

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年の「要望書」に由来しており、2009年10月に台北市日本工商会編成による初の『白書』提出以来本年で11年目となります。

昨年の2018年度の白書については、2018年11月9日に行政院国家發展委員会宛に提出し、各種協議を経て去る6月28日に成果をご報告させていただきました。

白書で要望する全ての事項を受諾頂くことは難しいと認識するなか、ひとつひとつの項目について丁寧且つ真摯な対応を頂く台湾政府に接し、工商会会員の間でも年々白書の協議に対する期待が高まっていると感じます。

さて、今年も白書は二部構成となっています。前半は「主要なる政策提言」と題して、後半の「個別要望事項」を提言する背景となるビジネス環境或いは課題をマクロな視点で包括する内容となっております。

- 1、投資・事業推進における阻害要因の排除
- 2、日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃
- 3、日台でのグローバル連携の深化
- 4、新産業育成の加速と既存産業活性化
- 5、インフラ投資への民間資本参入促進
- 6、環境・介護分野の制度整備と日本資本導入促進

という6つのカテゴリーに整理されています。

一方、「個別要望事項」は工商会で業界別に組成された16の部会並びに7つの委員会単位で提示されたものであり、大変多岐に亘っていますが、特徴としては昨年に引き続いて電力をはじめとするエネルギー関連、食料関連、電機関連、また新たな傾向として自動車関連で多くの要望が挙がっています。

これらの分野は裾野が広く、台湾政府も台湾の経済発展において重要な役割を果たす分野と位置付けていると認識しておりますので、取り分け建設的な議論が展開されることを期待しております。

また、両国が共通のテーマとして抱える高齢化社会関連については、避けて通れない課題であり、台湾政府による積極的な政策の実現に期待する次第です。

今年は例年と比べて約1ヶ月早いタイミングで白書を提出させて頂いておりますが、例年開催される日台政府間の経済貿易会議に参加する日本側各省庁関係者と会議に先立って白書の内容を共有し、複数のレベル、また必要に応じて双方向の協議が行われる可能性に期待するものです。

日本では5月に新元号“令和”を迎えましたが、今年の白書のテーマは『“令和”時代の日台ビジネス関係の更なる緊密化に向けて』です。

1989年から2019年まで約30年間続いた“平成”時代の日台は台湾の飛躍的な経済発展を背景に良好な信頼関係を築いてきました。“令和”を迎えるに際し、両国を取り巻く世界の政治・経済情勢は難しい問題も抱えていますが、これまでに築かれた好関係のもとで困難をチャンスと捉え、今まで以上に緊密な関係を構築して行きたいという想いが今年のテーマに込められています。

台北市日本工商会
理事長 石川 剛
2019年10月4日

2. 主要なる政策提言

「“令和”時代の日台ビジネス関係の更なる緊密化に向けて」

はじめに

日系企業の台湾における経営状況は、米中貿易摩擦の影響は未算入であるが堅調であり、日本貿易振興機構が行なった調査でも2018年度の営業利益が黒字計上見込みと回答した企業は84%に達し、半数以上の企業が今後1～2年の事業拡大を志向している。また、日本企業の投資件数・金額はともに17年度を上回っており、高い水準を維持している。

一方、世界の政治・経済は大きく変化している。政治の面では、保護貿易主義の台頭で、世界の経済環境は不安定さを増している。特に米中貿易摩擦により、中国で製造を行う企業を中心に生産体制の見直しを迫られ、これに関連し台湾活用・台湾回帰という面も生まれている。経済の面では、デジタルエコノミーの進展や持続可能な開発目標（SDGs）^注への対応など、これまでの商業モデルの変革や新産業の育成が急務となっている。このような不透明感漂う政治経済環境の中、日本と台湾は類似する状況にあり、お互いが持つ類いまれなる潜在力を共に活かしていく必要があると、日本工商会としては考えている。

昨年は白書提出後、政府には個別要望事項への真摯な対応を頂いた点には感謝したい。今年も引き続きの対応をお願いすると共に、主要なる政策提言に対しても具体性、透明性のある政策対応をお願いしたい。

2020年には総統選が控えており、投票日に向けて選挙戦が過熱することが想定される。選挙活動に意識が向くあまり政府運営が滞ることを懸念する。先の統一地方選の際には、行政の長の交替を見越し、新しい長が決まるまで各行政現場が実務の推進を先延ばしにすることが起き、一部で行政手続きが停滞するケースが見受けられた。総統選の際には同じことが起こらないことを切に願うとともに、スムーズな政府運営・行政手続きの執行をお願いする。

【日本工商会からの6大提言】

1. 投資・事業推進における阻害要因の排除
 - 電力供給不安の解消
 - 台湾進出日系企業に対するスムーズな行政手続き
 - 余剰年休買い取り制度の撤廃
 - ビジネス環境と安全面の維持
2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃
 - 科学的根拠に基づく規制撤廃の実現

3. 日台でのグローバル連携の深化
 - 新たなグローバルサプライチェーンの模索と第三国市場の開拓
 - 経済連携協定への加入に向けた道筋の提示
4. 新産業育成の加速と既存産業活性化
 - 産業育成に向けた規制緩和等支援措置の充実
 - 既存産業の活性化
5. インフラ投資への民間資本参入促進
 - 都市の再構築
 - 地方創生の取り組み推進
 - インフラ投資に対する民間資金導入促進
6. 環境・介護分野の制度整備と日本資本導入促進
 - SDGsに対応した企業活動に対する日本ノウハウの活用
 - 介護分野に関する制度設計の検討

1. 投資・事業推進における阻害要因の排除

● 電力供給不安の解消

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

特に、電力の安定供給は日本企業のみならず、台湾にて事業を行なうすべての企業にとって最低限の要求事項である。台湾における電力供給の現状は2018年では電源開発の目標である設備予備率15%を下回っている他、日々の管理基準として電力制限の可能性が生じるとされている供給予備率6%に達していない日が29日あったため、6%以上を維持する電力の安定供給の実現をまずはお願いしたい。

さらに、電力の安定供給に向けた電源開発に台湾政府は民間による投資も期待しているが、これを促す上で現在進めている電源開発を計画通り着実に実行するのはもちろんのこと、将来の電源計画につき前広に提示し、民間が長期的な視点で投資判断が出来る環境を提供していくことが重要である。

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

● 余剰年休買い取り制度の撤廃

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

● ビジネス環境と安全面の維持

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

2. 日本産食品に対する輸入規制措置の撤廃

● 科学的根拠に基づく規制撤廃の実現

東日本大震災から既に8年が経過したが、依然として台湾は日本の被災地周辺5県からの食品の輸入停止措置を継続しているとともに、その他の都道府県についても、産地証明や放射性物質検査証明を求めている。しかし、台湾政府が実施している日本産食品の輸入時検査では、2011年3月15日から現在（2019年8月1日）までの間、140,636件の検査が実施され、放射性物質基準値を超えた商品は1件も無い。また、本年8月1日に衛生福利部食品薬物管理署が公表した「日本産食品のサンプリング調査及び調査研究の成果報告」においても、調査が行われた被災地周辺5県産食品の全てのサンプル（301サンプル）が台湾の放射性物質基準値をクリアしていたという結果が得られている。日本国内において、継続的に食品のモニタリング検査が行われており、放射性物質基準値を超えた食品は市場に流通することはなく、輸出も行われていない。これまでも繰り返し要望しているように、科学的な根拠に基づき輸入規制を撤廃していただきたい。

また、今年の公民投票にて日本産食品の輸入停止措置の継続が成立した点に在日台系企業は大きく失望している。特に、「あなたは政府が日本の福島原発事故被災地に関連する地域、福島とその周辺の4県（茨城、栃木、群馬、千葉）等を含む地域の農産品及び食品の輸入禁止を維持することに同意するか否か」という問いで投票がなされた点は大変遺憾である。例えば、「放射能汚染がないことが科学的に確認され、日本国内でも流通している食品を輸入することに、あなたは賛成しますか」といった問いの立て方であれば、別の結果が得られる可能性もあったのではなかろうか。また、本年8月1日に衛生福利部食品薬物管理署が公表した「原発事故の影響を受けた食品の人体への健康リスク評価」では、全ての日本産食品を輸入した場合の健康リスクは極めて低いと評価されているが、本評価は2017年に実施されたものにもかかわらず、今年の公民投票までに発表されなかったことも意図的であり大変遺憾である。台湾の現政権が、日本産食品に対する現行輸入規制措置の緩和・調整に前向きであったことは承知しており、規制の早期撤廃に向けたリスク・コミュニケーションの一層の強化及び科学的根拠に基づく適正なる判断を取るようお願いしたい。良好な日台関係に影響を及ぼすことのないよう、政府には冷静で良識ある対応を求める。

3. 日台でのグローバル連携の深化

● 新たなグローバルサプライチェーンの模索と第三国市場の開拓

産業の重要なグローバルサプライチェーンを担い、お互いを重要なパートナーと位置付けている台湾企業・日本企業双方にとって、米中貿易摩擦に対応するためにも新たなサプライチェーンの検討・構築が急務となっている。政府は第三国への投資・進出については新南向政策を打ち出しているが、人材交流、地域連携、金融支援など支援策は限定的なものに留まっているとの印象を受けている。

台湾企業、そして在台湾の日本企業が連携して第三国への投資・進出を推し進めるインセンティブとなるように、政府には例えばキャピタルゲインや受取配当にかかる税減免など海外投資税優遇や、資本投資・設備投資・研究開発・関税・雇用に対する支援・優遇など、より具体的な支援策の導入検討をお願いしたい。また、投資・進出を受け入れる相手国政府と、例えば配当金にかかる源泉徴収税優遇や、関税・通関・為替管理・外資規制などの優遇・規制緩和策の交渉検討もお願いしたい。

● 経済連携協定への加入に向けた道筋の提示

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。

CPTPPに代表される広域経済連携協定への加入や、日本とのEPA・FTAの締結に向けた取組みを進めていただきたい。経済連携協定へスムーズな加入を行うために、白書の個別要望事項にて記載をしている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を進めていただきたい。日本産食品に対する輸入規制措置も正にその独自ルールの一例であると認識している。

4. 新産業育成の加速と既存産業活性化

● 産業育成に向けた規制緩和等支援措置の充実

政府が育成産業として掲げる5+2創新産業の分野は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。例えば、グリーンエネルギー分野は、日本と台湾ともにエネルギー資源に乏しい点で類似しており、日本が培ってきたエネルギー対策、エネルギー効率改善等の知見を両国で共有することで、台湾に対して大きな貢献が出来るものと考えられる。

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。

● 既存産業の活性化

台湾の既存産業を活用した新たな分野の開拓にも力を入れていただきたい。なかでも、自動車産業は、新たな技術革新が進む分野として世界的に注目を集めている。台湾には自動車製造産業や部品産業など関連企業が多く存在する。関連就労人口は約10万人にのぼり、台湾内の自動車生産能力は65万台である。しかし、実際の生産台数は2018年で25万台と39%程度の能力しか活用できておらず、生産実績も年々低下傾向にある。

新たな技術革新を生み出す基盤として、既存産業の強化は重要であり、自動車産業において、個別要望事項でも提起しているように、「国内自動車製造産業、及び部品産業を拡大する為に生産インセンティブの導入」といった政策推進を検討することを提唱したい。

5. インフラ投資への民間資本参入促進

● 都市の再構築

現政権では「安居楽業」、「生生不息」、「均衡台湾」といった政策の柱を立て、予算編成においても内需刺激の意図の見える公共建設予算の増加、前瞻基礎建設計画特別予算の編成など、インフラ強化に向けた具体的な方向性が見えつつ

ある。しかしながら、老朽化の進む都市再開発における具体的な動きは少なく、世界中で老朽化による事故が増えている状況があり、防災の観点からも引き続き強力な政策推進をお願いしたい。特に台北においては築30年以上の建物が60%以上を占めており、国際都市の競争力確保のためには公有地を活用した大規模開発や交通結節点（駅周辺、駅ナカ）における新たな商業・産業集積地の形成などに早急に手を付けるべきである。これらの再開発では多くの日本企業の経験と実績を生かすことが出来る。

● 地方創生の取り組み推進

地方部においても地域の独自性を生かした経済・産業発展を志向した取り組みが急務である。台湾も日本と同様、急速に人口減少が始まる。特に地方部ではその傾向が顕著であり、地域の努力と中央政府の支援、資源の活用による新たな成長モデルを検討すべきである。

人口減少を迎える台湾にとって、地方部の成長に重要となるのが観光客（インバウンド）の取り込みである。昨年度は政府の積極的な取り組みによって台湾全体への観光客は増加したものの、さらなる上積みに向けては地方部へのさらなる送客が重要となるのではないかと考える。例えば日本では日本版DMO（Destination Management / Marketing Organization）を設置し、観光による地方創生の取り組みを進めている。既に政府も地方創生の取り組みを一部で進めているが、日台双方の課題の共有や地域と企業の連携のあり方など、より具体的な面で協力できる点も多いと考える。

● インフラ投資に対する民間資金導入促進

前述のようにインフラの強化、都市の再開発が急務であるが、これらの取り組みは政府予算だけでなく民間の資金を積極的に活用することで、よりスピード感のある政策執行が実現するものと考えられる。これまでもPPP（パブリックプライベートパートナーシップ）型の事業が実施されているが、ともすれば事業リスクのすべてを民間企業に負担させるスキームとなっていることも多い。政府と民間の役割分担を再定義し、国外企業のノウハウ、資金を活用しやすい環境整備を求めたい。

6. 環境・介護分野の制度整備と日本資本導入促進

● SDGsに対応した企業活動に対する日本ノウハウの活用

台湾外交部では、国連の「持続可能な開発目標（SDGs）」の実現に向けた台湾の取り組みを紹介する動画『An SDG A Day（寶島酷日常）』を公開しており、台湾企業のレポートでもSDGsに対応した内容が増えている。台湾政府は環境保護、持続可能な農業、医療、教育、グリーンエネルギーなどの面で取り組みを進めていくことを発表している。これら分野においては日本企業が取り組んでいるノウハウを十分に活用できる可能性が高く、日台での更なる連携が進むことを期待したい。

● 介護分野に関する制度設計の検討

台湾の高齢化率は2018年に14%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、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することが、現在台湾が抱えている課題の解決に役立つと考えられる。日本の介護保険制度では、ケアマネージャー（制度に基づく介護支援の専門員）が要介護レベルの判定を支援し、判定結果に応じ必要とされるサービス／支援を得る為の費用に対して定められた比率の保険が適用され、これによって高度な介護を必要とする者でもサービス／支援が受けやすい制度となっている。制度の整備により、デイケアや訪問介護といった介護サービスの充実も進んでいる。

一方、現在台湾では「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。

介護保険制度を策定するには相応な時間／準備が必要となる為、当面の対応として、「長期介護10年計画2.0」において徴収される指定税収の残余分の有効活用について、介護レベルに基づいた傾斜的補助負担等の政策を検討いただきたい。

注1：持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標で17のゴール・169のターゲットから構成される。

3. 2018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、2018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

2018年11月に台湾政府に対して提出した台北市日本工商会2018年「白書」の個別要望事項39項目につき、台湾政府の各部署より頂いた個別の回答、及び5月15日に国家発展委員会主催で開催された全議題協調会での議論の結果を踏まえ、2019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を行った。

A評価： 6項目	全体に占める比率	16%	(2017年 27%)
B評価： 25項目	全体に占める比率	66%	(2017年 38%)
C評価： 7項目	全体に占める比率	18%	(2017年 35%)

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。

2018年度のA評価項目は、6項目とも新規案件であり台湾政府のスピーディーな対応に感謝を申し上げる。内3項目については、個別に台湾政府関係諸機関と意見交換を行った、或いは日本台湾交流協会も含め関係者間で頻繁な意見交換・情報交換がなされた項目であり、フェイス・トゥ・フェイスの交流を通じて問題解決につながっている。

B評価項目が全体の2/3。要望事項が専門的で長く解決に至っていない継続案件が多いが、台湾政府による改善・改革の努力・対応を評価してのB評価が多いと考えられる。引き続きの対応をお願いしたい。

C評価項目は長く継続案件として取り上げられているものがほとんど。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、5月末時点でC評価であったテーマ27「日本酒、焼酎、琉球泡盛などの酒類の関税率引き下げ」に関しては、7月3日に輸入税則改正案が立法院を通過したことにより、日本酒の関税が40%から20%に引き下げられた。工商会の要望内容からはまだ大きな差は残るものの、台湾政府のご尽力と真摯な対応を受け、関連部会からは実質評価をBに変更したい旨連絡を受けた。台湾政府に感謝するとともに、引き続き更なる酒類関税の引き下げをお願いしたい。

また、金融財務部会から提出されていたテーマ33「電子取引システムにおけるセキュリティ基準の緩和について」は、5月末時点では評価Bであったが、その後関係諸機関との打ち合わせを通じ問題が解決したとして、金融財務部会からはA評価変更の連絡があった。よって本要望事項は2019年版白書では提出されていない。本件についても台湾政府のご尽力に深く感謝する。

BおよびC評価項目の案件は原則として継続案件として2019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

2018年版白書に関しても2017年と同様に、いくつかの重要テーマに関して、台湾政府関係機関との間で、活発な意見交換が行われた。

(1) 地方自治体事務所開設と派遣職員への就労ビザ発給の件

6月25日、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」に関して、国家発展委員会で個別交流会を開催。解決に向けた道筋が見えてきている。Aに近いB評価。

(2) 2017年版白書総括会議

6月29日、総括報告会議を開催。国家発展委員会から陳美伶主任委員にご出席頂いた。電機電子部会からの要望事項2項目、建設部会からの要望事項2項目につき、台湾政府関係者と討議を行い、いずれも今後の解決に向けた方向性を感じる議論となった。

(3) 2017年版白書国家発展委員会全議題協調会

7月9日、全議題協調会開催。評価B、Cの項目を中心に、陳美伶主任委員が関係政府機関の責任者に対して台湾側の回答の背景・検討の状況につき説明を求めた。

(4) 松山空港の業務充実：運輸観光サービス部会

8月23日、2017年版白書テーマ38「台北松山空港における国際貨物輸出入施設の拡大及び業務の充実について」につき、意見交換会が行われた。

(5) 輸入食品検査の事前審査制度の導入について

9月28日、国家発展委員会で、2018年版白書テーマ28「輸入食品検査の事前審査制度の導入について」、交流会を開催した。まだ正式提出前のテーマであったが、重要な課題を含んでいることから、交流会を開催したもの。本件は大きな進展を見せ、今回の評価でもA評価になった。

(6) 医療・介護分野の制度整備及び医薬品部会個別要望事項

12月19日、衛生福利部において何啓功政務次長他関係者と面談、意見交換を行った。今後台湾は高齢化が進むことが予想されるので、日本の例を参考にして頂きたい旨お伝えした。

(7) 金融財務部会要望事項について

1月29日、テーマ8「同一企業グループ与信規制の除外対象の設定について」に関し、金融管理監督委員会、経済部関係者との意見交換会が行われた。

申請受理までのプロセスと与信規制に関する政府の正式見解を改めて確認することができ、今回評価はAとなった。

(8) 2018年版白書国家発展委員会全議題協調会

5月15日、国家発展委員会主催による全議題協調会が開催され、真摯な議論が交わされた結果、いくつかの項目で評価が上がった。

4. 2019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	2018年度 部会評価
【1】 基本政策に係わる 要望事項	1	日本産食品の輸入規制の撤廃について	食料物資	2011	C
	2	安定した電力供給体制の具現化と、その中で特に新規発電所建設(含む民間企業による新規ガス火力IPP事業)の加速・推進のための政府支援の要望	商社	2018	B
	3	介護分野に関する制度設計の検討、並びに日系福祉介護サービスの促進		2018	B
	4	2017年1月1日より施行された労働基準法の一部条文の改正について	商社/自動車	2017	B
【2】 インフラ投資と投資環境の改善について	5	台北松山空港における国際貨物輸出入施設の拡大および業務の充実について	運輸観光	2015	B
	6	電力分野の投資環境整備について	商社	2019	
	7	洋上風力市場における今後の見通し及び国産化要求について		2019	
	8	台湾洋上風力における中国製TIVの使用許可について		2019	
【3】 自動車・二輪車業界振興策について	9	民間の機械式および一般駐車場に対するEV/PHV向け充電機能施設の整備促進について	一般機械	2014	B
	10	環境対応、安全対応の為、高齢車に対して車検制度の強化と自動車税制の調整について	自動車	2016	B
	11	国内自動車製造産業、及び部品産業を拡大する為に生産インセンティブの導入について		2016	B
	12	2040年新規販売する自動車の全面電動化に向けたインセンティブとインフラ整備の策定について		2018	B
	13	台湾独自法規の撤廃について		2018	B
	14	自動車部品輸入関税の引き下げ政策について		2018	B
	15	大型二輪車 高速道路走行の解禁について		2019	
	16	二輪車部品輸入関税の引き下げについて		2019	
【4】 電機電子部品業界について	17	チューナー内蔵LCDテレビの輸入関税撤廃要望	電機電子	2008	C
	18	電気製品を対象にした貨物税撤廃要望		2017	B
	19	昇降機の点検保守制度の見直しについて		2016	B
	20	空調機に対する省エネ性能規制実施要領の改善		2019	
	21	廃家電費用の負担方法について		2019	
	22	CO2排出量削減に向けた店舗・学校向けのエネルギー合理化施策の提案		2019	
【5】 医薬制度について	23	DET (Drug Expenditure Target) の運用について	医薬品 医療機器	2008	B
	24	持続可能な医療財源(薬剤費)の確保に向けた制度改革		2008	C
	25	大きな薬価差を解消するための「医薬分業の推進」		2008	C
	26	薬価算定期間の短縮及びProcessの透明化		2008	B
	27	薬品査驗登記審査準則 第38條-2 項目4への日本PMDA追加		2019	
【6】 たばこ/酒/食品等の規制について	28	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
	29	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
	30	通関時の担当官指示に関する要望		2019	
	31	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/ 食料物資	2008	B
【7】 建設工事関連について	32	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
	33	バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の設置促進に関する法整備について	建設	2014	B
	34	建物使用許可検査前に本設のエレベーターを工事に仮使用できるための仕組みについて		2016	B
	35	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
	36	政府主導のESCO標準契約ガイドライン導入提案について		2019	
【8】 金融財務について	37	エビデンス徴求済みのヘッジ目的の先物予約に係る顧客属性とリスク判定の実施を省略可とすることについて	金融財務	2019	
	38	金融機関における利息カバー目的の為替予約取引の例外適用について		2019	
	39	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く営業日ベースとするか、休日を除かない場合は報告期間を延長するとの要望について		2019	
	40	固定資産の廃棄における減価償却未経過分の廃棄損が損金不算入となる制度の見直しについて		2019	
	41	正常先向け貸出の貸倒引当において、信用のある優良取引先に対する、引当率の引き下げの検討について		2019	
【9】 知的財産権利について	42	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	C
	43	意匠権存続期間の更なる延長		2019	
	44	審判制度改革の推進		2019	
	45	商標情報提供の制度化		2019	
【10】 労務問題及びその他全般について	46	月間残業制限の緩和について	電機電子	2019	
	47	外国人雇用者の全民健康保険への加入条件緩和について	金融財務	2019	

計 47 項目 ・ 継続 26 項目 ・ 新規 21 項目

5. 2019年要望事項

【1】基本政策に係わる要望事項

テーマ1 日本産食品の輸入規制の撤廃について（継続事項）

要望事項 東日本大震災以来既に8年が経過したが、台湾は依然として被災地周辺5県からの食品の輸入を停止する措置を継続し、その他の都道府県についても産地証明・放射性物質検査証明を求めている。しかし、台湾政府が2011年3月15日から現在まで実施している日本産食品の輸入時検査や本年8月1日に結果が公表された日本産食品のサンプリング調査においても、放射性物質基準値を超えた商品は1件もない。日本国内において、継続的にモニタリング検査が行われ、放射性物質基準値を超えた食品は市場に流通することはなく、輸出も行われていない。

2011年3月26日並びに2015年5月15日施行の輸入規制について、これまでも繰り返し要望しているように、科学的根拠に基づき、輸入規制の撤廃を求める。

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。

昨年 of 公民投票にて日本産食品の輸入停止措置の継続が成立した点に、在台日系企業は大きく失望している。

2017年白書への政府回答にある通り、「科学的根拠に基づく民衆との意見交換や情報発信」を行い、日本産食品に対する信頼回復に努めることを求める。

補充説明 <国際的な規制状況>

2019年7月までに当時、日本産食品の輸入規制措置を取った54ヶ国・地域のうち32ヶ国・地域（2018年度以降は6か国・地域）が輸入規制を完全撤廃した。なお、EUを含む14ヶ国・地域は、一部の都県で生産された特定品目の輸入に放射性物質の検査証明書等の提出を義務付け、米国は日本国内の出荷制限品目のみの輸入停止という規制となっている一方で、今なお韓国・中国・台湾等6ヶ国・地域は、十分な科学的根拠が示されないまま一部都県産の幅広い食品に対して輸入停止を継続しており、さらには一部都県の全ての品目を輸入停止しているのは中国及び台湾のみである。

（食料物資部会）

テーマ2 安定した電力供給体制の具現化と、その中で特に新規発電所建設 (含む民間企業による新規ガス火力IPP事業)の加速・推進のための 政府支援の要望(継続事項)

要望事項 ■現政権が2025年までに一部原発廃止やガス焼き発電を発電比率全体の5割まで上昇(第3LNGターミナル建設開始)、又、再生可能エネルギー発電を2割に拡大するなど政策方針が打出され、政府一丸となって解決に向け行動している一方で、4月時点で電力予備率が約6%に落ち込むなど、抜本的な電力供給不足の解消が喫緊の課題となっている。国の発展や安全性を大きく左右する電力供給の安定性、再生可能エネルギー導入によるコスト競争力に対する解決策が見出されていない。

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

また、閣僚・国内外専門家・業界代表等による電力供給問題解決に向けたタスクフォースの立ち上げ、目標値を設定したモニタリング制度を取入れた仕組み作りも一案と考える。

■特に民間企業による新規ガス火力IPP事業については、昨今、より一層難易度を高めている環境許認可取得に時間がかかる為、ほぼ全案件が予定より遅延。主な原因は、実現への合理性を欠く環境条件偏重が挙げられる(既設発電所を撤去した跡地での新規発電所建設、発電所起動停止時のNOx等排出値の技術的合理性を欠く要求、CO₂排出分のバーター取引等)。

新規IPP入札が再三再四行われたが、既設の共通設備を活用した嘉恵(500MW)のみ成約。理由は入札条件において新規参入業者に対し投資回収を極めて困難とする障壁を設けられている点。かかる不均衡な条件(*)を解消すべく政府から入札当局である台湾電力に対する行政指導を期待する。

(*) 燃料代金もカバーできない程低い電力買取価格(Tariff)、長期売電契約(PPA)期間が10年(Tariff評価は20年)、燃料調達条件と発電要求(Capacity Factor)の差異(ガス供給が±5%の許容量に対し発電量は±10%の許容量の要求)等

補充説明 経済部による海外で事業展開する台湾系企業の台湾への回帰促進方針を鑑みると、経済部・台湾電力が策定している長期電源計画が予定通りに実現できたとしても、必要な電力量を確保できているとは言い難い。電力予備率が夏場では常に6%前後という絶対的な電源不足が懸念。安定的な電力供給は全ての企業活動にとって不可欠であり、又、台湾での外資企業による積極的な事業展開のみならず、海外台湾企業の回帰にも大きく寄与する。

(商社部会)

テーマ3 介護分野に関する制度設計の検討、並びに日系福祉介護サービスの促進（継続事項）

要望事項 介護保険制度の早期導入、長期介護サービス2.0用の税財源の用途に関し検討頂き、日系福祉介護サービスを、台湾の要介護者に活用してもらえよう促進願いたい。

補充説明 台湾の現状：

台湾の高齢化率は2018年に14%に達し、世界保健機関（WHO）が定義する「高齢社会」に突入している。2025年には20%に達し、「超高齢化社会」に入ることが予測されており、長期介護が必要となる高齢者も年々増加傾向にある。

台湾政府は、高齢化の対策として、これまでに「長期介護10年計画」や後続プランである「長期介護10年計画2.0」を策定し対応してきたが、下記課題があるものと思料。

- ・介護サービス（福祉用具貸与等）の利用者格差が生じたままである。
- ・指定税収では、今後急速な高齢化に対応できる持続的な財源確保は難しい。
- ・介護サービス従事者の技能向上の為の対策が不足している。
- ・オペレーションノウハウや人材不足等により介護施設数が増えない。

日本の取組ご紹介：

日本では2000年、高齢化率が17%に達した際に介護保険制度を導入の上、国全体として介護費用の将来設計や保険方式による介護サービス提供の基盤を整備してきた。現在は介護保険制度、適切なケアマネジメントに基づきながら、福祉用具貸与や訪問介護、リハビリ、特別養護老人施設等々につき、介護サービスを要介護者に提供している。

介護保険制度を導入することで、

- ・介護サービス（福祉用具等）の利用者格差を減らすことができる。
- ・持続可能な財源を一部確保することができる。
- ・介護保険制度、及び適切なケアマネジメントがあることで、介護サービス従事者の技能が向上し、オペレーションノウハウが蓄積され、介護レベルごとに合った介護施設を増やすことができる。

提言：

介護保険制度を導入することで、現在台湾が抱えている課題の解決に役立つと考えられる。同時に、制度導入に伴い、これから急増する台湾の要介護者にとって安心して活用できる介護サービスを、日系企業もより提供しやすくなり、台湾の高齢化問題に寄与できることが多々ある。その為、介護保険制度の早期導入をご検討頂きたい。

また、介護保険制度を策定するには、相応な時間／準備が必要となる。その為、日系福祉介護サービスを、逸早く台湾の要介護者の皆様に体感／実感してもらう為にも、介護保険制度導入を検討すると共に、合わせて長期介護サービス2.0に充てている指定税収（遺産税／贈与税／タバコ税等）の用途について、例えば福祉用具貸与等に充てる財源へと活用方法の多様化を同時並行で検討頂きたい。台湾において福祉用具貸与のようなサービスを必要とするニーズは数多くあり、利用者格差を無くし、より多くの台湾の要介護者の皆様に活用頂くことで、お役に立てることができると思料。

（商社部会）

テーマ4 2017年1月1日より施行された労働基準法の一部条文の改正について（継続事項）

要望事項 本改正（2017年1月1日より施行）により新たに義務化された、労働基準法第38条第4項の内容「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」について、廃止の検討を引き続き要望する。

有給休暇制度は労働者の長時間労働を抑制し、健康で文化的な生活を促進させるための労働者の権利、企業の義務であるにも関わらず、「余剰年休買取制度」導入以降、企業によっては労働者の年休取得率が大きく低下し、企業側の買取日数が増加傾向している例がある。

補充説明 2018年3月1日に「年度終了時の未消化休暇日数を次年度に繰り延べ可能」と追記された点は評価できるが、最終的に消化しきれなかった休暇日数について買い取りを義務付けている点は休息取得促進の本来の意図からかけ離れた結果をもたらすものであり、かつ無用なコストアップにより企業の競争力を削ぐもの。

年次有給休暇は職員の休息を促進し、職員の人権、健康を守るための制度であるが、未消化分を金銭補償に結び付けることで本来の目的から離れ、未消化をよしとする傾向が現場に蔓延している。企業も安易に未消化分を金銭で解決することなく、消化を促進する方策を真剣に検討すべき。

他の先進国の状況を見るに有給休暇未消化分の買い取りを法律で定めている国は無く、むしろ買い取りの負の効果に鑑み、休暇取得を義務付け、買い取りをしないという表現をしている国（スイス）すらあるのが現状。

世界でも人権を重視する国の代表である台湾に買い取り制度は相応しくなく、本制度の取り消しをお願いしたい。

(商社部会／自動車部会)

【2】 インフラ投資と投資環境の改善について

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

要望事項 松山空港は市街地に近い特性を有するにも関わらず、松山空港の貨物施設には施設規模ならびに運用上の制約が存在しており、航空貨物分野においてその利点を十分に活用できていない。当局には貨物施設の拡充と機能強化を継続して要望し、市街地に近い空港特性を活かした松山空港の更なる有効活用を要望したい。

補充説明 2018年度も当件は要望事項にあげており、2018年8月23日には国家発展委員会による公聴会が関係事業者の参加の下、開催された。当局との間には、依然として貨物需要に関する認識の乖離や需要を呼び込む先行投資に対する考え方の違いはあるが、具体的な数値および現状を共有した上、協議を続けてまいりたい。

(運輸観光部会)

テーマ6 電力分野の投資環境整備について

要望事項 ●今後、一方的に事業の採算へ悪影響を与える制度変更の実施は謹んで頂きたい。

- 具体例として、電業法に於ける64条や再生エネルギー発展条例の12条が挙げられる。撤廃、再検討、適用除外をお願いしたい。

- 補充説明**
- 投資意思決定の前後を問わず、プロジェクトの採算へ悪影響を与える制度変更が一方的に行われた場合、プロジェクトのBankabilityが毀損し、スポンサーだけでなくレンダーにも不利益を与えることとなる。
 - これにより「台湾政府」イコール「自己都合で制度変更を行う政府」という事実が残ることは今後の新規投資の冷え込みに繋がる可能性あり、結果的に政府にとっても得策でないと考えられる。
 - 発電事業などといった長期投資が前提となっているものも上記プロジェクトの例外でなく、改正された電業法64条の撤廃・再検討をお願いするとともに、改正された再生エネルギー発展条例12条でもIPP含む発電事業者は電力需要者ではなく電力供給者と見做し、適用除外をお願いしたい。

【電業法64条概要】

2017年1月11日に立法院にて電業法の修正法案が可決、同26日に施行された。電業法の64条では、CO₂排出基準（0.492kg-CO₂e/kWh）を達成できないIPP事業者は、払込資本金の10%を超える当期利益を上げた場合には超過分の50%、同25%を超える当期利益を上げた場合には超過分全額を積み立て、同積立金を環境対策の為の設備投資や再生可能エネルギーへの投資等に拠出する義務を負う。また当期利益が払込資本金の10%に満たない場合でも当局の判断により、設備の改善・更新を指示されることとなる。

【再生エネルギー発展条例12条概要】 ※該当部分のみ抜粋。

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

(商社部会)

テーマ7 洋上風力市場における今後の見通し及び国産化要求について

要望事項 現在政府が計画する洋上風力発電所に係る各種案件の開発に於いて、以下2点を要望する：

- ①「2026年以降も継続して安定した案件開発計画の策定」
- ②「産業界の生産能力を反映した国産化要求」

補充説明 【前提】現在、政府はエネルギー政策の一環として2025年までにエネルギーミックスを5（天然ガス）：3（石炭）：2（再エネ）の割合とすることを目標としており、再エネの一角を占める洋上風力発電について合計5.5GW分の発電所を運転させることを計画している。一方で、政府はこの機会を捉え台湾の産業を育成すべく、一部風力発電所の事業者に対して、発電所並びに建設に関わる数多くの製品・役務の国産化を開発の条件として課している。

【論点】上記の通り、案件成立の為に風力発電所に於ける製品・役務の国産化が必要となっているという状況に対して、この国産化が現実的・持続的なものとなる為には、①台湾の地場企業乃至は台湾にサプライチェーンを持ってくる外資企業が投資回収可能とする合理的な事業環境を整備すること、また、②品質・価格共に合理性のある生産能力をもつことが肝要となってくる。

【課題】上記【論点】に於いて①では一部企業が工場建設などといった投資の意思決定を行うに足る案件規模の見通しが無いという課題あり。また、②については、国産化が要求される内の一部製品について、政府計画の時間軸に則して台湾に於いて生産能力が備わらないという課題あり。

【結論】については、上記①実現の為に「2026年以降も継続して安定した案件開発計画の策定」、また、②実現の為に「産業界の生産能力を反映した国産化要求」を要望する。

（商社部会）

テーマ8 台湾洋上風力における中国製TIVの使用許可について

要望事項 タービン及び基礎の据付船（TIV：Turbine Installation Vessel）について、現状は中国製船舶の使用が規制されており、全Developerの開発計画から想定される需要を鑑みると、中国製船舶が使用できない場合、当該船舶の確保が困難となり開発が大幅に遅延する可能性あり。TIVについては中国製船舶の使用許可を認めてほしい。

補充説明 台湾製のTIVは現状存在せず、外国製のTIVを備船する必要あり。一方で、台湾で備船可能な外国製TIVは非常に限定的で、その過半数が中国製となっている。現在、中国製のTIV使用を巡り交通部航港局・經濟部能源局との間で現在協議中、能源局が国安審査委員会にて審査を進めることとなっており、その審査基準の制定と審査委員会の開催待ちの状況となっている。

(商社部会)

【3】自動車・二輪車業界振興策について

テーマ9 民間の機械式および一般駐車場に対するEV/PHV向け充電機能施設の整備促進について（継続事項）

- 要望事項**
- ・新設される民間の機械式駐車場および一般駐車場について、EVおよびPHV向けの充電施設を設置する場合の建物、施設等の事業者への補助制度の創設
 - ・既存の民間の機械式駐車設備および一般駐車場について、EVおよびPHV向けの充電施設を新設・増設する場合の設置者への補助制度の創設

「低炭素社会の実現」に向けた電動車の普及促進は、台湾政府としても目指すところと理解している。故に各地方行政がバラバラに対応するのではなく、政府として明確な方針を示し、実現に向け取り組む姿勢が望ましいと思慮する。政府だけでは困難な施策であっても、上記制度を創設し民間の開発投資を活用することで、経済的かつ効率的に充電インフラ整備を推進することが可能と考える。

補充説明 電動車産業発展及び空気汚染防止策略に沿い、交通部が視野に入れている充電インフラの整備計画（設置及び助成）は公共駐車場にのみ向けられており、車の所有者が自己の保管場所（車庫：住宅の駐車場や事務所ビルの駐車場）における充電設備の設置には向けられていない。本来、充電インフラとは、車の所有者が有する①保管場所（車庫）充電、②経由地充電、③目的地充電に分類され、それぞれ想定される駐車時間に応じて必要となる充電設備も異なる。つまり①保管場所（車庫）充電では普通充電設備、②経由地充電では急速充電設備、③目的地充電では来場者の目的（駐車時間）に応じ急速充電又は普通充電かを定めるなどの考え方である。現在、交通部で考えている充電インフラとは②経由地充電に偏重している感がある。電動車の普及拡大には上記①②③がバランスよく整備されることが必要であり、特に民間での開発が進む住宅施設や事務所ビル・商業施設への政府の助成が、①③の整備普及を促す上で重要であると考えている。

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

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

(一般機械部会)

テーマ10 環境対応、安全対応の為、高齢車に対して車検制度の強化と自動車税制の調整について (継続事項)

要望事項 ◆高齢車は環境（大気汚染、CO₂排出量）、交通安全性が低い。

現在、新車に対してはEURO6、NCAP、CAFE等の導入を行っているが、新車の販売は年間40万台程度。台湾国内の登録車両約800万台への規制の適用を行わない限り、台湾国内の環境、交通安全の問題は解決できない。

※20年以上は108万台（全体13%を占め）、'12～'18年間は2.7倍に増加。

①登録車両についても、排ガス規制、安全規制を段階的に導入することを提案する。（新車と同じ最新の規制は技術的、コスト的に成立しないが、合理的な範囲での段階的適用を検討いただきたい）

⇒台湾での車検制度は基本項目しか、検査を実施せず。

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

②車検制度に10年以上の高齢車に対する環境性能、安全性に関わる機能検査の項目の追加

[環境項目]

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

[安全性]

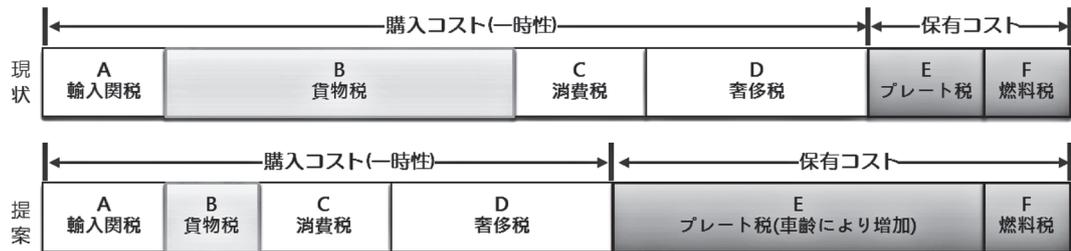
- ・燃料装置（燃料漏れ等）
- ・足回り点検（ブレーキ液漏れ、機能、摩耗、損傷等）
- ・下回り点検（エンジンオイル漏れ等）

③自動車税制の調整：

現状は購入に関わる税金（貨物税）が高く、高齢車の買替時における消費者の負担が大きい

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

〈台湾自動車税制イメージ図〉



補充説明 ◆他国との車検制度におけるコストの比較

- ・ 車検時間：台湾約15～30分／回 v.s. 日本約120～180分／回
- ・ 車検項目：

＜台湾定期検査項目＞

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

＜日本24ヶ月定期検査項目＞

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

ファレンシャル、ブレーキのロッド、ケーブル類、ブレーキ・ホース、パイプ、エキゾースト・パイプ、マフラ等)

⑤外回り点検（フレーム、ボデー等）

・車検に関わる費用：下記のイメージを参考

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

20倍

(自動車部会)

テーマ11 国内自動車製造産業、及び部品産業を拡大する為に生産インセンティブの導入について（継続事項）

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

⇒WTO協定に違反せず、且つ政府財政的にも負担の少ないスキームとして以下の方式を提案

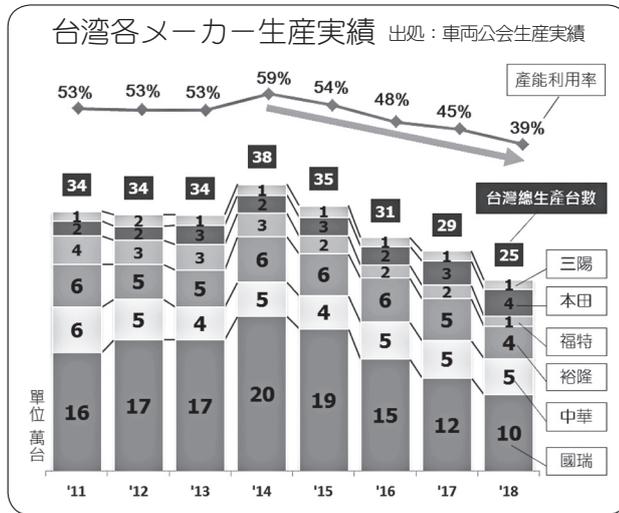
- ① 現地生産における付加価値を評価（一定の係数を掛け、金額に換算）
- ② ①をクレジットとして付与し、そのクレジットは部品、完成車の輸入関税に対する課税対象額から減免を行う。

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

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

〈'18年各社生産能力利用率〉

【参考】'18年(国産車25万台ベース)



産業別	生産総額 (億元)	就業人口
①完成車	1,661	12,000
②部品製造	2,260	90,000
合計	3,921	102,000

出典：車両公会

⇒添付資料：南ア APDP※1 概要、フィリピン CARS※2 概要

※1：Automotive Production and Development Program

※2：Comprehensive Automotive Resurgence Strategy (CARS)

(自動車部会)

テーマ12 2040年新規販売する自動車の全面電動化に向けたインセンティブとインフラ整備の策定について (継続事項)

要望事項 ◆2040電動化宣言について

- ①電動化定義の明確化
- ②2040迄段階的、実現可能なマイルストーン
- ③新エネ車に向け
 - ・自動車メーカー：
 - 現行貨物税減免に加え、生産、新技術及び設備投資のインセンティブ
 - ・消費者：購買補助金
 - ・インフラ設備：導入奨励、又新技術取得の為、係る費用補助

補充説明 ◆新エネ車の促進及び普及の為、インセンティブとインフラ整備は不可欠。

世界各国に倣い、補完措置の導入により、フレンドリーな使用環境をつくる。

(自動車部会)

テーマ13 台湾独自法規の撤廃について（継続事項）

要望事項 台湾の四輪・二輪の認証法規は、基本的には欧州法規に準じているが、一部には台湾独自の法規があり、独自法規に対応するために専用の開発や認可取得に時間がかかっている。

これは生産メーカーのみならずユーザーにとって負担増加に繋がるので、台湾独自法規の撤廃をお願いしたい。

<具体的な内容>

1. 【四輪】 【二輪】 燃費規制に関して、台湾ではCafé（企業総量平均）採用により、排気量ランク規制と重量ランク規制（Café）が存在する。欧州並みに、重量ランク規制（Café）のみにしてほしい。（別紙①）
2. 【四輪】 【二輪】 騒音規制（測定方法）に関して、欧州法規は加速騒音試験のみだが、台湾法規には近接排気騒音がある。近接排気騒音測定は日本でも2015年に廃止されており、台湾法規でも廃止してほしい。（別紙②）
3. 【二輪】 現在の台湾二輪排ガス試験においては、数値が非常に高いと思われる耐久係数（劣化係数）DF=1.4の使用が認められ、且つ200台未満の台数制限も設けられている。一方でこの耐久係数を使用しない場合は、コスト・時間ともに大きな負担となる実車による耐久試験が必要となることなどから、欧州法規並みの係数設定と台数制限なしとしてほしい。（別紙③）
4. 【四輪】 以下の車両安全検査基準項目に関して、欧州法規同様、新形式のみ適用対象とし、既存型式は対象から外してほしい。（別紙④）
 - (ア) 75 自動車制御器表示（UN R121）
 - (イ) 77 乗用車車外突出制限（UN R26）
 - (ウ) 86 後部衝突際の燃料タンク火災防止（UN R34）
 - (エ) 87 燃料タンク取り付け規定（UN R34）

補充説明

- ・台湾に独自法規が存在するため、台湾独自法規に合わせた台湾専用仕様の開発が常に必要となり、その開発費用、部品コスト等が販売価格に反映され、結果、ユーザーの購入負担が増えることになる。（国内生産車、輸入車ともに）
- ・法規要件が同じになれば、台湾仕様の車両をそのまま欧州へ輸出することも可能となり、コスト競争力の向上、輸出産業の発展へ貢献できる可能性もある（特に二輪）。

（自動車部会）

テーマ14 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：

’19年内で自動車部品の輸入関税引き下げ政策の実施。（昨年も提案させていただき、政府からも検討中との回答をいただいたが、国内自動車産業活性化のためには早急な実施を望むため、継続して提案させていただく）

●理由：

- 1、現在の自動車関連の輸入関税が、完成車が17.5%に対して部品税率は17.5-15%が多く見られ、大きな差が無い。（エンジン、サスペンション系、その他の車両部品など）
- 2、完成車輸入関税に比較して高止まりしている部品の輸入関税を適正レベルに引き下げ、国内自動車メーカー競争力向上及び活性化を検討いただきたい。

補充説明 ・CPTPPの11カ国の初期加盟国は既に2018.03.08に協定を交わされ、2019年発効。台湾も今後の加盟を検討中と言われている。

- ・将来的に完成車の輸入関税が段階的に引き下がったら、国内自動車製造産業に必ず大きな衝撃を与えてしまう。CPTPP加盟国のマレーシアとベトナムの例を見ると、まず部品輸入関税から引き下げ、完成車の輸入関税の引き下げは後から開始する方法を採用。
- ・国内自動車製造産業の活性化のため、部品輸入関税引き下げ政策を先行で適用していただきたい。

【CPTPP加盟国の部品／完成車関税引下げスケジュール】

	マレーシア	ベトナム
完成車関税 0%に到る段階引下げ	11～13年（分類による）	13年
部品関税 0%に到る段階引下げ	即刻～6年（分類による）	4～11年（分類による）

（自動車部会）

テーマ15 大型二輪車 高速道路走行の解禁について

要望事項 大型二輪車（排気量250cc以上）の高速道路走行を解禁することにより、中・長期距離での二輪車利用機会の拡大、またレジャーとしての二輪車使用機会を拡大し、大型二輪車市場・産業の拡大・発展の可能性を広げる。

補充説明 ・大型二輪車（※排気量550cc以上）の高速公路（有料自動車道）走行解禁法案が2007年に可決されたが、12年経った現在、いまだに実質解禁されていない。

- ・2011年の法改正により、排気量550cc以上の大型二輪車が試験的に、一部の区間・期間に限って高速道路の走行が可能となった。（2017/07/01～2018/06/30、国道3号甲線と台64線）
- ・上記実施期間においては交通死亡事故も起きず、結果は良好と判断された。観察チームの評価レポートでは、大型二輪車の高速道路走行の解禁可否は、大型二輪車自ら、あるいは四輪車との事故件数などの統計データで決定するよりも、社会における認識に左右されるとの結論も導き出している。
- ・大型二輪車の利用者からは、「牌照税（毎年）と燃料税（2年に1回）の負担は、二輪車・四輪車の区別が無い（排気量と馬力で税額決定）のに、高速走行は二輪車だけが禁止されているのは不公平である」という声が多い。
- ・走行規制緩和の法案は550cc以上の大型二輪車が対象となっていたが、250cc以上550cc未満の大型二輪車も規制緩和の対象としてほしい。

⇒添付資料：重機能否上国道（高速公路）検核小組評估總報告

（自動車部会）

テーマ16 二輪車部品輸入関税の引き下げについて

要望事項 二輪車のコストダウン推進による国内二輪車需要の維持・拡大、また二輪車輸出産業の競争力向上のため、海外（特にアセアン域）からの部品輸入関税の引き下げ、または無税化により、コスト競争力のある部品をグローバルに調達・活用できる環境を整える。

補充説明 ・台湾は既にWTOに加盟、また将来的にはCPTPPへの加入も視野に活動推進中など、部品輸入関税の引き下げに向けた活動を展開中。

・特に二輪車需要の大きいアセアン域には、コスト競争力のある多くの二輪車部品製造が行われており、台湾の部品メーカーも多く進出しているが、現在の輸入関税によってそれら部品の輸入・活用が進まない状況。

（参考）主な二輪輸入部品の関税率

- | | |
|--------------------|------------------------|
| ○ FUEL PUMP：10% | ○ INJECTOR：10% |
| ○ PISTON：15% | ○ PISTON RING：15% |
| ○ RADIATOR：10% | ○ WATER PUMP：12.5% |
| ○ THROTTLE BODY：5% | ○ CONNECTING ROD：12.5% |

（自動車部会）

【4】電機電子部品業界について

テーマ17 チューナー内蔵LCDテレビの輸入関税撤廃要望（継続事項）

要望事項 チューナー内蔵LCDテレビの現在の輸入関税は10%となっているが、対する日本側は無関税で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 本件は継続的な要望案件であるが、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、FTAと絡ませる事なくこの不平等な税率を是正し、台湾の消費者が被っている不利益を早急に取り除いて頂きたい。

（電機電子部会）

テーマ18 電気製品を対象にした貨物税撤廃要望（継続事項）

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、現在でも残っている高額な税率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テレビなど多くの電気製品に対して高額な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%になる。

（電機電子部会）

テーマ19 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、無人点検保守が導入できるよう制度の見直しを要望する。

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

その結果、少子化のため人口が減少する反面、高齢化の影響もあり、公共機関含め昇降機の設置台数は増加している。人口が減少することで、労働集約型産業である昇降機メンテナンスは人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。

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

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

補充説明 一、昇降機遠隔監視システム導入の理由：

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

二、近隣国家／地区使用概況：

- (1)日本：1981年から昇降機の遠隔監視は法律に許可され、今までは35年経過。訪問保全は概ね3ヶ月毎。
- (2)中国：中央法規は遠隔点検を認めている。昇降機に遠隔管理設備を設置する前提で、一線・二線都市は人工による点検の頻度を自由に設定可能。
- (3)韓国：法規は昇降機の遠隔点検を認めている。2010年以降、昇降機に遠隔管理設備を設置した場合、10年以内の昇降機に対し、人間による保守は2ヶ月に1回にできる。
- (4)香港：昇降機の遠隔管理運用は既に政府により実験開始した。

三、内政部営建署への参考情報提供

2019年5月迄の時点で、同機関へは依頼のあった「他国における同システ

ムの導入状況、関連法規」「導入コストイメージ」等について情報提供済。
これら情報を元に引き続き検討を進めて頂きたい。

(電機電子部会)

テーマ20 空調機に対する省エネ性能規制実施要領の改善

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

空調機に対する省エネ規制について以下の点を要望。

- ・新基準値は各メーカーが開発可能な性能値であるか、業界への十分な事前ヒアリングを経て策定頂きたい。
- ・新要項（基準）告知から施行までの準備期間を1年半以上確保して頂きたい。
- ・認定機関での認証受験費用はシリーズ当り、台数当りで見ても高額でメーカーへの負担も大きく、この点も考慮頂きたい。

補充説明 ・空調機に対する省エネ規制履歴

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

2011年1月 同上規制施行。

2015年8月 新CSPF規制要項告知（性能計測方式含めた変更）

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

2021年1月 改定規制施行予定。省エネ等級基準値を上げる方向で検討され、業界への事前ヒアリングが実施されているが、製販各方面から内容に対する抵抗の声が挙がっている。

2019年6月現在、新基準値を含めた要項はまだ告知されていない状況。

(電機電子部会)

テーマ21 廃家電費用の負担方法について

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

それにより家電を大事に使うという消費者側の意識も高まるという効果もある。

現状では、ユーザーが本費用をメーカーが負担しているという認識が薄く、国民の大半がごみ処理同様に国の税金による負担と誤解している。さらにメーカー側の反発をよそに、一方的に年々負担額上昇を余儀なくされている。

【要望】

- ・日本と同様、以下のような役割に変更し、廃家電コストをメーカー負担から消費者負担に変更する。
 - ・排出者＝消費者＝費用負担
 - ・販売者＝販売店＝収集・運搬
 - ・生産者＝メーカー＝リサイクル（業者委託含む）
- 金額については、“20190517-環境省公告-物品回収清除処理費率.pdf”記載の金額に準ずる。

補充説明 以下、日本の家電リサイクル法の詳細である。

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/kaden_recycle/case1/case1_02.html

<https://enechange.jp/articles/ticket-recycling-appliances>

https://www.rkc.aeha.or.jp/text/r_index.html

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/kaden_recycle/fukyu_special/#03

（電機電子部会）

テーマ22 CO₂排出量削減に向けた店舗・学校向けのエネルギー合理化施策の提案（店舗・学校への省エネ設備導入促進のための補助金施策）

要望事項 一般消費者向けの家電販売についてはエコポイントによる補助金で省エネ設備への切り替えが促進されているが、店舗（コンビニ、レストラン）、学校などの施設への省エネ設備への切り替えについては同様の補助金が無く、価格の高い省エネ設備への切り替えは遅々として進んでいない。

については、当該施設向けの省エネ設備導入促進のための補助金を検討いただきたい。それにより、一般家庭より電力消費量の大きい施設での省エネ設備への切り替えが促進され、より効率的なエネルギー合理化、つまりはCO₂排出量削減効果が期待できる。

補充説明 日本でも同様の補助金施策が実施されており、一定の成果を上げているため、補助金率などを日本と同様の比率に設定することを提案する。

⇒添付資料：“省エネルギー促進に向けた支援補助金_日本の事例.pdf”

(電機電子部会)

【5】 医薬制度について

テーマ23 DET (Drug Expenditure Target) の運用について (継続事項)

要望事項 2020年から第三段階のDETを試行する際に、薬剤費の支出目標の算出について、前年実績値をベースラインにすることを求めたい。また、支出目標値の算出には医療費用総額予算の成長率の使用を求めたい。

補充説明 当年度における薬剤費の支出目標の算出は前年の支出実績値ではなく、前年目標値をベースにしているため、実質マイナス成長となっている。前年実績値と比較すると、2014年は-0.8%、2015年は-2.2%、2016年は-2.7%、2017年は-5.9%となっている。また、支出目標計算時の成長率は、2013年から2016年までは、医療費用総額予算 (Global budget) の成長率を用いていたが、2017年、2018年の計算にはGeneral Servicesの成長率を使っている。後者は高齢化や重大疾病の低年齢化 (透析患者、精神病患者など) による薬剤費支出の自然成長を反映できないため、Global budget成長率の使用を求めたい。

(医薬品医療機器部会)

テーマ24 持続可能な医療財源 (薬剤費) の確保に向けた制度改革 (継続事項)

要望事項 患者負担額の上限引き上げ、個人医療保険の拡充、抜本的で持続可能な医療財源の拡大策を検討いただきたい。

補充説明 1996年に2,229億元だった健康保険費は2017年には6,545億元と拡大を続けている。2018年度のNHIA収支はマイナス250億元と赤字であり、台湾医療改革基金は、このままでは台湾の健保財政が2021年には破綻してしまう恐れがあると指摘している。また、新薬の薬価申請から保険償還が開始されるまでに1年以上 (平均：430日、抗がん剤：742日) の期間がかかっており、医療予算の不足が患者の新薬へのアクセスを遅らせる一因となっている。

台湾においては、2026年までに高齢者の比率が21%を超す超高齢化社会を迎えると言われており、今後、少子高齢化で高齢者の医療費が拡大する一方、保険負担者は減少することが予測される。

2010年に世界に先駆けて超高齢化社会を迎えた日本では、医療費の約60%が高齢者に使用されている（2015年時点）。日本では、将来の医療財政を考慮し、高齢者の自己負担率を1980年より段階的に引き上げており（2008年以降、70歳以上：10%、75歳以上：10%、現役並み所得者：30%）、このことが医療予算の確保のみならず、必要のない処方箋の削減効果にも繋がっている。なお、日本は持続可能な保険制度維持のため、現在10%負担としている75歳以上の自己負担率を20%に引き上げる、小さなリスクでの保険給付のウエイトを引き下げる（軽度の疾患に対する保険給付を30%以上の負担とする）などの検討も開始している。

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

（医薬品医療機器部会）

テーマ25 大きな薬価差を解消するための「医薬分業の推進」（継続事項）

要望事項 台湾政府（衛生福利部）により「医薬品の適正使用」を目的とした医薬分業は制度化され推進されていることは十分承知している。

白書では「薬価差益の解消と医療費の適正化」にフォーカスし医薬分業の推進を求めたい。

薬を使えば使うだけ儲かるという現在の医療の仕組みでは、患者さんに必要以上の薬剤が処方される可能性が常にあり、これを防ぐ仕組みが保険薬局と保険医療機関との「一体的な経営を禁止」とする医薬分業であると考えている。薬剤処方による診療機関の収入が無くなれば、不必要な処方箋はなくなる。

日本において厚生労働省は医薬分業を推進し保険薬局の独立性を確保、保険薬局と保険医療機関との「一体的な経営を禁止」して、医薬分業による薬価差を縮小させている。薬局と医療機関の経営者を分離することは、医療機関から薬価差のインセンティブを切り離す事で、肝要である。

このため、「一体的経営の禁止」を健康保険特約薬局の開業規定に追加することを要望したい。

補充説明 台湾では健保署データベースを活用した優れた薬歴管理システムが存在し、複数診療科受診による重複投薬、相互作用の有無の確認などもでき不必要・不適切な処方防止できる。この現存するシステムと医薬分業の推進との相乗効果により更なる薬剤費の適正化が図れるものと期待する。

収益源である薬価差益を手放すことは医療機関からの反発も予想されるが下記のメリットも有ると考える。

- ・ 医薬品購入費削減
- ・ 医薬品在庫の減少とスペース増大
- ・ 患者に必要な医薬品を医師が自由に処方できる
- ・ 請求事務の軽減

日本では1989年に衆議院決算委員会で薬価差益が1兆3000億円（当時の薬剤費全体の25%）と公表されたことで、医薬分業が意味のあることであると議論されるようになったともされている。

当時の厚生省がモデル国立病院に対して完全分業を指示した1997年以降、急速に医薬分業が進んだ。

医薬分業は、外来医療において、処方を行う医師（医療機関）から薬価差のインセンティブを切り離す一つの根本的な方策であり、実際、日本では1993年に19.6%あった薬価差が2011年には8.4%まで縮小している。併せて国民医療費に対する薬剤比率も28.5%から21.9%へ低下している。（厚生労働省資料）

医療機関と薬局の経営上の分離を検討する機会を設けて戴ける際には台北市日本工商会医薬品医療機器部会としても是非とも協力させて戴きたい。

（医薬品医療機器部会）

テーマ26 薬価算定期間の短縮及びProcessの透明化（継続事項）

要望事項 これまでも繰り返し要望しているが、新薬の薬価算定において、合意に至る期間が延びてきている。2018年白書回答で、“当部健康保険署が統計をとった近年の新薬価格算定案件によると、台湾の新薬価格算定にかかる時間が平均9.7ヶ月である”とあるが、これは申請者の持ち時間がカウントされていない期間であり、薬価算定期間として用いるのは適切でなく、申請者の申請から承認までの期間で議論すべきである。これまでも述べさせて頂いているが、2016年に発表された情報によると、平均値で427日、抗がん剤においては平均値が722日と2-3年

を要しているケースがあり、承認されているにも関わらず患者が保険による治療を受けられず、不利益を被っている状況である。

薬価算定期間の短縮を実現し、患者の新薬及び新適応症へのアクセシビリティ改善のため、以下を提案する。

- ①薬価算定期間の目標値の設定
- ②PBRs会議の適切な運営及び改善
- ③薬価算定Processの透明化

補充説明 ①薬価算定期間の目標値の設定

当部加盟会社の中には、議題が多いため、次回PBRsに回され、それにより数か月の遅延を経験した会社もある。目標値を設定し、その目標を達成するという方針を打ち立てていけば、該当PBRsで議論する、難しい場合は、目標を達成するため（遅延をなくすため）、臨時で開くなど対応策を講じていたはずである。承認申請（NDA申請）は、目標値を設定し、審査期間の短縮を図る取り組みを実施していることから、薬価算定期間に関しても目標値を定め、それを適切に運用して頂くことを強く要望する。それは、画期的な新薬を待ち望む患者のベネフィット向上にもつながり、また台湾における製薬メーカーのビジネス予見性を高めることにも繋がり、台湾市場の魅力向上、将来的な投資に繋がる。

②PBRs会議の適切な運営及び改善

上記①でも述べさせて頂いたが、議題が多いため、予定されていたPBRsではなく次のPBRsに回される事例が出てきており、適切に運営されているとはいえない。PBRsが薬価算定プロセスの律速となっているといっても過言ではない。

PBRsメンバーは現在30名以上任命されているが、人数が多ければ多いほど、意思決定に時間がかかる可能性は高い。PBRsメンバーを減らす、もしくは、メンバーを2つに分け、開催頻度を増加させる（隔月開催から毎月開催に変更する）など、PBRsの運営に関して考える時期に来ていると考える。

③薬価算定Processの透明化

NHIAは既に「新建議掲載作業系統」を構築しているが、申請者が審査状況を把握できるようなプラットフォームを作成頂きたい。申請者が審査状況を正確

に把握することは、事前準備が可能となり、審査期間の短縮（申請者回答時間の短縮）、ひいては患者の新薬／新適応症に対するアクセシビリティの改善につながると思う。

(医薬品医療機器部会)

テーマ27 薬品査驗登記審査準則 第38條-2 項目4への日本PMDA追加

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

台湾での臨床試験増加、新薬アクセスの向上を図る為にも、ICH構成メンバーであり、新薬開発国でもある日本のPMDAも、米食品医薬品局（FDA）や欧州医薬品庁（EMA）と同等の位置づけにして頂きたい。

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

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

【薬品査驗登記審査準則 第38條-2】

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

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

(医薬品医療機器部会)

【6】 たばこ／酒／食品等の規制について

テーマ28 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 長期ケア枠組みの財源確保のために、2017年に過去最大のたばこ増税が実施された。本増税は増税前の水準に対して170%もの増税となり、この急激な大幅増税の結果、違法取引が増加し、國庫署が発表したデータによれば、押収された違法たばこは2016年に990万パックであったものが、2017年は2,086万パックと111%増という驚異的な増加を見せた。そして、2018年に関しても、違法品の押収実績は1,801万パックと依然として高い水準にあり、増税前の2016年と比較すれば82%近く増加している状況にある。

我々は、引き続き、政府に対して政策立案のプロセスにおいて違法取引のリスクを慎重に検討すること、政府が正規市場及び税収を守る観点から違法取引対策の継続および強化を要請したい。財政部より「違法たばこ・酒の告発または取締り案件の奨励規則（檢舉或查獲違規菸酒案件獎勵辦法）」が発表されたことを歓迎している。

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

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

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

実際に、過去10年間の台湾における経験則から、特に台湾の経済と所得水準の低迷を考慮すれば、急激なたばこ税の増税は違法たばこの問題を悪化させることは明らかである。

（食料物資部会）

テーマ29 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 政府は2017年12月29日に、菸害防制法（たばこ煙害防止法）の改正草案をファーストリーディングに向けて議会に提出した。この菸害防制法（たばこ煙害防止法）には、様々な過度な厳しい規制措置が盛り込まれており、もし実施されれば、たばこの違法取引を更なる拡大、たばこの税収の悪化を招くことに加え、台湾の国際貿易上の義務違反のリスクをもたらし、他の産業に対する過度な規制措置の危険な前例となり、台湾の投資環境の不確実性や予測不能性を悪化させてしまうことが懸念される。

菸害防制法（たばこ煙害防止法）の改正草案が議会に提出される前に、政府は60日間のパブリックコンサルテーション期間を設け、14,511件の意見が寄せられ、その中には過度な規制が盛り込まれていることに関して深刻な懸念も示されていた。それにもかかわらず、政府は、過度な厳しい規制措置を盛り込んだ内容を議会に提出した。

政府が60日間のパブリックコンサルテーション期間を設けたことにより、一般大衆が意見を言う機会が与えられたことは、規制の透明性の確保の観点から大きな進展であると認識している。

しかし、残念ながらこれまでのところ、政府は、懸念を抱く利害関係者に対して、実質的な理由の説明、そして、提出された意見が考慮されない理由に関する規制導入の影響評価が提供されておらず、規制の透明性を確保するに至る説明責任が果たされていない。

我々は、たばこ製品に対する適切な規制は、公共の利益を保護するために必要なことであると考えている。

しかしながら、政府や国会議員によって提案されている「3ストライクルール」、「たばこ包装へ掲出する視覚的警告表示の85%への拡大」、「（メンソール等）フレーバーたばこ製品の禁止」は、政策目標を達成することなく、違法取引の増加をはじめとする予期せぬネガティブな結果をもたらすとともに、他の産業に対する過度な規制措置の危険な前例となる。

そのため、効果的且つバランスの良いたばこ規制政策の検討に向けて、政府に対して、パブリックコンサルテーションにおいて提出された全てのパブリックコ

メントを深く検討いただくとともに、意図していないネガティブな影響や結果を生み出さないためにも、しっかりとした科学的根拠に基づいた正確かつ完全な規制影響評価を実施することを要請する。

補充説明 1. 3ストライクルール

・不確実かつ予測困難な投資環境の醸成

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

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と85%のPHWの義務化は、企業の重要な財産であるブランドや商標権を活用することができなくなるため、結果として企業の知的財産権を侵害することとなる。

・違法取引の拡大

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

3. フレーバー製品の禁止

・消費者への全体的な悪影響

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

規制によって禁止されたフレーバー製品に関する需要は、違法品の製造業者や違法品を取り扱う業者に満たされることとなり、合法的な製品を提供する企業に対して大きな損害を与えるとともに、台湾政府の税収を減少させることが懸念される。

(食料物資部会)

テーマ30 通関時の担当官指示に関する要望

要望事項 ①通関時の指示を文書化していただきたい。

②通関時の指示の背景・根拠となる法規を提示いただきたい。

③通関時の指示に基づいて提出する資料の守秘を担保頂きたい。

補充説明 ・通関時の担当官からの指示は全て口頭ベースであり、通関業者から正確に伝えられない場合がある。指示を文書化していただくとより正確な対応ができるようになる。

・担当官によって指示が異なる場合や、法規上、明文化されていない内容について指摘を受けることがあり、その都度ラベル修正が発生する。指示の根拠となる法規を示していただくと迅速に対応できる。

・また商品のノウハウに関わるような機密文書の提出を求められることもあり、その取扱いについて不安を感じる場合がある。

(食料物資部会)

テーマ31 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 ウイスキー（関税率“零”）、ビール（同“零”）、ワイン（同“10%”）などの酒と比べ、日本酒は20%、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。

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

日本酒については40%から20%への関税引き下げが立法院で可決された。台湾政府のご尽力に心よりお礼申し上げます。しかし、ウイスキー、ビール等の他の酒類に比較して税率がまだ高いこと、焼酎・泡盛にはついては依然として40%の高関税が課せられていることから、引き続き関税の引き下げを強く要望したい。

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

健全な競争は、台湾の生産者の技術向上や原料のお米の品質向上をもたらすだけでなく、多様な飲用機会を創出し消費者の需要を喚起することで、酒類全体の需要拡大も期待できると考える。

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

7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）

【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%

（運輸観光部会／食料物資部会）

【7】建設工事関連について

テーマ32 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に、迅速かつ公平に解決される仕組みの拡充、及び争議解決方針決定後の行政手続きの簡素化、迅速化を要望したい。

補充説明 台湾政府機関の施主の公共工事請負案件の履行中に発生した争議の早期解決については、工程会が2016年9月23日に定めた「期間調達審査チーム設置及び作業要点（機関採購審査小組設置及び作業要点）、及び2018年7月24日に頒布された「工事契約調達見本」により、施主／契約者双方の合意により紛争処理チームを成立させる仕組みを設けるなど、具体的な解決方法の制度化への姿勢は評価できる。今後、行政機関が裁量権を発揮し、同制度を積極的に活用していく事で早期に争議事案の解決が図られることを期待する。

一方で、争議解決に向けた双方の合意形成が成された後に、機関側内部の行政手続き作業の遅延により、合意済解決案の執行（例えば、追加スコープの契約変更手続きをした上で、契約者への追加費用支払の実施）が遅滞するケースも散見される。政府機関に於かれては、行政手続きの簡素化、迅速化を検討頂き、合意済み解決案が遅滞なく執行されるよう要望する。

（商社部会）

テーマ33 バリアフリー対応型機械式立体駐車設備の設置促進に関する法整備について（継続事項）

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

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

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

補充説明 日本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な整備を促進し、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34 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み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み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35 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 (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)

テーマ36 政府主導のESCO標準契約ガイドライン導入提案について

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

補充説明 ESCO事業は、事業者が実施する契約期間にわたり省エネルギー効果を保証し、その対価として施主からサービス料を受け取る契約である。サービス料には、設計・施工・運転管理・維持管理・資金調達・省エネ効果の計測等に係るすべての費用が含まれ、従来施主が負担する省エネルギー改修のための投資リスクの多くをESCO事業者が負担する。そのため事業者にとっては事業上のリスク以外のコントロール不可能なリスクを負うことは、投資回収リスクを増大させ、事業参入を阻害する大きな要因となる。台湾ではESCO事業の実施により施主が負担すべきリスクを事業者に転嫁し、事業者が適切なサービスを提供したとしても、自身以外の要因で発生したリスク負担を強いられるケースが多くみられる。ESCO事業における適切なリスク配分の考え方を整理したESCO標準契約ガイドラインを導入・普及させ、施主と事業者双方が事業のメリットとリスクを適切に分担することで、台湾での省エネルギー市場の活性化が図られると考える。

【参考】一般社団法人ESCO・エネルギーマネジメント推進協議会
「民間資金活用型ESCO事業（一般型）エネルギーサービス契約書（案）」
<http://www.jaesco.or.jp/esco/download/>

（建設部会）

【8】金融財務について

テーマ37 エビデンス徴求済みのヘッジ目的の先物予約に係る顧客属性とリスク判定の実施を省略可とすることについて

要望事項 エビデンス徴求済みのヘッジ目的の先物予約のみの取引を行っている顧客に対して、デリバティブ商品顧客属性の実施を対象外とすることを提案したい。

補充説明 先物予約は為替リスクヘッジ目的と財務目的の2種類があるが、台湾の規制では、NTDに絡む先物予約は為替リスクヘッジのみの取り扱いが認められている。

現地規制によると、リスクヘッジ目的の先物予約を提供する場合、銀行は顧客からエビデンスを徴求し、実需ベースに基づくものか否かの確認義務があるため、エビデンスを提出した顧客に商品の理解不足が発生する懸念はない。

また、中央銀行外為管理弁法では、先物予約は銀行が事前申請をしなくても直ちに取扱可能の業務として位置付けていることから、商品本体のリスクが極めて小さいと認識しているものと思料される。

なお、日本では、先物予約はデリバティブ商品に該当せず、当該商品に対して顧客属性を実施する規制は存在しない。

（金融財務部会）

テーマ38 金融機関における利息カバー目的の為替予約取引の例外適用について

要望事項 現在の外為法令では、実需の伴わない為替予約取引は許容されていない。

一方で、主に外資系金融機関では期間数ヶ月の台湾ドルを調達するために、外貨（主に米ドル）を台湾ドルに変える為替スワップ取引を行っている。この際に米ドルでの利息がポジションとして発生するが、貿易等の実需取引とは異なるため為替予約取引を用いた為替リスクヘッジが行えない。

恒常的に外貨を台湾ドルに変換して顧客に貸出という形で流動性を共有している金融機関にとって、かかるポジション（為替リスク）は相当程度の規模になることから、金融機関にとっての実質的な実需取引である利息に対するカバー目的の為替予約取引の例外適用を許容頂きたい。

補充説明 顧客貸出資金に充てる台湾ドルを調達する場合、外資系金融機関では、個人預金等の安定調達資金がなく、また台湾ドル・マネーマーケットの取引期間と取引量に制約があるため、調達フローとして台湾域外の外国銀行から米ドルを資金調達し、その米ドルを原資として台湾域内の外国銀行と為替スワップ取引（米ドル放出・台湾ドル調達）を行っている。

米ドル資金取引については、満期日に元本と金利に応じて利息の受渡しが発生するものの、為替スワップ取引については、元本の交換のみ（スタート日と満期日の米ドル金額が同じ）となっており、利息が考慮されていない取引形態となっている。従って、上記の資金取引と為替スワップ取引を行うと、満期日に利息分のキャッシュフローの差異が生じる。このようなキャッシュフローの差異に伴う利息ポジションをカバーすることを目的とした為替予約取引を許容頂きたい。

金融機関においては、顧客に安定的に貸出を行う目的で同取引を行っており、業容が拡大する中では常に同じ方向のポジションが発生している。その過程で、コントロールが困難で、かつ財務収益に影響を与える可能性がある為替リスクが増加することは、健全な銀行経営において回避すべき事項であると懸念するもの。

一般事業法人における貿易取引の場合、スポットで取引を執行することで本問題は発生しない。一方で（外資系）金融機関の場合は、通貨流動性リスクを低減し安定的に地場通貨を確保する観点から、多様な期間での調達を行う必要がある。1年以内の期間では本取引を行うことが一般的であるため、スポット取引は代替手段とはならないもの。

1年以上の期間で外貨を台湾ドルに変換する場合は通貨スワップ取引を行っている。また、通貨スワップ取引は利息の概念が考慮されているため、本件のような問題は発生しない。為替スワップ取引（1年以内）と通貨スワップ取引（1年以上）による資金調達において、同等の為替リスクヘッジ効果を実現するためにも本件について許容頂きたい。

（金融財務部会）

テーマ39 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

要望事項 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。

補充説明 無し。

(金融財務部会)

テーマ40 固定資産の廃棄における減価償却未経過分の廃棄損が損金不算入となる制度の見直しについて

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

この制度がネックとなり、例えば減価償却が終わっていない設備を生産性向上

や収益向上を図るために入れ替えを行う場合等、税務当局乃至は監査報告書がなければ廃棄損として営業事業所得税法上の費用（乃至は損失）とは容認されない。

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

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

補充説明 無し。

(金融財務部会)

テーマ41 正常先向け貸出の貸倒引当において、信用のある優良取引先に対する、引当率の引き下げの検討について

要望事項 投資適格クラス以上与信先の正常債権に対して、引当率を1%から以前の水準である0.5%に戻すことを検討頂きたい。

補充説明 当局は健全な銀行経営を図り、貸倒引当率、保証責任準備率を与信先の分類により、それぞれ定めている。そのうちの第一分類の正常先向け債権に対して、2014年1月から0.5%より1%に引当率を上げた経緯あり。

外国銀行は当地において、本店方針並びにリソースの制限により、当地の優良大型、中型企業を取引相手として選別しながら、営業を行っている。与信取引においては正常先、特に信用格付けの高い優良与信先、優良債権がポートフォリオの殆どを占めている。

前述した優良債権はデフォルトリスクが極めて小さいことに加え、外国の銀行は本部による支援があることが期待できるため、当地において貸倒引当金不足による問題発生は考えにくい。

一方、日系銀行は今後も貸出を引き続き拡大していく方針において、正常債権に対して、1%の貸倒引当率は大きな財務負担にもなっている。

従って、同じ正常債権であっても、例えば外部格付機関の投資適格クラス以上の格付けを保有している優良債権に対する、貸倒引当率の低減を提案致すもの。

(金融財務部会)

【9】 知的財産権利について

テーマ42 台湾専利法における間接侵害制度の導入要望（継続事項）

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

具体的には、以下の要件の導入を要望する。

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

- ・ 装置に専用の消耗品等について、出願コストの面や、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、それぞれ出願することが難しい場合がある。
- ・ 台湾において間接侵害制度がないことにより、上記消耗品等について、品質の担保の無い互換部品が流通する等のケースが生じている。
- ・ このような準備的・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。
- ・ 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。

(知的財産委員会)

テーマ43 意匠権存続期間の更なる延長

要望事項 意匠権（設計専利）の存続期間を出願日から25年に延長するよう要望する。

補充説明 1. 企業が長年実施し続けた独創的な意匠権は、企業にとってブランドイメージをつかさどる重要な財産となっている。

2. 現行の台湾専利法において、意匠権の存続期間は出願から12年とされている。また、現在審議中の改正案では存続期間を15年としている。
3. 一方、製品寿命の長い製品等において、意匠権を長期的に維持するニーズが高まっており、存続期間を25年とするよう要望する。
4. なお、意匠権の存続期間は国際的に長期化の傾向にあり、日本では、出願から25年とする改正意匠法が本年4月16日に衆議院で可決された。

(知的財産委員会)

テーマ44 審判制度改革の推進

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

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

- 補充説明**
1. 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、手続きが簡略化される。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。
 2. 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考えらる。

(知的財産委員会)

テーマ45 商標情報提供の制度化

要望事項 出願中の商標に対する審査に有用な情報を、第三者が主務官庁に対し提供できる制度（例えば、日本での登録の状態や、類似する商標の存在等の情報を提供）

は、迅速かつ的確な商標審査に資するものとする。このようなユーザーからの情報提供による協力が、実務上運用されていると聞いているが、制度化されていないことから、日本のユーザーには認知度が低く、利用度も高くない。

商標情報提供の運用を法令・規定等で制度化することで、当該運用が周知され利用度が高まる。その結果、先取り商標登録が防止される等、一層の安定的な権利付与に繋がるものと思料する。

補充説明 日本においては、商標情報提供制度を商標法施行規則第19条にて規定している。
(知的財産委員会)

【10】 労務問題及びその他全般について

テーマ46 月間残業制限の緩和について

要望事項 2016/1/1～法定労働時間の改定に伴い、月間残業時間の規定を緩和して頂きたい。

①月間残業制限を46時間とする場合、休日残業においては、その日最初の8時間は46時間から除外することとして頂きたい。

②要望①が叶わない場合は、以下2点の同時実施を要望する。

(1)月間残業制限を46時間から60時間まで引き上げ。

(2)3ヶ月138時間周期の柔軟な運用。

◆労働基準法第32条

月間残業制限46時間について、組合の同意、組合がなければ、労使会議の同意を得た場合、制限時間を54時間まで引き上げ、3ヶ月合計の制限を138時間とすることが出来る。3ヶ月間の周期は連続の3ヶ月間を一つの周期とし、カレンダー上で労使双方の約束の期間と認定する。(労働基準法第32条第2項、実施細則第22条)

この3ヶ月周期を柔軟的に運用出来るようにして頂きたい。

例： 4月+ 5月+ 6月=138H	➡	4月+ 5月+ 6月=138H
7月+ 8月+ 9月=138H		9月+10月+11月=138H
10月+11月+12月=138H		

補充説明 季節商品のOn Seasonにおいて、現行の制約下においては、季節商品の生産などにおいての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。

(電機電子部会)

テーマ47 外国人雇用者の全民健康保険への加入条件緩和について

要望事項 台湾政府は外国人雇用者の台湾勤務派遣期間においての健康保険権利、義務ともに保障されるルール、特に連続して6ヵ月居住する定めを見直すことを提案いたしたい。

補充説明 全民健康保険法第9条によると、居留書を持ち、且つ台湾に6ヶ月を居住する外国人は全民健康保険に加入すべきと定めている。

ここでいう在台湾居住満6ヶ月とは台湾に連続して6ヶ月（183日）を居住することであり、一旦台湾より出国すると、再入国の日から起算し直すこととなっている。

在台日系企業の台湾支社長または台湾子会社、合弁会社の董事長など外国人雇用者は、ビジネスの都合等により日本をはじめとする他国に出張することが多く、台湾に連続して6ヶ月を居住することは実質ありえない。

台湾は外国企業を積極的に誘致している状況下において、誘致企業の外国人雇用者に台湾国民と同様な全民健康保険権利を享受させながら、健康保険料の納付をさせるべきものあり、連続して6ヵ月の定めに関して、期間の短縮もしくは撤廃をご検討頂きたい。

(金融財務部会)

【添付資料】南ア APDP 概要

＜南ア自動車政策＞

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

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

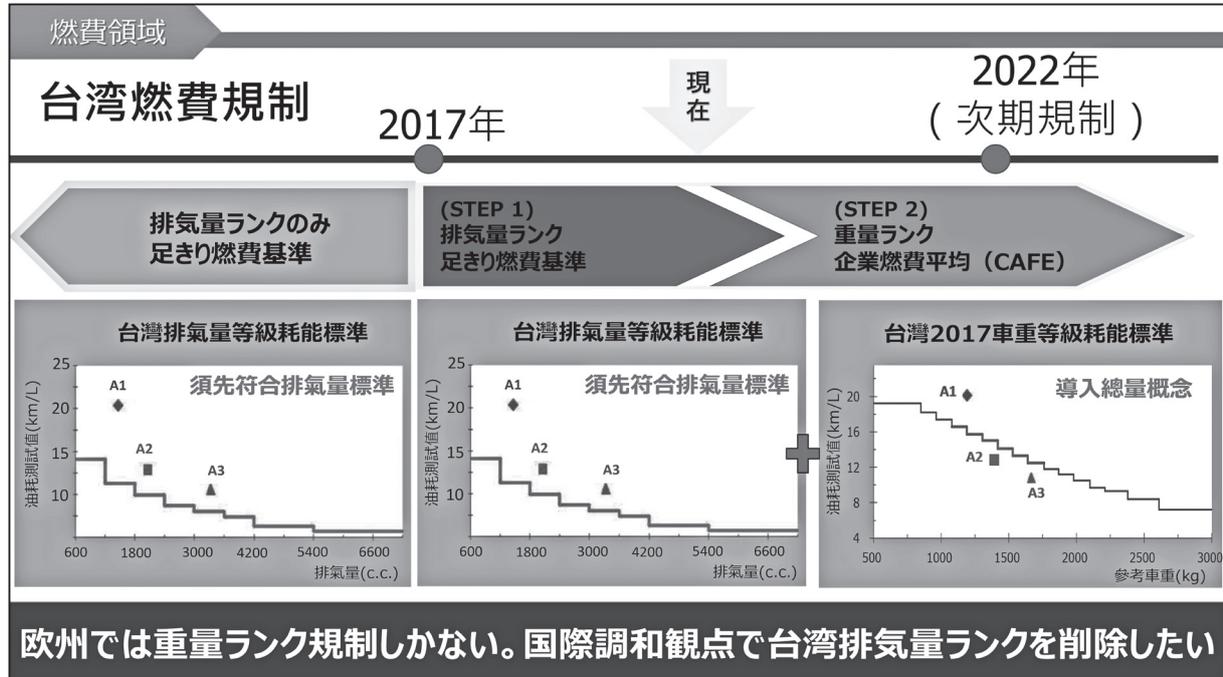
【添付資料】 フィリピン生産インセンティブ

フィリピン生産インセンティブ

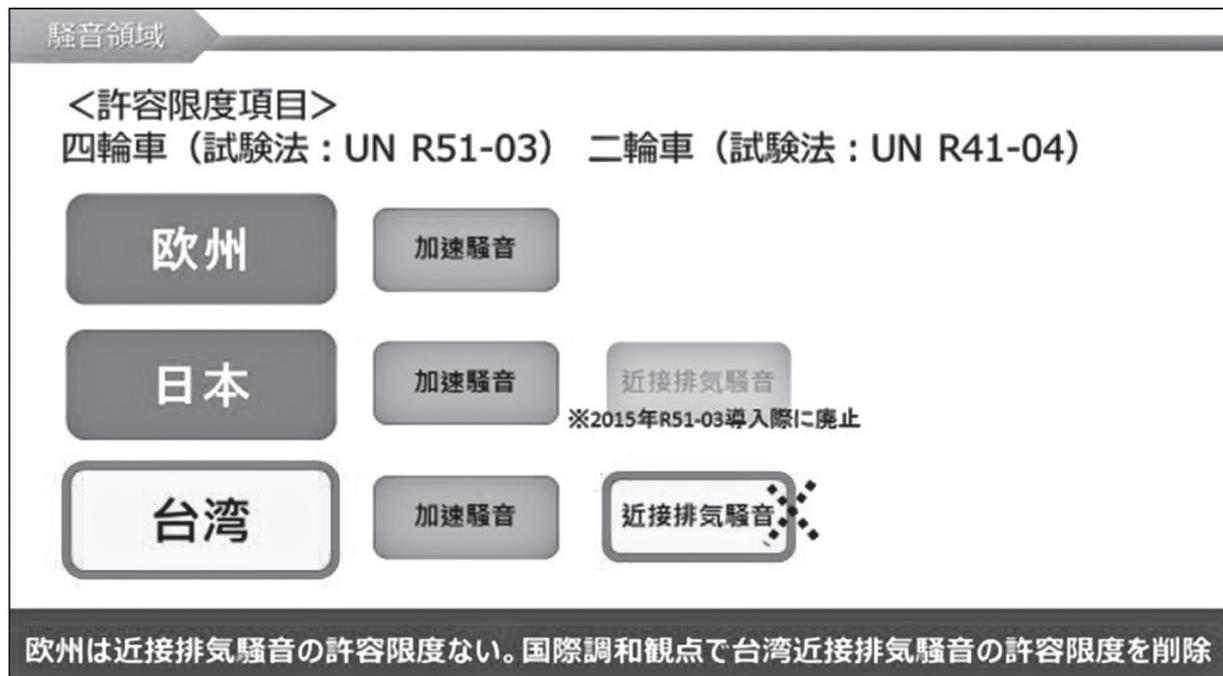
概要	<p>(1) 市場台数：288,609台（'15年）</p> <p>(2) 現地生産：112,493台（'15年）</p> <p>(3) 関税率：・ASEAN (AFTA)：0% ・他国 (WTO会員国)：30% ・CKD：30%</p> <p>(4) 自動車普及率 (千人当たり)：32台</p>
政策概要	<p>(1) 政策名：CARS <u>C</u>omprehensive <u>A</u>utomotive <u>R</u>esurgence <u>S</u>trategy</p> <p>(2) 恩 典：・フィリピン政府がフィリピンで新規に生産される四輪自動車 3つモデルを対象に、2016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

【添付資料】台湾独自法規の撤廃についての別紙①～④

別紙①



別紙②



別紙③

排ガス領域								
二輪排ガス標準/耐久のキロ								
期別	車両分類	CO mg/km	THC mg/km	NMHC mg/km	NOx mg/km	PM mg/km	試験方法	耐久保証里程
台湾6期 (2017年) Euro4 (2016年)	<130Kph	1140	380	-	70	-	WMTC	五年20,000 km
	≥130kph	1140	170	-	90	-	WMTC	五年35,000 km

指定耐久係数				
	期別	CO	HC	NOx
耐久係数 (DF)	台湾 200台以下のみ 使用可能	1.4	1.4	1.4
	Euro4/Euro5 台数制限なし	1.3	1.2(Euro4) 1.3(Euro5)	1.2(Euro4) 1.3(Euro5)

(例) 指定耐久係数の適用
 台湾6期CO閾値：1140 (mg/km) を超えてはいけない
 A車両 公式試験 CO 測定値：850 (mg/km)

①850 X 1.3(欧州指定耐久数値) = 1105 (mg/km) →OK
 ②850 X 1.4(台湾指定耐久数値) = 1190 (mg/km) →NG

指定耐久係数 1.4 の採用で、実質上台湾二輪排ガス要件は欧州より厳しくなった

【二輪：主な認証法規差異項目まとめ】

	代表的な項目	台湾Reg	欧州Reg
EG車	排気ガス	・IDL (CO/HC) 規制 ・耐久距離 (20,000km、35,000km)	・劣化補正 (CO 1.3、HC&Nox 1.2) ・慣らし距離 (1,000km)
	騒音測定法	・加速&近接騒音	・加速騒音のみ
	燃費規制	・有り (総量規制)	・無し (CO2宣言値有り)
EV車	接近通報装置 (EV)	・有り	・無し

別紙④

安全領域								
台湾車両安全検査基準の適用時間								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NO.75 自動車制御器表示 (UN R121)	[新設式適用]							
NO.77 乗用車車外突出制限 (UN R26)	[新設式適用]							
NO.86 後部衝突際の燃料タンク火災防止 (UN R34)	[新設式適用]							
NO.87 燃料タンク取り付け規定 (UN R34)	[新設式適用]							

既存型式 (各型式) : 法規適用前既に認可取得した車輛
 新型式 : 法規適用後認可取得しようとする車輛

上記の項目は、欧州では既存型式適用ない。国際調和観点で台湾既存型式適用を削除したい

【添付資料】重機能否上國道（高速公路）檢核小組評估總報告：



中華民國運輸學會新聞稿

大型重機行駛國3甲及台64線檢核評估案

檢核小組總結會議決議內容

發言人：羅召集人孝賢

發布日期：【107.09.26】

對於社會大眾及大型重型機車團體關心的開放 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路議題，交通部高速公路局日前委由中華民國運輸學會邀集相關大型重型機車團體、客(貨)運公會、交通部路政司、國道公路警察局、高速公路局、公路總局、運輸研究所等代表及專家學者組成檢核小組，並於 106 年 7 月 1 日起展開為期一年的觀察暨檢核作業，針對安全、秩序、行為等面向指標進行統計分析，作為後續推動 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路進程之參考。檢核小組已於民國 106 年 10 月 30 日、民國 107 年 1 月 30 日、4 月 30 日及 7 月 30 日分別召開四次檢核會議，並於 8 月 30 日召開總結會議，總結會議討論與決議內容則分別說明如後。

表 1 檢核小組第一季至第四季檢核成果彙整表

季	道路	車種	總延車公里	安全指標		秩序指標		行為指標		
				死亡與受傷 事故件數	死亡與受傷 事故件數/ 百萬延車公 里	違規件數	違規件數/ 百萬延車公 里	觀測違規行 為件數	抽樣時段行 駛交通量	觀測違規件 數/抽樣時段 行駛交通量
第一季	國三甲	大型重機	154,570	0	0.00	9	58.3	24	294	8.16%
		小型車	24,128,527	1	0.04	352	14.6	278	23,851	1.17%
	台64線	大型重機	2,522,938	5	1.98	118	46.7	44	465	9.46%
		小型車	88,251,022	15	0.17	2,577	29.2	351	16,990	2.07%
第二季	國三甲	大型重機	129,471	1	7.72	5	38.6	29	248	11.69%
		小型車	24,218,205	4	0.17	548	22.6	391	25,520	1.53%
	台64線	大型重機	1,988,313	3	1.51	91	45.8	30	351	8.55%
		小型車	94,518,990	12	0.13	969	10.3	338	17,259	1.96%
第三季	國三甲	大型重機	148,329	0	0.00	9	60.7	29	381	7.61%
		小型車	23,300,108	5	0.21	1,032	44.3	360	25,246	1.43%
	台64線	大型重機	1,675,370	3	1.79	128	76.4	43	451	9.53%
		小型車	104,243,860	17	0.16	2,395	23.0	208	12,359	1.68%
第四季	國三甲	大型重機	172,784	1	5.79	12	69.5	21	331	6.34%
		小型車	23,621,031	3	0.13	2,575	109.0	336	22,897	1.47%
	台64線	大型重機	2,526,094	1	0.40	129	51.1	21	438	4.79%
		小型車	105,538,876	8	0.08	2,071	19.6	217	12,659	1.71%
總計	國三甲	大型重機	605,154	2	3.30	35	57.8	103	1,254	8.21%
		小型車	95,267,871	13	0.14	4,507	47.3	1,365	97,514	1.40%
	台64線	大型重機	8,712,715	12	1.38	466	53.5	138	1,705	8.09%
		小型車	392,552,748	52	0.13	8,012	20.4	1,114	59,267	1.88%

【添付資料】20190517-環保署公告-物品回收清除處理費費率

行政院公報

第 025 卷 第 091 期

20190517

農業環保篇

行政院環境保護署公告

中華民國 108 年 5 月 17 日

環署基字第 1080033934 號

主 旨：修正「物品回收清除處理費費率」，生效日期詳如附表。

依 據：廢棄物清理法第十六條第五項。

公告事項：

- 一、物品回收清除處理費費率，如附表。
- 二、電子電器物品類之綠色費率，優惠對象為具有環保標章產品規格之物品。
- 三、資訊物品類之綠色費率，優惠對象為具有環保標章產品規格之物品。
- 四、責任業者及其所屬公會或環境保護相關團體得隨時提出具體科學性數據、資料，供檢討修正之參考。中央主管機關得據以提交資源回收費率審議委員會審議，依廢棄物清理法規相關規定修正公告。

署 長 張子敬 休假

副 署 長 蔡鴻德 代行

【添付資料】省エネルギー促進に向けた支援補助金_日本の事例

①補助金概算要求概要「経産省：省エネルギー投資促進に向けた補助金」1

省エネルギー投資促進に向けた支援補助金

平成30年度概算要求額 733.5億円 (672.6億円)

省エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
省エネルギー課
03-3501-9726

事業の内容

事業目的・概要

- 工場・事業場、住宅、ビルにおける省エネ関連投資を促進することで、エネルギー消費効率の改善を促し、徹底した省エネを推進します。

① 省エネルギー設備への入替支援
工場等における省エネ設備への入替促進のため、対象設備を限定しない「工場・事業場単位」(複数事業者が連携する設備入替も含む)、申請手続きが簡易な「設備単位」での支援を行います。

② ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス (ZEH:ゼッチ) の導入支援
ZEHの普及目標を掲げたZEHビルダーが建築等するものを対象に、現行のZEHよりも優れた断熱性能等を備えた建材・設備による省エネとともに、太陽光発電設備のより効率的な運用等によるエネルギーの自家消費拡大を目指したZEH等の導入を支援します。

③ ネット・ゼロ・エネルギー・ビル (ZEB:ゼブ) の実証支援
ZEBの実現・普及のためのガイドライン作成、ZEBを推進する設計事務所や建築業者、オーナーの発掘・育成等を目的に、ZEBの構成要素となる高断熱建材・設備機器等を用いた実証を支援します。

④ 住宅の断熱改修による省エネ化 (省エネリフォーム) の支援
高断熱建材の価格低減・普及加速化のため、既存住宅の省エネ化に資する高断熱建材を用いた住宅の断熱改修を支援します。

成果目標

- 平成42年省エネ目標 (5,030万kl削減) 達成に寄与します。
- 新規採択事業の平均省エネ率13%以上を目指します。

②~④ 平成32年までに新築戸建住宅の過半数のZEH実現と建築物におけるZEB実現及び、省エネリフォーム件数の倍増を目指します。

条件 (対象者、対象行為、補助率等)

補助 (①1/2,1/3 ②戸建:定額 集合:2/3 ③2/3 ④1/3)

国 → 補助 → 民間企業等 → 事業者等

事業イメージ

① 工場・事業場単位での支援
工場・事業場単位での支援
省エネ設備更新
省エネ設備更新による効率改善
複数事業者が連携した取組
省エネ 事業者A
省エネ 事業者B
製造工程
省エネ 事業者A
省エネ 事業者B
統合・集約
上工程
下工程
製品
設備単位での支援
設備更新
省エネ設備更新による効率改善
高効率照明
高効率空調

②、③ ZEH/ZEBとは
大幅な省エネを実現した上で、再生可能エネルギーにより、年間で消費するエネルギー量をまかなうことを目指した住宅/建築物
エネルギーを極力必要としない
エネルギーを上手に使う
エネルギーを創る
住宅の断熱改修による省エネ化の支援
下記改修により、住宅の省エネ化を実現
ガラスの交換
外断熱・内断熱
天井・壁・床等の断熱

④補助金概算要求概要「環境省：CO2排出量大幅削減事業」2

先進対策の効率的実施によるCO2排出量大幅削減事業

平成29年度予算(案)
3,700百万円 (3,700百万円)

背景・目的
日本が排出する温暖化ガスを2030年までに13年比で26%削減する政府目標の達成に向けて、排出量の増加が顕著である業務部門と最大排出部門となっている産業部門における排出量の大幅削減を実現するには、先進的な設備導入支援及び費用効率性向上を促す仕組みや、更なる排出量削減に取り組む事業者の裾野拡大が必要。なお、低炭素社会実行計画では、設備の新設・更新時に「利用可能な最高水準の技術」を最大限導入することを前提に、2020年のCO2削減目標を設定することが掲げられている。
また、国内排出量取引制度の検討にあたっての実証として、参加者間で取引(売買)できる排出枠を付与して取引を可能とすることで、事業全体で着実なCO2排出量削減を実現するとともに、排出量取引に対する事業者の意識醸成、制度面での課題の整理、知見の蓄積を図る。

事業概要

①ASSETシステムの運用等
委託先:民間事業者 2億円
②対象設備機器の導入補助業務
35億円

事業スキーム
実施期間:平成24年度~平成32年度 (26年度より間接補助化)
国(補助率) 定額 補助金 → 非営利法人(補助率) 1/2以内 補助金 → 民間団体等

期待される効果

- L2-Tech認証製品の効果検証と情報発信(実際の投資回収効果等を公表することによる普及促進)
- 先進対策と運用改善による大幅排出量削減
- 各年度の参加事業者が掲げる削減目標量以上の削減を達成することで、排出量取引に対する事業者の意識の醸成

※

- L2-Tech認証製品は1/2、それ以外の機器等は1/3補助(上限:1.5億円)
- 同一の設備・機器等を導入する案件は、3件を限度として採択
- L2-Tech認証製品の導入比率は事業費ベースで50%以上
- 排出量の第三者検証機関による検証費用の事業者負担(28年度より)

イメージ

電気代が高くなったけど設備更新ができない...
高効率な機器を導入したいけどどのくらいの効果があるの?
L2-Tech認証製品(産業・業務(産種共通))
L2-Tech2016年度夏版・冬版
・ガスヒートポンプ
・パッケージエアコン
・ターボ冷凍機 など
店舗や工場や目標を立てて削減する取組を支援します。
事業者
大幅削減の目標達成(クレジット活用等を含む)
グリーン参加も可
費用を抑えて大幅削減するぞ!