

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	出資比率規制	・輸入法の規定により、輸入を行うエジプト企業の51%超をエジプト企業が保有しなければならない点。外資100%出資の企業が設立できず、本邦商社の現地法人（商社）設立の阻害要因となっている。	継続	・エジプト企業の出資比率規制（51%）の撤廃。	・エジプト輸入法(Law No.121/1982)第2条
2	日機輸	出資比率規制	・改正会社法上、1社株主での新会社設立は認められたが、当該企業が100%子会社を新たに設立することが出来ない点。	継続	・1社株主での新会社設立における禁止事項の緩和。(特に1社株主会社が100%子会社を設立することを禁止する項目)。	・エジプト会社法(Law No.4/2018)第129条 Bis"2"
3	日機輸	3年以内の会社 或いは支店の 設立要求	・2018年11月21日に発布され、同日発行した投資庁（GAFI）のDecree No. 742/2018において、外国企業の駐在員事務所は三年以内に会社或いは支店の設立が求められており、設立出来ない場合は相応の理由を説明する義務が課せられた。場合によっては駐在員事務所ライセンス剥奪の可能性がある。	継続	・新Decree上でのライセンス剥奪する場合の具体的な基準の制定或いはDecreeそのものの廃止。	・エジプト投資庁 Decree No. 742/2018
2. 輸出入規制・関税・通関規制・物流						
1	日機輸	突然の関税率 変更、運用の 不透明	・税関による関税率変更が施行期間なく実施されるため、変更の都度、新関税率への対応と当局とのネゴシエーションを行う必要がある。2018年、現地生産テレビのSKD(Semi Knock Down)パーツ関税が突然の変更となり、CKD(Complete Knock Down)への対応をせざるを得ない状況になった。同国産業省は、2022年1月より、CKD向け輸入パーツに対する関税率の新ルールを適用開始した。今回の変更について政府からの正式な発表はなく、2021年6月に同変更が弊社ビジネスパートナーに通知された。関税の優遇を受けるには、商品に現地生産によるパーツを40%以上含む必要があり、その条件に満たない場合は、輸入CKDパーツに対して、高い関税率が課せられる（例：TVは40%、洗濯機・冷蔵庫の場合は60%）。	継続	・関税率変更の際に十分な施行期間を設けるようにして欲しい。	
2	日鉄連	セーフガード 措置	・2019年4月2日付のWTO通報によると、通商産業省が3月31日付で半製品及び鉄筋棒鋼に対するセーフガード調査を行う旨、公示。(調査は2019年3月28日から開始) 提訴者：エジプト鉄鋼業界（詳細不明）。 対象HSコード：7207、7213、7214に含まれる。 -2019年4月12日付のWTO通報によると、通商産業省が4月15日から暫定措置を施行することを決定した。暫定税は7207類にCIF価格の最大15%、7213/7214類にCIF価格の25%としている。 -2019年10月11日付のWTO通報によると、調査の結果、10月12日から3年間(暫定措置を含む)セーフガード税を課することが決定された。 【賦課税率】 -7207類：1年目16%、2年目13%、3年目10% -7213/7214類：1年目25%、2年目21%、3年目17%	継続	・措置撤廃。	
3	日鉄連	輸入ライセンス 制	・2016年1月16日、エジプト貿易・産業省は外国の工場および企業が、同省令指定に該当する品目をエジプト向けに輸出する場合、同工場・企業をエジプト輸出入管理公団に事前に登録することを義務付ける旨、公布。(HS72.13/72.14/72.15) 2016年3月16日、施行。	継続		・2016年43号省令
4	日機輸	輸出入規制	・輸出入管理公団（GOEIC：General Organization for Export and Import Control）に新工場登録を要求されており、当社はこの登録が完了するまで、輸入を制限される。登録には文書提出後、通産省からの承認を得るまで、約2か月（→4か月）間待機しなければならない。 GOEICでの工場登録手続は1か月間と短縮したが、さらなる改善を求める。	変更	・新規制の適用基準と手続きの明確化を図って欲しい。 ・また、通産省においては、承認権限の委託を通じて承認に要する期間を短縮して欲しい。	
5	時計協	ISO未取得工場 の製品への輸 入不可	・ISOを取得していない工場の製品をエジプトに出荷（販売）出来ない。(エジプトだけが輸入を規制している。他国はこの規制がない) 一方で、ISOを取得している工場の製品であっても、この規制があることで輸	継続	・輸入時にISOを取得していない工場の製品は輸入できない規制を撤廃してほしい。	・Al-Wakave Al-Mesreva / Government Bulletin -Issue No.12

※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
			出手続きが煩雑で非常に手間を要しているため、規制そのものを撤廃したい。			(Supplement) Dated 16 January 2016
6	時計協	L/C発行の遅延	・国外から輸入する自動車や機械類、電子機器、化学品など多くの製品に対してL/Cが発行されない、もしくは発行まで数カ月かかっている。食品や医薬品などの生活必需品を除いて、政府が外貨準備高の減少に歯止めをかけており、輸入を抑制することで貿易収支赤字を縮小させている。	継続	・生活必需品以外の輸入規制を緩和して欲しい。	
7	日機輸	輸出国により異なる出荷前検査会社	・エジプト政府により指定された出荷前検査会社が輸出国によって異なる。当社にとっては、多くの会社と取引を行わなくてはならなくなる。	継続	・出荷前検査が必要とされる国は世界的には極少数。このような規制を廃止するよう当該国と交渉して欲しい。	
8	日機輸	放射線検査義務	・2011年の東日本大震災以後、日本からの全輸入品への放射線検査が義務付けられている。当該検査対応に1-2日の待機期間を有している。	継続	・放射線検査を廃止して欲しい。	
9	日機輸	商標等の税関検査の不在	・ブランドを付したパーツの税関による検査がない。エジプトの現地生産の許可を得ている輸入者がドバイにて有名ブランドの商品を購入しドバイにて分解、パーツとして輸出し、完成品に対する高関税を回避している。さらに、当該輸入者は、内部パーツの一部（モータ等）を粗悪なものに変更した上で、エジプト国内で組み立てた後、日本製やマレーシア製を騙り販売を実施している。この結果、当社は不当に安く、粗悪な流入品に対して対応を迫られることになっている。	継続	・ブランドが付された部品の輸入にあたり、ブランドオーナーの承諾を必要とするよう手続きを改定して欲しい。	
10	日機輸	日エジプトFTAの未締結	・エジプトは複数の地域、国とのFTAを締結（EU、トルコ、COMESA、AGADIR等）し、当該国からの輸入に就いては輸入税が免除あるいは軽減されている。一方、日本とはFTAが存在せず、輸入関税が付加される日本製品が不利となっている。	継続	・FTAの締結。	
4. 為替管理・金融						
1	日機輸	外貨不足による深刻な為替レートの下落	・外貨不足を背景とした為替の不安定化（切下げ）、国内高インフレ（30%半ば前後で推移）に加え、並行為替レート（闇レート）と公式為替レートの差異により、物価上昇が見通せず、従業員給与を含む事務所運営経費も極端な増加傾向にある。	新規	・事態の早期鎮静化を望む。	
2	日機輸	外貨不足問題による輸入決済遅延・障害	・2022年3月以降顕在・顕著化した深刻な外貨不足は悪化の一途で、食品・医薬品輸入にも大きく支障が出ている。為替レートも公式レートが2022年3月時点EGP18/US\$程度であったものが、現在EGP31前後まで下落、また並行為替レート（闇レート）は24年1月以降EGP70~75レベルと公式レートとの乖離が激しくなっており、今後更に下落する見方が大勢。このため客先がL/C開設できず輸入取引が困難な状況が長期化している。	継続	・事態の早期鎮静化を望む。	
3	日機輸	債権回収問題	・深刻な外貨不足に直面しているため、全エジプト国内商業銀行がドル手当てを行うことができず、複数の日系企業が債権回収停滞問題に直面している。当社も在日エジプト大使館・在エジプト日本大使館経由、エジプト中央銀行に国内商業銀行にドル手配を促すよう働きかけを行っているが、進捗はほぼ見られない状況が続いている。	新規	・事態の早期鎮静化を望む。	
6. 雇用						
1	自動車部品	賃金上昇率	・既存の進出他国と比較し、賃金上昇率が高く、中長期での製造コストの競争力低下を懸念。	継続	・賃金上昇率の抑制、管理。	
7. 駐在員・出向者等に関する問題						
1	日機輸	許認可取得・更新手続きの煩雑・遅延	・許認可取得・更新手続き（会社ライセンス、ワークパーミット、レジデンスビザ等）が煩雑且つ取得までの時間が相当掛かる。有効期限も半年間と、更新頻度が高い。	継続	・申請窓口の統一。 ・申請書類・手続きの簡素化・迅速化。	

※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
8. 知的財産制度運用						
1	時計協	商標権変更申請手続の遅延	・商標の変更申請（社名変更など）の手続きに時間がかかりすぎる。（9年以上経過しているが終了していない例が認められる）。	継続	・変更申請手続きの迅速化を希望。	
2	日機輸	商標権変更申請手続の遅延	・商標の変更申請（住所変更、名義変更など）の手続きに時間がかかりすぎる（5年以上経過しているが終了していない）。	継続	・変更申請手続きの迅速化を要望する。	・知的財産権法など
10. 環境問題・廃棄物処理・炭素中立関連の諸規制						
1	日機輸	二国間クレジット制度の未締結	・日系企業によるアフリカでの再エネIPP参加において、価格競争力が問題となるケースが多い。二国間クレジット制度（JCM：Joint Crediting Mechanism）が締結されることで、EPC価格の低減を図ることができ、価格競争力を高める期待を持っている。	新規	・ケニア、エチオピア、セネガル、チュニジアと締結国が増えたことに歓迎。 アフリカ各国(二国間協議中のベナン含め)と、JCM締結を進めて頂きたい。	
11. 非効率な行政手続き・予見性を欠く法制度等						
1	日機輸	商業契約書への領事認証の高額・煩雑	・弊社エジプトの代理店との代理店契約書をはじめ、商業契約書一般に領事認証が要求されることが通常。1つの署名の認証だけで費用が約2,500ディルハム（US\$680）かかる（エジプト大使館での認証前に、UAE外務省での認証に約2000ディルハム、その後エジプト大使館での認証に約500ディルハム）。添付書類を追加した場合や改定を行った場合にはその添付書類ごと同様に2,500ディルハムがかかる。認証費用が高額過ぎることに加えて、エジプトと原紙をやり取りし、UAE外務省とエジプト大使館に原紙を持込んで認証を得るのにもかなりの時間がかかり、商業活動に遅延が生じる。	継続	・商業契約書一般に対して領事認証が必要とする運用要件の緩和。（認証制度それ自体は必要とはいえ、頻繁に起こりうる書類、契約書にまで適用しないで頂きたい）	
16. 地域紛争に起因する問題						
1	日機輸	ロシアのウクライナ侵攻による価格の高騰	・ロシアのウクライナ侵攻を発端として、輸入小麦粉の価格が急上昇（エジプトは世界最大の小麦粉輸入国で、そのうちの約8割を両国に依存していた）し、外貨不足、国内物価上昇、及び為替切下げを誘発した。その影響は今の根強く残っており、現在も改善の傾向は見られない。	新規	・事態の早期鎮静化を望む。	
2	日機輸	ガザ地区紛争による経済への影響	・イスラエルのガザ地区紛争の影響もあり、国境を接するエジプトへの観光客が減少傾向。ガザ地区紛争の長期化も予想されており、エジプトの主要外貨収入源のひとつである観光収入の減少が継続する場合、エジプト経済に与える影響は大きい。	新規	・事態の早期鎮静化を望む。	
3	日機輸	フーシ派の船舶攻撃による紅海、スエズ運河航路の影響	・イスラエル紛争に端を発して紅海における商船への攻撃が続いている。そのためスエズ運河を経由せずに喜望峰周りで欧州及び紅海周辺国に向けて航路を変更する船社が続発しており、世界中のサプライチェーンに影響を及ぼしている。 具体的には、海上LTの延伸、海上運賃市況の高騰、スペースの制約、将来的なコンテナ不足など。	新規		
4	JEITA	フーシ派の船舶攻撃による紅海、スエズ運河航路の影響	・船便の遅延は、自社製品ならびに購入材料の納入遅延につながり、お客様、自社の製造ラインがストップする懸念がある。 紅海周辺でイエメンの武装組織フーシ派などによる船舶への攻撃が増加し、欧州とアジアを結ぶ海上物流に大きな影響が出ている。 スエズ運河経由からアフリカ大陸の喜望峰回りへと迂回を強いられている。	新規	・船便航路の安全確保。 ・航路遅延の情報提供。	
5	日機輸	フーシ派の船舶攻撃による紅海、スエズ運河航路の影響	・イエメンの親イラン武装組織フーシ派による紅海での商船攻撃の影響で、スエズ運河を通過する船舶数が激減。中国船社含む世界の殆どの船社が紅海への船舶乗入れを停止している。そのため、エジプトの主要外貨収入源のひとつであるスエズ運河通航料が今後しばらくはほぼ見込まれない可能性があり、エジプト経済に与える影響は大きい（その他の主要外貨収入は、出稼ぎ送金、及び観光収入）。	新規	・事態の早期鎮静化を望む。	

※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
6	自動部品	フーシ派の船舶攻撃による紅海、スエズ運河航路の影響	・紅海での紛争により、2023年12月からスエズ運河を運行できずに喜望峰まわりとなったことで緊急チャージを船会社から請求されている。船会社により内容は異なるが、500USD/TEU超を超えてきている。船会社からのチャージのため交渉の余地もなくそのまま受けざる負えない状況である。	継続	・すべての業界に影響する問題と思うので、JETRO等が全体のかじ取りいただき、アラート発信をいただきたい。	