

テーマ1、2

<テーマ1>

ドライポートの運用をはじめとした物流の円滑化に向けた課題

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。その他、ドライポート使用時の手数料は場所、状況で金額が異なる等不明瞭であり、貨物破損時の保障ルールも未整備など運用に課題がある。

議論の概要：

日本側

ドライポートでの積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。貨物が破損した場合も、保障のルールが未整備であるため、企業が負担を負っている。外国籍のトラックは、条件付でラオス国境内へ乗り入れが出来る法令となっているようだが、条件に合致しない企業も多い。

日本の場合は製造業が多いが原材料や製品の輸出入が絶対的に必要となるためこれらの課題の改善が必要。ラオスへの進出を検討する際に、ネックとなるのが物流の問題。逆に言えば、物流の問題が改善されればラオスへ進出する日系企業は増える。ガソリン不足による価格高騰もあり、物流コスト全体も上がっている。

日本の製造業は中国が中心の企業が多いが、ラオスに移転したいという声を良く聞く。特にタイの最低賃金の上昇もありラオスへの投資に関心がある日本企業が増えつつあるため、この問題を解決することは投資環境改善にとって重要な要素となる。

ラオス側

物流の課題はラオスの社会・経済に深く関わる問題だと認識している。そのうえで、ドライポート設立の目的は、周辺国との条約遵守の為である。ラオス国籍トラックへの貨物の積み替えをお願いしているのは、外国籍の大型トラックによる道路の

破損の問題もあるためである。また、ラオス国内の運輸企業保護のためでもある。他方、現状ではドライポートにおける手続きに時間がかかり、費用が高いといった指摘があることも認識しており、公共事業運輸省では関係法令の改正に取り組んでいるところ、1月26日に政令改正に係る検討会の開催を予定している。COVIDの間ドライポートから半径30キロメートル圏内に外国籍トラックの乗り入れを可能としていた法令についても、同会議内で今後の措置を検討予定。

日本側

11月のワーキンググループでは、公共事業運輸省の担当よりラオス政府として物流・輸送円滑化委員会を設置し、本件について議論を重ねているとの説明があったが、その後の同会合での議論の進捗状況をお聞かせ頂きたい。また、積替え作業時に生じる貨物の破損時の保障ルールの明確化についても是非検討頂きたい。例えば、第三者機関を設置して検数をするなどが有り得るのではないか。

ラオス側

物流・輸送円滑化委員会ではドライポートの価格の改善も含めて、収益化について分析・議論をしている。まずは、政令の改正を最優先に行っており、その後に価格の改定という順番で進めている。今回の貨物破損時の保障ルールの明確化についての提言も、委員会に報告を行いたい。

ラオス側

本課題については、昨年中旬から、物流・輸送円滑化委員会の2回の開催によって、物流企業も参加し、議論を行ってきた。物流の課題は投資促進の課題そのものと認識している。ドライポートが出来るまで、これまで一本の足しかない、つまり空のコンテナが輸送先から戻ることが問題であった。ドライポートによってそのロスが解消されると考えられてきた。しかし、ドライポートが実際に出来ると、施設料が高いという声を多く聞き、改善が必要だと認識している。先ほどの袴田理事から話があった、物流の課題を要因として日本企業がラオスから他国へ投資先を変更するといった判断がされるという点はラオスにとって非常に重要な問題である。

物流・輸送円滑化委員会の昨年11月には、料金の改定について議論を行ったが、3つのドライポートからも参加があり、7つの項目における料金改定については賛同があった。政令 NO. 513、告示 NO. 4718 及び NO. 260 については、同委員会からMPWTへ改正をするよう呼びかけている。昨年8月だったので、2024年2月または3月を目処に改正を進めていきたい。政令等の改正は時間を要し、簡単ではないが、なるべく早く改正が出来るよう委員会も協力したい。政令改正に当たっては、首相府からも改正に際する告示が正式に発令されたため、より協力を推進されることとなる。また、現在ERIAにおいてドライポートの運用の課題について調査分析が

行われるなど協力を頂いている。

<テーマ2>

外貨の取扱いに係るルールの明確化

背景：

法令においては国内の流通通貨としてラオスキープが流通通貨として規定されているところ、電気料金の支払い、ドライポートの手数料、SEZにおける種々の支払において、米ドルによる支払を要求されるケースがあり、法令の運用が不明確。また、ドライポート等においては公式なレートに比べ割高なレートが提示されている。

議論の概要：

日本側

法令上、ラオスの流通通貨はキープであると規定されているところ、電気料金の支払いや、ドライポートの手数料、SEZに関連する支払において米ドルを要求されるケースが増えている。法令上、国内通貨はラオスキープを使用することであると規定されているため、米ドルによる支払は法令に基づいているものであるのか不明確である。また、その際為替レートも銀行レートに比較して、割高なレートを提示されるケースが見られる。

それから、法令改正等によるルール変更がある場合は、銀行からの通知ではなく、政府から通知が行われるようにして頂きたい。特に外貨の取扱いに関する法令の変更がある場合には、ラオスを初め各国の商工会議所とも意見交換を経て変更を行うようにして頂きたい。

さらに新たなルールが運用される際、銀行の窓口ではルールの変更が良く理解されておらず、窓口業務で混乱が発生し手続きに時間がかかるケースも散見されることから、ルール変更があった場合には周知期間や準備期間を十分に設けるようにして頂きたい。また、関係法令について銀行等に問い合わせる際に、次々と新たな担当者を紹介され、たらい回しにされ、聞く度にこれまでと異なる説明をされることから、制度やルールについてわかりやすく説明出来る職員を財務省の窓口に設置するなど問合せが可能となる体制を構築して頂きたい。

ラオス側

まずは現状の外貨取扱いのルールについて説明したい。外貨取扱局は2003年9月に設立。外貨に関する法令規則のと理扱い措置などである。これまで、外貨の取扱いに関しては3つの改善を実施、1つ目は外貨の取扱いのキャパシティについて2つ目は法令規則の整備、3つ目は外貨取扱い関係システムの改善である。今般日

本側より指摘があったのは、このうち2つ目の法令規則の整備に関わるものであると認識。2020年に制定された外貨の取扱いに関する法令の下位規則を現在整備しているところである。ラオスの外貨取扱いについてはIMF第8条に基づいて他国よりも認められており、外貨の取扱いも認められているほか、個人でも外貨を保有し引き出すことも可能とされている。ラオスでは外貨保有の利息に税金をかけていないほか、個人間又は法人間の外貨の送金も認めているが、これは多くの国では認められていないものである。海外送金については国際基準に則って運用しており、ラオスで不利益を出した企業が送金することも認めている。外貨による支払は法令上認められていないものの、これまでたくさんの外貨の取扱いが慣習的に行われてきているのが現状である。ラオスは経済規模が小さいながらたくさんの外貨、投資が入ってきている。外貨の取扱いのルールはきちんと行わなければいけないと認識している。観光や出稼ぎ労働者など外貨獲得の機会も多くある。これまで経済発展させることを重視してきた結果、外貨のバランスが取れていない状況にある。外貨の使用を広く認めてきているため、外貨での支払いも多く発生しており、規制の強化を検討するに至ってきた。

先日も、外国企業に対しては外国への送金や外貨を受け取るための投資専用口座を設置するよう新たにルールが追加され、1,000以上の企業が登録を行っている。その他、貿易企業による外貨収入が銀行システムに登録されている割合として2021年には32%、2022年は36%、2023年は55.4%に達している。また、外国投資に関し中央銀行で承認手続きをしているところ、2021年から昨年までに、48億ドルと多くの外貨が流入しており、金融機関や親会社からのローンにより投資が回っていると認識。輸出分やにおける外貨規制についても進展があり、輸出による外貨獲得も増加している。電力は元々主要な輸出品目だが、輸出量に比べると外貨獲得額は少ない。鉱業・鉱山分野が一番の外貨獲得分野となっているが一部の鉱山のみによるもの。なお、ラオスは毎年80億ドル以上の輸入を実施しており、今後は輸出とのバランスを取ることを目標としている。外国企業にお願いしたいのは、両替を行う場合は銀行とのみ取引を行うようお願いしたい。銀行口座の開設は取引用の口座と投資用の口座を開設して頂きたい。

質問に戻ると、電気料金の支払いを外貨で行うことについては、中央銀行はラオスキープでの支払を推奨している。法令上、認められているもの以外はキープによる支払を行うこととなっており、本件に関する詳細なルールは2ヶ月程度以内に発表される予定。現在は一時的な措置として、外貨が獲得できる企業は外貨による支払を要求しても良いという許可が出されている。

割だかな為替レートで要求されている問題は、ドライポートのみならず社会的な問題となっており、違法である。現在は全ての企業に対して銀行のレートを使用することとなっており、非公式なレートは認めていない。

ルール変更の通知を銀行からではなくラオス政府から発表してほしいという要望

については、そのように対応したい。なお、ラオス中央銀行は省庁と対等な立場と位置づけられており、中央銀行が発表しているルールは政府が発表しているものと同様である。また、中央銀行からルール変更の発表を行う場合は、ラオス商工会など意見のヒアリングを行った上で発表するよう依頼をしている。ラオス語による発表が中心であったが、今後も外国企業に向けて外国語による発表の実施も進めていきたい。