

WGテーマ1、2

<テーマ1>

ラオスの“Land-linked”構想の実現並びに貿易促進に向けた制度整備及び運用背景：

物流に関する公共事業運輸省所管法令に基づき、タイやベトナムなどの外国籍トラックによるラオス国内との貨物輸送の際、国境近辺のドライポートにて、ラオス国籍のトラックへ荷物の積み替えが必要とされている点、日系企業の多くは製造業であり、近隣国の港から製品や材料を輸出入するビジネスモデルであるところ、貨物の積み替えを強制されることによってコストが増え、時間も余計にかかり、また、積み替え時の荷物の紛失や破損等のトラブル発生リスクの要因にもなっている。

議論の概要：

日本側

ドライポートでの積み替えのルールについて、輸送方法は、コンテナ輸送とトラック輸送との2つの輸送方法があるが、トラック輸送の場合、タイ国籍のトラックからラオス国籍のトラックへ荷物を一度出してから積み替えるため、原材料によっては破損等のリスクが生じ、人の手で行うため人件費もかかる。また、時間もかかるため工場へ到着するのが夜になり、スタッフの時間外報酬の支出が発生するなどコストが増える。そのため、製造企業からは、外国からのトラックはドライポートで積み替えることなくそのまま工場まで輸送して頂きたいという要望がある。

ラオスは内陸であり、物流コストの高さが課題である。ラオス側としても、現状のドライポートの積み替えは、人件費がかかっており、お互いデメリットである。日系企業としては、ドライポートの運用上、費用回収がある程度必要であるという点は理解しており、本会合前に開催したWGでは、MPWTより、書面を含む要望や意見は受け、耳を傾けたいとの回答を得ているところ、日本とラオス双方にとって良い結論が出せるよう前向きな議論を行いたい。

ラオス側

ドライポートの運用に関しては、現状の積み替えにはコストや労力がかかるため、見直し、改善が必要だと考えている。商品の破損についても指摘の通り。運輸局においても同様の認識である。他方、外国籍のトラック輸送に関しては、相手国との二国間条約に基づいて、お互いの国内の走行は基本的に禁止となっている。相手国内に入り込んで輸送する場合は、別途許可書が必要であり、これが不便である点は認識している。また、同条約に基づき、コンテナ、トラックは指定の道路を通行しなければならない。その他、ラオス政府の通知に基づき、外国籍の空のトラックはラオス国

内に入り荷物を積み込むことは禁止となっている。輸出促進のため、ラオスのトラックがアクセス出来ないエリアにおいては、特別に外国籍のトラックの走行許可を出している。円滑な物流のためには、現在の二国間条約の見直しが必要だと考えており、日本側からの意見に対し、関係者と連携を取り、解決が出来るよう検討していきたい。

日本側

ラオスは、物流に関し、Land-Lock から Land-Linked へというフレーズの元に、「Land-Linked 構想」を掲げているが具体的にはどのような政策内容なのか。

ラオス側

ラオスは海がないため、近隣国との接続性は非常に重要であるところ、ラオスの今後にとっては欠かせない大変重要な政策である。他方、政策内容について周知が足りていない。内容は物流の円滑化、コスト削減が中心であるがまだ不十分であり、物流コストも依然として高い。MPWT が道路の整備を行っており、ドライポートも整備しつつあるが、タナレーンドライポートにしてもオープンしたばかりで未だ整備中であり、まだ十分に近隣地と接続されていない。ラオス国内だけの問題ではなく、他国へのアクセスはその国のシステムとの連携が必要。商工省、税関、MPWT など関係省庁が複数に跨がるため、ラオス政府内の連携が必要。マクロ的な視点での政策立案とそれに対するフォローアップの仕組み作りが重要であり、本官民合同対話も仕組みの1つとしてとても重要。日本側より頂いた要望は承り、解決に向けて取り組んでいきたい。

日本側

先ほど積替えが必要である要因として、近隣国との二国間協定が関連しているとの説明があったところ、ラオス政府の国内政策の問題ではないかと理解している。二国間協定の改定というよりも、国内政策の改定で対応できる部分があると思うがいかがか。

ラオス側

確かにラオス国内政策の問題である。解決方法を考えていきたい。

日本側

昨年、JETRO と計画投資省は日系企業の更なる投資促進に向けた MOU を締結したところ、今回のようなラオス政府からの前向きな回答は、投資を検討する日系企業にとって非常にアピールとなるポイントとなる。引き続き投資環境の改善に向けてラオス政府にも協力頂きたい。

<テーマ2>

Lao National Single Window(LNSW)の利便性向上と AEO 制度の整備の進捗

背景：

前回の第15回官民合同対話での日本側の要望である、LNSW のシステム改善や車両の通関手続きの際の処理可能台数の増加について、改善の取組状況や進捗、今後の整備計画について投資環境改善の観点から確認したい。

議論の概要：

日本側

WG においては、財務省関税局より一定程度の進展があった旨の回答があったところ、実際に首都ビエンチャン以外のタイ・中国に隣接する国境において LNSW の実施を確認しており、また、LNSW と電子通関システムの間でのシステム連携が成されるなど、取組は進んでいるものと認識。他方、それらの取組が、現状では輸出入者にとって具体的なメリットとして感じにくいというえ、システム導入のための費用が輸出入者へ上乗せされているのが実態。この点、今後 LNSW の本格稼働に向けて更なる改善を期待したい。また、AEO 制度へ日系企業が申請してから1年以上経過後も許可が下りていないため、迅速に手続きを進めて頂きたい。

ラオス側

指摘の点について認識している。通関システムは、鉱業、農業のデータベースとの連携がなされておらず、サービスの遅れにつながっている。中央政府と地方政府との連携も重要であり、今後予算の確保を含めて検討及び改善を進めていきたい。

ラオス側

LNSW については、通関システムの統一によって申請手順も増えており、利用者からメリットの点で疑問を持たれていることは認識。しかし、本年より新システムに移行予定であり、これまでは各国境ごとに書面で手続きをしていたのが、全ての手続き及び署名はオンラインで申請可能、またシステム上で手続きが可能となる品目も増える予定。タナレーン、ボーテンで新システムのテストを実施してきたが本年から別の国境でもテスト開始予定。今後は全ての国境で使用可能となり、また、農林省、保健省などの関係省庁のシステムと連携も行うべく、省庁間の MOU を締結している。その他、銀行システムとも連携し、関税の支払いも行うことが出来るようになる予定。

AEO についてもご指摘の課題は認識。認可に時間を要しているのは新型コロナの影響が大きい。また、申請企業数が少ない理由は、条件として大企業かつラオスで3年

以上活動実績がある企業に限定している点、一定以上の納税実績がある点、参加できる業種を絞っている点にある。審査中の日系企業の申請については、本年第1四半期には認可が出来る予定。認可後はこの企業をモデル企業として、他の企業へも普及させていきたい。また、セミナーの開催など機会を捉えて制度のプロモーションを実施していきたい。