

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	サービス業の外資参入規制	・タイの外資規制でサービス業が対象となっており、現地資本との合弁か、製造業のカテゴリーで出資、会社設立して、サービスを兼務する形とするか、となっており、サービス拠点のみをローカライズすることを難しくしている。	新規	・製造業関連のサービス業についても外資規制を緩和して頂きたい。	
2	日鉄連	サービス業外資参入規制	・タイの会社に外国籍企業（タイにある企業を含む）がタイで技術指導を行い対価を得る場合、外国資本の参入を規制する外国人事業法により、ライセンスを取得しないと活動できない。	継続	・制限緩和。	・外国人事業法
3	日機輸	サービス業外資参入規制	・外国人事業法による、外国企業のサービス業への参入制限が残存する（2010年度回答）。 －電機・機械製品などの製造販売のみでなく、有料メンテナンスサービスなどのサービス業を同時に行うことは外国企業（株式数の過半数を外国人または外国企業が占める会社）は不可。 －エレクトロニクス業界では、ハードの差別化に加え顧客サービスの優劣が重要な競争要因であり、サービス分野の外資出資比率規制により顧客の利益が損なわれている。	継続	・外資規制の即時撤廃。	
4	日機輸	グループ会社へのサービス業務の許認可取得義務	・サービス業規制により、グループ会社に対して、技術支援や人事トレーニング等柔軟な支援を行う事が困難である。IBC（国際ビジネスセンター）の認可を取得するにしても、要件を満たすことが難しい。	継続	・タイの地場産業もかなり発展して来たので、サービス業も先進国並みの規制緩和を実施して頂きたい。	・外国人事業法
5	日機輸	外国人事業ライセンス取得の不透明・困難	・外国人事業法により、外資として案件毎にタイで進出する場合、Foreign Business Licenseの取得が必要となるが、限られた工期において同Licenseの取得に数か月単位で時間を要し工期を圧迫する。 また、プロジェクト中に相当金額の現地預け入れが必要となり、建設終了後も保証期間が満了するまで当該資金を本邦に回収できず、大きな資金負担となっている。	継続	・同Licenseの取得の簡素化・短期化を検討頂きたい。 ・また、期中預け入れ金額の減額、本邦回収の早期化の仕組み導入働きかけを検討頂きたい。	
6	自動部品	事業目的の解釈の不統一	・商務省事業開発局への新規ビジネスルートの取引について相談する際、担当者によって見解が異なり、本関連業務に遅延が生じるケースが発生している。	継続	・担当者の見解を統一してもらいたい。	
7	日機輸	工場拡張規制	・ゾーニング法により、工業団地外にある製造会社では、敷地内であっても、工場の拡張が認められない。	継続	・ゾーニング法の基準見直し。	
8	日機輸	投資奨励制度における自己資本規制	・タイ投資委員会（BOI：Board of Investment）の投資奨励制度によって、法人税免除等の恩恵を受けるためには、当該投資の負債と登録資本金の比率が3：1以内でなければならないという条件がある。	継続	・当該規制を撤廃、または緩和して頂きたい。	・タイ投資委員会（BOI）
9	日機輸	BOI投資優遇措置の縮小	・2015年より、新投資優遇制度（クラスター制）が運用開始となった。電機産業の新投資プロジェクトにとって新制度は、従来のゾーン制で享受していた優遇措置に比べ大幅に低いものとなっている。 ※本件は、これまでも提案しているものの改善がみられない。	継続	・既進出企業/新投資への、従来特典継続を加味した奨励策への見直しをお願いしたい。	・投資委員会布告第2/2557号 ・投資委員会布告第10/2558号
10	日機輸	長期間を要するBOI廃却審査	・タイ投資委員会（BOI：Board of Investment）恩恵を利用した部品、設備等を廃却する場合のBOIの承認までの時間が実働30-45日かかる。 ①治工具・装置関係はシステムでの手続き可能に。リードタイムは短縮されていない。 ②部品についてはこれまでも提案しているものの改善がみられない。	継続	・承認までのプロセスを迅速化して頂きたい。 ・また、審査の電子化を実施するなどプロセスの簡素化をお願いしたい。	・BOI恩恵での廃却手続き運用
11	日機輸	長期間を要するBOI返却審査	・BOI恩恵を利用して輸入した部品や設備を不具合などの理由で返却輸出する場合、BOIの承認までに実働15日程度かかる。 ⇒実働1-2日で承認可能になり、承認プロセス改善済みであるものの電子化や簡素化については未だできていない。	継続	・BOI恩恵を利用して輸入した部品や設備を不具合などの理由で返却輸出する場合、BOIの承認までに実働15日程度かかっていたが、実働1-2日で承認可能になり、承認プロセス改善された	・BOI恩恵での返却手続き運用

※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
					ことは大変ありがたいが、システムの電子化や簡素化についてご検討頂きたい。	
2. 輸出入規制・関税・通関規制・物流						
1	日機輸	高輸入関税	・業務用ディスプレイ製品を輸入する場合、現在20%の高関税が適用されている。今後業務用ディスプレイを販売していく上で、タイ国内企業との価格競争に鑑み不利となる可能性がある。	新規	・デジタル機器であるため、今後WTO ITA協定の拡大交渉での関税撤廃を実現して頂きたい。	・タイ輸入関税率表
2	JEITA	輸入関税の課税対象の恣意的な変更	・Transfer PriceとSales Priceの逆転現象について、タイ販売会社が保税倉庫に積んだ製品を、タイ国内の取引先に販売する際、保税倉庫への搬入時と、保税倉庫から引き出す際の換算レートの違いから、大きく為替が動いた場合、輸入価格の方が得意先への販売価格よりも高くなってしまふ、逆ザヤが生じてしまふ。 これに対して、タイ税関から輸入価格に対してVATを課す旨の連絡を受けたので、当該処理に対する法的根拠の明示を求めたが、拒否された。代わりに、逆ザヤが生じている限り、通関を止めるという対抗手段を取られた。更に、タイ税関はCIFを基準としているため、輸入価格に含まれる輸送費を計算する際、すべての出荷ごと、アイテムごとに実費を計算するよう要求された。そこでタイ販売会社は、輸入価格の調整及び輸送費の計算に非常に多くの手間を取られている。	継続	・THBへの換算レートに関して、過去のレートを恣意的に適用することはやめて欲しい。 ・もしタイ国内法により、認められた正当な行為ならば、当局の公式見解として、明示して欲しい。 ・出荷毎、アイテム毎の輸送費実費計算は、実務上困難であり、一定期間に要したTotalの輸送費の平均値を輸送費としてみなして欲しい。	
3	日鉄連	アンチダンピング措置の濫用	・2003年3月10日、ステンレス冷延鋼板へのアンチダンピング税賦課（日本、韓国、台湾、全EU）。 -2008年3月13日、ステンレス冷延鋼板サンセットレビュー開始。 -2009年3月19日、上記サンセットレビューの結果、措置継続を決定。 -2014年3月18日、上記アンチダンピングの2回目のサンセットレビュー開始。 -2015年2月25日、DFTがクロの最終決定を公示。 -2020年2月24日、上記アンチダンピングの3回目のサンセットレビュー開始。 -2021年2月17日、上記サンセットレビューの結果、措置継続を決定。	継続	・措置の廃止。 ・措置長期化に反対。	
4	日鉄連	アンチダンピング措置の濫用	・2003年5月27日、熱延鋼板へのアンチダンピング税賦課（日本、韓国、台湾など14カ国）。除外品目は輸出用、TF鋼、TMBPなどで、リロール用に関しては、年度毎に輸入枠を設定。 -2004年3月19日、上記熱延鋼板アンチダンピング課税の一時的適用除外（半年間）。 -2004年9月20日、上記熱延鋼板アンチダンピングの除外期間終了、課税再開。 -2008年5月27日、上記熱延鋼板アンチダンピングのサンセットレビュー開始。 -2009年5月26日、上記サンセットレビューの結果、措置継続を決定、併せて自動車用リロール鋼板等を除外。 -2010年6月30日、熱延鋼板アンチダンピング事情変更見直し最終裁定。アンチダンピング措置継続中。 -2014年5月22日、上記熱延鋼板アンチダンピングの2回目のサンセットレビュー開始。 -2015年1月12日、DFTがクロの最終決定を公示。 -2020年5月23日、上記アンチダンピングの3回目のサンセットレビュー開始。 -2021年6月21日、DFTがクロの最終決定を公示し、措置継続。	継続	・措置の廃止。 ・措置長期化に反対。	
5	JEITA	HSコード解釈の不統一	・輸入の際、Tariff Codeと関税率を明確にする必要がある。もし輸入者がTariff Codeと関税の支払い間違いを避けたい場合は、タイ税関に問い合わせ書を提出、判断を仰ぐことができるが、判断の有効期間は1年であること、また部品番号ごとに問い合わせ書を提出する必要がある。しかし現実的に毎年全ての品番についてTariff Codeの判断を仰ぐのは難しい。	継続	・タイ税関による製品ごとのTariff Code判断基準の明確化。	

※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
			またタイ税関によるTariff Codeの判断が、製品、機能は同じであるにも関わらず、判断が変更されるという問題が最近、発生した。Tariff Codeの判断基準が不明確であり、タイ税関の担当者により、判断が異なることがある。さらに、輸入者がTariff Codeの判断について異議申し立てを行おうとした場合、再判断まで非常に長い時間(最大2~3年)かかり、また期日も明確でない。			
6	自動車部品	HSコード解釈の不統一	<ul style="list-style-type: none"> ・ HSコードに関して、以下の問題がある。 ①HSコードEの解釈が担当者によって異なる。さらに、責任ある職員が使用するHSコードの全桁数に関する公開情報がない。 ーHSコード変更通知命令として、弊社は日本から輸入しているブレーキ部品のHSコードを定期的に変更するよう指示を受けている。 自動車組立部品 (HS コード: 8708.30.90から8708.99に変更)となり、税率が10%から30%に変更となる。 ※弊社日本拠点はブレーキアッセンブリー部品 (HSコード: 8708.30.90)と同じ部品を輸入中。 ②同項のHSコードに関して中国と日本の税関で矛盾がある。 	新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ HSコードの判定基準を統合 ・判定基準の開示。 ・ 輸入開始時同一HSコード: 8708.30.90 (関税10%)の適用。 	
7	自動車部品	HSコード解釈の不統一	<ul style="list-style-type: none"> ・ 税関職員によってHSコードの判断結果に差異ある。 2010年ごろSHIM A,B SHIM INNER ,SHIM OUTERで、最初はHSコード8708.30.90税率10%適用していたが、その後税関から税率が10%から5%に関税率を下げる通知書を発行されたため、申請書を税関に提出してHSコード8708.30.90税率10%から5%に関税率を下げる承認を受領。 しかし、2023年の税務調査で税関の違う部門の職員はそのHSコードは間違いと判断し5%⇒30%と指摘され、受差額の税金と罰金を要求された。 同じ税関でも違う部門により同じHSコードの決定基準の結果が違っている。 	新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 税関の全部門の職員はHSコードの決定する時、統一基準で判断してもらいたい。 	
8	自動車部品	HSコード解釈の不統一	<ul style="list-style-type: none"> ・ 担当官によりHSコードの解釈が違う。 また、担当官が使用するHSコードの全桁数の公開情報が無く、担当官の判断により適用区分が異なる判定をされることもある。 弊社が中国から定期的に輸入している部品において、HSコードの変更をするようにとの指摘をタイ税務局から受けた (HSコード: 8413.91から7616.99.90への変更) この結果、関税率0%から10%へ変更された。 ※弊社のインドネシア拠点でも同一部品の輸入しており、関税0%である (HSコード: 8413.91) 中国日本税関で同じ部品のHSコードに対する見解が不一致である。 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・ HSコード判定基準の統一化。 ・ 判断基準の情報公開。 ・ 輸入開始当時と同じHSコード: 8413.91 (関税0%)の適用。 	
9	日機輸	FTAフォームのHSコードの不一致によるFTA不適用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出側 (中国) のHSコードが、輸入側 (タイ) の税関が割り当てたHSコードと一致しないため、FTAが適用されない。 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出国・輸入国のHSコードが不一致のため、FTA/EPAを申請・利用(適用)できない事例が発生している。 ・ 特定の国に関わらず、発生が想定される課題のため、ASEAN内やRCEPといった協定内で不一致の場合の適用可否の判定ルール、適用のための確認手続き等を策定し、HSコードが不一致なケースでも可能な限りFTA/EPAを申請・利用(適用)できるようにして頂きたい。 	
10	日機輸	E-Form D (特定原産地証明書の電子版) 手続の不透明	<ul style="list-style-type: none"> ・ タイとマレーシア、タイとベトナム等、ASEAN域内で、特定原産地証明書により相互に免税を享受することができるが、紙での発行と、電子 (E-Form D) が並行して運用されている。(当初はもちろん紙からスタートして、電子化がまだ半ばで、併用されている状態) なぜか、時々、紙と電子の内容が異なると税関から指摘が入ることがあり、「内容が異なる」と言われても、輸出者・輸入者が持っているのは従来の紙の原産地証明書のみで、電子は、各国政府機関 (省庁) か税関しか見ることができない。「紙と電子で内容が異なるので、免税は認めない」と言われると、内容の修正もできないし、反論もできず、通常関税を支払うしかない状態。 	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紙と電子の併用をやめて、どちらかに統一して頂きたい。 	

※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
			それほど高い頻度で発生しているものではないが、政府機関（省庁）や税関は、情報が異なる箇所は教えてくれるが、なぜ、電子と紙の内容が異なるのか、彼らからは情報を得られず、輸出者・輸入者ではわからないので、改善や対策の立てようがない状態。			
11	日機輸	特定原産地証明免税手続の煩雑・取得困難	・ 原産地規則により日本原産品であることを証明すれば、特定原産地証明書を取得出来、特恵関税を受けられるが、商工会議所から製作工程の提出要請を受ける等、非常に手間がかかる。	継続	・ 必要書類の明確化。 ・ 不要な書類提出要請をしない。	
12	日機輸	特定原産地証明免税手続の煩雑・取得困難	・ 包括的な承認制度ではなく、輸入の都度、対象となる貨物について、タイにおける製造工程や、自動車用の部品であることを証明する各種の詳細な書類（タイの顧客から提出頂く必要があるものも含む）を添付して申請しなければならない。 輸入貨物到着前に申請しても、承認手続きに時間がかかるため、輸入時には、後日返金手続きを取る権利を留保しつつ、満額の輸入税を支払って輸入しなければならない。タイの顧客には、減税前提の価格で販売するため、一時的に当社の持ち出しとなる。 ①同じ会計年度のうちに承認が下りて、関税差額の返金が受けられればよいが、会計年度をまたぐこともしばしば。 ②返金手続きもまた煩雑。輸入時のインボイス・Packing List、輸入申告書控、承認通知を揃えて、対象となる商品を明示しながら返金申請をしなければならない。（すべて紙ベース）返金申請書を提出してからも、年単位の時間がかかっているのが現状。	継続	・ 自動車生産用の構成部品は、一定期間、繰り返し輸入されることが多いため、包括的な承認制度として頂きたい。（1年ごとの更新が必要とされても、現状の輸入の都度申請するよりは歓迎）	・ Automotive Parts Reduction Scheme under Section 12
13	日機輸	特定原産地証明免税手続での記載間違いによる過大なペナルティー	・ 特定原産地証明書の記載間違いによる過大なペナルティーを要求（2022年度）された。 税関職員の報奨金分配制度に起因するトラブルが継続されているとの情報もあるが、指摘事項は承知してはいるものの超過費用発生の妥当性が不明。	継続	・ 海外税関とのトラブルに関して本邦で相談出来る窓口の開設。	
14	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。	
15	自動部品	EPAの管理体制の強化	・ 原産地証明書（COO）の要求が増加傾向。EPA管理品目が増えれば、定期的な原産確認の件数も増え、管理体制（人員・システム化など）を見直す必要があると考えている。	変更	・ 解決済（国際物流WGにて対応中）	
16	日機輸	税関の報奨金分配制度の弊害	・ タイの通関でBP/IBP制度が存在しないため、暫定価格での通関後の最終価格への修正で過大なペナルティーを要求される。 且つ、調査期間を不必要に延ばすことで延滞金利を多く徴収された。（報奨金分配制度による悪影響がある）。	継続	・ BP/IBP制度の導入。 ・ 報奨金分配制度の廃止。	
17	日機輸	税関の報奨金分配制度の弊害	・ 税関担当官の恣意的な判断により不適切に高い関税を徴収される。（担当官によって判断が異なる場合がある。） 背景に関税納付漏れとなった場合、税関職員の給与補填的な側面を持つ報奨金分配制度がある（2017年11月に関税法が改正され、報奨金の減額等を含む内容であったが、報奨金分配制度自体は残っている）。	継続	・ 通関当局の判断の統一。 ・ 報奨金分配制度の廃止。	・ 関税法
18	日機輸	課税価格へのロイヤルティ上乗せ	・ 関税額を決める際、契約上はロイヤルティが生じないのに、ロイヤルティが生じたと思わせた上で課税額を決められている。同じ契約内容でも、他国ではロイヤルティが生じたと思わされていない。	継続	・ WTO協定に照らし、ロイヤルティを課税価格に含めるべきかを適切に判断して欲しい。	・ WTO関税評価協定
19	自動部品	通関手続の煩雑・遅延・不統一	・ 部品輸入の際、輸出入規制ルールに従ってTISI（タイ工業規格協会）より輸入許可承認を得るためにTISIシステムに登録しているが、TISIは電子承認のプロセスに加え、紙ベースで回覧承認するプロセスもあり、処理に時間が掛かる。 このため輸入品が計画通りに受け取れず、生産遅延に繋がるケースがある。	継続	・ TISIの承認回覧時間短縮化。	

※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
20	日機輸	輸入申告書類のタイ語での記載義務	・タイ輸入申告で申告書類を全てタイ語にする必要がある。日本出荷時のInvoiceに記載の品名(英語)からタイ語訳する為に、追加情報を求められることが多く、大変手間が掛かっている。	継続	・英語でもタイ輸入申告が出来る様にして欲しい。	
21	医機連	ラベル規制	・国が定める特殊なラベル規制により生産工程に負荷が発生。効率悪化の原因。	新規	・ラベルで規制を行うことなく、登録手続きのみ実施へ変更をお願いしたい。	
22	日機輸	化学品成分の100%開示要求	・化学品(Cheical)輸入規制が厳しすぎる。Chemical出荷の場合、100% CAS No.を表示した安全データシート (SDS : Safety Data Sheet) の提出を求められるが、メーカーの社外秘で成分を100%開示してもらえない事が大半で、実質タイへの輸入が不可になっている。	継続	・CAS No.は、一定%以下は開示不要とするなど、企業の秘密情報を守りつつ貿易出来るような条件にして欲しい。	
23	JEITA	輸入ライセンスの取得の厳格・不透明	・通信モジュールをタイ国内に輸入する際、NBTC (National Broadcasting and Telecommunications Commission : 2010年にできた) 認証を求められるケースがある。昨今、タイにおける通信モジュールの取引量が増えたことに伴い、顕在化してきた問題。Regulationの規定が不明瞭で、Officerによって解釈が異なり、認証を求められたり、求められなかったり、一貫した運用がなされていない。同様に、Batteryをタイ国内に輸入する際、TISI (Thai Industrial Standards Institute) による認証をと求められるケースがある。ただ、こちらもNBTC同様、当局側の運用に一貫性がない。	継続	・明確化に向けたRegulation自体の見直し。 ・個々担当者による制度運用のバラツキ解消。	
24	日機輸	再輸入免税申請における手続きの厳格	・タイ側で再輸入免税を受ける際、Net weightの記載がタイからの出荷時とタイへの輸入時で全く同じである必要あり。計測誤差等が許されず、書類の訂正が多い。	継続	・Weightについては、確認対象外として頂きたい。	
25	自動部品	輸入法の変更箇所把握の困難	・輸入新法または特権に関する変更がある場合、税関は法規制の新バージョンをウェブサイトにアップロードするが、どこが変更されたのかまでは明示されない。その結果、輸入者は慎重に確認する必要がある、誤解発生や違法を犯してしまうリスクがある。	新規	・新バージョンと旧バージョンの変更点を明記してもらいたい。	
26	自動部品	化学物質の輸入審査の遅延	・タイ工業省工場局(DIW)の審査時間が長く、新規材料(化学物質)の輸入手続きに時間が掛かる。	継続	・タイ工業省工場局の審査時間の短縮化。	
27	日鉄連	鉄鋼製品への強制規格制限	・国内ミルの圧力により、規格制限。 - 1993年12月、棒鋼規格厳守化(TIS規格) - 1998年5月、形鋼 (//) - 1998年12月、線材 (//) - 1999年1月、熱延鋼板類 (//) - 2002年5月、冷延鋼板類 (//) - 2008年9月、熱延鋼板TIS528(2548)が一部変更となり旧ライセンスは無効となる。 2・008年12月、強制規格認証にあたり厳格な運用が開始。 (09.01.26に一度新規規定が公示発効され、即撤廃された後に、新たな製品検査規定が公示された) - 2009年3月4日、上記規定発効。 - 2014年12月、TISIが一部品種(熱延、冷延鋼板)に対するミル監査の緩和。 - 2016年8月1日、(1回/1年→1回/2年)を官報告示。 - 2017年3月16日、TISIが輸入許可及びフォローアップのための監査基準と方法を2016年7月8日付で改訂、同年8月1日に発効。 - 2017年3月16日、形鋼に対する強制規格(TIS1227)が更新。 - 2017年3月20日、電気亜鉛めっき鋼板に対する強制規格が導入。 - 2017年6月19日、鉄筋用棒鋼に対する強制規格(TIS20)が更新。 - 2020年8月27日、溶融亜鉛めっき鋼板に対する強制規格(TIS 50)が導入。 - 2021年7月20日、QRコード表示を義務化。	継続	・制度の撤廃。 ・手続き(含む 除外制度)の明確化・簡素化。 ・監査工程の軽減。 ・監査回数の頻度軽減。	・工業規格法 ・各々の強制規格 ・製品検査規定

※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
28	日機輸	中古部品輸入許可取得の煩雑	・環境配慮の目的でリユース部品を輸入する際、当該品が廃棄物とみなされ輸入許可を受けるための手続きが煩雑で、リードタイムを要する。 また、タイ工業省工場局 (DIW) と税関の連携もなく、輸入者としては体制の整備をお願いしたい。 ※本件は、これまでも提案しているものの改善がみられない。	継続	・迅速な輸入許可を実施して頂きたい。 ・DIWと税関で連携して頂きたい。	
29	日機輸	輸入規制該当品の許可申請の煩雑・遅延	・輸入規制該当品の場合、その規制を管轄する各機関への個別許可申請が必要で、許可までの手続きが煩雑かつリードタイムも異なり苦慮している。ワンストップサービスのような形に体制の整備をお願いしたい。	新規	・税関、各機関の連携強化を実施して頂きたい。 ・申請から許可の手続き簡素化、リードタイム短縮を実施して頂きたい。	・税関告示131/2561
30	日機輸	輸出規制該当品の新ルールの不透明・未整備	・2019年1月より適用される新ルールとして、輸出する全点、該当・非該当のチェックをし、品目によってはDFT (海外貿易局) への申請手続きが必要だが、詳細運用が確立されていない。 ⇒2020年7月運用開始に延期となったが、通知も遅く、混乱している。 ⇒さらに延期となっている上、いつから開始となるか正式な通知がない。 ⇒これまでも提案しているものの改善がみられない。	継続	・セミナー開催などによる企業側への詳細説明を実施して頂きたい。 ・企業側が抱える問題点を収集し運用改善をお願いしたい。	・商務省告示
31	日農工	危険品の輸送規制	・バッテリー駆動製品出荷に関して各国輸送規制が厳しく、販売促進のネックになっている。基本リチウムイオンバッテリーは危険品扱いのため、船やエアに関わらず、危険品としての運賃受入やスペース確保が必要。現在は製品に附属のまま危険品コンテナでの輸送 (アメリカ) または製品から取り外してバッテリーのみをエア輸送 (欧州) 等、出荷先によって対応が異なるため、特にFOBは現地側の状況ヒアリングなどが+αで発生している。	継続	・リチウムイオン電池の輸入は各国の規制でやむを得ない点が多いが、今後の世界的な需要を満たしていくために統一ルールなどがあれば対応しやすい。	
3. 経済安全保障に起因する問題						
1	日機輸	"Possible DUI" の基準の曖昧・不明確	・輸出貨物について、HSコードによって、"Possible DUI" (安全保障輸出管理法上、規制対象の貨物) に分類されると、機微な貨物がそうではないかという確認を、製造者から書面で入手しなければならないが、なんの変哲もない自動車部品 (ボルト等) が "Possible DUI" に分類されることがあり、基準が不明。また、常にその製品が "Possible DUI" となるわけでもない。安全保障輸出管理法を導入しているが、実態は非常に未熟。現在は、まだ国の許可を取得するというプロセスは始まっていないが、現在のような基準で、許可取得が必要になるかと思うと、輸出ビジネスには大きな障害になると懸念する。	新規	世界標準の「安全保障輸出管理」を導入して頂きたい。	
2	日機輸	TCWMD法運用の未確立	・タイでは、2020年1月に同国の安全保障貿易管理の基礎となる「2019年大量破壊兵器および関連品目貿易管理 (TCWMD: The Trade Controls on Weapons of Mass Destruction) 法」が施行されている。その後、2021年12月になって、大量破壊兵器 (WMD) 関連物資および最終用途や最終需要者がWMDに用いられる物資にかかる貿易管理上の措置についての通達が発出された。 2021年に公表されたが、該非判定及びキャッチオール規制 (CAC) の詳細な運用が決定されていない。しかし、開始時期も明確になっておらず、今後突然開始をすることになると、実運用で大きな支障を及ぼす恐れがある。	継続	・セミナー開催などによる企業側への詳細説明を実施して頂きたい。 ・企業側が抱える問題点を収集して考慮頂きたい。	・商務省告示
4. 為替管理・金融						
1	日機輸	外貨規制緩和措置と税務行政との不整合	・2010年に入り外貨規制緩和が発表され、基本的には改善の方向で動いているが、中銀による規制緩和と税務面での整合性がとれていないので、実質的にワークしていない。 付帯条件のうちオペレーション上支障となりうる細則について、さらなる改善を求める。 為替管理： 一 外貨講座の原資別口座管理規則の撤廃 一 国内外貨決済における下記条件の撤廃 ① 輸出で得た外貨のある企業のみが以下支払可 ② 実需確認資料の銀行への提出 ③ 歳入庁からの外資インボイス発行許可の取得	継続	・国内外貨決済につき、中銀と税務当局が調整を行い、課税リスクを排除して欲しい。	

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
2	日機輸	Gearing Ratio 規制	・在タイ金融子会社にGearing Ratio(負債比率)が課されており、短期借入金÷資本金の比率が7以下になるよう要求されている。	継続	・同規制を撤廃して頂きたい。 ・少なくともGearing Ratio規制が必要な場合は、タイ・トレジャリーセンター単独ではなく、タイにおけるグループ会社連結ベースとして頂きたい。	
3	日機輸	国外グループへの貸付困難	・余剰資金のグループ内活用の為、親会社への貸し付けを行いたい、貸付ライセンスの取得が困難かつ高コストである。 ⇒外国人事業法において改善に向けた発表があったが未施行。詳細は未だ不明になっている。 ⇒タイ投資委員会 (BOI : Board of Investment) 恩典の国際ビジネスセンター (IBC : International Business Center) ライセンスでの規制緩和があった。	継続	・欧米などの金融先進国並みの資金移動への柔軟な対応を実施して頂きたい。	・外国人事業法
5. 税制						
1	日機輸	BOI恩典の税制上の扱いの難解	・タイ投資委員会 (BOI : Board of Investment) 恩典については歳入局と所管が異なり、税法上の解釈が難しい。 恩典の使用方法によっては1つの恩典のメリットが、税法上で別の恩典のデメリットに繋がるケースがある。 例えば、光熱費・国内輸送費の2倍控除を適用すると、BOI事業利益からの配当源泉税免除の免除枠が小さくなる等の関係がある。	継続	・投資奨励の思想に基いた税法上の運用を行って欲しい。 ・光熱費・国内輸送費の2倍控除とBOI事業利益からの配当源泉税免除の関係のように、BOI恩典の使用方法によっては、投資した会社が後から損失を受けるような恩典については、具体的かつ分かり易いガイドラインを作成して説明するなど、事前に注意を促して欲しい。	・投資奨励法 ・歳入法典
2	日鉄連	法人税務調査・更生の恣意性	・タイ投資委員会 (BOI : Board of Investment) 認定企業 (=非課税) の通関業務をコイルセンターが代行するケースで追徴課税が発生した (法解釈の恣意性)。	継続	・追徴課税中止。	
3	日機輸	還付申請における税務調査の長期化	・過納付となっている源泉徴収税の還付申請を行っているが、税務調査が全く前に進まず、長期間に渡って還付が実現してない。過納付金額も大きいので相応のリスクとなっている。	継続	・還付申請を行った際の税務調査に対して期限を設けるなどして還付作業が円滑回るような仕組みを構築頂きたい。 ・それが難しいようであれば、建設業における一般的な利益率を考慮頂き、そもそもの源泉徴収税率を軽減 (例：3%→1%) することで過納付となる金額が下がるような配慮をして頂きたい。	
4	日機輸	源泉所得税の厳格な制度運用、還付の困難	・日本法人がタイ国内でタイ法人に対する役務提供を行った場合、15%の源泉税が課される場合が多い。租税条約で課税が免除される取引であっても、タイ法人は源泉徴収漏れのリスクがあるため源泉徴収を免除することはできないと主張しており、また、過誤納付分についてもタイ課税当局は還付には応じない可能性が高く、タイ法人に対する税務調査を誘発することになるため対応が難しいとされている。 租税条約で免除される外国法人税であるため、日本における外国税額控除の対象とはならず、二重課税の問題が生じている。	継続	・租税条約で課税が免除される取引について、タイにおける過誤納付が生じているのであれば、タイ法人に対する税務調査を誘発することなく、スムーズに還付手続きを行って頂きたい。	・日タイ租税条約 ・JP-TH DTA
5	日機輸	対应的調整に対する源泉税課税	・タイでは、APA等での対应的調整において、送金が行われるか否かにかかわらず、みなし配当に係る源泉税が課せられる (二次的調整)。また本源泉税は、日本における外国税額控除の対象にならず二重課税になると理解している (法人税法施行令第142条の2第8項五号)。	継続	・実際に現地へ送金がなされた場合については、みなし配当源泉税を免除していただきたく要望したい。	・タイ歳入内国法、DGN400
6	日機輸	親子間配当における源泉徴収課税の懸念	・親子間配当について10%の源泉徴収課税が行われており現地子会社から日本の親会社への利益還流の障害要因となっている。	継続	・現地子会社から日本の親会社への親子間配当への源泉所得税を免税 (0%) にして頂きたい。	・租税条約

※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
7	日機輸	長期を要する税還付	・税金の還付に時間がかかる（通常の法人税還付で約2～3年）。事業終了した会社の清算もなかなか完了できない。	継続	・税務手続きの早期化。	
8	日機輸	外国税額控除の申請の困難	・親会社（日本）で発生した源泉所得税の税額控除をタイで申請する為には、日本の税務署が発行した証書（公文書）をタイ語に翻訳したものを日本の公証役場に持ち込み、証明してもらい、その後、日本のタイ大使館で認証を受けたものをタイの税務署へ提出する必要がある。現状、費用対効果を考えると、少額の税額控除申請が行えない状況になっている。	継続	・タイの税務署は、タイに所在する日本大使館の印章証明で税額控除を受け付けるようになって頂きたい。	・日タイ租税条約(外国税額控除)
9	日機輸	日タイ租税条約の高い配当源泉税率	・日タイ租税条約の配当源泉税率が15%と他国との条約に比べて高く、国内法の税率と変わらない水準になってしまっており、投資効率が悪い。また、ロイヤルティの源泉税率も15%と高い。	継続	・他国との条約と同等の水準まで引き下げて頂きたい。	・日タイ租税条約 ・JP-TH DTA article 10 and 12
10	日機輸	国別報告書の提出要請	・タイでは現地法人に移転価格文書の提出が求められているが、FY21より記載要件が大幅に増加している。これらの情報は日本で提出する国別報告事項（CbCレポート）に記載される内容でカバーされている。更に提出期限が事業年度終了後150日以内となっており、日本でCbCレポートを提出する12か月より先に提出期限が設けられてしまっている。	継続	・MCAA（Multilateral Competent Authority Agreement=権限ある当局による多国間合意）にサインされたため、CbCレポート上で既に内包されている情報に関しては、CbCレポートの提出期限に先立ち、別途国内法にて関連データの提出義務を課すことは不要として頂きたい。	・内国歳入法第71
11	日機輸	グローバルミニマム課税に対する政府対応の不明確	・グローバルミニマム課税制度が導入された場合のBOI特典の取扱いが不明確である。例えば、BOI特典の税制メリットを享受することによって、国際最低課税額を下回った場合、国際最低課税額の基準税率に未達の部分に対して日本側で課税されるリスクが存在する。	新規	・タイ政府の「タイにおけるグローバルミニマム課税への対応方針」を、早期に明確化して頂きたい。	・投資奨励法 ・歳入法典 ・BEPS包摂的枠組み(OECD/G20)
12	JEITA	煩雑なVATルールとプロセス	・非Free Zoneエリアに所在する販社がFree Zoneエリア内に所在する得意先と取引を行う場合、得意先がSpecial Privilegeを有していない限り、得意先に対して国内取引先同様に7%のVATを請求する。得意先は、当局に還付の申請を行い、審査を受けた後、支払ったVATの還付を受けることができる。得意先側で発生する煩雑さと手間を解消するには、販社がFree Zone Warehouse Operator Licenseを取得し、Free Zone内企業と同じStatusを有する必要があるが、取得要件のクリアは容易ではなく、障壁となっている。	継続	・Free Zoneに関わるVATルール、手続きの簡素化。	
13	日機輸	e-tax invoice制度の未普及	・紙によるタックスインボイスの発行・業務負担を大幅に軽減する目的で、e-tax invoice/receipt制度が成立したものの、各社が容易に活用できるスキームではないことから（別途ITコストが発生する）、ほとんどの取引先は、紙によるタックスインボイスを発行しているのが現状となっている。	継続	・各社が積極的に導入したくなるような優遇税制等のインセンティブを検討して頂きたい。	・歳入局による「e-tax invoice/receipt」制度
14	日機輸	Special Business Taxの課税	・為替及び資金取引に対してVAT/SBT(Special Business Tax=特別法人事業税)がチャージされる。	継続	・課税を撤廃して頂きたい。	・関税法
15	日機輸	ロイヤリティの拡大解釈	・通常、役務提供や事業所得に該当すると思われるような事案についても、タイ国内法のもとロイヤリティに該当するとする運用がされており、役務提供料や役務提供と合わせて実施される資産の譲渡についてもロイヤリティの15%源泉徴収が必要と判断されるケースがある。	継続	・日タイ租税条約に準拠した移転価格コンプライアンスや税務執行が行われるようにして頂きたい。	・日タイ租税条約 ・Section 587 of the Thailand Civil and Commercial Code Section 40 (3) of the Thai Revenue Code
16	日機輸	税法解釈の曖昧・不統一	・税務当局の税法解釈の相違や未熟さで、正規の税法が運用されないケースがある。	継続		
17	JEITA	非居住者へのコンサインメ	・マレーシア現法によるタイでのConsignmentや、シンガポール現法によるインドネシアでのConsignmentなど、得意先の要望により、海外で在庫を積	継続	・AECやFTAといった国際的な枠組みに準拠した各国国内法の迅速な整備。	

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		ント在庫要求	むことを要求される。 しかし、AECが発足により、ヒト・モノ・カネの自由化を謳いながら、PEの問題であったり、外国企業に対する事業ライセンスであったり、障壁は残っており、各国国内法の整備が追いついていない。その結果、ASEAN域内でのより自由度の高い柔軟な事業展開の足かせになっている。			
6. 雇用						
1	日鉄連	外国人/現地人雇用比率規制	・ 駐在員事務所の外国人の人数が制限されている。	継続	・ 制限緩和。	
2	電機工	外国人従業員数の制限	・ 外国人の雇用については現行のタイ法制上は、資本金 2M THB/人またはローカル従業員4人に対して外国人駐在員1人に制限されているため、必要とする外国人従業員数の確保ができない。	新規	・ 規制の緩和。	・ Rule of Department of Employment on the criteria for the consideration for work permit issuance B.E.2547
3	日機輸	労働賃金の上昇、減額不可	・ 最低賃金は、定期的に上昇。 労働法により、賃金の引き下げができず、労務費コントロールが困難。	継続	・ 段階的、計画的な最低賃金の改訂。 ・ 柔軟な賃金改定を可能とする労働法の改訂。	・ 労働省など
4	日機輸	エンジニア・管理職の人材確保の困難	・ 人事・経理・ITなどの管理者層、即戦力のエンジニアなどが慢性的不足。	継続	・ 国家をあげての人材育成取組み強化。	
7. 駐在員・出向者等に関する問題						
1	日機輸	労働許可取得・更新手続きの煩雑・遅延	・ 出張者と赴任者の現地での就労許可の申請手続きが同じであり、準備に負担がかかっている。会社が準備する書類（認証対応含め）の多さに加え、出張者本人の卒業証明書や戸籍謄本の取得が必要とされている。 (※) 赴任者に対する現地での就労手続きについてはこれまでと同じであるが、日本国籍の出張者については、2024年1月より3年間、30日以内の出張では商用ビザが不要になった。但し、タイ入国時にはInvitation letter 等、商用目的を証明できる書類を担当官に提示する必要がある。	継続	・ 出張者の申請手続きを簡素化して頂きたい。	
2	日機輸	労働許可取得・更新手続きの煩雑・遅延	・ 出張者と赴任者の現地での就労許可の申請手続きが同じであり、準備に負担がかかっている。会社が準備する書類（認証対応含め）の多さに加え、出張者本人の卒業証明書や戸籍謄本の取得が必要とされている。	継続	・ 出張者の申請手続きを簡素化して頂きたい。	
3	日機輸	労働許可取得・更新手続きの煩雑・遅延	・ 出張者と赴任者の現地での就労許可の申請手続きが同じである。	継続	・ 出張者の申請手続きを簡素化して頂きたい。	
4	日機輸	外国人の居住報告	・ 入国管理法においてTM30（外国人の居住報告）が規定されており、土地の所有者、アパートメント、ホテルその他の住居の所有者は外国人を滞在させる場合に、外国人がタイ国内に入国してから24時間以内（再入国含む）にイミグレーション（移民局）又は居住地区に、イミグレーションが無い場合には警察署に、報告をする義務があるが、特にアパート・コンドミニアムのオーナーは制度を理解していない人が多く、実態としては、うまく運用されていない。その中で、2019年4月より手続きの厳格化の通達があり、ビザの延長手続きの際に支障が出ているとの情報もある。実質的に運用に無理のある制度である。	変更	・ TM30(外国人の居住報告)を廃止もしくは手続きの簡略化して頂きたい。	・ 入国管理法など
5	日機輸	駐在員の90日間ごとの通知義務	・ 駐在員が1年間の査証を持っているにも関わらず、90日間以上の滞在をする場合には90日間ごとに入国管理局への通知義務がある。	継続	・ 90日間ごとの通知を簡素化して欲しい。	・ 移民法

※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
8. 知的財産制度運用						
1	日機輸	知的財産権保護の不十分	・模倣品への政府の対処は、以前に比べると改善はされたもののまだ不十分。知財保護条約（PCT、マドリッドプロトコル等）への加盟が進んでいない。 ハードだけでなく映画・音楽・ゲームなどソフトウェアの模倣品が依然として流通している。 取分け、昨今伸長してきているECサイトを通じた模倣品販売やブランドの不正使用の増加がみられる。	変更	・取り締まりの強化。	
2	自動部品	世界公知公用の未規定	・新規性の要件として、出願前に発明が国内の公知公用でないことだけが規定されている。そのため、タイ以外の国では公知である発明が、タイでは特許権が付与されるという問題がある。	継続	・世界公知公用を採用していただきたい。	・タイ特許法5条、6条
3	日機輸	新規性判断要件の世界公知公用の未採用	・現在審議中の法案に含まれてはいるものの、新規性の要件として、出願前に発明が国内の公知公用でないことだけが規定されている。そのため、タイ以外の国では公知である発明が、タイでは特許権が付与されるという問題がある。	継続	・世界公知公用の採用はグローバルスタンダードになってきており、最近では中国でも世界公知公用が採用されている。世界公知公用を採用して頂きたい。	・タイ特許法5条、6条
4	日機輸	自発的な特許分割出願不可	・現在審議中ではあるが、審査官が複数の異なる発明があると判断した場合しか分割出願をすることができず、出願人は自発的な分割出願を行うことができない。	継続	・出願人が自発的に分割出願できるようにして頂きたい。 ・また、拒絶査定時、特許査定時にも分割出願できるようにして頂きたい。	・タイ特許法26条
5	日機輸	優先権証明書の提出義務	・優先日から16月以内に優先権証明書の提出が必要である。	継続	・優先権証明書の提出を簡略化するために、世界的所有権機関のデジタルアクセスサービス（出願人等は所定の手続きを行うことにより、外国への特許出願等について優先権主張をする際に、DASを通じて日本国特許庁から優先権書類の電子データを取得するよう、外国特許庁/期間に対して請求することができる）を導入して頂きたい。	・特許法第19条の2 ・特許法に基づく省令第10条
6	日機輸	出願公開時期に関する規定の不備	・現在審議中の法案に含まれているが、出願公開時期の明確な規定がないが、審査請求時期は出願公開発日日から5年以内と規定されている。審査請求期限を把握するのが難しい。	継続	・優先日から18か月経過後速やかに公開する規定を定めて欲しい。この規定設立は、タイに義務付けられている、RCEP発行後5年以内に国内法で担保するという内容にも含まれているので、早期に実現して頂きたい。	・タイ特許法29条
7	日機輸	コンピュータ・プログラムの不特許事由	・コンピュータ・プログラムは不特許事由である。	継続	・コンピュータ・プログラムを保護対象にして頂きたい。	・特許法9条
9. 工業規格・基準・安全認証						
1	日機輸	煩雑で長期を要するTISI規格認証取得手続	・TISI（タイ工業規格）の認証取得における運用上の問題について、モデル毎の申請要、工場審査の手間、書類審査の所要時間長大等で製品の生産、出荷に支障を来すこともある。かつコストも馬鹿にならない。 安全規格（TIS）の係官の工場審査が義務付けられ、販売金額が少ない海外からの輸入品に対しても必要（費用対効果から一部商品は輸入を中止せざるを得ない）。	継続	・認証手続きの簡素化。	・外貨管理局規則 ・税務細則
2	医機連	アセアン医療機器指令	・タイは近年、薬事規制が整備され、ベースはアセアン医療機器指令（AMDD）に基づくようになったのは良い傾向であると考えますが、ASEAN共	変更	・現状アセアン医療機器指令（AMDD）に完全に基づいているマ	

※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
		(AMDD)には無いタイ独自の資料要求	通提出書類一式 (CSDT : Common Submission Dossier Template) で要求される項目がタイ独自のものが依然としてあるように感じられる。(原材料のSafety Data Sheetを独自に要求されるなど)		レーシアなど他国と要求する資料項目を統一して欲しい。	
3	医機連	医療機器規制の不明確	・過去にコンベンショナルレンズをタイに申請した際に、有効期限や使用可能期間をラベルに印字することを要求された。タイ国での参考値として参考とすべきガイドラインや通知類がなく、コンサルタントの提案で1年以内として設定したが、コンベンショナルレンズでもいわゆる頻回交換として認可を得なければならなかった。 またタイでは、日本での承認取得の実績が、どれほど考慮されているのかも不明で、明確なガイドラインがない中で常に手探りの状態での資料作成を余儀なくされた。	継続	・ガイドラインや通知類の発出による規制の明確化、および審査の簡略化を要望致す。	・ Thai Medical Device Act B.E 2551 (A.D.2008) ・ Medical Device Act (Vol.2) B.E. 2562 (A.D 2019)
4	日機輸	法制度未整備 下での運用、 輸入製品成分 開示要求	・タイでは、2015年から新規物質届出やそれに付随する既存物質インベントリ申請等を要求する正式な文書(法律、当局告示等)がないまま、物質や化学品の届出が開始された。 この状況は未だ改善されていない。一方、以下のような非常に煩雑な対応の要求もあった。 -2016年末までに本届出を行い2019年時点で審査未了の届出に対する機密情報再提出の要請が2019年にあった。 -2017年末までに本届出を行い2020年時点で審査未了の届出に対する機密情報再提出の要請が2020年にあった。 さらに新法(化学物質法案)も提案されたが、現法との関連が不明瞭である。 ※現在も改善が見られない状況である。	継続	・法律の整備を行い、文書を発行(および、法律を発効)してから運用を開始して頂きたい。 ・また、輸入する化学品の全成分を登録または開示させるような義務は課さないで頂きたい。 ・既存法(仏歴2535年有害物質法)と新法案(化学物質法案)の関連を明確にして頂きたい。	・仏歴2535年有害物質法 ・(施行予定不明)の新規物質届出を要求する規制 ・化学物質法案
10. 環境問題・廃棄物処理・炭素中立関連の諸規制						
1	日機輸	環境保護の不十分	・タイでもWEEEが施行されようとしているが、詳細は依然不明。 そもそも、ゴミの分別等の制度や、国民の環境意識も決して高くはないタイで、新法の公平な運用が行なわれるのか、真面目に対応するメーカーの負担だけが増えるのではないかと、懸念あり。 (最近タイ工業連盟などを通じて環境省に働きかけ、民意が多少反映される様にはなってきたが)	継続	・WEEE法制化にあたっては、周到な準備期間を用意すること。 ・WEEE以前に、国民への環境意識の啓蒙、教育。	
2	日機輸	大気汚染問題	・2019年以来、大気汚染(PM2.5など)問題が深刻化。	継続	・早期の対策を望む。	・環境省など
11. 非効率な行政手続き・予見性を欠く法制度等						
1	日機輸	法制度・規則の未整備	・輸出管理法、個人情報保護法など、最近新しい法律が施行されているが、施行後も諸細則が未決定なことが多く、実運用面に対応に困ることがしばしばある。	継続	・運用細則まで含めた法の施行、解釈の余地のない法律の整備。	・各省庁、関係機関
2	日機輸	領収書への住所記載	・費用精算のため受領する領収書に、会社の登記住所を一字一句誤りの無いように記入する必要がある。店側に記入してもらおうことになるが、時間が掛かる上に、間違いがあった場合、再発行をして貰っている。	継続	・住所の記載は廃止し、日本と同様に会社名のみとするか、せめて会社名及びTAX IDのみの記載とする等、簡略化を要望。	
99. その他						
1	自動部品	電力インフラの未整備	・予期せぬ停電や瞬断が年に何度か起こる。 ・自衛(自家発電及びUPSを設置)しないと生産活動に影響。	継続	・電力インフラの整備。	
2	自動部品	電気料金の上昇	・2023年に電気代の値上げがあり、足元で基本料金が60%増加したが、足元ではFTレートがピーク時から右肩下がり傾向。ただしコロナ以前のレートにはまだ戻っていない。	継続	・電力インフラの整備。	
3	日機輸	洪水・治水対策の不十分	・タイ政府が洪水対策のために治水工事を施しているが、想定を上回る降雨量次第では、工場運営に支障をきたす恐れのある洪水被害に再度見舞われる	継続	・ダム現在の貯水量と放水量だけでなく、長期的な貯水量予測と放水計画、	

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			可能性がある。		対策の見通しを随時発表して頂きたい。 ・また、チャオプラヤ川の氾濫対策、治水工事を実施して頂きたい。	
4	自動部品	洪水・治水対策の不十分	・過去、大洪水による操業の一時停止あり。	継続	・恒久的な治水対策の実施。	
5	日機輸	洪水・治水対策の不十分	・2011年10月に発生した未曾有の大洪水に対し、政府の事前のリスク対策が不十分だったため、直接間接に甚大な被害を受けた。	変更	・タイ政府の治水対策の継続と、マネージメントも含めた水資源運用体制の適切な運用。	