

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
1. 外資への諸規制・障壁（参入規制、撤退規制、優遇政策縮小、利益回収等）						
1	日機輸	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。その後、合併会社により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。	継続	・SEZ外の企業に対しても輸入権、販売権を与えて欲しい。	・ Foreign Investment Law ・ 外国投資法
2	日機輸	新会社における事業形態	・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。	
3	日農工	回収リスク	・ミャンマー顧客に対して前金での取引ができないため、出荷後の回収を行っている。物品が港に到着後、顧客はB/Lを用いて通関手続きを行う必要があり、輸出者にとって回収リスクがある。	継続	・出荷前に回収する手段がないか知りたい。	
2. 輸出入規制・関税・通関規制・物流						
1	医機連	FTAオリジナル書類の送付	・FTAオリジナル書類の送付が必要。輸送金額、供給リードタイムの調整業務が発生。	継続	・電子化（PDF）→日本と同ルール化。	
2	日機輸	通関制度の不透明、未整備	・産業の発展に伴う貨物輸入の増大への対応。	継続	・一般に諸外国で導入されている保税倉庫制度の整備。	
3	日機輸	輸入規制の不透明、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入を待っ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。	継続	・明確で安定した輸入規制の実施。	
4	日機輸	輸入ライセンス取得義務	・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るため、ビジネス停滞の一因となっている。 外貨不足により、2023年度からは輸入ライセンスの発行が著しく制限されており、ビジネス推進の大きな障害となっている。	継続	・輸入制限の緩和と輸入許可の速やかな発行。	
5	日機輸	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。	継続	・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。	
6	日農工	輸入ライセンス取得義務	・出荷時に物品の写真を求められる。	継続	・政府の指針等が具体的にあるか知りたい。	
7	医機連	輸入ライセンス取得手続きの遅延	・ミャンマーが政府主導により、インボイス毎に輸入許可ライセンスの取得が必要。インボイスは商品が仕上がり、出荷準備が整うと発行可能となる旨、事前申請不可。承認までに3~4か月必要となり、安定供給に支障を来す。	継続	・規制廃止。	
8	日農工	輸入ライセンス申請の通貨	・ドルでの送金が難しいためタイバーツでの契約を行っているが、海上輸送の輸入ライセンスの申請がドルか中国元しか対応していない（オンライン	継続	・事実確認をしてほしい。	

※経由団体：各団体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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		の限定	申請)との情報があり、支払いはタイパーツにも関わらず契約書をドルで発行して欲しいとの要望あり。			
9	日機輸	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2022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2022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。	
10	日商	食品輸入許可申請の長期化・困難	・現在ミャンマーで即席麺の新規輸入をするには商品ごとに輸入者から保健省保健局食品・医薬品管理部(FDA)への申請登録が必要となっている。ただ表情はFDAの作業が進まず、新規の輸出入が一切できない状態が続いている。	継続	・即席麺についても迅速な登録作業を求める。	
11	日機輸	輸出入統計の非公開	・2022年7月以降、ヤンゴン港の輸出入通関統計データは非公開であり、市場規模の把握が依然として困難。軍事政権下で情報統制が厳しく、調査会社も通関からデータを取得できない状況。	継続	・通関統計の一般公開を希望。	
12	日機輸	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。	継続	・取締まりと摘発の徹底。	・改正消費者保護法
13	日商	仮輸入資機材のステータス変更手続の遅延	・税関で資機材の仮輸入(ドロバック)から本輸入へのステータス変更手続を行っているが、担当者の交代や役所内の承認手続で時間を要しており、半年経過しても未だ完了していない。	新規	・手続きの明瞭化。 ・役所内で早く承認が得られるよう要請したい。	
14	日機輸	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。	継続	・道路、鉄道、橋梁など交通インフラの早急な整備。	
4. 為替管理・金融						
1	電機工	外貨規制	・外貨の強制兌換/US\$公定レートによりMMKで換算した場合に実質損をしている。	新規	・強制兌換の撤廃/市場レートと公定レートの乖離撤廃。	
2	日機輸	外貨兌換・送金の困難	・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MMK3,500/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。	継続	・外貨管理の運用緩和、二重為替の解消。	
3	日機輸	外貨兌換・送金の困難	・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	・通貨規制は我々の管理下では改善し難い。	
4	日機輸	外貨兌換・送金の困難	・2022年4月3日の中銀通達以降、現地通貨(チャット)から外貨への兌換、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、深刻化する外貨不足を背景に、これらの承認取得が非常に困難になっている。	変更	・規制緩和。	
5	日商	外貨兌換・送金の困難	・2022年4月以降、外貨の購入及び海外送金には外国為替監督委員会(FESC)の承認が必要となっているが、書類の申請方法や承認条件等が不明瞭で、申請に手間と時間を要している。投資企業管理局(DICA)に問合せ窓口があるが、具体的な相談には応じてくれない。	新規	・海外送金の自由化。 ・承認条件の明瞭化。 ・ODA工事に対しては例外を認めてもらえるよう要請したい。	

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
6	日商	外貨から現地通貨への強制兌換	・外貨獲得時にミャンマー通貨への強制兌換。公式レートと市中レートの乖離があるなか、公式な安価レートでミャンマー通貨へ兌換される。最近、強制兌換は免除されるも、国内外貨取引が不可のため、安価なミャンマー通貨で取引せざるを得ない。	継続	・外資系企業の優遇措置として、最低でも手持ち外貨による国内取引の緩和。	・外為管理法(ミャンマー中央銀行から出された通達)
7	日農工	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
8	日機輸	多重為替	・2023年6月、中銀がオンライン取引プログラムを導入、新たに「オンライン取引レート」が採用された。これにより、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」、そして「オンライン取引レート」の三重相場となり、大きな混乱が生じた。2023年12月、このオンライン取引レートが「自由化」されたが、多重為替の解消には至っていない。 2024年1月時点で、実勢レートは3,400MMK/USD前後で推移しているが、実勢レートの変動が実体経済と全くリンクしておらず、また、ボラティリティも高い。	変更	・為替の一本化・安定化。	
9	日機輸	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。	継続	・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。	
5. 税制						
1	日商	前払所得税及び源泉徴収税の不明確	・輸入時に支払う前払所得税 (Advance Income Tax)、取引業者から徴収する源泉徴収税 (Withholding Tax) の要否について、税務署窓口で相談しても担当者で決められない場合、レターで正式に問合せするよう窓口で依頼されるケースがあり、手続きに時間を要した。	新規	・税務署内、税務署間で情報共有を行い、見解を統一してもらえるよう要請したい。	
7. 駐在員・出向者等に関する問題						
1	日機輸	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、同手続きは煩雑で居住しているタウンシップにより更新のタイミングが違うので統一して欲しい。	継続	・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)。	・The Registration of Foreigners Rules, 1948
2	日機輸	査証・滞在許可申請手続の煩雑・遅延	・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、ビザ有効期限内に更新が完了しないケースが多発しており、一度出国してビザ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。	継続	・迅速な手続きの実施。	
8. 知的財産制度運用						
1	日機輸	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頂きたい。	
11. 非効率な行政手続き・予見性を欠く法制度等						
1	日機輸	政策・規制の頻繁な変更、	・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	継続	・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	

※経由団体：各団体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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		不明確	に短く、各社情報収集や対応に苦慮している。		のヒアリング実施。	
2	日機輸	政策・規制の頻繁な変更、不明確	・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。	継続	・明確で安定した政策と規制の実施とその更新。	
99. その他						
1	日機輸	電力インフラの未整備	・恒常的な計画停電は継続。縫製工場につき、エリアや日付によって前後はあるが7～18時の間で1日約5～6時間が停電。その時間帯は発電機(ディーゼル油)を使わざるを得ず、1,000人規模の工場で約100万円/月の費用が発生している模様。生産中に停電が起こるため、生産性の低下や燃料代の発生は続いている。	継続	・安定した電力供給体制の整備が急務。	
2	日機輸	電力インフラの未整備	・政変以降、電力不足が深刻となっている。2022年12月より開始された計画停電が常態化しており、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・少数民族武装勢力と国軍の衝突による送電塔の破壊など)	変更	・政府主導による燃料確保（ガス・LNG）と電力の安定供給。	
3	日機輸	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。電力供給の混乱は悪化しており、ヤンゴンでは毎日10～14時間、郊外では最大20時間に及ぶ。	変更	・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。	
4	日機輸	燃料不足	・外貨不足を起因とした輸入引き締めの結果、国内の燃料備蓄（ガソリンやディーゼル）が不十分となっている。燃料の価格高騰は勿論、今後燃料の入手が困難になる事態も想定され得るが、日々の業務オペレーションのみならず、派遣員とその家族の生活にも非常に大きなインパクトがあるため、事態を注視している状況。(2023年12月にも燃料供給不足により、ガソリンスタンドに行列をなす事態が発生)	新規	・政府主導による燃料確保。	
5	日機輸	治安悪化による物流インフラの混乱	・2023年10月以降、中国・タイ国境近辺での民主派・少数民族武装勢力と国軍の衝突が激化、幹線道路・橋梁の破壊・封鎖が相次いでおり、陸路による輸送が事実上停止している状況。	新規	・治安の早期安定。 ・物流ルートの確保。	
6	日機輸	治安悪化による工事履行への影響	・地方での民主派・少数民族武装勢力と国軍の衝突激化により、治安悪化エリアが拡大しつつあり、日系企業が関与するプロジェクトサイトの一部でも、爆発事案等が発生する事態が起きている。結果、工事遅延やコストアップなど各種問題が生じており、工事履行に影響が出ている。	新規	・治安の早期安定。	
7	日機輸	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。2024年2月に緊急事態宣言は更に6か月延長され、先行きの不透明さが増している。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。	継続	・一日も早い安定した政治の復活と治安の改善。	

※経由団体：各団体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。