

# Deloitte.

デロイト トーマツ



## 令和5年度内外一体の経済成長戦略構築にかかる国際経済調査事業（新興国の将来における質高インフラ導入の市場調査と効果的なキャパビル方法調査事業） 調査報告書（概要版）

デロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー 合同会社

2023年12月22日

MAKING AN  
IMPACT THAT  
MATTERS

since 1845

# 目次

<b>1. 調査概要</b>	
1.1 調査の背景・目的および調査内容	3
1.2 業務計画	4
<b>2. 初期調査（一部抜粋）</b>	
2.1 ピアレビュー結果	5
2.2 パプアニューギニアにおけるインフラの現状	6
2.3 パプアニューギニアにおけるPPPの現状	7
2.4 パプアニューギニアにおけるPPP事例	8
2.5 キャパビル対象分野の特定	9
<b>3. キャパシティビルディングプログラムの実施</b>	
3.1 プログラム内容	10
3.2 プログラム実施結果	11
3.3 キャパビル実施を踏まえた結論・提言	12

## 1.1 調査の背景・目的および調査内容

本調査事業では、令和2年度の Papua New Guinea APECピアレビュー調査結果に基づき、初期調査を実施した上で現地での政府関係者向けのキャパシティビルディングプログラムを開催した

### 背景・目的

- 2021年、「APECインフラ開発と投資に関するピアレビューとキャパシティ・ビルディング」調査が Papua New Guinea（以下 PNG）で実施され、道路、空港、港湾のインフラ環境の現状の調査と共に、同国の地理的特性から空港インフラ整備等の必要性が強調された
- 現地政府関係者からは、インフラ整備における日本の慣行や、入札から管理段階までの具体的なプロジェクト管理手法が有益であるとの意見があった。本プログラムは、PNGの政府関係者に対して、同国における質の高いインフラ整備に必要な基礎知識を普及させることを目的としている
- また、PPPを含む民間事業者の参画の可能性が高い分野として、初期調査・PNG政府関係者との協議により特定された優先分野ごとに、実践的な演習や双方向的なディスカッションを交えたプログラムを実施することで、PNGのインフラ整備における官民パートナーシップを効果的に推進することを目的としている

### 調査内容

- **初期調査**
  - ピアレビュー結果を基にした PNG のインフラにおける概要調査（基礎調査）を実施し、調査結果をもとに現地政府関係者とオンラインで意見交換を行い、収集情報の正確性と課題認識についてのすり合わせを行う
  - 上記基礎調査結果および現地政府関係者との意見交換を踏まえたキャパシティビルディング対象インフラ分野の特定
- **キャパシティビルディングプログラムの実施**
  - PNG政府関係者を対象とした、質高インフラに関する現地でのキャパシティビルディングプログラムの実施

## 1.2 業務計画

調査事業では、2023年9月～10月にかけて初期調査を実施し、2023年11月27日～11月29日にかけてPNG現地でのキャパビルプログラムを実施した

### 業務計画

- クリスマス前という時期を加味し、11月下旬に現地でのキャパビルプログラムを実施できるよう全体スケジュールを構成した
- **経済産業省貴省**との打ち合わせに加え、現地政府関係者（PNG APEC Secretariate Office）との三者間打ち合わせも定期的に行うことで、現地でのキャパビルプログラムの円滑な実施に向け入念に準備を行った

経済産業省および現地政府関係者との打ち合わせ

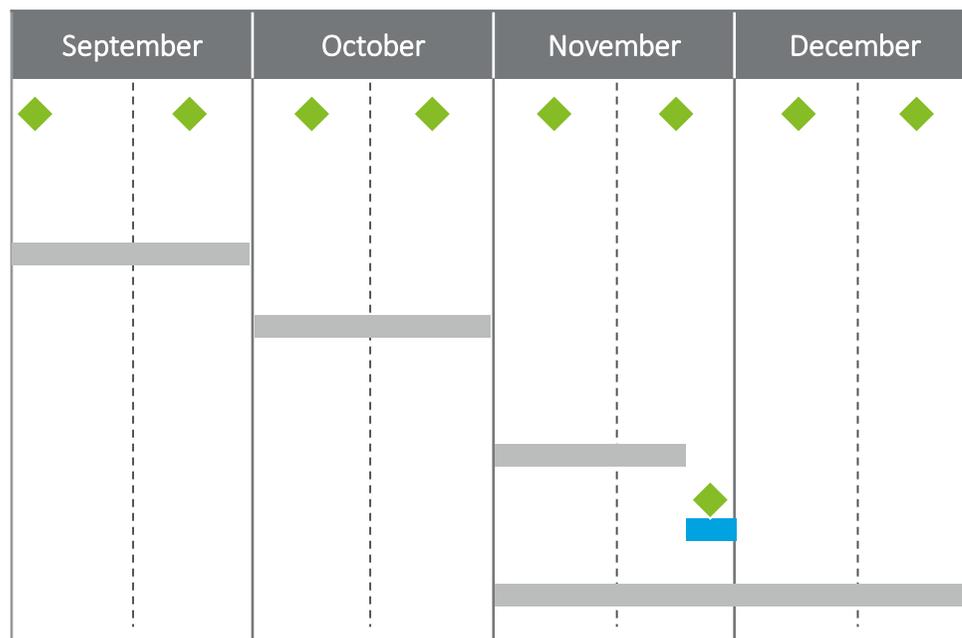
#### (1) 初期調査によるインフラ分野特定と詳細調査

- 基礎調査、PNG関係者との意見交換によるキャパビルテーマの特定
- 詳細調査、PNG関係者との意見交換

#### (2) キャパビルプログラム

- 事前準備
- PNG現地でのキャパビルプログラムの開催

#### (3) 調査報告書の作成



## 2.1 ピアレビュー結果

2021年のピアレビューでは、各交通インフラ分野ごとのPPP開発にあたる課題を整理しており、課題はありつつも交通インフラ分野におけるPPPへの一定の関心と適用可能性が確認できた

### ピアレビュー結果

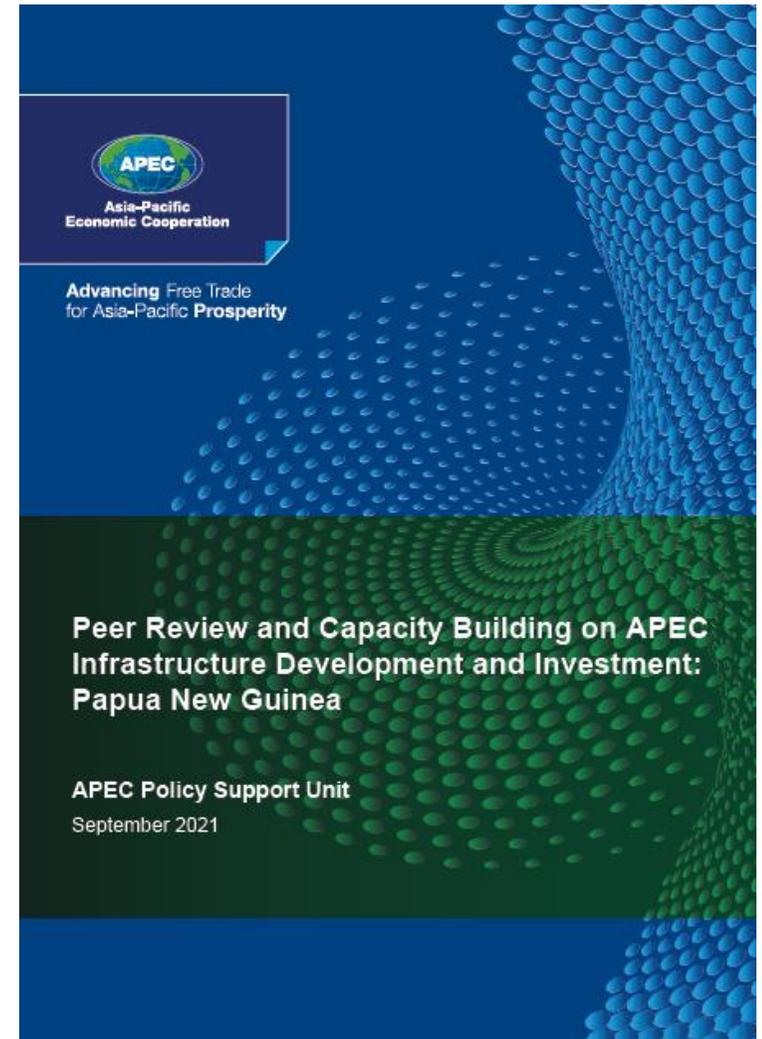
- PNGに対するAPECのピアレビュー調査は、2021年に実施され、その結果がまとめられて公表されている。
- 同報告書から得られる主要なメッセージは、以下の通りである。

#### ●制度面、能力面の強化の必要性

1. PPPプロジェクトの計画能力の向上の必要性
2. New PNG PPP Centreの立ち上げの必要性
3. アンソリ提案に対する対応手続きの確立
4. プロジェクトサイクルにおけるLCC（Life Cycle Cost）の概念の導入
5. 資金調達手法の多様化と公的支援の強化

#### ●セクター毎の分析結果と課題

1. 道路セクター：  
PPP適用に関する関心は高いが、PNGでは有料道路がまだない。
2. 港湾セクター：  
PPP適用の可能性があるが、PNGでの主要港湾運営は、港湾公社PNG Ports Corporation Limitedが行っており、その適切なデマケが必要。
3. 空港セクター：  
空港自体それほど数は多くないが、民間による運営（PPP）については比較的関心が高い分野である。
4. その他（電力セクター、水道セクター）  
上記レポートでは直接に取り上げられていないが、太陽光、風力、地熱等の再エネ発電の可能性は認められる。水道セクターについても同様。



## 2.2 パプアニューギニアにおけるインフラの現状

PNGでは、長期的な道路交通網の整備に加え、貿易の活発化と航空利用者の増加から、航空・港湾インフラの改善が急務である

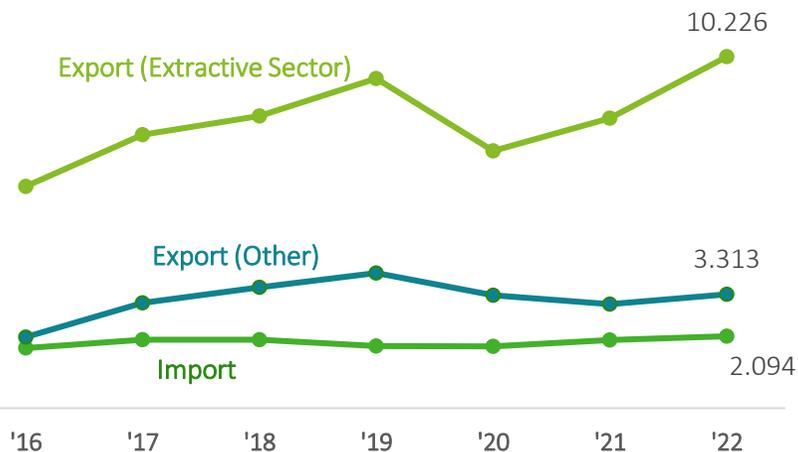
### PNGにおける交通インフラの現状と課題

- 離島や険しい地形の山間部が多いPNGでは、その難易度と高いコストから陸上交通網の整備が進んでおらず、全人口の約17パーセントは、道路へのアクセスがない<sup>\*1</sup>
- 不十分な陸上交通網は、生活インフラ（エネルギー、物資、ICT等）普及の障害にもなり、経済発展のための最大の課題である
- 道路網の未発達により航空と海運が主要な代替交通手段となっているが、老朽化や高いコストなど多くの課題を抱えている（後述）<sup>\*2</sup>
- コロナ後、貿易額と航空輸送利用者は増加傾向にあり、長期的な道路網の整備に加え、短中期的な航空・港湾インフラの充実が急務である（右図参照）

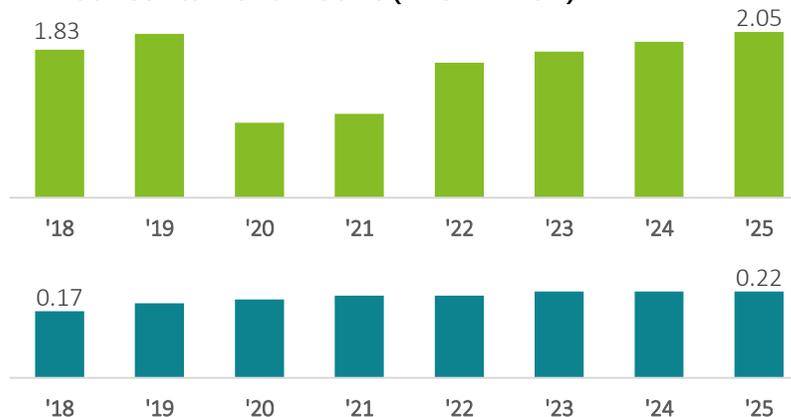
### 持続的で災害に強い交通インフラ整備の必要性

- PNGでは、地震や豪雨による土砂崩れや地滑りが近年頻繁に発生しており、道路の寸断による物資・人の移動に影響を及ぼしている<sup>\*3</sup>
- 2012年、ヘラ州では、過去最大規模の地滑りが発生し、数十人が死亡、山岳地帯と港湾都市ラエを結ぶ高速道路のが約2キロにわたり被害を受けた<sup>\*3</sup>
- 持続可能で災害に強い交通インフラの整備が国家的な優先課題であり、PNG政府およびADBなどの開発パートナーは技術支援プログラムである太平洋民間セクター開発イニシアチブ（Pacific Private Sector Development Initiative）を通じて同国のPPP改正法の策定やPPP Centerの設立を支援<sup>\*4</sup>するなど強くコミットしている<sup>\*2</sup>

PNGにおける貿易取扱額の推移 (USD Billion)<sup>\*5</sup>



Annual number of air passengers in PNG (million),  
Annual container amount (TEU million) <sup>\*6</sup>



出所：\*1: PNG National Budget 2022, \*2: World Bank (2020) "PNG Economic Update", \*3: OCHA (2013) "Landslides take toll on key PNG highway", \*4: Asian Development Bank (2014/9) "ADB Welcomes New Public-Private Partnership Act in PNG", \*5: World Bank (2022) "Papua New Guinea Economic Update", \*6: Statistics from Statista

## 2.3 パプアニューギニアにおけるPPPの現状

### PNGにおけるPPP事業を発展させるために、PPPセンターを中心としたPPP組成環境と制度面の整備を重点的に行うことが期待されている

#### PNGにおけるPPPの現状\*1

- PNGの政府関連機関における PPP を組成、調達、実施する制度的能力は限られている。また、PNG政府の新規インフラ資金調達能力、関連機関が利用できるプロジェクト開発、制度設計のための資金源は明確に定義されていなかった。その結果、国際開発金融機関からの援助に依存し、これまでPPPがあまり開発されてこなかった
- The PPP Actは2014年に策定、2018年に施行された。2022年に同法の改正（PPP Actにおけるいくつかの条項の修正およびPPP Centerの構成人員等を規定）が行われたが、コロナの影響もあり、PPP事業自体は増えていない
- PNG には2014年まで、PPP プロジェクト開発プロセスの管理を行う運営機関は存在しなかったことから、調達面を含む規制環境に関して脆弱であったが、PPP 法に規定されている機能を備えたPPPセンターの設立により、特定の規制の制定とプロセスを構成、管理することで、PPP の効率的かつ一貫した開発を行うことが期待されている
- 今後は、現時点でのPPPを実行するための包括的な枠組みの発展に加え、より大規模な資金調達を実現するための信用格付機関、PPPに長期資金を提供する開発金融機関、PPPが国際的な機関投資家から資金を調達するための資本市場・デリバティブ市場などの制度や手法を整備することが望まれている

#### PPP法の沿革と第五次中期開発計画（MTDP IV）におけるPPPの活用方針

- National PPP Policy (2008)
    - The PPP Act (2014)の基礎となるPPP実施における原則を提示
  - The PPP Act (2014)
    - PPP法の施行（2018-）とハブ機関PPPセンターの設立
  - Amendment of The PPP Act (2022)
    - PPPセンターの所属先管轄としてMinistry of Financeを選定、複数の条項の文言の修正、PPPセンターの構成人員を規定\*2
- インフラ税額控除制度（ITCS）の下、The PPP Actに則り、PPPセンターはPPP組成に向けライン機関を支援・調整する役割を担う
  - PPPにおける民間投資は、MTDP IV SPA1-12で示される政府の開発優先事項に沿う必要がある ※SPA:戦略的優先分野

MTDP IVにおけるPPPに関するKPI	2023	2027
PPPプロジェクトの実施目標件数 (Number of PPP Projects prepared and implemented)	1	20
PPPスキームを利用したファイナンスによる埠頭の建設件数 (Number of new wharves built under PPP financing arrangements (Wewak, Vanimo, Kikori, Arafura, and Manus)	0	5
15の国内海運事業者の海運事業向けのPPPスキームを利用したファイナンス支援目標額 (Establishment of a National shipping service under PPP financing arrangements to service the 15 Maritime providers)	1.1 mil K	41.1 mil K

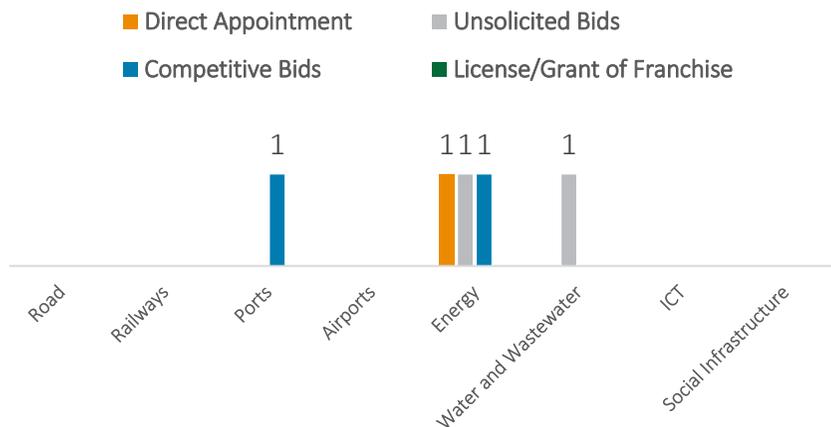
出所：\*1: ADB (2020) "PPP MONITOR PNG", \*2: PNG National Parliament (2022/3) "Public Private Partnership (Amendment) Act 2022",

## 2.4 パプアニューギニアにおけるPPP事例

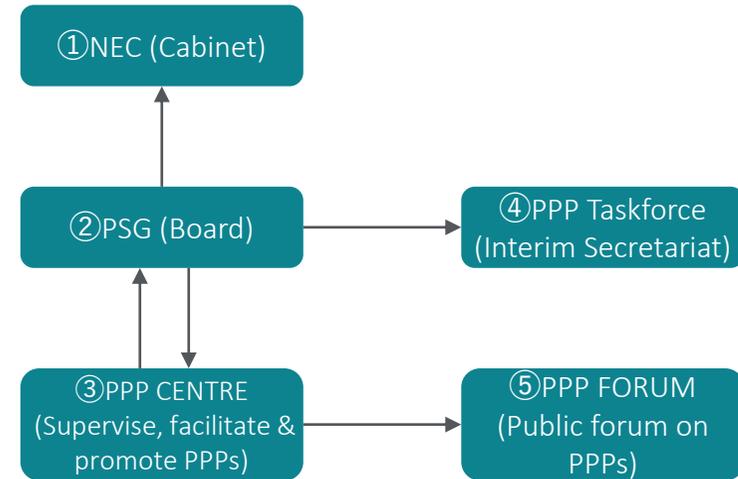
PNGのPPP実績は多くなく、交通インフラ分野では実績・計画共に若干数となっている

### PNGにおけるPPP事例

分野別PPP事業数と調達手法\*1



### PPP開発、実施にかかる関連機関\*2



①NEC (National Executive Council = Cabinet)

②PPP Steering Group (PSG) – a supervisory committee tasked to oversee operations of the PPP Centre, make decisions and report to NEC/Govt.

**PSG composition** – Treasury & Finance (chair), Planning & State Solicitors Office & relevant key line agencies.

③PPP Centre – a legal entity responsible for determining and processing all PPP projects between Govt and RPBs (i.e. SOEs & subnational govts)

④PPP Taskforce – Secretariat of the PSG (in the interim)

⑤PPP Forum – provides for a PPP grievances platform

出所：\*1: ADB (2020) “PPP MONITOR PNG”, \*2: The Pacific Private Sector Development Initiative (2022/3) \*2: Samson (PPP Taskforce) からのヒアリング内容を基にDTFA作成

## 2.5 キャパビル対象分野の特定

### 調査を踏まえ、キャパビルに有望とされるインフラ分野を提案し、PNG政府と意見交換を行った

#### キャパビル対象とするテーマの特定結果

##### ● 2021年のピアレビュー結果

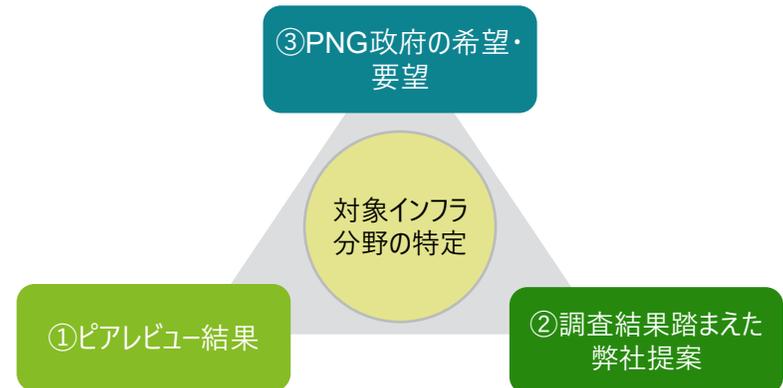
- ✓ 港湾におけるPPP適用の可能性があるが、主要港湾運営は、港湾公社PNG Ports Corporation Limitedが行っており、その適切なデマケが必要
- ✓ 空港自体の数は多くないが、PPPについては比較的関心が高い分野である
- ✓ 道路インフラについてはPPP適用の関心は高いものの、有料道路がまだなく、PPP実績もない

##### ● 初期調査の結果（PNGにおけるインフラ・PPP動向）

- ✓ 離島や山間部が多いPNGは、道路インフラの整備におけるコストと難易度が高く時間がかかるため、並行して空港・港湾インフラの整備を進めていくことが重要である。また、PNGでは今後物資や人の移動が増加することが見込まれており、両インフラの整備は、経済活動の増加にも対応するものである
- ✓ 空港・港湾分野のPPP実績・計画は存在するが、道路はまだ無い

##### ● PNG政府関係者との意見交換結果

- ✓ 初期調査として調査した内容は質が高く、異論はない（PNG政府）
- ✓ 空港・港湾の両分野はPNGにおいて特に地方部で主要なインフラとなっているためキャパビル対象として異論はない（PNG政府）
- ✓ Connect PNG Programにあるように、PNGのインフラ整備は道路を基本として、空港と港湾インフラと併せて三位一体で進めていくことが重要なため、キャパビル対象として道路インフラも含める必要がある



## 3.1 プログラム内容

### PNG政府関係者向けに、3日間の質高インフラとPPPに関するプログラムを現地で開催した

#### キャパシティビルディングの概要

講師佐々木によるこれまでのフィリピン、ベトナム、インドネシア政府職員に対するキャパビル経験を踏まえ、以下内容で実施された

名称	APEC PNG Quality Infrastructure Investment Training Program		
開催日時	2023年11月27日（月）～2023年11月29日（水）		
会場	Office of PNG APEC Secretariat at Department of Prime Minister & National Executive Council		
プログラム 内容	Day 1	1.1	Course Instruction
		1.2	APEC's Initiative of promoting quality infrastructure: Principles and peer review results for PNG
		1.3	Discussion on quality infrastructure in PNG: Observation and challenges
		1.4	Basics of Public-Private Partnerships
		1.5	PPP and SOEs: Case studies of other countries
	Day 2	A-1	Basic scheme and characteristics of PPP in Airport Sector
		A-2	Case study and discussion
		S-1	Basic scheme and characteristics of PPP in Seaport Sector
		S-2	Case study and discussion
		R-1	Basic scheme and characteristics of PPP in Port Sector
		R-2	Case study and discussion
	Day 3	3.1	Risk analysis and allocation of PPP projects
		3.2	Group Work #1: Risk allocation
		3.3	Financial analysis of PPP project
		3.4	Group Work #1: How to promote quality infrastructure and PPP in PNG
3.5		Closing	

#### 1. 基本構成

- ① APECの質高インフラ促進の各種活動やガイドラインに関する説明
- ② PNGに対して実施されたピアレビュー結果の伝達
- ③ PNGにおいてPPPを普及するために必要なアクション等
- ④ 日本におけるPPP／PFI等のGood Practiceの紹介（重点講義：PPP/PFIに関する日本の知見、インフラ施設設置に係る日本の関係法令（入札方法含む）に関する講義、インフラ施設改善点等の共有のためのワークショップ実施
- ⑤ 主要セクター（道路、空港、港湾）に対するPPP導入のための方法
- ⑥ 全体のまとめ（参加者からのフィードバック）

#### 2. 効果を上げるための工夫

- ① 一方方向のレクチャーでなく、参加者からの意見や質問を惹起し、インタラクティブな形で実施する
- ② セクターに特化した講義については、参加者を分ける
- ③ 受講完了者には、APEC名のCertificateを発行する

## 3.2 プログラム実施結果・考察

### 3日間のキャパシティビルディングプログラムを通じて得られたフィードバックや共通認識を共有する

#### PNG現地でのキャパシティビルディングの実施結果

- 各参加者からは総じて好意的なフィードバックが寄せられた。プログラム全体を通じて、各参加者は講師佐々木の説明に耳を傾げるだけでなく、積極的に議論に加わろうとしていた姿勢がうかがえた
- PNGの各交通インフラ分野（道路、空港、港湾）の現状を踏まえつつ、講義内で示された説明や各国の取組状況を参考にPNGにおいてどのような適用の仕方が考え得るか議論が行われた。その結果、PNGでは国営企業（SOE）の関与を存続させるための適切なデマケーションや、SOEの経営を改善するための再統合や民営化といった手法が有効である等の意見が見られた
- PNGならではのリスクとして、政府の契約履行リスクも挙げられ、政府の支払いリスクがある場合は民間投資の誘致が難しいため、政府が確実に契約を履行する体制を整備することが重要であることが示された。
- 質高インフラとPPPをPNGで推進していく上では、同国のインフラ分野において大きな影響力を持つSOEを排除することなく継続的に関与させるPNGならではの手法、各セクターで複雑に絡み合う政府機関のインフラプロジェクトにおける責任範囲の明確化、PPP調達プロセスの早期確立が必要であるという認識で一致した。
- 政府の財政状況が厳しい中での国内の既存インフラの適切な維持管理やインフラ開発を促進させる必要性を今回参加した各政府関係者は認識しており、PPPの導入に向けては多くの課題がありつつも、官民連携およびPPPの導入を通じた質の高いインフラプロジェクトの実現に向け、今後も省庁間での連携やSOE等の関連機関の巻き込みを積極的に進めていくとのことであった

### 3.3 キャパビル実施を踏まえた結論・提言

## 現地でのキャパシティビルディングの開催を通じて調査団が得られた結論と今後のキャパビルに向けた提言を以下の通り示す

### キャパシティビルディング実施を踏まえた結論

- 人種の多様性が豊かである一方で、人口密度が低く、全国くまなく質の高い公共サービスを提供することは容易ではない。地域間のバランスを考えた上で、その地域の現状やニーズに即したインフラの整備や公共サービスの提供を考えていく必要がある
- 運輸・交通インフラという文脈においては、空港と港湾はSOEsにより独占的に運営されていること、また道路については有料道路が存在しないなど、PNGとしての特徴があり、今後、公共サービスの質の向上を考える上では、それらの特徴をよく踏まえる必要がある
- 上記に関連し、インフラの整備や運営についてPPPや民間活用を検討していく場合でも、それらを担える（或いは関連実績のある）自国企業は少ないと考えられる。また、事業資金についても、国内金融機関のみで賄うことは難しいと考えられる。よって、海外企業の参画や、それらかの技術移転という視点が必要不可欠といえる
- PNGの経済状況という観点では、主要な産業が鉱物等の一次産業であり、第二次産業、第三次産業といった分野は未発達である。また、海外からの投資環境についても、安全面等の不確実性が存在するため必ずしも良好とはいえない。海外からの投融資を促進するためには、産業の発展や投資環境の改善が必要となる
- キャパビルワークショップ後に参加者から寄せられた声には、「ラエ（Lae）港ではPPPが適用できそうではないかと思った。同港は、他の港と違って現時点で相応の収益を上げている。コロナも終わり、今後物資の輸送が活性化することを見据えることより円滑な運営のためにPPPスキームを導入し得る。」との意見もあった。今後、PNGへの日本企業の進出可能性を検討するうえで、PNG政府・企業の声を参考しながら日本企業と同国企業のマッチング支援等、本邦企業に対するPNGへの関心および投資意欲を引き出すための手厚い支援が必要となる。

### 3.3 キャパビル実施を踏まえた結論・提言

## 現地でのキャパシティビルディングの開催を通じて調査団が得られた結論と今後のキャパビルに向けた提言を以下の通り示す

### 今後のキャパシティビルディングに関する提言

#### PNGにおける質高インフラ推進に期待されるステップ

- 各セクターにおいて目指すべき姿や、達成すべきKPI／数値目標の再確認（公共サービスの量及び質の向上が求められる分野の確認を含む）
- 上記を達成するために利用可能な方法の確認（この中には、伝統的なODAの活用や、新しい試みであるPPPの活用に関する議論を含む）
- 特にPPP、その他民間活用について、パイロット事業（仮称）を形成し、OJTを通じて知識やノウハウを蓄積する
- 上記のノウハウや経験を政府のしかるべき組織に蓄積し、横展開（セクター内の展開及びセクター間の展開）を図る
- PPPや民間活用を積極的に活用しているフィリピンの経験踏まえ、上記ステップを実施していくためのPPP推進局の能力強化が重要



#### PNGにおける質高インフラ、PPP導入する上でのキャパビルの観点での重要事項

- ✓ PPPセンターの強化（知識・情報の蓄積、組織能力の向上等）
- ✓ PPP法に基づく事業の形成や実施に関するガイドラインやマニュアル等の整備
- ✓ （質高インフラやPPPの活用が想定されるセクターを特定した上で）、ターゲットとなる事業実施省庁の能力強化およびパイロット事業の形成・実施
- ✓ SOEsと民間企業との役割分担の検討促進、並びに関連するSOEs職員との（民間企業との連携に関する）知識や能力の向上
- ✓ 公共調達における透明性や公平性の確保、特に民間提案型プロジェクト（Unsolicited Projects）の適切な運用能力の向上
- ✓ 計画段階において、民間企業と対話をする能力の向上（事業計画策定段階、フィジビリティスタディ実施段階、入札準備・入札実施段階等）
- ✓ コンサルタントや開発援助機関（Development Partners）の活用に関する知識や能力の向上

デロイト トーマツ グループは、日本におけるデロイト アジア パシフィック リミテッドおよびデロイト ネットワークのメンバーであるデロイト トーマツ 合同会社ならびにそのグループ法人（有限責任監査法人 トーマツ、デロイト トーマツ コンサルティング 合同会社、デロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー 合同会社、デロイト トーマツ 税理士 法人、DT 弁護士 法人およびデロイト トーマツ コーポレート ソリューション 合同会社を含む）の総称です。デロイト トーマツ グループは、日本で最大級のプロフェッショナル グループのひとつであり、各法人がそれぞれの適用法令に従い、監査・保証業務、リスク アドバイザリー、コンサルティング、ファイナンシャル アドバイザリー、税務、法務等を提供しています。また、国内約30都市以上に1万5千名を超える専門家を擁し、多国籍企業や主要な日本企業をクライアントとしています。詳細はデロイト トーマツ グループ Web サイト（[www.deloitte.com/jp](http://www.deloitte.com/jp)）をご覧ください。

Deloitte（デロイト）とは、デロイト トウシュート マツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバル ネットワーク 組織を構成するメンバー ファーム およびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）のひとつまたは複数 を指します。DTTL（または“Deloitte Global”）ならびに各メンバー ファーム および関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体であり、第三者に関して相互に義務を課しまたは拘束させることはありません。DTTL および DTTL の各メンバー ファーム ならびに関係法人は、自らの作為 および 不作為 についてのみ責任を負い、互いに他のファーム または関係法人の作為 および 不作為 について責任を負うものではありません。DTTL はクライアントへのサービス提供を行いません。詳細は [www.deloitte.com/jp/about](http://www.deloitte.com/jp/about) をご覧ください。

デロイト アジア パシフィック リミテッドはDTTLのメンバーファームであり、保証有限責任会社です。デロイト アジア パシフィック リミテッドのメンバー およびそれらの関係法人は、それぞれ法的に独立した別個の組織体であり、アジア パシフィック における100を超える都市（オークランド、バンコク、北京、ハノイ、香港、ジャカルタ、クアラルンプール、マニラ、メルボルン、大阪、ソウル、上海、シンガポール、シドニー、台北、東京を含む）にてサービスを提供しています。

Deloitte（デロイト）は、監査・保証業務、コンサルティング、ファイナンシャル アドバイザリー、リスク アドバイザリー、税務、法務などに関連する最先端のサービスを、Fortune Global 500®の約9割の企業や多数のプライベート（非公開）企業を含むクライアントに提供しています。デロイトは、資本市場に対する社会的な信頼を高め、クライアントの変革と繁栄を促し、より豊かな経済、公正な社会、持続可能な世界の実現に向けて自ら率先して取り組むことを通じて、計測可能で継続性のある成果をもたらすプロフェッショナルの集団です。デロイトは、創設以来175年余りの歴史を有し、150を超える国・地域にわたって活動を展開しています。“Making an impact that matters”をパーパス（存在理由）として標榜するデロイトの約345,000名のプロフェッショナルの活動の詳細については、（[www.deloitte.com](http://www.deloitte.com)）をご覧ください。

本資料は皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、デロイト トウシュート マツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバル ネットワーク 組織を構成するメンバー ファーム およびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）が本資料をもって専門的な助言やサービスを提供するものではありません。皆様の財務または事業に影響を与えるような意思決定または行動をされる前に、適切な専門家にご相談ください。本資料における情報の正確性や完全性に関して、いかなる表明、保証または確約（明示・黙示を問いません）をするものではありません。またDTTL、そのメンバーファーム、関係法人、社員・職員または代理人のいずれも、本資料に依拠した人に係りして直接または間接に発生したいかなる損失および損害に対して責任を負いません。DTTLならびに各メンバーファームおよびそれらの関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。



IS 669126 / ISO 27001



BCMS 764479 / ISO 22301