

## インドネシア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 日機輸 日機輸	(1)	外資出資比率規制	<p>・従来外資 100%が認められていた「ディストリビューター」事業について、インドネシア政府が 2014 年 4 月に公布した投資ネガティブリストにより、外資出資比率の上限が設定された (33%)。その後、2016 年 5 月に施行された新たな投資ネガティブリストで若干緩和され、「生産と関連のある」ディストリビューターは外資 100%が認められたものの、「生産と関連のない」ディストリビューターは依然として外資出資比率の上限が設定されている (67%)。「生産との関連性」については定義が定められておらず、解釈が明確でないことから、例えば、親会社や兄弟会社がインドネシア国外で製造した製品を輸入してインドネシア国内で流通させる行為は「生産との関連性」が認められるのか等、依然として新たな事業展開に大きな支障となっている。</p> <p>・2014 年 5 月、2016 年 2 月の新投資法に基づくネガティブリストの改正にて、国内卸売業者 (ディストリビューター) に対する外資比率が 100→66%に制限された。</p> <p>・現地販売会社の設立に関し 100%出資が認められていない。</p>	<p>・不当な規制強化であり、内外資待遇統一の流れにも逆行している。当該規制は撤廃してほしい。</p> <p>・「生産との関連性」の定義を明確化してほしい。</p> <p>・政府間協議を通じて、ディストリビューター分野の規制緩和に向けたフォローをお願いしたい。</p> <p>・出資制限は同国における事業拡大の妨げ、あるいは、参入障壁であり、廃止いただきたい。</p>	<p>・2010 年付大統領令 36 号 ・外国投資法ネガティブリスト (2010 年第 36 号法律) ・2014 年大統領令第 39 号 第 7 条の規定 ・大統領規程 2014 年第 39 号「投資分野において閉鎖されている事業分野及び条件付きで解放されている事業分野リストに関する規程」 ・大統領規程 2016 年第 44 号</p>
<p><b>(対応)</b></p> <p>・1994 年に大統領令により特定分野を対象に外資 100%が認められるなど大幅な外資規制の緩和が行われ、アジア経済危機や政治混乱が続く中で外資による直接投資の減少に対応するため、外資規制の緩和を進めている。最近では大統領令 2000 年 96 号の施行で投資規制対象業種 (I. 全面民間投資禁止業種、II. 外資投資閉鎖業種、III. 外資比率により開放される分野、IV. 条件付で開放される分野、の 4 つのカテゴリー) が段階的に開放は進んでいる。</p> <p>・2004 年 9 月 14 日付 CMEA プレスリリースによると、投資作業委員会 (2004 年 8 月付改定) は、新たな投資・輸出改善国家条件に対するネガティブリスト (“PEPI”、GR No.87/2003、議長: 大統領) の案を提出した。そのネガティブリスト案は、2004 年 12 月に大統領令 (PD) として発令されるよう起案されかつ予定されている。</p> <p>・2004 年 8 月、GOI は、PI No.5/2003 の修正として、下院に新投資法案を提出した。この新投資法案は 1967 年及び 1968 年にそれぞれ成立した外国投資法及び国内投資法を置換するもので、一層の外国投資をインドネシアに誘引することを目的とした法案である。投資の自由と投資の内国民待遇を約束するその法案は、国際標準に整合しない時代遅れの規則を撤廃するものである。その法案の重要な特徴の一つは、それらのプロジェクト遂行する外国投資家に 30 年を期限とする均等廃棄である。その代わりに、投資家は経済的であると見なされる限りその事業を遂行することができる。また、その法案は、一定の期間後、外国投資家が現地パートナーにそのプロジェクトを剥奪される要請も廃棄するものである。その上、インドネシアに一定金額の投資を行っておりかつ一定期間居住している外国人は、恒久的居住権が取得できる。</p> <p>法案の要点は、以下のとおり:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. すべての国内及び海外の投資家に対して同等の待遇 (内国民待遇)</li> <li>2. “ネガティブリスト”に載った投資を除いてすべての分野/立地に対して投資の開放</li> <li>3. 投資家は現地パートナー又は国有化された持分への出資の剥奪を要請されない</li> <li>4. 外国投資資本/利益、及び国外被雇用者の給料/賃金の合理的な部分の海外送金の自由</li> <li>5. 外国投資ライセンスはプロジェクトの経済的期間に応じて供与</li> <li>6. 投資システムは現地金融への外国投資家のアクセスを許容するよう簡素化され得る</li> <li>7. 政府は大規模外国企業と現地企業及び中小企業との有益なパートナーシップを促進する</li> <li>8. 地域政府は外国及び国内の投資家のために“ワンストップ”投資サービスを設置・運営する</li> </ol>						

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年3月に政府が発表した「投資環境の改善のための政策パッケージ」(2006年2月27日付け大統領指示第3号)におけるプログラムのひとつとして、投資法改正案の2006年3月までに国会提出、ネガティブリスト・条件付き開放分野リストの改定による明確・簡素・系統的・透明性の確保があげられている。</li> <li>・2006年3月、政府は投資規制の緩和を盛り込んだ投資法改正案を議会に提出した。</li> <li>・2007年4月26日、2007年投資法が発効した。新投資法には、①投資の内外無差別、②中央政府と地方政府の投資承認権限の分担、③投資に係る諸手続きを一括して行う統合ワンストップサービス、④経済特区が新たに盛り込まれ、⑤土地関連の権利期間の延長が規定されている。</li> <li>・2007年7月3日、政府は2007年大統領規則 No.76 及び No.77 を通じて、2007年投資ネガティブリスト(DNI)を発表した。DNIは現在、9業種の出資比率の上限(25%、45%、49%、55%、65%、80%、85%、95%)を設けている。更に12月、大統領令 No.111号が発令され、No.77のネガティブリストの一部規制強化ならびに緩和が行われた。</li> <li>・2007年7月20日、国会は新有限会社法(2007年第40号法)を可決した。同法は、有限会社設立のための最低資本金要件を500億IDRに引き上げる規定を含む。</li> <li>・2010年6月9日、インドネシア投資調整庁(BKPM)は、2010年5月25日付け大統領規則(Presidential Regulation)第36号に基づく2010年ネガティブ投資リスト(DNI)を公布した(即日施行)。DNIの目的は、2007年7月3日付け大統領規則第77号に基づく投資誘致のための従来の2007年DNIを簡素化することにある。</li> </ul> <p>2010年DNIは主に、(1)ポートフォリオ投資、(2)事業拡大、(3)事業拡大のための株主割当発行、(4)同一業種内の企業の合併・買収、(5)祖父条項、(6)一定の分野に対する投資制限の緩和、(7)一定の産業に対する国内保護の強化、(8)ASEAN投資家に対する外資出資制限の緩和(ASEAN経済共同体に対するインドネシアの約束の履行)について規定している。</p> <p>2010年DNIは、大統領規則の制限業種に関する附表の形式を改め、従来のように制限の種類ごとに業種を分類するのではなく、分野ごとにまとめ、該当業種名を列挙することで、より簡単で包括的な、分かりやすいものとなっている。2010年DNIは大統領規則第77号とその改正規則を改正している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全業種に適用される規制： <ul style="list-style-type: none"> <li>①外資の出資比率規制として、制度上外資100%で進出している場合は、事業開始後15年以内に持株の一部をインドネシアの個人または法人に譲渡することが義務付けられているが、その運用は不透明。</li> <li>②最低資本金規制として、最低授権資本金は5,000万ルピア、最低引受資本金額は1,250万ルピア(授権資本金額の25%)、最低払込資本金額は1,250万ルピア。</li> <li>③土地の所有権はインドネシア国民にのみ認められている。</li> <li>④65%以上製品輸出を行う企業を除いて輸出インドネシア国民で充足が可能な職種において外国人の就業を制限する。</li> </ul> </li> <li>・業種によって、投資禁止事業(原動機付き車両試験の運営)、マジョリティー出資規制(車両メンテナンス修理)、現地パートナー義務付け(ボルト・ナット、発動機コンポーネント・部品、ポンプ・コンプレッサー、二輪・三輪自動車コンポーネント装備、自転車・ペチャ装備)等の規制が存在している。</li> </ul>		

※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																																																														
				<p>・2013年12月26日、インドネシア投資調整庁は、投資ネガティブリストの改訂版(Daftar Negatif Investasi "DNI 2013")を公表した。改訂リストは、以下の通り、多くの事業分野で外資所有比率の強化と緩和がなされている。</p> <p>Key changes introduced in DNI 2013:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Industry Sector</th> <th>DNI 2013 Foreign Investment Level</th> <th>DNI 2010 Foreign Investment Level</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Land transportation facilities</td> <td>49%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Regular vehicle inspection</td> <td>49%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Pharmaceutical industry</td> <td>85%</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>Venture capital financing</td> <td>85%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>Distribution and Storage</td> <td>33%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Cold Storage (Sumatra, Java, Bali)</td> <td>33%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Cold Storage (Kalimantan, Sulawesi, East Nusa Tenggara, Maluku and Papua)</td> <td>67%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Farming</td> <td>30%</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>Fixed telecommunications</td> <td>65%</td> <td rowspan="3">Previously unregulated</td> </tr> <tr> <td>Multimedia-integrated telecommunication network</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>Multimedia service provider</td> <td>49%</td> </tr> <tr> <td>Public-Private Partnership (PPP) Projects</td> <td>49% (49% in private projects)</td> <td rowspan="2">95% (49% in private projects)</td> </tr> <tr> <td>Airports</td> <td>95% (49% in private projects)</td> </tr> <tr> <td>Seaports</td> <td>49%</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>Land transportation terminals</td> <td>49%</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>Water utilities</td> <td>95%</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td>Toll road facilities</td> <td>95% (95% in private projects)</td> <td rowspan="2">95% (95% in private projects)</td> </tr> <tr> <td>Power plants (1-10 megawatt capacity)</td> <td>49% (49% in private projects)</td> </tr> <tr> <td>Power plants (10 and more megawatts capacity)</td> <td>100% (95% in private projects)</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Electricity transmission</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Electricity distribution</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>・2014年4月、投資ネガティブリストに関する大統領規定第39号が公布・施行された。</p> <p>一規制強化分野：</p> <p>①外資上限なし→内資に限定：スーパーマーケット、ミニマーケット、百貨店以外の小売業、電化製品、化粧品、玩具、化粧品、履物、食品・飲料の小売業、通信販売・インターネットを通じた小売業</p> <p>②参入禁止へ：石油・ガス施設の運転・保守サービス、設計、エンジニアリング、電力設備据え付け、</p> <p>③外資上限 95%→75%に引き下げ：陸上石油・ガス採掘サービス、</p> <p>④外資上限 100%→33%に引き下げ：ディストリビューター、倉庫、冷蔵保管（於：ジャワ島、スマトラ島、バリ島）、</p> <p>⑤外資上限 49%：コンテンツ・サービス、情報サービスセンター、データ通信システムサービス、</p> <p>⑥外資上限 95%→30%に引き下げ：園芸作物の育苗、栽培（園芸法に適合）</p> <p>・インドネシア政府は、2015年7月1日よりオランダとの投資協定の停止を実施することを決定したとのこと。在ジャカルタ・オランダ大使館によると、インドネシア政府はその締結している67すべての二国間投資協定も停止する意向であると述べているとのこと。両国政府は本件で協議中であるとのことであるが、現行協定の停止前に設立された既存の投資は協定の停止日後15年間有効（サンセット条項に基づく）；停止される協定に代わる新協定が今後交渉されるかは不透明。</p>	Industry Sector	DNI 2013 Foreign Investment Level	DNI 2010 Foreign Investment Level	Land transportation facilities	49%	0%	Regular vehicle inspection	49%	0%	Pharmaceutical industry	85%	75%	Venture capital financing	85%	80%	Distribution and Storage	33%	100%	Cold Storage (Sumatra, Java, Bali)	33%	100%	Cold Storage (Kalimantan, Sulawesi, East Nusa Tenggara, Maluku and Papua)	67%	100%	Farming	30%	95%	Fixed telecommunications	65%	Previously unregulated	Multimedia-integrated telecommunication network	65%	Multimedia service provider	49%	Public-Private Partnership (PPP) Projects	49% (49% in private projects)	95% (49% in private projects)	Airports	95% (49% in private projects)	Seaports	49%	95%	Land transportation terminals	49%	95%	Water utilities	95%	95%	Toll road facilities	95% (95% in private projects)	95% (95% in private projects)	Power plants (1-10 megawatt capacity)	49% (49% in private projects)	Power plants (10 and more megawatts capacity)	100% (95% in private projects)	100%	Electricity transmission	100%	100%	Electricity distribution	100%	100%		
Industry Sector	DNI 2013 Foreign Investment Level	DNI 2010 Foreign Investment Level																																																																		
Land transportation facilities	49%	0%																																																																		
Regular vehicle inspection	49%	0%																																																																		
Pharmaceutical industry	85%	75%																																																																		
Venture capital financing	85%	80%																																																																		
Distribution and Storage	33%	100%																																																																		
Cold Storage (Sumatra, Java, Bali)	33%	100%																																																																		
Cold Storage (Kalimantan, Sulawesi, East Nusa Tenggara, Maluku and Papua)	67%	100%																																																																		
Farming	30%	95%																																																																		
Fixed telecommunications	65%	Previously unregulated																																																																		
Multimedia-integrated telecommunication network	65%																																																																			
Multimedia service provider	49%																																																																			
Public-Private Partnership (PPP) Projects	49% (49% in private projects)	95% (49% in private projects)																																																																		
Airports	95% (49% in private projects)																																																																			
Seaports	49%	95%																																																																		
Land transportation terminals	49%	95%																																																																		
Water utilities	95%	95%																																																																		
Toll road facilities	95% (95% in private projects)	95% (95% in private projects)																																																																		
Power plants (1-10 megawatt capacity)	49% (49% in private projects)																																																																			
Power plants (10 and more megawatts capacity)	100% (95% in private projects)	100%																																																																		
Electricity transmission	100%	100%																																																																		
Electricity distribution	100%	100%																																																																		

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2004年4月12日、大統領令 No.20/2004により、BKPMは、すべての投資申請を受理/処理する及び関連許認可を発行するシングルウィンドウ当局(単一傘)となる。そして、2004年7月20日(BKPM長官令 No.58/SK/2004及びNo.60/SK/2004)の以降、新規投資申請はBKMTに対してのみ提出されることになっている。</li> <li>現在の現行申請(以前のBKPM長官令 No.37/SK/99及びNo.05/SK/1989によって規定された地域投資調整委員会/海外インドネシア政府(大使館)に行われていた)は、2004年7月20日(2004年令 No.58及びNo.60)の発令日以降30日以内に最終決着をみなければならない。地域政府/大使館によって以前に発行された許認可は引き続き有効である。BKPMの賛助の下での投資に関する許認可手続を集約化するPD No.29/2004は、地域政府権力を廃止しようとする意図したものではなかった。その動きは、代って、BKPMと関連省庁及び地方政府の間の緊密な協力を促進することを目的としたものであった。すべての必要な書類は依然として各地方政府又は関連省庁により審査を受けて発行される。すべての投資家がおこなうべきこととして、すべての投資プロジェクト案をBKPMに提出することであり、それは地方政府又は関連省庁から要請される書類を求められることになるということである。</li> <li>2007年8月20日に署名された日本とインドネシアとの経済連携協定の投資に関する規定に、内国民待遇、最恵国待遇、輸出要求、国内調達要求などのパフォーマンス要求の禁止、自由化の現状維持義務(スタンド・スティル)などが規定されている。</li> <li>2010年6月9日に公布された「2010年ネガティブリスト投資リスト」は、以下の一部分野に対して投資規制を緩和した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>サッカーとテニス: サッカーとテニスの分野への投資は従来禁止されていたが、2010年DNIは、特別の免許要件を満たすことを条件に認めている。</li> <li>建設: 建設会社への外資出資比率の上限が55%から67%に引き上げられた。</li> <li>映画関連サービス: 撮影スタジオ、フィルム現像室、アフレコ設備、フィルム複製業務など映画関連サービス業への外国投資は従来禁止されていたが、2010年DNIは、外資出資比率を最大49%まで認めている。</li> <li>医療サービス: 医療サービスへの外資出資比率の上限が65%から67%に引き上げられた。医療サービスは今後、インドネシア国内のどこでも行うことができる。医療サービス事業には、病院、一般診療所、専門クリニック、検査室などが含まれる。</li> <li>発電: 発電量が1~10MWの発電機を持つ小型発電所への投資は従来、零細・中小企業だけにしか認められていなかったが、今後はパートナーシップを通じた投資にも開放されるようになった。外国投資家は、10MW超の発電機を持つ発電所に対して引き続き最大95%まで出資することができる。一方、2010年ネガティブ投資リストは、以下の郵送業務と通信塔に関し規制強化している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>--郵送業務: 郵便業務に関する2009年政令第38号に基づき、外資出資比率の上限は49%とされ、且つ当該業務を行うための特別の許可を取得しなければならない。</li> <li>--通信塔: 通信塔の提供、管理、運営、賃貸、建設においては、国内投資家が100%出資しなければならない。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>2014年4月、投資ネガティブリストに関する大統領規定第39号が交付・施行された。 <ul style="list-style-type: none"> <li>規制緩和分野: <ol style="list-style-type: none"> <li>①外資上限を95%→100%へ引き上げ: PPPによる発電(10メガワット未満)、送電、配電、</li> <li>②外資上限を75%→85%へ引き上げ: 製薬分野、</li> <li>③参入禁止→外資出資上限49%へ(運輸大臣推薦を条件)、</li> <li>④参入禁止→外資出資上限51%へ: 映画宣伝設備(ASEANからの出資を条件)</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>2016年2月11日、インドネシア政府は、ジョコ政権の景気対策第10弾として外資規制を緩和するべく、「条件付きで開放されている事業分野リスト」(ネガティブリスト)の対象64業種について改正を発表した。ディストリビューター、倉庫業が出資比率上限33%から67%に引き上げ、冷蔵保管業は33%から100%に引き上げ、職業訓練、旅行会社は49%から67%に、レストランは51%から100%に、建設ビジネス・コンサルティングサービスは55%から67%に、通信網事業は65%から67%に、製薬業は85%から100%に、高速道路、通信装置試験機関は95%から100%に引き上げられた。</li> </ul> <p><b>【参考】</b> 当該投資ネガティブリスト改定に関する尼経済担当調整相による公告の要旨については、以下のPDFを参照【尼語】  <a href="http://apindo.or.id/userfiles/publikasi/pdf/Paket_Kebijakan_Ekonomi_10.pdf">http://apindo.or.id/userfiles/publikasi/pdf/Paket_Kebijakan_Ekonomi_10.pdf</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2016年4月、ジョコ大統領は、政府が優先的に推進するインフラ事業に参加する企業ならば、3時間で投資許可を発給する仕組みを年内に導入すると発表した。</li> </ul>		

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	JEITA 日機輸	(2)	ダイベストメント義務の不透明	<p>・「外国投資法に基づいて設立された会社の株式所有に関する政令 1994 年 20 号」の第 7 条に基づき、外国資本 100% で設立されたインドネシアの会社は、商業生産開始時点から起算して最長 15 年以内に株式の一部をインドネシア人／インドネシア法人へ売却しなければならないとされている。</p> <p><u>2013 年 4 月 12 日付 BKPM 長官令 5 号(同年 9 月 12 号令で一部改正)および 2015 年 10 月 8 日付 BKPM 長官令 14 号によりその義務が再掲されたが、依然として、具体的な売却方法(売却スキーム、売却先、売却すべき株数／パーセンテージ等)につき法令又はガイドラインでの定めはなく、BKPM の運用・指</u>  <u>導もまちまちである。さらに、上記 14 号令の公布後は、一度売却した株式を外国企業が買い戻して再び外国資本 100% とすることも適法と明確化されたが、この</u>  <u>ような運用を認めるのであれば、そもそも売却義務は何を目的としているのかが</u>  <u>ますます不明である。</u></p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・1994 年政令第 20 号で外資 100% の会社設立が認められたが、併せて外資 100% 企業には商業生産開始後 15 年以内に株式の一部をインドネシア人またはインドネシア法人に売却する義務(「ダイベストメント義務」或いは「15 年ルール」)が規定された。この義務は現在も有効であるとされているが、商業生産開始後 15 年目を迎える企業も出てきているが、「株式の一部」等の具体的な規定内容が明示されていないなど運用手続が不透明となっている。</p> <p>・2008 年 1 月までは、ダイベストメント義務の抹消を希望する書状を提出するだけで済んだ。しかし、2008 年 2 月以降、株主合意書を添付する指導、3 月には BKPM がダイベストメント義務の抹消を希望する進出日系企業に対して「Implementation of Divesting Obligation」と題する書簡を送付した。</p> <p>・2013 年 4 月 12 日付 BKPM 長官令 2013 年第 5 号第 108 条に、2007 年 4 月の新投資法施行以前に設立された外資 100% 出資企業が営業開始 15 年以内に株式の一部をインドネシアの個人又は法人に譲渡する義務を規定している。「譲渡する株式の一部」の最低額は 1,000 万ルピアとしている。但し、2 年間の延長許可申請が可能としている。</p>	<p>・規制の趣旨が不明確であることから、当該規制は撤廃してほしい。</p>	<p>・外国投資法に基づいて設立された会社の株式所有に関する政令 1994 年 20 号 第 7 条</p> <p>・2013 年 4 月 12 日付投資調整庁長官規則 2013 年第 5 号 108 条、同 12 号 108 号</p> <p>・2015 年 10 月 8 日付け BKPM 長官令 14 号 16 条</p>
	日機輸	(3)	外国企業建設業駐在員事務所の規制強化	<p>・2014 年 10 月に突如、「外国企業建設業駐在員事務所」の規制が強化された。従来から存在している各日系駐在員事務所の運用も混乱している模様(内容は以下)。</p> <p>– Previous Regulation (PMK-05): Foreign Representative Office of Construction Service is only allowed to perform complex construction project, high risk and/or high technology.</p> <p>– New Regulation (PMK-10): Foreign Representative Office of Construction Service is only allowed to perform high risk construction project, high technology and high cost.</p> <p>– PMK-10 also regulate the definition of each criteria:</p> <p>-- High risk: construction work which endanger public safety, property, human life and the environment.</p> <p>-- High technology: construction work which need a specific and sophisticated technology, include many Experts.</p> <p>-- High cost: construction work with contract value more than IDR 100 billion (equivalent to USD 8,333,333 – assumption 1 USD = IDR 12,000).</p> <p>全社方針に則り海外 B2B/G 事業の立上・成長を実現していくにあたり、主要な要件となるバリューチェーン強化(箱売りからソリューション販売へのシフト)の制約(特に早期事業立上という側面から)となりつつある。</p>	<p>・将来的には、当地建設業ライセンスを保有した企業との協業(M&amp;A、JV、JO 等)を模索していく必要があるが、短期的には運用や解釈での緩和、もしくは当地企業との協業条件により大きく緩和して頂く等の細則が追記される事が理想。</p>	<p>・[Ministry of Public Works]</p> <p>-- Previous Regulation : PMK-05</p> <p>-- New Regulation : PMK-10</p> <p>・2014 年公共事業大臣規則 第 10 号</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> <p>・2014年9月22日付公共事業大臣規則 No.10/PRT/M/2014によると、計画、施工、監理を事業とする外国建設サービス会社がインドネシアに駐在員事務所を設営するための許可供与の条件や指針を改定した。①建設駐在員事務所許可の申請書類に、駐在員事務所を開こうとする外国建設サービス会社の取締役および監査役、さらにインドネシア駐在員事務所のチーフレプレゼンタティブが、インドネシアの建設サービス会社や他の外国建設サービス会社で取締役やコミサリスを兼任していないことについての誓約書(事実上の兼任禁止)が追加された。②JOについては、パートナーとなるインドネシア建設サービス会社への作業や権益の配分率などが定められた。③建設駐在員事務所がJOを通じて実施できるプロジェクトの条件の一つとして、施工サービスでは工費最低1,000億ルピア(約10億円)、計画・監督サービスではフィー最低100億ルピア(約1億円)のプロジェクトが挙げられている。(2015年4月17日付 BTMU Global Business Insight)</p>			
	日機輸	(4)	建設業の外資参入規制	<p>・外国建設業が当地にて工事する条件の中に以下の規制があり、外資建設業の参入が難しくなっている。</p> <p>－RP100 bil (約10億円)を越える工事。</p> <p>－Joint Operationを構成する海外企業は1社のみ許容。(複数の海外企業がJO/コンソーシヤムに参加できない。)</p> <p>－JO名義の契約の50%以上はOn契約。</p> <p>－JOのLocal PartnerはJO名義契約の30%以上の取分必要。</p>	<p>・外資建設業が算入し易くする為に、左記規制の比率の引下げをして頂きたい。</p>	<p>・インドネシア公共事業省令 (Permen PU No.10/2014)</p> <p>・[Ministry of Public Works]</p> <p>－Previous Regulation: PMK-05</p> <p>－New Regulation: PMK-10</p>	
2	国産化要請・現地調達率と恩典	自動部品	(1)	ローカルコンテンツ要求の定義・基準値の不明確	<p>・LCGC 適合車対応のための現地調達を要請されているが、法規制であるにもかかわらず、具体的な数値目標や現地調達定義などが不明確である。</p> <p>(対応)</p> <p>・2015年7月27日、インドネシア情報通信技術省は、Long Term Evolution (LTE)機器・装置に現地調達要件及び技術規則を課す規則を公布した。(2017年1月1日発効へ、一部要件については発効日を2019年1月1日に修正)</p> <p>・2015年8月31日、インドネシア工業省は、電子・テレマティクス製品の現地調達率の算出方法に関する規則(Ministerial Regulation No. 68/M-IND/PER/8/2015)を公布(2015年8月24日より施行)。</p>	<p>・対象部品、数値目標、現地調達定義などを、<u>文書で明確にして公表してほしい。</u></p>	<p>・No.54/m-IND/PER/3/2012</p>
	日機輸	(2)	無理な国産化(現地調達)の要請	<p>・過度な現地調達要請にて、頻繁且つ手続きの長期化、また輸入枠の強引な抑制(半減や1/3程度しか枠がもらえないなど)が行われている。これらは製造業より輸入業者(商社)に対し特に目立つ。</p>	<p>・現実的且つ手順を踏んだ現地化の要請。</p>	<p>・商業大臣令71号(2/1施行予定商業大臣令22号への改定による影響未知)</p>	
	日鉄連	(3)	石炭生産量上限設定の政府強制	<p>・インドネシア政府は毎年、国内向け供給義務を負う各生産者の生産量を把握・調整すべく生産計画の提出を指示。例年は、政府・生産者間での当該生産計画に関する協議が行われるに止まっていると認識しているが、2014年では政府調達による生産量の上限に関する計画遵守の圧力が強まっているとの情報がある。本件は、自由な生産・流通を妨げるような、政府による生産数量上限設定が強制力を持った形で運用される可能性があり、懸念される。</p>			
	日鉄連	(4)	石炭・米・パーム原油輸出における同国船会社および保険会社起用義務付け	<p>・2018年4月26日以降、石炭・米・パーム原油の輸出にインドネシアの船会社および保険会社を義務付ける旨の政令を発行。</p> <p>第5条において、インドネシアの船会社・保険会社が”unavailable”の場合は、外国船社・保険会社の起用が可能と定められているものの、<u>具体的な運用については政府によるガイドラインの発表待ちの状況。</u></p>	<p>・規制の撤廃。</p>	<p>・商業省政令第82号</p>	

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	日機輸			<p>・昨年10月末、商業省より政令第82号が発令され、今年4月末以降、インドネシアの石炭やパーム原油を輸出する際に外国船舶の使用が原則として禁止されることとなった。</p> <p>本邦企業の中には、インドネシア炭を輸入する石炭の数量の大半をカバーする長期傭船契約を、邦船社と締結している企業もあり、大変な問題が生じかねない状況。</p> <p>一方、石炭の輸送に通常使用されるバラ積み船の内、インドネシア船社保有のものは数がかなり限られている状況で、実効性にも疑問がある。</p>	<p>・最低限の周知・準備期間を設けて頂きたい。</p> <p>・例外規定等を定めて頂きたい。</p>		
9輸出入規制・関税・通関規制	自動部品	(1)	頻繁な関税率改正	<p>・突然の税制変更により、EPAによる免税メリットがなくなり、収益を悪化させている(変更前ベース関税率5%、EPA関税率0%⇒変更後ベース15%、EPA5.5%)。</p> <p>公布日2015年7月9日、適用日2015年7月23日より。</p>	<p>・対話・検討の機会の提供。</p> <p>・適用猶予期間の設定。</p>	<p>・Indonesian Minister of Finance's Regulation no:132/PMK.010/2015 HS code 3926.90.5900</p>	
	日機輸 日機輸	(2)	輸入ライセンス制度の活用困難	<p>・政府は製造業者が完成品を輸入することを禁止している。輸入ライセンスを得れば輸入出来るが、申請が全て認められるわけではなく、ジャカルタに出向いて申請する必要があるなど、障壁は高い。</p> <p>・輸入許可が一社一件の登録になっており、PMIは部品の輸入、PGIは完成品の輸入権を持っているものの、将来的な製販一体会社の設立検討の際に、大きな障害となる。</p>	<p>・年度ごとの更新制にするなど、改善が必要。</p> <p>・一つの会社で、材料・部品と完成品の両方の輸入許可を持てる様に法令改正が必要。</p>	<p>・Industrial and Trade Regulation</p> <p>・2015年9月28日付商業大臣規程(Minister of Trade No. 70/M-DAG/PER/9/2015)</p> <p>・商業大臣規程2015年第70号</p> <p>・商業大臣規程2015年第118号</p> <p>・輸入業者識別番号(API)に関する規則改正</p>	
				<p><b>(対応)</b></p> <p>・2012年5月1日付商業大臣規定2012年第27号(No.27/M-DAG/PER/5/2012)を改定したもの。2012年27号規定では、販売業者、商社などが保有する一般輸入ライセンス(API-U)を有する企業が輸入できる品目の範囲が、HSコードベースで分類された21分野の中から1社につき1分野の輸入のみに限定された。</p> <p>・2012年5月1日付商業大臣規定(27/M-DAG/PER/5/2012)で、完成品の輸入に関し輸入ライセンスの規定が改定され、製造輸入登録業者(API-P)は「市場テスト」又は自社で製造できない「補完物」の用途に限定(数量・期間も制限)、一般輸入登録業者(API-U)は1業者につき1分野(輸入が許可される品目を21分野に分類)に限定された。実施は12月31日までとしているが、日本や米国などの産業界の反発を招いており、調整が進められている。</p> <p>・2015年9月、インドネシア政府は輸入業者番号(API)に関する2015年第70号を発行。これまで製造輸入業者番号(API-P)を付与されていた企業に認めていた完成品の輸入に関する条項を削除し、原材料と半製品のみしか輸入できなくなった。</p> <p>・2015年9月28日、既存の輸入業者番号(API)は、商業大臣の輸入許可取得を条件に、一般API(API-U)、製造業API(API-P)の両方について、2016年6月30日までに再申請が必要とされた。(2015年9月28日付商業大臣規程(70/M-DAG/PER/9/2015))</p> <p>・2016年3月22日、インドネシア工業省は、API-P(製造輸入業者認定番号)を保持する製造業者によるインドネシアへの完成品(補完財、テストマーケティング用品・アフターセールスサービス用品)の輸入許可発行に関する規則を公布した(2016年3月22日施行)。API-P取得業者の完成品輸入資格回復に伴い尼工業省からの推薦状取得が義務化になり、特定産業について追加の輸入数量制限を課す。</p> <p>・インドネシア貿易省、API-P(製造輸入業者認定番号)保有者による完成品輸入を規制する規則を2016年1月1日より施行予定であったが、産業界からの圧力が実施を延期した。API-P保持者が完成品を輸入できる適用除外を回復する新たな規則も検討されている。</p>			

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2012年9月21日付で、商業大臣規定2012年第59号(No.59/M-DAG/PER/9/2012)が公布された。同規定は商業大臣規定2012年第27号を改定するもので、外国の輸入先と特別な関係を有する場合(経済活動を支配する契約、株式所有、代理店・販売店契約、貸付契約、サプライヤー契約等)には、1社複数品目の輸入を認め規制内容が緩和された。</li> <li>2015年10月21日、インドネシア貿易省、輸入業者認定番号(API)の登録・発行に関する規則を改正する規則を公布し、2016年1月1日より施行。API-U取得業者が新たな番号を適用することなく単一製品を超えて輸入することができ、API-U取得業者については、補完製品またはサンプルとして輸入される製品への制限を撤廃した。また輸入のAPI-U又はAPI-Pの規則の順守をモニターする「事後監査」システムを導入した。</li> <li>2015年12月23日、商業省は、商業大臣規定2015年第118号を発行し、製造輸入登録番号(API-P)保有企業に対して補完財、テストマーケティング、アフターサービスのための工業製品を輸入し、他社に販売することを認めた。(2016年1月1日施行)</li> <li>2016年3月22日、工業省は、API-P(製造輸入業者認定番号)を保持する製造業者によるインドネシアへの完成品(補完財、テストマーケティング用品、アフターセールスサービス用品)の輸入許可発行に関する規則を施行。</li> </ul>		
	日機輸	(3)	輸入許可取得手続の不透明・遅延	<p>インクジェットカラープリンタについては、1)SFP、2)MFP 3in1、3)MFP 4in1のカテゴリー別に6ヶ月毎輸入許可申請を行う必要があるが、申請から認可までの時間が非常にかかり、かつ申請台数に対して認可台数に制限を掛けられるケースが発生しており、販売活動に影響が出ている。</p>	<p>・許認可プロセスの迅速化と整備徹底、及び輸入制限の撤廃。</p>	
	日機輸	(4)	突然の輸入通関強制停止措置の不透明	<p>・飼料用コーンの輸入は、ユーザーへ輸入枠を供与し、ユーザーは枠内で自由に買付・輸入をしていたが、事前の通知なしに、突然、輸入許可発行を停止した。その後、国営企業BULOG(食料調達会社)にのみ輸入許可を発給する旨の規則を制定。 また、同停止後、飼料用小麦の輸入が増加したが、同様に事前通知なしに輸入を停止。突然の停止により数ヶ月間荷降ろしが出来ず、高額の滞船料が発生した。</p>	<p>・事前通知なしの輸入停止はあり得ない。斯様な事が以後生じないよう強く要請して頂きたい。 ・入札による購買に移行するにあたり、計画性・透明性を重視して実施して頂きたい。</p>	<p>・インドネシア商業省 規則；20/M-DAG/PER/3/2016</p>
	日鉄連	(5)	輸入規制措置の導入	<p>・2014年6月2日、商業大臣令28号公布。合金鋼の輸入にあたっては、商業大臣が合金鋼製造輸入業者(IP)あるいは合金鋼登録輸入業者(IT)と認定した会社のみ合金鋼を輸入でき、認定を得るためには商業省への申請が必要。 また、合金鋼輸入業者(IT)による輸入の際は、その都度、商業省より輸入承認書を取得することも必要。原則として毎回積荷国で船積み前検査を行う必要があるが、4業種(自動車・電機・造船・重機)の合金鋼製造輸入業者(IP)、USDFS(日尼EPAに基づく特定用途免税制度)あるいはその他スキームにより工業検査証明書(SKVI)を保有する合金鋼製造輸入業者(IP)、BM-DTP(関税政府負担便宜)を通じた工業検査証明書を保有する合金鋼製造輸入業者(IP)には適用されない。 2014年7月2日、商業大臣令28号施行。輸入業者の認定・輸入承認等が5営業日以内に処理されると規定されているにも拘わらず遅延したり、船積み前検査の実施体制整備がなされていないまま運用が開始され、船積み前検査なしの多くの貨物がインドネシアに滞留する事態が発生するなど混乱が生じている。 また、輸入承認の際に数量枠が設定され、輸入制限的に運用されている。 2016年12月31日、措置終了。 2017年1月1日より商業大臣令82号に基づく新制度施行。</p>	<p>・措置の撤廃。 ・適用除外措置の設置。 ・手続きの明確化・簡素化。 ・WTO輸入許可手続きに関する協定に整合的な運用。</p>	<p>・Refer to Malaysian Regulation about their Foreign Exchange ・インドネシア商業省令28号 ・商業大臣規程2015年第48号 ・商業大臣規定2015年70号 ・商業大臣規定2015年118号他 ・商業大臣規定2016年第82号</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
	日鉄連			<p>・2016年12月16日、従来から実施されていた船積み前検査、合金鋼輸入規制に代わる新制度として商業大臣令82号公布。2017年1月1日施行。2019年12月31日までの時限措置。</p> <p>対象品目はHS72類、73類内に規定されている493品目。</p> <p>商業大臣から輸入承認書を得た会社のみ鉄鋼を輸入でき、輸入承認書の取得には、(a) API-P(製造輸入業者番号)またはAPI-U(一般輸入業者番号)、(b) 工業大臣が発行する技術判断書、(c) API-Uが輸入する場合は販売契約または発注証明書、(d) 合金鋼を輸入する場合は鋼材材質証明書(ミルシート)を添付して商業省に申請。</p> <p>また、原則として毎回積荷国で船積み前検査を行う必要があるが、一部品種(線材一部、冷延ステンレス、電磁鋼板、合金鋼ブリキ原板)および自動車、電機/電子、造船、重機(およびその部品産業)、金型産業におけるAPI-P保有会社、またはUSDFS等のスキームの便宜を通じた工業検査証明書(SKVI)を保有するユーザー産業としてのAPI-P保有会社には適用されない。</p> <p>2017年1月1日、商業大臣令82号施行。</p> <p>2017年9月7日、商業大臣令82号を改訂する商業大臣令63号が制定。</p> <p>・鋼材規制の対象品は、輸入ライセンス取得並びに船積み前検査が必要となる。</p> <p>2017年1月1日付で鉄鋼輸入規制が強化され、対象品目の拡大により、今まで規制対象外であった鉄鋼品が幅広く規制対象となった。これによりこれまで本規制の対象外であった埋設金物等を無為替出荷する場合などは新たに以下の確認が必要となる。</p> <p>①船積み前検査は発電所向けの出荷(=発電会社がConsigneeとなる場合は)免除となるが、無為替出荷のようにConsigneeが発電会社以外となる場合は船積み前検査が必要となり出荷前に時間を要するリスクがある。</p> <p>②発電会社以外の輸入ライセンスを持っていない据付業者などがConsigneeとなる場合は、出荷にあたり輸入ライセンスの取得が求められるので、事前の確認・対応が必要となる。</p> <p>尚、規制対象品目の拡大によりショートシップとして部品を単独輸入する場合は、本体輸入時は包括申請により船積み前検査が免除であったとしても部品単独では鋼材規制対象となる可能性がある。</p> <p>・2017年1月1日施行の規定にも拘らず、2016年12月16日に公表、2017年1月6日工業省(MOI)によるテクニカルガイダンスが発表と、周知・準備期間が極めて少なく大きな混乱となった。実際の輸入に際しては、以下プロセスが必要となったが、各プロセスにおいて当局側の実務対応が不十分で、大きな混乱をきたした。</p> <p>(1) MOIへの推薦状発行の申請→推薦状取得  (2) 商業省(MOT)にSPI申請→SPI取得  (3) 国営検査会社2社による合同運営委員会(KSO)にVerification Order(VO)番号申請→発行  (4) 日本での出荷前検査実施</p> <p>プロセスの進捗が遅い輸入者は、最悪2月中旬～末まで出荷できず、2月末乃</p>	<p>・措置の撤廃。</p> <p>・手続きの迅速化および簡素化。</p>	
	日機輸			<p>・船積み前検査の簡素化。</p> <p>・対象HSコードの検討。AECやTPPやFTAといった国際的な枠組みに準拠した各国国内法の整備。</p>		
	日機輸			<p>・最低限の周知・準備期間を設けて頂きたい。</p> <p>・規定及びガイダンスで求めるプロセスについて、当局側の迅速な手続きをお願いしたい。</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
	建産協			<p>至3月中旬まで入荷できない緊急事態となり、自動車のラインストップ回避の為、大使館等の協力を得ながら、当局に各プロセスの迅速化、ならびに特例措置の適用を陳情。いまだSPIを取得していない輸入者もあり、自動車・二輪メーカーの生産ラインへの影響が懸念される。</p> <p>またその後、ライセンスを取得した企業においても、船積みが滞ったことによるトラブル(例:営業倉庫への移動により生じた在庫費用負担の問題等)への対策が続いている。また、MOIに申請した数量を同省で削減され、需要見込みに対して十分な数量を確保することが出来ない事態も発生している。KSOは承認数量を超えたものについてはVOを発行せず、一方SPIの数量枠管理は通関実績に基づくため、輸送途上のもを通関しなければ、SPI更新手続きは入れず、VOも発行して貰えない事態が想定され、出荷停止期間が長くなるという問題もあり。</p> <p>・2017年1月～既存合金鋼ライセンスの対象範囲が追加(鉄鋼及びビス/ボルト類)。改めてライセンス取得、且つ輸出入者共に新たにハンドリングの対応が必要となる。今日現在は工業省、商業省側の窓口混乱や内容に不明瞭な部分もある為、各輸入者が手探りで申請の対応に追われている。(新制度への移行猶予期間は2月末迄)</p> <p>(対応)</p> <p>・2017年1月1日、インドネシア貿易省は、輸入鉄鋼製品の枠組み規制に対する改正を公布(2018年2月1日より適用)。</p>	<p>・輸入制度手続きの簡素化。</p> <p>・ライセンス内容の規制緩和。</p>	
	自動部品	(6)	中古設備の輸入規制	<p>・新規設備投資抑制の為、親会社/他海外関係会社からの遊休中古設備の輸入を図りたいが、中古設備輸入の手続きが煩雑であり、申請書類等作成の事務量、所要時間が膨大となっている。</p> <p>(対応)</p> <p>・2018年1月15日、インドネシア貿易省は、中古資本財の輸入規制を一層強化するため通関後監査を導入。輸入者に対し電子申告システム(INATRADE)を通じた自己申告書の提出と事後調査目的での書類保存(最低5年間)を義務付け(2018年2月1日より実施)。</p>	<p>・中古設備輸入の規制緩和、手続きの簡素化。</p>	<p>・Decision 41/2005/QD-TTG</p> <p>・商業大臣令 2015年127号</p>
	建産協	(7)	日尼 EPA の原産地証明書不受理問題	<p>・インドネシア側で発行された原産地証明書に記載されているHSコードと日本へ輸入時に適応されているHSコードが異なる場合、原産地証明書が原則無効となる。</p> <p>－インドネシアからの輸出時:HS4418.90</p> <p>－日本での輸入時:HS4412.99</p> <p>輸出入時のHSコードが異なる場合、原産地証明書を有効にするため、追加の資料説明等の準備が必要となる。</p>	<p>・各国でHSコードの解釈統一を図っていた。</p> <p>・現地で原産地証明書が発行された場合、HSコードが異なっても原産地証明書を有効として取扱っていただきたい。</p>	<p>・EPA 原産地規則マニュアル</p> <p><a href="http://www.customs.go.jp/roo/origin/epa.pdf">http://www.customs.go.jp/roo/origin/epa.pdf</a> 等</p>
	日機輸	(8)	原産地証明書記載要件の不統一・不透明	<p>・各税関でのHSコード、関税評価、C/O上の軽微な記載ミス等において、統一的解釈・透明性が確保されておらず、税関担当の判断で不当と思われる関税を徴収されるケースが頻発している。</p> <p>国内産業育成に偏重し、貿易に関する通関等、諸手続の品質向上が見られない。新政権下でも税収確保が命題となっているが、これを曲解した税関が、同様の指摘を繰り返す事態を懸念する。</p>	<p>・通関制度上の判断基準等(日本において定められたC/O上の軽微な記載に関するガイドライン等)を、尼国の通関に対して指導し、品質向上を図って頂きたい。</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
	自動部品	(9)	FTAでの第三者原産地証明取得手続の煩雑	現在のEPAやFTAを締結した国々との貿易では優遇関税の取引が活発になると予想されるが、優遇関税を適用するには特定原産地証明を出荷毎に商工会議所に出向いて入手し、輸入国での輸入通関に間に合うように発送する必要がある。	貿易サブシステムなどを活用し、申請、取得、輸入者への提出が電子的に行えるようにする。	
	日鉄連	(10)	アンチダンピング措置の濫用	<p>・2011年6月24日、冷延鋼板類に対するAD調査を開始。対象国は日本を含み、韓国、台湾、韓国、中国、ベトナムの5カ国・地域。</p> <p>・2013年3月19日、財務省が対象5カ国・地域すべてをクロとし、5.9%～55.6%のAD税を3年間賦課することを最終決定。輸入HSコード分類上は区別できないが、日本から輸入される調査対象の冷延鋼板の多くは自動車、電機・電子向け産業に使用され、品質および供給量において国内生産される冷延鋼板とは異なり同種の産品ではないことから、国内産業へ損害を与えていないとする日本側の主張は一切考慮されていない。</p> <p>・2014年4月17日、Interim Review(中間見直し)を開始。</p> <p>・2014年12月22日、財務省が一部の品種をAD税賦課対象から除外することを最終決定。</p> <p>・2015年9月4日、Sunset Reviewを開始。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2013年3月19日、インドネシア商業省アンチダンピング委員会(KADI)は、日本、中国、韓国、ベトナム、台湾から輸入される冷延コイル・鋼板(CRC/S)を対象とするアンチダンピング税賦課を発表した。日本鉄鋼メーカーのAD税率は18.6%と55.6%。これに対し、日本政府は善処を求めており、また日本の業界団体は日本製品への適用除外を求めている。</p> <p>・2014年4月、冷延鋼板類のAD税に関するInterim Reviewを開始。</p> <p>・2015年3月30日、インドネシア財務省は、アンチダンピング(AD)税・相殺関税(CV)税・セーフガード(SG)関税の徴収及び還付手続を明確化する規則(Ministerial Regulation No. 55/PMK.04/2015)を公布(2015年4月16日施行)。</p> <p>・2015年9月8日、インドネシア・アンチダンピング委員会、中国・日本・韓国・台湾・ベトナム製の冷延コイル/鋼板に対するADサンセットレビューを開始。</p> <p>・2016年2月、インドネシアの自動車メーカーは、現在アンチダンピング(AD)税が賦課されている鉄鋼輸入品(自動車の製造工程で使用)について、当該AD措置により最終製品の価格競争力が失われる恐れからAD措置の対象から除外するよう尼政府に要請している。これとは反対に、インドネシア鉄鋼協会(IISIA)は現地生産した冷延鋼板は自動車メーカーのニーズに合致したものであるとして現地産の冷延鋼板の最大限の使用を政府に求めている。</p>	措置の撤廃、適用除外措置の設置。	<p>・インドネシア政府規程 34号(アンチダンピング法)</p> <p>・Ministry of Finance Regulation No. 65/PMK.011/2013 dated March 19, 2013 (as amended by Ministry of Finance Regulation No. 224/PMK.011/2014 dated December 22, 2014)</p> <p>・インドネシア アンチダンピング委員会(KADI)</p>
	日鉄連	(11)	セーフガード措置の濫用	<p>・2011年以降、多数の鉄鋼製品に対するセーフガード措置を発動。具体的には線類(2011年3月23日、賦課開始)、鋼線(2012年11月20日、賦課開始)、オイル・ガス掘削用継目無鋼管(2013年8月6日、賦課開始)、非合金アルミ・亜鉛めっき鋼板(2014年7月5日、賦課開始、2017年1月18日延長調査開始)、線材(2015年8月18日、賦課開始)、合金形鋼(2015年1月21日、賦課開始)。日本以外の他国からの輸入急増に対抗する措置と思われるところ、日本が巻き込まれる安定的な貿易環境の維持の障害となっている。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2013年8月6日、オイルガス掘削用継目無鋼管にセーフガード措置賦課開始。</p> <p>・2014年7月5日、非合金アルミ・亜鉛メッキ鋼板にセーフガード措置賦課開始。</p> <p>・2015年1月21日、合金形鋼にセーフガード措置賦課開始。</p> <p>・2015年8月6日、線材にセーフガード措置賦課開始。</p>	セーフガード措置乱用の中止。	・インドネシア政府規程 34号(セーフガード法)

※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
				<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア財務省は、2015年8月18日より3年間、鋼線材の輸入に対するセーフガード税を賦課。但し、ASEAN7カ国を含む121カ国の発展途上国は適用対象外。</li> <li>2015年10月28日、WTOは、ベトナムの申し立てに基づき、鉄又は非合金鋼のフラットロール製品輸入に対するインドネシアのセーフガード措置についてパネルを設置。</li> <li>2017年1月18日、インドネシア・セーフガード委員会は、鉄または非合金鋼のフラットロール製品輸入に対するセーフガード税賦課延長のためのセーフガード見直し調査を開始。</li> </ul>		
	電線工 JTA  日化協	(12)	通関手続の遅延・不透明	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASEAN諸国等からインドネシアに持ち込む際の時間とコストが掛かる。</li> <li>通関作業に時間がかかるようになっており、現在輸入元での通関作業を開始する予定で、稼働日3日以上かかるとのことで、従来より長い通関作業となっている。</li> <li>他国に比べ、通関に関わる日数が長く、かつ、バラつきが大きいため、スケジュールに余裕をもたせた納期回答では、顧客要望と合致しないことが度々発生し、失注や船便から航空便へ切替対応を強いられる場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>手続きの迅速化。</li> <li>通関作業1日～2日の状況に戻して頂きたい。(以前は通常可能でした。)</li> <li>他国並みの通関日数への改善とバラつきの縮小化。</li> </ul>	
				<p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2006年3月、政府は、2006年2月27日付け大統領指示第3号に基づき「投資環境の改善のための政策パッケージ」を発表した。通関関連の主なプログラムは、2006年めどの通関検査プロセス簡素化のための規定改正、2008年のシングル・ウィンドウ導入に向けた輸出入アプリケーションシステムの準備、年内のレッドレーン使用率の段階的縮小と優先レーン指定業者の段階的拡大、年内のカーゴプロセス時間の短縮とコスト削減、保税地域の見直し、密輸撲滅努力の強化などとなっている。</li> <li>通関検査業務の迅速化の方策として、 <ul style="list-style-type: none"> <li>(a)2006年6月までに通関検査業務に関する法律・規則の簡素化、</li> <li>(b)関税総局におけるEDIシステムの拡張による通関検査時間短縮の目標設定(グリーンライン30分、レッドライン3日)、</li> <li>(c)2006年12月までに国家単一窓口2008への申請を支援するための輸出入システム申請の準備、</li> <li>(d)適切な設備や技術によるグリーンラインとレッドライン、およびゴールドラインの判定に関する明確で透明性のある評価基準や一貫性のある運用規則の改定、</li> <li>(e)2006年6月までに特定主要品目の関税分類取り決め手続きガイドラインの編集、</li> <li>(f)タンジュンプリオク港とスカルノハッタ港における貨物手続の迅速化とコスト低減を図るために、2006年3月までにトレードネットと港湾ネットを網羅する国家単一窓口2008への申請の準備及び貨物ハンドリング時間の短縮と法律・規則に適合しないコストの撤廃、</li> <li>(g)関税業務における手続きの簡素化として登録・申請は関税総局の地方事務所を経る必要がないこととするなどの措置をあげている。</li> </ul> </li> <li>2006年5月11日、大統領はPI No.13/2006に規定される租税及び税関改革を遂行することを任務とする大統領令に対して助言を行うチームを設置する大統領命令No.17を発令した。</li> <li>2007年7月、タンジュン・プリオク港の税関主要サービスオフィス(KPU)においてワンストップ・サービスを開始した。</li> <li>2008年7月1日、日・インドネシア経済連携協定が発効した。協定には、ビジネス環境を整備するための政府・民間参加の協議メカニズムが設けられている。また、税関手続きに関し、①予見可能性、一貫性及び透明性のある税関手続き、②税関手続きの簡素化及び調和、③税関当局間の協定及び情報交換が規定されている。</li> <li>2009年7月15日、インドネシア運輸省(MOTR)は、全ての港湾において貨物の引渡し前の検数サービス料(tally service charges)の支払いを義務付ける通達を発行した。(Circular Note KN. 42/1/8/DTPL-09)。</li> <li>2010年3月23日、インドネシア財務省関税消費税総局(DGCE)は、一部アジア諸国・地域とのFTAスキームにおける物品輸入申告書類審査の実施に関する指針を定めた通達第5号(Circular No. SE-05/BC/2010)を公布した。同通達に挙げられているインドネシアのFTAは、ASEAN自由貿易地域の共通効果特惠関税(CEPT-AFTA)協定、ASEAN・中国FTA(ACFTA)、ASEAN・韓国FTA(AKFTA)、日本・インドネシア経済連携協定(JIEPA)である。</li> </ul>		

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・インドネシア財務省は2010年12月9日、認定事業者(AEO)に対する通関手続きに関する規則第219号(Regulation No. 219/PMK.04/2010)を公布した(即日発効)。AEOは、世界関税機構(WCO)の『国際貿易の安全確保及び円滑化のための基準の枠組み』(以下、『基準の枠組み』)に基づく通関手続きの優遇措置を受けることができる。インドネシアは2005年9月15日に『基準の枠組み』を実施する約束に関する基本合意書(Letter of Intent)に署名している。規則第219号は、AEOの実施枠組みを定めているが、他国との間でAEOの相互承認取り決め(MRA)に基づく実施細則は定めていない。AEOの申請に関する実施細則、通関手続きの優遇措置に関する詳細、MRA関連の手続きは、インドネシア財務省関税消費税総局(DGCE)が公布することとなっている。</li> <li>・2014年7月8日、インドネシア政府は、「税関手続の簡素化及び調和に関する国際規約の改正議定書(改正京都議定書)」を批准するための大統領規則第71号を公布。  <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 大統領規則第71号【尼語】(<a href="http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174158/Perprsr%20Nomor%2071%20Tahun%202014.pdf">http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174158/Perprsr%20Nomor%2071%20Tahun%202014.pdf</a>)</li> </ul> </li> <li>・2014年7月21日インドネシア内閣官房、インドネシア・ナショナル・シングル・ウィンドウ(INSW)を統括するための管理チームを設置する新たな大統領規則2014年第76号を公布。  <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 大統領規則2014年第76号【尼語】(<a href="http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174173/Perpres%20Nomor%2076%20Tahun%202014.pdf">http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174173/Perpres%20Nomor%2076%20Tahun%202014.pdf</a>)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2004年12月、日尼官民合同フォーラムが発足し、税・通関関税、労働、インフラ、産業競争力強化・中小企業振興の4分野で118項目からなる戦略的投資行動計画(SIAP)が取り纏められた。その7割の項目で前進が見られたと評価されている。</li> <li>・税関総局(DGCE)通達No.INS-02/BC/2005により、適任者の作業時間利用と割当、署名権限者不在の場合の代理人の任命、金曜日朝の体操の廃止と昼食後作業効率の維持による金曜の作業パフォーマンスの改善が規定された。</li> <li>・土曜日、日曜日及び/又は他の休日の税関サービスに関するDGCE通達No. SE-28/BC/2005により、土曜日の執務時間の延長が規定された。</li> <li>・DGCE通達No. S-152/BC.04/2001が保税倉庫から保税倉庫への貨物の移動がDirector Generalを代理する税関のTechnical Directorの権限でなすことができると規定する通達No.1019/BC.2/2005によって置換えられた。</li> <li>・DGCEは通牒No.S-753/BC/2005を発行し、地方税関IVの所長に対して輸入混載カーゴの受渡しの迅速化に関する空港における関連エージェンシーとの対話を持つことを求めた。また、通牒S-754/BC/2005を発行し、Soekarno-Hatta空港の税関長に対してJakarta国際空港での輸出入業務を迅速化に関する当該空港における関連エージェンシーとの対話を求めた。</li> <li>・2005年8月から関税物品税総局(DGCE)のウェブサイト(<a href="http://peraturan.beacukai.go.id/">http://peraturan.beacukai.go.id/</a>)にFAQが設けられ、継続的に更新と拡充が行われている。</li> <li>・2005年8月22日に更新された関税総局の公式サイトにて、HSコードのオンライン事前教示システムが設置された。</li> <li>・2005年12月開催の第11回ASEAN首脳会議で締結されたASEANのシングル・ウィンドウ設立協定(ASW)に対応してナショナル・シングル・ウィンドウ(NSW)の実施がBatam港で行われている。その次のNSW実施港は、Tanjung港及びBelawan港となる模様。</li> <li>・貿易ライセンス(SIUP)の発行は7～10日に代えて5日かかることと規定され、行政制裁の実施も簡素化(MOT省令No.09/M-DAG/PER/3/2006)</li> <li>・2006年の4月の間にPI No.13/2006における実施評価に関する言及として、以下の進展が報告されている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 港湾におけるカーゴ収納時間の5日から3日に短縮することによってカーゴ・ハンドリングの加速化</li> <li>－ 優先レーンの使用適格の輸入者数が71から77に増加</li> <li>－ Batam税関における保税倉庫(TPB)における活動の自動化が義務付けられ、保税倉庫のための手続アプリケーションシステム(SAP)の試行テストがPurwakarta税関で実施された。</li> </ul> </li> <li>・タンジュンプリオク港、スカルノハッタ国際空港を含むインドネシア国内の主要港、空港の税関官署における24時間対応の電話相談サービス(24時間コールセンター)を開始した。(2006年11月SIAP報告書)</li> <li>・レッドライン検査は40%から、2006年9月現在のおよそ27%ほどに低下した。</li> <li>・ブロック(申請拒否)に関し、通常、必要書類の提出には3日(優先チャンネルは5日)与えられているが、書類が届いていないなどの正規な理由を事前に税関に説明すれば、2日の延長は可能(S-1520/BC/2005)。</li> <li>・2006年7月12日付けの通達(S-1520/BC2/2005)で、同一文書の提出の必要性無しを周知した。</li> </ul>		

※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
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2006年7月12日付けの通達(S-1520/BC2/2005)及び7月13日付の義務指示書(INS-02/BC/2005)が発行された。通達は、補足の書類や、ブロックの際に使われる書類などについて説明。義務指示書は、金曜日のお祈りに与えられた時間を厳守するなど、義務時間について指示している。</li> <li>グリーンラインでは、申告は軽妙なミスならば、書類(ハードコピーのみ)が完璧でなくても受付可能、但し、貨物引渡しから3日以内に税関への訂正を義務付け。</li> <li>グリーンラインでは、B/Lはコピーのみで充分であると説明された通達が発行済み。(S-1520/BC2/2005、S2213/BC2/2005)</li> <li>インドネシア大学社会経済研究所により、2007年6月～8月に実施された国内主要都市587社へのビジネス環境に関するアンケート調査結果によると、輸入通関日数が2005年6.1日から2007年3.1日に短縮された。</li> <li>2007年12月17日からタンジュン・プリオク港でナショナル・シングル・ウィンドウの試験的稼働が始まった。</li> <li>2018年7月1日、インドネシア財務省は、インドネシア・ナショナル・シングル・ウィンドウ(INSW)を全国70カ所の税関へ拡大実施することとした。</li> </ul>		
	JEITA 日機輸	(13)	船積前検査導入による負担増	<p>インドネシア通関において、他国と近似した形で輸入実績とその信頼性に基づいてRed/Yellow/Greenライン別に通関プロセスが分かれている。Redの場合はコンテナ開梱検査も含めて実施され、Greenの場合は書類審査のみで通関可能。</p> <p>この中で別途、各出荷地での出荷前検査が大半の商品について義務付けられており、非常に煩雑且つ長い輸入プロセスの一因となっている。理屈としては、信頼又は実績のない輸入者による通関時には、開梱検査が義務付けられているにもかかわらず、出荷前検査が更に必要であることは理にかなっていないと思われる。</p> <p>また、信頼又は実績のある場合は、当該事実が認定されてGreenライン通関となるにも関わらず、出荷前検査が要求されるのも理にかなわないと思われる。何故ならば、Greenラインにおいても、不定期に抜き打ちでの開梱検査が実施される為。</p> <p>インドネシアはASEANで唯一、船積前輸出検査が必要な国である。</p>	<p>現行のインドネシア通関規定に応じた、必要な出荷前検査プロセスの廃止。</p> <p>船積前輸出検査の廃止を要望する。</p> <p>有効期限での措置の撤廃。</p> <p>WTOルールにおける事前公表義務の厳格化。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業大臣令8号</li> <li>同改正令21号</li> <li>商業大臣令54号</li> <li>同改正令8号</li> <li>同改正令113号</li> <li>インドネシアへ輸入される中古機械・機械部品・特殊車輛に対する指定検査機関による船積前検査の義務付け: (DECREE OF MINISTER OF TRADE REPUBLIC OF INDONESIA) No. 48/M-DAG/PER/12/2011、No. 34/M-DAG/KEP/1/2012</li> <li>NOMOR 87/M-DAG/PER/10/2015</li> </ul>
	JEITA 日機輸 日商 日鉄連			<ul style="list-style-type: none"> <li>2009年2月18日、商業大臣令8号により、対象の製品に関しては、2010年12月31日まで輸入者登録と船積み前検査が義務付けられた。</li> <li>2009年6月11日、改正規定である商業大臣令21号が発効。(自動車、電機・電子、重機、エネルギー、優先レーンの輸入者などは除外)輸入者による船積み毎の検査費用負担、鉄鋼メーカーによるミルポートでの実地検査対応が必要となっている。</li> <li>2010年12月28日、商業大臣令54号が公布され、2011年1月1日発効。措置内容は前大臣令21号に準拠したもので、有効期間は2012年12月31日までの2年間の時限措置。直前まで新規規定の公表がなされず、検査の要否判断が不安定な期間が生じた。</li> <li>2012年1月、HSコード体系変更が行われたものの、船積み前検査を義務付ける法令「商業大臣令」が適切に修正されなかったため、従来船積み前検査対象外であった品種(具体的事例として線材)が船積み前検査対象となり通関できなくなった。</li> <li>2012年3月1日、商業大臣規定改正8号が公布、発効。改正令では</li> </ul>		

※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
	日鉄連			<p><u>AHTN2012に基づいた対象品目リストに変更され(HSコード上では166品目から212品目に増加)、措置期間が3年間延長され2015年12月31日までとなった。時限措置として導入された後、十分な再検証を実施することなく、長期に渡る輸入制限的措置が継続されている。</u></p> <p>・2015年12月30日、商業大臣規定改正113号が公布、発行。措置期間が1年間延長され2016年12月31日までとなった。</p> <p>・2016年12月31日、措置終了。2017年1月1日より商業大臣令82号に基づく新制度施行。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2008年10月31日、インドネシア商業省(MOT)は、MOT登録済輸入業者と特定港に対して、2008年12月15日～2010年12月31日までの2年間の間、一部製品の輸入を管理するために同輸入制限を公布した。また、同輸入制限措置は、対象品の輸入積荷に、インドネシア税関の船積前検査(PSI)及び通常の輸入通関手続きといった2回の検査を受けることを義務付けている。多くの各国政府代表らは、こうした二重検査要件は、WTOルールに違反し、且つ、かなりの対象輸入品にメリットをもたらしている通関後の検査(PCA)メカニズムを無効化するのではないかと懸念を表明した。</p> <p>・2008年12月中旬、インドネシア商業省(MOT)は、衣類、履物、電子機器、玩具、嗜好品の輸入制限の実施を2009年2月1日まで延期した。報道によれば、この延期の目的は、クリスマス及び新年の期間、指定港・空港での対象輸入品の在庫積み上げを避けることであった。さらに、輸入品検査官は、同輸入制限の実施に向けた準備が整っておらず、対象輸入品のHSコードについて一層の明確化を要求されている。</p> <p>・2009年2月20日、貿易省は、鉄鋼・鉄鋼製品の輸入に対する輸出港での検査証明書の取得を義務付けた。ただし、3つの産業(自動車・同部品産業、電子製品・同部品産業、造船業)に限って証明書無しでの輸入を認める。(Decree No. 8/M-DAG/PER/2/2009)</p> <p>・2009年6月11日、インドネシア商業省は、鉄鋼輸入に対して積出港での船積前検査を義務付ける規程 No. 21/M-DAG/PER/6/2009(規程21)を公布した。規程21は、2009年2月20日に公布された規程 No. 8/M-DAG/PER/2/2009(規程8)に規定された検査義務を修正し、明確化している。規程21に基づき、サーベイヤー(船積前検査機関として指定を受けた検査会社)の報告は船積前検査として使用され、インドネシア税関に提出される通関申請に添付されなければならない。規程21は、船積前検査の対象となる関税品目数を従前の202品目から169品目へと減らし、規程8に基づく船積前検査義務の適用除外を維持するとともに追加的な適用除外を認めている。新たに適用除外には以下が含まれる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 自由貿易区と保税倉庫からインドネシア関税領域への自動車、電子及び造船産業向け輸入品、</li> <li>2) 優先レーン指定輸入業者、及び</li> <li>3) 日・インドネシア EPA の特定用途別免税制度(USDFS)又は鉄鋼輸入に関する国際的な諸協定に基づき財務省が指定したその他の関税制度によって産業検査資格(Industrial Verification Status)を保有する産業</li> </ol> <p>・2009年2月、インドネシア貿易省(MOT)は、輸入制限品目の指定海港リストを拡大し、ドゥマイのPelindo港を追加した。輸入制限対象品目は、衣料品、履物類、電子機器、嗜好品となっている。インドネシア政府は、2008年10月下旬にこの輸入制限を発表し、対象品目のインドネシアへの輸入に当たっては、その輸入港を指定海港又は国際空港に限ると義務付けた。対象品目を輸入するためには、輸入業者は、インドネシア貿易省に「特定品目登録輸入業者」として登録しなければならない。これらの品目は、原産国における船積前検査の対象にもなる。インドネシアは、現在、衣料品の輸入についてのみ輸入品検査官による報告書の作成を義務付けている。当該輸入制限は、2009年2月1日に発効した。諸外国政府の多くが、この輸入制限に懸念を表明してきたが、このことは、米国及びEUが2009年1月30日付でWTOの輸入許可委員会に共同で提出したインドネシアへの質問(G/LIC/Q/IDN/11)となって表れている。(その他、タイ及びカナダが質問を提出している)</p> <p>・2010年12月29日、インドネシア貿易省は特定製品の輸入規制について定めた規則第57号を公布した(2011年1月1日から2012年12月31日までの2年間有効)。同規則は、食品・飲料品、衣服、履物、電子機器、子供用玩具、伝統的なハーブ医薬品、化粧品など(「特定製品」)の輸入に必要な輸入業者登録、船積前検査、輸入港指定などの輸入要件を定めている。</p> <p>・2014年3月にFJCCIAとジェットロが進出日系企業を対象に実施したASEAN非関税障壁調査結果を受け、FJCCIAからASEAN事務局に対して「検査実施の必要性を踏まえた対象品目の見直しや二重検査防止の徹底」が要望された。(9月3日付JETRO海外ビジネス情報)</p> <p>・2015年12月30日、船積前検査措置期間が2016年12月31日まで1年間延長された。(商業大臣規定改正113号)</p>		

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア貿易省、一部電子機器のインドネシアへの輸入における指定輸入港を規定する現行規則に対する改正規則(第三次)を公布;新たに優先レーン輸入業者が船積前適合検査・技術検査の適用除外対象に(2014年12月1日より実施)。</li> <li>対象品目リスト(HS64、HS73、HS84、HS85、HS95) (<a href="http://www.imcti.org/trade/bull/trade/alert/arti/2014_10/Annex_211014.pdf">http://www.imcti.org/trade/bull/trade/alert/arti/2014_10/Annex_211014.pdf</a>)</li> </ul>		
	JEITA 日機輸	(14)	赴任者の免税荷物の通関の煩雑・遅延	<p>赴任者の免税荷物の通関にKITAS(滞在許可書)・IMTA(労働許可書)のオリジナルが必要となり、本人到着後荷物受取までに1ヶ月以上かかる。免税通関の回数が船便は1家族1回までとなり、本人初回入国後より、3ヶ月以内に通関開始できない場合、全量課税となる。航空便もKITAS、IMTA取得後でなければ免税通関ができない。未取得の場合は課税での通関となる。</p>	左記の制約事項の緩和をして頂きたい。	
	日鉄連	(15)	輸出関税の賦課・引上げ	<p>石炭の輸出に関し、2015年8月8日以降、IUP(鉱業事業許可)事業者に対して、輸出FOB額に一律1.5%の輸出税を賦課。一方、当該輸出税分は法人税から控除できることから、事実上「法人税の前払い」として機能。サプライヤーのキャッシュフローへの影響が懸念される。なお、年度の最終損益が赤字で法人税を納付しない事業者にとっては、当該輸出税負担は純増。</p> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2015年8月8日以降、IUP事業者に対してFOB輸出額に一律1.5%の輸出税が付加された。(財務大臣令107号)</li> </ul>	税の撤廃。	財務大臣令107号
	日鉄連	(16)	未加工鉱物輸出規制の導入	<p>2009年1月12日、新鉱業法が成立し、5年後に発効の予定。鉱物輸出規制が懸念されており、ニッケル鉱石が対象となった場合、国内フェロニッケル生産者の事業継続性へ重大な影響をもたらすこととなる。結果、国産フェロニッケルを使用するステンレスメーカーへの影響も重大である。2012年5月から輸出関税の課税を開始した。工業大臣令により実際12年5月からニッケル鉱石の輸出が一時的に(約1ヵ月間)停止した。6月以降は一定の条件を満たす企業は20%の輸出税を払うことを条件に輸出再開可へ(在庫使用により大きな混乱は回避できた)。2014年1月12日、新鉱業法のNi鉱石禁輸措置発効。未加工のNi鉱石は輸出禁止へ。国内フェロニッケル生産者は一時的に原料在庫の積みあげ等により対策を講じているが、今後何らかの緩和措置もなく輸出禁止が継続した場合、生産への影響が懸念される。</p> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2009年1月12日、新鉱業法が成立し、5年後(2014年1月)に発効の予定。(約1年以内に政令を定め具体的規制内容を公布の予定であったが、2010年1月15日時点においては未発表。)インドネシア政府は、国内での製錬を義務付けるため、2014年から未加工鉱石の輸出を全面的に禁止すると発表した。</li> <li>2012年5月、一部鉱石の輸出を禁止したが、その後、製錬所の建設を計画している企業には20%輸出税を課して輸出を許可している。</li> <li>2012年9月、エネルギー資源省は、インドネシア国内に精錬所を建設している企業に対する未加工鉱石の輸出禁止措置適用の救済措置を講じる考えを示した。</li> <li>2012年10月8日、日尼経済合同会議で、枝野経済産業大臣はインドネシアが2014年よりニッケル鉱石の輸出を禁止しようとしていることに対し懸念を伝えたが、平行線に終わった。</li> <li>新鉱山法が成立し2014年1月発効予定の未加工鉱石輸出を全面禁止。</li> </ul>	規制適用の回避。	<ul style="list-style-type: none"> <li>新鉱業法(鉱物石炭鉱業法)</li> <li>新鉱業法2009年第4号</li> <li>エネルギー・鉱物資源大臣令2014年第1号</li> </ul>

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2014年1月15日、国内産業競争力強化を目的とする新工業法(「工業に関する法律2014年3号」)を施行。第31条に、政府は天然資源の付加価値を高めるために国内加工産業の発展を進めると規定。</li> <li>2014年1月、インドネシア政府は、パーム油、スズ、ニッケル、ボーキサイトなどに輸出制限を導入。但し、銅、鉄鉱石、鉛、亜鉛などの精鉱に対しては引き続き輸出を認めた。</li> <li>2014年2月、政府は国内市場・産業保護を目的とした輸出入を制限する権限を有することを明記した新貿易法を議会で可決。</li> <li>2014年1月12日、インドネシアは、原鉱の輸出禁止を実施。規則第1号は、採掘会社が一定期間(2014年1月12日～2016年12月31日)鉱物を輸出することが許される国内加工要件に関して定めている。</li> <li>2014年6月24日、インドネシア工業省は、棒鋼に対する国家規格(SNI)の認定適合性評価機関を拡大するための規則2014年第59号を公布。</li> <li>2014年7月14日、インドネシア財務省、輸出関税の管理・徴収に関する改正規則(Regulation No. 146/PMK.04/2014 (“Regulation No. 146”))を公布(2014年9月12日施行)。</li> <li>インドネシア政府は、1月5日付の商業相令「04/M-DAG/PER/1/2015」において、2015年4月1日から、「鉱物、石炭、石油・天然ガス、パーム油」の4品目の輸出時に信用状(L/C)の使用を義務化することを発表した。輸出額の把握、価格安定が主な目的。 <ul style="list-style-type: none"> <li>対象物品の輸出価格は、少なくとも国際市場における価格を上回るものとする。(2条2項)</li> <li>輸出企業に輸出申告書(PEB)へのL/Cの添付を義務付ける。(4条)</li> <li>政府により認可された検査機関が輸出時にL/Cが利用されていることを確認し、検査報告書を発行する。(5条)</li> </ul> (2015年2月16日付 BTMU Global Business Insight) </li> <li>2015年6月23日、インドネシア大統領は、工業資源の開発に関する政府規則(Government Regulation No. 41 Year 2015)を公布(6月23日施行); 同規則は、国内産業への安定的な供給確保や国内価格の維持、付加価値活動への貢献など一定の状況の下での政府による天然資源の輸出禁止・制限等について規定している。輸出規制には政府による輸出税の賦課、輸出割り当て、国内産業への供給義務を課すことなどが許容されている。 【参考】当該政府規則2015年第41号のURL【尼語】(<a href="http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174554/PP0412015.pdf">http://sipuu.setkab.go.id/PUUdoc/174554/PP0412015.pdf</a>)</li> </ul>		
	日鉄連	(17)	石炭輸出への基準価格の設定義務	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年9月23日、国際マーケット価格から計算式に基づき決定される石炭基準価格を参考にして、インドネシア鉱山会社が輸出価格を設定することを義務付けた。輸出価格が石炭基準価格を下回る場合には、石炭基準価格をもとに課税する。</li> </ul>	制度の撤廃。	エネルギー及び鉱物資源大臣令17号
	日化協	(18)	HSコードの欠如・不存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>1)HS Code 8311 即ち「Wire, rods, tubes, plates, electrodes and similar products, of base metal or of metal carbides, coated or cored with flux material, of a kind used for soldering, brazing, welding or deposition of metal or of metal carbides: wire and rods, of agglomerated base metal powder, used for metal spraying」には、「with flux material」という文言がある為、CO2 welding wire に使用するのは不相当とされている。</li> <li>2)インドネシア税関がCO2 welding wire に適用するHS Code は7229.90.90.90であるが、このHS Code はPC wire, PC strand, PC barにも使用されている。</li> <li>3)自国産業保護育成の観点から、インドネシア政府はHS Code 7229.90.90.90のitemsを輸入規制している。その為、全く自国生産していないCO2 welding wireについてもHS Codeが同一であることから輸入規制を受けている。インドネシア工業省・商業省の煩雑な許認可を取得した後、更に輸出国で第3者の商品検査を受けた上でやっと輸出できることになっている。就いては、CO2 welding wire 専用のHS Codeを早期新設し、インドネシア政府の輸入規制が適用されないようにして頂きたい。</li> </ul>	CO2 Welding Wire用HS Codeの早期新設。	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア関連法令</li> <li>商業省令No.54/M-DAG/PER/12/2010</li> <li>No.08/M-DAG/PER/2/2012</li> <li>No.113/M-DAG/PER/12/2015</li> <li>工業省令No.83/M-IND/PER/10/2014</li> <li>商業省令No.82/M-DAG/PER/12/2016</li> </ul>

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	自動部品 日機輸	(19)	関税評価の恣意性	<ul style="list-style-type: none"> <li>米等の食料品や日用品等の生活支援物資を日本から送付する際に同じ商品でも関税がかかる場合とかわからない場合がある。また、係員により数々の手数料が取られ高額になる場合があり、基準が不明瞭である。</li> <li>液晶モニター(IDP/IWB)の輸入通関において、従来より、分類「その他カラーモニター(8528.59.10 / 関税 10%)」で輸入通関中。WCO の HS コード改定(HS2017)後、新設された分類「PC に直接接続でき、それと共に使用するよう設計されたモニター(8528.52.00 / 関税 0%)」での輸入通関に取組み中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相手先国内における、法整備、運用を整えるよう働きかけてほしい。</li> <li>関税分類のルールに則った適正な関税分類になるように働きかけて頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>WCO(世界税関機構)のHSEN(関税分類解説)の通則(1, 6)</li> </ul>
	日鉄連	(20)	輸出への LC(信用状)決済義務化	<ul style="list-style-type: none"> <li>2015年1月5日、商業大臣令4号公布。石炭・石油・ガス・鉱物等、全43種の輸出について、2015年4月1日よりL/C決済を義務化。</li> <li>2015年8月31日、商業大臣令67号公布。石油・ガスのL/C決済義務を撤廃。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の撤廃。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業大臣令4号</li> <li>商業大臣令67号</li> </ul>
	日鉄連	(21)	インドネシア語での商品ラベル表示義務	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009年12月21日、商業大臣令62号公示。</li> <li>2010年5月21日、同改正令22号が公布。対象品目の削減(電機・溶融亜鉛めっき鋼板、ティンフリーが除外)、生産工程に必要な原材料は輸入者が申請して、商業省が認めれば対象から除外されることが新たに規定された。中間財として最終製品の原材料に使用される鉄鋼製品を義務対象から除外することで大幅な改善が見られた。</li> <li>2010年9月1日、改正令22号発効。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>商業大臣令62号(62/M-DAG/PER/12/2009)</li> <li>同改正令22号</li> </ul>
	日機輸	(22)	頻繁な輸入許認可改正	<ul style="list-style-type: none"> <li>全般に細目が不明なまま、突然、法令改定のアナウンスとともに新法令が施行される。施行後も旧法令のまま運用されたり、現場が新法令を熟知しておらず混乱が生じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新法令施行前に十分なソーシャライゼーションの場を設け、細目もしっかり固めた上で、さらに準備期間を持って施行していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>直近では、商業大臣令82号→63号→71号→22号の改定と施行</li> </ul>
	電線工 自動部品 日機輸	(23)	許認可手続の遅延、輸入数量枠の縮小	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業省から輸入許可を頂いて輸入通関しているが、輸入枠は量的に決められていてその枠が少なくなってくると再度工業省に申請して枠取りをお願いしている。しかしながら、申請してから許可されるまでに時間がかかり、また、認可されても最近その枠の量が減ってきているため以前よりも頻繁に申請をしなければならなくなっている。なかなか申請が認可されず、納期問題が発生しかねない状況も過去に何度か経験している。</li> <li>規制対象となる鋼材、鉄鋼製品につき、行政に申請をし、許可を取得する必要があるが、必ずしも申請側が申請した数量が全数承認されるわけではなく手続が煩雑になる。また輸入国、輸入港(空港)が指定されており、輸入側の都合で変更することはできない。</li> <li>2018年2月1日施行の商業大臣令22号により、SPI取得に際し工業省(MOI)による推薦状が不要となり、商業省(MOT)に直接取得申請をすることになった。申請から取得までに掛かる日数は概ね2週間程度で、従来の2ヶ月より大幅に短縮された。但し、以前として承認数量に制限があり、需要見込みに対応するための十分な数量を確保出来ていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入数量枠の拡大。</li> <li>許認可時間の改善。</li> <li>緊急時に柔軟な対応ができないため緊急時の例外を設けて頂きたい。</li> <li>需要家からの Forecast 等、根拠が示されている数量については、申請通りに承認頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPI制度(Surat Persetujuan Import)</li> <li>商業大臣規定/2018年第22号</li> <li>インドネシア国内法(商務大臣規則 No.82/M-DAG/PER/12/2016, No.63/M-DAG/PER/8/2017)</li> <li>鉄鋼、合金鋼及びその派生品の輸入規制に関する商業大臣規定 NO82/M-DAG/PER12/2016号</li> </ul>

\*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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	JTA 日機輸			<p>・対象: Indexable Tool に使用するスクリュー。 問題点: 鉄鋼製品輸入規制の下、新ライセンス制度(SPI 制度)によるライセンス取得、船積み前検査、等が必要となり実質、スクリューの輸出は凍結中。 2018年2月より、改廃された商業大臣規定が実施となり(JETRO 情報より)当該品に対して緩和されたか確認中。</p> <p>・2017年1月から法律が変わり、対象部品(ワッシャー、ボルト等)は事前に日本で指定検査員に検査を受け、合格した事をインドネシア側に報告し、許可を得たうえでないとインドネシアに輸入できなくなった。更に、対象部品の輸入数量の上限が前年の輸入量をベースに決定され、新規商談をカバーできる数量でなく、直ぐに上限に達してしまった。この場合、再度輸入ライセンスを取り直さなければ、輸入再開できない状態となった。 お客様が必要とする数量を、必要とする時期にお届けできない事態となってしまったことで、今後、製品(発電機)のメンテナンスを必要な時期におこなえないことが心配される。 2017年8月に改定された規則では、少量の貨物は、検査対象外となったことで事態は改善される見通しにあるものの、いまだお客様の懸念を払拭できない状況にあると理解している。</p>	<p>・輸入制度手続きの簡素化。</p> <p>・お客様が必要とする部品の輸入を困難とする規制はインドネシア国内のお客様にとって決して好ましいことではないと考えますので、対応可能な範囲で再度検討して頂けると有難い。</p>	
	建産協 建産協	(24)	輸入規制改正	<p>・合金鋼輸入規制による通関業務負担増、貨物取出しに時間を要している実態に対し、政府が18年以降、通関業務簡略化を目的として、通関時は一旦通し、受入検査を追加するという矛盾した追加規制の話がにわかに浮上してきている。具体的な制度変更内容等は未公表だが、注視している。</p> <p>・2014年から始まった合金鋼輸入規制として HS CODE 72 番台の特殊鋼(ダイス)のみであったが、2017年1月から新たに対象範囲が拡大、HS CODE 73 番台であるビス・ボルト・ナット類も対象となった。具体的な対応としては、輸入枠重量及び数量を事前申請し、許可量のみ輸入可能。また出荷前検査も必要な為、ハンドリング及び費用面で負担になっている。</p>	<p>・現地鉄鋼連盟も抗議しているが日本政府の圧力不足。</p> <p>・施行までの移行期間が短い。</p> <p>・輸入制度手続きの簡素化と緩和。</p> <p>・規制内容に対する説明不十分。</p> <p>・出荷元側(グループ会社)の理解と協力をお願いしたい。</p>	
	日農工	(25)	製品カタログに対する輸入税賦課	<p>・製品カタログを現地得意先に送付する際、EMSや航空便等を使うと輸入税が賦課されてしまう。雑誌などとみなされる場合もある。その為、出張時に持参することとなり、必要な時に送付できない。また数量も限られる。*出張時の現地企業からの情報(EMSにて出荷した際に発生)でエビデンスはありません。</p>	<p>・オフィス用紙、トイレットペーパー、ティッシュ、等と異なり、製品カタログは製品販売推進のみ使用する物で有り、現地企業の活動を阻害する物では無い為、製品カタログは無税として欲しい。</p>	・適用法令不明
	日機輸	(26)	荷揚げ港の制限	<p>・出荷品毎に荷揚げ港が一か所しか記載できず、空輸での緊急出荷品や荷揚げ港の変更等、インドネシア国外からの輸入計画の柔軟性がない。</p>	<p>・荷揚げ港については数か所記載をできるようにして頂きたい。</p>	<p>・インドネシア財務省 No.154/PMK.011/2012</p>
11	利益回収 日機輸	(1)	ロイヤルティの否認・送金の困難	<p>・インドネシアでは、ロイヤルティについて経済合理性がないとして全て否認。送金も困難。</p>		
	フル工 自動部品	(2)	ロイヤルティ対象の知的所有権・商標等の登録制	<p>・日本へのロイヤルティの支払い(従来から)技術援助契約に基づいて行われていたが、本年度からその対象となる知的所有権・商標権などを担当当局に(技術提供者:日本の親会社が)申請し認可を受けないと、当地の関係会社がロイヤルティ費用を税務上の損金に算入出来なくなった。</p>	<p>・具体的な手続きが明確になっていないため、関係当局にコンサルタント経由で照会中。現時点で特に工業会にお願いする必要はないと認識。</p>	<p>・2016年2月24日付 インドネシア共和国法務人権大臣規程 No.8 (Ministerial Regulation No. 8 of 2016)</p>

※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。

区分	經由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
12 為替管理	JEITA 日機輸	(1)	ルピア為替取引への実需原則適用	<p>・現地通貨ルピア関連の為替取引については実需取引に限定されていることから同一グループのシンガポール金融会社とのルピア関連為替取引が不可能。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2001年1月12日、ルピア口座間の資金移動に関し、非居住者間を原則禁止、居住者・非居住者間をインドネシア経済に資する取引等に限定する規制を導入した。</p> <p>・2005年7月、非居住者口座へのルピア入金に際して背景取引に関しての申告書、背景取引の契約書等が必要になった。</p> <p>・2008年11月12日、インドネシア中央銀行は、国内のノンバンク・外国企業に対して、1ヶ月に10万USドル相当以上の外貨を購入する場合、根底となる取引を裏付ける証拠の提出を義務付ける2008年規則第10号(Regulation No.10/28/PBI/2008)を公布した(2008年11月13日発効)。根底となる取引の証拠となるのは、輸入代金の支払い、債務の支払い、その他の事業に係る活動などが挙げられている。商業銀行は、証拠の裏づけのある取引の記録を必ず適正に保管しておかなければならない。この規定に違反した銀行は、行政処分または1000万ルピア(899USドル)以下の罰金が科される。</p> <p>・2011年6月28日、通貨に関する2011年法律第7号が公布・施行された。同法第21条において、国庫歳入に関する特別取引、国内外の無償援助、国際商取引、銀行への外貨預金、国際決済取引を除く各決済取引、金銭で支払われる債務の清算、その他の金融取引についてインドネシアルピー使用義務を課している。</p> <p>・2012年5月10日付通達A.P.(DIR Series) Circular No.124で、輸出企業等がExchange Earner's Foreign Currency (EEFC)口座で受領する外貨金額の50%に対しルピー転を義務付けた。</p> <p>・外国企業はインドネシア国内の銀行を通して1カ月10万米ドル相当を超える外貨をルピアで購入する場合、外貨購入の必要性を証明する書類をインドネシア銀行に提出する義務がある。(インドネシア銀行規則No.10/28/PBI/2008)</p> <p>・インドネシア中銀は2015年3月31日付通達17/3/PBI/2015を発行し、すべての商取引についてインドネシア国内決済におけるインドネシア・ルピアの使用を義務化する通達を発行した。施行日は現金取引については3月1日より、現金取引以外の取引は7月1日以降。但し、適用例外として国家間の無償援助資金の受け渡し、銀行における「外貨預金、銀行業務における外貨取引、インフラプロジェクト(運輸、道路、灌漑、水、公衆衛生、情報・通信、電力、石油ガス関連)などがある。</p>	・為替取引の自由化。	・BI 為替制度
	JEITA 日機輸	(2)	外貨建オフショア債務規制	<p>・2011年10月3日 BIは「輸出代金及び、オフショア借入資金に関する新規制」を発表。上記規制の中で“2012年迄は輸出者が輸入者とネット決済することは可能なるも、2013年からはグロス決済のみ”“現在同一グループのシンガポール金融会社と貿易代金、経費、為替決済及び、借入の決済において差額決済のみを実施しているが、グロス決済の場合、ディール単位でのグロス決済になることから煩雑なオペレーションとなる。</p>	・外貨決済の自由化(左記規制の撤廃)。	<p>・BI 為替制度</p> <p>・中央銀行規制 16/21/PBI/2014</p>
	JEITA 日機輸 日商 日機輸	(3)	急激な為替変動	<p>・急激な為替変動により、外国為替による差益、差が発生。</p> <p>・外国為替による差益、差損が産業経済、特に外国投資報告に大きな影響を与えている。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2013年8月、インドネシア中央銀行は米FRBの量的緩和QE3の早期縮小観測で資金の海外流出・通貨安・株安を回避するため貿易収支の改善、投資促進・輸出産業の拡大、政策金利の引上げ、金融の流動性向上を含む緊急経済対策を発表した。為替介入も実施。</p> <p><b>(改善)</b></p> <p>・2013年12月12日、日本銀行とインドネシア中央銀行との間で第3次通貨スワップ協定(BSA)が締結され、限度額が従来の120億ドルから227.6億ドルへと約2倍に引き上げられた。また、インドネシアに活動する金融機関が日本国債を担保にルピアを調達できる資金供給協定に合意した。</p>	<p>・インドネシアー日本政府間の協議による急激な為替変動の抑制。</p> <p>・インドネシアー日本政府間の協議による急激な為替変動の抑制。</p>	<p>・Refer to Malaysian Regulation about their Foreign Exchange</p>

※經由団体: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
	日化協	(4)	国内取引のルピア使用義務化	・国内商取引のルピア決済要請により、米ドルに変換した際の為替差損リスクが増大している。	・国内商取引でも他国通貨での決済を認めてほしい。	・インドネシア中央銀行令 2015年第17号(17/3/PBI/2015)3月31日付
13金融	日機輸	(1)	グループ企業間クロスボーダーの資金取引制限	・現地通貨でのクロスボーダーのグループ企業間資金借入及び貸付が規制により不可能になっているため、効率的なグループ企業内Cash Managementができない。USD建てでは可能ではあるが、中央銀行と事前相談を行い、報告する必要がある。	・規制緩和と資金取引の自由化。	・BI(中央銀行)
14税制	JEITA 日機輸  JPETA  自動部品 日機輸 日機輸 自動部品 フル工 自動部品 日機輸	(1)	税務調査・否認・追徴課税・還付の不透明・恣意性	<p>・ロイヤルティ、ブランドフィーなどの否認や移転価格税制で法外な追徴の決定。あるいは非現実的な否認で、多額の資金が凍結される。不服申し立て、裁判は行いが、長期間の資金が凍結。税務調査において十分な説明と議論なしにロイヤルティ、ブランドフィー等モノを伴わない取引が税務否認されている。</p> <p>・親会社が提供する経営指導、債務保証に対する対価の支払いに関し、インドネシアに所在する子会社においては、すべて配当とみなされ損金処理が認められず追徴課税が発生した。高いコストを払い文書化を遵守しているが、調査段階で深い分析もなく課税されているのが実態と思われる。</p> <p>・法人税を還付請求した際に毎回税務調査が入るが、調査結果に統一性が無い。異議申立を行う場合、時間及び税務対策費用がかさみ事業遂行に支障が出かねない。(2017年監査未実施のため、状況を再確認予定)</p> <p>・税務当局に対しVAT還付請求をすると必ず税務調査が実施されるが、その調査対応に時間を要し、結果として還付金の入金までに時間が掛かる。</p> <p>・税務当局の独断により、進出する日本企業が税収確保のための不合理的な税還付額の再納付要求や突然の資格停止処分を受けた事例があった。</p> <p>・税務局の独自判断による必要利益率での課税。開発費等の役務提供の対価性が認められず否認。</p> <p>・インドネシアの歳入の85%以上は税収で賄われている為か、インフラ投資等に伴い、税務当局の税収目標が年々高まっている。その為、税務調査が一層厳しくなっており、強引な課税執行に伴う税務リスクが高まっている。弊社は影響が出ていないが、他社では大規模且つ非合理的な課税を受けている。</p> <p>・税務監査において不合理な内容で高額な追徴を受け、先払いしないと異議申立～税務裁判で大きなペナルティリスクを負わされる。</p>	<p>・本社経理部門より国税庁等に対して現状の説明を行い、国家間の問題に持ち込むべきロビー活動を実施中。</p> <p>・十分な説明と議論をした後、公正に判断して欲しい。</p> <p>・移転価格文書に対する十分な検証プロセスを経た上で、納税者が理解可能な課税説明を頂きたい。</p> <p>・税制の整備。</p> <p>・解釈の統一。</p> <p>・VAT還付期限の設定と税務調査実施要件の緩和。</p> <p>・税務当局の独断による税徴収など、日本企業を含む外国企業の現地進出に際する阻害要因への対策。</p> <p>・解釈の統一。</p> <p>・適切な課税判断。</p> <p>・税務調査の透明性の確保。</p> <p>・税務当局との適切なリレーションシップ。</p> <p>・他社事例等の展開等。</p> <p>・税務署の徴収ノルマを廃止。税務監査プロセスの客観的合理性の確保。</p>	<p>・インドネシア税法全般</p> <p>・所得税法</p> <p>・国税通則法</p> <p>・モラル</p>
				<p><b>(対応)</b></p> <p>・2000年11月、政府は脱税者に対し厳しい法的手段をとって徴税強化に乗り出す方針を明らかにした。</p> <p>・2003年7月に開催された第6回JJC・政府間政策対話全体会で、社用車及び携帯電話の損金算入コストについて規則が不明確であり、税務官により恣意的解釈がなされている点について、新規則(KEP-220/PJ/2002)が出されて解釈が明確化され改善されたことが確認された。</p> <p>・2008年9月2日、国会で可決された所得税改正案により、徴税強化のため納税者番号(NPWP)を保有していない個人納税者に対して割増して源泉徴収にする措置を導入した。</p> <p>・2009年1月1日より施行される2008年9月2日所得税改正案が国会で可決された。累進税率が一本化され、2009年28%、2010年25%となる。また、受取配当金課税について、最高10%のファイナルタックスの源泉分離方式とした。</p>		

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2003年7月に開催された第6回JJC・政府間政策対話全体会で、改善点として納付者からの異議・不服申立等に対応する専門チームが租税総局内に設置されたことが確認された。</li> <li>2004年に就任したユドヨノ大統領は、「公正な徴税」を掲げ、納税額が多い上位200社への調査を指示するなど対策を講じている。</li> <li>2004年1月、CMEAプレスリリースは、「租税及び関税行政改革措置」に関するPI No.5/2003の実施の進展に関し「国税長官(DGT)は納税者に対するサービスの租税行政と質の向上を図る政府の努力の一環として納税者の権利の許可に関する指令を発した」と報じた。</li> <li>JJC「課税問題小委員会」報告によると、GOIに対する要望についての成果(2004年3月現在)は以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1) コンピュータ関連の資産の耐用年数の短縮</li> <li>2) その他資産のグループIII分類(耐用年数16年)申請手続の透明化</li> <li>3) 会社所有車及び携帯電話に関する控除可能費用の明確化</li> <li>4) 国税総局におけるコンサルティング専門窓口の設置</li> <li>5) 業務使用の携帯電話、セダン車の損金算入ルールの明確化</li> <li>6) 新法令の細則、周知期間、職員等への教育徹底を努力</li> <li>7) 法令の適用開始日の明確化は確保されており、不合理な法解釈の排除および職員等の教育訓練に努力する</li> <li>8) Maklon(委託加工)サービスに関する源泉徴収税率の引下げ可能</li> <li>9) オフショア取引のVAT課税対象外であることの明確化</li> </ul> </li> <li>2004年8月、CMEAのプレスリリースは、透明性の問題に対処するPI No.5/2003の実施の進展について以下の通り報じている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 租税ウェブサイト:<a href="http://www.pajak.go.id/">http://www.pajak.go.id/</a>の創設、不満に対処する国家オンブズマン委員会の創設</li> <li>2) 租税規則の解釈の明確化と社会化を企図した内部ワークショップ:40回、同一目的で企図された200の対外ワークショップが開催された。</li> </ul> </li> <li>税務調査に関する新規則並びに税務調査手法の新スタンダードが公布された。(2006年SIAP報告書)</li> <li>年々改善されている。還付期間も半年前後となっており、指摘もリーズナブルな内容で、2007年より賄賂の要求もない。</li> <li>2008年初から施行の新関税通則法に異議申立期間中の税徴収が強行されないことが規定された。</li> <li>2018年4月、インドネシア国税総局は、過払い法人税及び付加価値税の早期還付制度を改定し、一定の要件を満たす国内法人に対し、従来の10倍となる10億ルピアまでの過払い額を税務調査前に還付する仕組みを導入した。</li> </ul>		
	日機輸	(2)	前払い法人税徴収の重い負担及び還付の長期化	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシアでは、物品を輸入する際に、法人所得税の前払いとして、輸入価格の10%(2015年は7.5%)を納付する必要がある。また、業績悪化等により、最終的な納付額が、前払い法人税より、小さくなった場合、一般的に還付されるのは、申告から1年後以上となるため、企業のキャッシュフローに大きな影響がある。また、還付申請の場合は、例外なく税務調査がはじまるため、さらに還付を受ける期間が長期化する。</li> <li>前年度の納税額相当は毎月予定納税をしているにも拘わらず、輸入に対して2.5%~10%という法外な前払法人税を徴収され、還付請求すれば監査を実施して逆に追徴してくる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多額な資金負担となるので、廃止して頂きたい。</li> <li>予定納税制度があるので、前払い法人税は不要。制度廃止を強く要望する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア所得税法22条(PPH22)</li> <li>インドネシア所得税法25条</li> </ul>
	日機輸	(3)	不当な税金未還付	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア国内の税収減少に伴う不当な還付否認(税還付申請書におけるミスインプットに対する修正否認、海外への支払いに対する還付否認等)、それに伴う税務コンサルへの費用負担拡大、また内部管理工数の増大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>税務局への対応強化と妥当な税務判断実施の促進。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア税制</li> </ul>

※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	(4)	貿易企業の VAT 登録 (PKP) 剥奪問題	<p>・2016 年中旬、ある税務署管轄の貿易企業 (複数) に対して、「PKP における業種は Trading でなく Trading Service であるべきである。不正な業種登録をしている為、VAT・前払輸入法人税の控除/還付を受ける資格がない」として、対象企業の PKP が突然抹消された。</p> <p>(尚、VAT・前払輸入法人税の控除/還付は法的な取引形態に応じて権利が発生するものであり、PKP の業種は関係ない。)</p> <p>さらに「PKP の復活を希望するのであれば、過去数年間の法人税還付金・VAT 控除/還付金を支払うように。」との極めて理不尽な要求あり。</p> <p>PKP が抹消されたことで、Tax Invoice が発行できず、尚且つ VAT・前払輸入法人税の控除/還付を受けられないという、事業の存続に関わる事態に陥った。被害企業一同にて大使館 (経由日本政府含む) 等の協力も得ながら税務署、尼国大臣への抗議等を行った結果、当該抹消は事前の調査という必要な法的プロセスを踏んでいないこと等から同税務署の上位税務署からの指示により、当該抹消を取り消す旨の通知が出された。</p> <p>PKP は復活したものの、引き続き税務調査等のプロセスにおいて、同様の理由で多額の更正を迫られる懸念あり。</p>	<p>・必要な法的プロセスを経ずに企業に甚大な損害を与える理不尽な徴税執行を是正し、法令に則った透明性の高い運用を徹底して頂きたい。</p>	
	JEITA	(5)	Consignment 実施における国内法の未整備	<p>・得意先から、タイやインドネシアでの Consignment stock を持つよう要求されることが多いが、非居住者である場合、障壁や懸念が大きく対応できない。AEC の発足により、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 Flexible な事業展開の足かせになっている。</p>	<p>・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。</p>	
	JPETA	(6)	租税条約上の債務者主義採用による駐在員事務所における使用料の源泉徴収義務	<p>・インドネシアとの租税条約において使用料の所得源泉地として債務者主義が採用されていることにより、駐在員事務所では賃借している車、コピー機の使用料に源泉徴収義務が生じている。一方、現地業者から日本国の税金負担の理解は得られず、納税義務者である当社の負担にならざるを得ない状況になっている。</p>	<p>・租税条約上の債務者主義撤廃による使用料の源泉徴収義務の廃止。</p>	・租税条約
	JEITA 日機輸	(7)	過少資本税制	<p>・純資産の 4 倍を超える借入金部分に対する金利の損金算入ができない。2016 年 1 月以降開始事業年度より適用されている。</p>	<p>・規制緩和または撤廃。</p>	・Ministry of Finance
	日機輸	(8)	統括会社への合算課税のメリット不足	<p>・統括会社を設立しても、グループ会社全体での合算課税のメリットが無い。</p>	<p>・新政権の自由化の流れを受けて、合算課税を実現することで、統括会社設立のメリットを得る。</p>	
	日機輸	(9)	BEPS 対応移転価格文書化規則実施の猶予期間不足・不透明	<p>・2016 年度末に、移転価格税制文書についての新たな財務大臣規定が公布され、即日施行された。本規定で求められる Master File (MF)、Local File (LF) の準備期限が課税年度 (2016 年度) 終了後 4 ヶ月以内 (12 月期決算会社は 2017 年 4 月末、3 月期決算会社は 2017 年 7 月末迄) と世界的にも異例の早さに設定された。</p> <p>また、規定内容が不明瞭、且つインドネシア固有の要求も含まれており、特に海外本社を持つ企業は MF について、インドネシアのみの為の個別対応が必要な</p>	<p>・新たな規定の公布に際しては、最低限の周知・準備期間を設けて頂きたい。</p> <p>・規定内容の不明瞭な部分をクリアにして頂きたい。</p>	<p>・2016 年 12 月 30 日付公布、「OECD 税源侵食および利益移転」ガイドライン</p> <p>・インドネシア財務省規則 No.213/PMK.03/2016 (PMK-213) 2016 年 12 月 30 日公布</p>

\*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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸			<p>状況となった。 その後も規定内容が不明瞭なまま期限を迎え、税務当局への文書提出を余儀なくされている状況であり、徴税執行の現場で悪質な運用がなされる懸念が残る。</p> <p>・インドネシア財務省規則 No.213/PMK.03/2016 (PMK-213) においては、一定のインドネシア企業は移転価格文書化規定に従ってローカルファイル・マスターファイル・国別報告書をインドネシアで提出することが求められている。ローカルファイル・マスターファイルについては、事業年度末から4ヶ月以内、国別報告書については12ヶ月以内に作成することが求められている。</p> <p>・2016年12月30日付でインドネシア財務省より移転価格文書に関する新規規定が発行された。その中には、移転価格文書を期末日以降4ヵ月以内に準備すること、同文書作成日を記載したステートメント・レターを添付することが規定された。</p> <p>弊社子会社の決算日は12月31日のため、2017年4月30日に同文書を準備しなければならず、これほどの短期間での対応は実質的には不可能である。</p> <p>・2016年12月に税源浸食および利益移転(BEPS)のガイドラインが適用され、移転価格文書化に関する新たな財務大臣規則が公布、即日施行された。移転価格文書の作成範囲が拡大されると共に、マスターファイルやローカルファイルの作成期限が、課税年度終了後4ヶ月以内とされた。</p>	<p>・マスターファイルの4ヶ月以内の提出期限は、他国と同様の12ヶ月以内に延長して頂きたい。</p> <p>・経過措置や宥恕規定、ペナルティが課されないような手当てをお願いしたい。</p> <p>・書類準備期間4ヶ月は日本(1年)と比べても著しく短く、特に親会社で作成することになるであろう、マスターファイルについては対応極めて困難。納税者側の状況や実務を考慮した法令の制定・施行を望む。</p> <p>・他の国と同様に最終親会社に合わせた形で提出できるようにしてほしい。作成言語も英語でお願いしたい。</p> <p>・提出期限を日本並みの12ヵ月とし、英語での作成を認めるよう、法改正または執行上の配慮をおこなうよう、インドネシア当局に要請いただきたい。</p> <p>・期間の宥恕規定やペナルティが課されないような手当てをお願いしたい。</p> <p>・言語は英語も可としてほしい。</p>	
	日機輸			<p>・通常、最終親会社の BEPS 対応期間に合わせた形でマスターファイル等の提出義務が発生するが、日本より1年前倒しで適用されるようになっている。</p>		
	日機輸			<p>・「マスターファイル」についてインドネシア語での作成が義務づけられており、日本所在の最終親会社で作成したマスターファイルを翻訳する必要がある。</p> <p>提出期限についても税務年度終了後4か月(日本は12か月)となっており、親会社での作成スケジュール上、対応が困難。</p>		
	日機輸			<p>・マスターファイル(MF)は事業年度終了後4ヵ月以内に作成すること、同文書作成日を記載したステートメント・レターを添付することが規定されているが、子会社が12月決算の場合、4月末に同文書を準備しなければならず、他国と比べ非常に短期間である。また、言語はインドネシア語でなければならない。</p>		
				<p>(対応)</p> <p>・2018年6月25日、「日本-インドネシア税務交流会」で講演したインドネシア国税総局のロベルト総局長は、「OECDの行動計画に準拠して BEPS への対応を進めていく」ことを表明した。</p>		
	フル工 自動部品	(10)	タックス・アムネステイ(租税特赦法)運用開始	<p>・タックス・アムネステイを使用して過去の未申告資産を税務申告した個人及び企業は該当年度の税務調査を免れることが一因で、税務調査の対象が未申告資産を保有していない優良企業に向けられている。</p> <p>また、税務調査の際、担当税務官に難癖を付けられて追徴課税や税務裁判へ発展するケースが増えている。</p>	<p>・税務調査の透明性の確保。</p> <p>・税務当局との適切なリレーションシップ。</p> <p>・他社事例等の展開等。</p>	<p>・2016年法律第11号(租税特赦法)</p> <p>・大臣規則 No.118/PMK.03/2016</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
	フル工 自動部品	(11)	個人所得税に関する税務調査への対応の負担	<p>・インドネシアの税収の26%は個人所得税で賄われており、年々税務調査が厳しくなっている。2017年度の税務調査はタックス・アムネ스티を使用しなかった納税者がターゲットになる模様で、必要となるエビデンスを事前に準備し調査に備える必要がある。前年までは赴任前に取得したインドネシア国外で保有している資産の申告はしていなかったが、今後は申告の必要がある模様。</p> <p>また、税務調査時には納税者本人が税務当局担当者とのミーティングに参加しなくてはならなくなる模様で、駐在員及び通訳の負担が増えることが想定される。</p>	<p>・適切な税務申告の指導。</p> <p>・税務当局とのリレーションシップ。</p>	<p>・Circular Letter No SE-11/PJ/2017</p>
16	雇用 JEITA 日機輸	(1)	労働者に有利な労働法	<p>・インドネシア労働法では、会社のステータスの変更、合併、併合、所有者の変更が発生し、労働者が労使関係の継続を望まない場合、経営者は労働者に対して解雇処分を科すことができ、この場合、労働者は、所定の退職手当等(割増あり)を受け取る権利があると規定されている。つまり、会社の株式が譲渡される場合でも労働者に優先条件で退職する権利を与えているので、従業員を一括で引き受けることを目的としたM&amp;Aにおいて、不確実性を生じさせることになる。</p> <p>また、この規定は、会社の株式が同一企業グループ間で譲渡される場合にも適用されるため、企業内の円滑な再編を阻害することにもなる。</p> <p>さらに、こうした労働者保護の行き過ぎにより、単なる社名変更の場合にも(本来はその必要がないにもかかわらず)労働者に対し補償金の支払いを検討せざるを得なくなっている。</p>	<p>・株式譲渡の場合など、会社の組織に変化がなく、会社従業員の雇用関係に何らの変更を生じさせない場合は労働者を保護する意義に乏しく、法律の改正が望まれる。</p>	<p>・インドネシア労働法 ・労働法第163条</p>
<p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新労働法は経営者への刑事罰、行政処分を厳しく規定する一方、労働者側の違法行為に対する罰則が一切ない。</li> <li>・2003年2月25日、新労働法が可決成立した。労働者の保護に重点を置く内容。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 雇用契約期間が8年以上の従業員の退職に伴う上限が9ヶ月(勤務年数+1ヶ月)と定められた。</li> <li>2) 自己都合退職者と犯罪による退職者には退職金は支払われない。</li> <li>3) ストライキ中の賃金支払いの条件が明記された。</li> <li>4) 州の法定労働時間が40時間と定められた。</li> <li>5) 児童労働時間が1日3時間となった。</li> <li>6) 臨時雇用契約期間が最大3年となった(2003年3月25日付法律第13号)。</li> </ol> </li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2003年7月開催された第6回JJC・政府間政策対話全体会で、重大な過失を犯した労働者の解雇手続の簡素化がなされたことが改善点として確認された。</li> <li>・Law No.13/2003の158条(a.1)で、会社から盗んだ被雇用者は解雇されると規定されている。158条(2)では、不法行為は(a)当該行為のコミットの間、(b)自白、(c)少なくとも2人の証人を伴う当該会社内で設置された権限者によりなされた報告書を通じて立証されると規定している。</li> <li>・Law No.13/2003の168条は、通知無く5日以上休んだ労働者は、外部の承認無くして解雇することができる。</li> <li>・Law No.13/2003の158条(1)は、権限ある当局による許可無く解雇を実施できるところの労働者の悪事のタイプを確認している。</li> <li>・Law No.21/2003(2003年7月25日)は、工業及び商業における労働査閲に関するILO条約No.81を批准するものである。</li> <li>・産業関係紛争の解決に関するLaw No.2/2004(2004年1月14日)の2条では、紛争を4つの問題に分類している。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 権利の紛争、(2) 利益の紛争、(3) 離職の紛争、(4) 企業内の労働組合との紛争</li> </ol> </li> <li>・3条では、紛争は二当事者間(労働者と雇用者)を通じて第一義的に解決されるべきであると規定している。30日以内に合意に達しない場合、その話し合いは失敗したと定義される。</li> </ul>						

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・4条では、両当事者が調停又は仲裁のいずれかの方法を選ぶことを要求する当局に付託するものとしている。7日以内に返答がない場合、当局は当該事件を調停者に任せる。</li> <li>・5条では、仲裁でも調停でも解決に達しない場合、いずれの当事者はその事件を産業関係法定に提出することができる。</li> <li>・59条は、すべての地方政府における産業関係法定の設置は当該州の首府に所在することを規定している。</li> </ul>		
	日機輸 日製紙 日機輸 JPETA 自動部品	(2)	過激な労働組合運動と賃上げ要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎年、法定最低賃金が上昇しており、恒常的な減益要因となっている。ジャカルタでは毎年複数の労働組合が主導する大規模デモが起こっており、操業を停止せざるを得ない企業もある。</li> <li>・毎年実施される最低賃金交渉に関して、労働組合の過度なデモ、交渉活動により製造活動を混乱させ生産性と効率性に悪影響あり。</li> <li>・当社製造子会社のある、同国のブカシ県では、2016年の法定最低賃金が11.5%アップした。2015年度の16%アップに比べると下落したものの、依然として上昇率は高い水準にある。また労働組合の活動は激しさを増すばかりで、行政には労使の仲介者としての役割は到底期待出来ず、企業側はスト、操業ストップを避ける為、労働者の非合理的な要求を飲まざるを得ない。</li> <li>・毎年、約10%の最低賃金上昇が続いており、会社経営において今後も人件費負担が大きくなる。</li> </ul> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業関係紛争の解決に関する Law No.2/2004(2004年1月14日)の2条では、紛争を4つの問題に分類している。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1.権利の紛争</li> <li>2.利益の紛争</li> <li>3.離職の紛争</li> <li>4.企業内の労働組合との紛争 <ul style="list-style-type: none"> <li>－3条では、紛争は二当事者間(労働者と雇用者)を通じて第一義的に解決されるべきであると規定している。30日以内に合意に達しない場合、その話し合いは失敗したと定義される。</li> <li>－4条では、両当事者が調停又は仲裁のいずれかの方法を選ぶことを要求する当局に付託するものとしている。7日以内に返答がない場合、当局は当該事件を調停者に任せる。</li> <li>－5条では、仲裁でも調停でも解決に達しない場合、いずれの当事者はその事件を産業関係法廷に提出することができる。</li> <li>－59条は、すべての地方政府における産業関係法廷の設置は当該州の首府に所在することを規定している。</li> </ul> </li> </ol> </li> <li>・Decree of MOMPT &amp; T No. 232/Men/2003(31 Oct. 2003)は、違法ストライキの帰結を定義している。</li> <li>・2006年1月、労使関係紛争解決法2004年第2号が施行され、労使紛争解決機関のスタッフ(幹旋員、調停員等)に対する研修を実施するなど、法律の円滑な実施に向けた取り組みが進んでいる。また、過去の労働争議に関する判例集の作成に取り組んでいる。(日尼戦略的投資行動計画の進捗報告書2006年11月)</li> <li>・2012年1月17日、2003年法律第13号のアウトソーシングに関する憲法裁判所の違憲判決を背景として、6月19日、インドネシア金属産業労働組合連盟(FSPMI)に所属する労働者が西ジャワ州ブカシ県の3か所の工業団地で約6,000人の労働者が参加して有期契約や請負労働の形態で就労する非正規社員の正規雇用を求めてデモを行い、改善要求を行った。</li> <li>・2015年10月15日、インドネシア政府は、毎年の最低賃金引き上げに関する新たな全国に適用される固定的計算式の導入を含む景気刺激パッケージを明らかにした。2015年10月23日、インドネシア政府は賃金に関する政令2015年78号を発令し、インフレ率と実質GDP成長率を加算して算出することを決定した。</li> <li>・ジャカルタ特別州は、2015年の法定最低賃金は前年比10.6%増の270万ルピア、2016年の法定最低賃金は前年比14.8%増の310万ルピアに決定。ブカシ県は2015年19.5%増の292.5万ルピア、2016年11.5%増の326.1万ルピア。スラバヤ市は2015年23.2%増の271万ルピア、2016年12.4%増の304.5万ルピア。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業が企業努力により競争力を維持できる範囲の法定最低賃金の上昇。</li> <li>・年間賃金増分の決定に向けた交渉管理及び仲裁手続の改善。</li> <li>・行政にもっと公平な立場で労使の仲介者としての役割を担ってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Labour Law (Undang-Undang Ketenagakerjaan) No. 13/2003 他</li> <li>・各会社で2年おきに設定する(組合とともに作成した)労働協約</li> <li>・インドネシア労働法等</li> <li>・2015年政令78号最低賃金決定法</li> </ul>

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2017年2月17日、ジャカルタ特別州は、2017年産業別最低賃金(金属加工業、電子機器・機械産業等の各下位セクター)を設定し、最低賃金は雇用契約に基づく勤務期間が1年未満の労働者に適用することとなった。</p>		
	日機輸	(3)	外国人の就労ビザ取得要件の厳格化、取得手の煩雑・遅延	<p>・外資の積極誘致と相反し、保護主義政策(自国民の就労機会確保)強化に伴い外国人労働者就労許可(IMTA)の発給規制が厳格化している。2015年度は下記中心に現場で大きな混乱が発生。</p> <p>①非製造業者 Advisor タイトルの IMTA 有効期間が1年→6か月に短縮、Manager タイトルの増枠が困難。</p> <p>②労働移住省の推薦状(TA01)発行日数が従来の最大約1ヶ月から大幅に伸びており、4か月超のケースも報告されている。2016年度は大きな問題は生じなかったが、引続き注意が必要。</p>	<p>・積極的な外資導入政策の内容に沿って、就労許可の発給に関する対応を緩和するよう、労働省に強く申入れ頂きたいです。</p>	<p>・外国人労働者の雇用に関する労働相令(2013年第12号)</p> <p>・2015年1月14日付労働省公示</p> <p>・2014年法務大臣規定第27号</p> <p>・2015年入国管理総局長回状 IMI-3673.GR.01.07</p> <p>・2015年労働大臣規定第16号</p> <p>・インドネシア労働大臣令 2015年第16号第16条</p> <p>・政令 NO.31</p> <p>・労働移住大臣規定</p>
	日機輸			<p>・VISA On Arrival 以外のすべての VISA につき申請にあたり申請者本人の銀行残高証明書 or 通帳のコピーが必要となった。</p>	<p>・例外規定の設置(バイク案件等)。</p>	
	自動部品			<p>・生産開始前に短期で日本より応援者が現場支援をする場合、就労ビザ・一時滞在ビザを取得する必要がある。しかし手続きが煩雑で時間も掛かり、現実とかけ離れ理に適っていない。</p>	<p>・現実を考慮し、ビザ要件の緩和。</p> <p>・手続き・期間の明文化。</p> <p>・末端の担当係官への周知徹底。</p>	
	日機輸			<p>・ビジネスビザ(到着ビザ(VOA)以外)の取得に手間ひまがかかり、トラブルが発生して緊急対応が必要な場合でも急な出張ができない。</p>	<p>・もっとも望ましいのはビザの廃止だが、それが無理ならオンラインでの取得を可能にする等取得手続きの簡易化・短期間化を図るべきであり、又は到着ビザ(VOA)での活動範囲を拡大すべきである。</p>	
	日機輸			<p>・Business VISA に必要な書類に Cable VISA(査証発給許可書)が突如加わった。Cable VISA(査証発給許可書)はインドネシア国内での取得が必要な書類で、Business VISA 取得までに時間を要する。一方で打ち合わせのみならば、空港で取得できる VISA On Arrival についても解釈次第であり、改善が必要。</p>	<p>・VISA 定義の明確化。</p> <p>・Business VISA の書類簡素化。</p>	
	自動部品			<p>・ビザ発給申請に対し書類が多く、また手続きも煩雑。</p> <p>工場での緊急支援が必要となった際、ビザ発給が障壁となり当地への支援活動が遅れてしまう。</p>	<p>・ビザ発給手続きの簡素化。</p>	
	JTA			<p>・製造業において、設備トラブルや品質トラブルが発生した場合に、日本から現地へすぐにサポートに入ることができない。3か月以上かかる場合がある。緊急用ビザの運用もあるが、それでも稼働日18日～23日かかる。</p>	<p>・1週間以内で入国して、現地の現場の設備修理等の作業ができるようにして頂きたい。</p> <p>・より短い日数でのビザ取得。</p>	
	フル工			<p>・突発的な生産設備の故障等の復旧に際して日本人エンジニアが渡航・復旧作業にあたる場合、就業ビザの取得に要する日数が長くなるため長期間操業がストップする。</p>		
	自動部品			<p>・短期就労許可(IMTA)の取得が必要な渡航の定義および手続きが頻繁に変更されるため、ビジネス上の問題が生じている。</p>	<p>・政府として一貫した規定の運用をして頂きたい。</p>	
	JEITA			<p>・短期技術指導者を直ちにインドネシアへ派遣したくても IMTA(外国人労働者雇用許可)の取得申請をしなくてはならず、派遣までに時間がかかる。</p>	<p>・インドネシア人の育成を伴う技術指導ということで、申請プロセス及びリードタイムを短縮して欲しい。</p>	
	日機輸			<p>・日本人支援者(設備導入、設備改修、品質改善等)に労働許可取得が義務付けられており、時間的制約がある場合にタイムリーな支援に支障をきたしている。</p>	<p>・左記の支援者に対する労働許可取得の免除を要望。</p>	
	日機輸					

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2006年3月29日、マンパワー移民省(DOMT)は、外国人労働許可(IMATA)の発行手続所要時間を7日から4日に短縮とする外国人就労許可発行に関する通牒を発令した。</li> <li>移民局は、一時滞在許可(KITAS)により与えられる滞在期間を連続して1年から2年に延長し、2度更新可能とする規則No.GR.18/2005を発行した。</li> <li>2006年4月、「大臣令7番/III/2006」(労働移住省)発部により、インドネシアで働く計画のある外国人は、インドネシア入国前に労働許可を取得することが可能となった。</li> <li>2008年3月28日、発効された「外国人利用手順に関する労働移住大臣規定2008年第2号」において、 <ul style="list-style-type: none"> <li>①雇用許可の取得日数の短縮、</li> <li>②企業における緊急入国の際の手順の規定化、</li> <li>③地方政府への権限委譲の明文化などがなされた。</li> </ul> </li> <li>インドネシアの外国人就労者に対して、技術能力開発基金(DPKK)が100米ドル/月かかり、就労ビザの作成・更新時に年間1,200米ドルを労働省指定銀行口座に一括前払いで納付しなくてはならない。</li> <li>2013年12月20日、労働移住大臣規定2013年第12号を公布し、外国人労働者の就労ビザ取得について「就任予定の役職要件に応じた学力を有する」ことが必須条件として追加規定された。</li> <li>インドネシア政府は、2015年6月29日付労働移住大臣規則2015年第16号を発行して、「非常勤の外国人取締役の就労許可(外国人就労許可=IMTA)取得の義務」を新たに規定したが、4か月後の10月23日付で同規定を削除した。</li> <li>2015年12月28日、経済特区(KEK)に対する投資優遇措置に関する新たな政府規則(Government Regulation No. 96/2015)が発効した。政府規則96号には、タックスホリデーやタックスアローワンスに加えて、KEK内に一時的に在留する外国人(資本投資目的又は専門職としての就労目的)への一時滞在ビザ発給許可等の便宜を供与する優遇措置が含まれている。</li> </ul>		
	自動部品	(4)	長期技術支援を行うビザの不備	現在のVISAの体系では、長期の技術支援を行うことのできるVISA種類が設定されていない。	左記VISA種類を新設するか、あるいは左記の場合はVISA免除としてもらいたい。(短期商用であってもVISAが必要であることを考慮すると免除とすることは難しいか)	
	日機輸	(5)	就労許可不可	経理・総務・人事部長は、外国人に対して就労許可が下りないので、日本人によるマネジメントが難しい。	経理・総務・人事部長を行う日本人に対して就労許可を出せるようにしてほしい。	
	日機輸	(6)	職歴期間による就労ビザ延長不可	職歴5年未満の指導員に対し長期(12ヵ月)のWork VISAが発給されず、短期(6ヵ月)のみで、その短期VISAは延長不可となっている為、実質的に職歴5年未満の指導員の派遣ができない。	職歴5年未満であっても指導員としての資質に問題は無いことより、長期Work VISAが発給される様、例えば長期間に亘るPJでは特例措置を講じて頂きたい。	2003年3月25日付法律第13号(労働法)第八章第42条から第49条
	日機輸	(7)	ビザ免除要件の恣意性	<p>在シンガポールインドネシア大使館によると旅行以外の目的での入国であれば到着ビザ(VOA)が必要だが、インドネシアのイミグレーションウェブサイトによると、旅行以外の目的での入国であっても、現地のRep Officeに会議参加する理由であればビザが免除される。</p> <p>入国の際、ビジネス目的のためVOAを購入しようとしているにもかかわらず、ビザ免除を勧められ免除のスタンプを押印される。もしくはVOAを申請したが、VOAシールが貼付されずにビザ免除のスタンプが押印されている。</p>	規定の統一とオペレーションの改善をして頂きたい。	インドネシア外務省

※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	
	日鉄連 建産協	(8)	現地人の雇用義務	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地に進出する企業は、外国人労働者1人につき、インドネシア人3人の雇用が義務付けられている。</li> <li>インドネシアに於いて、外国人1名に対して、3名以上の現地人を雇用せねばならず、またそれら労働者の解雇も非常に困難かつ、高額な退職金が発生することから、他の東南アジア諸国と違い、事業立ち上げの初期に多数の人間を投入して、早期に事業(売り上げ、利益)を確立させることが、非常に困難。</li> </ul> <p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2015年6月29日付労働移住大臣規則2015年第16号は、企業が外国人を雇用する手順を定めた2013年の大臣規則を見直し、「雇用者は、外国人労働者1人の雇用に対して少なくとも10人のインドネシア人労働者を雇用しなければならない」と規定した。しかしインドネシア政府は10月23日、同規定は削除した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の撤廃。</li> <li>まずは、政府筋より、外国人1人につき、3人のルールを撤廃するか、せめて退職時に異常な高額退職金を支給する義務を廃止するよう働きかけて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2015/6/29 付労働大臣規定2016年16号第3条</li> <li>2015/10/26 付同第3条削除</li> </ul>	
	日機輸	(9)	有期雇用の業務限定	<ul style="list-style-type: none"> <li>有期雇用は、季節性、臨時性ある仕事のみ認められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>柔軟な要員調整が保証される制度を確立して欲しい。</li> </ul>		
	日機輸	(10)	柔軟性のない解雇条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>従業員が重大な過失を犯した場合(犯罪行為等)でも、労働裁判所の決定なしに解雇することができない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本規制自体をなくしていただく、もしくは重大な過失の場合には労働裁判所での決定までのプロセスを簡略化するなどは正頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働法158条及び159条、及び労働紛争解決法7条</li> </ul>	
	日機輸	(11)	外国人従業員の処遇	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人従業員は複数のポジションを兼務できない一方、ローカル従業員には特に制限がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>差別をなくして頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア外務省</li> </ul>	
	自動部品	(12)	社会保障協定の未締結	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会保障協定の協定未締結国においては、海外駐在員は現地の社会保険に加入をしており、二重負担となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協定締結の交渉を進め頂きたい。</li> </ul>		
17	知的財産制度運用	日機輸	(1)	出願人による自発的な外国出願資料の提出不可による審査の遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシアでは、特許出願から審査までに平均6、7年かかっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出願公開期間が終わるまで実体審査が開始されない規定(特許法51条)を廃止してほしい。</li> <li>権利者が自発的に対応外国出願の審査結果を提出することによって、審査を迅速化するような運用を図ってほしい。</li> <li>ASPECやPPHを利用した早期審査の申請に対して迅速な対応を図ってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア特法51条57条</li> </ul>
	日機輸	(2)	拒絶査定時に分割出願不可	<ul style="list-style-type: none"> <li>出願人は、特許査定時および拒絶査定時に分割出願することができず、査定後に適切な特許権獲得のための手段に限られる場合がある。</li> </ul> <p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特許法(2001年法律第14号)第36条において、特許出願の分割は、原出願に対して特許付与の決定(第55条(1))または拒絶の決定(56条(1))が下される前までできると規定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特許査定時および拒絶査定時に分割出願できるようにしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア特許法38条</li> </ul>	
	JEITA 日機輸	(3)	高い特許出願コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシアの特許庁費用が高額である。特に、特許登録時に所属件数分の累積での出願維持年金を支払うが、年金額が高額である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出願中の維持年金の廃止、又は減額を進めていただきたい。</li> </ul>		

※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	(4)	特許料年金未納による権利放棄の制度	・特許料年金納付停止後、3年間権利が維持され、その間の年金費用及び追徴金が出願人に課され、支払い義務が発生すること。米・欧といった主要国においては一般的に年金未納後、一定の追納・復活期間が設けられ権利放棄となるため、出願人が意図せず権利が存続するという事はない。年金未納による権利放棄の運用を採用しているため、インドネシア案件についてのみ権利放棄の請求を行うためにはシステムの変更に加え、案件毎に権利放棄を請求する作業やコストの負担も発生する。	・権利放棄の規定を主要国に合わせ、年金の追納・年金不払いによる権利遡及消滅の制度を導入して頂きたい。	・インドネシア特許法 第88条第89条第90条第115条第116条
	日機輸	(5)	特許年金支払いの延長申請義務	・年金の支払期限の7日前までに延長申請がなければ支払期限を延長できない(128条)。権利者がパリ条約5条の2の追納規定のメリットを実質的に享受できず、年金管理の負荷が大きい。	・支払の延長申請義務を廃止し、追納期間(納付期限から12月)であれば事前の申請を要せず追納を可能として欲しい。 ・他国のように事前申請をしなくても特許年金の追納が可能になるよう、特許法の運用を緩和したり、特許法を改正したりしてほしい。	・インドネシア特許法第126条、第128条 ・パリ条約5条の2
	日機輸			・特許年金の支払期限の7日前までに期限の延長を申請しないと特許年金の追納ができない。事前申請をしていない状態において特許年金の支払い期限を過ぎてしまうと年金の追納(支払期限の延長)ができなくなってしまう。特許年金の支払期限の延長を認めなければならないと規定したパリ条約5条の2のメリットを実質的に享受できない可能性がある。		
	日機輸	(6)	特許年金の支払期限	・年金の支払期限が保護期間の出願相当日の1月前までと規定されている(126条)。出願日や登録日が支払期限として規定されている米国や欧州、中国等、他の主要国の支払基準と異なるため年金管理の負荷が大きい。	・年金の支払期限を出願相当日として欲しい。	・インドネシア特許法第126条、第128条
	製薬協	(7)	特許権者に対する国内実施義務と、医薬品輸入の効力除外	・2016年改正特許法は、特許権者に国内製造義務を課し(特許法20条)、この義務違反を特許無効理由とする(132条)。また、他国で合法的に販売されている医薬品を輸入する行為に特許権の効力は及ばないとする(167条)	・TRIPS協定に従い、輸入か国内生産か、又は、技術分野で差別することなく、特許を保護して頂きたい。	・インドネシア特許法20条、132条、167条
	JEITA 日機輸	(8)	知的財産権情報の開示不十分	・権利化・権利活用ニーズが高まる新興国において、裁判・訴訟件数等の統計情報や出願データベースの整備が不十分のため、正確な他社特許リスクを把握できない。 <b>(改善)</b> ・インドネシアにおける出願数等の統計情報は、インドネシア知的財産権総局(DJHKI)のウェブサイト <a href="http://www.dgip.go.id/">http://www.dgip.go.id/</a> に掲載されている特許、商標、意匠、知財出願件数等知的財産関連の統計資料にて確認することができる。 ・2016年7月19日、日本の特許庁はインドネシア特許当局との間で相互に特許情報を交換することで合意した。	・先進国特許庁との連携協力を進め、早期DBの整備を進めていただきたい。	
	製薬協	(9)	強制実施権の発動	・医薬品の価格低下/保険財政の問題解決を意図した強制実施権の発動の動きがある。インドネシアの改正特許法には、強制実施権一般についての81条~92条に加えて、ヒトの疾患の治療のために国内で特許医薬品を製造する強制実施権の発動を許容する第93条が設けられた。	・TRIPS協定31条の条件を満たさない、安易な強制実施権の発動は止めて欲しい。 ・強制実施権発動の基準や手順を明確化していただきたい。	・TRIPS協定31条
	時計協 時計協	(10)	商標権に関する問題点	・商標不使用取消手続きにおいては、請求側が相手側の「不使用」を立証しなければならぬとされているが、「使用」の立証はできても「不使用」の立証は困難である。 ・商標データベースに不備・欠落が多く、調査結果の信頼性が劣る。	・請求側の立証義務をなくしてほしい。多くの国のように、被請求人が「使用」を立証するような制度を望む。 ・データベースの精度を上げてほしい。	

※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。



区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
				<p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2010年6月8日、ヒダヤット工業相は、インドネシアのFTA(特にACFTA)に基づく低品質の製品の輸入に備え、工業製品に関する25の強制規格であるインドネシア国家規格(SNI)を年内に公布する同省の意向を明らかにした。新たなSNIは、自動車、自転車、セラミックタイル、化学品、電子機器、電気部品、鋼材などに関する規格である。国内市場で販売されるすべての対象品目は、SNIを遵守しなければならず、これを遵守していない製品は、インドネシア国内で販売することはできない。報道によると、インドネシア工業省工業研究開発局のムルヤディ局長は、新たなSNIは、粗悪品から国内消費者を保護し、外国製品との競争から国内生産者を守るものであると語ったという。</li> <li>2016年10月25日、インドネシア工業省は、エアコン、冷蔵庫、食器洗浄機、タイヤ等のSNI強制規格の執行・監督のための適合性評価機関(CAB)・試験ラボのリストを改訂する各規則を公布した。</li> </ul>			
20	独占	自動部品	(1)	企業結合の事後届出制度の煩雑・遅延	<p>・企業結合の届出後、審査当局から長期に渡り質問が続いている。適宜真摯に説明、対応しているが、多大な時間と費用を要し、受理完了までの見通しが不透明。</p>	<p>・企業結合手続の明確化、煩雑さの改善をお願いしたい。</p>	
21	土地所有制限	日機輸	(1)	土地所有制限	<p>・100%外資企業の土地所有が認められていない。</p>	<p>・安定した事業運営の為に、土地所有を認めてほしい。</p>	
23	諸制度・慣行・非能率な行政手続	JEITA 日機輸	(1)	登記手続の制約	<p>・インドネシアでは、定款変更や株式譲渡を行う場合、投資調整庁(BKPM)の認可を得たあと、法務人権省(MoLHR)での登記手続が必要である。オンライン申請により、MoLHRの登記手続の審査期間自体は従来より短縮されているが、手続管理のシステム上、会社につき一つの登記手続が完了するまで別の登記手続を並行して申請することができない。システム上のエラーも多く、更なる期間短縮へ向けた取組みが望まれる。</p>	<p>・MoLHRの手続管理システムを改善し、同一会社の複数の登記手続を並行して処理できるようにすることが望まれる。</p>	
		自動部品 日機輸	(2)	ローカルレギュレーションによる包括保険利便性の減失	<p>・現状、輸入申告時、包括保険契約の貨物保険付保であってもローカルレギュレーションにより船積ごとの保険証券原本の提出が必要。包括保険のメリットが消滅し、事務工数やコスト負担が強いられている。</p>	<p>・申告の簡素化(他国同様インボイスへの付保文言印字のみで申告)</p>	<p>・インドネシア国内法 228 番 第 5 項 4 番</p>
24	法制度の未整備、突然の変更	日機輸 建産協	(1)	法制度・規制の頻繁で突然の変更	<p>・外貨使用規制、非居住取締役労働許可・入国 VISA 取得免除・損害保険タリフ等の多くの法制度・規程が近年も変更されたが、突然の変更も多く、また執行機関への徹底が不足しており担当者により解釈に差異あり。</p> <p>・インドネシアに於いて、法律の改定が頻繁かつ、その施行、運用や、周知について、曖昧すぎて対応に苦慮する。一例をあげると、昨年4月に、突如外国からの木材輸入に対して厳しい規制が、何の事前通知もなく施行され、当社のような、木質建材メーカーは商売としての輸出はおろか、マーケティングの為の製品、試作品ですら、インドネシアに送るのが非常に困難になった。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・税法施行に関わる税関連法規は国税総局の公式ウェブサイトに掲載されており、オンライン検索が可能。</p>	<p>・外資企業及び担当執行機関への十分かつ妥当な説明と導入までの時間的余裕を確保して頂きたい。</p> <p>・木質資源が、国家の重要な収入源であることは理解をするが、既にドアやキッチンなどに二次加工され、大凡三次加工されることの無い製品についての輸入規制を緩和するよう、申し入れて欲しい。</p>	<p>・Bank Central letter No 13/373/DSM 20 May 2011</p> <p>・労働大臣規定 2015 年 16 号</p>
		日機輸	(2)	規制の煩雑・不透明・不確実性	<p>・インドネシアの規制は異なる解釈が可能で、不確実性あり。いくつかの改革が実施されているが、インドネシアにおける税金、免許、税関の管理は依然不透明。多くの規則は煩雑であり、また新たな規制の実施、現場への徹底に相当の時間が必要なため解釈に齟齬が発生。</p>	<p>・規制の簡素化。数を減らすだけでなく、透明化が必要。</p> <p>・また、要求事項、担当機関、必要な期間、費用に関する一般情報公開の実施。</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
	JEITA 日機輸  日機輸  自動部品	(3)	契約・覚書でのインドネシア語の使用義務	<p>・2009年7月9日、Law No.24において、インドネシア法人との契約は、インドネシア語を使用することが義務付けられたが、当該法令の適用対象を決定する施行令が公布されておらず(前記法令公布後2年以内とされている)、いかなる種類の契約にインドネシア語の使用義務があるのかが明らかではない。</p> <p>・2015年8月、インドネシア最高裁判所は、英文契約書のみで締結されたローン契約が当該義務に反し無効であるとしたジャカルタ高等裁判所の判断を支持する判決を出したが、契約で使用する言語は当事者間の自由に委ねられるべきであり、インドネシア語の使用強制は、国外法人・個人に不当な負担を課すものと言わざるを得ない。</p> <p>・2009年7月の法律にて、契約書はインドネシア語使用と規定された。同年12月に、民間同土は英語で可との法務大臣令が出状されたものの、2014年5月に、ジャカルタ高等裁判所は外国企業がインドネシア企業との間で締結した英文の融資契約書が無効との判決を下し、2015年8月31日に最高裁が上告を棄却した。</p> <p>・2009年7月の所謂「言語法」により、インドネシア法人との契約書はインドネシア語を使用することが義務付けられた。2015年8月、インドネシア最高裁は、外国企業がインドネシア企業との間で締結した英文の融資契約書が無効との判決を下した。</p> <p>判決をふまえ、英文契約はインドネシア語をなるべく併記するようにしているが、インドネシア文の作成および内容妥当性を判断するための外注コストがかかる。</p>	<p>・契約におけるインドネシア語の使用強制程度は撤廃が望まれる。少なくとも、法令の有効性を明らかにし、インドネシア語を使用すべき契約の範囲を限定すべきである。ただし、その範囲は、確かにインドネシア語を使用しなければならぬ理由が明確でなければならず、国外法人・個人にとって負担を受け入れられる合理的なものではない。</p> <p>・民間企業の活動を著しく阻害しかねない判決を避けるべく、実態に即した法令の制定・施行を望む。</p> <p>・インドネシア語の使用を義務付ける(使用しなかったことにより契約が無効となる)対象契約を明確に限定し、その他の場合は、併記は任意とし、かつ英文を優先させることができることとして頂きたい。</p>	<p>・Law No. 24, dated 9 July 2009, regarding Flag, Language, National Emblem, and National Anthem</p> <p>・国旗、国語、国章及び国歌に関する法律 2009年第24号</p>
26	その他 日製紙 自動部品	(1)	道路・交通インフラ未整備	<p>・ジャカルタ市内から東のカラワン県への移動に時間がかかる。</p> <p>・高速道路、一般道ともに荒れた部分が整備されず、それが渋滞、事故の原因となっている。特に東部側工業地帯の道路整備が必要。渋滞により大きな経済損失となっている。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2003年3月、JJCでは、道路、港湾整備、電力安定供給の推進、港湾、海運の整備、通信の改善、鉄道、空港、航空等の産業インフラの整備、改善を日本大使に要望した。</p> <p>・インドネシア政府により、自動車専用ポート設立のための措置がとられた。(2006年SIAP報告書)</p> <p>・2009年11月5日、ユドヨノ大統領は、事実上の社会経済開発5カ年計画である『100日国家経済計画』を発表した。同計画は、政権2期目の100日間に開始する予定の45のプログラム(うち15の優先プログラムを含む)からなる。上位3つの優先プログラムは、司法改革、防衛産業の活性化、テロ対策に係るものである。その他の優先プログラムには、インフラ整備、電力問題の解決、気候変動問題対策などがある。この改革計画の実施を加速させるため、大統領直属機関が創設された。</p> <p>国内民間部門は、『100日国家経済計画』の詳細が不明な点に懸念を示しつつも、同計画を概ね歓迎し、政府の決定が2009年10月下旬の全国サミットでの政策形成を経て行われたことを評価し、同計画は長い改革の道のりの正しい方向へとむかう第一歩であると表明した。</p> <p>インドネシア商工会議所(KADIN)と有力な経済ロビーである国家経済回復委員会(KPEN)は、『100日国家経済計画』には、それを運用するためのメカニズムが必要との考えから、同計画の実施を監視するチーム(国内企業、外国商工会議所の代表者、経済学者からなる)の編成作業を進めている。</p> <p>・2013年10月の日本政府とインドネシア政府との間との合意に基づき、JICAは、12月、日本の新幹線システム導入に向けたジャワ島高速鉄道建設構想に関する事業調査を日本のコンサルタント等に委託して開始した。</p>	<p>・インフラ整備、交通規制による渋滞解消対策。</p> <p>・行政への働きかけ。</p>	<p>・公共事業省</p>

※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。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2014年2月、JICAはインドネシア政府とジャカルタ首都圏鉄道輸送能力増強事業(第I期)、ジャワ南線複線化計画(第IV期)等に円借款供与契約に調印した。</p> <p>・2016年5月、ジョナン運輸相ら政権幹部はジャワ島を横断する鉄道建設を日本に要請するとの計画を認めた。</p> <p><b>(改善)</b></p> <p>・GR No.81/2001は、インフラ発展促進政策委員会(KKPI)の創設を規定している。</p> <p>1.同委員会の業務は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－インフラ発展の促進に関する政策と戦略の提案</li> <li>－計画と制度の統合の調整及び政策の実施のモニター</li> <li>－インフラ発展に関連する様々な問題の解決に求められる努力の決定</li> </ul> <p>2.同委員会の業務範囲は、以下の通り：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－輸送インフラ及び設備：道路、橋梁、鉄道、埠頭、海港、空港、河川及び湖沼横断設備</li> <li>－水インフラ及び設備：ダム、堤防、灌漑網、洪水管理構造物、防波堤、水力発電プラント</li> <li>－処理、工業、貿易に関するインフラ：ビルディング、工業及び貿易不動産、大規模住宅エリア、土地開拓、水供給設備網、排水網及び処理、固体廃棄物処理及び排水システム</li> <li>－公共ユーティリティー構造物及びネットワーク：ガス、電気、電気通信</li> </ul> <p>・2004年9月29日、DPRの開放的メンバーは有料道路/ハイウェイに関する法案を通過させた。同法案は、土地所有者に政府決定価格で道路に必要な土地を引き渡すことを強制する投資促進措置と見なされる。それは有料道路の分野を民間投資家に開放することを企図したもので、一方、有料道路の建設段階でしばしば浮上する障壁を撤廃するものでもある。</p> <p>同法案の59条、60条、61条は、その財産が道路プロジェクトの途上に立つ土地所有者の力を減じている。ジャカルタ外環状道路を含む多くの有料道路は、不合理な価格を掲げる土地所有者によって妨げられてきた。また多くのケースで、投機家が問題をこじらせた。これらの条項は建設プロジェクトを継続しつつ法廷で土地紛争を解決することを許容するものとなる。</p> <p>一方、62条は土地所有者が合理的な補償を求めて法廷に提訴することを許容するものである。同法案も現行の調整者でオペレーターであるPT Jasa Margaの機能を分割するものでもある。同法案は、有料道路分野を調整し監督する業務をもつ有料道路調整機関(BPJT)と呼ばれる機関の創設を要請している。</p> <p>・鉄道については、2007年3月27日新鉄道法案(No.13/1992の改正案)が国会で可決。鉄道分野における国鉄クレタ・アピの独占は廃止され、外資を含む民間企業と地方政府にも参入機会が開放された。</p>		
	日機輸	(2)	国際物流インフラの未整備	<p>・パタム島の国際物流に関して、シンガポールに頼っている状況。海外輸出には、シンガポールから空コンテナを受け入れ、対象製品が一旦シンガポールに輸送されているが、"往復40"コンテナで約SGD1,380。(片道、シンガポール⇒神戸港より高い)。</p>	<p>・パタムのインフラがもっと充実すればシンガポール経由ではなく世界へアクセス出来るようになることを希望。</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。