

今後の「インフラ分野における日台連携による第三国展開」の考え方

(株) 三菱総合研究所 海外事業本部 アジア事業グループリーダー
 主席研究員 河村 憲子

(公財) 日本台湾交流協会は2019年に「日台企業によるインフラ分野における第三国市場での協力可能性調査」を実施し、今年3月に報告書として提言等の取りまとめを公開した。その後、世界は新型コロナウイルスの感染拡大によって経済・社会活動が停滞し、各国において政策見直し等も行われている。

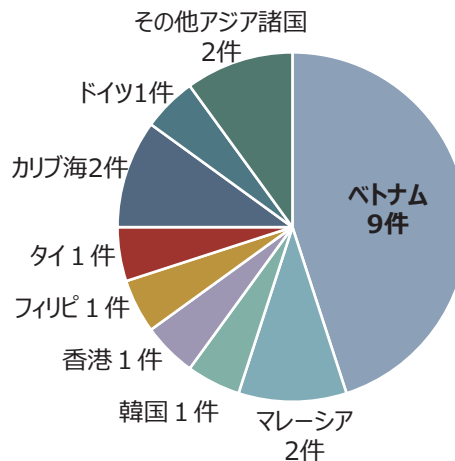
本稿は、同報告書による示唆を踏まえながら、台湾の政策の動きも捉え、今後のインフラ分野における日台連携による第三国展開のあり方について考察する。

台湾の対外インフラ投資の動向

台湾の対外インフラ投資は、1990年代以降、上下変動はあるものの一定規模で推移しており、2016年のピーク時には4億ドル（約410億円）に迫った。分野別内訳をみると、輸送分野（Transportation and Storage）が大半を占めており、台湾が同分野において実績を重ねてきていることがわかる。

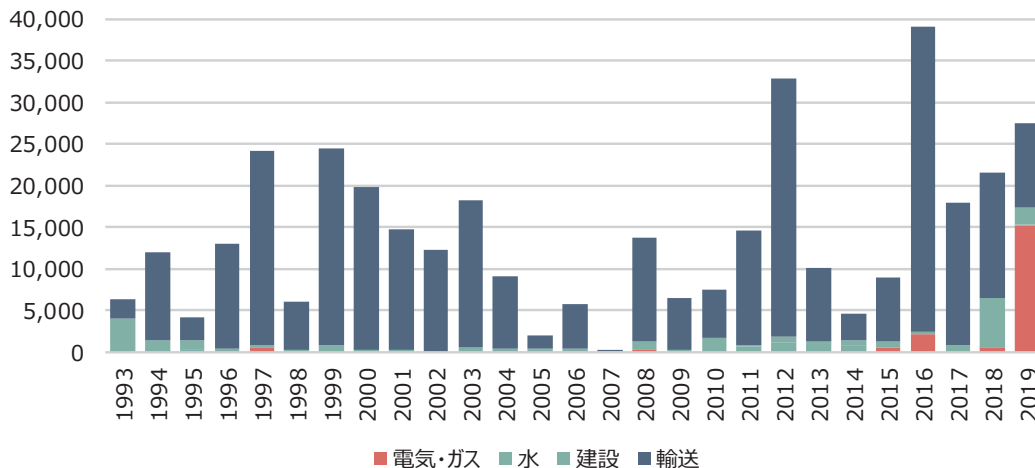
国・地域別投資先を見ると、直近の2019年では、他の投資先が1～2件なのに対して、ベトナムへの投資が最も多く9件となっている。また、投資先が東南アジアに集中しており、蔡英文政権が掲げる「新南向政策」の思惑が伺える。

台湾の国・地域別対外インフラ投資件数（2019年）



資料：台湾經濟部投資審査委員会「海外投資・受入投資・対外投資・中国大陸投資統計月報（2019.12）」より三菱総合研究所作成

台湾の対外インフラ投資の推移（万 US ドル）



資料：台湾經濟部投資審査委員会「海外投資・受入投資・対外投資・中国大陸投資統計月報（2019.12）」より三菱総合研究所作成

日本企業から見たインフラ分野における台湾企業への期待

冒頭に記載した通り、(公財)日本台湾交流協会では、「日台企業によるインフラ分野における第三国市場での協力可能性調査」を実施し、台湾及び日本政府への提言のとりまとめを行った。同調査の背景として、2016年5月に発足した台湾の蔡英文政権による東南アジアやインド等との関係を強化する「新南向政策」と、台湾企業の第三国進出を後押しする一環として台湾政府が日台企業協力の推進を強く望んでいることが挙げられている。同年には、「日台第三国市場協力委員会」が設置され、日台企業間のビジネス協力の構築について議論が開始されるなど、事業実現に向けた取り組みが進められている。

一方、これまでの日本と台湾企業の連携は、主に電気電子分野を中心として、日本企業の中国進出の一助となるケースが中心であった。また、インフラ分野においては、台湾の新幹線整備を始めとして、日本企業による設備・技術の導入と、台湾側による制度構築や設備管理及び運用を連携させるビジネスモデルが成立しているが、台湾における連携が中心であった。

こうした中、同調査は、新興国等の第三国においては今後も旺盛なインフラ需要が引き続き見込まれることから、これまでの日台連携の経験を生かしつつ、インフラ分野における第三国展開の可能性を探ったものである。同調査によれば、インフラ分野における日台連携による第三国展開の実績は決して多くない。また、同調査で実施された日本企業へのインタビューからは、台湾企業や政府に対する様々な課題と期待が見出されている。

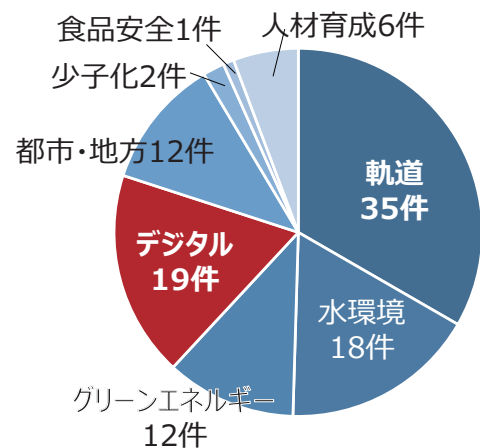
日本企業が感じる課題としては、台湾の持つ強み等が見出しづらい、台湾企業による実績不足等、期待としては、日本企業の課題であるリスク分散を目的とした連携といった声が挙げられている。

確かに、日本企業はすでにインフラ輸出において数多くの実績を有しており、オールジャパンの連合体や韓国、欧州企業、現地企業との連合を組むケースも多い。こうした中、対外インフラ投資実績が相対的に少なく、明確な強みが見出しづらい台湾企業との連携による第三国展開を、従来からの延長線で模索するのはハードルが高い側面があるのは否めない。

台湾におけるインフラ政策

さて、2017年に蔡英文政権が掲げた「前瞻基礎建設計画」(将来を見据えたインフラ建設計画)が本年4年目に突入、前期の最終年を迎えた。同計画は、軌道、水環境、グリーンエネルギー、デジタル、都市・地方整備、少子化対策、食品安全、人材育成促進の8分野を対象とした主要インフラ建設計画であり、前期4年間で3,300億元(約1兆1,900億円)の予算を投下、GDP成長率を0.8%押し上げる効果があるとしている。同計画は、主に台湾内部の大規模インフラ整備を進めることで内需拡大を図ったものであるが、インフラ分野における台湾の技術力やマネジメント力等の競争力を向上させる起爆剤となることには間違いない。

「前瞻基礎建設計画」における分野別投資件数
(2018年1月～2019年6月)



資料：国家發展委員会「前瞻基礎建設計画截至109年第2季執行進度檢討報告」(2020年9月)より三菱総合研究所作成

国家發展委員会が2020年9月に発表した同計画の進捗報告によると、第2期期間（2018年～2019年）において投資件数が最も多かったのは軌道分野であり、合計105件中35件と3割を占める。前述の対外インフラ投資状況において見られたように、軌道分野では、台湾は実績を積みながら実力を蓄積しているものと思われる。

次いで多いのがデジタル19件、水環境18件である。

デジタル建設に注力する台湾

9月に発表された国家發展委員会による計画全体の予算見直しにおいて、デジタル分野の予算が当初の460億元から1,382億元に増額されることとなった。同分野には、安全安心のネットワークサービスの提供、デジタル文化の普及と高品質サービスの提供、デジタルインフラ環境の強化、産業デジタルトランスフォーメーション、5Gインフラ整備、5Gの地域格差の縮小、今後10年間のデジタル建設支援の推進等が盛り込まれている。

いみじくも、国家發展委員会はポストコロナの

経済対策について、古い枠組みから脱却し、新たな考え方で台湾の経済開発を推進する必要があるとして「7本の矢の戦略（七支箭重点対策）」を掲げている。この7本の矢とは、「ヘルスケア産業の創造、アジアにおけるスタートアップのハブ構築、サプライチェーンの強靱化、デジタル資本市場の構築、柔軟な労働市場・環境の整備、非接触型経済の開発、データエコノミーの開発」の7項目で、その鍵を握るのはデジタルとした。

台湾においてデジタル産業への重視度が高まっていることが伺える。

ポストコロナを契機とした日台連携の可能性の広がり

日台連携による第三国展開の前提として、当然ながら現地ニーズに沿ったインフラ開発であることが不可欠になる。また、欧米や韓国との競争環境にある中、価格競争力に課題を抱える日本としては、従来型のインフラ開発だけでなく、技術面以外での付加価値を有するインフラ開発によって差別化を図ることも求められる。

新興国では、ポストコロナで想定される景気後

ポストコロナの経済開発推進戦略「7本の矢」



資料：国家發展委員会 (https://www.ndc.gov.tw/News_Content.aspx?n=114AAE178CD95D4C&s=192DA0BC253E472E) 2020年11月15日閲覧)

注：赤字は概訳

インフラ分野における今後の変化

	変化の方向性	国内共通基盤として求められる環境整備	施策の方向性
交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通・ヒト・モノの移動の可視化、効率化・利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルチケットの面的環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 国内共通基盤として域内リソースの可視化・マネジメントツールを提供 圏域内でリアルタイム・マネジメントの仕組み構築 市町村内で効率化を実現
エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 地域内再エネ価値の可視化、需給管理の高度化 	<ul style="list-style-type: none"> 市場取引・系統運用の高度化、広域メリットオーダーの実現 	
防災・セキュリティ	<ul style="list-style-type: none"> 災害リスク・災害情報の可視化 対応迅速化、応援増強 	<ul style="list-style-type: none"> 共通プラットフォームの整備（災害リスクと災害情報の見える化） 	

資料：三菱総合研究所「目指すべきポストコロナ社会への提言—自律分散・協調による「レジリエントで持続可能な社会」の実現に向けて—」（2020年10月19日）より抜粋

退の中においても、経済回復のカンフル剤としてインフラ整備への大型予算措置がなされるものと思われる。その際、いずれの国においてもニーズが高まるデジタル社会に向けたインフラ・環境整備の需要が加速する。

例えば、直近の日本企業6社のコンソーシアムによる受注案件となった「ハノイ市北部スマートシティ開発」は、単なる都市開発ではなく、従来のインフラ整備にさらに付加価値を加えた開発である。具体的には、住宅のみならず、病院や学校、防災設備、商業施設、水路なども整備し、5Gや顔認証、ブロックチェーン技術を導入してサービスの高度化を図ることとしている。

ベトナムに限らず、東南アジアではコロナ禍以前からスマートシティ構想が注目を浴びてきている。さらにポストコロナ時代においては、各国での生活様式が変化中、環境・エネルギー分野、交通分野など、様々なインフラに対するニーズも変容することが考えられる。特に、これまでのハード面だけでは成り立たず、デジタル化のようなソフト面と一体化したインフラ整備が主流になると見込まれる。

こうした中、従来のインフラの枠組みに加えて、特に付加価値を生み出す部分において、台湾との連携の有効性が高まるのではないだろうか。

日台連携による第三国展開の意義

インフラ開発は、その国々の経済、社会、生活の基盤であり、各国が抱える社会課題解決にも直結するものである。先に記載した日本コンソーシアムによる「ハノイ市北部スマートシティ開発」も、「日本企業の技術ノウハウを結集し、ベトナムの社会課題を解決する」¹ものとしてその意義を打ち出している。

前述の（公財）日本台湾交流協会による「日台企業によるインフラ分野における第三国市場での協力可能性調査」では、日台企業間の補完の形態として、「価格競争力の向上」、「リスクの低減」、「インフラサイクルの補完」、「得意分野での連携」の4点を挙げている。これらの切り口を通じた従来のインフラ輸出における補完関係の実現に向けては、引き続き台湾による実績作りや支援策の充実化等に期待したい。

そして、4点目の「得意分野での連携」が、今回着目した「今後」の日台連携の在り方において重要な要素となる。今後の第三国市場におけるイ

1 住友商事株式会社ニュースリリース「ハノイ市北部スマートシティ開発に向けた日本コンソーシアムの発足について」（2020年11月11日）

インフラニーズの変化が想定される中、その変化を的確に分析し、台湾あるいは日本の得意分野による差別化ポイントを見極めることで、連携の選択肢の幅を広げ、日本と台湾の役割を明らかにした連携スキームの形態が具体化するはずだ。台湾そして日本、双方で、今後の第三国のインフラニーズを共同で分析する議論を進めることも必要ではないか。

課題先進国である日本と、ICTを駆使したコロナ対策において世界的な評価を獲得した台湾がタッグを組むことで、今までとは異なる次世代インフラのスキームを編み出し、第三国での社会課題解決につながる高い付加価値を提供する意義は高い。日本企業にとっても、第三国市場における新たなインフラビジネス展開の突破口になると考える。