経濟部

TAIWAN

台湾の重点発展 次世代自動車 産業

情報セキュリティ 台湾の重点発展産業	次世代自動車 台湾の重点発展産業	通信 台湾の重点発展産業	循環型経済 台湾の重点発展産業	グリーンエネルギー 台湾の重点発展産業
バイオメディカル 台湾の重点発展産業	スマートマシン 台湾の重点発展産業	半導体 台湾の重点発展産業	IoT 台湾の重点発展産業	国際物流及び電子商取引 台湾の重点発展産業

目　次

02 政策方針

04 産業発展の概況

10 ビジネスチャンスの創出

15 投資奨励措置

18 台湾の代表的な企業

21 外資系企業の成功事例

政策方針

世界の有名な大手自動車メーカーである Mercedes-Benz は 2016 年に「C.A.S.E.」という 4 つの中核的理念を発展戦略とすることを発表しました。それぞれ「C：Connected コネクティッド」、「A：Autonomous 自動化」、「S：Shared & Services シェアリング」、「E：Electric 電動化」といい、これに続く多くの自動車メーカーも C.A.S.E. を自動車産業の次世代の発展の方向性に掲げました。

C.A.S.E. は台湾政策発展の方向性でもあります。電動化を例にとると、政府は 2015 年にスマート電気自動車計画の方向性を、「部門横断による電動バスの推進」、「自動車購入のインセンティブを高める」、「運営モデルのイノベーション」、「産業投資を奨励する」、「産業のバリューチェーンの構築」等五大戦略に定め、より多くの電動自動車の公道走行を推進すると同時に、スマート電気自動車産業のグレードアップを促進させることを目標としています。

続いて、人々の健康を出発点として、台湾は空気汚染防止に対して更により積極的な行動及び改善目標を展開しています。2017 年には「空気汚染防止行動案」を発表し、2019 年には大気汚染を半減し、段階的に車両の電化を推進することが明確に定められており、2030 年には公用車と公共バスの完全電動化を実現することを目標としています。

自動運転について述べると、短距離では先進運転支援システム（Advanced Driver Assistance Systems, ADAS）の改善に基づいて、通行人の安全性を向上させるために関連する規制が次々と策定されています。

さらに、自動運転車の発展においては、世界各国の自動運転テ

クノロジー発展に肩を並べられるように、台湾は 2018 年に「無人車両テクノロジー・イノベーション実験条例」を公表しました。規制のサンドボックスの精神を引用して、無人車両テクノロジー・イノベーション法源の基礎とし、台湾の産学研連携機関が実際に開放的なエリアで自動運転技術やサービス、運営モデルのイノベーション実証実験を行なうことで、新世代の自動車産業の技術応用における発展に貢献しています。例えば、彰化・彰浜工業区は現地の観光工場及び民俗観光スポット間の自動運転小型送迎バスや、淡海新市鎮の 5G スマート交通の実証実験エリアを提供しています。

現時点における台湾の閉鎖型自動運転車の実証実験エリアは以下の通りです。（1）台南・沙崙「Taiwan CAR Lab」：面積 1.8 ヘクタールで、中型バス以下の車種のテストを提供しています。国内道路を時速約 30km 以下の定則で走行するシミュレーションを行ない、業者に製品のテストや展示をさせて、一般人への体験や社会大衆に向けた教育という働きも兼ね備えています。（2）桃園虎頭山イノベーションハブ：第一期ハブ面積は 1.8 ヘクタールで、スマート運転センターや情報セキュリティの IoT センターを組み合わせて、マルチシナリオの自動運転シミュレーション環境を提供します。

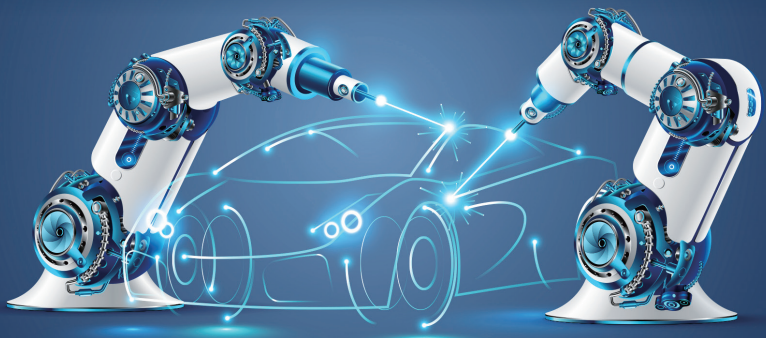
台湾が自動運転車のイノベーション開発に投資するようになったことを受け、政府は無人車両の関連法令を制定し、中央政府と地方政府も積極的に無人車両実証実験エリアやデモンストレーション走行事例を設け、実際に公道を走行させて、自動運転車産業の発展に対する積極性を見せています。そのおかげで、台湾は初めて KPMG『2020 年自動運転車対応指数』（2020 Autonomous Vehicles Readiness Index）に、ドイツやフランス、オーストラリア等を抜いて、13 位にランクインされました。

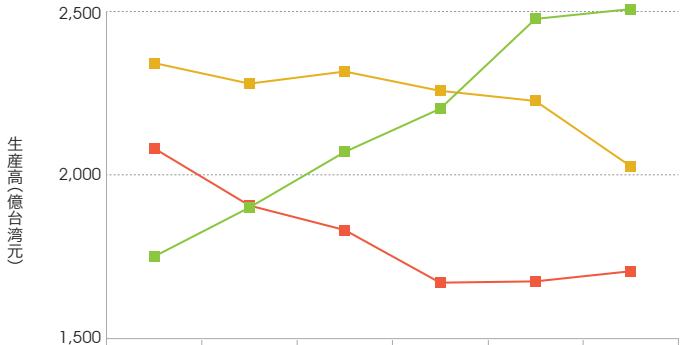
産業発展の概況

一 | 生産高規模 |

2020 年、台湾の「自動車製造業」の生産高は 1,705 億台湾元、「自動車部品業」は 2,026 億元、「自動車電子業」は 2,507 億元で、合計で 6,238 億元（図 1 参照）となります。その中でも「カーエレクトロニクス」は、最近 2 年間の台湾自動車産業において成長の主力分野となっており、2020 年の生産高は全体の 4 割を占めています。

製品の種類別に見ると、台湾は主に小型自動車（2,000c.c. 以下）を生産しており、自動車部品に関しては、主に車用ライト、自動車メッキ加工、タイヤ及びホイール等を生産しています。台湾の自動車部品は国内販売されるほかにも、北米や EU 等海外市場へ大量に輸出されており、アフターメンテナンス及び OEM 市場においても一定の地位を占めています。また、世界的自動車メーカー（Tesla、Ford 等）のサプライチェーンに進出したメーカーもいます。これに関連して、台湾の電気通信および関連産業は、自動車用電子機器、自動運転技術、および新エネルギーの分野に積極的に投資しており、台湾には新世代自動車の開発の基本条件が整っています。





	2015	2016	2017	2018	2019	2020
カーエレクトロニクス	1,750	1,900	2,070	2,202	2,477	2,507
自動車部品及び車体製造	2,342	2,279	2,316	2,257	2,226	2,026
自動車製造業	2,081	1,906	1,831	1,670	1,674	1,705

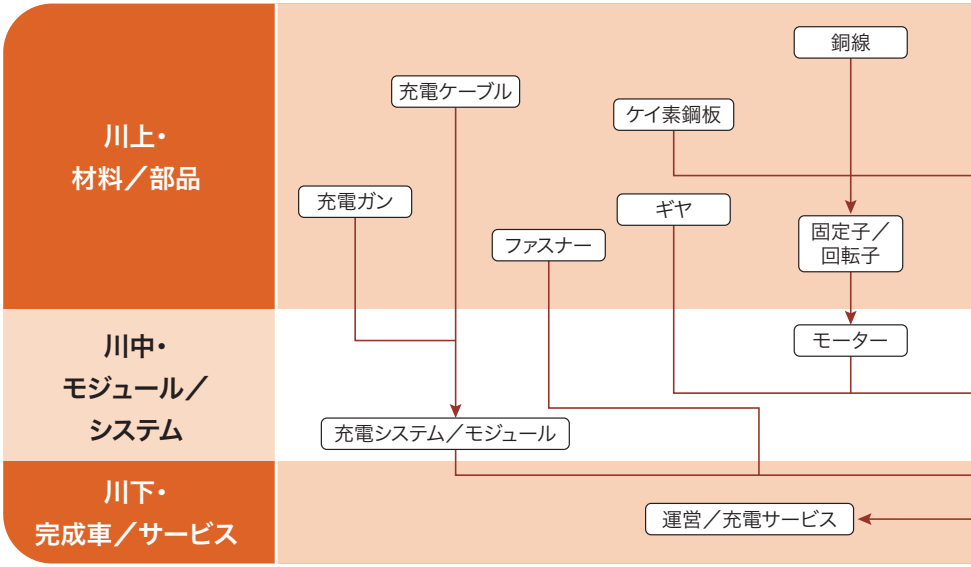
出典：自動車製造業、自動車部品業は車両組合より出典、カーエレクトロニクス業はIEK工研院産科国際所より出典。

図1　2015-2020年台湾自動車産業の生産高概況

二｜サプライチェーン｜

台湾の自動車産業は数十年間にわたる発展を経て、従来自動車分野において豊富な製造能力を積み重ね、親会社や協力会社との長期にわたる提携により、完全に整った自動車産業サプライチェーンが形成されました。近年は、車両のスマート化及び電動化の発展傾向に伴い、台湾の自動車及び部品メーカーが次世代自動車分野へ積極的に進出するようになり、台湾のカーエレクトロニクス・メーカーも自身の強みを発揮して、次第に世界的な自動車メーカーのサプライチェーンの一員となってきました。図２から分かるように、現在、台湾の電動自動車サプライチェーンは、材料から部品、モジュール、システム、サブシステム、システム・インテグレーション、完成車に至るまで、全てに関連メーカーがおり、中でも部品とモジュールの供給が多いです。バッテリー分野においては、台湾メーカーは

正・負極材や、隔離フィルム、電解液等材料及びバッテリーセル部品を供給することができ、川中のバッテリーモジュールやバッテリーシステムを供給するメーカーもいます。駆動システムにおいて、台湾メーカーはモーターや駆動制御器等モジュールを供給することができ、川上のギヤ、固定子・回転子、パワーデバイス／モジュール、IC を製造するメーカーもいます。電動完成車において、Yulon グループは多種の電気自動車モデルを擁しており、鴻海との合弁会社である Foxtron も電気自動車を発展の重点としています。国瑞汽車は 2019 年より国産ハイブリッドカーの生産を開始しており、華徳動能は電動バス車両製造の自主設計能力を備えています。



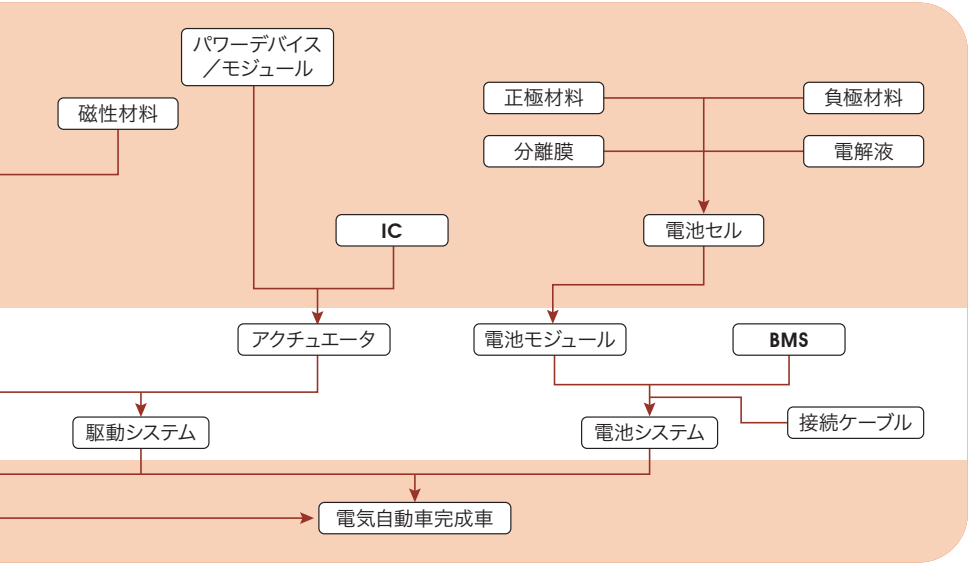
出典：工業技術研究院産業テクノロジー国際戦略発展所。

図2　台湾電気自動車サプライチェーン

三 | 産業クラスター |

1. 北部クラスター

北部クラスターは、車両産業の本拠地であり、健全なサプライチェーンを有しています。睿能社（GOGORO）、三陽工業、裕隆汽車（Yulon）、中華汽車（CMC）、華德動能（RAC）、福特六和、国瑞汽車等の各種車両組立工場及び馨盛等の車体製造メーカーだけでなく、駆動モーターや制御モジュール、電気自動車用アクセサリーシステム、電気自動車用エネルギー貯蔵システム、バッテリー管理システム、その他の電気自動車の主要技術とシステム・インテグレーション、ニッチ市場向けの電気自動車[1]等メーカーもおり、MOLICEL、デルタ電子、Foxtron、TungThih Electronic



等が代表的です。また、電気自動車リチウム電池の正極材供給業者に　は、Formosa Lithium Iron Oxide Corporation、CCPG、Core Max、MECHEMA 等がいます（図 2 参照）。

2. 中部クラスター

中部はかねてより台湾精密機械産業の重要な産業クラスターであったため、駆動モーターや制御モジュール、電気自動車用アクセサリーシステム、電気自動車用エネルギー貯蔵システム、バッテリー管理システム、その他の電気自動車の主要技術とシステム・インテグレーション、ニッチ電気自動車等メーカーがおり、中でも Mobiletron が代表的です。

3. 南部クラスター

南部クラスターには成運汽車（電動バス製造）、KYMCO（オートバイ製造）等の完成車メーカーや、電気自動車部品の駆動モーター、制御モジュール、電気自動車用エネルギー貯蔵システム、バッテリー管理システム、その他の電気自動車の主要技術とシステム・インテグレーション、ニッチ電気自動車等のメーカーが集積しています。そして、電気自動車構造部材には宏利汽車（熱プレス成形部品）、電気自動車リチウム負極材料のサプライヤー（中碳、新永裕等）がいます。

---

1 ニッチ市場向けの電気自動車は、特定の市場セグメント向けに開発および設計された電気自動車であり、カーモデルの多様化、個性化、カスタマイズ化、パワーセット・モジュール化といった特色を備えています。例えば、電動運搬車、電動バギーカー、電動フォークリフト、電動ゴルフカート等も、すべてニッチ電動車の範囲に入ります。

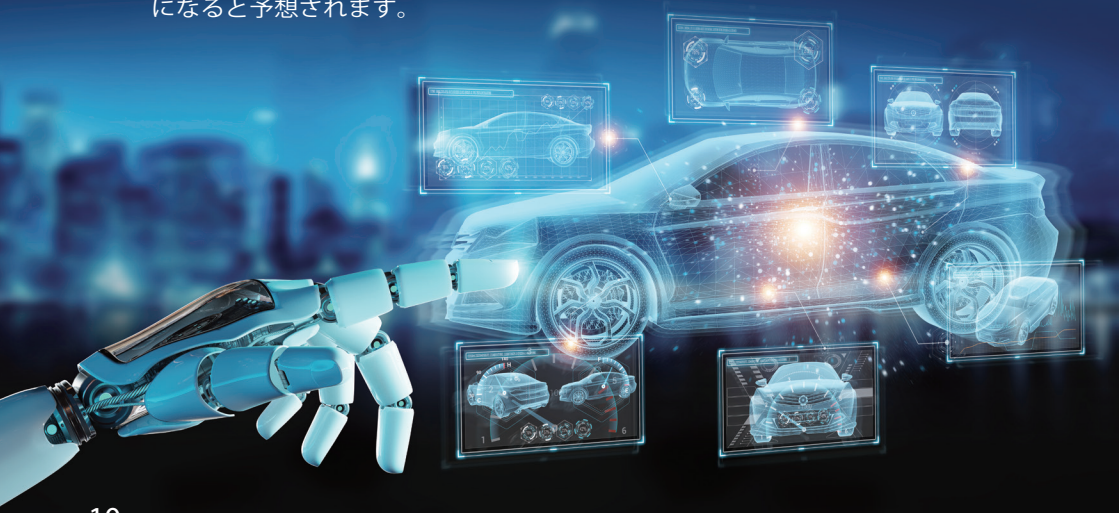
出典：工業技術研究院産業テクノロジー国際戦略発展所。

図3　台湾電気自動車産業クラスター

ビジネスチャンスの創出

一 次世代自動車にとってベストな研究開発及び実証フィールド

台湾は土地が狭いうえに人口が集中しているため、交通環境が極めて複雑で、道路には歩行者、オートバイ、自動車が入り混じっています。さらに、民衆の情報通信製品の使用率が極めて高いため、今後の新世代自動車の発展の方向性である「C.A.S.E.」に関しても、台湾は様々な側面において、国際提携により、産業技術を引き上げ、新世代車両のデモンストレーション・エリアとなるのに非常に適しています。例えば、分野横断的な協力のための新しいビジネスモデル、新エネルギー車の実証運用などが取り上げられています。スマートドライブを例に挙げると、自動運転車が発達している他国の交通環境と比べると、台湾はより複雑で、より自動運転車の発展に適した実証試験の環境を備えています。次に、「自動運転技術革新実験条例」が公表された後には、自動運転の実証試験エリアの構築がより加速され、そして外資系企業が台湾で製品開発と実験を行ううえで有利になると予想されます。



電気自動車及び自動運転車の発展に伴い、カーエレクトロニクス技術も絶えず新しくなっており、V2X の需要はどんどん高まって、情報セキュリティの保護が非常に重要な議題となっています。次世代自動車分野において、中国は莫大なビジネスチャンスと発展資源を有していますが、米中貿易摩擦が激しい中で、アメリカ政府は情報セキュリティ関連の課題に非常に敏感です。台湾は豊富な情報セキュリティ対策技術と不正アクセス防止の経験を持ち、次世代自動車発展のための提携パートナー及び応用実験地としてより適しています。

さらに台湾の車両研究試験センター（ARTC）には、アジアで最も完全な電磁両立性（EMC）実験室があり、電気バス、小型乗用車、オートバイから部品までの電磁妨害および電磁耐性試験を実施できます。その実験室は、アメリカの A2LA 及び GM、Ford、FCA、Fisker、Jaguar & Land Rover 及 び Harley-Davidson などの機関や自動車メーカーの認証を取得しているため、ベンダーに対しても国際的に認められた EMC 検証報告書の取得を直接サポートできます。将来車両の電動化とネットワーク化の進展に伴い、EMC 検証に合格する必要のある車両部品が益々増えてきます。台湾での製品開発を選択すると、検証テストと製品の改善を効率的に実施できるようになります。

二 台湾の情報通信産業とリンクし、次世代自動車の発展のビジネスチャンスを把握

次世代自動車に関わる分野は非常に広く、電気自動車又は自動運転車を問わず、いずれも新たな技術分野で進展することが期待されており、研究開発への敷居は高くなっています。伝統的な自動車メーカーは、独自に開発することはできず、また IT 業者が独自に自動車分野に進出することはできないため、新興の自動車業者が提携パートナーを更に見つけ、業種や分野を超えた提携することが必要となります。ひいては国を跨いだ技術提携による開発によって、新興技術分野において進展させることになります。台湾の情報通信産業は国際的な研究開発経験と製造技術を擁しており、カーエレクトロニクス分野を長年開拓してきました。車両の安全性、移動サポート、通信マルチメディア、車載 IC 等の多岐にわたって応用され、製造能力は海外の自動車製造メーカーから大きな信頼を得ています。今後、次世代自動車に必要なキーパーツに対して、台湾のサプライチェーンはすでに形成されつつあります。例えば、カメラやレーダー、V2X 通信モジュール等センサー／ポジショニング製品において、台湾メーカーはすでに世界的大手メーカーに出荷する実績を誇っており、その他 LiDAR、HD map、自動車用イーサネット IC 設計等分野にも多くの業者が進出し始め、システム・インテグレーションのビジネスチャンスを強化しています。次世代の自動車技術の波に直面して、消費者のグリーンエネルギーおよび環境保護に対する意識、ならびに自動車の積極的な安全性に対する需要への高まりによって、カー・センサー・テクノロジーへの需要も大幅に増加しています。台湾の IT 産業は、海外自動車メーカーの次世代自動車の提携パートナーとしての役割を果たすことができます。

具体的には、鴻海がアメリカの電気自動車及びモバイルソリューション会社である Fisker と提携し、オープンプラットフォーム「MIH」を基礎として、軽量化の特徴を持つ電気自動車のプラットフォームを共同開発しており、アメリカで最初の電気自動車工場を設立し、初の Fisker の電気自

動車を生産する予定です。鴻海はまた、世界で 4 番目に大きい自動車メーカーである Stellantis（FCA と PSA が合併した会社）と Mobile Drive 合弁会社を設立し、V2X 及びスマートコックピットなどのコア技術を共同開発して、自動車サービス及び移動体験に照準を絞っています。

三　台湾は自動車完成品と部品の製造能力を備えており、海外自動車メーカーに万全な生産サービスを提供

台湾自動車製造メーカーは、関連排気ガス排出法規に対応するため、早くから多くの資源を投入し、生産設備の開発と調整を行っており、絶えず全体の製造能力を向上させています。更に、あるメーカーでは電気自動車の生産技術に積極的に投資しており、すでに電気自動車の完成品を自主製造する能力を有しています。加えて、台湾の自動車産業は相対して柔軟な生産体制を備えており、小ロットの特殊車種に対しても完備された製造サービスを提供することができるため、海外自動車メーカーの前期量産試作の提携対象となることもできます。

次に台湾の自動車部品は、高いレベルの製造能力を持ち、台湾メーカーが電気自動車用のリチウム電池、駆動モーター、減速ギア、エネルギー貯蔵システム、バッテリー管理モジュール、動力制御システム、車載情報通信システム等の分野で強靭な技術を持ちます。さらに多くの台湾メーカーがアメリカの Tesla、ドイツの BMW Mini-E などの世界の自動車メーカーに電気自動車関連部品を供給しているため、台湾の部品サプライヤーチェーンは、国際的にも評価されていることが分かります。また台湾では、リチウム電池用の正極および負極材料も製造でき、正極材料としてリン酸鉄リチウム、リン酸鉄マンガン鉄、硫酸コバルト、硫酸ニッケルを供給できます。将来、次世代自動車の技術の発展に伴い、台湾の部品メーカーは

卓越した研究開発能力により海外の各自動車メーカーに対応した製品を持続的に提供しており、新技術、新分野の需要に応えることができます。

最近新型コロナウイルス（COVID-19）感染症の影響により、中国、欧米の多くでは、自動車部品と完成車工場の操業停止に陥り、国際自動車産業が安全なサプライチェーンを確立する必要性が強調され、生産拠点の分散化も傾向となっています。将来的に台湾は、世界の自動車メーカーの生産中核の１つとなりつつあります。外国企業が一方として、台湾の自動車及び部品産業、情報通信産業の既存の基盤を活用でき、他方でサプライチェーンリスクを分散し、台湾を中心として地域の製造ネットワークを構築することで、重要部品のバックアップ生産拠点又は供給源を確保することもできます。

投資奨励措置

一 | 税制措置 |

法人税（営利事業所得税）の税率は 20% であるほか、外国資本の台湾への投資、産業のイノベーション、産学連携を後押しするため、以下の税制優遇措置が適用されます（表 1）：

表1　税制優遇措置

項目	優遇措置
技術や機器、設備の研究開発と導入	• 研究開発費の15%を上限として、当年度の法人税から控除でき、または支出額の10%を上限として、3年に分けて法人税から控除できる • 海外から新たな生産技術や製品を導入する際、外国企業が所有する特許権、実用新案権、意匠権、商標権、その他特に許された権利を使用し、かつ外国企業に支払われるロイヤルティは、経済部工業局によって承認された場合、所得税が免除される • 台湾で製造されていない機器や設備を輸入する場合、輸入関税が免除される

項目	優遇措置
スマート機器/5G関連項目への投資	• スマート機器：ビッグデータ、人工知能、IoT等を利用して、自動スケジューリング、フレキシブル生産（FMS）、混流生産を行う場合 • 5G：5G通信システムの新しいハードウェア、ソフトウェア、技術、技術サービスへの投資 • 合計100万台湾元以上10億台湾元以下の支出は、当年度の法人税計算から控除できる。控除額は「当年度支出金額の5%」または「3年の合計支出金額の3%」のいずれかが選択できる。ただし、当年度法人税額の30%を上限とする • 適用期間は2019年1月1日～2021年12月31日（スマート機器）/2019年1月1日～2022年12月31日（5G）
従業員の株式報酬	• 会社の従業員が総額500万台湾元以内の株式報酬を取得し、株式を保有しながら会社で2年勤続した場合、譲渡する際は取得時の時価または譲渡時の時価のうち、いずれか低い方の価格で課税されることができる
外国籍特定専門人材	• 条件を満たした外国籍特定専門人材は、給与所得のうち300万台湾元を超過した部分の半額を、所得税計算時に総所得から差し引くことができる
各種産業パークへの入居	• 輸出加工区、サイエンスパーク、自由貿易港区等に入居した企業が、自社で使用する機器・設備・原料・燃料・資材・半製品を輸入した場合、輸入税、物品税、営業税が免除される
その他	• 未処分利益で実質投資を行った場合、控除項目として法人税が免除される

二｜助成措置｜

1. グローバル研究開発イノベーションパートナープログラム

台湾の産業との補完性が見込まれる外資系企業の台湾投資、現在の台湾の産業発展レベルを上まわる先進技術、産業に必要とする基幹性技術または統合型技術の開発を促進するために、経済部の承認を受けた事業に対し、最高研究開発費の 50% を助成します。例えば、産業の技術開発及びサプライチェーン構築と発展の促進、研究開発の効率向上、研究開発活動と産業化の加速、積極的な国際市場開拓への協力等において、台湾の業者と共同で研究開発することは、産業発展にも助力します。

2. 先駆企業の研究開発の深化プログラム

台湾をハイテクノロジー開発センターとするために、ハイエンドな研究開発拠点を台湾に設置するよう世界中の先進技術を擁するグローバル企業を誘致し、有望技術及び国内のサプライチェーンとの提携に向けて確かな布石を打つためのプログラムです。研究、共創、発展の分業体制を構築することで、台湾の先駆企業の技術競争力を強化させ、新興産業クラスターの発展を加速させます。経済部の審査に合格した場合は、最高で開発経費総額の 50%を助成します。

3. 産業の高度化・イノベーションプラットフォーム支援プログラム

産業の高付加価値化を促進し、ハイエンド製品の応用市場への企業の進出を後押しして産業全体の付加価値率を向上させるため、経済部工業局と科学技術部が共同で実施しているプログラムです。台湾に研究開発チームを擁する企業に対し、テーマ型開発事業には 40 ～ 50%、企業の自主研究開発事業には最高 50% の事業費を助成します。

台湾の代表的な企業

一 | 材料及び部品分野 |

1964 年に設立された CCPG は、主に自動車用リチウム電池材料中の電解銅箔を提供しており、その薄さは 5 マイクロメートルに達し、バッテリーのパフォーマンスを大幅に上げることができるため、世界トップ 5 のリチウム電池供給業者の全てが顧客であり、その中でも Tesla アメリカ工場が生産する電気自動車の 60% が同社のリチウム電池銅箔を使用しています。現在、CCPG はリチウム電池銅箔の世界市場において、約 25% も占有しています。

宏利汽車部品社は、2014 年に設立され、主な製品が各タイプのホットスタンピング（Hot Stamping）板金及び構造部品製品（A/B ピラー、ドア内部インパクトビーム、バンパー、ルーフビーム、ドア敷居など）などの主要製品及びその応用製品の組み立てと製造に力を入れています。ホットスタンプ部品は、軽量極薄、高い安全性などの利点んを持っているため、電気自動車の軽量化と高い安全性のニーズを満たすことができます。

1979 年に設立された同致電子は、主に先進自動運転支援システム（ADAS）を開発しており、世界で 3 番目に大きいパーキングセンサー供給業者として、超音波レーダーや車用カメラのソリューションを統合しています。顧客には、Tesla、Ford、GM、VW、グループ PSA 等がいます。

二 モジュール及びシステム・インテグレーションの分野

2008 年に設立された Pegatron は、台湾の有名な電子製造会社で、長期にわたってドイツ自動車メーカーに IVI 応用サービスや、車載用遠隔監視レコーダー、先進運転支援システム等、カーエレクトロニクス製品を供給しています。近年、電気自動車分野にも積極的に進出し、自動車用 ECU システム、ゾーンまたはサブシステムソリューションを提供しています。顧客には Tesla、Audi、Toyota 等がおり、一部の取引先ではすでに Tier 1 サプライヤーに昇級しています。

Foxtron は鴻海グループと Yulon グループが 2020 年に設立した合弁会社であり、Yulon の自動車自主開発プラットフォームと、鴻海のサプライチェーンシステム、部品製造、構造設計、システム統合等専門能力を統合して、新エネルギー自動車の開発や、キー・サブシステム（デジタルコックピット、自動運転、新エネルギー動力、車体、5G 等）の開発等サービスを提供しており、MIH EV のオープンプラットフォームや共用化モデルを推進しています。

デルタ電子は 1971 年に設立され、主に電気自動車ドライブトレイン、充電設備を供給しています。デルタ電子はイギリスのドライブトレイン供給業者である GKN Automotive と提携して、電気自動車新世代 eDrive システムを共同開発し、GKN の駆動モーター、トランスミッションと、デルタ電子のモータードライブを一つに合わせることで、重さや体積を減らし、組立工程を簡素化することに成功し、電気自動車動力システムの世界市場で 10% を占めています。充電設備においては、デルタ電子は双方向充電・放電ができる充電ステーションや、急速充電器（DC）、AC 充電器、充電ステーション管理システムを提供しており、EU、アメリカ、中国、台湾等の安全規格及び標準認証にも合格しています。

三 | 完成車の分野 |

2005 年に設立された華德動能は、台湾の電動商用車メーカーで、電動バス自社ブランド「RAC」を発売しており、電動バスの自主設計及び車両製造能力を備えています。また、バッテリー・電気機械・電子制御技術を擁し、電動バス動力制御システムや、電動バスバッテリー異常検知、低床電動バスバッテリー配置構造、電動バスモーター作動装置、電動バス空調コンデンサー等特許権利も保有しています。

行競科技社（Xing Mobility）は、2015 年に設立され、液浸冷却バッテリー技術の特許を取得し、高出力密度のモジュール化された設計を採用して、高効率の放熱と冷却を実現することでえ、体積と重量を大幅に低減しました。様々なモデルのスペースと電力要件について柔軟な組み合わせを提供します。バッテリー・モジュールは、様々な車両の形状と寸法に適合できるため、特定の車両の開発時間及びコストを大幅に削減することができます。電気スーパーカー、電気貨物トラック及び従来の燃料アンティークスポーツカーから改装された電気自動車などに応用されています。

車両研究テストセンターは 18 社の企業と共に、台湾初の自主設計による自動運転電動小型バス Winbus を造り、2019 年 10 月に台湾初の「無人車両サンドボックス運行条例」ナンバープレートを取得しました。レベル 4 の無人運転車両で、最高時速は 50km/h、1 回の充電での走行距離は 70km です。2020 年 3 月より運営業者が「自動運転バス彰浜鹿港観光送迎運行プロジェクト」を始動させ、現時点では第一段階の無乗客による機能実証運行、及び第二段階の乗客を乗せた送迎試運転を終えており、今後は第三段階の柔軟調整及び送迎運行の商品性テスト検証に入り、将来的には商業化・量産を目標としています。

外資系企業の成功事例

一 | 生産及び技術開発 |

日本トヨタは富田電機へ資本参画し、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッドカー（PHV）等の自動車用モーターにおいて技術提携を行なうことを計画しています。最近にさらに 60 億台湾元を投入して生産ラインをアップグレードし、ハイブリット（hybrid）の車種を導入する予定です。また、日本の大手自動車部品メーカー Denso は吉茂に資本参画し、主に自動車用ラジエーターを生産して、自社ブランドの CRYOMAX を欧米や中国等 AM 市場に輸出しています。その後、Denso を通して OES 市場へ進出し、Denso による技術支援を受けて復水器の開発に成功し、今後は電気自動車用の放熱システムに向けて研究開発を進めます。

二｜異業種提携｜

睿能社（GOGORO）は、2017 年に日本の住友商事とパートナーシップを結び、日本の石垣島でのレンタル・バイクサービス「GoShare」を打ち出しました。2019 年に韓国のバイク部品サプライヤーである TIC と提携してソウル江南区にバッテリー交換ステーションを設置し、商用車モデルを物流、デリバリー及び社用車市場に導入しました。2020 年 6 月に、ソウルに 14 箇所のバッテリー交換ステーションが追加設置されており、下半期でもステーション拠点を引き続き拡張していきます。日本の住友商事は、2019 年 11 月に華德動能（RAC）に追加投資し、プライベートエクイティを通じて華德動能（RAC）株式の 7% を 1.26 億台湾元で取得しました。双方は、電気バスの製造とサービス上の提携に着眼し、華德動能（RAC）が住友商事のグローバルマーケティングサービス拠点を介してグローバル市場への進出を展開させます。

三｜開発及び実証実験エリア｜

アメリカのグラフィックチップのメーカーである NVIDIA 社はすでに台湾科技部及び所属の国家実験研究院と提携意向書を締結しており、台湾の自動運転車の産業発展に参加し、台湾のスマートドライブ試験実験室（Taiwan CAR Lab）と技術応用面での提携を行っています。また、カナダ企業の Magna も台湾に開発センターを設立して、自動車用超音波センサーや関連の駐車支援システム、自動車用映像、前方認識カメラモジュール及びシステムを開発しており、さらに新技術開発プロジェクトを展開すべく、追加投資もする予定です。

四｜人材育成｜

ドイツのフォルクスワーゲン社（Volkswagen）はすでに新北市汐止に教育訓練センターを設立しており、中国を除くアジア太平洋地区最大の教育訓練機構となっています。近年、台湾の電気自動車市場への進出戦略として、更に拡大して電気自動車の設計を専門とする「e 動中心」を設立しており、台湾での電気自動車の専門技術保守人員を養成する拠点となっており、台達電（デルタ電子）と電気自動車の充電インフラ施設において提携を行っています。また、台湾ホンダ（Honda）はすでに屏東技職学校と産学提携を行っており、技術系の専門人材を育成し就職機会を提供しています。

出版機関：経済部投資業務処
Add : 台北市中正区館前路 71 号 8F
Tel : +886-2-2389-2111

著作権があり、転載・複製することを禁ず

InvesTaiwan

台湾投資事務所

Add : 台北市中正区襄陽路1号8F
Tel : +886-2-2311-2031
Fax : +886-2-2311-1949
Website : https://investtaiwan.nat.gov.tw
E-mail : service@invest.org.tw

経済部投資業務処

Add : 台北市中正区館前路71号8F
Tel : +886-2-2389-2111
Fax : +886-2-2382-0497
Website : https://investtaiwan.nat.gov.tw
E-mail : dois@moea.gov.tw

経済部広告 2021.11