

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>(継続)</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>(継続)</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>大統領令2016年44号(及び添付のネガティブリスト)</p> <p>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」</p>
	日機輸			日機輸	<p>ダイベストメント義務の不透明</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」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>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・指導もまちまちである。</p> <p>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ますます不明である。</p> <p>(継続)</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>

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	
1	日鉄連	(3)	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。 (継続)			
	日機輸	(4)	外国企業建設業駐在員事務所の規制強化	・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)。 - Previous Regulation (PMK-05): Foreign Representative Office of Construction Service is only allowed to perform complex construction project, high risk and/or high technology. - New Regulation (PMK-10): Foreign Representative Office of Construction Service is only allowed to perform high risk construction project, high technology and high cost. - PMK-10 also regulate the definition of each criteria: -- High risk: construction work which endanger public safety, property, human life and the environment. -- High technology: construction work which need a specific and sophisticated technology, include many Experts. -- High cost: construction work with contract value more than IDR 100 billion (equivalent to USD 8,333,333 - assumption 1 USD = IDR 12,000). 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。 (継続)	・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&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。	・[Ministry of Public Works] - Previous Regulation : PMK-05 - New Regulation : PMK-10	
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	・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調化定義などが不明確である。 (継続)	・対象部品、数値目標、現調化定義などを、文書で明確にして公表して欲しい。	
		日機輸	(2)	無理な国産化(現地調達化)の要請	・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。	・現実的且つ手順を踏んだ現地化の要請。	・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)

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	日鉄連 日機輸	(3)	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。 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、具体的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。</p> <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。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>・規制の撤廃。</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>	<p>・商業大臣令82号</p> <p>・商業省政令第82号</p>	
9	輸出入規制・関税・通関規制	自動部品	(1)	頻繁な関税変更	<p>・突然の関税変更により、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%) 公布日2015年7月9日 適用日2015年7月23日より。 (継続)</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	(2)	頻繁な輸入許認可改正	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・直近では、商業大臣令82号 63号 71号 22号の改定と施行</p>	
	日機輸 日機輸	(3)	輸入ライセンス制度の活用困難	<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)</p> <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。 (継続)</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>・年度ごとの更新制にするなど、改善が必要。</p>	<p>・Industrial and trade regulation</p>	
	日機輸	(4)	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。 (継続)</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>		
	電線工	(5)	許認可手続の遅延、輸入数量枠の縮小	<p>・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。</p>	<p>・輸入数量枠の拡大。</p> <p>・許認可時間の改善。</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
9	自動部品			<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 輸入制度手続きの簡素化。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業大臣規定/2018年第22号 SPI制度 (Surat Persetujuan Import)
	JTA			<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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)
日機輸						
	日鉄連	(6)	輸入規制措置の導入	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業大臣令28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
9	日鉄連			<p>前検査証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。</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>(継続)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。対象品目はHS72類、73類内に規定されている493品目。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或いは発注証明書、(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。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、一部の品種(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。 2017年1月1日、商業大臣令82号施行。 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。 2017年9月26日、商業大臣令82号を再度改訂する商業大臣令71号が発効。 <p>輸入承認書の審査の迅速化、船積み前検査手続きの簡素化、輸入承認の際の数量枠の撤廃等、制度運用面での改善が求められる。</p> <p>(変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は国内での消費を増加させるために、輸入や税関の規制を設けて輸入制限を行っている。 <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 措置の撤廃。 手続きの迅速化および簡素化。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業大臣令82号
	日機輸			<p>(変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は国内での消費を増加させるために、輸入や税関の規制を設けて輸入制限を行っている。 <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Start to find local content as substitute material. 	<ul style="list-style-type: none"> Refer to Malaysian Regulation about their Foreign Exchange
	建産協	(7)	輸入規制改正	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 現地鉄鋼連盟も抗議しているが日本政府の圧力不足。 施行までの移行期間が短い。 輸入制度手続きの簡素化と緩和。 規制内容に対する説明不十分。 出荷元側(グループ会社)の理解と協力を願いたい。 	

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
9	日機輸	(8)	FTAでの第3国インボイス活用困難	<p>・ASEAN - 中国で結ばれたFTAで2010年1月より関税が大きくとりはらわれたが、フォームEが第三国経由(仲介取引)の場合適用されず、オリジナルの関税を適用される。タイ・ベトナムなどは第三国経由が認められたが、同じASEANのインドネシアではまだ認められていない。</p> <p>2011年10月より、インドネシア税関当局より、第三国経由の場合でもFTA (FormE) が認められる通達が発信され、11月中国工場出荷分より順次適用を進めている。但し、中国CIQでの第三国経由取引におけるFormE取得が未だ不安定であり、80%のCIQでFormE発行を拒否されるとのこと。</p> <p>輸入通関に関連した書類において、FormD/Eについて、輸入インボイスの請求金額の記載が要求され、工場出荷金額とは異なる為、商品の工場出荷後しか、書類発行手続きが行えない。この為、インドネシアから近い国からの出荷の場合、商品が書類の完成よりも早く着いてしまうケースがある。結果、通関に時間を要してしまう。</p> <p>また、この運用制約により、一部OEM商品に関して、販売会社への販売価格がOEM工場に開示されてしまう為、OEM工場との価格交渉に悪影響を及ぼす事が懸念される。ASEAN域内の通関に際してもフォームDの内容を異様に細かく確認して、通関を遅らせることがある。</p> <p>(継続)</p>	<p>・現場としては、選任の書類確認係を設置し、工場がFormDを発行する前に輸入時の書類確認担当者のチェックを受ける運用を実施し、通関でのトラブルを低減しようと試みている。要望としては、通常の国であれば不備と取られない程度のものについては、確認要件を緩和して頂く交渉をお願いしたい。</p> <p>・少なくともFormD/Eに関しては、書類上に輸入者向けのIV番号が記載されていて、輸入者が税関に対してそれを別途提示できれば問題ないと思われるので、金額記載を不要にできないか、そういった制度運用に変更頂く働きかけをして頂きたい。</p>	<p>IRG 2012/10/11 JMC情報 FormDのFOB価格の記載要件の廃止で、ASEANが合意(関税番号変更の場合に限定)。 2013年2月の承認、 2013年半ばでの発効を目指す。 2014/1/17 現時点でまだリジェクトされている。</p>
	日鉄連	(9)	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、中国、ベトナムの5ヵ国・地域。</p> <p>・2013年3月19日、財務省が対象5ヵ国・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。</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>(継続)</p>	<p>・措置の撤廃。</p> <p>・適用除外措置の設置。</p>	<p>・インドネシア政府規程34号(アンチダンピング法)</p>
	日鉄連	(10)	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)。</p> <p>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>(継続)</p>	<p>・セーフガード措置乱用の中止。</p>	<p>・インドネシア政府規程34号(セーフガード法)</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
9	日機輸	(11)	通関手続の不透明・恣意性	<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。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>(継続)</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>	
	JTA 日化協	(12)	通関手続の遅延	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。)</p> <p>他国並みの通関日数への改善とバラつきの縮小化。</p>	
	日機輸 日機輸 日鉄連	(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>(継続)</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。</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。 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 同 改正令21号 商業大臣令54号 同 改正令8号 同 改正令113号</p>

経由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日鉄連			<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 (継続)		
	日機輸	(14)	赴任者の免税荷物の通関の煩雑・遅延	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 (継続)	・左記の制約事項の緩和をして頂きたい。	
	日鉄連	(15)	未加工鉱物輸出規制の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 (継続)	・規制適用の回避。	・新鉱業法(鉱物石炭鉱業法)
	日鉄連	(16)	輸出関税の賦課・引上げ	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 (継続)	・税の撤廃。	・財務大臣令107号

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
9	日鉄連	(17)	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	(18)	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
	日鉄連	(19)	インドネシア語での商品ラベル表示義務	・2009年12月21日、商業大臣令62号公示。 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。 2010年9月1日、改正令22号発効。 (継続)		・商業大臣令62号 ・同改正令22号
	日機輸	(20)	液晶モニター(IDP/IWB)の関税分類	・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。	・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。	・WCO(世界税関機構)のHSEN(関税分類解説)の通則(1、6)
	日農工	(21)	製品カタログに対する輸入税賦課	・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。	・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。	・適用法令不明
	日機輸	(22)	荷揚げ港の制限	・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。	・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。	・インドネシア財務省 No.154/PMK.011/2012
11 利益回収	日機輸	(1)	ロイヤルティの否認・送金の困難	・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。 (継続)		
	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	・日本へのロイヤルティの支払いは(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。	・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。	・2016年2月24日付 インドネシア共和国財務人権大臣規程No.8 (Ministerial Regulation No. 8 of 2016)

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	經由団体	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
12 為替管理	日機輸	(1)	ルピア為替取引への実需原則適用	・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。 (継続)	・為替取引の自由化。	・BI規定
	日機輸	(2)	外貨建オフショア債務規制	・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、グロス決済のみになった場合、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。 (継続)	・外貨決済の自由化(左記規制の撤廃)。	・BI規定
	日機輸	(3)	為替レートの不安定	・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)	・インドネシア - 日本政府間の協議による急激な為替変動の抑制。	・Refer to Malaysian Regulation about their Foreign Exchange
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。 (継続)	・規制緩和と資金取引の自由化。	・BI(中央銀行)
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	
	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)		
	自動部品	(2)	金額ありきの追徴課税	・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。	<ul style="list-style-type: none"> ・税務調査の透明性の確保。 ・税務当局との適切なリレーションシップ。 ・他社事例等の展開等。 	
	日機輸	(3)	税法実施規則・運用基準の不透明	・厳しい税制の運用。 (継続)	・税制運用の透明性向上。	・Tax Treaty Regulation

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
14	フル工 自動部品	(4)	タックス・アムネスティ(租税特赦法)運用開始	・タックス・アムネスティ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。 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。	・税務調査の透明性の確保。 ・税務当局との適切なリレーションシップ。 ・他社事例等の展開等。	・2016年法律第11号(租税特赦法) ・大臣規則 No.118/PMK.03/2016
	フル工 自動部品	(5)	個人所得税に関する税務調査への対応の負担	・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・アムネスティ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。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。	・適切な税務申告の指導。 ・税務当局とのリレーションシップ。	・Circular Letter No SE-11/PJ/2017
	日機輪 日機輪	(6)	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。 ・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%を納付する必要がある。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。 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。 (変更)	・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。 ・多額な資金負担となるので、廃止して頂きたい。	・所得税法22条 ・インドネシア所得税法22条(PPH22)
	日機輪	(7)	不当な税金未還付	・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。	・税務局への対応強化と妥当な税務判断実施の促進。	・インドネシア税制
	JPETA	(8)	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	・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。 (継続)	・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
	日機輪	(9)	過少資本税制	・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。 (継続)	・規制緩和または撤廃。	・Ministry of Finance
	日機輪	(10)	統括会社への合算課税のメリット不足	・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。 (継続)	・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。	
	日機輪	(11)	税務監査プロセス	・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。	・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。	

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
14	日機輸	(12)	世界標準から逸脱した移転価格文書化要求	<ul style="list-style-type: none"> ・「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が作成したマスターファイルを翻訳する必要がある。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。 ・マスターファイル(MF)は事業年度終了後4か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。 ・2016年12月に税源侵食および利益移転(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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・提出期限を日本並みの12か月とし、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。 ・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。 ・言語は英語も可としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・PMK213(財務大臣規則213号) ・財務省規定213号(PMK-213)
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> ・2016年12月に税源侵食および利益移転(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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・2016年12月30日公布、財務大臣規則No.213/PMK.03/2016
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・インドネシア財務省規則No.213/PMK.03/2016(PMK-213)
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> ・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。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・規定内容の不明瞭な部分をクリアして頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・財務大臣規定/2016年第213号
	JEITA	(13)	Consignment実施における国内法の未整備	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・AECやFTAといった国際的な枠組みに準拠した各国国内法の迅速な整備。 	

経由団体:各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
16 雇用	日機輪	(1)	労働者に有利な労働法	・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&Aにおいて、不確実性を生じさせることになる。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。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。 (継続)	・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。	・労働法第163条
	日機輪	(2)	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。	
	JPETA	(3)	最低賃金の大幅な引上げ	・当社製造子会社のある、同国のプカシ県では、2016年の工程最低賃金が11.5%アップした。2015年度の16%アップと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。 (継続)	・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。	
	自動部品 自動部品 JTA 日機輪 フル工 自動部品	(4)	就労ビザ取得手続の煩雑・遅延	・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。 (継続) ・ビザ発給申請に対し書類が多く、また手続きも煩雑。 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。 ・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、日本から現地に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。 ・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。 (継続) ・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。	・現実を考慮し、ビザ要件の緩和。 ・手続き・期間の明文化。 ・末端の担当係官への周知徹底。 ・ビザ発給手続きの簡素化。 ・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。 ・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。 ・より短い日数でのビザ取得。	

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
16	日機輸			・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。 (継続)	・左記の支援者に対する労働許可取得の免除を要望。	・政令NO.31
	日機輸	(5)	短期就労許可(IMTA)手続の頻繁な変更	・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。	・政府として一貫した規定運用して頂きたい。	・インドネシア労働大臣令2015年第16号第16条
	日機輸	(6)	役職による就労許可取得の不可	・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。 (継続)	・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	(7)	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4章第42条から第49条)
	日機輸	(8)	ビザ免除要件の恣意性	・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。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。	・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
	日鉄連	(9)	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。	
	日機輸	(10)	柔軟性のない解雇条件	・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。	・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。	・労働法158条及び159条、及び労働紛争解決法7条
	日機輸	(11)	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。	・差別をなくして頂きたい。	・インドネシア外務省
	自動部品	(12)	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。	・協定締結の交渉を進め頂きたい。	
17	知的財産制度運用	日機輸	(1)	特許出願審査の遅延 (継続)	・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。 ・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。 ・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。	・インドネシア特法51条57条

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
17	日機輸	(2)	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ほしい。	インドネシア特許法38条
	製薬協	(3)	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
	日機輸 日機輸	(4)	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。 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。	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 インドネシア特許法128条 パリ条約5条の2
	日機輸	(5)	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
	日機輸	(6)	高い特許出願コスト	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 時計協	(7)	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) 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)	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。 データベースの精度を上げてほしい。	
	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。	
	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頂きたい。 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
	18 技術移転要求	日機輸	(1)	技術移転要求	技術移転契約における不透明な技術移転要求を実施している。 (継続)	それぞれの機関に関する実施および技術移転契約に関する政府による更なる監督が必要。

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
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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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)。 ・2012年2月21日、形鋼の強制規格化を実施。 ・2014年12月3日、棒鋼の強制規格化を実施。 ・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。 ・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。 ・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。 (継続)	<ul style="list-style-type: none"> ・制度の撤廃。 ・手続き(除外制度を含む)の明確化・簡素化。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工業大臣規定 ・テクニカルガイダンス
	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"> ・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。 ・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リードタイムを要する。 ・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。 (継続)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Water Pump: SNI 04-6292.2.41:2003 ・Electric Iron: SNI 04-6292.2.3:2003 ・CRT TV: SNI 04-6253:2003 ・Tax Treaty Regulation
21 土地所有制限	日機輸	(1)	土地所有制限	<ul style="list-style-type: none"> ・100%外資企業の土地所有が認められていない。 (継続)	<ul style="list-style-type: none"> ・安定した事業運営の為に、土地所有を認めてほしい。 	

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
23 諸制度・慣行・非 能率な行政手続	日機輸	(1)	登記手続の制約	・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。 (継続)	・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。	
	日機輸	(2)	許認可担当者への制度周知徹底	・制度変更があっても、担当者が新制度のガイダンスを知らず、許認可の際に常に混乱を招く。 (継続)	・規則についての正確な情報を周知徹底する。	・Refer to Minister of Labor and from each Country
	自動部品	(3)	企業結合の届出受理の不透明	・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。 (継続)	・企業結合手続の明確化、煩雑さの改善をお願いしたい。	
24 法制度の未整備、 突然の変更	日機輸	(1)	法令施行規則の不備・運用の不透明	・法律、政令等が曖昧で分かりにくい。さまざまな場面で解釈に大きな違いが生じる。 (継続)		
	日機輸	(2)	規制の煩雑・不透明・不確実性	・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。 (継続)	・規制の簡素化。 ・数を減らすだけでなく、透明化が必要。 ・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。	
	日機輸	(3)	法制度・規制の頻繁で突然の変更	・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。 (継続)	・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。	
	日機輸	(4)	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。 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。 (継続)	・契約におけるインドネシア語の使用強制制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ない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なければならない。	・Law No. 24, dated 9 July 2009, regarding Flag, Language, National Emblem, and National Anthem

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	日機輸 自動部品			<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>(継続)</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なっているが、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>(継続)</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>・国旗、国歌、国章及び国歌に関する法律2009年第24号</p> <p>・Law No. 24 of 2009 on the National Flag, Language, Emblem and Anthem</p>
26	その他 日機輸 自動部品	(1)	道路・交通インフラの未整備	<p>・地下鉄・モノレール等の大量公共輸送機関がなく、ジャカルタ市内及び周辺は常に大渋滞。人の移動、物流に時間を要する。</p> <p>(継続)</p> <p>・ひどい交通渋滞のため、配送に遅れが生じる。</p> <p>(継続)</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>(継続)</p>	<p>・日本政府主導のODA等での取組みが推進中ですが、まだまだインフラは不十分。特に直接的な要望は無し。</p> <p>・行政への働きかけ。</p>	
	日機輸	(2)	国際物流インフラの未整備	<p>・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。海外輸送には、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ますが 往復40"コンテナで約SGD1,380。</p> <p>(片道、シンガポール 神戸港より高い)。</p> <p>(継続)</p>	<p>・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。</p>	
	日機輸	(3)	電力供給の不安定・電気料金の大幅値上げ	<p>・電気の停電・瞬時停電が良く発生。料金も大幅値上げが実施される。</p> <p>(継続)</p>		
	日機輸	(4)	通信インフラの未整備	<p>・インターネットの高速通信網は一部のみ施設。大量の情報送信は不可。また繋がりにくい。</p> <p>(継続)</p>		
	日機輸	(5)	生活インフラの未整備	<p>・治水が悪く、雨季には洪水が起こりやすい。</p> <p>(継続)</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。