

## インドネシア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	日機輪	(1)	外資出資比率規制	<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。 (内容、要望ともに変更)</p> <p>・現地に販売子会社を設立する場合、ネガティブリストの規定による制限があり、2016年の緩和により外資は最大67%まで出資できるようになったが、自社による100%子会社は設立できない。 (内容、要望ともに変更)</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>・外資規制の撤廃。</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> <p>・大統領規程2016年44号</p>
	日機輪	(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。 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。 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。 (変更)</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日付けBKPM長官令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>
	日機輪	(3)	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RP100 bil (約10億円)を越える工事。</li> <li>- 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/コンソーシアムに参加できない。)</li> <li>- JO名義の契約の50%以上はOn契約。</li> <li>- JOのLocal PartnerはJO名義契約の30%以上の取分必要。</li> </ul>	<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>
	日機輪	(4)	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Previous Regulation (PMK-05): Foreign Representative Office of Construction Service is only allowed to perform complex construction project, high risk and/or high technology.</li> <li>- New Regulation (PMK-10): Foreign Representative Office of Construction Service is only</li> </ul>	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Previous Regulation: PMK-05</li> <li>- New Regulation: PMK-10</li> </ul>

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
1				<p>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。 (継続)</p>			
	日機輸	(5)	ディストリビューター事業の出資比率規制	<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%)。</p> <p>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>・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>	大統領令2016年44号(及び添付のネガティブリスト)	
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調化定義などが不明確である。 (継続)</p>	<p>・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ほしい。</p>	
		日鉄連	(2)	石炭生産国内向け供給義務	<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)</p>		
4	撤退規制	日機輸	(1)	物品輸入における法人源泉税	<p>・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。</p>	<p>・多額な資金負担となるので、廃止して頂きたい。</p>	インドネシア所得税法22条(PPH22)

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9 輸出入規制・関税・通関規制	日鉄連	(1)	鉄鋼輸入規制の強化	<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。</p> <p>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。</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>(追加)</p> <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。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。</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。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>・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> <p>(継続)</p>	<p>・措置の撤廃。</p> <p>・適用除外措置の設置。</p> <p>・手続きの明確化・簡素化。</p> <p>・WTO輸入許可手続きに関する協定に整合的な運用。</p>	<p>・商業大臣令28号</p>
	日鉄連				<p>・措置の撤廃、手続きの迅速化および簡素化。</p>	<p>・商業大臣令82号</p>
	日機輸					

	区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日機輸	日機輸			<p>鋼材規制の対象品は、輸入ライセンス取得並びに船積前検査が必要となる。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。</p> <p>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>船積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>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。</p> <p>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> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) MOIへの推薦状発行の申請 推薦状取得</li> <li>(2) 商業省(MOT)にSPI申請 SPI取得</li> <li>(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</li> <li>(4) 日本での出荷前検査実施</li> </ol> <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。</p> <p>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、船積みが遅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。</p> <p>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。</p> <p>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の数量管理は通関実績に基づくため、輸送途上のもをを通関しなければ、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>・船積前検査の簡素化。</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> <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>	<p>・商業大臣規定/2016年第82号</p>

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	建産協			・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)	・輸入制度手続きの簡素化。 ・ライセンス内容の規制緩和。	
	日機輸	(2)	事前通知なしの輸入停止措置の実施	・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。	・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。	・インドネシア商業省 規則; 20/M-DAG/PER/3/2016
	日鉄連	(3)	アンチダンピング措置の濫用	・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ヵ国・地域。 ・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。 ・2014年4月17日、Interim Review(中間見直し)を開始。 ・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。 ・2015年9月4日、Sunset Reviewを開始。 (継続)	・措置の撤廃、適用除外措置の設置。	・インドネシア政府規程34号(アンチダンピング法)
	日鉄連	(4)	セーフガード措置の濫用	・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。 (変更)	・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)
	日機輸 日機輸	(5)	輸入ライセンス制度(API-U, API-P, PI)の困難	・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。 (継続) ・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。	・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。 ・年度ごとの更新制にするなど、改善が必要。	・Industrial and trade regulation

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日機輸	(6)	輸入許可取得手続の遅延	・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)	・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。	
	電線工	(7)	輸入手続の遅延	・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。	・手続きの迅速化。	
	自動部品	(8)	中古設備輸入手続きの煩雑	・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。	・中古設備輸入の規制緩和、手続きの簡素化。	
	日機輸 日機輸 日鉄連	(9)	船積前検査導入による負担増	・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。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。 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かかわらず、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。 (継続) ・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。 (継続) ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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	・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。  ・船積前輸出検査の廃止を要望する。  ・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。	・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

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9				<p>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>(追加)</p>		
	日機輸	(10)	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>	
	建産協	(11)	輸出時・輸入時のHSコードの相異	<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だきたい。</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></p> <p>等</p>
	日化協	(12)	CO2 Welding Wire用HS Codeの欠如・不存在	<p>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に使用するの是不適当とされている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、更に輸出国で第三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。</p> <p>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。</p>	<p>・CO2 Welding Wire用HS Codeの早期新設。</p>	<p>・インドネシア関連法令</p> <p>・商業省令No.54/M-DAG/PER/12/2010</p> <p>・No.08/M-DAG/PER/2/2012</p> <p>・No.113/M-DAG/PER/12/2015</p> <p>・工業省令 No.83/M-IND/PER/10/2014</p> <p>・商業省令 No.82/M-DAG/PER/12/2016</p>

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日機輸	(13)	赴任者の免税荷物の通関の煩雑・遅延	・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。	
	自動部品	(14)	関税評価の恣意性	・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。	・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	(15)	FTAでの第3国インボイス活用困難	・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3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3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。2011年10月より、インドネシア税関当局より、第3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3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。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。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。 (継続)	・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。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。	・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。
	自動部品	(16)	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。 (変更)	・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	(17)	輸出関税の賦課・引上げ	・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	



区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
9	日鉄連	(18)	未加工鉱物輸出規制措置の導入	<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2012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)</p>	・規制適用の回避。	・新鉱業法(鉱物石炭鉱業法)	
	日鉄連	(19)	輸出へのLC(信用状)決済義務化	<p>・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)</p>	・規制の撤廃。	・商業大臣令4号 ・商業大臣令67号	
	日鉄連	(20)	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。            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)</p>		・商業大臣令62号 ・同改正令22号	
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。            (継続)</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。</p>	・為替取引の自由化。	・BI規定
		日機輸	(2)	外資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、グロス決済のみになった場合、ディーラー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)</p>	・外貨決済の自由化(左記規制の撤廃)。	・BI規定
		日機輸	(3)	為替管理	<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>	・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。	

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
13 金融	日化協	(1)	国内商取引のルピア決済化	・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。	・3月31日付の通達「17/3/PBI/2015」
14 税制	日機輪	(1)	税務調査・否認・追徴課税の不透明・恣意性	・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。 (継続) ・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。高いコストを払い移転価格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)	・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。  ・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。	
	JPETA					
	日機輪	(2)	貿易企業のVAT登録(PKP)剥奪問題	・2016年月中旬、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。 (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。) 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。 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(經由日本政府含む)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。 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。	・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。	
	日機輪	(3)	税務当局による権利の濫用	・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条理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。	・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。	
自動部品	(4)	税金の還付請求に対応した税務調査の実施	・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ない。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) (追加) ・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。 (変更)	・税制の整備。 ・解釈の統一。  ・VAT還付期限の設定と税務調査実施要件の緩和。	・インドネシア税法全般	
	日機輪					

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
14	JEITA	(5)	AEC対応国内法整備の遅れ	・得意先から、インドネシアで非居住者としてVMI (Consignment stock) 在庫を積むことを要求されることがある。 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フレキシブルな事業展開の足かせになっている。 (内容、要望ともに変更)	・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。	
	日機輸	(6)	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
	自動部品	(7)	突然の税制改正実施	・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%)。 公布日2015年7月9日、適用日2015年7月23日より。 (継続)	・対話・検討の機会の提供。 ・適用猶予期間の設定。	・Indonesian Minister of Finance's Regulation no:132/PMK.010/2015 HS code 3926.90.5900
	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
	日機輸	(9)	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。	
	日機輸	(10)	BEPS対応移転価格文書化規則実施の猶予期間不足・不透明	・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。 規定内容が不明瞭で、差し迫る期限に対して、有効な対応策を検討する上で大きな障害になっている。 親会社が3月期決算の為、そもそも期限内に必要な情報が揃わず、一部1年前の情報を記載するほかなく、徴税執行の現場で悪質な運用がなされる懸念が残る。 ・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。	・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。具体的には、Master File(MF)の準備期限は、グローバルスタンダードに沿って、対象を2017年度以降とする、或いは作成者(親会社)の課税年度(2016年度)終了を基準に設定して頂きたい。 ・規定内容の不明瞭な部分をクリアにして頂きたい。 ・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。	・財務大臣規定/2016年第213号  ・インドネシア財務省規則 No.213/PMK.03/2016 (PMK-213)

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
14	日機輸			<p>・2016年12月30日付け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ヶ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>・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。</p>	<p>・財務省規定213号 (PMK-213)</p> <p>・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</p> <p>・2016年12月30日公布、財務大臣規則「No.213/PMK.03/2016」</p>	
	日機輸	(11)	BEPS移転価格文書化実施時期の国際的不整合	<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年前倒して適用されるようになっている。</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>・PMK213号</p>	
15	価格規制	日鉄連	(1)	石炭輸出への基準価格の設定義務	<p>・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。</p> <p>(継続)</p>	<p>・制度の撤廃。</p>	<p>・エネルギー及び鉱物資源大臣令17号</p>
16	雇用	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>(継続)</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>・労働法第163条</p>
	日機輸	(2)	最低賃金交渉への労働組合の過度な要求	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>		

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
16	JPETA	(3)	最低賃金の大幅な引上げ	<p>・当社製造子会社のある、同国のプカシ県では、2016年の公定最低賃金が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。</p> <p>(継続)</p> <p>・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。</p>	<p>・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。</p>	
	自動部品					
	日機輪	(4)	外国人の就労ビザ取得要件の厳格化	<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>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>労働移住省の推薦状(TA01)発行日数が従来の最大約1ヶ月から大幅に延びており、4か月超のケースも報告されている。</p> <p>2016年度は大きな問題は生じなかったが、引き続き注意が必要。</p> <p>(変更)</p> <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>・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、労働省に強く申し入れ頂きたいと思えます。</p> <p>・例外規定の設置(バイクレ案件等)。</p>	<p>・2015年1月14日付労働省公示</p>
	日機輪					
	自動部品	(5)	就労ビザ取得手続の煩雑・遅延	<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>(継続)</p> <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>・現実を考慮し、ビザ要件の緩和と、手続き・期間の明文化と、末端の担当係官への周知徹底。</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> <p>・VISA定義の明確化。</p> <p>・Business VISAの書類簡素化。</p>	
	日機輪					
	日機輪			<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 VI9SA(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>		
	自動部品	(6)	長期技術支援を行うビザの不備	<p>・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。</p> <p>(継続)</p>	<p>・左記VISA種類を新設するか、あるいは左記の場合はVISA免除としてほしい。(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)</p>	
	日製紙	(7)	短期技術指導者の就労ビザ取得義務	<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>(内容、要望ともに変更)</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>	<p>・2015年労働大臣規則第16条</p>

区分	意見元	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	(8)	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。	
	日鉄連 建産協	(9)	現地人雇用義務	・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) ・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。	・規制の撤廃。  ・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。	
	日機輸	(10)	有期雇用の業務限定	・有期雇用は、季節性、臨時性ある仕事のみ認められている。	・柔軟な要員調整が保証される制度を確立して欲しい。	
17 知的財産制度運用	日機輸	(1)	出願人による自発的な対応外国出願に関する資料の提出不可	・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。 (内容、要望ともに変更)	・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(旧特許法28条では、知財総局が権利者に対応外国出願に関する審査情報を請求できる規定はあり)。また、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。	・インドネシア旧特許法28条
	日機輸	(2)	拒絶査定時に分割出願不可	・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。 (内容、要望ともに変更)	・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。	・インドネシア旧特許法36条
	日機輸	(3)	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	(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。 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。 (継続)	・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いただきたい。	・インドネシア特許法第88条 第89条 第90条 第115条 第116条

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
17	日機輸	(5)	知的財産権情報の開示不十分	・権利化ニーズが高まる新興国において、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	(6)	商標権に関する問題点	・商標不使用取消し手続きにおいては、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。 ・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。		
	時計協						
18	技術移転要求	日機輸	(1)	技術移転要求実施の不透明	・技術移転要求の不透明な実施。 (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。	・Refer to Minister of Labor and from each Country
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	・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。 (追加)	・制度の撤廃、手続き(除外制度を含む)の明確化・簡素化。	・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	・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	・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。	・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

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
19	日機輸			<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(追加)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・製品各国認可申請においての認可取得日数が75日と長い。そのため、インドネシア認可を含むAP 220V系モデルの生産が、インドネシア認可取得を待ってからの生産開始や、インドネシア認可取得後に設計変更での製品立上げとなっている。</li> </ul> <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業規格/基準安全認証の認可処理日数の短縮を要望したい。</li> </ul>	
21	土地所有制限	日機輸	(1) 土地所有制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>・100%外資企業の土地所有が認められていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安定した事業運営の為に、土地所有を認めてほしい。</li> </ul>	
23	諸制度・慣行・非能率な行政手続	日機輸	(1) 登記手続の並行実施不可	<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>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
		日機輸	(2) 許認可担当者への制度周知徹底不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・規則についての正確な情報を周知徹底する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Refer to Minister of Labor and from each Country</li> </ul>
		日機輸	(3) 契約・覚書でのインドネシア語の使用義務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>(継続)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、民間同士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。</li> </ul> <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Law No. 24, dated 9 July 2009, regarding Flag, Language, National Emblem, and National Anthem</li> <li>・国旗、国語、国章及び国歌に関する法律2009年第24号</li> </ul>



区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
23	自動部品			・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。 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。	・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。	・Law No. 24 of 2009 on the National Flag, Language, Emblem and Anthem
	日機輪 自動部品	(4)	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	・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。	・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)	・インドネシア国内法228番 第5項4番
	自動部品	(5)	企業結合の事後届出制度	・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。	・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	日機輪	(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)		
	日機輪 建産協	(2)	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) ・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。	・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。  ・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。	
	日機輪	(3)	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。	・規制の簡素化。数を減らすだけでなく、透明化が必要。 ・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。	
26 その他	日機輪	(1)	交通インフラ未整備	・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。 (継続)		
	日機輪			・ひどい渋滞のため、配送に遅れが生じる。 (継続)		
	日製紙			・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。 (内容、要望ともに変更)		
	自動部品			・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。		
	日機輪			(2)		

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
26	日機輸	(3)	通信インフラの未整備	・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。 (継続)		
	日機輸	(4)	社会インフラの未整備	・治水が悪く、雨季には洪水が起こりやすい。 (継続)		
	日機輸	(5)	高い国際物流費	・海外輸出の物流費が高い (バタム島)。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)	・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。	