

# 東海地域における投資誘致政策と外資系企業の動向

——台湾側からの視点を中心として——

澤 田 貴 之 林 冠 汝

## 目 次

- 序 本論文の検討対象と範囲について
- 第1節 なぜ対内投資促進・外資誘致なのか？
- 第2節 愛知県における投資誘致政策と外資系企業の動向
- 第3節 航空機関連産業の拡大発展と外資系企業の進出
- 第4節 台湾の台日産業提携誘致政策と東海地域企業の動向
- 第5節 東海地域の対内投資誘致政策と台湾企業の動向

キーワード 航空宇宙産業, MRJ (三菱リージョナルジェット), ボーイング 787, 台湾企業, 取引機会, ECFA, 台日企業連携

## 序 本論文の検討対象と範囲について

本論文は2012年6月から7月に複数回にわたって筆者らが実施した愛知県, 名古屋市, 経済産業省中部経済産業局, JETRO名古屋, 地元企業, 台湾の関係機関などに対するインタビュー, 聞き取り調査をベースにして林, 澤田が共同執筆として, その成果の一部をまとめたものである。当初, 東北震災後の中部もしくは東海地域の対外投資と対内投資動向をテーマとするつもりであったが, 未だ震災から日が浅く統計データの整備が十分ではないため, 近年の動向ということで東海地域における外資系企業の進出状況, とりわけ台湾との関係をトピックとして取り上げることにした。

第1節から第3節までは澤田が担当し, 同地域における外資系企業進出の動向を政府・関係自治体・関連業界など日本側の視点から検討し, 航空産業と自動車関連などの既存産業と「取引機会」を求めて進出した外資系企業, 特に台湾企業の進出に焦点を合わせるという形で検討を

進めていくことにする。ここでは主に国内中小企業と外資系, 特に台湾企業の航空機産業参入とサプライチェーンの強化という観点から, 成長途上の台湾企業の成功事例を取り上げていく。

第4節以降ではECFA(两岸経済協力枠組み協議)締結を契機にした同地域における日本と台湾との産業・企業連携を中心的に論じていく。台日産業と企業の連携深化のために, 台湾側からの視点を中心にした検討と提言を林が担当した。既に中国のWTO加盟以後, 2000年代に入ってから, 日本側でも業界団体(機械振興協会経済研究所他(2010)), 野村総研(2003), 地方産業振興を目的とした研究機関(岐阜県産業経済振興センター(2003))などから台湾企業との連携を通じた中国市場進出の有効性が報告されてきた。過去の報告事例もエンジニアリング, 金型, 非製造業など多岐にわたっており, 台湾企業との連携を通じて台湾市場でのテストマーケティングを経ての中国市場進出(台中市の相似性)や人材管理面・中国地方政府機関

との折衝などでの有効性が報告されてきたという経緯がある（野村総研（同））。

製造業から非製造業に至るまで最近も提携が相次いでおり、過去において小売部門での台湾の頂新グループと伊藤忠の中国におけるビジネス展開（ファミリーマート）の成功などは象徴的なケースの一つであると言えよう（頂新の中国市場進出については鍾（2009）参照）。なおここでは詳細な事例研究ではなく、東海地域を中心としたECFA締結をめぐる日台の温度差を含めて、現時点ではマクロ的な政策提言を発信することを主目的とした。

## 第1節 なぜ対内投資促進・外資誘致なのか？

過去に対内直接投資効果を測定した研究は数多く、その「直接的な効果」としてはGDPに外資系企業が創出した生産・サービスが加算されるために、一般的にはGDPの押し上げ効果が発生することに疑問の余地はないとされている。国内における付加価値の創出は雇用創出も期待させるものとなり、中央政府のみならず地方自治体や地場の関係機関も巻き込んで、外資誘致政策の強化に伴う様々な制度優遇措置とプロモーションが行われてきた。

先進諸国間における過去から現在に至るまで日本の対内投資が相対的に低いことから、政策提言的な含意に沿った浦田（2012）、深尾、天野（2004）、萩原（2003）の研究などに代表される対内直接投資の拡大を論じたものが中心となっており、2000年代半ば前後から内閣府調査（2005）のような政府委託研究としてのレポートや経産省によるレポートも目立つようになっている。ただ国内の特定地域における外資系企業の進出に焦点を絞ったものはほとんど見当たらないのが現状である。

後述するように東海地域もしくは愛知県は自

動車関連、電機・機械産業の一大集積地でありながら、日本全体の対内投資額・件数、外資系企業の進出数からすれば極めて低い位置にあり、それらの動向を取り上げること自体に政策提言的な、あるいは学術的な意義に疑義も出るかもしれない。対内投資は突出して首都圏に集中してきたことと、過去に愛知県のケースを取り上げた澤田（2008）においても、他の自治体（横浜、大阪など）に比較しても外資系企業のプレゼンスは低く、フルセット自給生産を背景として発展してきた集積地ゆえにその「閉鎖性」は否めなかった。

他方で2000年以降、愛知・名古屋市、東海地域においても外資誘致政策、プロモーション組織・団体の交流によって、同地方にも変化が生じてきている。この変化は同地域に所在する企業の対外投資、海外進出の増加、すなわち「空洞化」と表裏一体をなしていることは興味深い現象と言えよう。

こうした外資系企業の誘致は、新興国のケースがしばしば脚光を浴びがちであるが、米国でも州単位での誘致はかなり盛んであり、日本にも専門オフィスを構えているケースが多い。1980年代のサッチャー政権下における日産自動車のイギリス進出をはじめとして、プラザ合意以降の日系企業（製造業）の米欧諸国、そして新興諸国への進出は地元経済に着実な雇用創出効果をもたらしてきた。

これらの例は誘致する国側の地元財政と経済の停滞に直接起因するものであって、外資誘致はその最も有効な打開策の一つであると考えられている。これに対して先進国側の産業集積地に該当する地域が中央政府をも巻き込んで積極的な誘致政策とプロモーションを行う理由は、これまでの対内投資をめぐる議論や効果とは一線を画しているようである。

日本の中部地方、特に愛知県を中心とした東海地域（愛知県、三重県、岐阜県、静岡県）は、

戦後日本の製造業を支えてきた地域であり、中部地方は日本の1割経済と呼ばれるように日本経済を凝縮させた地域でもある。そして製造事業所が集中しているために、持続する円高、電力供給の制約と電気料金値上げ、資源高、コスト高などに対応して逆にこの地域はむしろ対外投資を進めてきたし、震災後さらに事業所が対外投資意欲を強めている地域でもある。

つまり中部地方の場合、単に産業の空洞化が心配されるからといって、冒頭に記したような欧米先進国のような誘致の動機は有力なものといえない。実際、コスト高・空洞化が懸念される地方に外資系の製造業が進出し大規模に雇用を創出するような効果は期待できない。ただし海外のEMS企業が日本企業の工場を買収することは、内製化された機械と暗黙知を含めた経営資源としての従業員を自社のグローバル生産ネットワークに取り込める利点があるため、特にエレクトロニクス関連企業の低迷が持続した場合、今後も買収という形で雇用が維持されるということは起こりえるが、不振工場のリストラも進むため買収以前の雇用維持を望むことは困難であろう。

台湾EMS企業の日本進出については、マスコミを騒がしている事例として2012年9月現在で鴻海精密工業と経営不振に陥ったシャープの資本提携が交渉段階にあるが、こうしたケースはむしろ例外的なものである。これまでの日本の対内投資を見ても製造業分野では雇用創出効果への期待は少なかった。裏を返せば、製造業に限らず1960年代の資本自由化以降から、日本経済はフルセット自給型、国内アッセンブラーと部品メーカー、下請け関係の強固な関係が続いてきたし、そうした関係は海外へそのまま移転されアッセンブラーが海外進出すれば、系列・取引企業もといった具合に一、現状でも基本的には維持されていると言っても過言ではなからう。

以上のように中部地方、とりわけその中核地である愛知県では、コストと既存の取引関係面から見た客観的かつ構造的な条件から外資系製造企業が進出する動機は極めて弱く、プルする側（政府・自治体・関係機関）にも旧来の欧米型製造業誘致の動機を適用し難いことがわかる。

誘致する側の動機として自動車産業や工作機械をはじめとした機械産業は裾野が広い分だけ、持続する円高をはじめとして世界経済の変動、非経済的要因に左右されやすく、負のスパイラル効果も大きい。このことは集積地と地方・海外をつなぐサプライチェーンの不測の事態に対する脆弱性に良く示されている。国内や海外のサプライチェーンが2011年の3.11震災やタイの洪水によって寸断されたように、全体の操業そのものに甚大な被害もたらされ、当該年度の自動車生産は大きく落ち込んだ。このように既存集積地が特定の産業・事業に偏ったままであるため、それらのポートフォリオ、サプライチェーンの是正も念頭にありと考えられる。

その意味では2000年代に入ってから航空機産業の集積化を念頭に置いた「ナゴヤ・グレーター構想」は、航空宇宙産業を上述の産業ポートフォリオに加えて既存の産業集積におけるリスク分散と活成化を狙ったものであり、うまく進展すれば、自動車関連部品メーカーの航空機部品製造への参入が進み、個別事業所のリスク分散が図れることになる。事実、JETRO名古屋からの聞き取りから、把握している地元の自動車関連部品メーカーの約半分ほどが、航空機部品製造に参入しているという。

部品点数2~3万点といわれる自動車に対して航空機は200~300万点ともいわれ、既存の自動車部品・電機関連企業との相乗効果も高い。その意味では既存の産業集積の構造変化と発展を生み出すことにより、これら企業群や集積内における取引関係を構築しようとする外資系企

業の進出誘因となりえよう。この点を検証するために次節以下では現段階における誘致政策とプロモーションの結果、どういった外資系企業が東海地域、とりわけ愛知県に進出しているか、取り上げる。ここでは変化しつつある産業集積内における「取引誘因」（取引先の開拓）という進出動機を仮説として提示し、ナゴヤ・グレーター構想が既存の産業集積にあたえるインパクト（発展的展望と限界）を提示していくつもりである。

## 第2節 愛知県における投資誘致政策と外資系企業の動向

日本の対外投資に対して対内投資は2011年末現在226,224百万ドルで対外投資額の23%に相当するにすぎない。東海地域の対内投資については、2000年代前半から進出企業の大半は愛知県に集中しており、業種としては自動車・自動車部品関連、電気・同部品関連、精密機器・同部品関連、さらにこの頃からの新しい傾向として運輸・通信、情報サービス、サービス業、コンサルティング業なども見られるようになっている。また機械などでは撤退も見られたが、撤退以上に進出企業の方が多い（経済産業省中部経済局『国際ビジネス交流のもたらす効果と促進策調査報告書』2005年、p.24、数字は東洋経済新報社『外資系企業総覧』）。

過去の進出企業の数字を見る限り、東海三県の位置付けはその経済規模に見合っておらず、同地方から海外へ進出した企業数だけでなく、日本に進出した外資系企業数でも非常に低い位置にあると言ってよい。2010年度現在で、愛知県に新たに進出した外資系企業数は63社にのぼっている。進出企業数と国籍は図表1に示したとおりである。愛知・名古屋を拠点とする外資系企業数は584社で、うち48社が本社を設置している、国籍別ではトップが米国の242

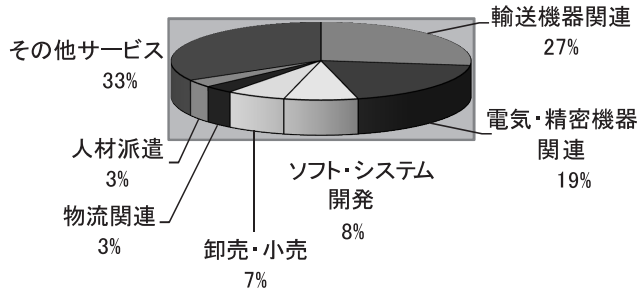
社、続いて独92、英国43、スイス41、仏29、オランダ23と続いている。（I-BAC、パンフレットVol.4（2011.8））。

なお外資系企業の範囲をどう捉えるかで統計数値が異なってくる。出資比率、日本在住の外国人が起業した場合なども含まれているようだが、後ほど見るように進出した個別企業の事例を見る限り独資が大半を占めており、企業規模も大規模とはいえず、営業所レベルのものも少なくない。進出企業全体では米国を中心とした欧米企業が多いが、進出企業の累計と2006-2010年度の進出企業の国籍を対照させると直近5年間で中国、韓国、台湾籍企業が目立っていることがわかる。

経済産業省中部産業経済局、ジェトロ名古屋、東海三県（愛知、岐阜、三重）・名古屋市、金融機関などによる対外投資と輸出促進をサポートする体制と対内投資促進・外資誘致のサポート体制を比較すれば、後者は前者のような情報提供、現地パートナーとのマッチング、コンサルティング、資金調達・金融面での相談などを行う支援体制とその恩恵を受ける地場企業の数や規模にははるかに及ばないものの、2000年代を通じて外資誘致は一定の成果を収めてきた。

外資誘致に関しては中部産業経済局、ジェトロ名古屋、東海三県・名古屋市などの既存の機関・部局だけでなく、既存のこうした機関・組織などによって新しく設置された外資誘致のサポート機関と体制が大きく関連している。愛知県・名古屋市、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所によって、2002年に設立された愛知・名古屋国際ビジネス・アクセス・センター（I-BAC）は、愛知県への進出を希望する外資系企業を総合的に支援する体制を整えており、ビジネスパートナーの情報、オフィス・工場立地、社会生活インフラに関する情報から進出に関する許認可・手続きに関する相談まで行っている。その実績はI-BACが広報資料として公開してい





図表1 愛知・名古屋地域の外資系進出企業（63社 2006-2010年度）

出所）I-BAC, パンフレットVol.4（2011.8）より作成。

注）63社の国籍内訳 中国13, 米国8, 独8, 韓国5, 英国4, 台湾3, その他22

る図表1のデータに示されたとおりである。

もう一つの支援機関としてはグレーター・ナゴヤ・イニシアティブ・センター（以下はGNICと略す）を挙げることができる。同センターは2004年に経産省中部経済産業局によって提唱されたグレーター・ナゴヤ・イニシアティブ構想に端を発しており、当時、「愛・地球博」の開催や中部国際空港の開港といった同地域にとっての重要イベントが相次いだことに合わせて、2006年2月に中部経済産業局が中心となって、地元自治体、ジェトロ、名古屋商工会議所によって設立された。

GNIC側が公表している2004-2011年までの（GNICなどによってサポートされた）グレーター・ナゴヤーここでは地域的な範囲は中京工業地帯と重なる一に進出した外資系企業数は89社となっている。国籍別では中国18%, 米国17%, 独13%, 韓国11%, 英国8%というように欧米諸国とともに中国を中心としたアジアの新興国が目立っており、中韓に台湾6%, タイ、インドなどを加えると41%となる。業種別では製造業47%, 情報通信業15%, 卸売・小売9%, 専門・科学・技術サービス業と管理・支援サービス業で各7%となっており、I-BAC側の公開している統計とほぼ共通した結果となっている。（中部産業経済局提供 GNI広報資料）。

それでは、こうした外資系企業の実態はどう

なっているのだろうか。中部経済産業局、ジェトロ名古屋へのインタビューと聞き取り（2012.7）から知り得た傾向は中国、韓国企業は同地方で、まず営業所を開設し営業の拠点づくりを目指すということである。ここから製造業関連の場合、既存集積内における自動車関連、機械などの日本企業との「取引機会」を求めて進出していることが、後述の進出企業リストと企業紹介から窺われるのである。

これら進出企業の大半が中堅・中小企業であり、本社が大企業であっても支社、営業所レベルの規模であるケースが多く、地域経済面での雇用創出効果、自治体レベルでの税収効果について多くを望むことは難しい。また大規模なR&Dセンターの誘致についてもR&Dコスト面や税制優遇面からすれば中国、インド、シンガポールにははるかに及ばないであろう。とすれば同地域における外資系企業の誘致はどのような意図の下でもたらされてきたのか。その答えの一つが航空機産業をコア産業としたナゴヤ・グレーター構想に他ならない。

2012年度版『外資系企業総覧』（東洋経済新報社）から全国統計で韓国、中国（香港を含む）、台湾の東アジア3カ国からの外資系企業進出状況を見ると、韓国は全外資系企業の5.4%（161社）、中国5.2%（155社）、台湾2.4%（72社）にすぎず、米国の39.4%（1,183社）、独の12%

(360社)に比較するとそのプレゼンスは低いものの、近年これら東アジア3ヵ国からの進出はむしろ増えつつある。

こうした全国統計は愛知県だけに限定して見

てもほぼ反映されているとあってよい。GNICがサポートした直近5ヵ年における進出企業を中台韓印に絞り込んでまとめたものが図表2である。台湾からは直近でLED関連の三得電子

図表2 愛知県におけるアジア企業の進出事例

進出年	ロケーション 愛知県	社名・国籍	事業概要
2007	名古屋市	大連恒新精密模具製造有限公司(中国)	自動車、金属工作機械関連部品として、プラスチック、プレス、ダイカスト金型、治具の設計、製造、組立を行う。将来は日用品の製造、販売、輸出入も行う。
	刈谷市	プリコール(インド)	自動二輪、自動車部品の製造、販売
2008	名古屋市	晟田科技工業股イ分有限公司(台湾)	航空機部品(エンジン部品、着陸部品、熱交換器部品)の製造 台湾高雄市に本社工場を持ち、産業機械の食品機械部品・フィルム機械部品・半導体用ポンプなどを日本向けに製造
	名古屋市	城隆実業ジャパン(中国)	半導体の生産販売、樹脂成形製造販売、金属加工
	名古屋市	日本利達(中国)	証券、金融、医療、流通、福祉施設、製造、生産管理などのシステム及びソフトウェアの設計、開発
2009	春日井市	大連経済技術開発区星海模具製造有限公司(中国)	プラスチック製品の金型設計及び製造
	名古屋市	中国銀行名古屋支店(中国)	在日中国人や中国系企業の預金、国際決済業務など日中間の国際経済交流をサポートする金融機関
2010	名古屋市	ファーストマーケット日本支店(韓国)	生活雑貨、美容雑貨等の貿易・輸入販売、商品企画、広告代行業など
	豊田市	大衛精工(中国)	旋盤製造、販売、製缶及び鋳物製造加工
	名古屋市	ジャパンコーヨン(韓国)	3Dハンダ印刷検査装置、3DPackage及びBump検査装置の販売、サービス業
	名古屋市	上海豊誉貿易有限公司(中国)	樹脂金型、プレス金型、ダイカスト、電子部品、日用品卸売及び小売販売、コンサルタント業
	名古屋市	エーケーエス(中国・香港)	ワイヤーハーネス及び電子部品の輸出入
	名古屋市	起株産業(韓国)	LED、LCD、電子機器など、電子回路基板製造
	名古屋市	LGシリترون ジャパン	単結晶のインゴット、半導体用ウエハー(太陽光発電用の製造販売)
2011	名古屋市	日本際通コンサルティング(中国)	日本企業が中国進出する際の、又は中国企業が日本進出する際の各種コンサルティング業務
	名古屋市	DTR JAPAN(韓国)	金属切削工具(ホブ・カッター)の製造販売・製造・メンテナンス用機器の開発・販売
	名古屋市	トラベルノート 日本支店(韓国)	旅行予約システム、ソフトウェア開発・販売
	名古屋市	三得電子(台湾)	LED、LEDパネル・看板・照明の製造・販売
	名古屋市	インフォシスリミテッド	インドのベンガルールに本社がある世界有数のIT及びコンサルティング・サービス企業、1997年に東京支社設立

出所) GNIC、「グレーター・ナゴヤへの進出企業」[greaternagoya.org/ja/category/adv](http://greaternagoya.org/ja/category/adv) (2012.8.25.閲覧)、愛知県産業労働部産業立地通商課広報パンフ「INVEST IN AICHI」より作成。

が進出しているが、とりわけ注目されるのは後述する航空機関連分野のサプライヤーとしての台湾の晟田科技工業（Magnate）であろう。またインドのインフォシスも本国では航空機関連のクライアントを持っており、試作シミュレーションなどを得意としている。同社プレスリリースによれば、2012年に東京に次いでインフォシスリミテッド名古屋を設立した理由を本社CEOのS.D.シプラルは「名古屋に拠点を開設したのは、日本事業の拡大戦略の一環であり、今後も日本の製造企業に的を絞って積極的に事業展開していく」と述べている。

### 第3節 航空機関連産業の拡大発展と外資系企業の進出

#### 3-1 グレーター・ナゴヤと航空機関連産業

東海地域には愛知県を中心として日本の代表的な機体メーカーである三菱重工業、川崎重工業、富士重工業の生産拠点があり、同地域だけで日本の航空機生産額の50%以上を占めている<sup>(1)</sup>。しかも前述したように航空機の部品点数は自動車の100倍前後である。それゆえ三菱航空機（三菱重工業の子会社）のリージョナルジェットMRJの本格的な生産も期待されているが、MRJ以前に次世代旅客機ボーイング787は前胴部位・固定後縁・主脚格納部は川崎重工業、主翼ボックスは三菱重工業、中央翼は富士重工業がそれぞれ担当しており、また航空機・自動車用に軽量の先端素材である炭素繊維を開発供給する東レ名古屋事業所も同地にあるため、これら航空機関連企業のコンプレックス（複合体）を通じて、自動車部品、機械、電気といった既存の集積と結合した場合の波及効果は雇用増も含めて期待値の高いものとなっている。

2011年12月22日に中部地域は政府によって、アジアNO.1航空宇宙産業クラスター形成特区に指定され、申請時の骨子を一覧すると、

①米国シアトル、仏ツールズに匹敵する第三の航空機製造集積地となることを目指し、その内容も研究機関から設計・開発、飛行試験、製造・販売、保守管理の一貫体制を構築する、②中部地域の航空宇宙産業の生産高は2010年で約7,000億円となっており、2015年に約9,000億円への拡大を目指す、③そのためには数値目標として年率5%以上の伸びを確保する、というようにまとめられている。この数値目標が達成されれば、ツールズに匹敵する一大航空産業集積地が出現することになる。（愛知県産業労働部産業立地通商課提供広報資料より）

愛知県に実際に進出している外資系企業の実態として、先の統計に見たように欧米企業のプレゼンスが高いということは既存の産業集積地における「取引機会」を確保するために、「先進国→先進国」という旧来型の直接投資・多国籍企業の投資行動にあてはまる。自動車関連だけでも、名称を挙げれば、デーナ・ジャパン（米）、フォード・ジャパン・リミテッド（米）、マグナ・インターナショナル（加）など世界有数のメーカーが進出している。他方で航空機関連企業も欧米勢の中に見出すことができる。ベルギーのエムエムエス（自動車・航空宇宙技術エンジニアリング）、ドイツC社、米ロード・ファー・イースト（接着剤、塗料）などである。また英の熱処理加工メーカーであるボディコートは2008年に当初から名古屋に現地法人本社を置き、航空宇宙産業、エネルギー産業分野への進出を重視していることが先の県広報資料（Invest in Aichi）の中で紹介されている（同広報資料及びI-BAC広報資料）。

一般に航空機関連については欧米企業が技術的優位性を持っており、日本の航空機関連産業は、過去防衛需要を中心に受注してきたために、民間航空機のグローバルなコスト構造に十分な対応ができていなかった。このため産業としての派生効果が大きいものの、国内の機体メー

カーや装備品メーカーなどが受注した製品を国内サプライチェーンの中で完結できず海外へ再オーダーする事態も珍しくなかった。まさに自動車のフルセット自給型と異なった成長発展を遂げてきたわけで、ここに官民挙げてのサプライヤーの育成・新規参入が急がれる理由があった（近畿経済産業局（2010）6-7）。

同部品産業で既存中小企業の技術力を活かしビジネス機会を広げていくためには、中小企業間連携ビジネスモデルの構築（機械振興協会（2011））の有無にかかっているといつてよい。全国的な参入事例を見ても、いったん参入に成功したならば、機体・装置品メーカーとエンジンメーカーの下に形成されている Tier 1, Tier 2, Tier 3（材料, 加工, 部品, 治具メーカーなど）のサプライチェーンの中でのステップアップも期待でき（日本政策金融公庫（2011）104-111）、外資系企業にも参入機会は開かれている。

航空機関連分野は非常に裾野が広く、エンジン関連部品、機械加工、機体・装備品、製造・整備現場で使用される装置、内装品まで多種多様である。既存企業が比較的参入・供給しやすい部材がある一方、基幹部品の加工・製造に関わるパーツについては政府による厳格な安全規格の存在と国際的な認証の取得やクライアント企業側の要求が厳しく、参入の壁は高い。それだけにアジアの中小企業が参入に成功した場合、急成長も保証されることになる。それゆえ障壁の高い状況下で欧米企業ではなく、台湾企業が同地で日本市場への参入を遂げたことは注目に値しよう。次に僅かな成功ケースではあるが晟田科技の事例に触れておくことにしよう。

### 3-2 晟田科技のケースと航空機関連産業への参入ステップ

名古屋に進出した台湾の晟田科技工業（Magnate）は東海地域を営業拠点として認識しており、高雄園區での第1期工場完成と生産

能力の拡大に対応して名古屋への進出を果たしている。2012年現在で高雄園區に二つの工場を擁しており、台湾の代表的な航空機関連部品メーカーである<sup>(2)</sup>。

同社は1987年に設立された比較的若い企業である。会長は謝永昌氏で従業員約350人、登記資本金1,650万USドルの規模であるが、当初は治具、工具、専用機械の設計、製作などからスタートした。航空機関連への参入は1997年で国営の漢翔航空工業（AIDC: Aerospace Development Corporation）の航空機部品の製造加工の請負を皮切りに、翌年にはAIDCからビジネス用航空機エンジンの関連部品製造、2000年代に入ると住友精密工業からの熱交換機部品（2001）、2006年にGEの専用ライン（エンジンプロペラ固定用部品）を設置するまでになった。

主力製品は航空機エンジンケース、航空機熱交換器部品、降着部品などの航空機部品であり、他にも食品機械部品、太陽エネルギー、半導体、各種精密機械部品などを製造している。日本企業との取引関係は1992年の三菱重工食品包装機械の部品加工が最初であったが、この三菱重工との取引は、その後の航空機部品参入への足掛かりと日本市場参入につながっていく重要な転換点の一つでもあった。2006年には住友精密工業と航空機脚の長期調達契約を締結している。

晟田科技の航空機部品参入の契機は、国営の航空メーカーと航空機部品も手掛けていた日本企業との取引によってもたらされたものであり、日本側からすればサプライチェーンの補完を行う位置付けと見られていたようである。晟田科技側の積極的な設備投資、Nadcapなどの特殊工程製造に関わる国際認証取得、クライアント企業側の技術指導員の受け入れなどを通じて短期間にステップアップを果たしていった<sup>(3)</sup>。



図表3は同社をモデルケースとした航空機部品製造への参入とステップアップを図式化したものである。中小企業の参入前段階における技術水準によって参入までの期間とステップアップ期間も異なってくるのが想定されるが、同社の場合、前段階において精密機械部品製造・加工において比較的高い技術水準を保持していたことに注意する必要がある。またこのモデルは台湾の中小企業だけでなく、比較的技术水準の高い日本の中小企業にも適用可能であると考えられる。

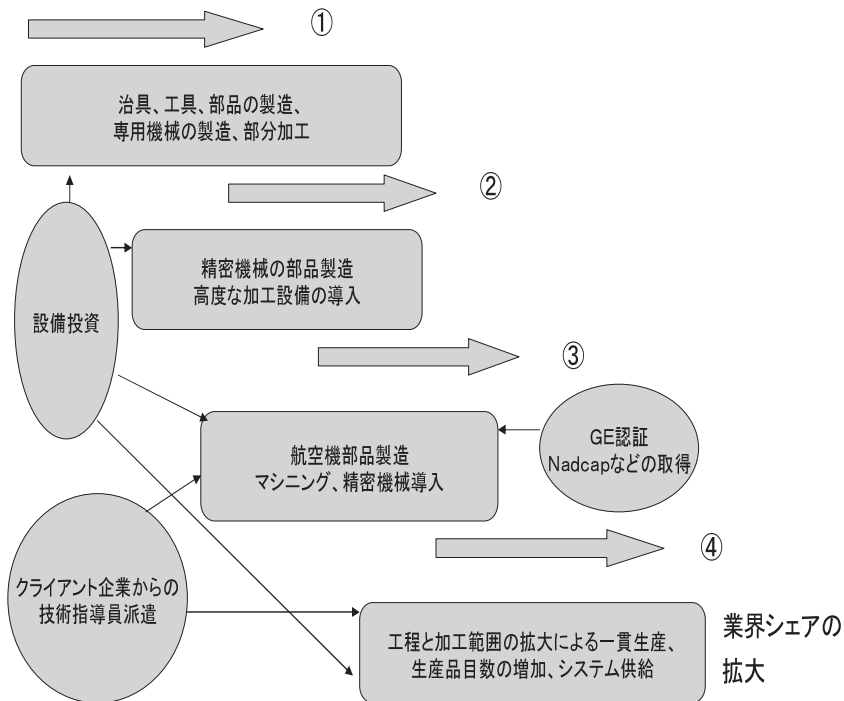
2010年段階では台湾には同社のような加工会社が約50社あるが、同社のような投資計画を持っている企業は非常に少なく、それだけ航空機産業への参入障壁が高いということを示している（近畿経済産業局（2010）55）。しかし、それは反面、資金調達、設備投資、国際認証取得などを通じたステップアップに成功するなら

ば、アジア間における国際競争の高まりによって不振に見舞われているエレクトロニクス関連の中小企業にもビジネス機会として捉えられる可能性がある。

### 3-3 小括

近年の東海地域、特に愛知県を中心とした外資系企業誘致のプロモーションと進出状況及びその実態から、関係事業者・自治体・政府・機関を通じての産業政策としての意図と狙いに焦点を絞って概観してきた。国際的にも日本全体から見ても外資系企業のプレゼンスは東海地域、特に中心的な位置にある愛知県においては未だ統計的には大きなものとはなっていないが、関係機関の活動と努力を通じて着実な成果も示してきた。

日本側の視点からこれを見た場合、現時点での地域マクロ政策としての効果は希薄であるも



図表3 台湾中小企業の航空機産業へ参入と段階的發展例  
出所) 近畿経済産業局（2010）晟田科技のケースをモデルにして筆者作成。

の、一大産業集積地であるためにプロモーション政策によって、外資系企業の「取引機会」獲得の誘因が高まっていることと、航空機産業をコアとすることでの産業波及効果は、国内既存企業、内外参入企業を含めて既存産業集積の拡大再編を導く可能性を大きく残していることが確認できた。

ただし、同時にそこには成長の制約も存在している。同地域での新世代航空機であるボーイング787の製造シェアの動向に加えて、MRJが将来順調に受注を増やしていけるか否かという点に大きく依存しているからである。そして、中小型旅客機製造というセグメントは、ブラジルのエンブラエル、カナダのボンバルディアに加えて既存の大型旅客機メーカーなども製造に本腰を入れつつあり、今後厳しい国際競争が予想されるからである。

またサプライヤー育成面での制約が依然として残り、国際認証の取得など特殊工程を擁する製造領域では、設備投資と技術水準の向上が一体化することが要請されている。需要拡大期において資金調達面での政策的なサポートが強化されるならば、元々技術水準の高い既存の自動車・機械関連の多くの国内中小企業にとっては大きなビジネスチャンスと捉えられよう。このことは台湾企業側の視点に立った場合でも晟田科技の成功事例が示しているように、やはり同様のことが言えよう。

ただし、東海地域への進出に関心を示している台湾のエレクトロニクス関連企業にとっては、航空機・自動車部品関連への取引参入は容易ではない。川上(2012)が示したPC、エレクトロニクス企業に見られる生産受託企業としての米日ブランド企業との取引関係構築と圧縮的な発展が自動車関連、航空機関連部品で再現されることは難しかろう。なぜならば取引ネットワークが根本的に異なっており、航空機関連産業においては自動車関連産業以上に高度なイン

テグラル型学習を要するからである。

既に見たように航空機部品参入については台湾企業にとって現時点では技術面でのハードルが高く容易ではない。これは機械加工関連の企業でも同様である。汎用的な電子部品や自動車関連・機械・電機関連の取引市場については、「取引機会」の獲得という意味での進出動機が現時点では台湾企業側に働いているように見受けられるが、同時に国内企業との競争にもさらされやすく、特殊工程や特殊加工以外の汎用品分野では差別化が困難な産業取引市場でもある。進出と撤退は表裏一体であり、日本企業側からの長い眼で見た取引企業選別と育成策が必要になってこよう。

#### 第4節 台湾の台日産業提携誘致政策と東海地域企業の動向

2011年の台湾経済部の統計資料<sup>(4)</sup>によると、日本は台湾にとって、第1位の輸入相手国、第4位の輸出相手先、第1位の貿易赤字計上国である。また、台湾への1952年から2011年までの外国人投資件数と外国人投資金額をみると、日本は各々第1位と第4位を占めている。しかし、ジェトロの貿易統計によると、2011年の台湾の日本に対する輸出入金額の日本全輸出入金額の占める比率は各々6.2%と2.72%である。また、財政金融統計月報の資料によると、2010年の台湾の日本に対する内外投資金額の日本内外投資金額の占める比率は各々1.05%と1.25%である。統計から見れば、台湾は日本にとってその貿易取引規模と投資規模という点では依然として小さな存在である。しかし、本節以下で見えていくように、日本の東海地域は台湾との経済・貿易関係及び台湾政府と東海地域の地方自治体との交流という点では、他の地域より進展している。本節では、まず台湾と東海地域の貿易・投資関係を概観した後、台湾側の台

日産業提携誘致政策の推進背景と措置、その政策の日本側に対する影響と動向について検討する。

#### 4-1 東海地域と台湾の関係

前述したように、東海地域における外資系企業は他の地域より少なく、東海地域へ進出している台湾企業も中国、アメリカ、欧州などの企業より少ないのが現状である。しかし、台湾は東海地域にとってはアジア地域の中で重要な貿易・投資相手国の一つである。「2011年における愛知県内企業の海外事業活動」報告書<sup>(5)</sup>によると、2010年の愛知県の海外投資企業数は1,988社に達している。その中では、台湾へ投資する企業数（82社、4.12%）は、中国（468社、23.54%）、欧州（328社、16.50%）、アメリカ（219社、11.01%）などの地域より少なく、韓国（63社、3.16%）、シンガポール（56社、2.81%）、マレーシア（48社、2.41%）、インドネシア（77社、3.87%）などよりは多い。また、「2011年の静岡県内企業海外展開状況調査報告書」によると<sup>(6)</sup>、静岡県の海外投資企業数は372社であり、台湾への投資会社数も（28社、7.5%）、中国（223社、59.94%）、アメリカ（77社、19.35%）、欧州（39社、10.48%）などの国より少ない。しかし、韓国（18社、4.38%）、マレーシア（19社、5.10%）、シンガポール（12社、3.22%）などのアジア諸国よりも多い。

以上の統計から東海地域における海外事業活動企業数は中国、アメリカ、欧州などの地域に集中していることがわかる。しかし、台湾は日本の東海地域にとってはアジア地域にける重要な投資相手国の一つであり、重要な貿易相手国の一つでもある。三重県庁の貿易統計資料によると<sup>(7)</sup>、2010年の三重県（四日市港）の台湾に対する輸出入金額の三重県全輸出入金額に占める比率は各々8.22%と10.03%である。また、愛知県の統計資料によると<sup>(8)</sup>、2011年の愛知県

（名古屋港）の台湾に対する輸出金額の愛知県全輸出金額に占める比率は6.2%に達しており、全県中第4位に位置している。静岡県の統計資料によると、2010年の静岡県（清水港）の台湾に対する輸出入金額の静岡県全輸出入金額の占める比率は各々3.6%と9.5%である<sup>(9)</sup>。すなわち東海地域の対台湾投資は台湾の対東海地域投資を大幅に上回っており、東海地域での台湾からの輸入は東海地域の台湾に対する輸出より活発であるといえる。

#### 4-2 台湾の台日産業提携誘致政策の推進背景と措置

##### (1) 台日産業提携誘致政策の推進背景

2010年6月の台中ECFA（Economic Cooperation Framework Agreement：两岸経済協力枠組み協議）締結以降、伊藤（2010）、ジェトロ（2010）、岸本（2011）、東洋経済（2011）、などは、ECFA締結後、日本企業に対する脅威か、チャンスか、または、台日アランアイスの台日企業に対するメリットと発展などの展望を提示してきた。台湾政府も台日産業提携を促進する政策に取り組んでおり、2011年11月24日に「台日産業提携架け橋プロジェクト」を立案策定している。ECFA締結を契機として台湾政府が台日企業・産業間の提携と交流を促進するようになった背景にはいくつかの背景と理由が挙げられる。

まず、台湾国内の背景についてみよう。第一に、台湾はECFAを締結してから、影響を受ける産業の衝撃を緩和し、また、国内産業の弱みを強化し、競争力を向上させるため、台湾と外国企業が提携することが戦略的な手段になること、第二に、ECFA締結後、台湾は対中輸出、投資の拠点としての地位が高まっているので、外国企業を台湾国内へ誘致するよい契機となること、第三に、2001年に中国のWTO加盟後、日本企業が経営・販売などの人材、販売チャネ

ル、物流ネットワークなどの強みを用い、台湾企業と提携・協力をし、中国市場で事業を展開し成功している事例が多いことを指摘できる。そのため、台湾産業・企業にとって、欧米諸国企業より日本産業・企業の方が効果的に提携を組める可能性がある。

次に日本国内の事情について触れておこう。第一に、2011年には日本企業は「六重苦」<sup>(40)</sup>に直面し、また、タイ水害の影響を受けているため、生産戦略、サプライチェーン、海外進出先などの経営戦略を調整し直している企業が増えている。第二に、日本国内市場は中長期的な拡大が見込めない状況であり、円高も続いており、産業の国際競争力が低下しているため、2010年から海外投資を増やし、なかでも中国投資ブームが発生している。台湾は中国と言語や生活習慣に共通点があるので、日本企業は台湾企業と提携して、中国へ進出しやすく、成功率も高いと考えられる。第三に、世界金融危機後日本政府は国内産業を振興し、地域内産業集積を維持・活性化させるために、積極的に対内投資促進政策と海外投資支援策を策定実行している。加えて、震災後、アジアと先進国へ「日本への対内投資促進」や「観光・経済文化交流会」などのセミナーを開催している。

こうした背景から、台湾政府は台日の産業・企業交流・合作を通じて台日企業が共同で中国市場を開拓し、中国市場を目指す「ゴールデントライアングルの提携モデル」を形成するべきであると考え、2011年11月24日に「台日産業提携架け橋プロジェクト」を立案策定した<sup>(41)</sup>。

## (2) 台日産業提携誘致政策の措置

台湾政府は台日産業架け橋プロジェクトにより、以下の支援措置を推進している。第一に、組織の設置である。台日間の企業提携を推進するために、行政院が「台日産業合作搭橋政策協議組」を設立、經濟部が「台日産業合作促進組」

を組織して、産業、学者、官員などの専門家を集める会議を設けた。また經濟部工業局に「台日産業提携促進オフィス」を設置した。この台日産業提携促進オフィスは各機関にある対日サービスの窓口をまとめ、対日の単一サービス窓口とし、その下で、「サービス・チーム」、「プロジェクト・チーム」、「日本サービス窓口」などの三つの組織を設けた。特に日本で設置した「日本サービス窓口」は日本側に対するサービスを強化し、台日産業提携を促進していくことが期待されている。

第二に、資金、技術、工場などの支援を挙げられる。毎年9,500万NTドル(約2億4,200万円)の予算を計上し、また、工業技術院による4億5,000万NTドル規模の「台日企業創設投基金(ベンチャーファンド)」を立ち上げている。それだけではなく、經濟部中小企業処によるプロジェクト、經濟部技術処及び工業局による研究開発(R&D)への援助金支給、また、台日産業がイノベーション分野で協力するための台日産業創作新園區(TJパーク)を設置した。加えて、經濟部に所属する工業技術院などの技術研究センターが台日企業の提携に対して技術開発の支援を行っている。

第三は、推進スケジュールの確定である。推進スケジュールは垂直分業から水平分業まで、大企業から中小企業までを対象に促進することにした。産業提携モデルは事業経営、研究開発設計、生産製造と市場マーケティングなどの多種産業提携であり、また、誘致対象産業は航空、半導体機械、グリーンエネルギー、バイオテクノロジー、デジタルコンテンツ、ハンドツールなどの6つの戦略産業である。

上述したように、台湾政府は「台日産業提携架け橋プロジェクト」により組織、資金、研究開発などの支援に注力している。これを見ると、台湾政府の台日産業・企業提携の政策を成功させたいという強い意志が表れている。台湾



経済部はこのプロジェクトを遂行した後、5年間（2012～2016年）で500件の台日企業提携の契約を成立させ、日本の台湾に対する投資金額は300億USドル、台湾の輸出金額は500億NTドルの増加を見込んでいる。また、日本企業が台湾株式市場で株式の発行を行い資本調達を容易にするなどの目標も掲げている。

#### 4-3 台湾の台日産業提携誘致政策の日本側に対する影響と効果

台日産業提携架け橋プロジェクトを推進してから1年を経過しておらず、政府機関に関する統計資料はまだほとんどできていない。このため、以下では、2012年6、7月の台湾と日本で行った実地調査の結果により<sup>(12)</sup>、台湾の台日産業提携誘致政策の日本側に対する影響、動向及び推進実績について検討を加えていくことにしよう。

##### (1) 日本政府に対する影響と対応

日本は台湾と正式な外交関係を締結しておらず、台湾と日本の貿易取引規模と投資規模は依然として小さい。そのため、日本政府は台湾側の台日産業提携誘致政策に対して、対等な政策や措置を策定していない。しかし、上述した日本の内外投資環境の変化で、日本政府は事業の国際化の展開や産業提携を図るために、積極的に海外投資支援策に取り組んできており、特に経営資源が少ない中小企業が主な支援対象となっている。例えば、中小企業庁は中小企業の海外展開にアドバイス（担当機関：ジェトロ、独立法人中小企業基盤整備機構以下中小機構と表記、日本商工会議所）、販路開拓支援（ジェトロ、中小機構など）、グローバル人材の育成と確保（経済産業局、中小機構、日本工商会議所など）、進出国の地域情報の提供（ジェトロ、外務省など）、金融面（日本政策金融金庫、商工組合中央金庫、信用保証協会など）などの支援を行っ

ている。特に金融面では「海外展開を行う中小企業の経営基盤強化事業」、「グローバル技術連携支援事業」、「中小企業経営力強化支援法案による措置」などにより、中小企業に対して、従来の融資に加えて、出資や海外子会社での現地調達などの資金も支援するようになっている<sup>(13)</sup>。

さらに、各地域経済圏の自治体によって、中小企業に対して特別な海外展開の支援を行っているケースも多い。例えば、中部経済地域圏は「ものづくり」の強みとともに、輸送機械の製造とその輸出に大きく依存しているため、製造業としての為替や国際問題などの影響を受けやすい構造的な脆弱さも併せ持っている。近年、円高が続いて、地域内の輸出額は全国輸出額より減少している。そのため、関係自治体・機関によって、2012年5月に中部国際拠点化支援会議<sup>(14)</sup>における行動計画が策定され、中部地域における中小企業の海外展開に対して、情報収集・提供、販路・マーケティング支援、人材の育成・確保、資金調達、貿易投資環境の改善などの支援措置を強化し支援している。

例えば、中小機関国際化支援センターの統計によると、2010年のアドバイス実績は2,644件であり、国別としては中国（1,206件、46.0%）、ベトナム（322件、12%）、タイ（150件、6%）、アメリカ（140件、5%）、韓国（119件、5%）、台湾（99件、4%）、インド（82件、3%）、その他（526件、20.0%）などの順位となっている<sup>(15)</sup>。このアドバイス実績は上述した東海地域における海外投資が中国、東南アジアなどへ集中している状況と符合している。日本企業はアジア地域への投資意欲が高いが、台湾への投資意欲は、中国、東南アジアなどへの地域と比較して低いといえる。

## (2) 日本の地方自治体に対する影響と動向

## ①日本の地方自治体に対する影響と対応

実は日本には台湾の台日産業提携誘致政策の情報自体を知らない地方自治体がまだ多く、ほとんどの地方自治体は台湾への投資誘致政策に取り組んでいないのが現状といえる。しかし、ECFA 締結以降、台湾政府機関（行政院、經濟部、亞東關係協會技術委員會<sup>(16)</sup> など）は、台湾と日本産業との交流・提携を盛んにするため、2010年から2012年8月までに、福井県、名古屋市、富山県、岐阜県、兵庫県、愛知県、三重県、静岡県、横浜市、神戸市、東京都、大阪市など約13の県や都市で「台中兩岸新局と台日産業提携の契機」や「台湾投資環境と誘致政策」に関するセミナーを行うと共に各地方自治体及び産業と交流を進めてきた。

他方で2010年から、台湾政府を訪問した地方自治体も産業関係者を連れて台湾を訪問し、台湾で「台日経済観光交流会」に関するセミナーを行うと共に台湾政府とその産業界との交流を深めつつある。このように、2010年から、台湾政府は積極的に日本の地方自治体と交流し、台湾と各地方自治体における産業提携も進行している。さらに、台湾政府と地方自治体の産業提携覚書（MOU: Memorandum of Understanding）も締結してきた。

震災後、台湾政府を訪問した地方自治体（愛知県、三重県、岐阜県、富山県、福井県など）は中部地方に集中しており、また、日本政府や他の地域より台湾と交流を進めている。そこには中部地方の経済状況の変化とそれらに対する対応として次の理由が考えられよう。①国内への観光客を誘致すること。県内の観光産業は3.11地震以降、台湾の観光客受け入れが減少している。そこで、魅力ある観光名勝の情報を発信し、また、旅行会社、観光・協会などとの交流関係を強化し、県内への観光客数を増加させたいとしている。例えば、岐阜県庁の統計資料

によると<sup>(17)</sup>、2011年10月～12月外国人の延べ宿泊者数では台湾の構成比は33.4%に達しており、中国(22.8%)、香港(9.6%)、韓国(7.2%)などの地域よりかなり高いのである。②県商品の輸出を拡大すること。台日観光経済交流協会や百貨店や小売、販売業に県産品の情報を発信し、県産品の輸出を拡大する。③産業提携・交流を促進すること。県内で主な役割を果たしている中小企業が市場と雇用を確保し、県内の産業を維持していくためにも、県内企業を台湾市場へ進出展開させ、また、台湾企業との提携を促進し、さらに、台湾市場経由で中国や他の地域へも進出することを狙う。④県内で長引く不況に苦しんでいる中小企業が増加しているため、台湾企業が日本企業との合弁や買収という形で地方へ進出することが、地方経済の活性化につながる一つの方策と考えられるからである。

## ②台湾と三重県の提携事例

次に2012年7、8月に三重県と台湾政府双方の提携・交流の動きを紹介しておこう。台湾政府と三重県双方は提携・交流ということで複数のアプローチをとっている。第一に、産業提携覚書の合意：三重県は県内企業の台湾への進出を促進するため、2012年7月14日に三重県は台湾政府経済部の「台日産業提携推進オフィス」との間で、産業提携覚書を締結した<sup>(18)</sup>。台日産業提携推進オフィスにとっては初めての日本の地方自治体と産業提携覚書を締結している。産業提携の内容は、①三重県と台日産業提携推進オフィスとの連携窓口の設置や情報交換の実施、②三重県と台湾の産業提携プランの検討・策定、③県内企業と台湾企業とのビジネスマッチングの促進、④台湾から見た三重県の産業構造の強みや弱みの分析などである。

第二に、学術連携の実行：台湾政府直轄の研究機関である「工業技術研究院」は三重大学「地域連携センター」及び鈴鹿医療科大学との学術連携に向けて、両大学に工業技術学院ブランチ

の誘致を検討していくことにしている。

第三に、台湾観光客の誘致：2012年7月に三重県は台湾南部で最大手の旅行会社である五福旅行社を訪問し、三重県への誘客につながる旅行商品のトップセールスを行った。また、台湾と三重県間の観光と産業経済交流を強化するために、「2013日台観光サミット」の三重県での開催を決定した。

第四に、台湾市場輸出拡大支援計画の実施：三重県は三重県産品<sup>(19)</sup>の台湾への輸出拡大を図ることを指し、台湾のバイヤーと県内事業者が商談する機会を確保すると共に、台湾での県産品を販売する三重フェアを開催することとしている。そのため、2012年8月に台湾市場輸出拡大支援業務の企画提案コンペを実施し<sup>(20)</sup>、続いて台湾市場輸出拡大支援業務の企画提案コンペを募集し、2013年5月までに、この台湾市場輸出拡大支援業務の企画提案を完成することとしている。

台湾は日本と正式な外交関係を締結していないので、台湾政府は日本政府以上に地方自治体と対等な提携・交流をすることが難しいのが現状である。そのため、台日産業提携交流を促進するため、台湾政府は地方自治体との交流を個別に強化すべきであろう。これには、台湾政府と三重県との観光、産業、学術などの連携・交流のモデルが参考になるであろう。

### (3) 産業に対する影響と動向

ここでは2012年6、7月の台湾と日本で行った筆者の実地調査の結果から、産業界の台日産業提携誘致政策に対する現時点における視点と動向について述べておこう。

#### ①産業に対する影響

台日産業提携誘致政策は台湾企業と日本企業にとってインセンティブがあり、台日産業連携の発展を促進させていく可能性が高い。また、台日産業連携は台日企業にとっては相互にメ

リットを享受することができるため、台日企業アライアンスを結ぶインセンティブが高まっている。日本企業は国内市場の縮小と円高の影響を受け、市場の成長を見越してアジア地域へ進出する企業が多くなっている一方で、中国への進出に失敗した企業が他のアジア市場へ再進出するケースも多くなっている。このため、日本企業にとって台湾企業をパートナーとして産業提携を推進することが一つの方策として考えられよう。

今後海外へ進出していく日本の中小企業が多くなることで、台湾企業との提携が増え、台湾企業のグローバル・ネットワークを活用して、中国市場や他の国・地域市場を開拓できる可能性も高くなってこよう。特に台湾は投資環境としてみた場合、アジア地域で非常に整備されている。また、社会文化面から見ても信頼感と親日感が高いので、日本企業にとっては台湾企業との連携は比較的進めやすいであろう。むしろ台湾内需市場は大規模なものではなく、台日産業連携は台湾市場のみをターゲットとするわけにはいかない。台湾企業と日本企業の連携は、まず台湾市場からスタートし、そして他のアジア市場を開拓していくことこそが日本企業と台湾企業双方の Win-Win 戦略となろう。

#### ②台日産業提携誘致政策の推進実績

ECFA 締結後、2年しか経っておらず、また、台日産業提携架け橋プロジェクトの推進から1年も経過していない。しかし、以下にまとめた3点の状況から判断すると、台日双方の産業連携・協力は ECFA 締結以前より、より活発になっているとみることができよう。

第一に、2010年以降の日本の台湾に対する投資の急増を指摘できる。台湾経済部の統計によると、2010年以降の日本の台湾に対する投資が著しく増加している<sup>(21)</sup>。急増の原因は上述した日本国内の事情である。しかし、ECFA 締結後の地域外からの投資促進効果も働いていること

を無視できまい。

第二に、台日間の提携・協力覚書（MOUとLOI）締結が増加していることである。台湾經濟部の統計によると、図表4に見られるように、2012年3月までには、22の台湾企業と23の日本企業は事業経営、研究開発設計、生産製造と市場マーケティングなどの分野で提携し、35件の産業提携覚書（MOU）と基本合意書（LOI）を協定した。産業別には6つの戦略産業に分散している。また、台湾政府に所属している技術研究機関（工業技術研究センター（ITIR）、台湾金属センター、紡績研究所など）も日本の産業・企業との提携協力について前向きな対応を示している。こうした政府機関などを通じて将来、台日企業に対して技術開発、技術移転などの支援が期待されている。このように、日台産業提携プロジェクトが活発になれば、台日双方の企業は互いに弱みを補完し、強みを強化するというシナジー効果を通じて当該産業の国際競争力が向上することを期待できよう。

第三に、台日企業の提携増加が持続していることである。ジェットロの調査<sup>(22)</sup>によると、2010年から11年までに台湾企業と日本企業は技術、生産、販売などの分野での提携事例は13

件で、新素材（2件）、次世代情報技術（1件）、工業機材（1件）、環境省エネ（2件）、繊維・アパレル（1件）、食品（2件）、エンジニアリング（2件）、コンテンツ（2件）などの産業に分散している。日本企業側は大企業が提携先になっているケースが多い。

#### 4-4 台湾の日台産業提携誘致政策の発展と課題

以上の検討を通じて、東海地域は台湾との経済・貿易関係及び台湾政府と東海地域の地方自治体との交流が他の地域より進展していることを確認してきた。2011年11月に台湾政府は「台日産業提携架け橋プロジェクト」を立案策定し、プロジェクトによる組織設置、補助金提供、技術開発、日本への宣伝・交流などの支援に注力している。しかし、台湾は日本にとっての貿易投資上の重要なパートナーではないため、日本政府は台日産業提携誘致政策に応じておらず、台湾地域のみに向けて誘致投資政策と海外投資支援策を取っていない。これに対して、中部の地方自治体は台湾側の台日産業提携誘致政策に応じ、また、地方自治体は対県内の投資・観光を誘致するため、日本政府や他の地

図表4 台湾と日本企業の協定しているMOUとLOIの現状

単位：件

国別 種業別	航空	半導体 機械	クリーン エネルギー	デジタル コンテンツ	バイオ テクノロジー	ハンド ツール	合計
台湾	3	1	2	5	2	9	22
企業	2	0	1	3	1	9	16
協会など	1	1	1	2	1		6
日本	4	3	2	7	2	5	23
企業	4	3	2	5	2	5	21
協会など				2			2

注) 1. 「台湾企業」の大半は中小企業である。これに対して日本企業の大半は大企業となっている。

2. 「協会など」は産業協会、政府に所属する研究技術センター、財団法人などの機関である。

出所) 2012年2月から3月までの中小企業商機媒合サービスホームページにより整理したものである。



域より積極的に台日経済・観光の交流を推進している。2011年から、台日間の提携・協力覚書（MOUとLOI）の締結、台日産業提携の事例などが増加し、また2010年以降の日本の台湾に対する投資金額件数が増加している状況を踏まえれば、台日双方の産業・企業の提携がECFA締結の以前より、より進展していることは間違いない。

ただし、台日産業架け橋プロジェクトは開始から1年も経過していないため、日本の台湾に対する投資促進効果とECFA締結後の貿易全体への効果、そして台日間の貿易増に対する有効性を長期的に観察していく必要もある。また、日本産業界は日台産業提携の発展に対して、台湾投資環境におけるいくつかの障害に対して、台湾側は台日産業提携の発展を促進するために、対内外の改善策をより盛り込んでいくことが期待されている。

対外経済・貿易関係については、前述したことに加えて中台間の貿易を自由化し、外資系企業を誘致するインセンティブを高めるため、今後ECFAで合意した早期收穫リストにおける産業と品目の範囲を拡大していくことも急がれよう。

国内投資環境の改善については、既述したことに加えて、台湾で調達できない技術、部品、材料などの輸入関税率が高いため、外資系企業は生産コストを低下させるインセンティブがなく、これが台湾へ進出する際の障害になっている。従って台湾で調達できない技術、部品などの輸入関税率の引き下げを速やかに検討するべきであろう。輸入関税の問題とともに、台日間では租税協定を締結していないので、日本企業は配当、利子などを日本へ持ち帰る時、二重課税されるという問題がある。日本企業の誘致を促進するためには、この二重課税を解消することが必要になる。そのためにも台湾と日本の租税協定を速やかに締結するべきであろう<sup>(23)</sup>。

## 第5節 東海地域の対内投資誘致政策と台湾企業の動向

本節では、先に日本及び東海地域の対内投資政策の台湾企業に対する影響と誘致効果について触れ、次に台湾・東海地域間における台日企業投資誘致政策の発展とその在り方について検討することにしてしよう。

### 5-1 日本の対内投資誘致政策と台湾企業の動向

上述したように、台日双方は正式には国交がないので、日本政府は台日産業提携の誘致政策に対して反応が鈍い。しかし近年、内外投資環境の変化の中で、特に震災後、日本政府は国内産業を振興し、地域内産業集積を維持・活性化させるために、積極的に対内投資促進政策に取り組んでいる。例えば、日本政府は2010年に「新成長戦略」により、「アジア市場の一体化のための国内改革、ヒト、モノ、カネの日本への流れを倍増させる」という目標を設定し、また、アジア等の成長力を取り込み、日本経済の活性化に資することを目指すため、2011年12月22日に国家戦略会議で「アジアの拠点化・対日投資促進プログラム」を決定した。震災後の東北地域の速やかな復興を実現させるために、日本政府とジェトロはアジアと先進国の21箇所で「日本への対内投資促進」セミナーを開催している。2012年7月にも台湾で「震災後東北投資促進」セミナーを行っている。

この「アジアの拠点化・対日投資促進プログラム」により、年間（2020年までに）30件の高付加価値拠点増、外資系企業による雇用者数200万人の倍増などの目標を設定している。その目標を達成するため、第一に立地補助金、税制<sup>(24)</sup>などのインセンティブの措置、第二に国際戦略総合特区<sup>(25)</sup>、復興特区等の活用、第三に社会資本整備、規制の見直し、ジェトロのワン

ストップサービスの強化など、第四に教育、医療などに係わる外国人受け入れ環境整備、第五にジェットロなどによる国内外での情報発信の強化<sup>(26)</sup>など、の5つの柱に取りくんでいる。また「アジア拠点化促進高付加価値拠点立地推進補助金」、「革新的低炭素技術集約産業国内立地推進事業」、「国内立地推進事業費補助金」、「がんばろう ふくしま産業復興企業立地支援事業」、「イノベーション拠点立地推進事業、先端技術実証・評価設備費など」の5の補助金を設置している。

図表5より、このプログラムを台湾の「台日産業提携架け橋プロジェクト」と比較すると、推進期間、誘致対象産業、提携対象国、支援措置においてより範囲の広いものとなっていることがわかる。ジェットロの統計によると、2003年から2011年までに、ジェットロの外資系誘致成功案件は970社（北米315社、欧州311社、アジア279社）である。その内台湾は25社であり（2011年は4件のみである）、全誘致成功案件数の2.57%を占めているにすぎない。また、2011年に経済産業省は「アジア拠点化促進高付加価値拠点立地推進補助金」に申請した外資系企業の15件を採択した。それは、米国（4件）、

欧州（8件）、オーストラリア（1件）、シンガポール（1件）、インド（1件）の大企業案件であり、また、研究開発に関する提携が多かった<sup>(27)</sup>。したがって、日本の対内投資誘致実績をみると、台湾企業に対して誘致効果は高くなかったと判断できる。また、対日投資誘致対象産業は、ほぼ高付加価値産業を中心としているため、先端技術を外国に依存している台湾企業にとっては利用できる機会は少ない。

## (2) 東海地域の対内投資誘致政策と台湾企業の動向

日本の地方自治体は、ほぼ上述の政策の対内投資促進策に従って、地域産業と産業集積を維持・活性化させるため、地域内の立地産業集積や事業国際化の展開などに関する誘致措置を設定している。例えば、愛知県、岐阜県、三重県などの地方自治体は日本政府による「アジアの拠点化」政策下で、愛知県は「21世紀高度先端産業立地補助金」、「新あいち創造産業立地補助金」、「新あいち創造研究開発補助金」などを、岐阜県は「岐阜県企業立地促進事業補助金」を、三重県は「バレー構造先端産業等立地促進補助金」などを設置して外資系企業を支援してい

図表5 台日産業提携架け橋プロジェクトとアジアの拠点化・対日投資促進プログラムの比較

項目 計画別	推進期間	誘致対象産業	誘致対象国	支援措置	達成目標
台日産業提携架け橋プロジェクト	2012年～2016年	6つの戦略産業（注）	日系企業	・組織の設置 ・対日の単一サービス窓口 ・資金、技術、TJパークなどの支援	・500件の台日産業提携の協定 ・日本の台湾に対する投資金額を300億ドルの増加
アジアの拠点化・対日投資促進プログラム	2010年～2020年	高付加価値産業、革新的低炭素技術集約産業	外国企業	・ジェットロのワンストップサービスの強化 ・立地補助金、税制の提供 ・国際戦略総合特區と復興特區の提供 ・外国人受け入れ環境整備	・年間30件の高付加価値拠点の増加 ・外資系企業による雇用者数200万人の倍増

注) 航空、半導体機械、グリーンエネルギー、バイオテクノロジー、デジタルコンテンツ、ハンドツールなどの産業である。

出所) 「台日産業提携架け橋プロジェクト」と「アジアの拠点化・対日投資促進プログラム」により、整理したものである。

る<sup>(28)</sup>。さらに、2011年12月に愛知県はアジア最大最強の航空宇宙産業クラスターを形成するために、「愛知県航空振興施策」も策定している。

2004年から2011年までグレーター・ナゴヤへの進出企業数は89件であり、その中では台湾は5件のみ(6.0%)であり、他の国・地域の企業より少なかった<sup>(29)</sup>。また、グレーター・ナゴヤへの企業活動の国際化事例をみると、2011年には16件の国際化事例のうち、台湾は1件しか入っていない(前述)。東海地域は輸送機械と航空宇宙関連産業が集積しているが、台湾はIT産業や機械産業が得意であるという違いがあり、台湾とこの地域との産業連携・交流・取引企業のマッチング増は今後の課題として残されている。

以上のごとく日本や東海地域の対内投資誘致政策については台湾企業に対する誘致効果は小さいものとなっている。その原因を2点ほど指摘しておこう。第一に、近年、日本政府の対内投資誘致対象産業は先端技術、高付加価値産業を中心にしていることである。台湾は外国の資本と技術に依存し成長してきた経緯があり、1980年代以降は日本や先進国の資本と技術を導入する優遇政策を取り続けてきた。そのため、先端技術を先進国に依存している台湾にとっては、近年の日本の対内投資誘致政策を利用することが困難となっている。第二に、日本の国内市場は中長期的な拡大が見込めない状況であり、円高の持続と産業競争力の低下によって、台湾企業はむしろ市場が拡大していくと予想されている中国、東南アジアなどへ投資を増加させてきた。投資対象国としての日本という選択肢は優先対象となっていない点である。台湾の主要な投資・貿易対象国・地域は、中国、アメリカ、欧州と東南アジアなどの国・地域である。

## 5-2 今後の台湾と東海地域の台日間企業投資のための提言

台湾は東海地域にとってはアジア地域における重要な投資相手国の一つであり、重要な貿易相手国の一つでもある。そして東海地域の地方自治体は他の地域より台湾との経済交流に対して前向きな姿勢で臨んでいることがわかった。日本側の視点からすれば、円高の持続、国内市場の縮小などから市場が拡大し展望の開かれているアジアへ進出する企業が多くなっている。こうした現状からすれば、日本企業、特に中小企業は取引先大企業の海外進出先に追従せざるをえないという主体性の欠けた海外進出を行うケースが多いものの、台湾企業をパートナーとして産業提携を推進していく戦略も選択肢として有している。提携した日本企業は台湾市場を起点として、アジア・海外市場を開拓していく道筋を開くことが可能となるのである。これは台湾企業と日本企業双方のWin-Win戦略である。

他方で、日本の対内投資誘致政策については、台湾企業に対して誘致効果が高くないことは既にみたとおりである。将来の台日産業提携の発展、特に台湾と東海地域の貿易・投資を相互に発展させていくために、課題は山積しているのが現状である。それらを敢えて集約した政策提言的な要約として、最後に東海地域における対内投資誘致政策と台日産業提携誘致政策の今後の発展に対して言及しておくことにしよう。

### ①日本側に対する課題と提言

第一に、地方自治体・台湾間との一層の交流・提携の促進が必要であること。台湾と日本の貿易取引規模と投資規模は、依然として小さい。これに加えて台日双方は正式には国交関係がないので、台湾は日本政府とは対等な提携・交流をすることが困難である。日本政府は台日産業提携の誘致政策に対して、反応が鈍い。これに対して地方自治体は日本政府より政策や対応策

をとる柔軟性、効率性が高い。特に東海地域の地方自治体は他の地域より台湾との交流が活発である。東海地域の地方自治体は地域内の投資・観光の誘致、県内からの輸出促進、中小企業の海外活動の展開などを持続的に拡大していく可能性と機会に恵まれている。グローバルなネットワークを持つ台湾企業をターゲットとしてビジネスマッチングや企業誘致・産業連携を一層強化していく必要がある。なお三重県と台湾との産業交流・提携事例は他の地方自治体にとって一つのロールモデルとなろう。

第二に、台湾の投資環境に関する情報の強化を図る必要がある。現状として台湾における日本政府に所属する企業海外支援機関が少なく、台湾は日本の重要な貿易・投資パートナーとなっていないことも関係して、日本での台湾に関する投資誘致、投資環境などの情報が欧米、中国、東南アジアほど十分ではない。台日産業連携のメリットを日本企業側が理解し享受するためにも、台湾投資に関する投資判断に関わる情報の提供と支援を強化していくべきである。

②台湾側に対する課題と提言

第一に、日本企業の誘致政策の情報発信を一層強化する必要がある。筆者らの調査結果から判明したことは、多くの日本における政府機関、地方自治体、企業に台日産業提携誘致政策とECFA締結後の台湾の投資環境としてのメリットと情報が十分発信されていないことである。台日産業提携誘致政策を成功させるためにも、台湾政府は日本側に対して情報発信を強化すべきである。

第二に、台湾国内外投資環境の改善と整備をさらに進める必要がある。対内投資環境の改善については、日本企業に対する支援窓口を一本化し、台湾で調達できない技術、部品などの輸入関税率を検討し、台湾と日本の租税協定を締結することと日本語と経営財務などに明るい人材を育成し増やしていくことこそが中心的な課

題となってこよう。当面は日本企業に向けての文献を日本語版で用意することなどが必要である。対外貿易関係の改善については、台湾市場を拡大し、台湾の産業競争力を向上させるために、積極的に中国以外の国・地域とFTA協定などを進め、今後ECFAで合意した早期収穫リストにおける産業と品目の範囲を拡大させていくことが重要である。

第三に、政府単位ではなく地方自治体をターゲットとした交流の強化こそ有効性が高いと考えられる。この点は上述の日本側の課題と提言と一致する。

第四に、投資誘致対象産業の拡大を図る必要がある。台日産業連携誘致政策の対象誘致産業は6つの戦略産業のみである。これに対して台湾側は日本政府の推進する政策産業発展に関する狙いを踏まえた上で、各地方自治体における優位産業を台湾産業構造の特性と適合した対象誘致産業として選択し増やしていくべきである。例えば、東海地域では宇宙航空産業、輸送機械産業などが国際的な競争優位性を持つ産業であり、対象誘致産業の候補となりえる。

\* 本論文は2012年度名城大学アジア研究センター戦略型プロジェクトの成果の一部である。

## 注

- (1) 岐阜県には川崎重工業が立地しており、協力企業として天龍エアロコンポーネント、イワキ工業など伝統的な航空機関連企業が集積している（近畿経済産業局（2010）9-10）。
- (2) Nadcap（National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program）はボーイング、エアバスなど世界の主要航空機メーカー、エンジンメーカーによって組織化されたPRI（Performance Review Institute）が特殊工程における製造に対して供与する国際的認証であり、1990年から運用されており、2004年以降アジア地域にも広げられた。近



- 年ではNadcapを取得する日本企業が増えつつある。
- (3) 晟田科技に関する記述については、主に同社の台湾本社HP ([maic.com/2012.8.30](http://maic.com/2012.8.30) 閲覧)を参考にした。なお2011年12月にI-BACは台湾企業13社と日本企業との取引を促進するためのマッチングを行っている。13社の大半は電子部品製造業で自動車関連の「取引機会」を求めているものと思われる([i-bac.jp/jp/news/news.html#n2012.8.31](http://i-bac.jp/jp/news/news.html#n2012.8.31) 閲覧)。既存の集積地としての「取引機会」を求める段階であり、台湾企業の東海地域の航空機部品市場における参入は依然として厳しいことは確かであり、サプライヤー・ネットワーク形成では日本の中小企業が高い参入・競争優位性も持っていることに変わりはない。
- (4) 台湾經濟部統計処のホームページの「経済統計指標」より。(<http://2k3dmz2.moea.gov.tw/gnweb/Indicator/wFrmIndicator.aspx>)
- (5) 財団法人あいち産業振興機構編集(2011年)「2011年における愛知県内企業の海外事業活動」より。
- (6) 静岡県庁のホームページ「平成23年の静岡県内企業海外展開状況調査報告書」より。
- (7) 三重県庁のホームページ「統計書統累年統計表」より。([http://www.pref.mie.lg.jp/DATABOX/tokeisho/tokeipdf/h08tokei/pdf/11\\_132\\_0.pdf](http://www.pref.mie.lg.jp/DATABOX/tokeisho/tokeipdf/h08tokei/pdf/11_132_0.pdf))
- (8) 愛知県庁ホームページの「平成23年における愛知県内貿易港の輸出入動向」より。(<http://www.aibsc.jp/Portals/0/kokusai/23gaiyou.pdf>)
- (9) 静岡県庁のホームページ「清水港国別主要輸出入表」より。([http://toukei.pref.shizuoka.jp/oshirase/nenkan/documents/13\\_04\\_1.pdf](http://toukei.pref.shizuoka.jp/oshirase/nenkan/documents/13_04_1.pdf))
- (10) 日本産業は地震、津波、原発事故、電力供給問題、サプライチェーンの崩壊、円高などの「六重苦」の産業課題に直面している。
- (11) 「日系企業の台湾投資、今年400件超へ」Y'ニュース, 2011年11月28日, <http://www.ys-consulting.com.tw/news/34021.html>。
- (12) 2012年6、7月に台北市日本工商会、野村総研台北オフィス、経済産業省中部経済局、三重県庁、三重大学、愛知県庁、中部ジェトロと名古屋における日本企業、岐阜県庁などの担当幹部・研究者を訪問し、詳細なインタビュー調査を行った。
- (13) 平成24年度中小企業関係予算案等より。
- (14) 2010年10月に中部国際化支援会議は設置されている。
- (15) 中小機構国際化支援センターの「中小企業の海外展開を応援する中小機関の国際支援事業」パンフレットより。
- (16) 台湾經濟部の所属機関である。
- (17) 岐阜県庁のホームページの「統計で見る最近の県経済」(平成24年1-3月期のデータを中心に)より。(<http://www.pref.gifu.lg.jp/kensei-unei/tokeijoho/>)
- (18) 三重県雇用経済部のホームページ2012年7月12日現在の情報より。(<http://www.pref.mie.lg.jp/DIKOYOKEI/app/details/index.asp?cd=2012070206>)
- (19) 食品であって、三重県内で生産される農林水産物及び加工品並びに県内で生産される食に関する伝統工芸品をいう。
- (20) 三重県の「台湾市場輸出拡大支援業務企画提案コンペ参加仕様書」より。(<http://www.pref.mie.lg.jp/NYUSATSU/2012080238.htm>)
- (21) 台湾經濟部投資審議委員会ホームページの資料より。([http://www.moeaic.gov.tw/system\\_external/ctrl?PRO=PublicationLoad&id=43](http://www.moeaic.gov.tw/system_external/ctrl?PRO=PublicationLoad&id=43))
- (22) 真家陽一(2012)「日台ビジネスアランアンスの新潮流」日本貿易振興機構海外調査部, pp. 14-15。
- (23) 台北市日本工商会(2011)「2011年白書台湾政府政策に対する台北市日本工商会の提言と要望」, pp. 7-8。
- (24) 2011年法人税の5%引き下げ、アジア拠点化国際戦略特区の認定を受けた企業に対する所得控除(20%)が決定した。2010年は法人税が42.0%であり、EUの35.0%、OECDの34.0%、アジアの28%(平均)より高く、現行水準も高い。
- (25) 日本経済の成長エンジンとなる産業や外資系企業などの集積を促進するための特区。
- (26) ジェトロ対外投資部(2012)「最近の対外投資促進について」の資料より。
- (27) 経済産業省ホームページの「貿易投資促進」より。(<http://www.meti.go.jp/policy/investment/index.html>)。
- (28) 2012年7月24日に中部経済産業局提供「中部経済の特徴と課題」資料より。
- (29) 同注28。

## 参考文献 (序～第3節)

- 愛知県産業労働部産業立地通商課 (2012) パンフレット「Invest in Aichi」(日本語版 & 英語版)。
- 愛知県 (2012) パンフレット「愛知産業立地のご案内」
- 浦田秀次郎 (2012) 「低迷する日本の対内投資拡大に向けて」(第4章)『国際社会における日本の競争力確保のために必要な政策』日本国際問題研究所。
- 川上桃子 (2012) 『圧縮された産業発展 台湾ノートパソコン企業の成長メカニズム』名古屋大学出版会。
- 機械振興協会経済研究所, エンジニアリング振興協会 (2010) 『エンジニアリング産業の中国進出における日台企業連携の有効性』(ena.or.jp/pub/reports/2009/keizaih21-2-3a.pdf/2012.9.1. 閲覧)。
- 機械振興協会経済研究所, ドゥリサーチ研究所 (2011) 『航空機及び同部品産業の市場・技術動向と中小企業の参入可能性に関する調査研究』(サマリー)(dori.co.jp/report...r/koukuuki\_report\_summary.pdf/2009.9.1. 閲覧)
- 岐阜県産業経済振興センター (2003) 『アジア中小製造業の対中国戦略と岐阜県企業との連携に関する調査研究』(gpc-gifu.or.jp/chousa/houkoku/14/.../asia2002.pdf/2009.9.1. 閲覧)
- 経済産業省近畿経済産業局 (2010) 『地域中小企業の航空機市場参入動向に関する調査 航空機産業参入事例集』(meti.go.jp/meti\_lib/report/2010fy01/0020116.pdf/202.9.1. 閲覧)
- 澤田貴之 (2010) Foreign Direct Investment Inflows in Japan: Is Aichi prefecture closed economy? 『国際学術交流研究会論文集』台湾真理大学財経学院。
- 鍾淑玲 (2009) 「食品流通チャネルの生成と発展 台湾系2社の比較事例研究」矢作敏行他著『発展する中国の流通』白桃書房。
- 内閣府調査 (2005) 『市場開放問題における対日直接投資に関する調査報告』日経リサーチ。
- 名古屋市民経済局, 名古屋都市産業振興公社 (2010) 広報冊子「名古屋の外資系企業～ビジネスチャンス拡大をめざして～」
- 日本政策金融公庫総合研究所 (2011) 『航空機産業における部品供給構造と参入環境の実態～機体・エン

ジンから個別部品分野に至るサプライヤーの実像～』

- (jfc.go.jp/common/pdf/soukenrepo\_11\_03.pdf/2012.9.1. 閲覧)
- 野村総研 (2003) 「日本企業の中国進出を支える台湾企業—2003年4月実施「在台湾日本企業の事業活動に関するアンケート調査」より」NRI Newsletter Data Box, vol. 15 (nri.co.jp/publicity/n\_letter/2003/pdf/nl20031103/2012.9.1. 閲覧)。
- 萩原愛一 (2003) 「対日直接投資促進をめぐる動向」ISSUE BRIEF NUMBER (『調査と情報』) NUMBER 430, 国立国会図書館。(ndl.go.jp/jp/data/publication/issue/0430.pdf/2012.8.31 閲覧)
- 深尾京司, 天野論文 (2004) 『対日直接投資と日本経済』日本経済新聞社。

## (第4～5節)

- 伊藤信悟 「チャイワンは日本企業の脅威? ～台湾の中国活用型成長戦略～」, 『みずほりポート』, みずほ総合研究所, 2010年, pp11-13。
- 伊藤信悟 「台湾の新興市場開拓支援策—日本野影響伊示唆を考え」, 『みずほりポート』, みずほ総合研究所, 2010年, pp23-27。
- 金鼎証券グループ編著 『2010 大陸股市展望暨兩岸ECFA 前瞻年刊』, 2010年, p127。
- 岸本千佳司 『中台経済連携強化と台湾ビジネスモデルへの影響—「兩岸経済協力枠組み協定」(ECFA)をめぐる議論と台湾ブランド推進—』, 財団法人国際東アジア研究センター, ペンシルベニア大学協同研究施設, 2011年。
- 経済産業省クリエイティブ産業課 『クールジャパン戦略』, 経済産業省, 2012年。
- 株式会社中日アド企画 『中部地域における企業活動の国際化支援施策集』, 経済産業省中部経済産業局地域経済部国際課監修, 2012年2月。
- 清水聰 『アジアの域内金融協力』, 東洋経済新聞報社, 2009年。
- ジェトロ 『ジェトロのサービス』日本貿易振興機構, 2012年。
- 真家陽一 「日台ビジネスアライアンスの最新潮流」, 日本貿易振興機構海外調査部, 2012年。
- 財団法人あいち産業振興機構編集 『2010年愛知県企業

- の海外事業活動』, 2011年9月, pp. 6-25。
- 台北市日本工商会編集「2011年白書台湾政府政策に対する台北市日本工商会の提言と予要望」, 2011年, pp. 1~9。
- 中華経済研究院『兩岸経済合作架構協議之影響評価』, 經濟部委託, 2009年, PP. 47-120。
- 東洋経済新報社, 『週刊東洋経済—中国は台湾から攻める』, 2011年10月1日号, 2011年10月。
- 中部経済産業局総務企画調査課「東海経済のポイント2011」, 2011年12月。
- 日本貿易振興機構海外調査部中国北アジア課『日台ビジネスアライアンス研究会報告書』, 2010年, pp1-84。
- 野村総合研究所台北支店『2011年日台ビジネス年アライアンス報告書—進化する台湾の投資環境と日台アライアンスによるアジア事業展開』, 經濟部投資業務処委託, 2011年, pp. 13-23。
- 三重県雇用經濟部編集『みえ産業振興戦略』, 2012年, pp. 51-89。
- 楊家彦, 曾仁傑「經濟部兩岸「搭橋專案」施政簡介を参考にした, 台湾経済研究院ホームページ:  
<http://www.dsc.com.tw/event/WB001635/1S/WB001647/WB00164703-3.htm>。
- 林冠汝「ECFA 締結後の台湾経済と産業に対する実質的な影響」, 『Tamsui Oxford Journal of Arts (人文学報)』, 真理大学人文学院, 第12期号, 2012年, pp. 115-142。
- 林祖嘉・陳徳昇編集『ECFA と台日ビジネスアライアンス経験, 事例と展望—エリート視点とインタビュー実録』, INK印刷文学生活雑誌出版有限公司, 2011年。
- 愛知県庁ホームページ:  
<http://www.pref.aichi.jp/>。
- ECFA 兩岸経済合作枠組協議のホームページ:  
<http://www.ecfa.org.tw/ShowNotice.aspx?id=49&catalogue=ECFA>。
- 「国・地域別情報」, 日本貿易振興機構ホームページ:  
<http://www.jetro.go.jp/indexj.html>。
- 岐阜県庁ホームページ:  
<http://www.pref.gifu.lg.jp/>。
- 「貿易資訊」, 經濟部國際貿易局ホームページ:  
<http://www.trade.gov.tw/>。
- 財政金融統計月報, 財務省ホームページ:  
[http://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin\\_geppo/hyou10.htm](http://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/hyou10.htm)。
- 静岡県庁ホームページ:  
<http://www.pref.shizuoka.jp/>。
- 台湾經濟部投資審議委員会のホームページ:  
[http://www.moeaic.gov.tw/system\\_external/ctrl?PRO=PublicationLoad&id=43](http://www.moeaic.gov.tw/system_external/ctrl?PRO=PublicationLoad&id=43)。
- 「貿易投資促進」, 経済産業省ホームページ:  
<http://www.meti.go.jp/policy/investment/index.html>。
- 三重県庁ホームページ:  
<http://www.pref.mie.lg.jp/>。  
(ホームページ出所資料の閲覧期間は, 特に断らない限り2012年6月1日~9月12日である)