

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

2017年 白書

台北市日本工商会

目 次（日本語版）

1. はじめに	1
2. 主要なる政策提言 「蔡英文政権 2 年目への期待」	3
【現状認識と課題】	3
●日本企業の進出並びに事業概況	3
●台湾の社会・経済に対する認識	3
【台湾政府への政策提言】	4
1. 国内産業振興を推進する政策実現	4
●労働基準法の見直し	4
●エネルギー政策の具体化	4
●製造業の競争力維持・向上に向けた行政手続き	5
●都市の新陳代謝を促す社会インフラ計画の策定	5
●サービス産業の振興とインバウンド消費の拡大	6
2. 海外展開推進に向けた環境整備	6
●経済連携協定への加入に向けた道筋	6
●日台連携による第三国市場の開拓	7
3. 日台連携の更なる強化	7
●日台連携におけるすそ野の拡大	7
●5 + 2 創新産業における規制緩和・制度整備	8
●ビジネス環境強化と安全面の維持	8
3. 2016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	9
4. 2017年「白書」要望事項一覧表	12
5. 2017年要望事項	13
【1】自動車・二輪車業界振興策について	13
【2】電機電子部品業界について	21
【3】医薬制度について	24
【4】たばこ／酒／食品等の規制について	27
【5】建設工事関連について	32
【6】経理・税務・財務全般について	35
【7】知的財産権利について	38
【8】労働基準法について	39
【9】その他全般について	44



台北市日本工商会

2017

台湾政府政策に対する台北市日本工商会の提言と要望

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、まず2008年の「要望書」に由来し、その後2009年10月に台北市日本工商会編成の最初の『白書』として提出してから本年度で9年目となる。

前年の2016年の白書については、2016年11月4日に行政院国家發展委員会宛に提出し、その後の11月24・25日に日本の政府機関等に対して直接当該白書内容等を報告している。当該白書は毎年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てきている。

当該白書は、大きく分けて二部構成となっている。前半は「主要なる政策提言」と題して、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いる。台北市日本工商会の主要幹部が議論を重ね、交流協会およびその他関係機関の意見も踏まえながらまとめたものである。後半は「個別要望事項」である。台湾で活躍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（正式登録数約470社）が参加する15の各部会（自動車、電機電子、医薬品医療機器、運輸観光サービス、食料物資、商社、一般機械、金融財務、建設等）より要望案として提出されたものをもとに、正式なテーマとして台湾政府に提出している。

因みに、2016年の白書のうちの主要なる政策提言については、1. 在台日系企業の現状と期待、2. 国内産業振興策の拡充、3. 海外進出のための環境整備、4. 日台産業協力の強化、5. 台湾政府への政策提言、の5つの大きなテーマの下で各々コメントした。

また、個別要望事項については44項目あったが、台湾政府の関係部署のご尽力と真摯な取組により6割の項目について何らかの進展が見られている。

本年の2017年版白書の概要は以下の通りである。

主要なる政策提言については、「蔡英文政権2年目への期待」と題し、下記テーマのもとでコメントさせていただいた。

【現状認識と課題】

- 日本企業の進出並びに事業概況
- 台湾の社会・経済に対する認識

【台湾政府への政策提言】

1. 国内産業振興を推進する政策実現
 - 労働基準法の見直し
 - エネルギー政策の具体化
 - 製造業の競争力維持・向上に向けた行政手続き

- 都市の新陳代謝を促す社会インフラ計画の策定
- サービス産業の振興とインバウンド消費の拡大

2、海外展開推進に向けた環境整備

- 経済連携協定への加入に向けた道筋
- 日台連携による第三国市場の開拓

3、日台連携の更なる強化

- 日台連携におけるすそ野の拡大
- 5 + 2 創新産業における規制緩和・制度整備
- ビジネス環境強化と安全面の維持

また、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29項目及び新規15項目の合計44項目となっている。

当該白書の正式な提出も既に9年目になってきたが、台湾政府側からも、「政府機能の効率化・改善は政府自身の大きなテーマであり、台北市日本工商会からの積極的な提言は大いに歓迎する」旨の力強い発言を頂戴している。これも長年にわたる日台の良好な関係による信頼及び実績に基づくものである。民間レベルからの仔細なことでも率直に言いたいことを提言できる仕組みがあることは、日台双方にとり大変重要であり大切なことである。

新政権が発足して二年目に入った。その間政府が行った労基法改正、グリーンエネルギー推進、年金改革等の施策は、いずれも台湾の将来を見据えた重要な政策であり、その発想と目標については理解を示すものである。特に年金改革は財政の健全化という視点から見ても国家百年の計を考えた重要な政策であり、継続して断固たる姿勢で推進してもらいたい。

一方、政策の実施にあたっては、現状との折り合いを取りつつ、柔軟な対応を取ることが必要であり、無用の混乱を起こすことで台湾経済の進展に悪い影響を与えることがないように、政府の慎重かつ実践的な対応を求めたい。台湾経済が安定的に発展することは、日本国が希求し、また日本経済界も心から望むことであり、アジア全体のさらには世界の安定に寄与することであると考えている。

今、台湾は未来の発展に向けての重要な節目に来ており、現政権が将来を見据えた政策を果断に推進していくことを切に希望するものである。未来に向かっての発展のために、台北市日本工商会は日台経済連携の中で今後とも最大の協力をさせて頂く所存である。

台北市日本工商会
理事長 八木 猛
2017年11月3日

2. 主要なる政策提言 「蔡英文政権 2 年目への期待」

【現状認識と課題】

● 日本企業の進出並びに事業概況

この数年、台湾への日本企業の投資件数は依然として高い水準を維持しており、經濟部投資審議委員会によると、2016年の日本からの新規直接投資件数は458件、投資金額は3.5億USドルにのぼっている。投資件数の割合では製造業に比べてサービス業が増加傾向にあるが、金額面では製造業も一定の投資額を維持している。

台湾の日系企業の事業運営状況も良好であり、日本貿易振興機構が行ったアジア・オセアニア進出日系企業実態調査（注1）によると2016年度の営業利益が黒字計上見込みと回答した在台日系企業は77%にのぼり、アジア・オセアニアで韓国、フィリピンに次いで三番目に高い。営業黒字企業が70%を超えている。

2015年は日台民間租税取決めの締結が実現し、ビジネス環境の整備についてもさらに進展があった。台湾の法人税率や租税負担率は各国と比べても低い水準であり、人件費や各種インフラコストも比較的安定している。以上のように、台湾における日系企業ビジネス環境が比較的恵まれており、近時改善が図られていることには感謝したい。

● 台湾の社会・経済に対する認識

一方で、台湾経済の成長力の鈍化やブロック経済化への参加の遅れ、人口減少社会の到来など、台湾での事業運営にあたっての不安要素が増えてきていることも確かである。

台湾に進出している日本企業の多くは台湾国内企業向けのビジネスや台湾市場をターゲットとしたビジネスを展開しており、台湾企業の競争力の低下や消費市場の落ち込みは事業運営における重大な懸念と成り得る。

すなわち政府には輸出産業の競争力向上と内需市場の活性化により積極的かつ具体的な政策の提示と実行を期待したい。

【台湾政府への政策提言】

1. 国内産業振興を推進する政策実現

● 労働基準法の見直し

2017年1月1日に施行された改正労働基準法の導入に伴い、制度対応に関わる混乱、負担の増加等が発生した。制度改正の必要性は理解しているものの、制度改正に向けた産業界とのコミュニケーションの強化、制度の明確化、制度変更に向けた緩衝期間の設定などが必要であったと言える。今後の制度改正の際は、台湾で事業を行なう企業の事業運営への影響を最小限にとどめるという観点で制度導入に向けたスケジュールの検討を行なってもらいたい。

また、労働基準改正の内容については、多様な働き方を許容できない非常に硬直化した制度であると言わざるを得ない。人件費の増加等の問題以前に、各産業の事業運営の実態とかい離している、優秀な人材の流出につながる等、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制度設計であり、大きな懸念を抱いている。そのため企業経営の現実に即した柔軟な対応ができるよう労働基準法の改正検討を求めたい。

● エネルギー政策の具体化

2025年までに原発をゼロとする脱原発や再生可能エネルギー比率を20%まで高めるといった蔡政権の掲げるエネルギービジョンは意欲的な目標として評価をしたい。

しかしながら、再生可能エネルギーの大規模な導入は発電施設に対する投資を誘致するだけで完結する物ではない。送電網のグレードアップや蓄電施設の設置など電力システム・ネットワーク全体で整合の取れた整備計画も必要である。例えば、2025年のエネルギーミックスにおいて大きなシェアを占めるガス火力発電施設についても、発電施設整備の具体的な計画、スケジュールはもとより、発電燃料となる天然ガスの調達やその受け入れ施設等の関連計画も現時点では不明確である。

また、2025年の目標達成とともに、重視されるべきは足元での電力供給の不安定化に対する対策である。意欲的な目標の達成には一定の時間を要することは不可避であり、目標達成までの間に電力の安定供給と電源システムの刷新

を並行で進めていくことが求められる。しかしながら現時点では、そのロードマップ（時間表）が明確となっていない点は早期に解決を求めたい。

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電力の安定供給は欠かすことのできない、最低の要求事項である。挑戦的なビジョンを示すだけでなく、それを実現するための電力供給システムを俯瞰した具体的なプランを示すことが望まれる。

● 製造業の競争力維持・向上に向けた行政手続き

輸出が経済をけん引する台湾において、主要輸出品目である半導体関連産業の競争力を維持する必要性は大きい。当該分野では将来の需要の増加や技術の高度化に合わせ、継続的な投資が必要とされている分野である。半導体関連産業においては、競争力の根幹を担うサプライヤーとして多くの日本企業が重要な役割を担っている。日本の製造業が台湾への投資を検討する重点産業ともなっている。

しかし、行政手続きにおいて用地取得や環境影響評価を含む各種許認可の取得がボトルネックとなり、事業の立ち上げに想定以上の時間を要するケースがみられる。これは事業の予見を難しくするリスク要因として、外資系企業の台湾進出を躊躇させる要因ともなっている。

事業運営のスピードアップが求められる当該産業の競争力を維持する観点からも、法令順守を前提としたうえで企業の事業活動の速度を落とすことのない、スムーズな行政手続きを実現することが望まれる。

● 都市の新陳代謝を促す社会インフラ計画の策定

大型の社会インフラ投資の計画として前掲基礎建設計画が策定されているが、計画予算額の約半数が軌道建設に充てられるという、いわば偏った投資計画となっている。

交通システムの導入、機能強化は都市の利便性を向上させる上で必要な投資である点是否定しないが、老朽化が進む都市の更新に対して具体的な施策が準備されていない点については懸念を抱く。

老朽化した都市が適切に更新され、新陳代謝を進めることで、国際都市としての競争力維持、強化につながるとの立場に立てば、これまでの郊外開発の推

進から中心市街地の再開発を本格的に推進するための施策を検討する時期にあるものと考えられる。

前述のとおり、縮小する社会を迎える台湾において海外からの来訪者は経済活動を活性化させる源ともなる。海外からの来訪者を惹きつける都市であり続けるための社会インフラ投資計画の策定が望まれる。

● サービス産業の振興とインバウンド消費の拡大

台湾のサービス産業はGDPと雇用の約6割を占める重要産業である一方、少子高齢化や将来の人口減少を見据えると社会構造の変化から需要が縮小しかねない産業領域でもある。

ただし、今後増加を続ける高齢者向けサービスや富裕層向けサービスなど、潜在的な市場拡大余地のある分野は存在しており、昨今の日本のサービス産業の台湾進出の増加を見ても、サービス内容の充実を図ることにより国内消費を刺激できるものと考えられる。今後も日本のサービス産業の進出、台湾企業との連携を政府としても積極的に支援して頂きたい。

また、来たる人口減少社会の到来に備え、その需要減少を補う必要があり、インバウンド・アウトバウンドによる需要創出がその方策のひとつとなる。観光客の受け皿となる観光資源の発掘や受け入れ体制の整備によって海外からの来訪者を引き寄せることや成長する海外市場に台湾のサービス関連産業を輸出するなどといった産業振興施策を検討する必要がある。政府には複数の部署・業界に分散する資源を集約し、インバウンド・アウトバウンド両面でサービス産業の振興を進めていくことが望まれる。

2. 海外展開推進に向けた環境整備

● 経済連携協定への加入に向けた道筋

地域大での経済連携協定の締結が進むなか、台湾が主要国間で結べ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り、既に一部産業では海外への投資、産業の空洞化が顕在化している。

白書でも例年取り上げてきたが、TPP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必要とされる。

● 日台連携による第三国市場の開拓

蔡政権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いる。経済貿易協力に向けて多層交流、人材交流、地域連携などのコンセプトが打ち出されているものの具体的な施策が見えてこない。

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できるのか、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。

3. 日台連携の更なる強化

● 日台連携におけるすそ野の拡大

昨今、日台の産業交流のすそ野が拡大しており、多くの産業団体や地方自治体が連携協定や覚書等の締結を進めている。これらの動きは日台間の連携がより緊密になっていることの証でもあり、これらの成果を基礎として具体的な産業協力の成果が生まれることが期待される。

また、日本と台湾との間での産業交流の拡大を推し進めるために、これまでも租税協定の締結などが図られてきているが、今後はさらに踏み込んだ連携を進めるために、相互の貿易を活性化・円滑化するための仕組みの導入についても積極的な検討を進めてもらいたい。

その一方で、日台間の貿易においては食料品の輸入禁止措置の継続や輸入に際する検査証明の添付等のルールにより、実質的に日本の商品が台湾へと輸入

できない状態であることは、現時点を持って一向に解決していない。これまでにも依頼しているように、科学的評価に基づく合理的な判断、制度設計に改める、適切に管理がなされている商品については、付加的な検査の廃止、輸入禁止措置等の見直しを再度依頼したい。

● 5 + 2 創新産業における規制緩和・制度整備

蔡政権が育成産業として掲げる5+2創新産業には、グリーンエネルギー、バイオ・医療、その他のスマート機械やIoTが含まれ、いずれも日本企業の技術力や強みを活かせる分野である。日本からの投資や日本企業と台湾企業の提携がより進みやすくなるよう、台湾の関連産業における規制緩和や制度の整備を積極的に進めてもらいたい。

政府の支援メニューとしては、パイロットプロジェクトの推進や実験・実証エリアの確立などが掲げられているものの、現時点で目に見える成果は決して多くない。今後のさらなる政府の取り組み推進に期待する。

● ビジネス環境強化と安全面の維持

最後に、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、大学を中心とした日本研究の更なる強化、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も引き続きご協力をお願いしたい。

註1：調査全体で日系企業4,642社、台湾では209社が回答した20カ国・地域に対するアンケート調査で、2016年10-11月に実施

3. 2016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、2016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

2016年11月に台湾政府に提出した台北市日本工商会2016年「白書」の個別要望事項44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その後の台湾政府の政策的対応を踏まえ、2017年5月末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した。

このたび（2016年）の評価結果は44項目中以下の通り。

A評価： 6項目 全体に占める比率 14% (2015年 18%)

B評価：21項目 全体に占める比率 47% (2015年 62%)

C評価：17項目 全体に占める比率 39% (2015年 20%)

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

A評価項目については台湾政府の関係部署のご尽力によりほぼ解決が見られたものであり、台湾政府に対し御礼を申し上げたい。

A評価項目は全体の14%であり、2015年の18%から減少している。

B評価項目は全体の47%であり、2015年の62%から減少している。

C評価項目は全体の39%であり、2015年の20%から増加している。

上記結果は次のような理由によるものと推測される。

A評価項目については、4項目が以前からの継続案件であり、「継続は力なり」の結果であると考え。

なお、他の2項目は新規案件であり、「台湾政府機能の効率化、改善は政府自身の大きなテーマであり、台北市日本工商会からの積極的な提言は大いに歓迎する」旨の力強い発言による真摯な取り組みの結果であると思う。

B評価項目については、2015年と比較すると、減少しているが、上記の真摯な取り組みの結果であると思う。

C評価項目が2015年に比べ大幅に増加しているが、台北市日本工商会が提出している要望事項はかなり専門的なケースが増えてきており、解決に時間を要するのではないかと推測される。特に2016年新規案件にC評価が多いのが今回の特徴である。

台北市日本工商会としては、BおよびC評価項目の案件を原則として今後も継続案件として2017年の個別要望事項に織り込み、台湾政府に一層のご理解とご尽力をお願いするものである。

二、個別要望事項に関する関係機関との打合せについて

2016年版白書に関するひとつの特徴は、いくつかの重要テーマに関し、台湾政府の政策推進に伴い、活発な意見交換が行われたことである。また、同時に関係する日本企業がそれらに対処・対抗する為に想定外の苦勞をしたことも事実である。

「白書」で触れていた重要なテーマは、

■日本産食品の輸入規制緩和について

■インフラ投資（IPP事業）に係わる法律・契約の遵守及び一方的な法改正・契約改定の要求の取り止めについて（注：電業法改正法案の問題）

■たばこ政策の策定について（注：プレーンパッケージ問題）

① 日本食品輸入規制が更に強化

2016年12月16日衛生福利部食品藥物管理署（TFDA）が日本食品輸入規制を強化することを発表し、猶予期間をほとんどおかず、通関場所・商品によっては即日の対応が求められた。これにより、年末という繁忙期に販売機会の喪失と大幅なコスト増を強いられた企業もあり、現場は混乱に陥った。TFDAによる通達は、通常の対応では処理が不可能な「災害」ともいえるものであった。

（なお、2017年1月23日付けでTFDAに対して、日本工商会の意見書を提出した）

② 電業法修正草案

2016年7月末に公表された電業法修正草案に対し、特に修正草案第64条に対して反対を表明する為、8月9日付で經濟部能源局に工商会としての意見書を提出した。

意見書提出に引き続き、8月16日（火）工商会関係者が、亜東関係協会（現：台湾日本関係協会）を訪問し、經濟部能源局に対して意見書を提出したことを報告するとともに、背景を説明し、協力をお願いした。

9月2日、再度関係者が經濟部能源局電力組との面談を行い、電業法修正草案の第64条が可決されることがないように、反対の理由、実施された場合のIPP事業者の損失、及び将来的な台湾経済への悪影響を、改めて説明した。

しかし、2017年1月11日電業法修正法案が三読を終了、立法院を通過・成立した。

本修正案は一旦契約で決めた条件を一方的に事後で変更するようなものであり、更に将来的には事業者にとってより不利益な再修正案が出てくる可能性も否定できない。今回の修正法案成立が国外投資家から台湾のカントリーリスクと見なされ、電力に限らず、長期にわたる事業投資が台湾では難しくなる恐れがあり、結局台湾のためにならないのではと危惧するものである。

③ 煙害防制法改正案：プレーンパッケージ規制

2017年1月4日衛生福利部国民健康署は、プレーンパッケージ規制を含む「改正煙害防制法案」に関するパブリックコンサルテーションの実施を通知した。

それに対し、2017年1月23日付で工商会から意見書を提出、3月6日に意見公募が締め切られたことを受け、3月15日（水）16：30～17：10、衛生福利部国民健康署との意見交換会を実施し、工商会・日本台湾交流協会関係者が出席した。

また、5月18日（水）衛生福利部国民健康署主催による、煙害防制法改正案に係わる、業界を対象とした公聴会が開催され、工商会として意見を述べた。

プレーンパッケージ規制はブランドや商標などの知的財産権や表現の自由を侵害する恐れがあり、今後単にたばこだけの問題でなくなる可能性があること、また3-ストライクルールが単純なミスも半永久的に累積し営業停止措置を課す規定であり、明らかに行き過ぎた内容であること等が問題であると考えている。

更に、これらの規制によって喫煙率が下がるという科学的データがなく、むしろ他国の実績では、喫煙率は変わらず、一方で偽ブランド品が横行する等の問題が出ている。

喫煙率を下げるには、適切なステップでの増税等が効果的と考えられ、検討を要望する。

4. 2017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	2016年度 部会評価
【1】自動車・二輪車業界振興策について	1	EV（電気自動車）およびPHV（充電式ハイブリッド車）向けの充電機能を具備する機械式駐車設備の設置者に対する補助金等の政府助成制度について	一般機械	2014	B
	2	タクシー登録車両の定義見直しとタクシー空港乗り入れ規制の緩和	自動車	2016	C
	3	高齢車の買替え促進に対する自動車税制の調整と車検制度の強化について		2016	C
	4	国内自動車産業、及び部品産業拡大の為の産業政策		2016	C
	5	自動車安全についてのグローバル基準導入		2016	C
	6	台湾生産の自動車用素材の開発強化とその産業育成		2016	B
	7	中古車輸出の促進策検討		2016	C
	8	エコカー補助金の提案（1級燃費効能車の購入に対する補助金）		2017	
	9	廃タイヤリサイクルシステムの再構築		2017	
【2】電機電子部品業界について	10	チューナー内蔵TVの輸入関税税率は正要望	電機電子	2008	C
	11	電気製品を対象にした貨物税撤廃要望		2017	
	12	昇降機の点検保守制度の見直しについて		2016	B
	13	修理（交換）用途の空調機用圧縮機の貨物税撤廃要望		2017	
	14	電気機器に対する諸規制施行前の事前調整について		2017	
【3】医薬制度について	15	医療財源の適正使用（大きな薬価差の解消）について	医薬品 医療機器	2008	B
	16	新薬導入の促進について		2008	C
	17	OTC医薬品に対するDMF取得要求排除に関して		2016	B
	18	OTCモノグラフ（指示薬品審査基準）の改訂について		2008	B
【4】たばこ／酒／食品等の規制について	19	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
	20	日本産食品の輸入規制緩和について		2011	B
	21	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
	22	日本酒、焼酎、琉球泡盛などの酒類の関税率引き下げについて	運輸観光サービス/ 食料物資	2008	C
【5】建設工事関連について	23	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
	24	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	建設	2016	C
	25	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	建設	2017	
【6】経理・税務・財務全般について	26	金利や配当等を日本から台湾へ送金する際、台湾で外国税額控除を受けるための手続きの簡素化について	商社	2014	B
	27	グリーンエネルギーに係る電力受給契約（PPA）における具体的な権利・義務の明示、出力抑制の上限設定について	金融財務	2017	
	28	企業所得税調査の手続きについて	台中支部	2017	
	29	保険料の損金算入規程の見直しについて	台中支部	2017	
【7】知的財産権利について	30	台湾専利法における間接侵害制度の導入要望	知財委員会	2010	B
	31	出演料、ロイヤリティ等の契約に関連する権利金の取得における台湾での税率の低減について		2013	B
【8】労働基準法について	32	残業時間の制限について	金属/自動車/ 金融財務/電機電子	2017	
	33	有給休暇買取り制度の見直しについて	自動車/金融財務/ 商社/医薬品医療機器	2017	
	34	労働基準法対象範囲の見直しについて	金融財務	2017	
【9】その他全般について	35	インフラ投資（IPP事業）の大前提である法律・契約の遵守および一方的な法改正・契約改訂の要求の取りやめについて	商社	2012	B
	36	民間事業による公共駐車場（時間貸し、月極め）の整備促進に対する建築規制の緩和について	建設	2014	B
	37	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		2014	C
	38	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	運輸観光サービス	2015	B
	39	台湾経済部主導の工業合作規範（Industrial Cooperation Program：ICP）の適用停止について	商社	2015	B
	40	原住民の採用について	電機電子	2016	C
	41	駐在者帯同家族の全民健康保険への加入条件の見直しについて		2016	C
	42	労働部労働力発展署－青年就業旗艦計画の運営について		2017	
	43	高校建教生の勤務制限の緩和について		2017	
	44	地方自治体直営事務所開設の推進と、派遣職員への就労ビザ発給の要望	事務局	2017	

計 44 項目 ・ 継続 29 項目 ・ 新規 15 項目

5. 2017年要望事項

【1】自動車・二輪車業界振興策について

テーマ 1 EV（電気自動車）およびPHV（充電式ハイブリッド車）向けの充電機能を具備する機械式駐車設備の設置者に対する補助金等の政府助成制度について（継続事項）

要望事項 EVおよびPHV向けの充電機能を具備する機械式駐車設備について、その設置者（施工主）に対する補助金等の政府助成制度の制定を要望する。

交通部における「駐車場作業基金」にて、公民営駐車場経営業への補助制度等、政府助成制度はあるが、営業用駐車場以外の集合住宅や事務所ビル向けでも推進するような補助制度の制定を要望する。

補充説明 (1)現在、政府が計画している充電インフラとは、電気自動車向け充電ステーション開設や公共駐車場への充電設備設置等であり、出発地点から目的地に到着する間の途中で行う「経由地充電」をイメージしていると思える。

しかしながら、電気自動車には夜間等の車を使用しない時間帯の駐車中に充電可能な「車庫充電」が必要である。「車庫」とは、集合住宅の住民やテナントビルの入居者が使用する駐車場を意味しており、その施設に対する充電インフラ整備は政府が直接的に行える範疇にない。民間施設（集合住宅やテナントビル）における充電インフラ整備推進には、政府の助成制度による民間建設投資の活用が最も効果的であると考ええる。

(2)充電インフラは急速充電設備と普通充電設備に大別される。「経由地充電」に適している急速充電設備は使用する電圧値が非常に高く、安全上の規格整備や車両の充電プラグ規格に対する検討に困難な点が多い。

しかしながら、集合住宅やテナントビルの駐車場での「車庫充電」は普通充電設備（110V、一般コンセント）で十分対応が可能である。また、普通充電設備は110V電圧を利用しており、車両側のプラグ規格に何ら影響されない。

更に「車庫充電」では電気自動車の充電に夜間電力を活用することも可能であり、電力のオフピーク利用に貢献する。

(3)日本においては、「一般社団法人 次世代自動車振興センター」による充電インフラ補助金制度が既に活用されており、集合住宅やテナントビル、その他施設に対する充電インフラの設置（新規施設建築時、既設施設への設置、自走式

駐車場、機械式駐車場の別を問わず）に、その費用の1/2～1/3を助成している。

【参考】次世代自動車振興センター：<http://www.cev-pc.or.jp/>

（一般機械部会）

テーマ2 タクシー登録車両の定義見直しとタクシー空港乗り入れ規制の緩和 （継続事項）

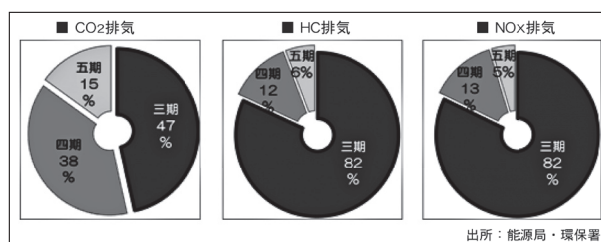
- 要望事項**
- ①現在タクシー登録が認められていない客貨両用車について、車両によっては客貨両用/小客車登録が並存。小客車登録の車両については、タクシー登録を認めて頂きたい。
 - ②タクシーの空港乗り入れ規制の1つとして、空港毎に個別の排気量制限あり。タクシー業者のビジネス計画に大きく影響しないよう配慮しつつ、将来的に規制を緩和頂きたい。

- 補充説明**
- ①客貨両用車については、同一車名モデルながら、グレード別に（後部座席のシート数に応じて）客貨両用車/小客車の2つのカテゴリーに分かれるモデルが存在。小客車カテゴリーに分類されるグレードについては一般タクシーへの活用を認めて頂きたい。
 - ②低排気量の車両についても空港への乗り入れが可能になれば、客待ち時間のCO₂排出量削減にも繋がり環境面での改善も期待出来ると思う。
- 従って、今後環境対策を検討・実行される中で、斯かる低排気量車両の優位性と空港乗り入れの規制緩和を考慮戴き度い。

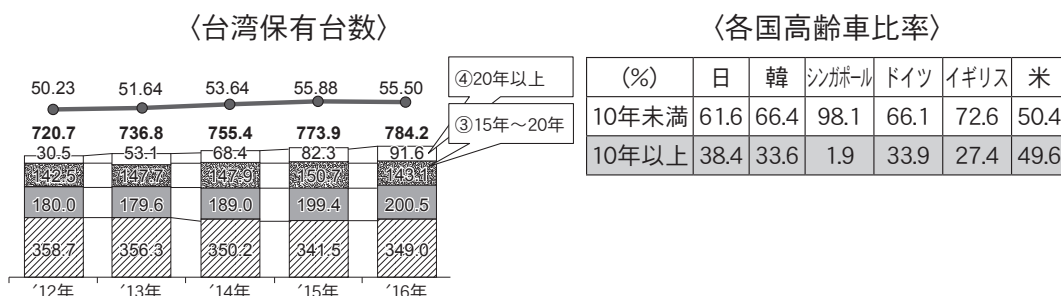
（自動車部会）

テーマ3 高齢車の買替え促進に対する自動車税制の調整と車検制度の強化について（継続事項）

- 要望事項**
- ▼高齢車は省エネ、CO₂減量、交通安全への悪い影響が深刻なため、世界各国は高齢車の老朽更新にインセンティブ（アメ）と法令規制（ムチ）両方に力を入れている。



- ▼一方、台湾は高齢車の老朽更新に対して、スクラップインセンティブ（アメ）の施策はあるものの、規制の導入（ムチ）は不足のため、買換え促進の効果が少ない。高齢車比率は年々拡大している。

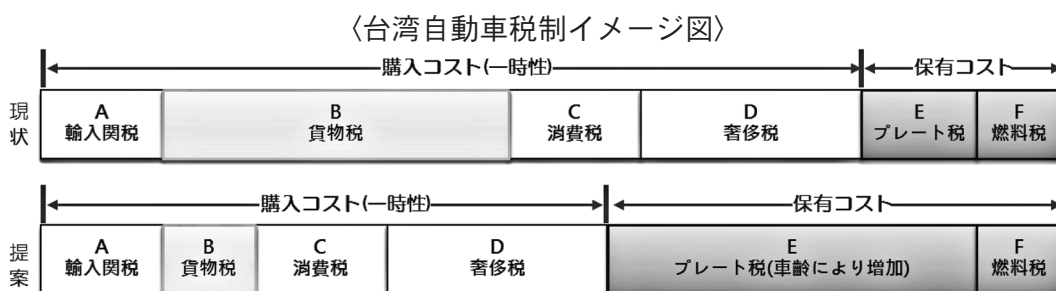


補充説明 ▼安全面では、高齢車に対する車検制度の強化が不可欠。

例：(1)15年以上の高齢車に対する車検項目の追加

(2)20年以上の高齢車は高速道路の通行禁止

- ▼購入コストが高く、保有コストが低い為、高齢車に対する税制の調整が必要。



〈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4 国内自動車産業、及び部品産業拡大の為の産業政策（継続事項）

要望事項 ▼輸入車に対して、生産規模の小さい台湾国産車を守るため、現地自動車製造産業を促進できる政策が必要となる。

【参考】'16年（国産車31万台ベース） 出处：車両公会

産業別	生産総額(億元)	就業人口
①完成車	1,906	12,000
②部品製造	2,279	90,000
合計	4,185	102,000

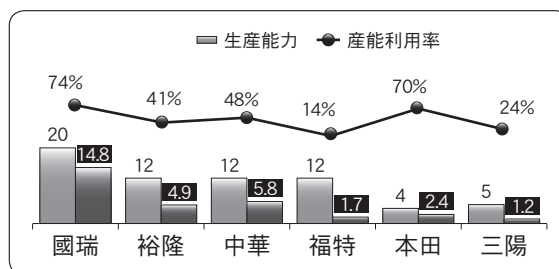
▼台湾自動車産業の生産能力は現在70万台。これに対して国内生産は31万台程度、約半分しか活用できておらず、大幅な余剰能力が発生。

輸入車に対抗し、各メーカーが余剰能力を生かして生産を増やし競争力をあげていく為、完成車や部品の輸出を含めて量産規模拡大が必要。

〈'16年国内生産台数〉

・国内向け：26万台
・輸出向け：5万台
⇒合計：31万台

〈'16年各社生産能力利用率〉



▼自動車産業促進政策の策定に当たって、基本的に国家財政に影響しない前提、新規財源を捻出不要で、拡大した税収の一部を産業サポートに充てる。

補充説明 ▼TPP、RCEP市場開放、自由化の前提で、つまりWTO精神に違反しない量産規模の拡大につながる生産促進への支援策（例：南アのAPDP、フィリピンのCARS）のご検討をお願いしたい。

⇒添付：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5 自動車安全についてのグローバル基準導入（継続事項）

要望事項 自動車の安全性能について、グローバル基準（アセスメント）を政府主導で積極的に導入することで、死亡事故、重傷事故の軽減を図ると共に、産業全体の技術力アップ、国際競争力の向上を図る。

補充説明

- ・ 昨年の提案後、今年になり「台湾N-CAP」の導入が具体的に議論されてきたが、結局政府の予算不足により、導入はするものの現在の法規試験の結果を流用する方向で話がまとまりつつある。
- ・ グローバルな常識として、アセスメント（レーティング）は法規よりも厳しい条件（衝突速度アップなど）や、その国交通事情にあわせた新形態試験（米国

の微小ラップ試験など）で、安全性能の向上を各社に競わせ、性能差をわかり易くすることで、安全技術の向上・乗員の保護につながるものであるが、法規試験結果の流用では、差がつけにくく、国際競争力という観点でも後れをとる。

・ 昨年 の 添付 資料 と 同様 。 ご 参照 ください 。

（自動車部会）

テーマ6 台湾生産の自動車用素材の開発強化とその産業育成（継続事項）

要望事項 ◆自動車業界において燃費規制による“軽量化”というキーワードから新素材の採用が検討されている。

その代表素材：鉄（超ハイテン、Hot Stamp用素材）、アルミ、樹脂など、その素材を台湾で現調化できるようになるか否かで、今後の台湾の産業の活性化が左右されることになる。その為現在世界の主役となっているエレクトロニクス産業における台湾政府の研究開発活動での役割を踏まえ、今後の鉄鋼、樹脂産業の育成・強化策を検討いただきたい。

補充説明 【要望事項】

◆各自動車メーカーの軽量化用素材のヒアリング。

◆同ヒアリングを通じ、将来性のある産業となり得るのであれば、過去の政府によるエレクトロニクス産業への研究開発費用の支援同様の支援方針を検討頂きたい。

・ 対象産業：鉄鋼・樹脂

【参考】〈過去政府主導による特定産業支援策〉

名称	産業	いつ	内容
A-Team	自転車	2002～2010	・ 台湾内各分野ノウハウを持つ会社の指導による競争力強化。（例えば、自動車 国瑞 TPS指導）
集積回路工業発展計画	半導体	1986～	・ 台湾ITRI（工業技術研究院）が開発した半導体製造技術をTSMCに移転し会社設立。またR&D投資による税金減免優遇策も実施。

⇒製造業の基礎である素材メーカーへの支援による全産業の競争力を強化し、また輸出競争力を向上させる。

▼かつて台湾におけるエレクトロニクス産業は、中小企業主体の産業構造で、企業部門による研究開発活動は総じて低調であった為、政府主導で研究開発支出を支えてきた。

▼この政府主導の研究開発活動により、いまや台湾企業は半導体の加工技術、IT機器の製品開発といった面で世界の製品、技術開発の最先端のレベルまで発展している。

▼これにより政府の財政制約から研究開発支出が低減しても、それにもまして民間企業による研究開発活動が活発となっており、研究開発の強度、企業部門が占める比率といった点で台湾は先進工業国とよく似た構造をもつまで成長してきている。

(自動車部会)

テーマ7 中古車輸出の促進策検討（継続事項）

- 要望事項**
- ・貨物税の減免（5万元）メリットが輸出業者にも還元されるスキーム構築（現在新車の値引きに使われているだけ）。
 - ・買い替え無しでも輸出車両にインセンティブが反映されるスキーム構築。
 - ・減免額の更なる増額。

- 補充説明**
- ・貨物税減免制度は既に導入されてはいるが、古い車は廃棄されるのみで、輸出には殆ど回っていない。
 - ・左ハンドル国に日本の右ハンドル中古車が出ている状態は継続しているが、今後ハンドル規制が予想される。まさしく台湾中古車のビジネスチャンス。輸出が促進されれば、今まで以上に買い替え、部品、物流産業の拡大効果に期待できる。
 - ・事例 2016.12 ミャンマー商業省は2017.1から右ハンドル禁止を発表。（但し右ハンドル輸入は継続）
 - ・事例 ロシア（ウラジオストク）も2015.1から、右ハンドルのバスを規制。今後乗用車への拡大も噂されている。（ミャンマー同様右ハンドル乗用車輸入は継続）
 - ・2016年の日本から左ハンドル国への（右ハンドル）輸出数量（＝台湾中古車輸出の潜在的需要）

ミャンマー	12.4万台
UAE	15.1万台
チリ	7.4万台
ロシア	4.8万台

(自動車部会)

テーマ8 エコカー補助金の提案（1級燃費効能車の購入に対する補助金）

要望事項 ●要望の具体内容：

効能1級のエアコン、冷蔵庫、給湯器、ガスコンロ、テレビの購入に対して補助が出されると同様に1級燃費効能車を購入する消費者に対して一定の金額の補助を望む。

●理由：

1. 現状では、メーカーが低燃費、高効能の車を導入してもメリットが少ない。
2. 消費者に低燃費、高効能の車を買うように目を向けさせたい。

補充説明 ・2017年CAFE規制に対しては、現行車はほぼ達成していると思われるが、次期2022年CAFE規制に向けては協議はこれからの段階。

CAFE規制は、達成できない企業・車に対しての罰則はあるが、達成している車に対する恩典やメリットが少ない（EV / Hybrid恩典のみ）。

（2017年規制以降、2022年規制までの間、低燃費車への恩典なし）

ガソリン車でも低燃費な車に対して、何らかの恩典が設定されることで、メーカー側と消費者双方の環境意識を向上させることが可能と考える。

- ・2015.11.07から2016.02.29まで政府より「エコ商品購入補助計画（補助購置節電製品実施計画）」を施行したことがある。エコ家電商品の購入を補助することによって、毎年1.3億度の電力、1,449万立方メートルのガスの節約が見込まれ、9.76万トン相当のCO₂排気が削減できる。
- ・したがって、「エコカー購入補助政策（補助購買節電自動車政策）」を施行することによって、消費者の環境意識が向上し、1級燃費効能車の購入が進み、今後の更なる環境改善に繋がれると考える。

（自動車部会）

テーマ9 廃タイヤリサイクルシステムの再構築

要望事項 効率的な廃タイヤ回収実施に向けた廃タイヤリサイクルシステムの再構築。 日本等の他国事例等を踏まえた廃タイヤリサイクル方法の多元化。

補充説明 台湾における廃タイヤは年間約10万～12万トン発生しており、環保署による廃タイヤリサイクル活動推進のため、タイヤ製造業者・輸入業者は廃タイヤ処理費用を支払っている（年間総額約5億元）。

台湾において廃タイヤは主にエネルギー源として活用されている。しかしながら、近年の原油価格下落を受け、2016年以降エネルギー源としての廃タイヤリサイクル需要が減少している。

このような状況を受け、廃タイヤリサイクル業者は収集した廃タイヤをエネルギー源として再利用するセメント・製紙・製鉄業界等に販売できないため、タイヤ販売店・自動車販売店・バス/物流業者等で発生した廃タイヤの回収を拒むケースが起こっている。

以前は廃タイヤリサイクル業者による回収作業は、環保署による廃タイヤ処理費用や収集した廃タイヤの販売利益によって賄われていた。しかしながら、エネルギー源としての廃タイヤリサイクル需要減少に伴い、廃タイヤリサイクル業者は、タイヤ販売店・自動車販売店・バス/物流業者等に対して回収費用を請求するケースが一般的となってきた。

廃タイヤ回収が進まないと、廃タイヤの不法投棄に繋がる事が懸念される。まとまった量の不法投棄が行われた場合、蚊を発生させマラリアを流行させる原因になったり、火災を引き起こしたりと、人の健康と環境に悪影響を及ぼす可能性がある。

タイヤは、本来の役割を終えて廃タイヤになった後にもエネルギー源やマテリアルリサイクル（土木用材料、道路・スポーツ施設・公共広場の舗装材等）に活用可能である。日本では効率の高い燃焼炉を活用したエネルギー源が主な活用先となっている。また、日本国内発生分の廃タイヤだけでは必要量を満たすことが出来ない業者は、海外から廃タイヤを購入しエネルギー源として活用しているケースもある。

Taiwan Rubber & Elastomer Industries Association（台湾橡膠暨彈性體工業同業公會）としての討議を踏まえ、環保署や各市政府・縣政府への対策推進を提案しているが、現時点では具体的な対策案が出てきていない。

持続可能な社会の実現と言う目的において、廃タイヤの資源価値を改めて見直し、効果的な廃タイヤリサイクルシステムを再構築して頂きたい。

【参考】 WBCSD（World Business Council for Sustainable Development）

による廃タイヤマネジメントの取り組み：

<http://www.wbcsd.org/Projects/Tire-Industry-Project/End-of-Life-Tires>

（自動車部会）

【2】電機電子部品業界について

テーマ10 チューナー内蔵TVの輸入関税税率是正要望（継続事項）

要望事項 チューナー内蔵LCD/Plasma color TVの現在の輸入関税は10%となっているが、対する日本は無関税で0%となっており、当該製品における日台間の貿易は不平等な状況が続いている。よってその是正を要望したい。

補充説明 本件は継続的に要望をしているものの、台湾政府側の回答は日台間のFTA論議で交渉すべきとの主張を続けている。しかしながら、日本側は既に関税を撤廃している為、早急にこの不平等な税率を是正し、台湾国内の消費者が被っている不利益を取り除くべきと考える。

（電機電子部会）

テーマ11 電気製品を対象にした貨物税撤廃要望

要望事項 貨物税は従来贅沢品を対象にしていた物品税と同質のものであり、昨今では一般化したテレビやカメラなどの電気製品に対し、現在でも高額な税率が残っている状況を撤廃により是正して頂きたい。

補充説明 もはや家庭で一般化している下記電気製品に対して高額の貨物税が現在も課されている。これは、台湾国内の消費者が多大な不利益を被っているという事であり、早急に取り除くべきと考える。日本側にはこの貨物税という制度はなく、従って税率は0%である。

＜撤廃要望商品カテゴリーとその税率＞

LCD color TV：13%

Video camera recorder：13%

CD Radio Cassette Recorder：10%

Personal Audio System：10%

IC Recorder：10%

Active Speaker：10%

Portable Speaker：10%

（電機電子部会）

テーマ12 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 一、2016年8月に国家發展委員会が発表した「中華民国人口推估」によると、台湾の人口変遷に下記の傾向がある。

(1)人口構造老化の加速：推計2016～2061年、65歳以上の高齢者比例は13.2%→38.9%に、15～64歳の生産年齢人口は73.4%→51.5%に、14歳以下の年少人口は13.4%→9.6%に変化。

(2)高齢化社会の到来：高齢者の人口比例から見ると、台湾は1993年から高齢化社会（7%）になったが、2018年から高齢社会（14%）に、2026年から超高齢社会（20%↑）になる見込み。

(3)生産年齢人口は2015年にピークの約1,700万に達したが、2061年に868.2万～1007.5万まで低減する見込み。

二、従って、高齢化、少子化による人口減少で、労働力不足や老化等の問題が生じている。現状では昇降機の台数増加につれ、保守要員の増員が必須であるが、労働集約型産業である昇降機メンテナンスは人才の募集が困難であり、人手不足の問題が深刻化していく。

三、技術の進化とともに、製品の自動化に関する開発は世界的な傾向になりつつある。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)台湾は少子化、高齢化の問題に直面しており、10年後の労働人口は154万人減少の見込み（国発会16/8月資料により）であるため、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、昇降機故障時の自動通報、機械による監視は、これまでの毎月一定時間でしか行われない、保守員点検より、スキル不足、ミス等の人的リスクの回避を含め、更なる利用者安全を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

じ込み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。

(電機電子部会)

テーマ13 修理（交換）用途の空調機用圧縮機の貨物税撤廃要望

要望事項 空調機のキーパーツである圧縮機が故障した際の交換用としてメーカー販社が輸入する圧縮機（5Hp以上）に対しても、「贅沢税」の意味合いを持つ貨物税が課税されている現状。

課税対象からの除外を検討頂きたい。

補充説明 ー既に消費者に使用されている空調機の機能復旧を目的としたものであり、修理を行う上で必須のこれらサービス部材への貨物税課税は一般消費者、ユーザーへの過度な負担を強いるものである。（二重課税イメージ）

ー同課税法は1988年に発布されたものであり、根本の考え方も含め改めて見直しを検討頂きたい。

※現状貨物税率：タイプ、馬力により変動 70.875%～135%

(電機電子部会)

テーマ14 電気機器に対する諸規制施行前の事前調整について

要望事項 電気機器に対する省エネ規制、RoHS表示規制、安全規制など諸規制施行が五月雨式に打ち出され、施行開始時期がバラバラ、告知後の変更も多い。

政府及び関連機関によるこれら規制施行前に、関連部門（関連業界含む）との事前調整をしっかりと実施する事をお願いしたい。

- 補充説明** ー空調機について2017年1月よりCSPF規制が開始。市場在庫の継続再販許可については規制開始の直前2016年12月末になってようやく公示されるなど、市場に対する配慮を欠いた対応であったと言わざるを得ない。
- ー2016年1月には「2018年1月からの電気機器に対するRoHS表示規制」が告知され、前述のとおりCSPF規制が始まった空調機もこの対象となっている。（最終的には空調機は2018年7月からと延期にはなった）
- また、今後は安全規制の変更も検討されているという情報もあり、諸規制の施行スケジュールに中長期的な計画性が見えない。
- ー規制告知前に業界からのヒアリングをしっかりと行い、意見反映を行う事で、消費者、関連業界の混乱を防ぐことができると考える。

（電機電子部会）

【3】医薬制度について

テーマ15 医療財源の適正使用（大きな薬価差の解消）について（継続事項）

要望事項 これまで継続して要望してきた「医薬分業の推進」と「薬価差削減策」であるが、医薬分業を推進し薬価差解消に繋げるためには、薬剤費において大きなインパクトを持つ大病院を中心に推進することが必須である。医薬分業の積極的推進と、その具体的な政策目標策定（具体的な目標値の設定）と開示を要望する。

DETに関しては、今後継続する場合、目標値の設定や薬価調整方法の見直しを要望する。また、PVAのクローバックについては、この予算をDETの目標へ追加するなど、クローバックした財源の有効活用を要望する。

補充説明 ①薬価差削減策について

現状、薬価差は病院にとって重要な収入源となっており、診療報酬全体を包括的に勘案しつつ対応していくことが必要である（日本においては、医療保険の患者自己負担を定額から3割負担へ変更し、被保険者に対しても負担額を増やしていった）。現状のまま、薬価差が病院の収入源となり続ける以上、それが薬剤選択の基準となり薬価差解消は達成されず、現行では、薬価改定に

よる薬価差解消は困難である。また、度重なる薬価改定により市場撤退する製品もあり、医師、患者の薬剤選択を制限しないよう、根本的な政策・行政指導を期待したい。

②医薬分業について

当局の慢性病連続処方箋交付率の目標値が、都会型病院30%、山地離島僻地病院15%と伺っているが、目標の設定が諸外国と比較し、かなり低い目標である（日本における院外処方率は70%）。2016年度白書回答で、“食品薬物管理署が、2017年度に記者会見を計画し、且つ六大医療資源区（台北区、北区、中区、南区、高屏区及び東区）で薬剤師業務の宣伝及び医薬分業政策の推進に関する活動を行う”とのことであるが、具体的な目標及びアクションプランについて、早急に提示して頂きたい。

③DETについて

薬剤支出目標の成長率は、2013年4.5%、2014年3.3%、2015年3.4%、2016年4.9%と設定されていたが、目標値が前年DETをベンチマークすることで、前年の実績値を下回り、2014、2015年は、実質マイナス成長となったため、結果として薬価調整幅が大きくなった。2015年に至っては、前年（2014年）に対して、ほぼ同等の薬剤費（2014年実績1508億元、2015年実績1507億元）にも関わらず、薬価が調整されるという結果となってしまった。

DET設定の際は、前年のDET目標値に対する成長率を試算していることにより実績に対してマイナス計画といった非現実的な設定が起きないように前年実績値をベースラインとした成長目標の設定を求めたい。また、薬価調整の際の薬剤支出の明細を明確に示すなど透明性の高い対応を要望する。

（医薬品医療機器部会）

テーマ16 新薬導入の促進について（継続事項）

要望事項 新薬の薬価算定においては、総額予算のコンセプトの下で薬価制限を受ける事は理解できる。しかし、カテゴリー1（革新的新薬）の基準は厳しく、薬価算定基準も低い事に加え、現行のPVSあるいはDETにより薬価の低下も著しい。また、新薬に費やしたコストが回収できないレベルの薬価提示が増加しているため、薬価合意に至るまでの期間が伸びる傾向が強まっている。この状況が、患者の新薬へのアクセシビリティの遅延や、新薬導入の阻害要因になっていると考える。

補充説明 2013年に第二世代健康保険が実施されて以降、PBRsが追加されたことで、承認までの期間が延びている。2016年に発表された情報によると平均値で427日、抗癌剤の平均値は722日であり、申請から薬価償還まで2-3年要しているケースも出てきている。また低薬価を受け入れられず、薬価償還が数年されていない製品も少なからず存在している。この状況は、患者にとって不利益であり、新薬に対する患者アクセスに資する為にも、承認スケジュールが遅延しないよう収載期間を制度化する等、具体的な短縮策の制定を求める。また、薬価算定の規定で設定されているマークアップに関して適用方法が不透明であり、明確な規定を提示いただきたい。

日本では、新薬薬価承認までに要する時間は60日（最長90日）であり、制度化されている。さらに革新的な新薬創出を加速させる為、一定の要件が明記されており、これを満たした新薬については特許期間中の薬価は維持されるなどの制度がある。

（医薬品医療機器部会）

テーマ17 OTC医薬品に対するDMF取得要求排除に関して（継続事項）

要望事項 台湾におけるOTC医薬品主成分DMF取得に関して、薬品査驗登記審査準則の条文を改正し、OTC薬品の主成分の原料へのDMF届出書簡の取得必要要求を排除、さらに2017年に改正草案を公布する予定との回答を昨年の白書回答にていただいている。

本年、改正草案2017年の公文発布後にも官民双方にとって有益な改正としていただきたい。

補充説明 今回のDMF全面実施に関しては、日本のみならず他の国で製造、台湾へ輸出しているOTC医薬品に関してすべての製品に影響が予想される。また、現状の台湾DMFの品目数は一部の品目しか網羅されておらず、変更を余儀なくされた場合、品目リストにない主薬原料を使用している製品に関しては製造が不可能となる。

さらにOTC医薬品は医療用医薬品と異なり、一つの製品に複数の主薬原料が使われている。よって、費用から考えた場合も製造の中止等に追い込まれる可能性があり、台湾のOTC医薬品の減少につながると考える。

一例として、日本においてOTC医薬品主成分の管理においてDMFは要求されておらず、またその実績も現状ない。

（医薬品医療機器部会）

テーマ18 OTCモノグラフ（指示薬品審査基準）の改訂について（継続事項）

要望事項 OTCモノグラフに関して順次改訂を進めていただいているが、日本をはじめ欧米諸国と比べると掲載品目数において依然少ないというのが現状である。OTCの品目拡充は台湾国内における国民自身による医薬品購入の選択の幅を広め、台湾におけるセルフメディケーションの促進となると考える。今後とも官民相互の話し合いの場を持ち、台湾におけるOTCの拡充を希望する。

補充説明 十大先進国における販売実績、使用実績等を考慮し、そちらを根拠とし順次モノグラフの更新を実施していただきたい。

十大先進国においてはスイッチOTCとして一定期間以上の販売実績のある主成分に関して、一般のOTCとして販売されているケースもあり、一般の消費者が自身の判断にて購入できる医薬品の数は年々増加している。

（医薬品医療機器部会）

【4】たばこ/酒/食品等の規制について

テーマ19 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 立法院は、長期ケア枠組みの財源確保のために、1パックあたり20台湾ドルのたばこ増税を規定する「長期ケアサービス法」および「たばこ税及び酒税法」の第3読をそれぞれ2017年1月11日と2017年4月21日に通過させた。本たばこ増税は、現行水準に比して170%もの増税（現行の1パックあたり11.8台湾ドルから31.8台湾ドルへ増税）となり、過去数年来で最大の増税である。

台湾における経済や所得の低迷を考慮すれば、こうした急激なたばこ税の増税はバランスを欠いた施策と考えられる。更に、正規のたばこ製品の急激な値上げにより、消費者をより価格の低い違法なたばこ市場に向かわせるおそれがある。従って、政府は違法取引増加とそれに伴うリスクを慎重に考慮すべきであり、我々は、政府が正規市場及び税収を守ることを目的とした違法取引対策の継続を支持すると共に、必要に応じその対策を強化することを求める。

補充説明 台湾及びその他アジア諸国の例を見ても、急激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年にたばこ税を339%増税した結果、2015年には、正規品は完全に駆逐され、市場に出回る全てのたばこが違法品となった。マレーシアでは、2015年に35%のたばこ増税を行った結果、市場全体に占める違法品の割合は、世界最高水準となる2016年12月に57.1%まで増加した。

財政部の統計によれば、2016年8月に行政院が1パックあたり20台湾ドルの増税案を発表した直後の2016年9月に当局によって押収された違法たばこの本数は、2015年9月の押収量の10倍を記録するまで増加している。同じく、2016年9月から2016年年末にかけて、当局によって発覚した違法たばこの数量は、2015年の同時期に比べ13%増加した。

(食料物資部会)

テーマ20 日本産食品の輸入規制緩和について（継続事項）

要望事項 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は、科学的根拠に基づき規制基準の設定による輸入規制の見直しを求める。

昨年12月16日のTFDAによる突然の個別包装単位の都道府県名記載の指示より、関係各社の経済的負担が発生しただけでなく、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。

補充説明 本年5月16日までに当時、福島県産食品輸入の規制措置を取った54ヶ国のうち、23ヶ国が完全撤廃し、EUを含む19ヶ国は放射性物質の検査証明書提出の義務付け、米国及びフィリピンは日本国内の出荷停止品のための輸入停止という日本国内での停止品や科学的根拠に基づく規制が大半を占めている状況を踏まえ、早期の規制見直しを要望する。

台湾も日本もWTO加盟国であり、WTO協定の目的である「関税その他の貿易障害を実質的に軽減し、及び国際貿易関係における差別待遇を廃止する」ことに照らしても、本規制は日台の貿易に極めて大きな影響を及ぼすことにも繋がっている。

(食料物資部会)

テーマ21 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 衛生福利部国民健康署は、2017年1月4日に改正煙害防制法案を提案し、60日間のパブリックコンサルテーションを実施した。一般に公衆政策へ意見する機会を与えたことは、立法プロセスにおける透明性を確保し、台湾の投資環境改善という意味において、政府にとって大きな前進であるものの、煙害防制法案はいくつかの過度な規制導入を企図したものである。

改正煙害防制法案は、プレーンパッケージ、たばこ包装へ掲出する視覚的警告表示の35%から85%への拡大、（メンソール等）フレーバーたばこ製品の禁止、輸入者または製造業者が既存のプロモーション規制に3度違反した場合にその営業を停止する3ストライクルールが含まれている。しかしながら、このような過度な提案にあたり、政府はこれらの過度な提案を正当化する科学的エビデンスを示すことや、それぞれの措置が喫煙率削減という公衆政策の目的にいかに関与するかを証明することができていないばかりか、いかなる影響評価も行っていない。前述の60日間のパブリックコンサルテーションで提起された膨大なコメントや懸念を包括的に評価すること無しに、こうした政策が性急に施行されれば、国際貿易上の義務違反や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おそれがある。

たばこ規制政策を効果的且つ適切で台湾の国際貿易上の義務に沿ったものとし、意図せぬ否定的な結果を回避するため、政府は民主的で透明性の高い意思決定プロセスを踏み、関連する利害関係者の意見及び懸念を聴取して、その意見を真剣に考慮したうえ、正確且つタイムリーな影響評価（代替措置、それらの異なる代替措置のコスト - 利益分析を含む）を実施すべきである。

補充説明 1. 3ストライクルール

・不確実で予測困難な投資環境

本3ストライクルールが採用されれば、輸入業者や製造業者は、既存の販促規制に積算で3回違反認定されることで、一年から三年の営業停止措置を被ることとなる。こうした規制は、地方当局による恣意的で一貫性の無い法解釈や法執行といった、台湾でビジネスを行う外国企業が長期に渡って直面してきた問題を更に悪化させかねないものである。

このような措置は、過度に制限的でバランスを欠いているだけでなく、偏向的且つ意図的な法執行を招き、外国企業の正当な権利を侵害する可能性を有している。結果、不確実性や予測困難という投資家にとって好まれざる問題を台湾の投資環境の中にもたらすものと考える。

2. プレーンパッケージ及び85%の視覚的警告表示

・知的財産権の侵害

プレーンパッケージ及び85%の視覚的警告表示を義務付けることは、企業にとって最も重要な資産であるブランド及び商標を剥奪することに等しく、結果的に企業の知的財産権を侵害するものと考える。

・消費者や小売業者への総体的な負の影響

パッケージの主たる機能は、製品の出所、品質及び製造者を識別することである。プレーンパッケージ及び85%の視覚的警告表示は、消費者や小売業者が、在庫管理、販売及び陳列する際に、特定の製品を特定し、ブランドを効率的に見分けることを困難にするものであると考える。

・不法取引の増加

プレーンパッケージ及び85%の視覚的警告表示は、不法な業者が、偽造や密輸した製品を製造、流通及び販売することを容易にし、それによって、不法な製品の需要が増加し、法律に則って事業を行っている企業に悪影響を与えることになるものと考える。

3. フレーバー禁止

・消費者への総体的な負の影響

メンソールを含むフレーバー使用の禁止は、消費者が嗜好する製品を購入・消費する権利を剥奪するものと考える。

・正規の市場における自由で公平な競争の阻害

本措置は、技術革新等を通じた製品の差別化を困難にするため、市場における自由で公平な競争を深刻且つ不必要に阻害する恐れがある。

・不法取引の増加

消費者がこれらの禁止された製品を求め、不法取引に携わる製造者等

から製品を購入するようになる可能性がある。結果として、これらの製品を正規に販売する企業に損害を与え、台湾政府の税収を減少させることになる。

(食料物資部会)

テーマ22 日本酒、焼酎、琉球泡盛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、焼酎、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、日本酒、焼酎、琉球泡盛の関税率の引き下げを要望する。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える。

6年前、一律に酒税が下げられたが、日本酒、焼酎、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。

また、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)

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。（ウィスキー、ジン、ウオッカ、テキーラ等…無税、ビール…0%、ワイン10%、焼酎、琉球泡盛、清酒…40%）

台湾における日本酒、焼酎、琉球泡盛の価格は高率関税のために日本での市価の2倍から3倍となっており、そのため市場における浸透力が著しく抑えられている。「米酒」の酒税については一律引き下げとなったものの、メーカーの自社努力だけでは、同様の飲み方をする「ジン」「ウィスキー」のように価格競争力を持ち得る状況にない。

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。

また、「米酒」は主として料理用であり、「琉球泡盛」とは、市場において競合しない。原材料もインディカ米であり、「米酒」の原材料とは異なり、台湾の米産業への影響は小さいと考える。

関税率引き下げにより、価格が引き下げられると、現状ルート（主に日本料理店）以外でのセールの伸びが見込まれる。その結果、台湾政府にとって、関税収入減を上回る営業税、酒税及び営利事業所得税の増が期待できるものとする。

【参考】周辺国の輸入関税

＜中国＞日本酒42.3%、焼酎10%

＜韓国＞日本酒15%、焼酎30%

＜香港＞共に0% ※EU、イギリス、フランス、ドイツも0%

（運輸観光サービス部会／食料物資部会）

【5】建設工事関連について

テーマ23 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 台湾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、公平かつ迅速な方法での解決が望まれる。国際的な契約争議解決手段である、仲裁、争議裁定委員会等を積極的に導入することで日系企業の争議事案の長期化を減免し、台湾公共事業への参入を促進し、投資環境の拡充を図られたい。

補充説明 台湾政府機関が施主となる公共工事請負案件においては、施主と契約者の契約上の権利義務が不平等である事に起因する契約争議が多発し、且つ、その問題解決が長期化していることより、日系企業の参入障壁となっている。

争議を解決するために、本来中立かつ公平な立場から判断を行うべき公的機関の調停は、実際には中立性の確保が困難となっており、また、訴訟は解決迄長期を要するため契約者の救済手段として機能していない。

台湾桃園国際空港アクセス鉄道建設機電システム案件（空港線案件）においても、立法院交通委員会の決議に基づき、独立した第3者委員会が昨夏組成され、争議解決手段の一つとして争議裁定委員会（*）の採用が提言された。かかる提

言に基づき当局も採用に向けた意思は見せているものの、意見調整が難航し具体的な進展が未だ見られない。

上記提言に基づき争議事案を早期解決する仕組みを設立する事は、公共事業行政の改善を促す事に加え、公共事業参入の障壁となっている争議問題長期化の解決にも資するものであり、また、牽いては日系企業の投資意欲を促進するものである事より、迅速に積極的な対応を行っていただくよう提言したい。

(*) 争議裁定委員会：契約当事者間にて中立した裁定委員を選任し、双方合意の期間内に委員による裁決を得ることで争議を解決する方法。争議の公平かつ早期の解決が期待できる。

(商社部会)

テーマ24 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 内政部が民国79年2月26日に制定した「建築物昇降設備設置及検査管理辦法」の第3条によると、「建築物の昇降設備は竣工検査に合格し、使用許可取得前に使用してはならない」とあるが、それでは中高層ビルの建設工事においては、竣工数か月前の仮設昇降設備の撤去後に使用許可取得に必要な内装用資材を揚重できない。

一昨年まではエレベーター協会の検査済み証をもって建物の使用許可取得前に仮使用していたが、昨年より厳密に法律を適用し、エレベーター協会の検査済証も主管建築機関が建物の使用許可証の授与まで預かることになったようなので、建設工事の実情が理解されていない。

多くの建築現場で、建物竣工前にエレベーター協会の検査済証をもって使用開始した本設エレベーターが、内装用資器材の揚重で傷み故障し、建物完成後に問題が多発したために上記法律の適用を厳格にしたと聞いているが、日本では建築主事の確認検査の前に労基署によって本設エレベーターの仮使用検査を受けることができ、竣工時に再度本検査を受けることによって竣工後の問題発生が防がれている。

また、シンガポールでは仮使用が認められるものの、引渡し前にEVメーカーによる有償のオーバーホールがないとメーカーからの保証が出ないという合理的な仕組みになっている。

(建設部会)

テーマ25 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

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 (1)建築確認申請の許可を取得した工場新築案件について、該当の許可を下した直後にその自治体（県政府）が、民間委託した第三者の構造技師（構造設計者）に対し許可案件の再調査及び新たな指摘事項を求める事例があった。その結果その第三者の構造技師からは過剰とも思われる巨大地震時の重度液状化に対する建物の不動沈下対策を求められた。

(2)その後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確認申請を余儀なくされ、この結果、工期が延伸し建設コストが増加した。これは直接投資を行う企業者にとって予期せぬ損失、ならびに機会損失であり、請負業者にとってもリスクである。

(3)またこの指摘事項は本来建築確認申請プロセスで処理されるべきものであると考える。なお建築確認申請自体は建設プロジェクトの法規上の整合性を確保するため、日本を含め世界各国に一般的に存在するが、一旦許可を下した後に、その許可を下した当局が直後にランダムに案件を選択し、その当局が民間委託し再調査、その後改めて建築変更申請を要求するケースは極めて少ないと思われる。

【参考】 中華民国建築法ならびに関連法規

<http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDAT06.aspx?lsid=FL003824&type=S>

(建設部会)

【6】 経理・税務・財務全般について

テーマ26 金利や配当等を日本から台湾へ送金する際、台湾で外国税額控除を受けるための手続きの簡素化について（継続事項）

要望事項 金利や配当等を日本から台湾へ送金する際には、日本の法律に基づき、源泉徴収税が課されるが、台湾で外国税額控除を受ける場合、所得税法第3条第2項の但書により、本邦源泉税の納付確証として税務署の発行する納税証明書以外に、台北駐日経済文化代表処の査証（いわゆるVISA）が必要となる。

よって、当該査証を不要とし、納税証明書のみにより、台湾で外国税額控除が受けられ、日台間の貿易の利便性を一層高めることができるよう、ルールの変更を要望する。

補充説明 将来的に一層、海外との活発な経済連携を目指す台湾にとって、OECD各国と同じ手続きとすべき。昨年、従来よりも一歩踏み込んだ前向きな検討を進めている事、評価しており、一層活発な対台投資を促進する観点からも、手続きの簡素化・当該手続きの廃止につき実現をお願いしたい。

(商社部会)

テーマ27 グリーンエネルギーに係る電力受給契約（PPA）における具体的な権利・義務の明示、出力抑制の上限設定について

要望事項 PPA第9条規定の見直しを要望

現在、系統都合による受電停止の上限、および上限に達した場合の損害賠償規定は不存在。

同規定を見直し、あらかじめ合意された期間の上限を設定し、これに伴う各種権利・義務を具体化することで、事業会社はリスク上限が当事者間の合意に基づく契約に依拠した前提に基づく計量ができ、将来キャッシュフローに依拠した事業投資判断が可能となる。

資金調達においてスポンサーへのリコースが限定化できるプロジェクトファイナンス等の利用素地が整う。資金調達の間口が広がるとともに、結果として各種、巨額の投資を要するインフラ全般の開発が加速していくことにも寄与するものとする。また、スポンサーのバランスシートや将来の債務負担可能性を排除し、適切なリスク分配を前提とした、所謂ストラクチャードファイナンスのノウハウが台湾地場銀行に蓄積されることも期待できる。

補充説明 台湾の經濟部、金管会をはじめとした関係機関は台湾においてプロジェクトファイナンスを振興していく方針を持って各種取組みを推進中。ただし、現在までにおいて、ノンリコース、リミテッドリコースベースのプロジェクトファイナンスが具体的に進展するに至っていない。

特に再生可能エネルギー事業を対象としたプロジェクトについては、台湾地場銀行にこれらに関する金融ノウハウが不足しているという以前の問題として、電力受給契約（PPA）における権利・義務の明示が不足（したがって、スキームが理解できたとしても20年間の事業期間を前提とした超長期融資判断上の重要な論点が残る）。

16年度の白書要望においても同様の内容を提起し、法律での定めがあるため、問題ないとの主旨の回答を得たが、広く海外の金融機関を含めて資金調達を行い、地場銀行にノウハウ蓄積を図っていくためには、各種リスクの所在について、法律による規定ではなく、個別の契約により具体的に規定することがプロジェクトファイナンスを振興していくうえでは不可欠と認識。

日本のFIT制度導入時、再生可能エネルギー発電事業を急拡大させる趣旨に基づき、出力抑制については①（発電を未然に防ぐ相応の努力義務が別途法律で電力会社に課せられたうえで）系統の安全確保等の合理的な理由がない限り発電せず、②仮に発電した場合であっても、年間で累積30日を超える抑制が生じた場合電力会社は、発電事業者に対して所定の算出方法で損害賠償を行うとの規定がPPAにあった。損害賠償はあらかじめ具体的に支払い期限、金額の算定方法も規定されており、上限を超えて出力抑制が発動された時も裁判によらず発電事業者が補償を受けられる手順が規定されていた。かかるPPA上の規定により、キャッシュフローの定量分析が可能となり、再生可能エネルギー発電事業に対するプロジェクトファイナンスが多数組成される一助となった。

これら日本の事例を含めて規定を見直すことが有効と考えられる。

【参考】

【PPA第9条】

系統都合による受電停止に伴う損害賠償規定の不在。

【再生エネルギー発展条例第8条】

台湾電力公司には、中央主務官庁に認定された再生可能エネルギー発電設備による電力を買い取る義務があり、正当な理由があつて当局の許可がない限り出力抑制しません。

(金融財務部会)

テーマ28 企業所得税調査の手続きについて

要望事項 企業の負担軽減の為、納税額確定に要する時間の早期化を要請したい。

補充説明 国税に関して、原則5年間の調査権があることは理解しているが、例えば赤字を出した企業が企業所得税の還付を受けるのに長い時間を要することは、他国と比べても企業にとって負担となっており、今後の台湾における事業運営の見直しに繋がる可能性もありうる。

また、担当官によって見解が異なることが多く、併せて関連法令・行政規則に基づいた明確な説明もないことから、一貫性・透明性に疑問を感じるが多い。

納税額の確定の早期化と、税務調査の一貫性・透明性を高めることを要望する。

(台中支部)

テーマ29 保険料の損金算入規程の見直しについて

要望事項 企業が台湾外の保険会社と損害保険契約を締結した場合に、その保険料を損金算入するためには主務官庁の事前許可を必要とし、更にその理由が限られている点を見直し頂きたい。

補充説明

- ・企業活動におけるリスクマネジメントとして損害保険契約は有効な手段の一つであり、そのコストは基本的に損金算入が認められてしかるべきである。
- ・一方で、営利事業所得税監査準則第83条、財政部2004年5月7日付台税一発字第0930452629号通達においては、台湾外に所在する保険会社との損害保険契約を締結した場合に、その保険料の損金算入に関して事前許可の取得や内容

に関しての様々な制限が設けられている。このため、企業はリスクに見合った適切な契約を幅広い商品から自由に選択することが阻害されている。

- ・特に多国籍企業においては、グローバルのリスクを包括して一つの契約とした形式で親会社にて契約し、海外子会社が応分の保険料を負担するケースがあるが、前述の台湾の規制はその実行にあたり障害となる。この結果、企業が台湾において高い成長性が見込まれるが、現時点ではリスクの高い新規事業を検討するにあたり一つの障壁となることも懸念される。

(台中支部)

【7】 知的財産権利について

テーマ30 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 部品製造業者が行っている侵害に対応するため、「予備的行為」や「幫助的行為」を規制する間接侵害を明示的に規定することを要望する。

具体的には、以下の要件の導入を希望する。

1. 「専用品」に関する規定を設け、「知りながら」という主観的要件を導入しない。
2. 「非専用品」に関する規定を設ける。
 - ① 「知りながら」という主観的要件の導入
 - ② 行為態様として、生産、販売に加えて、販売のための申し出、輸入の追記
 - ③ 「その発明による課題の解決に不可欠なもの」という客観的要件の導入
 - ④ 「国内で広く一般に流通されている物に属さない」という但書の導入
 - ⑤ 中間説の採用

補充説明 ・間接侵害制度がないことにより、部品全てを台湾内で製造しているにもかかわらず、全てを輸出し、他国で組み立てるケースが発生しており、重大な問題となっている。

・2007年11月、台湾の陳経済部長へ提出した「智慧財産権建議書」において、間接侵害制度の導入を要望し、それ以後白書において継続して要望している。

・交流協会（日本台湾交流協会）－亜東関係協会（台湾日本関係協会）が定期的に開催している「日台貿易経済会議」において、日本側より間接侵害制度の導入を2014年度も含め、毎年要望している。

(知的財産委員会)

テーマ31 出演料、ロイヤリティ等の契約に関連する権利金の取得における台湾での税率の低減について（継続事項）

要望事項 出演料、ロイヤリティ等の契約における権利金の取得における台湾における税率の低減について出演料等に関する税率への軽減措置の適用を要望する。

補充説明

- ・出演料等に対し、台湾非居住者は20%課税されることから、その課税分を台湾で業務活動している台湾の日系企業に実質的に負担するよう要請されることが多く、その負担が取引締結の障害となっている現状がある。
- ・コンテンツ企業においては、物品がからまない取引が他の産業よりも多く、上記税率に係る問題を多く抱えていることから、台湾で雇用を生み出しているコンテンツ日本企業の業務活動を促進するという意味においても、この点の是正は重要であると考えます。
- ・2014年に改正された、「外国営利事業収取製造業技術服務業与発電業之権利金及技術服務報酬免税案件審査原則」においては、例えば実演家の出演料を含む労務費等が対象となっていないため、上記の問題は解消されていない。
- ・2016年に発効となった日台租税取決めにおいても、出演料については軽減税率の対象から除外されている（第17条）。
- ・2014年～2016年の白書において、当事項の要望を行っている。
- ・2013年以前の白書においても、「配当金等の軽減税率適用について」の項目で、関連している軽減税率に関し、毎年要望を行っている。

（知的財産委員会）

【8】労働基準法について

テーマ32 残業時間の制限について

要望事項 ①一例一休に伴う時間外手当引上げの見直し。1.50×時給程度にとどめ、過度の労務費負担増とならないよう改善を望む。また、代休取得の労使取り決めの必要の有無について、法解釈での明確化をお願いしたい。（自動車部会）

②休日出勤手当について、実際の勤務時間で計算するように改定を検討頂きたい。（金融財務部会）

③残業時間の計算範囲を労基法改訂以前の休日出勤が含まれない形へ戻してほしい。
(金属部会)

④業界特性にあった一例一休の適応。各業界が繁忙期などにより柔軟に対応できるように、適応の見直しを望む。
(自動車部会)

月間残業時間の規定の緩和を希望。また、所定労働時間の弾力運営化（一年単位での所定労働時間設定など）も検討頂きたい。
(電機電子部会)

⑤労基法残業時間制限の漸次改定或は法遵守の猶予期間の制定。猶予期間の制定とともに、雇用促進策（補助金等）の施行。
(金属部会)

補充説明 ①時間外手当引上げ後、遵法し手当を支給することで、各社労務費負担は増加するし、一方で台湾製品の競争力は低下することは必至。ものづくりの業界では、経営的な観点で、増加する労務費低減や、対策として業務の効率化の追求や機械化を加速させざるを得ない状況で、雇用面で時間外労働削減の徹底は、働きの収入減につながっており労働者側から見ても現行法は本分ではない。

②補充説明無し。

③毎月残業制限46時間の対象（計算）範囲再改定（改定前通り）

改定後は休日出勤時間織り込みとなり対象範囲が拡大し労資双方とも不満の声。会社としては生産能力減での利益逸失、社員としても個人所得は減り、双方にとって得策となっていないのが実情。

⇒残業時間の計算範囲を改定以前の休日出勤が含まれない形へ戻してほしい。

④（自動車部会）

一例一休に伴い設定できる勤務形態には限りが生じている。自動車業界は、自動車マーケットにおける売れ行きや、新車型の立ち上がり時期等時期によって月度の仕事量に振れが有る為、弾力性をもたせた勤務形態に対応が追従出来る様に改善をしてほしい。

【参考】プラスワン休暇（北谷町）

https://www.chatan.jp/seikatsuguide/shushoku_rodo/oshirase/nenkyu.html

⇒閑散期での一斉での有給取得、また夏季、年末年始に年次有給休暇を計画的に付与し大型連休の実現など、政府も会社の問題解決の後押しをお願いしたい。

(電機電子部会)

要望案①：月間残業制限を46時間維持、しかし休日残業の場合、その日最初の8時間は46時間から除外。

要望案②：休日残業当日の最初の8時間を今までと同様に月間残業制限の46時間から除外できない場合、残業制限を46時間から60時間まで引き上げ。

また、日本における所定労働時間の弾力運営化（一年単位での所定労働時間設定など）、「36協定特別条項」の弾力運営などの導入も検討していただきたい。

季節商品のOn Seasonにおいて、現行の月残業制限（46Hr/月）の制約下においては、季節商品の生産などにおける柔軟運営が困難であり、結果として台湾国内生産における競争力低下につながっている。

⑤新規雇用による人員追加で労務コスト上昇は現体制では致し方なし。

新規雇用できれば生産能力維持（＝売上維持）は可能。

但し、旧来型鉄鋼関連製造業は不人気業種（3K作業）であり新規雇用にも苦慮している状況で、今後の売上維持/拡大は困難。生産性向上活動は進めているものの、法改定後の即座の対応は難しい。従って、猶予期間の制定とともに期間限定で良いが雇用促進策（補助金?等）が望まれる。

(金属/自動車/金融財務/電機電子部会)

テーマ33 有給休暇買取り制度の見直しについて

要望事項 ①労働者が年度内に切り切れなかった有給休暇は、責任が会社側でない場合、買い取らなくても良いように見直してほしい。

*有給休暇は労働者に適時の休憩をしてもらうためのものであり、労賃に引き換えるために故意に取得しないとなると、有給休暇の立法精神に相違する。

*企業の経営コストが増加し、事業経営環境を圧迫する。 (自動車部会)

今回の改正（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項の内容「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」につき、廃止の検討を要望する。

(商社部会)

- ②労働基準法第38条に有休取得促進を意図するものと明確に記載する、有休取得の意義を明確に記載する。或は、従業員が有休を消化できない場合は、その理由を従業員がきちんと会社に説明する義務がある等の追加記載を要望。

(医薬品医療機器部会)

- ③年度内に取り切れなかった有給休暇の次年度への繰り越しの認可。

有給休暇起算日の統一（現行：入社日⇒例：4月統一）会計上の便宜。

年次有給休暇の計画的付与制度の実現。(自動車部会)

一定期間内の条件付で有給休暇の繰越制度を容認して欲しい。

(金融財務部会)

- ④外国に派遣している従業員については、勤務地の法定休日日数と一時帰国休暇等の海外派遣特別付与休暇日数を踏まえ、その日数が労働基準法の法定休日より多い場合、労働基準法の法定休日を移動・調整可能とすることを検討頂きたい。

(金融財務部会)

補充説明 ① (自動車部会)

現行の労働基準法は有給休暇に関して労働者の自らのスケジュールによって取ることを原則として修正した（元は労資双方の協議した結果によって休みを取ることを定めた）。つまり、労働者は十分に全ての有給休暇日を取る権利があるが、労働者がわざと取らないことは雇用主の責任にするわけにはいかないので、強制的に雇用主に賃金を支払わせるべきではない。

尚、賃金支給になると、労働者が休みを放棄し、代わりに残業することになり、新しい社員を募集することがなくなり、就職の機会もなくなる。

従って、年度内に取りきれなかった有給休暇を賃金支給に変える規則を取り消すべきと主張する。

(商社部会)

洋の東西を問わず有給休暇の本来の目的は、「労働者を労働から解放し、心身のリフレッシュを図る」ことにある筈だが、今回の改正のように会社側に未消化有給休暇の買い取り義務が課されると、会社側が従業員に対して有給休暇の消化をいくら健全に促したとしても、実際に従業員は意図的に取得をしない

（消化を望まない）ケースが発生し、本来の目的である「心身のリフレッシュを図る」ことが果たせなくなり、会社側にとっては初期の目的を果たせないばかりか、コストの負担増という二重の弊害がもたらされる状況にある。

（金融財務部会）

有給休暇の繰越制度について（労働基準法第38条、労働基準法施行細則第24条、第24条の1、第24条の2）。

- (1)勤務年数の長い労働者は通常会社の要職についており、有給休暇を多く取得できる一方、実務上休暇取得が困難な状況が発生し易い。
- (2)労働基準法を緩和し、一定期間内の条件付きで有給休暇の繰越制度が容認され運用できれば、労働者、使用者双方にとってより望ましいものになるのではないか。（例えば、労使双方の合意で未消化休暇を最長1年間繰越し可とする。）このような柔軟性は、労働者にとっても余裕をもった休暇がアレンジできるとともに、退職前に最終未消化休暇の買い取りを実行すれば、本人にも不利益は生じない。

- ②【意見】本条文の目的は、従業員の有休取得促進を目的として定めたものと認識している。しかしながら、本来の条文の意図がきちんと伝わらず、従業員に有休取得を控えてしまうような逆効果を生んでいると認識する。

【対応案】例えば、本条文中に有休取得促進を意図するものだと明確に記載する、有休取得の意義を明確に記載する等の対応を取れないか。もしくは、従業員が有休を消化できない場合は、その理由を従業員がきちんと会社に説明する義務がある等の追加記載の対応を取れないか。

- ③（金融財務部会）

外国に派遣している従業員に対する「有給休暇」の買取制度の見直しについて。
（労働基準法第37条、第38条、労働基準法施行細則第24条、第24条の1、第24条の2）

- (1)外国に派遣している従業員は、雇用契約が台湾にあるため、労働基準法の対象となっている認識。
- (2)台湾の法定休日は12日であるが、各国の法定休日は異なる。例えば、日本の法定休日は16日であり、台湾に比べ4日多い。

(3)外国に派遣している従業員には通常7～10日営業日程度の「一時帰国休暇」等を付与することが多く、本人の有給休暇と合わせると、年間40日程度の有給休暇の取得が可能。

(4)外国に派遣している従業員については、勤務地の法定休日日数と一時帰国休暇等の海外派遣特別付与休暇日数を踏まえ、その日数が労働基準法の法定休日より多い場合、労働基準法の法定休日を移動・調整可能とすることを検討頂きたい。（例えば、労働基準法の法定休日は従業員の個別の同意を取得しなくても、海外派遣前に従業員の一括の同意を取得すれば、直接に勤務地の法定休日による運用とする、年度末に特別付与休暇未消化分について本人の同意により合理範囲内の日数を買い取らなくても可とする）

（自動車/金融財務/商社/医薬品医療機器部会）

テーマ34 労働基準法対象範囲の見直しについて

要望事項 労働基準法対象範囲の見直し（労働基準法第1条、第2条第1号）。

(1)労働基準法の対象とならないのは、法人であれば「董事長」、支店であれば「支店長」とであると認識している。

(2)実際に経営に関わっているのは、外資系企業法人では「総経理」「董事」、外資系企業支店であれば「支店長」「副支店長」等を含むことから、このような職位の社員は労働基準法の対象としないことが妥当と思われる。

(3)労働基準法の対象者を妥当な範囲に見直すとともに、明確化を検討頂きたい。

補充説明 無し。

（金融財務部会）

【9】 その他全般について

テーマ35 インフラ投資（IPP事業）の大前提である法律・契約の遵守および一方的な法改正・契約改訂の要求の取りやめについて（継続事項）

要望事項 安定した投資環境の整備に配慮し、インフラ投資（IPP事業）の大前提である法律・契約の遵守を徹底して頂くとともに、将来において投資者に不利益をもたらす恐れのある法改正・契約修正の可能性を排除していただきたい。

補充説明 2016年度回答内容では、私的契約に介入されずとも行政による制度改定により売買契約に影響が及ぶ懸念は払拭されておらず継続事項とさせて頂きたい。

具体的には、改定電業法第64条においてPPA締結当時存在しなかった規制、即ち再生可能エネルギー・排出係数改善を目的とした再投資義務化条項が（排出係数基準未達を条件とするとは言え）導入されており、既契約も対象とされている。今後設定される当該排出係数基準の根拠や客観性、継続性がどの様に担保されて行くか動向を慎重に見極めたい。

（商社部会）

テーマ36 民間事業による公共駐車場（時間貸し、月極め）の整備促進に対する建築規制の緩和について（継続事項）

要望事項 台湾都市部では主要幹線道路から1本入った巷など幅の狭い道路への違法な路上駐車が多く、万一の場合の火災や事故、災害発生時において、消防車をはじめとする緊急車両が通過できない状況である。防災型都市への発展には、違法な駐車取締り強化とより多くの駐車場整備が必要になる。

民間事業による駐車場整備促進に向け、過去に台湾でも実施されていた下記の促進条例を復活させてはどうであろうか。

1. 建築物に付随する駐車場を附置義務台数以上に設置し、公共用途に開放した場合における容積率の割り増し措置
2. 建築物の扱いとなる駐車場（タワー式立体駐車場等）の設置基準（前面空地、出入口規制等）の緩和（整備地区の設定、安全管理者の配置を義務付ける等の条件付きでもよい）

補充説明 日本では自動車の保管場所の確保等に関する法律があり、自動車購入時から路上への違法な駐車を防止し、道路の適正な機能維持に努めている。また、地方行政では建物への駐車場設置に関し補助金を交付したり、遊休地の駐車場活用に対して税務上の優遇措置を施しているケースがある。

（建設部会）

テーマ37 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

り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 日本でも本格的な高齢社会の到来に備え、高齢者やハンディキャップ等を有する人々の自立と積極的な社会参加を促すため、不特定多数の人々が利用する建築物（特定建築物）において、高齢者やハンディキャップ等を有する人々が円滑に利用できるように整備を促進し、良質な建築物のストックの形成を図ることを目的にしたハートビル法が制定され、2001年3月には交通バリアフリー法が制定された。それに伴い機械式駐車設備のバリアフリー認定制度が2003年5月に制定され、法的に認められている。

（建設部会）

テーマ38 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 当局との間には、目の前の需要への対応か、需要を呼び込む先行投資と見るかの考え方の違いがあるが、当局には市街地に近い空港特性を活かした施設ならびに環境整備による松山空港のさらなる有効活用を継続して要望してまいりたい。

補充説明 無し。

（運輸観光サービス部会）

テーマ39 台湾經濟部主導の工業合作規範（Industrial Cooperation Program：ICP）の適用停止について（継続事項）

要望事項 台湾經濟部主導の工業合作規範（ICP）は、世界貿易機関（WTO）の政府調達協定（GPA）の定める「内国民待遇原則」に反するため、現在履行中の案件を含む一切の政府調達案件への適用停止を要望する。

補充説明 ICPとは、政府調達案件において外国の契約者に対して一定の金額以上を台湾地場業者に発注する事を義務付ける制度であり、台湾經濟部の主導により運用されている。

台湾は2002年に世界貿易機関（WTO）に加盟し、2009年に政府調達協定（Government Procurement Act：略称GPA）に調印、2014年に改定版GPAが台湾において発効した。上記GPAは、締約国が政府調達案件において、他の締約国の供給者に対し、自国の供給者より不利に扱うことを禁止している（改定GPA第4条「内国民待遇原則」）。

台湾經濟部は、「GPAの規定に従い、新たな調達案件の執行については、外国落札業者に対しICPを要求していない」としているが（2016年白書）、2014年のGPA発効より前に契約締結を行った案件に対しては、引き続き外国の契約者に対しICPに基づく義務履行を要求している。その履行の担保として銀行保証金（ボンド等）を差し入れさせているケースもある。

このような運用は、外国の供給者を台湾の供給者に比べ不利に扱うものであり、かかる差別的措置は上記GPAの定める「内国民待遇原則」に違反する。GPAでは「この協定が自国について効力を生ずる日以前に、自国の法令及び行政上の手続並びに自国の調達機関によって適用される規則、手続及び慣行をこの協定に適合したものとすることを確保する」（第22条4項）義務が規定されており、ICP制度は本来「内国民待遇原則」違反としてGPA発効時までには廃止され、以降のGPAに基づく一切の措置も即時に停止されるべきものである。

またICPに基づく義務履行要求は、日台民間投資取決めの定める「公正かつ衡平な待遇・十分な保護及び保障」に反し、ICPによる義務不履行を理由に懲罰金没収する場合には、同取決めが禁止する「収用（投資財産から得られる利益を実質的に無効化する措置）」に該当すると考えられる。

上記理由により、ICPに基づく措置の一切がGPAに反する以上、現在履行中の案件については契約締結時期の如何を問わずICP適用が排除されるべきである。

このようにICP履行義務が案件履行を阻害する一因となっており、この義務を取り除くことで今後海外企業が安心かつ、より積極的に台湾における案件に取り組むことができるようになるものと理解している。

（商社部会）

テーマ40 原住民の採用について（継続事項）

- 要望事項**
1. 企業側が採用活動を行う際、従業員に原住民の身分があるかどうかを確認する事が、就業服務法に違反しないという事を、就業服務法の主務官庁に明確に解釈していただきたい。
 2. 原住民雇用ルートを主務官庁に相談しても具体的な効果がない状況であり、多くの原住民求職者のみの情報を企業側に提供できる窓口を設置していただきたい。

補充説明 雇用面接の際に原住民かどうかの身分を確認することが就業服務法第5条第1項に抵触するかどうか、昨年、労働部に確認したが、曖昧な回答となっており、身分の確認が実施できず大変困っている。

また、原住民を積極的に採用したいため、原JOB原住民人力資源網また台湾就業通などの組織に相談しても、なかなか適切な人員が紹介されず、効果が低い。

結局、企業側はいくら原住民を積極的に採用したくても、就業服務法第5条に引かかるリスクがあるため、非常に取り組みにくい現況となっている。

（電機電子部会）

テーマ41 駐在者帯同家族の全民健康保険への加入条件の見直しについて（継続事項）

要望事項 【現行加入条件】

台湾地区で居留証明文書（外国人の場合、外僑居留証）を持つ者は、台湾滞在が連続して満6カ月に達した日、或いは一回限りの出国が30日未満で、滞在期間から出国日数を減じた日数の合計が6カ月に達した日から、健康保険に加入できるが、合法的に雇用されている場合は、就業を開始した日から健康保険に加入できる。

【変更希望案】

生計を共にする駐在者帯同家族に対して、居留証取得、駐在者本人の健康保険加入を条件に健康保険への加入を認める。

補充説明 「海外から台湾に来て健康保険体系に新たに加入する者が持病のある身で保険を付保し、直ちに大量の健康保険の資源を使用する」といった悪用を回避しつつ保険加入を必要とするものが加入できる仕組みを検討して頂きたい。

帯同家族が税金を払い生活しているにも関わらず、2-3年経ても保険に加入できない状況が散見される。駐在者と生計をともにする帯同家族に対しても、駐在者同様、居留証取得、駐在者本人の健康保険加入を条件に、健康保険に即加入できるように加入条件の見直しを希望する。

日本では、外国人による国民健康保険への加入に関しては、
「我が国に在留資格をもって在留する外国人であって、3月以下の在留期間が決定された者や短期滞在・外交・公用の在留資格が決定された者等以外の者。」
が加入の義務を負うとなっている。（参考）

（電機電子部会）

テーマ42 労働部労働力発展署－青年就業旗艦計画の運営について

要望事項 労働力発展署の青年就業旗艦計画は企業が15才から29才の若者に対して実務訓練を提供し、産業リソースの連携を通じ、若者の業務能力を養い、若者の雇用に繋げることを促進している。

計画に参加する企業が専任的な指導員を指定し、3ヶ月間のOJTを行い、且つ当若者を雇用すれば、研修期間の3ヵ月間に対して、労働部は毎日NT\$600元毎月上限20日間の補助金を支払う事となっている。この補助金は、企業ではなく、企業が指定する指導員に対して支払うものとなっているが、当計画の申請及び遂行責任を持つ企業に支払われるよう変更を要望する。

また、当計画では研修制約（期間内労働は480時間に制限、残業禁止）が存在しているが緩和できれば、残業が発生する可能性のある業務（例えば、技術開発段階）での研修も可能となる。労働基準法に準じて勤務管理を行うことができるよう変更を要望する。

補充説明 もともと従業員である指導員に対して企業から給与が支払われていて、OJTを行うことが業務遂行の一部となっている。また、OJTに必要とされるリソースも企業から提供されているので、補助金は企業に支払うべきものとする。

勤務管理に関しては、見直しの事でよりフレキシブルな実務訓練を提供できると考える。

（電機電子部会）

テーマ43 高校建教生の勤務制限の緩和について

要望事項 2013年1月2日に公表された「高級中等学校建教合作実施及び建教生権益保障法」では建教生が残業できないことが規定されている。

残業制限を緩和（例えば、月上限35-40時間）できれば、企業が建教生に実習機会を提供しやすくなり、長期的には国の技能水準の向上を図れると考えられる。

補充説明 ・2013年1月2日に公表された「高級中等学校建教合作実施及び建教生権益保障法」第24条：

建教生の訓練時間は毎日8時間を超えないこと、2週間以内合計80時間を超えないこと、且つ午後8時から翌朝の6時の間に訓練を受けてはいけないこととします。

- ・生産ライン方式を採用する製造業にて生産対応のために残業が発生する場合、残業できない建教生がいるとライン運営に支障をきたすこととなる。その為、建教生に実習機会を提供することが非常に難しくなり、ひいては、中期的に国の技能水準の底上げを妨害する結果になると考えられる。

（電機電子部会）

テーマ44 地方自治体直営事務所開設の推進と、派遣職員への就労ビザ発給の要望

- 要望事項**
- ①現在事実上困難となっている日本の地方自治体による直営事務所開設の許可。
 - ②自治体（或いはその外郭団体）が派遣する同事務所の代表者を含む日本人職員が、就労許可、居留証を取得できるようにする。

補充説明 現在、日本の地方自治体あるいはその外郭団体（社団法人格、財団法人格）が、台湾に事務所を開設しようとする場合には、法人登記の代表者が居留証を所持している外国人或いは中華民国国民であることが要件になっている。

一方、台湾政府（内政部）は、日本の財団法人、社団法人の邦人スタッフが、台湾に設立した事務所で働くことを理由に居留証を取ることはできない（就労ビザの発給はできない）と言っている。

即ち、特別な状況を除き、日本の地方自治体（或いはその外郭団体）が台湾に直営の事務所を開設することができない状況にある。

結果として、何らかの条件があってこれまで開設が許可された地方自治体の事務所でも、そこに派遣される日本人職員は、同事務所での勤務を根拠とした台湾での就労許可を取得することができない。日台の架け橋となるはずの自治体（或いはその外郭団体）派遣の日本人職員とその家族は、1年間有効の商務ビザを取得する以外に方法はなく、90日に1回出国しなければならないという、不当ともいえる扱いを受けている。

台湾政府は、日台の産業協力・企業合作を推進し、双方の観光往来の活性化を進めたいと主張している。その為には、日本の地方自治体が台湾に窓口拠点を設けることを奨励すべきであるのに、むしろ台湾政府はハードルを上げ、その動きを阻止・阻害している。地方自治体から派遣されてくる職員への居留証発給が実現すると、これまで台湾における事務所開設をためらっていた地方自治体が、開設に踏み切るきっかけになり、台湾企業との交流、観光の振興に必ずや大きなプラスになるものである。是非とも前向きに検討をして頂きたい。

（事務局）

【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		・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		CBU - 2012年より、25%固定 CKD - 2012年より、20%固定			'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	
				CBU	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	生産インセンティブ (PI : Production Incentive) : 2013/1月～																				
		・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																				
			'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20												
		評価率	55%	54%	53%	52%	51%	50%				➡										
		(5年間で55%から50%へ漸減)																				
		<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 FOB : 100 生産付加価値 = FOB - 輸入部品&指定原材料 50 関税削減額= 5.2 出産附加価値* 評価率 ('16年 : 52%)* 関税率 (20%) ➡ 輸入部品&指定原材料 50 輸入部品&指定原材料 44.8 《Incentive無し》 《Incentive有り》																				
③各種免税措置	2) 部品無税輸入枠	VAA : Volume Assembly Allowance : 2013/1月～																				
		・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																				
			'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20												
		VAA	20%	19%	18%							➡										
		(3年間で20%から18%へ漸減)																				
		<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 価格 : 100 VAA率 18% ➡ VAA 18 関税率 20% ➡ 関税削減額 3.6 課税対象																				
③各種免税措置	3) 投資インセンティブ	AIS : Automotive Investment System : 2009年央～																				
		・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																				
		<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																				

【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	(1)市場台数：288,609台（'15年） (2)現地生産：112,493台（'15年） (3)関税率：・ASEAN (AFTA)：0% ・他国 (WTO会員国)：30% ・CKD：30% (4)自動車普及率(千人当たり)：32台
政策概要	(1)政策名：CARS Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (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） (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 (4)実 施：・2016年～2021年
その他	・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。

【添付資料】各国 安全・排ガス・燃費法規&アセスメント比較

各国 安全・排ガス・燃費法規&アセスメント比較

	台湾		欧州		北米			中国		日本	
	法規	アセスメント	法規	アセスメント	法規	アセスメント	IIHS	法規	アセスメント	法規	アセスメント
安全	〈オフセット衝突〉 56Km/h (デフォーマブル)	X	〈オフセット衝突〉 56Km/h (デフォーマブル) (後席子供乗員含む)	〈オフセット衝突〉 64Km/h (デフォーマブル)	〈フルラップ衝突〉 56Km/h (35mph) (リジッド)	〈フルラップ衝突〉 58Km/h (35mph) (リジッド)	〈オフセット衝突〉 64Km/h (デフォーマブル)	〈フルラップ衝突〉 49Km/h (リジッド)	〈フルラップ衝突〉 50Km/h (リジッド) (後席AF05乗員含む) 〈オフセット衝突〉 56Km/h (デフォーマブル) (後席AF05乗員含む)	〈フルラップ衝突〉 50Km/h (リジッド)	〈フルラップ衝突〉 55Km/h (リジッド) 〈オフセット衝突〉 64Km/h (デフォーマブル) (後席AF05乗員含む)
	50Km/h (ムービング)	X	50Km/h (ムービング)	← (後席子供乗員含む) (ポール側突)	54Km/h (33.5mph) (ムービング)	62Km/h (38.5mph) (ムービング)	〈SUV側突〉 50Km/h (ムービング)	50Km/h (ムービング)	50Km/h (ムービング)	50Km/h (ムービング)	55Km/h (ムービング)
後突	X	X	後突頸部傷害保護	後突頸部傷害保護	48Km/h		後突頸部傷害保護	50Km/h			後突頸部傷害保護
歩行者	X	X	頭部、脚部								
その他						ロールオーバー	ルーフ強度				

* 各国、法規レベルはほぼ同等
* 台湾以外はアセスメント (NCAP, EURO-NCAP, J-NCAP, IIHSなど)、安全性能に優劣をつけユーザーに注意喚起&保険料率にも影響
* 各国の事故事情により、+αの試験を導入 (SUV側突、歩行者保護など)

排ガス	EURO5 EURO6 (2019/9)	EURO6	US Tire2 US Tire3 (2017)	国4 国5 (EURO5) (2018)	J208
燃費	14.5km/l	130g/km 95g/km・・・2020	35.5mpg (15.1km/l) 54.5mpg (23.2km/l)・・・2025	14.29km/l 20.0km/l・・・2018	17.0km/l 20.3km/l・・・2020

* 各国、より厳しい基準設定の動き
* 現在、台湾は中国と同等レベルであるが、中国は2020年により厳しい基準設定を決定
* 台湾以外は、燃費レベルで税金のインセンティブを設定。その他、EV、ハイブリッド、エタノール等環境対応車に優遇税制実施