

# 台北 大都市圏で進む郊外化と日本企業の事業機会

野村総合研究所 台北支店  
副総経理 田崎 嘉邦

台湾の不動産市況は、今後の人口増加が殆ど見込まれず、2011年7月には不動産取引に係わるぜいたく税（非自宅用不動産を取得後1年以内に売却した場合は売却額の15%、1年超2年以内の場合は10%が課税される）の導入が行われたにも関わらず、引き続き好調を維持している。これは、相続税の大幅引き下げに伴う台湾人の海外資産の還流、中国等で財を成した台湾人や企業の台湾回帰投資、中国人や企業による台湾投資「期待」等、政府の対外的な政策による影響が大きいと考えられる。こうした中、特に住宅価格の上昇が激しい台北大都市圏では、スプロール化現象が顕著になりつつあり、日本のバブル期に似た郊外での住宅開発や新都心整備が数多く計画されている。

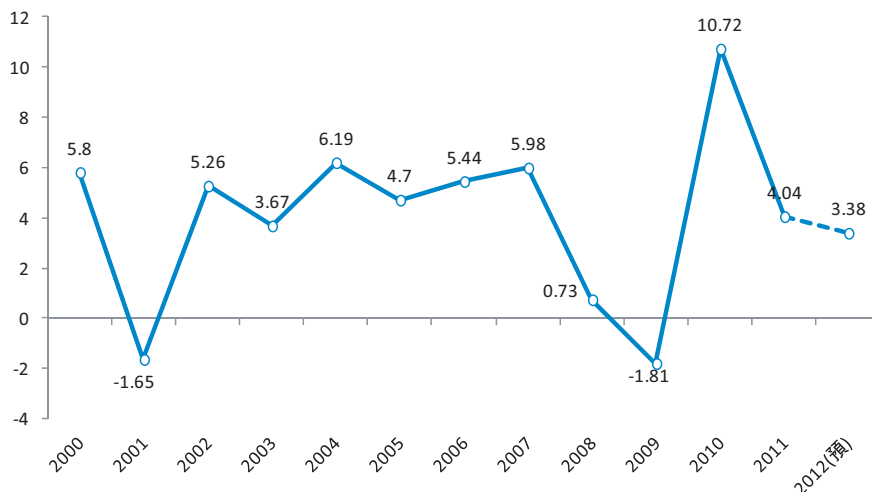
本稿では、こうした台湾、特に台北大都市圏における不動産市況の状況とスプロール化の現状を分析すると共に、過去、日本において郊外型の街づくりや大型商業施設等の建設を行ってきた日本企業のビジネスチャンスについて考察する。

## 1. 成熟経済の中で成長を続ける台湾内需

2011年の台湾の実質GDPは、対前年比4.04%（台湾行政院主計処：2012年2月22日発表の確定値）成長となり、欧州の財政危機等による世界的

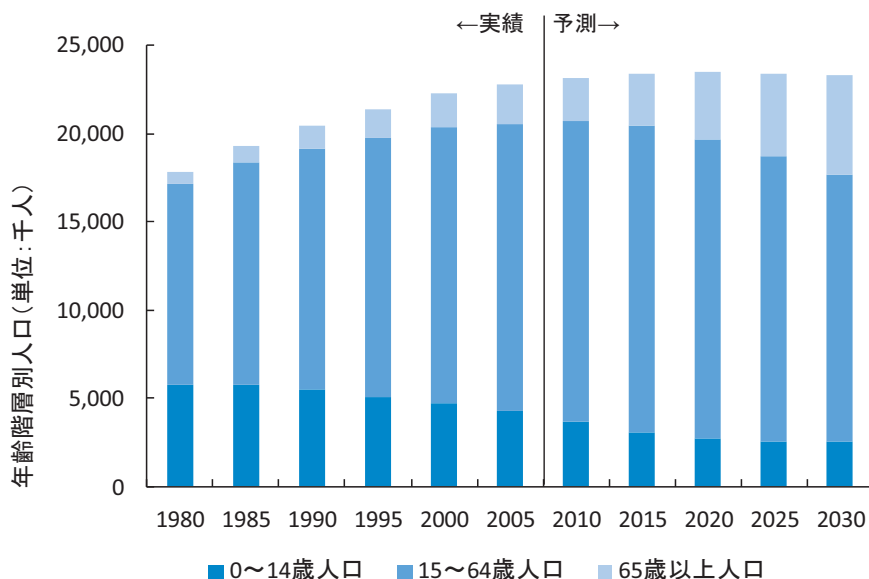
な景気減速の影響を受けつつも、4%台を維持した。2012年は、世界的な景気減速の影響から3.38%（台湾行政院主計処：2012年4月30日発表の見通し値）まで下がると予測されているが、第1四半期が底で、第2四半期以降は回復に向かうとの政府見通しとなっている。（図表1）

図表1 台湾の実質GDP成長率の推移及び見通し



出所) 行政院主計処資料より NRI 作成

図表2 台湾の人口推移及び見通し



出所) 行政院経済建設委員会資料より NRI 作成

一方で、不動産を始めとする台湾の内需を支える人口は、2010年の合計特殊出生率（女性が一生の間に子供を生む数）が0.89まで低下、2011年は中華民国建国100周年ということで1.07まで回復したものの、今後も引き続き極めて低い出生率が続くことが予想される。こうした中で少子化が急速に進行しており、今後は人口減少局面に入ると予測されている。行政院経済建設委員会の予測結果（中位推計）によると、台湾の生産年齢人口は2015年、総人口は2022年にピークを迎えると予測されている。（図表2）

このように人口の伸びが期待できない中で、内需の持続的成長を維持するために、台湾政府は周辺各国・地域、特に中国の成長力の取り込みや、海外の台湾人や企業マネーの台湾還流という政策を推進している。前者としては、中国からの観光客受入解禁（2008年7月）や中台間の直行便就航解禁（2008年12月）、中国資本による台湾投資の解禁（2009年7月）など、後者としては、最高税率50%であった相続税の一律10%への引き下げ（2009年より実施）、25%であった法人税の17%

への引き下げ（2010年より実施）などが挙げられる。

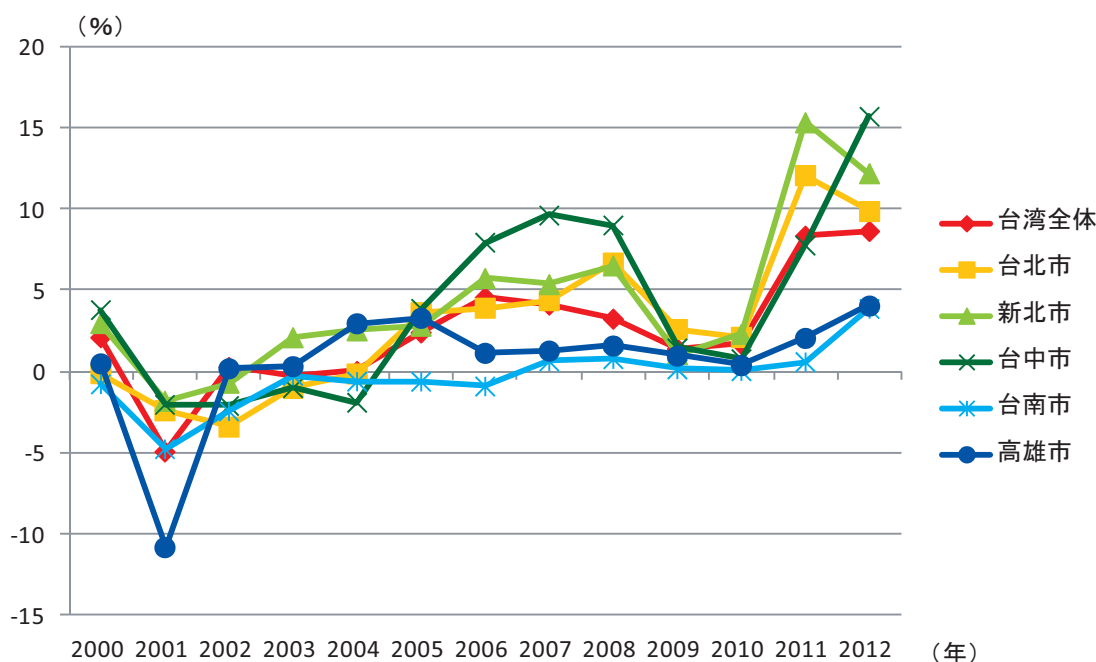
こうした政策の実施により、人口の伸びが期待できないにも係わらず、台湾の不動産市況は好調を維持している。

## 2. 上昇が続く台湾の地価

台湾全体の公示地価（公告土地現値：毎年1月1日に改定）の対前年伸び率をみると、2001年にITバブル崩壊の影響によってマイナス成長となった後、2005年以降再び上昇基調となっている。リーマンショックの影響によって2009、2010年は低い伸び率に止まったが、それでもプラス成長を維持した後、2011、2012年の公示地価は、対前年比で各々8.35、8.64%と急上昇している。

地域別には、特に台北市及び新北市（旧台北縣が2010年12月に改称）、台中市での上昇が目立つ。台北市は投資目的での住宅取得や中国人観光客の増加等で好調を維持している商業用不動産市場の影響で地価上昇が続いている。台北市の郊外に位置し、MRT（Mass Rapid Transit：地下鉄）

図表3 台湾の公示地価の対前年伸び率推移



注1) 台中市、台南市、高雄市の2011年以降の値は、各々、旧台中縣、台南縣、高雄縣と合併した後の値のため、2010年以前の値とは定義が異なる

注2) 新北市の2010年以前の値は、旧台北縣の値となっている  
出所) 「歴年公告土地現値及公告地価調幅統計表」内政部地政司

の整備によって台北市との間のアクセスが格段に向上しつつある新北市は、台北市のベッドタウンの位置づけが顕著になりつつあり、MRT沿線を中心に地価が高騰している。また、台中市についても、住宅や商業開発が活発に行われており、2012年の公示地価は対前年比15.7%の上昇と、高い伸びを示した。一方で、高雄市や台南市といった南部では、相対的に低い伸びに止まっている。(図表3)

### 3. 台北大都市圏における不動産市況

台湾の中で台北市と新北市は最近の地価上昇が激しいだけでなく、交通インフラ整備等に伴い、都市構造の変化が起こりつつある。このため、特にこの2都市を「台北大都市圏」と総称し、特に重点的に分析を行う。

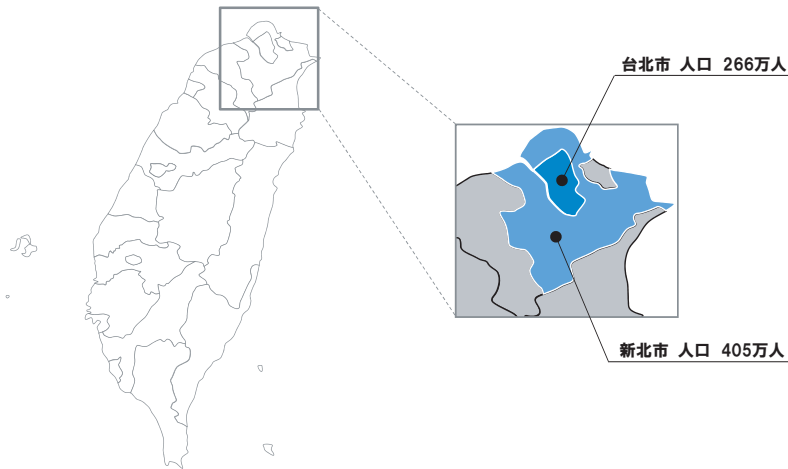
#### 1) 台北大都市圏の概況

台北大都市圏は、台北市を中心として、その外縁を新北市が取り囲むような形で形成されており、人口670万人(台北市266万人、新北市405万人:2011年)、台湾の総人口約2,300万人の3割弱が集中している。(図表4)

これまでの台湾は職住近接型のライフスタイルが一般的であり、台北市に職場を持つ人であれば、オフィスの近くに家を購入又は賃貸するケースが多かった。しかし、近年の台北大都市圏では、中心部から外縁部へと人口が流出する現象、いわゆる都市のスプロール化が進展しており、これまでの職住近接型のライフスタイルが崩れつつある。

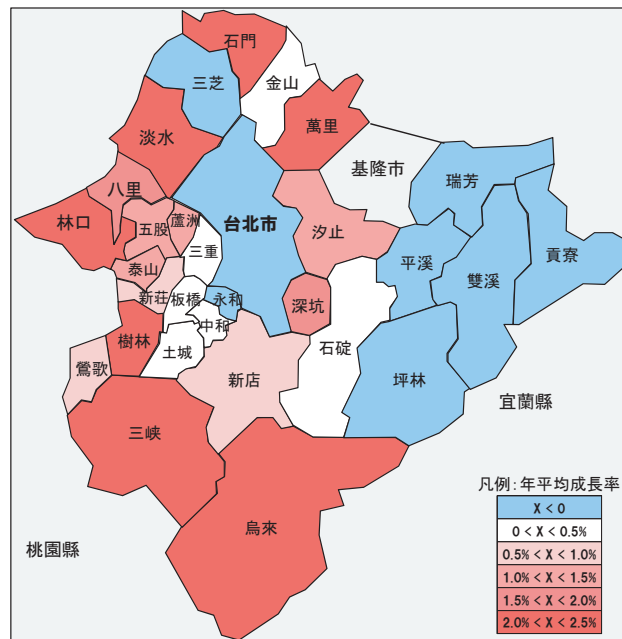
台北市の外縁部に位置する新北市では、これまで永和、中和地区が住宅地区として開発され、その後板橋、新店地区へと拡大し、現在では三重、蘆州、新莊地区でも住宅開発が進められている。その結果、過去5年間の人口の変化を見ると、大

図表4 台北大都市圏の位置と人口



出所) 行政院主計処統計より NRI 作成

図表5 最近5年間の台北市と新北市の行政区別人口増減率



出所) 内政部統計より NRI 作成

台北都市圏の中心部から外縁、特に西側の各市で人口が増加している様子が見て取れる。(図表5)

こうした人口の外部流出には二つの要因がある。一つは台北市内の住宅価格の上昇、もうひとつは捷運(MRT)路線の建設である。台北市内の住宅価格については後で詳しく述べるが、ほぼ一貫して右肩上がりで上昇を続けており、既に一般市民には手が出ない価格に達していることから、

台北市の外縁部に位置する新北市で住宅を購入する人が増えている。

もうひとつの人口流出要因である MRT は、1996年の木柵線(現在の文湖線)の開通に始まり現在では7路線にまで拡大している。2000年前後からは、台北市と新北市を繋ぐ放射状路線を中心に建設が進められており、板南線、新店線、蘆州線、新莊線と開通し、来年には空港線が開通す

図表6 台北大都市圏における MRT の整備状況及び見通し



路線	区間	開通年
文湖線	中山國中-動物園	1996年3月
	中山國中-南港展覽館	2009年7月
淡水線	淡水-台北駅	1997年3月
中和線	古亭-南勢角	1998年12月
新店線	台北駅-新店	1999年11月
板南線	龍山寺-市政府	1999年8月
	龍山寺-新埔	2000年8月
	市政府-昆陽	2000年12月
	新埔-永寧	2006年5月
	昆陽-南港	2008年12月
	南港-南港展覽館	2011年2月

路線	区間	開通年
蘆洲線	蘆洲-忠孝新生	2010年11月
新莊線	輔大-大橋頭	2012年1月
	忠孝新生-古亭	2012年6月
	迴龍-輔大	2014年11月
信義線	中正紀念堂-象山	2012年12月
土城線	永寧-頂埔	2013年12月
松山線	松山-西門	2013年12月
環状線	新北產業園區-大坪林	2015年12月
桃園空港線	三重-環北	2013年6月
	台北車站-三重	2014年8月

出所) 台北市政府捷運工程局資料より NRI 作成

る見込みである。更に、今後も新北市内を結ぶ環状線や板南線の延伸などさらに路線網が拡充していく予定となっている。(図表6)

特に人口が増えているのは台北駅から半径5km~10kmの間である。このエリアの新北市側は新北市役所がある板橋区を始めとして、副都心計画が進む新莊区、中央政府の一部機関が移転した新店区等、注目される地域が並んでいる。また、このエリアには環状道路が走っており、MRT環

状線も建設中となっていることから、台北市中心部へのアクセスだけでなく、各区の間のアクセス向上も見込まれる。

こうしたスプロール化の状況は、1980年代後半のバブル期に郊外化が進んだ東京や大阪周辺と良く似ている。台湾の1人当たりGDPは2011年に2万US\$を初めて突破した。日本の1人当たりGDPが2万US\$を突破したのは1987年であったが、現在の台北大都市圏は、その頃の日本の東

京や大阪周辺と良く似ているように思われる。

## 2) 住宅市場の状況

### (1) 住宅価格の状況

台北大都市圏の住宅価格は、2003年以降、リーマンショックによる世界的な金融危機の影響を受けて台湾の経済成長率がマイナスに落ち込んだ2009年を除き、一貫して上昇している。台北市及び新北市共に、2011年には2003年時点の約2倍に高騰している。(図表7)

エリア別の住宅価格をみると、台北市については、台北市役所や101ビルがある信義地区では150~200万NT\$/坪、有名中学や高校が立地し、良い住環境で知られる大安地区では120~160万NT\$/坪となっており、その他の地区でも100万NT\$/坪近い価格となっている。台湾の場合、マンションの共有部分やバルコニーも住宅面積に算入されるため、日本と同じ専有面積のみの価格に換算すると、500万円/坪以上となり、東京都心部と同程度の高級住宅が販売されていることとなる。このため、一般の人々が台北市内に住宅を購入するのは極めて難しい状況にある。

一方、新北市でも、MRT 駅周辺の住宅価格は高騰している。新北市政府がある板橋地区では

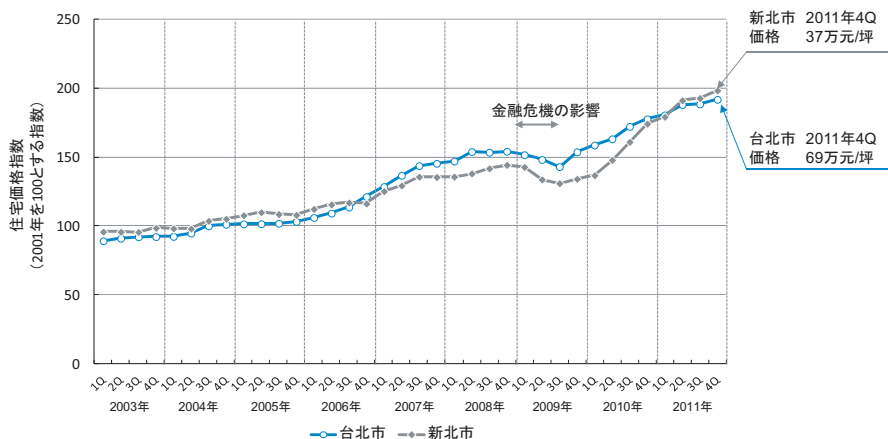
70~85万NT\$/坪と台北市内に近い価格帯となっており、その他の地区でも40~50万NT\$/坪程度となっている。この価格帯でも、一般の人々にとっては極めて高価であるが、台湾の場合、世帯年収の10倍程度の住宅を購入することは一般的であるため、何とか手が出るレベルと言えよう。(図表8)

### (2) 住宅供給の状況

建物の建設の際に必要な建設ライセンスの発行件数・戸数をみると、台北市、新北市共に2007年頃をピークに減少傾向にある。台北市の建設ライセンスの発行件数及び戸数は、2007年には397件、13,118戸まで増加したが、2010年には254件、6,843戸と半分程度まで減少した。一方、新北市の場合、建設ライセンスの発行件数は2007年に706件、発行戸数は2006年に36,818戸とピークに達した後に急減し、2009年には327件、9,903戸まで落ち込んだ。しかしながら、2010年には418件、13,314戸と、若干回復している。(図表9)

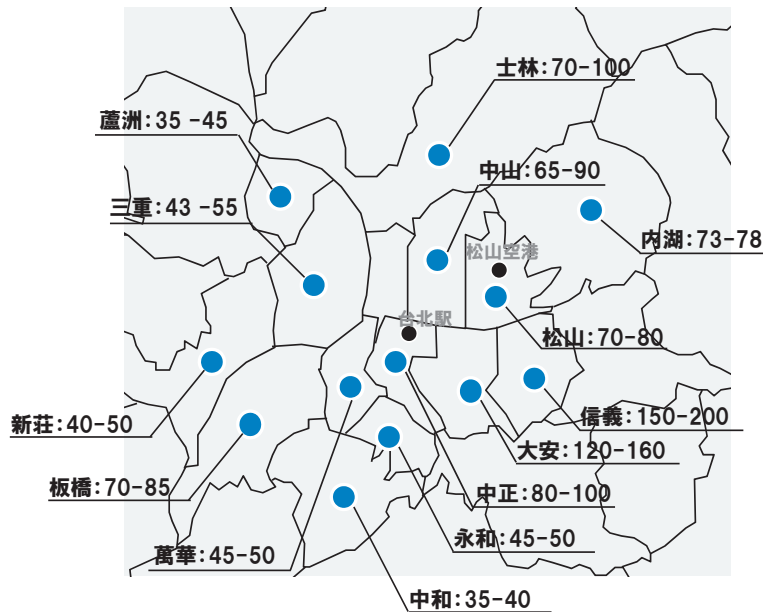
台湾の住宅は、特に北部はマンションが中心であるため、着工から完成まで2年程度を要するとすると、今後の住宅供給量は減少していくことが予想される。しかしながら、特に新北市について

図表7 台北大都市圏の住宅価格の推移



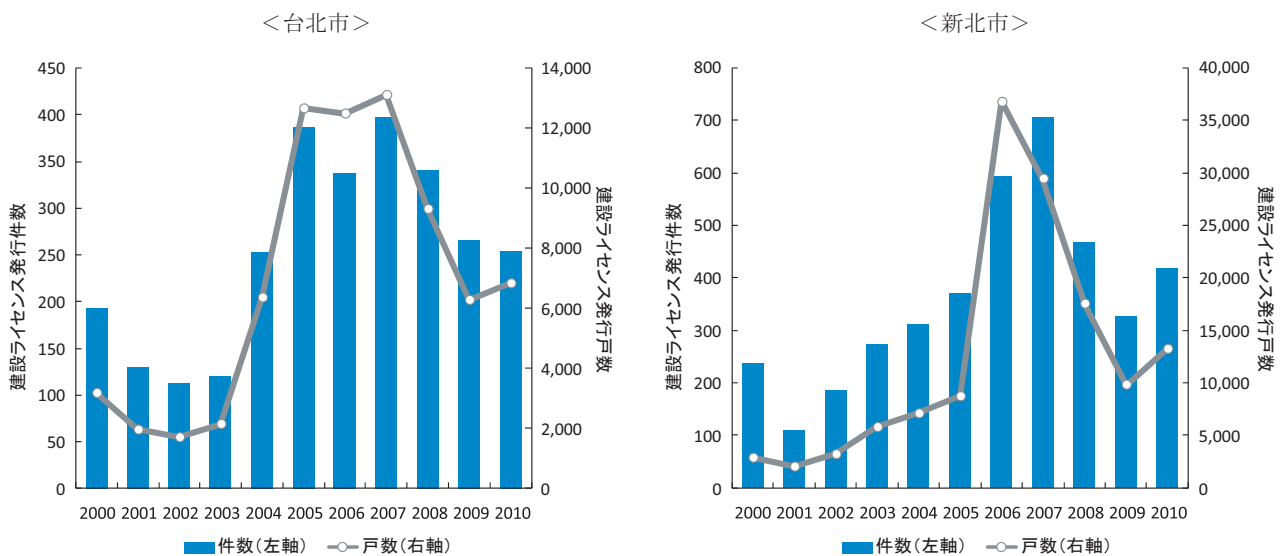
出所) 國泰建設「國泰房地產指數季報」より NRI 作成

図表8 台北大都市圏の主要地点における住宅単価（単位：万 NT\$/坪）



注) 各地点の価格は主要 MRT 駅周辺の価格相場を示している  
出所) 住展房屋網より NRI 作成

図表9 台北大都市圏の住宅建設ライセンスの発行件数及び戸数の推移



出所) 内政部営建署統計より NRI 作成

は、新規の開発用地が数多く残っていると共に、MRT の延伸も行われていくことから、今後、再び住宅供給量が増加していくことも十分ありえよう。

## 2) オフィス市場の状況

### (1) 主なオフィスエリアの状況

現段階における台北大都市圏の主なオフィスエリアは、台北市内に集中している。新北市については、市役所が置かれている板橋区周辺等が新しいオフィスエリアとして出てきており、日系企業

図表 10 台北市内の主要オフィスエリア



出所) 台地区房地產年鑑等資料より NRI 作成

でもユニクロ等が現地法人のオフィスを設けているものの、台北市内に比べるとオフィス向けの賃貸床面積は未だ少ない。

台北市内の主なオフィスエリアは、台北駅エリア、中山北エリア、松江南京エリア、敦化民生エリア、敦南エリア、信義エリア、内湖科技園區エリアの7つが挙げられる。台北市は西から東に向かって市街地が拡大してきた経緯があるため、台北駅エリアや中山北エリアは古く、信義エリアや内湖科技園區エリアは新しいオフィスエリアとなる。(図表 10)

台北駅エリアは、台湾鐵路(国鉄)、MRT、高速鉄道の3路線が交差する台北駅を中心とした地区であり、金融保険業、政府機関が集積している。ここは市内で最も早くオフィス開発が進められたエリアであり、老朽化が進んでいるビルも多いことから、再開発計画も複数動いている。中山北エリアは、オフィスとともに商業施設、ホテル等が集積するエリアであり、日本企業のオフィスも多く立地している。松江南京エリアは、市内でオフィス密度が最も高いエリアであり、多くの日本

企業のオフィスが立地している他、伝統産業、金融サービス業、旅行業が多く集積している。敦化民生エリアは、信義区に次いで多くの高級オフィスが集まるエリアであり、金融サービス業が集積している。また、松山空港の国際化にともない交通利便性が大きく向上したエリアでもある。敦南エリアは、有名企業や外資企業が多く集積しているエリアであり、金融業以外、伝統産業も多く、交通利便性を背景に住商混合エリアとして発展している。信義エリアは、信義計画区として再開発が進められたエリアであり、市内で最もオフィス賃料が高くなっている。エリア内には台北市役所等の行政機関の他、金融、貿易展覧、レジャー、住宅等の機能が集積しており利便性の高く、IBMやマイクロソフト、シティバンクなどのグローバル企業も多く入居している。内湖科技園區エリアは、台北市政府が科学技術園区としての発展を目指しているエリアであり、IT産業の本部が多く集積している。以前は交通の便が悪かったが、MRTの延伸に伴い、交通利便性が大きく向上した。



(2) オフィス賃料及び空室率の状況

台北市のオフィス賃料は、高い住宅価格に比べて、非常に安くなっている。最も賃料が高い信義エリアのA級オフィスでも3,000NT\$/坪/月に満たず、その他のエリアでは2,000~2,500NT\$/坪/月程度である。(図表11)

台湾のオフィスは、住宅同様、共有部分も賃賃面積に含まれるため、日本の基準に合わせると1.5倍程度の賃料にはなるものの、それでも1万円/坪/月程度の賃料水準に止まっていることにな

図表 11 主要オフィスエリアの空室率及び賃料 (2011年第1四半期)

地域	空室率 (%)	A級オフィス平均賃料 (NT\$/坪/月)	B級オフィス平均賃料 (NT\$/坪/月)
台北駅エリア	8.4%	2,200	1,685
中山北エリア	6.6%	---	1,771
松江南京エリア	8.7%	1,952	1,681
敦北民生エリア	11.9%	2,310	1,709
敦南エリア	10.5%	2,439	1,728
信義エリア	17.6%	2,831	1,648

出所) CBRE データより NRI 作成

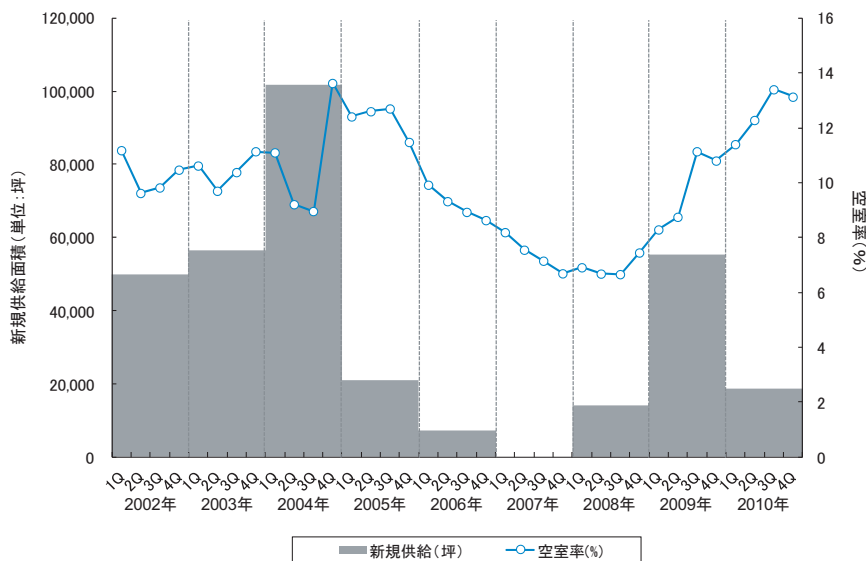
る。空室率も10%前後となっており、オフィス賃貸事業として、十分な利回りが確保しづらい状況にある。

(3) オフィス供給量及び空室率の推移

台北市内のオフィス供給量は、台北101等の大型ビルが開業した2004年に約10万坪と急増したが、同時に空室率も13.6%まで跳ね上がった。その後、オフィス供給量は大きく絞られ、2007年には供給がゼロという状況にまでなり、2007~2008年にかけて、空室率も6%台まで下がった。しかしながら、その後、オフィス供給が再開する一方で、新北市のような郊外へのオフィス移転も始まってきたことから空室率は再び上昇に転じ、2010年末には再び13.1%まで悪化している。(図表12)

今後のオフィス供給については、台北市内のオフィス建設ライセンスの発行状況から推察できる。台北市内のオフィス建設ライセンスの発行件数及び延べ床面積の推移をみると、2002年の建設ライセンス発行延べ床面積は約93万㎡と大きく増えて、2004年の大量供給に繋がっていると考え

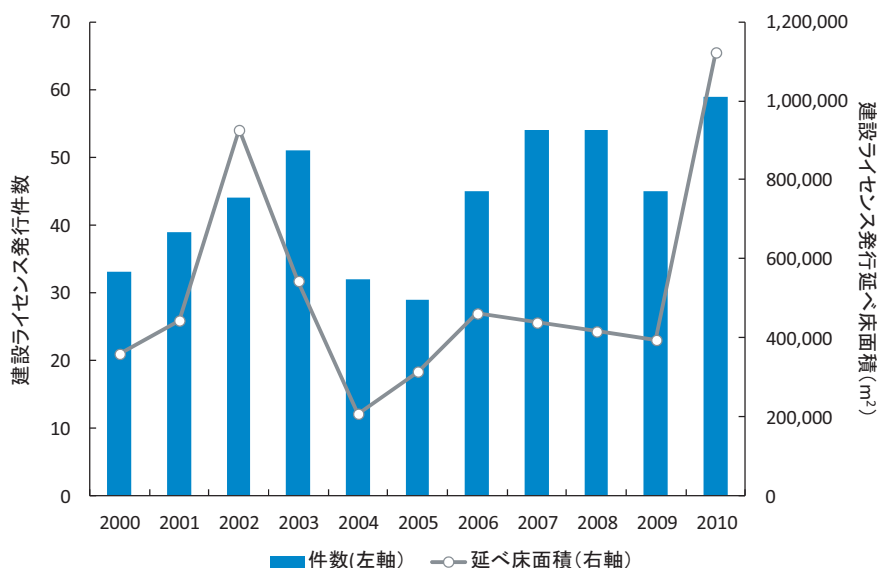
図表 12 台北市内の新規オフィス供給量と空室率の推移



注) 棒グラフは年間合計の新規供給面積を表す

出所) 台湾地区房地產年鑑より NRI 作成

図表 13 台北市内のオフィス建設ライセンスの発行件数と延べ床面積の推移



出所) 内政部営建署統計より NRI 作成

られる。その後、建設ライセンス発行延べ床面積は急減し、年間 20~40 万 m<sup>2</sup> 程度で推移したものの、2010 年には約 112 万 m<sup>2</sup> と、2002 年を上回る規模となっている。こうしたことから、今年から来年にかけて、再び多くのオフィスが供給される可能性がある。但し、建設ライセンスを取得しても、市況を見ながら着工のタイミングを調整することもあり得ることから、現在の高い空室率を勘案すると、一時期に大量のオフィス供給が行われるとは限らないであろう。(図表 13)

### 3) ホテル及び商業施設市場の状況

ホテル及び商業施設市場は、急増している中国人等の海外からの来訪者数を背景に好調を維持している。海外から台湾への来訪者数は、中国人の来台が解禁された 2008 年の 385 万人から 2011 年には 609 万人へと、僅か 3 年で 1.6 倍弱まで増加した。特に中国人の来訪者数は、解禁後 4 年で 178 万人となり、それまでの最大の来訪者数であった日本を抜いて第 1 位となっている。(図表 14)

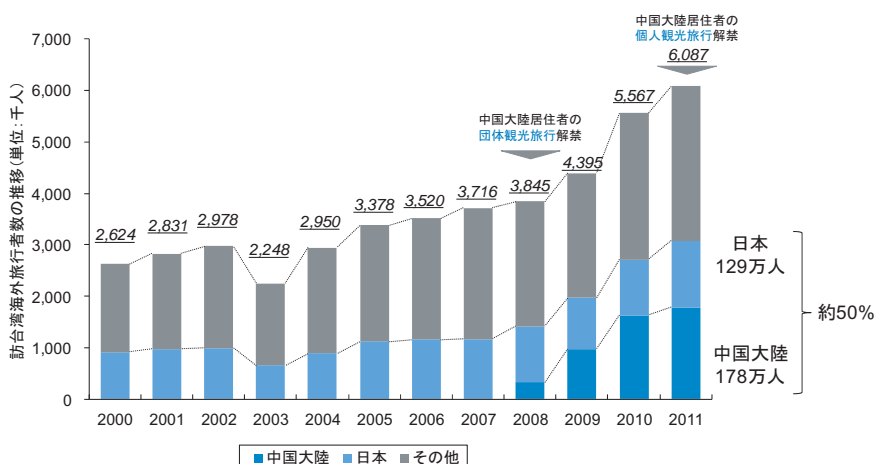
中国人の来台は、2008 年 7 月に団体旅行が解禁

された後、2010 年 7 月には中国全土からの団体旅行が解禁された。次いで、2011 年 6 月には、北京市、上海市、福建省廈門 (アモイ) 市の 3 都市に限定して個人旅行が解禁され、2012 年 4 月には天津市、重慶市、江蘇省南京市、広東省広州市、浙江省杭州市、四川省成都市の 6 都市が新たに追加された。更に、2012 年末までに、山東省済南市、陝西省西安市、福建省福州市、広東省深圳市の 4 都市も追加される予定となっている。

このような状況を背景に、台北市内のホテルは高い客室稼働率となっている。台北市内の観光ホテルの客室数は 2009 年の 9,095 室から 2011 年には 10,363 室へと 1,000 室以上増加したが、客室稼働率は上がっており、2010 年には 75.6% に達している。台湾のホテルは日本同様、宴会需要が存在するため、75% 以上の平均客室稼働率は非常に高い水準と言える。(図表 15)

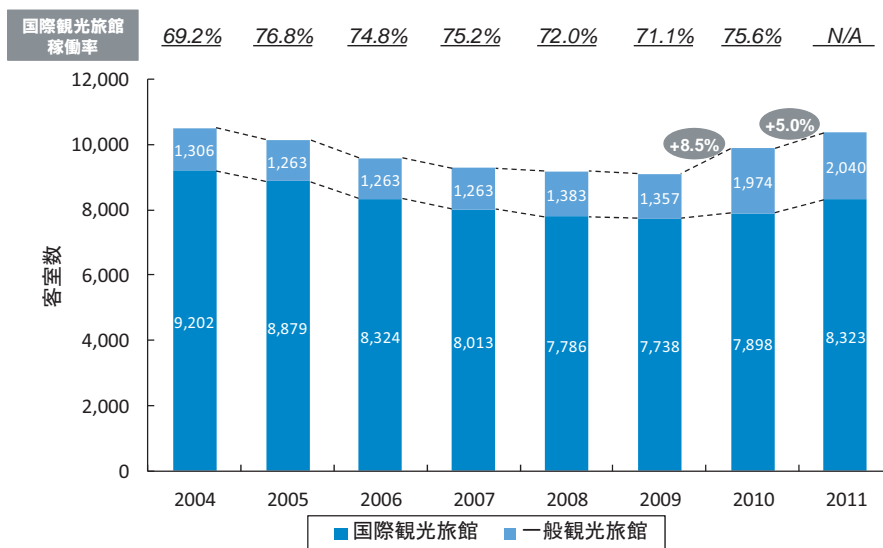
旺盛な宿泊需要を背景に、台北市内では新規ホテルの建設が進んでいる。今年の夏には日本のホテルオークラ系列のオークラプレステージ台北が市内中心部にオープンする。また、マンダリンオリエンタルホテルや大直福華飯店等の大型ホテル

図表 14 海外から台湾への来訪者数の推移（居住地別）



出所) 交通部観光局統計年報より NRI 作成

図表 15 台北市内の観光ホテル客室数と稼働率の推移



注) 観光旅館とは交通部観光客の定め得る基準に適合しているホテルを指し、その水準により国際観光旅館と一般観光旅館とに分類される。2011年12月末現在、台北市内の国際観光旅館は25軒である。

出所) 交通部観光局統計より NRI 作成

の建設も進んでいる。一方で、台北市には新規のホテル建設に適した用地が少なくなっていることから、既存のオフィスビルやカラオケボックス等を改装して、客室数100室以下の小型ホテルとしてオープンさせる例も増えている。このため、今後は、新北市でもホテル建設が増加してくることが予想される。

一方、商業施設も好調が続いている。台北市内の主な商業エリアの賃料は、2～3万NT\$/坪/月（路面店1階部分）程度になっているところも出てきており、上昇率も1年間で1.5倍程度に達する例もみられる。また、商業店舗の売買でも、2012年1月にはユニクロやZARAの旗艦店が並ぶ忠孝東路沿いの1階路面店舗が1千万NT\$/坪

強で売買されたとの報道も出ており、高騰が続いている。

大型の商業施設の建設も継続している。新光三越や統一阪急等の百貨店や専門店が多く立地する台北市の信義地区では、微風広場(Breeze Center)や momo 百貨店が建設される予定となっている。新北市においても、MRT 板橋駅前に遠東百貨店の旗艦店がオープンする等、百貨店や専門店の建設計画が続いている。

#### 4. 新北市で進む都市開発

これまで見てきたように、台北大都市圏でのスプロール化が進展し、新北市において大型商業施設の新規オープンも出てきている。今後は、オフィス機能の一部移転等の例も出てくる可能性がある。

こうした中で、新北市では将来の MRT 路線計画に合わせた都市開発計画を策定しており、それぞれの計画への企業誘致も同時に進めている。

先日、3月2日には日本で投資説明会を開催し、100社近い日本企業が説明に参加した。この説明会については台湾の新聞等でも大きく報道されており、特に空港 MRT の開業で今後発展が期待される林口地区（行政区域は林口区（図表6参照）；MRT 空港線で台北駅から15分程度で結ばれる予定）での商業施設開発に対して日本企業が興味を抱いていると報じられた。林口の商業施設開発は公有地に政府が地上権を設定・譲渡し、民間が土地開発および施設運営を行なうという開発方式が採られ、既に入札が公示されている。開発内容は国内最大のアウトレット施設を核とした、ホテル、アミューズメント施設などの複合開発が予定されており、完成すれば台北大都市圏で数少ない郊外型商業施設となる。

さらに新北市では林口地区以外にも多くの都市開発計画とそれに伴う企業誘致が進められている。特に開発規模の大きい計画は、台北港特定区

開発（行政区域は八里区（図表6参照）、新莊北側知識産業園区開発（同、新莊区）である。

台北港は淡水河の河口西岸に位置する新たに開発が進められている港湾であり、大型のコンテナ貨物船が入港できる大水深の埠頭を備えている。この台北港周辺を大規模に開発しようとするのが、台北港特定区計画である。計画規模は約135ヘクタールであり、この範囲の用地を政府が買い上げ新たな都市を開発する計画である。将来的にはこの計画用地と淡水地域とは橋で結ばれる予定であり、観光地にも、桃園空港にも、さらには台北市内に対しても交通アクセスが優れているという立地特性を活かした開発が計画されている。今後は土地の徴収計画を進めるとともに、開発を担う民間企業の誘致活動が進められる。

また、新莊北側知識産業園区は空港 MRT の新北産業園区駅の北側に計画されている。新北産業園区駅は、新北市の主要都市を繋ぐように計画されている MRT 環状線も乗り入れる交通結節点である他、新莊副都心に隣接した用地であり、今後新北市の副都心機能を担うエリアとして発展が期待されている。開発規模は約28ヘクタールであり、園区内には住宅区、商業区、産業専用区を配置する計画となっている。

#### 5. 日本企業の事業機会

以上のように、台北大都市圏では MRT の整備や中心部の不動産価格及び賃料の上昇に伴いスプロール化が進みつつあり、その受け皿となっている台北市の郊外に位置する新北市では、多くの都市開発計画が進行中である。こうした状況は、日本のバブル期と良く似ているが、市場が国内のみに閉じていた日本とは異なり、台湾の場合は中国からの投資や来訪者が未だ解禁されたばかりであり、経済的に一体化しつつある中国のポテンシャルを活かせる余地を多く残している。これは、台湾に先駆けて中国と経済的に一体化した香港やマ

カオを見ると、可能性の大きさを推し測ることができよう。

こうした中で、台北大都市圏における都市の郊外化は、今後も継続することが予想される。台湾では、これまで郊外型の住宅や商業施設等はなかなか成り立たないと言われていたが、台北大都市圏では、漸く成り立つ状況が出てきたと考えられる。しかも、過去の日本と同様、都心部の地価高騰と交通インフラ整備によって郊外化がもたらされていることから、日本の経験が十分に生かせると考えられる。逆に、台湾企業は、こうした郊外型の街づくりや複合開発の経験が殆ど無いことから、日本企業が蓄積しているノウハウに対する期待も大きい。また、人口 2300 万人のうち、毎年 100 万人以上が日本を訪れる台湾人は、日本の主要な都市開発プロジェクトを良く知っていると共に憧れを抱いていることから、台湾での「日本ブランド」価値は高い。

一方で、IT や環境関連技術を組み合わせたスマートシティの計画が日本を始め、世界中で推進されている。日本は、こうした分野でも世界最先

端を走っており、高い技術力と、個々の製品を都市機能として組み上げるノウハウを有している。こうした日本の新旧のノウハウ、即ち過去の日本の郊外型の街づくりや複合開発のノウハウと、スマートシティ等に代表される現在のノウハウを組み合わせた、新しい街づくりを行っていくことは、台湾にとっても重要な意味を持つことになる。しかも、スマートシティの構成要素である太陽電池やリチウムイオン二次電池等は、台湾企業が強みを有する産業分野であり、台湾の部品産業集積と日本の都市インフラ構築力は、互いに補完関係を築くことが出来る可能性がある。

以上のように、日本企業にとっての台北大都市圏における街づくりや複合開発プロジェクトへの参加は、単に台湾だけでの事業機会獲得に止まらず、将来的に、中国やその他の新興国における事業展開を含めた、国際競争力のある新たな日台連携の仕組み構築という意味で、大きな発展可能性を秘めていると言えよう。今後、こうした視点も踏まえた新たな日台連携の仕組みが構築されることを期待したい。