

ミャンマーにおける問題点と要望

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
1 外資参入規制	日機輸	(1)	輸出入／国内販売への外資参入規制	<p>・1%でも外資が入っている場合は外資企業として看做され、輸入・販売ができない状態がいまだ継続。 2015年後半、一部の業種では外資にも解禁されたが、いまだ不十分ではない。投資法上は解禁扱いだが、所管官庁に相談しても許可が下りない状況。 2017年4月から新投資法が施行したが、貿易業や卸売業の外資参入は商業省承認が必要となり、施行前と変更はなく、承認条件の開示がない。一方、2018年8月から予定されている新会社法の運用開始により、外資35%までならば現地貿易業者への出資参画が可能になり(内国企業扱いとなるため)、外資にとっての参入OPTIONが拡大したのは歓迎される。</p> <p>・外資100%で貿易業が許可されていない。 ⇒2015年6月、ティラワSEZ経済特区進出企業に対しては一部輸入権及び販売権(卸)を与えるとの発表あり。 ⇒⇒合弁会社のみ輸入権を開放にとどまる(2015年)</p> <p>(対応)</p> <p>・ミャンマーでは外国企業が貿易業で従事することができない。2002年から外国企業が商業(Trading)(貿易業を含む卸売業、小売業)が企業登記、営業許可が認められなくなり、現在に至る。物流業についても、2013年8月頃から外資100%での現地法人が認められなくなり、合弁のみ可能。 ・2014年8月、ミャンマー投資委員会(MIC)は「外国企業に禁止又は制限される事業分野(2014年第49号通達)を發出し、小売業、卸売業関連の規制が記述から削除されているが、規制は残存しており、実際の施行については不透明。詳細は所管官庁に確認を要する。</p> <p>(改善)</p> <p>・2014年8月7日、日・ミャンマー投資協定が発効。 ・2015年5月27日付で、ティラワ特別経済地域(以下「ティラワSEZ」)の管理委員会(Management Committee)は、ティラワSEZの投資家が行うことができるTrading業務の範囲及び許可基準についてのInstruction 02/2015を發布して、ミャンマーにおいて外資企業が卸売を含むTrading業務を行うことが可能となった。但し、4輪及び2輪車、アルコール飲料などSEZ外で制限されている品目およびその他管理委員会が指定する製品は、適用要件から除外され輸入販売を行うことはできない。 ・2017年12月6日、新会社法が成立し、旧会社法の下で1株でも外国資本が入れば外国企業と定義されたのに対し、新会社法では外国資本35%以上を外国企業と規定した。これにより外国資本35%未満の場合は内国企業として扱われることとなる。 ・2018年8月1日、新会社法及び同実施規則が発効。</p>	<p>・100%外資による輸入・卸売りへの参入を認めるべく、承認条件についてのガイドラインを公開してほしい。</p> <p>・SEZ外の企業に対しても輸入権、販売権を与えてほしい。</p>	<p>・外国投資法 ・新外国投資法(The Union of Myanmar Foreign Investment Law)の施行細則(2013年1月31日) ・新外国投資法(2017年4月から新投資法が施行された) ・明文化されておらず、慣習的なもの</p>
	日機輸	(2)	案件ごとの工事事務所設立不可	<p>・特定案件受注後、工事事務所を設立、税番登録して工事にあたるのが通常であるが、ミャンマーでは、具体的な案件ごとに事務所を設立することが認められていない。 工事業務を担う駐在員事務所としての包括的登録が必要で、既存の駐在員事務所がある場合、やや混乱が生じる。</p>	<p>・工事案件ごとに、工事事務所の設立が出来るようにしてほしい。</p>	
9 輸出入規制・関税・通関規制	JEITA 日機輸	(1)	輸入ライセンス登録手順の煩雑	<p>・完成品、原材料・部品の輸出入の際、モデルごとの輸入ライセンス登録が必要。</p>	<p>・外資企業への輸入権解放共に輸入ライセンス制度の完全廃止。</p>	

※経由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
				<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸出入に当たっては、その都度輸出入ライセンスを取得した上で輸出通関または輸入通関を行う必要がある。輸入ライセンスの有効期間は3か月で、CIF相当額に応じた手数料が必要である。通常貿易の輸出入ライセンスは商業省貿易局が発行権限を有し、国境貿易の場合は同省国境貿易部が発行権限を有する。これまで、輸出入ライセンスの発給は商業省が所在する首都ネーピードーでのみ行われていたが、2011年10月7日から、委託加工契約(CMP)に係る資材・完成品の輸出入および豆類、米など一部の農産品の輸出に限り、同省ヤンゴン支局でも受給可能となっている。 輸入ライセンス(import license)を申請するためには、まず国営商業銀行であるミャンマー外国貿易銀行(Myanmar Foreign Trade Bank : MFTB)またはミャンマー投資・商業銀行(Myanmar Investment and Commercial Bank : MICB)に外貨口座を開設する必要がある。従来、「輸出第一主義」に基づき、輸出によって得た外貨の範囲内でのみ輸入が認められていたが、2012年4月以降、外貨口座を所有していれば輸出外貨の裏付けがない場合でも輸入が可能となった。 <p>(改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2013年2月と9月に輸出入ライセンスを不要とする1928品目を発表するなど改善がある。 2014年7月現在、輸出入ライセンス不要品目は、輸入が2079品目、輸出が983品目に上がっている。 輸出入ライセンス取得のための申請書類が大幅に削減されている。 「輸入ライセンス取得を必要としない品目」は2015年2,079品目に拡大していたが、8月よりネガティブリスト形式に改められ、4,405の品目が「輸入ライセンスの取得が必要な品目」として商業省より公表され改善があった。 また ティラワ進出企業には輸入ライセンスの免除も発表されており改善が見られる。 			
	日機輸	(2)	短い輸入許可期間	輸入許可証のライセンス期間が3ヶ月ゆえ、長期の契約・プロジェクトにおいて、頻繁に更新が必要であり、非常に煩雑。また、輸入許可証の発行官庁である商業省の対応も担当者によりまちまちであり、混乱が生じる。	輸入許可証ライセンス期間を長く(少なくとも6ヶ月から1年。またはプロジェクトの場合、契約工期全体をカバー)して欲しい。		
	日機輸	(3)	ODA 関連資機材の免税輸入手続の煩雑・遅延	ODA 案件に関する資機材の輸入については、関連省庁との調整を自らがやらないと、免税措置が担保できない。更に末端の通関当局での手続き遅延も多い。 →ミャンマー関係省庁/公社も ODA 案件の処理に慣れてきて、自然と課題は解消してきていると感じている。	関係省庁と税関当局への連絡を密にして、確実に免税扱いとして手続きが進むようにしてほしい。		
	日機輸	(4)	保税倉庫制度の未整備	産業の発展に伴う貨物輸入の増大への対応。	一般に諸外国で導入されている保税倉庫制度の整備。		
13	金融	日機輸	(1)	公共料金支払いが政府系特定銀行のPAY ORDERに限定	税金、電気代、水道代の支払いは、各 TOWNSHIP の当局窓口に向いて実施するが、現金以外の支払いの場合は政府系銀行の MEB での支払いが必要。しかし、MEB では政府系銀行 MFTB・MICB の PAY-ORDER ではないと受け付けないとされ、邦銀支店をはじめとする民間銀行発行の CHEQUE が拒否されることがある。 また邦銀支店から MEB への銀行間支払いは原則不可となっている。 (KBZ 発行の PAY ORDER で商業税の支払いが可能となった)		・運用
14	税制	日機輸	(1)	租税条約の未締結	日本とミャンマーとの間に租税条約がないため、日本からの投資の大半がシンガポール経由となっている。日・ミャンマー租税条約が未締結の状態では、長期出張者(180日以内)に対する課税が二重課税となる虞もある。 2014年8月の日緬外相会談で実務当局間での協議開始に合意をしているにも拘わらず、2018年2月時点でもいまだ締結には至っていない。	一刻も早い締結を望む。	・SEZ法

※経由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸	(2)	ODA 案件の個人所得稅・法人稅の免稅手續の不明確	<p>・ODA 案件に関する個人所得稅・法人稅の免稅についても、関連省庁との調整を自らやらないと免稅措置が担保できない。また、省庁間のコミュニケーションルートが定まっておらず、たらい回しにされ、確認に時間を要する。</p> <p>→ミャンマー関係省庁／公社も ODA 案件の処理に慣れてきて、自然と課題は解消してきていると感じている。</p>	<p>・MOF・歳入局主導で免稅措置が確実に実施されるよう、手續きを明文化して欲しい。</p>	<p>・稅法</p>
	日機輸	(3)	商業稅の仕入れ稅額控除の利用困難・運用不透明	<p>・仕入れ稅額控除の仕組みが利用者に浸透していないこと(少額の場合、仕入れ稅額控除を利用せず、商業稅をコスト化しているケースが大半)、大型プロジェクトの場合客先からの入金と下請けへの支払い時期にズレが発生すること、控除のための確証入手の煩雜さに伴って、以下の問題に直面している。</p> <p>－會計年度を跨いだ仕入れ稅額控除が認められない</p> <p>－還付の獲得は実質的に不可能。</p> <p>－特に政府系機関の場合(元請け入金・下請け支払い時期のズレ、控除のための確証入手遅れにより、客先が支払い済み商業稅納稅全額納付が確認できず)、入金済み商業稅全額納付証明を提示するまで後続の商業稅請求が受け付けられない。</p> <p>→上記は昨年度までの状況だったが、以下のとおり改善が確認されている。</p> <p>①會計年度を跨いだ仕入れ稅額控除は認められていること(前年度の稅務審査を完了させれば可能)、</p> <p>②還付の運用実態が確認できたこと(早期の申請を行えば各年度の還付予算から還付されるが、遅い場合は補正予算・翌年度予算へと還付が繰越されるものの還付が可能)、</p> <p>③仕入れ稅額控除のプロセスが明確になってきた。</p>	<p>・會計年度を跨いだ仕入れ稅額控除を認めて欲しい。</p> <p>・還付制度の確実な運用。</p> <p>・商業稅利用者に対する啓蒙活動(MOF 歳入局による Q&A 集作成など)を望む。</p>	<p>・ミャンマー商業稅法</p>
	日機輸	(4)	納稅義務負担の大きい源泉稅徵收制度	<p>・源泉稅徵收制度(バンダーにサービス FEE を払う際源泉稅の源泉を行い、稅務当局に支払い、確証を入手の上バンダーに届ける仕組み)が存在しているが、サービスの買い手側の納稅実務の負担が大きく現状はまったく機能していない(無視されている)。</p> <p>この制度は、サービスの売り手側の利益の一部を所得稅として前払いさせることが目的とされている。(源泉徵收制度の見直しの動きもあると聞くが真偽のほどは不明)</p>	<p>・源泉徵收制度廃止を望む。通常の稅務申告制度の確実な運用が基本であり、徵稅強化のための合理的な施策導入を支持する。</p>	<p>・稅法</p>
16雇用	JEITA 日機輸	(1)	駐在員の査証手續の煩雜・遅延	<p>・①査証手續きに時間がかかる。</p> <p>②駐在員の査証手續きに各種推薦狀発行を要する(推薦狀の発行に時間がかかる)</p> <p>③駐在員の家族の査証手續きにエントリービザからの更新が認められない。</p> <p>④2017 年 10 月から突然卒業證明書の提出を求められるようになった。</p> <p>⑤VISA の発行には招聘狀と共に 6 ヶ月の残存期間がある会社の登記書の提出を求められるが、登記書の更新は 3 ヶ月前にならないとできないという不合理的な状況(関係省庁間の連携が取れていない為と推察)。</p> <p>⇒日緬共同イニシアティブにおいて少しずつ改善されている。今後ウォッチが必要。</p> <p>⇒査証は書類が揃えば 10 日ほどで発行されるようになった。駐在員家族査証発行・更新は引続きビジネスビザが必要。</p>	<p>・①査証手續きの時間短縮。</p> <p>②日本大使館推薦狀、住居オーナー推薦狀、居住地役所推薦狀を不要とし、日本大使館発行の在留證明書にて代用する。</p> <p>③更新手續きの簡素化</p> <p>⇒駐在員の安定的な地位のため、最初から 1 年間の数次査証と滞在許可を自動的に付与してほしい。</p>	

*経由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
				(参考) ・査証は書類が揃えば30日で発行されるようになった。駐在員家族査証発行・更新は引続きビジネスビザが必要。			
	日機輸	(2)	査証手続きの恣意的運用	・当地入国VISA申請時、現地拠点が当社関係先に招待状を発行するが、2016年2月から従来の事務所登記証および営業許可証に加えて、最新の納税証明書 ¹ の提出が義務付けられた。営業法人の場合、顧客に利益水準を開示する行為にもなるので、抵抗感が強くビジネス交流に支障が発生することを危惧する。政府として制度見直しを示唆しているものの、未だ改善されていない。	・現行新制度の廃止。或いは納税番号の登録証明書 ² だけで対応するように制度変更。	・移民局の通達	
	日機輸	(3)	短い滞在許可期間	・滞在許可期間が1回目は3ヶ月、2回目は6ヶ月、3回目以降1年と随時延長されるシステムに2014年度から改悪された。改善の噂が流れていたものの未だに改善されていない。	・駐在員の安定的な地位確保のため、最初から1年間の滞在許可を付与してほしい。		
	日機輸	(4)	一時出国手続の煩雑	・ネピドーに居住する外国人は一時出国の際に外国人登録証(FRC: Foreigner Registration Certificate)を提出するが、事後回収の場所がヤンゴンになっている。ネピドーから入出国しても、一旦ヤンゴンへ行かないといけないのは極めて不便。(2016年11月からFRC提出義務が不要になり改善された)	・FRC原本提出義務の免除がベストだが、まずはネピドーでも回収できるようにしてほしい。	・内務省・入国管理局	
	日機輸	(5)	雇用契約書ミャンマー語原則	・2015年10月から労働契約書の当局提出義務が強化されたが、ミャンマー語契約のテンプレートを原則遵守するよう要請されている。すでに存在している英文契約書のミャンマー語化とテンプレートFORMへの落とし込みが必要だが、英文原契約書との整合性の確保をどうするか ³ の検討や翻訳作業などで実務負担が増大している。 更に2017年9月に新たな労働契約テンプレートが発表されており、当該テンプレートに合わせたミャンマー語契約書の提出が義務付けられた。内容も労働者側に有利なように変更になっており、法律変更のないままテンプレート準拠せざるをえないやり方 ⁴ にはやや抵抗を感じる。	・準拠法律の制定まで努力義務にして欲しい。 ・ミャンマー語だけではなく英文雇用契約書の提出でも受理して欲しい。	・通達	
	日機輸	(6)	外国人労働許可・入出国規制の厳格化	・現在国会で審議中の外国人法・外国人労働者法が承認されれば、外国人の24時間以上の国内移動の事前認可、出国時における認可取得、労働許可取得義務などが当地で勤務する外国人に課される。	・イミグレの行政能力を考慮すると事前認可制では、外国人の移動や勤務に大きな支障が懸念されるので、法律制定に際しては十分な配慮と実態に即した柔軟な運用を御願いたい。	・外国人法・外国労働者法(国会で審議中と聞いているが現状のステータスは不明)	
	日機輸	(7)	社会福祉法における社会保険制度の外国人登録加入義務	・社会福祉法(2012年SOCIAL SECURITY ACT)によると一定の雇用員を抱える企業は社会保険制度への登録と保険料の納付義務が課されているが、外国人駐在員も登録対象とみなされている。SSB適用となる医療機関はハード/ソフトの両面で外国人駐在員の利用には適していないため、SSB制度の受益者にはなりえない外国人の加入を強制することは非現実的である。	・SSB加入義務から外国人を免除し任意加入対象者 ⁵ とすることを法律上明確にしてほしい。	・社会福祉法(2012年SOCIAL SECURITY ACT)	
17	知的財産制度運用	時計協	(1)	商標登録制度の不在	・現状では、商標法が存在しておらず、慣習的に登記事務所に「商標」を登記後、新聞広告を行っている。 商標としての保護が適切に実施されていない。	・知的財産権制度の早期制定を望む。	
21	土地所有制限	日機輸	(1)	土地所有制限	・100%外資企業の土地所有が認められていない。	・安定した事業運営の為に、土地所有を認めてほしい。	

※経由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
26その他	日機輸	(1)	電力・通信インフラの未整備	<ul style="list-style-type: none"> 電力インフラが整っていない。 経済発展に伴い急増が見込まれる電力需要に見合う十分な供給インフラ整備の計画が公表されていない。特に暑期の需要ピーク時に停電が頻発していること、發送配電全体の設備・システム管理が不安定で大幅な電圧変動や事故による停電が常態化していることが投資家の不安につながっている。 ヤンゴン等市内の渋滞を緩和し、都市部ならびに中心部からティラワ経済特区までの人やモノの効率的な移動の実現。 	<ul style="list-style-type: none"> 早期に需要に見合った発電能力増強を実施してほしい。 持続的な水力開発と燃料調達も含めた火力開発を基盤とするバランスの取れた電源開発と、電力システム全体の安定化に向けた計画の策定・公表。 道路、鉄道、橋梁など交通インフラの早急な整備。 	
	日機輸			<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2014年3月、連邦議会は、一般家庭用と事業用に分けた使用量に応じて細分化した電気料金の値上げを承認した。 		
	日機輸	(2)	ティラワ SEZ 周辺インフラ開発の遅延	<ul style="list-style-type: none"> 円借款でティラワ SEZ 周辺インフラの整備を進めることになっているが、それに加えてティラワ港からティラワ SEZ までのアクセス道路についても重点的な公共投資が必要。 一方、計画中の ODA 案件に関しても、入札後の交渉、諸手続きの遅れにより、順調に進展していると言いがたい。 また、バギー渡川橋の ODA 付与が決定したのは大きな前進で予定通りの入札、業者選定、着工を望む。 一方、電力については長期計画が見通せず、安定電力を必要とする海外投資家の進出を阻害する要因となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ティラワ工業団地 ZONE-A が 2015 年 9 月から開業しているものの、周辺インフラ開発が進まぬ現状では ZONE-B の開発進捗に支障が出る。発電所、変電所、通信、道路、水などのインフラ整備の更なるスピードアップが必要。 	
				<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2015年1月30日、日本は、タイとミャンマー両政府主導によるダウエー経済特区(DSEZ)の開発に資金・技術面での支援による参加に合意した。 2015年12月14日、日本、ミャンマー、タイの三国は、ダウエー経済特区(DSEZ)開発の正式始動のための合意文書に署名した。 		

※経由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。