

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
2. 輸出入規制・関税・通関規制・物流						
1	日鉄連	輸入関税率の変更・引き上げ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年2月1日、一般関税措置の引き上げ終了。</li> <li>・2019年3月26日、鉄鋼および鉄鋼二次製品186品目を対象として、15%のMFN税率を再導入。</li> <li>・2019年9月22日、鉄鋼および鉄鋼二次製品228品目を対象として、一般関税率の引き上げ延長を実施。対象製品の細分化がなされた(注)。一部製品を除き、2021年9月から段階的に税率が引き下げられ、多くの品目で2024年8月22日に無税となる。</li> <li>(注)これに対応する形で11月22日、既存の輸入自動通知制度の対象品目リストを更新する旨の官報が公示。11月25日より措置が施行されている。</li> <li>・2020年11月17日、2020年末から適用される新関税率表を公表、HSコードが合計10桁に変更。既存の原産品登録で用いられているHSコードが新コードと上8桁で異なる場合は、旧コードが複数の新コードに分かれる場合のみ、経済省への届け出が必要になる。</li> <li>・2021年11月22日、鉄鋼の一般(MFN) 関税再引き上げ。2021年9月より、15%から10%へ一時的に引き下げられていたが、再度15%が適用されることに(2022年6月29日以降、段階的な引き下げを予定)。</li> <li>・2022年6月29日、MFN(最恵国) 関税率(一般関税率)が10%に引き下げられる予定だった鉄鋼・同製品112品目について、15%の税率を2023年5月末まで延長。</li> <li>・2023年8月15日、鉄鋼含む392品目のMFN関税率を、2025年7月末までの期限で一時的に引き上げ(税率は最高25%)。</li> </ul>	継続		<ul style="list-style-type: none"> <li>・DOF : 22/11/2021, DECRETO por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.</li> <li>・DOF : 29/06/2022, DECRETO por el que se Reforma el diverso por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2021.</li> </ul>
2	日鉄連	輸入関税率の変更・引き上げ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(改善)</li> <li>・2010年2月9日、一般関税率の変更とPROSECの改定に関する政令を施行。</li> <li>一般関税率に関しては、2012年1月以降は一部品目(5%)を除き、0%となる予定。(但し、2010年1月1日に関税撤廃となっていた鋼材が、品目に応じて3%、5%、7%の何れかとなった。)</li> <li>・2011年1月1日、PROSEC(自動車向け3%、電器向け5%、電子向け0%等の優遇関税が適用されるスキーム)に関しては、2010年2月10日に一般関税が変更となった品目について、PROSEC対象から削除された。これによって、一部の鋼材で日墨EPAに基づく用途別免税制度を活用することとなる。</li> <li>・2012年1月1日、2010年2月9日に施行された政令に従って、一般関税率が0%に引き下げ。</li> <li>・2012年2月、全国鉄鋼会議所(CANACERO)、全国金属機械工業労働者組合(SNTIMMSA)が2012年からMFN関税を概ねゼロとすることを定めた2010年2月9日付官報公示政令の適用停止を求めるアンパロ(違憲訴訟)を起こした。</li> <li>・2012年6月29日、関税撤廃措置の執行停止裁定の判決が確定。裁判所は経済省に対し、2011年時点の関税率に戻すことを命じた。</li> <li>・2012年8月1日、2010年2月9日に引き下げられた一般関税率を0%から3%に引き上げた。</li> <li>・2015年10月8日、スラブ、厚板、熱延鋼板、冷延鋼板、線材など97品目の一般関税を180日間15%へ引き上げ。</li> <li>・2016年4月5日、同措置をさらに180日間延長。</li> <li>・2016年10月7日、同措置をさらに180日間延長。</li> <li>・2017年4月6日、同措置をさらに180日間延長。</li> <li>・2017年10月17日、同措置をさらに180日間延長。</li> <li>・2018年6月5日、鉄鋼および鉄鋼二次製品186品目のMFN関税を2019年1月31日まで15%へ引き上げ。</li> </ul>	継続		
3	日鉄連	アンチダンピング措置の濫用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年11月14日、日本・イタリア製の厚板に対するアンチダンピング調査を開始。</li> <li>→2019年4月30日、クロの最終決定。日本：US\$0.238/kg、イタリア：US\$0.023/kgのアンチダンピング税を賦課。</li> </ul>	継続	・措置の撤廃。	
4	日鉄連	アンチダンピング措置の長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2000年11月10日、継目無鋼管へのアンチダンピング税賦課開始。</li> <li>→2006年10月4日、1回目サンセット見直しで措置継続。</li> </ul>	継続	・措置の撤廃。	

※経由団体：各個人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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		期継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>-2012年4月20日、2回目サンセット見直しで措置継続。</li> <li>-2016年10月18日、3回目サンセット見直しで措置継続。</li> <li>-2021年12月14日、4回目サンセット見直しで措置継続。</li> </ul>			
5	日鉄連	IMMEX制度の一部変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2000年11月より、NAFTA域内での完結取引とそれ以外を差別化させる目的で、NAFTA域外からの資材・構成部品輸入でNAFTA域内に最終製品が輸出される場合に輸入関税を賦課。</li> <li>一時輸入期間は最大150日で最終製品の輸出後60日以内に製品の輸出関税と資材等の輸入関税の差額支払が義務付けられる。付加価値税(IVA)は賦課されない。</li> </ul>	継続		
6	日機輸	日墨EPA原産地判定方式の煩雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>・FOB価格に対して国産比率50%の付加価値(円)の立証が必要だが、日・墨のEPAはチリ、オーストラリア、タイが採用しているCTC方式と異なり、VA&amp;CTC組合せで原産地判定しており多大な工数が必要となっている。(継続案件)</li> </ul>	継続	・方式の変更、簡素化を希望。	・日墨EPA
7	自動部品	通関手続きの煩雑・遅延・不統一	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部材の輸入時における税関もしくは通関業者に提出しないといけない書類が多く、工数がかかる。また追加で提出求められる書類も多々あり、輸入に想定以上の時間がかかることがある。</li> </ul>	継続	・簡素な輸入制度の整備。	
8	日機輸	通関手続きの煩雑・遅延・不統一	<ul style="list-style-type: none"> <li>・担当者により、通関手続・必要書類の要請が異なり、現品到着までに多くの時間と作業ロードを強いられる。最終的に輸入部品を没収されたケースもあり。</li> </ul>	継続	・業務手順の統一化と迅速化の推進。	・行政手続き一般
9	日鉄連	輸入事前通知制度導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2013年12月5日、経済省が「経済省が定める貿易に関する一般規則と基準」を改定する省令を官報公示し、対象の鉄鋼製品113品目を輸入する場合、経済省に事前通知を義務付け。</li> <li>通知の際には、ミルシート(鋼材検査証明書)を添付する必要があるため、通関手続き遅延が懸念される。また、通知の際の手続き等において不明確な部分が存在している。</li> <li>・2015年9月29日、対象品目を新たに25品目(熱延鋼板、表面処理鋼板、形鋼、線、線材、鋼管、撚り線など)追加する旨、官報告示。</li> <li>・2016年4月13日、対象品目を新たに8品目(鋼管)追加する旨、官報告示。</li> <li>・2017年12月28日、対象品目を新たに31品目(表面処理鋼板、合金鋼線材、鋼管)追加する一方、12品目の鋼管を対象から除外する旨、官報告示。</li> <li>・2020年11月22日、対象となる鋼材・鉄鋼製品のリストを更新。新たな関税分類(HSコード)を71品目新設(一部削除されたものもあり)。9月22日に発効した鉄鋼および鉄鋼製品に対する一般関税率の引き上げ(15%)を延長する内容の政令に基づき、15%の一般関税率の対象品目を186品目から228品目へと細分化したことに対応したもの。</li> <li>・2022年5月9日、鋼材・鉄鋼製品の輸入自動通知に際し、提出が求められるミルシートや品質証明書の記載要件として、「自筆のサイン、またはQRコード」を追加。</li> <li>・2022年10月10日、輸入者が事前に輸入品目の詳細データをミルシートとともに経済省に事前送信する「輸入自動通知」手続きにおいて、今後はミルシートが不要とされ、メキシコ貿易手続き単一デジタル窓口(VUCEM)における鋼材情報の事前送信のみが求められるようになった。</li> </ul>	継続	・手続きの明確化。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済省が定める貿易に関する一般規則と基準</li> <li>・経済省貿易細則</li> </ul>
10	日鉄連	輸入モニタリングの煩雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1998年9月、鉄鋼製品の輸入に対する牽制及び価格維持による国内産業保護を目指すもので、メキシコ経済省が特定輸入品の価格を特別監視。輸入者は輸入価格を経済省に申請し、指定の検査会社が船積前に書類・現品確認等を行い経済省に報告し、I/Lが発給される。事前承認の検査コスト、煩雑な手続きを嫌がる輸入者も多い。廃止を求める声が強いが当面継続の様様。</li> </ul>	継続	・輸入モニタリング制度の撤廃ないし手続きの簡素化。	
11	日機輸	税関のデータベースの管理の煩雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての輸出入通関申告書が税関によりデータベース化され、それと同じデータベースを自社で構築、保持する事が義務付けられているが、税関のデータベースが当社申告、承認済みの通関申告書と異なる(税関によるデー</li> </ul>	継続	・正確なデータベースの構築。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Customs Law Article 6</li> <li>・IMMEX Decree</li> <li>・Customs Law Article</li> </ul>

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			タベースが正しく構築されていない)。			162 ・ Tax Federal code Article 67
12	日機輸	メキシコ認証ラベル貼付義務	・2020年のメキシコ公式規格(NOM: Norma Oficial Mexicana)の省令改定・強化により、NOMへの適合が求められる対象品目が拡大された。当規格では一般消費者向け商品には情報表示(NOMに適合した情報表示(商品ラベル)の貼り付け)が義務付けられ、対象品の輸出者にとっては大幅な工数増・コスト増を伴う。価格競争力低下を懸念。	継続	・対象品の見直し。当初食品への規制からスタートしたもの。機械部品への必要性を再検討頂きたい。 ・また“輸入者”でのラベル貼付に関して規制の緩和(貼付期限の延長)をお願いしたい。(現状は輸入後30日以内にラベル貼付が必要→現実的に不可、コスト高)	
13	自動部品	煩雑な輸入プロセス	・輸入時に税関もしくは通関業者に提出しないとけない書類が多く工数がかかる。 また追加で提出を求められる書類も多々あり、輸入に想定以上の時間がかかることがある。 －インボイスの西訳版 －輸出者がRFCを保持していない宣誓書等	継続	・簡潔な輸入制度の整備。	
14	日機輸	鉄鋼製品の輸入許可取得の厳格	・鉄鋼製品輸入時に都度、経済産業省に輸入許可の取得が必要だが、微小な文言の不一致(空白がない、句読点がない等)や書類の解像度の違い等で、すぐに差し戻しされ、数日間浪費される事。	継続	・一度過去に取得した許可は一定期間許可を不要とするような包括許可設定。	・ Foreign trade rule of Ministry of Economy Annex2.2.1
15	日機輸	潤滑油、油脂の輸入規制と特別輸入許可制度	・潤滑油、油脂を輸入したい場合、年間の輸入量、成分、用途、製造業者、販売先を明確にして、事前輸入許可を経済産業省から取得が必要となる。	新規	・撤廃を希望。 申請したアイテムと数量に限定され、需給の変動で数量やアイテム変更時や新商品の輸入許可がすぐ降りない。	・ 大統領令 関税法144条
16	自動部品	USMCAのRVC引き上げ	・USMCAが要求する域内付加価値基準(RVC: Regional value contents)は年々増加し、弊社の利益押し下げの一因となっている。	継続	・域内付加価値基準(RVC)の見直し。	
17	自動部品	USMCAの規制条件の厳格化	・北米自由貿易協定からUSMCA(米国・メキシコ・カナダ協定)への再協定に伴う規制条件の厳格化により、自動車の原産地率の引き上げや自動車産業における最低賃金要求などの限定要因が業績悪化の一因となっている。	継続	・原産地率、最低賃金要求等厳格化された規定の緩和。	・ 米国・メキシコ・カナダ協定 USMCA: Article 2(Product-Specific Rules of Origin for Motor Vehicles) and the Product-Specific Rules of Origin in Annex 4-B-Chapter 4, Article 6 and 7
18	日機輸	道路輸送サービスの不足・高コスト	・メキシコの内陸輸送は、米国より3割高いと言われる国内輸送コストの高止まりと、低い輸送品質・安全品質が指摘されている。	継続	・前者については外資規制の緩和による改善。 ・後者については幹線道路の保全と労働基準法に対応したインフラ作り、速度や過積載への取締り管理が求められる。	・ 外資規制: 道路・橋梁・自動車交通法 (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal) 第6,8,9,11条
19	日機輸	物流インフラの未整備、セキュリティ対策不足	・高い強盗被害とトラック運送会社への影響があるため、高速道路のセキュリティを強化することが重要。	継続	・メキシコの市民および企業に関連するすべての出来事や要求に対応するために、政府が積極的に取り組むことは極めて重要である。 政府チャネルを通じて法的な要求を行う。	
20	日機輸	物流インフラの未整備、セキュリティ対策	・昨今の海上貨物輸送の高速化により極東からメキシコ西岸の輸送日数が約2週間に短縮されたにも関わらず、メキシコ国内の鉄道貨物輸送日数に3週間以上を要しており、同国で操業している日系企業にとって、製造・販売計画の	継続	・日数短縮には、港からのトラック輸送が必要であるが、トラック輸送費用、及び当国の治安状況による貨物ト	

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		不足	立案・実行に大きな支障となっている。		ラック強盗リスクが高まるため、鉄道貨物輸送網の効率化による内陸輸送日数の短縮が急務。	
21	日機輸	港湾の能力不足	・自動車産業の輸出を支える港湾として、メキシコ湾側のベラクルス港があるが（輸出車両の6割が同港から輸出）、メキシコにおける完成車生産量が増加する中、同港の輸出入車両用保管ターミナル・自動車専用船が寄港する岸壁キャパシティの不足が懸念されている。	継続	・十分な完成車保管ターミナル・専用船寄港岸壁インフラキャパシティの提供。	
5. 税制						
1	日機輸	税務監査の短い提出期限	・2022年から上場企業や一定以上の規模の法人に対して税務監査の提出が義務付けられたが、決算日は12月末の税務申告期限が3月末になっており、その後税務監査報告書の期日が5月15日と設定されている。監査法人側も企業側も求められる監査内容に対して期限が短すぎるとの指摘をしていたが期限延長が認められない状況になっている。	新規	・期限を延長するか一定の条件で期限の延長を認めて欲しい。	・税法
2	日機輸	VAT（付加価値税）還付の遅延	・VAT（付加価値税）の還付申請を進める中で、税務当局から、ガイドラインで定められている要件以上の要求を受けることが頻発する。過剰な情報要件への対応で、業務量の増大、またVAT還付の遅れが発生する。	新規	・ガイドラインに沿った情報要件の要求。 ・長年問題なく対応している納税者に対しては、情報要件の緩和等の優遇策。	
3	日機輸	IVA(VAT)還付の遅延・源泉IVAに係る処理	・当社ではIVA(VAT)還付残高が増加傾向となっており、スクラップの仕入れに係るIVAが要因である。本IVAについては、通常の仮払IVAとは異なり、仮受IVAと相殺できず、本源泉IVAを納付したうえで、還付手続きを取る必要がある。結果として、還付手続き遅延と相まって、IVA還付未収金が増加しており、運転資金に多大な影響を及ぼしている。	継続	・以下、3点を希望する。 －IVA還付の迅速化。 －源泉IVAの相殺可。 －2019年に廃止となった他税目との相殺の復活。	・LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Artículo 1o.-A.
4	日機輸	関連者取引の開示	・メキシコ所得税法は、一定の規模の売上高を超える企業に、取引のある関連者ごとの詳細な財務情報の提出を求めている。	継続	・他国でもあまり例をみない範囲の情報粒度であり、本規程の削除あるいは縮小を要望する。	・メキシコ所得税法 (LISR) 76-A
5	自動部品	支払い利息に対する課税	・2020年度税制改正により、規定を超える支払利子については損金算入が認められないこととなる。メキシコ現法への資金供給手段として親子ローンを行っているため、税負担の増大による収益の悪化が懸念される。	継続	・支払利子制限の撤廃又は緩和。	・メキシコ法人税制
6	日機輸	法人税算出時の課税所得の取扱い	・納税者側から見て納得感の無い規定が散見されるため改善を求めたい。 【例】 －一部前受金があった場合、全額益金算入し、見合いの費用は実現ベースで損金が認められるためタイミングのズレが生じる。 －低税率国との関連当事者間のコストが全額損金算入できない。	新規	・【例】 －前受を伴う益金認識は損金同様実現時点にして欲しい。 －一定の条件、例えば経済実態が伴う低税率国との取引については損金を認めて欲しい。	・税法
7	日機輸	法人税算定における為替差損益	・法人税はペソをベースに算定されるが、USD等の外貨借入がある場合、ペソ安の場合には為替差損を認識する。一方、ペソ高の場合には為替差益を認識することになり、インフレ調整益と合わせて非常に大きな税金負担となってしまう。	継続	・ドルベースでの税務申告を希望する。	
8	日機輸	法人税におけるインフレ調整	・法人税算定において貨幣性資産・負債にインフレ調整がなされ、資産負債の差額が負債超過の場合にはインフレ調整益として課税所得に加算される。在庫や固定資産を借入金で賅っている場合、インフレ調整益となり、課税所得に加算される結果、PTU（労働者分配金）を加えた実効税率37%を超える税負担率となる。換言すれば、借入見合いで棚卸資産、固定資産を有していると、インフレが続く限り、一定額の税金を納付しなければならない。	継続	・会計と同ルール（3年累計26%超で適用）の導入を希望する。	・LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Artículo 44, 45, 46
9	日機輸	移転価格文書の検証対象期	・現地の移転価格税制上、期間検証が原則認められていない。現地の損益は外的な要因にも左右されるため、単年度で確実な利益を確保するような移転	継続	・OECD原則に則り、最低3年程度の通算検証を認めて頂きたい。	・Article 86 and 216, Mexican Income Tax Law

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		間	価格の設定は実務上非常に困難である。また、更正された場合のペナルティも非常に高い。			
10	日機輸	「実質的支配者」文書化制度の文書化の困難	・2022年度の税制改正において、「実質的支配者（UBO：Ultimate Beneficiary Owner）」文書化制度が導入された。この制度の下では「実質的支配者」の氏名、国籍、居住地、納税者番号、住所等の連絡先を文書化しなければならない。在墨日系法人のうち、親会社の上場している場合、「実質的な支配者」はその上場している親会社の個人株主等も含まれることになる。無数にいる親会社の個人株主の個人情報収集ことは現実的ではない一方、税務当局から求められた場合上記の情報の開示が義務付けられている。	継続	・親会社の上場している場合の「実質的支配者」の文書化の要件を現実的に対応が可能な程度に簡素化。 ・対応方法に関するガイドライン等の制定。	
11	自動部品	電力使用に対する間接排出への課税の可能性	・2023年よりグアナファト州で環境税が開始。CO2排出および産業廃棄物のトン当たり排出量に対して課税。現在は直接排出に対する課税のみであるが、2024年以降は電力使用に対する間接排出にも課税される可能性があり、早急にグリーンエネルギーへの転換が必要とされる。	継続		
12	日機輸	税制面での投資先としての魅力劣後	・税率、繰越欠損金の有効期限、減価償却の柔軟性等において他国（特に米国）に劣る。	継続	・税制の再整備。	
13	自動部品	主要輸出産業に対する税制上の優遇措置	・2023年10月11日、輸出産業の主要部門に税制上の優遇措置を与える政令が連邦官報（DOF）に掲載され、新規固定資産への投資の即時控除と研修費用の追加控除で構成され、発行の翌日から発効となる。弊社の取り扱う製品の中で対象となるのは下記内容と理解しているが、申請のし易さ（煩雑さ）が問題となっている。 －単純または実装されたボード、回路、コンデンサ、コンデンサ、抵抗器、コネクタ、半導体、コイル、変圧器、ハーネス、コンピュータまたは電話モデムなどの電子部品。 －乗用車、バン、トラック用のガソリン、ハイブリッド、代替燃料エンジン、電気・電子機器、ステアリングシステム、サスペンション、ブレーキ、トランスミッションシステム、シート、内装品、自動車・トラック用金型抜き部品。	新規	・申請のし易さ（煩雑さの回避）と審査の速さを改善してもらいたい。	・メキシコ内務省(SEGOB) DOF: 11/10/2023
6. 雇用						
1	日機輸	前近代的な労働者利益分配金制度(PTU)	・労働者利益分配金制度（PTU）は、利益の10%を全従業員（役員除く）で、労働日数と所得額に応じて分配することが決められている。実績や能力による査定はなく、会社に在籍してさえいれば受け取る権利が発生する。	継続	・労働者利益分配金制度の撤廃。それが不可なら競争原理に基づいた改正。	・憲法123条IX ・労働法117-131条
2	日機輸	前近代的な労働者利益分配金制度(PTU)	・雇用面では、従業員の業務評価・能力に関わらず、企業利益の一部を従業員に均等に配分する労働者利益分配金（PTU）制度により、従業員への適正な評価ボーナス制度の構築が難しい。またPTUにより、公平な雇用環境も損なわれる恐れがある。PTU制度は健全な競争環境を阻害するものであるとも言え、廃止して欲しい。	継続	・PTU制度の廃止又は改正。	・PTU制度
3	自動部品	前近代的な労働者利益分配金制度(PTU)	・労働法により、税引前利益の10%が当該年度に在籍した従業員に分配されることが決められている。結果として、従業員の評価に関わらず、在籍日数及び賃金レベルでの追加報酬が支払われる仕組み。 2022年より制度が変更となった。PTU分配額に上限を設け、①「給料の3か月分」あるいは②「過去3年のPTU受領額平均額」のいずれか高いほうと変更された。 本件につき、政府からの周知が不十分であり、会社の決定事項ではないにも関わらず、従業員が会社に不満を持つ要因の一つとなり、政府の対応に疑問がある。 また、従来通り上限を設けずに支給した企業もあり、企業により対応が異なるような制度であり、これも従業員の不満の一部と考えられ、改定内容の解釈が統一されていない。（政府の制度説明が曖昧なため、コンサル/弁護士等の解釈も曖昧でクリアでない） 法律改定の説明が不十分/不明瞭。	継続	・解釈が複数可能な曖昧な法制度は作らないでほしい。	・労働法

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
4	自動部品	人材派遣の原則禁止による雇用制限	・“New labor law reform about outsourcing”により、人材紹介会社などを通じて派遣労働者及び従業員を雇用することが出来ないため、弊社の生産・販売活動に影響が生じる可能性がある。	継続	・従業員の採用に関する法令の見直しをしてもらいたい。	・ Labor Laws issued by Ministry of Labor and Social Welfare
5	日機輸	人材派遣の原則禁止による雇用制限	・ 外部への業務委託を利用した事業環境に応じた労働力の柔軟な調整が制約されることとなった。 施行後、実施までの期間が短く、改正法への対応に追われるとともに専門サービスの範囲などが明確でなく混乱が生じた。	継続	・ 改正法や新法の施行前に定義の明確化と十分な準備期間を設けて頂きたい。	・ The Mexican Federal Labor Law (FLL) regulates employment relationships in Mexico. ・ The last substantial amendments to the FLL were on 1 May 2019 (“2019 Reform”) and 23 April 2021 (“2021 Reform”)
6	自動部品	"テレワークにおける安全および健康のための条件"による負担増	・ "テレワークにおける安全および健康のための条件"が2023年6月より公布された。下記の二点について、雇用主にとって負担増となる。合わせて家庭での疾病も労災認定される可能性がある事を懸念している。 一雇用主の義務として、テレワークポリシーや安全衛生条件に基づくチェックリスト（職場環境検証リスト）を作成し、雇用主が事前に労働者の許可を得て、テレワークを行う部屋やレンタルオフィスを直接訪問し、確認を行うこと。 一雇用主はテレワークを行う労働者に対し、人間工学に基づく椅子やテレワーク時に必要な機材などを支給し、安全衛生条件に基づく環境を整備することが義務づけられたこと。	新規	・ 企業による適切な対応が認められた場合、何らかのインセンティブの付与（奨励金、表彰・認定）を検討してもらいたい。 ・ 家庭での疾病も労災認定される事の無いように、適切な法令整備をして頂きたい。	・ メキシコ労働社会保障省 NOM-037- STPS-2023
7	自動部品	連邦労働法改正案の労働時間減少によるコスト増、人員確保の懸念	メキシコ政府は週の労働時間を48時間から40時間に削減することを検討しており、現在は下院本議会の審議待ちとなっている。連邦労働法（LFT）第76条及び78条の改正と合わせ、雇用主にとっては更なる負担増が懸念される。	新規	・ 増加する人件費に対応するため、一定の条件（例えば雇用する従業員の増加率や労働時間の削減率など）を満たした場合の支援（補助金、税制優遇など）の対応と合わせて審議を希望する。	・ メキシコの与党・国家再生運動(MORENA)が提出した労働時間の短縮に向けた憲法改正案
8	日機輸	連邦労働法改正案の労働時間減少によるコスト増、人員確保の懸念	・ 週の労働時間を48時間/週から40時間/週に変更する連邦労働法改正の政府提案がある。 実際に40時間/週となる場合は、生産能力を維持するために増員が必要となり、コスト増と人材確保が困難になることが予想される。	新規	・ 段階的な労働時間削減。 ・ 法改正から施工まで十分な時間を設ける。	・ 連邦労働法
9	日機輸	連邦労働法改正案の有給休暇増によるコスト増・人員確保の懸念	・ 有給休暇増に伴う、労務費の増加と有給取得時の代替生産人員の確保。	継続	・ 繁忙期等、企業活動に影響を及ぼさないような柔軟な制度に改善して欲しい。 ・ 柔軟な要員調整が保証される制度を確立して欲しい。	
10	自動部品	連邦労働法改正案の有給休暇増によるコスト増・人員確保の懸念	・ 法令改正により人件費の増加が懸念される。	新規	・ 増加する人件費に対応するため、一定の条件（例えば雇用する従業員数や有給取得率の増加など）を満たした場合の支援（補助金、税制優遇など）の対応をして頂きたい。	・ 連邦労働法(LFT) 第76条及び78条
11	日機輸	連邦労働法改正案の年金制度変更によるコスト増の懸念	・ 現大統領が年金の支払額を退職時の最終給与の100%とする改正案を議会に提出。改正された場合、企業にとって、他国に類のない非常に重いコスト負担となる見込み。 現与党は議会で過半数の議席を持っていないが、7月に予定されている選挙で与党が過半数の議席を獲得した場合には法案が通る可能性あり。政府は多国籍企業を含む企業への影響を慎重に考える必要がある。	新規	・ 企業の負担を考慮し、改正案を見直して頂きたい。	
7. 駐在員・出向者等に関する問題						

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
1	日機輸	就労ビザ・在留許可証の取得、更新手続の煩雑・遅延	・駐在員のビザ取得に時間がかかる。政権交代以降、行政業務の遅延が更に進み、改善の兆しが見えない。	継続	・就労ビザ取得に要する時間を短縮して欲しい。	・査証制度の運用
2	自動部品	滞在カード保有者の旅行者扱いへの変更	<p>・滞在カード保有者が入国時に自動化ゲートを通ると、滞在許可が消失し、旅行者扱いとなる事がある。</p> <p>【在メキシコ レオン日本領事館からのメール】</p> <p>メキシコ入国審査時の自動化ゲート利用についての注意喚起 令和6年1月11日</p> <p>●メキシコの一部空港で使用されている入国審査自動化ゲートを利用して入国後、長距離バス等で陸路移動中に移民局の旅券（パスポート）検査を受けた際、メキシコ滞在資格が確認できないとして移民局に身柄を拘束される事案が複数報告されていますので、ご注意ください。</p> <p>1. 昨年夏から、メキシコの一部空港で使用されている入国審査自動化ゲートの対象国に日本が追加され、観光、短期商用等の180日以内の報酬を得ない活動を目的とする場合のみ利用が可能となっています。</p> <p>ただし、メキシコ国内（特に南部）を長距離バス等で陸路移動中、移民局の担当官が旅券（パスポート）検査を行うために乗り込んでくることがあり、その際にメキシコ滞在資格がすぐに確認できない場合には、降車を求められ、最寄りの移民局施設で身柄を拘束される事案が複数報告されています。この自動化ゲートを利用して入国すると、旅券上に入国スタンプは押印されず、入国日時、便名、滞在期間満了日等が記載された紙のレシートが発行されます。</p> <p>このレシートは出国まで保管しておく必要がありますが、別途、入国後速やかに、このレシートに記載されたURL( <a href="https://www.inm.gob.mx/spublic/portal/inmex.html">https://www.inm.gob.mx/spublic/portal/inmex.html</a> )からForma Migratoria Multiple Digital(FMMD)をダウンロードの上、印刷して保管し、移民局又は警察から提示を求められた際には、速やかに提示するようにしてください。もしFMMDの印刷がすぐに行えない場合でも、このレシート上のQRコードをスマートフォンでスキャンするとFMMDが表示されますので、その画面を保存しておいてください。</p> <p>ただし、上記URL及びQRコードは日本語環境のパソコン及びスマートフォンではアクセスができませんので、スペイン語環境のパソコン及びスマートフォン又は言語設定をスペイン語に変更の上、利用してください。</p> <p>なお、昨年以來、中南米諸国からアメリカを目指してメキシコ国内を移動する不法移民が増加しているため、メキシコ南部での不法移民取り締まりが強化されています。今後も南部を陸路移動する場合には特に注意が必要です。</p> <p>また、自動化ゲートではなく、通常の有人ブースで入国審査を受けた際には、必ずしも180日間の滞在が許可される訳ではありませんので、許可された滞在日数を確認してください。</p> <p>2. 長期滞在資格をお持ちの方が、現場係員の誤った案内により自動化ゲートを利用してしまったことで、付与されていた長期滞在資格が180日間の短期滞在資格に変更されてしまい、後日移民局で資格変更をせざるを得なくなった事案も発生しています。については、長期滞在資格をお持ちの方は、自動化ゲートを利用せず、通常の有人ブースで入国審査を受けてください。</p>	新規	・入国方法に変更があるのであれば、事前周知してほしい。 ・また、自動化するのは良いが、有人ブースと同じ対応ができる自動化をしてほしい。	
8. 知的財産制度運用						
1	時計協	税関での水際取締に係る問題点	・税関差し止め通知に基づく差し止め申請期間が実働3日しか認められていない。認証と公証を求められるため、3日では対応できない。	継続	・認証・公証を不要とすること。 ・認証・公証を必要とするなら申立期間を10日にすること、及び権利者の申し立てにより更に10日の延長を認めて欲しい。	
9. 工業規格・基準・安全認証						
1	印刷機械	公式規格NOMの規格申請の煩雑	・公式規格（NOM：Norma Oficial Mexicana）は、メキシコ独自の安全規格であり、UL、CEに準拠しているだけでは認められず、対象製品のメーカー委任状、CSAサート、及び仕様、スペックの情報が必要。サプライヤーより	継続		

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

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			入手する部品がほとんどであり、都度、輸入時に対応が必要となり手間がかかっている。			
2	日機輸	国際規格の独自運用	・国際規格をベースにメキシコ規格が作成されているが、他国とは適用規格が違う品目がある。また、運用が不透明。新規規・規格の施行に際し、対象製品や製品側の対応期限の詳細を問い合わせても回答がない。また、連邦電気通信委員会（IFT）の認可リードタイムが他国と比較し非常に長く、スムーズな上市の障害となっている。	継続	・国際規格との完全な整合性・運用規則の明文化。 ・対象製品についての猶予期間の設定と明文化をして頂きたい。 ・また、IFTの認可発行リードタイムを短縮して頂きたい。	・品質インフラストラクチャー法（製品安全、IFT無線規制）
3	医機連	長期を要する審査プロセス	・体外診断用医薬品（IVD）の新規登録に2年かかるので、ビジネスチャンスの逸脱。	新規	・登録期間の短縮化をお願いしたい。	
10. 環境問題・廃棄物処理・炭素中立関連の諸規制						
1	日機輸	省エネ製品に対する経済的・税務的な特典の周知不足	・具体的には、家庭用エアコンで、インバーター方式を採用したモデルで消費電力の大幅削減が期待できるが、当国では、製品単価の安いノンインバーターモデルが未だに主力となっており、企業・家庭ユーザーに対する政府機関による啓蒙活動及び製品の省エネ効率の表示方法改善が不十分である。	継続	・2021年にJICAと進出日系企業による共同調査を行い、政府当局に提案を行ったが、具体的な政策に結び付いていない。 インバーターモデルに対する金銭的インセンティブの提供など、普及拡大に向けたより即効性のある政策を実施し、同国のカーボンニュートラルを一般消費者レベルで推進して欲しい。	
11. 非効率な行政手続き・予見性を欠く法制度等						
1	日機輸	行政手続きの遅延	・法人の代表者を登録するのにを行うPoder Notarialという手続きなどを含め、行政手続き一般に時間がかかる。	継続	・行政手続の簡素化、早期化。	・行政手続き一般
2	日機輸	農業登録、家庭用殺虫剤登録に関する許認可作業の遅延	・農業登録、家庭用殺虫剤登録に関する許認可は、通常申請から登録まで9ヶ月を要するが、場合によっては特段の理由なくして2年以上を要することがある。審査完了予定についてのアナウンスもないため、販売準備活動に適時に取り掛かれない。 また、住所変更等の軽微な事項についても受理までに数か月を要するなど、他社をも含めた業界全体が抱える問題の一つである。	継続	・当局による審査スピードを改善するとともに、審査完了時期の目安を教えて欲しい。	・NOM-045-SSA-1993 “Pesticides, Products for Agricultural, Forest, Livestock, Garden, Urban and Industrial Use”
99. その他						
1	日機輸	鉄道輸送サービスの寡占	・メキシコの鉄道輸送サービスはFMX（フェロメックス）・KCSM（カンザスシティ）の2社寡占。その寡占状態による物流品質の低さと、低速運行・断続的な停止時に発生する盗難被害の多発が問題である。	継続	・FMX/KSCM両社の物流品質改善・監視、並びに盗難（治安）対策。盗難対策は、特にパヒオ地区 ⇒Veracruz・・米国との国境。	
2	自動部品	国営電力会社の独占・高コスト	・電気産業法（Ley de la Industria Electrica）法により民間企業は国営電力会社（CFE：Comisión Federal de Electricidad）とライセンス契約をしなければ事業活動が出来ない。その結果、メキシコのエネルギーコストが高く、当社の生産活動に影響を与えている。	継続	・規制の緩和。 ・安価な電力の供給。	
3	自動部品	国営電力会社の独占・高コスト	・電気産業法（Ley de la Industria Electrica）法により民間企業がGreenエネルギーを提供する事が出来ない。	継続	・安価なGreen電力の購入が出来るようにしてもらいたい。	
4	自動部品	郵便物の紛失、遅れ	・郵便局を使って送った送付物が届くのが遅い、また実際は規制品ではないが税関で勝手に規制品と判断され、抜き取られているケースもある。クーリエ便だと上記問題は起きないが高コスト。またクーリエ便だと税関が中見を検査する際に中の書類も一緒に切ってしまうケースも数件発生。	継続	・郵便サービス及び税関業務の改善。 ・職員への正しいルール周知の徹底。	
5	日機輸	米墨国境封鎖	・不法移民等の政治・外交上の問題による国境封鎖のリスクが付きまとい、	継続	・国境封鎖発生時に経済・産業活動へ	

※経由団体：各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。



問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		リスク	部品調達・製品供給に支障をきたす恐れがある。		の影響を緩和するための措置の整備。	
6	JEITA	治安の悪化	・たびたび輸入コンテナが盗難されてしまう。もしかするとカルタ・ポルテ (Carta Porte) 制度を悪用されて、トラックコンテナが狙われているのではなからうかと疑ってしまうほどである。 →メキシコ日本商工会議所 (通称：カマラ) の報告によると、貨物車両の盗難件数は2023年9月時点で対前年+8.8%の増加傾向である。	継続	・カルタ・ポルテ (Carta Porte) 制度が悪いというコメントではないが、悪用されない運用を求めたい。	・Jetroリンク参照 <a href="https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/12/3782a06fbf16c1db.html">https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/12/3782a06fbf16c1db.html</a>
7	自動部品	治安の悪化	・殺人は前年に比べて減少傾向ではあるが、強盗・窃盗は増加傾向にある。また警備やセキュリティー対策はしているが工場への侵入も発生している状況である。	継続	・更なる地元警察による監視体制の強化。	
8	自動部品	治安の悪化	・麻薬組織の対立および国を挙げて組織の弱体化を進めている事で、それに対する報復が活発化している。データ上は日本人を狙った犯行は減っているものの、犯罪や抗争に巻き込まれる可能性は上昇しており、行動場所や時間に対する配慮が更に必要となっている。	継続	・更なる地元警察による監視体制の強化。	