



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

May 2003

vol. 93

今月のトピックス

- 外交部、ノービザでの滞在可能期間を30日に延長
- 飛躍する台湾産業
- 台湾の二輪車産業(その1)
- 台湾進出ガイド
- 台湾のマーケット情報

日本企業から見た台湾

- ~台湾山葉機車工業(股) 松尾光明 総経理
- 台湾山葉発動機研究開発中心(股) 大下茂 総経理
- インタビュー
- 日本市場向け50ccスクーターの開発生産を台湾に移管
- 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】

外交部、ノービザでの滞在可能期間を30日に延長

台湾外交部(外務省に相当)では行政院の「観光客倍増計画」に応えるため、今年5月1日より、日本をはじめとする31ヶ国のパスポート所有者に対して、ノービザでの滞在可能期間をこれまでの14日から30日へ延長した。これによりパスポートの有効期間が6ヶ月以上で、帰りの航空券を有していれば、ノービザで30日間まで台湾に滞在することが可能となった。今回は台湾への入国に必要なビザの種類について紹介する。

台湾外交部(外務省に相当)では行政院の「観光客倍増計画(注1)」に応えるため、今年5月1日より、日本をはじめとする31ヶ国(注2)のパスポート所有者に対して、ノービザでの滞在可能期間をこれまでの14日から30日へ延長した。これによりパスポートの有効期間が6ヶ月以上で、帰りの航空券を有していれば、ノービザで30日間まで台湾に滞在することが可能となった。

また、ノービザで入国する以外に、目的に応じて台湾への入国の際に停留ビザまたは居留ビザを取得することになる。

停留ビザ(シングルビザ・マルチビザ):

停留ビザは観光、商談など短期間の滞在を目的としたもので、台湾国内に駐在して業務を行うことは出来ない。停留ビザには出入国が一回のみ可能なシングルビザ、及び1年間に何回でも出入国できるマルチビザがある。停留ビザは東京の台北駐日経済文化代表処または横浜、大阪、福岡の事務所申請して取得する。(注3)

居留ビザ:

台湾国内に駐在して業務を行う場合、及び駐在員が日本から家族呼び寄せる場合は、居留ビザを取得する必要がある。居留ビザ(ワーキングビザ)取得については役員のケースと招聘のケースに分けることができる。

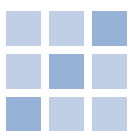
役員のケース

役員レベル(現地法人の取締役、監査役)のビザの取得に対しては、外資部分の払込資本金額による制限が設けられている。新会社設立の場合、会社登記終了以降に申請することができる。

役員のビザ取得数	外資部分の払込資本金額
1人目	20万ドル以上
2人目から 最高で合計5人まで	1人につき50万ドル以上

招聘のケース

台湾の会社の総経理、台湾支店の支店長やその



他の業務に従事する者として居留ビザを取得する場合、右の条件の一つに合致している必要がある。新会社設立の場合、営利事業登記終了以降に申請することができる。

招聘のケースの居留ビザ取得条件	
(1)	最近1年または過去3年度の平均営業額が新台幣1,000万元以上
(2)	最近1年または過去3年度の平均輸出入収入実績が100万ドル以上
(3)	最近1年または過去3年度の代理手数料の収入が40万ドル以上
(4)	新設又は営業が1年未満の事業の場合、現地法人で払込資本額が台幣500万元以上、外国の支店で国内運営資金が新台幣250万元以上

台湾への入国ビザの種類

	必要な条件と書類		滞在期間
査証免除 (ノービザ)	パスポート 航空券	残存有効期間が6ヶ月以上 帰国用の航空券、或は次の目的地への航空券及びその有効査証	・30日間 ・延長や他の種類のビザに変更は一切認められない
停留ビザ シングルビザ	パスポート 航空券 書類 手数料	残存有効期間が6ヶ月以上 帰国用の航空券、或は次の目的地への航空券及びその有効査証 査証申請書、写真2枚 4,400円	・14日間、30日間、60日間、90日間 ・60日間、90日間の場合、滞在期間が切れるまで、県・市政府警察局にて申請、延長は180日間まで可能
停留ビザ マルチビザ	パスポート 航空券 書類 手数料	残存有効期間が15ヶ月以上 帰国用の航空券、或は次の目的地への航空券及びその有効査証 査証申請書、写真2枚 8,800円	・30日間 ・延長は一切認められない
居留ビザ (ワーキングビザ)	パスポート 書類 手数料	残存有効期間が6ヶ月以上 査証申請書2通、写真3枚、渡航目的によって関連書類を添付する 8,100円	・6ヶ月間以上

(出所) 各種資料を基に野村総合研究所台北支店作成

(注1)

「観光客倍増計画」は行政院主導する「チャレンジ2008 国家発展重点計画」の一環として策定された。観光路線の整備、観光スポットの開発、観光旅行サービス網の設立などにより、2008年までに、台湾への観光客を200万人に倍増し、台湾への渡航者500万人を達成するという目標を掲げる。

(注2) ノービザ30日間滞在の適用国は以下の通り

日本、韓国、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ニュージーランド、オーストラリア、米国、オーストリア、ベルギー、カナダ、コスタリカ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、リヒテンシュタイン、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、スイス、英国、デンマーク、アイルランド、アイスランド、モナコ、マルタ共和国

(注3)

台北駐日経済文化代表處
台北駐日経済文化代表處横浜分處
台北駐大阪経済文化弁事處
台北駐大阪経済文化弁事處福岡分處

東京都港区白金台5-20-2
横浜市中区日本大通り60朝日生命ビル二階
大阪市西区土佐堀1-4日栄ビル四階
福岡市中央区櫻坂3-12-42

電話 280 (7811
電話 : 045 (6477) 36 ~ 8
電話 : 066(443) 8481 ~ 7
電話 : 092 (7281) 0 ~ 2

飛躍する台湾産業



台湾の二輪車産業（その1）

台湾の二輪車市場は2002年12月現在、登録台数が1,198万台(国民1.9人あたり1台保有)で、世界一高い二輪車の保有率を誇る。台湾の二輪車産業は、1960年代に台湾メーカーが日本メーカーから技術移転を受ける形で始まり、その後、台湾の二輪車市場の拡大とともに二輪車産業も急速に発展し、1995年には台湾の年間二輪車生産台数は過去最多の170万台に達した。しかし1990年代半ばに台湾の二輪車市場はほぼ飽和状況に達し、以後、年々国内販売台数が減少する一方、海外販売比率が上昇している。今回は、台湾の二輪車産業について紹介する。

生産台数は1995年をピークに減少傾向

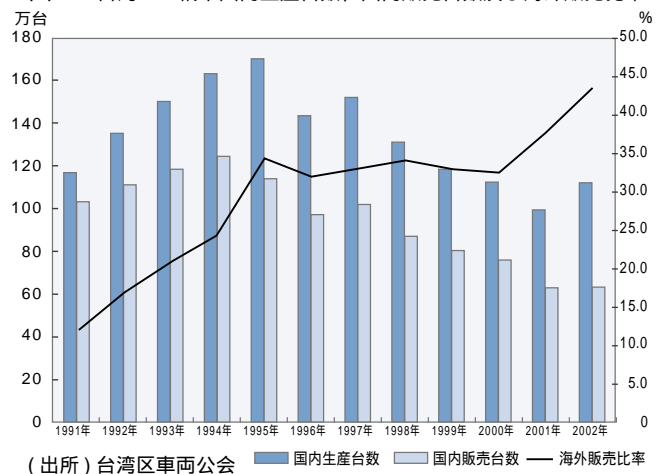
台湾の二輪車産業は、1960年代に台湾メーカーが日本メーカーから技術移転を受ける形で始まった。現在、台湾を代表する二輪車メーカーとなった三陽と光陽が、それぞれ1961年と1963年に本田技研工業との技術協力により二輪車生産を開始した他()、スズキ(1963年)、ヤマハ発動機(1966年)、川崎重工業(1966年)と技術提携した台湾メーカーもこの時期に台湾での生産を開始した。

その後、台湾の経済発展・所得水準の上昇に伴い、二輪車市場は急速に拡大した。台湾における二輪車はそのほとんどがスクータータイプで、通勤・通学用に広く使用されている。台湾の二輪車保有台数は1973年の117万台(国民13.3人あたり1台保有)から2002年12月現在では1,198万台(1.9人あたり1台)に上昇した。台湾における二輪車生産台数は、1995年には過去最多の170万台に達した。

しかし1990年代半ば以降、台湾の国内市場は縮小傾向に転じる。主な原因としては、台湾の二輪車市場は既に世界一高い保有率に達しており、加えて路線バスやMRT等の公共交通システムの整備、少子化によるユーザー人口の減少等が挙げられる。特に、2001年は世界的な不景気にも影響を受け、生産台数は99万台と1991年以来、初めて100万台を下回り、国内販売台数も63万台となった。翌2002年には若干回復し、生産台数は112万台となっている。

光陽と三陽はそれぞれ1997年と2002年に本田技研工業との提携を解消している。

図1：台湾の二輪車国内生産台数、国内販売台数及び海外販売比率



中国向け輸出のシェアが急落する一方、日本向けの輸出が増加

台湾国内市場の飽和に伴い、台湾における二輪車メーカー各社は輸出に力を入れており、総販売台数に占める海外販売台数(注)の割合は1991年の12.2%から2002年には43.5%に上昇している。

(注) 海外販売台数は完成車の輸出とパーツを輸出し現地で組み立てるノックダウン方式(KD)の合計

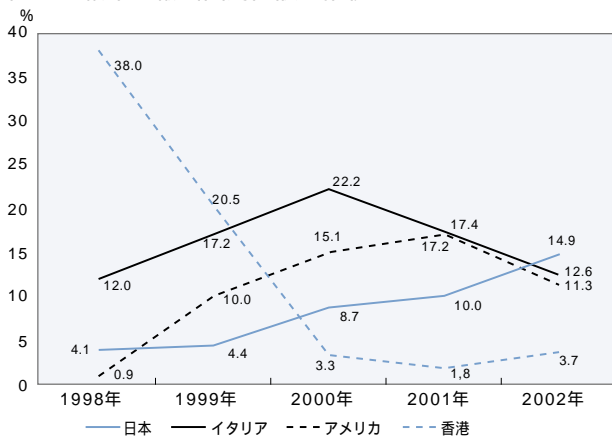
国別に見ると、香港への輸出(中国へ再輸出分を含む)は1998年には輸出全体に占める割合は38.0%であったが、その後急減し、2002年には3.7%にまで落ち込んでいる。この背景には、中国政府が自国の二輪車産業育成のため、パーツを輸入し現地で組み立てるノックダウン方式を厳しく規制するようになったこと、及び国内販売用二輪車に対し高い国産部品使用率を要求するようになったこと等が挙げられる。また安価なコピー製品が



氾濫する中国では、コピー商品との価格競争にさらされ、台湾の二輪車メーカーといえども利益を上げるのが非常に困難であるといった事情も挙げられる。

一方、台湾からの輸出が増加しているのは、日本市場向けであり、1998年の4.1%から2002年には14.9%に増加している。この背景には、ヤマハ発動機やスズキがそれぞれ台湾における合弁会社である台湾山葉及び台鈴をグローバルな研究開発及び生産の拠点と位置付け、日本市場向けの輸出を増加させていることが挙げられる。

図2：二輪車の輸出国別内訳の推移



(出所) 海関進出口統計

(注) 香港への輸出は中国へ再輸出分を含む

三陽、光陽、台湾山葉の大手3社で85%の市場シェアを占める

2002年のメーカー別生産台数を見ると、三陽が39.4万台(シェア35.1%)で5年ぶりに生産台数トップに返り咲いた。本田技研工業との提携解消後、海外販売を増加させ、海外販売台数が前年比125%増の20.3万台となったことが背景要因として挙げられる。続いて光陽33.5万台(同29.8%)、台湾山葉23.5万台(20.9%)となっており、大手3社で市場シェアの85%を占める構造になっている。

大手3社に続きシェアを伸ばしているのが台鈴

である。台鈴も台湾山葉と同様、日本本社のグローバルな生産拠点として位置付けられており、総販売台数に占める海外販売比率は7割を超える。また地場メーカーの合騏は輸出販売を中心に生産台数を伸ばしている。

表1：主要二輪車メーカーの生産台数及び市場シェア(2002年)

メーカー	生産台数	市場シェア
三陽	394,465	35.1%
光陽	334,793	29.8%
台湾山葉	235,024	20.9%
台鈴	105,156	9.4%
合騏	28,572	2.5%
摩特動力	23,603	2.1%

(出所) 台湾区車両公会

2002年7月に150cc超の大型二輪車の輸入を開放

2002年1月の台湾WTO加盟により、1979年以降禁止されてきた150cc超の大型二輪車の輸入が2002年7月から開放された。台湾地区車両公会の資料によると、輸入が開放された2002年7月から2003年3月までに台湾に輸入され、政府の安全・環境審査基準を通過しナンバープレートを取得した台数は計1,783台となっている。しかし、高速道路の走行ができないなど、台湾の道路環境は大型二輪車の運行に適していないということもあり、台湾における大型二輪車の市場の成長性は限定的であるとの見方も多い。

更に台湾の世界一厳しいといわれる排ガス規制も、海外から台湾への二輪車全般の輸入を制限する大きな要因となっている。特に、2003年末から「台湾4期規制」が施行され、2ストローク型の二輪車の台湾における販売は事実上不可能になる。WTO加盟により二輪車関税率の段階的引き下げが予定されているが(2001年の25% 2006年の18%)、国産二輪車市場への影響は限定的であると見られている。



台湾のマーケット情報

最近の相場動向

SARS不安の高まりにも拘らず外資の流入を背景に台湾ドルは堅調推移

5月の台湾ドルはSARS不安が高まる中、外資による当地株式市場への資本の流入を背景に思いのほか堅調に推移する展開となった。

4月終盤、SARS禍勃発にともなうパニック的な台湾ドル売りに心理的サポートである35.00を割り込んだ台湾ドルだったが、5月に入り株式市場への堅調な外資の流入に支えられる形で台湾ドルは上昇。またドル円が約2年3ヶ月ぶりの安値となる115円台の前半まで弱含むのに合わせて台湾ドルも上昇し、一時、約4ヶ月ぶりの高値水準となる34.558の対ドル高値を記録した。その後、ドル円が116円台の後半から117円台の後半の間で一進一退の値動きを見せるのに伴って、台湾ドルも34.70ちょうど近辺でのみ合いが続いている。

一方JPY/NTDは、ドル円で119円台から115円台まで進んだ円高を反映し、5月に入ってからはほぼ一本調子に上昇。5月後半には2000年12月以来の0.3000を記録。しかし日銀による円売り介入と見られる動きの影響に反落し、0.2970近辺で月の終わりを迎えている。

6月の相場動向

ドル安進行の思惑とSARS問題に対する不安が交錯し、もみ合いの後じり安。

今月の台湾ドルは、外部要因としては、欧米当局のドル安容認のスタンスをうけて主要通貨に対するドル安傾向が更に強まるのが予想されるなかで日銀の介入がどこまでドル円を支えきれぬのか、そして内部要因としてはSARS不安が収束するかどうかが目玉材料。いずれも判断の難しい要因だけに方向感を見極めづらいが、積極的な台湾ドル買い材料は見当たらない。結果的には34台半ばから後半にか

けてのレベルでのみ合いから台湾ドルじり安の展開が続くことが予想される。

図1 USD / TWD



図2 JPY / TWD



図3 加権指数



(寄稿)みずほコーポレート銀行台北支店
 資金課長 角田典佳
 TEL: 886-2-2714-7400
 FAX: 886-2-2715-3774
 E-mail: noriyoshi.tsunoda@mizuho-cb.com
 URL: http://www.mizuhocbk.com.tw

日本市場向け50ccスクーターの 開発・生産を台湾に移管

台湾山葉機車工業はヤマハブランドのスクーター及びパーツを製造・販売する台湾現地法人として、1987年に設立され、また1997年には台湾におけるスクーターの研究開発センターとして、台湾山葉発動機研究開発中心が設立された。両社は台湾及び日本市場向けスクーターの開発・生産業務を行っており、2002年12月には、日本市場向け50ccスクーターの開発・生産業務を日本から台湾に移管している。今回は台湾山葉機車工業(股)の松尾光明総経理、及び台湾山葉発動機研究開発中心(股)の大下茂総経理に、台湾のスクーター市場やヤマハグループにおける台湾拠点の位置付けなどについてお話を伺った。

台湾山葉機車工業(股) 松尾光明 総経理
台湾山葉発動機研究開発中心(股) 大下茂 総経理



左:大下茂 総経理 右:松尾光明 総経理

製造・販売の現地法人とは別に 研究開発現法を台湾に設立

松尾：台湾山葉機車工業は、ヤマハブランドのスクーター及び部品の製造・販売を行う現地法人として、ヤマハ発動機と台湾の功学社との合弁で1987年に設立しました(出資比率はヤマハ発動機が51%、功学社が49%)。中壠市の本社及び工場の他、新竹と過嶺に工場があります。各工場の業務内容は、中壠がエンジン製造、新竹が完成車の組立、過嶺がパーツセンターとなっています。現在、従業員数は日本人駐在員約15名を含む約1500名の体制です。

大下：台湾山葉発動機研究開発中心は台湾におけるスクーターの研究開発の現地法人として、1997年、ヤマハ発動機と台湾山葉の合弁で設立しました(出資比率はヤマハ発動機80%、台湾山葉20%)。台湾に研究開発拠点を設置したのは、ヤマハグループのグローバルな生産体制の中でも、特に高い製造能力を有する台湾山葉の近くに研究開発機能を持たせることにより、日本本社からの技術移転をスムーズに進めるためです。現在、当社では、台湾及び日本市場を含めた海外輸出向けスクーターの研究開発業務を行っています。

世界で最も厳しい二輪車排ガス規制を クリアするスクーターを開発・生産

松尾：現在、当社で製造しているのは50～125ccのスクーター及び150ccのモーターサイクルで、2002年の生産台数は約26万台です(注)。スクーターの排気量別の生産比率は50cc、100cc、125ccがそれぞれ3分の1ずつ程度です。台湾のスクーター市場の中心は125ccタイプで、これらが全需要の4～5割程度を占めています。台湾山葉が1998年より導入した125ccスクーター「マジェスティ125」は、250ccスクーター並みの車格と斬新なスタイル、二人乗りでの快適性と走行性、経済性などが顧客から支持され、台湾市場に投入後4年で約3万7千台の販売を記録しました。

(注)スクーターは足をそろえて座るタイプの二輪車、モーターサイクルはまたがって座るタイプの二輪車を指す。

大下：台湾では2003年12月31日から、現時点では世界で最も厳しい二輪車排ガス規制「台湾4期規制」がスタートします。そこで「台湾4期規制」をクリアするため、2002年9月、台湾山葉で「マジェスティ125」に新たにキャブレターに替えてフュエルインジェクションを採用した「マジェスティ125FI」を製造し、

日本企業から見た台湾

台湾市場に導入しました。「マジスティ 125FI」ではCO、HC、NOxの排出量は、いずれも「台湾4期規」の規制値の2分の1以下を実現しています。

日本の大型スクーターのトレンドを紹介するショールームをオープン予定

松尾：台湾のWTO加盟により、台湾では2002年7月から150cc超の大型二輪車の輸入が解禁されました。そこで台湾山葉では2002年9月から、日本本社で生産する250cc大型スクーター「マジスティ 250」の輸入・販売を開始しています。「マジスティ 250」は1995年に日本市場に導入されて以来、日本やイタリアを始めとする世界各地で10万台以上の販売を記録したスクーターですが、台湾の大型二輪車の輸入解禁後、台湾政府の安全・環境審査基準をクリアし型式認可を取得した初の輸入大型スクーターとなりました。

大下：台湾では高速道路を走行できないなど大型二輪車を使用する環境はまだ十分に整備されておらず、台湾の大型二輪車市場は発展途上にあるといえます。また台湾ではスクーターは日常交通手段としての利用目的が大半を占めており、250ccのスクーターは「大きすぎる、高すぎる」と見られがちです。一方、日本における大型スクーターは交通手段としての実用性以上に、レジャー目的での利用が広く普及しており、自分の所有する大型スクーターをカスタマイズすることもしばしば行われます。そこで今後、台湾山葉が台北に開設予定のショールームで、日本の大型スクーターのトレンドを台湾に紹介していく予定です。

日本市場向け50ccスクーターの生産を台湾に移管

松尾：昨年の台湾国内のスクーター市場規模は64万台で、台湾は世界で最もスクーターの普及率が高い国家となっています。しかし1994年をピークに台湾の国内市場は縮小傾向にあり、今後も、台湾国内

のスクーター需要の大幅な伸びは期待しにくい状況にあります。そこで今後は日本市場向けを中心とした海外への輸出にも力を入れていきたいと考えています。現在、台湾山葉の国内販売と輸出の比率はおよそ3対1ですが、これを2005年までに半々位にしていく計画です。

松尾：日本市場向けのスクーターに関しては、従来から台湾で100cc、125ccモデルの生産を行ってききましたが、2002年12月に、50ccスクーターの生産についても、日本の磐田工場から台湾山葉に生産移管しました。移管したのは日本国内で既に販売している「ジョグ」シリーズで、スタンダードタイプからリモコン、Gロック、ディスクブレーキ等の高機能の装備をもつデラックスタイプまで3種類を生産しています。生産台数は2003年度には7万台、2005年度には13万台を計画しています。

松尾：日本向けスクーターの生産を台湾に移管したのは、生産コストのみならず、QCD(クオリティー、コスト、デリバリー)の総合面から判断して、ヤマハグループのグローバルな生産体制の中で、台湾で生産するのが最も適切であると判断したためです。まずコストに関しては、日本より生産コストが安く、しかもクオリティーに関しては、日本と同等の高い技術レベルをもつ台湾山葉への生産移管により、高品質を維持しながら、従来よりも1~2割程度のコスト削減を実現しました。またデリバリー面では、台湾への生産移管を契機に納期の短縮を図り、従来4ヶ月程度かかっていた平均納期が、現在では2ヶ月程度に短縮されています。このようにQCDの総合力で優位にある台湾山葉の利点を生かして、今後とも「高品質」かつ「低価格」のスクーターを日本市場に供給していきたいと考えています。

台湾マクロ経済指標

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	
1994年	5,817	6.54	5.85	1,630,717	395,789	93,049	85,349	7,700	2.17	4.09	26.24	0.2644	6,253
1995年	6,168	6.03	4.46	2,925,340	572,818	111,659	103,550	8,109	7.37	3.68	27.27	0.2650	5,544
1996年	6,518	5.67	2.40	2,460,836	545,776	115,942	102,370	13,572	-1.00	3.07	27.49	0.2370	5,808
1997年	8,191	6.68	8.69	4,266,629	854,103	122,081	114,425	7,656	-0.46	0.90	32.64	0.2512	8,411
1998年	8,939	4.57	2.36	3,738,758	535,371	110,582	104,665	5,917	0.60	1.68	32.22	0.2797	7,738
1999年	9,290	5.42	8.13	4,231,404	508,434	121,591	110,690	10,901	-4.55	0.18	31.40	0.3076	7,427
2000年	9,663	5.86	7.96	7,607,739	730,323	148,321	140,011	8,310	1.82	1.25	32.99	0.2871	7,847
2001年	9,507	-2.18	-7.98	5,128,529	684,722	122,866	107,237	15,629	-1.35	0.00	35.00	0.2662	4,907
2002年	9,734	3.54	7.45	3,271,747	608,104	130,642	112,591	18,051	0.05	-0.20	34.75	0.2911	5,246
1月			12.77	358,092	20,753	9,683	7,352	2,331	-3.63	-1.68	34.98	0.2631	5,737
2月	2,462	1.20	-12.89	206,256	38,900	8,043	6,522	1,521	-2.11	1.41	35.11	0.2622	5,748
3月			1.07	193,270	34,416	11,447	10,160	1,287	-0.42	0.01	35.00	0.2637	6,058
4月			8.46	173,809	11,623	10,858	9,740	1,118	0.46	0.21	34.72	0.2713	6,259
5月	2,328	3.98	10.78	351,201	135,607	11,041	9,435	1,606	0.28	-0.26	34.15	0.2755	5,709
6月			8.51	205,331	23,831	11,225	9,616	1,609	-1.36	0.10	33.56	0.2815	5,429
7月			12.57	351,567	56,834	11,142	10,641	501	-1.92	0.41	33.76	0.2818	5,146
8月	2,443	4.77	7.03	212,025	54,041	10,892	9,100	1,792	-0.78	-0.28	34.25	0.2903	4,842
9月			13.18	221,197	12,827	11,255	10,550	705	0.49	-0.77	34.92	0.2867	4,462
10月			7.98	410,484	145,007	11,484	10,191	1,293	2.16	-1.70	34.76	0.2838	4,272
11月	2,501	4.22	8.87	315,749	43,444	11,916	9,337	2,579	3.10	-0.57	34.81	0.2843	4,676
12月			11.77	272,766	30,821	11,655	9,947	1,708	4.65	0.76	34.75	0.2911	4,621
2003年 1月			8.70	210,283	25,688	10,067	9,496	571	4.29	1.10	34.70	0.2911	4,890
2月	2,489	1.09	10.50	81,580	3,981	9,825	8,409	1,416	5.37	-1.52	34.75	0.2951	4,585
3月			1.63	308,287	7,835	12,617	10,913	1,704	4.89	-0.19	34.75	0.2920	4,449

出所：中華民国經濟部統計処

インフォメーション・コーナー

台湾における重症急性呼吸器症候群 (SARS) に関するウェブサイト、及び問い合わせ先

SARSの 全般的状況	台湾政府	http://www.gov.tw/sars/ 台湾電子化政府のSARS情報についての単一窓口。台湾における各機関の対応など全般的な情報を掲載。
	衛生署疾病管制局	http://www.gov.tw/sarsmirror/ 行政院衛生署(厚生労働省に相当)疾病管制局のSARSに関する正式サイト。 SARSに関する最新情報、統計、法律、関連サイトのリンク等を掲載。 疾病の通知、問い合わせのホットライン 0800-024-582(中国語)
	交流協会	http://www.japan-taipei.org.tw/ 日本語でSARSに関する台湾の状況、日本に出国する場合の措置、SARS感染拡大に伴う ビザ申請特別措置等の情報を頻りに更新。
SARS関連の 経済、貿易措置	經濟部投資業務処	http://www.trade.gov.tw/whatsnew/SARS/index.htm SARS関連の経済、貿易措置、SARSの経済に対する影響と評価、展覧会や国際会議の日程変更等に関する情報を掲載。
	行政院經濟建設委員会	http://www.cepd.gov.tw/sars/index.htm SARSの影響を受ける企業に対するサポート関連法規、措置等の情報を掲載。

SARSに関するお問い合わせ、台湾政府からのサポート等については、經濟部投資業務処担当 林佩燕まで
TEL: 001-886-2-2389-2111 Ext: 222 (日本語可) Fax: 001-886-2-2382-0497 Email: pylin@mail.idic.gov.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: 001-886-2-2389-2111 / FAX: 001-886-2-2382-0497
担当: 林佩燕 ext. 222 (日本語可) / 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: 001-886-2-2718-7620 / FAX: 001-886-2-2718-7621
担当: 野中利明 ext. 22 / 八ツ井琢磨 ext. 26 / 吳悅榮 ext. 23 / 陳詩婷 ext. 21

野村総合研究所
国際本部

〒100-0004 東京都千代田区
大手町 2-2-1 新大手町ビル 5F

TEL: 03-5255-9305 (直通) / FAX: 03-5255-1870
担当: 山田敦子

● ジャパンデスク専用 E-mail: 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。