

飛躍する台湾産業



台湾高鉄駅周辺開発計画が始動、 新たな投資のターゲットに

台湾高速鉄路(以下、台湾高鉄)は、開通当初は赤字経営が続いていたが、旅客輸送量、定時運行率及び、売上に直結する乗車率がそれぞれ大幅に向上し、運輸事業の営業収入が安定したことにより黒字転換を果たした。同社は現在、非運輸事業の成長を目指し、駅周辺開発事業に関する計画や企業誘致について積極的に取り組んでおり、駅に隣接する事業用地が、新たな投資のターゲットとして脚光を浴びている。今回は周辺開発が進む5つの高鉄駅の特徴と開発方針を紹介する。

非運輸事業が今後の売上拡大の鍵に

台湾高鉄は、交通インフラ整備における、台湾初のBOT(建設・運営・譲渡)方式のプロジェクトである。2007年1月に開通し、既に現在では台湾西部の重要な長距離交通手段の一つとなっている。総乗降客数は2007年の3,111万人から増加の一途をたどり、2012年には8,905万人にまで成長した。(図1)このような利用者数の大幅な伸びに支えられ、運輸事業が大幅に成長し黒字転換を果たしている。総売上に占める運輸事業の割合は97%超に達し、年平均成長率(CAGR)は24%となっている(図2)。一方で、運輸関連以外の売上はわずか全体3%程度にとどまり、今後は運輸事業に付随する不動産開発・運営などが、台湾高鉄の売上拡大の鍵を握ることになる。

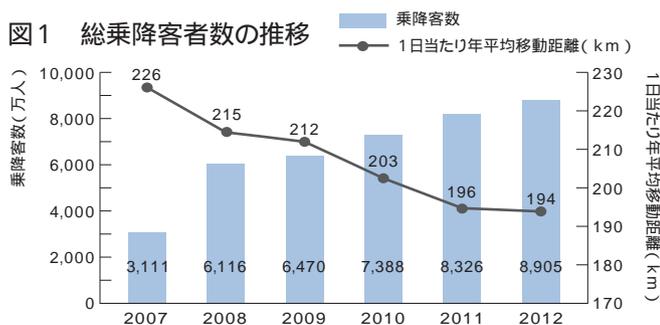
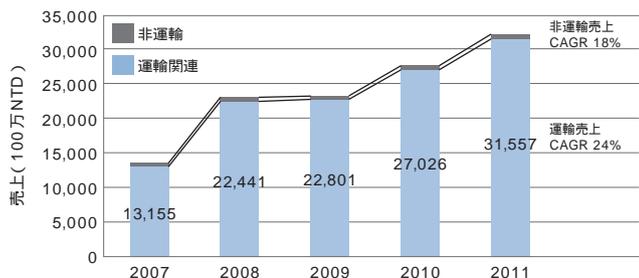


図2 台湾高鉄の売上高推移



出典：台湾高鉄年報よりNRIまとめ

高鉄駅の5駅に「事業発展用地」、台中・桃園が最大

台湾高鉄の駅周辺開発計画は、桃園、新竹、台中、嘉義、台南の5駅を中心に進められている。駅を中心とした周辺エリア(駅専用エリア)の開発計画には、「駅舎」、「交通施設用地」、「駅前広場」、「付随事業用地」が含まれ、駅舎を除いた4つのエリアを「事業発展用地」と呼ぶ。うち、「付随事業」とは、都市計画の規定で認められている開発・利用用途であり、宿泊施設、会議施設・商用展示場、飲食業、レジャー・娯楽業、百貨店・小売業、金融サービス業、一般サービス業、運輸サービス業、観光サービス業、オフィスなどが主な対象事業となっている。

5つの駅周辺にある付随事業用地の総面積は30.14ヘクタールで、うち台中駅周辺には5駅の内最大の11.30ヘクタールの付随事業用地が存在する(表1)。

表1 各高鉄駅の事業発展用地規模

駅	駅専用エリア					最大床面積(坪)
	事業発展用地				小計	
	駅(ha)	交通施設用地	付随事業用地	駅前広場		
桃園	8.96	0.17	8.55	2	10.72	103,455
新竹	7.99	0.3	3.13	1.6	5.03	34,939
台中	9.5	6.14	11.3		17.44	164,076
嘉義	7.07	0	3.14	2.3	5.44	26,596
台南	8.85	1.04	4.02	2.8	7.86	34,049
合計	42.37	7.67	30.14	8.7	46.51	1,200,380

出典)台湾高速鉄道資料よりNRIまとめ



表2 台湾高鉄各駅における「事業発展用地」の開発概要

駅	テーマ	主な施設	開発・事業者誘致	使用権期限
桃園	国際ビジネス	・多国籍企業と台湾企業のアジアのオペレーションセンター ・商業・小売サービス施設 ・国際観光ホテル	事業者誘致中	2056年7月1日
新竹	バイオメディカル	・バイオメディカルサイエンスパーク ・国立新竹病院 ・国家衛生センター・感染防止行政本部	事業者誘致中	2057年8月22日
台中	ショッピング・娯楽	・観光・ビジネスホテル ・娯楽・ショッピングセンター ・住宅・オフィスビル	計画中	2057年8月22日
嘉義	観光・ハイエンド農業	・レジャー農業、観光センター ・農業のPR、研修・訓練、R&D、農作物の展示・マーケティング、多目的オフィス		2054年2月2日
台南	グリーンエネルギー・エコロジー	・光電分野の研究施設または実験室 ・グリーンエネルギー関連産業または関連サービス業 ・商業サービス施設		2055年6月1日

出典)NRI整理

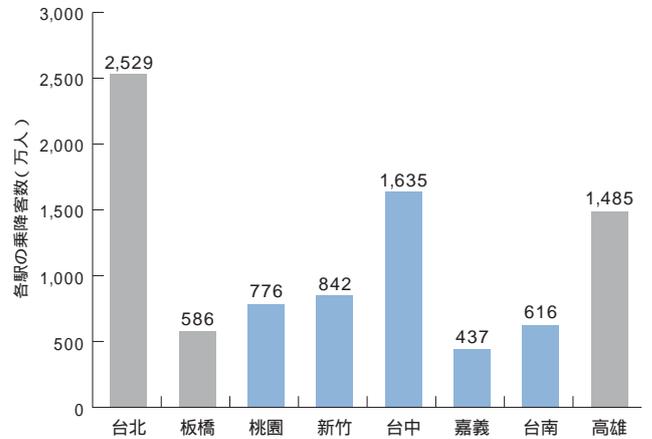
5駅周辺開発それぞれの方向性と特徴

5駅の事業発展用地開発は、行政院経済建設委員会が策定した発展計画に沿って、各都市の特徴や地域産業の特徴を反映させている(表2)。桃園駅は「国際ビジネス」をテーマとし多国籍企業と台湾企業のアジアのオペレーションセンターや国際観光ホテルなどを誘致、新竹駅は「バイオ医療」をテーマとしバイオメディカルサイエンスパークなどを開発予定である。また、台中駅は「ショッピング・娯楽」をテーマとし観光・ビジネスホテル、嘉義駅は「観光・ハイエンド農業」をテーマとし、レジャー農業・観光センター、台南駅は「グリーンエネルギーとエコロジー」をテーマに光学分野の研究施設などをそれぞれ誘致する予定である。

現在、桃園駅は「桃園航空城(桃園エアロトropolis)」計画と台湾桃園国際機場捷運(桃園国際空港 MRT)、新竹駅は新竹科学工業園区(サイエンスパーク)と生物医学園区(バイオメディカル・サイエンスパーク)が牽引する形で進められており、この2駅の周辺開発は準備が着々と進められている。特に台中駅は地理的に台湾本島の中心部にあり、旅客量も台北駅に次いで多い(図3)。台湾鉄路と台湾高鉄、都市交通システム(MRT)の共同コンコース

(MRTは建設中)や、中部の成熟した機械産業と観光産業を生かし、会議施設・商用展示場の中心地として発展させる計画で、駅周辺開発による新たな商機が生まれている。

図3 各高鉄駅の総乗降客者数の比較



出典)台湾高鉄資料よりNRI整理

国内外からの投資による共同開発・運営を期待

上記に取り上げた台湾高鉄の5駅の「事業発展用地」は、土地移管の時点から起算して50年の地上使用権と開発権を有するものである。高鉄建設当初は限られた期間内に積極的に開発を進める計画だったが、投資運用資金の限界があるために、広く出資者を呼び掛ける多面的な開発モデルに切り換えることとした。国内外の有力なデベロッパーや不動産運用会社の投資を呼び込み、土地のリースから自社建設、共同開発などのモデルで、駅周辺開発を推進する方針である。

上記のように台湾高鉄駅周辺開発が活発化する中、日本には、既に駅周辺開発に携わり、様々なノウハウを持つ企業が多く存在する。これらの日本企業にとっては、開発事業者や運営事業者として事業展開機会が見込めるであろう。

(曹以強: y-tsao@nri.co.jp)