っています。

【専用ナンバーを取り付けた出前配達員の電動バイク】

今回の新規定により、上海市公安局は街中の市場や住居エリア、オフィスビルエリア、飲食店エリア、娯楽施設エリアや出前サービス事務所周辺での交通違反を重点的に調査して処分します。

主な違反行為の例としては、偽造ナンバープレートの装着や車体の違法改造、ヘルメット未着用、信号無視、逆走、禁止場所の走行などがあり、これらの行為が行われた場合、今回の新規定で処罰されます。

＜上海で私が感じること＞

2020 年７月号のハッピーメールで「一盔一帯（いっかいいったい）」の政策について取り上げ、電動バイクに乗るときは必ずヘルメットを着用することについて取り上げました。それから約１年半が経過し、今回は出前配達員や宅配便配達員のみに対して更に厳しい規定が適用されています。

上海の街中では、依然として電動バイクの運転マナーが悪く、歩行者は危険な思いをよくしており、不満を抱えています。日頃から電動バイク、特にデリバリー配達員への厳しい取り締まりを願っていた私たちにとって、今回の新規定は嬉しいニュースでした。

上海は地方からの出稼ぎ労働者が多く、交通マナーの知識が十分でないこと。加えて、デリバリー配達員は、１分１秒を争っている仕事であるため常に急いで活動しています。

しかし、交通違反により事故を起こしてしまうと、デリバリー配達員自身の怪我に加え、被害者と商品を待っている消費者にも迷惑が掛かります。

デリバリーサービスは、とても便利なので私もよく利用しますが、配達員の交通マナーが改善されれば、利用する側も、今より気持ちよくサービスを利用できると思います。

今回の新規定により、配達員の交通マナーが改善されることを期待しています。

参照記事（百度）

https://baijiahao.baidu.com/s?id=1722843314951036321&wfr=spider&for=pc

https://baijiahao.baidu.com/s?id=1722821438609119963&wfr=spider&for=pc

海外レポート　**アメリカ　ニューヨーク**

「オミクロン株蔓延から動き出したニューヨーク」

蟬本　睦

＜全米の新規陽性件数は完全にピークアウト＞

昨年のクリスマス休暇から年末年始にかけて、米国はオミクロン株の急速な蔓延を経験しました。1 月 10 日にはなんと 1 日で 140 万という最多の新規陽性件数を記録しました。その後、急速にピークアウトし、依然日本と比べれば多いものの、1 日 10 万件程度とピーク時の 10 分の 1 以下となっています。

ニューヨーク州も多い時には 1 日９万件の陽性者を数えましたが、1 日 3,000 件程度にピークアウトしました。

＜ニューヨーク州、屋内のマスク着用義務を撤廃＞

こういった状況を受け、2 月 9 日、同州ホークル知事は、屋内ビジネスにおけるマスク着用とワクチン接種証明の提示義務を翌日から撤廃すると発表しました。ただし、病院、介護施設、ホームレス等保護施設、公共交通機関などにおいては引き続き着用が義務づけられます。同知事は「このパンデミックへの対応で新たな局面を迎えるにあたり、私の最優先事項は、ニューヨークを安全に、開放的に、そして前進させることです」と語りました。新型コロナとの共生に一歩を踏み出したと言えると思います。

筆者の周りでも年末年始は知人の多くが陽性になり、その頃は屋外であってもマスクの着用が目立ちましたが、昨今ではスーパーマーケットなど屋内においても、マスクを着用していない人を良く見かけるようになりました。

＜引き続き物流が混乱＞

パンデミック当初は、物流においても航空便への影響が著しく、海上輸送にはさほどの影響はみられませんでしたが、徐々に影響が出始め、昨年、今年と日米間、特に日本から米国に向かう海上輸送に多大な影響が出ています。

筆者がヒアリングした日系の大手総合商社の方は、上海からのコンテナ輸送費がパンデミック前の 7-8 倍になったとのことでした。筆者は、日本からの物品の輸送を航空、海上ともにパンデミック前より行っていますが、航空便はよほど大型でないかぎり、費用が２倍近く上がったものの、予約ができない、ということはありません。ただし、海上輸送においては、まさに取り合いというような状況で、１か月後、２か月後であってもなかなか予約が取れない、というような状況です。良く売れる物も思ったように輸送することができず、もどかしい状況が続いています。

報道によれば、アジア航路で一番多いロサンゼルスのロングビーチ港では、100 隻近いコンテナ船が沖待ちしている状況です。米国では、物流の混乱によるサプライチェーンの混乱、品不足、人手不足が著しく進み、インフレも加速している状況です。

＜久しぶりの展示会＞

2 月頭に開催された、NY NOW(2/6-9)と Shoppe On(2/5-7)という日用品雑貨、消費財の展示会に参加してきました。筆者としては 2 年ぶりになりました。NY NOW はジャビッツ展示会場にて、Shoppe On は 36 番埠頭展示場にて開催されました。筆者はその前身の NY ギフトショーを含めて 2003 年より NY NOW を見て、参加してきましたが、おそらく今まで見たことのないほどの小さな規模になったと思います。最盛時の４割程度という状況で、寂しい限りですが、コロナ仮設病床、その後ワクチンの大規模接種会場であったジャビッツ展示会場にこのように展示会が戻ってきたことはとても喜ばしいと思いました。一方で、その NY NOW からデザインにこだわったグループが独立して出来たのが Shoppe On です。こちらは、コロナ前と比較しても遜色のない賑わいでした。ニューヨークでは、ビジネスの範囲は絞れば絞る程よい、という格言があるそうですが、まさに、「デザイン」に特化した分だけ、展示会として際立ち、発信力や訴求力が上がり、多くの出展者、そして来場者を惹きつけたのかもしれません。

【写真は Shoppe On の会場】

海外レポート | **台湾　台北**

「日本５県産食品輸入解禁へ」

歐　元韻

２ 月８日、台湾衛生福利部(衛生省)は、これまで輸入禁止となっていた日本５県(福島県、茨木県、栃木県、群馬県、千葉県)の食品について、輸入禁止措置緩和案を発表しました。その後２月 21 日、同局は８日に発表した案どおり輸入規制措置の緩和を決定したことを発表、日本の農林水産省も５県の日本産食品が台湾へ輸出可能となった旨を発表しました。

緩和措置の内容は、これまで輸入停止となっていた日本５県の産品(きのこ類や野生鳥獣肉等を除く)について、放射性物質検査報告書及び産地証明書の提出を条件に台湾への輸出を可能とするもので、21 日以降は５県の食品も他県同様、輸入申請が可能です。

ただし、原材料の原産地が該当県以外の産品でも製造工場、加工地等が規定の該当５県に属する場合、放射性物質検査報告書が必要です。例えば広島県産の食品でも、加工製造工場の所在地が上記５県に該当する場合、証明書等が必要となるケースもありますので、あらかじめ輸入商社や台湾当局に確認することをお勧めします。

＜台北国際食品見本市・フード台北に参加して＞

広島県では、県内企業の台湾における商流の確立や取引量拡大促進を目的に、毎年台北市で開催される台湾最大の国際食品見本市「FOOD TAIPEI（フード台北）」にブースを設け、出展しています。フード台北は、現地バイヤーにとっても欠かせないビッグイベントです。昨年の 12 月 22 日～25 日に開催された「FOOD TAIPEI 2021」の東元グループのブース内に広島県も出展し、県内企業 10 社の商品を現地バイヤーにPRし、東元グループとの商談会に参加しました。

【ブース風景】

東元グループ代表の黄茂雄会長には、広島県海外ビジネス政策顧問としての立場から広島県へ数々の助言、応援を賜っております。今年も６月 22 日～25 日の日程での開催が発表されています。台湾での販路拡大を図りたい企業様には是非参加をご検討ください。

【商談会商品陳列】

＜台湾での商談について＞

台湾でも商談成立には価格面での問題等、課題も少なくありません。商品が台湾の市場へ定着するには時間を要するケースをよく耳にします。ただし、北海道の六花亭マルセイバターサンドは日本同様、あっという間に売り切れます。価格も日本よりかなり高価ですが熱狂的なファンに支持されています。

また某百貨店の日本商品展で毎年販売される梅エキスの業者も台湾の固定客をしっかりと掴んでおり、業界でも有名な存在です。勿論この他にも活躍している業者は多数います。どうしても台湾のバイヤー達は価格面から切り込み、自分達の儲けがどの位かを最優先に判断の材料とするケースがほとんどですが、日本の製造業者の自社製品に対する思いや熱意に共感してくれる台湾バイヤーとの商談は大変貴重です。

台湾人の一人として台湾での商談成立のカギは、最終的には、台湾の人達がよく好んで口にする「気持ち」の部分だと思います。個人的見解で大変申し訳ないのですが、どうぞご参考にして頂ければ幸いです。

海外レポート　**インドネシア　ジャカルタ**

「インドネシア進出失敗の原因を鑑みた進出戦略とは（9）」

中川　智明

シリーズで、日本企業の進出失敗事例について紹介しています。これまでに次の内容をご説明しました。

- 第１回（2020 年 11 月号）:「気づかないうちに上から目線になる」、「日本のやり方を現地に持ち込もうとする」
- 第２回（2021 年１月号）:「インドネシアではどう振る舞うべきか」
- 第３回（2021 年３月号）:「情報収集、進出決定、人事」
- 第4回（2021 年５月号）:「進出時の事前調査」
- 第5回（2021 年7月号）:「進出計画の策定」
- 第6回（2021 年9月号）:「日本企業の慢心」
- 第7回（2021 年 11 月号）:「現地社会の理解不足」
- 第8回（2022 年1月号）:「インドネシア人・インドネシア文化の理解不足」

今回（シリーズ最終回）は「撤退してゆく日本企業の姿についてお伝えします。

＜撤退してゆく日本企業の姿＞

【失敗する企業】

- 進出当初の会社や事業基盤の設定が十分でないため、数年で体力の限界が来て撤退を余儀なくされる。
- 合弁契約の内容について弁護士等の専門家によるレビューがないまま契約し、そのことが事業発展の阻害要因になる。
- 合弁相手を信頼しきって事業を任せ過ぎ、最終的に大金を失う。
- 本社には体力があり、適切な計画で十分な予算を積めばチャンスを得た可能性は高かったが、甘い進出計画により、数年後の事業状況との乖離が大きくなり、撤退を余儀なくされる。

【あるべき姿】

- 海外進出担当者が責任を取る体制が成功の要因と認識している。
- 合弁契約等の重要事項は、現地の弁護士等の専門家によるレビューが必須であることを認識している。
- 合弁相手企業(インドネシア側)は、合弁事業の発展よりも日本企業から大金を得ることを優先する場合があるため、合弁相手企業を絶対的に信用してはいけないことを認識している。
- 進出計画は最善を尽くして策定し、計画策定者が海外進出の責任者となって、その後の成果の責任を負う。
- 海外進出は大きなリターンを生むが、必要なコストも大きいことを認識し、結果に対して責任者を適切に評価する。

事前の調査が不十分だったり、本社に忖度した都合のよい計画の策定をしたり、必要な専門家を適切に使っていなかったりする等、日本企業に起こりがちな問題点が、海外進出時にも同様に起こり、簡単には改善されない事が多いのが実情です。

結局、成功には現実を反映した計画策定とその実行に責任を明確に持っている担当者が進めるしかないと言えます。そうすることで進出後の実態と計画との大きな乖離を防ぎ、想定外の事態の発生による撤退の可能性を低くすることができます。そして、最終的に進出の成果を担当者の評価に反映することで、担当者は長期的な成功を目指すことができます。

これまで述べたことは、当たり前のことばかりのように思えますが、私の経験からはなかなか日本企業では実行できていません。このような問題がありましたら、是非とも改善してインドネシアで成功していただきたいと願っています。

ニューノーマルを目指す、ひと気の少ないジャカルタの街。コロナ以前はバス停が人で溢れていました

ハッピーからのお知らせ

紙面で振り返る
カーボンニュートラル
セミナー

カーボンニュートラル オンデマンドセミナー（中国・東南アジア編）を配信しました。

国際ビジネス支援センターでは、本年２月に「カーボンニュートラル オンデマンドセミナー(中国・東南アジア編)」を配信しました。

この度、セミナー資料のうち、中国は 2021 年７月 16 日に取引開始の排出量取引制度(ETS)の制度概要について、東南アジアについては、ASEAN 諸国の開発目標とネットゼロ目標の状況と、多くの県内企業が進出しているインドネシア・タイ・ベトナムの排出量取引制度の準備状況の概要部分を一部抜粋して、皆様にお知らせします。

【中国編】(公財)地球環境戦略研究機関（IGES）
気候変動とエネルギー領域 主任研究員 金 振 氏

2.2 中国排出量取引制度（ETS）の概要 キーポイント①

対象	•規制対象ガス：CO_2、CH_4、N_2O、HFCs、PFCs、SF_6、NF_3（初期段階は、CO_2のみ） •要件：発電部門（他の業種の発電設備保有事業者を含む）における2013年-2019年の任意1年間のCO_2排出量が26,000tCO_2e以上の事業者。対象ユニットは石炭火力発電、ガスタービン。 •対象者数：2,225社（発電事業者、または自家発電設備保有の他業種事業者） •カバー率：約4割（45億ｔ以上）
期間	•第一段階（2021年~2025年）：8業種（鉄鋼、アルミ、セメント、石油化学、ガラス、航空など）までに拡大。カバーする排出量は70億ｔ以上
割当方法など	•割当計算方法：ベンチマーク方式 •割当方法：100%無料配布。適時に有償割当てを導入 •配布方法：「事前配布＋事後調整」。 ➢ 昨年度の排出実績の7割程度を当該年度の排出枠として事前配分 ➢ 翌年3月以降、当該年度の排出実績が確定した後、過不足分を調整し、最終確定
義務履行方式	•初年度のみ、2019年及び2020年の排出枠償却義務を履行。以降は単年度義務履行 •義務履行（排出量清算義務）：該当年度活動実績によって発生したGHG排出量相応の排出枠を国に返す。

出典：公開データに基づき、IGESが作成。

2.2 中国排出量取引制度（ETS）の概要 キーポイント②

柔軟性措置	•国から割り振られた排出枠について、企業判断で売買できる。 •検証済排出量の5%未満までCCER（オフセット・クレジット：ETS対象事業以外で取得した国内クレジットに限る）による義務履行（排出量の清算）可能。
特例措置	•負担を軽減するため、清算義務に上限を設定：排出枠の不足が検証認定排出量の20%を超えた場合、「償却義務の上限＝無償排出枠＋検証済排出量の20%」とする。 •技術促進の観点から、ガスタービン設備を優遇：認定排出量が無償排出枠を超えた場合、無償排出枠が償却義務の上限とする。
オークション	•初期段階はないが、段階的に導入する。
取引主体	•当面、制度対象事業者のみに限るが、段階的に制度対象以外の企業、法人、機関、個人、外国投資者までに拡大
取引方法	•取引システムを介した価格競争式、または、個別協議に基づく譲渡 •いずれも電子システムを通じて実施（価格交渉もオンライン上実施）

出典：公開データに基づき、IGESが作成。

【東南アジア編】(公財)地球環境戦略研究機関（IGES）
気候変動とエネルギー領域 戦略マネージメントオフィス研究員 有野 洋輔 氏

開発目標とネットゼロ目標

インドネシアが戦後100年の2045年を開発目標年に設定するなど カーボンニュートラルに向けた戦略は開発戦略の上に位置づけられる

表．ASEAN諸国が掲げる中長期的な開発目標

国名	開発ビジョン	目標年	長期戦略の策定	ネットゼロ（カーボンニュートラル）目標
ブルネイ	生活の質と一人当たり所得において世界上位10位に入る	2035	ー	なし
カンボジア	先進国になる	2050	ー	2050年（国連の気候野心同盟に参加）
インドネシア	世界の5大経済の間で先進的で繁栄した国家になる	2045	2021年6月	2060年までに達成
ラオス	上位中所得国になる	2035	策定中	2050年（国連の気候野心同盟に参加）
マレーシア	国を先進国にまで高める	2020	ー	2050年
ミャンマー	平和で繁栄した民主的な国家になる	2030	ー	2050年（国連の気候野心同盟に参加）
フィリピン	貧困を脱却し繁栄した中流社会になる	2040	ー	なし
シンガポール	低炭素で気候レジリエントな未来を作る	2050	2020年12月	2050年以降出来る限り早期
タイ	充足経済思想（Sufficiency Economy Philosophy）に則り，安全で繁栄した持続的な先進国になる	2037	2021年9月	2065年
ベトナム	産業面でASEAN諸国の上位3位に入る．現代的な工業国になる．	2030 & 2045	策定中	2050年（COP26中に宣言）

カーボンプライシング制度

■カーボンプライシングとは、二酸化炭素（CO2）排出に対して価格付けし、市場メカニズムを通じて排出を抑制する仕組み。炭素税に代表される「価格アプローチ」と、排出量取引制度に代表される「数量アプローチ」の大きく2通りある
■ ASEANでは**シンガポール**が2019年に**経済全体（全セクター）への炭素税**を導入したのが先行事例（5シンガポールドル＝約400～500円）
■**インドネシア、タイ、ベトナム**は**排出量取引制度**を準備中（インドネシア、ベトナムでは導入が決定。細則はこれから制定される）

	排出量取引	炭素税	備考
インドネシア ※ハイブリッド方式	(i)「キャップ・アンド・トレード」： 2021年、電力総局は、石炭火力発電セクターで自主的な排出権取引に関するパイロットプロジェクトを開始 2024年に全国的に実施（義務化）される予定 (ii)温室効果ガス排出オフセット制度： 他の事業や活動において削減された排出量と自らの温室効果ガスの排出を「オフセット(相殺)」し、排出量を算定	2022年4月1日から段階的に実施される予定： 第一段階では、石炭火力発電所に対して、二酸化炭素1トン当たり3万ルピア(約250円)の炭素税。 2025年までに炭素税を完全に導入する（炭素市場の発展、NDC目標の達成、セクターの準備、経済状況などを条件に）	2021年10月29日、インドネシア共和国の大統領は、国家開発における国が決定する貢献(Nationally Determined Contribution「NDC」)目標と温室効果ガス排出抑制の達成のためのカーボンプライシングの実施に関する2021年大統領令第98号（「大統領令98/2021」）を制定 ※施行規則は、遅くとも2022年10月29日までに制定される予定
タイ	ー自主的排出量取引制度（V-ETS）：2018年に電力・石油化学・鉄鋼など10部門52社を対象に実験開始。目標の順守義務はなし。2022年以降の規制化を検討。2021年11月時点で、排出量取引制度の法制化（気候変動法草案のパブリックコメント募集中）を検討中 ー自主的クレジット制度（T-VER）:2013年開始のプロジェクトベースの制度	財務省内で炭素税導入を検討中（2021年10月時点）	タイ温室効果ガス管理機関（TGO）が計画と実施を担当
ベトナム	ベトナムの国会は2021年11月17日、排出権取引スキームを合法化する改正環境保護法を可決した。同法は2022年1月1日に実行される予定	炭素税は未導入 ※環境保護税（ガソリン、石油・石炭製品への課税）は有り	※排出量取引制度の目標、期限、規制対象産業などの詳細は、後に政府の政令で特定される予定