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)	貿易業の外資参入規制	・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。 =>合弁会社にのみ輸入権を開放にとどまる(2015年) 2018年、一定の条件下でSEZ外での外資100%の貿易業及び卸売業が開放。	・SEZ外の企業に対しても輸入権、販売権を与えてほしい。	・外国投資法 Foreign investment law
		日機輸	(2)	新会社法における事業形態	・2018年8月に施行された(新)会社法によると、30日以内での反復無し等の例外条件を除き、ミャンマーでのビジネス遂行には同国における企業体(現地法人、本邦企業の支店等)が必須と規定されたが、通常であればPermanent Establishment(PE)が認定されないようなビジネスにおいても企業体の設立・運営・閉鎖が求められるため、参入障壁が高くなってしまっている。 (継続)	・ミャンマー国との租税条約の締結と、これに基づくPE認定の定義の明確化を通じ、ビジネス参入しやすいものとして頂きたい。	
4	撤退規制	日機輸	(1)	会社清算手続の曖昧、準備不足	・会社清算の際には、倒産法に基づき、「倒産実務家」に登録した者を清算人に選任して手続きを進める必要があるが、23年1月時点、この「倒産実務家」の登録を受けた者が一人もおらず、適法に清算を行えない状況。にもかかわらず、当局(DICA, Directorate of Investment and Company Administration)担当者の誤った指導のもと、当局のシステム上、清算中のステータスに移行している企業もおり、清算を実施しようとしている企業に大きな混乱をもたらしている。	・「倒産実務家」の登録手続きの早期開始。 ・実務担当者レベルの関連法・規則に対する理解の浸透。	・倒産法(Insolvency Law)
9	輸出入規制・関税・通関規制	日機輸 日機輸	(1)	通関制度の不透明、未整備	・図書類を発送した際、数ヵ月単位で貨物を現地通関で止められたが、通関で止められた理由が不明確。必要書類等のルールが不明確で、いつ貨物が現地着するか不明な為、納期に影響が大きい。 (継続) ・産業の発展に伴う貨物輸入の増大への対応。	・通関制度の明確化。 ・一般に諸外国で導入されている保税倉庫制度の整備。	
		日機輸	(2)	輸入規制の不明確、頻繁な変更	・輸入規制の不明確で頻繁な変更。輸入許可の取得はますます難しくなり、時間がかかる。2022年11月1日から、国境貿易では輸入業者が輸出収入を得て輸入ライセンス申請をサポートする必要があり、支払いは銀行システムを通じて行う必要がある。海上輸送による輸入ライセンスの承認プロセスは遅れており、3～6か月かかることが予測される。	・明確で安定した輸入規制の実施。	
		日機輸	(3)	輸入ライセンス登録義務	・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。 【改善された点】 「輸入ライセンス取得を必要としない品目」は2022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。	・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。	

※経由団体:各個社の意見がどの団体を経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
9		日機輸	(4)	輸入ライセンス制による規制	・2021年12月に輸入ライセンス制が導入され、2022年3月より化学品と鉄鋼製品輸入に際し商業省の輸入ライセンス取得を条件付け、以降規制対象が紙・肥料・食品等々に拡大。2022年4月より過去の輸入実績に基づくQuota制度も導入された。輸入ライセンスの発行には時間を要すため、ビジネス停滞の一因となっている。	・輸入制限の緩和と輸入許可の速やかな発行。	
		日機輸	(5)	新車(完成車)輸入ライセンス発給停止	・2021年10月より新車(完成車)の輸入ライセンス発給が停止されている。商用車は22年1月より発給再開したが、乗用車については発給再開の目途立たず。弊社のみならず、輸入車取り扱いディーラーにおける在庫は22年3月には底をつく見通しとなっており、この状況が続いた場合は自動車販売事業の存続に係わる事態となる可能性あり。 (継続)	・新車(完成車)輸入ライセンスの早期発給再開。	
		日機輸	(6)	二輪車に対する輸入規制	・輸入する二輪車100%を電動車にするよう政府からの通達があり対応に迫られている。急な制度変更であり、ガソリン車輸入可能数ゼロという現地市場の状況とは乖離した規制が導入され、ビジネスに支障が予想される。 (変更)	・突然の規制改正、非現実的な規制の導入の撤廃を求める。	
		日機輸	(7)	輸出入統計の非公開	・通関統計データが非公開であり市場規模の把握が困難。ヤンゴン港の輸入通関データは有料で入手可能だったが、2022年7月以降入手できなくなった。 (変更)	・通関統計の一般公開を希望。	
		日機輸	(8)	表示法違反の輸入製品の取り締まり不足	・国境貿易での不法輸入、市販食品等で表示法違反の輸入製品が散見される。当社が輸入している食品(FMCG)は、生産国でミャンマー語のラベル表記をしているが、市中にはミャンマー語表記のない安価な不法輸入品が散見され、商機を逸している。 正規輸入品は、2022年までのミャンマー語ラベル添付からパッケージへの印刷が義務付けられ、コスト増要因となっている。化学品等においても、抜け道の多いタイバーツ建・タイ国境経由での輸入が増加。 (変更)	・取締まりと摘発の徹底。	・改正消費者保護法
		日機輸	(9)	書類作成手数料の支払い要求	・農業畜産灌漑省での肥料登録の際に、書類作成に関する手数料(25,000チャット程度)に関しては依然として要求されるようなケースは引き続きみられる。	・透明性のある手続きを求める。	
12	為替管理	日機輸 日機輸	(1)	外貨送金・換金の困難	・軍事政権は、ミャンマー国内から海外へのUSD送金の規制を公表した。貿易処理は許可されるが、銀行に提出するためのいくつかの書類が要求される。 (継続) ・2022年4月の中銀による外貨強制兌換通達以降、外貨管理が厳しくなり、外貨への換金は実質不可能な状況。現地通貨(MMK)と米ドルの交換レートは公式レートMMK2,100/USDに対し、実勢レートMMK2,850/USDの二重為替レートの状態が継続している。 輸入代金の支払いや配当などの海外送金には、外為監督委員会の認可が必要だが認可件数は限定的であり、実行困難な状況。 (内容、要望ともに変更)	・課題共有。 ・外貨管理の運用緩和、二重為替の解消。	

※経由団体:各個社の意見がどの団体を経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
12		日機輸			・【○】 2022年4月3日の中銀通達以降、チャットからドルへの兌換、外貨の国外送金に関して、FESC（Foreign Exchange Supervisory Committee）の承認が必要となっているが、以下の通り、緬側が否認したり、承認したとしても非常に時間がかかっている状況で、これらのフォローアップに多大な労力と時間を要している。 －ドルへの兌換については、緬側がドルの融通先を優先分野（医療・エネルギー等）に絞っており、他分野の申請は基本通らず。(*) －国外送金については、外貨の海外流出を抑えたい意向があり、少額であっても承認取得に1か月以上かかることも少なくない。（高額の場合、承認取得の難易度が高く、時間もかかる） (*) 現在輸出企業から実勢レート（2,850MMK/USD前後）で直接ドルを購入することも可能だが、ドル需要過多となっており、安定して確保することが難しい状況。 （内容、要望ともに変更）	・規制緩和。	
		日機輸	(2)	為替操作	・外貨送金は、ミャンマー中央銀行の公式レート MMK2,100/USDで受け取り銀行にてMMKに変換される。商取引はMMKだが、貿易制裁による外貨不足のため、輸入品は市場レートに基づいて14%～86%（MMK2,400～3,900/USD） のプレミアムが適用される。	・公式と市場の為替レート差を狭める。外資系企業は、銀行口座からの米ドルの維持と引き出しを許可されるべき。	
		日機輸	(3)	公定レートと実勢レートの乖離	・中銀の定める公定レート（2,100MMK/USD）と市中両替商などが扱う実勢レートが大きく乖離している。22年9月以降、市場レートは2,850MMK前後で安定しているが、22年8月には一時4,000MMKを超えており、今後も急激な値動きが懸念される。		
13	金融	日農工	(1)	前受金取引の不可	・一部のミャンマー顧客から、「ミャンマー中央銀行の意向で前金取引は不可」という情報を受取っている一方で、顧客、銀行によっては、出荷前でも送信可能という回答を受けており、どの情報が正しいかが曖昧な状況である。ミャンマー情勢を考慮し、可能であれば、前金取引を行いたく考えている。 （継続）	・ミャンマー中央銀行が正式発表している文書・規定等があれば内容を確認したい。	・外国為替管理規制
16	雇用	日機輸 日機輸	(1)	査証・滞在許可申請手続の煩雑・遅延	・外国人の滞在許可を取得するためには、オンラインで申請できるようになり、簡素化された。 また、The Registration of Foreigners Rulesによると、外国人がミャンマーへ入国したら24時間以内にImmigration OfficeでForm Cの登録をする必要や3か月以上滞在する外国人はFRC（Foreign Registration Certificate）の登録義務があるが、同手続きは煩雑かつ形骸化しているのに、居住しているタウンシップのImmigration Officeの担当官により厳しく対応を要求される。 （継続） ・前広に更新手続きを進めているにもかかわらず、当局の手続きの遅延により、VISA有効期限内に更新が完了しないケースが多発しており、一度出国してVisaを取り直した上での再入国を余儀なくされるケースも出ている。	・滞在許可書発行と外国人滞在登録の簡素化（Form CやFRCの登録を廃止し、入国の際の空港での一括管理（IC Card等）） （ワンストップサービス化）。 ・迅速な手続きの実施。	・The Registration of Foreigners Rules, 1948

※経由団体：各個社の意見がどの団体を経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
17	知的財産制度運用	時計協	(1)	商標権のグランドオープニング時期の不明確	・【○】 2020年10月1日から商標権のソフトオープニング期間は開始したが、グランドオープニングの開始時期が不明なままである。	・知的財産権制度の早期運用を望む。	
		日機輸	(2)	模倣品業者の摘発の不十分	・商標法が施行されたが、模倣品業者を市場で取り締まる機関が設立されていない。 (継続)	・侵害品／侵害者を市場から排除するため、専門の行政機関(部門)を設置し、関係機関(警察、税関、裁判所等)と連携し迅速で透明性のある取締まりを実施していただきたい。	
23	諸制度・慣行・非能率な行政手続	日機輸	(1)	政策・規制の頻繁な変更、不明確	・2022年4月の外貨規制に関する中銀通達をはじめ、ビジネスに多大な影響を及ぼすルール変更にもかかわらず、通達から実行までのインターバルが非常に短く、各社情報収集や対応に苦慮している。 (内容、要望ともに変更)	・法令改正時の事前周知の徹底。 ・ルール変更検討段階での民間企業へのヒアリング実施。	
		日機輸			・軍政になってから、政策と規制が頻繁に変更され、不明確である。事業継続に関する主な懸念事項は、2021年10月以降、ロックダウンと外出禁止令が解除されたにもかかわらず、「2021年6月28日付けのCOVID-19 for Workplace バージョン4.0の予防と制御のためのガイドライン」が更新されなかったこと。	・明確で安定した政策と規制の実施とその更新。	
26	その他	日機輸	(1)	交通インフラの未整備	・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。	・道路、鉄道、橋梁など交通インフラの早急な整備。	
		日機輸	(2)	電力インフラの未整備	・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、発送配電全体の設備・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。全国で毎日6時間から12時間の停電。電力エネルギー省は、全国の需要が4,000MWhを超えているのに対し、生成されるエネルギーはわずか3,200MWhとなっている。	・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。	
		日機輸			・政変以降、特に乾季における電力不足が深刻となっている。今年度は既に22年12月より計画停電が開始されているが、計画外の停電も多発、長時間の自家発電機の利用を余儀なくされており、燃料高も相まって大幅なコスト増となっている。(電力不足の原因:国内ガス不足、外貨流出防止のためのLNG輸入停止、民主派/国軍の衝突による送電塔の破壊)	・政府主導による燃料確保(ガス・LNG)と電力の安定供給。	
		日機輸			・元々発電量が少ないことに加えて反軍派による送電線の破壊により電力供給は更に悪化、以前は乾期の終わりだけ停電していたが、今は恒常的に計画停電している。生産工場での生産性の低下同時に、発電機を使用するため燃料代が大幅に増加している。	・安定した電力供給体制の整備が急務。	
		日機輸	(3)	政治の不安定、治安の悪化	・2021年2月のクーデター以降国軍が政権を握っている。2023年2月に緊急事態宣言は更に6カ月延長され、終息の目途が立っていない。ヤンゴンなどの主要都市部では治安は比較的安定しているが、国軍側・反軍側双方の武力衝突が続き予断を許さぬ状況。 (変更)	・一日も早い安定した政治の復活と治安の改善。	

注:【○】は、各個社の事業において重要度のある問題、早急に解決して欲しい問題を表します。

※経由団体:各個社の意見がどの団体を経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。