

## 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	(1)	外資参入規制	<p>・2020年成立のオムニバス法(雇用創出法)は、各種規制を緩和し、外資呼び込みを謳いながら、一方で、規制の強化が見受けられる。</p> <p>例としては、許可された業種の附番である「標準産業分類(5桁の番号)」毎に必要な最低投資額が100億ルピアとされているところ、従来は「上2桁毎に100億ルピア」とされていたが、今回「上4桁毎に100億ルピア」と変更されたことで、初期投資が増加する事態となっている。</p> <p>(継続)</p>	<p>・外国投資が促進される様、最低投資額の引き下げを望む。</p> <p>・過去の許認可は制度変更後も引き継がれるはずですが、既存の投資済企業について、追加投資を求めない旨、尼政府からの明確な通知を求める。</p>	<p>・投資調整庁規則2021年4号12条3項</p>
2 国産化要請・現地調達率と恩典	日機輸	(1)	無理な国産化(現地調達化)の要請	<p>・過度な現地調達化要請にて、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ずなど)が行われている。これらは製造業より輸入業者(商社)に対し特に目立った行為。</p> <p>特に商業大臣令第20号の施行による輸入ライセンス申請方法変更に関し、輸入枠の大幅な削減とともにライセンス承認遅延で大混乱がおこった。</p> <p>新规定施行時の政府関係省庁間での調整不足・運用面の準備不足による問題発生頻度が高く継続的な懸念となっている。</p> <p>(継続)</p> <p>・国内製造業者が限定的であるにもかかわらず、過度・非現実的な現地調達化が数字設定され、未達の際にはペナルティ規定あり。また、本来法令上、輸入税免除を受けられるアイテムが、現地調達品要求により輸入免除を受けられない事態も発生。</p> <p>入札規定に於いて、遵守が義務付けられているローカルコンテンツ遵守のため、結果として割高な設備仕様となり、競争力の発揮が困難。</p> <p>また、ローカルコンテンツ遵守に向けての自己査定、評価、モニタリング、最終評価等、複雑な管理が求められる。</p> <p>(継続)</p>	<p>・現実的且つ手順を踏んだ現地化の要請。</p> <p>・現実的かつ手順を踏んだ現地化の要請。</p>	<p>・インドネシア2021年政令第28号</p> <p>・商業大臣令2021年第20号</p>
	日機輸	(2)	ローカルコンテンツ法令の画一的な適用	<p>・円借款を含むODA資金を活用した入札案件では、公正な国際競争入札保護の観点から、ODA供与機関のガイドライン上、往々にして借入国のローカルコンテンツ(現地調達化)法令の適用が認められていない。</p> <p>インドネシアでも過去のODA案件ではローカルコンテンツ法令の適用は柔軟に検討されており、ODA供与機関のガイドラインに抵触する場合は適用免除になるなどしていたが、昨今、計画中のODA案件に対し当該法令を厳格に適用するよう政府方針が出ていると伺っており、ODA供与機関とインドネシア政府間でその整理に時間を要し、塩漬けとなっている案件がある。</p> <p>(継続)</p>	<p>・ローカルコンテンツ法令の柔軟な運用をお願いしたい。</p>	
	日機輸	(3)	TKDN規制によるローカルコンテンツ要求	<p>・地域の製造業支援施策として実施されている国産化率(TKDN: Tingkat Komponen Dalam Negeri)規制により、”42”以下のデジタルTVがローカルコンテンツ要求対象となっている。</p> <p>対象モデル輸入のため、認可当局SDPPI(Direktorat Jenderal</p>	<p>・ローカルコンテンツ比率規制、船積前検査、或いは特定品目の輸入規制を撤廃して頂きたい。</p> <p>(船積み前検査については改善済み)</p>	<p>・TKDN、SNI(Standar Nasional Indonesia = インドネシア国家規格)、通信情報省規程2019年</p>

※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
2	製薬協			<p>Sumber Daya Dan Perangkat Pos Dan Informatika＝通信情報省情報通信資源規格総局)による認証取得を行う必要があり、認証取得の負担も大きく、コスト増加も含め競争力阻害要因となっている。</p> <p>また、2022年版アンケート時は以前より義務化されている指定輸入品目の船積前検査に関して海外の生産当事者への当局検査官の派遣が困難となり、検査処理が滞留しているが、各国・地域での感染状況の鎮静化に伴い、当局検査員の派遣が可能となり、以前のような検査処理の遅延は起こっておらず、平常時に戻った。</p> <p>なお、2020年8月28日に施行された、特定物品の輸入規制に関する商業大臣規程の改正にて、一部輸入製品の商業省への事前オンライン(INATRADE)申請手続き及び輸入承認の取得が義務化された。新規定施行に際し、商業省による輸入承認手続きに時間を要し、対象品目の輸入が長期に渡って停止する自体が発生したことから、今後対象品目が拡大された際に同様の事態による影響が懸念される。</p> <p>(内容、要望ともに変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2020年5月29日に産業省“MOI”が医薬品への国内調達率/TKDN(現地調達率)の適用/計算法に関するガイドラインで国内調達推奨について加重率を明確にした。API(32.5%)、その他原料(17.5%)、R&amp;D(25%)、製造(15%)、包装(5%)等。一方で、医薬品に関してはAPIの国内調達が課題であり、今後も比率を上げるのは難しい。また製剤輸入の場合は全く加点できない。</li> </ul> <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内資優遇材料になり得る点は課題で、登録要件化しないよう要望する。</li> </ul>	<p>4号及び産業省規程2018年15号</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業大臣規程2020年78号</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>MOI Regulation No.16 of 2020 on the Provisions and Procedures for the Calculation of Local Content Level ('TKDN') of Pharmaceutical Products)</li> </ul>
	医機連	(4)	国産優遇政策による公平な競争の阻害	<ul style="list-style-type: none"> <li>国産優遇の政策により、ローカルサプライヤーが競合他社と比較して入札が困難になったり、薬事承認に差が出ないようにしていただきたい。</li> </ul> <p>(変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア政府は、以下の政策により国産投資を推進している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>すべての政府調達においてインドネシア付加価値率40%以上を満たす物品のみの調達を義務づける。2023年中に国産品の割合を95%にすることを目指す方針である。</li> <li>政府調達に加え民需も含めた生産投資を保護誘導する”商品バランス制度”を導入した。インドネシア国内総需要を政府が掌握・管理し、国産品を優先して需要に割り当て、残りを輸入枠として輸入許可している。2023年からカラープリンタ・複合機・コピー機が輸入枠の対象製品に加えられた。</li> </ul> </li> </ul> <p>これを受け、カラープリンタ・複合機・コピー機の輸入許可の制限が更に加わる懸念される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ローカルコンテンツによる自国産業振興目的の過度な国産化要求による参入障壁、手続きの複雑化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内外問わず公平な競争が可能となるよう当局への働きかけを行っていただきたい。</li> <li>規制(輸入枠による輸入制限)の撤廃していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大統領令No.12/2021 公共物品・サービス調達に関する規定</li> <li>大統領令No.32/2022 国家商品バランスシステムと輸出入承認</li> </ul>
	電機工				<ul style="list-style-type: none"> <li>ローカルコンテンツによる自国産業振興目的の過度な国産化要求による参入障壁、手続きの複雑化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制緩和。</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	
2	医機連	(5)	輸入医療機器のEカタログからの購買凍結	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年6月ごろより、政府系購買プラットフォームである、E-カタログから輸入医療機器の購買を凍結。海外製品生産の多い当社の場合、販売に影響が出る。 (<a href="https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/07/52a23fa8eefe7aff.html">https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/07/52a23fa8eefe7aff.html</a>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入製品でも以前の様にE-カタログ上で取引が出来るように、規則を戻して欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>政令2018年第29号 <a href="http://jdih.kemenperin.go.id/site/baca_peraturan/2426">http://jdih.kemenperin.go.id/site/baca_peraturan/2426</a></li> </ul>	
	日鉄連	(6)	同国船会社および保険会社起用義務付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017年10月26日、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。保険会社に関しては2019年2月から運用開始。船会社に関しては複数回に亘り運用開始が延期されていたが、2020年5月から運用開始。但し、規制対象船型が15千DWT以下とされたことから、日本の鉄鋼・電力向け石炭輸送に支障は出ていない。一方、本規則は国際貿易慣行に反しており、EPA等の政府間協定に反するとして、日本政府(国交省)は複数回インドネシア政府に撤回を要請しているが、現時点では撤回されていない。 (継続)</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82号</li> </ul>	
6	外資優遇策の縮小	日商	(1)	省エネに対するインセンティブの不在	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ建築物(日本におけるZEH/ZEBなど)に対するインセンティブがない。脱炭素化に向けて様々な観点から取り組みを検討しているが、太陽光発電などの再生エネルギーで創った電気の販売に制限があるなど、普及に向けた動きがとりづらい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ貢献に資する建築物に対して事業者/顧客双方にインセンティブを付与して欲しい。</li> </ul>	
9	輸出入規制・関税・通関規制	日鉄連	(1)	アンチダンピング措置の濫用	<ul style="list-style-type: none"> <li>2011年6月24日、冷延鋼板類に対するアンチダンピング調査を開始。対象国は日本を含み、韓国、台湾、中国、ベトナムの5カ国・地域。</li> <li>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%のアンチダンピング税を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製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。</li> <li>2014年4月17日、Interim Review(中間見直し)を開始。</li> <li>2014年12月22日、財務省が一部の品種をアンチダンピング税賦課対象から除外することを最終決定。</li> <li>2015年9月4日、サンセット見直し調査を開始。 (継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>措置の撤廃。</li> <li>適用除外措置の設置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア政府規程34号(アンチダンピング法)</li> </ul>
	日鉄連	(2)	セーフガード措置の濫用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。2022年12月2日、1年目17%、2年目16.75%のセーフガード税賦課の2回目の延長)。 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。 (変更)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セーフガード措置乱用の中止。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシア政府規程34号(セーフガード法)</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
9	日機輸	(3)	免税品への課税制度	<p>・JIEPA(日尼経済連携協定)に規定されたUSDFS(特定用途別免税制度)に関し、2018年1月に工業大臣令3号が公布。一部の内容(USDFS適用期限後6か月経過在庫への一般課税賦課)がEPA協定違反と判断されるものに。現在JJC/大使館にて当地政府関係者と継続協議中。</p> <p>(継続)</p>		
	日機輸	(4)	Master Listの突然の変更	<p>・Master Listの有効期間が当初「プロジェクト終了まで」となっていたが、プロジェクト遂行中に突如インドネシア関係省庁から当該Master List有効期限は「3年まで」との短縮通達を受け、プロジェクト途中からMaster Listが失効した。</p> <p>(継続)</p>	<p>・運用途中でのルール改悪は止めて頂きたい。</p> <p>・既に承認されたものに対しては免除してもらいたい。</p>	<p>・112-PABEAN-PB-PMA-2018</p>
	日機輸	(5)	通関手続の不透明・恣意性	<p>・通関手続に関し、理不尽な査定が下るケースが存在。直近ではインドネシアで法律上認められている免税措置に対し、税務当局による書面での確認書も提示して通関手続を行ってきたにも関わらず、後日、通関当局からの査察により同確認書は無効として過去の輸入に関し追加納付の指示が出た例あり。</p> <p>同国の税法上、追加納付指示に異論ある場合は、一旦納付に応じた上で別途租税裁判所に還付の申し立てを実施する必要があり、結審・還付までに1年以上かかるため資金繰り上も負担となる。</p> <p>(継続)</p> <p>・現地調達の難しい特注品の鉄鋼製品に規制対象HSコードが適用され輸入手続きが煩雑となっている。</p> <p>・輸入申告時のHSコードに関し、恣意的に関税率の高いHSコードが適用されるケースがある。</p>	<p>・通関措置の公正な運用、および租税裁判所での解決期間の短縮化をお願いしたい。</p> <p>・規制緩和。</p> <p>・審査手続きの適正化。</p>	
	電機工 電機工					
	日鉄連	(6)	インドネシア語での商品ラベル表示義務	<p>・2009年12月21日、商業大臣令62号公示。</p> <p>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。</p> <p>2010年9月1日、改正令22号発効。</p> <p>(継続)</p>		<p>・商業大臣令62号</p> <p>・同改正令22号</p>
	自動部品	(7)	JIEPAの遡及申請不可	<p>・JIEPAの申請は通関時に提出が必須になっている。日本側では書類の準備に時間がかかるため、航空便では適用申請が事実上不可になっている。金型等を航空便で送付しているが間に合わないため断念している。</p> <p>(継続)</p>	<p>・他国EPAでは6か月～1年間遡及申請できるようにしているので遡及制度を検討して欲しい。</p>	<p>・JIEPA</p>
	自動部品	(8)	原産地証明書要求の増加	<p>・COOの要求が増加傾向。EPA管理品目が増えれば、定期的な原産確認の件数も増え、管理体制(人員・システム化など)を見直す必要があると考えている。</p>	<p>・他社ではどのような取り組み方を行っているか共有頂きたい。</p>	

※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
9	日機輸  日機輸 日鉄連	(9)	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、2021年現在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/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>(変更)</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>(継続)</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。直前まで新规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。</p> <p>・2012年1月に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。</p> <p>・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。</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>・商業大臣規定2018年110号が公布。</p> <p>・2018年12月20日、政令29号の施行規則として商業大臣規定2021年20</p>	<p>・現行のインドネシア通関規定に応じた、不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>	<p>・商業大臣令8号</p> <p>・同 改正令21号</p> <p>・商業大臣令54号</p> <p>・同 改正令8号</p> <p>・同 改正令113号</p>

※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
9				<p>号が制定。2021年11月15日に発効。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2022年5月17日、商業大臣規程2021年20号を修正する商業大臣規定25号が制定。同規定に基づき、鉄鋼を含み、HSコードベースで3,917品目と多岐に渡る商品の需要供給バランスを決定して輸入量を許可する「商品バランス」システムの導入を告示。</li> <li>2023年1月1日、「商品バランス」システムの不具合により、輸入許可を受けられない状態となり、商業省は本システムの稼働を1年延期。(変更)</li> </ul>		
	製薬協	(10)	輸入品の残存有効期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入品は有効期間の2/3以上の残存期間がないと輸入できない。(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>残存有効期の受入れ可否は市場判断に任せてほしい。もしくは、せめて「1/2以上」に緩和してほしい。</li> </ul>	
	日機輸	(11)	輸入ライセンス制度の活用困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入許可が一社一件の登録になっており、A社は部品の輸入、B社は完成品の輸入件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。(継続)</li> <li>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、ジャカルタに向いて申請する必要があるなど、障壁は高い。(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>年度ごとの更新制にするなど、改善が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industrial and trade regulation</li> </ul>
	日機輸	(12)	輸入ライセンスの厳格	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に鉄製品について、輸入ライセンスを持っていない場合、出荷前検査が必要となっており、大変手間がかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライセンス条件の緩和。</li> </ul>	
	日機輸	(13)	輸入許可等の不透明・規制強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>国産品優遇政策の強まりに伴い、輸入許可などの規制が強化されており、製造業では工場の操業に関わる問題にまで発展。今般新たに導入された商品バランス制度(商品輸入に際して必要な輸入許可の中央集権化するもの)でも、許可の発出が遅れたり、申請枠から大幅に削減された枠のみ許可されるなど相次いでいる。</li> <li>2023年1月より、新たな制度「商品バランス制度」にて輸入許可・輸入枠の承認が始まるとアナウンスされていたが、1月になっても新制度での輸入許可が下りず、最終的に、同制度の導入の1年間延期が発表される事態となった。それにも拘わらず、旧輸入ライセンス制度のシステムが既にクローズしてしまっていることから、1月以降、全ての会社において輸入許可の更新が出来ないという事態が発生し、大混乱が生じている。暫定対応により、2月中旬になって徐々に製造業者向けの輸入許可が下り始めているが、未だに非製造業者向けの輸入許可に関しては許認可の条件や再開時期がクリアになっていない状況が続いている。上述の暫定対応により輸入許可が下りた製造業者についても、輸入数量枠が不透明にカットされる事態は依然続いており、2021年7月頃からその傾向が更に顕著になっている。(弊社含め、自動車用途に使われる鉄鋼製品の多くは輸入材しか使用できないにも拘わらず、中身が精査されずにHSコード単位で輸入枠がカットされ、鋼材がスムーズに輸入出来なくなることによって実務面で混乱が生じている。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>品質などの問題から国産品では代替が効かない商品が多い現状で、このように輸入規制が強化されると当地の工業生産に多大な悪影響となる。一刻も早い是正を求めます。</li> <li>HSコード単位で大雑把に判断するのではなく、それぞれが国産品で対応可能なものなのかどうかを精査した上で、同国で生産出来ない品目に関しては十分な輸入許可・輸入枠を付与して頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年政令第5号</li> <li>2022年大統領令第32号</li> <li>商業大臣規定2021年第20号</li> <li>工業大臣規定2019年第32号</li> <li>政令2021年28号</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
9	日機輸	(15)	申請システムに問題のある輸入規制措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドネシアの運輸省(MOT)のシステム上、申請した輸入承認書(SPI)は申請後5日が経過すると一律で「却下(Reject)」され、再申請になってしまう。</li> <li>MOTの担当者の業務進捗次第で当方の申請内容に不備がなくとも却下され再申請になってしまうことがあり、それが原因でSPIの取得が遅れ、船積も遅れる事態が発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>手続きスピードの向上、システムの改善。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイテム単位ではなく、リスト単位で承認の運用がなされている。</li> </ul>
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> <li>あるアイテムに対する輸入承認書(SPI)のWaiver申請中に同一Consigneeから他のアイテムに関するSPI Waiver申請をしてしまうと、既申請中のアイテムに対するWaiver手続きがやり直しになってしまう。結果的に既申請中のアイテムに対するWaiverが発行されるまでアイテムを追加することが現実的にできず、非常に効率が悪い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既申請中のWaiver審査に影響を与えることなく、逐次Waiver申請アイテムを追加させてほしい。</li> </ul>	
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入に際し、SNI(インドネシア国家規格)規制とSPI(鉄鋼輸入規制)に抵触する場合、並行して両方向けのWaiver申請が認められない為、SNI規制に対するWaiverを取得した後に漸くSPI規制に対するWaiver申請開始となる故、Waiver取得に合計3か月程度時間を要した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の緩和は当然ながら、せめて両規制へのWaiver申請を認めて頂きたい。</li> </ul>	
	自動部品	(16)	中古機械・設備の輸入規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則として製造から20年を超えた設備は輸入禁止となっている。製造中止となっている設備の輸入が必要だったため、20年を超えた設備の特例措置申請を行ったが、日本へ検査員を派遣、検査費用自体も高額で負担が大きくなり数百万円に上った。</li> <li>20年以上でも現役の設備は多くメンテナンスすれば使える。人件費上昇が大きいインドネシアにおいて投資は極力抑えたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在はオーバーホールなどで最新の部品に交換し、耐用年数などが向上する場合も多い。</li> <li>製造経過年で制限せずに設備能力を調査で判断するようにしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業大臣規定2018年第118号</li> <li>直接使用会社が輸入可能な中古資本財20年まで(84,85,88,90類)</li> </ul>
電機工			<ul style="list-style-type: none"> <li>中古機材の輸入には事前申請が必要、かつ申請期間に長時間を要するため、補修など予定外の緊急時の機材輸入が困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の緩和。</li> <li>申請手続きの迅速化、簡略化。</li> </ul>		
日商	(17)	不明瞭な輸出入規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄鋼製品に関する不明瞭な輸入制限。</li> <li>パーム油に関する不明瞭な輸出制限。</li> <li>アルミ、ニッケルなど未加工資源の輸出停止措置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内産業保護の観点での一方的な措置であり、緩和を要請します。</li> </ul>		
日鉄連	(18)	未加工鉱物輸出入規制の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009年1月12日、新鉱業法が成立し、5年後に発効の予定。鉱物輸出入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月から輸出入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)。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制適用の回避。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新鉱業法(鉱物石炭鉱業法)</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
9				その後、2017年から2022年まで5年間の時限措置として鉱石禁輸が緩和され、一定量の鉱石が再び輸出されたが、2019年9月に緩和期間が2年間前倒しされ、2020年1月より禁輸再開となることが発表。 ・2020年1月1日、鉱石禁輸措置の再開。 (継続)		
	日鉄連	(19)	理不尽な石炭輸出禁止措置	・2021年12月31日、国内発電所の石炭在庫低下に伴い、インドネシア政府(エネルギー・鉱物資源省)が1/1～1/31の間石炭の輸出を停止することを全サプライヤーに通達。 2022年1月20日より、国内供給義務(DMO/以下参照)を果たしているサプライヤーから順に輸出再開の許可が下り初め、1/27を以てほぼ全てのサプライヤーに輸出再開許可が出される。 (継続)		
	日鉄連	(20)	石炭生産量上限設定の政府強制	・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年では政府通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。 2022年2月28日、各生産者とも、当該生産量上限の25%分の数量を国内向けに供給することが義務付けられている(DMO規制)。 (継続)		
	日鉄連	(21)	石炭輸出への基準価格の設定義務	・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。 (継続)	・制度の撤廃。	・エネルギー及び鉱物資源大臣令17号
	日鉄連	(22)	輸出へのLC(信用状)決済義務化	・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。 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。 (継続)	・規制の撤廃。	・商業大臣令4号 ・商業大臣令67号
	日商	(23)	保税地区向け販売時の請求書への記載事項追加	・付加価値税免除扱いで原材料を保税区に持ち込む場合、税務伝票の発行は物品の入荷証明書(SPPB: Surat Persetujuan Pemasukan Barang)の承認後に行われなければならないとされたために、FOBでの販売にも関わらず、保税地区にある工場への到着後でない請求書が発行できなくなっている。 また、Down Paymentの請求書にも同様の取り扱いが求められるため、資金繰り上の重大な問題となっている。 (継続)	・通達前の取り扱いに戻すか、Down Paymentの請求書に関しては、入荷証明書番号を不要として頂きたい。	・NOTA DINAS NOMOR ND-2024/PJ.02/2021 ・2021年12月30日付税務署宛通達(財務大臣規則2021年第65号実施細則)

※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	
9	日機輸  日機輸	(24)	赴任者の免税荷物の通関の煩雑・遅延	<p>・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。 (継続)</p> <p>・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。 (継続)</p>	<p>・左記の制限を緩和して頂きたい。</p> <p>・左記の制限を緩和して頂きたい。</p>		
11	利益回収	日機輸	(1)	国営企業への予算配分	<p>・PT. PLN(国営電力公社)等の国営企業は、政府方針に基づき中長期的に設備投資計画を進めているが、エネルギー政策や国営企業への政府補助金に関する政府方針の変更に伴い、推進対象から外れた既存案件(建設中)への予算が十分に確保されず、当該案件に携わる民間企業に対し、客先である国営企業の不払いが度々発生している。 また、当該政府方針変更に伴う既存案件の建設期間・コストへのインパクトを民間企業で吸収させようと、客先の国営企業が契約条件外の理不尽な要求をすることも多い。 (継続)</p>	<p>・既存案件が円滑に履行できるよう、国営企業への適切な予算配分をお願いしたい。</p> <p>・既存案件に影響出る場合には、民間企業にしわ寄せされることがないように、契約に則った対応を国営企業他に指導頂きたい。</p>	
12	為替管理	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。 (変更)</p>	<p>・為替取引の自由化。</p>	<p>・BI rule</p>
		日機輸	(2)	為替レートの不安定	<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。 (継続)</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>
		日機輸	(3)	グループ企業間クロスボーダーの資金取引制限	<p>・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キャッシュマネジメントができない。USD建ては可能だが、中央銀行と事前に相談し、報告をする必要がある。 (継続)</p>	<p>・規制緩和と資金取引の自由化をして頂きたい。</p>	<p>・BI(中央銀行)</p>
		日機輸	(4)	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、ネット決済は可能だが、中央銀行に報告する必要がある。 (変更)</p>	<p>・外貨決済の自由化。 (左記規制の撤廃)</p>	<p>・BI rule</p>
13	金融	日機輸	(1)	国内取引のルピア使用義務化	<p>・インドネシア中央銀行の通達により、原則として国内取引については全てルピアのみでの決済となり、外貨決済は認められていない。また、法人による給与の海外送金に対しても、中央銀行による規制がある模様。 (継続)</p>	<p>・給与受取りがインドネシア国内・インドネシアルピアに限定されると外国人就業者の利便性を欠くため、給与の海外送金やインドネシア国内でのUSD等での決済を認めて頂きたい。</p>	

※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
13	JPETA	(2)	外貨規制	・国外からインドネシアルピア以外の外貨建て借入を行う場合、対外外貨規制のハードルが非常に高い。実務面で条件を満たすことが非常に難しく、現地企業の資金調達の選択肢が狭まってしまっている状態。	・対外外貨規制の緩和。	
14 税制	日機輸	(1)	税務調査・否認・追徴課税の不透明・恣意性	・ロイヤリティ、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リティ、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。 (継続)	・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。 ・十分な説明と議論をした後、公正に判断して欲しい。	・日本-インドネシア租税条約
	JPETA			・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。 (継続)	・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。	
	自動部品			・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。 (継続)	・解釈の統一。 ・適切な課税判断。	
	日機輸			・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上、数年後に裁判で勝訴して還付を受けても経過年月に対する利息は払われない。 (継続)	・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。	
	日機輸			・工事履行案件において、租税条約が締結されているにもかかわらず、現地PEに帰属しない国外所得に対し、税務当局から追徴課税を受ける事例がある。 なお、現地PEに帰属する所得は適切に現地にて納税し、現地PEに帰属しない国外所得は、本邦にて適切に納税している。 (継続)	・租税条約に基づいた、適切な税務執行を徹底頂きたい。	
	日機輸			・インドネシアでの税務調査においては、比較対象企業の比較可能性の十分な検討の欠如やロイヤリティの同国独自の基準で実存性を判断されることなど調査官の強引な課税が頻発している。相互協議も国内裁判の結審とともに打ち切りになるなど、機能していない。 (継続)	・公正妥当な税務調査の執行を要望する。	
自動部品	・税務署による監査が行われる際、道理のない指摘による追徴課税を求められることがある。当方意見を提示しても、最終的には、証拠不足という名目で強行するケースがある。担当官毎に理解の差があることも問題。	・規則に則った道理にかなった指摘となることを希望。 ・特に担当官による解釈の違いなどが生まれないよう、曖昧な解釈の見直しを希望。				
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	・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。 (継続)	・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。	・所得税法22条	

※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
14	日鉄連			<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。</p> <p>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>2022年2月28日、2015年時点で導入検討するも、2022年2月現在までの間において、未だ導入されていないことを確認。</p> <p>(継続)</p>	<p>・税の撤廃。</p>	<p>・財務大臣令107号</p>
	日機輸			<p>・インドネシアでは物品を輸入する際、輸入価格の10%を前払い所得税として納付する必要がある。</p> <p>業績悪化等により前納した所得税が過払いとなった場合、還付請求ができるが、一般的に還付されるのは申告から1年以上後となるため、企業のキャッシュフローに大きな影響がある。</p> <p>還付申請の場合は、例外なく税務調査がはじまるため、還付までのキャッシュ拘束期間がより長期化している。</p> <p>(継続)</p>	<p>・多額な資金負担となるため、制度を撤廃して頂きたい。</p>	<p>・インドネシア所得税法22条 (PPH22)</p>
	日機輸	(3)	不当な税金未還付によるコスト増	<p>・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。</p> <p>(継続)</p>	<p>・税務局への対応強化と妥当な税務判断実施の促進。</p>	<p>・インドネシア税制</p>
	日機輸			<p>・VATの還付申請を行っても、還付されない。現地代理店側でかなりのコスト増となっており、最終顧客向けの当社の価格競争力がなくなっている。</p> <p>(継続)</p>	<p>・VATの迅速還付。</p>	
	日機輸	(4)	過少資本税制による損金算入の不可	<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認められていない。2016年1月以降の開始事業年度より適用されている。</p> <p>(継続)</p>	<p>・規制緩和または撤廃して頂きたい。</p>	<p>・Ministry of Finance</p>
	日機輸	(5)	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>(継続)</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	(6)	OECDガイドラインよりも厳しい移転価格文書化要求	<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・国別報告事項(CbCレポート)をインドネシアで提出することが求められている。</p> <p>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、CbCレポートについては12ヶ月以内に作成することが求められている。</p> <p>(継続)</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>・インドネシア財務省規則 No.213/PMK.03/2016 (PMK-213)</p>	

※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
14	日機輪			<ul style="list-style-type: none"> <li>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ない。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。</li> </ul> (継続)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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要望する。</li> <li>また、言語は英語も可としてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>財務省規定213号 (PMK-213)</li> </ul>
	日機輪			<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>書類準備期間4ヶ月は日本(1年)と比べても著しく短く、特に親会社が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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2016年12月30日付公布、「OECD税源浸食および利益移転」ガイドライン</li> <li>2016年12月30日公布、財務大臣規則「No.213/PMK.03/2016」</li> </ul>
	日商	(7)	移転価格税制における事務手間の負荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>兄弟会社間での国内取引が行われていることで、移転価格税制の対象となり移転価格文書を用意しているが、一定の事務負荷がかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移転価格税制における関連者間取引から、インドネシア国内の親子間・兄弟会社間取引を除外してほしい。</li> </ul>	
	JEITA	(8)	Consignment実施における非関税障壁について	<ul style="list-style-type: none"> <li>シンガポール現法によるインドネシアでのConsignmentなど、得意先の要望により、海外で在庫を積むことを要求される。しかし、AECが発足により、ヒト・モノ・カネの自由化を謳いながら、PEの問題であったり、外国企業に対する事業ライセンスであったり、障壁は残っており、各国国内法の整備が追いついていない。その結果、ASEAN域内でのより自由度の高い柔軟な事業展開の足かせになっている。</li> </ul> (継続)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	日商	(9)	建設権(HGB)移転に関わる二重課税	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地オーナーとJVで不動産開発を行う際、JV会社に土地を移転する時点で土地オーナー側に不動産譲渡税2.5%、JV会社側に不動産取得税5%が課税される。JV会社にて開発後、エンドユーザー等へ販売を行う際に同様に課税されるため、収益性が下がる。</li> </ul> (継続)	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地オーナーのJV参画等、一定要件を満たす場合、この二重課税が回避される仕組みを規定頂きたい。</li> </ul>	
日機輪	(10)	個人所得税の規定の不明確・制度上の不備	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年税制改正により、従業員に対する現物給付が個人所得税として課税対象とされたが、詳細規定が出るまでは対応の猶予期間が認められていた。</li> <li>2022年12月末に上記税制に関する運用規則が政令として発表。社有車や医療費補助なども個人所得税の対象となった。依然内容は不十分ながら、2023年3月末までの対応が求められている。</li> <li>従業員から増税分を会社負担してほしいと要望を受ける会社も出ており、各社とも組合との交渉に苦勞している。会社負担とするために給与にグロスアップした場合の手当も二重課税となるなど、制度上の欠陥も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2022年12月末に政令が出され、2023年3月末までの対応(法人税申告)を求められているが、大手税務コンサルでも意見が分かれるなど、不透明な中での施行は拙速との印象。細則などの制定及び各社の対応に十分な準備期間設定した上での運用開始に延期してもらいたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年10月29日施行 国税規則調和法</li> <li>2022年12月20日発表 政令第55号</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
16 雇用	日機輪	(1)	就労ビザ申請手続きの煩雑・遅延・制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Work visaを申請するためには、インドネシア現地会社側で事前にビザ枠を取得することが必要だが、申請から取得までに約3週間以上かかる場合あり。また、一度に申請出来る枠に限られている為、タイムリーな派遣が出来ない。</li> <li>(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visa枠制度の撤廃。</li> <li>• Visa発給手続きのスピードアップ或いは、Visa不要枠の拡大。</li> </ul>	
	日機輪	(2)	支援ビザ取得手続きの煩雑・遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 左記の支援者に対する労働許可取得の免除を要望。</li> </ul>	• 政令NO.31
	自動部品		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現場支援のケースについては、ビザを取得しなければならず、緊急時の支援が受けられない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駐在者ビザ以外は、ビザ不要とされることを希望する。</li> </ul>		
	日機輪	日商	(3)	恣意的な到着ビザ(VOA)の運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 商用目的の到着ビザ(VOA: Visa on Arrival)についての情報が不明確、恣意的なVOAの運用がなされている。</li> <li>①情報源によって規定されている内容にばらつきがあり、分かりにくい。</li> <li>【具体的な事例】</li> <li>ー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、と記載されている。</li> <li>ー在日以外のインドネシア大使館では商用利用もVOAでの入国が可能となっている旨記載されているにもかかわらず、在日インドネシア大使館HPでは到着ビザは観光目的の記載しかない。</li> <li>②商用目的の到着ビザでできることが限定されている。</li> <li>【具体的な事例】</li> <li>ー工場へ立ち入る場合には無条件でビザが必要とされており、工場内での商談・視察程度であってもビザが必要。</li> <li>ー商業目的でのVOA運用が開始されたが、工場への立ち入りを含めてVOAでカバーされるのか、明確になっていない。</li> <li>③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。または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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ①在日インドネシア大使館HPを更新して頂きたい。</li> <li>• ②工場内の商談・視察程度であればビザ無し、またはVOAでカバーできるようにして頂きたい。商業目的でのVOAが工場への立ち入りを含めてカバーしているか明確にしていきたい。商用目的のVOAでできる範囲を拡大して頂きたい。</li> <li>• ③規定の統一とオペレーションの改善をして頂きたい。</li> </ul>
日機輪	(4)			頻繁な就労許可(IMTA)の規定変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 外国人労働許可証(IMTA)の取得が必要な渡航の定義及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。</li> <li>(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 政府として一貫した規定の運用をして頂きたい。</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
16	日機輸	(5)	生産法人訪問時のアライバルビザ、APECカードの使用不可	・ジャカルタ近郊の日系企業において、入国管理局から「アライバルビザ及びAPECカードでは工場訪問は認められない」と指導を受けるケースが散見されるため、シングルビザを取得している。 (継続)	・会議目的のみである場合は、アライバルビザあるいはAPECカードでの入国を認めてほしい。	
	日商	(6)	職歴期間による就労ビザ延長・発給不可	・現地で就労ビザを取得する際に、インドネシアでは日本での5年以上の職歴、ベトナムでは日本での3年以上の職歴(2021年の法改正で5年の職歴が求められるケースもあり)が条件となっており、当社若手をインドネシア・ベトナムの製造工場に駐在させることができないため、人材育成のための人事ローテーションに支障をきたしている。 (継続)	・職歴年数の緩和。	
	日機輸	(7)	上昇率の高い最低賃金	・パタム島の2020年最低賃金は月額4.13百万ルピア(約300米ドル)であり、昨年から8.51%の上昇となった。この水準はシンガポール除くASEAN域内諸国と比べて高い水準にある。これまではルピア安が進行したため、米ドルベースの賃金水準は抑えることができたが、近い将来において競争力低下が懸念。 (継続) ・労務費増による収益悪化。 2021年に施行した新法(オムニバス法と政令)によって最低賃金の計算方法が見直しされるも、2022年は新たに労働大臣令(2022年第18号:11月制定・施行)にて新たな計算方法が決定された。 インドネシア経営者協会等の団体は、オムニバス法など複数の上位法令に反するとの主張によりこの大臣令の撤廃を求め憲法裁判所に提訴している。最低賃金については規定が二転三転とし、長年にわたり迷走が続いてきた経緯があるが、2023年も変わらずその決定には混乱が生じている。 尚、ジャカルタ特別州の2022年最低賃金については、2022年11月高等行政裁判所が州政府の上告を棄却し再設定を命じた。 2021年11月に州政府が2022年の最低賃金を規定してから1年経って無効が確定した状態にて、今回、ジャカルタ特別州は2022年最低賃金と23年最低賃金を同時に算出する必要となっている。 (内容、要望ともに変更) ・労務費負担増による収益悪化。	・賃金上昇率を決定する 現行の政令2015年第78号(インフレ率とGDP成長率を足し合わせて計算)の改正を検討いただきたい。  ・最低賃金計算方法の見直しは、(今後の選挙を見据えた)政治的背景による影響が大きい。安定した会社経営においては、一貫した政策に基づく法規制の正常且つ早期における整備を強く望む。  ・最低賃金上昇の抑制。	・政令2015年第78号  ・オムニバス法(雇用創出法)
	自動部品		自動部品			
	日機輸	(8)	過激な労働組合運動と賃上げ要求	・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。 (継続)	・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。	
自動部品	(9)	賃上げ率の州政府による指示	・2023年に西ジャワ州が企業の勤続1年以上の従業員に対して、賃上げ率を6.12~10%で行う通達を発行した。インドネシア国としては最低賃金以外の昇給に関しては企業の判断に委ねられているにもかかわらず、それに反した州政府からの通達は、各企業の業績を無視したものであり、当社にも大きな影響を与えている。	・西ジャワ州通達の撤回(最低賃金設定以外の昇給・賃上げは企業業績を考慮し各企業が行うべきものであり、行政に共用されるべきものではないと考える)。	・労相規定 17年 第1号 ・西ジャワ州知事決定 2022年561号	

※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
16	日機輸	(10)	外国人従業員の処遇	・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。 (継続)	・差別をなくして頂きたい。	・インドネシア外務省
	日鉄連	(11)	現地人の雇用義務	・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。 (継続)	・規制の撤廃。	
17 知的財産制度運用	日機輸	(1)	知的財産情報の開示不十分	・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。 (継続)	・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。	
	時計協			・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。 (継続)	・データベースの精度を上げてほしい。	
	時計協	(2)	特許更新審査の遅延	・更新期限になっても認可されないなど審査が非常に遅い。 (継続)	・審査促進をしてもらいたい。	
	日機輸	(3)	特許査定時および拒絶査定時の分割出願不可	・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が限られる場合がある。 (継続)	・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いただきたい。	・インドネシア特許法第126条、第128条
	日機輸	(4)	権利化の高コスト、訴訟の手続きの複雑化と高コスト	・インドネシアの特許庁費用が高額である。特に、特許登録時に出願係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。 (継続)	・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。	
	日機輸	(5)	厳しい国内実施義務	・国内実施義務に対する義務履行猶予申請の負担がある。 【実施の猶予申請】 2019年30号施行規則により、以下の決定がなされた。 －特許権者は、インドネシアにおける物の製造又は使用をする義務について、理由を付した申請の提出により最大5年猶予することができる。 －前記猶予の申請は、特許付与日から3年以内に提出しなければならない。 －大臣は前記猶予の申請を承認する場合、特許権者にその旨を通知する。 －前記義務の履行の猶予はその決定の日から与えられ、理由があれば更に延長可。 (継続)	・規則2019年30号の猶予手続きは、企業等に負担が大きく、イノベーションと投資を停滞させる。現に日本の企業が猶予手続きについて負担が大きいと嘆いている。 したがって、義務履行猶予の申請手続きを不要にし、または簡素化いただきたい。	・ <a href="https://www.aoyamap.at.gr.jp/news/1713">https://www.aoyamap.at.gr.jp/news/1713</a>
日機輸	・特許権者は、インドネシア国内において、その特許を実施する義務があり、特許付与日から36か月以内にこの義務を果たさない場合、強制実施権設定又は裁判所決定に基づく特許取消の対象となり得る。 (継続)			・実施義務を廃止していただきたい。特許権者に実施義務を課し、違反した場合に特許の取り消し等の対象とする規定は、主要特許庁にはなく特異である。発明の内容等によっては早期に特許発明を実施できない場合もあるので、権利者が実施義務を果たさない場合に、取り消し等の対象とされるのは酷である。 ・事務的にも、実施の有無の確認やその管理に過度な負担がかかっている。	・インドネシア特許法20条	

※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
17	日機輸	(6)	特許維持年金についての不明瞭な過去分債務請求	・過去に、保有特許について年金不払いによる放棄をした出願人に対し、インドネシア特許庁が未納年金の債務があるものと認識し、出願人に支払い請求をしている。しかし、対象特許が不明確であり、また特許庁が未納と認識する年金の額についても不明確であるため、出願人として正確な債務・リスクを把握できない。 (継続、要望変更)	・明らかな未納分の年金については支払うべきものであるが、過去分の年金を支払う手続き・窓口については明確になったが、対象特許の特定や、インドネシア特許庁が未納と認識する年金の額の明示や法規則、手続きの明確化は未だ改善されていない。当社から当局には再々度の未納納付指令を出さないよう要望はした。是非、明確化を進めていただきたい。	
	日機輸	(7)	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か月前と規定されているが、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。 (変更)	・年金の支払期限を出願相当日としていただきたい。	・インドネシア特許法第126条
	時計協	(8)	商標不使用取消し手続の立証の困難	・商標不使用取消し手続においては、請求側が相手側の「不使用」を立証しなければならないとされているが、「使用」の立証はできても「不使用」の立証は困難である。 (継続)	・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。	
	日機輸	(9)	税関総局登録システムの登録要件	・税関総局登録システムへの登録は、インドネシアに所在する法人である権利者が行なうことになっており、インドネシアに現地法人を持たない権利者は税関登録ができない。 また、内国民待遇を定めるTRIPS協定第3条にも反する可能性がある。 (継続)	・インドネシアに所在する法人という登録要件を廃止し、インドネシアで知的財産権を保有する権利者としていただきたい。	・2017年度インドネシア共和国政令第20号 第5条 3項
	製薬協	(10)	安易な強制実施権発動の懸念を含んだ法改正	・インドネシアの改正特許法(No.13/2016)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。2020年12月9日に公布されたMinistry of Law and Human Rights Regulation(No.30/2019)は、国内不実施を理由とする強制実施権の申立は国内実施義務の延期が許可されている場合には拒絶されることや、第93条の強制実施権は緊急事態の場合に限定されることが明確にされた。安易な強制実施権発動の懸念を払拭するため、特許法(No.13/2016)自体の改正が望まれる。 また、新型コロナウイルス感染症治療薬としてアビガン錠(favipiravir)が注目される中で、インドネシア政府の要請に応じて特許権者が2020年3月以降、同政府指定の現地企業に緊急輸出を行い、9月の緊急承認以降は現地企業に製品を供給して協力しているにもかかわらず、2020年10月に同政府から109～120条に規定される政府による特許の実施を通知された。2021年11月26日にfavipiravir関連特許5件の3年間の政府による実施の大統領規定2021年第101号が公布された。同日にGileadのremdesivir関連特許4件の政府による実施の大統領規定2021年第100号も公布された。Gileadはインドネシアを含む127か国を対象にgeneric	・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頂きたい。 ・TRIPS協定に従い、技術分野で差別することなく、特許を保護して頂きたい。 ・アビガン錠の政府使用への対応について、在インドネシア大使館及び関係省庁のいっそうの支援をお願いする。	・インドネシア改正特許法 No.13/2016 ・インドネシアMinistry of Law and Human Rights Regulation (No.30/2019) ・大統領規定2021年第101号 <a href="https://setkab.go.id/en/president-jokowi-issues-regulation-on-implementation-of-favipiravir-drug-patent/">https://setkab.go.id/en/president-jokowi-issues-regulation-on-implementation-of-favipiravir-drug-patent/</a> ・大統領規定2021年第100号 <a href="https://setkab.go.id/en/govt-issues-regulation-on-patent-implementation-for-remdesivir-">https://setkab.go.id/en/govt-issues-regulation-on-patent-implementation-for-remdesivir-</a>

※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	
17				企業9社にremdesivir関連特許のvoluntary licenseを許諾している。 (継続)		<a href="#">-medicine/</a>	
	医機連	(11)	安易な第三者試験の販売	・当社は原則として専用装置・試薬にて検査品質を保証しているため、例えば優遇策により現地産のジェネリック試薬などが普及する可能性を強く懸念している。 (継続)	・検査品質保証の観点から、ジェネリック試薬の許可を慎重に行っていただきたい。		
19	工業規格、基準安全認証	日鉄連	(1)	鉄鋼製品への強制規格の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2009年1月1日、建設向け亜鉛めっき鋼板の強制規格化を実施。</li> <li>・2009年5月6日、厚板を含む熱延鋼板類の強制規格化を実施。熱延鋼板類に関しては、自動車用途、電機・電子用途、1.8mm未満もしくは25mm超などの製品については、工業省の認可があれば除外。</li> <li>・2009年7月6日、亜鉛アルミめっき鋼板の強制規格化を実施。</li> <li>・2010年10月11日、ブリキ、形鋼、撚り線、PC鋼線に対する強制規格導入をWTO TBT通報。</li> <li>・2011年6月1日、冷延鋼板類の強制規格化を実施。SNI規格と異なる仕様を有している鋼材、自動車とその部品産業、家電品・電機電子とその部品産業向けの原材料として利用される鋼材は、工業省の技術的判断書を取得することを要件として、本制度の適用を受けないことを規定(適用対象外リストとして別表に日本鉄鋼連盟規格や、一部のユーザー規格・メーカー規格を記載)。</li> <li>・2012年2月21日、形鋼の強制規格化を実施。</li> <li>・2014年12月3日、棒鋼の強制規格化を実施。</li> <li>・2015年1月20日、厚板を含む熱延鋼板類の新テクニカルガイダンスを施行。自動車用途、電機・電子用途、板厚1.2mm以上1.8mm未満もしくは25mm超などの製品については、工業省の認可があれば除外。</li> <li>・2016年8月22日、水配管用鋼管(めっきなし/あり)の強制規格化を実施。</li> <li>・2017年1月6日、冷延ステンレス鋼板に対する強制規格導入をWTO TBT通報。</li> </ul> (継続)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の撤廃。</li> <li>・手続き(除外制度を含む)の明確化・簡素化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業大臣規定</li> <li>・テクニカルガイダンス</li> </ul>
		日機輸	(2)	工業規格・安全認証(SNI)取得の煩雑・遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業規格・安全認証(SNI)の承認を得るため輸出元工場の安全規格検査で、頻繁に中国等への出張要請がある。</li> <li>・SNI取得自体も、上記出張監査も含めて2ヶ月超という非常に長いLTを要する。</li> <li>・このSNIの適用対象品目が拡大傾向になり、2012年度からはエアコン、冷蔵庫、洗濯機等の大型商品も対象となってくる。これら大型商品だけではないが、監査対象に製造現場の視察も当然含まれるが、新商品等の場合は発売の数ヶ月前に監査を受けることが困難な場合がある。しかしながら、SNI対象品目でありながら認証を取得していない場合、輸入・通関自体が出来ない為、その他の各種ライセンス取得や営業サンプル輸入が滞り、新商品立上が思い通りの期日までに実施できないリスクが想定される。政府は安全認証(SNI)の新しい規制を準備中で、輸入や販売活動への影響が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・要望としては、特に新商品立上に際して長大且つ不安定なリードタイムを要するようになる為、これを現実に即した基準・手順とする働きかけを実施頂きたい。</li> <li>－IRG <ul style="list-style-type: none"> <li>--2012年5月、日尼フォローアップ</li> <li>--2012年9月、バユ商業大臣</li> </ul> </li> <li>・新しい規制についての早急な情報開示。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Water Pump: SNI 04-6292.2.41:2003</li> <li>・Electric Iron: SNI 04-6292.2.3:2003</li> <li>・CRT TV: SNI 04-6253:2003</li> <li>・Tax Treaty Regulation</li> <li>・BSKJI's Letter No.B/1027/BSKJI.4/IND/XII/2021</li> <li>・MINISTER OF INDUSTRY OF REPUBLIC OF</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
19				2021年12月17日付けでSPPT SNI監査の海外への割り当てを指示したBSKJIのレター No.B/1027/BSKJI.4/IND/XII/2021を参照すると、1工場のみが許可された。ブレンダー、ミキサー、ジューサー、炊飯器、電気ケトル、水中給湯器、ウォーターディスペンサーなどの小型家電製品に対する新しいSNI規則が発行された。 (変更)		INDONESIA REGULATION NUMBER 58 YEAR 2020
	日機輸	(3)	異なる担当省庁の認証の同時取得の煩雑	・安全規格SNIとエナジーラベル規格SKEMの同時取得プロセスについて、現時点で両認証の取得必要なのはエアコンで、近い将来に冷蔵庫、扇風機が対象となる予定。 SNIとSKEMは担当省庁が異なるため、認証申請手続きに時間がかかる。テスト機関での認証テストは並行に進めることができるが、省庁へのSKEM認証申請はSNI認証取得後にしかできないため、認定取得に時間がかかる。(テスト終了後、SNI認証取得までに2週間、さらにそこからSKEM認証取得までに1か月の時間がかかる) エアコン(EERからCSPFへの変更)、冷蔵庫、炊飯器、扇風機などの製品を管理する新しいSKEM規制がある。テレビのSKEM規制は、現在も議論中である。 (変更)	・SNIとSKEMの担当省庁間で連携し、同時取得の場合は申請手続きを同時に進めることができるようにプロセス簡略化。	・SNI ・SKEM ・The Minister of Energy and Mineral Resources Republic of Indonesia Decree Number: 103.K/EK.07/DJE/2021 113.K/EK.07/DJE/2021 114.K/EK.07/DJE/2021 115.K/EK.07/DJE/2021
	日機輸	(4)	安全規格K3L認証テストの国内実施	・安全規格K3Lの認証テストレポートについて: －認証テストは原則インドネシア国内での実施だが、国外でのテスト機関使用も認められている。しかしながら、「インドネシア語でのテストレポート提出」が義務付けられているため、現実的に国外テスト機関使用は不可能。 －国際的な製品安全性試験結果レポートであるCBレポートすら、認められていない。 －CBレポートはK3L内容を包括しているにもかかわらず「インドネシア語でない」という理由だけで受領拒否される。 インドネシア認証機関はもっと国際的になるべき。 (継続)	・K3L内容を包括する国際製品安全性試験結果レポートの受領を認める。	・K3L
	日機輸	(5)	工場監査の困難	・工業省管轄のSNI認証取得にはインドネシア国内の認定認証機関による工場監査が要求されるが、コロナ禍で海外工場での実施は難しい。また、海外での監査に対し、1つの監査チームへの割り当ては1件のみ許可されるとの通知が2021年12月に発行された。 (継続、要望変更)	・外国の工場ヘリモート監査、書類監査など代替手段の実施。 ・左記通知の撤回。	・工場監査の要求 ・PERATURAN MENTERI PERINDUSTRIAN REPUBLIK INDONESIA －NOMOR 15 TAHUN 2018 －NOMOR 58 TAHUN 2020 ・他（製品ごとのSNI認証規則で工場監査が規定される）

※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	
19						・2021年12月の通知 Nomor :B/10297/BSK JI.4/IND/XII/2021	
	製薬協	(6)	ハラール規制適用の困難	・医薬品を対象とするハラール規制は、2034年まで延期されたが、全製品をハラール対応するには費用と時間がかかる。 (継続)	・適用免除を恒久化して頂きたい。	・Halal Product Assurance (UU Jaminan Produk Halal No. 33/2014)	
	製薬協	(7)	審査基準の特異な要求、対応の困難	・薬事審査において国際基準、ICH基準のみならず、ASEANガイドラインと比較しても特異な要求が多い。 原薬の製造所や製法変更の際に原薬安定性のみならず製剤安定性が求められ、変更実施時期が大幅に遅れる。 (継続)	・審査基準の国際標準化。 ・その他のアセアンと同様にASEAN Variation Guidelineに則りコミットメント・レターのみで可としてほしい。		
	製薬協	(8)	各審査トラックの規定時間の不遵守	・①簡略審査パス120WDのものは160WDほどで承認されたが、通常審査300WDパスのものは500WD経っても審査中。 ②簡略審査120WDでは日本も参照国となったが、包装場所が日本承認品と異なるだけで300WDパスに指定される規定となっている。これは現地化推奨とも相反する要求である。 (継続)	・①各審査トラックの規定時間を遵守頂きたい。 ②製剤の製造所が日本承認品と同じである限り包装サイトに関わらず簡略審査120WD対象として審査してほしい。		
21	土地所有制限	自動部品	(1)	土地所有制限	・土地保有はインドネシア国民(個人)のみ認められ、法人は個人から利用権を取得する形態。会社対個人のやり取りとなり、トラブルになるリスクあり。 (継続)	・土地保有制限の緩和。	
23	諸制度・慣行・非能率な行政手続	日機輸	(1)	異なる事業番号登録から生じるリスクの不明確	・OSS(Online Submission System)システム登録にある法務人権省(AHUシステム)とBKPMシステムへのKBLI(インドネシア事業分野基本分類)番号の登録を1年以内に2017年版に一致させないとNIB(事業基本番号)が凍結され、事業が継続できなくなると公布された。 各所に問い合わせをしたが、リスクがあるとの回答のみで、実際に停止となるか不明確なままだった。 (継続)	・事業継続の凍結はリスクのため最優先で対応を行ったが、実際に期限を越えても問題なかったとの声も聞き、期日は明確にしてもらいたい。	・OSS(Online Submission System)
		日機輸	(2)	建設ライセンス制度変更の準備不足	・インドネシア国内で建設工事を請け負うために取得必要な建設ライセンス制度が変更されたが、申請時に求められる技術者・実務経験の資格試験の開催も遅れている等、制度変更に対する運用が追い付いていない。 (変更)	・制度変更にあたっては実務的な手続きが適切に整備された上で実行された。	
		日機輸	(3)	契約・覚書でのインドネシア語の使用義務	・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、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。 法令・判決を踏まえ、英文契約はインドネシア語での併記を原則としているが、本体国際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。インドネシア文の不必要な外注コスト含めた負担が生じる。 (継続)	・インドネシア語の使用強制制度の撤廃を望む。もしくは、併記は任意としていただきたい。	

※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
24 法制度の未整備、突然の変更	日機輪	(1)	法制度・規制の頻繁で突然の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>(継続)</li> <li>産業植林事業を泥炭地にて実施しているが、インドネシア政府は泥炭地の利用に対する規制を強めており、科学的に十分な根拠のない規制が追加的に課せられ、森林経営の持続的な実施に重大な障害、リスクとなっている。</li> <li>(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>新制度や規制の導入に際しては、外資企業に対話機会を提供するとともに、また、十分かつ妥当な説明を実施するなど透明性を確保して頂きたい。</li> <li>新制度や規制は科学的な根拠に基づくものとし、従来の規制に従ってすでに事業を行っている事業者の持続的な事業継続に十分配慮をしていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PP71 Tahun 2014 Tentang Porlingungan dan Pengelolaan Ekosistem gambut</li> <li>PP57 Tahun 2016 tentang Perubahan atas PP nomor 71 Tahun 2014 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Ekosistem Gambut</li> <li>産業植林の開発に関する環境林業大臣令P.12/MENLHK-II/2015に対する改正に関するインドネシア共和国環境林業大臣令P.17/MENLHK/SETJEN/KUM.1/2/2017</li> </ul>
	日商			<ul style="list-style-type: none"> <li>制度が事前の連絡もなしに公布され、公布日即日施行というケースが過去から続いている。</li> <li>公布から施行に猶予がないことで、混乱が生ずるケースがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>細則も含めて制度を公布、関係者へ教育された上で施行となることを希望。</li> <li>実務上の混乱を発生しない制度公布の仕組み構築を希望。</li> </ul>	
	自動部品	(2)	規制の不確実性と過度の政府規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の簡素化。数を減らすだけでなく、透明化が必要。</li> <li>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。</li> </ul>	
	日機輪	(3)	制度全般の未熟	<ul style="list-style-type: none"> <li>制度執行後、違法との判決が出るなど、法制度発布までの検討プロセスに疑問を感じる。</li> <li>国民・企業側に立った検討ではなく、官僚の自己満足となっていないかという心配もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民が相互に意見交換ができる場をもち、プロセスも明確化できると良いかと考える。</li> </ul>	
	日商	(4)	カーボンクレジット取引規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>森林由来のカーボンクレジットについて、取引が規制されていた。インドネシア国内における取引は可能となったが、未だ国際的な取引については扱いが不明。</li> <li>(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内外における自由なカーボンクレジット取引の法整備。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P.20/2012 tentang Penyelenggaraan Karbon Hutan (森林炭素管理について)</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	
24						<ul style="list-style-type: none"> <li>•P.70/2017 tentang Tata Cara Reducing Emisi dan Peningkatan Karbon Stok (排出量削減と炭素蓄積量の増加の手順について)</li> </ul>	
	日商	(5)	SNI基準に準拠していない戸建住宅の普及	顧客に受け入れられる住宅の提供が第一であるが、SNI基準に準拠していない戸建住宅(耐震性等が基準以下)が普及している現状を踏まえると、SNI基準に準拠した住宅を目指す場合、建築コスト等が嵩み、販売価格への転嫁が必須となる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>•戸建等の低層建築において、建築確認申請(IMB)に加え、中間・完了検査の実施義務化(違法建築の撲滅、品質の向上)。一般基準レベルの底上げを図る仕組みの確立。</li> <li>•上記実現のために一時金や住宅ローン金利優遇などのインセンティブの提供。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•SNI基準</li> </ul>	
26	その他	自動部品	(1)	道路・交通インフラの未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>•高速道路などにおいて慢性的な交通渋滞が発生しており、輸送時間予測が困難であり、それに伴う機会損失や経済損失が大きい。(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•迂回路や道路拡幅や道路整備などインフラの充実。</li> </ul>	
		日機輸	(2)	国際物流インフラの未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>•バ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)。(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•バ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。</li> </ul>	
		日商	(3)	水道インフラの未整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>•上下水の整備状況について、地域差はあるものの、総じて進んでいない。インフラ面も含めた良質な住宅提供を行うにあたり、上下水道の整備が満足いく状況でない場合、改善のためのコストが莫大にかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•居住環境の改善に向けた取り組み(上下水関連網のボンドによる整備促進等)。</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。