

フィリピンにおける問題点と要望

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
1 外資参入規制	日機輸	(1)	サービス業への外資規制	・「払込資本金(250万ドル以上)」の緩和に加えて、「1店舗当り83万ドル以上」、「親会社純資産2億ドル以上」、「外資比率80%以上の場合、営業開始後8年以内に30%以上株式公開」等その他条件についての緩和が不可欠。	・小売業の外資規制の緩和。	
	日機輸	(2)	フィリピン建設業許可証(PCAB)取得 手続の不明確、曖昧な解釈	・フィリピン建設業許可証(PCABライセンス)の取得に当たっては、詳細の明記が無く解釈が曖昧である。 メインコントラクターはPCABライセンスを保有する必要があるが、サブコンは不要、メインコントラクターかサブコンの誰かが保有していれば良い、或いは、メインコントラクターもサブコンも必要、とPCAB(Philippine Contractors Accreditation Board)の担当者によって解釈が異なる。従い、リスクを考慮するとメインコントラクターであってもサブコンであっても保有せざるを得ない為に、当社の様なサプライヤーには据付工事を含む機器供給案件への参入障壁となっている。	・詳細及び解釈の明文化を是非にお願いしたい。	・共和国法第4566号 (RA4566)
	日機輸			・罰則規定(罰金及び業務停止命令)はあるが、フィリピン建設業者許可委員会(PCAB:Philippine Contractors Accrediation Board)の担当者による取り締まりは人員不足の為に実施されていない事は周知の事ではあるが、リスクを考慮するとPCABライセンス(フィリピン建設業許可証)を保有せざるを得ない状況で当社の様なサプライヤーの参入障壁となっている。		
	日機輸			・政府案件の場合は入札の際にPCABライセンス(フィリピン建設業許可証)の写しの提出を要求される為に、コンソーシアムやJVを組成して入札に参加する場合は、申請書の写しでも可となつてはいるが、準備する為の時間的猶予が非常に限られている為に、当社の様に海外にある親会社の認可が必要な現法の参入障壁となっている。	・政府案件の場合は、ライセンスの写しの提出を落札後の一定期間内(例:90日以内)に変更して頂きたい。	
	日機輸			・民間企業が自社の工場の改築・増築を実施する際に、PCABライセンスの写しの提出を要求したり、或いは、コントラクターの責にて対応する様にとの要求をしたりする為に、リスクを考慮するとPCABライセンス(フィリピン建設業許可証)を保有せざるを得ない状況で当社の様なサプライヤーの参入障壁となっている。	・民間企業案件への適用免除をお願いしたい。	
	日機輸	(3)	フィリピン建設業許可証(PCAB)取得 手続の厳格	・外資100%で工事請負ライセンス(PCAB)を取得する場合の条件である「払込資本金2000万ドル以上」が厳しすぎる。また外資40%以下の現法の場合でも、国際入札のプロジェクト用ライセンス発行に限られている。比国企業と同様の工事請負ライセンスの発行へ緩和すべき。 ・建設ライセンス(PCAB)発行の際の外資比率規制。比国BOIの方針(100%外資であっても参入可能)と実質的なコンフリクトがある。	・工事ライセンス(PCAB)取得の緩和。 ・PCABライセンス発行の際の外資比率の記載は撤廃してほしい。	・CIAP Board Resolution No.3
3 輸出要請	自動部品	(1)	PEZA企業への輸出要請	・PEZA(フィリピン経済特別区)に属する企業は輸出70%以上という規制がある為、国内向け売上げの拡販を自由にできない。	・例えば、政府プログラム案件、BOI案件にそつて事業を展開しようとする場合等、引き続き別枠で検討していただきたい。	

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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
6外資優遇策の縮小	日機輸 日機輸	(1)	PEZAのインセンティブ継続及び強化	<p>・税制改革法案の中でPEZA(フィリピン経済特別区)企業へのインセンティブが毀損すると、比国政府の対応変化・方針変更というマイナス面での影響を与えることとなる。現行の全てのインセンティブに加え、PEZA機能の強化をお願いしたい。またPEZAの直接原価認定についてこれまで9項目以外の費用であっても製造に直接関連するものは税務上あまり問題にならなかったが、最近BIR(税務当局)の硬直的な判断が顕在化しており現実に即した見直しをお願いしたい。</p> <p>・PEZA企業に対する間接輸出VATゼロレートにつき、2018年1月税制改革により、継続が危ぶまれている。(現時点はルール・取扱いともに不明確)将来的にVATゼロが廃止された場合、還付手続が必要になるがBIR(税務当局)によるVAT還付遅延や未還付が横行しており還付を受けられるのか、動向の注視が必要。</p>	<p>・税務ルールの明確化。</p>	
8投資受入機関の問題	日機輸	(1)	経済特区に関する大統領認可(Proclamation)の遅延	<p>・経済特区に関する認可(Proclamation)において、大統領の承認待ちが恒常的に長引いており、ビジネス機会喪失を招いている。他国との競争力、比国への誘致の観点においても関係省庁への権限委譲と認可の迅速化へ改善すべき。</p>	<p>・経済特区に関する大統領認可(Proclamation)の迅速化。</p>	
9輸出入規制・関税・通関規制	日鉄連	(1)	輸入制限品目の存在	<p>・ある種の商品は、公衆衛生と安全、国家保全、国際規約ないしは地場産業の育成等の理由により、輸入の規制もしくは禁止を受ける。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 規制対象品目は事前に政府機関の輸入許可を受ける必要あり。 - 禁止品目はいかなる状況においても輸入できない。 		
	日鉄連	(2)	セーフガード措置の濫用	<p>・2009年9月30日、山形鋼およびその他の形鋼セーフガード関税を賦課。</p> <p>・2012年3月10日、現地ミルのセーフガード措置延長申請を受けて再調査の結果、3年間の賦課延長(～2015年3月)を決定。</p> <p>・2013年10月8日、フィリピン貿易産業省(DTI)が国内主要2紙に亜鉛めっき鋼板およびカラー鋼板に対するセーフガード調査開始を公告。</p> <p>・2015年1月、現地ミルの山形鋼およびその他の形鋼におけるセーフガード措置延長申請に基づく再調査に関し、Tariff Commissionが最終レポートを發出し、DTIに対し4年間の措置延長(～2019年3月)を建議。セーフガード税は一年目3345ペソ/MT、二年目3178ペソ/MT、3019ペソ/MT、2868ペソ/MT。</p> <p>・2015年2月20日、フィリピン貿易産業省(DTI)は亜鉛めっき鋼板およびカラー鋼板に対するセーフガード調査につきシロ(重大な損害なし)との仮決定を下し、調査終結。</p> <p>(対応)</p> <p>・2009年7月2日、フィリピン関税局は、Safeguard Measure Actとして知られるR.A.8800に基づいて、日本を含む33カ国の山形鋼(steel angle bars)に対する最終確定セーフガード税を公表した。</p>	<p>・調査措置の撤廃。</p> <p>・調査の中止、日本製鋼材の適用除外。</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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日鉄連	(3)	L/C 輸入制度	<ul style="list-style-type: none"> 鉄鋼製品に関し、フィリピンでは原則 L/C による輸入で、輸入者は L/C 開設時銀行に対し、 L/C 開設申請書及び Import Declaration Form を提出。 L/C 開設用 Deposit 支払(輸入者の信用度により Deposit 金額は変わる)。 関税仮支払(成約金額ベース、L/C 開設時の仮為替レート使用)。 	<ul style="list-style-type: none"> 制度の撤廃。 	
	日鉄連	(4)	船積前検査義務	<ul style="list-style-type: none"> 2010年1月4日、行政命令(AO243-A)発効。 コンテナ以外の貨物(Bulk, Break-bulk cargo)には出港地での船積み前検査を行わなければならない。 2010年5月12日、税関令公布。検査を受けていない貨物は揚げ地検査を行う等のハイリスク積荷に関する規程が盛り込まれ、運用が厳格化された。 2014年5月、適用対象外となっていたコンテナ船に対する船積み前検査の導入を検討しているとの情報があり。 2015年7月、フィリピン税関発行 Custom Memorandum Order (CMO) NO.23-2015 (689KB)に基づき、Philippine Economic Zone Authority (PEZA)向けバルク、およびブレイクバルク貨物は船積み前検査の除外対象になった。 出荷地での船積み前検査要請があり、時間的・コスト的な負担がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 船積み前検査制度の撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> 大統領令 AO243-A 号 (Administration Order (AO) 243-A) 関税局通達 (Customs Memorandum Order: CMO) 第 2010-18 号 (CMO18-2010)
	日機輸			<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2010年5月12日、バラ積み貨物、ブレイク・バルク貨物の船積み前検査を実施する関税局通達 No.2000-18 が公布され、即日発効した。 2010年1月4日、フィリピン入港貨物より Bulk 貨物、Break-bulk 貨物に対して船積み地での指定業者による数量、品目などの船積み前検査が義務付けられた。 	<ul style="list-style-type: none"> 制度撤廃。 	
	日鉄連	(5)	輸入関係業者の認定制度	<ul style="list-style-type: none"> 2014年2月10日、フィリピン国税庁(BIR)は、輸入関係業者の認定に関するガイドライン(RMO No.10-2014)を公布・発効し、全ての輸入関係業者は BIR による認定が必要となった。 		<ul style="list-style-type: none"> RMO NO. 10-2014
	日鉄連	(6)	関税評価における設定単価	<ul style="list-style-type: none"> フィリピン税関(BOC)が定める設定単価(Threshold Value)と比較して輸入価格(FOB)が下回った場合、輸入企業は関連書類の提出や説明、申告額の修正等を求められる。設定単価については、年に2回 BOC が公表する Memorandum に記載される。 		
	自動部品	(7)	関税賦課の恣意性	<ul style="list-style-type: none"> 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つか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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	日機輸	(8)	コンテナ引取りの遅延	<ul style="list-style-type: none"> マニラ港では輸入者は Booking システムを使ってコンテナの引取りを行う必要があるが、システムを使っても引き取りに時間がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> システムの有効活用によるコンテナ引取りの時間短縮。 	
	日農工	(9)	製品カタログへの課税	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	

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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
10	自由貿易地域・経済特区での活動規制	日機輸	(1) LOA 許認可手続の煩雑	・PEZA(経済特区)における LOA(Letter of Authority)の申請から許認可に相当の工数を要している。	・PEZA 申請手続の均一化(属人的対応の回避)。	
12	為替管理	JEITA 日機輸	(1) 同一グループ企業間為替取引の困難	・現地通貨ペソ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ペソ関連為替取引が不可能である。	・為替取引の自由化。	・BSP 為替制度 ・BSP(中央銀行)
		日機輸	(2) 海外へのペソ送金不可	・現地通貨ペソについては実需規制あり、海外へのペソ送金が不可であること、また為替リスクヘッジ取引にも限界があることより、為替相場の変動次第で損益へのインパクトが大きい。	・為替取引の自由化。	
13	金融	日機輸	(1) 煩雑な銀行手続	・貿易取引・為替取引等に係る銀行手続書類が多く煩雑。中央銀行対策とのことだが、銀行員の対応もスピード感に欠ける。 例) 為替予約申込に実需を証明する膨大な書類を要求される。為替予約申込～締結までに1~2週間を要するケースがある。	・銀行手続の簡素化・短縮化。	
		日機輸	(2) 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内資金借入及び貸付が規制により認められていない。そのため、効率的なグループ Cash Management ができない。 外貨のグループ内貸付は中央銀行の許可事項となり、さらに実需原則に則ってレポート提出が求められるため手続きが煩雑である。	・規制緩和と資金取引の自由化をして頂きたい。	・BSP(中央銀行)
14	税制	日鉄連	(1) 付加価値税の煩雑・過重負担と関税の精算	・入荷時、VAT12%支払(Invoice Amount ベース)。 支払時期: 貨物入着時(Invoice Amount を入着時の為替レートで PESO に換算、その12%を PESO ベースで支払う)。 関税の精算(Invoice Amount/SGS'S Clean Report of Finding 上の Home Consumption Value/輸出国における実際の Home Consumption Value(税関は主要国の価格リストを所有)の内、一番高いものをベースとして再度関税を計算、また入荷時の為替レートをファイナルとして再計算し差額を精算する)。 (対応) ・2005年11月、付加価値税を10%から12%に引き上げ、仕入税額控除の限度額設定を含む新付加価値税法が施行された。 ・2006年2月1日から付加価値税率が10%から12%に引き上げられた。	・制度の撤廃。	
		日機輸	(2) 付加価値税の還付遅延・未還付	・VAT(付加価値税)につき、還付ポジションになっていても、円滑な還付がなされない。商工会議所、日本大使館を通じて、政府に対して、頻繁に要望を出している。税制改正により改善される予定だが、確実に実現させていただきたい。	・円滑な還付は付加価値税を導入する場合の基本であるので、それが運用できないのは著しく、商取引に悪影響を与えること、理解させて欲しい。	・フィリピン内国歳入法 National Internal Revenue Code Sec.112 ・税務回状(RMC-54-2014号)
		日機輸		・円借款事業であっても、制度に反し、売上VATより仕入VATが上回っている場合でもVATの還付が実施されない(手続が進まない)。	・確実な還付の実行をお願いしたい。	
日機輸		・PEZA企業はVATが免除されているにもかかわらず、一旦、仮払いしなければならず、しかも、依然とVATの還付が滞っていて、返金の目処が全く立たない。商工会議所や大使館を通じてフィリピン政府に改善要望を頻繁に出しているが、未だに全く改善されていない。	・還付が為されていないのでVATの仮払いを免除して頂きたい。 ・迅速なVAT還付を切実にお願したい。			

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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> 仮払い VAT の還付が滞っており還付の目途が立たない。税務裁判で勝訴が確定した後も還付手続きに時間がかかっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 審査・手続きの迅速化。 	
				<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1988年、VAT 法施行。 0% VAT 企業 (VAT 取引として 0% 課税取引が適用される企業) の VAT 還付請求に対して、財政難から還付の遅延が著しく、また現金還付に代えて国税支払いに充当可能な税額控除証明の発行を受けるケースが多いという。 2005年11月施行の新付加価値税法により、仕入税額控除の限度額設定 (受取 VAT から控除できる支払 VAT 額は受取 VAT 額の 70% を限度とする) 規定が設けられた。これにより企業は、アウトプット VAT の 70% を超過したインプット VAT を翌四半期以降に繰り越すことが義務付けられた。 2006年9月に在米比商工会議所が発表した調査結果で付加価値税の還付の問題を最も負担となる 3 つの手続きの一つとして挙げている。 2006年12月13日、インプット VAT の 70% 上限を撤廃する共和国法第 9361 号が発効した。これにより企業は、原材料からのインプット VAT の 100% を同一課税期間の販売時のアウトプット VAT に転嫁することができ、収支の整合性を調整することが可能となる。 日比経済連携協定で設置されたビジネス環境整備委員会でフィリピンの VAT 還付遅延問題が取り上げられており、フィリピン内国歳入庁 (BIR) は、それぞれの還付請求状況を確認の上、日本大使館に情報提供し、還付促進に努めているという。(2010年5月20日付 JETRO 通商弘報) 2007年まで免税で原材料を輸入できた BOI 登録企業のプラスチック原材料のコンパウンドが、2008年から全て課税となった。再輸出申請により VAT の還付を受けることが可能であるが、煩雑な還付手続きにより還付遅延が慢性化している。 2011年7月、付加価値税の還付証明書 (TCC) の第三者への譲渡が禁止された。 2012年7月2日、付加価値税 (VAT) の還付証明書 (TCC) の割引に関するガイドラインが公表された。 2013年3月28日、日比 EPA の第 4 回ビジネス環境整備小委員会を開催し、VAT 還付問題について議論が行われた。 		
	JEITA 日機輸 日機輸	(3)	恣意的な税務調査・追徴課税	<ul style="list-style-type: none"> 多大な書類の提出、一方的で論理性のない追徴連絡等、毎回多大な時間と費用を費やされる。挙証責任は全て納税者側にあり、税務調査のあり方に課題。 一方的で論理性や整合性がない追徴課税を要求される事が多々あり、税務調査のあり方に非常に強い不満がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 税務当局の体制、調査のあり方を含めた本質的な改革。 BIR の根本的な意識改革 (滅私奉公の精神) を切実にお願したい。 	
	JPETA	(4)	租税条約の債務者主義採用による使用料の源泉徴収義務	<ul style="list-style-type: none"> フィリピン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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	租税条約
	日機輸	(5)	長期を要する租税条約軽減申請の審査期間	<ul style="list-style-type: none"> 日比租税条約に基づく二重課税回避の為に租税条約軽減申請 (TTRA) は、申請の為に書類準備にも時間がかかるが、BIR に申請後、審査が非常に長く承認書が発行されるまでに数年を要する事も珍しい話ではない事が周知の事実となっている。BIR からの受領証明書が交付された時点で実務上の軽減税率を適用するのが慣例となっているが、全てが承認されると言う訳ではない為に、リスクを考慮すると折角の条約も活用が躊躇される。 	<ul style="list-style-type: none"> BIR による審査期間に期限を設けて (例: 60 日間)、期間内に回答のないものは承認されたと思なされる様な制度の策定をお願したい。 	日比租税条約
	日機輸	(6)	拡大源泉徴収税支払による資金負担の問題	<ul style="list-style-type: none"> フィリピンでは、拡大源泉徴収税 (EWT) として、納税トップ 2 万社または高額納税者からの国内業者への物品やサービスの対価の支払いに対して、法人税の前払いとして、源泉されてしまう (物品は 1%、サービスは 2%)。キャッシュフローに大きな影響を与える上に、還付を受けるまで時間がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 資金負担を考慮して、廃止して頂きたい。 	

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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	日機輸	(7)	再生可能エネルギー免税手続の遅延	再生可能エネルギー(RE)の免税は、DOE(エネルギー省)での審査後にDFC(免税証明書)がBOI(投資委員会)より発行されて輸入免税となるが、DOEの申請からDFCの発行まで数ヶ月、或いは半年以上掛かる。DFCの発行まで注文書が発行出来ない規則となっている為に、見積り有効期限が切れてしまい申請時の価格と異なってしまう事が、価格が上がった場合には、差額分が免税対象にならない。	客先内での注文書の発行をより円滑とする為に、DOEの審査やDFCの発行は、2週間ほどでの完了をお願いしたい。	共和国法第9513号 (RA9513)	
	日機輸	(8)	会計システム導入・変更の許可取得手続の遅延	会計システムの導入・変更は、税務当局(BIR)の許認可が必要。BIR体制の問題より、許可取得に1年以上要するのが現状。	税務当局の体制改善。		
	日機輸	(9)	日本企業に対する内国税免除の運用非効率と細則未整備	円借款案件の受注日本企業に対する内国税はフィリピン側の所轄官庁による負担が通例になっているが、フィリピン政府内の実施手続きが煩雑もしくは具体的な運用規則が定まっていないため案件遂行に支障が生じている。特に、関税と輸入VATの処理には貨物の港湾到着から最長3ヵ月を要しており、その間貨物がリリースされないことから様々な問題が派生している。	フィリピン政府や官庁による税負担ではなく、案件自体を免税扱いすることで効率化を図って頂きたい。 円借款案件に関する日本企業の税申告が不要となるよう制度を整備願いたい。 フィリピン側の諸手続き実施プロセス細目を明文化し、案件所轄官庁並びに国税・地方税当局に周知徹底願いたい。		
16	雇用	JEITA	(1)	ビザ更新手続きの遅延	経済区庁(PEZA)のVISA更新に23稼働日(1ヶ月超)掛かっている。急な出張などが入った場合に国外に出られないケースが有り得る。 VISA(9d)の更新に数ヶ月、或いは半年以上掛かっている。急な出国が必要となった場合に窮する為に、移動の制限となっている。	2週間程度での更新手続き完了をお願いしたい。 一度は承認されたVISAにも関わらず、更新に非常に時間が掛かるのは不可解、2週間ほどでの更新手続き完了をお願いしたい。	
	日機輸	(2)	有期雇用の限定	有期雇用は、季節性、臨時性ある仕事のみ認められている。 有期雇用が原則的に認められていない為に、外的要因等にて工場の生産予定が突然に乱高下した場合の要員調整に苦慮している。	柔軟な要員調整が保証される制度を確立してほしい。 フィリピン政府の意図する雇用促進・確保の方針は理解出来るが、柔軟性のある要員調整が出来る制度の策定をお願いしたい。		
	日機輸	(3)	派遣業務の一律禁止及び業務委託の制限	派遣業務が一律禁止されており、また業務委託できる範囲についても制限されている(例えば正社員が行っている業務については業務委託できない)、また罰則が対象委託元従業員の雇用となる。	派遣業務も政府管理のもと解禁していただく、業務委託可能な範囲の拡大、罰則の見直し等是非頂きたい。	労働法 106-109 条	
	自動部品	(4)	社会保障協定の未締結	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。 (対応) 2018年8月1日、日・フィリピン社会保障協定発効。	協定締結の交渉を進め頂きたい。		

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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
17 知的財産制度運用	日機輸	(1)	拒絶査定時の分割出願不可	・規則 611 には、出願人は、特許出願が取り下げられる、放棄される又は特許付与される前に係属出願について分割出願を行うことができると記載されており、拒絶査定時は、審判請求しなければ出願人は分割出願することができない。そのため出願人が意図する請求項で特許を取得する機会が少ない。	・拒絶査定時に分割出願できるようにしてほしい。	・フィリピン知的財産規則 611
	日機輸	(2)	特異な図面余白の書式	・図面余白がフィリピン特有の書式があり、他国とは別に図面を用意する必要がある。	・他国と図面の書式をあわせるようにしてほしい。	・フィリピン知的財産規則 414.3
19 工業規格、基準安全認証	日鉄連	(1)	PNS 強制規格取得義務	・2008 年 6 月、フィリピン貿易産業省は、亜鉛めっき鋼管、異形棒鋼、等辺山形鋼、棒鋼の PNS 規格取得を義務付け。 2010 年 7 月、冷延鋼板類への PNS 規格取得を義務付ける予定であったが、国内外からの反対により、同鋼板類への強制規格化は撤回され、任意規格制度に止まることとなった。 2015 年 7 月、DTI が DAO15-01 を官報告示し、亜鉛めっき鋼板を強制規格対象から除外、Annex1 にラベル表示として求められる情報(板厚、板幅、製造年月日、用途等)を規定。	・強制規格の対象品種について、制度の撤廃、手続き(含.除外制度)の明確化・簡素化。	・貿易産業省令
21 土地所有制限	日機輸	(1)	土地所有制限	・100%外資企業の土地所有が認められていない。	・安定した事業運営の為に、土地所有を認めてほしい。	
23 諸制度・慣行・非能率な行政手続	製薬協	(1)	医薬品副作用に対する不透明な罰則	・当社のワクチンが、市販後解析(PMS)での副作用情報を受けてフィリピンでは使用禁止となり、フィリピン政府は当社に対して罰金を課した。予期できない副作用が PMS で発覚したことに困るもので、データの捏造や重大な副作用報告義務違反等の悪意のある行為があったわけではなく、どのような罰則基準に基づき正当な不服申し立ての手続を経て罰則が課されたのか、不透明である。	・医薬品副作用に対する罰則基準および不服申し立ての手続を、明確化していただきたい。	
	日機輸 日機輸	(2)	行政府による許認可手続の煩雑・遅延	・世界的に見ても、また他の東南アジアの国々に比べて行政府による許認可手続きが著しく遅い/悪い。具体的な例を挙げると数え切れないので割愛。 ・2017 年秋の ZONE Manager 交代に伴い、都度追加資料を要求されるなど手続が更に煩雑化、属人的な対応を求められている。	・具体例を数え上げるとキリがないが、大幅に改善をお願いしたい。	
				(改善) ・2018 年 5 月 28 日、ビジネス環境改善法(2018 年ビジネス環境改善・政府サービス効率化法)が成立した。同法は、商取引上必要な許認可等の処理日数を短縮し、対内外国投資の拡大を狙ったものである。		
26 その他	JEITA	(1)	交通、輸送インフラの未整備	・一般道路/交差点の信号等が未整備でたびたび大渋滞が起こる。また、交通事故も非常に多く、交通マナーも非常に悪い。わずかな雨でも冠水する道路が多い。特に空港周辺の道路事情が劣悪。	・道路インフラを改善して頂きたい。特に空港周辺を改善して頂きたい。	
	JEITA			・港周辺の道路の不足(交通量と道路(トラックレーン)のアンマッチ、また港の処理能力の不足が相まって、2014 年は船が港についてから物が現地に届くのにか 3~4 週間かかる時期があった。	・港、及び道路インフラを改善して、船がマニラ港についてから、数日で船便の荷物が届くように改善して頂きたい。	
	日機輸			・港湾処理能力の低さにより、港での滞留貨物が恒常的に発生し、生産・販売活動が停滞している。	・港湾処理能力の拡大と効率化。	
	自動部品			・輸入手続きでのシステムダウン、空港・道路の未整備による渋滞。	・現地でのスムーズな運営の為にインフラの整備を早々に改善していただきたい。	

經由団体: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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸			<p>・マニラ首都圏に於いては国の首都にも関わらず陸(道路・鉄道)海(港湾処理能力)空(空港離発着許容量)の全てが劣悪。</p> <p>(対応)</p> <p>・2001年6月28日、電力供給不足の解消と電力料金の引き下げを図って、「電力産業改革法」が発効し、電力産業4分割(発電、送電、配電、供給)と自由化(送電を除く)、国家電力公社(NPC)の民営化、国内全土への電力供給が実施に移されることとなった。</p> <p>・2005年、フィリピンは世界銀行との間に、マニラ地下鉄輸送統合プロジェクト(MMURTRIP)のために Global Environment Facility から60百万USドルの借款と1.3百万ドルの equivalent grant に関する協定に署名した。</p> <p>・2002年に開港を予定していたニノイ・アキノ国際空港第3ターミナル(NAIA3)は、2005年に政府の接收が決まったが、2006年末現在開港の目処が立っていない。</p> <p>・2007年5月、アロヨ大統領は、経済の拡大、雇用の創出、安全保障の強化を促進するべく、いくつかの開発サービスと大型プロジェクトの加速化を優先化するよう命じる指示を出した。優先化されているプロジェクトの多くは、ニノイ・アキノ国際空港第3ターミナル(NAIA3)の改修、軽量高架鉄道(LRT)と首都圏鉄道(MRT)の連結、スービック＝クラーク＝ターラック間の高速道路建設など、大型インフラ事業の完成の加速化に係るものである。</p> <p>・2010年版WCYの「基礎インフラ」の分野で、フィリピンの順位は58カ国中56位であった。フィリピンの脆弱なインフラ構造(特に、港湾システム、水上・陸路輸送体系、流通網)は、島嶼間の物品・サービス流通コストを引き上げている。アキノ次期政権は、フィリピンのインフラを改善、近代化するという課題を突きつけられる可能性がある。</p> <p>・2014年2月からマニラ市内の大型トラック走行規制が実施され、マニラ港の貨物滞留の一因とみなされていたが、9月13日に同規制を解除する市長命令(Executive Order No.67)が発令された。</p> <p>・フィリピン2015年予算案において政府のインフラ支出を14年の対GDP比4%から15年には5%に引き上げる方針が示された。</p> <p>(改善)</p> <p>・新たに設立した工業区/経済地区は、既に、良好な道路、十分な水供給システム、排水及び下水施設、地下パイプ施設(電気、電話線等)のようなある水準のインフラ設備が発達している。</p> <p>・交通渋滞については、軽量高架鉄道、スカイウェイ(高速鉄道)の開通により少し改善が見られる。</p> <p>・2007年7月23日、アロヨ大統領は、施政方針演説で円借款の対象となっているスービック・クラーク・ターラック高速道路建設工事が最終段階にあること、7月にスービックのコンテナ港が開港したこと、南ルソン高速道路の延伸と一部区間の拡幅工事に着手したことを紹介した。</p> <p>・2008年4月、クラークとスービツの経済特区間を結ぶ高速道路が開通した。</p>	<p>・政権交代に左右されない中、長期的なインフラ整備を切実にお願いしたい。</p> <p>・フィリピン政府には「時は金なり」の意味を知って頂きたい。</p>	
	JEITA 日機輸	(2)	電力供給の不安定、コストの割高	<p>・電気料金が、日本、シンガポールと同等もしくはそれ以上に高い。また電気の供給が安定していない為、停電対策として工場ではジェネレーターを設置したり、オフィスでもUPS(Uninterruptible Power System/無停電電源装置)の設置が必要となっている。</p> <p>・アジア諸国の中でも突出した電力量の高さが、生産コストを押し上げ、競争力低迷の要因となっている。</p> <p>・電気料金が他の東南アジアの国々に比べて非常に高く日本と同等のレベル。</p> <p>・電気供給が不安定な為に、工場では自家発電機による安定供給が必須となり、投資額及び資産が当初より増加している。</p> <p>(対応)</p> <p>・2002年4月、エネルギー規制委員会はマニラ電力会社(Meralco)に対して、IPPから電力購入する際の費用である購入電力調整費(PPA)の徴収の中止を命令、同年5月、アロヨ大統領が国家電力公社(Napocor)にPPA徴収停止を命令。同年11月、最高裁はMeralcoの基本料金に関し、1994-98年の間に過剰徴収していたとして払い戻しを命じた。Meralcoは異議申立を行った。</p>	<p>・安定した電気の供給と電気料金の低減をお願いしたい。</p> <p>・政府による早期、又具体的な電力不足解消と低価格化への対策。</p> <p>・安定した安値な電力供給を強くお願いしたい。</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	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> ・フィリピン政府は、2004年10月24日、Meralcoの顧問に向け電力料金のinter-class cross-subsidiesの廃止を承認した。 ・2006年6月、卸電力スポット市場の商業運営が開始された。 ・エネルギー省(DOE)は、Philippine Energy Plan 2008-2030を策定し、地熱、水力、風力、太陽光、バイオマス、海洋の再生可能エネルギーによる発電能力を2020年までに倍増して10,835mwとする目標を発表している。 ・2008年12月、再生可能エネルギー法(RA9513)が施行。 ・2009年4月22日、フィリピン上院は、電力産業改革法(共和国法第9136号)の改正法案(上院法案第2121号)を可決した。同法案は、企業の発電所へのオープンアクセスを認め、スタンデッドコスト(回収不能費用)の転嫁を禁止し、需要家に転嫁できるシステム損失額の上限を定めている。さらに、上院では、天然ガスのロイヤルティ賦課軽減を図る上院法案3282号と電力会社の法人税軽減を図る上院法案3147号が審議されている。 ・2010年5月4日、フィリピン投資委員会(BOI)は、ミンダナオ島の電力不足対策のための同島への発電機の無税輸入を承認した。この措置は、『2010年投資優先計画』に基づく災害リスク管理のための実施細則の一部をなす。BOIは、フィリピンの法令に基づき設立されたミンダナオ島にあるすべての企業(小売業者や小売企業を除く)に対して関税を免除する。その狙いは、フィリピンに豪雨をもたらしているエルニーニョ現象の影響でミンダナオ島を長年悩ませてきた電力不足の問題に対処することにある。フィリピン国家送電公社(NGCP)によると、今年3月のミンダナオ島の総発電量は578メガワットであったのに対し、電力需要は1400メガワットであったという。電力不足の要因は、水力発電所の発電能力が限られていることによる。電力危機は、建設業、ホスピタリティ産業、観光業など各種産業に悪影響をもたらしている。 ・『2010年度投資優先計画』の優先的活動リスト(税制優遇措置が利用できる)には、環境プロジェクトや自然災害予防・軽減・復旧プロジェクトが新たに加えられた。ARMMリストに挙げられたインフラ事業の中に、ミンダナオ地方ムスリム地区の電力不足軽減を目的とした既存の発電所の修復業やミンダナオでの使用を目的とした発電所設備の輸入業が含まれている。この発電所設備の輸入業者は、輸入関税が免除される。地震や洪水などの自然災害後の道路・橋再建プロジェクトなども税が免除される。 ・2013年6月、政府は電力小売自由化制度を開始して電力単価を軽減。 		
	JEITA 日機輸	(3)	突然の祝日設定・変更	<ul style="list-style-type: none"> ・大統領令によって突然祝日に変更されるケースがよくある。元々平日であった日が祝日になったり、祝日であった日が平日となるケースがあり、ひどい場合にはその公示が数日前に行われる。平日から祝日となった場合、稼働せざるを得ない工場では休日手当を支給することとなり計画外の経費発生となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・祝日を前年末までにFIXして頂きたい。 	