フィリピン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	電機工	(1)	フィリピン建設業許可証(PCAB)取得手続の厳格	・外資100%で工事請負ライセンス(PCAB)を取得する場合の条件である「払込資本金2000万ドル以上」が厳しすぎる。また外資40%以下の現法の場合でも、国際入札のプロジェクト用ライセンス発行に限られている。比国企業と同様の工事請負ライセンスの発行へ緩和すべき。 フィリピン建設業許可証(PCAB)につき、最近の外資規制の緩和に合わせ、外資100%であっても、すべての工事付き案件において、国内企業と同様に工事請負ライセンスを付与してほしい。 (継続)	・工事請負ライセンス(PCAB)の発行条件緩和。 ・PCAB取得資格の規制緩和。	
		日商			・フィリピン建設業許可証(PCAB)につき、最近の外資規制の緩和に合わせ、外資100%であっても、すべての工事付き案件において、国内企業と同様に工事請負ライセンスを付与してほしい。 (継続)	・PCAB取得資格の規制緩和。	
		日機輸	(2)	有価証券の預託規制	・外国企業がフィリピン支店を設立する場合、Securities and Exchange Commission(SEC)へ市場価値で500,000ペソ以上の有価証券を預託しなければならない。 また、本社の財務諸表の数値が要件を満たしていない場合、追加の預託が必要となる。 (継続)	・有価証券の預託制度を撤廃していただきたい。	
		日機輸	(3)	運転資金(Assigned Capital)規制	・先端技術を使用せず、50人以上の直接雇用をしない外国企業のフィリピン支店設立の際には200,000ドル相当以上の運転資金(Assigned Capital)が必要となる。 (継続)	・運転資金規制を撤廃していただきたい。	
6	外資優遇策の縮小	日機輸	(1)	PEZA企業の優遇税制縮小	・CREATE(Corporate Recovery and Tax Incentives for Enterprises Act-企業復興・税制優遇法)法案が承認された。CREATEは法人税が大幅に引き下げられる(法人所得税率が現行の30%から25%への即時引き下げ)一方、経済区企業の既存インセンティブが削減された。 (継続、要望変更)	・経済区企業へのインセンティブの削減は、将来的には外資誘致の足枷になる可能性があり、移行期間終了後の新しいインセンティブを検討してほしい。 ・PEZA企業が投資決定時にその条件としていた権利(インセンティブ)のはく奪・変更は、政府の信頼性を失うこととなり、外資誘致に負の影響をもたらす。	・CREATE
		日機輸			・PEZA企業に認められているVATゼロの優遇対象がCREATE法施行で縮小してきている。 CREATE法ではVATゼロについては以下の通り記載されている。 「"SECTION 5. Value-added Tax (VAT) zero-rating and exemption. - The VAT exemption on importation and VAT zero-rating on local purchases shall only apply to goods and services directly and exclusively used in the registered project or activity of export enterprises, FOR A MAXIMUM PERIOD OF SEVENTEEN (17) YEARS FROM THE DATE OF	・フィリピン政府はコロナ禍以前より税制優遇企業と通常税制企業との間の税負担の不公平を縮小する税制改革に着手しており、更にコロナ禍による財政逼迫の状況を鑑みると否定できない部分はあるものの、VAT課税されると少なくともコスト面で影響を受け、他国と比較してフィリピンでの製造上の優位性が失われてしまう。我々は今後もフィリピンでの製	・共和国法第11534号(CREATE法)

※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
6					REGISTRATION, UNLESS OTHERWISE EXTENDED UNDER THE SIPP.」 CREATE法施行前は、駐在員関連費用（住居費用や通勤車費用）以外の費用は免税対象登録プロジェクトに直接的に資する取引としてVATゼロと認定頂いていたが、CREATE法施行後はこれら駐在員費用に加えて、CREATE法の"goods and services directly and exclusively used in the registered project or activity of export enterprises"の条項に従い監査費用や弁護士費用などのProfessional Fee、通信費用など、直接的に免税対象登録プロジェクトに資さない取引にもVAT課税する旨がBIR(内国歳入庁)より通知されてきている。 （内容、要望ともに変更）	造上の優位性を活かし事業継続を行いたいと考えている。外資に対するVAT課税強化を再考していただきたい。	
		日機輸			・CREATE法施行前は商社にもVATゼロの優遇が認められていたが、CREATE法施行後はそれが認められなくなった。そのため商社が取引先から部品等を購入する際に、VATが課税されており、商社から当社へ部品等を販売する際の価格にそのVAT課税分が上乗せされ、当社が事実上、VAT課税分のコストを負担している状態となっている。これらは、本来は還付請求してVAT負担分の還付が受けられるはずであるが、還付されない状況が続いている。	・税負担の不公平縮小の動きを受けて当社が取引する商社に対してCREATE法施行によりVAT課税がされ始めた。最終的にVATのコストを負担する当社は法律上、BIRから還付されることになっているが、税還付の仕組みの構築が遅れており、還付が受けられないリスクが非常に高い。法律に規定されている通りのVAT還付が受けられるよう改善していただきたい。	・共和国法第11534号（CREATE法）
		JEITA			・CREATE法の改正に伴い、VATゼロレート適用に関するインセンティブが限定的となり、財・サービスの購入時にVAT支払が生じるようになった。特に輸出型ビジネスでは売上時にVATが受け取れず、正常なVAT還付制度が機能していない現状では実質的なコストとして認識せざるを得ない。この状況が継続されれば前述のインセンティブ享受期間終了後、VAT支払額が営業利益を上回る状況に陥り、フィリピンでのビジネス継続が不可能となる。	・CREATE法の見直し。 ・VAT還付制度の健全化。	・CREATE法 RR21-2021 https://www.bir.gov.ph/images/bir_files/internal_communications_1/Full%20Text%20RR%202021/RR%20No.%2021-2021.pdf
		日機輸			・CREATE法の制定と関連規則の改正により、VATゼロレートは、登録輸出企業の登録プロジェクトまたは活動に直接かつ独占的に使用される物品および/またはサービスの現地購入および輸入取引にのみ適用されるようになった。 本法の一連の関連規制の改正により、エコゾーンに進出している多くの日系企業の事業活動に12%のVATが課され、事業を継続することが困難な状況に立たされている。 また、VAT還付を請求することは可能であるが、VAT還付制度は現在効果的に機能しておらず、実際には合理的なスケジュールで還付を受けることは非常に困難である。	・本制度では、一般輸入企業へのメリット（VAT還付ポジションでなくなること）も有るため、CREAT法施行前の状態に戻すことが一概に正しいとは言えない。VAT還付請求が効果的に機能していないことが真の問題であり合理的なスケジュールでの還付を受けられるよう改善されることを要望して頂きたい。 ・また、PEZA企業が投資決定時にその条件としていた権利（インセンティブ）のはく奪・変更は、政府の信頼性を失うこととなり、外資誘致に負の影響をもたらすことをご理解いただきたい。	・CREATE

※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
6		日機輸 自動部品			・CREATE法の制定と関連規則の改正により、エコゾーンに進出している多くの日系企業に12%のVATが賦課。還付制度も現在効果的に機能していない。 ・CREATE法適応によるPEZA及びBOI企業でのVAT課税額等の優遇処置が減少するリスク。	・CREATE法施行以前の運用へ復帰。 ・PEZA/BOI優遇処置の継続及びVATの適正かつ迅速な還付の実施。	
9	輸出入規制・関税・通関規制	日鉄連	(1)	関税評価における設定単価	・フィリピン税関(BOC)が定める設定単価(Threshold Value)と比較して輸入価格(FOB)が下回った場合、輸入企業は関連書類の提出や説明、申告額の修正等を求められる。設定単価については、年に2回BOCが公表するMemorandumに記載される。 2018年12月19日、最新のMemorandumが公表。HSコードベース196品目が対象製品。 (継続)		
		日鉄連 日鉄連	(2)	付加価値税の煩雑・過重負担と関税の精算	・入荷時、VAT12%支払(Invoice Amountベース)。 関税の精算(Invoice Amount/SGS' S Clean Report of Finding上のHome Consumption Value/輸出国における実際のHome Consumption Value〔税関は主要国の価格リストを所有〕の内、一番高いものをベースとして再度関税を計算、また入荷時の為替レートをファイナルとして再計算し差額を精算する)。 (継続) ・付加価値税(VAT)を徴収。税率は12% on Invoice Amount。 支払時期:貨物入着時(Invoice Amountを入着時の為替レートでPESOに換算、その12%をPESOベースで支払う)。 (継続)	・制度の撤廃。 ・制度の撤廃。	
		自動部品	(3)	特恵関税適用の管理の困難	・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。	・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。	
		日機輸 電機工	(4)	煩雑な輸出入通関手続き、脆弱な通関システム	・税関で多数の部門の承認手続きが必要で通関手続きが煩雑(特に輸入通関)であるとともに、通関システムが脆弱でスローダウンしたり、完全にダウンしてしまうことが頻繁にあり、通関手続きに時間がかかる。このため予定していたスケジュールで部品の配送ができなくなり、生産を止めざる得ない状況になることが多々ある。 特にCOVID-19ロックダウン以降は、通関処理は税関職員の在宅によるオンライン処理へと変わり、通関に必要は時間がより一層長くなっている。以前の窓口での通関処理は標準リードタイムで1日で終了していたが、現状ではそれがマニラ北/南港で平均3日、バタンガス港では平均2日掛かっており、中にはそれ以上のリードタイムを要することもあり、生産上、影響が出ている。 (継続)	・通関手続きを簡素化していただきたい。 ・また、サーバーを増強するなどして通関システムを改善していただきたい。 ・通関処理が在宅になるのは現状を考えると致し方ないと考えるが、在宅勤務処理よるサービスの低下を防止し、以前通り1日で通関処理が完了できる仕組みを構築していただきたい。	

※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
9		日機輸	(5)	オンライン通関の未整備	・パンデミック下でオンライン通関のシステム導入が進み、先日の報道では通関手続のデジタル化を2024年までに完全移行するという見通しとなっている。 しかしながら、オンライン通関といってもソフトコピーの船積書類をワークフローシステムにおいて担当官が確認・承認を進めるといったもので、実態は海上輸送・航空輸送ともに輸入通関リードタイムがかなり生じている。(マニラ北港で2日、バタンガス港で1日、マニラ空港で半日程度) システム化された先進諸国(日本やシンガポール等)での輸入許可が申告入力から5分-10分で下りるのに対して、あまりに大きな差が生じている。	・全般的に輸入依存度の高いフィリピン製造企業において輸入通関のリードタイムは非常に重要な指標であるにも関わらず、現行のオンライン通関のレベルでは他国と比較しても競争力に欠けている。 現在の税関によるデジタル化の取組は感謝するものの、より通関のスピードアップに踏み込んだデジタル化を実施していただきたい。 (例えばベトナムのように日本のNACCSシステムを導入する、等)	
		日鉄連	(6)	船積前検査義務	・2010年1月4日、行政命令(AO243-A)発効。コンテナ以外の貨物(Bulk, Break-bulk cargo)には出港地での船積み前検査を行わなければならない。 2010年5月12日、税関令公布。検査を受けていない貨物は揚げ地検査を行う等のハイリスク積荷に関する規程が盛り込まれ、運用が厳格化された。 2014年5月、適用対象外となっていたコンテナ船に対する船積み前検査の導入を検討しているとの情報があり。 2015年7月、フィリピン税関発行Custom Memorandum Order (CMO) NO.23-2015 (689KB)に基づき、Philippine Economic Zone Authority(PEZA)向けバルク、およびブレークバルク貨物は船積前検査の除外対象になった。 2017年、CBW(Custom Bonded Warehouse)の日系企業が適用除外されていないため、対象企業がDTIに対応中。 2019年10月、MOFの委員会であるCACSCで検討された結果、CBW企業をPEZA企業のように除外すること出来ないと判断された。 (継続)	・制度の撤廃。 ・CBW企業に対する除外認定。	・行政命令(AO243-A) ・税関令(CMO18-2010)
		日鉄連	(7)	輸入ライセンス(Automatic Import License)認定制度	・2014年2月10日、フィリピン国税庁(BIR)は、輸入関係業者の認定に関するガイドライン(RMO No.10-2014)を公布・発効し、全ての輸入関係業者はBIRによる認定が必要となった。 (継続)		・RMO NO. 10-2014
		日鉄連	(8)	L/C輸入制度	・鉄鋼製品に関し、フィリピンでは原則L/Cによる輸入で、輸入者はL/C開設時銀行に対し、 ①L/C開設申請書及びImport Declaration Formを提出。 ②L/C開設用Deposit支払(輸入者の信用度によりDeposit金額は変わる)。 ③関税仮支払(成約金額ベース。L/C開設時の仮為替レート使用)。 (継続)	・制度の撤廃。	

※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	(9)	中古輸入商用車の未規制	・当社が出資する子会社への影響。日本製がメインではあるが、安価な中古の輸入トラックが市場のMajorityを占有している。新車市場が年間1万台あるのに対し、輸入中古車市場は3万台前後と言われており、新車市場伸長の阻害要因となっている。 また、メーカー指導無しにフィリピンに到着してから、右ハンドル車は左ハンドルに改造され、安全性の問題もある。 (継続)	・アジアの他国(インド、タイ、ベトナム等)同様、またフィリピンでも乗用車同様、中古輸入車の輸入は安全性の面からも禁止とされるべき。	・Customs Act
		日機輸	(10)	輸出入貨物の国内流出防止の制約	・2021年以降、輸出入貨物の国内流出を防止するため電子錠取付及び取外し(E-TRACC)が義務付けられている。この電子錠取付/取り外しは工業団地税関で行っている。輸出コンテナに対する電子錠取付は24時間体制で対応頂いているが、輸入コンテナの電子錠取外しは20:00までしか対応していない。配船遅れ等が発生し生産に対して部品納入が切迫する際には、最終的には電子錠取り外しの時間制限により、よりコストが掛かるAir出荷が必要となるケースがある。	・輸入コンテナに対する電子錠取外しも24時間体制で対応していただきたい。	
		日機輸	(11)	フィリピン向け貨物ラベルの厳格化	・2019年フィリピン税関の通達(CAO) NO.02-2019において、貨物ラベルへの必須記載項目として下記情報がアナウンスされたが、本通達の本格運用開始後にコロナ禍となったため税関職員による検査・確認が実施不可能となっていた。 ・コロナ禍の終息により現在は上記通達事項の運用が厳格化されたため、弊社フィリピン法人が中国サプライヤーからの輸入LCL貨物につき貨物ラベルに不具合(記載項目欠如)の指摘を受け荷受に非常に時間を要するなどの問題が発生している。 ・ラベル必須項目のうち特にINVOICE NO.の発番は、貨物準備と並行した作業である為、現在の時間軸では対応が厳しく、要求を満たす為にはリードタイムの引延しが必至である。 BOC Current Requirement (November 2022) 1. CONSIGNEE'S NAME: 2. CONSIGNEE'S ADDRESS: 3. SHIPPER'S NAME: 4. SHIPPER'S ADDRESS: 5. COUNTRY OF ORIGIN: 6. INVOICE NO.: 7. P.O NUMBER: 8. CARTON NO./PALLET NO.: 9. DESCRIPTION:	・対応/要求事項に関するプライオリティを明確にして頂きたい。 【理由】 ①フルコンテナの海上貨物は、シールがされた状態で荷受人の軒先まで配送される等、税関が実質確認出来ない輸送経路がある。 ②ケースマークと重複する内容や、貨物確認に直接的には不要だと思われる項目がある。 上記内容は、弊社フィリピン現法側でも、輸入業者を介して、貨物ラベル必須化要求範囲を確認中。	・フィリピン税関通達(CAO) NO.02-2019
10	自由貿易地域・経済特区での活動規制	JEITA	(1)	PEZA内の資産移動の申請義務、手続の煩雑・遅延	・PEZA内での資産のやり取りに手続きが必要であり、そのリードタイムが2日程度かかる。 外部業者より貸し出し出された倉庫内で在庫を保管する場合、そこからの払い出しにはPEZAへの申請が必要である。そのため、一定の在庫を自社内で保管する必要があり、面積生産性の向上を妨げている。また、突発的なトラブルが夜間操業中に発生した場合、部資材の移動が行えず操業の妨げになるケースがある。	・資産の移動申請の簡略化、廃止。	・Implementing Rules and Regulations, Rule X, section 3.Permits https://www.peza.gov.ph/implementing-rules-and-regulations

※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
12	為替管理	日機輸	(1)	同一グループ企業間為替取引の困難	・現地通貨ペソ関連の為替取引については実需取引に限定されていることから、同一グループのシンガポール金融会社とのペソ関連為替取引が不可能である。 (継続)	・為替取引の自由化。	・BSP FX rule
		日機輸			・現地通貨でのクロスボーダーのグループ内資金借入及び貸付が規制により認められていない。そのため、効率的なグループキャッシュマネジメントができない。外貨のグループ内貸付は中央銀行の許可事項となり、さらに実需原則に則ってレポート提出が求められるため手続きが煩雑である。 (継続)	・規制緩和と資金取引の自由化をして頂きたい。	・BSP(中央銀行)
		日機輸	(2)	歴史的なペソ安	・2022年9月に、過去最安であった56Peso/USDを上回る59Peso超の歴史的ペソ安により輸入商品・材料が高騰し、事業収益の低下を招く。	・安定的な為替相場の維持。	
14	税制	日機輸	(1)	付加価値税の還付遅延・未還付	・VAT(付加価値税)につき、還付ポジションになっている場合、税法上は本来還付されるはずであるが、内国歳入庁(BIR:Bureau of Internal Revenue)から還付を受けることが著しく困難な状況が続いている。2018年に新しいVAT還付ルールが設けられたものの、現時点で適切に運用されているとは言い難い状況。 (継続)	・VAT還付ルールが適切に運用されることは、当地で企業が安心して商取引を行うことが出来るために非常に重要な事項であるので、適切に運用されるように強く働きかけをしていただきたい。	・National Internal Revenue Code Sec.112
		電機工			・現地法人がVATの還付を行う際、1年程度で完了するインドネシアなどに比べてフィリピンは10年たっても還付完了しないプロジェクトがある。その手続きも、判断についても非常にグレーであり煩雑。否認されてもその理由が良くわからないことが多いため、そのリスク回避のためコストがかかり、価格競争力が著しく落ちる。	・VAT還付を迅速に行ってほしい。 ・還付に関するガイドラインを明確にしてほしい。どのような場合に否認されるのかという基準をクリアに示してほしい。	・Republic Act No.10963
		電機工	(2)	RE企業プロジェクトへのVAT免除の不適用	・フィリピンエネルギー省(DOE)にRE企業として登録済のIPPがプロジェクトを実施する場合、そのIPPに対してはVATが免除(zero rated VAT)される。しかし、そのプロジェクトの契約者たちにはVAT免除が適用されないため、ベンダーから上がってきたinput VATを当社は客先であるIPPにOutput VATとして出せない。	・REプロジェクトのコントラクターに対しても、IPPと同様のZero rated VATを適用としていただきたい。	・Republic Act No. 9513 or Renewable Energy Act of 2008.
		日機輸	(3)	法人税前払いとしての拡大源泉税支払い	・フィリピンでは、拡大源泉税(EWT)として、納税トップ2万社または高額納税者から国内業者に対する物品・サービスの対価支払いに対して、法人税の前払いとして、源泉課税されてしまう(物品は1%、サービスは2%)。このため、キャッシュフローに大きな影響を与え、さらに還付を受けるまでに広範な書類が求められたり、調査が入ったりと時間がかかる。 (変更)	・多額な資金負担となるため、制度を撤廃して頂きたい。 もしくは還付プロセスを緩和頂きたい。	・拡大源泉税
		日機輸	(4)	恣意的な税務調査・追徴課税	・多大な書類の提出、一方的で論理性のない追徴連絡等、毎回多大な時間と費用を費やされる。挙証責任は全て納税者側にあり、税務調査のあり方に課題。 (継続)	・税務当局の体制、調査のあり方を含めた本質的な改革。	
		日機輸	(5)	税制全般の不透明	・交換公文にて免税が謳われている法人税及び日本人個人所得税に関し、免税適用に係わるルールが明確になっておらず、日本企業に納税負担が生じている事例がある。 (継続)	・免税適用に関する明確なルールを作成し、通達等で周知徹底を図って頂きたい。	・交換公文(Exchange Note)

※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		日機輸	(6)	租税条約の適用申請の困難	・日比租税条約12条において限度税率10%とされている使用料について、現地では現地国内法による税率で課税がなされている。そのため、租税条約軽減にかかる申請(TTRA)をフィリピン内国歳入庁(BIR)へ申請するのだが、審査期間が非常に長期化している実情がある。またBIRの審査基準が明瞭ではなく、納税者にとっては予測検討が困難な状況が続いている。 一方でRFCオプションを適用し、支払時に租税条約上の軽減税率にて源泉徴収した後にBIRへFORM0901を申請することも可能となったが、申請が却下されれば納付不足分につきペナルティとともに納付する必要があるとのことで、当局による申請の承認基準が明確化されるとともに整合性のある運用がなされない限りは、納税者としてはRFCオプションの適用は躊躇せざるを得ない。 (継続)	・BIRによる審査期間の短縮化。 ・審査期限の設定。 ・承認基準の明確化と適正な運用を要望する。	・日比租税条約第12条 ・BIR通達 RMO(No.14-2021)
15	価格規制	製薬協	(1)	医薬品の価格抑制	・2020年にフィリピン政府よりExecutive Order No.104が通知され、133の医薬品が市場実勢価格から最大50%の強制的な価格引き下げの対象となった。2022年3月には、Executive Order No.155の発令に伴い、MDRP(Maximum Drug Retail Price:最大医薬品小売価格)制度の対象医薬品が拡大され、さらに204品目の医薬品に価格の上限が設定された。 MDRP設定に対して事前に保健省と協議する場が設定されておらず、製薬企業の介入が困難である。 また保健省は、MDRPメカニズムを監督し、薬価を規制するDPRB(Drug Price Regulatory Board:薬価規制委員会)の設立に関する法案も提案している。 (内容、要望ともに変更)	・MDRP制度について透明性の高い価格決定プロセスの開示を求めるとともに、MDRPの対象薬に関して製薬業界や製薬企業と事前協議の場を設けてほしい。	・Executive Order No.104
16	雇用	日機輸 日機輸	(1)	派遣業務の一律禁止、及び業務委託可能な業務の制限	・派遣業務が一律禁止されており、また業務委託できる範囲が制限されている(例えば正社員が行っている業務は業務委託できない)。 (継続) ・一定期間以上の雇用の場合、正社員化が必要であり、生産活動の季節変動等への対応が困難。 (継続)	・派遣業務の解禁、業務委託可能な範囲の拡大、罰則等について、制度を見直して頂きたい。 ・期間工の再雇用制限の緩和。	・労働法106-109条
17	知的財産制度運用	日機輸	(1)	拒絶査定時の分割出願不可	・規則611には、出願人は、特許出願が取り下げられる、放棄される又は特許付与される前に係属出願について分割出願を行うことができると記載されており、拒絶査定時は、審判請求しなければ出願人は分割出願することができない。そのため出願人が意図する請求項で特許を取得する機会が少ない。 (継続)	・拒絶査定時に分割出願できるようにして頂きたい。	・フィリピン知的財産規則611
		日機輸	(2)	特異な図面余白の書式	・図面余白について特有の書式があり、他国とは別に図面を用意する必要がある。 (継続、要望変更)	・他国と図面の書式を一致させていただきたい。	

※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
17		日機輸	(3)	プログラムの不特許事由	・現行の法制度ではコンピュータ・プログラムは不特許事由である。 （継続）	・コンピュータ・プログラムを保護対象にして頂きたい。	・特許法22条
		日機輸	(4)	司法制度運用の不整備	・模倣品に対し、意匠権の権利行使を行うものの、1審が出るまでに約3年、上級審に進むとさらに時間がかかり、裁判係属中に意匠権が満了する事態となり、模倣品業者の時間稼ぎにしかなっていない現状がある模様。 （継続）	・裁判遅延の原因解消と、権利者に不利益のない制度立案を要望する。	
19	工業規格、基準安全認証	日鉄連	(1)	PNS強制規格取得義務	・2008年6月、フィリピン貿易産業省は、亜鉛めっき鋼管、異形棒鋼、等辺山形鋼、棒鋼のフィリピン国家規格（PNS）取得を義務付け。 2010年7月、冷延鋼板類へのPNS規格取得を義務付ける予定であったが、国内外からの反対により、同鋼板類への強制規格化は撤回され、任意規格制度に止まることとなった。 2015年7月、DTIがDAO15-01 を官報告示し、亜鉛めっき鋼板を強制規格対象から除外。Annex1にラベル表示として求められる情報（板厚、板幅、製造年月日、用途等）を規定。 2019年8月、表処・GIの屋根材のPNS規格のドラフトを公示。 2019年12月、対象を一般用途に拡大し、表処・GIに対するPNS規格ドラフト第2版を公示。 2021年1月、対象を「屋根材用・一般用途向け」とし、DAOを公示。これにより表面処理鋼板・GI材のPNS規格取得を義務付け。公示から60日間は移行期間となっている。 2021年5月、DTI/BPSがMemorandum Circular No. 21-13, Series of 2021「Amendatory and Supplemental Guidelines for the Implementation of DAO 20-10, Series of 2020」（以下、補足的ガイドライン）を公示。署名日は2021年4月16日。DAO 20-10の対象範囲を更に詳しく規定するとともに、自動車、電機・電子等の用途向けの適用除外品に対する2回目以降の製品検査の免除などを規定した。 2021年5月、Pasig市のRegional Trial CourtでDAO 20-10の施行停止の仮決定が出された。それを受け、6月4日付けで税関より今後最終決定が出るまでBPSの強制規格の手続きを経る必要がないとの回覧文書が発出されている。 （継続）	・強制規格の対象品種について、制度の撤廃、手続き(含.除外制度)の明確化・簡素化。 ・強制規格の対象品種、手続きの明確化、フィリピン国内で生産不可能な製品に対する除外(パブコメ提出済)。 ・PNS/CBW企業に対する適用除外の明確化、除外手続き運用の詳細開示。	
		製薬協	(2)	医薬品登録・変更・更新申請プロセスの遅延及び非承認	・COVID-19の発生以降、あらゆる申請（登録・変更・許可更新）がスムーズに審査-承認されておらず、（日系企業ではありませんが）変更申請の承認が1年以上を要する場合には欠品とった事例もでていたが、COVID-19パンデミックの落ち着きと共に改善が見られている。 2022年6月には簡略審査制度（Order 2020-0045）の運用のためのFDA Circularが発出され、日本も参照国に含められた。当該CircularはPHAP等の業界要望も踏まえたドラフトからの大幅な改善も認められ、今後の早期承認及び審査の予見性に寄与することが期待される。 ただし、当局相談制度やpre NDA meetingなどの制度が無く、当局から	・業界の要望を踏まえた簡略審査制度に関する運用ガイドライン発出を望むとともに、審査委員の増員、審査プロセスの透明化並びに申請前相談を受け付けるなど当局とのコミュニケーション体制の構築を望む。	・FDA Circular No.2022-004 ｜｜ Implementing Guidelines on the Abridged and Verification Review Pathways for New Drug Registration Applications in accordance with

※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					申請資料提出前の事前のフィードバックが得られる機会がないことや、定期的にCitizen Charterの改訂版（最新版は2022年3月）が発出されレビュータイムラインが示されてはいるものの、審査遅延のリスクが存在しうるといった課題が存在する。 （変更）		Administrative Order No. 2020-0045 “Establishing Facilitated Registration Pathways for Drug Products including Vaccines and Biologicals” https://www.fda.gov.ph/wp-content/uploads/2022/04/FDA-Citizens-Charter-CDRR_Revised-28Mar2022.pdf
21	土地所有制限	自動部品 日機輸	(1)	土地所有制限	・土地保有は、フィリピン人60%以上の出資法人に限られる。 （継続） ・外資企業（40%超株式保有）の土地保有規制がある。当社が20%保有するトラック・バス製造会社と同社の子会社の所在敷地の土地保有ができないため、賃借料が足枷となり価格競争力、若しくは収益力が地場競合各社と比べて劣る。 （継続）	・土地保有制限の緩和。 ・同制度の撤廃。	・Foreign Investment Act
26	その他	日機輸	(1)	交通インフラの未整備	・頻発する道路渋滞による交通マヒで、社員が予定通り出社ができない、部品が予定通り搬入されないなどの問題が発生しており、計画通りの生産に支障をきたしている。 特に遠距離から通勤する駐在員の通勤時間が道路渋滞により、片道3時間を超えることが頻発し、駐在員の心身に影響している。 （内容、要望ともに変更）	・フィリピン政府が進める「ビルド・ビルド・ビルド」計画により道路インフラの増強を図っていただいているのは理解し感謝する。しかし道路インフラが増強されていない場所では引き続き渋滞が発生している。また道路上の排水設備が不十分で豪雨時には道路が冠水し交通マヒが発生している。現在でも発生している道路渋滞の状況をきめ細かくモニターして頂き、効果的に道路インフラを増強して頂きたい。	
		日機輸 自動部品 日機輸	(2)	港湾インフラの未整備	・マニラ港の港湾処理能力の低さにより、港での滞留貨物が恒常的に発生し、生産・販売活動が停滞している。 （継続） ・マニラ港能力不足により慢性的混雑が継続。 また、港へアクセスするための陸路も不足しており、生産停滞のリスクあり。 （継続） ・港湾施設の整備や管理の状況が悪く、主要市場への直行コンテナ船がない。	・港湾処理能力の拡大と効率化。 ・マニラ港能力増強。 ・交通インフラ整備。 ・港湾施設の整備や管理を強化していただきたい。 ・直行コンテナ船を整備していただきたい。	

※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
26		日機輸	(3)	電力料金の高さ	・アジア諸国の中でも突出した電力料金の高さが、生産コストを押し上げ、競争力低迷の要因となっている。 （継続）	・政府による早期かつ具体的な電力不足解消と低価格化への対策。	
		自動部品	(4)	火山噴火リスク	・マニラ国際空港から60kmの地点に活火山があり、AIR便キャンセルによる出荷停止、降灰による健康影響配慮の為、稼働停止となるリスクあり。 （継続）	・安全・復旧対策整備。	

※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。