

台北市日本工商會對台灣政府政策建言
台湾政府政策に対する台北市日本工商会の提言と要望



台北市日本工商会

2020年 白書

台北市日本工商会



台北市日本工商会

2020

台湾政府政策に対する台北市日本工商会の提言と要望

目次

1. はじめに	1
2. 主要なる政策提言 「ポストコロナを見据えた新たな日台関係の構築に向けて」	3
はじめに	3
【日本工商会からの6大提言】	3
1. 日台連携の深化	4
●CPTPP等の経済連携協定への加入に向けた道筋の提示	4
●日台連携による第三国市場の開拓	5
●ビジネス・観光交流の早期正常化	5
2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃	6
●科学的根拠に基づく規制撤廃の実現	6
3. 新産業育成の加速	7
●産業育成に向けた規制緩和等支援措置の充実	7
●情報デジタル・次世代移動通信システム産業の育成	7
●再生可能エネルギー産業の育成	7
4. 既存産業の更なる競争力強化	8
●自動車産業の振興	8
●電機産業の事業環境改善に向けた施策改善	9
5. 質の高い人材確保	9
●労働基準法の改正	9
●医療・介護分野の制度整備	10
●産業を支える技能人材の確保・育成	10
6. 投資・事業推進における阻害要因の排除	10
●電力の安定供給に向けた新規発電所建設の加速・推進	10
●台湾進出日系企業に対するスムーズな行政手続き	11
●インフラ関連事業等における納期遅れへの対応	11
●ビジネス環境と安全面の維持	11
3. 2019年「白書」個別要望事項の台湾政府からの回答に対する台北市日本工商会評価報告	12
4. 2020年「白書」要望事項一覧表	15
5. 2020年要望事項	17
【1】基本政策及び労働基準法に係わる要望事項	17
【2】インフラ投資と投資環境の改善について	22
【3】エネルギー政策について	24
【4】自動車・二輪車業界振興策について	33
【5】電機電子部品業界について	43
【6】医薬制度について	47
【7】たばこ／酒／食品等の規制について	54
【8】建設工事関連について	60
【9】金融財務について	64
【10】知的財産権利について	70
【11】その他全般について	73

1. はじめに

台北市日本工商会の台湾政府に対する「白書」は、2008年に提出した「要望書」に由来しており、翌2009年10月に初めての「白書」を台湾政府に提出してから本年度で12年目を迎える。「白書」は毎年12月上旬に開催される日台政府間の経済貿易会議や経団連を窓口とする東亜経済人会議においても参考にされており、多くの関係者からますます注目を集めることとなっている。

昨年の2019年版白書については、2019年10月4日に行政院国家発展委員会宛に提出し、その後の10月10・11日の両日に日本の関係政府機関等に対して内容を直接報告している。その後、複数回にわたり台湾政府と台北市日本工商会との間で協議の場が持たれ、2020年7月10日には締め括りとなる総括会議が開催された。その結果として、47項目のテーマの内、A評価4項目、B評価30項目、C評価13項目となっている。

白書はかねてより2部構成となっており、2020年版白書もその形式を踏襲している。前半は「主要なる政策提言」と題して、現下の政治・経済・社会情勢を踏まえ、マクロ的視点から台湾政府に対して提言する内容となっており、台北市日本工商会の主要幹部が議論を重ね、日本台湾交流協会等、関係諸機関の意見も参照しつつ纏めたものである。

後半は「個別要望事項」である。台湾で活動している日系企業が現状の問題点及びその改善策を台湾政府に対して指摘・要望するものであり、台北市日本工商会に属する日系企業（登録社数：約490社）が参加する17の各部会（自動車、電機電子、医薬品医療機器、運輸観光、食料物資、商社、一般機械、金融財務、建設、エネルギー等）より個別要望案として提出されたものを取り纏めている。注意深く見るとそれぞれの「個別要望事項」が「主要なる政策提言」のいずれかに該当している形になっている。

さて、本年2020年版白書の概要は以下の通りである。

まず、「主要なる政策提言」については、「ポストコロナを見据えた新たな日台関係の構築に向けて」との副題を冠し、以下の6項目について提言を行っている。

1. 日台連携の深化
2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃
3. 新産業育成の加速

4. 既存産業の更なる競争力強化

5. 質の高い人材確保

6. 投資・事業推進における阻害要因の排除

いずれの項目も日台間のビジネス関係の質を向上してゆく上で極めて重要なものと確信するが、とりわけ項目2に関しては、本文にも詳述する通り本年特に重視している点である。

このテーマは、スポーツのボーリングで言う「センターピン」に例えられると考える。センターピンにうまくボールを当てれば、このピンが連鎖的に他のピンを次々に倒し、ストライクを取ることに繋がる。台湾政府におかれては、ぜひこうした戦略的視座をもって取り組んでいただきたい。

また、後半の「個別要望事項」については、今までの未解決内容を継続した37項目及び新規に設定した24項目の合計61項目で構成されている。未解決内容については台湾政府の真摯な対応により解決に近づいている項目が幾つもあり、今後1年間でさらなる進展がもたらされることを強く期待しているところである。

世界的に収束の目途が未だ見えてこない新型コロナウイルス問題、とどまるところを知らない米中対立の激化により、とてつもなく大きな難題を各国政府は抱える事になったと認識している。そんな中であって、日本と台湾は多くの共通の関心事項を有しており、過去そうであったように共に手を携えて障害を乗り越えてゆけるものと確信している。台北市日本工商会は、微力ながらこの方向に最大限の貢献をしたいと考えている。

特にここ最近、台湾政府各部署からの積極的な働きかけで、形式にこだわらず、何度も白書の各テーマについて討議する場を設定して頂いた。この場をお借りして感謝申し上げますと共に、2020年版白書についても両国にとって実り多い結果が得られることを願ってやまない。

台北市日本工商会
理事長 大恵 修司
2020年10月8日

2. 主要なる政策提言

「ポストコロナを見据えた新たな日台関係の構築に向けて」

はじめに

台湾は今回の新型コロナウイルスの感染者を早期に抑え込み、世界に先駆けて域内の経済活動を正常化させた。こうした台湾政府の迅速かつ適切な対応に、台北市日本工商会として敬意を表す。台湾はいち早くコロナ禍の影響を克服しつつあるが、秋冬の第二波、第三波の危険性に留意しつつ、海外との交流再開をご検討頂きたい。また、今回の新型コロナウイルスの影響は、人々の働き方や生活スタイルの変化、国際間の人の移動の制限、グローバルサプライチェーンの見直し等、様々な面で表れてきている。今後は、こうした変化を踏まえつつ、ポストコロナを見据えた新たな日台関係の構築を目指していく必要がある。

一方で、今年5月20日には、蔡英文総統が中華民国第15代総統に就任し、第2期蔡英文政権がスタートした。その就任演説では、情報デジタル関連産業、5G移動通信システム・情報セキュリティ産業、バイオメディカル産業、国防産業、再生可能エネルギー産業、民生関連産業の6産業を核心戦略産業とした。また、柔軟な資金の流れ、活発な人材の流れ、強靱な産業、世界との緊密な連携の推進も併せて挙げられている。日本は、これら6つの核心戦略産業の発展や社会経済環境の改善に少なからず貢献が可能であり、日台で力を合わせて実現していくことを希望する。

日本と台湾は長年に亘って良好な関係を築いてきた。今後は、ポストコロナにおける様々な変化や国際状況の変化に応じて、新たな連携の形を模索する段階に入っており、日本工商会としては日台関係の深化に向けた更なる貢献を果たしたいと考えている。

昨年は白書提出後、政府には数多くのフェイストゥフェイス会議の開催等、柔軟かつスピーディーなご対応を頂き感謝している。今年はさらにスピード感と具体性、透明性のある政策執行力の強化をお願いしたい。

【日本工商会からの6大提言】

1. 日台連携の深化

- CPTPP等の経済連携協定への加入に向けた道筋の提示
- 日台連携による第三国市場の開拓
- ビジネス・観光交流の早期正常化

2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃

- 科学的根拠に基づく規制撤廃の実現

3. 新産業育成の加速

- 産業育成に向けた規制緩和等支援措置の充実
- 情報デジタル・次世代移動通信システム産業の育成
- 再生可能エネルギー産業の育成

4. 既存産業の更なる競争力強化

- 自動車産業の振興
- 電機産業の事業環境改善に向けた施策改善

5. 質の高い人材確保

- 労働基準法の改正
- 医療・介護分野の制度整備
- 産業を支える技能人材の確保・育成

6. 投資・事業推進における阻害要因の排除

- 電力の安定供給に向けた新規発電所建設の加速・推進
- 台湾進出日系企業に対するスムーズな行政手続き
- インフラ関連事業等における納期遅れへの対応
- ビジネス環境と安全面の維持

1. 日台連携の深化

● CPTPP等の経済連携協定への加入に向けた道筋の提示

地域間での経済連携協定の締結が進むなか、台湾が主要国間で締結している協定はニュージーランド、シンガポール、中国のみである。しかも、中国との間のECFAの後続協議も進んでいない。貿易に関する競争条件が他国に比して劣る状況は、輸出主導型の台湾にとって深刻な問題であると共に、日本を含む外資導入の阻害要因にもなり得る。

白書でも例年取り上げてきたが、CPTPPに代表される広域経済連携協定への加入や、日本とのEPA・FTAの締結に向けた取組みを進めていただきたい。また、各産業における国際慣行にそぐわない独自規制やルールのは是正、及び投資保護の充実についても対応が求められる。これまで規制に守られてきた産業分野はもちろんのこと、台湾の既存産業の産業競争力の向上を一体的に検討し、地域経済自由化へスムーズに加入できる環境を整えていくことが求められる。同時に、台湾

のCPTPPへの加入や日本とのEPA・FTA締結に向けた日本政府による支援も、台北市日本工商会として強く要望していきたい。

● 日台連携による第三国市場の開拓

政府は新南向政策としてASEAN10カ国と南アジア6カ国、オーストラリア、ニュージーランドの18カ国を対象とした交流促進を打ち出しており、この方針は、蔡英文総統の就任式でも継続推進が言及されている。

日台企業双方にとって新南向政策の対象地域は新たな市場として期待している地域であり、日台企業が連携することで第三国市場でのビジネス拡大が期待できるのであれば、日本企業として新南向政策に対して積極的に取り組むことが可能となる。政府には新南向政策において、日本企業と台湾企業との間でどのような連携が期待されるか、より具体的な検討とそれに基づく施策の提示をお願いしたい。

● ビジネス・観光交流の早期正常化

現在、部分的に緩和が始まっているものの、ビジネス交流が引き続き滞っている。これは、在台日系企業にとって大きな課題となっていると共に、日本から台湾への投資減少にも繋がりがかねないと懸念している。

また、日台間の交流人口は2019年には台湾から日本が491万人、日本から台湾が217万人と、これまでほぼ一貫して増加してきた。しかし、新型コロナウイルスによる相互往来制限の影響で、今年は大幅な減少が見込まれる。これは、旅行・宿泊・飲食・物販等の在台日系企業のみならず、同業種の台湾企業や日本の各社にとっても極めて大きな業績悪化要因となっている。

こうした中で、台湾政府は第一段階として「防疫旅行」、第二段階として「安心旅行」として国内旅行を順次解禁してきた。日台間の観光旅行についても、これに倣って新たな基準を設け、世界に先駆けて安全安心な国際観光旅行のモデルケースを作っていくことを期待したい。

また、台北市日本工商会は、日本政府の外務大臣宛に、台湾との相互往来の早期解禁要望書を提出した。今後、日本、台湾の政府当局による協議の進展と、相互交流の早期正常化を期待したい。

2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃

● 科学的根拠に基づく規制撤廃の実現

東日本大震災から既に9年が経過したが、依然として台湾は日本の被災地周辺5県からの食品の輸入を停止する措置を継続しているとともに、その他の都道府県についても、産地証明や放射性物質検査証明を求めている。しかし、台湾政府が2011年3月15日から施している日本産食品の輸入時検査や、2019年8月1日に結果が公表された日本食品のサンプリング調査においても、基準値を超えた商品は1件も無く、衛生福利部食品薬物管理署の2019年度レポートでは、ストロンチウム90についても検出されなかったとしている。日本国内においても、継続的にモニタリング検査が行われ、基準値を超えた食品は市場に流通することは無く、輸出も行われていない。

また、2018年の公民投票にて日本産食品の輸入停止措置の継続が成立した点については、「維持禁止開放日本福島311核災関連地区・包括福島與周遭4縣市（茨城、栃木、群馬、千葉）等地區農産品及食品進口」という言葉で投票がなされている点も問題と考える。例えば、「放射能汚染がないことが科学的に確認され、日本国内でも流通している食品を輸入することに、あなたは賛成しますか」といった問いの立て方であれば、別の結果が得られる可能性もあったのではなかろうか。

今年11月には、公民投票から2年が経過して、漸く見直しが可能となる。規制を残す日本の近隣諸国が存在する中、台湾が撤廃することは、良好な日台関係を内外に強くアピールすることにも繋がり、大きな意義がある。また、規制の妥当性を科学的根拠に基づいて検証する姿勢は、CPTPP等他国との協定への加盟を議論する際に有利になるものと考えられる。

来年2021年3月には被災10周年を迎え、日本国民が改めて震災を振り返る区切りの年になる。台湾から寄せられた200億円を超える多額の義援金への感謝の念を新たに作るタイミングで震災被害に関連する規制撤廃が実施されれば、この上なく日台関係の紐帯を強めることとなる。以上のことを鑑み、台湾政府には冷静で良識ある決断を求める。

3. 新産業育成の加速

● 産業育成に向けた規制緩和等支援措置の充実

政府が育成産業として掲げる6つの核心産業分野の多くは、日本企業の技術力や強みを活かせる分野である。特に、情報デジタル関連産業、5G移動通信システム・情報セキュリティ産業、バイオメディカル産業、再生可能エネルギー産業については、日本の技術導入により、新たな産業創出が期待できる。

新産業育成を推進する上で、新技術の適用や新たなサービスモデルの導入の為に「規制のサンドボックス」といわれる特区制度の活用を期待したい。これは、期間や参加者を限定することにより、既存の規制の適用を受けることなく迅速な実証を可能とし、実証で得られた情報を活用するものであり、例えば、EV等の新エネルギー車、自動運転、スマートシティ、先進医療、エネルギーイノベーションなどの分野での活用が考えられる。こうした特区における大胆な規制緩和、日本企業を含む外資参入に対する優遇措置等の政策実行を期待する。

● 情報デジタル・次世代移動通信システム産業の育成

日本では、今年3月に5Gの商用サービスが開始され、ローカル5G等の独自の取り組みも行われている。また、世界的に潮流となっているDX（デジタルトランスフォーメーション）を活用したビジネスモデルの変革に取り組む企業も多い。更には、ポスト5Gとなる第6世代移動通信システムの研究開発にも力を入れている。

一方で、台湾では今年7月に商用サービスが開始され、今後の5G関連産業の発展が期待されている。また、今般の新型コロナウイルスへの対応においても、ICT技術をフルに活用した迅速な対応が世界の注目を浴びた。

こうしたことから、日台双方が同分野における互いの強みを持ち寄り、DXや5G、更には6Gに至る関連産業の発展や研究開発を進めていく動きが活発化することを期待したい。また、こうした研究開発分野における日本企業にも使いやすい補助金制度や知的財産権利の保護制度の更なる充実・改善を求めたい。

● 再生可能エネルギー産業の育成

再生可能エネルギー分野は、日本と台湾ともにエネルギー資源に乏しい点で類似しており、日本が培ってきたエネルギー対策、エネルギー効率改善等の知見を両国で共有することで、台湾に対して大きな貢献が出来るものと考えられる。

日本企業は、以前から台湾のIPPへの投資や、近年では風力発電や太陽光発電分野への投資を積極的に進めている。また、日本は台湾より早く再生可能エネルギーの導入や電力自由化が行われた経験から、アンシラリーサービスやスマートグリッド等の関連サービスのノウハウを有する企業も数多い。

台湾では、2025年までに総エネルギーに占める再生可能エネルギーの比率を20%とする目標を掲げており、今年4月に再生可能エネルギーを対象とした電力自由化が開始され、台湾電力によるアンシラリーサービスの入札も行われた。また、遅くとも2026年までに台湾電力の分社化も予定されており、台湾の再生可能エネルギーを取り巻く環境は大きな変革期に入ると予想される。

こうした状況を踏まえ、台湾の再生可能エネルギー分野における日台協業が進展することが期待される。しかしながら、現状では、個別要望事項に示した電業法における再生可能エネルギー投資の定義や洋上風力発電における株式譲渡制限等、日本企業が台湾で事業展開する際に障害となる課題が少なくない。台湾政府による事業環境の改善を要望する。

4. 既存産業の更なる競争力強化

● 自動車産業の振興

台湾には自動車製造産業や部品産業など関連企業が多く存在する。関連就労人口は約10万人にのぼり、台湾内の自動車生産能力は65万台である。しかしながら、実際の生産台数は25万台程度と39%程度の能力しか活用できておらず、大幅な余剰生産能力が発生している。加えて、輸入車の関税引き下げによる近年の輸入車の大幅な台頭に伴い、台湾国内生産車のシェアは大幅に低下している。このため今後の台湾での自動車産業の生き残りをかけて、台湾政府の支援を要請する。詳細については個別要望事項をご検討頂きたい。

一方で、新たな動きとして、台湾政府は2040年に新規販売する自動車を全面電動化する目標を掲げている。これは、将来の自動車産業及び台湾経済への影響を勘案すると、非常に大きな変化点と認識している。しかしながら、これに向けた具体的なアクションプランは未だ打ち出されておらず、部品産業を含め、自動車関連企業の将来戦略に大きな影響があるため、早期の計画策定が望まれる。

● 電機産業の事業環境改善に向けた施策改善

電機産業も、台湾経済を支える重要な産業の1つであり、多くの日系企業が台湾で事業を行っている。しかしながら、台湾市場の成熟に伴い、経営環境は厳しさを増している。こうした中で、日系電機企業が引き続き台湾で事業を継続し、更なるイノベーションを進めて台湾電機産業の高度化に貢献していけるよう、台湾政府の支援をお願いしたい。

例えば、個別要望事項で述べたような昇降機の遠隔点検保守に関する法整備や、空調機に対する省エネ規制の実施に関する改善や、廃家電費用負担の適正化等、台湾政府の早期対応を期待する。

5. 質の高い人材確保

● 労働基準法の改正

労働基準法改正の内容は多様な働き方が許容されない非常に硬直化した制度改定であった。その後の修正により多少の改善が行なわれたものの、各産業の事業運営の実態と乖離し、優秀人材の流出につながる等、依然として台湾で事業を行なう全ての企業の競争力低下につながりかねないとの懸念を抱いている。

まず、年度終了又は労働契約終了の際に未消化の有給休暇を賃金換算して支給する「余剰年休買い取り制度」である。これは、有休を消化せずにその分の賃金を得るという長時間労働を助長する結果となっており、長時間労働の抑制と労働者の健康で文化的な生活を促進し、休息取得を促進するという本来意図からかけ離れたものとなっている。また、長時間労働の助長は、間もなく人口減少局面を迎えて労働生産性の向上が極めて重要となってくる台湾にとって、その方向に逆行するものと言えよう。先進民主主義国では斯かる買い取りを行っておらず、逆に買い取りを禁止する国が存在している意味を認識いただき、本制度の撤廃をお願いしたい。

次に、労働基準法第35条である。世界では、フレックス勤務や時短勤務等、各従業員のリライフスタイルに合った働き方が一般的になってきている。この潮流は、新型コロナウイルスの影響による在宅勤務の普及により、より顕著になった。しかしながら、同法第35条では「4時間継続勤務した場合、少なくとも30分の休憩が必要」と定められており、各従業員の自由な働き方を制限するものとなっている。こうしたことから、自ら働き方を選べるホワイトカラー労働者の特性を踏まえて、これらの労働者に対する同法の適用除外又は緩和を要望する。

● 医療・介護分野の制度整備

台湾の高齢化率は2019年に15.3%に達し、世界保健機関（WHO）が定義する「高齢社会」に突入しており、医療費の拡大や介護制度の不足といった課題が懸念される。

医療費については、このまま拡大を続けると台湾の健保財政の破綻が懸念されると共に、薬剤給付予算の確保が難しくなる危険性がある。こうしたことを防ぐため、持続可能な医療財源確保に向けた制度改革をお願いしたい。

また、介護制度については、台湾政府は2016年に「長期介護10年計画2.0」を策定し、税金で要介護者への補助を行っているが、要介護レベルに応じて発生するサービス/支援費用に対応した補助負担額の設定とはなっておらず、この為、介護のレベルによる要介護者の個人負担に大きな差異が発生している。将来的な財政負担を勘案すると日本のような介護保険制度を導入し、要介護レベルに応じた制度設計にすることが、現在台湾が抱えている課題の解決に役立つと考えられる。

● 産業を支える技能人材の確保・育成

過去台湾には、多くの専門学校があり、各学校とも基礎工業に関わる学科を備え、機械・電気・電子など各産業分野のニーズに適う人材を輩出し、台湾の二次産業（工業）の発展に大きく貢献した。しかし、現在の教育体制では工業分野の教育を行うのは大学が主体となっている。大学を卒業した学生はその殆どがサービス産業、事務系の職を希望するため、伝統的な二次産業の業務が敬遠され、技能系人材が不足するという問題が生じている。伝統的な二次産業がイノベーティブな新産業の産業競争力を支えていく重要な基盤であるとの事実を認識し、技能系人材の教育・養成のためのシステムの整備をお願いしたい。

6. 投資・事業推進における阻害要因の排除

● 電力の安定供給に向けた新規発電所建設の加速・推進

台湾への投資の前提となる事業基盤面では、以前から電力不足、土地不足、人材不足、労働者不足、水不足の「五欠」が言われている。台湾政府が改善に向けた様々な取り組みを進めていることについては認識しているものの、その成果は未だ限定的と考える。

特に、電力の安定供給は日本企業のみならず、台湾にて事業を行なうすべての企業にとって最低限の要求事項である。台湾における電力供給の現状は、2020年は新型コロナウイルスの影響もあり4月時点で電力予備率は常に10%以上を保っており、当面電力供給には問題ないと思われる。しかしながら、今後は、外資企業の新規進出だけでなく、台湾企業の回帰投資等により、電力需要は更に高まることが予想される。また、2025年に原発を完全停止し、ガス火力5：石炭火力3：再生可能エネルギー2というエネルギーミックスにする政府方針実現に向けても、供給信頼性や調整力という観点から、ガス火力IPP事業を含めた新規発電所建設が必要となる。こうした新規発電所建設の加速・推進に向けた政府支援、参入環境整備を希望する。

● 台湾進出日系企業に対するスムーズな行政手続き

日系企業の進出、投資に際しては、中央政府・地方政府それぞれから企業に対する支援メニューが提供されていることに感謝の意を表す。一方で、用地取得や環境影響評価などの各種許認可の取得等に際して、民意を尊重しすぎるあまり、行政が停滞する場面が見受けられ、事業の立ち上げに想定以上の時間を要する場合がある。これは事業スケジュールの予見を難しくするリスク要因となり、外資系企業の台湾進出後の阻害要因となっている。外資企業の進出や投資に際しては、各種行政手続きが円滑に進むよう、手続きの間の継続的且つ密な支援の提供を強く望む。

● インフラ関連事業等における納期遅れへの対応

今般の新型コロナウイルスの影響による原材料や部品の遅れ、必要な人員派遣の停止等によって、インフラ関連事業等における納期の遅れが発生している。人員派遣に関しては、日本国籍を持つ商務打合せ目的の入境者へのマルチプルビザの発行も止まっている。台湾政府として、不可抗力事由としての認定を行い、関連各機関への行政指導を行うことにより、契約履行上の混乱を最小限に抑えるようにして頂くと共に、マルチプルビザの発行再開もお願いしたい。

● ビジネス環境と安全面の維持

日台間での人材交流の推進や日本企業のビジネス環境を支える知日派人材の充実、日本人学校への支援、台湾の大学を中心とした日本研究に対する政府予算支援強化、昨今の世界的なテロ事件に対応した安全対策の強化等については引き続きご協力をお願いしたい。

3. 2019年「白書」個別要望事項の台湾政府からの回答に対する台北市日本工商会評価報告

一、2019年「白書」個別要望事項の台湾政府からの回答に対する台北市日本工商会評価

2019年10月に台湾政府に対して提出した台北市日本工商会2019年「白書」の個別要望事項47項目につき、台湾政府の各部署より頂いた個別の回答、及び5月18日、6月4・5日に国家発展委員会主催で開催された全議題協調会議での議論の結果を踏まえ、2020年6月時点で個別要望事項提出企業および関連部会にて以下の通り評価を行った。

A評価：4項目	全体に占める比率	9%	(2018年 16%)
B評価：30項目	全体に占める比率	64%	(2018年 66%)
C評価：13項目	全体に占める比率	27%	(2018年 18%)

なお、

A評価：回答に具体的進展があり、「実施済み」、「実施予定」の回答を頂き、早期の解決が見込まれる項目

B評価：回答に具体的進展がなく、「検討」、「審議中」とのことで、今後も継続検討が必要な項目

C評価：回答が「不可能」、「困難」、「未回答」等で、具体的進展がない項目

上記結果は次のような理由によるものと推測。

2019年度のA評価項目は、4項目とも新規案件。

B評価項目が全体の3分の2。要望事項が専門的で更には長く解決に至らなかった継続案件が多いことによる。が、台湾政府による改善・改革の努力・対応を評価してのB評価が多いと考えられる。引き続きの対応をお願いしたい。

C評価項目は長く継続案件として取り上げられているものも多い。解決の難しさを感じる。台湾側関係諸機関との交流を通じて、近い将来の解決を目指したい。

なお、5月18日、6月4日・5日と三回に分けて開催された全議題協調会議を通じて、一項目が評価をBからAに、三項目が評価をCからBに上げることができた。国家発展委員会及び関係機関の皆様のご尽力に改めて感謝を申し上げる。

BおよびC評価項目の案件は原則として継続案件として2020年の要望事項に織り込んでいく。

二、個別要望事項に関する関係機関との打合せについて

2019年版白書に関しても2018年と同様に、いくつかの重要テーマに関して、台湾政府関係機関との間で、活発な意見交換が行われた。

(1) 經濟部沈榮津部長との懇談会

2019年9月10日（火）11時～13時、途中昼食をはさんで經濟部沈榮津部長と懇談会を開催した。主に電力供給問題、洋上風力発電、日本産食品輸入規制問題、モビリティ社会についての見解について、經濟部の考えを聞いた。

出席者：經濟部：沈榮津部長他

工商会：石川理事長、大橋常務理事、大恵常務理事、木原理事、
三平理事、坂上理事、中川理事、加藤理事、岡田理事、
古谷理事、堀理事、花岡理事、満田理事（計13名）

(2) 国家發展委員会陳美伶主任委員来局

2019年9月18日（水）10:30～11:00国家發展委員会陳美伶主任委員が来局、意見交換を行った。工商会から石川理事長、大橋常務理事、大恵常務理事が出席。2019年版白書で提起しているエネルギー問題（電力供給不足の不安）、日本産食品輸入規制問題等に関心が高いことを説明。労基法の改善についても強い要望があることを伝えた。また、新南向政策について、及び新南向政策と台湾企業回帰との関係についても陳主任委員のお考えを聞いた。

(3) 2019年白書：テーマ14「自動車部品輸入関税の引き下げ政策について」

完成車と大差ない輸入関税がかけられていたエンジン、サスペンション等の自動車部品の関税を引き下げよう、台湾政府に対して白書を通じて要望を提出していたが、実現に向けた動きが出てきた。

台湾区車両工業同業公会なども經濟部工業局に輸入関税の引き下げを働きかけてきたが、經濟部工業局は前向きに検討を進め、台湾の部品メーカーの意見も聞いた上で、対象部品をエンジン及びエンジン関連部品に絞り込んで、関税引き下げの提案を財政部に対して提出、財政部も最終的に受け入れる方向となった。

工商会は2019年11月6日付で經濟部工業局・財政部・国家發展委員会に対して『要望意見書』を提出、審議を早め、年内成立を実現するよう要望した。

11月22日には經濟部工業局主催による公聴会が開催され、日系関連企業も出席し意見を述べた。残念ながら年内成立はならず、2020年度に持ち越しとなった。

(4) 經濟部沈榮津部長との面談

2020年4月15日（水）13:30～14:45石川理事長、大恵常務理事、大橋常務理事他が經濟部沈榮津部長と面談、喫緊の課題につき意見交換を行った。經濟部からは能源局游振偉局長、投資処 章遠智參事他が出席。

洋上風力発電事業、火力発電の工期、新型コロナウイルスに関して工場等のマスク確保、外国人技術者の入国許可等が話し合われた。時間の関係でいくつかの要望については書面を提出した。

(5) 2019年版白書：テーマ30「通関時の担当官指示に関する要望」

2020年4月15日（水）14:30～15:40、国家發展委員会松江弁公室で2019年版白書テーマ30「通関時の担当官指示に関する要望」（食料物資部会）に関し、打ち合わせを行った。衛生福利部食品藥物管理署、財政部関務署が出席。工商会からは食料物資部会上田部会長（台湾麒麟ビール）、井筒商務広報委員（台湾味の素）他が出席。

味の素から具体的な例を複数提示し、食品藥物管理署、財政部関務署と議論を進めた。問題の所在が明らかになり、更に5月12日（火）に再度話し合いが行われ、解決に向けて大きく前進した。

(6) 2019年版白書：テーマ5「松山空港における国際貨物輸入施設の拡大」

2020年7月1日（水）10時～11時@国家發展委員会で、2019年版白書テーマ5「松山空港における国際貨物輸入施設の拡大および業務の充実について」（運輸観光部会）につき、個別の意見交換・議論が行われた。全議題協調会議を通じ、進展が期待できると判断したため、急遽個別の意見交換会の開催をお願いした。今回の意見交換の場で交通部民航局は、本年度空港の貨物施設を管理する業者の入札を行うに際し、冷凍・冷蔵設備を整備することを条件とするとのこと、更に貨物が想定以上に増える場合は、設備の拡充もあるとのこと。2015年の提案開始から、ここに来て議論は大きく前進した。

4. 2020年「白書」要望事項一覧表

大テーマ	番号	要望事項テーマ	提案部会	提出年度	2019年度 部会評価
【1】 基本政策及び労働 基準法に係わる要 望事項	1	日本産食品の輸入規制の撤廃について	食料物資	2011	C
	2	①2017年1月1日より施行された労働基準法の一部条文の改正 について	商社	2017	C
		②余剰年休買い取り制度について	自動車	2017	C
	3	①労働基準法第35条におけるwhite collar exemption適用の件	商社	2020	
②労働基準法第35条の休憩時間付与方式の変更について		運輸観光	2020		
4	労働基準法派遣社員管理関連法規の修正に伴う影響について	電機電子	2020		
【2】 インフラ投資と投 資環境の改善につ いて	5	台北松山空港における国際貨物輸出入施設の拡大および業務の 充実について	運輸観光	2015	B
	6	インフラ関連事業においてCOVID-19問題がもたらす影響への 対応について	商社	2020	
	7	自然災害要因の際の政府系入札Projectの調達納期遅延規則改定 について	情報通信	2020	
【3】 エネルギー政策に ついて	8	電力分野の投資環境整備について	エネルギー	2019	B
	9	安定した電力供給体制の具現化と、その中で特に新規発電所建 設（含む民間企業による新規ガス火力IPP事業）の加速・推進 のための政府支援、参入環境整備の要望	エネルギー 商社	2018	B
	10	洋上風力市場に於ける国産化要求と今後の案件開発計画について	エネルギー	2019	B
	11	台湾洋上風力における中国製TIVの使用許可について		2019	B
	12	洋上風力タービン及び作業船に関する洋上通関の許可について		2020	
	13	台湾洋上風力に於ける株式譲渡制限について		2020	
	14	洋上風力案件時の漁業従事者向け補償金について		2020	
	15	2026年以降の電源開発計画について		2020	
16	リチウム二次電池の廃棄処理について	2020			
【4】 自動車・二輪車業 界振興策について	17	民間の機械式および一般駐車場に対するEV/PHV向け充電機能 施設の整備促進について		一般機械	2014
	18	環境対応、安全対応の為、高齢車に対して車検制度の強化と自 動車税制の調整について	自動車	2016	C
	19	国内自動車製造産業、及び部品産業を拡大の為に生産インセン ティブの導入について		2016	C
	20	2040年新規販売する自動車の全面電動化に向けたインセン ティブとインフラ整備の策定について		2018	C
	21	騒音に関する台湾認定法規の、欧州法規との調和要望について		2018	B
	22	自動車部品輸入関税の引き下げ政策について		2018	B
	23	大型二輪車（排気量251cc以上、以下重機）高速道路走行の解禁 について		2019	B
	24	スクラップインセンティブについて		2020	
	25	商品認定登録時に必要なISOライセンスのステータスに関して		2020	
	26	補修用エアコン部品（コンプレッサ）に対する貨物税について		2020	
【5】 電機電子部品業界 について	27	昇降機の点検保守制度の見直しについて		電機電子	2016
	28	空調機に対する省エネ性能規制実施要領の改善について	2019		B
	29	廃家電費用の負担方法について	2019		C
	30	電子式スイッチを認証登録の対象商品とする提案	2020		
【6】 医薬制度について	31	持続可能な医療財源（薬剤費）の確保に向けた制度改革	医薬品 医療機器	2008	B

4. 2020年「白書」要望事項一覧表

大テーマ	番号	要望事項テーマ	提案部会	提出年度	2019年度 部会評価
【6】 医薬制度について	32	医療財源有効活用の為、保険薬局と保険医療機関との「一体的な経営の禁止」	医薬品 医療機器	2008	C
	33	薬価算定期間の短縮について		2008	B
	34	MEA (Managed Entry Agreement) 制度の運用について		2020	
	35	DET (Drug Expenditure Target) の運用について		2008	C
	36	第38条の薬価参照国について		2020	
	37	薬品査驗登記審査準則 第38条-2 項目4への日本PMDA追加		2019	B
	38	薬剤師不在時のOTC販売に関する弾力的運用		2020	
【7】 たばこ／酒／食品 等の規制について	39	たばこ製品にかかる不法取引対策の継続及び強化について	食料物資	2011	B
	40	効果的且つバランスの良いたばこ規制政策について		2014	B
	41	通関時の衛生福利部 (TFDA) 担当官指示について		2019	B
	42	①琉球泡盛の関税率引き下げについて	運輸観光	2008	C
		②日本酒、焼酎などの酒類の関税率引き下げについて	食料物資	2008	C
【8】 建設工事関連について	43	台湾公共工事請負案件における、公平かつ迅速な争議解決方法の導入	商社	2012	B
	44	バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の設置促進に関する法整備について	建設	2014	B
	45	建物使用許可検査前に本設のエレベーターを工事に仮使用できるための仕組みについて		2016	B
	46	建築確認申請許可取得後に発生する第三者の構造設計者による指摘事項についての合理性の確保		2017	B
	47	政府主導のESCO標準契約ガイドライン導入提案について		2019	C
【9】 金融財務について	48	非居住者の源泉徴収報告期限につき、報告期限の計算に休日を除外する営業日ベースとするか、休日を除外しない場合は報告期間を延長するとの要望について	金融財務	2019	B
	49	固定資産の廃棄における減価償却未経過分の廃棄損が損金不算入となる制度の見直しについて		2019	B
	50	金融機関における台湾ドル調達目的のための「外貨資金調達+為替スワップ取引」に係る例外適用（外貨利息部分の為替リスクをヘッジするための為替予約取引の許容）について		2019	B
	51	正常先向け貸出の貸倒引当において、信用のある優良取引先に対する、引当率水準の見直しについて		2019	B
	52	100万米ドル以上の外国為替取引における中央銀行事務手続き簡素化		2020	
【10】 知的財産権利について	53	台湾専利法における間接侵害制度の導入について	知財委員会	2010	B
	54	審判制度改革の推進		2019	B
	55	税関における模倣品認定手続きの簡素化		2020	
【11】 その他全般について	56	特殊車両のリース解禁について	合弁会社	2020	
	57	印鑑制度見直し検討について	商社	2020	
	58	コロナウイルス対応期間中において変形勤務運用の柔軟化	電機電子	2020	
	59	グリーンマークの相互認証拡大、認定手続きの簡素化等の環境整備によるエコ商品の拡大	流通	2020	
		60		ベビーカーの台湾基準CNS12940改訂草案に対する改善提案	2020
	61	台湾企業とのビジネス案件に係る入境者への新型コロナ防疫規制の緩和について	一般機械	2020	

計 61 項目 ・ 継続 37 項目 ・ 新規 24 項目

5. 2020年要望事項

【1】基本政策及び労働基準法に係わる要望事項

テーマ1 日本産食品の輸入規制の撤廃について（継続事項）

要望事項 東日本大震災発生以来既に9年が経過したが、台湾は依然として被災地周辺5県からの食品の輸入を停止する措置を継続し、その他の都道府県についても産地証明（すべての都道府県）・放射性物質検査証明（一部都道府県の一部食品）を求めている。2011年3月26日並びに2015年5月15日施行の輸入規制について、これまでも繰り返し要望しているように、科学的根拠に基づき、輸入規制の撤廃を求める。

補充説明

- ・台湾政府が2011年3月15日から実施している日本産食品の輸入時検査や2019年8月1日に結果が公表された日本産食品のサンプリング調査においても、放射性物質基準値を超えた商品は1件もなく、同調査の2019年度レポートでは、ストロンチウム90についても検出されなかったとしている。日本国内において、継続的にモニタリング検査が行われ、放射性物質基準値を超えた食品は市場に流通することはなく、輸出も行われていない。
- ・福島第一原発事故に伴い日本産食品の輸入規制措置を取った54ヶ国・地域のうち34ヶ国・地域については、既に輸入規制を撤廃し、18の国・地域では何らかの規制緩和を実施しており、何らの規制緩和も実施していないのは台湾と韓国のみである。
- ・本規制は日本産食品を差別的に取り扱い、日本産食品への信頼を失墜させ、消費者の危機感をあおることになり、結果として、安心と安全を信条として真面目に事業を行っているすべての日台双方の関連事業者の業務と業績に多大なる悪影響を及ぼしている。さらには、消費の選択肢を狭め、台湾の消費者に著しい不利益を与える恐れもある。
- ・2019年の本要望に対する衛生福利部の回答は「国民投票の結果を尊重し、国民の食の安全を確保する我が政府の立場から、消費者の信頼を高めるように食品に係る管理及び安全性に関する日本側の積極的な説明が望まれる。」となっており、日本側に責任を転嫁しており、全く歩み寄る態度が感じられない。我々が要求するのはあくまで科学的な議論である。

（食料物資部会）

テーマ2 ① 2017年1月1日より施行された労働基準法の一部条文の改正について（継続事項）

要望事項 本改正（2017年1月1日より施行）により新たに義務化された、労働基準法第38条第4項「年度終了又は労働契約終了の際に、未消化の有給休暇は賃金換算して支給しなければならない」について、製造ライン勤務者、サービス業、接客業等自由裁量が難しい職種を除く、所謂ホワイトカラーにおける有給休暇買取制度は廃止もしくは適用外としていただく検討を引き続き要望する。

補充説明 過去3回に渡って本条文の見直しを要請してきたものの、2019年回答においても「台湾では業種を問わずこの条文が無いと年次有給休暇の取得が担保されない」という極めて性悪説に立った導入経緯が繰り返されるのみで、業種による自由裁量の違いや、導入後3年が経過して如何に政府の狙いと違う形で本制度が定着しつつあるかなどについては全く配慮が為されていない。このまま放置されることで企業の経済性を圧迫し、結果として台湾での雇用促進にも悪影響を及ぼすことになることを強く懸念する。

実例を挙げると、2019年回答で企業側の対抗手段として「年次有給休暇の消化を促す為、雇主は休暇の取得を労働者に注意喚起することができる」とのご指摘をいただいているが、オフィス勤務のホワイトカラー会社はほとんどが、四半期に一回程度（最終四半期には毎月）年次有給休暇の取得を促す注意喚起は既に行っている。しかし、取得予定がある社員は注意をせずとも既に取得しているケースがほとんど。休暇を取得するか休まずお金でもらうかは労働者の権利だと勘違いをしている社員も多く、これらの社員には注意喚起を行っても全く効果は無い。政府が狙う「休暇が取得できない労働者に休暇を確保する」という本来の意図とは全く違う、休暇かお金の選択制という捉えられ方で残念ながら制度が定着しつつあるというのが実態。

また、昨今の新型コロナウイルスへの対策、時代の要求もあり、テレワーク、時差出勤、1時間単位の休暇取得などさまざまな働き方改革の取組、議論が進められている会員会社も多く、これらは自由裁量を基にした生産性の向上を目的としており、台湾政府の言う自由裁量が効かない企業をターゲットとする本条文が全業種に適用されている現状には大きな疑問を感じざるを得ない。

少なくとも製造ライン勤務者、サービス業、接客業等自由裁量が難しい職種を除く、所謂ホワイトカラーにおける有給休暇買取制度は廃止、適用外を改めて強くお願いしたい。

(商社部会)

テーマ2 ② 余剰年休買い取り制度について（継続事項）

- 要望事項**
- ・有給休暇制度は労働者の長時間労働を抑制し、健康で文化的な生活を促進させるための労働者の権利、企業の義務であるにも関わらず、「余剰年休買取制度」導入以降、労働者の年休取得率は低下し、有給休暇の本来の目的達成に対して乖離していると考えられる。
 - ・企業側の買取日数が増加することによる競争力の低下、及びそれに伴い労働者に対する賃金等への還元が期待通りに進まないなど、労使双方の問題を生じさせることに繋がりがねない。
 - ・労働部殿より“現行規定は労使双方の權益を既に公平に考量しているので、慎重に検討すべきである”との見解を頂いていることもあり、継続案件として審議していただきたく、当該制度について以下の提案をする。

有給休暇制度そのものの目的について再定義頂いた上で、

- ・制度自体を廃止する
- ・制度の適用を限定的にする（管理職は適用外とする等）

補充説明 ※日本では管理職（非組合員）は、必要に応じて不定量・無制限の業務遂行を求められる。

その観点で例えば最低限管理職だけでも適用外にしてはどうかと考える。

(自動車部会)

テーマ3 ① 労働基準法第35条におけるwhite collar exemption適用の件

要望事項 労働基準法第35条では、労働者が4時間継続勤務した場合、少なくとも30分間の休息が必要とされているが、この規程自体、工場勤務者や鉱山労働者と言ったいわゆるblue collar労働者を前提とした規程で、営業系事務系のwhite collarの労働者の勤務実態と合っていないため、white collar労働者に関してこの規程の適用外としてほしい。

- 補充説明**
- ・世界的な働き方改革の動きの中で、本規程の存在が会社によるflexibleな労働時間の設定を困難にしており、少なくともwhite collar労働者にとっては、必ずしも労働者保護には繋がっていないこと。
 - ・white collar労働の実態は、会議や打ち合わせ、取引先訪問など、途中で業務を中断させることが困難であるものがほとんどであり、本規程では業務に連続性がある場合「雇用者労働時間内での調整」を認めてはいるものの、現実的には「雇用者労働時間内で」休息を取ることは難しいこと。
 - ・営業系事務系企業は、例えば午後の就業時間は13：30～17：30としており、時間外労働をさせる場合には30分休息を取らせ、18：00から開始するようにしているが、30分間の休息を強制的に取らせることは、無駄な拘束時間の延長に繋がり労働者の健康に資するとは考えられず、また労働者側も、休息を取るよりは早く業務を終わらせ早く帰宅したいと望んでいること。
 - ・white collar労働者は工場勤務者などとは異なり、ある程度自分の裁量が効く部分もあり、喫煙やコーヒブレイクなど、既に適宜休息を取りながら仕事をしているのが実態であること。

(商社部会)

テーマ3 ② 労働基準法第35条の休憩時間付与方式の変更について

要望事項 労働基準法第35条において「4時間継続労働した場合少なくとも30分間の休息が必要である」と定められているが、この規定がフレキシブルな働き方を阻害する状況となっている。よって、自由度がある働き方ができるよう、労働者への休憩時間の付与方法に関して変更を要望したい。

- 補充説明** 4時間継続労働した場合の休憩付与に伴う弊害として下記3点があげられる。
- ①残業時間とは別に30分の休憩時間を取ることで、会社の滞在時間が長くなる。
 - ②FLEX勤務を導入しにくい。各々の出社時間によって休憩時間が異なることで会議の設定やコミュニケーションが取りにくい状況となる。
 - ③時短勤務が導入しにくい。4時間継続という制限がつくため、勤務時間選択の自由度が損なわれる。

グローバルスタンダードになりつつあるFLEX勤務や時短勤務（介護事由、育児事由など）の導入が台湾国内でハードルが高いものとなり、世界的に遅れを取ることが懸念される。

日本においては、労働基準法第34条において「労働時間が6時間を超える場合においては少なくとも45分、8時間を超える場合においては少なくとも1時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない」と定められており、FLEX勤務や時短勤務など多様な働き方に対応ができる法律となっている。

(運輸観光部会)

テーマ4 労働基準法派遣社員管理関連法規の修正に伴う影響について

要望事項 2019年の労働基準法第17-1条修正中、第1項にある「派遣先は派遣社員と労働契約締結前に派遣社員と面接、また特定の派遣社員を指定する行為を禁じる」とする規制は、企業が適正な派遣社員を採用する上で影響があり、撤廃を要望したい。

補充説明 派遣先は事前に派遣社員を選考できないことで、派遣社員の適切なマッチングができなく、派遣社員の安定性に影響する。企業の有形・無形のコスト（訓練、制服など）が増加し、企業の競争力にも影響を及ぼす。派遣社員及び企業の不便を解消するために対策を要望。

具体的な問題：

1. コストの増加：
 - ①人材募集コスト増加で派遣会社に支払う管理費が増加
 - ②適性不十分な人材に対する訓練などのコスト増加

2. 派遣先会社入社後の定着性低下：

派遣先会社は事前に仕事内容と個人の適性をうまくマッチングさせることができず、仕事内容に対する認識ギャップも生じやすく、入社翌日に退職する人が増えるなど、会社の経営コストの増加、生産性低下といった悪影響が出てきている。

(電機電子部会)

【2】 インフラ投資と投資環境の改善について

テーマ5 台北松山空港における国際貨物輸出入施設の拡大および業務の充実について（継続事項）

要望事項 松山空港は市街地に近い特性を有するにも関わらず、貨物施設には施設規模ならびに運用上の制約が存在しており、航空貨物分野においてその利点を十分に活用できていない。特に松山と路線がある羽田空港の米国便が大幅に増えたことにより、米国への輸送ルートが羽田経由でのシェアが大きくなっており、この機会を逃すことは台湾経済の大きな損失となる。

また、松山空港と業者（中科国際物流公司）によるBOT運営契約の期間が2020年9月30日に満了することから、新規入札では施設の拡張や低温流通システムなどの最新施設を取り入れることを条件にして、規模・施設面での充実を要望したい。

補充説明 20年9月にBOT運営契約の期間が満了することから、業者の入れ替えに伴い施設の充実を図ることができる可能性があり、当該機会を戦略的に活用したい。

（運輸観光部会）

テーマ6 インフラ関連事業においてCOVID-19問題がもたらす影響への対応について

要望事項 政府購買法の対象案件・非対象案件に関わらず、社会インフラ関連案件では機器・サービス供給契約・履行案件においてCOVID-19問題に起因する原材料や部品の遅れによる工期遅延、入境制限措置による契約履行の為に必要な人員派遣の停止等により、契約履行に直接的な影響が発生している。速やかに政府として不可抗力事由としての認定を行う用意があるとの指針を示し、各関係機関に対し行政指導を行うことにより契約履行上の混乱を最小限に抑えるよう働きかけて頂きたい。

補充説明 再生可能エネルギーに関するFiT確定の期限への影響

再生可能発電事業者は経済部エネルギー局のRecordation Letter（同意函）受領時にFiT Rateが確定すると同時に完工期限が決まる。特に太陽光は原材料・部品を中国大陸を初め輸入に依存しているケースが多いがCOVID-19問題によるサプライチェーンの混乱が完工期限に一定の影響を与えている。については発電容量に関わらず一定期間の延長を認めて頂きたい。

IPPでは、機器乃至サービス供給契約履行に際し防疫措置の為に施行された入境制限措置により諸外国から技師を初め契約履行に必要な人員派遣の停止乃至遅延による契約履行への直接的影響が発生している。斯様な状況下、当該契約上、不可抗力事由に該当することを承認して頂きたい。（当該遅延に対する罰則規定について適用外とする。）

台湾政府のCOVID-19感染防疫措置は有効に機能しているが、諸外国の状況は必ずしも同様ではない。不可抗力適用の指針を公表し、各関係機関に個別審査を行うよう速やかに行政指導を行って頂きたい。

(商社部会)

テーマ7 自然災害要因の際の政府系入札Projectの調達納期遅延規則改定について

要望事項 政府系Projectにおいて、商品を調達して納品する際、納期遅延が発生すると一般的には遅延損害金（Penalty）が発生する。

しかしながら、自然災害のような理由においては、調達企業の過失ではない為、一定期間の猶予を設けることを依頼したい。

補充説明 事例として、上記のような遅延発生時に、以下のようなPenaltyを課せられる。

- ①遅延1日につき、調達金額の1/1000～3/1000の遅延損害金の支払義務
- ②上記の総額が調達金額の20%を超過した場合、契約解除となる
- ③更に3年間の政府系Projectへの入札不可となる

調達企業側の過失が原因である場合にはやむを得ないと思われるが、生産地や物流関係の自然災害（台風・地震・物流事故）や昨今の病原菌蔓延などが原因の場合、調達企業に過失は無く、Penalty措置についても配慮を検討頂きたい。

尚、課題を以下に記載する。

発生した遅延が、災害等によって、実際にどのくらいの影響を受けたかを証明するEvidence方法の確立

実際、昨今のCOVID-19の影響により、納期遅延について懸念せざるを得ない状況が起き、あるProjectへの入札を断念した事例もある。

何卒、ご検討頂きたく、お願い申し上げます。

(情報通信部会)

【3】 エネルギー政策について

テーマ8 電力分野の投資環境整備について（継続事項）

要望事項 ・ 一方的に事業の採算へ悪影響を与える制度変更の実施はやめて頂きたい。具体例として、1) 電業法64条や2) 再生エネルギー発展条例12条の制定が挙げられ、これに対して以下の2点を要請する。

1) について。要求されている環境設備／再生可能エネルギー投資に関し、蓄電池／自動周波数制御を活用したアンシラリーサービスや電力小売サービス、天然ガス・バイオマス等の他エネルギーへの投資等も含め、該当する投資対象範囲を拡大する様に要請する。

2) について。IPP含む発電事業者の適用除外につき昨年度に続き検討頂きたい。

補充説明 ・ 投資意思決定の前後を問わず、プロジェクトの採算へ悪影響を与える制度変更が一方的に行われた場合、プロジェクトのBankabilityが毀損し、スポンサーだけでなくレンダーにも不利益を与えることとなる。

・ これにより「台湾政府」イコール「自己都合で制度変更を行う政府」という事実が残ることは今後の新規投資の冷え込みに繋がる可能性あり、結果的に政府にとって得策でないと考えられる。

・ 発電事業などといった長期投資が前提となっているものも上記プロジェクトの例外でない。この観点から以下2点提案する。

▶ 改正された再生エネルギー発展条例12条の子法が現状検討されているが、IPP含む発電事業者は条例の対象である「電力需要者」ではなく「電力供給者」と見做し、適用除外をお願いしたい。

▶ 改正された電業法64条に於いては、プロジェクトに於ける柔軟性を確保する為に投資義務の対象範囲拡大をお願いしたい。

【電業法64条概要】

2017年1月11日に立法院にて電業法の修正法案が可決、同26日に施行された。電業法の64条では、CO₂排出基準（0.492kg-CO₂e/kWh）を達成できないIPP事業者は、払込資本金の10%を超える当期利益を上げた場合には超過分の50%、

同25%を超える当期利益を上げた場合には超過分全額を積み立て、同積立金を環境対策の為の設備投資や再生可能エネルギーへの投資等に拠出する義務を負う。また当期利益が払込資本金の10%に満たない場合でも当局の判断により、設備の改善・更新を指示されることとなる。

【再生エネルギー発展条例12条概要】 ※該当部分のみ抜粋。

一定容量以上の契約を締結した電力需要者が一定の設置容量の再生エネルギー設備・電力貯蔵装置を設置する、若しくは一定の再生エネルギー及び認証を購入する義務を負う。本規定に従わない者はペナルティを課される。

(エネルギー部会)

テーマ9 安定した電力供給体制の具現化と、その中で特に新規発電所建設（含む民間企業による新規ガス火力IPP事業）の加速・推進のための政府支援、参入環境整備の要望（継続事項）

要望事項 ■新規電源確保のため、引き続き①新規電源の一定比率を民間IPPに割り当てる、そのための②許認可の迅速化を含めた開発加速支援の実施、③燃料供給体制の整備・拡充の推進等、台湾電力・民間企業による早期発電所開発実現の為の行政介入をお願いしたい。

■より多くの事業者の参入を促し競争を活性化させるため、募集要綱案を早期に公表するとともに、応募者が合理的な発電プラント設計ができるよう、IPP募集要項において発電設備容量、プラント利用率、プラント性能、燃料調達などについてフレキシブルな設定を可能としていただきたい。

補充説明 ■2019年以降、林口、大林リプレースや新規洋上風力導入により15%程度の供給予備率が維持されているが、老朽化石炭火力発電所の退役、原子力発電所の廃止、運転中石炭火力における排出CO₂総量規制による運転制限などを考慮すると、依然抜本的な電力供給不足の解消が課題であることに変わりはない。一方で、国の発展や安全性を大きく左右する電力供給の安定性、再生可能エネルギー導入によるコスト競争力に対する解決策が依然として見出されていない。

■2018年に募集された2020年運転開始の電源については入札者が1社、2021年運転開始の電源については2018年から2019年にかけて計8回募集があったが入札者はいずれも0社であった。2020年運転開始の電源については、入札締め切りまでの期間が、入札公示から1カ月、予告から4カ月と非常に短かった。

一方で、環境意識の高まりからEIAが長期化する傾向にあり、3年以上の月日を要しEIAを通過させたとしても、その後公示されるIPP募集要項とミスマッチが発生してしまう恐れもある。日本で近年、電力会社が募集している火力電源入札では、事前説明会から入札締め切りまでの期間が概ね7~8カ月程度であり、また、応札者が任意の発電容量で応札できる仕組みとしている。

■直近に実施されたIPP入札募集要項などに照らし、民間企業によるIPP参入を阻害している要因としては、以下が考えられる。

(1)実現への合理性を欠く環境条件偏重

入札資格要件の一つである環境許認可取得、ひいては立地自治体の承認取り付けが困難であり、そのことが事実上新規立地を不可能にしている。一定の緩和が求められる。

(2)燃料調達条件と発電要求の差異

再生エネルギーの導入に伴い、新規導入火力には負荷変動調整機能も求められることから、発電要求（Capacity Factorの許容量の要求）が30~50%と開きがあるのに対し、燃料調達条件（台湾中油とのガス使用の許容量）は±5%と厳しく、また利用率による燃料費（料金側）のヒートレート調整が認められていないなど、事業者側が負うべきリスクが大きい。特にLNG燃料調達ソースが限られている環境下、一定程度台湾電力または政府が燃料供給を保障するメカニズムが必須。

(3)不透明な価格決定メカニズム、著しく低い電力買取価格

入札プロセスにおいて、資格要件にかなりの労力が費やされる上、価格交渉の段階では予め非公表の見積価格が設定されており、その価格を下回らなければ流札する仕組みになっている。しかも設定価格が著しく低いと考えられている。一定程度市場力学を反映し、見積価格如何に関わらず最低価格提示者が落札できる制度にすべきである。

(4)新規参入業者の保護や補償に関する契約条項の不足

台湾における電力供給契約上の問題として、オフテイカーの事由により契約解消された場合の事業者への補償が全く担保されていない（いわゆるTermination条項）。電力自由化が法制化されている状況下では、上記に加えChange in Lawにおける補償なども含め、契約上一定程度の新規参入事業者保護が必要。

■台湾では慢性的な電力供給不足を補うために民間活力を導入する制度がありながら、事業者へのインセンティブを正しく付与し、経済合理性を持たせるところまでには至っていない（例えば、緊急的に電源を調達するためには、電力タリフが通常時に比べ一定程度高くなることを許容する必要があるが、現状台湾ではそうになっていない、など）。いたずらに事業者に高いリスクを負わせることなく、ひいては社会的コストの減少に繋がるような制度設計見直しをお願い致したい。

（エネルギー部会／商社部会）

テーマ10 洋上風力市場に於ける国産化要求と今後の案件開発計画について (継続事項)

要望事項 台湾政府はこれまで、2025年まで運開予定の案件に対して「第1段階」「第2段階」と称した入札を経て開発権を付与し、現在2026年以降に運開予定の案件「第3段階」を計画しているが、以下の点を要望する。

- －「第2段階」については国産化審査が完了、未完了の事業者が存在するが、現状の審査基準を遵守し、引き続き産業界のサプライチェーンの整備状況を反映した現実的な国産化要求をお願いしたい。また、「第3段階」については技術が発展する（e.g.風車の大型化）ことを考慮し、これら新技術を踏まえて台湾産業界の生産能力を正確に反映した国産化要求を策定いただきたい。
- －今後の入札においては市場全体の正確な将来見通しを確保する為、一度の入札で可能な限り多くの容量の割り当てをお願いしたい。

補充説明 【前提】

- －台湾政府は洋上風力案件の開発にあたり3段階に分けた開発戦略を取っており、5.5GW分の容量を巡って2018年に行われた第2段階の入札を経て、2025年までに約5.7GWが設置される予定である。残す第3段階については、蔡大統領が2019年秋に「2026年以降、10年で10GW設置する」という意思表明をしたのちに、着々と計画が進められている状況。
- －既に入札が行われた容量の一部では案件開発の条件の一つとして、発電所並びに建設に関わる製品・役務の国産化が要求されている。台湾政府はこれらを設定するにあたって産業界と数多くの議論を行いその正確性を高めた上で、2018、2019年に行われた個別案件の審査にあたって、産業界の実力を十分

に反映した上で各案件の通過可否を決めてきた。その審査基準が厳格且つ公平に適用されると承知している。

【現在・今後の方針への提言】

- －これまで各事業者は開発権を取得後、政府の要求する国産化計画に沿う様に事業の開発を進めてきた。第2段階の国産化要求の審査に関しては、各案件の個別状況によって進捗に差が出ているが、厳格且つ公平に審査基準が適用される前提で、引き続き産業界のサプライチェーンの整備状況を反映した現実的な国産化要求をお願いしたい。
- －また、台湾をAPACの洋上風力発電産業の製造基地とする政府の計画が実現すれば台湾経済全体にも多大な貢献が期待できる。その為には、今後技術がますます発展する（e.g.風車の大型化）につれて、台湾政府はこれまでと同項目・同基準で国産化計画を設定するのではなく、新たに市場に導入される技術を考慮した上で、これまでの事例に従い、導入される技術を正確に産業界の実力（価格、品質、リードタイム）に照らし合わせ、ご検討いただきたい。
- －「2026年以降、10年で10GW設置する」という政府の大目標は歓迎すべきものであるが、実際の入札でこれらを分散させることは案件への投資を検討する事業者にとって、また、サプライチェーンを構成する台湾の各企業にとって、将来見通しを不透明にさせるものである。結果的に、他のアジア諸国においても容量、補助金状況など魅力的な市場が立ち上がってくる中で、このような措置によって台湾市場に対する投資意欲が減退する可能性がある。少なくとも第2段階に於ける事例を見習い、開発規模を集中させた入札をお願いしたい。

（エネルギー部会）

テーマ11 台湾洋上風力における中国製TIVの使用許可について（継続事項）

要望事項 タービン据付船（TIV）について、現状は中国製船舶の使用が事実上規制されており、事業開発が大幅に遅延する可能性あり。TIVについては中国製船舶の使用許可を認めてほしい。

補充説明 1. 欧州での洋上風力産業の発展は、成熟したサプライチェーンの整備と主にタービンの大型化による継続的な発電コストの低減により実現したものである。政府は台湾をアジア太平洋の洋上風力発電産業の製造基地とする計画を

掲げているが、その実現の為にはタービン大型化への対応が必須となる。台船環海風電工程会社が大型浮吊船（Main Installation Vessel (MIV)）の建設計画を進めており、大型タービン基礎の据付に就いては台湾製船舶の使用が可能となる見込み。

他方、大型タービン本体の据付に対応可能な台湾製TIVの造船計画は進んでおらず、アジア太平洋域内に於ける大型TIVの造船能力・競争力から、中国製の外国籍TIV船舶の使用は洋上風力事業の開発に於いて必須であるのが実態。国家安全聯合審査の煩雑な承認プロセスが事実上の規制となっており、事業開発が大幅に遅延する可能性がある。

2. 今後、經濟部及び交通部に対しては、国家安全聯合審査の煩雑な承認プロセスを簡略化・迅速化すると共に、申請を合理的に判断し、速やかに許可して頂くことを強く願います。

(エネルギー部会)

テーマ12 洋上風力タービン及び作業船に関する洋上通関の許可について

要望事項 現在台湾の通関制度下では、洋上風力タービン及び作業船が直接作業場所に行き作業を開始することはできず、貨物及び作業船は税関の規定する場所に置かれた状態で輸入通関及び貨物検査をされなければならない（洋上の作業場所はこれに該当しない）。当該状況により余分に発生しているコスト及びリードタイムを今後削減する為に、当該ルールを見直していただきたい。

具体的要望：

- ・ 貨物の上陸・作業船の接岸を必要としない通関規定の整備
- ・ 税関による洋上での貨物検査を可能とする規定の整備

補充説明 台中税関が2018年5月に公開しているオフショア風力発電貨物の通関に関する資料の説明によると、現行の規定下では洋上風力発電所の現場は税関の規定する蔵置場所には該当せず、洋上での通関は認められない。

現在も当該規定は更新されていない。（2020年4月27日に台中税関に確認済）

※下記URLを参照。

洋上風力発電に関する貨物の通関について（洋上での通関可否）の参考資料：

- ・ <https://webfile.customs.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvNC9yZWxmaWxlLzk2OTgvdTc5MjE0LzU4MDY5OGZkLWE5ZWItNDJmNy1hOTEzLWlzMjcyNzQwMWFkNy5wZGY%3d&n=6Zui5bK46aKo6Zu76LKo54mp6YCa6Zec5LuL57S5LnBkZg%3d%3d>
- ・ https://taichung.customs.gov.tw/News_Content.aspx?n=6D7A6C91DC606909&sms=5D7040F6C8570416&s=93587FF32D4CADC2

税関検査については“進口貨物査驗準則第8條”に関連の記載有り。

※下記URL参照。

進口貨物査驗準則：

- ・ <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0350013>

(エネルギー部会)

テーマ13 台湾洋上風力に於ける株式譲渡制限について

要望事項 經濟部投資審議委員会に外国人投資許可の申請をした処、商業運転開始まで株式譲渡しない旨の誓約書の差し入れを要求されているが、大幅な制度変更であり、国際的な投資慣習からも逸脱しており、誓約書を差し入れることなく経済部の同意があれば株式譲渡を可能として頂きたい。

- 補充説明**
1. 国際投資の大原則として、不可抗力や未曾有のリスクの発生等、最悪の場合の事業撤退のオプションは、上場民間事業者としては保有しておかなければいけない。
 2. この段階で、無条件で商業運転開始まで譲渡制限を課されることは、国際的な投資慣習からも逸脱しており、株主からも同意が得られない。又、本件に限らず将来的に外国企業としての台湾への投資判断にも影響を及ぼすことを強く懸念する。
 3. 經濟部の108年9月5日付状の意図は理解しており、当該出状に則り、株式譲渡には經濟部の同意が必要との前提で、誓約書の差入をすることなく、外国人投資許可の承認を可能として頂きたい。

(エネルギー部会)

テーマ14 洋上風力案件時の漁業従事者向け補償金について

要望事項 政府には漁業従事者向けの補償金決定プロセスにおいて補償基準と支払い金額の計算式を示すだけでなく交渉介入や政府保証発行等のスポンサー援助をして欲しい。

現在は上記交渉をスポンサーが単独で行っており交渉が難航するケースが散見される。

補充説明 補償金の問題は、スポンサーと漁業従事者間の交渉難航によるプロジェクト遅延リスクだけでなく、スポンサーのプロジェクト採算性（参画）判断及び金融機関の与信判断にも影響を及ぼすものである。現蔡総統政権下、洋上風力導入は重要政策の一つでありプロジェクト遂行に向け政府のより積極的な介入が望ましい。上記の様な問題を解決していく事が、再生可能エネルギー分野での国内サプライチェーン構築・雇用創出に資すると共にアジア域内での次世代エネルギー開発モデルの範を示す事に繋がると思料。

（エネルギー部会）

テーマ15 2026年以降の電源開発計画について

要望事項 2025年5：3：2（ガス火力：石炭火力：再生可能エネルギー）のエネルギーミックスの大方針の元、2025年までの具体的な電源開発計画が押し進められている。今後2030年に向けガス火力、再エネの比率を高める形で見直され、それをベースとした具体的な新たな電源開発計画が策定されていくものとする。

供給信頼性や調整力という観点から燃料供給も含めガス火力の役割が将来より高まっていくものとする。

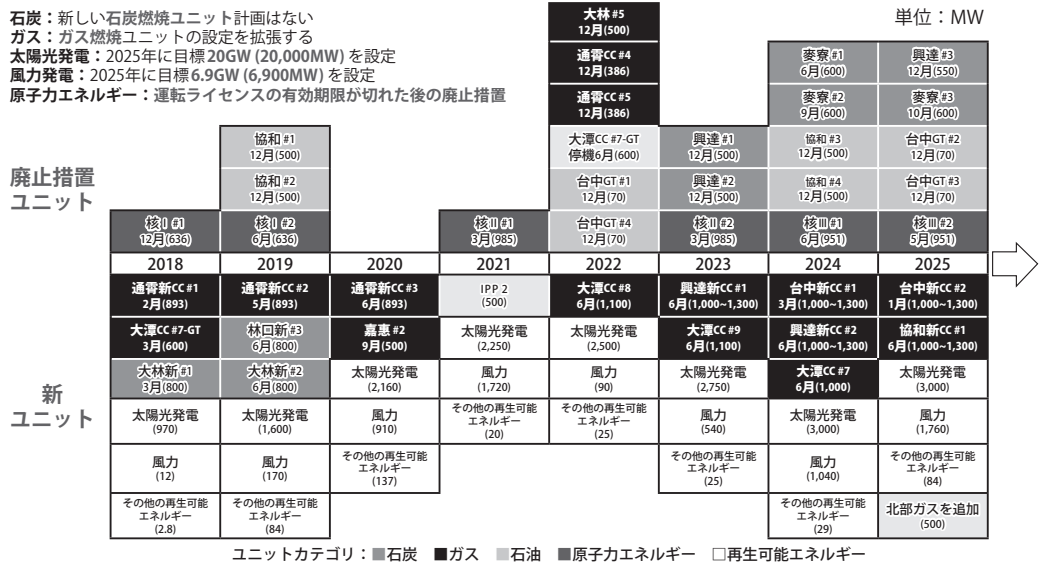
再生可能エネルギーのように民間の資本が活力をもって参画でき、より多くのプレーヤーによる競争が可能となる計画となることを要望する。

補充説明

- 台湾政府は、2026年から2035年までの間、毎年1GWの洋上風力を開発する計画を打ち出している。また、洋上風力案件の2026年以降の入札（第三ラウンド）も至近に予定されているが、台湾全体としての2026年以降の電源開発計画が明確になっていない。電力系統の安定、電源のベストミックス・経済性を考慮する上で全体の電源開発計画は必要である。
- また、2025年までの電源開発計画では、火力発電所の開発はほぼ、台湾電力が担うこととなっている。電源の経済性を向上させるため、2026年以降の電

源開発計画では火力発電所の開発についても民間企業（IPP）の更なる活用を検討していただけると幸いである。

⇒添付資料：2025年までの電源開発計画



(エネルギー部会)

テーマ16 リチウム二次電池の廃棄処理について

要望事項 リチウム二次電池の廃棄処理について、以下2点を要望する。

- ①台湾域内における回収処理能力の増強
- ②台湾域内における最終処理能力確保の検討

補充説明 台湾では、政府が進めるEV化政策のもと、今後の二輪、四輪を含めた電動車両（EV）の普及・拡大が見込まれている。一般的にEV駆動電源にはリチウム二次電池が使われるため、数年後には相当数のEVリチウム二次電池の回収・廃棄処理が必要になることが予想される。

台湾国内でも、リチウム二次電池を使用するEV等の製品販売の際には、将来の電池回収費用に充当する為の基金を納付することが求められており、徐々にリチウム二次電池回収に向けた環境を整えつつあるとの認識ではあるが、数年後にはこれらの廃棄処理能力を大幅に上回るリチウム二次電池回収が見込まれるため、回収処理能力の早期増強が求められる。

また、回収したリチウム二次電池についても、特に今後EV電池原料の中心となるニッケル・マンガン・コバルト酸リチウム、リン酸鉄の廃棄処理については、現在はコストをかけて海外の業者に輸送し処理委託をしているケースが多いが、今後のEV普及拡大を見据えて、台湾域内で効率的に最終処分を含めた処理能力を持ち、都市鉱山資源を海外流出させずに限られた資源を有効活用するリサイクル社会を構築していくことは、国際競争力を高めるうえでも喫緊の課題と考える。

(エネルギー部会)

【4】自動車・二輪車業界振興策について

テーマ17 民間の機械式および一般駐車場に対するEV/PHV向け充電機能施設の整備促進について（継続事項）

要望事項 民間の自動車用機械式駐車場および一般自走式駐車場において、EVおよびPHV車向けの充電施設を設置する場合の補助制度を、政府が主体となって創設し、運用頂きたい。

補充説明 台湾政府も目指すところの「低炭素社会」の実現のために、電動自動車の普及は重要であり、そのためのインフラの整備は欠かせないと思料する。そのインフラである充電設備の普及促進には、公共施設や公共駐車場にのみ偏重するのではなく、数多くの施設開発を行う民間の活力を利用することが有効且つ効率的であり、政府が統一した指針を示した上で、民間が利用しやすい制度を創設することが必要と考える。

日本におけるEV充電設備の設置に関する助成制度は、「一般社団法人 次世代自動車振興センター」が窓口となり、民間事業である集合住宅や事務所ビル、商業施設や宿泊施設の駐車場に対し、平面駐車場・機械式駐車場を問わず助成する制度あり。

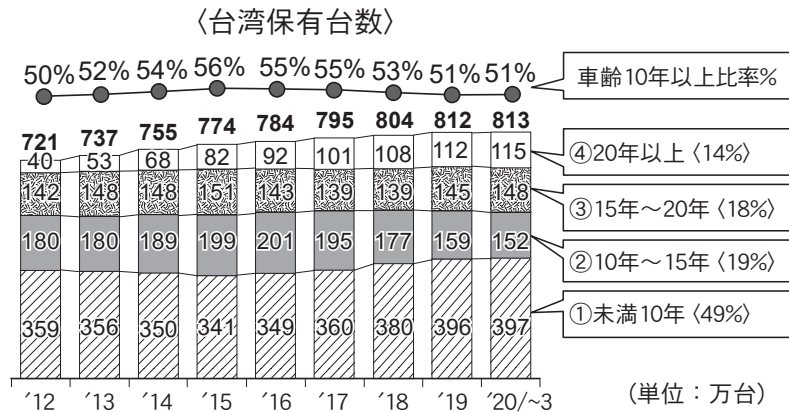
※同センターWebサイト：<http://www.cev-pc.or.jp/>

(一般機械部会)

テーマ18 環境対応、安全対応の為、高齢車に対して車検制度の強化と自動車税制の調整について（継続事項）

要望事項 ◆高齢車は環境（大気汚染、CO₂排出量）、交通安全性が低い。

現在、新車に対してはEURO6、NCAP、CAFE等の導入を行っているが、新車の販売は年間40万台程度。台湾国内の登録車両約813万台への規制の適用を行わない限り、台湾国内の環境、交通安全の問題は抜本的に改善は図れない。下記の台湾保有台数が示す通り、登録車両全体に占める10年以上の高齢車は台湾登録車両の50%強で高止まり。



▼改善要望案 19年財政部及び交通部からの回答に準じ以下の点につき早急に検討を開始頂きたい

①高齢車への車検制度の強化

台湾での車検制度は基本項目しか、検査を実施せず。

環境負荷が高く、安全性の低い高齢車の環境性能、安全性についてもその性能が維持できているかが保証されていない。 <補充説明ご参照>

以下、例として現行の車検制度に10年以上の高齢車に対する環境性能、安全性に関わる機能検査の項目の追加を行うことを提案。

[環境項目]

- ・排気ガスの状態、エア・クリーナ・エレメントの汚れ、詰まり等
- ・公害発散防止装置等

[安全性]

- ・燃料装置 (燃料漏れ等)
- ・足回り点検 (ブレーキ液漏れ、機能、摩耗、損傷等)
- ・下回り点検 (エンジンオイル漏れ等)

②新車への買い替え誘因及び促進

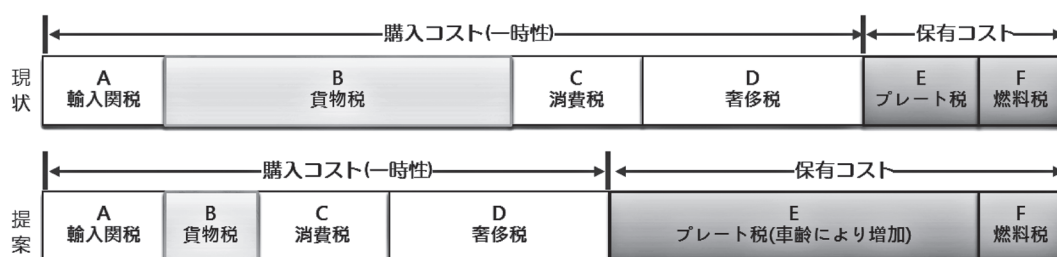
現状は購入に関わる税金 (貨物税) が高く、高齢車の買替時における消費者

の負担が大きく新車への買い替えは促進が進まない一因と考える。

一例として、下記の通り貨物税を引下げ、プレート税を上げることで、全体の税収を変えず、買換えにかかる負担を軽減させることで、高齢車のスムーズな代替えを図ることを提案。

当該提案を含め新車への買い替え誘因及び促進を図る新たな対応策の検討を要望。

〈台湾自動車税制イメージ図〉



補充説明 ◆他国との車検制度におけるコストの比較

・ 車検時間：台湾約15～30分／回 v.s. 日本約120～180分／回

・ 車検項目：

＜台湾定期検査項目＞

- ①エンジン・ルーム点検（エンジン／フレーム番号、機能部品等）
- ②足回り点検（エキゾースト・パイプ・マフラ機能等）
- ③ボデー外観検査（ランプ、カラー、仕様等）

＜日本24ヶ月定期検査項目＞

- ①エンジン・ルーム点検（パワーステアリング、点火装置、燃料装置、公害発散防止装置等）
- ②室内点検（ハンドル、ブレーキ・ペダル、パーキングブレーキレバー、クラッチペダル）
- ③足回り点検（ブレーキ液漏れ、機能、摩耗、損傷、舵取り車輪、ショックアブソーバ、サスペンション、ブレーキディスク、ドラム、ブレーキのマスタ・シリンダ、ホイールシリンダ、ホイール等）
- ④下回り点検（エンジンオイル漏れ、ステアリング・ギアボックス、ステア

リングのロッド、アーム類、トランスミッション、トランスファ、ディ
ファレンシャル、ブレーキのロッド、ケーブル類、ブレーキ・ホース、
パイプ、エキゾースト・パイプ、マフラ等)

⑤外回り点検（フレーム、ボデー等）

・ 車検に関わる費用：下記のイメージを参考

〈台湾車検制度〉			〈日本車検制度〉		
車齢	頻度	車検費用	車齢	頻度	車検費用
5年以上～ 10年以内	年1回	450元/年	新車時 初回は3年に1回		約10,000元/年 (9万円/3年)
10年以上	年2回	750元/年	4年目～	2年に1回	約15,000元/年 (9万円/2年)



(自動車部会)

テーマ19 国内自動車製造産業、及び部品産業を拡大する為に生産インセンティブの導入について（継続事項）

要望事項 ◆WTOに加盟している国の中で、国内自動車販売市場が100万台未満の国で、自動車製造業を維持している国は必ず関税の引下げ及び生産インセンティブを導入している。（導入のない国では自動車製造業は既に存在しない）

⇒WTO協定に違反せず、且つ政府財政的にも負担の少ないスキームとして当該テーマでは生産インセンティブについて以下の方式を提案。

- ① 現地生産における付加価値を評価（一定の係数を掛け、金額に換算）。
- ② ①をクレジットとして付与し、そのクレジットは部品、完成車の輸入関税に対する課税対象額から減免を行う。

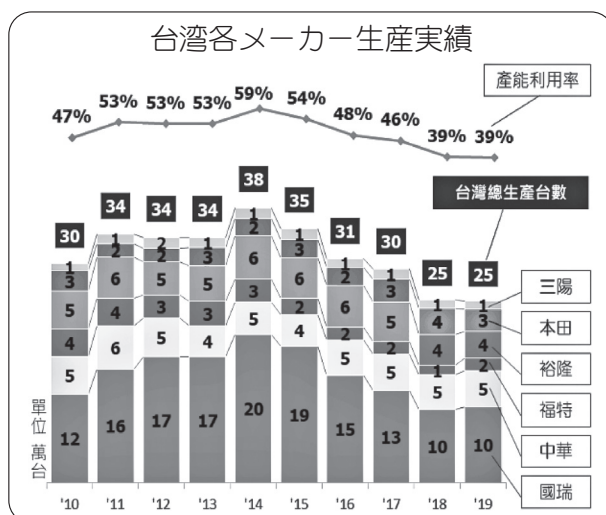
⇒結果的に国内産業で付加価値を生んだ分だけ、関税収入が減る仕組みの為、国庫として収入は変わらない⇒財政負担が少ない。

尚、関税の引下げについては別テーマとして提案するため、生産インセンティブの導入についての政府の見解を明確にして頂きたい。（昨年無回答）

補充説明 ◆台湾自動車産業の生産能力は現在65万台。これに対して国内生産は25万台程度、39%しか活用できていない、大幅な余剰能力が発生。現状のままでは、各社とも経営を維持するのが困難。台湾全体の自動車産業存続の危機（就労人口は10万人）。

〈'19年各社生産能力利用率〉

【参考】'19年(国産車25万台ベース)



産業別	生産総額 (億元)	就業人口
①完成車	1,674	12,000
②部品製造	2,226	90,000
合計	3,900	102,000

出典: 車両公会

⇒添付資料: 南ア APDP※1 概要、フィリピン CARS※2 概要

※1: Automotive Production and Development Program

※2: Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS)

(自動車部会)

テーマ20 2040年新規販売する自動車の全面電動化に向けたインセンティブとインフラ整備の策定について (継続事項)

要望事項 ▼2017年12月21日に当時の頼清徳行政委員長より宣言された

“2040年電動化宣言”について、現状電動化の定義、2040年までの段階的な実現可能なマイルストーンなど具体的な議論は行われていない。

以下の点につき要望順に記載したので、ご検討をお願いしたく。

- ①今後政府のどの部署がどの様に進めるのか明確化を要望
⇒当該案件の主幹部署の明確化をまずもってお願いしたい
- ②年度別に議論を行うテーマ、体制の明確化を要望
⇒電動化の定義については早急に議論を開始して頂きたい

補充説明 無し。

(自動車部会)

テーマ21 騒音に関する台湾認定法規の、欧州法規との調和要望について（継続事項）

要望事項 ●要望内容：

台湾の法規は、基本的には欧州法規に準じているが、全てが欧州法規に準じているわけではなく、一部に台湾独自の法規がある。

以下の法規について欧州法規との調和をお願いしたい。

1. 【四輪】 【二輪】 車両騒音管制基準調和（近接排気騒音撤廃）

騒音規制（測定方法）に関して、欧州法規は加速騒音試験のみだが、台湾法規には近接排気騒音がある。この測定方法は日本でも2015年に廃止されており、台湾法規でも廃止願いたい。（資料1）

二輪に関して非純正消音器による路上取締り時の騒音問題が残るなら、まずは非純正品の認可制度を推進し、同時に欧州法規にならば、認定時の近接騒音はテスト結果記録のみとし、路上取締りの際の判断材料として運用いただきたい。

補充説明 ●要望の背景

- ・ 独自法規に対応するために専用の開発や認可取得に時間がかかり、すべての製造メーカー、およびユーザーにとって購入負担の増加などの不利益につながるため、欧州法規との調和をお願いしたい。
- ・ 法規要件が同じになれば、台湾仕様の車両をそのまま輸出することも容易になり、コスト競争力の向上、輸出産業の発展へ貢献できる可能性がある。
- ・ 欧州法規では、近接排気騒音に対して最高騒音設定はしておらず、テスト結果のみ記録し、路上取締りをする際に、消音器が改造されているかどうかの判断材料として使われているのみ（路上取締りテスト結果が近接排気騒音結果より例えば5db高い場合、取締りではこの消音器が純正部品ではないと判定）。

⇒添付資料：「近接排気騒音撤廃」関連

（自動車部会）

テーマ22 自動車部品輸入関税の引き下げ政策について（継続事項）

要望事項 ●具体的な要望内容：

2019年度自動車部品の輸入関税税率引き下げ要望を行い政府にて法改正に向けて法改正案の作成・審議頂いたものの時間切れで法制化に到らず。

現在も国会にて継続審議頂いている認識。国内自動車産業活性化の為に早急かつ確実な実施を望むため、2020年度も継続提案させて頂く。

●理由：

- 1、現在の自動車部品の輸入関税は、完成車が17.5%に対して部品が17.5～15%の品目が多数存在し税率差もほぼ無い。
- 2、完成車輸入関税に比べ高止まりしている自動車部品の輸入関税の引き下げを行い、国内自動車産業の活性化を促進。

補充説明 ●関税率の高い部品例

国名	完成車輸入関税 (A)	エンジン輸入関税 (B)	差異 (A) - (B)
台湾	17.5%	17.5%	0%
インドネシア	50%	10%	40%
タイ	40%～80%	10%	30%～70%
マレーシア	30%	10%	20%
フィリピン	15%～30%	Max. 10%	5%～20%

(自動車部会)

テーマ23 大型二輪車（排気量251cc以上、以下重機）高速道路走行の解禁について（継続事項）

要望事項 重機の高速道路走行を解禁することにより、中・長距離での二輪車利用機会の拡大、またレジャーとしての二輪車使用機会を拡大し、大型二輪車市場・産業の拡大・発展の可能性を広げる。

補充説明 1) 19年度本件に関して交通部殿より回答を頂いた現状の課題に対する対策ロードマップについて明確化をお願いしたい。

- ・安全走行距離と安全走行間隔を維持する意識の改善指導
- ・走行マナー及び法遵守の習慣の再教育
- ・大型バイクの利用者群の保護及び国道の利用者全体の走行安全の立場に基づき、開放に関する共通認識を高めてから再度検討

加えて、以下の観点より本年度改めて重機の高速道路走行の解禁を要望。

- 1) 重機（※排気量550cc以上）の高速公路（有料自動車道）走行解禁法案が2007年に可決されたが12年たった現在、実質解禁されていない。
- 2) 2011年の法改正により排気量550cc以上の重機が試験的に一部の区間・期間に限って高速道路の走行が可能となった。（2017/7/1～2018/6/30、国道3号甲線、台64線）
- 3) 上記実施期間において交通事故も起きず、結果は良好と判断されている。
- 4) 2014年以降、重機利用者数は増加しており2019年では158千台の保有台数。免許保持者の増加もあることから、今後も成長が見込まれ国民余暇利用の拡大の一助になると考えられる。
- 5) 二輪ユーザー使用用途が従来の交通手段から週末レジャー使用に拡大、特に重機ユーザーはその傾向が強く、週末ツーリングや一泊ツーリングの使用が増加、その場合の南北への移動が高速道路通行不可の妨げになっている。
- 6) 重機高速道路通行可能の効果として重機の一般道路の通行が減少。一般道路での事故減少、全体の事故率減少に繋がると期待される。
- 7) 台湾において重機の高速道路走行が可能になれば需要の拡大につながり台湾経済への好影響が予測される。
- 8) 二輪車を利用した南北の人の移動が拡大しそれぞれの地域での観光業・小売業の活性化を期待できる。

⇒添付資料：重機保有台数と重機免許保持者の推移

（自動車部会）

テーマ24 スクラップインセンティブについて

要望事項 ●具体的な要望内容：

現行スクラップインセンティブ（二輪・四輪）適用期間は'16/1/8から5年間で実施。'21/1/7期限切れ後を見据え現在政府内でも議論・検討を行っている認識。

継続審議頂き、現行制度期限終了後も現行案の継続或いは新スキームによる代替案の検討及び実施をお願いしたい。

●理由：

高齢車の買換えを通じ、より安全で、より環境にやさしい車社会を実現することに貢献するとともに、台湾二輪四輪市場の活性化の維持・発展に寄与する施策と認識。

補充説明 無し。

(自動車部会)

テーマ25 商品認定登録時に必要なISOライセンスのステータスに関して

要望事項 ・現在台湾は、經濟部標準検査局の商品認定登録（CNS 国家標準）を申請する際、台湾標準検査局が認定する検査機関が発行したISOライセンスのみ受付（添付②）。そのため、対象外の認定機関発行のISOライセンスを持ったメーカーの部品は、再度台湾標準検査局の審査認可を、部品ロット毎に受けなければならない。

- ・国際的には、IAF或いはIATF認定機関が発行したISO品質管理システム登録ライセンスが受け入れられるのが一般的なので（実際に台湾交通部も安全領域に関する品質管理システム登録ライセンスはIAF或いはIATF認定機関から発行されるべきとしている；添付①）、經濟部標準検査局も同様の運用を認定申請フローに取り入れていただきたい。

CNS：National Standards of the Republic of China；中華民國国家標準

IAF：International Accreditation Forum；国際認定フォーラム

IATF：International Automotive Task Force；国際自動車タスクフォース

補充説明 ●要望背景

- ・四輪車部品で經濟部の商品認定登録（CNS国家標準）に適合しなければならない部品には、18インチ以内のAL WHEEL、タイヤ、シートベルト、ジャッキ、オーディオなどがある。商品認定登録がされないと、ロット毎の抜き取り検査が必要。
- ・具体例では、タイから輸入のAL WHEELで、製造メーカーのISOライセンスが台湾經濟部に認められないので、ロット毎に検査試験が必要で、試験合格まで生産投入ができないということになる。

ロット毎の試験が必要なため、コスト・時間・工数が追加で発生し、結果的に製造メーカーや消費者の負担が増加することになっている。

⇒添付資料①：交通部の安全型式認証（UN ECE法規）の関連箇所

添付資料②：經濟部標準検査局管轄 商品認定登録時の規定

（自動車部会）

テーマ26 補修用エアコン部品（コンプレッサ）に対する貨物税について

要望事項 貨物税は特定の物品、特に贅沢品と見なされる物品に対して課税されており、車用エアコンにおいても対象となっている。しかしながら、台湾国産車においては、装着率100%となっており、もはや贅沢品とは見做せず、貨物税の対象外とすべきと考える。

また、その課税方式は、エアコンシステムの20%として課税される事とされている。しかし、「システム」としての課税対象額の把握が難しいため、コンプレッサ価格の8倍の金額を「エアコンシステムの概算値」と見做し、コンプレッサのみに課税されている。（結果、コンプレッサで160%の税率を負担）

その前提の元、コンプレッサの補修品にも貨物税が賦課されている。補修品はその名の通り、修繕に使われるものであり、贅沢品の対象外である事は明白と考えており、貨物税の趣旨とは反するものとする。

もし、補修用コンプレッサに課税が継続されたとしても、コンプレッサ単独へのエアコンシステム全体の課税（160%）とせず、コンプレッサ単体に対する20%課税への見直しする事があるべき姿と考える。

補充説明 ▼補修用部品の貨物税税率比較（部品価格を100とした場合の比較）

項目	エアコン コンプレッサー	ガラス	タイヤ	オーディオ
①単位	個	片	個	個
②部品価格	100	100	100	100
③課税標準額	800	100	100	100
④部品税率	20%	10%	15%	10%
⑤貨物税	160	10	15	10

エアコンコンプレッサーに関しての実質的な税率は160%

（自動車部会）

【5】電機電子部品業界について

テーマ27 昇降機の点検保守制度の見直しについて（継続事項）

要望事項 国家発展委員会が発表している「中華民国人口推估」においても、少子高齢化が進み、2018年から高齢化社会（14%）に、2026年から超高齢社会（20%↑）になる見込みである。

その結果、少子化のため人口が減少する反面、高齢化の影響もあり、公共機関含め昇降機の設置台数は増加している。人口が減少することで、労働集約型産業である昇降機メンテナンスは人材の募集が困難であり、人手不足の問題が深刻化していく。

そこで世界に目を向けて見ると、技術の進化とともに、製品の自動化に関する開発が進んでいる。

昇降機のメンテナンスは「点検」及び「保全」の二つに分けられているが、その「点検」を人工から機械に転換する事例が多数あり、先進国も長年実施している。昇降機産業の人手不足問題の解決策及び産業イノベーションの方向として、現行の人工点検しか認めない制限と点検回数の緩和を要望する。

補充説明 一、昇降機遠隔監視システム導入の理由：

- (1)台湾の少子高齢化少子化問題は、年々進んでいく事から、製品・サービスの無人化・省力化は必然的な傾向である。
- (2)「24時間止めない、止まらない」「昇降機の故障時自動通報」等、機械による監視は、サービスの向上は元より、保守員による点検で発生する、「スキル不足」「ヒューマンエラー」等の人的リスクの回避を含め、更なる利用者安全が保証できると思われる。
- (3)技術の進歩・成熟化につれて、地震後の昇降機遠隔状況確認・再起動、閉じ込め時のテレビ通話機能等、遠隔管理により提供できる便利機能は消費者に一層の安全、安心を提供出来ると考えられる。

二、近隣国家／地区使用概況：

- (1)日本：1981年から昇降機の遠隔監視は法律に許可され、今までは35年経過。訪問保全は概ね3ヶ月毎。

(2)中国：中央法規は遠隔点検を認めている。昇降機に遠隔管理設備を設置する前提で、一線・二線都市は人工による点検の頻度を自由に設定可能。

(3)韓国：法規は昇降機の遠隔点検を認めている。2010年以降、昇降機に遠隔管理設備を設置した場合、10年以内の昇降機に対し、人間による保守は2ヶ月に1回にできる。

(4)香港：昇降機の遠隔管理運用は既に政府により実験開始した。

※2019年度中に内政部営建署との討論の場を設けて頂き、近隣諸国での推進状況及び実施する場合の経費等を説明させて頂いた結果、本件はその後内政部建築研究所での検討を経て、今後は関係部署を含め更に議論を深めて頂く旨の報告を受けている。

(電機電子部会)

テーマ28 空調機に対する省エネ性能規制実施要領の改善について（継続事項）

要望事項 台湾の電力事情から省エネ策の方針には同意するも、技術的ハードルの高い省エネ基準値の設定、及び短期間での改定規制施行は、供給メーカーにとって短期間での新製品の開発等、難しい対応を迫られている。

空調機に対する省エネ規制について以下の点を要望。

- ・新基準値は各メーカーが開発可能な性能値であるか、業界への十分な事前ヒアリングを経て策定頂きたい。
- ・新要項（基準）告知から施行までの準備期間を1年半以上確保して頂きたい。
- ・認定機関での認証受験費用はシリーズ当り、台数当りで見ても高額でメーカーへの負担も大きく、この点も考慮頂きたい。
- ・業界として本規制改定の必要性を共感するためにも、これまでの規制施行に伴う電力削減量の実績、及び今後の目標（試算）を示して頂きたい。

補充説明 ・空調機に対する省エネ規制履歴

2010年3月 BSMI初代省エネ規制要項正式告知（これより半年前に非公式には告知あり）

2011年1月 同上規制施行。

2015年8月 新CSPF規制要項告知（性能計測方式含めた変更）

2017年1月 同上規制施行。但し市場在庫品の問題により販売規制は急遽1年延期（2016年12月末臨時発表）

2021年1月 改定規制施行予定？

・19年度提言以降の動き

冷凍空調工程同業公会等を通じ、業界からの意見を上げる機会を設けて頂いているが、20年5月時点でまだ施行時期、告知時期、改定基準が決定していない状況。2022年1月迄は施行はあり得ないと考えている。

（電機電子部会）

テーマ29 廃家電費用の負担方法について（継続事項）

要望事項 台湾では、廃家電リサイクルの費用および運送費をすべてメーカーが負担しているが、日本の家電リサイクル法のように、使用者すなわち消費者が費用負担するスキームに見直ししていただきたい。

それにより家電を大事に使うという消費者側の環境意識も高まるという効果も期待できる。

現状では、ユーザーが本費用をメーカーが負担しているという認識が薄く、国民の大半がごみ処理同様に国の税金による負担と誤解している。さらにメーカー側の反発をよそに、一方的に年々負担額上昇を余儀なくされている中、市場における競争原理において、価格への転嫁は難しく、実質的にメーカー負担となっている。

【要望】

- ・日本と同様、以下のような役割に変更し、廃家電コストをメーカー負担から消費者負担に変更する。
- ・排出者＝消費者＝費用負担
- ・販売者＝販売店＝収集・運搬
- ・生産者＝メーカー＝リサイクル（業者委託含む）

補充説明 現状の台湾の電子機器リサイクル管理の問題点は以下の2点。

- ・メーカーが商品を販売する際に、商品価格に反映することを前提としているが、市場の競争原理の中、増額分に対する価格転嫁が困難であり、実質的にメーカー負担となっている点。

- ・ユーザーからリサイクル業者や処理業者に直接依頼される一方、リサイクル費用は政府（環境省）経由で全額メーカーが負担することになっているため、リサイクル費用の抑制効果が期待できない。

日本の2018年度、家電リサイクルプラントに搬入されて再商品化等が行われた廃家電4品目（エアコン、TV、冷蔵庫、洗濯機）は約1,363万台（前年度比約16.4%増）と直近では年々大幅増加傾向もある。また、再商品化率ではエアコン93%、ブラウン管式テレビ71%、液晶・プラズマ式テレビ86%、冷蔵庫・冷凍庫79%、洗濯機・衣類乾燥機90%となり、家電リサイクル法に定められた再商品化等の基準値を上回る実績をあげている。

19年度の台湾側回答では、日本が台湾に比べてリサイクル率が低いことを指摘されているが、今回の問題提起はあくまでも費用負担者の適正化による業界の健全化と消費者意識の変革の必要性である。

【参考URL】

https://www.aeha.or.jp/recycling_report/03.html

<https://www.meti.go.jp/press/2019/06/20190613004/20190613004.html>

（電機電子部会）

テーマ30 電子式スイッチを認証登録の対象商品とする提案

要望事項 普及している電子式スイッチの商品認証は強制化されていないため、安全性の低い商品が市場に流れている。国民生活環境の電気安全性を向上させるため、電子式スイッチを認証登録の対象商品とすることを提案する。

補充説明 1. 他国の電子式スイッチの認証管理状況

日本：電気用品安全法（PSE）に基づく適合性検査実施による管理

韓国：KSA認証、KCマーク認証制度で管理

中東湾岸諸国：Gマーク認証制度で管理

2. 台湾での電子式スイッチ関連法規と認証状況

電子式スイッチの関連法規が制定されたが、商品認証は強制化されていない。そのため、安全性の低い電子式スイッチが市場に流れて、火事や感電事故が発生するリスクが存在している。

＜標準検験局が制定した電子式スイッチ関連法規の詳細＞

家用和類似用途固定式電気装置之開關：電子式スイッチの個別規定は2006年に制定され、最新版は2019年に改定。

CNS60669-2-1：2020 C4601-2-1

CNS60669-2-2：2019 C4601-2-2

CNS60669-2-3：2019 C4601-2-3

CNS60669-2-4：2019 C4601-2-4

CNS60669-2-5：2019 C4601-2-5

CNS60669-2-6：2019 C4601-2-6

(電機電子部会)

【6】 医薬制度について

テーマ31 持続可能な医療財源（薬剤費）の確保に向けた制度改革（継続事項）

要望事項 患者自己負担額の上限引き上げ、保険料率の引き上げ、並びに個人医療保険の拡充等、抜本的で持続可能な医療財源の拡大策を検討いただきたい。

補充説明 台湾における健康保険費は近年拡大を続けており、2019年度のNHIA収支はマイナス337億元となっている。このままでは、台湾の健保財政が破綻してしまうだけでなく、薬剤給付予算が十分に確保出来ないことによって新薬に対する償還が難しくなり、台湾の患者が新薬へアクセス出来なくなってしまう恐れがある。実際、高額な抗がん剤や希少疾患薬に関しては現在厳しい償還制限があるため、先進的な標準治療を受けられない患者がいる状況である。

2020年3月7日に衛生福利部中央健保署の李伯璋署長が、全民健康保険について3つの方向で改革すると述べている。その中で示された「薬剤費一部負担を割合法に変更すること」については、医療費の無駄を減らすことが期待されるとともに、健康保険財源を確保するために非常に有効な改革である。

また患者の窓口負担だけでなく、2011年、2016年と引き下げてきた給与所得に掛かる一般保険料率（4.69%）、及び高額所得者に掛かる補充保険料率（1.91%）の引き上げも検討する時期にきていると考える。

超高齢化社会を迎え社会保障費の拡充を目指している日本においても、これまで比較的低かった高齢者の負担割合を引き上げる必要があり、今年の夏に決定する方向で議論されている。

同様に台湾においても、持続可能な医療財源の確保のために患者自己負担額の上限引き上げ、保険料率の引き上げ、個人医療保険の拡充等、抜本的で持続可能な医療財源の拡大策を検討いただきたい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ32 医療財源有効活用の為、保険薬局と保険医療機関との「一体的な経営の禁止」(継続事項)

要望事項 年々薬剤費支出金額が大きくなっており、この理由の一つに、医療機関が得ている薬価差(医薬品購入価格と医療機関が国や患者さんから得る医薬品対価の差額)というものがある。医療機関は、この薬価差収益を得る為、必要以上の薬を処方するインセンティブが働きやすい。

患者さんへの服薬安全、医療財源の有効活用、という点から、薬価差縮小は早急に取り掛かるべき問題であると考えます。

この薬価差を縮小させる為に、医療機関と薬局の経営上の分離、すなわち医療機関が薬局を経営してはならないという「一体的な経営の禁止」を要望したい。

これにより医療機関が得ている薬価差のインセンティブを切り離す事ができる。患者さんは適切かつ必要量のみ医薬品が処方されることになり、患者さんへの服薬安全、医療財源の有効活用が推進できるものと考えられる。

補充説明 健保署の統計によれば、総医療費に対する薬剤費支出の割合は年々増加しており、2018年は29%(2000億円)にもものぼり、この薬剤費支出に含まれている薬価差は600億円程度と言われており、かなり大きな金額である。この薬価差部分が縮小することで、本来必要な新薬等への割り当てが可能となり台湾における患者さんの健康にも大きく寄与することにつながると考える。

台湾における現状は、医療機関が薬を患者さんへ処方すればするほど、薬価差により医療機関が儲かるという仕組みになっている。このため、患者さんへ必要以上の薬が処方される可能性が常にあり、これを防ぐためには、医療機関が薬価差を得るというインセンティブを排除する事が望ましい。

薬剤処方による診療機関の薬価差収入が無くなれば、医師は本当に必要な薬を患者さんへ処方する事になり、不必要な処方はなくなるはずである。

ちなみに、日本でも、以前は台湾と同じ状況であったが、患者さんの不利益、医療財源枯渇、製薬業界と医療機関との価格交渉による不適切な関係、等が問題視され、厚生労働省は保険薬局と保険医療機関との「一体的な経営を禁止」し、医薬分業を推進した。これにより、大きな薬価差が縮小することとなり患者さんへの不必要な処方箋が減少し、医療財源の有効活用が推進されることとなった。

台湾においても、患者さんの服薬安全、医療財源の有効活用の点から、保険薬局と医療機関の経営者を分離し、医療機関から薬価差のインセンティブを切り離す事が肝要であると考えている。

このため、保険薬局と保険医療機関との「一体的経営の禁止」を要望したい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ33 薬価算定期間の短縮について（継続事項）

- 要望事項**
1. 審査プロセスの透明化を図るため、薬価算定期間（定義：申請から承認までの期間）の目標値（平均10か月）を定め、案件情報が連動して更新される仕組みを構築していただきたい。
 2. 審査の進捗遅延を防ぐためHTA評価と専門家会議のプロセスを改善していただきたい。
- 補充説明**
1. 申請から承認までの薬価算定期間に対する目標値を10か月と定めそれを適切に運用していただくことを強く要望する。それは画期的な新薬を待ち望む患者のベネフィット向上、また台湾における製薬メーカーのビジネス予見性を高めることにも繋がり、台湾市場の魅力向上、将来的な投資に繋がる。またNHIAはすでに「新建議収載作業系統」を構築しているが、進捗状況を反映できるようなプラットフォームに改善していただきたい。申請者が審査状況を正確に把握できると事前準備が可能となり申請者回答時間の短縮、ひいては患者の新薬－新適応症に対するアクセシビリティの改善に繋がると考える。
 2. 薬価申請資料を提出する前に、製薬会社がCDEにHTAに関するコンサルテーションサービスを事前申請することが可能であるが、適応範囲の認識の違いによって生じる再評価作業を排除するために、専門家会議メンバーなどの臨床専門医並びにPICO（Patient Intervention Comparator Outcome）及びBIM（Budget Impact Model）に精通したHTAの専門家を招き、会議に出席

して頂くことを要望したい。提出後、HTA評価について製薬会社とCDEの間に大きなギャップがある場合、製薬会社は「専門家会議の前に対面でのコミュニケーションと協議」を通じて質問することができ、コンセンサスが得られない場合は、分析モデルやパラメータなどの双方の違いを専門家協議会のような機会を専門家会議と並列して開催することを検討していただきたい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ34 MEA (Managed Entry Agreement) 制度の運用について

要望事項 MEA制度は、患者の新薬へのアクセスを促進することを期待され、2018年9月に施行された。しかし、最近、一部のMEA協議内容は「全民健康保険薬物給付及び支給基準」(支給基準)第三章「薬品給付協議」の関連規定の内容を逸脱しているため、企業としては受け入れることが難しく、患者の新薬へのアクセス改善という目的が果たせていない。今後、MEAの運用について、以下の2点について、国家発展委員会・衛生福利部・健康保険署と意見をすり合わせ、改善することを要望したい。

①支給基準第41条によると、如何なる形式のその他協議案件は企業が提出すべきであると記載されている。しかし、当該案件に該当するMEAの現在の運用は、健康保険署が一方的に提示したMEA案を企業に同意させた後に新薬の保険償還が認められる運用となっており、これは企業が自主的に提出するという原則から逸脱している。従って、支給基準に従い、企業が自主的に提出出来るように改善して頂きたい。

②健康保険署は、異なる製品類に対して「同類薬品健康保険年度支出管理協議」(class cap)を一方的に設定し、限度額を上回った場合、企業が100%返還することを要求している。この限度額に関して、健康保険署と企業との間で協議されることはない。また、医療科技評価 (HTA) や財務インパクト分析 (BIA) など経済評価方法では、限度額の予測額を計算することができないなかで健康保険署が限度額を上回った場合、企業に対して100%負担することは、政府と企業が共にリスクを分担する支給基準の原則から逸脱している。つまり、企業が負担する薬品輸入・配送過程の費用、営業税及び病院への納入差額費用などを考慮すると、企業側は予測可能で合理的な給付契約を健康保険署と締結することが出来ない。結果、企業の台湾医薬品市場に対する不確実性が拡大し、患者への新薬アクセスを遅らせている。従って、限度額に対する企業側との協

議の場を設けるとともに、限度額を超えた際、企業が100%負担するのではなく、企業と健康保険署との負担割合を適正化して頂きたい。

補充説明 2018年9月に改正可決された「全民健康保険薬物給付及び支給基準」（支給基準）は、元の法令「薬剤価量協議」（PVA）以外に、財務結果又は治療効果を基準にした「その他協議」が追加された。財務結果を基準としたMEAの目的は、財務への影響をコントロールすることで、治療効果を基準とした主に効果上の不確実性を解決することである。MEAは、政府と企業が新薬の財務或いは治療効果に関わるリスクを共に背負うことで、患者の新薬に対するアクセスを改善することが期待されている。しかし、現行の契約においてはリスクの全般を企業が負担しているため、企業の台湾市場における新薬導入の意欲を低下させ、患者の新薬へのアクセスを阻害するリスクとなっており、政府が提唱している積極的に国民のアンメットメディカルニーズを満たすという理念に相反する。実際に、健康保険署と企業間のMEA交渉において、健康保険署の要求を企業側が受け入れることが出来ずに、既に保険償還されている薬剤で、保険償還を停止された事例も出ている。上記2つの問題は、台湾における新薬開発や事業継続性を維持し、台湾の患者に対し新薬を持続的に届ける上で、核心的な問題である。台湾市場をより魅力的な市場に育て投資意欲を増加させるためには、新薬開発や事業継続性の維持・向上は必要不可欠であり、上記2つの問題に対して、迅速な改善を要望したい。

（医薬品医療機器部会）

テーマ35 DET (Drug Expenditure Target) の運用について (継続事項)

要望事項 DET Pilotの継続を求めると共に、業界との対話をもとに、DETの運用を修正していただきたい。

補充説明

1. 当年度における薬剤費の支出目標の算出について、前年度実績値をベースラインにすることを改めて求めたい。
2. また、支出目標値の算出には、医療費用総額予算 (Global Budget) の成長率の使用を改めて求めたい。
3. 新薬予算を別予算として組むことを求めたい。
4. DET目標値の超過額から、PVA / MEA claw backを控除し、そちらを新薬予算とすることを求めたい。

（医薬品医療機器部会）

テーマ36 第38条の薬価参照国について

- 要望事項**
1. 現行規定の一致性を考慮する上で「全民健康保険薬物給付項目及び支払基準」第38条の10大薬価参照国を現状のまま維持してほしい。
 2. 台湾自体での薬価算定方法を確立することを将来の目標にし、国際薬価を調整として参照するという方向転換を提案する。

- 補充説明**
1. 健保署の統計データに基づく国家衛生研究院の参考資料によると、第2世代健康保険法の施行後、臨床的価値の高い新薬の平均価格は10大薬価参照国の中間価格の約64.2%、最低価格の約107.6%；新規性の乏しい新薬の平均価格は10大薬価参照国の中間価格の約55.3%、最低価格の約82.5%である。その結果、現行の10大薬価参照国の中間価格と最低価格から乖離している。
 2. 10大薬価参照国は、新薬の研究開発、独占的に製造及び販売できる特許権において重要な位置を占めている。台湾の医薬品市場への投資において薬価算定の参考にするのは極めて重要な意味を持っていると言える。現行規制は長年施行されており、業界では一般に受け入れられている。参照国の変更は、薬価制度全般及び医療の満たされていないニーズに与える影響が大きい。患者が新薬へのアクセスを遅らせないために、10大薬価参照国はこのまま維持してほしい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ37 薬品査驗登記審査準則 第38條-2 項目4への日本PMDA追加（継続事項）

- 要望事項**
- 薬品査驗登記審査準則 第38條-2 項目4では、米食品医薬品局（FDA）や欧州医薬品庁（EMA）へ申請予定のPhase III試験における台湾人症例数は、200例以上の試験では30例或いは5%、200例以下では10例と緩和される（通常のPhase IIIで求められる台湾人症例数は80例もしくは10%である）。

台湾での臨床試験増加、新薬アクセスの向上を図る為にも、ICH構成メンバーであり、新薬開発国でもある医薬品医療機器総合機構（PMDA）も、米食品医薬品局（FDA）や欧州医薬品庁（EMA）と同等の位置づけにして頂きたい。FDAやEMAとPMDAの間において審査の過程やQualityに大きな相違はないと考えている。

また、最近の審査では、東アジア人の臨床データも重視され、提出を要求される状況もあり、日本の臨床試験成績の重要性は、同じ東アジア地区の台湾では重要であると考えられる。

補充説明 2016年簡略審査の対象に日本が加わっており、同様の対応をお願いしたい。以下に、修正頂きたい条文を記載する。

【薬品査驗登記審査準則 第38條-2】

四、有十大醫藥先進國家之一參與之多國多中心第三期臨床試驗（Phase III study），且其試驗報告將向美國 FDA 或歐盟 EMA 或日本 PMDA 申請査驗登記之臨床資料，並符合下列條件之一者：

- （一）單次試驗總受試者人數二百人（含）以上，我國可評估之受試者人數至少三十人為原則，或我國受試者比例占總人數百分之五以上。
- （二）單次試驗總受試者人數二百人以下，我國可評估之受試者人數至少十人為原則。

現在、我々はPMDAや日本製薬工業協会（JPMA）と協力して関連資料を準備しているため、準備ができ次第、日本工商会を通じてTFDAに提出する。TFDAには引き続き前向きに検討して頂きたい。

（医薬品医療機器部会）

テーマ38 薬剤師不在時のOTC販売に関する弾力的運用

要望事項 薬局（ドラッグストア）店頭に於ける医薬品販売に於いて、以下2点を要望する：

- ①薬剤師不在時に販売を禁じている医薬品（指示薬）指定の見直し
- ②TV電話等活用も含む薬剤師複数店舗同時担当の許容

補充説明 現在の台湾の薬事法に於いては、薬剤師が販売店舗に不在の場合には、指示薬を販売することを禁じているが、当該指示薬の中には長年市販されている総合感冒薬・胃薬等、一般用医薬品（大衆薬）と呼ばれるものも含まれている。これらの医薬品は、店舗での調剤等は不要で、医薬品購入前の薬剤師への問い合わせ・相談も通常は不要と思われるものも多い。

現状、台湾に於いては薬剤師不足から、各薬局店舗で常時薬剤師を配置することは現実的に困難な状況にあるが、当該規制のために、一般的な風邪薬（感冒薬）の購入を希望する来店顧客に薬剤師不在の理由でも販売することが出来ないケースが多々生じており、市民生活上不便な状況となっている。

その為、薬剤師不在の時に販売が出来ない医薬品の対象範囲の見直し、または同一薬剤師が複数店舗をカバーできるようにする柔軟な対応が必要と思われ、規制の見直しを希望する。

(医薬品医療機器部会)

【7】 たばこ／酒／食品等の規制について

テーマ39 たばこ製品にかかる不法取引対策の継続及び強化について（継続事項）

要望事項 2017年、過去最大のたばこ増税が実施され、1パック当たりの金額が11.8ドルから31.8ドルとなり、170%の増加となった。この急激な大幅増税の結果として、この数年間、違法取引の状況は悪化を続けており、2019年は2,318万パックが違法品として押収された。この押収量は史上3番目の規模であり、大幅な増税によるたばこ価格上昇もあり、押収金額に換算すると13.49億ドルを超えるものとなっている。

本年初頭、立法院が中央政府の予算見直しの際に、「たばこ税は引き上げられたが、国内のたばこ製品の総量は結果として減少していない。それどころか、違法たばこ製品の押収量は増加し続けている。」と述べた。これは、大幅なたばこ税の増税は、喫煙率をさげるという公衆衛生政策の目標の達成にはつながらず、違法取引の蔓延という結果をもたらすということを示している。

いかなる見直しであったとしても、政策決定された内容が望ましくない影響をもたらす可能性がある。そのため、我々はたばこ税政策や規制の見直しの必要性、特にたばこ税制の見直しにあたっては、喫煙率の削減といった公衆衛生策の目的達成に寄与するのか慎重な検討を要請したい。同時に、政府が合法的な市場秩序を維持し、適切な課税を通じた国家への歳入確保を担保するために、密輸たばこ製品に対する調査および取り締まりの強化がなされることを引き続き支援する。

2019年7月、財政部は菸酒管理法の改正を提案し、違法なタバコとアルコールの販売および輸送に対する最高罰金を引き上げ、調査の範囲を拡大する意向が明らかにされ、このような取り組みを大変歓迎している。

引き続きの取締りに関する取組みの維持強化に向けて、政府が、違法なたばこ取引業者に対する罰金の引上、違法品の取締り執行機関に対する金銭的報酬の増大、そして、近年増加してきている新たな違法品に対する取り締まり方法を策定する際には、関連する利害関係者の意見を聞く場を設けていただくことを検討していただけるよう要請したい。

補充説明 台湾やアジア諸国の状況を見ても、大幅なたばこ税の増税が違法取引の更なる増加を招くことは明らかである。

例えば、ブルネイでは2010年に339%ものたばこ税の増税が実施され、2015年には違法品が同国たばこ市場においてほぼ100%を占める状況に至った。また、マレーシアでは2015年に35%のたばこ税の増税を実施した結果、違法品が大幅に増加し、2017年には全体消費のうち55.5%を占め、マレーシアにおいて過去最大レベルで違法品が流通する状況となった。

また、台湾においては、2017年に過去最大のたばこ増税が実施されて以降、押収された違法たばこは2016年に990万パックであったものが、2017年は2,086万パックと111%増という驚異的な増加を見せた。そして、2018年に関しても、違法品の押収実績は1,801万パックと依然として高い水準にあり、増税前の2016年と比較すれば82%近く増加している状況にある。

近年政府が取り締まりの強化に取り組んでいるにもかかわらず、違法取引を取り巻く状況は悪化を続けており、2019年には史上3番目の規模である2,318万パックが違法品として押収され、押収金額は13億ドルを超えるものとなっている。

実際に、過去10年間の台湾における経験則から、特に台湾の経済と所得水準の停滞を考慮すれば、急激なたばこ税の増税は違法たばこの問題を悪化させることは明らかであり、これは財務省の税関当局が繰り返し開示してきている事実である。

(食料物資部会)

テーマ40 効果的且つバランスの良いたばこ規制政策について（継続事項）

要望事項 第10期立法院が本年2月から新しい会期をスタートされる中、過去に提出されていた全てのたばこ規制法案が再度アーカイブされた。これを受け、行政院は菸害防制法（たばこ煙害防止法）の改正草案を準備しており、その内容は2017年の改正法案をベースとしつつ、既存の菸害防制法の規制内容を大幅に改正することが予想されている。

我々は、たばこ製品に対する効果的かつ適切な規制は、公共の利益を保護するために必要なことであると考えている。そして、効果的かつ適切な規制の実施に向けては、新しいたばこ規制政策の導入前に、政府として規制導入による影響分析の実施が必要であるとともに、たばこ規制措置によってもたらされる効果・費用・リスクを包括的に徹底的に分析し、規制導入に影響を受ける懸念をもつ利害関係者が意見を提起することができる透明性のある機会を設けることが必要である。加えて、政府は形式的な意見公募を実施するのではなく、意見公募において提出された全ての意見を真摯に検討し、利害関係者との有意義な実質的な協議を通じて、規制内容の合理性や正当性を高める必要がある。

仮に、「3ストライクルール」、「たばこ包装へ掲出する視覚的警告表示の85%への拡大」、「（メンソール等）フレーバーたばこ製品の禁止」等の2017年の改正法案で提案された極端なたばこ規制を導入したとしても、企図している公衆衛生政策の目的を達成することはできない。むしろ、これらの極端な規制措置は、違法取引の増加を招き、台湾のたばこ税を通じた歳入確保に影響を及ぼすとともに、台湾の投資環境の毀損といった意図せぬ深刻な結果を招くことが懸念される。

したがって、我々は、効果的かつバランスのとれたたばこ規制措置の検討および導入による意図せぬネガティブな影響を回避するためにも、政府に対して、広く一般からの意見や懸念について聴取しそれを検討するとともに、科学的な科学的証拠に基づく正確かつ十分な規制導入の影響分析の実施を要請する。

補充説明 ※行政院から提案された2017年の菸害防制法の修正法案の内容に基づいて記載

1. 3ストライクルール

- ・不確実かつ予測困難な投資環境の醸成

3ストライクルールが規制として導入された場合、いかなる輸入業者

及び製造業者が、たばこ販売促進規制に対して5年以内に3回違反すると、政府が輸入/製造の許可をはく奪することとなる。このようなルールは、地方当局による一貫性のない過度な解釈や取り締まりが実施されるといふ外資系企業が長年にわたり台湾において直面している深刻な問題を助長することとなる。これは、不均衡かつ過度な制限であることのみならず、バイアスのかかった取り締まりや外資系企業の正当な権利の侵害につながり、それにより台湾の投資環境の不確実性や予測不能性を悪化させる可能性がある。また、この影響は輸入や製造を行っている企業が事業を停止せざるを得なくなるだけでなく、サプライチェーン全体にも波及し、雇用の喪失や違法たばこの市場への流入増加を招く。

2. 85%の視覚的警告表示

・知的財産権の侵害

パッケージ表面の視覚的警告表示が現行の35%から85%に拡大される。これは、企業の最も重要な資産であるブランドや商標権に対する深刻な制限を課されることとなり、結果として企業の知的財産権を侵害する。

・違法取引の拡大

85%の視覚的警告表示の導入は、違法業者が違法たばこ製品の製造/流通/販売をすることが容易となり、違法品の需要を増大させ、正規にビジネスを展開している企業に悪影響を及ぼす。また、違法取引の増加により、台湾政府の税収が減少することが想定される。

3. フレーバー製品の禁止

・消費者への全体的な悪影響

科学的な科学的証拠に基づく正確かつ十分な影響分析の伴わない、メンソールを含むフレーバー使用の禁止は、消費者の嗜好に合った製品の購入および消費の権利を侵害する。

・市場における公正な競争環境の棄損

フレーバー製品の禁止は、イノベーションを通じたメーカーの製品の差別性を低下させるといった、公正な市場における競争に深刻な影響を与える。

・違法取引の拡大

禁止されるフレーバー製品を求める消費者が、含有物等が不明な違法製品を消費することにつながり、結果、消費者の意図せぬ健康被害につながる。また、違法品の増加に伴い台湾政府の歳入にも影響を及ぼすとともに、企図する公衆衛生政策の目的を達成することができないことが懸念される。

(食料物資部会)

テーマ41 通関時の衛生福利部（TFDA）担当官指示について（継続事項）

要望事項 通関時の関係当局（TFDA）とのやり取りに非効率な部分があり、通関に時間を要するケースがあり改善を要望する。

補充説明 ①通関時に提示を求められる資料についての背景・根拠となる法規及び目的を明確に文書の形で提示いただきたい。

②同一の製品の通関時に同様の書類の提示を複数回求められるケースが散見される。TFDA区域間、担当者間での情報共有の仕組み構築（データベース化など）をお願いしたい。

*本案件は現在国家発展委員会主導でTFDAと実務協議開催中。

(食料物資部会)

テーマ42 ① 琉球泡盛の関税率引き下げについて（継続事項）

要望事項 ウイスキー（関税率“零”）、ビール（同“零”）、ワイン（同“10%”）などの酒と比べ、琉球泡盛の関税率は40%と特に高い。

よって、台湾にて合理的な価格で提供できるよう、琉球泡盛の関税率の引き下げを要望する。

日台の経済・民間レベルでの交流にもつながる琉球泡盛の関税率の引き下げを早急に要望する。

補充説明 琉球泡盛の原料であるお米が、台湾の主な農産物であり、過度な関税率の引き下げは台湾産の関連製品の市場シェアを下げ、政府所有食糧の販売に影響する懸念は理解できるものの、現状の関税率は他のアルコールと比較しても突出して高いと言わざるを得ない。

健全な競争は、台湾の生産者の技術向上や原料のお米の品質向上をもたらすだ

けでなく、多様な飲用機会を創出し消費者の需要を喚起することで、酒類全体の需要拡大も期待できると考える。

これにより、関税収入減を上回る営業税、酒税及び営利事業所税の収入増が期待できるものと考えます。

これまで酒税が一部引き下げられたが、琉球泡盛については高率関税のために高価格であることなどから、十分な市場浸透力を持ち得ず、売り上げ増に繋がっていない。

インディカ米を原料とした琉球泡盛は、台湾の伝統的な米蒸留酒である「米酒」保護の観点等から、一律40%の高率関税が課されているが、滋養用料理酒として用いられる「米酒」と「琉球泡盛」は、市場において競合しない。（利用法はウオッカ、ジンなど欧米のスピリッツ類と同様である）

（運輸観光部会）

テーマ42 ② 日本酒、焼酎などの酒類の関税率引き下げについて（継続事項）

要望事項 ウィスキー（関税率“零”）、ビール（同“零”）、ワイン（同“10%”）などの酒と比べ、日本酒の関税率20%、焼酎の関税率40%は特に高い。

よって、台湾にて合理的な価格で提供できるよう、日本酒、焼酎などの関税率の引き下げを要望する。これにより、日本各地を訪れ、その土地固有のそれら酒類を嗜んだ経験を持つ多くの人の購買が喚起され、関税収入減を上回る営業税、酒税及び営利事業所税の収入増が期待できるものと考えます。

8年前に一律に酒税が下げられ、昨年はさらに日本酒の酒税が下げられたものの、依然として日本酒、焼酎については高率関税のために高価格であることなどから、十分な市場浸透力を持ち得ず、売り上げ増に繋がっていない。

補充説明 日本酒及び焼酎等の酒類の原料であるお米が、台湾の主な農産物であり、過度な関税率の引き下げは台湾産の関連製品の市場シェアを下げ、政府所有食糧の販売に影響する懸念は理解できるものの、現状の関税率は他のアルコールと比較しても突出して高いと言わざるを得ない。

健全な競争は、台湾の生産者の技術向上や原料のお米の品質向上をもたらすだけでなく、多様な飲用機会を創出し、消費者の需要を喚起することで、酒類全体の需要拡大や日台の経済・民間レベルでの交流活性化も期待できると考える。

また、茅台酒/白酒/高粱酒/焼酎等については、其他穀類酒として一括りで定義/課税（40%）されているものの、これらにはアルコール度数の違いもあることから、本来的には、細分化し、個々に関税を設定することが合理的であると考ええる。

（食料物資部会）

【8】建設工事関連について

テーマ43 台湾公共工事請負案件における、公平かつ迅速な争議解決方法の導入（継続事項）

要望事項 政府機関が施主の公共工事請負案件において、履行上の争議が発生した場合に、業者と迅速かつ公平に解決される制度の拡充、及び政府機関と業者間で合意した事項の承認、執行に関わる行政手続きの簡素化、迅速化を要望したい。

補充説明 政府機関の施主の公共工事請負案件の履行中に発生した争議の早期解決については、工程会が2016年9月23日に定めた「機関調達審査チーム設置及び作業要点（機関採購審査小組設置及び作業要点）、及び2018年7月24日に頒布された「工事契約調達見本」により、施主/契約者双方の合意により紛争処理チームを成立させる仕組みを設けるなど、具体的な解決方法の制度化への姿勢は評価できる。

一方で、機関採購審査小組（審査小組）の合意形成手続きが完了したにもかかわらず、その後の政府機関側内部の手続きに半年以上を要してもなお、合意済解決案の執行が行われていないケースも散見される。

折角、争議の迅速な解決に向けて新たな制度を導入したにもかかわらず、その後の政府機関内部手続きに依然として長時間を要しては新制度導入の実効性が損なわれる。

政府機関と業者が機関採購審査小組の下で争議を迅速に解決できれば行政効率が改善されるばかりでなく、より多くの日本企業の参画も見込まれ、公共工事分野における両国交流の進展に資することが期待される。

政府機関に於かれては、行政手続きの簡素化、迅速化を検討頂き、合意済み解決案が遅滞なく執行されるよう要望する。

（商社部会）

テーマ44 バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の設置促進に関する法整備について（継続事項）

要望事項 建築物に付随する駐車場のうち、法的に設置が義務付けられているバリアフリー用駐車スペースについて、その駐車スペースを機械式駐車設備でまかなえるよう法整備を行っていただきたい。

また、高齢者やハンディキャップを持つ人々が安全に利用できるよう、日本のようにバリアフリー対応機械式駐車設備の規格や仕様を明確に定め、バリアフリー認定制度を制定していただきたい。

ちなみに、これまで平面駐車スペースに限られていたバリアフリー駐車スペースが機械式駐車設備でまかなえれば、限られた土地の有効活用につながると考えられる。

補充説明 日本において、機械式駐車設備は駐車場法ならびに駐車場法施工令に基づく国土交通大臣認定制度があり、事前に認定を取得していない製品は市場に投入できない。また、政府が定める安全基準に基づき登録認証機関が審査を行う仕組みになっており、その認証機関である「公益社団法人 立体駐車場工業会」ではバリアフリー認定制度を有しており、数多くのメーカーが、様々な方式・機種で認定を取得している。

■機械式駐車装置の安全基準の体系

https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_006/pdf/report_006_170710_0004.pdf

■公益社団法人立体駐車場工業会：車いす使用者(旧バリアフリー)対応証明制度

<http://www.ritchuo.or.jp/authorization/>

(建設部会)

テーマ45 建物使用許可検査前に本設のエレベーターを工事用に仮使用できるための仕組みについて（継続事項）

要望事項 建築工事において、建物使用許可検査前に本設のエレベーターを工事用に仮使用するため、検査をエレベーターのみ完成した時点で実施するようにしてほしい。

補充説明 無し。

(建設部会)

テーマ46 建築確認申請許可取得後に発生する第三者の構造設計者による指摘事項についての合理性の確保（継続事項）

要望事項 建築確認申請の許可を取得した建設案件について、該当の許可を下した自治体（県政府など）が、民間委託した第三者の構造技師（構造設計者）に対し、その許可案件の再調査及び指摘事項を求める事例があった。再調査対象の案件は抽選によって選ばれたとされるが基準が不明確であり、またその第三者の構造技師からは構造設計上の追加対策を求められた。その後その指導に基づく設計変更を行わなければならなかったため、着工前にもかかわらず建築変更申請を余儀なくされ、この結果、工期の延伸、建設コストの増加が発生した。これは本来建築確認申請プロセスのなかで指摘があるべきもので、手戻りのない建築確認申請プロセスの合理的な運用を要望する。

補充説明 ・2018年2月14日の立法院審議、同年5月25日に内政委員会が与野党協議に付し、立法院審議中。

・内政部所管の「建築法」改正条文草案に改正条文あり。

との回答であるが、審議結果、改正条文についての情報をいただきたい。

（建設部会）

テーマ47 政府主導のESCO標準契約ガイドライン導入提案について（継続事項）

要望事項 ESCO事業について、政府主導のESCO標準契約ガイドラインの導入を提案する。現在、台湾において日本と同様に国庫補助金制度を活用し、建物設備の老朽化対策と省エネルギー実現のためにESCO事業が実施されているが、多くの場合、施主が採用するESCO契約書ではESCO事業者に対して過度なリスク負担を強いる内容となっており、日系企業の参入を妨げ日本の省エネ技術・ノウハウによる台湾への貢献が困難な状況である。これは、台湾で慣例的に採用されているESCO契約書が、政府の省エネ補助金制度内で公開されている“節能積効保證專案計畫書”の一部の条件を拡大解釈し、ESCO事業者に過大なリスクを転嫁した内容で作成されている事による。この状況を改善するために、日本の省エネルギーセンター等で整備されたESCO標準契約書を参考として、政府主導にてESCO標準契約ガイドラインを作成して台湾への普及・促進を行う。これにより、

日系企業によるESCO事業への参入機会が広がり、日本の省エネ技術を普及することで台湾における省エネルギー対策への寄与が可能となると考える。

補充説明 ESCO事業は、施主が提示したデータやベース時の条件に基づき事業者が策定した省エネルギー計画に対しての省エネルギーを契約期間中保証するサービスであり、あらゆる条件においてもそれを事業者が契約期間中のリスクを許容するというものではない。

特に、事業者がコントロール不可能な事由が発生した場合においては、以下の例示のように事業者側へ過度な負担を強いないようにすべきである。

- ・ 工事期間中の天災不可抗力発生時における工事期間の延長を認め、それに伴う追加費用の支払いを行うこと。
- ・ 事業者の帰責事由以外のエネルギー変動要因発生時に、事業者の省エネルギー保証義務を免責すること。
- ・ 事業者の帰責事由以外の事由による設備の修繕費用を負担すること。
- ・ 契約の途中解約時には、残設備費用の支払いを行うこと。
- ・ 事業者の帰責事由以外の事由により契約継続が不可能となった場合、事業者側からの契約解除ができるようにすること。

ESCO事業のリスクと責任分担については、添付資料のように段階・事象別にリスクと責任分担の負担について予め明らかにし、施主と事業者が協力して省エネルギーに取り組むことが可能な体制を作ることが求められる。

※参考サイト：「(財)日本省エネルギーセンター“自治体におけるESCO事業普及に関する調査報告書”」

<http://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1003665/www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/esco/h18-publication.htm>

上ページ内の掲載資料：「モデル公募要項集 民間資金活用型ESCO事業（一般型）」（ZIP形式：273KB）内の“c3民間資金活用型一般：別添2.doc”
「ESCO事業予想されるリスクと責任分担」

（建設部会）

【9】金融財務について

テーマ48 非居住者の源泉徴収報告期限につき、報告期限の計算に休日を除外する営業日ベースとするか、休日を除外しない場合は報告期間を延長するとの要望について（継続事項）

要望事項（2019年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

2019年度白書回答にはインターネット申告が可能になり改善されているとあるが、インターネット対応にて10日以内に申告・納付するためには経理部門従業員が休日出勤することが前提であり、労働基準法での残業制限、休日出勤禁止措置との齟齬があると考ええる。また、税務署窓口で小切手での納付が残り改善したとは言えない。

旧正月のような長期連続休日が無ければ支払日を含む10日以内の申告・納付は運用上特に問題ないが、2020年の旧正月7日間連続休暇（1月23日～29日）のような事態になると申告書作成及び納付まで3営業日（実質は2営業日程度）となり期限越えとなる可能性が高まる。

また、租税条約で源泉税の減免対象となるもの（例：日本の親会社への配当金）は送金先居住証明及び受益者証明の取得及び申告書添付が義務付けられており、申告期間内に台湾の休暇に加えて送金先居住国の休暇が発生すると前述の書類の適切な授受ができず申告期限に間に合わない可能性をばらむ。

このため、台湾における3連休以上の休暇がある場合における10営業日以内での申告・納付期限の制度改善を引き続き希望する。

補充説明（2019年度白書要望内容）

所得税法第92条は、非居住者が所得税法第88条に規定するすべての種類の所得が台湾国内で発生する場合、台湾国内の源泉徴収代理人は、源泉徴収日から「10日以内」に源泉徴収税を国庫に支払うとともに源泉徴収票を発行し税務署へ申告する。

源泉徴収代理人が税務署に納付・申告する際、税務当局により源泉徴収後休日も含めた「10日以内」の納付・申告源泉徴収代理人の納付・報告が義務付けられており、この期限を遅れると税務当局から過料が課される。

源泉徴収代理人は申告期限の10日間には休日が含まれることを認識しておら

ず、故意ではないにも関わらず税務当局から過料が課され、しばしば源泉徴収代理人と税務当局との間で訴訟が起こっている。

また、役務発生と納付・申告期限の間に旧正月など中長期の休日が入る場合に、休日前での源泉徴収代理人側の事務作業に負担がかかっている状況となっている。

税務当局に対し源泉徴収代理人側の事務負担及び訴訟の軽減を目的として、非居住者からの源泉徴収税の納付・申告期限は、休日を除く10営業日以内とするか、休日を期間に加算する場合には「10日以内」を例えば15日以内等長い期間に変更するよう検討頂きたい。

(金融財務部会)

テーマ49 固定資産の廃棄における減価償却未経過分の廃棄損が損金不算入となる制度の見直しについて（継続事項）

要望事項（2019年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

2019年度白書回答ではNTD100万以下乃至は使用年数が耐久性の50%以上且つNTD500万以下の廃棄は事後承認可との回答は一定の評価は出来るが、税務署に申請して承認を受ける手順は残る状況である。

そのため、事後報告の方法など採用するなど複雑な申請手続きが簡素化されれば企業が固定資産を更新する時間を短縮可能になると考える。

また、税務調査による税務当局からの牽制と違反への罰則強化を行う事で不正の多くは未然に防げるものと考ええる。

なお、日本では、固定資産廃棄にかかる未経過分の損金算入のために、税務当局の事前許可やCPA確認を得ることまでは求められておらず、事後的に税務調査や会計監査において、廃棄業者からのマニフェスト及び廃棄証明書や買取業者との売買契約書及び売却金額の妥当性を証明する経営会議や取締役会議事録等の客観性のあるエビデンス資料による当該処理の蓋然性の確認をもって損金算入が認められる旨を申し添える。

補充説明（2019年度白書要望内容）

減価償却が終わっていない固定資産を廃棄し、未経過分の残存価値を廃棄損として費用計上する場合、台湾法人税法では税務当局の確認乃至は監査報告書がなければ損金不算入かつ会計上の永久差異として取り扱われてしまう。

この制度がネックとなり、例えば減価償却が終わっていない設備を生産性向上や収益向上を図るために入れ替えを行う場合等、税務当局乃至は監査報告書がなければ廃棄損として営業事業所得税法上の費用（乃至は損失）とは容認されない。

このような煩雑な手続きも設備入替阻害要因となっており、日系企業にかかわらず設備やソフトウェアの売り込みの障壁となっている。

このため、減価償却未経過固定資産の廃棄に関し、税務当局乃至はCPAの確認書に替えて董事会決議など企業内正式決裁書にて減価償却魅了資産の廃棄を損金として処理できるよう台湾政府の制度変更をして頂きたい。

（金融財務部会）

テーマ50 金融機関における台湾ドル調達目的のための「外貨資金調達+為替スワップ取引」に係る例外適用（外貨利息部分の為替リスクをヘッジするための為替予約取引の許容）について（継続事項）

要望事項 現在の「銀行による外為業務処理の管理規則（銀行業辦理外匯業務管理辦法）」では、金融機関間の財務運用によって生じる関係利息は実需に該当しないことから、この利息にかかる為替リスクをヘッジするための為替予約取引は許容されていない。（前回要望（テーマ38）の回答ご参照）

一方で、主に外資系金融機関では期間数ヶ月の台湾ドルを調達するために、外貨（主に米ドル）を台湾ドルに変える為替スワップ取引を行っているが、米ドルでの利息については上記理由から為替リスクヘッジが行えない（ドル売りポジションが発生）。恒常的に外貨を台湾ドルに変換して顧客に貸出を行うという形で流動性を共有している金融機関にとって、かかるポジション（為替リスク）は相当程度の規模になることから、為替予約取引でヘッジを行うことの例外適用を許容頂きたい。あるいは例外適用ができないことについての外国為替の所管である中央銀行に加えて銀行の監督官庁である金融監督委員会の考え方、例外適用するにあたって解決すべき問題等を明らかにさせて頂きたい。

補充説明 （当地のマーケット）

顧客貸出資金に充てる台湾ドルを調達する場合、外資系金融機関では、個人預金等の安定調達資金がなく、また台湾ドル・マネーマーケットの取引期間と取引量に制約があるため、実質的に台湾域内での調達は困難な状況。このため、調達資金を確保する手段として域外の外国銀行から米ドルを資金調達し、その米ドル

を原資として台湾域内の外国銀行と為替スワップ取引（米ドル放出・台湾ドル調達）を行っている。

（取引に係る説明）

米ドル資金取引については、満期日に元本と金利に応じて利息の受渡しが発生するものの、為替スワップ取引については、「銀行業辦理外匯業務管理辦法」に従い、元本の交換のみ（スタート日と満期日の米ドル金額が同じ）を対象とする形態となっている。従って、上記の資金取引と為替スワップ取引を行うと、満期日に利息分のキャッシュフローの差異が生じる。この差異が為替リスクとして顕在化している。

（銀行経営に係る問題点）

金融機関においては、顧客に安定的に貸出を行うことと、通貨流動性リスクを低減し安定的に地場通貨を確保する観点から、多様な期間での調達を行う必要がある。

1年以上の期間で外貨を台湾ドルに変換する場合は通貨スワップ取引を行うことができる。通貨スワップ取引は利息の概念が考慮されているため、本件のような問題は発生しない。一方で、1年以内の期間では本取引を行うことが一般的であるにも関わらず、通貨スワップ取引と同等の為替リスクヘッジ効果を実現することができない環境となっている。

また、常に同じ方向の為替リスク（ドル売りポジション）が発生することから、取引規模が大きければ、かかるリスクも大きくなり、恒常的に積みあがることになる。

コントロールが困難で、かつ財務収益に影響を与える可能性がある為替リスクについて本来ヘッジが可能であるにも関わらず、市場商品の違い（通貨スワップ取引と為替スワップ取引）と当地規制のためにヘッジできずにいることは、健全な銀行経営において回避すべき事項であると懸念するもの。

（前回回答について）

前回の要望では、かかる取引についての例外適用を挙げさせて頂いたが、頂いた回答は「銀行業辦理外匯業務管理辦法」により、実需に該当しないことから為替取引は行えないというものであった。現法令では実需に該当しないながらも、

上述の事由も勘案し、例外適用を許容できない当局の考え方、あるいは例外適用するにあたって解決すべき問題等を明らかにさせて頂きたい。

(例外適用にかかる条件についての提言)

原資となる米ドルのキャッシュフローについて、元本・利息を含めて過不足なく全て台湾ドルに転換することで、実質的な台湾ドル調達として実現することができる。かかる管理体制・報告体制の構築を前提とした例外適用も検討頂きたい。

(金融財務部会)

テーマ51 正常先向け貸出の貸倒引当において、信用のある優良取引先に対する、引当率水準の見直しについて (継続事項)

要望事項 貸出債権の延滞期間を基準とした債権分類の見直し及び債権分類毎の貸倒引当率の再検証をご検討頂きたい。

具体的には、第一分類に該当する企業の貸出債権に関して、各銀行が規定している貸出先の財務状況等に基づく信用リスクに応じた貸倒引当率の設定を関係当局の許可を経て可能とすることをご提案申し上げたい。

- 補充説明**
- 1、台湾当局は健全な銀行経営を図るため、貸倒引当率を貸出先の延滞基準に基づく債権分類毎に定めている。そのうちの第一分類である正常先向け債権に対して、2014年1月から0.5%より1%に貸倒引当率を引き上げた経緯あり。
 - 2、当地での企業向け金融サービス提供を経営戦略としている日系銀行にとり、目下の金利水準を勘案すると、1%の貸倒引当率は信用リスクの実態以上にコストを負担している結果となっている。このため、信用リスクのより正確かつ精緻な評価と管理を実現すべく、日本当局の貸倒引当金/貸倒引当率の考え方も参考としながら、昨年度の要望をブラッシュアップして継続要望申し上げるもの。
 - 3、日本の金融庁は、金融機関の経営陣は、経営理念に基づき、自らの意思と責任をもって、経営資源（ヒト、モノ、カネ（自己資本））を前提に、経営戦略としてどのような種類のリスクをどのような規模・バランスで許容するかを決定し、また、そのリスクをどのようにモニタリングしコントロールするかという観点から、経営戦略から一貫した形で内部管理態勢を構築するこ

とが望ましいとしたうえで、貸倒引当金の見積りにあたっての基本的な考え方に関して、以下の通り、公示している。

(1)一般貸倒引当金の見積りにあたっての基本的考え方

債務者区分の中でも、一般貸倒引当金の対象となっている正常先及び要注意先（要管理先を含む）については、個別の債務者の将来の経営状態に不確実性が伴うところ、統計的に信用リスクを分析することで、融資ポートフォリオ全体として将来の損失に関する見積りの精度が高まると考えられる。そのため、各金融機関の経営陣の適切な判断により、各金融機関のポートフォリオの特性を把握・分析し、他の債権と異なる特異なリスク特性を有する債権群を別グループとした上で、過去実績に加えて、外部や内部の環境変化など足元や将来の情報を集的に引当に反映することも考えられる。

その際、金融機関の経営陣の判断は、合理的に可能な範囲で収集された事実に基づいて行われるべきではあるが、将来の見通しである以上、最終的には金融機関によって幅のある推計となり得る。

そのため、当局は、金融機関の経営陣の判断が、各金融機関の経営理念・戦略などと整合的であり、（過去実績に加えて、）将来見通しに係る経営陣の判断のプロセスが適切かつ合理的になされているかどうかを評価することとなる。ただし、要管理先内の大口与信先等、集会的評価では捉えられない当該与信先の固有の事情が金融機関の経営に大きな影響を与えうるような場合には、DCF法により個別に引当を見積もることにより、見積りの精度が高まると考えられる。

(2)個別貸倒引当金の見積りにあたっての基本的考え方

債務者区分の中でも、個別貸倒引当金の対象となっている破綻懸念先、実質破綻先、破綻先については、個別の債務者の経営状態に重大な問題が生じており、個々のリスク特性が異なるものと考えられることから、個別の債権の返済可能性を的確に把握した上で、個別に回収不能見込額を見積もり、適時に償却・引当を計上することが適切である。

- 4、今回の要望により、上記下線部分にある「各金融機関のポートフォリオの特性（日系銀行のポートフォリオは戦略と合致し企業向けが太宗）」を踏まえ

た貸倒引当金の見積りが実現できるものであり、これが台湾における信用リスク管理の水準の向上に寄与し、延いては銀行のリスクアペタイトを促し金融仲介機能の更なる発揮にともなう台湾経済の発展に貢献するものと考えするため、是非とも議論を通じた検討をお願い致したい。

(金融財務部会)

テーマ52 100万米ドル以上の外国為替取引における中央銀行事務手続き簡素化

要望事項 外匯收支或交易申報辦法第5条により、外為取扱金額が100万米ドルを超える場合、外為取引を行った報告義務者は関連する契約および承認書を中央銀行へ報告書とともに添付提出する必要がある。

報告書類がリストされた項目と一致することを取扱銀行によって確認された後に台湾ドルとの交換が可能となっている。

経済成長率が年々高まっていることで各企業の貿易取り扱い額が増え続けており、100万米ドルを超える外為取引も頻繁に発生しているため企業側の事務作業が煩雑化し、タイムリーに為替取引を実施できないことによる国際的な価格競争力の低下要因となっている。

100万米ドルを超える外貨取引に関する関係書類の提出義務自体を廃止するか、現状の100万米ドル以上での申告義務限度額を緩和して例えば10倍の1000万米ドルへ申告義務額を増やすなどの対応をして頂きたい。

補充説明 無し。

(金融財務部会)

【10】 知的財産権利について

テーマ53 台湾専利法における間接侵害制度の導入要望（継続事項）

要望事項 専利法において、「予備的行為」や「幫助的行為」を規制する間接侵害を規定することを要望する。

補充説明 ①現在の台湾専利法には、米国や日本など多数国の特許法で導入されている間接侵害制度が無い。装置に専用で用いられる消耗品等について、発明の各構成が一体不可分で効果を奏するなどの理由から、装置と消耗品等の其々で専利出願することが難しい場合がある。間接侵害制度が無いことにより、上記消耗品等

について、品質の担保のない互換部品が流通するケースが生じている。このような予備的・補助的な行為を抑制することは、専利権者の経営環境を保護するのみならず、製品の品質、安全性等の担保に繋がることから、製品を利用する台湾のユーザーの権益にも資する。

②民法の規定を適用した判決があるが、以下の点で不十分である。

- ・直接侵害者の権利侵害の証明の困難性等により、民法の共同不法行為（第185条）として損害賠償請求が認められた判例はごくわずかであり、法的な安定性が低い。
- ・損害賠償請求の他に、専利侵害に対する主要な救済手段として、侵害を未然に防止するための差止請求がある。しかし、民法の原状回復規定（第213条）や排除命令規定（第767条）が裁判所で認められた事例はなく、専利権者の保護が不十分である。

③なお、台湾専利師公会も「2020智財白皮書」（P2. 一（四））において、「間接侵害制度の導入により専利権の保護強化を図ることは、台湾企業にとって有益であるとともに、外国企業による研究開発投資の促進に資する」旨、建議しており、間接侵害制度は日系企業のみならず台湾ユーザーからも導入が要望されている。

（知的財産委員会）

テーマ54 審判制度改革の推進（継続事項）

要望事項 専利の審判制度に関し、①専利行政処分不服に対する審判の簡略化、及び②無効審判及びその審決取消訴訟の当事者対立構造の導入を要望する。

- ①智慧財産局の再審査と経済部の訴願手続きを統合し審判部を創設、「前置審査」の導入、及び「合議制（複数人の合議体による審理）」の導入を要望する。
- ②専利権の取消しを求める無効審判において、現在は、行政処分を下した智慧財産局が被請求人（審決取消訴訟では被告）となるが、当該専利権を有する権利者を被請求人とし、自身の権利に対して権利の主張を行うことができる当事者対立構造の導入を要望する。

補充説明 上記①については、審理において技術的な知識を有する智慧財産局の審査官の知見を活用可能であるとともに、訴願手続きを智慧財産局に統合することで、手続きが簡素化される。また、②については、第三者からの権利の取消しの求めに

対し、権利者自らが反論可能となる。これらはいずれも迅速かつ的確な審理及び知財紛争の解決に資するものと思料する。

これらの制度の導入によって、台湾知財制度の国際調和が一層推進することは、日本のユーザーのみならず、台湾のユーザーにとってもメリットを共有するものとする。

(知的財産委員会)

テーマ55 税関における模倣品認定手続きの簡素化

要望事項 1) 模倣品認定手続きの簡素化

模倣品を差し止めるには、税関から模倣品発見の通知を得てから、航空便輸出で4時間、その他では24時間以内に税関に出頭することが義務づけられている。この出頭の任意化を要望する。

2) 認定手続き期間の緩和

模倣品の認定期間は最長6営業日となっているが、この認定期間について緩和、例えば、10営業日とすることを要望する。

補充説明 ①各要望事項について

- 1) 台湾には高鉄等、交通手段が整備されているとは言っても、このような短時間で他の業務を差し置いて税関に出頭することは、人員や体制に制限がある日系企業にとって大きな困難である。
- 2) 一方、税関に出頭しなくても、写真等の手段で判別できるケースもある。
- 3) そこで、他の手段で判別が可能なときには税関への出頭を必要とせず、書類上で認定手続きができる運用や、輸入業者が権利侵害をしていない証明書類を提出した場合のみ、出頭を求める運用を検討いただきたい。
- 4) また、鑑定権限は日本の本社が有することが多く、日本で鑑定し、かつ、鑑定書の原本を台湾に送付し、各地の税関に提出するのに要する日数として、6日間は短く、適切に鑑定できない要因となっている。

②他国の税関制度との比較

- 1) 認定手続きを開始する際の税関への出頭の要否。

台湾	有り（台湾商標法75条） ・ 空輸出：4時間以内、 ・ 空輸入、船輸出入：24時間以内 [税関による商標権益保護措置実施弁法 第7条]
----	--

日本	不要
中国	不要
韓国	不要

- 2) 認定手続き開始の通知から何日以内に被疑侵害品が自身の権利を侵害している証拠を提出しなければならないか。

台湾	原則3営業日で1回だけに限り3営業日の延長可能 [税関による商標権益保護措置実施弁法 第7条]
日本	「認定手続き開始通知書」の翌日から10営業日（やむを得ない事情がある場合は延長申請可能） [関税法基本通達69の12-1-3] また、簡易化手続きを適用した場合は以下のとおり証拠の提出は不要。 ・輸入差止申立てが受理されている貨物が発見され、認定手続きが開始されたものの、輸入者が侵害の該否を争わない場合には、権利者及び輸入者からの証拠・意見の提出を不要として、税関長が侵害の該否を認定する。[関税法施行令第62条の16]
中国	不要 税関が職権に基づき差押えを行うためには、権利者が事前に税関に権利内容を届け出る必要あり。 従って、侵害の証拠提出は不要。
韓国	7営業日（税関未登録の権利は5営業日）以内に担保と共に提出 [知的財産権保護のための輸出入通関事務処理に関する告示の第14条]

(知的財産委員会)

【11】 その他全般について

テーマ56 特殊車両のリース解禁について

要望事項 警備保障会社（保全公司）の保有する巡回車のリース解禁をご承認頂きたい。

補充説明 警備保障会社の保有する巡回車は、現在特殊車両に分類（※1）されているためリースとすることが現状できない。一方、警備保障会社は業務上大量の車両を保有する必要がある、車両のアウトソーシング、費用平準化のニーズを抱えている。（※1 道路交通安全規則第2条第1項第7款にて規定）

巡回車に対する規定（※2）は、車体への社名表示、車の色に対する規定等のみで、リース会社においても一般車両同様に規定を遵守したうえでサービスの提供が可能である。（※2 内政部：保全公司巡回服務車應有設備審驗規定）

日本においては1996年3月の道路運送法改正によって巡回車のリースが解禁され、台数は未詳であるものの普及を続けている。

本件承認頂けることで、警備保障会社およびリース会社双方の成長に寄与するものとする。

(合弁会社部会)

テーマ57 印鑑制度見直し検討について

要望事項 各種書類への印鑑押捺を改め、サインによる証明や電子認証制度の導入などの推進を希望する。

補充説明 今回、新型コロナウイルス感染拡大予防のため在宅勤務制度を導入した企業も多いと思われるが、書類への印鑑押捺のために、どうしても出社が必要となるケースが生じている。これでは在宅勤務の意味がなく、感染拡大防止に繋がらないものと思われる。今回を機に、各種書類への印鑑押捺を改め、政府自らサインによる証明や電子認証制度の導入等推進をお願いしたい。

(商社部会)

テーマ58 コロナウイルス対応期間中において変形勤務運用の柔軟化

要望事項 非常事態時（例えば今回の新型コロナウイルス影響時）においては現状の変形勤務（8週間）の運用に関する規制を緩和し、12週間や16週間といった期間の拡大により企業の勤務運用に柔軟性を持たせて欲しい。

補充説明 今回の新型コロナウイルス禍は企業の生産能力にも大きな影響を与えている。

原材料や部品調達の課題が短期間で解決できない中、現行の8週間変形勤務ルールを守りながら、かつ従業員の生計に極力影響を与えないよう、出勤時間や振替出勤での勤務シフトを調整しているが、部品不足で生産体制が取れない期間を8週間内で調整し切れず、止む無く「無給休暇」を実施せざるを得ないような状況も起こりつつある。

こうした緊急時には、より柔軟な変形勤務運用を許容することになり、労使双方にとって利のある解決を探る余地が欲しい。

(電機電子部会)

テーマ59 グリーンマークの相互認証拡大、認定手続きの簡素化等の環境整備によるエコ商品の拡大

要望事項 日本のエコマークは多くの国と相互認証を進め環境保全が促進されている。台湾とも相互認証の基本契約は締結されているが、具体的実施には至っていない。筆記具を代表として説明する。台湾で販売されている内外の筆記具には「環保」と表示されているものも多いが、基準・根拠が明確でなく消費者は分からない。また、台湾のグリーンマークでは筆記具のカテゴリーは「墨水筆」だけでユーザーの認識も少なくグリーンマーク商品の購買動機が高まる環境ではなく、したがって登録申請する業者のメリットも少なく普及に至っていない。

<要望事項>

- ①グリーンマークの対象商品分類を増やしていただきたい。
- ②グリーンマークの相互認証を拡大していただきたい。(特に日本のエコマーク)
- ③グリーンマーク認定手続きを簡素化すると同時にエコ商品拡大を促進する環境の整備をお願いしたい。
- ④筆記具は一般的に皆に使われている商品で、軸径が細く表示面積も狭く、またネットの利用度も高くホームページの閲覧も増加しているので、本体記載事項（電話番号、住所、成分等）をホームページアドレスによる代用簡素化も許可していただきたい。

補充説明 グリーンマーク「墨水筆」編号：57、分類号：A-04はインクの含有重金属の制限値とインク詰め替え式であること、販売者名・電話番号の表示、「低汚染」の表示が認定要件で軸材の再生率の規定がない。

⇒日本のエコマーク認定基準参照：<https://www.ecomark.jp/nintei/>
海外との相互認証状況：<https://www.ecomark.jp/about/mutual/>

(流通部会)

テーマ60 ベビーカーの台湾基準CNS12940改訂草案に対する改善提案

要望事項 2019年6月に、BSMIは、CNS12940国家標準の改訂草案を発表した。新しいバージョンの試験方法は、従前の試験方法の仕様要件を廃止し、EU国家標準EN1888の内容をそのまま採用して、新しいバージョンのCNS12940標準に適用しようとしている。この内容の中には削除すべき一文がある（添付資料1）。

何故ならば、同様の生活環境にある他のアジア諸国の安全規制や、国際規格ISOの内容について考慮していないからである（添付資料2）。具体的に言うと、ベビーカーの車輪をロックするためのブレーキ構造についてたった1つの方式“左右連動式”しか採用しないという文章である。

この制限要求はISOにおいても協議の上削除された記述である。台湾市場に無用な貿易障壁を発生させ台湾消費者の権利を損なう結果とならぬよう、台湾規則においても同様に削除されるべきである。

補充説明 ベビーカーは台湾国家標準検査局が定めた通りに検査する必要がある製品である。製品は製造または輸入される前に、国家標準CNS12940検査に合格する必要がある。※合格しないと販売できない。

“左右連動式”だけでなく、“左右独立式”のブレーキシステムを採用する他の国家基準と比較すると、EU規則は結果的に他国ブランドの販売を制限する条項として機能してしまう結果となる。連動式であろうが独立式であろうが同じブレーキ力試験をパスすることが安全性にとって大切なことであり、実際に同じ安全性を備えている。従ってブレーキの構造自体が限定されるべきではない。この基準がそのまま通過した場合、台湾市場のベビーカー製品の約50%が販売を禁止され、間接的にヨーロッパブランドがベビーカーの台湾市場を独占することにより貿易障壁が発生し、多大な経済的損失が生じる（添付資料3）。

この問題を防ぐため、ISO/DIS31110基準における対応と同様に、問題となる記述一文の削除を強く要望する。

⇒添付資料1：CNS12940標準修正案（添付資料ページをご参照）

添付資料2：主要各国の安全基準におけるブレーキに関する要求一覧

地域	国家	基準名称	ブレーキ構造への要求
Global	—	ISO/DIS31110	左右連動式/左右独立式
アジア	台湾	CNS12940 (改訂前)	左右連動式/左右独立式
	日本	SG	左右連動式/左右独立式
	韓国	KEMTI	左右連動式/左右独立式
	中国	GB 14748	左右連動式/左右独立式
豪州	オーストラリア/ ニュージーランド	AS/NZ 2088	左右連動式/左右独立式
アメリカ	アメリカ	ASTM F833	左右連動式/左右独立式
欧州	ヨーロッパ	EN 1888	左右連動式

（資料期間：2020年7月）

添付資料3：台湾市場における国ブランド別ブレーキタイプ比較表

各国ブランドが採用するブレーキ構造	独立式ブレーキ	連動式ブレーキ
台湾ブランド	64%	36%
アジア（日本、韓国）ブランド	65%	35%
アメリカブランド	74%	26%
ヨーロッパブランド	14%	86%
台湾市場での構造別総販売数	62種	69種

（販売実績ベース。資料期間：2018年4月～2019年3月）

（流通部会）

テーマ61 台湾企業とのビジネス案件に係る入境者への新型コロナ防疫規制の緩和について

- 要望事項**
- ・台湾企業とのビジネス案件により、日本国籍を持つ商務打合せ目的の入境者へはマルチプルビザを発行願いたい。
 - ・上記対象者の「入境後2週間の隔離期間」も廃止乃至は短縮を願いたい。

補充説明 現在台湾には、居留証、居留ビザ乃至は停留ビザを持った外国人しか入境できないが、居留証を除きいずれもシングルビザ扱いとなっている。現在はマルチプルビザの発行がコロナの影響で一時的に止められている。

故に台湾企業との契約案件に係る打ち合わせのために一旦入境しても、出国のたびに失効してしまうため、次の入境時には改めて居留ビザを取り直さなければならない。

現在、台湾で労働許可証を取得し、それを以って台日代表處で居留停留ビザを申請した後、発行されるまでに要する期間は（その準備期間を含め）約2か月間を要することから、台湾企業と日本企業の双方の望む納期の確保に支障をきたしている。

そこで少なくともビジネス案件に係る入境者には、以前のようにマルチプルビザを発行頂けるよう要望したい。

また、入境後の2週間の隔離期間も廃止乃至は短縮頂くよう要望する。

（一般機械部会）

【添付資料】南ア APDP 概要

＜南ア自動車政策＞

南ア政策の特徴：「国産化規制（必須国産化率・工程を規定）」ではなく、「国産化奨励（国産化によるインセンティブ供与）」

		APDP（新制度'13～） （Automotive Production and Development Program）																																																																					
① ねらい	<ul style="list-style-type: none"> 自動車産業、及び付随する部品産業の拡大（2020年までに年間生産台数1.2百万台） WTOルールの遵守 																																																																						
② 輸入関税	<table border="1"> <tr> <td>CBU - 2012年より、25%固定</td> <td>'04</td><td>'05</td><td>'06</td><td>'07</td><td>'08</td><td>'09</td><td>'10</td><td>'11</td><td>'12</td><td>'13</td><td>'14</td><td>'15</td><td>'16</td><td>'17</td><td>'18</td><td>'19</td><td>'20</td> </tr> <tr> <td>CKD - 2012年より、20%固定</td> <td>36%</td><td>34%</td><td>32%</td><td>30%</td><td>29%</td><td>28%</td><td>27%</td><td>26%</td><td>25%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>部品</td> <td>28%</td><td>27%</td><td>26%</td><td>25%</td><td>24%</td><td>23%</td><td>22%</td><td>21%</td><td>20%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																	CBU - 2012年より、25%固定	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	CKD - 2012年より、20%固定	36%	34%	32%	30%	29%	28%	27%	26%	25%									部品	28%	27%	26%	25%	24%	23%	22%	21%	20%								
CBU - 2012年より、25%固定	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																																																						
CKD - 2012年より、20%固定	36%	34%	32%	30%	29%	28%	27%	26%	25%																																																														
部品	28%	27%	26%	25%	24%	23%	22%	21%	20%																																																														
③ 各種免税措置	1) 輸出/生産インセンティブ	<p>生産インセンティブ (PI : Production Incentive) : 2013/1月～</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内/輸出の仕向けに関わらず、現地生産車両・部品を対象に、生産付加価値分をもとに算出されるインセンティブ額をCBU/部品輸入関税対象額から控除 生産付加価値 = FOB - 輸入部品 - 原材料(*) * スチール/ステンレススチール/PGM/アルミニウム/レザー/プラス/ガラスの7原材料のみ25%を付加価値対象に算入可 インセンティブ額 = 生産付加価値 × 評価率 関税削減額 = インセンティブ額 × 輸入関税率 <table border="1"> <tr> <td></td><td>'13</td><td>'14</td><td>'15</td><td>'16</td><td>'17</td><td>'18</td><td>'19</td><td>'20</td> </tr> <tr> <td>評価率</td><td>55%</td><td>54%</td><td>53%</td><td>52%</td><td>51%</td><td>50%</td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(5年間で55%から50%へ漸減)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>＜例＞ '16年、FOB100、輸入部品40、原材料10の場合 生産付加価値 = 100 - 40 - 10 = 50 Incentive額 = 50 × 52% (評価率) = 26 関税削減額 = 26 × 20% = 5.2</p> </div>																	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	評価率	55%	54%	53%	52%	51%	50%																																						
		'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																																																														
評価率	55%	54%	53%	52%	51%	50%																																																																	
2) 部品無税輸入枠	<p>VAA : Volume Assembly Allowance : 2013/1月～</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内/輸出の仕向けに関わらず、CBU/CKD輸入に対し、無税輸入枠を適用する免税措置 年間生産台数50,000台以上の工場に限定 →輸出車両は「再輸出免税」適用により無税のため、輸出車両が多いほどVAAメリット大。 CBU輸入関税と相殺する場合、20%の減額 無税輸入額 = 卸売価格 × 20% ('13年前提) 関税削減額 = 無税輸入額 × 輸入関税率 <table border="1"> <tr> <td></td><td>'13</td><td>'14</td><td>'15</td><td>'16</td><td>'17</td><td>'18</td><td>'19</td><td>'20</td> </tr> <tr> <td>VAA</td><td>20%</td><td>19%</td><td>18%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(3年間で20%から18%へ漸減)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>＜例＞ '16年 価格100 無税輸入額度 = 100 × 18% = 18 関税削減額 = 18 × 20% (関税率) = 3.6</p> </div>																	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	VAA	20%	19%	18%																																										
	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20																																																															
VAA	20%	19%	18%																																																																				
3) 投資インセンティブ	<p>AIS : Automotive Investment System : 2009年央～</p> <ul style="list-style-type: none"> 下記5項目のうち、2項目で実質的に改善のある場合、2009年央より、投資額の20%分を3年間でキャッシュバック 1)生産台数増、2)現地付加価値増、3)新技術導入、4)競争力向上、5)新雇用産出 (モデルチェンジ等の競争力強化に充てられれば、台数減等マイナス要素有でも与えられる見込み) 会社特別支援枠 ー トレーニング、技術、移転、研究開発、現地化等への投資は更に最高10%分を付与 ー 通産省との直接交渉にて決定 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>＜例＞ 投資額120億円の場合 120億円 × 20% = 24億円 24億円 ÷ 3年 = 8億円/年 3年間</p> </div>																																																																						

【添付資料】 フィリピン生産インセンティブ

フィリピン生産インセンティブ

概要	<p>(1) 市場台数：288,609台（'15年）</p> <p>(2) 現地生産：112,493台（'15年）</p> <p>(3) 関税率：・ASEAN (AFTA)：0% ・他国 (WTO会員国)：30% ・CKD：30%</p> <p>(4) 自動車普及率 (千人当たり)：32台</p>
政策概要	<p>(1) 政策名：CARS <u>C</u>omprehensive <u>A</u>utomotive <u>R</u>esurgence <u>S</u>trategy</p> <p>(2) 恩 典：・フィリピン政府がフィリピンで新規に生産される四輪自動車 3つモデルを対象に、2016年から6年間で ⇒3モデル総額270億（約177億元）のインセンティブを付与。 車体組立、大型プラスチック部品組立や部品製造、 車両・部品の検査施設への投資 ・2016年から、1モデル当たり最大90億ペソ（約60億元）</p> <p>(3) 要 件：・6年間で1車種20万台の生産を行う （1車種1年間当たり3万3千台以上） ・部品製造の為の新規投資または共有検査施設を設置する ・重量ベースで50%以上を国産化する</p> <p>(4) 実 施：・2016年～2021年</p>
その他	<p>・トヨタ・モーター・フィリピン（TMP）に対して2016年7月1日、 正式に「包括的自動車産業振興戦略（CARS）」プログラムに基づく補助金交付 が承認された。 TMPの小型セダン「ヴィオス」の新モデルでCARSの恩典を利用する。</p>

【添付資料】台湾独自法規の撤廃について
「近接排気騒音撤廃」関連

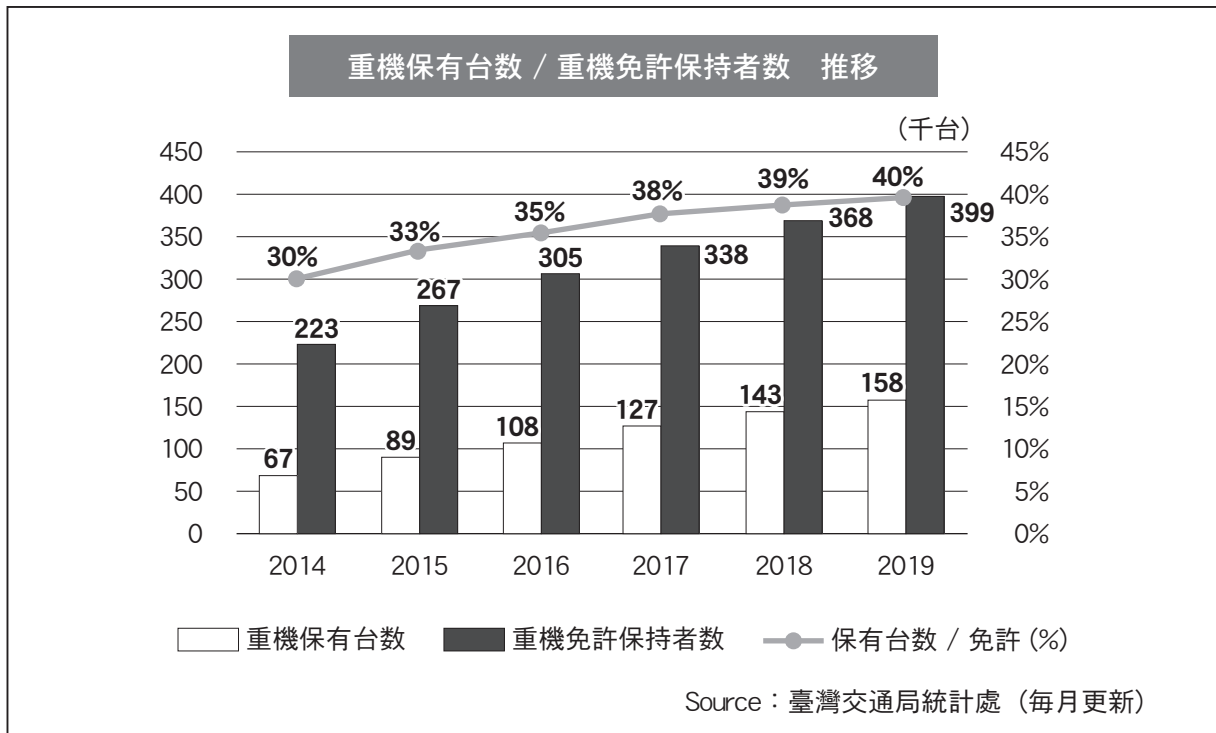
騒音領域

<許容限度項目>
四輪車（試験法：UN R51-03） 二輪車（試験法：UN R41-04）

欧州	加速騒音	
日本	加速騒音	近接排気騒音 ※2015年R51-03導入際に廃止
台湾	加速騒音	近接排気騒音

欧州は近接排気騒音の許容限度ない。国際調和観点で台湾近接排気騒音の許容限度を削除

【添付資料】重機保有台数と重機免許保持者の推移：



【添付資料】交通部の安全型式認証（UN ECE法規）の関連箇所

安全領域（交通部管轄）

車輛型式安全審驗作業指引
第四章 品質一致性審驗作業要求

4.2.3 「品質一致性管制計畫書」審査参考依據

- (1) 審驗機構依ISO國際標準組織之品質管理系統相關標準為其審査参考依據。
- (2) 審査結果如有內容不符之情形，審驗機構應通知（電話、書面或電子郵件）申請者進行「品質一致性管制計畫書」內容修訂，至符合要求後，其申請之案件始可接續辦理相關審査作業。

4.2.4 附註說明

- (1) 同一申請者重複申請或申請多項個別檢測項目之「審査報告」，若其品質系統相同，可使用相同之「品質一致性管制計畫書」。
- (2) 申請者已具國際標準品質保證制度認可資格者，且其內容符合4.2.2「品質一致性管制計畫書」內容規定者，得檢附有效期限內之ISO品質管理系統驗證證書（【「國際認證論壇（International Accreditation Forum；IAF）」之會員所鑑定合格之機構，發行之ISO證書或「國際汽車工業行動聯盟（International Automotive Task Force；IATF）」訂定合約之驗證機構所核發之IATF 16949證書】）及「品質一致性管制計畫宣告書」（範例參照1.35），代替「品質一致性管制計畫書」，另如於ISO品質管理系統驗證證書換證期間，得另檢送原發證機構出具之聲明書。

安全領域（交通部管轄）

車輛型式安全檢查の作業指導マニュアル
第四章 品質一致性審査作業の要件

4.2.3 「品質一致性制御計畫書」審議の参考根拠

- (1) 審査機関は、ISO国際標準化機構の品質管理システム関連標準を、その審議の参考根拠とする。
- (2) 審議結果が内容に適合しない状況が生じた場合、審査機関は申請者に対して「品質一致性制御計畫書」の内容を修正するよう通知（電話、書面又はEメール）することとし、要件に適合した場合にはじめて、その申請案件の関連審議作業を引き続き行うことができる。

4.2.4 付注説明

- (1) 同一申請者が重複申請又は複数の個別検査項目について申請した「審議報告」について、その品質システムが同じであれば、同じ「品質一致性制御計畫書」を使用してよい。
- (2) 申請者が国際標準品質保証制度の認可資格を持っており、かつその内容が4.2.2「品質一致性制御計畫書」の内容の規定に適合する場合、有効期間内のISO品質管理システム検証證書（【「国際認定フォーラム（International Accreditation Forum；IAF）」のメンバーによる鑑定に合格した機関が発行したISO證書、又は「国際自動車タスクフォース（International Automotive Task Force；IATF）」契約を締結した認定機関発行のIATF 16949證書】）及び「品質一致性制御計畫書申告書」（凡例は1.35を参照）を添付することで、「品質一致性制御計畫書」の代替とすることができる。またISO品質管理システム検証證書書き換え期間に当たる場合、さらに元の證書の発行機関が発行した声明書を送付することもできる。

【添付資料】 經濟部標準検査局管轄 商品認定登録時の規定

商品認可領域 (經濟部標準検査局管轄)

商品驗證登録辦法

第1條

本辦法依商品檢驗法 (以下簡稱本法) 第三十七條規定訂定之。

第2條

驗證登録之申請人為商品之產製者或委託產製之委託者 (以下簡稱生產者) ; 生產者不在國內時, 為其在國內有住所或營業所之代理商或輸入者。

第3條

驗證登録符合性評鑑程序之模式如下:

四、完全品質管理制度模式 (模式四): 生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構依CNS12681 (ISO 9001) 評鑑核可具有設計、開發、生產及製造功能之品質管理系統登録證書。

四、完全品質管理制度モード (モード四): 生産工場は經濟部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681 (ISO 9001) に準じて発行する設計、開発、生産及び製造能力を証明する品質管理系統登録證書を取得すべき。

五、製程品質管理制度模式 (模式五): 生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構依CNS12681 (ISO 9001) 評鑑核可具有生產及製造功能之品質管理系統登録證書。

五、製造過程品質管理制度モード (モード五): 生産工場は經濟部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681 (ISO 9001) に準じて発行する生産及び製造能力を証明する品質管理系統登録證書を取得すべき。

六、產品品質管理制度模式 (模式六): 生產廠場應取得標準檢驗局認可驗證機構依CNS12681 (ISO 9001) 評鑑核可具有最終檢驗及測試功能之品質管理系統登録證書。

六、製品品質管理制度モード (モード六): 生産工場は經濟部標準検査局が認可した認証機関がCNS12681 (ISO 9001) に準じて発行する最終検査及び試験能力を証明する品質管理系統登録證書を取得すべき。

【添付資料】 CNS12940標準修正案

CNS 12940-1: 2019

(c) 任何用於包裝之塑膠覆蓋物, 如不符合上述要求事項, 應以正體中文顯著標示聲明, 指出為避免窒息之危害, 任何塑膠覆蓋物須移除、銷毀或遠離兒童。

8.7 危害邊緣與突出部位 (參照 A.4.8)

車輛防護空間內之所有裸露邊緣、表面及突出部位應予以磨圓或倒角, 且無毛邊與銳利邊緣。所有其他表面應無毛邊與銳利邊緣。

8.8 制動與煞車裝置 (參照 A.9)

8.8.1 要求事項

車輛應配備制動裝置, 其機構可由照顧者站在把手附近操作。

制動裝置或其操作機構位於防護空間內, 應設計成使乘坐於車內之嬰幼兒無法操作。如解鎖制動裝置符合下列條件之一, 則滿足此要求:

(a) 需要最小施力50N或最小扭力0.34N·m。

(b) 需要至少2道連續動作, 第2道動作進行時, 第1道動作應完成並維持。

(c) 需要至少2道獨立之同時的動作。

(d) 需要3道以上獨立動作。

具旋轉或轉向前輪之車輛上的制動裝置, 應以單一動作同時嚙合所有後輪、前輪或輪組。

依8.8.2.2、8.8.2.3及8.8.2.4測試時, 車輛應在斜面上保持靜止至少1 min。

依8.8.2.5測試時, 任何1個車輪或輪組之最大移動量應為90mm。此要求不適用於制動裝置直接作用於輪胎之車輛及制動裝置的不同狀態間無間隔。

制動裝置應於進行不規則路面試驗 (8.10.3) 之前與之後, 依8.8.2.2至8.8.2.5測試。對於制動裝置直接作用於輪胎之車輛, 應於不規則表面試驗 (8.10.3) 之後進行耐磨試驗 (8.8.2.6)。

如車輛具有煞車裝置, 照顧者應能在行走時致動制動裝置。

煞車與制動裝置結合於1個機構中時, 致動制動裝置之動作, 應與致動煞車裝置之動作不同。煞車動作不得致動制動裝置。