

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、翌年2009年10月に初の『白書』を提出して以来、本年で14年目を迎える。現在同工商会には約500社の法人会員が所属しているが、各社からの要望を提言という形で台湾政府に対し申し入れ出来ることは、台湾において日台両国間の貿易や経済合作の発展の為、日々奮闘する日系企業にとって大変貴重な機会である。そして改めて、この白書に対し常に真摯に向き合っていてきた台湾政府に対し深く感謝の意を表したい。当該白書は毎年12月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る等、多くの関係者の注目を集めている点、長年に亘る日台の良好な関係と相互信頼に基づくものと確信している。

2021年版白書については、2021年10月8日に行政院国家發展委員会宛に提出され、11月22日及び12月1日の二回に分け、日本の政府機関に対しては昨年同様リモート会議にて内容を報告した。その後台湾政府とは協議を継続、多くの部会が個別に打合せを重ねることで日台双方が理解を深めることが出来、結果として個別要望事項として提出された71項目のテーマの内、A評価が11項目となり、前年同様高い成果を得ることが出来たと考えている。

さて今年も白書は二部構成であり、前半は「主要なる政策提言」と題して現下の政治や経済、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いる。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からの意見も踏まえながら、以下5項目について提言をまとめた。

【日本工商会からの5大提言】

1. 日台協業の更なる深化
2. 日台協業による産業発展、新産業創出
3. 安定且つ競争力のあるインフラ整備
4. 質の高い人材確保
5. 魅力ある投資環境の整備

今年度白書のテーマは『新たな50年における日台協業の更なる深化に向けて』とした。今年9月で日台間の正式な国交が無くなってから51年目に入る。日本と台湾は断交という困難を乗り越え現在の良好な関係を構築してきた訳だが、更に今後50年の始まりとなる今年はより未来志向で、且つ日台協業の深化を目指して参りたいと強く願っている。

後半の「個別要望事項」は台北市日本工商会に属する日系企業（22年6月末現在、正式登録数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）や6つの委員会（知的財産委員会等）、及び日本人会高雄支部法人部会より要望案として提出された内容を取り纏めている。今回の個別要望事項は前年度未解決継続案件45項目及び新規11項目の合計56項目となった。

昨年度の白書においては、新たな時代の日台関係が生む成果の実現に拘り、日本産食品に対する輸入規制措置の一部緩和等、前述の通り多くの個別要望事項に進展が見られた。今年度も未解決継続案件における進捗（成果）に先ずは注力して取り組みたい。またウクライナとロシア間の紛争を機に世界的な潮流であるカーボンニュートラル化の動きを退化させることなく、そして日台がその先頭に立って世界をリードしていけるよう新エネや脱炭素関連分野や、安定且つ競争力のあるインフラ整備（電力・水）といった喫緊の課題について今回はより多く個別要望事項に含めている。

米中対立に伴う半導体産業の世界的な存在感の高まりの一方で同産業への過度な依存懸念、再生可能エネルギーへの持続的な取り組み、少子高齢化・人口減に伴う労働力不足問題等、台湾経済が抱える足許の課題について、その課題解決に向けて、我々日系企業が一緒に協力、取り組めることは未だ多く残されていると考える。この白書で提示しているそれぞれの課題やテーマに対し、今後台湾政府各部署との議論が前向きに進められ、日台双方が成長する為の様々な機会が数多く生み出されていくことを強く願う。

台北市日本工商会
理事長 三平 拓也
2022年10月7日

2. 主要なる政策提言 「新たな50年における日台協業の更なる深化に向けて」

はじめに

2021年は、新型コロナウイルスの影響が長引く中で、台湾は2020年の3.36%を大幅に上回る6.57%と極めて好調な経済成長率を達成した。また、2022年も3%台半ばを越える高い経済成長が見込まれている。半導体を中心とする輸出産業の活況を達成しつつ、コロナ禍でも域内経済への影響を最小限に抑えている台湾政府の政策には、台湾で事業を行う日系企業を代表して、改めて敬意を表したい。

次に、昨年9月22日に台湾がCPTPP加盟申請を行ったことは、非常に喜ばしいことである。是非、早期の加盟実現を期待している。

また、今年2月に実施された日本産食品に対する輸入規制措置の緩和は極めて喜ばしいことであり、改めて謝意を申し上げる。引き続き、科学的根拠に基づく規制撤廃の実現に向けた取り組みを改めてお願いする。

さて、今年9月で日台断交から51年目に入る。日本と台湾は、断交という大きな困難に直面しつつも、この50年間、経済や文化等の面を中心に結びつきを強化してきた。例えば、日台間の人的交流は非常に盛んで、コロナ前の2019年には日台間合計で708万人と、10年間で3倍弱にまで増えている。また最近では、台湾を代表する産業である半導体分野においても、製造装置や材料の供給や半導体の製造委託や調達といった面で、双方向で強固なサプライチェーンを築いている。

こうした中で、台湾政府は6大核心戦略産業を軸に、半導体クラスターの整備や5G関連産業の強化等に加え、再生エネルギーの整備推進やカーボンニュートラルに向けたロードマップの発表等、新たな取り組みを強化している。日本には、半導体機器や材料、システムソリューションに加えて、CO₂排出削減や省エネ推進等の技術及びノウハウで世界的な強みを持つ企業も多く、こうした分野において少なからず貢献が可能であり、日台で力を合わせて推進していくことを希望する。

一方で、台湾での事業活動において重要なインフラ環境への不安も存在する。昨年から続く大規模停電に起因する電力の安定供給に対する懸念、昨年春頃に中部を中心に深刻化した水不足の問題等、在台日系企業の事業環境整備には万全を期して頂くことを希望すると共に、こうしたインフラ整備においても、日本の経験やノウハウで貢献が可能である。また、人材不足も深刻化しつつある中で、多様な働き方を可能とするよう、労働基準法の改正を進めて頂くことも引き続きお願いしたい。

日本と台湾は長年に亘って良好な関係を築いてきた。現在、世界情勢は大きな変革期に入っており、サプライチェーンの見直し等、経済面でも新たな取り組みが求められている。こうした中で、新たな50年の更なる相互発展と結びつきの強化に期待しつつ、台北市日本工商会としては日台協業の更なる深化に向けた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くと共に、多くの成果が出ていることに感謝している。今年さらには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5大提言】

1. 日台協業の更なる深化

- 経済連携協定への加入に向けた活動加速
- 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. 日台協業による産業発展、新産業創出

- 日台半導体サプライチェーンの構築
- 新エネ・省エネ・脱炭素関連産業の育成
- IoT・DX関連産業での日台連携強化
- 医療関連産業での日台連携強化
- 既存産業の転換促進

3. 安定且つ競争力のあるインフラ整備

- 低廉な電力の安定供給
- 安定した水供給
- 都市機能及び工業団地の整備

4. 質の高い人材確保

- 多様な働き方の推進
- 産業を支える技能人材の確保・育成
- 労働力不足への対応
- 少子高齢化に対応した制度整備

5. 魅力ある投資環境の整備

- ESG、SDGs推進に向けた環境整備

- 台湾進出日系企業に対するスムーズな行政手続き
- 日台協業を促す事業環境整備
- ビジネス環境と安全面の維持

1. 日台協業の更なる深化

● 経済連携協定への加入に向けた活動加速

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。

こうした中で、台湾は昨年9月22日にCPTPPへの加入申請を行った。日本は台湾の加入申請を歓迎するとのコメントを出しているものの、CPTPPは全加盟国の同意が必要であり、未だ加盟に向けた本格議論も始まっておらず加盟には至っていない。また、今年5月23日に立ち上がったIPEFについても、残念ながら台湾は初期メンバーに加わることが出来なかった。

については、台湾政府として、CPTPPやIPEF等の広域経済連携協定への加入や、日本や米国とのEPA・FTAの締結に向けた活動を引き続き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。

とりわけCPTPPは、市場アクセスの面でもルールの内容でも、高いレベルの内容となっており、加入に際してはこうした高いレベルを完全に満たす用意ができていのかどうか重視される。今年2月に実施された日本産食品に対する輸入規制措置の緩和は極めて喜ばしいことであり、改めて謝意を申し上げる。一方で、台湾政府は福島県等5県産の一部の食品に対する輸入停止継続、放射性物質検査報告書や産地証明書の添付、台湾側における5県産食品の水際での全ロット検査など科学的根拠に欠ける措置を依然課している。台湾が高いレベルを満たす準備のためにも、引き続き、完全撤廃に向けた取り組みを改めてお願いしたい。

米国や欧州、日本等の西側諸国とロシアや中国等との対立が激しくなりつつある中で、台湾経済の安定のためにも他国との経済連携協定締結は重要であり、特に西側諸国は高まる経済安全保障上のニーズにより、半導体等の重要産業を擁する台湾のこうした動きを支持する傾向が益々強くなろう。こうした中で、日

本政府においてはこれを積極的に支援すると共に、日台FTA締結推進やCPTPP、IPEF加盟支援を強く行うべきである。

● 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、今年も継続している。台北市日本工商会としては、本政策を重視しており、支持する。

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。また、この取り組みを中心的に行っている台湾企業や機関と日本企業とのマッチングの推進等をお願いしたい。

● ビジネス・観光交流の早期正常化

現在、日台間のビジネス交流は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おり、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、2021年は台湾から日本が1.4万人、日本から台湾が1万人と激減した。2022年1～4月では、各々1万人、0.5万人とやや持ち直しているものの、未だ以前の状況には程遠い。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、日本政府は隔離無しでの海外との渡航往来開放を始めている一方、台湾政府も隔離期間の短縮、撤廃に向けて動き始めている。日本工商会としては、日台間の自由往来が早期に実現し、ビジネス及び観光両面で正常化されることを要望する。また、現在停止されているビザ無し渡航の早期解除もお願いしたい。

2. 日台協業による産業発展、新産業創出

● 日台半導体サプライチェーンの構築

台湾は世界的な半導体生産基地として極めて重要になっており、更にその重要度は年々増している。こうした中で、日本企業は多くの半導体を台湾から調達しており、日本企業にとっての台湾の重要性は益々高まっている。一方で、日本には半導体材料や生産設備等において世界的に高い市場シェアを有する企業も多く、既に多くの企業が台湾に進出して、台湾における半導体サプライチェーンにおける重要な役割を担っている。

こうした半導体産業における日台企業の結びつきの強さは年々強まっているが、一方で、台湾における電力や水の安定供給に対する懸念、土地や人材不足等、日本企業が台湾で安心して事業活動を行う上での環境整備への不安がある。台湾政府としては、こうした事業環境面での不安を取り除く努力をお願いしたい。

一方で、TSMCが日本の熊本に半導体工場、つくばに半導体の後工程に関する研究開発センターを設立する等、日本における日台連携も強まっている。日本政府は経済安全保障上からも日本国内での半導体生産能力向上に力を入れており、自動車や産業機器等の用途に応じた半導体の日本での開発生産等、日台間における半導体開発及び生産の役割分担及び連携も期待したい。

● 新エネ・省エネ・脱炭素関連産業の育成

日本と台湾は、共にエネルギー資源に乏しい点で類似しており、これまで日本が台湾に先駆けて培ってきた新エネ、省エネ、脱炭素等のノウハウを双方で共有することで、台湾に対して大きな貢献が出来るものと考えられる。

台湾政府は、今年3月30日「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明（台湾の2050年ネットゼロエミッションに向けたロードマップ及び戦略全体解説）」を発表し、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにする政策を掲げている。こうした中で、太陽光発電や洋上風力等の再生可能エネルギー（以下、再エネ）発電所の積極的な建設推進、火力発電所へのCCUS技術の導入、エネルギー源としての水素の本格導入等を図っていくとしている。同時に、再エネの拡大に対応して、再エネの給電線網整備や高圧直流送電の実現検討等によって再エネ電力給電容量の拡大を図ると共に、電力網のデジタル化推進や柔軟性の向上、VPP（Virtual Power Plant）やマイクログリッド、蓄電システム等との連携強化により、電力網の強靱性を高めるとしている。

こうした中で、日本企業は、既に台湾の太陽光発電や洋上風力発電事業への参入を進めている。また、火力発電におけるアンモニアや水素の混焼、CCUS技術の研究開発、VPPやマイクログリッド、蓄電システム等と組み合わせた電力の安定供給に資する電力網整備等に関する実証実験も数多く行われている。このように、2050年に向けた温室効果ガス排出削減と電力の安定供給という2つの難しい課題解決に向けた技術やノウハウを日本は豊富に有しており、台湾に大きな貢献が可能である。

一方で、台湾は日本の約12%のGDP規模であるのに対し、電力消費量は日本の約30%と非常に多くなっている。また、日本は2011年の東日本大震災後に省エネ導入が進み、電力消費量は減少傾向にある一方、台湾は未だ増え続けている。半導体工場等の産業用途の電力需要が旺盛であるという事情はあるものの、省エネ技術の導入による総電力需要の削減余地は大きいと考える。

以上の状況を鑑み、台湾政府には、台湾電力や台湾中油等への日本の新たな技術やノウハウ導入に向けたサポートや橋渡し、工業技術研究院（ITRI）等の公的研究機関との日台共同研究推進、再エネ整備に向けた日本企業の参入促進に資する施策の整備等を要望する。

● IoT・DX関連産業での日台連携強化

台湾政府は6大核心戦略産業において「情報デジタル関連産業」「5G、DX、情報セキュリティ産業」を挙げており、今後の重点発展産業として非常に重視していると共に、DX分野におけるベンチャー企業も多数立ち上がってきている。また、これらを推進するために必要な半導体等の電子部品やサーバー、ルーター、小型基地局等のハードウェアの分野において高い世界シェアを有する台湾企業も数多い。

一方で、日本では、デジタルトランスフォーメーション（DX）の流れが加速し、DX1.0（コスト削減）からDX2.0（新たな事業創造）、そしてDX3.0（社会の変革）へと潮流が移る中で、IoT技術を活かした社会インフラ整備に向けた取り組みが出始めている。こうした中で、システムソリューションやソフトウェア分野に強みを有する企業も多い。また、ポスト5Gとなる第6世代移動通信システムの研究開発も活発化してきている。

こうした中で、日本のシステム・ソフトウェア分野の技術及びノウハウと、台湾のDX関連ベンチャー企業が有する革新的な技術や台湾企業が伝統的に強いハー

ドウェア分野の強みを組み合わせることで、IoTやDX分野での新たな産業を創出すると共に、安価且つ安全安心なスマートシティ等の新しい都市や社会システムを構築することが可能となろう。

台湾政府には、こうした日台企業のマッチングの推進や、大胆な規制緩和による実証実験の推進を期待したい。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・改善を求める。

● 医療関連産業での日台連携強化

台湾政府は6大核心戦略産業の1つにバイオメディカル産業を掲げている。こうした中で、台湾は医療水準だけでなく、医薬や医療機器産業のレベルも高いものがある。

一方、日本は医療機器の分野で世界的に高い市場シェアを有する企業や、医薬品の分野でもアジアを代表する企業が多数存在し、再生医療やがん治療等の先端医療でも世界をリードしている分野は少なくない。

このうち、医療とDXを組み合わせた分野では、台湾が先行している分野も多い。例えば、電子カルテの導入やコロナ禍における遠隔医療の推進等については、台湾の方が進んでおり、日本企業が台湾の病院や企業と組んで台湾にて事業展開を行い、それを日本に逆輸入するということも考えられよう。一方で、再生医療の分野では、日本は台湾よりも進んでおり、日本の新しい技術を導入したい台湾企業も少なく無い。このように、従来の医療や医薬品、医療機器分野だけでなく、医療DXや再生医療等の新しい分野での日台協業も期待されるところである。

これらの新しい取組は、日本では規制の問題で実施が難しい部分も多い。台湾は日本よりも規制緩和されている部分も多いが、更なる規制緩和が行われると、より多くの日本企業が台湾に進出する可能性もあろう。このため、台湾政府には、台湾における日台企業の協業を進める上で必要となる治験や実証実験実施のための更なる規制緩和を求めたい。同時に、台湾での経験を元に、日本への逆輸入や、東南アジアや南アジア等の第三国での協業にも期待したい。

● 既存産業の転換促進

先に取り上げた「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」においても、台湾政府は2030年に市内バス及び公用車の全面電動化と乗用車及びバイクの新車販売台数

の各々30%、35%を電動化、2040年に新規販売する自動車及びバイクを全面電動化、2050年には全自動車に占める電動車の比率を90～95%にする目標を掲げている。また、この計画通りに電動化が進むと、充電スタンド等のインフラ整備も極めて重要となってくることから、EV充電スタンド整備に関する補助金等の優遇措置も必要ではないか。一方で、電動車の製造に関しては、台湾ではMIHが組織されて100社近い日本企業が加盟しており、既に高雄市に電動バスを納車するなど、着実に実績を積んできている。更に、2050年のカーボンニュートラル及び電動車比率目標達成のためには、既存車両の環境対策や廃車促進といった施策も重要となる。

日本には自動車部品や電子部品を含めた電動車両や充電インフラの分野で強みを有する企業が数多く存在する。こうしたことから、日台が連携することで、電動車両や充電インフラの開発及び生産を加速させることが可能であり、ひいては台湾における輸送機器の電動化推進にも繋がる。

台湾政府には、こうした日台連携を促進する上でも、台湾における関連日本企業の新たな技術導入や海外からの関連部品輸入関税引き下げ等の施策を積極的に講じて頂けることを期待したい。

3. 安定且つ競争力のあるインフラ整備

● 低廉な電力の安定供給

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。しかしながら、台湾における電力供給は、2021年5月、2022年3月と、最近、大規模停電が連続して発生しており、電力の安定供給に対する不安が高まっている。

こうした中で、電力需要は引き続き増加している。2021年は対前年比4.3%と大幅に増加し、今後も半導体を中心とした投資増や、外資企業の新規進出、台湾企業の回帰投資等により、電力需要は更に増えることが予想される。一方で、電力供給は、環境負荷の少ないガス火力と再エネの増強が行われる予定である。この方向は間違いではないが、電力需給バランスのひっ迫が懸念される中で、現状10%弱の発電量を占めるベースロード電源である原子力発電を2025年に完全停止し、石炭火力も大幅に削減する中で、発電量が不安定な再エネ比率の増加や、ガス火力の燃料である天然ガスの国際価格急騰の影響が懸念される。また、2025年

までのエネルギーミックスの急激な変更が果たしてスムーズに進むかという不安もある。

また、再エネ比率の上昇に伴う送配電網への負荷上昇も懸念される。そもそも、台湾の送配電網には不安があり、最近の大規模停電事故も変電所が原因となっている。また、大規模発電所が中南部に多いため、中南部から北部への送電網の脆弱さも指摘されている。こうした中で、今後、太陽光発電や洋上風力発電が次々と系統連系した場合に、電力系統の安定性が懸念される。

以上のことから、電力の安定供給と環境負荷軽減の両立を図るためには、既存の火力発電所への脱炭素設備の導入や、アンモニアや水素混焼等といった対応も重要となつてこよう。また、電力系統の整備やメンテナンスの推進、蓄電システムやスマートグリッドの整備等、送配電網の強靱性向上も重要となる。これらの分野は、日本が先行してノウハウを蓄積しており、日本の技術導入も積極的をお願いしたい。

在台湾日系企業の中では、カーボンニュートラルに向けた取り組みも重要だが、その前に電力の安定供給をお願いしたいという声もある。低廉な電力の安定供給は台湾での事業環境の大きな優位性であることから、台湾政府による早期且つ抜本的な対応をお願いしたい。

● 安定した水供給

例年台湾は中南部を中心に水不足に悩まされている。特に2020年から2021年春にかけては深刻な水不足が起こっており、生活用水のみならず、工業用水の安定供給にも不安が大きい。水不足は、日本企業のみならず、台湾の基幹産業であり大量の水を必要とする半導体産業にとっても大きな問題である。以上のことから、台湾政府には中長期を見据えた抜本的な対応を要望する。

台湾政府は、地域間の水の融通や伏流水の活用等の対応に加えて、降水量に左右されない水供給の仕組みとして再生水プラントと海水淡水化プラントの整備を進めている。このうち、再生水プラントについては、南部サイエンスパーク等で導入が始まっているが、こうした再生水利用に対するインセンティブ導入や再生水導入に関する投資補助等といった措置を要望する。一方、海水淡水化プラントについては、これまで離島での導入が中心であったが、台湾本島への導入も積極的に進めることを要望する。消費電力が大きいという課題はあるものの、日本の技術も活かせる分野であり、技術や運営面での日台協業事例にもなろう。

● 都市機能及び工業団地の整備

台湾は不動産価格の上昇や人口の郊外流出といった都市問題が深刻化しつつある。こうした都市問題は、台湾に進出しようとする日本企業にとってもコスト増要因となり、進出に負の影響を与える恐れが高まる。台北市や新北市については、都市防災の観点からも、老朽住宅エリアの再開発や公有地の有効活用等を更に積極的に行い、高度利用等を推し進めることにより、都市の魅力度を上げると共に、不動産の需給バランスを改善することを希望する。一方で、南部を中心に不動産価格が急騰していることへの抑制策も必要ではないかと考える。また、各政令都市で進められている都市鉄道の更なる整備も要望したい。

一方で、台湾への工場進出や拡張を行う際の用地確保も大きな課題である。特に半導体関連企業は保税區且つ顧客に近いサイエンスパーク内の立地を希望することが多いが、用地確保は容易ではない。また、サイエンスパーク以外でも、工場建設に適した用地探しや、環境アセスメント等の行政手続きに時間がかかっている。こうした状況は、半導体関連産業の投資拡大や台湾企業の回帰投資の増加によって、より悪化していると言えよう。こうしたことから、台湾政府による工業団地のより一層の拡張をお願いしたい。

4. 質の高い人材確保

● 多様な働き方の推進

現在の労働基準法は、従業員のライフスタイルに合った多様な働き方を促進するような内容になっていない。これでは、各産業の事業運営の実態と乖離し、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との懸念を抱いている。

台湾の労働基準法では「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。世界では、フレックス勤務や時短勤務、在宅勤務等、各従業員の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。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柔軟な適用を要望する。

また、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」も問題である。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。現に当該制度が導入されてから有給休暇の取得率が著しく低下している企業もある。他の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、本制度の見直しをお願いしたい。

以上のように、特に自らの働き方を、自らの能力に応じて選ぶことのできるホワイトカラーを中心とした人々にとって、より使いやすい法制度に変えていくことを強く希望する。労働者は弱い立場で守らねばならないという視点だけからではなく、自ら働き方を選ぶことが出来るという視点も重要である。台湾人がこうした働き方を選ぶためには自ら事業を立ち上げるという選択肢を選ぶこともあろうが、それでは日本企業は優秀な人材を確保できない。日本企業で働きつつ、自ら希望する働き方を実現できる法制度の整備を切に願う。

● 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の多くはサービス産業、事務系等のオフィスワーク職や研究開発等のエンジニア職を希望するため、伝統的な二次産業の業務が敬遠され、生産現場における技能系人材が不足するという問題が生じている。

台湾政府は、2021年5月に「国家重点分野の産学連携と人材育成の革新に関する規定」を制定し、台湾大学、陽明交通大学、清華大学、成功大学、中山大学において産学連携方式による半導体や人工知能等の分野における人材強化プログラムを開始し、一部日本企業も参加している。こちらは、より高度なエンジニア育成プログラムであるが、こうした取組みが技能系人材にも拡大すると共に、より多くの日本企業が参加できることを期待したい。

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。

● 労働力不足への対応

台湾の高齢化率は2021年末に16.85%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。一方で、2021年の合計特殊出生率は0.975と、2年連続で1を割り込んだ。このため、今後、台湾の少子高齢化は更に加速することが予想される。また、最近の若者は工場や建設現場等の労働者になることを敬遠する傾向にもある。

こうした状況に対応して、台湾政府は外国人労働者を積極的に受け入れてきた。2020年以降は、新型コロナの影響により外国人労働者が台湾に入ることが出来ずに労働力不足となっていたものの、これは再開されることが期待される。しかし、台湾人労働者を含めた賃金上昇は続いており、コスト上昇要因となっている。こうしたことから、台湾政府による労働者コスト上昇に対する補填等の措置をお願いしたい。また、外国人労働者の採用枠拡大や建設現場等への従事制限の撤廃等の措置も検討頂きたい。

こうした労働力確保や賃金上昇への対応と共に、省力化や無人化の推進も重要である。工場等では自動化設備の導入が進んでいるが、ビル管理等の面では未だに規制が残っている。例えば、ビル管理の自動化、エレベーターの遠隔管理等に繋がる規制緩和を要望する。

● 少子高齢化に対応した制度整備

少子高齢化が加速する台湾において、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、現在の医療費対GDP比率をOECD加盟国並みの水準まで引き上げ、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も検討に値しよう。また、同時に介護品質の確保のためには、介護人材の確保や教育も重要であり、日本の人材教育制度も参考になろう。

一方で、少子化対策としては、フランス等で行われている子供の数に応じた補助金政策も参考になろう。少子化は、将来的な人材不足に繋がるため、日本企業にとっても重要な課題となると共に、今後の国としての活力低下に繋がる。特に地方ではこうした問題がより早く顕在化しているため、政府による大胆な政策実施を期待したい。

5. 魅力ある投資環境の整備

● ESG、SDGs推進に向けた環境整備

近年、企業活動においてESGやSDGsの推進は極めて重要な経営テーマとなっている。これは日本企業においても同様であり、こうした取組みは台湾の現地法人・支店等にも求められる。

一方で、企業がこれらの取組みを推進するには相応のコストがかかると共に、社会的な仕組みが必要となる。こうしたことから、台湾政府においても、関連法制度の整備やPDCAを回すための基盤整備、優遇制度の拡充等の推進を要望する。こうした環境整備は、在台湾日系企業のみならず、グローバルサプライチェーンの一員としてESGやSDGsへの取組強化が求められる数多くの台湾企業にとっても極めて重要であり、ひいては台湾の投資環境整備にも繋がる。

● 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面がある。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。

● 日台協業を促す事業環境整備

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。

● 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. 2021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、2021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

2021年10月に台湾政府に対して提出した台北市日本工商会2021年「白書」の個別要望事項64テーマ（71項目）につき、台湾政府の各部署より頂いた個別の回答、6月8日・15日・28日に国家発展委員会主催で開催された個別会議での議論、及び8月4日（木）国家発展委員会主催による全議題協調会議の結果を踏まえ、2022年8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：11項目	全体に占める比率	16%	(2020年 16%)
B評価：37項目	全体に占める比率	52%	(2020年 53%)
C評価：23項目	全体に占める比率	32%	(2020年 31%)

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。

2021年度のA評価項目は、11項目。10年以上にわたって要望し続けてきた「日本食品に対する輸入規制」が緩和されたことにより、A評価となった。また、新型コロナの感染拡大にともなって発生した問題についても台湾政府の迅速な対応により、解決しA評価となった項目も少なくない。

B評価項目及びC評価項目は昨年とほぼ同じ比率であった。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が、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、6月8日・15日・28日に国家発展委員会主催で開催された個別会議での議論の結果、食料物資部会からのテーマ38、「ペットボトル入り飲料の販売における再生ペットボトルの使用許可について」がB評価からA評価に変更することとなった。

更に今後の台湾政府による方針の策定、規定の変更により、あるいは実質的な運用状況の変更が確認できれば、今後評価を上げる可能性が高い項目もあった。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、一部を除いて、原則として継続案件として2022年の要望事項に織り込む予定。

二、個別要望事項に関する関係機関との打合せについて

(1) 個別打合せ

2021年版白書に関しても2020年と同様に、いくつかの重要テーマに関して、国家発展委員会の調整により台湾政府関係機関との間で、活発な意見交換が行われた。新型コロナウイルスの変異株であるオミクロン株による感染が4月末から急速に拡大したが、6月に入ってやや落ち着きを見せたことから、今年はリアルでの開催となった。

第一回 6月 8日（水）14時30～：エネルギー部会、知財委員会

第二回 6月15日（水）14時30～：商社部会、医薬品医療機器部会、食料物資部会

第三回 6月28日（火） 9時30～：運輸観光部会、自動車部会、金融財務部会

8部会・委員会で計13項目について、個別に時間をかけて議論を行った。

その中で、食料物資部会からのテーマ38「ペットボトル入り飲料の販売における再生ペットボトルの使用許可について」は、日本製造の再生ペットボトルに限らず、台湾製造の再生ペットボトルについても、FDA基準に適合するペレット原料を使用して製造されたものであれば、使用可能なことを確認できたことから、これまでのB評価をA評価に変更することになった。

また、テーマ38以外にも台湾政府の今後の方針が明らかになり、近々問題解決に向けた具体的な動きが期待できる項目が複数あり、大変有意義な個別打合せとなった。

(2) 全議題協調会議

8月4日（木）14時～16時、国家発展委員会龔明鑫主任委員主催による全議題協調会議が開催された。8部会12項目が議論され、数項目で法改正を含む大きな進展が期待できるものが出てきた。今後の進捗を見守りたい。

4. 2022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	2021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	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/ 商社	2020	C
	2	台北松山空港旅客ターミナル設備の老朽化更新について	運輸観光	2021	B
【2】 インフラ投資と投 資環境・労働力問 題の改善について	3	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	B
	4	大幅な労働者不足等による契約案件履行に対する影響について		2021	B
	5	物価上昇による契約履行に対する影響について		2022	
	6	①外国人労働者の就労条件の撤廃もしくは緩和について	建設	2021	B
		②外国人労働者（外労）の採用枠上限の拡大について	高雄支部	2022	
	7	台湾南部地域企業に対する節水投資促進制度の創設要望	高雄支部	2022	
【3】 エネルギー政策に ついて	8	「再生エネルギー発展条例」への省エネ対応取り込みについて	エネルギー	2021	B
	9	Corporate PPAの普及について		2021	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		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	洋上風力案件時の漁業従事者向け補償金について		2020	B
	13	洋上風力案件における基礎杭設置中の海洋哺乳類の観察要件（marine mammal observation）の緩和について		2021	B
		洋上風力案件における夜間の基礎杭設置開始の制限緩和について		2021	B
	15	洋上風力案件における外国籍の施工船の許認可取得プロセスの緩和について		2021	B
	16	関連機材の港湾保管場所の確保支援について		2021	B
	17	浮体式洋上風力発電所の必要性和びデモ及び浮体式新FIT制度設定への提言		2021	B
	18	OFTO（Offshore Transmission Owner）制度の導入について		2021	B
	19	洋上風力事業者に対する電力リザーブ・マージン要求について		2022	
20	台湾再生エネルギー開発に関する各種ガイドラインの再整備について	2022			
21	公有地（国有地）の再生可能エネルギー事業への利活用に関する行政支援と連携について	2022			
【4】 自動車・二輪車業 界振興策について	22	民間が設置する機械式あるいは一般自走式駐車場のEV/PHV用充電施設向け助成制度の創設による充電インフラの整備推進について	一般機械	2014	B
	23	高齢車に対する環境対応について	自動車	2016	C
	24	自動車部品輸入関税の引き下げ政策について		2018	C
	25	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
【5】 電機電子部品業界 について	26	昇降機の点検保守制度の見直しについて	電機電子	2016	B
	27	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
	28	中国製ガラス材の輸入規制撤廃について		2022	

4. 2022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	2021年度 部会評価
【6】 医薬制度について	29	医療費予算、ヘルスケアと健康保険への投資拡大、健康保険資源の適正化、先進医療へのアクセス向上について	医薬品 医療機器	2008	C
	30	新薬予算及びMEA (Managed Entry Agreements) 制度の適正化について		2008	C
	31	薬剤・薬価評価スキームの最適化による、実践的かつ透明性の高い保険償還給付システムの構築		2008	B
	32	セルフメディケーション推進に向けて—OTC医薬品における製剤の不純物に対する基準の緩和—		2022	
【7】 たばこ/酒/食品等の規制について	33	透明性のある政策プロセスを通じた、効果的且つ適切なたばこ規制政策の検討について	食料物資	2014	B
	34	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	B
【8】 建設工事関連について	35	バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の普及に対する法整備について	建設	2014	B
	36	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
	37	ショッピングモールへのクリニックの誘致について		2021	C
	38	緑建築における屋上断熱評価基準変更について		2021	C
	39	都市設計審議等委員会制許認可の権限見直しについて		2022	
【9】 金融財務について	40	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	C
	41	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について		2020	C
	42	コミッションや定額口銭に係る為替予約規制の緩和について		2021	C
	43	ターンキー契約における日台租税協定の適用の実効性担保とオフショア部分課税除外の要望について		2021	B
	44	中期貸出規制に関する外国銀行支店の総預金残高の計算基準に関し、「母国本店及び地域本部等海外拠点」から借入れた一年以内の短期借入金も計上できるよう基準を緩和することについて		2021	B
	45	長期不活動個人口座の雑益処理の許容について		2021	B
	46	①エアコン部品（コンプレッサー）に対する貨物税について	自動車	2020	B
		②貨物税の見直しについて	建設	2021	A
47	留保金課税制度（台湾所得税法第66条の9）の見直しについて	化学品	2021	C	
【10】 知的財産権利について	48	台湾専利法への間接侵害制度の導入について	知財委員会	2010	B
	49	審判制度改革の推進について		2019	B
	50	ECサイト上での模倣品販売の抑止について		2022	
【11】 その他全般について	51	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	B
	52	保育園バス（幼児園幼童専用車輛）のリース解禁について	合弁会社	2021	C
	53	警備会社等にて使用する現金輸送車をリース車両の対象とすることについて		2022	

計 56 項目 ・ 継続 45 項目 ・ 新規 11 項目

5. 2022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 労働基準法第35条の休憩時間付与方式の変更について（継続事項）

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おり、労働者が自由な働き方を選択できるよう休憩時間の付与方法の変更を要望したい。

補充説明 昨年度運用にて対応するとの口頭での回答があったが、連続性もしくは緊急性の定義とその基準が明確ではないことから運用がどこまでおよぶかわからない。

特に、担当者により判断が分かれるし、そもそも本回答は労働局全員にどのように周知しているのかわからない。

また、本運用基準がはっきりとしない限り、労使争議の原因となる。それにより、使用者は労務監査機関により罰されるリスクに晒される。

よって、法改正が簡単ではないが、例えば、使用者側が調整できる幅、頻度、そして当該調整に対する労使合意の要否などについて、行政ガイドラインを作って、不安定な法規定を補足していただきたい。

(運輸観光部会／商社部会)

【2】インフラ投資と投資環境・労働力問題の改善について

テーマ2 台北松山空港旅客ターミナル設備の老朽化更新について（継続事項）

要望事項 松山空港の旅客ターミナルの設備について、前回の回答ですすでに対応されたものもあるが、以下の点の要望と確認をお願いしたい。

- ①ゲート前床面の凸凹の補修
- ②エスカレータ、搭乗橋の補修点の詳細確認

補充説明 ①現在もゲート前の床面にはわずかに凹凸があり、お年寄りやお身体の不自由な方には躓きやすいため、補修をお願いしたい。

②エスカレータ、搭乗橋の補修点について、外見上の変化は見られないが、どの点を補修されたのか詳細を確認させていただきたい。

(運輸観光部会)

テーマ3 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（継続事項）

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。

具体的には工期遅延による工期延長措置については、公共工程委員会の規定に基づき、感染警戒レベル別に応じた自動的（請負者による実証不要）な工期延長をレベル第3級に限らず全レベルを適用いただきたいもの。

現状、公共工程委員会のCovid-19による工期延長に関しては、台湾国内の感染状況に基づいた計算根拠が示されているが、海外における設計、製造、材料調達に関しても当該国のCovid-19の影響を受けているケースがある。この場合も適切な工期延長を認めていただきたい。

加え、コロナ関連対策費用として、台湾政府の指導に基づき、検疫ホテル・Rapid Test手配、労働者感染対策費用など、当初見込んでいなかった追加費用が発生しているため、政府に補填をいただきたいもの。

補充説明 無し。

(商社部会)

テーマ4 大幅な労働者不足等による契約案件履行に対する影響について（継続事項）

要望事項 政府購買法の対象案件か否かに関わらず、大幅な労働者不足により、工程進捗及び採算に多大な影響がある。理由は、台湾内のIT産業の工場建設や拡張、台湾への投資回帰による新規工場建設、公共建設の増加（予算：NTD4,200億）や都市計画実施等による建設ラッシュにより慢性的な台湾内の労働者不足が顕在化した。それを補う役割の外国人労働者（外労）もCOVID-19の影響で入境制限措置（VISA発行停止等）等により受入れに制限が生じている。（台湾人労働者保護の為、受入れ制限を行っているとの話もある。）

外国人労働者に関しては、政府規定に基づき、一定数の労働者確保ができたものの、その一方で、台湾人労働者に関しては引き続き慢性的な不足となっており、台湾人労働者確保のために大幅な追加費用の負担が強いられている。

よって、台湾人労働者単価（賃金）高騰に関して、エスカレーション規定を定め、適切な補填をいただきたい。

また、外国人労働者の最大雇用人数に対する制限もあり、外国人労働者及び台湾人労働者を合わせても十分数の労働者確保とは至らず、契約履行にはいずれにせよ影響が出ているため、事情変更（Change in circumstance）として工期延長及び工期延長によるコスト負担の検討をお願いしたい。

補充説明 無し。

（商社部会）

テーマ5 物価上昇による契約履行に対する影響について

要望事項 世界的な原材料価格及び輸送費の高騰などによるサプライチェーンへの影響は、台湾国内社会インフラ関連案件での請負業者のコストオーバーラン、工期遅延などの問題を引き起こしている。

2020年以降の公共工程委員会の通達によると、物価変動による価格調整の範囲が資機材に限定されており、適用範囲の拡大の検討をお願いしたい。

補充説明 無し。

（商社部会）

テーマ6 ① 外国人労働者の就労条件の撤廃もしくは緩和について（継続事項）

要望事項 台湾全土において喫緊の課題である建設作業員不足の解消に向けて、外国人労働者が就労できる条件の更なる緩和を要望する。特に民間建設工事における外国人労働者の就労条件の撤廃もしくは緩和を検討してもらいたい。また、外国人労働者を従事させるにあたり必要となる申請手続きに要する時間の短縮についても検討を要望する。

補充説明 2021年7月30日に「外国人就業サービス法第46条第1項第8号から第11号の仕事に従事する資格および審査基準」が改正され、工事総計画経費100億元という下限を削除、個別工事金額の下限を10億元から2億元へ引下げ、同一の雇主が1億元以上の建設工事を引受ける場合は合わせて計算できるなど一部の条件が緩和されたこ

とは理解しているが、外国人労働者が就労できる工事は、公益性を有するものなどに限定されたままである。また、実際に外国人労働者を従事させるために、申請を行ってから外国人労働者が現場へ入場するまでに、5か月ほど要するのが現状である。今後、申請にかかる所要時間の大幅な短縮が必要であると考えている。

(建設部会)

テーマ6 ② 外国人労働者（外労）の採用枠上限の拡大について

要望事項 現状業種によって外労採用枠に上限（総従業員数に対しての外労割合）がある。運輸・倉庫業0%、一般製造業10%、先端材料製造20%など。

台湾人の要員確保が非常に困難な状況において、外労の活用幅を広げたいが、採用枠の上限が足枷となっている。

よって、採用枠上限の拡大をお願いしたい。

補充説明 半導体関連を中心とした積極投資により台湾の人手不足は深刻である。この先さらに深刻度を増す。

要員確保し事業を存続するためには外労の活用が必須。

台湾政府が今後も新規誘致を進めるなかで、進出或いは、増設を検討している企業にとって人材が確保できないのは致命的な問題。

(高雄支部)

テーマ7 台湾南部地域企業に対する節水投資促進制度の創設要望

要望事項 再生水利用技術に対する投資にインセンティブを設定して、投資余力の大小に応じてより多くの企業が技術導入を決断できる環境の創設を要望。

補充説明 ①台湾南部では3～4年に1度、厳しい水無足があるという肌感覚がある。地方府のすばらしい管理と指揮の元、最終的には大事に至ってはいない。しかし、農業用水の制限など他産業の犠牲のうえで乗り越えた側面があったとも聞く。再生水利用技術導入に関するインセンティブを設定し、今より多くの企業が再生水を利用できれば、地域の水不足リスクは大きく低減でき、技術導入できなかった企業・産業・生活者にもメリットがでると思われる。半導体関連大手はすでに導入済みとも聞く。既に技術が存在するなら、再生水利用率に応じたインセンティブを設定し、企業の体力に見合った投資の決断をせまっていくことは実現可能。台湾南部には、最先端技術を導入し世界の模範となる企業がある

とも聞く。その経験を行政が主導しインセンティブ制度設計に活かす。水不足のリスクを技術で低減し、地域全体を世界の模範へと変えて行く。台湾南部地域の企業誘致に於いて懸念される水不足を、リスク管理工程を可視化することでかえって世界の投資家の信頼を向上させる。そこで活動する我々の企業価値を向上させ、安定した雇用確保にも貢献していきたい。

- ②水タンクローリーの奪い合いでは、中小は大手にかなわない。タンクローリーは投資余力の小さい企業の緊急・最終手段と位置づける。社会の強者から弱者・生活者までみな生き残れるエコシステムに変えていく。

(高雄支部)

【3】 エネルギー政策について

テーマ8 「再生エネルギー発展条例」への省エネ対応取り込みについて（継続事項）

要望事項 地球温暖化防止対策として「エネルギーの無駄な使用削減（省エネ）」と「再生可能エネルギー（再エネ）の拡大」は同様に効果的である。台湾政府はそれぞれ「能源管理法」と「再生エネルギー発展条例」を通じて促進を図っている。省エネと再エネの推進が最も経済合理性の高いバランスで推進されるための方策として、以下を提案する。

1. 「再生エネルギー発展条例」における用電大戸（電力契約容量は5000Kw以上使用者）に義務化する選択肢の5つ目として以下の通り、「省エネ」を追加する。
 - ① 再生可能エネルギー設備の設置と使用
 - ② グリーン電力の購入
 - ③ 蓄電装置の設置
 - ④ 上納金の支払い
 - ⑤ 節約（省エネ）
2. 「能源管理法」対象外の小口ユーザーが実施した省エネ実績をクレジット化し、義務対象者に融通することが出来る制度を導入する。

補充説明 台湾では経済好調（主計部より2021年GDPは4.64%と予測される）で電力需要が継続的に伸びている。

一方、台湾政府もLeaders Summit on Climateで先進国に同調し、温室効果ガス排出量の削減（2050 Net-Zero）の支持を表明した。Net-Zero実現に向けて更なる再エネの促進が必要と予測されるが、同時に台湾のエネルギーコスト低減

施策としては省エネ促進の重要性が益々高まることとなる。台湾政府は再エネと省エネの促進をそれぞれ異なる制度で進めている。その中で、省エネ促進に関する「能源管理法」では、再生可能エネルギーの導入が選択肢として挙げられており、これによって省エネと再エネで経済合理性の高い方が進む仕組みが出来ている。経済合理性担保の観点より「再生能源發展条例」でも省エネの選択肢を設け、同様の仕組みとすることが効果的である。

次に、「能源管理法」では義務の対象となってる需要家の省エネは促進されるが、年々省エネ余地が少なくなることに伴い、省エネ対策が高コスト化する傾向にある。非対象者の省エネ実績をクレジット化し、対象者に融通出来る仕組みを導入することにより、台湾全体において最も経済合理性の高い分野で省エネが促進される仕組みを作ることが出来る。

(エネルギー部会)

テーマ9 Corporate PPAの普及について（継続事項）

- 要望事項**
1. Corporate PPAを普及させ、再エネを更に拡大しつつ電力取引を活性化させるため、政府及び台湾電力にCorporate PPAに関連する法制度をより明確化して頂きたい。
 2. 具体的には、台湾における洋上風力案件含む再エネ案件が企業とCorporate PPAを締結した後に、途中解約された場合の手当を担保頂きたい。解約後台湾電力への売電契約に切り替えた際の売電価格の水準をプロジェクトが続行できるレベルに設定してはどうか。

補充説明 【提案の背景】

- 台湾政府は2017年に電気事業法を改正し、2025年までに再エネ比率20%を目標とすると共に、再エネ電力の需要家への直販を可能にした。併せて、再エネ發展条例においても、大口電力契約者に対して再エネの使用を義務化し、Corporate PPAを通した再エネ調達の可能性に大きく貢献した。
- 大口電力契約者の義務的調達量に加え、RE100に加盟している企業等からの再エネ需要に対応するには、大規模な太陽光発電や、台湾の風力資源を活かすことができ、容量が大きくかつ比較的安定供給が可能な洋上風力案件の開発が不可欠である。大規模な太陽光発電や洋上風力案件はその規模から綿密なりスク評価を必要とし、Corporate PPAの普及にはクリアしなければならない課題がある。

【課題】 Corporate PPAの更なる普及に必要な解約時の買取価格担保

大規模な太陽光案件や洋上風力案件が成立し、安定的に運転するためには、需要家である企業が長期契約（プロジェクト期間同等期間）に応じない場合や、Corporate PPAを締結したものの途中解約が生じた場合のリスクに備える必要がある。現状、台湾では欧米のように卸売市場が発達しておらず、再エネ発展条例に基づいて途中解約に直面した際は、台湾電力への売電に依拠することになるが、その買取価格は定かでない。Corporate PPAに基づく大規模な再エネ案件が成立するためには台湾電力への売電価格が再エネ事業存続に足りるレベルとなる必要がある。従って、Corporate PPAの普及のためには、台湾電力からの売電価格に関する明確な基準が必要と思料。

（エネルギー部会）

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を「第3段階」として計画しているが、以下の点を要望する。

- － 「第2段階」で承認された国産化計画の履行状況を踏まえ、産業界のサプライチェーンの整備状況をより反映した「第3段階」の現実的な国産化要求をお願いしたい。又、「第3段階」については技術が発展する（e.g.浮体式の採用、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。

補充説明

1. 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。
2. 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。

（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）に就いては台湾製船舶は現状存在せず、又具体的な造船計画もない為、現状、洋上風力のタービン据付は事実上欧州或いは中国製船舶の据付船を使用するしか選択肢が無い状況。斯かる状況下、外国製船舶の使用の申請にあたり必要な「国家安全聯合審査」の手続きが非常に煩雑であり、過去台湾における最初の1件しか中国製船舶の使用が認められた実績は無く、洋上風力案件市場の過半数を占める中国製船籍の使用が事実上不可能となっている状況。大幅な使用料の上昇を招いており、更なる状況の悪化も懸念される。TIVに就いては中国製船舶の使用が必須であり、「国家安全聯合審査」のより現実的なプロセスの適用をお願いしたい。

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 洋上風力案件時の漁業従事者向け補償金について（継続事項）

要望事項 スポンサーと漁業組合間の補償金額に関する交渉に際し、農業委員会と経済部双方が共同で、問題解決の枠組を設けて頂いているが、交渉段階で合意点を見出すことが困難な場合があるため、引き続きご支援をお願いしたい。

補充説明

- ・2020年度白書要望事項の回答にて、スポンサーと漁業組合間の補償金額に関する交渉に際し、農業委員会と経済部双方が共同で、問題解決の枠組を設けて頂いている点、理解した。
- ・他方、実際の交渉において、スポンサーからは、農業委員会の制定している補償金額の計算に基づき試算した補償金額よりも過大に請求されることがあり、投資利回りの見直し、延いてはプロジェクトそのものの再検討を迫られることがあるとの声が聞こえている。
- ・補償金額を算定する際の前提の置き方に隔たりがあることが主因と考えられるが、スポンサーと漁業組合との利害が対立する中、合意点を見出すことは時に大きな困難を伴う。政府の重要政策の一つとして、洋上風力普及を推進している中、政府による補償金の一部負担等支援策について、幅広くご検討をお願いしたい。

（エネルギー部会）

テーマ13 洋上風力案件における基礎杭設置中の海洋哺乳類の観察要件 (marine mammal observation) の緩和について（継続事項）

要望事項 洋上風力案件における基礎杭設置において、世界では一般的に海洋哺乳類の観察要件は義務付けられていない一方、台湾においては非常に厳しい制限が課されており、プロジェクトサイトにおける船舶増加によって他工事工程の施工船との衝突の危険が高まる等安全上のリスクが懸念されることや、衝突を避けるために予定していた別工事を遅らせる等で工事スケジュールが遅延する恐れもあることから基準を緩和して欲しい。

補充説明

- 一般的に、洋上風力案件の基礎杭（特にモノパイル）打設において、海洋哺乳類の観察は世界的に義務付けられていない。具体的な影響も不明。
- 一方で、台湾における洋上風力案件においては、EIAに基づき海洋哺乳類の観察が厳しく条件づけられており、モノパイル打設時には複数の監視船を派遣する

必要がある。（一定の面積における最低限の監視船数が指定されていることに加え、各船舶へ2人の監視員が乗船必要。）サイトにおける船舶が増えることにより、他工事工程とのインターフェイス及び安全上リスクがより高まっている。

- ▶ 具体的に現在施工中の案件ではモノパイル打設時には計6隻の海洋哺乳類監視艇（750メートルで4隻、1,500メートル円で2隻）を配置するように取り決められている。双眼鏡での目視の限界が1キロメートルと言われており、750メートルの内側の円と最大1,500メートルの外側の円の両方をカバーするには、「750メートルの円で監視艇4隻」の監視で十分であり、「1,500メートル円での2隻」は不要と考えられる。
- ▶ また、設置作業中に監視船における故障や技術的な不具合、海況の問題にて一時的に監視船が離脱する場合でも、EIA上の取り決めに基づく全ての監視船が常に完全に揃っていない限りはEIA違反とみなされ、基礎杭設置作業を中断しなければならない。たまたま複数の監視船が予期しない理由によって一時的に離脱する場合でも、残る監視船にて最低限の監視体制が維持されている限りは基礎杭設置作業を継続させてもらえるよう、柔軟な対応を認めて頂けるとありがたい。既にモノパイル打設が始められている場合、打設時の振動・音から海洋哺乳類がサイトに近づくことは想定されないため、一時的な離脱を認めて欲しい。（一度に最大で指定監視船数の半分、最大で12時間の離脱を認めて欲しい。）
- ▶ EIAプロセス及び委員会にて厳密に対処されていることは十分理解しているものの、上記について可能な範囲で柔軟な対応を認めて頂きたい。

（エネルギー部会）

テーマ14 洋上風力案件における夜間の基礎杭設置開始の制限緩和について （継続事項）

- 要望事項** 洋上風力案件における基礎杭設置において、日没2時間前から夜明けまでの夜間の基礎杭設置開始が禁止されていることからより長期の工期（及びそれに付随するコスト増）が必要となっているため、適切な海洋哺乳類保護対策を実施することを条件に日没後及び夜間の基礎杭設置開始を認めて欲しい。
- 補充説明** ▶ 行政院環境保護署の要求に基づき、EIAにおいて、日没前の2時間以内及び夜間における基礎杭設置の工事を行わないことを約束している。

- ▶また、打ち込み前には目視観察と音響モニタリングを実施し、ソフトな打設にて開始した後も近くに海洋哺乳類（イルカ）がいないことを常時確認している。
- ▶夜間に基礎杭設置をしようとした場合は暗視装置を使用しての確認となるが、目視による確認が遅れる可能性を理由に、日没及び夜間の基礎杭設置の開始自体を禁止することは海洋哺乳類の保護に一定の効果はあること、さらには、台湾洋上風力案件における一般的な制限であるとも理解しており、EIAプロセス及び委員会にて厳密に対処されていると十分理解している。
- ▶しかしながら、モノパイル打設の開始時間に係る制限は、一般的に欧州を始め、台湾以外の国においては存在しない。この制限によって基礎杭打設開始が日中に限定されることから、より天候リスクを受けやすくなることは事実であり、効率の良い施工の妨げになっているのは間違いない。施工効率を向上させ、基礎杭打設に要する工期を短縮し、全体の工期短縮、ひいては大きなコスト削減に繋げる為にも制限の緩和をお願いしたい。
- ▶モノパイル打設開始前の監視艇による目視確認やパッシブ音響モニタリング（PAM）システムによる確認は、世界で最も包括的な海洋哺乳類（台湾におけるシロイルカを含む）保護の方法として認められており、この対応をすることを前提に現在のモノパイル打設開始制限を解除頂きたい。（なお、一旦モノパイル打設を開始した場合、打設時の振動・音から海洋哺乳類がサイトに近づくことは想定されないため、打設開始前にしっかりとした対応を行うことで十分と考える。）

（エネルギー部会）

テーマ15 洋上風力案件における外国籍の施工船の許認可取得プロセスの緩和について（継続事項）

要望事項 洋上風力案件において、台湾で外国船籍の作業船を使用することに対して複数の政府機関より許認可取得が必要で、許認可プロセスの時間が長くかかるため、緩和頂きたい。

補充説明 ▶洋上風力案件において、外国船籍の作業船を利用する場合には2つの許可（Bureau of Energy（“BOE”）及びThe Maritime and Port Bureau（“MPB”））が必要で、途中複数回のヒアリングを伴う長い複雑なプロセスとなっており、総じて4～6週間程度要している。現状のプロセスは次の通り。

- ①2つの海事協会（台中/高雄）と連絡を取り、予定期間中に同様の国内船が利用できないことを確認する。
- ②この確認の後、BOE許可を申請する。（海事協会・BOEのヒアリングがそれぞれ行われた後にconfirmation letterが発行される。最短で約2週間、通常それ以上の時間を要している）
- ③続いて、MPB許可を申請する。（最短で約2週間、通常それ以上の時間を要している）

▶洋上風力案件において、急に新たな船（代替船）を用意しなければいけない事態は頻繁に起きており、上記承認プロセスに則ると工事開始までに多大な時間を要してしまい、それによる派生コストも発生してしまう。従って、全体に関して、BOE許可及びMPB許可を出すまでの期間を短縮化して欲しい。

▶加えて、以下特定ケースを具体的に要請したい。

◇前プロジェクトが予定よりも早期に完了して外国船をリリースする場合、早期中断に係るBOE承認（前プロジェクトが申請）及び早期開始に係るBOE承認（後続プロジェクトが申請）をそれぞれ取得した上で、後続プロジェクトはさらにMPB承認を取得する必要があるが、現状は手続きに多大な時間を要している。

◇この手続きを統一し、新期間に関して一方のプロジェクトがもう一方のプロジェクトからの合意書面を添付した上でBOEまたはMPBへ申請を提出するだけで手続き完了として欲しい。（単にそれぞれのプロジェクトにおける契約期間が変わっただけで、既に前プロジェクトにおける一連の手続きにて現地に代替船がないことは確認が取れているため。また、この方法であれば両プロジェクトによる外国船に係るそれぞれの責任期間及び責任所在を明確にすることができるため。）

▶台湾政府としても、COVID-19などのリスクとの関連で当該許認可プロセスを制定しており、柔軟性を認める余地が少ないことは理解するものの、他国と比較しても当該許認可プロセスは相当長いものであり、また、複数機関より許認可取得が求められることも他国・他地域では通常はないことから、上記の通り条件緩和をお願いしたい。

（エネルギー部会）

テーマ16 関連機材の港湾保管場所の確保支援について（継続事項）

要望事項 洋上風力案件において、発電関連機器を港湾に保管する場合、より広い場所を確保する必要があるものの、港湾エリアは拡張が必要な状況。今後の計画的な港湾エリア拡張を要望すると共に、比較的大きな洋上風力関連機器の保管場所確保を優先するなど、柔軟対応頂きたい。

補充説明 ▶台湾の港湾エリアは限定されており、拡張工事が必要な状況ながら、港湾及び周辺地域は政府によって所有または政府関連組織（例：TIPC）によって管理されている。

▶洋上風力案件において港湾エリアに風力発電関連の各機器を保管しなければならない場合、一つ一つのパーツが巨大なことからより広い保管場所確保が必要となることや、機器の保管場所移動に際しても時間を要することから、政府及び政府関連組織（TIPC）には洋上風力案件の保管場所確保を優先対応するなどして洋上風力プロジェクトをサポートして欲しい。

▶現状は、より広い保管場所が必要となった場合など緊急的にサポートを頂いている状況。政府及び政府関連組織（TIPC）では他にも多くの優先事項があることは十分理解しているものの、より計画的・柔軟に今後の港湾エリアの拡張を行って欲しい。

（エネルギー部会）

テーマ17 浮体式洋上風力発電所の必要性和デモ及び浮体式新FIT制度設定への提言（継続事項）

要望事項 ■主旨：

“浮体式洋上風力発電所の必要性和デモ及び浮体式新FIT制度設定への提言”

■背景：

国策である、①2025年迄に再生エネルギー発電容量20%達成、並びに②2026～2031年（6年間）で洋上風力による発電容量の追加増設（合計9GW）達成にあたり、現在の着床式技術が適用可能な水深海域（約60乃至は70メートル以下）の開発だけでは十分な発電量を確保できない。目標達成に向け水深の深い（約60乃至は70メートル以上）遠洋海域の開発を検討する等、台湾領海内の限られた海洋リソースを最大限有効活用し発電容量を確保する計画が必要。

■提言：浮体式洋上風力FITの制定及びデモンストレーション案件実施の必要性

水深のある海域（約60乃至は70メートル以上）では浮体式の適用を検討する必要がある。既に立証されている技術ではあるものの、台湾独自の気候・地質（台風、地震等々）に即した制度設計・実施を早急に検討する必要がある。台湾政府の国策に沿った新たな支援制度枠（デモンストレーション案件並びに浮体式FIT）を制定する事で、民間開発側の投資・開発の促進に繋がるだけでなく、台湾として安全を確保しつつも更なる高みの目標実現に繋がり互惠関係（Win Win）が成立する。

政府内においてデモンストレーションの実施必要性に関し協議が開始されたとの事にて、実現に向けた具体的な施策を提示して頂きたい。

補充説明 ■限られた天然資源（遠洋海域）の最大活用&投資開発促進（補足説明）

日本と同様に島国である台湾は限られた天然資源とリソースを最大限活用した独自政策を実施してきた。複数の課題を抱えながらも洋上風力開発はその一つの大きな功績になりつつあるが、更なる高みである上記再エネ達成目標実現に向け、豊富な風量リソースを擁する広大な領海内遠洋海域の最大活用が今後の必要条件となる。一方、水深のある遠洋海域の開発においては着床式技術では限界があり、新たな浮体式技術の適用が必要。浮体式技術革新は進み既に技術的に立証済みであるものの、台湾の特異な天候・環境を踏まえ安全性を鑑みると、洋上風力のRound1と類似した政府主導によるデモンストレーションの実施は不可欠。また、既に標準化した着床式技術と比較すると、商業実績の少ない浮体式案件開発に対し、民間開発側の投資・開発を促進する為には、着床式とは別枠で新たな浮体式FIT枠を設定する事が不可欠。台湾と同様に資源が限られた日本は独自の天候・環境に適用すべく、デモンストレーションを実施することで、技術的な実証性を確認。また着床式とは別に浮体式FIT枠を設定し、民間開発側への支援を提供することで投資・開発の促進を実施している。尚、日本政府がまとめた「洋上風力産業ビジョン」においては、2040年までに30～45ギガワット（3000万～4500キロワット）の導入をめざす考えを打ち出した。遠洋海域における浮体式洋上風力開発の促進は必須との認識であり、特に台湾は同じアジア圏において類似した状況との認識である。

（エネルギー部会）

テーマ18 OFTO (Offshore Transmission Owner) 制度の導入について (継続事項)

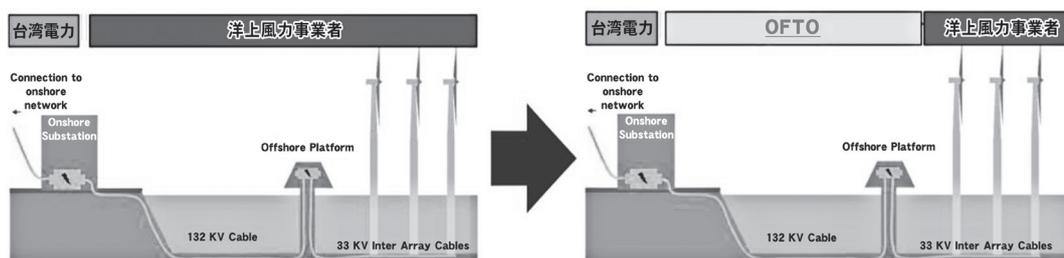
要望事項 洋上風力設備は2035年までに20.7GWの設備容量を確保する電源計画となっている。エリア開発が進むにつれ、陸上からの距離の増大に伴い、事業者の開発費用が増す一方、固定価格買取費用は年々低廉化しているため、事業者の将来的な資金回収における不確実性が増していくものと思料している。

については、事業の不確実性を緩和する制度の導入検討をお願いしたい。

補充説明 現在のエネルギー計画において、洋上風力における電源計画は2025年までに5.7GW、2035年までに更に15GWの設備容量拡充が示されているが、洋上変電所ならびに海底送電線について発電事業者ライセンスを有した他事業者もしくは送配電事業者へ売却する（TPC分社化後を想定）制度について制度導入をご検討いただきたい。

英国ではこの洋上送電の規制制度を2009年から導入しており、洋上風力発電事業者は送電資産を含めて必要な設備を建設し、設備の完工後、当局管轄下の事業権入札で選定された送電資産の保有・運営を行う別の事業者（Offshore Transmission Owner=OFTO）に売却し、OFTOが送電事業を運営している。

当該制度の導入により、ファイナンスコスト等の低減に繋がっている実例もある。事業者側は早期の資金回収の実現、もしくは建設範囲の縮小により調達資金の低減など、リスク拡大の緩和策になるとともに、洋上送電事業における台湾の技術革新や新市場の育成、地場銀行のOFTOに対する融資促進にも寄与する制度となり、台湾における洋上風力発電のより一層の発展に資するものであると考えている。



(エネルギー部会)

テーマ19 洋上風力事業者に対する電力リザーブ・マージン要求について

要望事項 洋上風力事業者に対する電力リザーブ・マージン要求について

- ・経済部のリザーブ・マージンに関する規定（“電業法”第27條、“備用発電容量管理辦法”）に於いて、洋上風力事業者に対する細則（“備用発電容量管理辦法”）がまだ確定していない。洋上風力事業者（TOWIA）として経済部との協議も開始しているが、最終的なプロジェクト事業計画への影響が見極められない状況にある。
- ・そもそも再生可能エネルギー独立電気事業者にリザーブ・マージンを課すことは、その運転特性からして不可能な話であることを適正に理解戴き、国際的な産業基準に沿って送電系統運用者（TSO, Transmission System Operator）が責任を負う規定として貰いたい。

補充説明 無し。

（エネルギー部会）

テーマ20 台湾再生エネルギー開発に関する各種ガイドラインの再整備について

要望事項 台湾において大規模再生可能エネルギー事業開発を進める際、許認可取得・設計認定・環境アセスメント取得などの要件への対応が必須となるが、統一したガイドラインが不十分に見受けられる。

特に下記①②に関して、再度台湾中央政府（経済部能源局）を中心にガイドラインの明確化、再整理をお願いしたい。

①太陽光発電システム設計ガイドライン

②海管法・生態環境調査等に関する具体的な申請手順・必要項目等

補充説明 ①のガイドラインは、日本の場合、NEDO主導で作成

https://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP2_100060.html#guideline
同等の台湾ガイドラインを整備することで、台湾における太陽光発電システムの品質を担保し、社会インフラとして中長期に亘り安定的な稼働を期待できる。

②については、台湾独自規制等も多く、プロセス標準化・可視化を進めることで、早期の許認可取得による再生可能エネルギー普及を促すことが期待できる。

（エネルギー部会）

テーマ21 公有地（国有地）の再生可能エネルギー事業への利活用に関する行政支援と連携について

要望事項 台湾において大規模再生可能エネルギー事業開発をもう一段推進するためには、公有地（国有地）の開放が必要不可欠な状況。

一方、多くの公有地（国有地）には既存の（合法・非合法）占拠者が存在し、事業主体者が国有財産署と土地契約を取り交わした場合でも既占拠者との協議・交渉が大きなハードルといえる。

本点に関し、一定の保証金を納入することを要件として、国有財務署等からの行政支援・協力を受けられる官民連携スキームを検討頂きたい。

補充説明 台湾行政との契約に基づき、合法的に公有地（国有地）の利用権を獲得した事業者が、非合法占拠者との協議の責を一義的に負うことの負荷軽減が目的。

日本では、行政・司法と連携し、地元対策・貢献案も含めた対応策を検討することも多く、是非同様な取組を台湾にても整備していくことが求められる。

(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22 民間が設置する機械式あるいは一般自走式駐車場のEV/PHV用充電施設向け助成制度の創設による充電インフラの整備推進について（継続事項）

要望事項 民間が新たに設置する機械式駐車設備や一般の自走式駐車場の電気自動車またはプラグインハイブリッド車向けの充電設備に対する助成制度を、地方行政に任せるのではなく政府が主体となって創設し、充電インフラの整備を推進していただきたい。

補充説明 「低炭素社会」の実現は全世界的な課題となっており、台湾政府もその実現を目指している。主要各国ではカーボンニュートラルの実現に向けた長期計画を策定しており、自動車産業界においても2030年代を目途にガソリン車の新規販売を終了する見通しとされている。電気自動車等の普及拡大には充電インフラの先行的な整備推進が必要不可欠であり、政府や地方行政が所有・運営している公共駐車場のみならず、民間が建設するあるいは保有している数多くの駐車場における充電設備の設置を促進することが有効且つ効率的である。

政府が統一的な指針を示した上で、民間が機械式駐車設備や一般駐車場における新たな充電インフラの整備に投資しやすくなる制度を創設頂くことが必要不可欠であると考えます。下記に記載した、日本の政府による充電インフラ補助制度を参考に、民間の投資意欲が拡大する助成制度の創設によって充電インフラの整備を加速いただきたい。

⇒参考資料：（日本）一般社団法人 次世代自動車振興センター（NEV）のパンフレット

①NEV_充電インフラ補助金総合パンフレット（日文）

http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev_ippan_Pamph_2022.pdf

②NEV_充電インフラ補助金マンション向けパンフレット（日文）

http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/nev_mansion.pdf

尚、参考資料は、記載のURLよりご確認ください。

(1)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」が主体となって、民間建築物の駐車場（機械式又は自走式、新築又は改修を問わず）EV充電設備の導入に対して助成制度がある。

[\(http://www.cev-pc.or.jp/english/\)](http://www.cev-pc.or.jp/english/)

※日本では上記次世代自動車振興センターが窓口となり、添付のパンフレット（日文）のとおり、民間が整備する充電インフラに対し機器費用の50%、工事費用の100%を補助する仕組みとなっている。（2021年度の国の充電インフラ補助予算総額：65億円）

(2)日本の主要な機械式立体駐車場メーカーでは、既にエレベータ方式（電梯塔式）や地下式、多段式駐車設備において、駐車中のEVに充電（普通充電）が可能な製品を開発し、事務所ビルやマンションなどへの普及が拡大しつつある。機械式駐車設備におけるEV充電インフラ整備も国の助成対象である。

⇒参考写真：■エレベータ方式の例



■多段式の例



(3)台湾の駐車場運営管理事業者から機械式駐車設備へのEV充電機能搭載に関する問い合わせや要望を複数いただいている。

(一般機械部会)

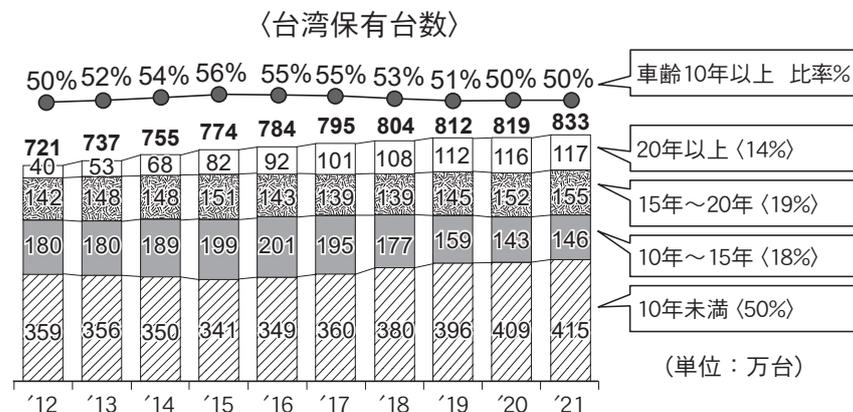
テーマ23 高齢車に対する環境対応について（継続事項）

要望事項 ◆現在の高齢車への環境対策（大気汚染、CO2排出量）

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。21年台湾国内の登録車両約833万台の内既販車に対する環境対策に対する制度は現状無いものと認識している。

22年政府が公表している、2040年新車販売でのEV車100%及び2050年温室効果ガスの排出ゼロとする目標に対し新車販売のみならず、既販車で環境対策についても合わせてご検討をお願いしたいと考える。国際情勢の変化に伴う政策変更に対して従来のスクラップインセンティブなどでは抜本的な改善は見られない事から踏み込んだ対策のご検討をお願いする。

尚、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%強で高止まりの状況である。環境問題が世界規模で論ぜられている状況を鑑み早急のご検討をお願いする。



●改善要望案

2050年温室効果ガスの排出ゼロに向けて新車販売同様に既販車に対する環境対策についてもロードマップ作製の検討をお願いする。

補充説明 無し。

(自動車部会)

テーマ24 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につき、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なかった。

2020年度は審議頂いたものの、関税引き下げ効果につき車両価格の引き下げ、従業員の補償に関する承諾書が必要との政府見解に対し国産各社では対応困難であり本件の進捗は大きく後退した。

関税引き下げ効果は、車両価格・従業員補償などに限定される訳ではなく投資・営業活動など状況に応じ各社で用途は決定されるべきものであり自動車産業の発展・活性化の観点からも早急な対応をお願いする。

尚、21年10月25日経済部による“CPTPP加入による産業コミュニケーション”の中で、9項目の輸入関税引下げについてCPTPP加入を待たずに引き下げを優先する事を車公会より回答済である。

●要望理由：

- 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し。
- 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・発展のためにご検討をお願いする。

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25 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 日常の足として市民生活に定着し、需要の安定している通常の二輪車に比べ、大型二輪車の保有台数は過去7年間で3倍増の20万台に達し、より多くの台湾国民に支持され、浸透しつつある。一方で依然として高速道路を通行できないことが、長距離移動時の一般道路利用を余儀なくさせ、過剰な疲労による事故を誘発しないとも限らない。高速道路を走行できない事によるユーザーの不利益は増すばかりである。より多くの台湾国民のニーズに応え、一般道の事故率を削減するためにも、大型二輪車の高速道路解禁について検討の加速が必要と考える。地方政府および各界の多数が高速道路の大型二輪車解禁に保留の意見を取っている原因・理由を明確にし、そのそれぞれに対し、論理的建設的に教育や罰則強化等の対策を加速させていく必要がある。

そうして大型二輪車の高速道路走行解禁を実現することにより、中・長距離での移動手段として、またレジャーとしての大型二輪車利用の拡大を促進し、更には高速道路の利用によってより便利につながる魅力的な台湾各地方都市への観光需要の拡大、大型二輪ユーザーへの利便性の向上を通じ、台湾社会の発展に寄与すべきである。

- 補充説明**
- 1) 大型二輪車免許保持者は年々増加、2021年では49万人が免許を保持。（2014年比220%、27万人増加）免許保持者の大型二輪所有率も30%から41%に増加（2014年比）、今後も成長が見込まれ台湾国民に広く支持され・浸透してきている。
 - 2) 二輪車使用用途が従来の移動手段からレジャー用途に拡大、週末ツーリングや一泊ツーリング等、移動は長距離化の傾向が見られる。高速道路を通行できない為、長距離にわたり一般道の利用を余儀なくされ、疲労による危険にさらされるリスクが増加。
 - 3) 高速道路通行の効果として、大型二輪車の一般道路の通行・事故が減少し、全体の事故率低下にも繋がると期待される。
 - 4) 大型二輪車を利用した国内の移動が拡大し、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。また、高速道路混雑時期に、大型二輪車での移動が可能になれば、道路占有率を減少させることが可能になり、高速道路の混雑緩和にも役立つ。

⇒参考資料：重機保有台数と重機免許保持者数の推移

(自動車部会)

【5】 電機電子部品業界について

テーマ26 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 遠隔監視機能を活用した点検保守の導入を前提にして、人による昇降機点検回数に関する規制の緩和を要望する。

本要望事項を2016年度に提出してから、政府側は内政部営建署の主導のもと、昇降機の遠隔点検技術について多方面な研究や検討を行ったが、現時点まで資料検討や業界意見収集の段階に留まっており、法規制度の検討は未着手のままである。

少子高齢化により、昇降機の点検・保守に必要な人員確保が日々困難になる現状を打破できるよう、早急な制度見直しを期待する。

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で許可され、今まで40年が経過。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27 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 前年度、新基準値について、業界へ開発可能な性能値の確認のため事前ヒアリングは実施いただき、また新要項の告知も準備期間を考慮していただくことをご説明いただいた。なお引き続き完了まで継続案件として要望をさせていただくとともに、より台湾の電力事情、温暖化ガス排出削減に貢献できるように追加で1件要望させていただく。

空調機に対する省エネ規制について以下の点を要望する。

1. 25年度新基準の告知について（継続要望）
 - ・前回、新要項（基準）告知から施行までの準備期間を1年半以上確保していただける旨のご説明をいただいたが、25年度新基準の告知を予定どおり22年7月1日に実施いただきたい。
2. 各種試験の効率的な実施について（追加要望）
 - ・RoHS試験や電気関係の試験は、現在実施の大電力での実測だけでなく、他国で実施のような「自己宣言」や「第三者機関」による試験でも代替可能とすること。
 - ・電気関係の法規が国際規格であるIECと一致するならば、過去に他地域での同様のユニットがIEC対応であった場合、そのIEC対応確認結果を流用して申請すること。
 - ・空調機の電気関係の試験は、現在全容量帯での試験が必須となっているが、電気関連の設計は、最大馬力機種種の試験・確認で代用できると思われるため最大馬力機種種の試験のみの代表試験とすること。
 - ・マルチタイプ空調機の試験では、1室外機に対して接続できる室内機すべての試験の実施をすることになっているが、試験実施で用いる室内機の定義を明確にするか、各メーカーにて売上が一番多い室内機を採用するか等を検討。

- ・日本および他国で実施しているように、性能試験を実施する際には、室外機の冷房規格能力に応じた最大接続台数を定めていただくことを検討。

補充説明 <提案の背景>

- ・メーカー側の視点では、台湾にて要求される省エネ基準に適用していくためには、実施される各種試験について他国と同様IEC基準をベースにし自己宣言、第三者機関による試験結果採用や試験実施内容の効率化を行うことで、各メーカーの開発スピードのアップを図ることが重要。上記のとおり、各メーカーの開発効率をアップさせることで、メーカーは開発投資し、より省エネ性が高い製品を投入しやすくなるため、台湾の電力事情への貢献、温暖化ガス排出削減にさらに貢献できると考えている。

(電機電子部会)

テーマ28 中国製ガラス材の輸入規制撤廃について

要望事項 製品外観に関連する部品材料であるガラス材に関して、中国製の輸入は規制されている。現在、安価で選択肢の多い中国製を採用する場合は、中国にて中国製ガラス材を部品の一部として組み込んだ後、輸入するしか選択肢がない。そのため、材料そのものの輸入規制の撤廃を要望したい。

補充説明 台湾市場における洗濯機においては、近年、商品の品位向上を目的として外観部品にガラス材を採用するケースが増加している。

ガラス材を製造している台湾メーカーは存在するものの、その材料の厚みや加工は非常に限定的であり、洗濯機で使用するのは困難である。ガラス材を採用した外観部品を使用するためには、①台湾メーカーに設備等の投資をして製造してもらう、②他国よりガラス材を輸入する、の二つの選択肢から選択する必要がある。

しかしながら、上記②において、中国製ガラス材の輸入は種類が規制されているため、安価で選択肢の多い中国メーカーのガラス材を採用するためには、中国メーカーに中国製のガラス材を使用し部品として組み入れてもらった上で輸入するなどの方法をとる必要があり、結果的にコストメリットを享受できないという状況にある。

一方で中国製の洗濯機は輸入規制が撤廃されており、安価で高品位の中国製洗濯機が台湾の市場に出回る中、中国製ガラス材の輸入規制は台湾製洗濯機の価格競争力を低下させている要因の一つとなっていると考え、この度、規制撤廃を要望したい。

規制：大陸物品之輸入管理規定

經濟部92年7月22日貿經授貿字第0922002174-0號公告

規制例：〈1〉強化玻璃，長 x 寬不超過450 x 630mm，厚度3~4mm

(電機電子部会)

【6】 医薬制度について

テーマ29 医療費予算、ヘルスケアと健康保険への投資拡大、健康保険資源の適正化、先進医療へのアクセス向上について（継続事項）

要望事項 超高齢社会に備え、地域における総合医療施設の資源統合を強化し、医療費対GDP比率をOECD加盟国並みの水準まで引き上げ、医療費と健保予算の拡大を求めたい。

1. 医療費予算対GDP比率を拡大するための中期計画（5年程度）目標とロードマップを設定、実施いただきたい。
2. 健保予算と社会福祉などの国家政策予算を切り離し、政府による36%の医療支出費用負担を確保いただきたい。

セルフメディケーションの推進により不必要な医療・医薬品の無駄を削減し、共同負担体制の適正化と先進医療へのアクセス向上を求めたい。

1. 健保の財務負担を軽減するため、セルフメディケーションの推進に向けた目標と具体的プランを設定いただきたい。
2. 不必要な処方と医薬品の廃棄ロスを減らすためのインセンティブを医師と薬剤師に付与し、薬剤費の削減を導くための施策実施をいただきたい。
3. 共同負担（Co-Sharing）の概念を取入れ、患者団体が提唱する「台湾抗がん剤新薬多様化支援基金（Taiwan multi-support Cancer Drug Fund, TmCDF）」を参考に現行制度の課題を解決し、先進医療へのアクセス向上を求めたい。

補充説明 超高齢社会に備え、地域における総合医療施設の資源統合を強化し、医療費対GDP比率をOECD加盟国並みの水準まで引き上げ、医療費と健保予算の拡大を求めたい。

- 1-1. 2019年台湾の医療費対GDP比率は3.3%、経常医療費対GDP比率が6.1%、両方ともOECD加盟国を下回り、また1人あたりの経常保健医療支出対1人あたりのGDP比率もOECD加盟国より低く、健康分野への投資拡大が必要だと思われる。具体的な目標とロードマップを設定していただきたい。
- 1-2. 国家発展委員会の予測によると、台湾は2025年に超高齢社会に突入し、65歳以上の人口が20%を超え、また2034年時点で、50歳以上の中高齢者が人口の50%を超えると推定される。高齢化に伴う医療需要の増加と先端医療技術の導入ニーズに備え、健康保険制度の財務危機と改善策を検討いただきたい。
- 2-1. 健保法では、政府が最低下限として健保費用総額の36%を負担すべきとしているが、現行の費用総額には複数の社会福祉予算が計上されている。総額費用から社会福祉政策の補助費部分を取り外し、別途管理を要望したい。
- 2-2. 公衆衛生管理及び研究計画（狂犬病ワクチン、腎臓病患者教育計画など）の「政策目標」に関する支出や健保署の行政設備や諸経費など、本来別途予算で管理すべき項目はいま、健保予算から対応していることを改善いただきたい。

セルフメディケーションの推進により不必要な医療・医薬品の無駄を削減し、共同負担体制の適正化と先進医療へのアクセス向上を求めたい。

日本政府のスイッチOTCと医療費控除の施策を参考に、台湾での実施策を検討いただきたい。

- 1-1. 厚生労働省は積極的に軽度疾患に対する副作用の少ない医療用成分のスイッチOTC化を推進し、すでに転換された成分は102種である。
- 1-2. セルフメディケーションを推進するため、日本政府は2017年の税制改正で、年間12,000円以上のスイッチOTC医薬品を購入する場合、所得控除ができる制度を新設した。
- 2-1. 2019年、消基会と薬剤師公会全国連合会が共催した記者会見では、消費者に医薬品の廃棄ロスへの注意を呼びかけ、医薬品の年間廃棄量が193トンで約5億錠もあると発表した。
- 2-2. 医薬品廃棄ロスを削減できれば、そこで浮いた費用が医師や薬剤師への医療サービス報酬と先端医療に対する投資拡大に利用できる。

- 3-1. 台湾では、新薬の薬価算定にかかる期間は約1年だが、抗がん剤の場合は平均2年以上かかる。2022年3月中国時報の記事でも、抗がん剤が薬価収載になるまでかかる平均時間が730日以上に対し、一般新薬は396日だとした。この現状を受け、近頃には財団法人がん希望基金会（財団法人癌症希望基金会）、財団法人台湾がん基金会（財団法人台灣癌症基金会）、若年がん患者協会（年輕病友協會）などの患者団体が積極的に一部負担や財務分担などの新政策を提言し、薬価算定期間の短縮により先端医療へのアクセス向上を図っている。
- 3-2. 新型抗がん剤基金（Cancer Drug Fund）は一つの方向性として、健康保険に新たな財源をもたらす上、官民連携の実証実験としても価値がある。イギリス政府は2016年にこの概念を取入れ、新型抗がん剤の導入プロセスを加速させ、患者の待ち時間短縮に成功した。台湾でも2022年3月の健保会に議題として提出され、健保会と健保署の議論を経て、MOHWに正式提案することを決めた。
- 3-3. 医薬品医療機器部会は、台湾患者の新薬アクセスを向上させるため、患者団体と政府と提携し、費用負担と新薬アクセスが両立できる体制の構築に挑みたい。

（医薬品医療機器部会）

テーマ30 新薬予算及びMEA（Managed Entry Agreements）制度の適正化について（継続事項）

要望事項 HS（Horizon Scanning）制度の徹底及び適正化について

1. HS（Horizon Scanning）の早期評価について、メーカーから資料を登録した後、CDEのHTAチームによる初期評価の情報開示を健保署に求めたい。
2. HS（Horizon Scanning）の予算編成の際に、協議期間中のHSの価値を認め、健保署には、CDEの評価結果を適切な枠として取扱い、積極的な立案予算の承認取得をいただきたい。MOHWには、HSの評価結果に基づく、健保署立案予算を尊重した承認をいただきたい。

MEA（Managed Entry Agreement）制度の適正化について

1. 当局が製薬メーカーにMEAの締結を求める場合、その内容について両者が議論できる仕組みを設け、MEAが求められる理由、MEAの割合と計算方法などの情報開示をいただき、より透明な協議体制の構築を要望したい。

2. MEA終了前の検討日程とトリガーの設定、またメーカーが専門家会議の前に提言できるよう、専門家会議の2か月前に製薬メーカーに連絡するなど、透明性のあるMEA終了検討体制を要望したい。

価値志向の医薬品償還基準の構築（希少疾患）

1. 希少疾患の診断、治療と薬剤費は一般疾患より高く、患者の権益と市場規模を考慮した上で、財務影響評価のみならず、患者を中心とする価値志向の医薬品償還基準の見直しを提案したい。
2. 希少疾患患者の医療アクセシビリティの向上。

補充説明 HS（Horizon Scanning）制度の徹底及び適正化について

- 1-1. HSの実施とCDEの評価プロセスにおいて、メーカーから資料を集めた後、当局に登録医薬品の品目数、総額、評価フローや評価結果などを含む初期評価の情報開示、またその内容を議論できる場を設けていただきたい。それによって、当局も各決定段階でより全面的な評価を行うことが可能となり、結果として新薬の早期導入につなぎ、患者にもいち早く先端治療を受ける機会を提供できる。
- 1-2. 健保署に健保会の総額協議の際にHS予算の合理性と必要性について明確に説明していただきたい。先端医療予算とHSの推定予算が合致できるよう、医師と患者団体の代表との協働も求めたい。

MEA（Managed Entry Agreement）制度の適正化について

- 1-1. 当局が2021年の回答通り、MEAは健保署と製薬メーカーが合意の上締結された契約であり、本来はメーカーに多様な薬価収載オプションを提供するために作られた制度。メーカーは自ら薬価収載後のリスク分担方法を選び、健保署と協議の上新薬の給付モデルを契約で定める仕組みなので、製薬メーカーが協議中に意見を言う権利はあるはず。また、「全民健康保険薬物給付項目及び支給基準」の第41条でも、その他協議案件はメーカーより提出するものとしていた。
- 1-2. しかし現在、一部のMEA協議は、メーカーが申請時に提案したものではなく、審査中に求められたケースである。これらの案件について、メーカーがその合理性を検討し、MEAの協議を効率よく進めるため、初期評価の中でMEAが求められた理由と計算根拠などを開示していただきたい。

2. 給付範囲の拡大要望のない案件について、専門家会議の2か月前にメーカーに連絡していただき、専門家会議にてメーカーが提案できる体制を作っていたきたい。

価値志向の医薬品償還基準の構築（希少疾患）

1. 希少疾患の診断、治療及び薬剤費は、一般的な疾患よりも高くなる。希少疾病用医薬品の償還は、財務影響評価のみならず、患者の権利と満たされていない医療ニーズを考慮して価値に見合った原則を重視すべきである。「増分費用対効果比：ICER」または「患者あたりの年間薬剤費」を強調することは、希少疾病用医薬品へのアクセスを遅らせるだけでなく、「希少疾病予防医薬品法」の立法目的にも反する。希少疾患新薬を収載する価値の枠組みについて、当局と製薬業界代表との連携の協議を進めていただきたい。
2. 希少疾患の治療の難しさ、市場規模の制限、医薬品開発の難しさなどを考慮し、当局は製薬会社と協力して科学的証拠と臨床的価値に基づく償還規制を緩和し、患者が早期に適切な治療を受けられることを要望したい。また、希少疾病用医薬品のアクセシビリティ向上を図り、当局と製薬業界代表との連携の協議を進めていただきたい。

＞1.希少疾患の診断、治療と薬剤費は一般疾患より高く、患者の権益と市場規模を考慮した上で、価値志向の医薬品償還基準の見直しを提案したい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ31 薬剤・薬価評価スキームの最適化による、実践的かつ透明性の高い保険償還給付システムの構築（継続事項）

- 要望事項**
1. HTRとDe-Listingプロセスにおいては、公平で透明性の高いテーマ選択及び評価スキームを構築し、客観的な評価基準を定めることを要望する。
 2. 薬剤費貢献度に基づく選別条件を制定し、製品間で公平な薬価調整スキームを完備することを提案する。
 3. 定型化契約等の補完措置を組み合わせ、公的権力の介入により、不当な薬価差を適度に抑制することを提案する。
 4. 国際薬価参考国は、法規で制定した10大先進国の参照を継続することを要望する。

- 補充説明**
- 1-1. HTRとDe-Listingといったスキームには、公平原則が必須であり、客観的に検証可能な評価基準を定めることを提案する。
 - 1-2. 評価 (assessment) 手順は、評価される薬品の薬物許可証を所有する企業を招いて、関連するエビデンスの提供を要望する。
 - 1-3. 評議 (appraisal) 手順では、審議のすべての順序と非機密資料を公表し、企業に十分な返答時間を与える。健保署専門家会議または共同制定会議では、評価を受ける薬品の薬物許可証を所有する企業が意見する権利を保障すべきである。
 - 2-1. 次段階の薬価調整方法案が明確になる前に、引続き現行案に基づいてDETを継続試行することを提案する。
 - 2-2. 薬価調整の仕組みに薬剤費への貢献度を取入れ、調整品目の下限を設定する上、薬剤費への貢献度と薬価差の高い品目に調整幅を加重するなど、産官学会議にて議論をいただきたい。
 - 2-3. 保険償還5年以内の新薬はPVAとMEAなどの薬価調整スキームがある薬剤は薬剤費貢献度での薬価調整から排除することを提案する。
 3. 国家衛生研究院フォーラムの提案を斟酌して、病院薬価差割引支払いスキーム及び関連措置を検討することを提案する。これにより医療サービスの給付点数を増加させ、DET調整のプレッシャーを低減することができる。
 4. 新薬開発が困難なことを考慮して、薬品検査登記審査準則に10大先進国送付審査資料減免の奨励措置が制定され、法規の一致性を維持するために、現有の10か国定義を維持することを提案する。

(医薬品医療機器部会)

テーマ32 セルフメディケーション推進に向けて一OTC医薬品における製剤の不純物に対する基準の緩和一

要望事項 高騰する国民医療費の削減には軽度の疾患に対して自分で対処するセルフメディケーションの推進が不可欠である。国民皆保険制度とセルフメディケーションを上手に機能させていく為のモデルは日本が参考となる。医療費の自己負担率調整と「軽度疾患はOTC医薬品で治療する」という国民意識の浸透によるものである。日本のOTC医薬品の魅力とは、軽度疾患に対する医療用成分のスイッチOTC化と複合製剤による医療用医薬品との差別化である。日本で発売されて

いるOTC医薬品の上市を検討する際にネックになっているのが原薬の不純物に対する基準である。日本ではOTC医薬品において製剤の不純物の基準に対する要求はない。こういった背景により、上市を断念、もしくは一部処方を変えて上市するケースは非常に多い。

購入できる医薬品の種類が多いほど魅力的なOTC市場が形成され、セルフメディケーション推進が期待できる。OTC医薬品に関しては製剤の不純物に対する基準を緩和するよう検討していただきたい。

補充説明 【問題点】

現在、新非処方薬申請時に求められる『製剤の有機不純物（製造工程に由来する不純物及び原薬の保存中に生成する分解生成物などの分析）』は単味製剤では対応できる可能性はあるものの複合製剤が多いOTC医薬品では対応が困難である。

製剤の有機不純物は製造工程中や保存中に生じるものであり、構造既知のものもあれば未知のもの、また、揮発性のものもあれば不揮発性のものもある。OTC医薬品はすでに安全性が確認されているはずの成分（台湾OTCモノグラフ掲載成分）であるにも関わらず、日本でいう新有効成分含有医薬品に要求されている内容を実施しなければならないということで各メーカー台湾にて新商品を上市する大きな障壁となっている。

【製剤の不純物に対する他国の状況】

日本：新有効成分含有医薬品にのみ要求されており、既に安全性が確認されている成分を使用するOTC医薬品では要求はない。

アメリカ：OTCモノグラフに合致すれば、上市可能。

【規定緩和による期待】

現在、日本でOTCのアイテム数が約10,000種類あるのに対し、台湾では約6,000種類と大きく差が開いており、台湾で販売できていない商品は数多くある。現に多くの台湾人は日本に旅行した際にこうした台湾で販売していないOTC医薬品を購入していく。また最近ではコロナ禍で越境ECサイトを経由してOTC医薬品を購入することも少なくない。海外で医薬品を購入することは十分な服薬指導が行えずセルフメディケーションの観点からも好ましくない。さらに海外に行かなくても国内で日本のOTC医薬品を購入できることでよりセルフメディケー

ションに対する意識が強まることが期待できる。また、日本のOTC医薬品を台湾で購入することができれば台湾国内の経済活性化も期待できる。

(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33 透明性のある政策プロセスを通じた、効果的且つ適切なたばこ規制政策の検討について（継続事項）

要望事項 行政院は煙害防制法の改正案を承認し、立法院は2022年3月1日に改正法案の第一読会を通過させた。残念ながら、たばこ製品パッケージの主たる両面にある視覚的警告表示を現在の35%から85%に拡大すること、フレーバー付きのたばこ製品を禁止すること、最小販売単位の変更など、多くの過度な規制措置が固持された内容となっている。

政府が2020年に60日間のパブリックコンサルテーションを行い、2022年1月に回答を公表したことは評価する。しかしながら、回答内容は利害関係者からの意見に対して真摯に向き合い検討された内容ではなかった。より具体的には、OECDなどの国際基準やベストプラクティスを踏まえながらも、政府は、あらゆる政策決定が厳密な科学的根拠に基づいて実施されるべきであり、適時・適切な規制影響分析（Regulatory Impact Analysis：RIA）を通じて関連するステークホルダーに起こりうる影響を判断する必要がある。加えて、規制影響分析には、代替措置の評価および異なる代替措置を行った場合の費用対効果の分析が含まれるべきである。

もし政府が関係するステークホルダーの意見を実質的に検討もせず、規制の実現可能性や費用対効果の徹底的な分析がなされず、十分な科学的根拠や補完措置もないまま極端な手段を選択すれば、意図せぬネガティブな影響を招くことになる。例えば、違法取引の状況を悪化させ、違法たばこを扱う犯罪組織を潤し、たばこ税収を侵食し、台湾の自由市場秩序と投資家の信頼を損ねることにつながりかねない。さらには、適切な規制影響評価が実施されずに、公衆衛生政策の目的を達成するために過度な規制が導入されることは、高糖分・塩・香料・添加物を活用するアルコール飲料を含む食品・飲料等の他産業やカテゴリーに対しても懸念をもたらしかねないものである。

さらに、既存の法律/規制の変更や新たな法律/規制の導入は、法律に対する人々の考えや法令遵守の姿勢に影響をもたらすものである。立法院が制定する法律に加えて、所管する行政機関が定める内容（規則、規制、方法、標準など）についても、より透明性のある政策決定プロセスを遵守する必要がある。その中で、政府は幅広いステークホルダーからの意見を真摯に受け止め、実現可能性を十分に考慮することが重要である。このようなプロセスを通じ、政府と企業間の相互信頼関係が大幅に強化され、ひいては台湾が海外投資家にとってより魅力的な国になることが期待されると考える。

いかなる事案であっても、関連するステークホルダーの意見を聞くことなく、また実現可能性を考慮することなく、法律・規制・条例を変更・導入することは避けるべきである。そして、規制のプロセスや枠組みを策定する際には、単一の企業や単一のブランドのみが市場に流通することができる状況を不用意に生み出し、結果、それによって不平等な競争条件が生まれ、消費者の選択する権利が奪われることがないようにすることを担保することも極めて重要である。

したがって、我々は政府に対して、意図せぬネガティブな影響を回避するため、立法プロセスの透明性を担保し、一般市民および幅広いステークホルダーからの意見を慎重に検討し、確かな科学的根拠に基づいて包括的な規制影響評価を慎重に実施するよう要請するとともに、施策の実施にあたっては国民の健康保護と合わせて全体的な投資環境の保護も考慮されることを要請する。

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. 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。

2. 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。

3. 最小販売単位の変更

・立法趣旨との齟齬

現行の規制においては、たばこ製品の各包装に対する販売単位について、20本とすること、もしくは、内容物の正味重量が15グラム以上であることと規定されている。しかし、今回の煙害防制法改正案においては、最小販売単位がこの2つの要件を同時に満たすこと、すなわち、各包装に20本かつ内容物の正味重量を15グラム以上とすることが求められている。

これにより、各社は、この新しい要件を満たすために、現状よりも多くの葉たばこを各包装に使用しなければならなくなる。結果として、消費者は製品個装当たり、現状よりも多くたばこ製品を消費することにつながることから、煙害防制法の立法趣旨に反するものとなっている。

・市場秩序への影響

消費者が従前の仕様に基づく製品を志向し、違法製品を消費することにつながる懸念され、結果、市場の秩序が乱されることにつながる。

(食料物資部会)

テーマ34 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、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。

「琉球泡盛」は、一般の穀類蒸留酒と異なり、沖縄の歴史文化に育まれたユニークなお酒。輸入量も限られており、台湾産米の生産や販売に与える影響は考えにくいと考えている。

補充説明 コロナ禍以前の台湾から沖縄県への入域観光客は、2019年度に約90万人を超え、過去最高を記録している。この数字は、来沖する中国や韓国、香港からの入域客数に比べて最も多い。

また、沖縄県から台湾への観光客も多く、近隣であるという地理的な要素以外にも、ビジネスや留学等の人的交流のほか、歴史的・文化的にも繋がりが深い。このように、多面的な部分で相互の交流があることから、今後は食文化を含めた更なる交流の推進という観点で、本県独自の蒸留酒である「泡盛」の流通促進（関税の引き下げ）を改めて要望したい。

沖縄県台北事務所では、これまで台湾内の大手デパートや、スーパーなどで開催される沖縄物産展などで、泡盛を含む県産品の販促活動を積極的に行ってきた。

また、沖縄県の宮古島市と台湾の基隆市が姉妹都市を締結している繋がりから、沖縄と台湾の文化や経済の交流を進めようと、2021年12月25日～2022年2月28日まで、基隆市の和平島公園と共に沖縄フェアを開催し限定泡盛や黒糖の紹介なども行っている。

今後も、相互の交流に向けた取り組みを続ける予定であり、沖縄の文化である「泡盛」がより身近な存在となるよう、本要望にご理解をいただきたい。

（運輸観光部会）

テーマ34 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 酒類関税において、ウィスキー/ビール（0%）、ワイン（10%）等と比較して、日本酒（20%）、焼酎（40%）の関税率は非常に高くなっている。

台湾には、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人や日本の飲食文化を理解し、好む人も多いことから、該当カテゴリーの市場価格が適正となりさえすれば、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も期待できると考えることから、日本酒、焼酎などの関税率の引き下げを要望する。

補充説明 2019年には日本酒の関税は下げられたが、依然として日本酒、焼酎については関税が高率であり、市場価格も高く設定せざるを得ないため、十分な市場競争力を持ち得ず、市場拡大や売上増に繋がられていないと判断する。

また、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するが、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と考える。

さらには、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%）されているが、アルコール度数の違いもあることから、たばこ酒税法において導入されているビール以外の酒類に対するアルコール度数に応じた税率規定のように、細分化し、個々に関税を設定することが合理的であるとする。

（食料物資部会）

【8】建設工事関連について

テーマ35 バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の普及に対する法整備について（継続事項）

要望事項 ハンデキャップを持つ人々や、今後も増加が予想される高齢者が安全に利用できるバリアフリー対応の機械式立体駐車設備が普及・拡大されるよう、政府の関連機関と台湾立体停車機械産業協会等が検討・協議を継続的に推進し、バリアフリー対応機械式駐車設備の安全規格を明確に定めた認定制度を制定願いたい。更に、その制度に基づき、認定を得た機械式駐車設備については、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として活用できるよう法整備されることを望む。

補充説明 今やハンデキャップを有する人々や高齢者の社会進出を積極的に支援することは

世界標準である。商業施設やビル、マンションなどの建築物はバリアフリー関連法規の整備によって、誰もが安全に、支障なく利用できる構造にすることを目指している。しかしながら、建築物に付帯する機械式駐車設備に対して政府では「安全上の問題があり、使用しない方が良い」との見解を継続しており、現状のままの状態では駐車場の社会的貢献度の向上や機械式駐車設備の技術的発展は望めない。

本提案は、既に日本で幅広く認定されている電梯塔式・地下式・多段式のバリアフリー対応機械式駐車設備に関する技術基準を参考とし、ハンデキャップを有する方々や高齢者の利用に対し、本当に安全上の問題が生じるかを検証いただき、技術的に解決可能な方法について取り入れて欲しいということである。台湾の建築法規にある例外規定による「設けなくてもよい」から、「この基準なら設けてもよい」との考えになるよう継続的な検討をお願いする。

なお、貴政府が現在も有している「日本のバリアフリー認定製品が“運転者や同乗者が装置内に入らない形態に近い”」との認識は事実誤認であることを申し添える。

■日本におけ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

■日本の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.ritchu.or.jp/authorization/>

（建設部会）

テーマ36 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 建築法改正草案が立法院の会期終了で不継続となったため、内政部から2020年1月13日に改めて書面により行政院へ報告された。それを立法院に審査させるため行政院が立法院に出し、今後は行政院および立法院の審議進度に合わせて処理すると聞いている。継続審議をお願いしたい。一定の規模以上の定義については、建築法改正が可決されたら、内政部により各方面の意見を収集の上、関連規定を検討してもらいたい。

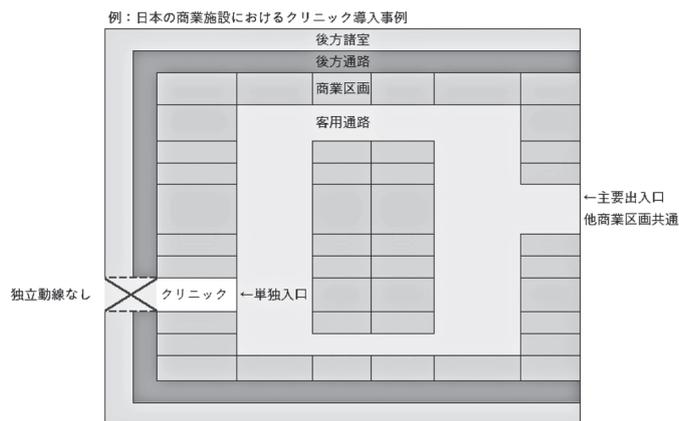
(建設部会)

テーマ37 ショッピングモールへのクリニックの誘致について (継続事項)

要望事項 台湾においてクリニックを開院する際に、その場所まで独立出入口を設けることが求められるが、利用者の利便性向上の観点から、クリニックの種類に応じて、開院基準の緩和を要望する。

補充説明 昨年の同要望に対する回答として、独立出入口が必要であると解釈できる。しかしながら以下の理由から再度商業施設と共用出入口の認可を求める。

- (1)当部会が想定しているクリニックは皮膚科、眼科、歯科など、救急対応を行わない日常使いのクリニックである。
- (2)プラン設計上一个の区画のために独立動線を設けることは商業施設の自由度を下げることになり、全体として良いプランがしにくくなる。
- (3)日本の商業施設においても、クリニックは他商業テナントと同様に独立出入口を設けていないが、特に問題は発生していない。



(建設部会)

テーマ38 緑建築における屋上断熱評価基準変更について (継続事項)

要望事項 緑建築評価における建物上部の省エネ係数は屋上面のみを評価するよう定められているため屋上面以外の断熱は評価されない仕組みになっている。

これは建物屋上階のすぐ下の階が空調された屋内空間である場合には効果的だが、そうでない場合には効果的ではないので、建物プランに応じて断熱評価箇所を変更していただきたい。

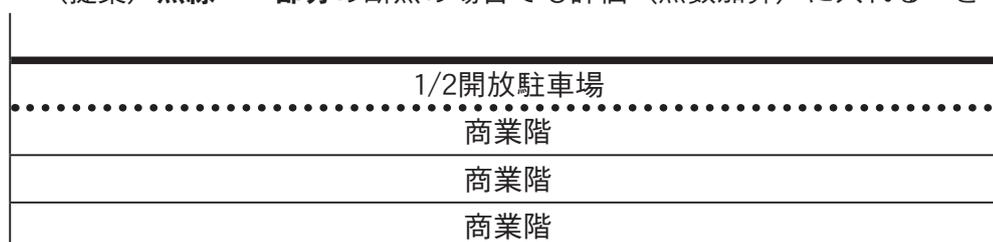
補充説明 昨年と同様の改善要望を提出し、建築技術規則では一定の条件下で断熱不要という回答をいただいた。しかしながら問題は建築技術規則で不要であっても、緑建築標章を取得する前提において、どの層の断熱が評価されるかという点にある。

具体的には以下の図の通り、現行制度ではどんなプランでも太線部分のみが評価されているが、その下階が1/2開放駐車場の場合、断熱の効果は限定的である。逆に商業階直上の下図の点線部分に断熱を行うほうが効率的であるが、その場合緑建築の点数には加算されない。

したがってどんなプランでも一律「屋上階」ではなく、プランに応じて、断熱が一番有効な箇所で評価すべきと考える。

(現行制度) **太線** — 部分のみの評価

→ (提案) **点線** … 部分の断熱の場合でも評価 (点数加算) に入れるべき



(建設部会)

テーマ39 都市設計審議等委員会制許認可の権限見直しについて

要望事項 都市設計審議を含む委員会制の許認可では、委員会の同意を得られなければ開発を先に進めることができない制度となっており、地方政府を超える権限を有する。しかしながら委員会は開発リスクを負っていない上に、委員の意見には個人の好みや超法規的な意見も多く、デベロッパーのスケジュールとコストに及ぼす影響が大きい。したがって委員会は諮問機関までとする、もしくは意見採用にガイドラインを設けるなど、権限の見直しを求める。

補充説明 都市設計審議等の委員会制度自体は、都市設計に関する有識者・専門家を広くあつめ、環境との調和等を図り、より良い開発にしていくための制度だと理解している。その意味では委員が自由に意見を発すること自体は否定しないが、問題

はその権限の強さにあると考える。前提として入札の段階で都市計画やその細部計画にしたがって提案をしており、設計も法規に沿って実施している。

それにもかかわらず委員会では個人の好みや超法規な意見も多く、その通りにしなければ開発を進めることができない。（以下、実際に出た意見の例）

- ・デザインが気に入らない
- ・（商業施設内の）廊下をもっと広げるべき
- ・セットバックを細部計画の求めよりも多くとるべき。
- ・この計画で儲けるのだから近所の公園（＝敷地外）を認養すべき

これらの意見はデベロッパーの自由な企画を制限する上に、セットバック拡大や通路幅の拡大については実質的な使用可能面積の減少であり、経済的損失も大きい。また当初想定しえない投資負担の増大などは今後の投資に対する意思決定に多大な影響を及ぼしかねない。したがって委員会の意見をもとに地方政府で最終決定とするか、意見採用に一定のガイドラインを設けるようお願いをしたい。関連して、委員会で最終決定がなされるときに、一度事業者を退出させたのちに結論が出され、事業者はその結果を公文で初めて知るという流れであるが、そのプロセスも透明性に欠ける。すべての議論は公開でされるべきであり、ただ委員会の結論を一方向的に押し付けるのではなく、事業者がどういう説明をしているかも記録に残すべきである。

（建設部会）

【9】金融財務について

テーマ40 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 （2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

2021年度白書回答はこれまでと同様に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はらむ。

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 （当初（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41 100万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について（継続事項）

要望事項（2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

2021年度の回答に記載のある、現状の外国為替大口取引チェック基準100万米ドルという仕組みは運営が上手くいっていると貴行が判断されている根拠等のご説明および貴行が法改正を適時に修正する状況や状態（前述の当該運営が上手くいっていない状況や状態）に係る基本的な考え方や基準をお示し頂きたい。

補充説明（当初（2020年度）白書要望内容）

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1,000万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。

（金融財務部会）

テーマ42 コミッションや定額口銭に係る為替予約規制の緩和について（継続事項）

要望事項（2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

「取引リストおよび取引金額の多い上位3取引の証明文書、例えば契約、Invoice/Debit Noteまたはその他会社の請求/支払いを証明するに足りる文書を添付すればよい。」とあるが、為替リスクの発生は貿易の直接当事者となる場合には契約締結時点であり、口銭を受領する代理店業務の場合には船積完了時点となる等、為替リスク発生時点と書面でのInvoice/Debit Note発行までの時間差が

短くとも数週間、長い場合には数か月にも及ぶ点に関し、実務の詳細につき、直接説明する機会を頂きたい。

補充説明 （当初（2021年度）白書要望内容）

「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）」では如何なる為替予約締結に際しても実需に基づいた為替予約であることを証明するため、契約書やInvoiceなどの船積書類の提出が義務付けられている。当該規制に関して、代理店業務として契約当事者から受領するコミッションや定額口銭について、為替予約の締結に係る緩和措置を実施頂きたい。

商社等の台湾進出企業現地法人は日台間や外国間貿易の際に、貿易商品本体の売買契約当事者ではなく代理店として取引に参画するケースが多々ある。

このため、契約当事者となる日本の本社やその他海外現地法人等から船積完了による成功報酬ベースでのコミッションや定額口銭が大きな収入源となっている。

特にコミッションは米ドル建て船積金額の何%、船積数量1トン当たり何米ドルといった計算に基づいて役務対価を受領しているが、船積1件当たりのコミッション金額は数百米ドルレベルの少額なもので毎月数百件の計上があり、逐次少額のコミッションを本社から送金させる手間とコストを削減するために、毎月1回の月末決算締め後の本社との残高確認後にまとめ送金を受領する形式を採用している。

台湾での為替予約制度ではコミッション確定からまとめ送金を受領までの期間40日程度における為替リスクを避けるため為替予約ができない。

このため、2020年のような米ドル安局面においては台湾側現地法人では大きな為替損が発生する状況となった。

為替実需の証憑の提出が不要な100万米ドル未満の借入金を行い即座に台湾ドル転を利用して為替ヘッジを行うことも想定できるが、外貨借入れコスト及び台湾ドル転コストがかかるだけでなく、低金利下において台湾ドルでの定期預金運用を行ってもこれらのコストをカバーできない状況である。

このため一定金額以下の為替予約についての規制緩和を検討いただきたい。

（金融財務部会）

テーマ43 ターンキー契約における日台租税協定の適用の実効性担保とオフショア部分課税除外の要望について（継続事項）

要望事項（2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

政府回答において「材料輸入、機器供給の営業利益がその台湾での当該恒久的施設に属すべきではないことを確認したときは、日台租税協定に規定されている減免をし、その二重課税の問題を解決する」と明確に言及したことは、一定の評価ができる。

その一方で、台湾で請負工事案件を受注している日本企業において、当該租税協定第7条の事業利得免税の申請・適用案件が極めて少ないことは、台湾の税務実務上、如何に実行可能性のハードルが高い制度であるかの証左であり、租税協定締結の目的の一つを果たしていないことになる。以上から、以下の点を引き続き要望する。

- 1、租税協定第7条の事業利得免税適用について、承認制ではなく、届出制を採用する。あるいは仮に承認制を維持するのであるなら、審査期間の上限を設け（例えば申請後60日以内に審査完了するなど）、審査時間を短縮する。
- 2、租税協定第7条第2項の基礎となるAOA（Authorized OECD Approach）に照らして、台湾で課税対象となるべき「台湾での当該恒久的施設に属する営業利益」の範囲及び実務上実行可能な計算方法についての明確な基準を設定し、納税者及び課税当局の双方にとって参照すべき根拠とする。

補充説明（当初（2021年度）白書要望内容）

日本法人が台湾で受注した発電所や鉄道といったインフラ工事において、契約額の中に日本からの機器調達額を含むターンキー契約の場合、財政部民国77年3月28日付解釈通達（台財税第770526922号）に基づき、輸入による機器調達額を含めた契約額全体が台湾源泉所得として課税対象とされる。

一方で、2017年から適用されている日台租税協定第7条に基づけば、日本法人が台湾の支店や工事事務所等の恒久的施設を通じて域内で事業を行う場合、台湾における恒久的施設に帰属する利益部分に対してのみ課税されることとなり、日本に帰属する利益部分は課税されないこととなる。加えて、所得税法第124条の規定により、租税協定の適用は国内所得税の関連法規に優先される。以上から、租税協定の適用により、日本から輸入した機器調達部分については日本に帰属する利益部分として、台湾における課税対象から除外される余地がある。

しかし台湾での実務上、租税協定の適用に係る審査準則 第13条に基づけば、租税協定の適用に際しては税務当局への認可申請を行う必要があり、認可取得のために、契約や事業内容についての詳細な説明や、日本・台湾間での利益配分に関する証明等が必要となり、租税協定の申請から認可までの協議が長期間に渡るだけでなく、租税協定の適用自体も非常にハードルが高いものとなっている。結果、ターンキー契約に関して日台租税協定の適用が困難となっているケースがほとんどであり、本来、日本法人が享受できるはずの租税協定のメリットを享受できず税負担が過大となり、工事の採算性を悪化させている。この工事の採算性についての課題は、インフラ工事を計画・実行する多くの日系企業においてボトルネックとなっている事項であり、日台協力によるインフラ工事の成否にかかる重要な問題となっている。

そこで、日台租税協定の適用に関して、以下の2点を要望したい。

- 1、認可制から届出制への変更
- 2、輸入材料・機器の供給に対する利益を台湾における課税対象外とすることの明確化

関連法規

【財政部 民国77年3月28日付解釈通達 台財税第770526922号（抜粋）】

台湾国外の工事請負者が台湾国内にて建設工事を請負、契約により台湾国外から調達し提供する材料及び機器設備の代価については、法により営業税及び営利事業所得税が課税される。

（中略）

営利事業所得税部分は次に掲げる方法のいずれかによる。

1. 確定申告による方法：所得税法第24条の規定（通常確定申告納付）に従い、年度の全収入から各原価費用を控除した純益を所得とする。
2. 所得税法第25条申請による方法：当該国外調達の材料及び機器設備、請負手数料は技術提供サービス報酬と合わせて所得税法 第25条の規定により申告又は源泉徴収納付する。

【日台租税協定 第7条 事業利得】

1. 一方の地域の企業の利得に対しては、当該一方の地域の企業が他方の地域内にある恒久的施設を通じて当該他方の地域内において事業を行わない限り、

当該一方の地域においてのみ租税を課することができる。一方の地域の企業が他方の地域内にある恒久的施設を通じて当該他方の地域内において事業を行う場合には、当該一方の地域の企業の利得のうち当該恒久的施設に帰せられる部分に対してのみ、当該他方の地域において租税を課することができる。

【所得税法 第124条】

中華民国がその他の国と締結した所得税協定に別に特別な規定がある場合は、その規定に従う。

【租税協定の適用に係る審査準則 第13条】

締約相手国の企業に法律に基づいて課税する所得税の営業利益があるが、租税協定の営業利益に関する規定により、所得税を減免する場合、締約相手国の税務機関が交付した居住者証明書、中華民国国内に恒久的施設がない又は中華民国国内の恒久的施設を経由して事業活動を行っていないことを証明する関連書類、所得に関する証明書を添付して、支払者の所在地の税務機関に対して所得税減免の認可を申請するものとする。所得税法第88条に定める源泉徴収範囲に属する所得は、税務機関が認可を行う時に、副本で源泉徴収義務者に対して源泉徴収免除の旨を通知するものとする。

(中略)

(金融財務部会)

**テーマ44 中期貸出規制に関する外国銀行支店の総預金残高の計算基準に関し、
「母国本店及び地域本部等海外拠点」から借入れた一年以内の短期
借入金も計上できるよう基準を緩和することについて（継続事項）**

要望事項 (2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望)

2021年度の回答における、『資金の多くは本店からの借入れで対応するという外国銀行支店の経営特性』という箇所について、グローバルバンクではリージョン単位で本部機能（地域本部）を有し、当該地域本部からの借入れを本規制比率の計算への算入を求めるものであり、再考をお願いしたい。

補充説明 (当初（2021年度）白書要望内容)

「外国銀行支店及び代表者駐在所の設立及び管理弁法（外国銀行分行及代表人辦事處設立及管理辦法）（以下「外銀管理弁法」という）」第18条の規定によ

り、外銀支店は、銀行法第72条、第74条の1などの条文を準用する際に、「母国本店の与信限度額における与信取引を行った部分」を「総預金残高」の計算基準に計上することができる。2020年9月26日付の改正外銀管理弁法により、銀行法第72条、第74条の1の規定を準用するとき、さらに「母国本店から借入れた一年以内の短期借入金」を計算基準に計上できるように緩和された。

当時の法改正の趣旨によれば、外銀支店と母国本店とのコール資金は母店が最終的な責任を負うことを考慮の上、規制緩和が行われたものである。一方、外銀支店のコール資金は、母国本店以外に、「地域本部及び本店が最終的な責任を負う各海外拠点」から借入れたコール資金も含まれることがある。よって、上記の法改正の趣旨を踏まえれば、現行の外銀管理弁法第18条第2項の規定における「母国本店から借入れた一年以内の短期借入金」の文言を「母国本店及び地域本部、海外支店から借入れた一年以内の短期借入金」に改正し、地域本部等海外支店とのコール資金を追加することを許容頂きたい。

1. 提案の背景・理由について

- (1)現在、台湾の外国銀行支店では、母国本店だけでなく、他の海外支店に対してもコール取引を行う必要がある。その主な原因として、母国本店では、その自身及び各海外支店に配置される各種外貨の数量及び種類が様々であるため、外銀支店は特定の外貨に関するコール取引を行うニーズがある場合、当該外貨の保有数量等によって、本店以外に、当該外貨が配置される海外拠点に対しコール取引を取扱わなければならない。
- (2)実際、多くの外国銀行では、母国本店に加えて地域統括本部（例えば東アジア地域本部や北米地域本部、欧州地域本部）を設置し、地域ごとに経営する体制になっている。このため、海外支店は、母国本店よりも所属地域本部及びその傘下の海外支店に対しコール取引を行う。例えば、台湾の外銀支店は、主に東アジア地域本部が属する香港支店とコール取引を行っている。

2. 前回改正法の趣旨を踏まえて

- (1)2020年9月26日付の外銀管理弁法改正案第18条の理由によると、外国銀行支店の経営特性上、資金の大部分は本店とのコール取引に対応しているが、本店には最終責任を負うため、与信方式と異なるものの、本店に提供される与信限度額と類似する機能を持つことから、預金総残高の計算基準に計

上されることが認められるものである。この趣旨を踏まえれば、母国本店が最終責任を負う対象海外拠点とのコール取引の借入金の計上も許容できると考えられる。

(2)なお、前記の改正外銀管理弁法の第19条の4により、貸倒引当金及び保証責任準備金額の50%を損失見込みとし、残りの50%を第18条の預金総残高の計算基準に計上することができる。その改正理由により、外銀支店の純資産規模が地元銀行に比べて大幅に小さいため、計算基準を緩和することで、外銀支店の与信枠度を引き上げると同時に、資金運用の多様化と効率化を図ることもできる。この趣旨を踏まえて、今回の提案内容も同一目的の達成に繋がるものと思料。

(金融財務部会)

テーマ45 長期不活動個人口座の雑益処理の許容について（継続事項）

要望事項（2021年度白書台湾政府回答を踏まえた要望）

台湾にもかつて存在していた長期不活動口座の雑益ルールの廃止の経緯や廃止後の各銀行の対応等についての詳細説明を頂いたことは、評価ができ、法改正が困難である点は理解。

本件の要望提出を行った銀行における固有の状況、認識している課題に関してご説明を可能とする場の提供等をお願い致したい。

補充説明（当初（2021年度）白書要望内容）

長期間連絡が取れない個人の口座について、以下の条件を満たす場合、銀行は当該口座を強制的に解約を実施し、別管理を行えるよう法改正を実施頂きたい。なお、口座解約時には、その残金を銀行の「雑益」として処理するものの、それ以降に当該個人顧客から口座残金の返還請求がなされた場合には残金全額を顧客に返金する想定（日本における運用と同様）。

1. 口座残高について、各銀行の付利最低残高を下回っていること（付利最低残高未満のため利息計入不要）
2. 対象口座は、一定期間（例えば1年間）以上、異動がないこと
3. 銀行は先に顧客への通知を行ったうえで、連絡がとれない旨の書面記録を取得すること。

[背景]

1. 進出してから期間が長い日系を含む外国の銀行には、連絡不能の本国籍（日系銀行であれば日本人）の個人口座が一定数存在している。
2. 当該連絡不能の個人口座を保有する外国の銀行は、口座管理の負担やコスト等が発生している状況。

[妥当性及び合理性]

1. 届け出住所宛に通知書を発送し、不在通知を受領することで連絡取れないことの事実を確認することは可能。
2. 口座残高が付利最低残高未満であるために利息を支払わないことから、残高は変わることがないため、一般口座とは別の管理とすることは特に問題ないものと思料。
3. 一般口座とは別の管理とした状況下、仮に本人より返還請求があった場合でも顧客の口座残高の請求権には影響ないことから、顧客へ不利益が生じないと考えられる。（本人確認が取れ次第、払い戻しには応じる想定）

[他国事例-日本]

1. 長期不活動口座（10年間異動のない口座）について、残高1万円以上と1万円以下の二種類に分けて対応している。
 - (1)残高が1万円以上、且つ、銀行が通知書を送付後に、預金者確認ができていない場合
 - ①休眠移管預金：“休眠預金等活用法”に基づいて、預金保険機構に移管することが可能—「最終異動日：2009年1月以降」、且つ「課税区分：分離または総合」の場合。
 - ②雑益繰入済預金：「最終異動日：2008年12月以前」または「課税区分：非該当または非課税またはマル優」の場合。
 - (2)1万円未満の場合
銀行は通知書の送付不要で、預金者確認を行わずに全件休眠移管・雑益繰入することが可能。
2. 顧客が口座残金の返還請求をされた際には全額を顧客に返金する運用を行っている。この場合は、雑損計上を実施する。

(金融財務部会)

テーマ46 ① エアコン部品（コンプレッサー）に対する貨物税について（継続事項）

要望事項 貨物税は特定の物品、特に贅沢品と見做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、新車装着率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、車用エアコンの貨物税課税対象からの除外検討をお願いする。

また、コンプレッサーへの貨物税の課税方式は、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、コンプレッサー価格の8倍の金額を「エアコンシステムの概算値」と見做し、コンプレッサーのみに課税されている。（結果、コンプレッサーで160%の税率を負担）

以前は、車用エアコンシステムは新車購入後の後付けオプションが主流であった。そのために、このような「システムに対しての課税」という方式を取り、コンプレッサーに160%の貨物税を賦課したものと想定する。しかしながら現在は新車装着率100%であり、システムとしての後付け販売はない。新車ではコンプレッサーの貨物税は還付された後、車輻全体へ20%課税されている。残りは補修用となり、コンプレッサー単品の不具合等での単品交換となる事がほとんどである。そのような状況を鑑みると、後付け車用エアコンが主流であった時の課税の仕組み（エアコンシステム全体として見做す課税方式＝160%課税）を残す事は適切ではないと考え、抜本的見直しの検討（20%課税への見直し）をお願いする。

また、補修用であれば20%に還付処置を頂ける仕組みはあるが、実務的に適用する事（補修用と証明するエビデンス提示）が難しい事が分かった。抜本的見直しを実施頂ければ、このような課題も解消できるものとする。

上記2案共難しい場合には、エアコンシステム価格をコンプレッサー価格の8倍と見做している考え方の実態割合である3～4倍へ見直し頂く事のご検討をお願いする。

<要望事項>

①が不可なら②。②も不可なら③の検討をお願いする。

①車用エアコンの貨物税課税対象からの除外

②コンプレッサーをエアコンシステムと見做して課税する方式の廃止（貨物税率160%⇒20%）

- ③コンプレッサーのエアコンシステムに占める割合を実態レベルへの見直し（8倍⇒3～4倍 課税率160%⇒60～80%）

補充説明 無し。

（自動車部会）

テーマ46 ② 貨物税の見直しについて（継続事項）

要望事項 貨物税の見直し

1. 課税対象の見直し

輸入品については、輸入時に課税され、関税後の価格に課税されており、公平性の観点から関税前の価格への課税とすることを要請する。

2. 廃止、または税率の引下げ

貨物税は特定の物品、特に贅沢品と見做される物品に対して課税されており、家庭用エアコン、業務用エアコンにおいても対象となっている。

しかしながら、高温多湿な台湾においては、空調設備の装着率はほぼ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られないだろうか？家庭用並びに業務用エアコンの貨物税課税対象からの除外検討をお願いする。

補充説明 昨年（2021年）の要望に対する政府回答としては、購入者に対する貨物税還付（減税）を行っており、引き続き継続する、とのことなので、実施済み、と評価した。

しかしながら、貨物税は工場出荷時、または、輸入時に課税されるものであり、輸入品については、関税後の価格に課税される為、台湾国内で生産される製品に比べ、関税分、製品価格が高くなってしまふ。

購入者に対する貨物税還付（減税）が行われているが、より消費者が最新の製品を適正価格で購入できるよう、貨物税の見直しを継続し、要請したく、ご検討をお願いする。

また、空調設備の普及率はほぼ100%であり、贅沢品ではないと考える。

⇒参考資料：主計總處2019年家庭收支調査_冷氣機普及率

（建設部会）

テーマ47 留保金課税制度（台湾所得税法第66条の9）の見直しについて（継続事項）

要望事項 企業毎に、財務体質強化のための自己資本（純資産の部）の増強であったり、今後の投資に向けての資金確保であったり、様々財務戦略があると思うが、現状の留保金課税制度の下では、大胆な事業活動が出来ない。ついては、例えば以下のような制度改善を希望する。

- ①配当をしなかった場合の懲罰的な課税ではなく、配当した場合に、別の税制優遇で配当を促進する
- ②実際に投資した際に、実質の税負担が無くなるように、控除可能期間を3年でなく10年など長期に変更
- ③留保する場合は、必要な留保であることを証明すれば留保金課税をしない（アメリカ方式）
- ④一定金額以上の内部留保に対して、留保金課税する
- ⑤留保金課税の廃止

補充説明 21年白書への政府回答により、留保金課税の背景は理解したが、企業は成長に向けた再投資するために利益を留保するのであって、高所得の個人株主の納税を回避するために利益を留保するのではなく、高所得の個人株主の納税を促すために配当するものでなく、留保金課税を避けるために配当するものでもない。利益を留保するか配当するかは、企業が主体性をもって、成長戦略、投資戦略、金融（直接、間接）マーケット市況などから、まずは総合的に判断するものであって、税制により左右されるようなら成長の機会を逸しかねない。

産業イノベーション法により、最大3年間は、実質、留保金課税の負担をなくすることが可能だが、新工場の建設などの大型投資は、3年分の利益で賄えないケースもあると考える。また、投資の用途も限定されており、例えば、M&Aに向いていない。3年分の利益以上の大型投資を検討するにあたり、自己資本で対応するには、毎年利益の5%の税金を払いながら、現金を貯めると言うのは投資意欲の軽減に繋がると思料。

一方、留保金課税を避けるために配当し続けると、一向に資本増強に繋がらず、多額の借入をする際に金融機関からは財務体質が弱いと判断され、目的の金額まで調達できない恐れもあると考える。

- 法の背景にある配当を促すのであれば、
- ・配当をしなかった場合の懲罰的な課税ではなく、配当した場合に、別の税制優遇で配当を促進する方法
 - ・実際に投資した際に、実質の税負担が無くなるように、控除可能期間を3年ではなく10年など長期に変更
 - ・留保する場合は、必要な留保であることを証明すれば留保金課税をしない（アメリカ方式）
 - ・一定金額以上の内部留保に対して、留保金課税するなどを検討いただきたい。

【ご参考】日米の留保金課税の状況

日本：一般企業はなし。（対象は特定同族会社に限定。）

米国：留保金課税の制度はあるが、「事業の為の合理的必要性」を証明すれば課税されない。

（化学品部会）

【10】知的財産権利について

テーマ48 台湾専利法への間接侵害制度の導入について（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・幫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49 審判制度改革の推進について（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經濟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50 ECサイト上での模倣品販売の抑止について

要望事項 ECサイト上の模倣品販売を抑止するため、ECサイト業者に対して出品者の本人確認を義務化する法整備を行ってほしい。

仮にそれが難しいとしても、ECサイト上での模倣品販売を抑止するための仕組み作りを要望する。

補充説明 新型コロナウイルス感染症拡大等に伴い、ECサイト上での取引が拡大する中、ECサイト上での模倣品販売の被害が深刻化している。

ECサイト業者は、権利者からの申立てを受け、模倣品の出品ページを削除するとともに、悪質な出品者に対してはアカウントを凍結する等の対応をしている。しかしながら、悪質な出品者は、模倣品の出品ページを一旦削除されても再度新たなページを立ち上げたり、アカウントを凍結されても新たにアカウントを作成し模倣品を出品したりしている。

また、ECサイトでの模倣品の出品者のアカウントがなりすましであったり、架空の情報を用いて作成したものであったりするケースが一定程度存在していることから、ECサイト上における模倣品販売の問題の解決をさらに難しくしている。

このような状況を改善するため、一部のECサイト業者では、新規にアカウントを作成しようとする出品者の本人確認を行う取組を自主的に進めているものの、既存のアカウントの出品者に対して本人確認を実施することは難しい状況にあり、この点については法的な手当てが必要と考える。

したがって、健全なインターネット取引環境の整備や消費者保護の観点から、ECサイト業者に対して出品者の本人確認を義務化する法整備を行ってほしい。

仮にそれが難しいとしても、ECサイト上での模倣品販売を抑止するための仕組み作りを要望する。

(知的財産委員会)

【11】 その他全般について

テーマ51 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（継続事項）

- 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。
 - ・日本企業に在籍する大陸籍者の入境許可
 - ・労働許可証取得要件の確認

補充説明 1. 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）。

ビジネス案件で入境する場合、業務上の打合せや機械設備の据付指導など短期滞在を数回繰り返しつつ業務を遂行する方が効率的な場合があり、都度ビザを申請しなければならないことが業務上の支障となっていることから、マルチプルビザの発行を再開願いたい。

2. 言語の問題から、大陸籍エンジニアを台湾に入境させ、業務上の打合せや機械設備の据付指導などに対応させたい事案が増えている。大陸籍の保有者については現在台湾への入境が認められていないと理解しているが、日本の企業に勤める（日本国内に在籍する）大陸籍保有者に対しては、日本国籍者と同等のビザ申請手順で台湾への入境を認めてもらいたい。

3. 滞在期間が（隔離期間を含め）45日間以内の場合には労働許可証の取得は不要と理解しているが、ビジネス案件で入境する場合にはその滞在期間に関係なく、原則全てのケースで労働許可証を取得するよう台北駐日経済文化代表處の指導があった。

滞在期間が（隔離期間を含め）45日間以内の場合、労働許可証の取得は不要との理解で間違いないか、改めて確認させて頂きたい。

また、全ての日本人入境者に占める労働許可証未取得者の割合を例示頂けると尚有難い。

（一般機械部会）

テーマ52 保育園バス（幼稚園幼童専用車輛）のリース解禁について（継続事項）

要望事項 幼稚園の保有する幼稚園バスのリース解禁をご承認頂きたい。

補充説明 幼稚園が保有する幼稚園バスは、教育部が定める【幼稚園幼童専用車輛與其駕駛人及隨車人員督導管理辦法】の以下の文言において、幼稚園が自身でバスを保有しなければならない規定となっている。

第二條：幼稚園載運幼兒之車輛，以自有之原廠幼童專用車車種為限。

第三條：幼稚園購置幼童専用車・應經直轄市、縣（市）主管機關核准後・向公路監理機關申請幼童専用車牌照・

幼稚園バスに対しては上記規定にて安全設備や座席に関して適切な規格が求められるものの、車両管理に関する豊富な知識を有したオートリース会社が幼稚園と協力し車両の管理を行うことでより安全性を高め且つ既存の車両管理に係る規定を遵守したうえでのサービス提供が可能である。また、日本においては従来より幼稚園バスのリースが認められており普及している。

本件は台湾における交通サービスの安全性向上に寄与するものとする。

については、上記記載の第二条、第三条はじめその他関連する条項を、リース会社が保育園に対し車両をリースできるよう修正を願いたい。

（合弁会社部会）

テーマ53 警備会社等にて使用する現金輸送車をリース車両の対象とすることについて

要望事項 ●警備会社等が保有する現金輸送車のリース解禁をご承認頂きたい

補充説明 ●現状、警備会社等にて使用している現金輸送車については、リース会社から顧客企業への車両をリースにて提供することが認められておらず、顧客は自社購入（割賦での購入も含む）して対応をしている状況。一方、日本においては、従来より現金輸送車のリースが認められて普及している。

【当該規定】：保全公司特殊安全装置運鈔車應有設備審驗規定
（台内警字第0920078202號令）

●当該車両は特殊車両であり、車両管理に関する豊富な経験と知識を有したオートリース会社が警備会社等と協力し整備等の車両管理を行い、運行の安全性を高めることにより、台湾における交通サービスの安全性向上に寄与するものとする。

●については、リース会社が警備会社等にて使用する現金輸送車に対し車両をリースできるよう改善を願いたい。

⇒参考資料：保全公司特殊安全装置運鈔車應有設備審驗規定
（台内警字第0920078202號令）

（合弁会社部会）

【テーマ22参考資料】（日本）一般社団法人 次世代自動車振興センター（NEV）のパンフレット ②NEV_充電インフラ補助金マンション向けパンフレット（日文）



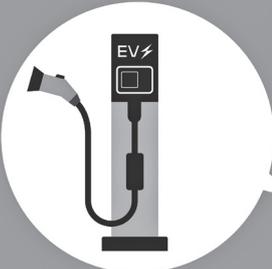
一般社団法人 次世代自動車振興センター



マンション・アパート等集合住宅にお住まいの皆さまへ

お住まいのマンション等の価値・利便性向上に！

今こそ、EV・PHVの充電器設置のチャンスです！





お住まいのマンションやアパートに、EV・PHVの充電器の設置がおすすめです。日本では2035年までに「乗用車新車販売の100%を電動車に」という目標があり、この先EV・PHVが大幅に増えてくる見込みです。そのため、マンション等の利便性や資産価値向上のためにEV・PHVの充電器を設置するマンション等が急増しています。

EV 200V



CHARGING POINT

充電器の設置について、こんな風に思っていないか？

疑問-1 集合住宅にも、充電器がつけられるの？

疑問-2 設置費用、高いんでしょ？

疑問-3 どんな手順で進めればいいの？調整って大変だよね？



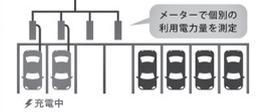
そんな、みなさまの疑問にお答えします！

答え-1

選択肢はいろいろ！ 個々の住宅環境に合わせて設置可能です！

入居者の利便性や駐車場の状況に合わせて、さまざまな設置方法があります。

占有区画にコンセントを設置・個人で利用（利用電力は一括管理）



メーターで個別の利用電力量を測定

充電中

「個別設置型」

個別の駐車スペースに充電器を設置し、駐車中に充電できます。アプリを使って、充電をコントロールできるシステムも導入できます。

予約時間まで自分の車庫などに駐車



充電開始前・充電終了後に車庫を移動

「シェア型」

共用スペースなどに充電器を設置し、複数の人で順番に利用していきます。専用スペースの用意が、必要になります。

POINT! アプリを利用した充電課金・料金徴収も可能
利用者ごとに課金・料金徴収ができるシステムを利用すれば、設置方法の形式を問わず、運用費の受益者負担も可能です。

POINT! 充電器のみの電気契約も！
集合住宅とは別に、充電器のみの電気契約も可能です。

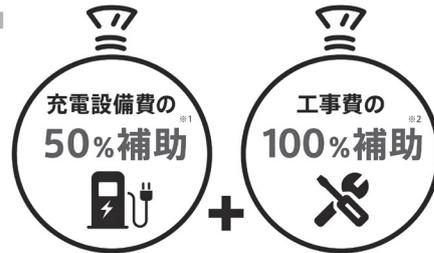
*上記は平置き駐車場のイメージですが、立体駐車場・機械式駐車場への設置例も増えてきています。

答え-2

今がチャンス! 国からの、補助金でおトクに!



国の補助金「クリーンエネルギー自動車・充電インフラ導入促進補助金」で、EV・PHV用充電設備導入のための補助金が、約65億円盛り込まれました。(昨年度の約6倍) ぜひこのタイミングにご活用ください!



設置費用イメージ例 (マンション/平置き駐車場の場合)^{※4}

費用項目	コンセントタイプ(4基)		ケーブル付タイプ(1基)	
	費用	補助額	費用	補助額
充電設備 ^{※1}	4万円	2万円	30万円	15万円
充電設備設置工事費 ^{※3}	150万円	150万円	100万円	100万円
合計	154万円	152万円	130万円	115万円
持ち出し費用	2万円		15万円	

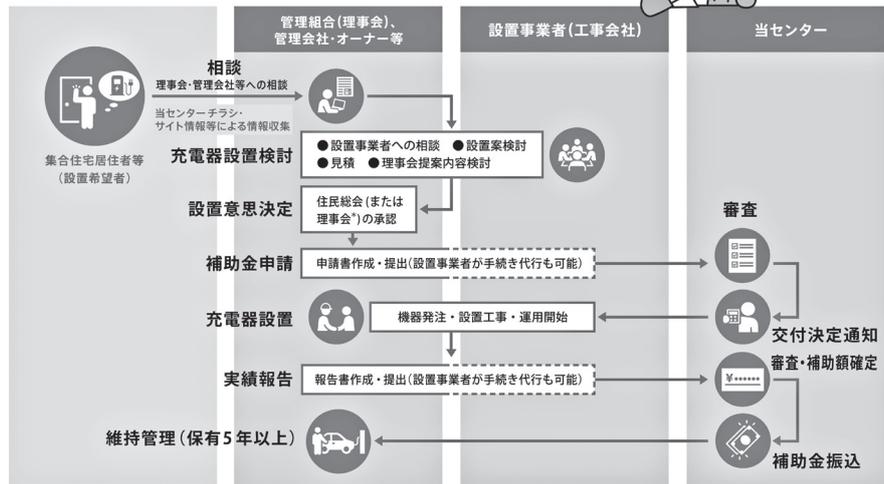
- ※1. 補助対象となる充電設備はセンターHPの補助対象充電設備一覧をご確認ください。
 - ※2. 工事の規模等により費用・補助額は異なります。また充電設備設置に必要な認められた経費のみが補助対象となります。
 - ※3. 工事項目ごとに補助上限額があります。
 - ※4. 費用は標準的な規模での工事を行った場合のイメージです。設置台数や工事内容により変動しますのでご注意ください。
- * 国の補助金は、自治体の補助金との併用ができます。お住まいの自治体に補助制度がある場合、自治体に要件等をご確認頂いた上、併用をご検討ください。
* 補助金はなくなり次第、受付終了となります。

答え-3

事業者への相談もOK! マンションへの充電器導入時の一般的な手順がコチラ!

理事会などへの提案から維持管理までの工程を、専門の設置事業者にご相談・提案を受けながら進めていくこともできます。

マンション等の集合住宅における、充電設備導入の一般的な流れ



* 補助金申請書の提出は理事会の承認のみで可

お問い合わせは 充電インフラ補助コールセンター

03-3548-9100

【受付時間: 9:00~12:00 / 13:00~17:00 (土・日・祝日は休み)】

<http://www.cev-pc.or.jp>

一般社団法人次世代自動車振興センター
〒103-0027 東京都中央区日本橋一丁目16番3号 日本橋末村ビル

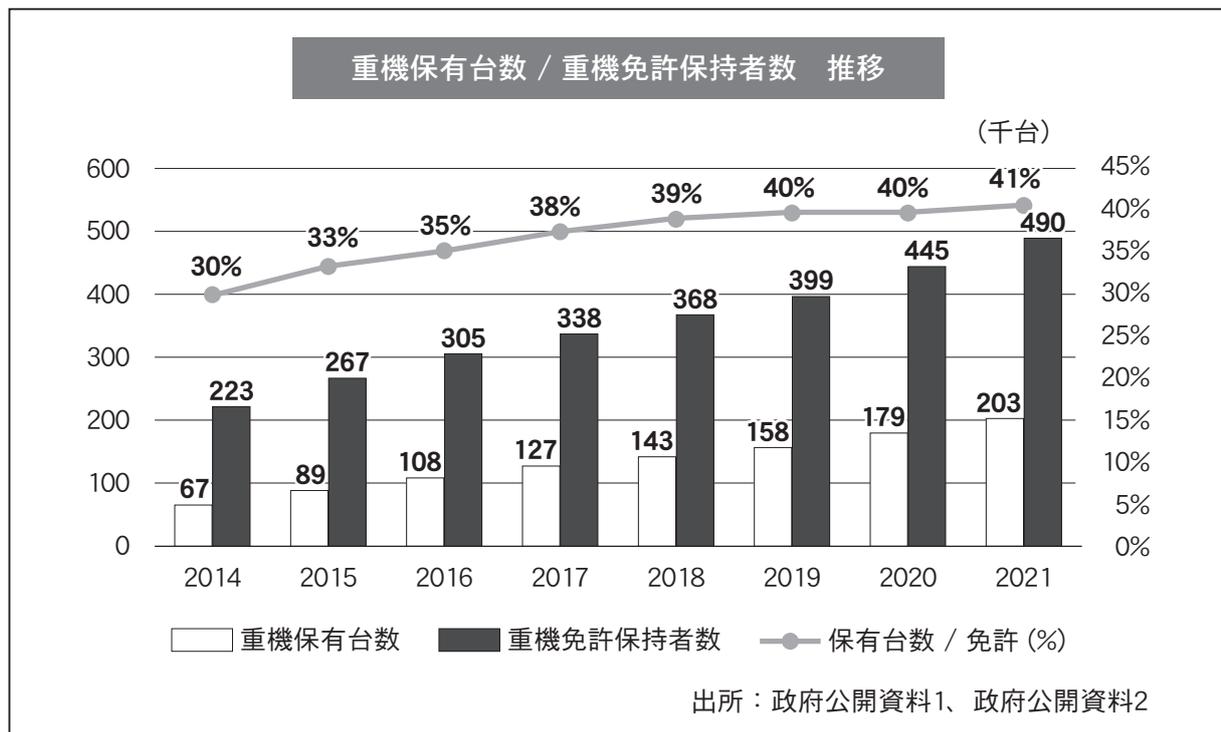


一般社団法人次世代自動車振興センターは、経済産業省からの補助金で電気自動車、プラグインハイブリッド自動車や充電設備の購入者等(リースを含む)に対する補助事業を行っています。

2022年4月発行

【テーマ25参考資料】重機保有台数と重機免許保持者数の推移：

年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
重機保有台数(千台)	67	89	108	127	143	158	179	203
重機免許保持者数(千人)	223	267	305	338	368	399	445	490
保有台数 / 免許 (%)	30%	33%	35%	38%	39%	40%	40%	41%



政府公開資料1：

<https://stat.thb.gov.tw/hb01/webMain.aspx?sys=210&kind=21&type=1&funid=2110004&rdm=dmiphqjl>

政府公開資料2：

<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100&funid=b3301>

【テーマ46 ② 参考資料】主計總處2019年家庭收支調査_冷氣機普及率：

第25表 家庭主要設備普及率

Table 25. Percentages of households with Household Equipment and Appliances

單位：％ Unit：％

年別	彩色 電視機	電話機	冷暖氣機	洗衣機	家用汽車	機器 腳踏車	報紙	家用電腦	有線電視 頻道設備	行動電話
Year	Color TV	Telephone	Air Conditioner	Washing machine	Sedan vehicle	Motor- cycle	News- paper	Personal computer	Cable TV	Cell phone
65年 1976	23.48	22.14	3.62	38.60	1.54	44.57	39.56	—	—	—
66年 1977	34.70	27.81	5.33	47.21	2.10	50.27	47.68	—	—	—
67年 1978	46.57	35.48	8.68	53.96	2.78	54.72	52.71	—	—	—
68年 1979	58.64	41.08	11.65	60.14	4.07	58.76	53.45	—	—	—
69年 1980	69.29	51.09	14.40	64.73	5.11	63.51	54.61	—	—	—
70年 1981	77.90	60.93	16.37	68.88	6.40	67.15	59.21	—	—	—
71年 1982	83.12	67.65	17.16	70.52	7.23	68.53	57.96	—	—	—
72年 1983	87.79	74.35	19.72	73.68	9.30	70.26	59.34	1.46	—	—
73年 1984	90.41	79.63	22.91	75.49	10.38	70.55	61.55	1.94	—	—
74年 1985	92.31	82.12	23.95	77.84	11.91	71.87	64.80	2.32	—	—
75年 1986	94.42	85.25	25.45	79.49	13.63	72.83	66.26	2.92	—	—
76年 1987	95.78	87.20	28.66	81.33	15.54	73.80	62.56	3.55	—	—
77年 1988	97.34	89.11	34.29	83.97	19.21	75.25	60.34	3.95	—	—
78年 1989	97.80	91.51	41.74	86.82	24.90	76.83	62.46	5.42	—	—
79年 1990	98.26	93.08	47.26	88.79	29.07	77.51	62.27	6.77	—	—
80年 1991	99.16	94.75	52.37	89.53	33.67	79.20	62.03	9.57	—	—
81年 1992	99.30	95.13	56.14	90.38	38.94	78.49	60.13	11.76	—	—
82年 1993	99.25	96.00	60.69	91.51	41.05	79.49	57.78	13.56	—	—
83年 1994	99.36	96.53	64.01	92.31	45.54	80.78	58.87	15.29	43.37	—
84年 1995	99.29	96.70	67.08	92.83	47.95	79.88	55.61	18.54	54.15	—
85年 1996	99.32	97.49	71.65	93.00	51.16	80.82	52.25	22.56	59.57	—
86年 1997	99.47	97.54	73.83	93.99	53.79	80.19	52.23	28.39	65.97	—
87年 1998	99.17	97.63	76.20	93.86	54.52	80.00	49.41	32.31	68.09	—
88年 1999	99.31	98.00	78.89	94.74	54.33	79.18	47.42	38.92	67.87	59.96
89年 2000	99.45	98.04	79.46	95.36	55.58	79.37	43.61	46.49	71.96	76.03
90年 2001	99.29	97.79	80.54	95.05	55.63	79.65	38.81	50.86	72.34	79.47
91年 2002	99.56	97.88	83.13	95.96	58.16	80.99	38.11	56.80	74.81	83.62
92年 2003	99.51	97.80	84.53	96.56	57.43	81.02	35.78	58.74	76.12	84.63
93年 2004	99.47	97.56	85.71	96.91	58.04	80.78	33.63	62.37	78.53	85.67
94年 2005	99.46	97.55	85.69	96.70	58.38	80.85	32.31	63.15	79.02	86.15
95年 2006	99.55	97.36	87.48	97.05	59.10	81.70	28.16	66.12	79.82	88.01
96年 2007	99.37	96.69	87.64	97.45	58.69	82.98	26.60	67.13	79.93	88.94
97年 2008	99.39	96.00	87.55	97.26	58.37	82.22	23.59	69.27	81.65	89.80
98年 2009	99.56	95.88	88.35	97.43	59.18	82.87	21.64	70.51	81.97	90.58
99年 2010	99.41	95.72	89.05	97.76	57.78	82.25	21.09	71.32	82.98	90.58
100年 2011	99.24	96.06	88.75	97.63	59.11	82.97	19.16	71.93	82.92	91.70
101年 2012	99.27	94.76	89.89	98.07	58.41	83.12	17.75	72.31	83.23	92.26
102年 2013	99.33	94.69	89.96	98.10	58.39	82.79	15.80	72.21	84.37	92.57
103年 2014	99.21	94.01	91.74	98.46	58.69	82.86	14.62	70.68	84.78	93.14
104年 2015	99.20	92.89	92.53	98.37	59.09	82.83	13.62	69.32	85.38	93.51
105年 2016	99.14	92.75	93.15	98.47	59.68	83.50	13.13	68.75	85.87	94.58
106年 2017	98.96	91.25	93.86	98.56	60.79	83.78	10.84	68.12	86.36	95.14
107年 2018	98.81	89.60	94.09	98.77	60.58	83.57	9.85	66.79	86.14	95.21
108年 2019	98.74	88.19	94.71	98.70	60.82	84.15	9.35	66.69	85.92	95.55

附註：97年起有線電視頻道設備含多媒體隨選視訊設備。 Note：Cable TV includes MOD since 2008.

【テーマ53参考資料】保全公司特殊安全装置運鈔車應有設備審驗規定
(台內警字第0920078202號令)：

內政部主管法規共用系統

列印時間：111.05.13 14:01

法規內容

法規名稱：保全公司特殊安全装置運鈔車應有設備審驗規定

公發布日：民國 0 年 00 月 00 日

修正日期：民國 92 年 06 月 30 日

發文字號：台內警字第0920078202號令

法規體系：警政

一 本規定依保全業法第八條第二項規定訂定之。

二 審驗程序：

(一) 保全公司申請運鈔業務，應檢具下列資料一式二份，一份置於轄區警察局備查，一份報送保全業中央主管機關審查：

- 1 運鈔車規格之照片圖說。
- 2 防彈測試證明：防彈材質須具有點三八及點四五手槍等級以上之防彈功能證明及保固期限證明。
- 3 自動報警系統之規格照片、功能圖說。
- 4 防盜、防搶裝置之規格照片、功能圖說。
- 5 交通監理機關核發之行車執照證明。
- 6 具結書：具結書內容應具明本公司所使用之運鈔車和改裝、維護不良或未具防彈測試證明之實質標準，致損害客戶權益者，應負一切法律上之責任。

(二) 勘驗標準：

- 1 運鈔車規格照片圖說、行車執照證明是否與運鈔車實體相符。
- 2 自動報警系統：須於運鈔車裝設下列二項設備：
 - (1) 遙控(手動) 語音或聲光警報器。
 - (2) 行動電話車裝台、VHF 高頻率無線電設備、中斷式無線電車裝台，或其他經測試合於運鈔車使用，並經保全業中央主管機關認可之行動通訊設備。
- 3 防盜、防搶裝置：須於運鈔車裝設下列三項設備：
 - (1) 固定之保險箱。
 - (2) 所有車門於發生緊急事故時，可控制皆由內部開啟，不能直接由外部開啟。
 - (3) 自動停駛系統，或經測試合於運鈔車使用，並經保全業中央主管機關認可之車輛定位系統。

三 保全公司申請經營現金或其他貴重物品運送之安全維護業務，應檢具下列資料一式二份，一份報送中央主管機關審查，一份置於轄區警察局備查：

- (一) 運鈔車規格之照片、圖說。
- (二) 防彈測試證明：防彈材質須具有點三八、九〇手槍或與美國司法部國家司法協會所定防彈測試標準，達 NIJ0108001 IIIA 級同等級以上之防彈功能證明及保固期限證明。
- (三) 自動報警系統規格之照片、功能圖說。
- (四) 防盜、防搶裝置規格之照片、功能圖說。
- (五) 交通監理機關核發之行車執照影本。該車輛如非屬籌設中之公司所有，須加附於公司設立登記後所有權移轉予公司所有之讓渡書，且須於開業前移轉為公司所有。
- (六) 切結書：切結書內容應載明本公司所使用之運鈔車如因改裝、維護不良或未具防彈測試證明之實質標準，致損害客戶權益者，應負一切法律上之責任。

四 特殊安全装置運鈔車審驗規定如下：

- (一) 運鈔車規格之照片、圖說、行車執照證明是否與運鈔車實體相符。
- (二) 車身或其他明顯處，須有醒目之〇〇保全字樣，字樣為標楷體(每字長、寬各二十公分以上)。
- (三) 車身顏色不得與警用巡邏車相同。
- (四) 經交通監理機關檢驗合格，並處於勤用狀態。
- (五) 自動報警系統規格之照片、功能圖說，是否與運鈔車自動報警系統實體相符。
- (六) 防盜、防搶裝置規格之照片、功能圖說，是否與運鈔車防盜、防搶裝置實體相符。

資料來源：內政部主管法規共用系統