

台湾情報誌

Jan
2026
1

Vol. 1018

交流

巻頭記事：台湾における日本研究支援事業の15年
—課題と展望—



片山代表が台湾鉄路・東武鉄道友好協定 10 周年記念式典に出席

公益財団法人 日本台湾交流協会
Japan-Taiwan Exchange Association

目次

台湾における日本研究支援事業の15年 —課題と展望— 川島真	1
台湾自動車産業の現在地 赤羽淳	7
2025年第3四半期の国民所得統計及び国内経済情勢展望	14
2025年第3四半期の国際収支統計	22
令和7年度 外務大臣表彰（2） 受賞者の紹介	25
『交流』刊行形態変更のお知らせ	27
日本台湾交流協会事業月間報告（12月実施分）	28

※本誌に掲載されている記事などの内容や意見は、外部原稿を含め、執筆者個人に属し、公益財団法人日本台湾交流協会の公式意見を示すものではありません。

※本誌は、利用者の判断・責任においてご利用ください。

万が一、本誌に基づく情報で不利益等の問題が生じた場合、公益財団法人日本台湾交流協会は一切の責任を負いかねますのでご了承ください。

日本台湾交流協会について

公益財団法人日本台湾交流協会は外交関係のない日本と台湾との間で、非政府間の実務関係として維持するために、1972年に設立された法人であり、邦人保護や査証発給関連業務を含め、日台間の人的、経済的、文化的な交流維持発展のために積極的に活動しています。

東京本部の他に台北と高雄に事務所を有し、財源も大半を国が支え、職員も多くも国等からの出向者が勤めています。

表紙写真

12月18日（木）、片山代表が台湾鉄路および東武鉄道の友好協定10周年記念式典に出席し、挨拶を述べました。同式典では、両社の友好の歴史の証として台北駅に設置される、東武鉄道「日光詣スペース」の先頭車両がお披露目されました。日本から海を渡って到着した金色に輝く記念車両は、今後1年間台北駅に展示される予定であり、台湾の方に日本への関心を深めていただく機会となることを期待しています。

台湾における日本研究支援事業の15年

－課題と展望－

東京大学大学院総合文化研究科教授 川島 真

台湾の日本研究支援事業

2010年に始められた日本台湾交流協会の「日本研究支援事業」は2025年で15年目を迎えた¹。日本研究事業の推進については、2010年4月に日台間で交わされた「財団法人交流協会と亜東関係協会との間の2010年における日台双方の交流と協力の強化に関する覚書」にも記されている²。

15. 双方は、台湾研究及び日本研究の重要性を十分に認識するとともに、双方の大学・研究機関が台湾研究及び日本研究の促進に取り組むことを歓迎し、必要な要望に対し提供可能な支援を実施していく。

これが公的な意味での「日本研究支援事業」の出発点であった。

ただ、実際にこの事業が始められたのは2008年であった。2008年に就任した畠中篤・交流協会理事長の依頼により、評議員であった山田辰雄・慶應義塾大学教授（当時）が「台湾の日本研究支援」計画を取りまとめた。この時に、山田評議員の依頼で松金公正・宇都宮大学准教授（当時）と筆者が計画の原案を作成した。その後、1994年の村山内閣総理大臣の談話により発足した平和友

好交流事業関連の歴史交流事業を廃止するなどして、日本研究支援事業の予算とし、台湾側に公文を発して日本研究を推進する大学があれば、そこに支援する可能性を示したのであった。これに反応したのが国立政治大学であり、2009年9月には国立政治大学現代日本研究センターが設立された³。そして、2010年1月、交流協会は池田維同会顧問を団長とするゼロミッションを台湾に派遣し、今後の計画策定のための聞き取りをおこなったのだった。そして、2011年9月には政治大学で日本研究修士学位プログラム（日本研究硕士学位学程）」が発足した⁴。

その後の事業の経緯はすでに本誌『交流』に松金公正が余すところなく記している⁵。本稿では、松金の論考との重複を可能な限り避けつつ、この15年間の事業の目的、原則、要諦などについて述べ、その上で昨今見られる新たな課題について考察するものである。

日本研究支援事業の問題意識

2008年にこの計画が立ち上げられた当時、この事業の必要性、重要性として意識されていたのは、陳水扁政権から馬英九政権への移行とかいっ

- 1 日本台湾交流協会の日本研究支援事業の概要は以下に記されている。「日本研究支援事業」（日本台湾交流協会ウェブサイト、<https://www.koryu.or.jp/business/study/>）。
- 2 「財団法人交流協会と亜東関係協会との間の2010年における日台双方の交流と協力の強化に関する覚書」（日本台湾交流協会ウェブサイト、2010年4月30日、https://www.koryu.or.jp/Portals/0/tokyo/MOU/20100430_0001.pdf）。
- 3 当代日本研究センターの成立大会には、蕭万長副総統（当時）も参加した。「副総統蕭万長出席「日本研究硕士学位学程成立大会」暨「日本研究国際学術研討会」（蕭万長副総統文物、国史館、142-030400-00009-029）。
- 4 このプログラムの発足式にも蕭万長副総統（当時）が参加した。「副総統蕭万長出席政治大学「当代日本研究中心」成立大会」（蕭万長副総統文物、国史館、142-030200-00009-014）。
- 5 松金公正「日本台湾交流協会の日本研究支援事業について（1）－支援の目的と現状－」（『交流』966号、2021年9月、https://www.koryu.or.jp/Portals/0/images/publications/magazine/2021/9月/2109_04matsukane.pdf）、同「日本台湾交流協会の日本研究支援事業について（2）－支援の端緒と基本方針の策定－」（『交流』969号、2021年12月、https://www.koryu.or.jp/Portals/0/images/publications/magazine/2021/12月/2112_03matsukane.pdf）を参照。

た政治の問題よりも、より大きな政治社会的状況の問題であった。それは第一に李登輝元総統などの「日本語人」たちが高齢化したことであった。日本語人が第一線から退く中で、それまでこの世代が果たしてきた役割を果たして誰が担っていくのか。このままでは、日本での様々な事象について、日本のコンテクストを踏まえて理解することが台湾においてなされなくなるのではないかという懸念があった。

第二に、特に日本の社会科学、政治、外交、安全保障、経済などの領域での「日本知」がソフトカルチャーなどの領域などに比べて多くの課題を抱えているのではないかという懸念があった。台湾の日本語学習者は極めて多いことから、この日本語既習者層が李登輝世代の役割を継承することが期待されたが、それでは必ずしも十分ではないとの認識があった。台湾の大学の日本語学科には修士課程まであるところが多い。だが、博士課程は東呉大学にしかなく定員も極めて限られている。博士課程が設置されていないのは、日本語学科が設置を望んでいないからではない。一つの理由は、台湾の諸大学の日本語学科が外部評価（「評鑑」）のたびに極めて厳しい結果を突きつけられていることがある。これは目下、政治大学に日本研究単位プログラムが直面する課題でもある。学部評価の結果が厳しければ博士課程の設置は困難である。

また、台湾の大学の日本語学科の多くは、そのカリキュラムにおいて「語学・文学」が学びの対象である傾向が見られた。そのために日本語既習者の日本の政治外交、経済、安全保障などへの理解には限界があった。もちろん、台湾の日本語学科が「応用日本語」などといった形態の下に社会科学を含む複数の専門を持つ学生を育てようとしていたこともあり、一定の期待があった。だが、それは必ずしもディシプリンの社会科学を身につけるといっても、「日本事情」として位置付けられている面があった。他方で、台湾の大学などでの社会科学のディシプリンを学ぶ場、例えば政

治外交、経済、安全保障などに関わる学科では、欧米での博士学位取得者が多くのポストを占めており、日本留学経験者は限定的であった（法学は例外）⁶。台湾で日本語学科の修士課程を修了してから日本の博士課程に留学して学位を得た人々も、多くは帰国後に日本語学科に就職することになり、社会科学の学部・研究科で職を得ることはおよそ困難だった。他方で、日本語学科への就職に際しては、日本の法学部で得た「博士（法学）」の学位（本人は日本外交史研究者）が日本語教育に不適切と台湾教育部に認定される事態が生じるなど、社会科学系の日本専門家が台湾のアカデミアで活動する余地が狭められているという印象があった。

第三に、日台間の民間交流は極めて緊密になってはいたものの、多くの場合ソフトカルチャーや日常生活、観光面を中心とした交流となっていたことがある。それに対して、日本の政治、外交、安全保障、経済（政策）などとなると台湾のメディアなどでの言論では事実関係さえ踏まえられていないことが少なくなく、ソフトカルチャーの面での日本理解との間に大きな落差があると認識されていた。教育の現場だけでなく、社会全体の「日本知」に一定の偏重が見られており、それが以後も再生産されていくことへの懸念があったのである。

このようなことから「台湾の日本研究」、それも政治外交、安全保障、経済などの社会科学を中心とした、またすでに教職を得ている研究者よりも教育、人材養成に重点を置いた支援が必要なのではないか、という問題意識が形成されていたように思われる⁷。2011年3月の東日本大震災の発生後、日台関係は飛躍的に進展し、民間交流はさらに拡大していったが、このような問題意識は引き続き維持され続け、現在に至っていると言えるだろう。

日本研究支援事業「三つの段階」

それでは、この15年の間にどのような事業が

6 川島真『台湾における日本研究』（交流協会、2003年）、同「新時代の日台関係と台湾の日本研究」（中京大学社会科学研究所・檜山幸夫編『歴史の中の日本と台湾 東アジアの国際政治と台湾史研究』中国書店、2014年）などを参照。

7 川島真『探討「台湾的日本研究」—其歴史/現状/課題—』（『日本与亚太研究季刊』1-1、2017年）など参照。

進められてきたのか。長期的に見れば、時間軸に即して三つの段階があったものと思われる。第一段階は、台北中心の修士課程（プログラム）養成、第二段階は台湾全体への広がりとは博士課程養成、第三段階は同じく台湾全体におけるポストクの養成という段階だ。これからの第四段階では、まさに研究者として、あるいは実務家として、日本専門家が独り立ちしていくことを見届ける段階になると考えられる。この事業は、まさに長期的な視野を必要とするものであり、これまで15年間もの間、この事業を継続発展させてきた日本台湾交流協会の意思と行動は賞賛に値するものだと考えられる。今後とも、それぞれの段階に応じた需要を踏まえ、事業が継続されていくことを願うものである。それは、昨今、この日本研究支援事業にはこの事業を始める段階での問題意識を超えた、新たな意義が与えられつつあるように感じられるからである。この点は後述する。

簡単に三つの段階を振りかえっておこう。第一段階は国立政治大学現代日本研究センターが設立され、そこに日本研究修士学位プログラム（日本研究碩士学位学程）」が設定されたことに鑑み、そこを中心に、主に台北など北部地域で事業展開していった時期である。また、この時期には台湾側の協力組織として当代日本研究学会（理事長：林碧炤・国立政治大学副学長〔当時〕、https://www.tsjs.org.tw/_jp/index.php）があったことも特徴としてあげなければならない。事業としては、日本からの教員派遣、また図書教材支援のほか、訪日研修などを組み合わせたものが行われた。教員の派遣に際しては、国際交流基金の拠点支援制度を利用することができた。この政治大学の事例はいわばモデルとなったが、政治大学のように修士課程を作るところは稀であり、多くのところでは学位取得を伴わない日本研究「学分学程（単位取得プログラム）」を設けていった。こうしたプログラムに対しても次第に日本から教員を派遣することが実施に移され、そこでは交流協会の短期派遣制度が用いられた。ただ、ここで留意すべきは、日本語学科などの学部を卒業して修士課程から日本に留学して、日本に関わる研究を進めている学生、あるいは台湾の日本語学科の修士課

程にて学んでいる学生もまた将来的に「台湾における日本研究」の担い手になり得るという認識を支援委員会で共有していたということである。つまり、台湾に設けられた様々なプログラムだけを人材養成の「径路」として想定していたわけではないということだ。だからこそ、派遣された講師には派遣先での授業だけでなく、他大学などでの公開講演などを依頼することにもつながっていった。

第二段階では政治大学が博士課程を設置し、より長期的な視野での人材養成が可能になり、他方で単位プログラムや日本研究センターの設置が中南部に広がりを見せた。北部では、派遣した教員が政治大学の他にも講義のために台湾大学に赴くことになり、中部では中興大学（国際政治）、台中科技大学（経済経営）、南部では中山大学（国際政治）などへと事業に関与する大学が増加していった。これらの大学には当代日本研究学会の理事などが教員として在籍していたが、この第二期には日本側が次第に個々の大学との直接的な関係性を重視するようになっていった。事業内容としては、長短期の日本からの教員派遣、訪日研修、図書教材の提供などのほか、日本研究の基礎的な書籍を教科書として利用できるよう日本語から台湾華語への翻訳、さらには日本への留学などを視野に入れながら「研究計画書の書き方」を学ぶ研修などを台湾で実施するようになった。また、こうした事業への参加者をアラムナイとして登録したり、また各大学に説明会に赴いたりするなど、よりきめ細やかな事業の周知徹底やサポートが図られるようになった。この時期には、日本語学科や日本の大学の修士課程で学んだ学生が台湾の日本研究の博士課程で学ぶことなども念頭に、多様な「径路」を意識した多彩な支援のプログラムが設けられたのであった。

第三期は政治大学での修士課程、博士課程、また台湾各地で日本研究センター、日本研究の学位、単位プログラムなどが広がった後の段階である。この時期には政治大学などで博士号取得者が次第に現れ始めたことを踏まえ、「出口」を設けることが求められた。それがポストク制度である。中興大学（国際政治）、政治大学（歴史学、台湾史

研究)、台湾大学(法学)などを皮切りに制度を設け、2025年度にはすでに3名がポスドクとして活動を始めている。また、第一期、第二期でおこなってきた修士課程、博士課程の支援、訪日研修、翻訳事業など、多様な支援は継続していた。留意すべきは、ポスドクとする対象についても、必ずしも台湾に設けた日本研究プログラムなどの出身者に限定されない、ということである。台湾の異なるディシプリンの出身者、日本や海外の大学院出身者なども十分にポスドクの候補者として想定されていた。つまり単線的でない多様な「径路」が想定されていたということである。目下、このポスドクの対象を広げつつ、ポスドクの人々が学界における存在価値を高め、アカデミア、あるいは社会において日本専門家として「独り立ち」していく上でどのようなサポートが可能なのか考えていく段階にある。

社会科学分野を中心とした日本研究を担う人材の養成という「径路」は台湾のアカデミアでは十分に形成されていない。そうした台湾の学界で自律的には形成されていない新しい「径路」を、研究者個人が切り拓くのは容易ではない。そうした新たな試みをサポートするのがこの事業の主眼であった。

日本研究支援事業の要諦と今後の課題

実質的にすでに15年以上に及ぶ本事業については、さまざまな試みがなされ、また大学などの研究機関に応じた支援がなされてきたこともあり、一概には言えない部分も多いのだが、日本台湾交流協会のこの事業の遂行に対して助言をおこなってきた日本研究支援委員会としては、事業の前提となる、いわば「要諦」とも言えるものがいくつかあったものと思われる。

第一に、この事業が「人材育成」を主眼としているということにある。これはいわゆる「親日派」の育成ということではなく、「知日派」の育成を主眼としていることを意味する。「知日派」は事実関係を踏まえつつも、時には台湾の視点など、日本と異なる視点を踏まえて日本に批判的になる。この事業はそうした人材の育成を目指してき

た。この事業の第二期において「当代日本研究学会」を通じた支援から、次第に各大学、研究機関との連携に重点を置いたのも、学会の有職者の研究活動への支援よりも、各大学、研究機関、あるいは日本研究を標榜しない多様な学部、学科の人材育成に支援の重点を置くためであった。この事業では、日本からの教員の派遣、訪日研究、教材となる図書の翻訳、共同研究支援、そしてポスドクも含めて、こうした「開かれた」人材育成に主眼が置かれている。この人材育成が修士課程から始められ、博士課程を経て、目下ポスドクまで至ったのである。

また、この人材養成において、学部、修士課程、博士課程、ポスドクに至る「径路」が、台湾内部だけでなく日本などの外国の大学などの研究機関、また日本語学科とそれ以外の諸ディシプリン関連の学部など、多様な組み合わせ、「径路」が想定されているということだ。そのため、国立政治大学への機関支援や、北部、中部、南部の中核大学に教員派遣などを行うのと同時に、多面で「開かれた」支援になるように心がけることが求められているのである。

第二に、研究分野としては社会科学中心であるということだ。なぜ社会科学が重視されるのかということは前述の通りだ。日本の政治、外交、安全保障、経済などへの理解と、ソフトカルチャーなどとのアンバランス、また台湾の学術制度における社会科学分野での日本の「欠落」、あるいは「希薄さ」がその背景にある。無論、日本語学習熱が高い台湾では各大学の日本語学科が重要な役割を果たしているし、修士課程、あるいは博士課程からの日本留学という道筋がある。大切なことは、この事業では日本語既習者を地域研究の担い手として重視するものの、必ずしも日本語既習者だけを念頭に置くわけではなく、地域研究とは異なる、ディシプリンベースの、事例として日本を扱う研究もまた視野に入れている、という点だ。この点もまたこの15年間貫かれてきたことだ。ただ、この社会科学重視という姿勢を貫きながらも、第二期から第三期にかけて次第に研究領域について柔軟に対応するようになっていたことも確かだ。たとえば、社会学や歴史学などは対象となってい

るし、今後は文学などもまた排除しないということになるだろう。それは文学研究そのものが変質し、社会の言説のあり方などを扱うようになってきており、従来の「語学・文学」とは異なる傾向を見せているということもある。このような状況を反映して、ポスドクに歴史学などが含まれるようになったと言えるだろう。

第三に、日本語学科との関係性において、決して日本語教育方面への支援、特に予算をこの社会科学を中心とする日本研究支援に切り替えたのでは「ない」ということである。前述のように、日本研究支援事業は日台歴史研究のプロジェクトなどを廃止したり、他の事業予算を結びつけるなどして予算を捻出したのであり、日本語、日本語教育への支援を減らすことを前提にはしていない。むしろその存続、発展を前提に進められたものである。この点は台湾において誤解のあるところである。他方で、日本研究支援事業では人材育成に重点を置いており、そこでは前述の通り日本語学科の出身者が日本研究を志すことも十分に念頭においている。むしろ、日本語学科で養成された人材が社会科学的な方向性に志向することも十分に視野に入れた支援プログラムが用意されているとさえ言えるだろう。

第四に、この事業はあくまでも台湾側の日本研究を支援するという建て付けになっているということである。従って、台湾に日本研究の動機や意思があつてこそ成立するものであり、だからこそ日本研究の道を志しながら進路や研究の資源がなく断念するような人々を支援したり、あるいは上述のような日本研究をおこなっていく「径路」があるのならその道に進みたいと考えるような人々を誘ったりすることに主眼がある。だからこそ、多様な、開かれていく径路、そして出口を設けていき、かつ広報を積極的におこなっていくことが求められるのである。

このような「要諦」の下に、上記のような三つの段階を経て15年に亘り進められてきた日本台湾交流協会の日本研究支援事業だが、国立政治大学の修士課程や博士課程には通常の大学院よりも多くの志願者があり、選抜された大学院生からは多くの学位取得者を輩出してきた。また各大学の

学位プログラムやディシプリンベースの諸学科から訪日研修などに極めて多くの若手研究者が参加し、派遣教員の講義や講演には多くの市民を含めた参加者がある。それらの成果は今後に引き継がれていくであろうし、それを期待してやまない。この事業は継続こそが大切であり、それが第五の要諦とも言えることだ。他方で、この事業の遂行過程で少なからぬ課題が残されてきたことも確かだ。

第一に、政治大学などの大学院や諸大学の学位プログラムから輩出された若手研究者の今後が依然明確ではないということだ。これは第四期の課題でもある。日本政府は欧米諸国の大学や研究機関に日本研究のポストを作ったり、ジャパン・チェアを設けたりするような形で経費を支出しているが、台湾の日本研究支援事業ではそこまでのことはできていない。大学や研究機関のポストの管理、運営は人口減少の下で極めて厳しい状態にあり、若手研究者の研究職への就職もまた困難だ。この状況をいかに突破するのかということがある。他方で、政治大学での学位取得プログラムなどでも、日本でいう「生涯教育」を念頭においた、社会人入学の比率が比較的高い。彼らが「日本専門家」として学位取得後に職場に復帰することは歓迎すべきことだが、若手研究者の育成という点ではその就職について課題を残している。

第二に、国立政治大学の日本研究の学位取得プログラムへの外部評価（「評鑑」）での評価の問題がある。これは前述のとおりだが、外部評価（「評鑑」）の結果次第では、第一期以来の拠点である政治大学の日本研究プログラムにポスドク制度を設ける支援をおこなうことも視野に入るかもしれない。それが実現すれば、このプログラムで養成された修士、博士学取得者をポスドクへと結びつけて、日本研究者、日本専門家となる径路の一つとなる可能性も生まれよう。ただ、目下ポスドクを設けている数カ所には、研究者養成の実績があり、また「研究者」を養成するような場（大学院生社会があり、先輩にはロールモデルが複数いて、数々の学術シンポジウム、共同研究が展開されるような場）が形成されている。やはり将来のことを考えれば、ポスドクはそうした環境のある場に

配置することが望ましく、慎重に状況を見極める必要がある。

日本研究支援事業の新たな意義と重要性

最後になるが、冒頭に記したように、昨今、2008年当時にこのプロジェクトが立ち上げられた頃に有していたものとは異なる問題意識が育まれつつあることを付言しておきたい。前述のように、以前の問題意識は現在も変わらず継続しているのだが、新たな問題意識がそこに付与されつつあるということである。

第一に、東アジアの安全保障環境がその緊張度を増す中で、さまざまな意味での社会の強靱性 (social resilience) が求められているということがある。「台湾海峡の平和と安定」を維持、実現していくためには、日本と台湾の社会とがさまざまな領域での交流を促進し、相互理解を深め、価値を共有していくことが必要になる。台湾社会の中で日本についての日本理解の促進の上でも、価値の共有という面でも、台湾における日本研究者、日本専門家の育成が従以前以上に必要とされていると考えられる。

第二に、外交関係のない日台関係ではあるものの、昨今、さまざまな領域での関係性の構築が進められているということがある。この点で、日本における台湾人材 (Taiwan School) とともに、台湾における日本人材 (Japan School) も必要とされる場所である。地域理解を踏まえた人材は、強靱な日台関係の構築には必要不可欠ではないだろうか。

第三に、日本と台湾それぞれの社会での言論や認識の分断が見られ、中にはそれらの分断を一層広げようとする刺激が内外から意図的に与えられ

ることさえ見られるということがある。これこそまさに社会の強靱性が求められる所以だ。意図的に歪められた情報や、分断を拡大させようとする刺激などに対しては、事実を見極め判断することが重要となる。2025年11月の日本の総理発言をめぐってもさまざまな情報がSNSで駆け巡ったが、そこでは「事実」がどの程度踏まえられているだろうか。また日台双方の専門家たちはどのような発信をおこなったのだろうか。

15年以上前には「日本語世代」をめぐる状況に裏打ちされた問題意識があったが、昨今には新たな問題意識がそこに重ねられている。これは、日本研究支援事業の重要性を一層際立たせていると言えるだろう。この事業は長期的に継続されてこそ意義を持つが、時を経るに従って、新たな問題意識が付与され、一層重要性を増していると言えるだろう。今後ともこうした従来の、また新しい問題意識を意識した形で事業が進められていくことを切に願うものである。そのためには日本台湾交流協会の本部と台北・高雄事務所、また日本研究支援委員会が認識と情報を共有し、互いに協力しながら事業を推進していくことが求められる。

なお、ここでは主題を台湾の日本研究支援事業に置いたために、日本側の問題、すなわち日本側も台湾理解の面で多くの課題を抱えていることについては述べていない。日本の大学の台湾研究ポストの問題から、教育における学習指導要領の台湾に関する学びの問題に至るまで課題は山積している。東アジアの今後を考えるならば、日本も台湾に関わるさまざまな「制度」を抜本的に見直す必要があることをここで指摘しておきたい。

台湾自動車産業の現在地

中央大学教授 スタンフォード大学客員研究員 赤羽 淳

台湾の製造業といえば、TSMCに代表される半導体産業や鴻海に代表されるEMS（Electronics Manufacturing Service：エレクトロニクス製品の受託製造サービス）が思い浮かぶであろう。TSMCや鴻海は、台湾のみならずグローバルでも有名な企業である。一方、台湾の自動車産業といえば、エレクトロニクス産業に比べて、地味なイメージが強い。しかし、2020年に鴻海が受託生産に特化するかたちでEV（Electric Vehicle：電気自動車）事業に参入し、2024年からはラクスジェン（納智捷）ブランドのn7というEVを台湾で販売している。2025年の3月には、鴻海と日本の三菱自動車がEVの受託生産に関してMOU（Memorandum of Understanding：覚書）を結んでいる。また、國瑞汽車（以下、國瑞）で生産した車両が日本へ輸出（日本から見れば逆輸入）されることも先ごろ決まった。本稿では、2020年代に入ってからその変化が目立つ台湾自動車産業の現在地を考察する。まずは、台湾自動車産業の概況からみていこう。

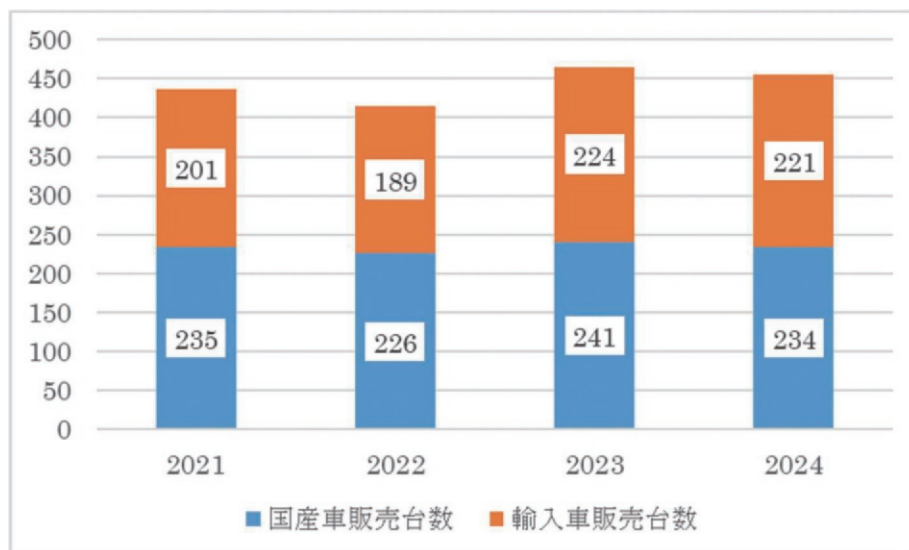
1. 台湾自動車産業の概況

台湾の自動車産業発展の嚆矢は1953年の裕隆汽車（以下、裕隆）の設立に遡り、その歴史は古い。台湾の自動車産業に関してこれまで指摘されてきたことは、市場規模がさほど大きくないのに自動車メーカーの数が多いことであった。その要因としては、ひとえに政府の自動車産業保護政策が指摘されている（朝元，1992；朝元，1994；西川，2002a）。たとえば、1997年頃には、約40万台程度の市場に実に12社のメーカーが存在

していたとみられる（梶原，1999）。しかし政府の保護政策は1985年から緩和されており、競争環境も厳しくなる中で、大慶汽車など事業を維持するだけの生産規模を達成できず、自動車生産から撤退したメーカーもあった（西川，2002b）。また、2001年に台湾がWTOに加盟してからは、輸入車が急増している。しかしそれでも現在、7つの自動車メーカーが台湾内で自動車を生産している。

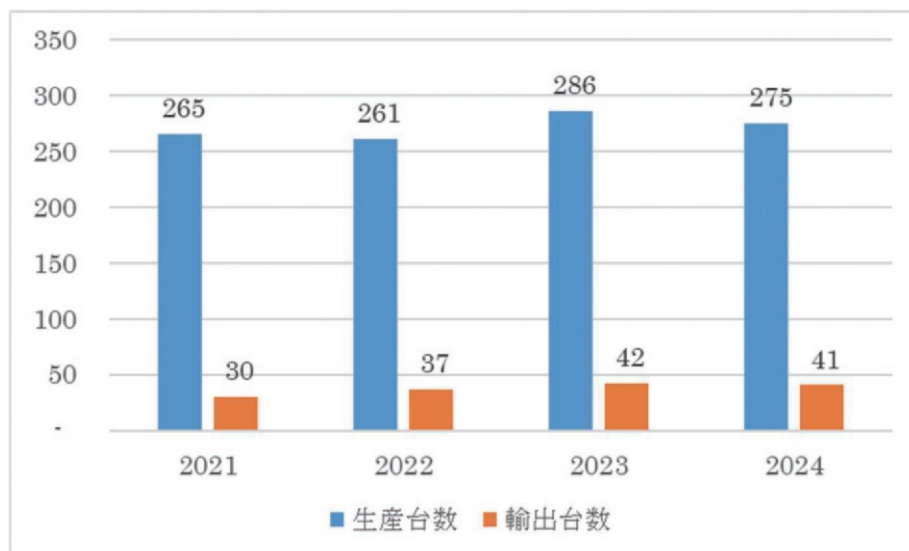
一方、台湾の自動車部品産業は、完成車事業よりも国際競争力をもつことが知られている。朝元（1994）によれば、1980年代末から1990年代初頭の時点で一般部品や潤滑系統の部品で入超から出超に転じ、冷却系統、車体電装の部品、タイヤは出超傾向を保っていた。しかし当時の自動車部品産業は、自動車メーカーの生産工場に近接しているというよりも、古くからの工業地域に叢生していた（居城，1991）。つまり、完成車生産と部品産業の有機的連関は弱かったと考えられる。近年の自動車部品産業については、Taiwan Trend Research（2021）によると、2016年に自動車部品の生産金額が完成車のそれを超えたという。これは特に、海外アフターマーケット向けの輸出部品の貢献が大きい。また、Taiwan Trend Research（2023）によれば、世界的なEVの普及により自動車メーカーは補修部品事業を外注化する傾向にあり、台湾ICT産業が自動車部品産業に参入する機会が拡大しているとのことである。

図表1は、近年の台湾の自動車販売台数を示している。台湾の自動車市場は、ここ数年40万台から45万台程度で推移しており、すでに買い替



図表 1：台湾の自動車販売台数（単位：1,000台）

出所：マークラインズ会員データベースより筆者作成



図表 2：台湾の自動車生産台数・輸出台数（単位：1,000台）

出所：台湾區車輛工業同業公會統計より筆者作成

え需要を中心とした成熟市場となっていることがわかる。また、台湾の自動車市場の特徴は、輸入車が5割近いことである。輸入車には、台湾で人気のあるテスラのEVも含まれている。ちなみに台湾の自動車市場規模は、日本の約10分の1程度である。台湾の人口は日本の約5分の1なので、人口比に対して自動車市場の規模は相対的に小さいことになる。

図表2は、台湾の自動車生産台数と輸出台数を示す。自動車の生産台数は、近年では30万台に満たない。台湾には、今日でも7社の自動車メーカーがあるが、そのうちトヨタと提携関係にある

國瑞が約14万台強を生産しており、他の6社の自動車メーカーの生産台数は1社あたり平均2万台に満たないことになる。つまり、各社ともに多品種少量生産の状態にある。また、台湾から3～4万台の自動車が輸出されているが、これもほぼ國瑞による輸出で、主な輸出先は中東諸国となっている。輸出されている車両は、主にトヨタのカローラとなっている。

2. 台湾製自動車の日本への逆輸入

1. で見たように、台湾の自動車産業は狭い市場の中に7社の自動車メーカーが存在していると

いう世界でも珍しい構造をもっている。また、國瑞が中東向けに輸出はしているものの、グローバル市場を席巻する台湾製の半導体やEMS事業に比べると、自動車産業はかなり地味な存在である。しかし、そんな台湾自動車産業で最近注目される動きがある。その一つが、台湾製自動車の日本への輸出（日本から見れば逆輸入）が決まったというニュースである。

台湾メディアの報道によると、2026年には國瑞がトヨタのミニバンを製造し、日本へ輸出するとのことである。対象となるミニバンは、日本で人気のノアとボクシーだ。両車種は正面からの見た目こそ違うものの、外観の大きさは同じであり、シャシーをはじめ、多くの部品を共有する兄弟車である。ファミリー層向けの使い勝手のよい車で、日本では受注に生産がなかなか追いつかない人気車種である。

報道によれば、これらの車種を日本で生産している富士松工場（愛知県刈谷市）の労働力不足、生産能力不足が背景にあるという。日本では、コロナ禍の半導体不足の際に新車供給が滞り、その後も一部メーカーの型式認証不正問題や能登半島地震による部品供給の混乱などがあり、現在でも新車は供給不足気味となっている。國瑞の生産能力は約20万台で、2024年の生産実績は約14万台強であることを考慮すると、日本向けにこれらの車種を2～3万台追加生産することは十分に可能であろう。

國瑞はすでに中東向けに自動車を輸出しているので、日本向けの輸出を始めるところでなぜそれが話題になるのか？と思われるかもしれないが、これはかなり注目に値する話である。なぜならば、日本はトヨタの母国市場であり、北米や中国と並ぶ最重要市場の一つであるからだ。また、ノアとボクシーは人気車種であり、販売台数も多い。そんな大事な車両の生産を台湾の自動車メーカーが担うということは、これまでの台湾自動車産業の歴史を振り返ってもなかったことである。

國瑞は、トヨタが65%の株式を持つトヨタ系列の会社だが、トヨタの神髄ともいえるTPS (Toyota Production System: トヨタ生産方式) をきちんと根付かせているアジアの生産拠点とい

われる。また國瑞は、多品種少量生産という制約のなかで、独自の工程設計能力を磨いて、高い生産性を実現していることが知られている(李ほか、2005)。こうしたことから、トヨタ本社は國瑞の存在を非常に重要視し、國瑞をこれまで主に中東向け車両の輸出拠点としてきた。今回の決定は、トヨタグループの輸出拠点としての國瑞の役割をさらに拡張させる動きといえるだろう。

日本メーカーが海外で生産した車両を日本に逆輸入するのは、これまでも行われてきた。逆輸入車の生産国としてもっとも代表的なのはタイである。現在、多くの日本メーカーが、タイで生産した小型乗用車や小型SUV (Sports Utility Vehicle) を日本へ逆輸入している。タイは、東南アジア最大の自動車生産国であり、タイ政府も長年にわたって自動車産業政策を重視し、部品産業の集積も進んでいる。このような経緯から、タイはアジアのデトロイトといわれたこともあった。

トヨタが今回の決定をするにあたり、台湾ではなくタイの生産拠点を選ぶというオプションもあったはずである。それにもかかわらず、ノア、ボクシーの生産委託先を台湾の國瑞にしたのは、トヨタなりの算段があると想像される。今回の措置には、日本の供給不足解消と台湾生産拠点の稼働率向上という単なる目的を超えて、アジア大のサプライチェーンを再編成するというより大きな戦略的意図を感じる。これまで、國瑞は中東向け輸出車両の生産こそ担ってきたものの、アジアの自動車サプライチェーンではあまり積極的な役割を果たしてこなかった。トヨタはこの状況を変えようとしているのだろう。

3. 鴻海のEV事業参入の背景

もう一つの見逃せない動きが、鴻海のEV事業である。鴻海は1974年に設立された会社であり、今日では世界最大のEMSとしてその名（海外での名称はFoxconn）がグローバルに知られた会社である。鴻海は、EMSと同様の受託生産に特化するビジネスモデルを掲げて2020年にEV事業に参入してきた。

鴻海は、2020年3月に台湾の老舗自動車メー

図表3：鴻海と裕隆の近年の業績

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
鴻海	売上高（百万NT\$）	5,342,811	5,358,023	5,994,174	6,626,997	6,162,221	6,859,615
	純利益率（%）	2.2	1.9	2.3	2.1	2.3	2.2
裕隆	売上高（百万NT\$）	85,801	82,598	78,048	77,079	82,121	85,776
	純利益率（%）	-29.2	3.3	6.0	-6.1	5.7	4.6
	自動車生産台数	37,727	37,929	30,460	24,962	23,885	23,660

出所：天下雜誌調査排行2000大調査資料庫および台湾区車両工業同業公会より筆者作成

カー、裕隆とEV生産を担う合弁企業設立に関する協議の契約を行い、同年11月に鴻華先進科技（以下、鴻華）を正式に設立した。鴻華は鴻海と裕隆の合弁企業と思われがちだが、正式には鴻海と裕隆の研究開発会社である華創の合弁企業である。出資にあたっては、鴻海が現金出資を行ったのに対し、華創は技術資産で出資を行った。したがって、鴻華の技術的リソースは実質的に華創に由来する。

また、鴻海は鴻華とは別にEVのオープンプラットフォームであるMIHという組織も設立した。MIHの構想は2020年10月に鴻海から発表され、2021年6月に正式に財団法人としてMIHは設立された。このMIHという組織は、外からはなかなかわかりにくいのが、EV事業に関心をもつ内外の企業が参加できるコンソーシアムである。先に述べたように、鴻海はEVでも受託設計・生産（Contract Design and Manufacturing Service、以下CDMS）に徹すると表明したが、設計ではMIH会員企業によるレファレンスデザインを活用している。

このように鴻華とMIHの設立は一連の動きとして進み、鴻海のEV事業への参入は、最初からMIHを前提にしていたと考えられる。MIHの構想が発表された当初は、「Made in Honhai」と揶揄されたように、鴻海色の強い組織とみなされた。鴻海はその懸念を払しょくするために、MIHを民間企業ではなく中立的な財団法人とし、初代の代表には鴻海出身ではない鄭顯聰氏を着任させた。同氏は中国のEV企業、蔚来汽車（NIO）の共同創業者の一人であり、中国のフォードやフィアットでの勤務経験もある生粋の自動車業界の人物である。また、研究開発機能を分社化することは自動車産業ではめずらしいことではない

が、オープンプラットフォームは世界に類例を見ず、従来のEMSにもなかった試みである。

鴻海が裕隆（華創）と合弁企業である鴻華を設立し、さらにMIHというユニークな組織も構えてEV事業に参入した背景には、世界的なEV市場の拡大に加えて、鴻海と裕隆の個別事情があったと考えられる。鴻海はこれまで世界一のEMS企業として売り上げ規模を順調に伸ばしてきたが、一方で2010年頃から利益率の低迷に苦しんでいた。EMSの主な顧客はAppleであり、鴻海の売り上げの約5割程度はAppleからの受注とみられるが、組み立てに特化するEMS事業の利益率は概して低く、こうした事業構造を何とか転換しようと鴻海は模索してきた。2016年に日本の大手電機メーカー、シャープを買収したが、それはこうした事業構造改革の一環であった。しかしながら図表3にみられるように、利益率の低迷という鴻海の課題はその後も改善できていない。今般のEV事業参入は、これまで鴻海が模索してきた自身の事業構造改革の一環として捉えられるのである。

一方、裕隆は1953年創立の台湾の老舗自動車メーカーだが、創業当初から政府の保護政策の対象となり、自動車産業政策が1985年から規制緩和に転ずるまでは、厳しい競争環境にさらされることがなかった。裕隆は、技術提携先の日産車の受託生産を行ってきた一方、1986年には自主設計した飛羚101を発表したり、2009年には自主ブランド「ラクスジェン」を設立したり、2010年には東風汽車との合弁会社を中国に設立するなど、積極的な動きもみせてきた。しかし近年は、売上高と生産台数が低迷し、利益率も安定していない（図表3）。特に生産台数は、後発の國瑞に大きく引き離されている。

裕隆は、研究開発機能を華創として分社化しているように、技術志向の強い会社である。また、自主ブランドのラクスジェンは、LuxuryとGenuineを掛け合わせた言葉で、プレミアムブランドとしての位置づけである。ラクスジェンでは、最新のスマート機能を搭載した高級SUVやセダンが開発され、2018年にはセダンタイプのS3のEVも生産、販売された。しかしどの車種も車重が重く、デザインも消費者受けしていないなどの理由でラクスジェンの販売台数は低迷している（郭，2021）。鴻海にとって、合併相手の候補は裕隆以外にも考えられたはずだが、裕隆が技術志向でEVの生産経験を有し、かつ一応自主ブランドを傘下に持つ一方で、近年は生産台数が低迷しており、提携交渉がしやすかったことが裕隆をパートナーとして選んだ理由と考えられる。裕隆にとっても、鴻海からの提携の打診は、低迷する自動車生産を改善できるチャンスであった。

鴻海は、毎年秋に鴻海テックデー（鴻海科技日）を開催し、新製品や新技術のお披露目をしているが、2021年以降、毎年新しいEVのモデルを発表してきた。これまで発表された主なEVのモデルを時系列に沿って列挙すると、7人乗りSUVのモデルC、高級セダンのモデルE、大型バスのモデルT、5人乗りSUVのモデルB、ピックアップトラックのモデルV、商用車タイプのモデルN、モデルBの量産タイプ、モデルCの米国向けタイプ、MPVのモデルD、小型MPVのモデルA、

そして中型バスのモデルUなどである。

このうちすでに実売に至っているのが、モデルTとモデルCである。モデルTは、2022年の秋から台湾各地の路線バス会社へ納入されている。また、同年11月にインドネシアのバリで開催されたG20サミットでは、送迎用の車両として導入された。ちなみにこのモデルTは、部品の65%をMIHの会員企業から調達したといわれる。一方、モデルCは、裕隆の自主ブランドであるラクスジェン向けにn7（図表4）という車名で2024年3月から台湾で販売が始まっている。ラクスジェンは、CDMSの最初の顧客との位置づけである。

一方、海外の顧客開拓という点では、当初、米国、アジア、中東の新興EVメーカーとの提携を進めた。しかし、概して進捗が思わしくなく、2025年5月に日本の三菱自動車とEVの受託生産に関するMOUを結んでいる。車種は5人乗りSUVのモデルBで、台湾の裕隆の工場（苗栗県三義）で生産し、豪州市場に投入される予定である。

4. ビジネスモデルと顧客構造

鴻海のEV事業のビジネスモデルは、受託設計・生産に特化したCDMSを基本とする。つまり、ビジネスモデルの基本的な建付けはEMSと同様である。

一方で対象となる製品や顧客構造は、CDMS



図表4：ラクスジェンn7（モデルC）

出所：ラクスジェンのディーラーにて筆者撮影

とEMSで異なる。スマートフォンやPCなどのICT製品とEVを比較した場合、EVのほうが部品点数は多い。また、EVはICT製品より設計開発の工程が多く、システム統合（すり合わせ）の重要性が大きい。そのためCDMSでは、部品の設計開発、調達、生産はMIHが担い、シャーシ設計、システム統合は鴻華が担うという形で機能分担をしているとみられる。

製品ライフサイクルにおけるステージもEMSとCDMSで異なる。スマートフォンやPCはいまだに進化している側面もあるが、全般的には普及も進み、成熟期の製品といえる。一方のEVは、普及の途上段階にあり、導入期から成長期にある製品である。そして、こうしたライフサイクルのステージの違いは、顧客構造の違いにも関係してくる。

顧客構造について、鴻海のEMS事業ではアップルだけで50%前後の売り上げをあげているとみられるが、こうした顧客構造のメリットは、アップル一社から大規模な受注が得られ、顧客管理も単純になることである。一方でデメリットは、鴻海の業績がアップルに左右されること、鴻海はアップルに対して交渉力が弱くなり、付加価値の低いアッセンブリーしか任せてもらえないことである。部品サプライヤーに関しても、アップルから一方的に指定される場合が多い。その結果として、鴻海の売り上げは大規模になるが、利益率は低くなる（図表3）。

一方、CDMSではEMSと比べて多種多様な顧客が想定される。その最大の理由は、EVがまだ普及の途上段階にあることである。世界のEV市場では、テスラやBYDが今のところ大きなシェアを占めるが、伝統的自動車メーカーもEVの開発を進める一方、新興EVメーカーも参入している。EV市場の勢力分布図はまだ流動的であり、鴻海はMIHや鴻華を通じて、乗用車、SUV、ピックアップトラック、バスといった複数の車種を開発し、多種多様な顧客に対応しようとしてきた。

5. ビジネスモデルの変質？

しかし、このCDMSのビジネスモデルの変質をうかがわせるような事案が2025年11月に二つ

生じた。ひとつは、鴻華によるラクスジェンの買収観測が出たことである。もうひとつは、去る11月21日のテックデーでフォックストロンブランドの車両が公開されたことである。この二つはコインの裏表の関係にあり、いずれも鴻海のCDMSが大きく変わることを意味する。

ラクスジェン買収の目的は、一義的には裕隆の財務負担を軽くするという点が考えられる。ラクスジェンは赤字体質で、親会社の裕隆にとっても財務上の悩みの種となっていた。裕隆自身も生産台数が低迷しており（図表3）、ラクスジェンを財務的に切り離すことは理にかなっている。実際、株式市場は買収報道を好感し、報道直後の裕隆の株価は上昇した。

今回の買収案件は、本稿執筆時点（2025年12月上旬）でまだ憶測に過ぎないが、業界ではほぼ確定という見方が強い。その理由は、11月21日のテックデーでフォックストロンブリア（Foxtron Bria）なる車両が公開されたからである。フォックストロンとは、鴻華の英語名称である。フォックストロンブリアは、モデルBをもとにしたクロスオーバーSUVであるが、もともとはラクスジェンn5で販売される予定の車両がフォックストロンブリアに名称を変更したとみられる。

こうした経緯を鑑みると、鴻華がラクスジェンを買収する目的は、裕隆の財務負担を軽減するほか、フォックストロンブランドをローンチするために、ラクスジェンの有す販売ネットワークを手に入れるためと考えられる。そしてフォックストロンブランドの車両をローンチした後は、買収したラクスジェンのブランドは消滅する可能性がある。

フォックストロンの名称を冠したEVが発売されれば、実質的に鴻海の自主ブランドのEVがローンチされることを意味する。そしてCDMSの最初の顧客との位置づけであったラクスジェンが消えれば、それは当初掲げたCDMSというビジネスモデルの変更に他ならない。鴻海は、これから自主ブランドのフォックストロンにある程度注力するものと推測されるが、2025年の5月に三菱自動車とMOUを結んでいることから、従来

のCDMSも変わらず継続することは間違いないだろう。しかし、鴻海が自主ブランドのEV生産に乗り出すことは、CDMSの顧客との関係にも影響を及ぼすことになる。少なくとも顧客の立場からすれば、不信感につながりかねない。鴻海から戦略変更の真意に関して、何らかの説明が待たれる次第である。

6. 今後の見通し

本稿では、台湾の自動車産業の概況をみた後、最近の動きとして、台湾製自動車の日本向け輸出の決定や鴻海のEV事業の特徴と戦略を概説してきた。従来から台湾で自動車生産を担ってきた7社のメーカーの中では、國瑞が生産台数や輸出台数で突出しているが、日本向けの輸出生産が予定通り開始されれば、國瑞と他社との格差はますます広がることが予測される。一方、鴻海のEV事業には、足元で戦略のブレが顕在化している。CDMSに関しては、当初、米国、アジア、中東の新興EVメーカーとの提携を進めたが、これまであまりうまくいっていない。日本の三菱自動車とはMOUを結んだものの、鴻海がCDMSとフォルクスワゴンの自主ブランド事業のどちらにウエイトを置くのかは、これから注目されるところである。

<参考文献>

- 朝元照雄（1992）「台湾における自動車産業の発展と部品の国際調達（上）」『商経論叢』33（1）、1-153-1-180頁。
- 朝元照雄（1994）「第5章 台湾の自動車産業育成政策と産業組織」、谷浦妙子編『産業発展と産業組織の変化：自動車産業と電機電子産業』アジア経済研究所、145-167頁。
- 郭志宏（2021）「汽車公司商業模式研究——以納智捷汽車為例——」（国立成功大学管理学院碩士論文）。
- 居城克治（1991）「第4章台湾における自動車産業の現状と部品調達」、北村かよ子編『NIEs機械産業の現状と部品調達』アジア経済研究所、105-138頁。
- 梶原弘和（1999）「台湾自動車産業——産業構造の特徴とWTO加盟への対応——」『創価経営論集』23（3）、71-82頁。
- 李兆華，傅学保，折橋伸哉，& 藤本隆宏（2006）「台湾自動車産業の能力構築——国瑞汽車の事例——」『赤門マネジメント・レビュー』5（3）、171-208頁。
- 西川純平（2002a）「台湾自動車産業の生産規模をめぐる問題」『同志社商学』54（1,2,3）、103-122頁。
- 西川純平（2002b）「台湾における自動車メーカーの企業数と産業政策との関連について——日本の自動車産業における産業政策との比較を通して——」『同志社大学ワールドワイドビジネスレビュー』3（1）、20-44頁。
- Taiwan Trend Research（2021）『汽車零件製造業發展趨勢2021年4月』Taiwan Trend Research
- Taiwan Trend Research（2023）『汽車及其零件製造業產業發展趨勢2023年5月』Taiwan Trend Research

2025年第3四半期の国民所得統計及び 国内経済情勢展望

2025年11月28日 行政院主計総処発表（仮訳）

I 概要

行政院主計総処国民所得統計審議会が11月28日午後2時開催され、2023年第1四半期から2025年第2四半期国民所得統計の修正、2025年第3四半期の速報値、2025年4四半期及び2026年の経済見通しなどを審議した。概要は以下のとおり。

- 一、2023年及び2024年の経済成長率を最新データに基づきそれぞれ+1.08%（修正前+1.12%）、+5.27%（修正前+4.84%）に修正する。
- 二、2025年第1、第2四半期の経済成長率（yoy）をそれぞれ+5.54%（修正前+5.45%）、+7.71%（修正前+8.01%）に修正する。2025年第3四半期の経済成長率（速報値）は+8.21%、10月時点の概算値+7.46%から+0.57%ポイントの上方修正となった。
- 三、2025年第4四半期の経済成長率予測は+7.91%（8月時点の予測値から+6.19%ポイントの上方修正）。2025年の経済成長率は+7.37%（+2.92%ポイントの上方修正）となり、一人当たりGDPは3万8,748米ドル、一人当たりのGNIは3万9,845米ドル、CPIは+1.67%となる見込み。
- 四、2026年の経済成長率の予測は+3.54%、8月時点の予測値+2.81%から+0.73%ポイントの上方修正。一人当たりGDPは4万951米ドル、一人当たりのGNIは4万2,070米ドル、CPIは+1.61%となる見通し。

II 国民所得統計及び経済予測

一、2023年及び2024年経済成長率の修正

国民所得統計は毎年11月に、各種の最新調査及び関連資料に基づいて過去2年間の統計を修正している。2023年及び2024年の経済成長率は、それぞれ+1.08%、+5.27%で元の数値からそれぞれ▲0.04ポイントの下方修正、+0.43%ポイントの上方修正となった。

（一） 今回の修正は、最新の製造業投資及び運営概況、工場校正、営利事業所得税の申告データ、税関統計、国際収支、旅行状況、教育消費支出、家庭収支調査、卸売、小売及び飲食レストラン業経営状況調査などの各項目の調査及び公務統計の最新資料、上場・店頭登録会社の財務諸表、公営事業及び各レベルの政府の最新の決算書などの関連資料に基づき、2023年及び2024年の各四半期の統計を検討・修正した。

（二） 修正後の2023年の経済成長率は+1.08%となり、修正前の数値の+1.12%から▲0.04%ポイントの下方修正となり、名目GDP生産額を23兆5,983億台湾元に修正した。2024年の経済成長率は+5.27%と修正前の+4.84%から+0.43%ポイントの上方修正となり、名目GDP生産額を25兆7,371億台湾元に修正した。

二、2025年第1、2四半期の修正

2024年第1、2四半期の経済成長率（yoy）は、それぞれ+5.54%、+7.71%に修正した。2025年上半期の経済成長率は+6.64%となった。こ

れは主に、経済部の「製造業投資及び運営概況調査」などの投資関連調査、中央銀行の国際収支(BOP)、各層の政府機関会計報告等の最新資料に基づいて修正した。第1、第2四半期の季節調整後の前期比成長率(saqr)は、それぞれ+1.95%、+2.54%、同年率換算値(saar)は、それぞれ+8.04%、+10.56%となった。

三、2025年第3四半期経済成長率の速報値

2025年第3四半期速報値における実質GDPの対前年同期比成長率(yoy)は+8.21%と、10月時点の概算値(+7.64%)から+0.57%ポイントの上方修正、8月時点の予測値+2.91%から+5.30%ポイントの上方修正となった。季節調整後の前期比成長率(saqr)は+1.71%、同年率換算値(saar)は+7.02%となった。

(一) 外需面について

1、輸出について、米国が8月から適用しようとした半導体及び関連産品(我が国輸出の7割を占める)に対する100%超の関税措置は依然として調査中であり、主要なクラウドサービス業者(CSP)の資本支出は引き続き拡大し、AI(人工知能)等の新興技術に対する需要拡大が予想を上回り、加えて消費者向け新型電子製品の出荷の増加により、2025年第3四半期の輸出(米ドルベース)は前年同期比+36.49%(台湾元ベースでは+25.57%)となった。三角貿易※も好調で、各項目の商品及びサービスを計上し、物価要因を控除した商品及びサービスの実質輸出は+31.95%の成長となった。

※(当所注) 三角貿易とは、台湾企業が海外の顧客から注文を受け、第三国のサプライヤーから商品を調達し、買い手に販売する貿易方法。

2、輸入について、AI産業の国際的な分業化や輸出が輸入需要を牽引し、原材料の調達及び資本設備の購入が増加したことから、2025年第3四半期の商品輸入(米ドルベース)は前年同期比+24.91%(台湾元ベースでは+14.96%)となった。このうち、農工原材料及び資本設備はそれぞれ+21.97%、+47.49%となった。サービス輸入は国民の海外旅行ブームの持続により増加しており、各項目の商品及びサービス

を計上し、物価要因を控除した商品及びサービスの実質輸入は+26.09%となった。

3、輸出から輸入を差し引いた外需全体の経済成長への寄与度は+7.57%ポイントと2008年第3四半期以降の最高値となった。

(二) 内需面について

1、民間消費：第3四半期は、情報通信、娯楽・レジャー等の消費が増加したほか、株式市場の活況による取引手数料収入の増加、海外旅行者数の増加による海外での消費が増加した一方、自動車・バイクの販売不振によるマイナス成長、小売・飲食レストラン業の売上の低迷が民間消費の成長を抑制したことから、各消費項目から来台観光客の消費と物価要因を控除した第3四半期の実質民間消費(速報値)は+1.19%となり、経済成長への寄与度は+0.56%ポイントとなった。このうち、国民による国内消費は前年比+0.76%の微増となり、国民による海外消費は+7.59%となった。

2、政府消費：実質成長率は+0.30%、経済成長への寄与度は+0.04%ポイントとなった。

3、資本形成について、

①新興技術製品に対する需要増加を背景とした企業の投資拡大の継続により、第3四半期の資本設備輸入(台湾元ベース)は前年同期比+35.77%(うち半導体設備は前年同期比+59.58%)となり、域内投資財生産量も+17.93%となった。機械設備及び知的財産投資が増加、建設工事投資も小幅な成長となった。一方、運輸機械投資は営業用小型車及び飛行機等の購入ペースの鈍化により減少した。物価要因を控除した第3四半期の固定資本形成の実質成長率(速報値)は前年同期比+9.34%となり、経済成長への寄与度は+2.31%ポイントとなった。在庫変動を加えた資本形成の実質成長率は+0.16%、経済成長への寄与度は+0.03%ポイントとなった。

②投資の主体別について、公営事業及び政府固定投資の実質成長率は前年同期比+10.84%、+6.43%となった。民間投資の実質成長率は、半導体業者が製造プロセスの改善や製造能力の

拡充に積極的に取り組んだことから、前年同期比+9.58%となった。

4、以上の各項目を合わせた第3四半期の内需全体の成長率は+0.73%、経済成長率への寄与度は+0.64%ポイントとなった。

(三) 生産面について

1、農業は、漁業産量の減少により、第3四半期の農業の実質成長率は▲0.76%となり、経済成長への寄与度は▲0.02%ポイントとなった。

2、工業生産の実質成長は+12.25%となった。これは、主にAI（人工知能）、高速演算及びクラウドサービスに対する需要の持続的な拡大、加えて消費者向け新型電子製品の発売が電子情報製品の増産をもたらした一方、従来型産業製品※の需要が依然として低迷しており、増加幅の一部を相殺したことから、第3四半期の製造業の実質成長率は+17.56%となり、三角貿易及び研究開発を含めた第3四半期の製造業の実質成長率は+13.44%、経済成長寄与度は+5.05%ポイントとなった。

※（当所注）電子情報産業を除いた民生、化学、金属機械などの製造業

3、サービス業について、AI関連応用の拡大により、第3四半期の売上額は前年同期比+5.41%となった。小売業（売上額前年同期比▲1.63%）を加え、物価要因を控除した第3四半期の卸売・小売業全体の実質成長率は+6.66%となり、経済成長への寄与度は+0.84%ポイントとなった。

運輸及び倉庫業は、製造業の好調な生産活動や好調な輸出により運輸需要が増加した。一方、旅客輸送量は、旅行人気は衰えてはいないものの昨年基準値が高かったことから伸びは緩やかとなった。第3四半期の運輸及び倉庫業の実質成長率は+2.02%となり、経済成長への寄与度は+0.05%ポイントとなった。

宿泊及び飲食レストラン業は、観光客の持続的な増加により、第3四半期の観光宿泊総売上額は前年同期比+1.39%となり、飲食レストラン業売上額は前年同期比+1.82%となった。物価要因を控除した第3四半期の宿泊・飲食レストラン

業の実質成長率は+0.62%となり、経済成長率への寄与度は+0.02%ポイントとなった。

金融及び保険業について、金融機関の利息収入純額は+18.11%となった。手数料収入は+12.54%となった。また、株取引の活況による証券先物業の売上収入の増加から、その他保険サービス、投資信託顧問料等の手数料と合わせた第3四半期の金融・保険の実質成長率は+5.85%となり、経済成長への寄与度は+0.38%ポイントとなった。

四、2025年第4四半期及び2026年の経済展望

(一) 国際経済情勢

1、世界経済は貿易の不確実性にさらされる中においても強靱性を示している。S & P Globalの11月の最新資料によると、2025年及び2026年世界経済の成長率はそれぞれ+2.8%、+2.7%（2025年8月時点の予測値からそれぞれ+0.2%の上方修正、横ばい）となる。このうち、2025年及び2026年の先進国経済はそれぞれ+1.8%（+0.3%ポイント上方修正）、+1.7%（横ばい）となり、新興国経済の成長率はそれぞれ+4.2%（+0.1%ポイントの上方修正）、+4.0%（+0.1%ポイントの上方修正）となる見通しである。一方、米国の関税政策及び地政学のリスクが依然として存在しているため、世界経済の発展は依然として不透明感が存在している。

2、米国及び欧州の経済について、2025年の米国経済成長率は前年同期比+2.0%（+0.3%ポイントの上方修正）、2026年は+2.2%（▲0.2%ポイントの下方修正）に上昇する見込み。2025年のドイツ、フランス、イギリスの経済成長率はそれぞれ+0.3%、（▲0.1%ポイントの下方修正）、+0.8%（+0.3%ポイントの上方修正）、+1.4%（+0.2%ポイントの上方修正）となり、2026年はそれぞれ+1.0%（▲0.2%ポイントの下方修正）、+0.8%（+0.2%ポイントの上方修正）、+0.9%（▲0.1%ポイントの下方修正）となる見通しである。

3、アジア経済について、2025年の中国大陸の経済成長率は前年同期比+5.0%（+0.2%ポイ

ントの上方修正)、2026年は+4.6% (+0.4%ポイントの上方修正)となる見込み。2025年の韓国の経済成長率は前年同期比+1.0% (+0.1%ポイントの上方修正)、2026年は+1.9% (横ばい)、2025年のシンガポールの経済成長率は+3.4% (+0.7%ポイントの上方修正)、2026年は+2.5% (+0.2パーセントの上方修正)、2025年の香港の経済成長率は+3.2% (+0.7%ポイントの上方修正)、2026年は+2.1% (+0.1%ポイント)、2025年の日本の成長率は1.4% (+0.6%ポイントの上方修正)、0.7% (+0.1%の上方修正)となる見通し。

(二) 2025年第4四半期及び2026年の国内経済予測

1、対外貿易

(1) AIなどの新興技術の応用が急速に普及し、計算能力需要の急増が大型クラウドサービス業者(CSP)のAIインフラ建設の加速を促し、また、米国の半導体関税措置の実施の延期や電子製品への需要の回復が、台湾が優位性を持つ電子部品及び情報通信製品の輸出の大幅増をもたらしているが、一部の従来型産業は依然として世界的な生産能力の過剰の影響を受け、輸出が抑制されることから、2025年第4四半期の商品輸出は1,723億米ドル、前年同期比+36.84%となる見込み。三角貿易は外需に伴い成長し、訪台観光客の増加がサービス輸出に寄与することから、商品及びサービス貿易を加味し、物価要因を控除した2025年第4四半期の輸出の実質成長率は+34.84% (8月時点の予測値から+18.19%ポイントの上方修正)となる見込み。輸入は、輸出及び投資増加による輸入増加により、2025年の第4四半期は1,309億米ドル、前年同期比+24.91%となる見通し。輸入の実質成長率は+29.25% (+11.63%ポイントの上方修正)となる見通し。1～3四半期と合わせた2025年の輸出、輸入は前年同期比それぞれ+31.14% (+7.40%ポイントの上方修正)、+28.47% (+3.93%ポイントの上方修正)となる見通しである。

(2) 2026年を展望すると、米国関税の影響が依然として高く、IMF (国際通貨基金) は、2026年の世界貿易量成長率を2025年の+3.6%から2.3%にまで減少すると予測している。一方、AI関連技術及び応用の発展が長期的に見込まれ、各国政府はAIインフラの積極的な整備に取り組んでおり、AI関連のハードウェアの需要が引き続き増加することが見込まれる中、台湾の産業サプライチェーンの完成度や優位性により、先端半導体の増産が輸出の増加を押し上げることから、2026年の輸出及び輸入はそれぞれ6,644億米ドル、5,002億米ドル、昨年の高い基準値においても前年同期比でそれぞれ+6.32% +3.29%となる見込み。商品及びサービス貿易を合計し、物価要因を控除した2026年の輸出及び輸入の実質成長率はそれぞれ+4.84% (+2.83%ポイントの上方修正)、+4.32% (+2.41%ポイントの上方修正)となる見通し。

2、民間消費

政府の現金給付政策が消費拡大に寄与し、加えて貨物税負担軽減政策が自動車市場を刺激することから、2025年第4四半期の民間消費の実質成長率は+3.14%となり、1～3四半期を併せた2025年の民間消費は前年同期比+1.50% (+0.65%ポイントの上方修正)となる見込み。2026年は、良好な企業収益が賃金及び株配当の増加を支え、これらが家庭可処分所得の増加をもたらすとともにAI応用普及率の増加が電子製品の買い替え需要をもたらし、加えて海外旅行ブームの持続が消費力の下支えとなることから、2026年の民間消費の実質成長率は+2.43% (+0.24%ポイントの上方修正)となる見通し。

3、固定資産投資

(1) 民間投資について、域内半導体企業及びサプライチェーンは高度製造プロセス等を拡充するため、設備投資を1～3四半期の執行率まで引上げる。一方、不動産市場の軟化が成長を抑制するが、研究開発の安定的な拡大が減少幅を相殺することから、2025年第4四半期の民間投資の実質成長率は▲2.18%と

なり、1～3四半期と合わせた2025年の民間投資の実質成長率は+9.98%（+0.09%ポイントの上方修正）となる見通し。2026年は生産拡大基調が維持され、航空業者による航空機購買の増加が投資の下支えとなるが、昨年基準値が高かったことから、前年同期比+1.73%（▲0.02%の下方修正）となる見通しである。

- (2) 公共投資を計上した2025年の固定投資の実質成長率は+9.69%（+0.50%ポイントの上方修正）となり、2026年は+2.17%（+0.49%ポイントの上方修正）となる見通しである。

4、物価

- (1) 国際機関の予測及び足元における石油価格のトレンドを参考として、2025年第4四半期のOPEC原油価格を1バレル=63.9米ドル（8月時点の予測値から2.8米ドルの下方修正）、2025年は1バレル=69.6米ドル（8月時点の予測値から0.7米ドルの下方修正）、また、2026年のOPEC原油価格を1バレル=56.6米ドル（4.8米ドルの下方修正）と設定する。
- (2) 外食価格、家賃の値上がりが継続し、10月から民生用電気料金が値上がりする一方、最近の青果価格は昨年と比較し下落しつつあり、また、アフリカ豚熱による豚肉価格への影響も限定的（11月6日から食肉処理が解禁）となっている。加えて、石油価格が依然として低水準で推移し、台湾元の為替レート

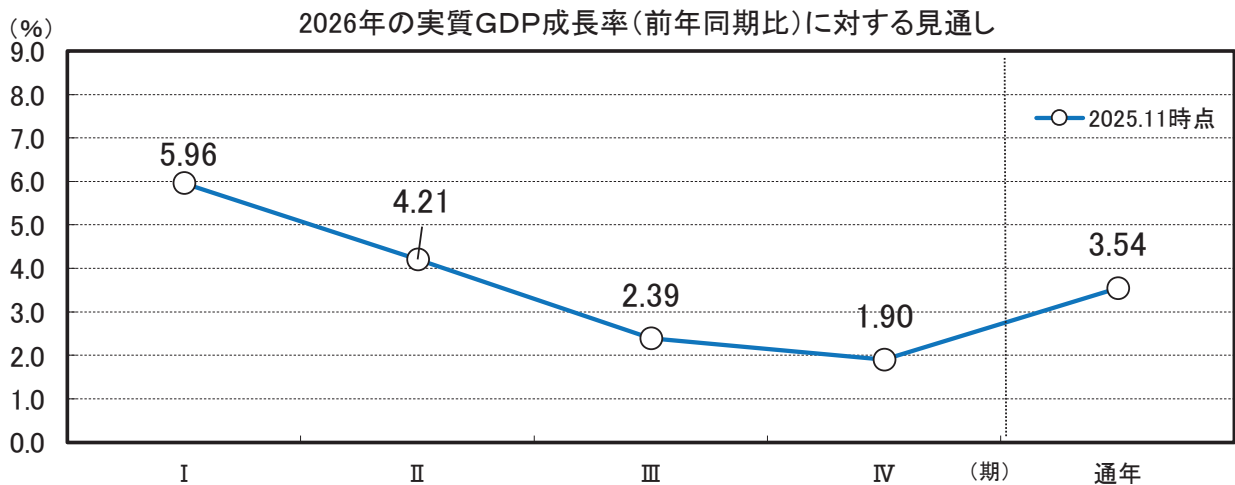
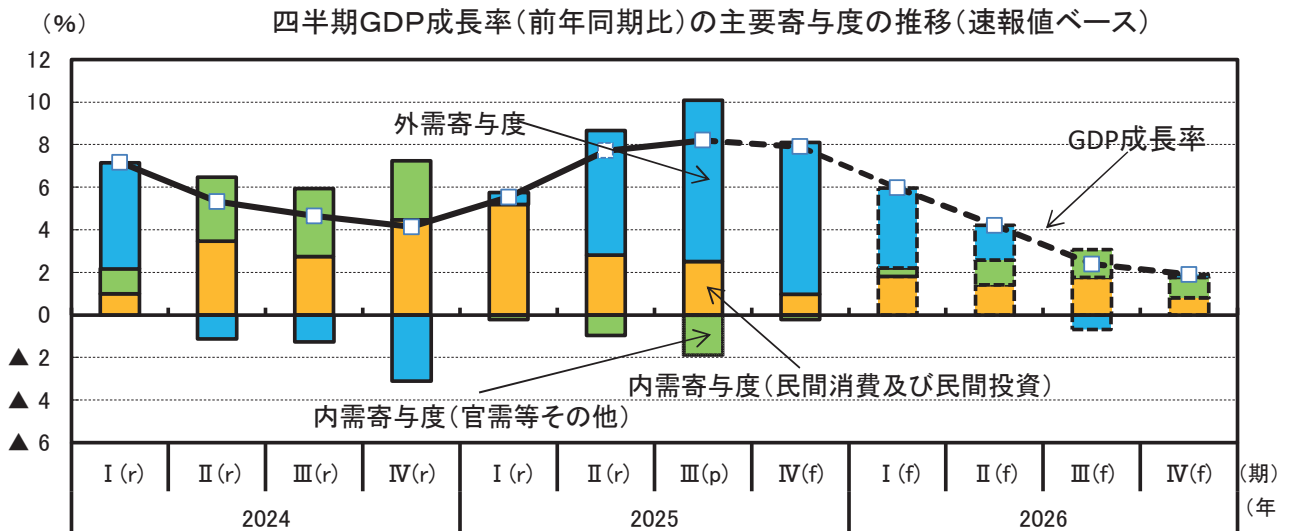
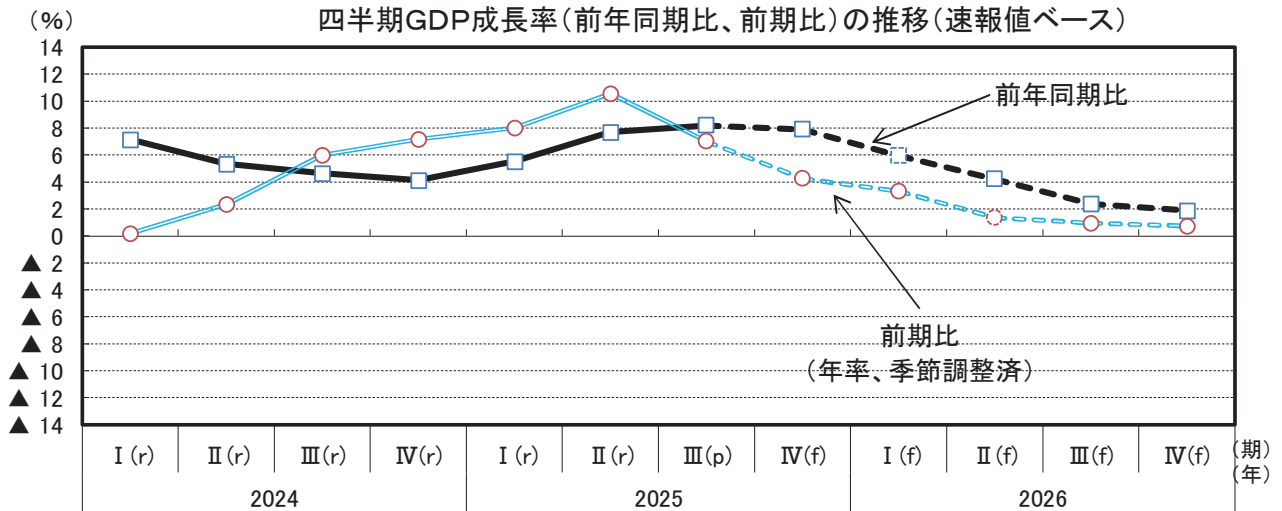
の上昇も物価の上昇圧力を緩和することが期待されている。2025年のCPIは+1.67%（▲0.09%ポイントの下方修正）となる見通し。2026年は、石油価格の下落やサービス価格が高基準値により安定する見込みであることから、CPIの上昇幅は縮小し、CPIは+1.61%（▲0.03%ポイントの下方修正）となる見通し。

- 5、以上の要因を総合すると、2025年通年のGDP規模は28兆台湾元を突破し、経済成長率は+7.37%（2.92%ポイントの上方修正）、CPIは+1.67%となる見通し。また、2026年の経済成長率は+3.54%（0.73%ポイントの上方修正）、一人当たりのGDPは4万951米ドル、CPIは+1.61%となる見通し。

(三) 主要な不確実性

- 1、AI、高速演算等の科学技術の発展と活用の進展、関連インフラ施設に対する需要の変化。
- 2、米国の関税措置が世界貿易・経済及びインフレ、サプライチェーンに与える影響。
- 3、米関税措置の影響を軽減するための財政政策及び関連政策の効果。
- 4、地政学リスクの変化が世界貿易及び物価に与える影響。
- 5、主要国の金融政策が国際金融市場及び実体経済に与える影響。

以上



GDP の各構成項目の寄与度（対前年同期比）

（単位：％）

	GDP		内需		外需																			
					在庫変動		輸出																	
	成長率	寄与度	民間消費				政府消費				固定資本形成				民間投資		公営事業投資		政府投資		寄与度	成長率	寄与度	成長率
成長率			寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度	成長率	寄与度					
2018	291	357	309	228	118	396	055	063	299	063	199	035	1556	016	496	013	073	▲019	▲025	▲017	004	002		
2019	306	330	293	247	130	057	008	1082	236	1168	208	145	002	943	026	▲080	012	002	001	▲020	▲011			
2020	342	119	107	▲243	▲127	270	038	626	149	522	103	2850	033	447	013	047	235	▲048	▲030	▲519	▲265			
2021	672	588	506	▲006	▲003	372	052	1444	348	1863	367	545	008	▲917	▲027	110	166	1509	838	1614	672			
2022	268	401	344	402	181	515	070	793	208	804	179	1254	017	459	012	▲114	▲076	277	171	518	247			
2023 (r)	108	092	081	795	364	016	002	▲761	▲214	▲1040	▲247	991	015	664	019	▲072	028	▲408	▲275	▲549	▲303			
I (r)	▲358	243	209	610	283	322	039	▲208	▲058	▲339	▲082	2153	020	256	003	▲055	▲567	▲1181	▲802	▲426	▲234			
II (r)	142	156	138	1286	571	▲059	▲008	▲718	▲203	▲1005	▲243	985	015	932	024	▲222	004	▲762	▲512	▲949	▲517			
III (r)	156	021	017	916	413	▲068	▲010	▲939	▲255	▲1138	▲261	▲629	▲010	591	015	▲131	139	▲023	▲017	▲256	▲156			
IV (r)	474	▲038	▲032	417	199	▲079	▲012	▲1135	▲331	▲1667	▲396	1672	034	759	031	111	506	364	195	▲541	▲311			
2024 (r)	527	637	553	320	156	303	041	707	181	672	141	607	010	1019	030	174	▲026	871	537	1162	563			
I (r)	716	242	217	451	228	257	034	▲332	▲093	▲519	▲128	1016	013	989	022	048	499	945	577	190	078			
II (r)	533	738	646	355	175	320	043	750	195	801	172	557	009	494	014	233	▲113	741	458	1166	571			
III (r)	466	698	592	228	110	398	054	826	198	825	163	1048	015	736	020	230	▲127	903	567	1436	694			
IV (r)	413	852	724	251	119	240	034	1579	393	1736	328	173	004	1602	061	179	▲311	897	545	1852	856			
2025 (f)	737	230	200	150	070	208	028	969	250	998	211	1255	020	588	018	▲148	537	3114	1959	2847	1422			
I (r)	554	575	497	143	067	070	009	1844	462	2107	452	424	006	108	004	▲041	057	2066	1268	2531	1212			
II (r)	771	210	185	017	007	325	042	1151	302	1246	274	444	007	727	021	▲167	586	3626	2268	3299	1682			
III (p)	821	073	064	119	056	030	004	934	231	958	196	1084	016	643	018	▲228	757	3195	2090	2609	1333			
IV (r)	791	091	079	314	145	378	053	118	031	▲218	▲046	2374	049	706	027	▲150	712	3484	2169	2925	1457			
2026 (f)	354	291	240	243	107	443	056	217	057	173	037	▲367	▲006	861	026	020	114	484	355	432	241			
I (f)	596	260	221	305	141	499	059	245	066	177	040	▲152	▲001	1181	027	▲045	375	1286	891	938	516			
II (f)	421	309	258	267	118	332	041	182	048	118	025	124	002	729	021	051	163	331	239	166	076			
III (f)	239	385	307	270	117	573	071	340	085	290	060	▲122	▲001	952	026	034	▲069	291	208	496	277			
IV (f)	190	216	176	136	059	379	053	111	029	106	023	▲897	▲023	732	029	035	014	182	131	209	117			

（出典）行政院主計総処

（注）r：修正値、p：速報値、f：予測値

重要経済指標

行政院主計総処 2025年11月28日発表

	経済成長率 (実質 GDP) (%)			一人当たり GDP		一人当たり GNI		消費者物価上昇率	生産者物価上昇率	名目 GDP (百万台湾元)
	前年同期比	前期比 (年率換算)	前期比	台幣元	米ドル	台幣元	米ドル	(%)	(%)	
2018 年	2.91	—	—	781,169	25,901	800,173	26,531	1.36	—	18,420,039
2019 年	3.06	—	—	804,123	25,998	827,662	26,759	0.55	—	18,974,097
2020 年	3.42	—	—	849,105	28,705	877,020	29,649	▲ 0.23	—	20,023,752
2021 年	6.72	—	—	927,776	33,111	952,302	33,987	1.97	—	21,773,291
2022 年	2.68	—	—	978,579	32,827	1,008,406	33,828	2.95	10.51	22,820,430
2023 年 (r)	1.08	—	—	1,010,959	32,444	1,044,671	33,526	2.49	▲ 0.57	23,598,348
第 1 季 (r)	▲ 3.58	▲ 8.91	▲ 2.31	235,631	7,756	249,472	8,209	2.61	3.16	5,484,505
第 2 季 (r)	1.42	10.26	2.47	244,824	7,977	253,134	8,246	2.04	▲ 3.68	5,711,773
第 3 季 (r)	1.56	8.33	2.02	257,726	8,138	258,581	8,163	2.45	▲ 0.97	6,021,960
第 4 季 (r)	4.74	10.63	2.56	272,778	8,573	283,484	8,908	2.88	▲ 0.60	6,380,110
2024 年 (r)	5.27	—	—	1,099,390	34,238	1,140,906	35,531	2.18	1.37	25,737,088
第 1 季 (r)	7.16	0.20	0.05	262,415	8,345	275,122	8,749	2.34	▲ 0.04	6,145,244
第 2 季 (r)	5.33	2.36	0.58	268,110	8,289	278,249	8,602	2.20	2.81	6,277,605
第 3 季 (r)	4.66	6.02	1.47	276,678	8,567	279,652	8,659	2.23	1.59	6,476,525
第 4 季 (r)	4.13	7.19	1.75	292,187	9,037	307,883	9,521	1.96	1.11	6,837,714
2025 年 (f)	7.37	—	—	1,205,815	38,748	1,240,221	39,845	1.67	▲ 1.96	28,163,807
第 1 季 (r)	5.54	8.04	1.95	285,793	8,689	295,438	8,983	2.21	3.72	6,683,980
第 2 季 (r)	7.71	10.56	2.54	293,006	9,498	301,310	9,767	1.65	▲ 3.10	6,844,826
第 3 季 (p)	8.21	7.02	1.71	304,875	10,176	308,261	10,289	1.46	▲ 5.02	7,113,299
第 4 季 (f)	7.91	4.26	1.05	322,141	10,385	335,212	10,806	1.37	▲ 3.28	7,521,702
2026 年 (f)	3.54	—	—	1,280,958	40,951	1,315,892	42,070	1.61	▲ 0.50	29,860,891
第 1 季 (f)	5.96	3.32	0.82	307,723	9,838	319,357	10,210	1.27	▲ 4.23	7,181,825
第 2 季 (f)	4.21	1.37	0.34	314,783	10,063	323,326	10,337	1.63	0.06	7,341,827
第 3 季 (f)	2.39	0.96	0.24	321,980	10,293	324,045	10,360	1.79	1.85	7,503,285
第 4 季 (f)	1.90	0.75	0.19	336,472	10,757	349,164	11,163	1.74	0.53	7,833,954

(出典) 行政院主計総処

r: 修正値、p: 速報値、f: 予測値

2025年第3四半期の国際収支統計

2025年11月20日 台湾中央銀行発表（仮訳）

◆概要

2025年第3四半期の国際収支は、経常収支が458.4億ドルの黒字、金融収支が369.2億ドルの純資産の増加、中央銀行準備資産が51.2億ドルの増加となった。

◆内訳

（1） 経常収支

経常収支の黒字は、前年同期比207.6億ドル増加となった。

- ① 貿易収支の黒字は、主にAI等新興技術関連ビジネスの堅調な業績動向と消費者向け電子新製品の在庫の積み増し需要による輸出の拡大により、前年同期比219.0億ドル増加の498.3億ドルとなった。
- ② サービス収支の赤字は、主に旅行支出の増加と国内事業者による貨物輸送サービスの収入減少により前年同期比1.8億ドル増加し、40.8億ドルとなった。
- ③ 第一次所得収支の黒字は、主に居住者の対外直接投資収入の増加により前年同期比5.0億ドル増加の26.4億ドルとなった。
- ④ 第二次所得収支の赤字は、労働者の海外送金の増加により前年同期比14.6億ドル拡大の25.4億ドルの赤字となった。

（2） 金融収支

- ① 直接投資は、純資産が91.0億ドル増加となった。このうち、居住者による対外直接投資と非居住者による対内直接投資はそれぞれ99.2億ドルと8.2億ドルの純増となった。
- ② 証券投資は、純資産が106.4億ドルの増加となった。このうち、居住者による対外証券投資は、民間部門の外国債券の保有増加により160.0億ドルの純増、非居住者による証券投資は、主に海外投資家による台湾株の保有増加により53.7億ドルの純増となった。
- ③ 金融派生商品は、主にその他金融機関が金融デリバティブの売却益を得たことに伴う資産の減少を反映して、純資産は7.2億ドル減少となった。
- ④ その他投資は、主に民間非金融セクターの外国預金及び貿易信用、前受金の増加を反映し、純資産が179.1億ドルの増加となった。

（3） 2025年第1四半期から第3四半期までの国際収支の概況

2025年第1四半期から第3四半期までで、経常収支が1122.4億元の黒字、金融収支が832.6億ドルの純資産の増加、中央銀行準備資産が210.3億ドルの増加となった。

国際収支の推移 [当所作成]

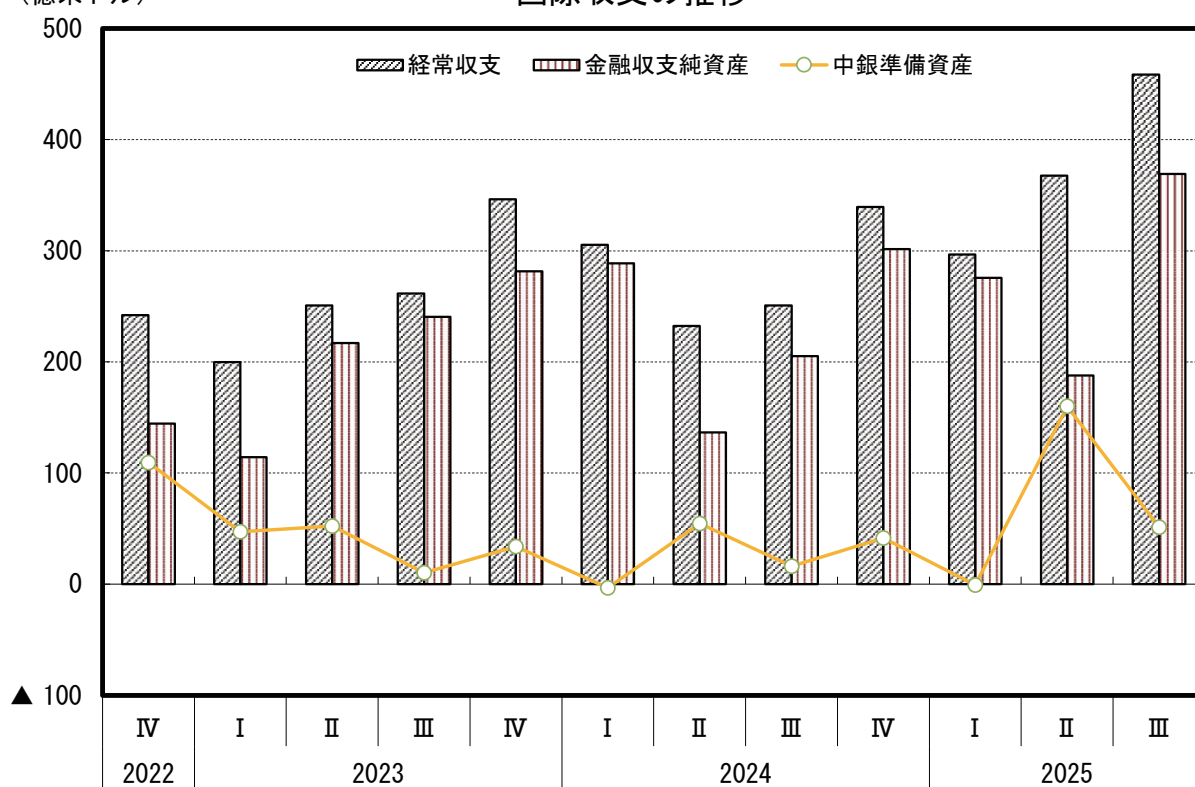
(単位：億米ドル)

	2022					2023					2024 (r)					2025				
	I	II	III	IV		I	II	III	IV		I (r)	II (r)	III (r)	IV (r)		I (r)	II (r)	III (r)	IV (r)	
経常収支	1,014.5	321.9	259.0	191.5	242.0	1,058.1	199.8	250.7	261.5	346.2	1,127.5	305.3	232.3	250.8	339.2	-	296.5	367.6	458.4	
貿易収支	687.0	200.5	149.6	180.2	156.7	956.2	121.6	223.2	311.2	300.2	993.6	245.0	211.9	279.3	257.5	-	269.8	368.9	498.3	
輸出	4,283.6	1,085.4	1,121.0	1,083.5	993.6	3,838.8	885.4	946.2	1,014.6	992.6	4,150.2	966.4	1,013.0	1,090.0	1,080.8	-	1,177.3	1,423.7	1,543.0	
輸入 (▲)	3,596.6	884.9	971.4	903.3	836.9	2,882.6	763.9	723.0	703.4	692.4	3,156.6	721.5	801.1	810.8	823.3	-	907.4	1,054.8	1,044.7	
サービス収支	126.3	49.0	37.4	33.2	6.7	▲ 100.9	▲ 16.3	▲ 23.0	▲ 43.2	▲ 18.5	▲ 121.6	▲ 22.3	▲ 42.2	▲ 39.0	▲ 18.1	-	▲ 30.6	▲ 44.2	▲ 40.8	
第一次所得収支	233.4	79.3	78.5	▲ 13.6	89.1	252.6	105.8	62.8	5.7	78.3	302.7	94.6	73.3	21.4	113.5	-	68.6	62.9	26.4	
第二次所得収支	▲ 32.2	▲ 6.8	▲ 6.5	▲ 8.3	▲ 10.5	▲ 49.7	▲ 11.3	▲ 12.3	▲ 12.3	▲ 13.9	▲ 47.2	▲ 11.9	▲ 10.8	▲ 10.8	▲ 13.7	-	▲ 11.4	▲ 20.0	▲ 25.4	
資本移転等収支	▲ 0.5	▲ 0.1	0.0	▲ 0.1	▲ 0.3	▲ 0.4	▲ 0.1	0.0	▲ 0.3	▲ 0.0	▲ 0.0	▲ 0.0	0.1	▲ 0.0	▲ 0.1	-	▲ 0.1	▲ 0.0	▲ 0.1	
金融収支	937.2	331.7	221.5	239.7	144.4	853.3	114.3	217.0	240.5	281.5	931.8	288.6	136.6	205.2	301.5	-	275.7	187.8	369.2	
直接投資	42.3	17.6	▲ 2.3	▲ 0.2	27.2	182.9	34.2	9.8	55.5	83.5	209.2	22.7	65.6	80.3	40.7	-	40.4	160.2	91.0	
証券投資	1,052.9	508.5	282.7	246.2	15.5	666.9	185.8	145.9	329.9	5.4	837.3	223.0	142.2	221.4	250.7	-	317.4	▲ 209.8	106.4	
デリバティブ	46.6	5.5	12.3	25.6	3.2	10.5	5.5	▲ 0.5	8.7	▲ 3.2	9.2	5.1	2.7	▲ 2.8	4.3	-	3.0	▲ 13.4	▲ 7.2	
その他	▲ 204.5	▲ 199.8	▲ 71.2	▲ 31.9	98.4	▲ 7.0	▲ 111.2	61.9	▲ 153.5	195.8	▲ 123.9	37.9	▲ 74.0	▲ 93.6	5.8	-	▲ 85.1	250.8	179.1	
中銀準備資産変動	108.8	2.6	38.2	▲ 41.2	109.3	143.4	47.2	52.2	10.1	33.9	108.8	▲ 3.3	54.6	16.1	41.4	-	▲ 0.9	160.0	51.2	

(出典) 中央銀行発表 r：修正値 p：速報値

(億米ドル)

国際収支の推移



出典：中央銀行発表を元に当協会作成

令和7年度 外務大臣表彰（2）

受賞者の紹介

外務大臣表彰は、日本との友好親善関係の増進に特に顕著な功績のあった個人および団体について、その功績を称えるものです。令和7年度は、東京本部の推薦により平野久美子氏（ノンフィクション作家）が、台北事務所の推薦により林成蔚氏（元北海道大学公共政策大学院教授）が受賞されました。ご功績に対し、衷心より敬意と感謝を表します。今号では、台北事務所推薦の1名をご紹介します。

林成蔚 元北海道大学公共政策大学院教授

功績概要：日本と台湾との学術交流の促進

平成21年から約9年に亘り、北海道大学大学院、常葉大学の教授として教鞭を執り、日台関係、台湾内政等について大学内外で講義を実施され、これまでに累計1,000人以上の学生に教え、日台関係を担う人材を育成し、日台間の学術的交流や研究者間の交流にも積極的に貢献してきた。また同人は、台北駐日経済文化代表処代表特別補佐、台湾国家安全会議諮問委員、国防安全研究院執行長等の要職を歴任し、台湾内での対日政策等への

アドバイスを長年に亘り提供し、日台間の相互理解の促進と交流の深化に貢献している。

受賞のご挨拶

※こちらは2025年12月11日に台北市内で行われた、外務大臣表彰伝達式でのご挨拶です。

日本台湾交流協会の片山和之代表、優香里代表夫人、高羽陽副代表、柿澤未知部長、交流協会の皆様、そしてご来賓の皆様、こんにちは。

まず、日本外務省にこの栄誉を授けていただいたことに心から感謝申し上げます。また、片山代表が本日、伝達式を特別に開催してくださったことに感謝いたします。私の人生で最も尊敬し、最も親しく、そして最も信頼できる仕事パートナーの皆様とともにこの栄誉を共有できることに、私は恐縮ながらも非常に幸せであると感じています。

この度の表彰連絡を受け取って以降、私はこれまで自分が何をしたのか、受賞に値するのかをずっと考え続けていました。なぜなら、15歳の時に台湾を離れ、日本に一人で向かった時のことを思い返すと、当時の私は「台日関係を促進する」という野心は全く持っていなかったからです。その後、米国で8年間過ごし、再び日本に留学して博士号を取得した後も、せいぜい自分はただの教師であり、これら二つの国のために何か人々に語られる価値のあることをする機会があるとは思っていませんでした。

むしろ、この40年間、私は「うつむいて登る登山者」だったように感じています。最初は「言語文化」の壁を登り、次に「学術研究」の山道を



登り、その後はさらに道を誤り、「国際政治」という険しい山に登り込みました。山頂がどこにあるのか考えず、この山がどれほど高いのか考える余裕もありませんでした。ただ足元の一步一步に集中し、石に直面すれば取り除く方法を考え、川に差し掛かれれば橋を架けました。

心の中にはたった一つの単純な考えしかありませんでした。それは目の前の問題を解決し、一緒に働く仲間を孤立させず、更に重要なのは、両親や家族を失望させないことです。

もちろん、登山の過程で、多くの大切な人に出会いました。特に感謝したいのは、2004年当時の国家安全会議秘書長の邱義仁氏と、副秘書長の柯承亨氏で、私を日本から国家安全会議に呼び戻し、無理やり「険しい山道」である政治の道に引き込んでくれました。

さらに、蔡英文前総統に感謝します。当時、母親の健康上の理由で教職を辞めて台湾に戻ることを決めた際、総統はすぐに再び「険しい道」を開拓してくれ、私が登り続けることができるようにしてくれました。そして、一緒に働いた国安チームの仲間たち、道中で出会った日本の友人たちも、この道に欠かせない仲間です。私たちは一緒にたくさん石を動かし、多くの橋を架けました。

この道を歩いてきて、この外務大臣表彰という栄誉を得たことで、初めて顔を上げてみると、私

はすでにかなり遠くまで来ていることに気づきました。目に映る景色は、45年前とは全く異なります。そのため、ただただ、感謝の言葉しかありません。本日この栄誉を得られたのは、私個人が何か小さな丘に登ったという意味ではなく、私はとても幸運で、道中に多くの貴重な家族や仲間がいたからです。

スピーチの最後に、私は過去の日本人の伝統を模倣し、人生の重要な瞬間に、俳句を詠んでその時の心境を記録したいと思います。

私の中国語は上手ではなく、日本語もまあまあなので、話すと皆様は笑うかもしれません。しかし、皆様に笑わせるためでも、私の少しの「わがまま」を許してもらうためでも、私は「日本の構造（つまり俳句の5-7-5、季語がないので川柳でしょう）」を使って、「中国語の心境」を埋め込んで、本日のまとめをしたいと思います。

この詩を台湾と日本に捧げるとともに、自分自身に対して台日間で自分の居場所を見つけたことを思い出させます。

若い頃故郷を離れ／白髪になっても心は島と島に繋がり／悟りを開いて異郷はないと気づく（少小離郷去／白首心繋島與島／恍悟無異郷）

ご在席の皆様、そして日本と台湾に感謝します、ありがとうございました。

『交流』刊行形態変更のお知らせ

公益財団法人 日本台湾交流協会

平素は当協会の各種活動にご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

この度、2026年3月号をもちまして、『交流』の刊行形態を毎月発行（年12回）から、季刊発行（年4回）に変更することとなりました。

刊行形態は変わりますが、今後も精力的に台湾の政治・経済動向・文化等に関する記事を掲載するほか、当協会の活動についてもお届けして参ります。

引き続き変わらぬご支援を賜りますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

【2026年度刊行スケジュール（変更後）】

4月号（2026年4月27日発行）

7月号（2026年7月27日発行）

10月号（2026年10月26日発行）

1月号（2027年1月25日発行）

※各号25日標準発行

日本台湾交流協会事業月間報告

12月	内容	場所
1日～4日	客員教授派遣事業（松金公正・宇都宮大学理事兼副学長）（主催）	台北市（国立臺灣師範大学）
3日	日本語専門家派遣事業「伝統的なおもちゃ」（主催）	高雄市（福誠高校中学部）
3日	日台パートナーシップ強化セミナー（共催）	兵庫県（姫路商工会議所本館）
4日	第49回日台貿易経済会議本会合	台北市（圓山大飯店）
4日	修論・博論執筆訪日経費助成事業 成果発表会（主催）	台北市（当協会台北事務所）
4日	日本語専門家派遣事業「カルタ遊び体験とひらがな練習」（主催）	台中市（私立明德高校）
5日	第8回日台第三国市場協力委員会	台北市（圓山大飯店）
6日	2025年中国語スピーチコンテスト（名義）	東京都（日本外国特派員協会）
7日	2025年度第2回日本語能力試験（共催）	台北市、桃園市、台中市、台南市、高雄市
7日	国際シンポジウム：アジア・イノセンス・ネットワーク大会2025「東アジアにおけるえん罪の救助とこれから」（助成）	京都府（龍谷大学）
7日～13日	JENESYS 招へい事業「テーマ：地方創生」長風文教基金会（共催）	東京都、山梨県
10日	台中領事出張サービス	台中市
10日	日本語サロン「年賀状」（主催）	高雄市（当協会高雄事務所）
10日	国立陽明交通大学社会与文化研究所 2025年度シリーズ講演—東アジアにおける「領土」の多角的測位（助成）	新竹市（陽明交通大学）
11日	2025 高科杯「観光コースデザイン及びガイドコンテスト」（名義）	高雄市（高雄科技大学 燕巢キャンパス）
12日	AGC 日本語プレゼンテーションコンテスト（名義）	台中市（台中科技大学）
12日～14日	Popular Culture Tourism Stakeholders Summit in Taiwan（助成）	高雄市（駁二共創基地）
12日～2026年5月17日	奈良美智個展「跟著朦朧潮濕的一天去旅行 Traveling with Hazy Humid Day」（名義）	嘉義県（新港文化館 25 倉庫）
13日	東アジアの中の日本：排外主義と外国人受入政策から見る日本の現在地～日本研究フォローアップ講演会～（主催）	台中市（台中科技大学）
16日	日本語専門家派遣事業「伝統的なおもちゃ」（主催）	高雄市（文山高校）
18日	領事出張サービス	台南市
18日	とちぎ魅力発信イベント（名義）	高雄市（美麗島駅構内）
18日	日本語専門家派遣事業「茶道体験」（主催）	市立楊梅高校（桃園市）
19日	台湾東京和服展（名義）	台北市（台北華山 1914 文化創意産業園區）
19日	海外知的財産権最新情勢セミナー（共催）	東京都（ジェトロ）、ハイブリッド
19日	第7回「日本及びグローバル政経の変化と影響」国際シンポジウム（助成）	新北市（淡江大学）
19日～31日	客員教授派遣事業（横山雄大・同志社大学グローバル・スタディーズ研究科助教）（主催）	台南市（国立成功大学）
20日	第42回日本航空杯 2025年日本語スピーチコンテスト（名義）	台北市（福華大飯店）
20日	KYUDA I NOW フォーラム（名義）	台北市（福華国際文教会館）
23日	日本語専門家派遣事業「ゆかた」（主催）	高雄市（実践大学）
11月末～2026年1月12日	第22回日台文化交流 青少年スカラシップ（公募）（名義）	日本全国

維持会員制度について

公益財団法人である当協会では、事業に要する資金の一部を民間資金により補っております。このため設立当初より「維持会員」制度を設け、台湾へ進出して現地の工場、営業所または出張所に駐在員を派遣している企業、台湾と取引関係を有する企業、そのほか台湾に関心を有する企業、団体等にご加入のご協力をお願いしております。

加入いただきました会員の皆様には、台湾の経済開発、市場動向等についての最新情報を提供するため、当協会の会報「交流」（最新台湾経済等の情報、月1回発行）のほか、「台湾の経済DATABOOK」等の各種刊行物、資料を発行・送付しております。また、会員の皆様向けに当協会台北事務所長による台湾情勢に関する「維持会員報告会」を東京において年1回無料で開催している他、「台湾情勢セミナー」を年間数回無料で開催しております。さらに、貿易投資アドバイザーによる相談窓口も設けております。

【維持会員の特典】

1. 各種刊行物、資料の提供
以下の出版物等を随時提供いたします。
 - ・台湾情報誌「交流」（月1回発行）
 - ・台湾の経済DATA BOOK（年1回）
 - ・委託調査（毎年テーマを選定して調査を実施し、報告書として取りまとめたもの）
 - ・その他知財等の調査資料
2. 台湾情勢に関する維持会員報告会御出席
台北事務所長が台湾情勢について報告いたします。
3. 台湾情勢セミナー御出席
台湾の経済産業界の方々を講師として年に数回開催いたします。
4. 貿易相談窓口のご利用
貿易投資アドバイザーによる相談窓口を設けております。本制度に関するご照会、加入お申込みについては「公益財団法人日本台湾交流協会 東京本部 総務部 庶務室」までご連絡ください。

維持会費 1口につき年間12万円

交流

2026年1月 vol.1018

2026年1月26日 発行

編集・発行人：花木 出

発行所：郵便番号 106-0032

東京都港区六本木3丁目16番33号

青葉六本木ビル7階

公益財団法人 日本台湾交流協会 総務部

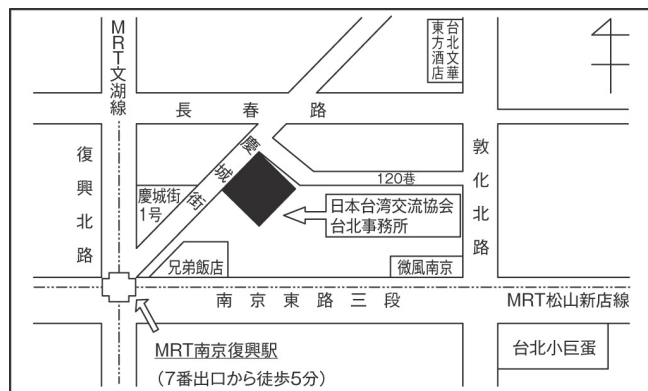
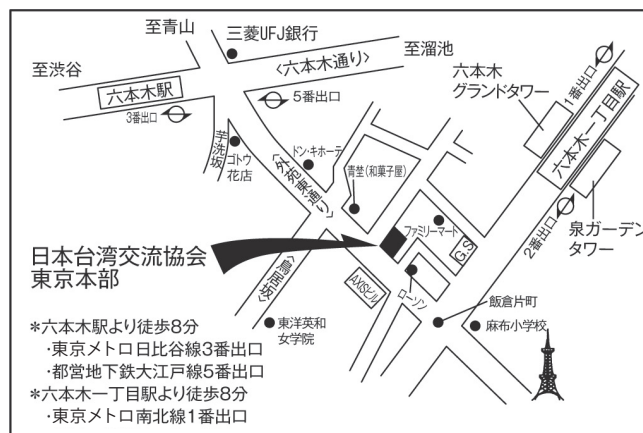
電話 (03) 5573-2600

FAX (03) 5573-2601

URL <http://www.koryu.or.jp>（三事務所共通）

表紙デザイン：文唱堂印刷株式会社

印刷所：株式会社丸井工文社



台北事務所：

台北市松山区慶城街28號 通泰大樓

Tong Tai Plaza., No.28, Qingcheng St., Songshan Dist., Taipei City

電話 (886) 2-2713-8000

FAX (886) 2-2713-8787

高雄事務所：

高雄市苓雅區和平一路87號 南和和平大樓9樓・10樓

9F/10F., No.87, Heping 1st. Rd., Lingya Dist., kaohsiung City

電話 (886) 7-771-4008 (代)

FAX (886) 2-771-2734

