



台北市日本工商會

*2025*

---

台北市日本工商會對台灣政府政策建言

# 目次

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| 1 . 前言                                              | 75  |
| 2 . 針對2024年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之台北市日本工商會評價報告            | 76  |
| 3 . 2025年「白皮書」主要政策建議 「台日無縫合作並共同發展經濟」                | 78  |
| 第1章 台日合作的願景                                         | 80  |
| 1. 貨物的雙向流通                                          | 80  |
| 2. 金錢的雙向流通                                          | 80  |
| 3. 人民的雙向交流                                          | 80  |
| 4. 去年度之前的回顧                                         | 81  |
| 第2章 實現願景的要點                                         | 82  |
| 第3章 為實現願景的建議                                        | 83  |
| 1. 優化投資環境                                           | 83  |
| (1) 解決缺電、缺人才、缺工問題                                   | 83  |
| (2) 建立穩定的兩岸關係與國內情勢                                  | 84  |
| (3) 建構開放且強韌的資本市場                                    | 84  |
| 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善                                | 84  |
| (1) 實施因應企業活動之彈性的行政應對措施                              | 85  |
| (2) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘                          | 85  |
| (3) 建立容易互為參進、投資的制度、環境                               | 86  |
| 3. 加強合作（產業）                                         | 86  |
| (1) 擴大商機                                            | 87  |
| (2) 多樣化的產業發展                                        | 88  |
| (3) 台日合作開拓第三國市場                                     | 88  |
| 4. 加強合作（人民交流）                                       | 89  |
| (1) 促成學生間的交流機會                                      | 89  |
| (2) 促成企業間的交流機會                                      | 90  |
| (3) 建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境                              | 90  |
| 4 . 2025年「白皮書」請求事項一覽表                               | 91  |
| 5 . 2025年「白皮書」請求事項                                  | 93  |
| 1. 優化投資環境（1）解決缺電、缺人才、缺工問題                           | 93  |
| 1. 優化投資環境（3）建構開放且強韌的資本市場                            | 98  |
| 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善（1）實施因應企業活動之彈性的行政應對措施           | 99  |
| 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善（2）簽署經濟夥伴協定，<br>並調降關稅、消弭非關稅壁壘   | 112 |
| 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善（3）建立容易互為參進、投資的制度、環境            | 117 |
| 3. 加強合作（產業）（1）擴大商機                                  | 120 |
| 3. 加強合作（產業）（2）多樣化的產業發展                              | 124 |
| 4. 加強合作（人民交流）（1）促成學生間的交流機會<br>（3）建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境 | 124 |

# 1. 前 言

台北市日本工商會向台灣政府提出的《白皮書》，源自2008年提交的「建議書」，自2009年10月首次提交《白皮書》以來，今年已是第17次。

本會約500家法人會員，能夠以《白皮書》的形式，直接向台灣政府提出建議，對於在世界局勢、兩岸關係、經濟動向均充滿不確定性的環境下，為促進台日間商務與交流而日夜奮鬥的在台日系企業而言，是極為寶貴的機會。

2025年版《白皮書》今年同樣分為兩部分。前半部的「主要政策建議」以「台日無縫合作並共同發展經濟」為願景，並如同去年一樣，提出關於貨品、資金與人員流動的具體數值目標。在「實現願景的要點」中，尤為重要的是「締造一個可安心從事商務、投資、人民交流的環境」以及「建構行政上具有彈性的政策、應對措施及制度」。

後半部的「個別請求事項」由各部會提出請求事項，今年共有新增13項，以及延續自去年未解決的28項，合計41項。其中多數項目屬於「主要政策建議」中的「優化投資環境」與「實施彈性的行政應對措施及使制度完善」這兩大類政策建議。

目前，從台灣流向日本的資金與人員已超過我們設定的目標，但從日本流向台灣的增長卻不明顯。除了日圓貶值、護照持有率等日本方面的原因外，台灣方面也必定存在影響因素。國家發展委員會亦曾提出相關建議，因此在提交《白皮書》後，仍希望增加與該委員會的對話與討論機會，以改善日系企業在台的經營環境，進一步深化台日合作，促進雙方經濟發展，並將良好的關係傳承給下一代。

最後，對於協助編撰《白皮書》的本會會員、事務局成員、日本台灣交流協會相關人士，以及始終真誠面對我們的台灣政府，致以深切的感謝之意。

台北市日本工商會  
理事長 相馬 伸一郎

## 2. 針對2024年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之 台北市日本工商會評價報告

### 一、本會針對2024年「白皮書」個別請求事項之政府回覆之評價

關於2024年10月向台灣政府提呈之台北市日本工商會2024年「白皮書」之個別請求事項44項，針對台灣政府各部門給予之個別回覆，以及在5月12日、6月4日由國家發展委員會舉辦的個別工作會議的討論，與在7月31日由國家發展委員會主持的全議題協調會議的討論結果，由提出個別請求事項的企業及其所屬部會做出了以下的評價。

|      |   |     |          |     |              |
|------|---|-----|----------|-----|--------------|
| A 評價 | ： | 4項  | 佔全體之比率為： | 9%  | （2023年佔：9%）  |
| A－評價 | ： | 14項 | 佔全體之比率為： | 32% | （2023年佔：44%） |
| B 評價 | ： | 14項 | 佔全體之比率為： | 32% | （2023年佔：22%） |
| C 評價 | ： | 12項 | 佔全體之比率為： | 27% | （2023年佔：25%） |

關於A、A－、B、C評價：

A 評價：已獲政府具體回覆及進展，並回覆為「已實施」或「承諾實施」等，可望早期獲得解決之項目

A－評價：政府回覆有所進展，尚須持續觀察今後的進展、具體實施情況之項目

B 評價：政府回覆無具體進展，回覆為「研議中」、「審議中」等，今後亦須持續交涉之項目

C 評價：政府回覆為「不採納」、「困難」、「未答覆」等，無具體進展之項目

儘管A與A－評價的合計比例相比去年略有下降、B評價比例增加，但考量2023年A與A－評價的合計比例有超過50%的好成績，已解決之議題數量較多，導致2024年議題總數由55項減為44項，並且新提出議題的比例上升（由15/55變為14/44），此為主要原因。

能源（特別是離岸風電）、金融領域有相對良好的結果，但針對工作方式、人力資源、醫療保險支出與新藥導入等醫藥制度相關議題，以及日本5縣產品、菸品管制、酒稅等長期問題仍為挑戰。部分政府機關仍持保守回應態度，因此希望未來能透過持續的交流，能改善行政機關缺乏部門間協調性及開放性的問題，展現更具彈性的應對能力。

多數屬於A－、B與C評價的項目皆以延續議題的形式，納入2025年白皮書的個別請求事項中。

## 二、與政府機關舉行的交流會議

### (1) 個別工作會議

關於2024年白皮書的請求事項，針對6個部會提出的9項重要議題，在國家發展委員會的協調下，召開了台灣政府相關部會與提案的各部會間的個別工作會議。

第一次 5月12日（一）10:00～：電機電子、能源、化學品、建設部會

第二次 6月 4日（三）10:00～：合資公司、運輸觀光、電機電子部會

### (2) 全議題協調會議

7月31日（四）14:30～15:00：針對2025年版主要政策建議的意見交換

15:00～16:30：針對2024年版個別請求事項的協議

（醫藥品醫療機器、運輸觀光等共5項議題）

由國發會 詹方冠副主委主持此次全議題協調會議。

會議上半場進行了2025年版白皮書主要政策建議內容的說明，其中，針對持續性的「人員往來（學生、商務、觀光）」、「人才」、「勞動力（工作方式）」等事前提出的主題，與交通部、勞動部展開交流。

下半場的個別請求事項的協議中，運輸觀光部會提出「日本5縣產食品」問題，醫藥品醫療機器部會則與衛生福利部就提升醫療保險支出至OECD國家水準等議題進行討論。

由於兩個部會於會議前已提交欲討論的議題重點，使得本次會議討論更具實質性。在此亦再次感謝詹副主委於會議中的細心應對及各政府機關的誠懇回覆。

### (3) 與劉鏡清主任委員（時任國家發展委員會主任委員，下同）之小型會談

在正式會議前的7月11日（五），承蒙國發會安排了劉鏡清主委與本會三位幹部之間的小型會談。劉主委針對多項政策與經濟動向進行說明，而本會則針對2025年版白皮書之主要政策建議提出以下重點：

- 2025年版白皮書將強調行政機關更具彈性的對應之必要性
- 就資金與人員從日本至台灣的流動停滯不前的情況，希望台灣方面也能積極因應
- 希望討論白皮書議題的推進方式，例如在10月提案後即開始個別會議，增加雙向溝通的機會，建立更有效率的推進模式

劉主委亦表示希望能增加此類小型實務會談，本會也期待未來能以更有效率、快速有力的方式持續推動交流。

### 3. 2025年「白皮書」主要政策建議 「台日無縫合作並共同發展經濟」

#### 第1章 台日合作的願景

1. 貨物的雙向流通
2. 金錢的雙向流通
3. 人民的雙向交流
4. 去年度之前的回顧

#### 第2章 實現願景的要點

#### 第3章 為實現願景的建議

1. 優化投資環境
  - (1) 解決缺電、缺人才、缺工問題
  - (2) 建立穩定的兩岸關係與國內情勢
  - (3) 建構開放且強韌的資本市場
2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善
  - (1) 實施因應企業活動之彈性的行政應對措施
  - (2) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘
  - (3) 建立容易互為參進、投資的制度、環境
3. 加強合作（產業）
  - (1) 擴大商機
  - (2) 多樣化的產業發展
  - (3) 台日合作開拓第三國市場
4. 加強合作（人民交流）
  - (1) 促成學生間的交流機會
  - (2) 促成企業間的交流機會
  - (3) 建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境

主要政策建議之整體架構

| 台日無縫合作並共同發展經濟 |                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
|---------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|               | 貨物                                                                 | 金錢                                                                                                               | 人民                                                                                                        |           |
| 願景            | 2024年實績<br>台灣對日出口貿易金額：約258億美元<br>日本對台出口貿易金額：約465億美元                | 2024年實績<br>台灣對日投資金額：約55億美元<br>日本對台投資金額：約4.5億美元                                                                   | 2024年實績<br>訪日人數：約601萬人<br>台灣留學生人數：7,655人<br>訪台人數：約132萬人<br>日本留學生人數：8,779人                                 |           |
|               | 歷史最高貿易金額<br>台灣對日出口貿易金額：約336億美元 (2022)<br>日本對台出口貿易金額：約518億美元 (2022) | 歷史最高投資金額<br>台灣對日投資金額：約55億美元 (2024)<br>日本對台投資金額：約20億美元 (2020)                                                     | 歷史最多人次<br>訪日人數：約601萬人 (2024)<br>台灣留學生人數：9,584人 (2019)<br>訪台人數：約217萬人 (2019)<br>日本留學生人數：11,064人 (2019)     |           |
|               | 2030年目標<br>雙方交易金額增為1.5倍<br>台灣對日出口貿易金額：500億美元<br>日本對台出口貿易金額：750億美元  | 持續達到歷史最高投資金額<br>台灣對日投資金額：20億美元/年以上<br>日本對台投資金額：20億美元/年以上                                                         | ○台灣人往來<br>維持總人次，同時增加學生及商務往來<br>訪日人數：500萬人次/留學生人數：2萬人<br>○日本人往來<br>總人次、學生、商務往來均增加<br>訪台人數：300萬人次/留學生人數：2萬人 |           |
|               | 實現願景的要點                                                            |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
| 建議            | 1. 締造一個可安心從事商務、投資、人民交流的環境                                          |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
|               | 2. 建構行政上具有彈性的政策、應對措施及制度                                            |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
| 建議            | 3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈                                                 |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
|               | 4. 促成學生間及企業間、觀光客的交流機會                                              |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
| 建議            | 為實現願景的建議                                                           |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |
|               | 1. 優化投資環境                                                          | · 解決缺電、缺人才、缺工問題<br>· 建立穩定的兩岸關係與國內情勢<br>· 建構開放且強韌的資本市場                                                            | 議題 ①②③④⑤⑥<br>議題 ⑦                                                                                         | 對應之個別請求事項 |
| 建議            | 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善                                               | · 實施因應企業活動之彈性的行政應對措施<br>· 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消除非關稅壁壘<br>· 建立容易互為參進、投資的制度、環境<br>· 擴大商機<br>· 多樣化的產業發展<br>· 台日合作開拓第三國市場 | 議題 ⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓<br>議題 ㉔㉕㉖㉗㉘<br>議題 ㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟<br>議題 ㊱㊲㊳㊴㊵㊶<br>議題 ㊷                                        |           |
|               | 3. 產業                                                              | · 台日合作開拓第三國市場                                                                                                    | 議題 ㊸                                                                                                      |           |
| 建議            | 4. 人民交流                                                            | · 促成學生間的交流機會<br>· 促成企業間的交流機會<br>· 建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境                                                             | 議題 ㊹<br>議題 ㊺                                                                                              |           |
|               | 加強合作                                                               |                                                                                                                  |                                                                                                           |           |

## 第1章 台日合作的願景

台日間的經濟交流多年來於各種領域中不斷累積及發展至今。近年來國際經濟環境瞬息萬變，國際間的分歧、地緣政治風險升高、供應鏈重組等將來的不確定性較以往任何時候都更為加劇。在此情況下，台灣與日本應較以往更加攜手合作，加強更密切聯繫已成為必須不可或缺之事。尤其台灣與日本除因長年交流累積至今之信賴關係外，於半導體及消費者對企業商務模式（C2B）等各種產業亦具有供應鏈之互補關係，深化台日合作將促進雙方之經濟發展。

去年的白皮書中已設定台日合作的願景與貨物、金錢、人民各自之2030年的未來目標。今年於「台日無縫合作並共同發展經濟」之願景下，除延續一部份去年的目標及建議外，同時亦將就落實台日更進一步深化合作提出建議。

### 1. 貨物的雙向流通

#### ● 出口貿易金額之2024年度實績

台灣對日出口金額：258億美元

日本對台出口金額：465億美元

#### ● 目標

延續去年，盼於2030年達到歷年最高金額約1.5倍的目標。具體而言，即台灣對日出口額以500億美元為目標，日本對台出口額以750億美元為目標，藉此使台日間的貿易更加活躍。

### 2. 金錢的雙向流通

#### ● 對外投資金額之2024年度實績

台灣對日投資金額：55億美元

日本對台投資金額：4.5億美元

#### ● 目標

延續去年，盼於2030年後，台日間每年均能持續達到歷史最高20億美元的投資金額。

### 3. 人民的雙向交流

#### ● 拜訪人數、留學人數之2024年度實績

台灣人訪日人數：601萬人 留學人數 0.8萬人

日本人訪台人數：132萬人 留學人數 0.8萬人

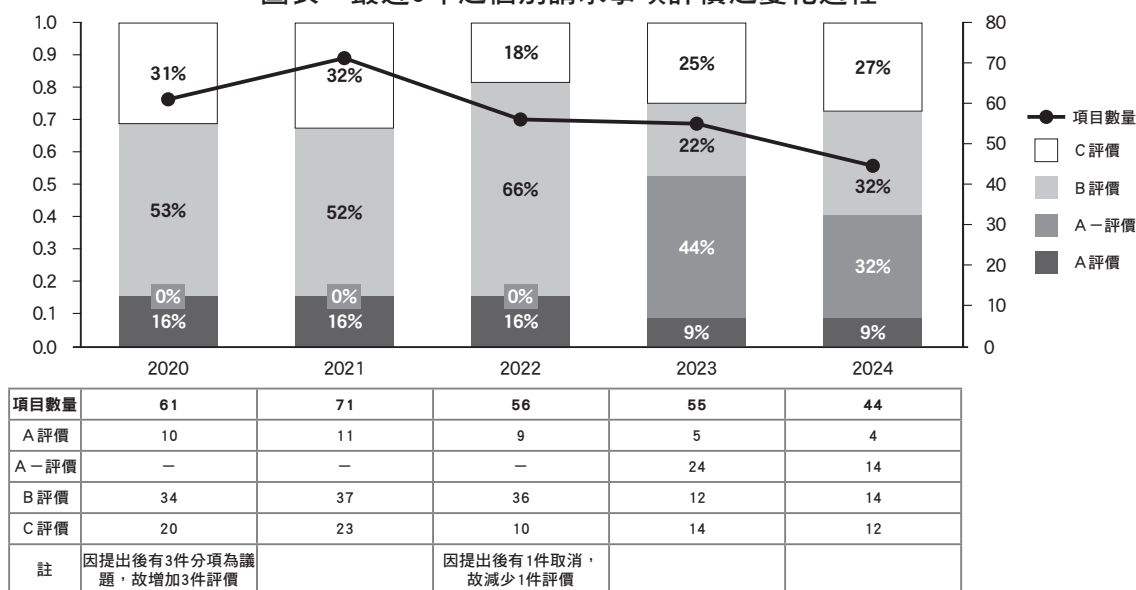
## ● 目標

拜訪人數延續去年，希望於2030年達到訪日人數500萬人次、訪台人數300萬人次的目標。此外，為深化台日間人民的交流，希望實現台灣人至日本留學人數、日本人至台灣留學人數均達2萬人的目標。

## 4. 去年度之前的回顧

回顧迄今之個別請求事項評價之變化過程。隨著2023年新設A－評價，在此之前被設為A及B評價之事項有部分被劃分至A－評價，很難單純進行年度之間的比較。然而，已有具體進展且預計可及早解決之A評價每年均占有一定之比例，且個別請求項目數量亦有減少之傾向。由此顯示藉由台灣政府持續協助，日商所提出請求的一定數量每年均有穩定進展或獲得解決，於此再次表達我方感謝之意。但另一方面，作為去年度之結果，C評價占27%。關於這些案件，我方將透過個別協議等審慎因應處理，懇請政府持續協助達成實質有效之解決方案。期盼今後雙方能以積極正向的態度實現更多議題之解決。

圖表 最近5年之個別請求事項評價之變化過程



### ※各評價之定義

A 評價：已獲政府具體回覆及進展，並回覆為「已實施」或「承諾實施」等，可望早期獲得解決之項目

A－評價：政府回覆有所進展，尚須持續觀察今後的進展、具體實施情況之項目

B 評價：政府回覆無具體進展，回覆為「研議中」、「審議中」等，今後亦須持續交涉之項目

C 評價：政府回覆為「無法同意」、「困難」、「未答覆」等，無具體進展之項目

## 第 2 章 實現願景的要點

在貨物、金錢、人民各方面的目標中，尤其在金錢（投資）方面，台日間的差距極大。對此，日本方面雖尚有努力擴大投資的空間，然而日商於研議投資等的階段，不乏面臨台灣的投資環境及制度等有礙投資進行的情況。並且，亦有多家已投資、進軍台灣的日商，仍希望台灣政府針對勞動問題等能在行政上更予以彈性因應。期請台灣政府能以積極且彈性的方式協助日商，使台日兩國間無縫合作以俾共同實現經濟發展。

為實現願景，本會謹具體整理出四大要點。亦即：「1. 締造一個可安心從事商務、投資、人民交流的環境」、「2. 建構行政上具有彈性的政策、應對措施及制度」、「3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈」、「4. 促成學生間及企業間、觀光客的交流機會」。

第1點「締造一個可安心從事商務、投資、人民交流的環境」，除可解決缺電、缺人才、缺工的問題外，亦可使兩岸關係及國內情勢穩定等，解決日商於擴大經營或投資上須面臨的問題。第2點「建構行政上具有彈性的政策、應對措施及制度」，除應推動貿易自由化及放寬各項法規、修訂制度外，亦應彈性且積極地加以推行。第3點「透過企業間的合作強化台日供應鏈」，除近年來持續進行合作的半導體與AI領域外，亦應加強能源及生醫保健等未來可望發展的產業領域以及其他多種領域上的合作。第4點「促成學生間及企業間、觀光客的交流機會」，則希望增進學校及企業間雙向交流的機會，並增加日本訪台人數等。尤其是，人民交流乃貨物、金錢流通的基礎。我們希望透過宣傳台灣的獨特魅力，並針對不同地區製作宣傳內容，以增加日本訪台人數。

表 關於第2章實現願景的要點及第3章為實現願景的建議

| 第 2 章 實現願景的要點             | 第 3 章 為實現願景的建議       |
|---------------------------|----------------------|
| 1. 締造一個可安心從事商務、投資、人民交流的環境 | 1. 優化投資環境            |
| 2. 建構行政上具有彈性的政策、應對措施及制度   | 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善 |
| 3. 透過企業間的合作強化台日供應鏈        | 3. 加強合作（產業）          |
| 4. 促成學生間及企業間、觀光客的交流機會     | 4. 加強合作（人民交流）        |

## 第3章 為實現願景的建議

### 1. 優化投資環境

日商積極投資台灣，可直接促使貨物、金錢、人民進行交流，同時亦可吸引更多的交流。亦即，投資不僅是資金的投入，更是加速台日間經濟合作的一個起點。然而，台灣投資環境存在的各種問題，卻使日商感到不安或擔憂，而不得不審慎評估投資的原因之一。對企業而言，無論從短期或長期的角度來看，穩定的投資環境前景至關重要。希請台灣政府能解決該等問題，締造一個鼓勵企業來台投資的環境。對此，本會提出具體建議如下：

#### (1) 解決缺電、缺人才、缺工問題

##### ● 供電的穩定性

供電的穩定性雖然是台灣長年來面臨的問題，但其同時亦屬於所有企業活動的相關基礎建設，若未能穩定供電，事業便可能無法穩定經營。近幾年來，陸續興建許多高耗電的AI資料中心及半導體製造廠，預估用電需求必然大為增加。目前，在所有核電廠均處於停止運轉的狀態下，雖然台灣政府持續推動太陽光電及離岸風電等再生能源的建置，惟產業持續成長的首要前提，乃供電的穩定性。此外，隨著再生能源的增加，將使輸配電網的負載增加，因此強化輸配電網的韌性亦至關重要。本會雖能瞭解邁向脫碳的必要性，惟仍強烈請求台灣政府能考量上述現實上的問題，對於供電的穩定性儘速且徹底地採取因應措施。

##### ● 解決缺人才、缺工問題

台灣的人口自2019年起轉為下降的趨勢，預計未來隨著少子化及高齡化，缺工問題勢必日漸嚴重。此與日本同樣面臨結構性的問題，因此需儘早從多方面採取因應對策。尤以「填補勞動力缺口」、「推動彈性的僱用型態」、「促進人力精簡與無人化」三個面向採取有效措施，乃當務之急。

首先，在「填補勞動力缺口」上，應進一步擴大引進外籍勞工的制度。台灣雖持續以一定的規模引進外國人力，惟仍無法滿足需求，尤其在嚴重缺工的業種，亦有因僱用條件及制度上的限制而遭遇瓶頸的情形。放寬該等條件及重新檢視制度，應可有效使產業未來持續經營。

其次，在「推動彈性的僱用型態」上，懇請修訂制度並彈性施行，以落實多樣化的工作型態，並應顧及法律制度的解釋過度保護勞工反而可能造成僱用

僵化的風險。例如：針對白領勞工採用彈性工時制及勞雇雙方事前約定工時制、給予較彈性的休息時間等，締造一個可使其選擇多種工作型態的環境，將可提高生產力及確保人力。此外，台灣為了保護勞工，因而對降職及解僱設定較高的門檻，因此有公司認為難以針對工作動力或業務執行能力低的員工，重新進行合理的人事配置或促進組織活化。在此等情形下，懇請重新檢視並修訂為更具彈性的制度以符合僱用實務，而非僅止於形式上的保護制度。

此外，透過人力精簡、無人化，以協助產業轉型使其不過度仰賴人力資源。除於製造業引進更多工業用機器人外，亦應鼓勵服務業及物流等其他產業採用智慧型機械及AI技術、數位轉型。為此，希請台灣政府提供稅制優惠及補助金等政策予以協助，以提高企業採用前述機械或技術的意願。

## （2）建立穩定的兩岸關係與國內情勢

中國提高台灣產品的部分關稅，以及不斷對台實施軍事演習，而使近來台海局勢日漸緊張。兩岸關係不穩定及持續升溫的緊張局勢，將使日商在進軍台灣與進行投資決策上視為一大風險，進而影響其是否積極投資的決策。此外，除兩岸關係外，近來國際情勢的不確定性亦有所升高，而台灣國內情勢不穩定亦可能是造成兩岸關係風險提高的因素。對此，希請台灣政府能打造一個讓企業可判斷安心專注進行事業投資的環境，並建立安全且穩定的兩岸關係與國內情勢。

## （3）建構開放且強韌的資本市場

吸引國外投資資金，並促使台灣國內企業籌資途徑多元化，可活化企業的成长投資。並且，於使資本市場活化，並加速由民間主導進行創新上，優化籌資環境是不可或缺的。為此，應使金融市場更加開放，並使可利用的金融商品更加多樣化等。除應使上市市場更加健全外，透過改善基金的投資環境及運用信託架構使企業所有資產流動等，以建構籌資環境，可使企業提高資產運用效率，展開新的投資。此外，為使跨國投資人及期待與台灣企業合作的外國企業加深對台灣企業的理解及提升其信任度，藉由建立台灣企業透明的資訊揭露制度及加強公司治理，有助於促使台灣企業邁向全球化。

## 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善

希望減少阻礙貨物、金錢、人民順利流動的壁壘，同時建立支援流動的對策或優惠制度，以實現台日無縫合作。另一方面，在制度運用上也多有指出刻板的應對措施缺乏

彈性，對在台事業拓展形成限制。在此，針對彈性的行政應對措施與消除貿易障礙、放寬各項限制等，謹提出建議。

## （1）實施因應企業活動之彈性的行政應對措施

台灣存在以保護勞工或對境內產業進行培育與保護等為目的的規範或制度，對於如此的架構本身我方可以理解。然而，隨著時代變遷，亦有制度已明顯與現代企業活動脫節，需要設計符合實際情形的制度。此等制度在修改與運用上，已有一部分被發現有應對上過於死板的問題，對於外商擴大投資或促進事業活動已構成重大阻礙。以制度上的限制為由，且未充分考量每個案例的特性或每個業界的狀況、風險程度，就一概將其視為「無法處理」之事例實則隨處可見。基於上述原因，我們希望未來能夠積極從「該如何做才能實現投資或拓展事業」的觀點加以設計或運用制度。實際上，我方多年在個別請求事項有持續提出建議，但對於沒有任何具體進展的項目，我方認為其主要原因即是如上述在運用方面上之刻板化所導致的。我方強烈希望台灣政府能夠採取符合實際情形的彈性應對。

## （2）簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘

### ● 簽署經濟夥伴協定

國際分歧日漸擴大，地緣政治的衝突已明顯蔓延至總體經濟或個體企業活動。此外，在美國實施關稅政策、全球供應鏈重組更為加速的情況下，可謂台灣也越來越受到國際關注。在上述情況下，台灣與主要貿易國間建立自由且公平的經濟合作架構，此不僅有助於台灣經濟的穩定與永續發展，也將推動包括日本在內的外商進軍或擴大貿易。我方希望台日雙方政府能儘早簽署全面經濟夥伴協定。在此情形下，我們希望以農產品等多項稅目產品為對象，透過免徵/調降關稅達成台日間貨物無縫流通。

此外，雖然台灣政府已於2021年申請加入跨太平洋夥伴全面進步協定（CPTPP），但我方希望台灣政府不斷地繼續向其他國家尋求支持加入，同時希望日本政府積極表態支持台灣政府，盼台灣能儘早加入CPTPP。

### ● 調降關稅、消弭非關稅壁壘

雖然近年來台日間貿易金額有增加的傾向，但其佔雙方貿易總金額的比例依然未滿10%。為了未來更進一步加強台日間經濟關係，透過關稅調降/免徵來擴大市場准入是極為有效的。本會針對汽車零件、日本酒或燒酎等部分酒類商

品，有另以個別請求提出免徵關稅，希望台灣政府能夠持續地積極應對。從確保安全性的觀點而言，我方瞭解須就食品或日用品的進口制定一定的規範，惟另一方面，台灣對添加物或農業殘留等有設定獨特的規範對象基準的案例、或對醫藥品等進口審核有需要漫長流程的案例等，也存在進口的障礙。我方希望台灣政府能夠定期確認與國際標準是否一致，按照國際慣例運用制度或明示規範根據等，確保透明度及公平性，藉此優化對企業而言預期性高的商業環境。

### （3）建立容易互為參進、投資的制度、環境

#### ● 提高投資的優惠稅制與補助金

台日雙方於2011年簽署「台日投資協議（投資協定）」，致力於優化台日雙向投資環境。近年來，由於台積電（TSMC）在熊本縣興建半導體生產據點，使台灣對日本國內的投資備受矚目。另一方面，除了如台積電般例外的大規模案例以外，台日間的對外直接投資佔全體比例於好幾年來只有不到1%而已，與貿易金額一樣仍然處於十分有限的水準。我方希望台灣政府對於包括新創公司在內各產業的企業，能以放寬適用條件及提供補助金等協助其參進、投資台灣。例如：放寬研發費或設備支出的門檻、及對日本半導體事業提供補助金等協助，將減少日商投資決策的阻礙，並成為吸引其來台從事研發、拓展事業或投資設備的誘因。

#### ● 簡化許認可制度相關行政程序

因貿易或投資、在台事業活動而辦理申請或取得各種許認可時，由於申辦程序繁瑣或於審查中無法順利進行的情形等，導致事業難以如預期開始。此外，許多資訊或程序都是以書面及中文辦理，因而增加外資企業進軍台灣的負擔，甚至造成阻礙。為使日商順利拓展事業，希望台灣政府能在辦理各種行政程序上提供支援，例如：更進一步以電子方式申辦或台日間專用單一申請窗口、支援多國語言等。

### 3. 加強合作（產業）

在國際分歧加深，供應鏈重組的近來國際情勢下，台日間產業的無縫合作將有助於提升台日雙方的國際競爭力。而為了使台日合作具有實效，即須要建立互補關係，例如活用台日個別具有優勢的供應鏈或技術合作、共同研發、開創新的產業領域、聯合開發市場等。另一方面，按照不同產業，其合作的進展程度或投入程度也可看出大有差異。

在上述觀點下，在此謹針對加強台日間多樣化產業的合作及藉由台日合作開拓第三國市場提出建議。

## （1）擴大商機

### ● 半導體、人工智慧（AI）產業

台灣在半導體產業的國際影響力益增，隨著2025年4月「台灣貿易投資中心」在福岡縣開設等，台日間經濟合作亦加速發展。負責製造半導體的台灣與擁有材料、製造裝備優勢的日本已立足於互補關係而建構堅固的供應鏈，期待未來更進一步加強合作。而賴清德總統並將半導體與人工智慧產業列為屬於重點產業之「五大信賴產業」。在作為核心政策的「晶片驅動台灣產業創新方案（晶創臺灣方案）」中也有明示方針，預計在10年內將投資新台幣3,000億元，以生成式人工智慧推動產業改革、開發尖端科技並振興民間投資等。

全球各家科技大廠都已陸續擴大行動在台灣設立資料中心，以人工智慧技術的興起為背景，台灣在科技業界的國際影響力也不斷擴大。在人工智慧應用領域中尚有要求綜合對策，除硬體製造外，還包括軟體開發或實際活用於社會。關此，日本於活用資訊科技（IT）與物聯網（IoT）加以建構社會基礎措施或提供解決方案，亦有眾多公司具有優勢，且在人工智慧實際運用方面的合作可能性正在增加。如上所述，透過進一步強化台日半導體及電子設備製造供應鏈，同時於人工智慧應用領域擴展技術合作或前導實驗等的合作範圍，將使台日雙方成為對雙方產業高度提升或解決社會課題能夠做出貢獻的存在。懇請台灣政府積極致力於推動台商與日商在人工智慧領域進行合作，並積極推動人工智慧相關企業的合作，讓台日在人工智慧應用領域也能夠發揮全球影響力。

### ● 再生能源、節能相關產業

台日雙方的目標均是在2050年前使溫室效應氣體達到淨零，而為達成此一目標，電力部門的綠色轉型（GX，Green Transformation）將是不可或缺。雖然台灣政府提出的目標是於2030年前將再生能源比重提高至27～30%，但2025年1～5月再生能源比重僅止於13.5%而已，要達成目標仍須進一步加快速度。

在「臺灣2050淨零排放路徑」中將太陽能與風力定位為核心能源，日商亦刻正參進此領域，台日雙方共享其累積至今有關建造、運用的技術密竅，對於擴大建設應相當有效。此外台日雙方亦正進行氢能、氨能發電及碳捕捉、封存、再利用技術CCUS（Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage、二氧化

碳的回收、利用與儲藏）等次世代能源相關研究與驗證，有很大的技術合作空間。台灣的電力需求以工業用電為中心持續增加，加強節能是不可或缺。未來需要更進一步的措施，例如具體訂定消費電量的刪減目標等。今後期待台灣政府給予制度上的支援，使台灣亦積極推動引進日商的再生能源與節能技術，創造台日合作、加速致力於實現脫碳社會。

## ● 再生醫療、生技產業

2024年政府制定「再生醫療法」與「再生醫療製劑管理條例」，可預見再生醫療技術的研究開發及醫療、醫美領域的應用將更加寬廣。日本是再生醫療及醫美的先進國家，台商亦相當關注該領域，包含製藥領域中的CDMO（委託開發暨製造服務）業務在內，技術合作的可能性越來越高。另一方面，台灣刻正推行根據個人遺傳基因編碼、生活習慣等的精準衛生保健，並推動生物資料庫的運用及醫療健康數據的統一管理。個人化醫療與再生醫療、醫美領域市場未來成長可期，台日雙方運用各自強項深化合作非常重要。懇請台灣政府就企業媒合、資訊提供或放寬管制等提供支援。

## （2）多樣化的產業發展

在以半導體為主的前述產業領域中，台灣政府將其定位為重點產業，台日間亦有合作。另一方面，日商在台灣投入以傳統產業為首的各種業界，各自有不同的背景與問題。

事實上半導體產業是撐起台灣經濟最重要的產業，但過度依賴半導體也伴隨著風險，為求經濟穩定發展，均衡發展多種產業亦十分重要。根據上述實際情形，懇請政府勿偏愛部分產業，而是傾聽各行各業的意見，採取具有實際效益的支援措施。

## （3）台日合作開拓第三國市場

台灣推動的「新南向政策」目的是與東南亞及南亞等經濟顯著成長的地區加強關係。該等地區對日本而言也是經濟合作上的重要地區。目前以外貿協會（TAITRA）及第三國市場合作委員會等，促進開拓台日合作的第三國市場。但做為拓展市場的夥伴，若能靈活運用台日雙方的企業網路與供應鏈，將成為開拓市場與深化業務的有力關鍵。此外透過台日供應鏈進一步緊密合作與開展，在第三國市場的發展將不侷限於亞洲，更可能拓展到包含歐美各國在內的國際市場。另

一方面，對於企業媒合、語言及商業習慣的差異等提供實務支援，仍有問題尚待解決，懇請政府持續給予支援。

#### 4. 加強合作（人民交流）

台日間的民間交流向來十分活躍，特別在觀光或見習旅行等方面，已經成為大家耳熟能詳的目的地。但因為匯率影響等各種因素，疫情後訪台日籍旅客的人數恢復緩慢，以及在觀光以外的人才合作有進一步加強的空間。我方認為前述基層交流是未來台日關係永續發展的基礎，是極為重要的措施，謹提案如下：

##### （1）促成學生間的交流機會

###### ● 使國、高中生見習旅行等更加踴躍

見習旅行對年輕人而言是第一次出國的機會之一，趁年輕造訪台灣會大大影響未來對台灣的關注與親近感的形成。台日之間透過見習旅行的交流看似有一定普及度，但出國見習旅行本身仍然很難說是常態，未來還有很大的拓展空間。在這樣的背景因素下，懇請台灣政府進一步加強向日本人推廣來台見習旅行，並建構旅客服務制度。特別是促進宣傳中南部或東部等地區的觀光，並設定與當地固有課題或特色相關的教育主題、推展充滿吸引力的體驗型內容等，期待政府推動活用地區特色的旅客服務措施。

###### ● 使留學支援與實習制度完善

關於大學留學方面，未來在「正規留學」與「留學領域」二項目上有很大的發展空間。為了增加正規留學人數，重點在於及早並持續提供資訊，使學生從高中階段即可具體描繪出在國外就讀大學的選項。另外在留學的科別方面，除了學習語言外，期待在台日各自大學的尖端研究領域等各種專業領域上有更多留學生。因此擴大政府機關與相關團體等提供的獎學金制度，以及加強提供相關資訊，都是不可或缺的重點。此外獎學金制度不單單是經濟上的支援，研議計畫架構時應併予討論促進受獎學生的人際網路與交流。

此外留學生未來可能作為台日間的橋樑，是在企業與社會活躍的重要人才。但以現況而言，不少案例畢業後在當地找工作時，沒有獲得充分的支援而選擇回國。懇請政府推動政策，建構企業實習機會與工作媒合架構，促使企業採用多樣化人才，使其在職涯形成中得以發揮留學經驗。

## （2）促成企業間的交流機會

日商擬進軍台灣或擴大業務時，少不了人才上的交流。例如為了尖端領域的研究開發，外派人才至台日企業、大學或研究機構進行共同研究等，藉此由台日共同培育人才及研發新技術等。尤其在半導體與再生能源等產業領域中，前述需求相當龐大，但要實現卻存在相當高的門檻。懇請台灣政府惠予推動補助國際共同研究、建構企業媒合與人才交流等機會。

## （3）建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境

透過旅行累積對雙方的理解，是建構更堅固的關係的第一步，因此增加日本遊客訪台，可說是擴大未來深化台日合作的基礎。台灣政府推出2030年訪台遊客1,600萬人的目標，展開「Taiwan the Lucky Land」宣傳活動等各項政策。日籍觀光客在國家地區分類中佔了最高比例，但2024年的訪台旅客人數約800萬人，僅有目標的一半左右。此外台灣觀光除了旅客人數外，造訪地點亦容易集中於台北周邊的部分景點等，仍有許多課題。從增進回頭客與分散觀光地的角度，懇請台灣政府推動發掘台北周邊以外各地區的魅力、宣傳活動，並開發當地特色內容（觀光景點、美食、活動等）以及提升附加價值、完善公共交通機構與公共廁所等觀光基礎建設，並讓持有日本國籍者適用自動出入境審查系統等，實現順暢的出入境體驗等。

日本長年以來亦積極推動吸引外國人訪日旅行的政策，近10年造訪日本的外國人人數增加至接近2倍水準。背景因素除了日圓持續貶值外，亦有CIQ（海關、出入境管理、檢疫）更有效率、放寬簽證條件、宣傳包含各地區在內的觀光內容、支援國內觀光業者等各種政策的展開，累積了吸引外國旅客的知識，台日間應有很大的合作空間。

## 4. 2025年「白皮書」請求事項一覽表

| 序號 | 請求事項主題                                                                                    | 提案部會        | 提案開始年度 | 2024年度部會評價 | 主要政策建議對應章節           |                        |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------|------------|----------------------|------------------------|
|    |                                                                                           |             |        |            | 章                    | 項                      |
| 1  | 關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更                                                                   | 運輸觀光/貿易商社   | 2020   | A－         | 1. 優化投資環境            | (1) 解決缺電、缺人才、缺工問題      |
| 2  | 關於休假時期變更權之明確化                                                                             | 運輸觀光        | 2023   | B          |                      |                        |
| 3  | 關於員工加班規定之放寬措施                                                                             | 電機電子        | 2024   | C          |                      |                        |
| 4  | 關於開放外國人適用勞工退休金新制                                                                          |             | 2024   | B          |                      |                        |
| 5  | 關於針對中小型製造業自動化、省人化及GX化措施的補助金制度之建立                                                          |             | 2025   |            |                      |                        |
| 6  | 關於促進導入浸沒式冷卻伺服器以降低耗電量                                                                      | 高雄分部        | 2025   |            |                      |                        |
| 7  | 建構新台幣外匯之電子中介系統 (EBS)                                                                      | 金融財務        | 2025   |            |                      | (3) 建構開放且強韌的資本市場       |
| 8  | 關於重新檢視昇降機之遠端技術標準設定及檢查維修制度                                                                 | 電機電子        | 2016   | B          | 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善 | (1) 實施因應企業活動之彈性的行政應對措施 |
| 9  | 關於放寬台灣公共工程主要人員之資格                                                                         |             | 2024   | C          |                      |                        |
| 10 | 關於重新評估台灣公共工程之人員單價                                                                         |             | 2024   | B          |                      |                        |
| 11 | 對準備施行HFC（氫氟碳化物）管理辦法草案第2階段（2029年以後）之要求                                                     |             | 2024   | B          |                      |                        |
| 12 | 關於IEC標準（IEC60335-2-40）之『Edition8（2024）』CNS化，以及儘早將認證試驗標準化                                  | 建設          | 2023   | A－         |                      |                        |
| 13 | 對於離岸風電業者之國產化要求採取彈性因應方式                                                                    | 能源          | 2019   | A－         |                      |                        |
| 14 | 開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜                                                         | 汽機車         | 2019   | B          |                      |                        |
| 15 | 關於幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜                                                                 | 合資公司        | 2021   | C          |                      |                        |
| 16 | 關於指定菸品之結構健全的健康風險評估審查與分階段推動添加物禁令之必要性                                                       | 食品物資        | 2014   | A－         |                      |                        |
| 17 | 關於優化藥品給付相關風險分攤協議（Risk Sharing Agreement）之協商程序（包含藥品給付協議（MEA）、價格協議契約（PVA）、藥費限額（Budget cap）） | 醫藥品<br>醫療機器 | 2008   | B          |                      |                        |
| 18 | 制定及改善醫藥品醫療科技再評估（HTR）相關規範，充分與利害關係人進行協商                                                     |             | 2008   | A－         |                      |                        |
| 19 | 准許在台擁有據點之外國金融機構，將信用狀審查業務等銀行事務，委託國外據點或集團內之公司等                                              | 金融財務        | 2024   | A－         |                      |                        |
| 20 | 關於在台灣專利法中導入間接侵權制度                                                                         | 智慧財產<br>委員會 | 2010   | B          |                      |                        |
| 21 | 關於推動審議制度改革                                                                                |             | 2019   | B          |                      |                        |
| 22 | 政府主導之招標案件辦理公告後於都市計畫審議中通知大幅度補正事項係投標綱要、條例、細部計畫未訂定之事項，希請予以糾正                                 | 建設          | 2025   |            |                      |                        |

## 4. 2025年「白皮書」請求事項一覽表

| 序號 | 請求事項主題                                                 | 提案部會        | 提案開始年度 | 2024年度部會評價 | 主要政策建議對應章節           |                                           |
|----|--------------------------------------------------------|-------------|--------|------------|----------------------|-------------------------------------------|
|    |                                                        |             |        |            | 章                    | 項                                         |
| 23 | 對於漁電共生型太陽光電發電於輸電前嚴加查核養殖事實一事，建請採取彈性因應措施（開始輸電後再加強監管）     | 能源          | 2025   |            | 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善 | (1) 實施因應企業活動之彈性的行政應對措施                    |
| 24 | 關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善                     | 運輸觀光        | 2023   | C          |                      | (2) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘                |
| 25 | 關於汽車零件進口關稅之調降政策                                        | 汽機車         | 2018   | B          |                      |                                           |
| 26 | 關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降                                     | 食品物資        | 2008   | B          |                      |                                           |
| 27 | 關於琉球泡盛之關稅調降                                            | 運輸觀光        | 2008   | C          |                      |                                           |
| 28 | 為推動自我藥療—規範跨境電子商務（EC）                                   | 醫藥品<br>醫療機器 | 2025   |            |                      |                                           |
| 29 | 關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜   | 一般機械        | 2014   | A—         |                      | (3) 建立容易互為參進、投資的制度、環境                     |
| 30 | 關於特定行政區域防火避難性能設計評定之再次審查                                | 建設          | 2025   |            |                      |                                           |
| 31 | 利用專案公司（PJC）進行活用型共同開發案之彈性免除適用房地合一稅制措施                   |             | 2025   |            |                      |                                           |
| 32 | 對於在台專案公司（PJC）引進稅務上之導管體制度                               |             | 2025   |            |                      |                                           |
| 33 | 放寬對於離岸風電案場之減資規定                                        | 能源          | 2025   |            |                      |                                           |
| 34 | 擴大國家融資保證中心對離岸風電案場之支援對象                                 |             | 2025   |            |                      |                                           |
| 35 | 關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求                                   |             | 2022   | A—         | 3. 加強合作（產業）          | (1) 擴大商機                                  |
| 36 | 取得電業執照（Electricity Business License：EBL）前之售電及T-REC發行事宜 |             | 2023   | C          |                      |                                           |
| 37 | 解決因台電公司輸電網建置、擴建之不完備所造成抑制電力輸出、棄電問題                      |             | 2025   |            |                      |                                           |
| 38 | 在醫療制度上投入充足資源，以落實“健康台灣”願景                               | 醫藥品<br>醫療機器 | 2008   | C          |                      | (2) 多樣化的產業發展                              |
| 39 | 關於改善病患可近性之醫藥品政策改革                                      |             | 2008   | B          |                      |                                           |
| 40 | 關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣                                     | 汽機車         | 2023   | A—         | 4. 加強合作（人民交流）        | (1) 促成學生間的交流機會／<br>(3) 建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境 |
| 41 | 關於增加訪台日本旅客人數（訪台外國旅客人數）之措施                              | 運輸觀光        | 2025   |            |                      |                                           |

總計 41 項 · 2025新提案事項 13 項 · 延續事項 28 項

## 5. 2025年「白皮書」請求事項

### 1. 優化投資環境

#### (1) 解決缺電、缺人才、缺工問題

##### 議題 1 關於勞動基準法第35條之給予休息時間方式之變更（延續事項）

**請求事項** 勞動基準法第35條雖規定「勞工繼續工作4小時，至少應有30分鐘之休息」，但該規定卻阻礙彈性工作方式，懇請變更給予休息時間之方式以使勞工得以選擇具有自由度之工作方式。

**補充說明** 從不同的產業界（部會）都提出了與本議題相關的建議，因此放在同一個項目中提出。懇請政府擬定及公布因應不同產業之作為調整休息時間依循之「行政函釋」。

（運輸觀光部會）

作為至今為止討論之成果，經由有關勞動部發布行政函釋及基於該行政函釋彈性安排休息時間作法之可能性之說明，以及於勞動基準法令研習會加強宣導，將可期待一定程度之效果。另一方面，由於違法性之判斷仍須依據勞動檢查員之主觀判斷，因此，今後我方將持續關注行政函釋內容等具體進度。持續懇請政府作成及公布作為調整休息時間依循之「行政函釋」（指引）。

（貿易商社部會）

勞動基準法第35條之該項規定有可能為了追求具有生產力之工作方式，對彈性工作方式之選項施加限制，希望就其予以修訂。

我們希望政府研議例如是否可以符合日本勞動基準法之規定『工作時間超出6小時時，公司應至少給予勞工45分、超出8小時時，應給予1小時之休息時間。』。

如所有行業一律變更有其困難時，懇請研議例如僅辦公室職員類型行業不予適用之修法、或發布指引等彈性之處理方式。

（運輸觀光部會/貿易商社部會）

##### 議題 2 關於休假時期變更權之明確化（延續事項）

**請求事項** 勞動基準法第38條針對取得特別休假（年休假）的規定為，對於勞工所希望之年休假，其具體的休假日期由勞工決定。但是，雇主基於經營上的迫切性或勞工有個人的情事，可經由勞資協議來進行調整，在與勞工取得合意下，可調整休假的時期。

然而，現實的情況是，常有雇主請勞工變更的休假日期無法取得勞工的同意，結果無法調整日期，造成事業營運上產生巨大問題。

因此，希望將日本已導入之休假時期變更權加以明確規定。

休假時期變更權，是指企業在一定的條件下，對於員工所希望的年休假休假日期（休假時期），擁有變更的權利。

而日本針對年休假的規定為，在勞動基準法第39條第5項規定，「必須讓勞工在他希望的日期休假」，但同條文的但書亦規定，「若讓勞工在他希望的休假時期休年休假將對企業的正常營運造成妨害時，雇主可讓勞工在其他時期休年休假」，如此，企業可調整勞工希望休年休假的日期。

**補充說明** 去年政府回覆如下：

- (1)勞動基準法第38條第2項明定勞工之排定權，該項但書規定亦有衡平考量企業經營需求及勞工休假權益。
- (2)現行勞資爭議處理法、工會法、團體協約法已有相應規定，（中間省略）將不致有集體排休突發狀況。
- (3)問題不在於個別勞工排休，企業仍應面對解決造成緊張勞資關係之原因。
- (4)面對極端個案而貿然修正相關法律，反而造成勞資關係權利義務失衡。應透過事前預防機制（如透過工會、勞資會議或團體協約等），排除致企業發生不確定風險。
- (5)若勞資雙方能事前透過工會協商方式簽訂團體協約等制度化方式處理，幾乎不會發生極端案件。若有特殊個案，勞動部將提供相關協助。

然而，即使勞資關係未處於「緊張狀態」，依然存在部分員工濫用權利而妨礙事業正常營運之風險，且即使自家公司之勞資關係未處於緊張狀態，其委託廠商仍有可能發生極端個案，乃是事業穩定營運上的風險。

在日本，對於資方之休假時期變更權均有厚生勞動省及勞動基準監督署之相關指導內容或法院判例，此等亦是行使休假時期變更權之相關依據，我方希望由勞動部介入針對極端個案編製相關標準，例如：制定勞方之休假時期排定權之指引等。

此外，雖然針對台鐵案例已獲得政府機關回應，但我方另以其他案例指出，長榮航勤（EGAS）員工自2022年12月31日起至2023年1月之元旦連假期間發生「集體休假」，係部分員工因不滿年終獎金金額而號召集體休假，而停航或航班

延誤也確實對公共交通運輸之事業營運造成影響，此乃是脫離勞資爭議處理法規範之明顯案例，希望政府容許我方繼續提問，以將該案例作為現行勞動基準法之課題。

（運輸觀光部會）

### 議題 3 關於員工加班規定之放寬措施（延續事項）

**請求事項** 目前台灣之半導體業界為持續領先全世界，並未放緩設備投資及研發投資。於此情況下，需要高度技術能力之高階技術人員的業務量有增加之傾向。懇請政府依據台灣勞動基準法之勞工加班規定予以放寬，作為日商，我們希望對於台灣半導體業界之更進一步之發展亦能持續有所貢獻。

**補充說明** 2018年1月勞動基準法修正後，台灣之加班規定已被限制為原則上連同正常工作時間每日不得超過12小時，每月之加班時間不得超過46小時（同法第32條第2項）。此外，特別條款規定如經工會同意，或無工會者經勞資協商達成合意時，得延長加班時間，每月不得超過54小時，每3個月不得超過138小時。

關於此點，在日本如欲使員工為超出法定工作時間之加班工作時，會與員工代表等簽訂「有關加班、假日工作之協定（通稱：36協定）」，並向勞動基準主管機關申報，藉此進行嚴格之工作時間管理，同時，亦有許多企業處理特殊業務或需要高度技術業務，如勞資間簽訂特別條款時，得允許每年最多6次超過每月45小時之加班，超過部分更有允許每月最多100小時（包括法定假日工作在內），每年最多720小時（不包括法定假日工作在內）加班之實例（惟2～6個月之平均超過80小時之加班則不被允許＜包括法定假日工作在內＞）。

如主旨所載，在台灣為因應地緣政治風險，半導體業界已建立其他國家無法迎頭趕上之體制，提升產量與技術能力可謂台灣政府之國家政策。即使因美國川普政府提高關稅之影響使得前景更加不明之情況下，我們認為於台灣國內培育高階技術人員為應持續推動之不可或缺之重要工作。請政府理解本請求議題不僅對台灣國內之技術革新係為迫切之要務，從人才確保培育之角度而言亦為如此，我們希望台灣就工作時間限制規定能實施與日本勞動基準法同樣之條件放寬。

（電機電子部會）

### 議題 4 關於開放外國人適用勞工退休金新制（延續事項）

**請求事項** 由於目前居住台灣之外國人除台灣籍配偶或具有永久居留證者外，並不具備選擇適用勞工退休金新制之資格，因此包括日籍駐台人員在內之許多外國人不得

不加入勞工退休金舊制，我們希望取消此一限制，使外國人亦得加入新制。

此外，如得實現上述請求，選擇適用新制者欲請領退休金，須於60歲時親自向勞動部勞工保險局申請退休金之給付，然而對已離台之外國人而言其門檻過高，希望外國人之新制退休金可不必等待至60歲，於離台時即可申請。

**補充說明** 外籍駐台人員之駐台期間一般約為3～5年，大多未符合勞工退休金舊制之請領資格（工作10年以上，年滿60歲等）即返回原工作地。尤其2005年7月以後成立之公司，台籍員工均適用新制，因此公司有義務僅為外籍駐台人員開設台灣之銀行帳戶提繳舊制退休金，由勞資雙方共同組織勞工退休準備金監督委員會予以管理，且每月須提撥月薪之2～15%。

另一方面，於上述之成立不久之公司中幾乎沒有員工能取得該舊制退休金請領資格，因此實際上給付退休金之情形極為稀少，且直到駐台人員全部離職前，提撥款項也不會返還給公司，因此對勞工及公司雙方而言並無好處，結果只是造成實質上之營運成本增加。

香港之MFP（Mandatory Provident Fund：強制退休公積金）制度可供借鏡，其與台灣之勞退金新制同樣為確定提撥制，原則上於65歲以後可請領本金及投資收益，外國人亦可選擇適用，離開香港時可返還所繳金額及投資收益。我們希望仿效香港制度，允許外國人亦可選擇適用新制，同時於離台時可領取本金及投資收益。

我們認為上述改革可達成以下效果：

- ①因外國勞工之權益受到確保可提升台灣勞動基礎制度之國際評價與可信度；
- ②消除外國企業所見之不合理之成本負擔（促進外國企業對台投資）；
- ③今後勞動力人口減少已成為課題之情況下，可促進優秀外國人之人力保障及穩定化，並對台灣經濟發展帶來貢獻。

（電機電子部會）

## **議題 5 關於針對中小型製造業自動化、省人化及GX化措施的補助金制度之建立**

**請求事項** 台灣中小製造業面臨的主要課題之一為勞動人口減少（現有勞動人口老化及熟練工技術傳承不足等問題）。針對此課題，透過設備的工程整合與多功能化所推動的自動化及省人化措施具有良好效果。自動化與省人化不僅能提升生產效率，亦能促進生產現場的節能，進而促成綠色轉型（GX）。

台灣政府目前設有針對中小製造業的碳減與設備智慧化補助制度，但為加速中小製造業的綠色轉型（GX），建議同時建立針對自動化與省人化的補助制度。

#### 補充說明 【背景】

台灣國內雖設有產業發展署針對中小製造業的補助金制度，但補助金額偏低且申請期間過短，導致成效有限。

產業競爭力發展中心 製造業（10人以上）

<https://assist.nat.gov.tw/wSite/ct?xItem=255013&ctNode=235&mp=2>

#### 【參考】

另一方面，日本由中小企業廳主導，已啟動中小企業省人化投資補助金制度。

中小企業省力化投資補助金 <https://shoryokuka.smrj.go.jp/>

該制度的對象範圍涵蓋中小型至中型製造業，旨在媒合製造業與設備製造商各自的需求與技術種子，協助製造現場推動自動化與省人化。

補助金預算總額：5,000億日圓（2024年度至2028年度期間，每年約1,000億日圓，採公開申請及獲選方式）

（電機電子部會）

### 議題 6 關於促進導入浸沒式冷卻伺服器以降低耗電量

**請求事項** 在導入對減少耗電有大幅貢獻的油浸式冷卻伺服器時，希望政府能將成為阻礙之對半導體故障的保固以保險費之名義提供補助。

這將有助於加速浸沒式液冷伺服器的市場導入，並緩解未來電力需求增加的趨勢，有助於維持電力供需平衡。

**補充說明** 根據2024年7月15日經濟部能源署公布的電力供需報告書《全國電力資源供需報告》，對人工智慧（AI）的電力需求預計將從2023年的24萬千瓦（KW）增長至2028年的224萬千瓦，5年間約增長9.3倍。這一增長主要是由於資料中心伺服器中有重要功能的GPU和CPU的能力提升，導致其發熱量急劇增加，從而需要更多的電力來進行冷卻。

另一方面，目前資料中心大半採用利用空調之空冷方式進行冷卻，然而近來有越來越多的資料中心開始採用僅集中冷卻GPU或CPU的部分之水冷（DLC）冷卻方式。然而隨著未來GPU和CPU運算能力的提升，勢必需要進一步提升冷卻能力與效率。

因此我們提議採用在伺服器整體冷卻性能上更優良，且有助於有效減少設備故障的油冷方式。

油冷方式是將整個伺服器浸泡在碳氫化合物的冷卻液（絕緣液體）中，可直接冷卻伺服器整體（包含GPU和CPU），使吸熱後的冷卻液循環流動，經過冰水機進行冷卻，然後再回流至伺服器機箱，從而實現對伺服器的持續冷卻。

在實證試驗中這種冷卻方式可將冷卻所需的電力減少90%，並且得到資料中心整體的電力消耗減少32%的結果。

關於伺服器故障的問題，業界普遍認為油冷方式（浸沒式冷卻）相較於空冷和水冷（DLC）方式，因下述原因能夠降低約50%的故障率：

- ①去除了空冷和水冷（DLC）所需的風扇。⇒不會產生振動。
- ②不會像空冷或水冷（DLC）那樣在伺服器內部出現局部高溫的「熱點」現象，可以均勻地冷卻。

如上述油冷（浸沒）方式雖能降低故障發生率，但現狀是半導體製造商對空冷和水冷系統有提供保固，而對油冷方式卻未提供。目前因銷售浸沒式伺服器的製造商銷售時的保固，是以追加方式另行收取保證金或保險費，因而使客戶的初期導入成本變高。半導體製造商不提供晶片保固的原因，推測有以下幾點：

- ①目前因浸沒式的需求極少，半導體製造商缺乏對浸沒式進行評估的動機。
- ②市場上存在各式各樣的冷卻液，而這些液體會直接接觸半導體。針對其材料相容性等之驗證，製造商目前尚未確定如何加以保證。

因此為了去除這些阻礙，我方提出能促進油冷（浸沒）技術導入市場，且有助於減少電力消耗之上述提案

（高雄分部）

## 1. 優化投資環境

### (3) 建構開放且強韌的資本市場

#### 議題 7 建構新台幣外匯之電子中介系統（EBS）

- 請求事項
- ・希望在政府主導下討論建構境內新台幣外匯之EBS。
  - ・建構EBS應可提升交易價格透明度、提升市場參與者之業務效率等，並強化流

動性以及有益於未來金融市場國際化。

- 與新台幣同為管制貨幣之韓元，已由韓國的金融經紀公司（broker）建構獨立的境內韓元外匯用電子中介系統。

- 補充說明**
- 目前銀行間約定境內新台幣外匯交易時，必須在電話人工撮合市場或直接交易市場進行交易。而主要貨幣的交易，一般國際標準則是透過EBS約定。
  - EBS可提升交易價格透明度，可望使參與交易之金融機構建立直通式處理（STP）之事務流程等以提升業務效率。

⇒附件資料：電子中介系統之課題

（金融財務部會）

## 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善

### （1）實施因應企業活動之彈性的行政應對措施

#### 議題 8 關於重新檢視昇降機之遠端技術標準設定及檢查維修制度（延續事項）

**請求事項** 自2010年代以來，由於台灣人口結構的變化，年輕勞動人口減少、往IT產業流動及勞動者年齡層的高齡化等總勞動人口的減少，使作業上更加省力、提高效率成為各產業之重要課題。同樣地昇降機業界也應推動遠端技術之導入，利用設備進行持續監控和自動檢查等優點，來補全目前的現場檢查，在提高昇降機的安全性和品質的同時，減少對人力的依賴。我們希望政府能夠研議並推動能為民眾、社會、經濟三方帶來共通利益之方案。

目前業界基於上述想法配合市場需求，已開始開發及銷售遠端監控、檢查系統，但因缺乏遠端技術相關的法規整備及標準規格，從昇降機設備管理者乃至一般使用者或消費者想了解及使用遠端技術商品時，難以判斷商品的好壞而無法普及。自2016年提出本議題後，政府方面於2021年後制定「遠端監控技術應用推廣計畫」等，並擬訂技術手冊草案，但尚未獲得正式認可，而未來的計劃亦仍不明確。

尤其是遠端檢查之標準設定，不僅可以補強目前每月一次由工作人員進行之現場檢查，提升昇降機的安全性，還可以透過預防性維護提高檢查工作的效率。因此我方認為這也是解決未來勞動力短缺此一社會問題的一個有效對策。

此外，經濟部標準檢驗局在2022年公布了《建築物昇降設備（電梯）資安檢測技術規範》，對於資訊安全設了限制。今後為了在能採取確實的安全對策的前提下，運用昇降機的遠端技術（監控、檢查、操作等），希望政府能基於基準點等建立某些標準，使遠端技術系統化要件更明確。

綜上，希望政府公布包含資訊安全在內的遠端技術（監控、檢查、操作等）系統化要件定義、目前關於設定標準的研議狀況，以及關於未來的檢查維修制度之重新檢視的想法和時程。

**補充說明** 1. 引進昇降機遠端監控系統的理由：

- (1)因以台灣少子高齡化問題為背景，檢查維修所需人材的確保已有所困難，故為確保使用昇降機民眾的安全，人力有所不足的項目需要活用遠端監控系統之對應。
- (2)若昇降機遠端監控系統得以普及，即可遠距詳細確認運轉狀況，除在故障時進行自動通報外，亦可事前預防故障，減少故障時間有助於降低使用者的不便。
- (3)昇降機遠端狀況確認、重新啟動、被關在昇降機時的視訊通話機能等遠端監控系統可實現的功能，在地震頻繁的日本也是不可或缺的，我們確信在台灣也能使昇降機使用者感到安全安心。

2. 鄰近國家 / 地區使用概況：

- (1)日本：自1981年起就昇降機遠端監控制定規範後至今已40年以上。其過程中遠端技術（監控、維修、操作）持續發展，以人工方式檢查維修於國土交通省之方針由舊的「約1個月以內」改為新的「定期」，目前一般是每3個月1次。
- (2)中國：中央法規允許遠端監控。在昇降機上裝設遠端監控設備之前提下，一線以及二線都市可自由設定人工方式檢查維修的頻率。
- (3)韓國：裝設昇降機遠端監控設備，且完工後15年以內，每2個月進行1次人工方式檢查維修是受到認可的。
- (4)香港：香港政府已開始就遠端監控系統進行測試運用。

（電機電子部會）

## 議題 9 關於放寬台灣公共工程主要人員之資格（延續事項）

### 請求事項 【請求】

對於在公共工程中必須登錄之主要人員（計畫經理、工地工程師、品管工程師等），希望政府讓承包商全資子公司之正式員工亦能夠辦理登錄。

### 【理由】

近來日本企業傾向於由控股公司負責當地之履約責任或留下經營、總務事業而另行拆分設立有包含核心事業之子公司。但在台灣公共工程之投標中，由於另行拆分設立之組織會被視為其他公司，故縱使該子公司所具備之人才具有專業性，卻仍無法登錄為主要人員。我方希望政府能夠導入制度，使全資子公司之人才如同母公司之人才得以獲得認定。

### 補充說明

由於日商之全資子公司，其作為公司並未持有投標要件所示之履約績效，故未具備承包資格，結果只能由持有績效之日本總公司或其在台分公司（視為同一法人）進行投標。

因履約能力係由全資子公司之人才所有，故我方希望能由該等人才負責實務，但公共工程中，尤其是E&M（Electrical & Mechanical）組裝中卻存在「計畫經理須為承包商之正式員工且服務該公司年資滿5年以上」、「工地工程師須為承包商之正式員工」等條件，而該等條件係依據政府採購法（第65條、第87條）所訂定，以全資子公司而言是處於無法符合條件之情況。

雖然在2024年白皮書之政府（公共工程委員會）回覆中有提出法律依據表示母公司與子公司分屬不同公司，但依日本案例，係可由全資子公司派遣工地主任，我方希望台灣亦能配合工程內容實際情形彈性地再進行研議。在政府回覆中，最終決定係委由主管部門進行，但對於每個案件卻採取不同之處理，此實不公平。我方希望公共工程委員會能具體發布函釋並進一步研討，以使履約能夠正確。

（電機電子部會）

## 議題 10 關於重新評估台灣公共工程之人員單價（延續事項）

### 請求事項 【請求】

有關在公共工程中必須登錄之品質管理及職業安全衛生相關人員費用，希望其以適當價格重新評估預算。

### 【理由】

由於人員單價在預算編列時起就低於一般能僱用之人員費用，故除基本工資

及加班費外，如再將派遣至當地所生之各種津貼、福利、保險或年金等費用列入考量中，就會有預算不足之情形。此外，尤其在大型案件中，專案大多會持續五年以上，故雖然亦需考量調高工資水平，但情形是要吸收該調高部分亦有所困難。

**補充說明 【參考】2025年度承包契約單價與績效間之差異：契約單價比率超過25～40%**

品質管理人員、職業安全衛生人員分別必須具有國家資格，且視不同案件而有必要為專任註冊，由此可見是處於極端的賣方市場，薪資等金錢上之條件正持續上昇中。

就2024年白皮書之政府（公共工程委員會）回覆表示：「對於具備資格人員之人事費用，應考量市場行情合理編列…」等意見，我方雖給予一定之肯定，惟認為實際情形是市場行情並無如實反映。我方希望公共工程委員會能具體確認實際情形，並持續積極進行審議及研討。

（電機電子部會）

**議題 11 對準備施行HFC（氫氟碳化物）管理辦法草案第2階段（2029年以後）之要求（延續事項）**

**請求事項** 2023年12月環境部大氣環境司公布了溫室氣體HFC管理辦法草案。我方期待能藉此加速推進台灣的地球暖化對策。根據管理辦法草案，在2028年以前的第1階段管理HFC的消費量，並在2029年以後的第2階段實現HFC的削減目標，但第2階段的詳細內容尚未公布。為了達成目標，需要業界和企業的理解以及提早準備，因此提出以下要求。

1. 提早公布第2階段的詳細方案並徵求大眾意見

由於各業界和企業準備應對該法案需要3到4年的時間，因此希望在2025年中前公布草案，並徵求大眾意見。

2. 明確公布第2階段管理對象的品項及時程

我們理解第1階段的管理對象是HFC本身的進出口和製造及內含HFC的產品製造，但內含HFC的產品進出口不在管理範圍內。未來在第1階段或第2階段是否會將內含HFC的產品進出口納入管理範圍，若納入管理，請明確說明其品項和時程。

**補充說明** 無。

（電機電子部會）

## 議題12 關於IEC標準（IEC60335-2-40）之『Edition8（2024）』CNS化，以及儘早將認證試驗標準化（延續事項）

**請求事項** R32冷媒在家用空調設備中越漸普遍，也有越來越多意見表示，希望可應用於辦公大樓或商業設施等業務用途。然而目前台灣的IEC標準（IEC60335-2-40）屬於『Edition5（2013）』，妨礙R32冷媒在業務用中大型空調設備之使用。轉換使用全球暖化指數較低、對環境更為友善且可達到節能效果之R32冷媒，將有助於台灣政府所推動之節能與環境保護政策，亦有利於使用之消費者，故我方請求應早日採用『Edition8（2024）』。

2024年之政府回覆中表示，有關『Edition7（2022）』之認證試驗『可採專案申請』，目前已提出申請並取得試驗之許可。

此外在5/12之會議中，獲知『Edition8（2024）』之CNS化預計於2026年辦理。請求在後續的認證試驗中亦能盡快將『Edition8（2024）』標準化。

**補充說明** · 歐洲、日本、亞洲大洋洲的幾個國家皆已採用「edition7」，就中大型業務用空調機型（VRV/VRF）亦已販售R32冷媒機種。

· 美國則預定自2024年起更新為「edition7」。

· 亞洲則有新加坡亦可採用「edition7」。

· 大洋洲則有澳洲、紐西蘭已採用「edition7」。

· 對於環境議題關注程度愈高之國家較早採用最新版的規格，可謂已獲成效。

⇒附件資料：IEC標準edition之主要差異與各國情形

（建設部會）

## 議題13 對於離岸風電業者之國產化要求採取彈性因應方式（延續事項）

**請求事項** 台灣政府一直以來對於離岸風電案件已加諸一定之國產化義務，然於新的第三階段則已公布放寬或撤銷之政策方針。

另一方面，於仍在建設中之第二階段案件，發電業者雖已依據國產化計畫與國內企業簽訂契約，但部分國內企業於履約上存在安全因應、交期、品質等問題，已面臨建設時程延遲及事業成本增加之風險。

懇請政府研議之問題：

1. 為遵守工期，我們希望政府同意將已簽約之國產品轉為他用等、彈性運用及替換國外產品等依據實際情況之彈性調整作法。

2. 為因應國產化而簽約之企業如因品質及交期、政策變更等逾越發電業者管理以外之因素，導致難以履行義務時，希望作為不可抗力予以免除違反國產化計畫之罰則。

**補充說明** 無。

（能源部會）

#### **議題 14 開放大型重型機車（排氣量251cc以上，下稱重機）行駛高速公路事宜（延續事項）**

**請求事項** 2011年制定的重機之高速公路行駛相關法律已經過了14年，但至今尚未施行。為了回應國民的期待，建議加強安全駕駛教育以及在國道6號或國道8號上進行試行。

**補充說明** 交通安全的關鍵在於用路人對安全駕駛的心態，而對使用道路之所有持有駕照者的教育是國家的重要課題。在日本透過從幼稚園到高中進行交通安全教育等，交通事故死亡人數已由2000年的9,073人減少至2024年的2,663人。

無法在高速公路上行駛重機的國家只有韓國、泰國、印尼、委內瑞拉等少數幾個國家，超過九成的國家都允許重機通行。開放高速公路行駛將使重機騎士能夠有效利用道路網絡資產，實現更高效的移動。在台灣機車廣泛普及，不僅是日常代步工具，也用於休閒活動。改善機車的使用便利性將有助於提升國民的滿意度。

我們提案不僅限於機車騎士，應對所有國民實施交通安全教育，同時建議在國道6號線或國道8號線上開始試辦行駛，並在實地研究可能存在的問題及對策。

（汽機車部會）

#### **議題 15 關於幼稚園巴士（幼兒園幼童專用車輛）之租賃解禁事宜（延續事項）**

**請求事項** 懇請同意開放幼稚園所使用之幼稚園巴士可使用租賃車輛。

**補充說明** 1. 關於是否解除幼兒園巴士租賃限制，在2024年度台灣政府主辦的研討會得到了討論的機會，交通部表示尊重教育部之判斷，並表示在行政程序上可配合核發租賃車輛牌照，對於租賃車輛解禁提案作出正面回應；然而，教育部基於維護幼童安全之立場，對於租賃車輛解禁仍抱持審慎態度。

2. 我方雖完全理解教育部維護載運幼童時行車安全之立場，但就本案幼兒園巴士之租賃解禁與載運幼童時之行車安全維護之間之關聯性，似乎存在見解歧異與誤解。
3. 亦即，載運幼童時之行車安全主要取決於車輛駕駛人，與車輛是自有（購入）車輛還是租賃車輛並無直接關聯。經查日本有關幼兒園巴士之法令，係基於「載運時之行車安全係取決於駕駛人（用車人），與車輛登記之所有人為何人並無關聯」之見解【見解1】，因此，法律上並未特別規定幼兒園巴士是否得以使用租賃車輛（是否使用租賃車輛為當事人間之民間交易行為，取決於當事人間之意願的見解【見解2】）。
4. 儘管日本法律對於幼兒園巴士是否得以使用租賃車輛並無明文規定，仍有部分日本地方政府補助幼兒園購置巴士。地方政府核撥補助款亦基於上述見解2，因此不論是租賃車輛或是購入車輛，皆可獲撥補助款（橫濱市對租賃車輛核撥補助款之案例）。
5. 本案於2025年6月4日與台灣政府舉行了個別工作會議，與教育部進行了討論。然而仍無法化解見解之歧異與澄清誤解，希望教育部能持續展開研議，推動案件之進展。

⇒附件資料1：橫濱市幼童專用車購買等補助金交付綱要

附件資料2：2024年白皮書第二次個別工作會議補充資料：營業用車輛的處理條件要點

（合資公司部會）

## **議題16 關於指定菸品之結構健全的健康風險評估審查與分階段推動添加物禁令之必要性（延續事項）**

**請求事項** 為確保菸害防制政策的有效實施，法規機制應保持明確、制度化且具可執行性。雖然近期健康風險評估審查機制已完成，但「禁止菸品添加物」等新政策正陸續推出，現行制度仍須進一步精進，以降低法規遵循的不確定性並維持公平市場秩序。

特別是在審查機制的透明度與一致性方面進行強化，以及採取分階段推動添加物禁令的做法，將有助於支持公共衛生目標，同時讓產業與主管機關得以有效因應。此外，持續與相關利害關係人溝通，也是確保法規可行性與遵循性之關鍵。

#### 補充說明 關於健康風險評估審查

政府於2023年3月22日公布「指定菸品健康風險評估審查辦法」（下稱「健康風險評估審查辦法」），實施至今逾兩年，近期，健康風險評估審查已完成（在符合一定條件的前提下獲得核准），業界各公司亦均已依據規定要件完成申請程序。本會肯定國民健康署在申請期間與申請業者建立資料送件之溝通機制，此舉展現政府推動行政透明的努力。

目前，雖然健康安全性評估審查已完成，但在取得最終核准前，仍需持續因應並滿足若干要件。為進一步促進對法規的適當遵循與公平競爭環境，有必要改善現行審查規則及上市後調查標準的明確性、系統性與透明度。雖然辦法已規範應檢附之文件、審查範圍與內容，但評估標準仍不明確，導致業者在審查過程中須不斷澄清與確認。我們建議政府基於既有審查經驗，進一步建立更具系統性、標準化的審查流程。

#### 關於「禁止菸品之添加物」禁令

衛生福利部於2024年8月8日再次預告「禁止菸品之添加物」禁令草案，擬禁止27種菸品添加物，擴大了2023年3月20日初次預告的四種風味禁令。若按草案內容實施，該禁令將影響目前台灣市面上絕大多數菸品，並引發對於市場可能大幅動盪之嚴重關切。

雖然相關法規有其推動公共衛生目標之必要性，但政策實施仍應兼顧可行性與可執法性。若變革推動過於急促且範圍過廣，恐將使製造商、消費者與主管機關難以即時因應，進而產生預期外的負面影響，例如消費者轉向非法香菸與電子煙產品。此類非法產品通常規避品質管控、健康警示與年齡查核機制，不僅削弱公共衛生成效，亦增加執法難度，降低整體法規效益。

為確保監管措施的平衡與成效，我們建議逐步推動，先禁止多數加味菸品中重要成分之薄荷相關添加物，以實現大部分政策目標，同時讓產業及主管機關有充足適應時間。此外，鑑於此為重大法規變革，政府應審慎評估並廣納各方意見，避免倉促定案。

（食品物資部會）

#### 議題 17 關於優化藥品給付相關風險分攤協議（Risk Sharing Agreement）之協商程序（包含藥品給付協議（MEA）、價格協議契約（PVA）、藥費限額（Budget cap））（延續事項）

請求事項 健保署在檢討償還合約時，應充分考量合約的公平性與合理性，並基於臨床

研究等科學證據所提供的數據及財務預測，依據風險共擔原則訂定合約內容。透過此舉，期望能確保其透明性及預見性，並建構可持續發展的營運環境，同時促進醫療需求高的新藥能迅速引進，以期順利推動對醫療產生貢獻並促進經濟發展。

**補充說明** 健保署於2024年就藥品給付協議之優化提供產業界進行意見交流之場合。其後，於2025年4月公告修正了健保藥價（支付基準及藥價調整作業要綱），並預定於同年10月發送藥劑給付協定書的範本（與MEA、PVA相關之內容）。然而，我們主要關切點在於藥劑費用上限及償還比例的設定，對此似乎尚未有所調整。

關於藥劑費用上限，由於各治療領域的疾病嚴重度及臨床需求不同，健保署應參考各領域的臨床研究與財務預測數據，設定給付協商內容，並依領域分別設置藥劑費用上限。避免單純從財務角度一律訂定上限，造成不同治療領域間的不公平。

償還比例則應基於契約雙方公平分擔藥品不確定性所帶來的財務風險的精神，雙方應均等分擔償還比例，不應如現狀單方面要求產業界承擔過重負擔。

建議健保署持續積極收集各方意見，依公平合理原則推動給付協商條文的修訂。如此有助於在健保署與產業界達成共識下，保障病患用藥權益。

（醫藥品醫療機器部會）

## **議題 18 制定及改善醫藥品醫療科技再評估（HTR）相關規範，充分與利害關係人進行協商（延續事項）**

**請求事項**

1. 在醫療技術評估的流程中，期望廣泛採納製藥業界等利害關係人的意見，並遵守公開性、透明性及可預見性原則。
2. 希望明確說明先行評估（HS）與新藥預算編列之間的關係。

**補充說明**

1. 我們贊同政府依據藥品生命週期，全面整合先行評估（HS）、醫療技術評估（HTA）及醫療技術再評估（HTR）機制，加強藥品證據管理體系的宏觀方針。然而，醫療技術評估涉及藥品納入保險給付、給付條件變更或取消等重要程序，對患者治療可及性有重大影響。因此，應充分反映製藥業界等利害關係人的意見與共識，建立具公開性、透明性及可預見性的可持續營運環境，使企業能依循，進而提升患者對藥品的可及性。
2. 為因應新藥及給付範圍擴大，健保署已導入HS機制，事先收集並推估相關藥品的預算需求，供未來年度預算編列使用。然而，實務運作中，新藥預算編

列方式仍不透明，業界所估算的預算與實際年度預算差距甚大。因此，請明確說明HS結果如何反映於預算，以及其運作方式與連動機制。

（醫藥品醫療機器部會）

**議題 19 准許在台擁有據點之外國金融機構，將信用狀審查業務等銀行事務，委託國外據點或集團內之公司等（延續事項）**

- 請求事項**
- 依台灣規範「金融機構作業委託他人處理內部作業制度及程序辦法」第3條第1項第4款，得將貿易金融業務之後勤處理作業（以信用狀開發、讓購、及進出口託收為限）委外辦理。
  - 此外，本法於2023年8月25日修正，大幅鬆綁對國外之委託限制，目前僅有重要個人金融業務相關系統之國外委託，需事前提出申請。
  - 亦即，貿易金融業務之後勤處理作業，已不需事前向金管會申請許可，得立即依金融機構之委外業務內部規定辦理。
  - 另一方面「貿易金融業務之後勤處理作業」亦該當於中央銀行之「銀行業外匯業務管理辦法」第21條規定之「委託代為處理外匯相關後勤作業」。該辦法規定「指定銀行……以其他方式委託代為處理外匯相關後勤作業，應檢附委外作業計畫書向本行申請…」。
  - 本會會員於2023年為向中央銀行申請「信用狀相關文件之審查確認業務」之國外委託，向央行承辦窗口詢問後，承辦人員口頭說明因外匯相關後勤作業不包含「貿易融資業務之文件審查」流程，難以獲得央行核可，建議停止提出申請（法令上並無明確規定）。
  - 信用狀文件之審查係依國際商會（International Chamber of Commerce（簡稱ICC））制定之「信用狀統一慣例（簡稱：UCP600）」辦理。此為國際上標準化之流程，許多大型跨國銀行亦已設置集中作業中心，接受不同據點委託，統一處理且已行之有年。
  - 參考亞洲各國開放情形，身為金融中心的香港、新加坡自不待言，韓國與泰國，甚至越南均已認可將「信用狀之文件審查確認作業」委託國外集中處理。本會在此懇請中央銀行順應國際潮流，認可將該業務委託屬於集團內公司之作業中心。
- 補充說明**
- 中央銀行於114年4月18日預告修正「銀行業辦理外匯業務管理辦法」。該修正條文第21條目的在於配合主管機關修正金融機構作業委託他人處理相關規定，

暨簡化銀行業之申辦程序。

- 原本需要中央銀行許可之外匯業務委外辦理項目，若依主管機關規定不需事前許可，得不經許可直接辦理，僅需保存委託業務相關資料備查。

鑒於前述情形，本會方針為持續關注至本件條文修正完成。

（金融財務部會）

## 議題20 關於在台灣專利法中導入間接侵權制度（延續事項）

**請求事項** 懇請於專利法增訂規範「準備行為」及「幫助行為」等之間接侵權制度。

**補充說明** ①現行台灣專利法並無為美國、日本等眾多國家專利法採用之間接侵權制度。

關於設備專用的耗材，基於與發明之各個構成要件構成一個不可分割的整體並產生效果等之理由，難以各別進行專利申請。因台灣無間接侵權制度，關於上揭耗材出現無品質保證之替代零件在市面流通的情況。抑制諸如此類之準備行為／幫助行為，不僅是保護專利權人的經營環境，亦能確保產品的品質與安全等，有利於該產品的台灣使用者之權益保障。

②雖有適用民法規定之判決，但基於以下理由民法之保障並不充分，應於專利法針對間接侵權明文規範。

- 因直接侵權行為難以證明，以民法第185條之共同侵權行為課以損害賠償責任之判例極少，具有高度的不穩定性。
- 除了損害賠償請求之外，專利侵權主要之救濟方式尚有為防範於未然之禁止侵害請求。然而，法院並無肯認民法第213條之回復原狀規定與第767條之排除侵害規定的案例，對專利權人之保護並不充分。此外，雖有依民法規定認定間接侵權行為，就排除侵害（禁止侵害請求）適用專利法第96條的判決，但這樣的司法運作是否合乎法律體系存有疑義。

③此外，台灣專利師公會亦於「2020智財白皮書」（第二、一、（四），p2.）提及「如導入間接侵權制度，強化對專利權之保護，對我國企業可能有所助益，並可能有鼓勵外國企業研發投入」，由此可窺知不僅是日商，台灣使用者亦期望導入間接侵權制度。

（智慧財產委員會）

## 議題21 關於推動審議制度改革（延續事項）

**請求事項** 關於專利審議制度，希望①簡化對專利行政處分不服時的訴願程序、以及②導入舉發訴願及其審定撤銷訴訟的當事人對立構造。

- ①我方希望能統合智慧財產局的再審查與經濟部的訴願程序，並設立審議部，導入「前置審查」及「合議制（由複數成員進行審理）」。
- ②在請求撤銷專利權的舉發訴願中，依現行規定作出行政處分的智慧財產局為被告（在審定撤銷訴訟則為被告），我方希望導入當事人對立構造，使持有該專利權的專利權人能作為被告，並針對自身權利進行權利主張。

**補充說明** 關於前揭①，除了審理時得有效利用具備相關專業技術知識之智慧財產局審查委員的見解，將訴願程序統合到智慧財產局，亦能簡化程序。此外，關於②，對於第三人的撤銷專利權請求，權利人能自行進行反論。此等皆有助於迅速確實的審理以及解決智財紛爭，進一步推動台灣智財制度的國際協和，不僅是對日本的使用者，對台灣的使用者而言亦能共享利益。

關於在專利舉發、商標評定爭訟事件導入當事人對立構造，以及簡併不服無效審議之行政救濟程序等之修法草案，因2024年1月底立院屆期不續審視同廢案，我方已了解，智慧財產局刻正重新研議中，對於該草案存在不同意見，在智慧財產局的預算及人事未到位之情況下若貿然實施，可能會導致審查效率不彰。

我理解行政機關難以立即增加預算與人員配置，然而本請求事項，不僅有助於迅速確實的審理以及解決智財紛爭，亦進一步推動台灣智財制度的國際協和，對台灣的使用者而言亦能共享利益，將持續要求修法。

我方期待智慧財產局能繼續推動各界形成共識，促成制度改革的實現。

（智慧財產委員會）

## **議題22 政府主導之招標案件辦理公告後於都市計畫審議中通知大幅度補正事項係投標綱要、條例、細部計畫未訂定之事項，希請予以糾正**

**請求事項** 大規模開發，需通過各縣市政府之條例等規定之都市設計審議，惟此次政府主導之招標案件中都市計畫審議之通知補正事項，卻出現招標時所核定之綱要、都市計畫、細部計畫「以下簡稱「投標綱要」。」中未訂定之大幅度補正事項。

具體之補正內容有二點：①大幅度變更投標綱要之都市計畫（請參地形、車道圖說變更 ※附件「地形、車道變更圖說」）、②要求設置之機車停車位數量遠遠超出投標綱要原定之應設置機車停車位數量，要求過於嚴苛。

因變更投標綱要未訂定之條件，而使許認可之審核暫停1年以上、並重新辦理容積放寬審議、公聽會等，造成大量之時間損失，以致於明顯有損事業營運及

成長性之情形。

因此，我方原則上仍希望政府機關取消過度要求、指導投標綱要未訂定之內容、及出超出法律依據之要求等。

#### 補充說明 地形、車道圖說之變更

因投標時原先預設之建築物一開始便有可能不會興建（因可能明顯有損事業營運及成長性），故我方原則上仍希望政府機關取消變更最初投標綱要所示之地形、車道圖說之要求。

#### 其他國家之案例（例如：日本）

日本並不會發生提出與招標條件不同之要求，通知變更地形、車道圖說等等要求大幅度變更都市計畫之情形。

⇒附件資料：地形、車道變更圖說

（建設部會）

### 議題23 對於漁電共生型太陽光電發電於輸電前嚴加查核養殖事實一事，建請採取彈性因應措施（開始輸電後再加強監管）

#### 請求事項 1. 養殖事實之查核適用以往規定

由於輸電後若未進行養殖，發電業便無法獲得收益，在此架構下，無需針對養殖事實嚴加規範。藉由開始輸電後再加強適當管理、監控，即可使農業部與能源署均能達成規範目的。

#### 2. 採用彈性規範

若對於已取得許認可且正在办理流程之現有專案採行更嚴格之規範，將嚴重影響投資回收、電力供應，更對台灣國內外相關企業造成極大之影響，故新政策之實施應限定於日後的新專案等，以確保推動再生能源與振興產業間之平衡。

**補充說明** 為使台灣能更穩定地供應能源與產業發展，建請相關政府機關適當提供協助、以及重新檢視政策使其更具彈性。

#### 背景與問題點

- 穩定供應電力／再生能源之風險：台灣半導體、AI領域等主要產業面臨缺電，穩定供電為迫切問題。此亦為日本企業等各國於投資上不可或缺之五大要素之一。惟有關室內型漁電共生太陽光電發電之開始輸電，經濟部能源署為配合農

業部之政策，要求於開始輸電前須先查核養殖事實。漁電共生型之部分電力預計售電予大型半導體企業或外資企業，如供電出現非預期之延遲，將對台灣經濟或投資台灣造成不良影響。

- 現有案場發生延遲開始輸電之風險：即使已取得施工許可，如未取得農業部核發許可，則禁止裝設附屬設備，由於此項條件限制，以致於可能發生較最初計畫延遲開始輸電之風險，進而影響台灣穩定供應電力及再生能源之計畫。
- 投資人或企業之收支／投資風險：各企業除擔心農業部於事前嚴加查核養殖事實，將對現金流造成影響外，台灣若持續採行同一規範，亦有可能造成日商等外國投資人紛紛撤資。

＜期盼採行我方建議所帶來之效益＞

- 藉由穩定供應電力／再生能源，維持台灣產業競爭力。
- 兼顧再生能源政策之落實與漁業養殖之永續發展。
- 日本等外資對台灣產業之投資、關係之維護。

（能源部會）

## 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善 (2) 簽署經濟夥伴協定，並調降關稅、消弭非關稅壁壘

### 議題24 關於放寬日本東北5縣生產食品之進口管制措施後台灣方面的相關處置之改善（延續事項）

**請求事項** 2022年2月放寬對於福島縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、千葉縣等地所生產加工之食品的進口管制措施後，於檢出微量輻射時，實際上仍依據2014年的立法院決議及2015年的公告，對廠商進行銷毀或退運產品之「道德勸說」。

懇請重新檢視繼續適用10年前定下的規範之妥適性。

**補充說明** 東日本大地震發生後，台灣政府對於福島縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、千葉縣等地所生產加工之食品實施進口管制，但於2022年2月、2024年9月已放寬進口管制措施。

然而，放寬進口管制後，台灣衛福部雖公布輻射殘留如在100貝克以下即可進口，實際上卻依然遵循2014年的立法院決議及2015年的公告，於檢出輻射殘留時藉由「道德勸說」手段，指導要求業者銷毀或退運貨。

依WTO/SPS協定，食品衛生檢驗或動植物檢疫措施之實施，應符合下列要件：①應基於科學原理（2.2條）、②不會在有相同或類似情況之會員間，造成恣意或無理的歧視（2.3條）、③不應構成對國際貿易的隱藏性限制（2.3條）、④對貿易的限制以不超過達成適當的檢驗或防檢疫保護水準為限（5.6條）。

此外，根據Codex國際標準，一般食品的放射性銫的標準值為1,000貝克，而台灣則是採取更嚴格的100貝克標準，已能確保食品之安全性，不應再超乎必要地限制貿易，懇請以科學證據為判斷之依歸。

WTO/SPS協定：

<https://www.maff.go.jp/j/syouan/kijun/wto-sps/attach/pdf/index-17.pdf>

日本食品之安全性確保：標準值比較

[https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e\\_kikaku/pdf/san\\_anzen\\_0716.pdf](https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e_kikaku/pdf/san_anzen_0716.pdf)

⇒附件資料 1：各國食品衛生標準

附件資料 2：日本輸入食品檢出微量輻射能事例

（運輸觀光部會）

## 議題25 關於汽車零件進口關稅之調降政策（延續事項）

### 請求事項 ●請求內容：

1. 目前汽車零件相關進口關稅，對全車17.5%，對大部分零件品項為17.5～15%，稅率幾乎沒有差距。
2. 相較於全車之進口關稅，希望政府評估調降居高不下的汽車零件的進口關稅，以活化、發展國內汽車產業，及提升國際競爭力。

### ●具體的請求內容：

關於2019年度調降汽車零件進口關稅稅率的議題，雖然當時已經起草並審議了相關的法案修正提案，但最終因時間不足而未能完成立法程序。

目前我方已透過台灣車輛公會再次向台灣政府提出9項關於引擎及零件等關稅調降的請求。（關於9項零件請參考附件）

此外各業者也已透過台灣車輛公會向台灣政府表示，調降的關稅將不作為額外利潤，而是透過降價、增加配備、提供零利率貸款等多種方式回饋給消費者。

懇請政府研議。

**補充說明** <關稅率較高之零件案例>

| 國家   | 全車進口關稅<br>(A) | 引擎進口關稅<br>(B) | 差異<br>(A) - (B) |
|------|---------------|---------------|-----------------|
| 台灣   | 17.5%         | 17.5%         | 0%              |
| 印尼   | 50%           | 10%           | 40%             |
| 泰國   | 40%~80%       | 10%           | 30%~70%         |
| 馬來西亞 | 30%           | 10%           | 20%             |
| 菲律賓  | 15%~30%       | Max. 10%      | 5%~20%          |

⇒附件資料：9項部分無產製汽車零組件關稅清單

(汽機車部會)

**議題26 關於日本酒、燒酎等酒類商品之關稅調降（延續事項）**

**請求事項** 有別於威士忌/啤酒（零關稅）、葡萄酒（關稅率10%）等酒類商品，日本酒的關稅率為20%，而燒酎的關稅率竟高達40%。

由於台灣甚多曾走訪日本各地偏好多方在地酒類及熟知、偏好日本飲食文化之人士，如酒類市場價格得以合理化，應可期待刺激諸多人士增加消費，而使營業稅、酒稅及營利事業所得稅稅收增加超過調降關稅所造成的稅收損失，因此我方請求調降日本酒、燒酎等之關稅率。

**補充說明** 2019年雖已調降日本酒關稅，然日本酒、燒酎之關稅依然偏高，導致市場價格居高不下，而無法擁有充分的市場競爭力，進而無法拓展市場及提升銷售量。

雖可理解日本酒及燒酎等酒類原料的稻米，屬台灣主要農產品，過度的關稅調降將降低相關國產製品之市場占有率，影響公糧銷售之顧慮，但不得不說目前的關稅率與其他酒類相比明顯高出許多。

(食品物資部會)

**議題27 關於琉球泡盛之關稅調降（延續事項）**

**請求事項** 穀類酒（以清酒為主）之關稅雖已於2019年7月26日自40%調降為20%，但含琉球泡盛在內之蒸餾酒的關稅卻依然高達40%。

先前我方籲請調降關稅時，得到農業部及財政部等台灣政府機關回應需藉由台日間進一步簽訂自由貿易協定、經濟合作協定等方有利推動。

雖說需配合台日雙方之經濟合作協定等進程逐步推動，我方仍將持續籲請調降關稅，以促使本項議題有所進展。

**補充說明** 琉球泡盛除了被課徵高達40%關稅，再加上酒稅，導致在台灣市場價格居高不下，不利於在台灣流通。

此外，2024年12月5日，琉球泡盛等「傳統釀酒」被聯合國教科文組織（UNESCO）列為非物質文化遺產。透過泡盛酒將釀酒文化傳承給後世是極為重要的事。希冀台灣政府能調降關稅，建構容易接觸泡盛文化價值之環境。

（運輸觀光部會）

## 議題28 為推動自我藥療—規範跨境電子商務（EC）

**請求事項** 我們建議強化及檢討跨境電子商務（EC）網站上的OTC藥品管制。

1. 近年來，透過跨境電子商務（EC）進行個人進口藥品的消費者人數不斷增加，在台灣也出現明顯成長的趨勢。因此未經正規藥品的通路流入市場，進而造成安全性與品質管理不足的藥品進入消費者手中之情況逐漸增多。
2. 若放任此情況，可能會顯出多項問題。第一，國內正規流通業者（製藥廠、批發商、零售商）將面臨價格競爭壓力，導致營收下降、人力裁減，甚至被迫退出市場，造成台灣整體藥品產業基礎的弱化，並進一步影響稅收。第二，未經法規認可的成分、過量的有效成分，甚至含有受管制藥物（如可待因、麻醉成分等）的產品，亦可能因不符合GDP標準或為假藥而流入市場，對公共衛生構成重大風險。此外，許多國外產品未附有中文標示，消費者難以正確理解使用方法與注意事項，可能導致誤用與健康損害。
3. 基於上述背景，我們認為TFDA應加速建立與跨境EC相關的制度是極為重要的。首先，透過制度保障安全藥品的使用，可有效保護消費者健康。其次，保障國內正規業者不受不公平競爭之影響，維持公平市場環境。此外，台灣若能建立符合跨境EC的藥事制度，有助於提升其國際信任度，更可能成為亞洲地區藥政管理的典範。進一步來說，若能檢討個人進口相關課稅制度，不僅有助於確保稅收，更可將此收益再投入至藥品監控體系與消費者教育宣導之循環運作中。
4. 基於上述理由，我們強烈建議未來採取以下措施：制定跨境EC相關的指引、明確規範EC業者與消費者的限制、引進針對個人進口產品的關稅制度、加強與海關、相關部會及平台的合作監控體系。建議參考美國與中國等國家的先行經驗，並依據台灣實際狀況設計合適制度。

**補充說明 若持續放任現狀不作為，可能帶來的主要負面影響**

- 對台灣國內產業的負面影響：跨境EC加劇價格競爭，可能導致已合法取得許可的本地製藥商與零售業者銷售額下降。進一步可能出現裁員、退出市場等現象，結果將導致稅收的減少。
- 非法或未經核准藥品流通：有效成分超標或含有麻醉藥物、精神藥品等受管制成分的產品，可能在未經審查的情況下流入市場。同時，也擔心不符合GMP或GDP標準的藥品或偽藥進入市場，導致藥品安全無法保障。
- 缺乏使用警語導致誤用風險：未附中文標示的產品，其用法用量、禁忌事項或與其他藥品併用禁忌等資訊無法傳達給消費者，增加誤用或不當使用造成健康損害的風險。
- 對醫療機構與公共衛生的負面連鎖反應：民眾因自行用藥而延誤就醫，或在出現副作用時無法及時處理，可能導致整體醫療系統承受更大負擔與醫療費用上升。

**加強跨境EC對策可帶來的正面效益**

- 保護公共健康、提升安全性：藉由制度性管理流通產品，可建立使國民正確並安全使用藥品的環境。
- 確保產業公平競爭：避免依法經營的國內業者權益因而遭受損失，維持市場健全發展。
- 提升國際信賴度：建立完善的跨境EC管理機制將使台灣的藥事制度更具先進性與國際信賴度，有潛力成為亞洲藥政管理的模範角色。
- 確保稅收、促進再投資：對EC進口藥品課徵關稅，可確保稅收來源，並將來自稅收之收益用於藥品監管與消費者教育。

**未來政策因應方向（建議）**

- 制定明確的跨境EC指引（可參考美國FDA或中國NMPA等國家之管理規範）
- 加強對EC業者及消費者之規範：例如設定銷售資格門檻、限制個人購買量等。
- 完善個人進口之課稅制度：針對超過特定金額或特定藥品項目導入關稅機制。
- 強化多機關聯繫監管機制（關務署、平台業者與TFDA之合作）

（醫藥品醫療機器部會）

## 2. 實施彈性的行政應對措施及使制度完善

### (3) 建立容易互為參進、投資的制度、環境

#### 議題29 關於針對民間機械式或一般平面停車場內建置EV/PHV專用充電設施創設資助制度以推動充電基礎設施之置備事宜（延續事項）

**請求事項** 針對民間機械式停車場及一般平面停車場內建置專供電動車或插電式油電混合車使用之充電設施之資助制度，我方期盼能非由地方政府為權責機關，而係以中央政府為主體創設並推動充電基礎設施之置備。

**補充說明** 就本議題，我方對於以交通部為主，台灣政府各相關部門合作採取了下列行動一事，給予高度肯定。

- ①交通部於2024年9月底說明了台灣公共充電樁設置狀況及電動車充電設備補助制度之實施狀況（含修訂《公共充電樁及區域充電需求評估計畫》）。
- ②內政部說明了，既有公寓大廈不易裝設電動車輛充電系統之困境，係因電動車火災滅火不易。同時也說明了，針對設置前辦理用電安全評估、投保公共意外責任保險等，研議修改部分《公寓大樓管理法》草案之事。
- ③環境部說明其與交通部合作，參加實施2024年的短期示範型計畫，將支援示範的縣、市於公有場域新增或擴充電動車公共能源補充設施之事。
- ④經濟部說明了進度及將來的計畫，其中社區之私人充電樁部分，目前已有地方政府納入社區改造補助計畫；鼓勵企業能透過商業模式創新，以提高社區導入意願，建立可持續發展的產業環境。

然而，有關我方所期待之「補助金制度」的對象除公共設施之停車場外，亦包括住家（包含集合住宅）之充電設備設置，如前①～④所述，雖具體的設置工作正進行中，但我方所瞭解的情形是研議尚未完成。後續關於本議題，我方希望補助制度能夠更為具體、明確。

（一般機械部會）

#### 議題30 關於特定行政區域防火避難性能設計評定之再次審查

**請求事項** 在一般地方政府，對於已經過防火避難性能設計評定之建築物，如因租戶更換等原因，在不更動防火區劃之情形下而申請一般室內裝修時，只要建築師能夠證明該一般室內裝修不會對過去的評定造成影響，就可免除再次申請防火避難

性能設計評定，惟在特定行政區域卻無前述規定，必需要再次提出申請，故我方希望改善其必要性。若每次租戶有更換情形就必需提出上述申請，此將耗費金錢、人力和時間（光是評定所產生之諮詢費及審查費大約就要支出100萬元左右，而且審查所需時間也冗長）。

**補充說明** 如上所述，在一般地方政府可免除上述申請之情況下，僅有特定行政區域被要求必需再次申請。

（建設部會）

### **議題31 利用專案公司（PJC）進行活用型共同開發案之彈性免除適用房地合一稅制措施**

**請求事項** 房地合一稅旨在抑制不動產轉售所導致的價格上漲，其稅率係根據持有年限而定，但當台商與日商透過合資公司（JV）進行不動產開發事業時，會有設立專案公司並取得土地等，再由該專案公司展開開發事業的案例。

在一般開發事業中，即使土地等係由身為原始取得人之台商（JV合資夥伴）轉讓給專案公司，且專案公司會成為新的事業執行人，我方希望將專案公司視為原始取得人，並免除適用房地合一稅。

例如可以建構制度等，使專案公司只有在符合下列客觀基準之情況下，才可視為同一「原始取得人」：

- ・專案公司是作為合資事業的一環而加以設立，且具有明確的開發目的。
- ・合資夥伴持有過半數之專案公司股份或有保持參與管理。
- ・於土地轉讓後，開發計畫亦無實質變化。

**補充說明** 在現行制度下，由於專案公司會被視為新的取得人，且持有年限將會重置，故即使原先合資夥伴曾長期持有土地，仍有可能如同短期轉讓適用較高稅率。

目前已發生的情況是縱然身為控制方之持有人為同一人，卻因為在形式上進行轉讓而被課徵過高的稅金，導致外商不太願意參與共同開發事業。

在日本，雖然對於包括不動產在內之資產轉讓需課徵法人稅，但例如依企業重編稅制並未對實質控制造成變動時，在形式上進行轉讓將非屬課稅對象或可遞延繳稅，利用SPC或特殊目的公司之資產轉移已十分普遍，開發體系之靈活性在法律上亦受有保障。

（建設部會）

### 議題32 對於在台專案公司（PJC）引進稅務上之導管體制度

**請求事項** 請求引進「導管體課稅制度」，以專案公司將收益全額分配予出資人（或分配一定比例）為條件，免除營利事業所得稅。

在目前台灣稅制下，對於日商與台灣企業共同推動不動產開發或專案時設立之專案公司，其營利事業所得稅有雙重課稅之情形，對於台灣企業回收利潤形成實質的不利條件，造成與外商推動專案時實務上之門檻。

**補充說明** 在日本，對於依資產流動化法設立之「特殊目的公司（TMK）」，日本已認可其導管體課稅（穿透課稅），符合條件即可免除課徵法人稅，統一於投資人層級上課稅。

此外在REIT（不動產信託投資）或有限責任公司（GK）+信託受益權的形式下，亦同樣活用穿透課稅結構，建立了避免雙重課稅並保有投資架構透明性的制度。

（建設部會）

### 議題33 放寬對於離岸風電案場之減資規定

**請求事項** 各企業進行減資，係公司法（Company Act）賦予各企業之權利。而依據經濟部能源署制訂之電業登記規則，無論案場處於開發、興建、營運任一階段，離岸風電開發商均須持續維持「總投資額」（我方對此之理解為專案總成本）之18%作為實收資本額，我方之理解為：原則上於公司進行清算前不得進行減資。對開發商之股東而言，從已開始商業運轉之專案回收資金，再分別投入後續案場開發以持續從事案場開發，至關重要。該減資之限制將有礙於下一期案場之開發，因此希望政府機關能放寬規定。

**補充說明** 無。

（能源部會）

### 議題34 擴大國家融資保證中心對離岸風電案場之支援對象

**請求事項** 依據行政院於2020年11月2日核定之國家融資保證機制推動方案及相關規定，我方之理解為：國家融資保證中心（National Credit Guarantee Administration）以拓展包含離岸風電在內之再生能源案場為目的，提供融資保證等支援機制，惟目前支援對象僅限於開發、興建中之案場，已完成興建之案場非其支援對象。另一方面，例如：於引領離岸風電開發之歐洲市場，一般會以降低興建風險為主要理由，於興建完成後重新檢視專案融資之條件、辦理再融資（refinance），預計日

後台灣離岸風電市場亦將因應此一趨勢。由貨幣（新台幣）之流動性及地緣政治風險等觀點而言，從出口信貸機構（ECA）取得融資保證之障礙極大，因此使台灣本地銀行參與再融資、並由國家融資保證中心提供後援便顯得十分重要，懇請將支援對象由目前之開發、興建中案場擴大至已完工案場。

補充說明 無。

（能源部會）

### 3. 加強合作（產業）（1）擴大商機

#### 議題35 關於針對離岸風電業者的備用供電容量之要求（延續事項）

請求事項 經濟部備用供電容量相關規定（“電業法”第27條“備用供電容量管理辦法”）中，針對離岸風電業者的細則（“備用供電容量管理辦法”）仍尚未確定，對於最終專案事業計畫的影響仍處於不明情形。

我方希望政府能適當瞭解，對於再生能源的獨立發電廠課以備用供電容量乙節，從其運行特性以觀，原就窒礙難行，希望應根據國際產業基準，規定由輸電業者（TSO, Transmission System Operator）負擔責任。

補充說明 無。

（能源部會）

#### 議題36 取得電業執照（Electricity Business License：EBL）前之售電及T-REC發行事宜（延續事項）

請求事項 有關取得電業執照前（Pre-EBL）之售電事宜，請台灣政府研議實現以下事項：

1. 建立制度使發電業者在Pre-EBL階段亦能儘速取得售電收入。
2. 建立制度使T-REC同樣能儘速發行及轉讓。

補充說明 發電業者在Pre-EBL階段亦已將試運轉電力等供應至電網。此外電業執照之取得從提出申請起算需要6～9個月，以目前制度而言，收取售電收入或發行T-REC，與實際供電相比已有所延遲，造成發電業者受到不公平對待。

尤其是售電收入之延遲，是造成專案投資經濟性惡化的原因之一，而改善投資經濟性則可望吸引更多海外投資資金。

謹列出他國實施情形敬供參考：

（德國）當專案連接電網，發電業者即可有條件收取費用，之後再依據電表實際量測結果進行結算。

（英國／丹麥）連接電網前即取得EBL，與台灣相比審查期間較短，這是因為由單一機關就有限審查範圍進行審查。主要審查對象限於行政文件，不像台灣要求由能源局、地方政府、其他政府機關進行完工檢查甚至現場報告。因此，開發商於風力發電廠連接電網後即可獲取收益。

（能源部會）

### **議題37 解決因台電公司輸電網建置、擴建之不完備所造成抑制電力輸出、棄電問題**

**請求事項** 由於台電公司主幹線輸電網之建置、擴建作業延宕，以致於發生台電公司指示發電業抑制電力輸出或發出之電力未領取之情形。抑制電力輸出、棄電對於事業營運及成長性之影響極大，且各家離岸風電業者亦為台電公司主幹線輸電網之升級作業提供資金，故我方希望此狀況能儘早獲得改善。此外，目前運轉中之案場亦因抑制電力輸出、棄電而受到莫大影響，故懇請制定發電損失追溯補償之法案。

**補充說明** 無。

（能源部會）

### **議題38 在醫療制度上投入充足資源，以落實“健康台灣”願景（延續事項）**

**請求事項** 1. 為了具體實現「健康台灣」的願景，建議以達到OECD各國醫療保健支出占GDP比率的同等水準為目標。具體而言，可參考同樣高齡化率（65歲以上占比20%）的韓國，持續為醫療制度投入充足資源，並以長期達到與日本相同的11%為目標。

此外，建議提供包含健保預算、一般會計預算以及癌症新藥基金（Cancer Drug Fund）在內的整體醫療總預算，並清楚展現為達成上述GDP比率目標所採取的具體態度與行動方向。

2. 懇請評估因高齡化所衍生之醫療需求及生育率長期下降對健保財政永續性之影響，並編列充足政府預算以支應全民健保。

3. 建議台灣健保制度應加速納入國際治療指引所推薦的標準治療項目，並融入

醫療公平性的理念。參考先進國家已納入健保給付的項目及治療指引，不僅限於癌症治療藥物，亦需系統性整理並消除非癌症領域藥物、生物製劑及罕見疾病用藥在給付上的差異，從「接受醫療的權利」這一人權角度改善患者對醫藥品的可及性，保障患者接受醫療的權利，並促使台灣醫療服務與國際標準接軌。

- 補充說明** 1. 目前雖然經常性的醫療保健支出占GDP的比率略有上升，但與世界先進國相比仍明顯不足。2022年時，台灣為7.5%（會議中回覆2023年為7.8%），而美國為16.6%、日本為11.5%、韓國為9.7%（OECD平均為9.6%）。\*附件資料

建議以與台灣相同高齡化率（65歲以上占比20%）的韓國為參考，持續為醫療制度投入充足資源，並以長期達到日本11%的水準為目標，同時提出具體的政策規劃與明確的時程表。

此外，建議在編列預算時，國發會（NDC）與健保署（NHIA）協商，並在條件式健保給付轉為常規健保給付後，先行概算所需的追加預算額度。

2. 在「健康台灣」政策中提及的「百億元癌症新藥基金」目前規劃由不穩定的公務預算挹注50億元。

建議政府訂定明確時程，確保基金規模達到百億元，並推動癌症新藥基金法制化，以確保財源穩定且永續。

此基金不應依賴不穩定的公務預算。

- 3.1 國際臨床治療指引（如NCCN、ESMO、ASCO等）及各專業醫學會的治療共識聲明（consensus statement），皆建議採用基於最新醫療技術發展的標準治療。對於這類具有高度證據水準的標準治療，應積極投入資源，並迅速納入健保給付範圍。

- 3.2 為考量患者最佳治療利益，除了抗癌藥物外，對於免疫疾病所使用的生物製劑（如AGA、NPF、AAD所推薦的治療指引等）及罕見疾病用藥，亦應制定具體執行計畫，並迅速掌握並追隨國際標準的治療準則、用藥方式及用藥建議。

藉此，方能使台灣患者的用藥權益達到與國際標準相當的水平。

- 3.3 建議健保署建立定期追蹤及掌握國際臨床治療指引（如NCCN、ESMO、ASCO等）更新的機制，並納入國內臨床醫師及專家意見，制定符合台灣醫療現場實況的治療指引及資源分配策略。

對於具高度證據等級的標準治療，應優先考慮納入健保給付，確保藥品核准適應症與健保給付範圍的一致性，縮短臨床使用與給付政策之間的落差。

- 3.4 我們高度評價賴清德總統所提出的「健康台灣」政策，並對其方針表示強烈支持。

該政策展現了政府對國民健康及醫療可持續性的長期承諾，對引領台灣醫療體系邁向國際標準具有重要的戰略意義。

為確實推動政策落實，並回應社會對醫療品質及財政健全性的期待，敬請健保署儘速提出具體的行動計畫與推動時程。

⇒附件資料：“Health at Glance 2023”，Health expenditure in relation to GDP (Figure 7.1)

[https://www.oecd.org/en/publications/2023/11/health-at-a-glance-2023\\_e04f8239/full-report/component-54.html#figure-d1e28967-76ae5f452f](https://www.oecd.org/en/publications/2023/11/health-at-a-glance-2023_e04f8239/full-report/component-54.html#figure-d1e28967-76ae5f452f)

（醫藥品醫療機器部會）

### 議題39 關於改善病患可近性之醫藥品政策改革（延續事項）

- 請求事項**
1. 為了更妥善地運用DET制度（Drug Expenditure Target：藥品費用目標管理制度），建議重新檢討DET的標準，並與產業界充分協商取得共識。
  2. 建議重新評估將IRP（International Reference Price：國際參考價格）作為台灣藥價調整手段的適用。具體而言，希望在參考A10諸國的藥價時，能排除極端值並公開參考數據的來源。
  3. 對於第4類醫藥品中的特定品項，建議至少在10年間採用與第1類醫藥品相同的藥價調整方式。

- 補充說明**
1. 本部會歡迎健保署持續推動DET制度，並加強藥價調整的可預見性。然而，鑒於創新醫療技術的快速發展與導入，應與產業界充分協商並建立共識後，進行DET制度的改善。如此可確保醫藥品的穩定供應，促進製藥產業的永續發展。
  2. 由於各國醫療環境及政策多元，將A10國家的藥價作為藥價調整的主要參考指標並不適當。本部會認為，健保署在藥價調整時應優先採用市場實際成交价格，藉此避免醫藥品供應不足的風險。
  3. 在DET制度中，建議將第4類醫藥品中健保署未認定為具有主成分專利的創

新藥品，以及單一供應源的新藥等特定品項，與第1類醫藥品同等對待。如此可保障創新藥品在台上市後的價格，並提升製藥企業對台灣市場優先投資的意願。

（醫藥品醫療機器部會）

### 3. 加強合作（產業）（2）多樣化的產業發展

#### 議題40 關於運輸部門中「環保替代能源」的推廣（延續事項）

**請求事項** 藉由將「環保替代能源」納入減碳手段並全面推動，可迅速確實的實現2030年的減碳目標。

**補充說明** 若採用台灣第5期排放標準，則可對應E10、E20燃料，透過導入E10可立即產生減碳效果。根據中華經濟研究院的試算，若將所有燃料全面替換為E10，每年可減少202萬公噸的碳排放。另依交通部的試算，替換成E10則2030年的減碳可達16.7%，若再結合電動化等其他措施，將可確實實現2030年20%的台灣減碳目標。

此外從美國進口E10原物料，也有望帶來改善對美貿易差額的效果。日本的經濟產業省則計劃於2030年導入E10，並於2040年導入E20。

（汽機車部會）

### 4. 加強合作（人民交流）

#### （1）促成學生間的交流機會

#### （3）建構為達成訪台旅客目標數字之各項環境

#### 議題41 關於增加訪台日本旅客人數（訪台外國旅客人數）之措施

**請求事項** 為增加訪台外國觀光客人數（尤其是年輕人、回訪旅客），台灣政府及台灣觀光協會等正透過各種活動及措施予以大力協助，但本部會擬就以下11項認為尚待解決之問題提出建議。

對於觀光之意願雖具有受各國經濟狀況及全球性風險影響之特性，但我們希望政府不僅限於目的事業主管機關，亦能進一步加強台灣政府內部相關部會間之合作或台灣政府與地方政府間之合作，將下列問題作為中長期課題予以設法解決。

##### ①開發觀光資源

懇請致力開發地方觀光資源及充實回訪旅客亦能享受之體驗型活動。

僅有集中於台北及其周邊地區之熱門必訪觀光景點，難以吸引前往地方遊覽之旅客及回訪旅客，而且九份、十分已有觀光客過剩之現象。台北以外雖亦有許多觀光地區，但因完全交由地方管理處負責處理，因此觀光資源開發停滯，且無法推動使其分散引導至其他區域。（實施預約制、由台北出發之接駁巴士服務、宣傳推廣九份、十分以外地區之魅力等）

此外，亦請研議經由收集觀光戳章（利用APP等）巡訪台灣全國各地之觀光地區而予以贈送禮物等之措施。

## ②改善衛生環境

懇請致力改善觀光地區廁所之衛生環境。

此點為日本年輕人尤其強烈排斥之事項，懇請由中央政府主導強力推動改善。

## ③宣揚飲食文化

美食雖為台灣深具魅力之處，然亦有意見反映無法感受到各地區之特色。懇請仿效與台灣面積大小相同之九州於各縣均有其各自之飲食文化，不僅限於台北，同時為吸引地方遊客，請致力宣揚深具魅力之飲食文化（在地傳統料理）。

## ④抑制高漲之住宿費用

住宿費用高漲之重要因素在於員工不足，導致客房使用率降低。

取得工作簽證條件「4年制大學+2年實務經驗者」之2年實務經驗過於嚴格，懇請例如放寬為1年，對飯店員工擴大開放條件。

## ⑤改善前往外地之交通設施

市內之公共交通設施雖已完備，但前往外地之觀光地區之交通工具有限。懇請致力充足前往各觀光地區之觀光巴士、改善公車之危險駕駛、強化取締觀光地區之非法營業計程車。

此外，亦請統一整合各地區間及地方之交通資訊APP等以充實交通資訊。

## ⑥支付方式之無現金化

懇請推動於觀光地區之計程車、餐廳、伴手禮店可使用現金以外之信用卡等支付方式。（觀光地區之無現金化）

於台灣旅遊時，須兌換大筆現金及一面在意餘額一面觀光，此亦形成一種壓力。

懇請中央政府主導推動於店面張貼及於車門、商店入口公告「可使用信用卡」之日文標籤貼紙。（請求亦給予信用卡手續費之政府補助等。）

#### ⑦強化有關文化、風土之內容

我們感受到台灣缺乏像韓國那樣強大之內容產業。懇請強化能深為吸引年輕人之流行趨勢特性。

#### ⑧訊息發布力之強化與整合

懇請強化以年輕人為對象之SNS訊息發布及更進一步運用日本名人影響力進行台灣觀光宣傳等，實施長期持續宣傳推廣，使人感受台灣整體及各地區之魅力。

此外，我們認為交通部觀光署應就由台北出發前往之交通方式、各季節之美食、網美景點之變化情況（最新資訊），整合地方之停留行程活動安排，持續對內外宣傳推廣。

#### ⑨強化招攬校外教學旅遊之措施

我們認為應實施招攬日本校外教學旅遊之措施。

目前情況為因時間點集中、地點集中於台北、以及探索學習方案不足，導致其數量無法回升。

懇請交通部觀光署主導研議及實施降低台北至中南部地區交通費對策（補貼巴士費用、適用高鐵團體票價）、對有招商意願之地方政府之招商提供補助金補助、以中南部地區為中心開發探索學習資源、採取實行時間均衡化之措施（推動於10月～12月以外之時間實行）、增加協助參與B&S（Brothers & Sisters）活動之大學生之措施。

#### ⑩推動辦理護照

我們認為使日本年輕人辦理護照後以與日本契合度相當高之台灣作為最初之旅遊目的地，獲得對海外旅遊之成功體驗，十分深具意義。懇請研議前往台灣旅遊時，如提出過去3個月內發行之護照就贈送500～1000元悠遊卡等之推動辦理護照措施。

### ⑪放寬觀光導遊資格制度（擴大開放條件）

我們認為由深度瞭解台灣之文化、藝術、自然之導遊所帶領之旅遊行程，就促使回訪遊客增加之意義上十分重要。在台灣取得導遊資格有各種條件限制，我們希望即使非隸屬旅行社之個人，如係為深度瞭解觀光資源、具備優秀語言能力之人才，亦能對其擴大開放條件，懇請放寬取得資格要件，以增加優質導遊。

此外，我們認為觀光業雇用外國人就業於理解外國旅客之語言及習慣上亦有其必要。如同第④項所述，於台灣欲取得工作簽證之要求為大學畢業需2年，高中、專門學校畢業需5年之實務經驗。期盼政府建立使更多日本人得於觀光業就業之環境。

關於上述問題，我們認為不應完全交付地方政府，而應由台灣政府及地方政府提出統一之推動觀光策略。

我們認為以台灣所有地區為對象進行投資為不切實際，制定依季節等設定之重點區域及有助於促進觀光之各年度重點項目，以靈活敏捷方式增加實例之作法應更有效率。

#### 補充說明

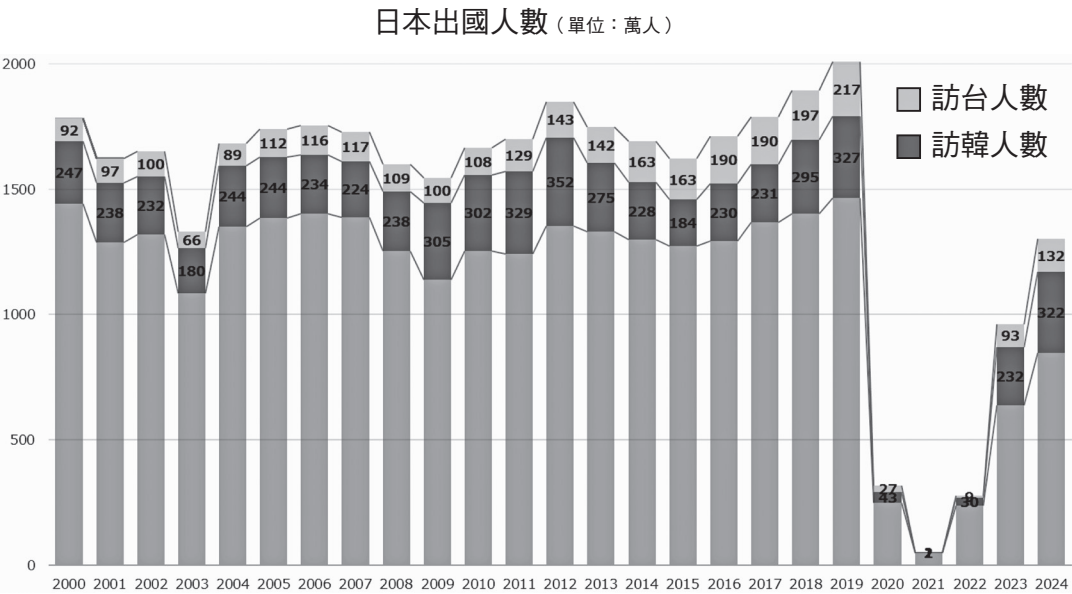
相對於日本訪台人數達高峰之2019年之216萬人，2024年則僅止於132萬人。然而，2024年之台灣訪日人數則達到史上最高之602萬人，台灣方面亦有指出雙邊人流不均之問題。再者，由於國內經濟狀況及因新冠疫情形成居家減少外出習慣之影響，截至2025年2月時之護照持有率僅止於不到17%。

因此，台北市日本工商會已將日本訪台人數之2030年目標訂為300萬人，工商會會員企業正在日本國內推動各種相關措施。

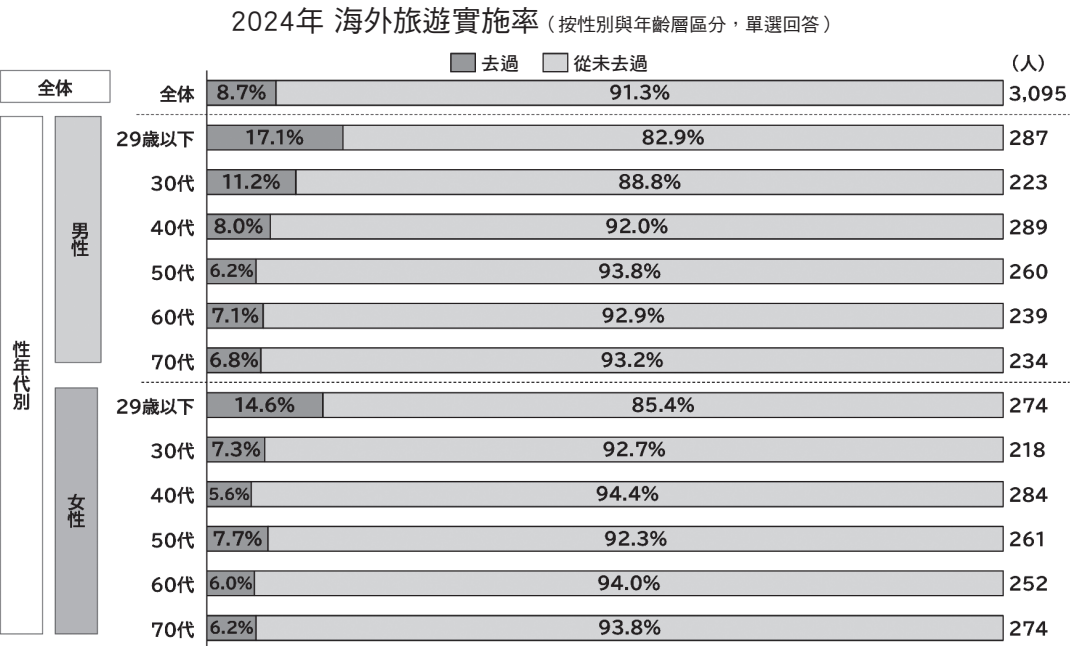
另一方面，台灣政府及台灣觀光協會等已就台灣政府設定為2025年度目標之訪台外國旅客人數1,000萬人，於各國實施觀光宣傳活動及實行諸如「Taiwan the Lucky Land」促銷活動之發放補助金措施等，對於政府的努力協助我們十分感謝。

此次，工商會運輸觀光部會之會員企業就為實現共同目標上仍存在問題之處，為避免僅由日本單方提出看法，在綜合參考各公司之台灣人員工之意見下提出11項之建議。期盼台灣政府採取中長期策略，與地方政府齊心協力著手解決問題。

(參考 1 ) 日本人出國人數變化趨勢 (資料來源：2025年JTB公司調查)



(參考 2 ) 2024年之海外旅遊實施率 (資料來源：2025年JTB公司調查)



（參考3）2025年之海外旅遊目的地之意願偏好（資料來源：2025年JTB公司調查）

2025年 海外旅遊 考慮前往的目的地（按性別與年齡層區分，複選回答）

| 單位：表側為人數、<br>表格內為% |              | 韓國   | 台灣   | 夏威夷  | 歐洲   | 東南亞  | 澳洲   | 關島、<br>塞班島 | 香港、<br>澳門 | 美國<br>本土 | 紐西蘭 | 中國<br>本土 | 加拿大 | 中東  | 其他海<br>外 | 尚未決<br>定 |
|--------------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------------|-----------|----------|-----|----------|-----|-----|----------|----------|
| 全体 (652)           |              | 30.4 | 26.4 | 24.2 | 18.4 | 12.9 | 10.6 | 9.7        | 8.1       | 8.1      | 5.4 | 4.3      | 4.0 | 2.1 | 3.5      | 12.4     |
| 性<br>年<br>代<br>別   | 男性 29歲以下(79) | 36.7 | 21.5 | 24.1 | 20.3 | 16.5 | 15.2 | 8.9        | 12.7      | 15.2     | 8.9 | 6.3      | 8.9 | 5.1 | 5.1      | 13.9     |
|                    | 男性 30代(58)   | 29.3 | 27.6 | 31.0 | 12.1 | 12.1 | 6.9  | 12.1       | 10.3      | 3.4      | 3.4 | 6.9      | 1.7 | 1.7 | 1.7      | 12.1     |
|                    | 男性 40代(51)   | 27.5 | 39.2 | 29.4 | 13.7 | 11.8 | 15.7 | 19.6       | 15.7      | 3.9      | 3.9 | 2.0      | 3.9 | 5.9 | 3.9      | 3.9      |
|                    | 男性 50代(49)   | 20.4 | 30.6 | 20.4 | 20.4 | 22.4 | 16.3 | 8.2        | 14.3      | 10.2     | 8.2 | 6.1      | 2.0 | 2.0 | 0.0      | 16.3     |
|                    | 男性 60代(39)   | 20.5 | 17.9 | 33.3 | 23.1 | 12.8 | 12.8 | 7.7        | 7.7       | 10.3     | 2.6 | 5.1      | 5.1 | 2.6 | 2.6      | 10.3     |
|                    | 男性 70代(46)   | 4.3  | 28.3 | 30.4 | 15.2 | 15.2 | 6.5  | 6.5        | 2.2       | 2.2      | 4.3 | 4.3      | 0.0 | 2.2 | 6.5      | 8.7      |
|                    | 女性 29歲以下(94) | 52.1 | 21.3 | 17.0 | 19.1 | 4.3  | 7.4  | 8.5        | 4.3       | 5.3      | 4.3 | 1.1      | 3.2 | 0.0 | 2.1      | 14.9     |
|                    | 女性 30代(36)   | 38.9 | 27.8 | 22.2 | 13.9 | 13.9 | 11.1 | 22.2       | 11.1      | 13.9     | 5.6 | 13.9     | 2.8 | 2.8 | 2.8      | 13.9     |
|                    | 女性 40代(42)   | 31.0 | 16.7 | 16.7 | 16.7 | 16.7 | 11.9 | 4.8        | 2.4       | 11.9     | 2.4 | 2.4      | 2.4 | 0.0 | 4.8      | 21.4     |
|                    | 女性 50代(56)   | 35.7 | 39.3 | 28.6 | 12.5 | 7.1  | 14.3 | 16.1       | 7.1       | 10.7     | 8.9 | 1.8      | 5.4 | 3.6 | 3.6      | 8.9      |
|                    | 女性 60代(47)   | 34.0 | 23.4 | 21.3 | 21.3 | 8.5  | 8.5  | 2.1        | 4.3       | 6.4      | 6.4 | 2.1      | 2.1 | 0.0 | 4.3      | 10.6     |
|                    | 女性 70代(55)   | 10.9 | 25.5 | 21.8 | 30.9 | 20.0 | 1.8  | 1.8        | 5.5       | 5.5      | 3.6 | 3.6      | 7.3 | 0.0 | 5.5      | 12.7     |

（運輸觀光部會）

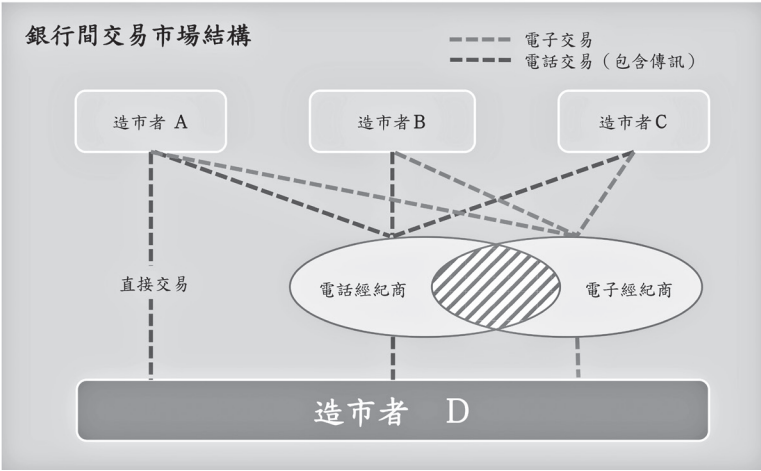
【議題 7 附件資料】電子中介系統之課題

參考資料

| 交易方式   | 特徵          | 交易的流動性 | 資訊的隱密性 | 價格的透明性 | 執行的迅速性 | 條件的靈活性 | 業務的效率性 |
|--------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 電子中介   | 透過電腦匿名交易    | ○      | ○      | ◎      | ◎      | ×      | ◎      |
| 電話人工撮合 | 由經紀商以電話中介交易 | ○      | ○      | ○      | △      | ○      | △      |
| 直接交易   | 交易雙方當事人直接協商 | ×      | ×      | ×      | △      | ◎      | △      |

【電子中介系統的課題】

- ✓ 電子中介如同即期外匯交易般具有標準化特性，適合用於金融交易，但無法就交易條件進行協商，缺乏靈活性，因此必須與電話人工撮合併用。既有的電話經紀商可透過建構電子中介系統截長補短。
- ✓ 此外電子中介系統若能成為金融基礎建設，交易便容易集中於此，但推廣初期必須推動或輔導交易集中化。若電子交易的使用量增加，可望能提升市場流動性與穩定性



【議題12附件資料】 IEC標準edition之主要差異與各國情形

參考資料：IEC標準edition之主要差異及亞洲大洋洲採用Ed.7之狀況

Explanation of IEC 60335-2-40 7th edition and previous editions  
IEC 60335-2-40 第 7 版及其前版本之說明

• Major changes in IEC editions 各 IEC 版之主要變更

| IEC60335's edition                             | 5th edition (2013)<br>5.1th edition (2016)                                                                                                                                                                                   | 6th edition (2018)                                                                                                                                                                                                              | 7th edition (2022)                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Overview<br>概要                                 | No major change from Ed.4.2<br>從Ed.4.2沒有變更                                                                                                                                                                                   | A2L relaxation<br>放寬A2L                                                                                                                                                                                                         | A2/A3 relaxation<br>放寬A2/A3                                                                                                                                                                                               |
| Flammable refrigerant requirements<br>可燃性冷媒之要件 | Refrigerant charge calculation was firstly defined in Ed. 4.2. Ed.5 has the same requirements.<br>填充冷媒之計算第一次在Ed. 4.2. 中定義。Ed.5 中有相同要件。<br><br>Flammable refrigerant are normally only allowed up to m1.<br>可燃性冷媒通常使用限制至 m1 。 | Charge caps (m1, m2, m3) for A2L are separated from A2/A3 caps. More A2L charge is allowed.<br>從A2/A3之限制獨立出A2L 填充量之限制 (m1, m2, m3) 並許可更多 A2L 填充。                                                                                | Mitigation measures for A2/A3 were added > More A2/A3 charge is partially allowed.<br>追加A2/A3 減輕措施 > 部分許可 A2/A3 填充量。<br>✓ Circulation<br>✓ ETRS concept<br>✓ Releasable charge concept<br>✓ 循環<br>✓ ETRS之概念<br>✓ 可釋放填充之概念 |
| A2L concept<br>A2L之概念                          | Ed.4.2 didn't have A2L category.<br>Ed.4.2 沒有A2L 之分類。<br><br>A2L is added and separated from A2/A3 flammable refrigerants.<br>追加A2L, 並與A2/A3 可燃性冷媒區分。                                                                        | Mitigation measures for A2L were added > More A2L charge is allowed.<br>追加A2L 的放寬案 > 許可更多 A2L 填充。<br>✓ Circulation<br>✓ Ventilation<br>✓ ETRS* concept<br>✓ Ignition source exemptions<br>✓ 循環<br>✓ 換氣<br>✓ ETRS※之概念<br>✓ 免除引火源 | The requirements for A2L ETRS will be relaxed further.<br>✓ 進一步放寬A2L ETRS 之要件。<br>✓ Charge limit 50% LFL → Expanded to 75% LFL<br>✓ 填充量之限制由 50% LFL → 放寬為 75% LFL                                                         |

台灣 (2013)  
泰國 (2016)

EU/日本/美國  
澳洲/紐西蘭/  
新加坡

【亞洲大洋洲各國狀況（本公司2024年之調查）】

< IEC標準版本為 IEC 60335-2-40 Ed. 7之國家 >

① 澳洲

② 紐西蘭

③ 新加坡

④ 香港

< 採用 IEC標準但非Ed. 7之國家 >

⑤ 台灣：IEC 60335-2-40 Ed. 5  
（將採用Ed. 6但目前延期中）

⑥ 泰國：60,000Btu (17.6kw) 以下為  
IEC 60335-2-40 Ed. 5.1  
但是60,000Btu (17.6kw) 以上則不適用 IEC標準

< 未在 VRF採用 IEC標準之國家 >

⑦ 越南

⑧ 馬來西亞

⑨ 印尼

⑩ 菲律賓

※⑦~⑩之國家本身並未採用 IEC標準

## 【議題15附件資料1】橫濱市幼童專用車購買等補助金交付綱要

橫濱市幼童專用車購買等補助金交付綱要

制 定 平成21年（民國 98年）6月18日 項保整第254號（副市長裁決）

最近修訂 令和 5年（民國112年）4月 1日 項保對第1047號（局長裁決）

（目的）

第1條 為有效利用托兒所等的容納人數及設施，對於購買幼童專用車等之業者，部分補助其所需之經費，目的為解決托兒所等待家長接送兒童的問題。

2 關於對購買幼童專用車等之業者給予補助金一事，除依據橫濱市補助金等交付相關規則（平成17年（民國94年）11月橫濱市規則第139號。以下稱「補助金規則」）、社會福祉法（昭和26年（民國40年）法律第45號）第58條及關於社會福祉法人補助之條例（昭和35年（民國49年）7月橫濱市條例第15號。以下稱「條例」）之規定外，悉依本綱要之規定。

（用語之定義）

第2條 本綱要中用語之定義，除條例及補助金規則之例外，依下列各款之規定。

(1) 托兒所等

甲 兒童、育兒支援法（平成24年（民國101年）法律第65號）第27條之設施型給付費支給對象設施（認可托兒所、認定幼兒園）中，指認可托兒所。

乙 兒童、育兒支援法第29條之地域型托兒給付費支給對象事業（家庭式托兒事業、小型托兒事業、托兒所內托兒事業）中，指小型托兒事業。

丙 依據橫濱市現有設施合作型1,2歲兒童托兒所內部裝修費補助金交付綱要（令和3年（民國110年）3月項施第982號）第2條第2項第4號，指購買（包含租賃）執行接送業務車輛之認可托兒所、認定幼兒園（幼兒園、托兒所合作型及幼稚園型認定幼兒園）或經營橫濱市私立幼稚園等課後托育業務之幼稚園。

**(2) 幼童專用車 指於市內托兒所等，以接送幼兒等為目的，該托兒所等之設置者自行擁有或租賃之自用汽車。**

（補助對象）

第3條 於市內設置托兒所之法人或個人，得領取補助金。

2 不論前項之規定，下列各款所列舉之對象，不列入補助對象。

(1) 暴力團（指暴力團員所為不當行為防治等相關法律（平成3年（民國80年）法律第77號。以下稱「法律」）第2條第2款所規定之暴力團員。）

(2) 法人之代表人或董事中，有符合暴力團員（指法律第2條第6款所規定之暴力團員。以下本項同。）之人。

(3) 不具法人資格之團體，其代表人為暴力團員者。

（補助對象要件）

第4條 得領取補助金之要件，限於市內設置之托兒所等，且符合下列各款之一者。

(1) 藉由上下學時接送，可提升使用者之便利性，並可望促進該托兒所等之使用。

(2) 可接送兒童至替代托兒所等遠距離之戶外遊戲場之場所，並可藉由確保更豐富之托育環境，促進該托兒所等之使用。

（補助對象經費）

第5條 補助金之補助對象經費，指運行幼童專用車所需之下列經費，且以市長規定之日期前發生者為限。惟汽車稅等汽車取得相關稅金、車庫證明手續代辦費、交車費等相關費用、保險費及回收處理預繳金除外。

**(1) 幼童專用車之車輛（包含幼童專用車運行上認可為必要之附屬品及選購配備費用）購買費或租賃費（租賃費僅以依據第8條第1項規定收到橫濱市幼童專用車購買等補助金交付決定通知之該會計年度，且為開始租賃之最初年度份為補助對象經費）。**

(2) 兒童安全座椅等配備購買費（限單項5,000日圓以上者）。

2 不論前項之規定，下列各款所列舉之項目，不列入補助對象。

(1) 托兒所等接送巴士安全裝置導入支援事業補助金交付綱要（令和5年項保運第1773號）所規定之安全裝置購買費、運費、設置費及工程費。

(2) 其他領取公家補助金及公家融資之項目。

（補助金之計算）

第6條 補助金之金額，以前條規定之認可為補助對象之經費金額（該金額超過3,200,000日圓之情況，則以3,200,000日圓為上限）乘以4分之3所得之金額，未滿1,000日圓之尾數則捨去。

（交付之申請）

第7條 依據補助金規則第5條第1項規定，市長所規定之補助金交付申請書提出期限，由市長於各實施年度另行規定之。

2 欲依據補助金規則第5條第1項規定領取補助金者，必須向市長提出橫濱市幼童專用車購買等相關補助金交付申請書（以下稱「補助金交付申請書」）（第1號格式）。

3 依據補助金規則第5條第3項規定，市長得允許補助金交付申請書省略檢附之文件，為補助金規則第5條第2項第2款所規定之文件。

（交付之決定）

第8條 依據補助金規則第8條規定之補助金交付決定通知，應以橫濱市幼童專用車購買等相關補助金交付決定通知書（第2號格式）為之。

2 依據補助金規則第6條第3款規定之不交付補助金之決定通知，應以橫濱市幼童專用車購買等相關補助金不交付決定通知書（第3號格式）為之。

（交付之條件）

第9條 依據補助金規則第7條第4款規定，市長為達成補助金交付之目的，認為必要而附加之條件，如下列各款之規定。

(1) 本補助金應用於幼童專用車之購買等，不得挪為他用。

(2) 接送兒童時，除駕駛外，應另有1名以上之托育人員等隨車。

(3) 關於方法、路線及等待場所之設定，應充分考量兒童之安全及對托育活動造成之影響，尤其關於安全確保應採取萬全之策。

(4) 關於兒童之健康狀態、事故之發生等，應建立可與家長、托兒所等密切聯繫之體制。

(5) 補助對象經費減少之情況，有可能減少補助金預定交付金額。補助對象經費增加之情況，不變更補助金預定交付金額。

(6) 其他應遵守補助金規則及橫濱市幼童專用車購買等補助金交付綱要之規定。

（申請撤回之期限）

第10條 依據補助金規則第9條第1項規定，市長所規定之補助金交付申請撤回期限，為申請者收到決定通知之次日起算10日內。

（成果報告）

第11條 依據補助金規則第14條第1項規定之補助金成果報告，應以橫濱市幼童專用車購買等相關補助金事業成果報告書（第4號格式）為之。

2 前項之報告書，應於本補助金相關支出後，儘速提出。

3 依據補助金規則第14條第4項規定，市長得允許成果報告書省略檢附之文件，為補助金規則第14條第1項第3款所規定之文件。

4 依據補助金規則第14條第5項但書之規定，市長認為必要之收據等，指補助事業等相關之所有收據等。

5 補助事業單位欲停止或廢止幼童專用車之運行時，應取得巴士使用者之同意後，於停止或廢止之3個月前與市長協議。

（補助金額之確定通知）

第12條 依據補助金規則第15條規定之補助金額確定通知，應以橫濱市幼童專用車購買等相關補助金額確定通知書（第5號格式）為之。

（補助金交付之請求）

第13條 依據補助金規則第18條第1項規定之補助金交付請求，應以橫濱市幼童專用車購買等相關補助金請求書（第6號格式）為之。

（消費稅及地方消費稅相關進項稅額扣抵確定後之補助金返還）

第14條 事業完成後，因申報消費稅及地方消費稅，致本補助金相關之消費稅及地方消費稅相關進項稅額扣抵確定之情況，應檢附必要文件，儘速向市長提出消費稅及地方消費稅相關進項稅額扣抵報告書（第7號格式）。

另，事業單位為於全國展開事業之組織的一支部（或一支社、一支所等），不自行申報消費稅及地方消費稅，而於總部（或總公司、總所等）申報消費稅及地方消費稅之情況，應依據總部之應稅銷售額比例等之申報內容提出報告。

此外，向市長提出報告後，應將該進項稅額繳納予市。

（補助金交付之取消、返還）

第15條 領取補助金之業者符合下列各款之一時，市長得取消交付決定之全部或一部，或要求返還已交付補助金之全部或一部。

- (1) 符合補助金規則第19條第1項各款之一時。
- (2) 符合第3條第2項各款之一時。
- (3) 違反本綱要之規定時。
- (4) 於第16條之財產處分限制期間內廢止本事業時。

（向警察總部查詢）

第15條之2 市長認為必要時，得向神奈川縣警察總部長查詢申請者或已決定交付之對象是否為暴力團經營支配法人等。

（財產處分之限制）

第16條 依據補助金規則第25條規定，市長所規定之財產處分限制解除所需之期間，準用補助事業等取得或效用增加之財產處分限制期間（平成20年（民國97年）厚生勞動省告示第384號）。

（相關文件之保存期間）

第17條 依據補助金規則第26條規定，市長所規定之相關文件保存期間為10年。

（補助事業等之狀況報告）

第18條 補助事業單位應提出橫濱市幼童專用車運行狀況報告書（第8號格式），以進行事業狀況報告。

2 前項之報告，應於幼童專用車開始運行後3個月內提出，之後則依市府之要求提出。

（委任）

第19條 除本綱要另有規定外，關於本綱要實施之必要事項，由兒童青少年局長另行規定之。

附則

（施行日期）

本綱要自平成21年（民國98年）6月18日起施行。

附則

（施行日期）

本綱要自平成22年（民國99年）9月21日起施行。

附則

（施行日期）

本綱要自平成24年（民國101年）4月1日起施行。

附則

（施行日期）

本綱要自平成31年（民國108年）4月1日起施行。

附則

（施行日期）

1 本綱要自令和3年4月1日（民國110年）起施行。

（過渡措施）

2 本綱要施行之際，依本綱要修正前之橫濱市幼童專用車購買費等補助金交付綱要第1號、第4號、第7號及第8號格式規定製作之格式文件，於適當修正後，仍得暫時沿用。

附則

（施行日期）

本綱要自令和5年4月1日（民國112年）起施行。

【議題15附件資料2】2024年白皮書第二次個別工作會議補充資料：營業用車輛的處理條件要點

### 關於日本營業用車輛及事業使用租賃車輛的處理條件

#### 結論：

- ・關於營業用車輛的處理，日本政府國土交通省已制定各項條件（車輛管理規定、安全駕駛責任人的選任等）。
- ・此規定基本上將責任課予使用者一方，並非課予租賃公司。
- ・因此，包括本公司在日本的汽車租賃公司——日本Car Solutions株式會社在內，汽車租賃公司並無特別設定額外條件加以管理。

#### 具體的處理條件：

營業用車輛（所謂的「綠牌」車輛，以及用於事業活動的「白牌」車輛）的處理條件，會依適用法律與車輛用途不同而有所差異。以下整理主要條件與義務。

#### **1. 與運輸業許可相關的車輛條件（主要為綠牌車輛）**

進行貨物汽車運輸事業（運輸業）時，需取得國土交通大臣許可，並於許可時規定車輛相關條件。

- （1）**車輛數量：**每個營業所原則上需確保事業用車輛5輛以上（牽引車與拖車合計計為1輛）。殯葬運送、一般廢棄物運送等特例可在5輛以下獲准。輕型汽車與二輪車不可計入5輛之內。
- （2）**使用權限：**申請人須能提出證明其擁有車輛使用權的文件（如車檢證、租賃契約書、買賣契約書等）。
- （3）**大小與構造：**車輛大小與構造須適合所運輸的貨物。
- （4）**車體標示：**取得運輸業許可後，車體標示亦有相關規定。

#### **2. 車輛管理與運用義務（綠牌、白牌皆適用）**

事業活動中使用車輛時，為確保安全與適當運用，需遵守以下義務：

##### **（1）安全駕駛管理人之選任：**

- ①使用一輛以上核定乘員11人以上之車輛的事業所。
- ②使用其他自用汽車達5輛以上的事業所（不含原動機附腳踏車，普通二輪車每輛折算為汽車0.5輛）。符合上述條件者，須在各事業所選任安全駕駛管理人並向公安委員會申報。每逾20輛須增設副安全駕駛管理人。安全駕駛管理人須執行駕駛員健康檢查、安全駕駛教育、酒測等。

**(2) 行車日報的記錄與保存：**

- ①有安全駕駛管理人選任義務的事業所，必須記錄並保存行車日報（依道路交通法施行規則）。
- ②行車日報須載明駕駛開始與結束地點、日期時間、主要經過地點、行駛距離、休息與過夜地點及時間、貨物裝載狀況、事故或異常情况等。
- ③法律規定保存1年，但考慮勞動基準法等因素，建議保存3年。

**(3) 酒精測試實施：**

- ①使用事業用汽車（綠牌）之事業所。
  - ②使用一輛以上核定乘員11人以上之車輛的事業所。
  - ③使用其他自用汽車達5輛以上的事業所。
- 符合上述條件者，必須在行駛前後實施酒精測試。

**(4) 制定車輛管理規定：**

- ①非法律義務，但為使企業能適當地管理、運用車輛，強烈建議制定車輛管理規定。以規避在發生事故時的風險，及提高員工的安全意識。
- ②明確規定車輛管理責任人、車輛使用許可、運行管理、車輛維修與投保、安全駕駛措施、事故與故障應對方式等。
- ③規定範圍可包含私家車業務使用或租車使用。

**(5) 運行供用者責任：**

若員工在業務中駕駛公司車輛發生事故，公司可能依《自動車損害賠償保障法》承擔運行供用者責任，並依民法承擔使用者責任。因此，妥善車輛管理與安全駕駛教育極為重要。

**3. 車輛維修與檢驗**

- 依《道路運送車輛法》規定，車輛必須符合安全行駛的保安基準，並履行定期檢查與車檢義務。

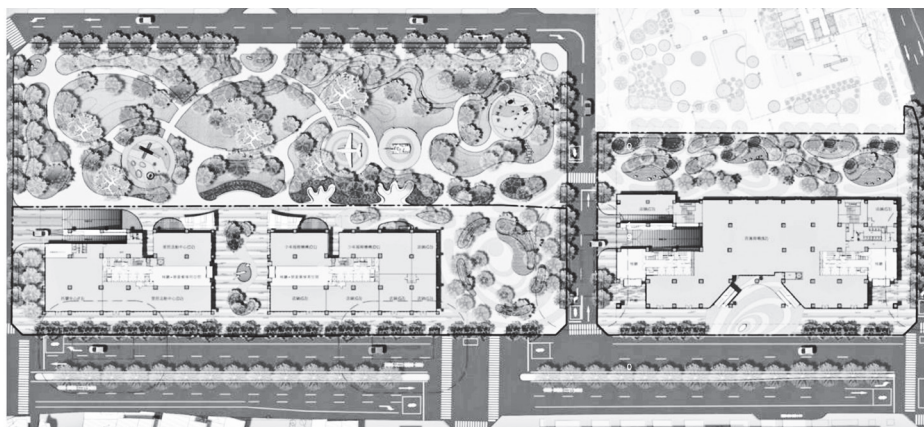
**4. 關於載貨的規範**

- **載重限制：**依《道路交通安全法》與《車輛限制令》，對車輛尺寸、重量、載貨方式均有限制。若超過限制，需申請「限制外載貨許可」。

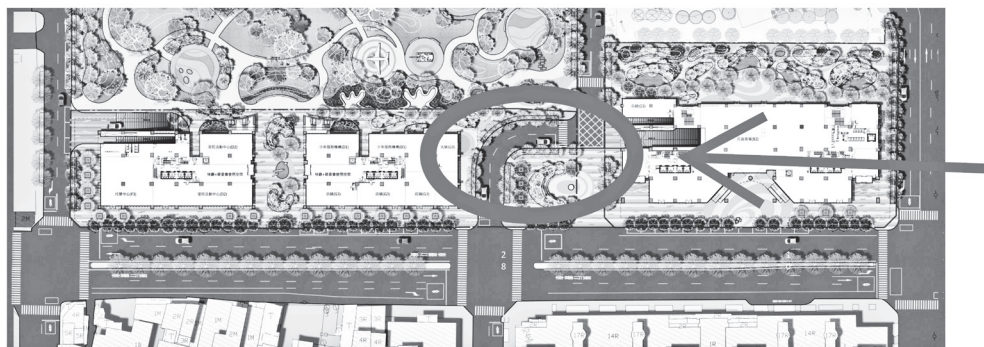
※以上條件依車輛種類（貨車、乘用車）、車牌種類（綠牌、白牌）、事業所規模等因素，適用範圍會有所不同。

【議題22附件資料】地形、車道變更圖說

變更前（前）



變更後（後）



【議題24附件資料1】各國食品衛生標準

各國食品衛生標準

- CODEX 國際標準針對一般食品設定的放射性銫含量標準值為 1,000Bq/kg。
- 日本依據國際看法，對一般食品設定的放射性銫含量標準值為 100Bq/kg，確保食品的安全性。

單位：Bq/kg

| 核素                            | CODEX                            | EU            | 美國            | 日本          |
|-------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| 放 射 性 銫<br><br>(134Cs, 137Cs) | 嬰幼兒食品 1,000<br><br>一 般 食 品 1,000 | 飲 用 水 1,000   | 全 部 食 品 1,200 | 飲 用 水 10    |
|                               |                                  | 乳 製 品 1,000   |               | 牛 乳 50      |
|                               |                                  | 嬰幼兒食品 400     |               | 嬰幼兒食品 50    |
|                               |                                  | 一 般 食 品 1,250 |               | 一 般 食 品 100 |

※補充說明

- CODEX以1mSv作為介入豁免標準，假設全部食品中10%為污染區域。
- 歐盟將追加的暴露劑量設為每年不超過1mSv，假設人一生食用食品的10%受到與標準限值相同程度的污染。
- 美國以5mSv作為約定有效劑量，假設食品攝取量的30%受到污染。

【議題24附件資料2】日本輸入食品檢出微量輻射能事例

表三、日本輸入食品檢出微量輻射食品資料

| 序號  | 送樣日期      | 品名           | 分類別  | 碘-131<br>(貝克/公斤) | 銫-134<br>(貝克/公斤) | 銫-137<br>(貝克/公斤) | 銫-134+銫-137<br>(貝克/公斤) | 產地  | 備註      |
|-----|-----------|--------------|------|------------------|------------------|------------------|------------------------|-----|---------|
| 255 | 113.07.01 | 抹茶粉          | 茶類   | -                | -                | 3.74             | 3.74                   | 靜岡  | 已退運     |
| 254 | 113.02.29 | 片裝香菇<br>(原木) | 其他食品 | -                | -                | 7.9              | 7.9                    | 靜岡  | 已銷毀     |
| 253 | 112.11.17 | 香菇粉          | 其他食品 | -                | -                | 10.6             | 10.6                   | 熊本  | 已銷毀     |
| 252 | 112.10.31 | 綠茶粉          | 茶類   | -                | -                | 3.0              | 3.0                    | 茨城  | 已銷毀     |
| 251 | 112.10.05 | 松茸           | 蔬菜   | -                | -                | 12.1             | 12.1                   | 北海道 | 已銷毀     |
| 250 | 112.06.30 | 抹茶粉          | 茶類   | -                | -                | 0.7              | 0.7                    | 鹿兒島 | 已退運     |
| 249 | 112.06.17 | 越桔萃取物        | 其他食品 | -                | -                | 15.7             | 15.7                   | 愛知  | 已退運     |
| 248 | 111.12.06 | 冷凍栗子醬        | 其他食品 | -                | -                | 7.8              | 7.8                    | 茨城  | 已銷毀     |
| 247 | 111.12.02 | 地瓜乾          | 其他食品 | -                | 1.0              | 40.8             | 41.8                   | 樫木  | 已銷毀     |
| 246 | 111.12.03 | 銀魚           | 水產品  | -                | -                | 4.2              | 4.2                    | 青森  | 已銷毀     |
| 245 | 111.10.31 | 冬菇           | 其他食品 | -                | -                | 16.8             | 16.8                   | 靜岡  | 已銷毀     |
| 244 | 111.10.19 | 冬菇           | 其他食品 | -                | -                | 13.5             | 13.5                   | 靜岡  | 已銷毀     |
| 243 | 111.10.21 | 乾香菇          | 其他食品 | -                | -                | 25.8             | 25.8                   | 鳥取  | 已退運     |
| 242 | 111.08.25 | 蒟蒻粉          | 其他食品 | -                | -                | 4.8              | 4.8                    | 群馬  | 已退運     |
| 241 | 111.05.25 | 濃縮藍莓果汁       | 其他食品 | -                | -                | 1.3              | 1.3                    | 德島  | 已退運     |
| 240 | 111.05.12 | 乾香菇          | 其他食品 | -                | -                | 9.0              | 9.0                    | 長野  | 已勸導業者退關 |
| 239 | 111.05.03 | 舞菇片          | 其他食品 | -                | -                | 4.1              | 4.1                    | 山形  | 已銷毀     |
| 238 | 111.05.03 | 香菇粉          | 其他食品 | -                | -                | 10.1             | 10.1                   | 山形  | 已銷毀     |
| 237 | 111.03.10 | 冬菇           | 其他食品 | -                | -                | 2.0              | 2.0                    | 鳥取  | 已銷毀     |

## 【議題25附件資料】9項部分無產製汽車零組件關稅清單

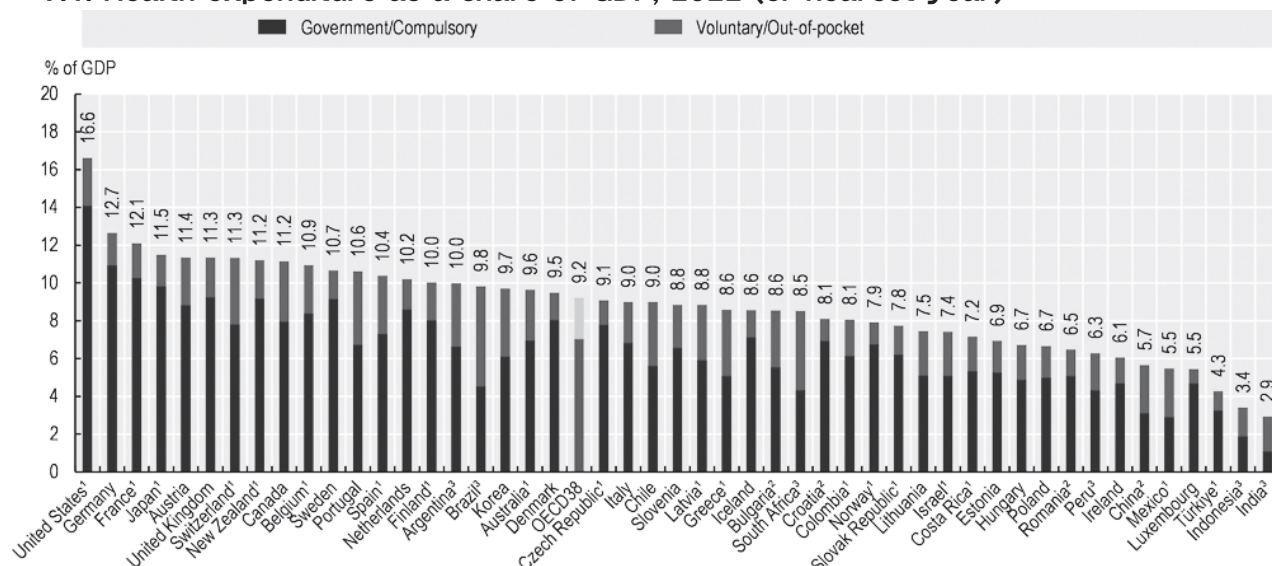
## 9項部分無產製汽車零組件關稅清單

| No | 稅則號列       | 貨名                                        | 現行稅率  | 建議稅率 |
|----|------------|-------------------------------------------|-------|------|
| 1  | 8407.34.90 | 其他車輛用往復式火花點火內燃活塞引擎，汽缸容量超過1000CC           | 17.5% | 8%   |
| 2  | 8409.91.10 | 連桿                                        | 12.5% | 5%   |
| 3  | 8409.91.20 | 汽缸體、汽門導管、汽門座                              | 11.5% | 5%   |
| 4  | 8409.91.60 | 汽門搖臂總成                                    | 12.5% | 免稅   |
| 5  | 8409.91.90 | 其他專用或主要用於火花點火內燃活塞引擎之零件                    | 15%   | 免稅   |
| 6  | 8483.10.10 | 機動車輛引擎用傳動軸及曲柄                             | 15%   | 免稅   |
| 7  | 8483.90.10 | 機動車輛用之齒輪、鏈輪及其他傳動元件，單獨呈現者；及第8483節所屬之機動車輛零件 | 15%   | 免稅   |
| 8  | 8512.90.30 | 機動車輛及機器腳踏車用音響信號設備之零件                      | 5%    | 2%   |
| 9  | 8708.99.90 | 其他機動車輛之零件及附件                              | 15%   | 8%   |

【議題38附件資料】“Health at Glance 2023”，Health expenditure in relation to GDP (Figure 7.1)

[https://www.oecd.org/en/publications/2023/11/health-at-a-glance-2023\\_e04f8239/full-report/component-54.html#figure-d1e28967-76ae5f452f](https://www.oecd.org/en/publications/2023/11/health-at-a-glance-2023_e04f8239/full-report/component-54.html#figure-d1e28967-76ae5f452f)

### 7.1. Health expenditure as a share of GDP, 2022 (or nearest year)



Note : 1. OECD estimate for 2022. 2. Refers to 2021. 3. Refers to 2020.

Source : OECD Health Statistics 2023 ; WHO Global Health Expenditure Database.

|                              | Government/<br>Compulsory | Voluntary/<br>Out-of-pocket | Total |
|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------|
| United States <sup>1</sup>   | 14.1                      | 2.5                         | 16.6  |
| Germany                      | 10.9                      | 1.7                         | 12.7  |
| France <sup>1</sup>          | 10.3                      | 1.8                         | 12.1  |
| Japan <sup>1</sup>           | 9.8                       | 1.7                         | 11.5  |
| Austria                      | 8.8                       | 2.5                         | 11.4  |
| United Kingdom               | 9.3                       | 2.1                         | 11.3  |
| Switzerland <sup>1</sup>     | 7.8                       | 3.5                         | 11.3  |
| New Zealand <sup>1</sup>     | 9.2                       | 2.0                         | 11.2  |
| Canada                       | 8.0                       | 3.2                         | 11.2  |
| Belgium <sup>1</sup>         | 8.4                       | 2.6                         | 10.9  |
| Sweden                       | 9.2                       | 1.5                         | 10.7  |
| Portugal                     | 6.7                       | 3.9                         | 10.6  |
| Spain <sup>1</sup>           | 7.3                       | 3.1                         | 10.4  |
| Netherlands                  | 8.6                       | 1.6                         | 10.2  |
| Finland <sup>1</sup>         | 8.0                       | 2.0                         | 10.0  |
| Argentina <sup>3</sup>       | 6.6                       | 3.3                         | 10.0  |
| Brazil <sup>3</sup>          | 4.5                       | 5.3                         | 9.8   |
| Korea                        | 6.1                       | 3.6                         | 9.7   |
| Australia <sup>1</sup>       | 7.0                       | 2.7                         | 9.6   |
| Denmark                      | 8.1                       | 1.4                         | 9.5   |
| OECD38                       | 7.0                       | 2.2                         | 9.2   |
| Czech Republic <sup>1</sup>  | 7.8                       | 1.3                         | 9.1   |
| Italy                        | 6.8                       | 2.2                         | 9.0   |
| Chile                        | 5.6                       | 3.4                         | 9.0   |
| Slovenia                     | 6.6                       | 2.3                         | 8.8   |
| Latvia <sup>1</sup>          | 5.9                       | 2.9                         | 8.8   |
| Greece <sup>1</sup>          | 5.1                       | 3.5                         | 8.6   |
| Iceland                      | 7.1                       | 1.4                         | 8.6   |
| Bulgaria <sup>2</sup>        | 5.5                       | 3.0                         | 8.6   |
| South Africa <sup>3</sup>    | 4.3                       | 4.2                         | 8.5   |
| Croatia <sup>2</sup>         | 6.9                       | 1.2                         | 8.1   |
| Colombia <sup>1</sup>        | 6.1                       | 1.9                         | 8.1   |
| Norway <sup>1</sup>          | 6.8                       | 1.2                         | 7.9   |
| Slovak Republic <sup>1</sup> | 6.2                       | 1.5                         | 7.8   |
| Lithuania                    | 5.1                       | 2.3                         | 7.5   |
| Israel <sup>1</sup>          | 5.1                       | 2.3                         | 7.4   |
| Costa Rica <sup>1</sup>      | 5.3                       | 1.8                         | 7.2   |
| Estonia                      | 5.3                       | 1.7                         | 6.9   |
| Hungary                      | 4.9                       | 1.9                         | 6.7   |
| Poland                       | 5.0                       | 1.7                         | 6.7   |
| Romania <sup>2</sup>         | 5.1                       | 1.4                         | 6.5   |
| Peru <sup>3</sup>            | 4.3                       | 2.0                         | 6.3   |
| Ireland                      | 4.7                       | 1.4                         | 6.1   |
| China <sup>2</sup>           | 3.1                       | 2.6                         | 5.7   |
| Mexico <sup>1</sup>          | 2.9                       | 2.6                         | 5.5   |
| Luxembourg                   | 4.7                       | 0.8                         | 5.5   |
| Türkiye <sup>1</sup>         | 3.3                       | 1.0                         | 4.3   |
| Indonesia <sup>3</sup>       | 1.9                       | 1.5                         | 3.4   |
| India <sup>3</sup>           | 1.1                       | 1.8                         | 2.9   |