



# 中華民國 台灣投資通信

発行：中華民國 經濟部 投資業務処 編集：野村総合研究所 台北支店

November 2009

vol. 171

## 今月のトピックス

両岸が金融管理監督協力覚書(MOU)に署名  
銀行、保険、証券事業の交流が拡大へ

飛躍する台湾産業

ニーズ、性能の向上と政府補助を受け、  
急成長が期待される電動バイク産業(1)

台湾進出ガイド

台湾の対外投資及び中国大陸投資について(2)

日本企業から見た台湾

～裕隆日産自動車(股)

畑中啓治副総経理インタビュー～

台湾のFTA戦略やエコカー普及を見据

えた未来を描く裕隆日産自動車

台湾マクロ経済指標

インフォメーション

## 【今月のトピックス】



### 両岸が金融管理監督協力覚書(MOU)に署名 銀行、保険、証券事業の交流が拡大へ

11月16日、行政院金融監督管理委員会(金管会)は中国政府の銀行、保険、証券の各委員会との間で、金融三業種の管理協力について定めた金融MOUを締結した。発効日は60日後の2010年1月16日。大三通(通商、通航、通郵)の開放(08年12月)による人と貨物の移動の利便性向上、中国資本の台湾直接投資の開放(09年7年)による両岸相互投資の開始に続き、長年に渡って閉ざされてきた台湾-中国間の金融市場の交流が開放される。これにより、台湾の金融機関は急拡大する中国市場への進出が可能となり、中国経済の成長と人民元ニーズの拡大を取り込む形での成長戦略を図っていく。

#### 概要 情報交換や金融検査で協力

金融MOUは、銀行や証券会社、保険会社が海外支店や子会社を設立して業務を行う際、当該国本土の金融当局が取り決めた管理・監督ルールを明文化したもの。法律契約ではないが、締結国は信義上の履行責任を負う形となり、実質的な拘束力を持つ。台湾はこれまでに米国や英国など30カ国以上の金融当局との間でMOUを締結しているが、数万社と言われる台湾系企業が活動する中国とは締結しておらず、台湾の金融機関は「外資系銀行24行の中国拠点の税引き後利益(09年予測)は計12億6,000万ドル、赤字は2行のみ」(PwC“Foreign Banks in China 2009”)と好調な中国市場に進出できずにいた。それだけに、今回のMOUは人、モノに続き、両岸間の資本の動きを加速させるものとして、金融機関や投資家らに歓迎されている。

両岸金融MOUは以下の5項目を柱としている。

情報交換：金融機関の合併の管理に要する情報、金融

管理法規に関する情報に限定し、顧客の口座情報は含まない。

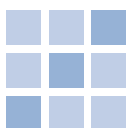
情報守秘：取得した情報は管理目的のためだけに使用する。

金融検査：双方は自己側の金融機関の相手側域内における支店機構に対し、検査を行うことができる。

連絡継続：双方は会談の機会を持ち、関係者の交流や相互訪問を奨励していく。

危機管理：一方の金融機関の相手方域内における支店機構の経営が困難となった場合、双方は共同で問題と障害の解決に当たる。

MOUの発効後、両岸の銀行や証券会社は相手側で支店(現地法人)の開設申請を行うことが可能となる(MOUに伴う変化については表1を参照)。また、中国政府の認可を受けたQDII(適格国内機関投資家)は、資金総額の10%までを台湾の株式市場に投じることが認められるようになる。QDIIの運用資金は10月末の時点で



3,700億元程度とされており、最大で台湾市場に370億元が流入することになる。中国企業にとって、技術力とグローバルな知名度を備えた台湾企業は魅力的であり、QDIIの今後の動きが台湾株式市場の活性化に貢献すると期待されている。

表1：台湾金融機関の中国事業の現況及びMOU発効後の変化と展望

	現況	MOU発効後	展望( ECFAの協議テーマ )
銀行	7行が中国に事務所を設置。金融業務は不可	1. 拠点未設置の場合は、事務所設置から2年後に支店又は現地法人への昇格が可能 2. 事務所設置者は支店又は子会社への昇格が可能	支店、現地法人の開業から3年、2年連続営業黒字( 外資銀行管理条例 )という規定の影響を受けずに、即時人民元業務取り扱い資格を取得
証券	13社が中国に事務所を設置。証券業務は不可	支店、現地法人への昇格が可能。但し、中国の証券会社との合弁義務有り	独資の証券会社設立を認可。営業範囲は当地の証券会社と同様
保険	生保3社と損保1社が中国の事業者と合弁で事業展開中	変化なし	「親会社の総資産が50億ドル、設立から30年、事務所設置から2年以上( 保険公司管理条例 )という投資規制の緩和

出所 金管会の公開資料や報道資料をNRIが整理

### 影響 拠点昇格、銀行は7行が対象

銀行：台湾の銀行の内、MOUの発効後直ちに支店申請を行う資格があるのは、現時点で中国に営業事務所を有する7行( 国泰世華、彰化、台湾土地、華南、第一、合作金庫、中国信託 )である。ただし、無条件で認可を得られるわけではなく、中国の外資銀行管理条例に基づき、資産規模や財務の健全性など、他の外資銀行と同じ基準によって判断される。

なお、管理条例の規定上、外国資本の銀行が人民元取扱業務を認められるには、「支店開設から3年以上経過、申請前は2年連続で黒字( 外資銀行管理条例実施細則第53条 )の条件を満たす必要がある。このため台湾の銀行は、仮に順調に支店設立を果たしたとしても、現地の台湾系企業に対する融資業務は依然制約を受ける。

また、台湾のリテール市場では、高利率の人民元建て預

金を台湾で行うことを期待する声があるが、大規模な資金移転が起こり、台湾の金融秩序に悪影響を及ぼす可能性があるため、実現には時間がかかると見られている。

証券：証券会社も銀行と同じく、営業事務所から支店への昇格申請が可能となるが、目下中国では、外資系証券会社は独資経営ができなかったり、A株( 中国国民のみが購入可能な上海上場株 )の受託販売しか開放されていないと、制約が多い。株式公開( IPO )業務はリターンが大きいですが、既に熾烈な競争状態にあり、後発組にあたる台湾の証券会社がすぐに成果を出すのは難しいと見られる。当面は中国事業よりもむしろ、MOU締結後に対岸の余剰資金が台湾株式市場に流入し、証券取引が活性化することによる恩恵の方が大きいだろう。

保険：現在、外資系の保険会社が中国で生命保険会社を設立する場合、必ず中国資本との合弁会社としなければならない。持ち株比率は50%を超えてはならない。しかも、「総資産50億ドル、設立から30年、事務所設立から2年( 外資保険公司管理条例第8条 )という厳しい進出要件が設定されている。このため、台湾系で中国事業を行っているのは、生命保険は国寿、新寿、台寿保、損保は国泰産險のみとなっている。また、持ち株比率の制限から、合弁の2社による主導権争いが生じやすい状況となっており、どちらかの財務が悪化した場合には増資ができないといった不都合が生じている。このため、台湾の保険事業者は安定した合弁事業運営を行うため、合弁相手の多角化を認めるよう中国側に働きかけるなどして、事業環境の改善を図っていく構えだ。

### 展望 法整備とECFA協議を同時進行

今後、金管会はMOUが発効する10年1月16日までに、台湾の金融機関の対中国投資資格に関する規定など、金融、保険、証券業の関連法規を改正し、兩岸の金融事業開放に向けた準備を進めていく。

台湾の金融業者は金融MOUによって、中国市場において、他国の金融機関と同等の扱いを受けるスタートラインに立った。今後、「人民元業務の即時開放( 銀行 )」や「独資の現地法人設立( 証券会社 )」といった優遇を受けられるか否かは、台湾と中国の個別の協定であるECFA( 兩岸経済協力枠組協議 )などでの取り決めにかかっている。

飛躍する台湾産業



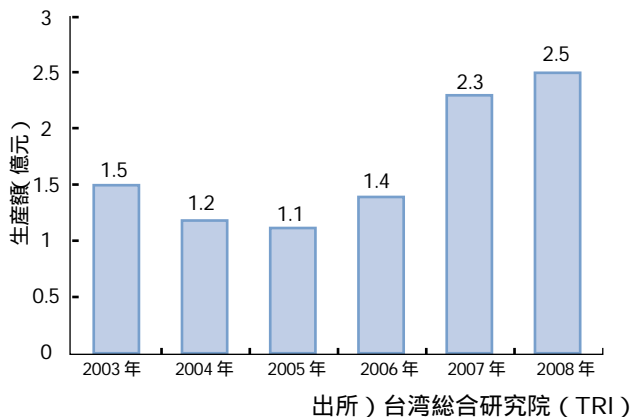
## ニーズ、性能の向上と政府補助を受け、急成長が期待される電動バイク産業(1)

低汚染、低騒音、ガソリンバイクの10分の1の走行コスト、オイル交換不要、家庭での充電が可能……。台湾政府は現在、環境政策と産業政策の両方に適う電動バイク産業の育成を積極的に推進している。特に、購入1台につき8,000～11,000元が支給される国の補助制度は、普及拡大の起爆剤となることが期待されている。今回は、整ったサプライチェーンと強力な政府支援を背景に発展中の台湾電動バイク産業について紹介する。

### 概況 バイク各社と専門メーカーが競合

交通部によると、現在台湾市場に流通している電動バイクは12,000台ほど。生産額は2005年以降増加傾向にあるものの、08年時点では2.5億元と産業規模はまだまだ微小だ(図1)。

図1：台湾における電動バイクの生産額推移



經濟部は台湾の電動バイクメーカーを大きく、ガソリンバイク、ATV(全地形型バイク)、電動カート、電動車椅子までを製造する大規模メーカー(光陽汽車、三陽汽車など) 同中小規模バイクメーカー(合騏工業、摩特動力など) 電動バイク等の電動車両専門メーカー(益通動能、易維特など) 自転車メーカーからの参入組の4つに分類している。

これまでに、「SUNBOY(光陽汽車:重量54キロ、走行可能距離45キロ、最高時速45キロ、4.5万元前後)や「E-BUBU(摩特動力:本体重量14キロ、走行可能距離60キロ、最高時速60キロ、7万元前後)などの機種が市場投入されているほか、各

社が新車両の開発に取り組んでいる。

### 成長潜在性 通勤用移動手段として注目

一方、台湾のガソリンバイク市場は成熟しており、08年には登録台数が1,394万台(交通部、国民1.65人あたり1台)に達した。まさに「国民の足」であるバイクだが、空気汚染の原因とみなされているほか、第五期排ガス基準の実施(09年1月～)に伴う製造コストの上昇などがあり、特に小型スクーターの代替機として電動バイクに注目が集まっている。交通部の03年の調査によると、台湾ではバイクユーザーの50%が通勤のために利用しており、1日の平均走行距離は14.7キロと、現在の電動バイクの技術レベルでも対応可能であることが裏付けられている。また、台湾の電動バイクメーカーは、デザインから完成車生産まで完備されたバイク産業のサプライチェーンを利用することができるという強みがあり、補助制度やインフラなどの環境さえ整えば、急成長が可能な状態となっている。

### 政府支援 購入者や充電設備設置者へ補助

こうした状況を背景に、經濟部は国産電動バイクの技術向上と普及を促すためのアクションプラン「電動バイク産業発展推進計画」を策定した(09～12年に実施)。90年代末～2000年代初頭にかけても、バイク会社に対する電動バイク生産義務(総販売量の2%)や購入補助などの施策が打たれたが、ガソリン車との能力差(馬力や走行距離不足)などの問題



があり、大きな成果は挙げられなかった。その後の技術進歩や国全体の環境問題に対する意識の向上が今回のアクションプラン策定を後押しした。

同計画は16億元を拠出し、関連法規の研究と整備(環境保護署) リチウムイオン電池搭載電動バイクの検査制度の整備(經濟部標準局) リチウムイオン電池技術の開発(經濟部工業局、技術処、能源局)などを行う。これらの施策を通じて、毎年12,576トンのCO2排出削減、4年間で計19.65万台(内販16万台、輸出3.75万台)を生産、部品と完成車を合わせて計135億元の生産額、などの目標達成を図っていく。

アクションプランの柱は、電動バイクの購入者やメーカーに対する計13.7億元の補助制度だ。従来の電動バイクのバッテリーは鉛酸電池が中心だったが、重量やサイズなどの利便性や応用性を考慮し、同補助制度はリチウムイオン電池搭載車を対象とした。補助対象車の認可取得条件にはこのほか、電池モジュールの出力電圧が48Vであること 管理情報として、温度、電圧、残電量、異常通知、充電回数、電池識別が表示されること 交通部の車両安全審査の合格証明を得ていること 經濟部が認可する電動バイク検査実験室の検査を通過していること、などがある。

補助申請の有資格者は中華民国の国民、政府機関又は法人とされ、認可取得車の購入後に工業局又は同局の委託機関で行う(1人1台まで)。小型軽量車(1.347馬力以下、最高速度30キロ以上、走行可能距離30キロ以上など)は8,000元、軽量車(1.347~5馬力、最高時速50キロ以上、走行可能距離40キロ以上など)は11,000元が購入者に支給される(支給額は11年以降漸減)。このほか、充電設備の設置者には最高10万元が、メーカーには販売実績に応じて、650万~2,450万元の奨励金が支給される。

既に複数のメーカーが認可申請を行っており、09年11月には益通動能の電動バイク「e-Mo」(表1)が工業局の小型軽量車補助審査を通過し、初の制度適用メーカーとなった。

### 課題 長期的、多角的な施策が必要

電動バイクは、スクーターユーザーが多く、環境政策に積極的な台湾や欧州で大きな潜在需要があるが、長期的な普及を図るためには課題も残る。技術的には、走行距離の拡大や充電時間の短縮などが、政策的には、新規メーカーの参入や大量生産によるコストダウンが見られるまでの政府補助の継続や充電設備の設置拡大などが求められる。また、通勤・通学向けの販売だけではなく、メーカーと国や自治体、他事業者が協力しながら、例えば観光地の駅やホテル、テーマパークにレンタルバイクを設置するなど、利用シーンを積極的に広げていくことがユーザー開拓の鍵となるだろう。



表1: 政府の購入補助資格を得た益通動能のe-Mo(右)のスペック

車体重量(電池含む)	50kg
サイズ	長さ1,550mm×幅650mm×高さ1,000mm
走行可能距離	40km
最高速度	45km/hr
バッテリー電圧	48V
バッテリー電容量	10Ah
充電電源	AC110/220V
充電時間	2.5時間でフル充電
本体価格	49,800元

出所) 益通動能ウェブサイト <http://www.e-ton.com.tw/>  
本体価格は報道資料から



## 台湾の対外投資及び中国大陸投資について(2)

今回は台湾から中国大陸への投資の概況を説明する。

### 2. 台湾からの中国大陸投資

1990年代半ばまで、中国大陸向け投資は政治的な理由で全面的に禁止されていたが、1987年の外国為替管理の大幅な自由化で資金の流出が原則的に自由になった事や、台湾地区での急激なコスト上昇、環境保護問題の発生、労働力不足等、数々の問題解決或いは回避のために、多くの台湾企業が「赤信号を皆で渡る」状態が発生した。特に厦門等の福建省は文化的・言語的にも台湾と近似した環境が存在する事から、相当数の台湾企業が進出し、台湾の経済圏の範囲とみなされる程になった。このころ、経済部は、既に大陸に投資を行った企業に対して、事後的にも許可の申請を行う様に第三国経由投資の管理弁法を制定して、経済空洞化への歯止めや、中国大陸経済に依存せざるを得ない状況の形成回避を図ってきた。しかし企業が個々の経済原理で活動を行い、熾烈な企業間競争に打ち勝つ手段として、中国大陸向け投資は各企業の死活問題として考慮しなければならなくなった。

中国大陸投資は日本企業も熱い視線を向けている。今日、中国大陸への投資を安易に考える日本企業はかなり数少なくなってきたが、一方で、企業環境が加速度的に変化するようになってきたため、なすべき調査を行なう事なく投資の意思決定を下さざるを得ないケースも散見される。

台湾は、中国との言語、文化、商習慣、考え方、風習的な違いが日本に比較して極端に小さいため、必要な情報を十分なスピードで入手し、必要なスピードで意思決定し、中国大陸内で必要とされる問題解決方法で対処していく事に関して、非常に大きなアドバンテージを有している。日本企業として中国大陸での事業展開を考える際、投資資金のルートは別としても、台湾の存在意義は非常に大きいと言える。

日本企業が中国への投資資金ルートを台湾子会社経由にしない理由は、税制上のメリットがないという事も影響していると考えられる。例えば、日本から中国大陸へ投資すれば、中国大陸の子会社が受けた免税措置の法人税を以って、日中租税条約を根拠にした日本の法人税のみなし外国税額控除を適用できる(ただし、外国子会社配当に対する日本の外税控除の制度は原則2009年4月1日以降廃止された)が、台湾の子会社からでは不可能である。

一方、台湾企業の多くがタックスヘイブン地域に子会社を設立してから中国大陸へ投資するのは、台湾の税制の中でタックスヘイブン税制が規定されていないため、グループ全体で大規模な節税が可能になるという背景も大きく影響している。但し、2004年からは移転価格税制が実施されており、タックスヘイブン税制の導入も検討されている。

参考資料：勤業衆信会計事務所編『台湾ビジネスガイド』（2009年7月現在）

勤業衆信会計事務所 Japanese Services Group

電話：+886-2-2545-9988 メール：chloeh tai@deloitte.com.tw 横井雅史(Ext.6914) 宮川明子(Ext.6949) 中辻一剛(Ext.3654)

## 台湾のFTA戦略やエコカー普及を見据えた 未来を描く裕隆日産自動車

裕隆自動車との技術提携時代から数えると、50年以上に渡り台湾ビジネスに取り組んできた日産自動車。長年培ってきたブランドイメージを生かしつつ、「小型車志向、高級車志向化」などの市場ニーズに合わせた販売戦略を展開する一方、「政府によるエコカーへの優遇措置」、「ECFA(两岸経済協力枠組み協定)による两岸自動車貿易の活性化」などのビジネス環境の変化を見据え、台湾事業の中長期展望を策定中だ。今回は裕隆自動車との合併会社である裕隆日産自動車の畑中啓治副総経理を訪ね、事業現況や展望についてお話を伺った。



裕隆日産自動車(股)  
副総経理 畑中啓治氏

### 台湾事業の概況について

日産自動車は1957年に裕隆自動車と技術提携契約を結び、60年にはブルーバードの現地生産を始めました。その後、投資規制の緩和を受けて85年に裕隆自動車に資本参加し、2003年に同社から分離する形で裕隆日産自動車(以下「当社」)を設立しました。裕隆自動車が生産する日産ブランドの車を製造し、当社がマーケティング、営業、商品企画、設計開発、購買、生産技術、アフターサービスなど製造以外の業務を行っています。

台湾では現在、乗用車とトラックの計9車種(ティーダHB、ティーダセダン、リヴィナ、グランドリヴィナ、シルフィ、ティアナ、セレナ、エクストレイル、キャプスター)を製造・販売しています。このほか、日本からインフィニティブランドのFX50、FX35、EX35、M35、スカイラインや日産ブランドのローグ、370Z、GT-Rなどを輸入しています。国産車と輸入車の販売割合は10:1程度で、09年は計約3万台の販売を見込んでいます。

また、当社は中国の三大自動車メーカーの一社であり、日産自動車の中国事業パートナーである東風汽車会社に投資しており、ここ数年の中国自動車市場の急速な成長を受け、安定した投資利益を得ています。

### 台湾の市場環境、事業環境の特徴は?

人口当たりの新車販売数を見ると、日本がピーク時の1990年には1億2,000万人の人口で約600万台が売れていたのに対し、台湾(人口約2,300万人)は少ないように思います。販売台数はピークの1994年でも60万台ほどで、09年は金融危機の影響もあり、通年で26~27万台ほどと見られています。この背景には、台湾はバイクユーザが極めて多いことや、公共交通網が発達している台北市周辺に人口が集中していることなどが考えられます。ただ、小型乗用車へのシフトの動きもあり、伸び代はまだあると思います。

市場トレンドは、経済危機以降は小型車(リヴィナ、ティーダ)と高価格車(ティアナや輸入車)の2極化の傾向が見られます。台湾の特徴としては、日本と比べてセダントップの高価格車の販売比率が高いことや、黒のセダンの人気が高い点が挙げられます。革張りのシートや木目調の内装が好まれるのも特徴的です。

事業環境の面で言いますと、台湾では自動車産業のサプライチェーンはほぼ完備されていますが、一部には生産規模などの問題からコストが高く、競争力が無い部品もあります。そういうものは、中国やタイから輸入しています。また、エンジン用のキーデバイスなどは日本から輸入しているため、09年は円高の影響を受ける形となりました。

## 日本企業から見た台湾

### 技術開発センターについて

当社の業務の内、開発機能は130人から成る裕隆日産技術センター(YNTC)が担っています。YNTCには2つの任務があります。一つはフロントライン業務です。例えば、オーディオやエアコンの仕様、或いは台湾独自の法規に基づくボディサイズの特徴など(台湾の市場要件)を日産車の基本設計を行っている日産テクニカルセンター(神奈川県厚木市)に報告し、基本設計段階(開発初期フェーズ)に反映してもらいます。もう一つは部品のローカライズです。車をリーズナブルな価格で提供できるように、極力、部品の台湾での国産化を進めています。台湾のサプライヤに日本で使っている図面と同じものを渡しても、同じ部品が出てくるとは限りません。台湾サプライヤの特性を生かしつつ、車全体との調整を図りながら、開発を進めていきます。内装、外装、ナビなどの設計の手配権は台湾にあり、YNTCで開発を担当しています。

### ECFAの影響について

台湾だけを見て開発、生産するという従来のやり方では、今後は苦しくなるでしょう。当社が急成長する中国やインドに目を向ける中、台湾拠点はどうすべきかと問う時、やはり、メイドインタイワンの日産車を外に出すことを考えないわけにはいきません。その意味で、「2010年にも締結」と言われているECFAは大きなチャンスだと捉えています。台湾と中国の間で車を出し入れできるようになれば、台湾の強みを出すことが可能だと思います。中国の東風汽車有限公司(日産自動車と東風汽車会社の合弁生産会社)と裕隆日産の製造車種の多くは重複しているのですが、中国市場の成長スピードを考えると、生産ラインの拡大は必須です。ここで、「ではどこに投資するのが効率的か」という話になると、台湾にも強みがあります。12万台の年産能力を持つ裕隆汽車の三義工場をフル稼働させてコストダウンにつなげれば、台湾産日産車の輸出競争力はいっそう向上するでしょう。また、開発能力の観点から見ますと、台湾のエンジニアは長い時間をかけて車に触れてきただけあって、非常に優秀です。この開発能力も有効に活用できると思います。さらに、ECFA

をきっかけに台湾がフィリピンやインドネシアともFTAを結べば、輸出先の多様化につながるため、今後の協議の行方に注目しています。

ECFAによる中国車の台湾流入についてはあまり心配していません。当面は台数制限が設定されるでしょうし、台湾の人々の中国車に対する受容性の課題から、10年後はともかく、ここ数年で急増するとは考えにくい。ECFAの発効後、すぐに台湾に中国車があふれ、価格破壊が起きるようなことはないでしょう。

### 環境対応車について

台湾では裕隆汽車を始め、各社がEV事業に参入したり、政府がハイブリッド車の購入補助制度を策定する等、官民ともにエコカー普及への取り組みを本格化させており、当社でも対応を検討中です。日産自動車は2010年に日米で、11年には欧州と中国で5人乗りの電気自動車(EV「リーフ」)の量産体制に入る予定です。ただ、EVの普及は車会社だけでなく、バッテリーのリースコストの補助や充電スタンドの設置など、国や自治体を巻き込んだ制度、インフラ両面の整備が不可欠です。台湾政府にイニシアチブを発揮していただき、ともに環境整備を進め、リーフの台湾市場への早期投入を果たすことができれば、と期待しています。

ありがとうございました。

表1：裕隆日産汽車股份有限公司の基本データ

会社名	裕隆日産汽車股份有限公司
設立時間	2003年
董事長	嚴凱泰
資本金	30億萬元
販売台数	25,500台(2009年1~10月) *前年同期比14.4%増、シェアは第3位の11.7%
社員数	約430名(内日本人8名)
事業内容	台湾における日産車のマーケティング、営業、商品企画、設計開発など

注 2009年11月時点のデータによる。  
出所 公開資料及びヒアリングよりNRI整理

台灣マクロ経済指標

年月別	国内総生産額		製造業 生産年増率 (%)	外国人投資 (千米ドル)		貿易動向 (百万米ドル)			物価年増率 (%)		為替レート		株 価 平均指数 1966=100
	実質GDP (10億元)	経済 成長率 (%)		総金額	日本	輸出	輸入	貿易収支	卸売物価	消費者 物価	ドル	円	
2004年	11,338	6.15	9.97	3,952,148	826,929	182,370	168,758	13,613	7.03	1.61	31.92	0.3098	6,033
2005年	11,810	4.16	3.66	4,228,068	724,399	198,432	182,614	15,817	0.62	2.31	32.85	0.2795	6,092
2006年	12,376	4.80	4.50	13,969,247	1,591,093	224,017	202,698	21,319	5.63	0.60	32.60	0.2740	6,842
2007年	13,082	5.70	8.34	15,361,173	999,633	246,677	219,252	27,425	6.47	1.80	32.44	0.2896	8,510
2008年	13,098	0.12	-1.78	8,232,059	439,667	255,629	240,448	15,181	5.15	3.53	32.86	0.3636	7,024
9月	3,331	-1.02	-0.89	284,195	11,814	21,845	20,937	831	6.10	3.10	32.13	0.3071	6,204
10月			-13.33	1,702,014	9,648	20,799	17,775	3,024	1.55	2.39	33.00	0.3393	5,043
11月	3,144	-8.61	-28.92	714,662	57,828	16,770	15,180	1,590	-5.72	1.94	33.30	0.3491	4,510
12月			-33.12	549,308	74,481	13,634	11,770	1,864	-9.66	1.27	32.86	0.3636	4,496
2009年			-44.94	145,015	5,589	12,370	8,966	3,402	-10.85	1.49	33.80	0.3818	4,475
1月			-27.80	484,490	31,969	12,588	10,921	1,672	-9.34	-1.33	34.95	0.3568	4,477
2月	2,996	-10.24	-26.53	441,344	35,205	15,563	12,166	3,397	-9.32	-0.15	33.92	0.3448	4,926
3月			-20.42	437,020	17,259	14,843	12,712	2,131	-11.14	-0.46	33.23	0.3393	5,724
4月			-18.62	165,351	6,026	16,170	13,011	3,158	-13.51	-0.09	32.65	0.3426	6,586
5月	3,034	-8.50	-11.49	137,078	46,467	16,948	15,185	1,763	-13.70	-1.98	32.82	0.3433	6,495
6月			-8.04	1,237,095	37,961	17,273	15,242	2,031	-13.99	-2.33	32.82	0.3431	6,834
7月			-9.27	341,291	9,567	19,006	17,041	1,965	-11.07	-0.80	32.92	0.3547	6,855
8月	3,214	-3.52	0.99	95,441	6,084	19,069	16,515	2,554	-9.59	-0.86	32.20	0.3580	7,321
9月													

出所：中華民國經濟部統計処

インフォメーション・コーナー

第18回台北国際ブックフェア

Taipei International Book Exhibition 2010

**概要** 1987年から続く台湾最大のブックフェア。世界中から集まる最新のコンテンツだけではなく、特定国の出版環境やトレンドを紹介する「国家テーマ館」や台湾デジタル出版の最新の状況を紹介する「デジタル出版テーマ館」など、テーマ別の展示も見所。2009年の「第17回台北国際ブックフェア」には、41ヶ国から960の出版社が参加し、版權取引のバイヤーや一般読者ら約50万人が来場した。読者と作家、出版人と出版人、そして台湾と世界をつなぐ「対話空間」を提供するブックフェアの詳細は、右記ホームページまで：<http://www.tibe.org.tw/tibe/2010/index.php>

**開催日時** 2010年1月27日(水)～2月1日(月) 午前10時～午後6時

**展示会場及び内容**  
 台北世界貿易センター展示ホール1(台北市信義路5段5号)  
 国際書区: 欧米やアジア、アフリカ、オセアニアなどの数百の出版社がブースを出展。  
 総合書区: レジャーや生活、社会、歴史、文学、ビジネス、芸術・デザインなどの各種コンテンツを展示。  
 デジタル出版区: デジタル出版のハードウェア、ソフトウェア及び関連産品を紹介。  
 専門テーマ区: 専門出版社が建築書や芸術書、スピリチュアル書などのテーマ別展示を企画。  
 同展示ホール2(台北市松廉路3号)  
 アニメ・漫画区: 国内外の漫画やアニメ、ゲーム、ライトノベル、ムービー作品などの青少年向けコンテンツを紹介。  
 同展示ホール3(台北市松壽路5号)  
 児童書及び文具区: 幼児・児童向けの絵本や教材の展示のほか、文具テーマ区を備え、各種イベントを開催。

**主催** 行政院新聞局

**お問合せ及び資料請求** 財団法人台北書展基金会

大展国際股份有限公司 廖碧鈴、賴秀芬  
 TEL: +886-2-2767-1268 FAX: +886-2-2767-2808 E mail: info@tibe.org.tw

**ジャパンデスク連絡窓口 (日本語でどうぞ)** ジャパンデスクは、日本企業の台湾進出を支援するため、台湾政府が設置しています。野村総合研究所が無料でご相談にのります。お気軽にご連絡ください。

經濟部 投資業務処	台北市館前路 71 号 8F	TEL: 886-2-2389-2111 / FAX: 886-2-2382-0497 担当: 林貝真 ext. 216 (日本語可)
野村総合研究所 台北支店	台北市敦化北路 168 号 13F-E 室	TEL: 886-2-2718-7620 / FAX: 886-2-2718-7621 担当: 田崎嘉邦 ext. 30 / 凌瑞郷 ext. 33 / 何佳娟 ext. 23 / 岸田英明 ext. 35
野村総合研究所 グローバル戦略コンサルティング二部	〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-6-5 丸の内北口ビル	TEL: 03-5533-2709 (直通) / FAX: 03-5533-2766 担当: 杉本洋

● ジャパンデスク専用 E-mail: [japandesk@nri.co.jp](mailto:japandesk@nri.co.jp) ● ホームページ <http://www.japandesk.com.tw>

個別案件のご相談につきましては、上記ジャパンデスク専用 E メール、もしくは野村総合研究所台北支店宛にお願い致します。