

## 第8章 台湾の物流拠点化政策と展望

著者	池上 ?
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	8
雑誌名	東アジア物流新時代 - グローバル化への対応と課題 -
ページ	181-204
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00032067">http://doi.org/10.20561/00032067</a>

## 第 8 章

# 台湾の物流拠点化政策と展望

池上 寛

---

### はじめに

台湾は、高雄港を中心に国際物流を行ってきている。とくに、1980年代から1990年代にかけて、高雄港はシンガポール港、香港に次ぐ世界第3位のコンテナを取り扱う港であった<sup>(1)</sup>。しかし、2000年以降になって釜山港の拡大や中国の経済発展にともなう上海港や深圳港でのコンテナ取り扱いが増えた結果、高雄港の地位は相対的に下がっている。それは、高雄港の2005年のコンテナ取扱量は947.1万TEUのコンテナでありながら、取扱高は2001年の世界第4位から2005年には第6位へと順位が下がったことから明らかである(第3章参照)。高雄港の地位低下の主な要因には、日本企業をはじめとする多くの外国企業が中国へ進出し、中国大陸の港から製品を直接輸出したためである。また、急速に中国の港湾事情が良くなったこともあげられよう(第7章参照)。さらに、多くの台湾企業が海外へ進出し、現地の港から高雄港を経由しないで直接製品を輸出していることもその要因として考えられる。その一方で、台湾と中国の貿易関係は近年とくに深くなり、2005年には輸出入合わせた貿易金額では中国は最大の貿易相手国になり、台湾の国際貿易は大きく変化した(第1章参照)。

このような状況の下で、台湾政府は2000年以降の状況に陥る前から台湾を国際物流、とくにアジア太平洋地域における国際物流の拠点にすべく、

さまざまな政策を実施してきた。本章では、台湾における国際物流の現状と今後の展望について検討を行う。第1節では、1990年代以降の国際物流に関係する主な計画を取り上げる。第2節では、輸出加工区における物流の変化と自由貿易港区の動きについて考える。第3節では、第1、2節を踏まえ、最近の台湾における海運および空運の国際物流について概観する。これらを踏まえた上で、最後に今後の展望と課題について検討する。

## 第1節 国際物流拠点を目指すための計画

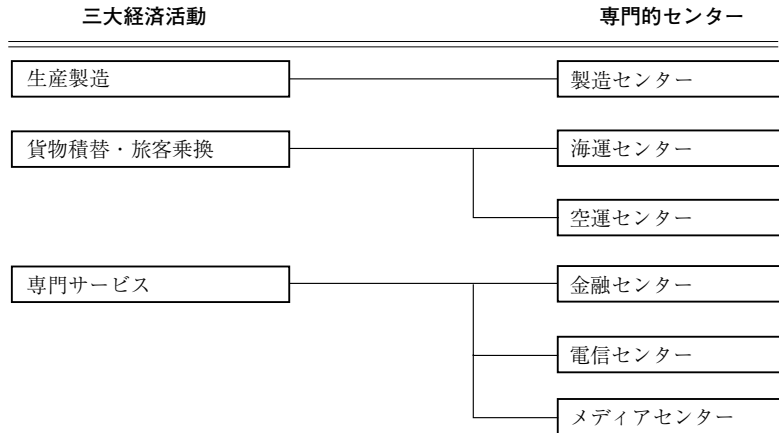
台湾政府は国際物流に関して1990年代から計画や政策を次々に打ち出してきた。そのなかで主要な計画としてあげられるのは、1995年に発表されたアジア太平洋オペレーションセンター（中国語名：亞太營運中心）構想と2000年に公表されたグローバルロジスティクス発展計画（中国語名：全球運籌發展計畫）であろう。これらの計画で物流について言及されている部分と最近実施されている物流に関する計画について検討する。

### 1. アジア太平洋オペレーションセンター構想

アジア太平洋オペレーションセンター構想（以下、センター構想）は1994年に政府から青写真が示され、1995年1月に開催された行政院会（閣議）で了承された上で、計画内容が決定したものである。

このセンター構想の主な内容とはまず三大経済活動を示し、その下に6つの専門的オペレーションセンター機能の設置をうたったものであった。これを示したのが、図1である。この図から明らかなように、このセンター構想では製造センターを除けば、第3次産業に属する産業のオペレーション機能を設置しようとしたことが理解できよう。このセンター構想で物流政策に関係するのは、貨物積み替え・旅客乗り換えの項目であり、専門的センターとしては海運センターと空運センターの設置があげられている。両センターについてより詳細にみると、海運センターでは高雄港の重要性

図1 アジア太平洋オペレーションセンター構想



(出所) 行政院經濟建設委員會編刊 [1997: 10]。

を指摘しつつ、台湾を東アジアにおけるコンテナ積み替え基地や積み替えにとともなう必要な加工作業を行う場所に位置づけた。また、空運センターでは海運センター同様、台湾を東アジアにおける航空旅客の乗り換え、貨物の積み替え基地と位置づけている。そのうえで、この地域内での人や貨物の輸送の中心として、台湾では商業活動が拡大し、同時に空港の周辺開発にもつながるとしている。

台湾を上記のように位置づけるのは、台湾の地理的な位置は東南アジアから北米地域にわたる広大なアジア太平洋地域の真ん中にあるという考えからである。そのうえで、さらなる発展のための条件と具体的な政策を提示している。たとえば、海運センターではソフト面での管理の改善、インフラ建設による貨物積み替え業務の拡大、高雄港の整備と積み替え量の拡充などがあげられている。一方、空運センターではクーリエ貨物積み替えセンター、旅客乗り換えセンター、新国際空港の検討などがあげられている。これら政策を達成させるために、具体的なタイムスケジュールが記載され、一部のものを除き、2005年までに海運センターは100%、空運セン

ターでは75%の完成を目指す、と定めた。

タイムスケジュールの策定後、1997年7月には実施案が行政院会です承され、政府は構想の実現に向けて取り組むことになった。実施案には2000年までの量的、非量的な具体的目標が示され、これらの達成のために重点項目が併せて提示されている。量的目標としては、海運センター、空運センターとも高雄港や台湾桃園国際空港<sup>(2)</sup>における貨物積み替え率の増加や作業時間の短縮といった項目があげられる一方、非量的目標では、港湾の管理を行っている港務局や台湾桃園空港における企業経営の導入などがあげられている。また、重点項目では通関手続きの簡素化、港や空港の管理制度の整備、港湾作業の一部民営化なども記載された。

このセンター構想の物流に関する部分は、台湾をアジア太平洋地域における海運センターや空運センターとして台頭できるように、高雄港や台湾桃園国際空港のさらなる充実を求めたものであった。また、これらの場所を貨物積み替え基地とすることで、国際物流における地位の向上だけではなく、世界における台湾の地位向上を目指したものと見えよう。しかしながら、センター構想で掲げられた目標や重点項目で達成されたのは一部であった。とくに、高雄港はシンガポール港や香港を凌駕できなかったばかりではなく、近年では釜山港や上海港にもコンテナ取扱量を抜かれることになった。一部しか実現できなかったものの、このセンター構想は第2節で検討する輸出加工区の変化や自由貿易港区の設置に際して、大きな影響を与えた構想である。また、台湾政府が本格的に物流政策を考えたという意味において、重要な構想であったと位置づけられる。

## 2. グローバルロジスティクス発展計画

センター構想に続いて発表された計画で、物流に関する主な計画はグローバルロジスティクス発展計画（以下、発展計画）であった。この発展計画は2000年9月に公表され、10月に行政院会です承された。また、関係省庁の官僚を中心に、その計画を実行するための推進会議も設置された。この発展計画は国際商取引、国際物流、国際金融のそれぞれが有機的に結

び、電子ビジネスなどの情報化に対応したロジスティクス計画であった。インターネットの急速な普及にともない、劇的に変化した国際商取引に対応したものであったといえる。企業が電子化に対応すれば、物流コストを減少させることができるという考えから、台湾政府はこの発展計画を積極的に採用することとなった。たとえば、貿易業務に関する書類や手続きを企業が電子化することで、通関手続きの時間短縮を行うことができ、スムーズにモノの移動ができることがあげられる。また、在庫管理もこれまでの帳簿による管理から電子ファイルによる管理に切り替えることで、より効率的な管理が可能になることも一例であろう。これらの例から明らかのように、取引におけるさまざまな書類や手続きで電子化が進めば、企業は多くのメリットを享受できるのである。そのため、この計画は企業のグローバル化やロジスティクスに対応できる環境を提供したものであったといえよう。こうした電子化のほかに、物流に関しては保税作業の環境整備、国内物流の配送ルートの整備なども項目としてあげられている。また、こうした整備のために飛行場における貨物作業量の拡充、港や空港への連絡道路の改善といったインフラ面の整備についても含まれている。

また、この発展計画は外国企業だけではなく、台湾企業も対象とした。その背景にあるのは、多くの台湾企業が1990年代以降、中国をはじめとして海外へ進出し、国内では産業の空洞化、失業率の上昇といった問題が起きた。そのため、台湾企業のすべての機能が海外へ進出することを阻止する狙いもあったといえよう。

さらに、台湾政府は国内外の企業が製造拠点を低コストで生産ができる地域へ投資することを容認しつつも、それを実際に指示する拠点を台湾に残してもらうことを考えたのである。つまり、アジア太平洋地域における国際調達部門（International Procurement Office: IPO）の拠点化を目指したのである。そのため、この発展計画に参画した企業は外国企業だけではなく、多くの台湾企業も参加した<sup>(3)</sup>。この背景には、1990年代後半から電子産業において台湾企業が優位に立ち、アメリカや日本をはじめとするパソコンメーカーから半導体、キーボードなどの関連部品を注文元のブランドで生産するOEM（Original Equipment Manufacturer）やODM

(Original Design Manufacturer) 活動が活発であったことも関係する。受注から納品、代金の受け取りまでの一連の流れが効率的に行えるように整備し、企業活動をサポートしたのがこの発展計画であった。

この発展計画では企業内外における作業や手続きに関する書類を電子化し、作業の効率化を目指したのである。そのうえで、環境整備を行うことで国内外のアジア太平洋地域における IPO 部門の拠点化を目指したのである。また、こうした整備は国際物流活動にも直結する。そのため、グローバルなロジスティクスに対応した環境を提供し、経済の空洞化の克服やグローバル化に対応しようとしたのがこの発展計画であったといえよう。

### 3. 最近の主な物流に関する経済計画

上記の構想や計画が実施された以降も、台湾政府はさまざまな経済計画を策定している。物流に関係する部分だけを取り上げると、以下のようなものがある。まず、2002年5月に行政院から公表された『挑戦2008』である。この計画は2002年から2007年までの国家発展に関する重点計画を示し、このなかでは自由貿易特別区の設置、台北港の建設、中部地域における国際空港の建設といった政策やインフラ整備が含まれている。

また、2003年11月に行政院から公表された『新十大建設』では、高雄港に1万5000TEUクラスのコンテナ船の入港が可能になるコンテナセンターの建設、このセンターとは別に高雄港の拡張工事の推進が記載された。

さらに、毎年公表される国家建設計画には、センター構想や発展計画などを踏まえた上で、年ごとのハード、ソフトに区別なく国内物流、国際物流に関する実施計画が書き込まれている。これら物流に関する計画の中には、1990年代半ばにはすでに記載されているものもある。その意味では、かなり早い時期から台湾をアジア太平洋地域における国際物流拠点とすることを目指してきたといえよう。しかしながら、一部の計画では毎年同じような記述が繰り返し掲載されている場合もある。これは、政府の当初計画とは裏腹に、スケジュールどおりに実行できずに何度も記載せざるを得ない状況になったのであろうと考えられる。

## 第2節 国際物流の新たな動き－輸出加工区の変貌と自由貿易港区の設置

台湾政府では上記のような計画を公表、実施するだけでなく、既存の政策を変更することで新たな物流拠点を目指そうとする動きをみせた。その代表的なものは輸出加工区における物流政策の変更である。そして、今までとは違う形で新たな国際物流拠点を目指すことも始めた。これが自由貿易港区に関する動きである。図2は台湾の主要港、国際空港、輸出加工区および自由貿易港区を示したものである。台湾では現在、輸出加工区10カ所、自由貿易港区5カ所をそれぞれ指定している。本節では、これらの新たな動きを比較検討する。

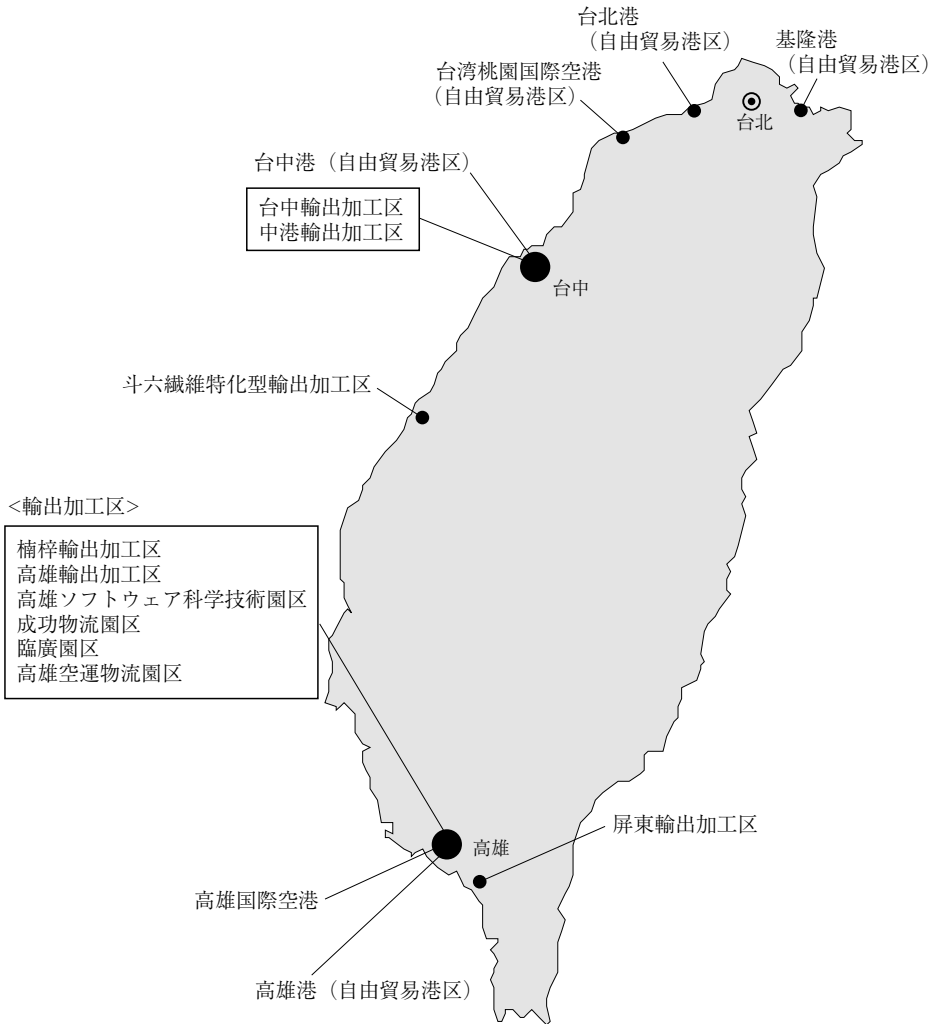
### 1. 物流に関する輸出加工区の改革

台湾における国際物流は1966年に開始した高雄を中心とする輸出加工区（以下、加工区）から本格的に始まったといえる<sup>(4)</sup>。また、この加工区制度は当時としては画期的な制度であった。この制度は、加工区に入居した製造企業は区内で製造したものを海外市場へのみ輸出することを認め、国内市場での販売を認めない制度であった。そのため、加工区内で製造されたものが国内に流入しないので国内産業や市場を保護することができる一方で、雇用の確保、技術の獲得、そして経済発展には寄与する制度であった。しかしながら、当初の加工区では物流に対する意識は希薄であったと考えることが妥当であり、それは物流企業が近年になるまで入居できなかったことから明らかであろう<sup>(5)</sup>。しかしながら、第1節で説明したような構想や計画が実施された結果、加工区の役割はこれまでと大きく変化することになった。

その最大の変化は、労働集約的な製造から技術集約、あるいは資本集約産業の製造にシフトしたことである。これまで加工区に入居した外国企業の多くは労働集約的産業に属し、かつ日本などの先進国の企業が多かった。しかし、台湾経済が発展するにつれ、人件費をはじめとする生産コストが



図2 台湾の主要港・国際空港・輸出加工区・自由貿易港区



(出所) 各港務局, 空港, 輸出加工区および自由貿易港区のウェブサイトより筆者作成。

上昇した。そのため、加工区に入居していた外国企業は、より生産コストが安い東南アジアや中国へシフトし、加工区は労働集約的産業に依存できなくなった。一方で、1990年代から一部の台湾企業は、電子産業などの分野で世界をリードすることになった。こうした状況を鑑み、政府は加工区でもハイテク企業が入居できるように整備を始め、加工区における投資要件や容積率の緩和を実施した。

また、加工区を高付加価値製品の最終加工基地として位置づけた。低コストで製造された生産物を海外から加工区に持ち込み、最終加工をして高付加価値製品にするのである。これにより、“Made in Taiwan”のブランドを加工品につけることができる。そのうえで、台湾から輸出する方が製品に付加価値をつけて販売できる。また、ハイテク製品のような場合、東南アジアや中国よりも台湾の方が製品における技術の蓄積が多いので、最終加工基地としても適している。そして、加工区内で製品化されたものに対しては、貨物税や輸入関税などの税金が免除されるために入居企業にとってはメリットになる。

このようなハイテク産業へのシフトや高付加価値製品の最終加工基地として加工区を位置づけるためには、併せて物流の整備も必要となったのである。この加工区の転換には、センター構想が背景にある。たとえば、物流倉庫や貨物積み替えのための専門区を設置したのは、構想が実行され始めた1997年12月であった。それまでの加工区には製造企業が原材料などを保管するための倉庫は存在していた。しかし、物流企業が必要とした保税や積み替えなどのための倉庫は、加工区内での設置を認めていなかった。つまり、物流のための倉庫は存在していなかったのである。加工区を管轄する経済部（経済産業省に相当）の輸出加工区管理事務所（中国語名：加工出口区管理处）が物流専門区を設置した背景には、企業の製造活動がグローバル化し、効率的な生産を行う環境を加工区で提供する必要であったためと考えられる。また、製造企業にとっても、自社ですべての部品・部材を管理するより、必要最小限度のみ管理し、それ以外の部品・部材の管理は物流企業に委託する方がはるかに効率的であると判断したためといえよう。

また、担当部署は既存加工区に物流企業が入居することを認めた。これは事務所の入居ではなく、実際に梱包や倉庫作業を行う企業が入居することも認めた。そして、加工区内に保税区域の設置を認め、輸出入に関する手続きの効率化も目指した。しかし、これらの制限を緩和したものの、多くの問題が存在していることが企業ヒヤリングで明らかになった<sup>(6)</sup>。

まず、既存の加工区ですでに多くのビルが存在しているため、新規参入した物流企業にはビルを建設する土地がない。そのため、物流企業は自社ビルの建設をあきらめ、かつて別の製造企業が入居していた既存のビルに入居している。また、ヒヤリングを行った企業以外の物流企業は加工区内で作業を行う土地が不足していることもあり、事務所しか設置していない企業も多かった。また、何とか土地を確保し、保税サービスを実施している企業でも、そのサービスをする場所は駐車場として以前使用されたものであり、事務所は道をはさんだビルに入居する状況であった。このような既存インフラの転用で作業を行っているため、物流企業が主導的に効率的な作業を行う体制にはなっていない。これまで空港や港で行われた手続きのいくつかが加工区内でできるようになった利点はあるが、加工区内で効率的な作業が構築できなければ、今後も入居する物流企業は多くならないであろう。

加工区の将来像は高付加価値製品の製造や最終加工基地だけではなく、国際販売配送センターや倉庫・海運・空運における連携出荷センターといった物流に係る役割もあげている。そのために、これまでになかった輸出加工区の設置を認めた。ひとつは高雄航空貨物運送園区（中国語名：小港空運物流園區）である。これは、倉庫作業や積み替え作業のために、高雄空港近くに設置された輸出加工区である。また、高雄港近くには倉庫作業、加工センターなどを中心とした東アジア最大の物流センターである成功物流園区を2001年3月に設置した。

これらの加工区は、今までの加工区にはない港や空港近くで設置され、積み替え作業などの作業が効率的にできるようにしている。しかし、成功物流園区に入居している企業は2007年2月現在わずか3社という状況であり、真価はこれから問われることになろう。2001年10月に着工した屏

東輸出加工区では、開設当初から物流企業の入居を認める方針である。そのため、複数の物流企業がこの加工区に入居することを考えているといわれている。既存の加工区で効率的な物流活動を行うのは厳しいが、これから新たに運用される加工区では物流を意識して建設され、整備されると考えられよう。

## 2. 自由貿易港区の設置

自由貿易港区は2002年から2007年までの政府の重点政策である『挑戦2008』に記載され、2003年7月に「自由貿易港区設置管理条例」が立法院を通過した。これにより、台湾各地に自由貿易港区が設置される環境が整った。自由貿易港区は貨物の通関手続き免除などの優遇措置を与え、港区内で自由に製造業、物流業などの活動ができるようにした。また、区域内では自由に製品を流通させることが可能であり、かつ貨物の保管、積み替え、加工といった作業も可能である。すでに世界各地には自由貿易区が600以上存在しているといわれている。そのなかで、台湾政府が意識したのはシンガポールと香港の自由貿易港区であるといわれ、台湾の自由貿易港区では区域内での高付加価値な加工作業と外国人の自由な移動を認め、それが両自由貿易港区との違いであると強調している（中華民国經濟部投資業務處 [2005: 1-2]）。また、輸送コストを大幅に削減できるように、自由貿易港区は既存の輸出加工区より海側、あるいは空港に近い場所に設定された。

また、この自由貿易港区を設置した背景には、グローバルロジスティクス発展計画で明らかにした構想をより明確にしたといえる。すなわち、台湾をアジア太平洋地域のIPO拠点とするために、国内外の企業を誘致しようとしたのである。さらに、台湾内の労働者に就業機会を与えようとしたともいえよう。

台湾内にある自由貿易港区をまとめたものが、表1である。海運では基隆港、台北港、台中港、高雄港の4港、空運では台湾桃園国際空港の計5港が現在設置されている。すべての自由貿易港区は2004年以降に運

表1 台湾における自由貿易港区

	設置場所	運用開始年月	面積	入居企業数
海 運	基隆港	2004年9月	67ha	9社
	台北港	2005年9月	79ha	1社
	台中港	2005年10月	536ha	4社
	高雄港	2005年1月	397ha	15社
空 運	台湾桃園国際空港	2006年1月	45ha	63社

(注) 入居企業数は、2007年1月15日現在。

(出所) 台湾自由貿易港区ウェブサイト (<http://www.taiwanftz.nat.gov.tw/>) より筆者作成 (アクセス日: 2007年1月31日)。

用が開始され、その歴史はまだ浅い。これらの管轄は、港は交通部が所管する各地の港務局、空港は交通部民用航空局である。これら自由貿易港区とは別に、台南県政府や高雄市などの地方政府も今後自由貿易港区を政府に申請するといわれる。既存の自由貿易港区のうち、桃園自由貿易港区はBOT方式で行われ、2003年に遠雄グループが50年にわたり運用することで交通部民用航空局と合意した。総投資額は270億台湾元(約900億円; 2003年当時のレート)であり、このBOT方式の投資額では台湾高速鉄道(通称:台湾新幹線)に次ぐものである。一方、港では台北港を除く3港については既存の港湾をそのまま自由貿易港区のエリアとして設定し、そこで活動を行っている企業が自由貿易港区の扱いを受けたい場合に申請し、認可されたら企業の場所がそのまま自由貿易港区になる。そのため、エリア内にあるすべての企業が自由貿易港区に参加しているわけではない。

また、台北港についていえば、第1期工事が始まったのは1993年であり、1999年から第2期工事が始まり現在に至っている。台北港の多くの敷地は埋め立て地であり、工事完了後に港湾施設を整えることになっている。そのため、すべての工事が完了すれば1000haを超える大型港になるとともに、大規模な自由貿易港区にもなる予定である。

しかしながら、現在の自由貿易港区における入居企業数をみると、4港合計で29社、空港では60社ほどである(2007年1月末現在)。このうち、港で自由貿易港区の扱いを受けている企業の多くは、設定されたエリアで以前から活動している海運企業や物流企業である。そのため、現在行われている活動は貨物積み替え、輸出入作業といった広い意味での物流活動が

中心であり、高付加価値製品の加工作業を行うために新たに入居した製造企業は見当たらない。こうした状況であるのは自由貿易港区の運用がまだ数年しか経っておらず、多くの企業が現在様子を見ているのが妥当であろう。自由貿易港区と輸出加工区を比べて、前者の大きなメリットがよくわからないこともいえよう。また、自由貿易港区が設置されているのが海や空港に近いために潮や騒音などに影響されやすく、高付加価値製品や精密製品の加工を行える環境ではないと考える企業もあろう。

また、自由貿易港区は輸出加工区の歴史と比べるとその歴史は浅く、自由貿易港区への申請をしていない一部の物流業者も存在する。今後何らかのメリットが得られると判断したら、現在参加していない企業も申請するであろう。また、運用開始以後に入居した企業の多くが何らかの物流事業を行い、製造業などの国際調達拠点を目指すために入居した企業は現在ほとんど見当たらない。今後は入居企業数を増やすだけでなく、自由貿易港区内での生産ネットワークの拡張、国際貿易の深化、さらには台湾のアジア太平洋地域における物流機能を高めていく必要がある。

### 3. 輸出加工区と自由貿易港区の比較

輸出加工区と自由貿易港区の大きな違いは何か。これを比較したのが、表2である。この表をみると、輸送コストの面は港から近いということもあり、自由貿易港区の方が優れている。また、諸手続きも自由貿易港区の場合には不要とされている一方で、加工区では手続きをしなければならないものが多い。税金については、関税、貨物税、営業税といった税金はどちらも免除されている。ほかの違いは、自由貿易港区でタバコ税や酒税がさらに免税されている程度である。これらの税金は本来間接税であり、入居している企業への優遇ではなく、そこで働く労働者に対する優遇といった方がよい。そのため、税金については大きな違いはないといえよう。

さらに、輸出入貨物、区間内取引、区内取引についてみると、自由貿易港区では自由流通を認め、通関免除や申告が不要になっている。一方、加工区では事後審査という形であるが、通関手続きや申告が必要である。区

表2 輸出加工区と自由貿易港区の主な比較

項目	輸出加工区	自由貿易港区
輸送コスト	保税車方式で貨物を運搬する必要	国際空港および海港にあるため、保税車方式での貨物運搬不要
審査	必要	不要
監視運搬	必要	不要
保税手続	必要	不要
税金の減免	関税, 貨物税, 営業税, 契 約税免除	関税, 貨物税, 営業税, タバコ 酒税, タバコ健康福祉税免除
外国人労働者の比例	総従業員の 30%	総従業員の 40%
輸入輸出貨物	通関必要	自由流通, 通関免除
区間内取引	毎月申告 (事後審査)	自由流通, 申告不要
区内取引	毎月申告 (事後審査)	自由流通
貨物の課税区への輸送	通関 (毎月, 事後審査)	通関 (事前見積り, 事後申告)
持株会社	定めず	外国人による持株会社の設置可能
国際金融業務	定めず	銀行の支店の設置可能, 国際金 融業務可能
国際ビジネスマンの出入国許可	定めず	一般ビザの免除, 現地ビザの発 行可能

(出所) 行政院経済建設委員会財經法制調整サービスセンター作成パンフレットより、筆者作成。

間内や区域内で行う活動に関しては、自由貿易港区の方に優位性があると思われる。しかし、これらは内部における活動であり、区域外である課税区について比較すると、両者とも通関業務は必要であり、手続きにおける優遇は自由貿易港区内にある場合のみである。そのため、これらにも両者で大きな違いがあるとはいにくい。

そして、外国企業を意識した政策が外国人労働者比率、持株会社、国際金融業務、国際ビジネスマンの出入国に関するものである。これらのうち、外国労働者比率は自由貿易港区の方が10%高くその比率を認めている。しかし、従業員の半分以上は台湾居住者であることを考えると、雇用規模が大きくなる限り、加工区と大きな違いがあるとはいえない。一方、持株会社や国際金融業務の設置、さらには国際ビジネスマンに対する優遇を自由貿易港区にのみ認めている。

このように比較すると、自由貿易港区に認められている優遇の多くはグローバルロジスティクス発展計画に多くが書き込まれているものとほぼ同じであると考えるのが妥当である。つまり、この発展計画で台湾政府が意図したのは台湾を国際商取引、国際金融、国際物流の拠点化にさせること

であった。そのうえで、外国企業の誘致、外国へ投資を行っている台湾企業を台湾に戻し、台湾をアジア太平洋地域での国際調達拠点としようとして意図したのである。そのため、政府は国際調達部門を設置した企業への協力や活動支援を自由貿易港区という限られた区域で行うことを認めたと考えられよう。一方、加工区制度は40年を超える歴史を有している点で、自由貿易港区と大きな違いがある。さまざまな手続きは加工区が自由貿易港区より必要である。ただし、現実をみると、製造業の多くは現在加工区に入居している。また、加工区も物流活動のための環境整備を整えようとしている。そのため、単なる加工のみを必要とする企業では今後も加工区を選択するのではなかろうか。一方、台湾を国際調達拠点場所と位置づけるような企業は、国際ビジネスに関するすべての取引が行える自由貿易港区を選択するのが妥当と考えられる。

### 第3節 近年の国際物流における現状と変化

第1節、第2節を踏まえた上で、1990年代半ばから最近までの台湾における国際物流の現状についてどのような変化を読み取れるであろうか。まず、海運からみることにしよう。表3は1995年から2006年までの台湾における主要港の貿易取扱量とその割合を示したものである。この表から明らかなように、台湾全体の取引量は1995年の1億4000万トン余から2002年以降は毎年2億トンを超える量となっている。しかし、2005年、2006年の取扱量は前年より減少している。この原因には台風のために接岸できなかったことも一因としてあげられているが、最大の原因は多くの台湾企業が中国に進出した結果、現地で部品、部材などの調達が可能になったため、台湾へ輸出、あるいは台湾から輸入する必要がなくなったことが反映したためといえよう。

また、世界有数の貿易取扱量を誇る高雄港はどの期間でも50%以上のシェアを占めている。さらに、取扱量も1995年の7100万トンから2006年には1億1000万トン余と1.5倍に拡大した。他の港では、台中港は全期



表3 台湾主要港における貿易取扱量と割合

(単位: 1000 トン, %)

	基隆港		高雄港		台中港		その他		合計	
	取扱量	割合	取扱量	割合	取扱量	割合	取扱量	割合	取扱量	割合
1995年	25,534	18.1%	71,737	50.8%	29,908	21.2%	13,973	9.9%	141,152	100%
1996年	22,550	15.5%	75,078	51.5%	32,125	22.0%	15,953	10.9%	145,706	100%
1997年	22,371	13.5%	88,830	53.5%	38,197	23.0%	16,670	10.0%	166,068	100%
1998年	19,360	12.0%	88,131	54.4%	38,249	23.6%	16,138	10.0%	161,878	100%
1999年	20,044	11.4%	99,574	56.8%	38,900	22.2%	16,890	9.6%	175,408	100%
2000年	20,834	11.5%	104,273	57.4%	40,010	22.0%	16,577	9.1%	181,694	100%
2001年	24,504	12.4%	115,792	58.8%	34,132	17.3%	22,435	11.4%	196,863	100%
2002年	28,363	13.6%	118,111	56.8%	36,924	17.8%	24,581	11.8%	207,979	100%
2003年	27,700	12.5%	126,252	57.0%	40,209	18.1%	27,461	12.4%	221,622	100%
2004年	28,100	11.9%	136,650	57.9%	45,513	19.3%	25,561	10.8%	235,824	100%
2005年	28,393	12.6%	123,052	54.7%	44,951	20.0%	28,753	12.8%	225,149	100%
2006年	24,370	12.0%	110,179	54.1%	44,425	21.8%	24,588	12.1%	203,562	100%

(注) この取扱量は輸出入の両方が含まれているが、積み替え貿易は含まれていない。  
その他に含まれる港は、花蓮港、蘇澳港、安平港(2001年～)、台北港(2004年～)、沙崙港、永安港。

(出所) 交通部統計處編刊「中華民國交通統計月報第464期」(2007年1月) p106-107より筆者作成。

間を通じて2割ほどの割合を、その他が1割程度を占めている。一方、基隆港は1995年には2割近くを占めていたが、年々その割合を減少させているだけでなく、取扱量自体も大きく上昇していない。この背景には、近くに設置されている台北港とのすみ分けが始まったためと考えられよう。

次に、台湾におけるコンテナ取扱量を検討しよう(表4)。この表から明らかなように、高雄港のコンテナ取扱量は1995年の500万TEUから、2006年には977万余TEUとなり、ほぼ倍増させている。また、台湾でコンテナ船に対応できる主な港は高雄港、基隆港、台中港の3港である。1995年当時の高雄港が取り扱うコンテナ量は全体の65%ほどであったが、2006年には75%近くまで10%ほど上昇し、集中化が進んでいる。高雄港はアジア太平洋オペレーションセンター構想において、海運センターの中軸となるように位置づけられたため、国際港として位置づけている高雄港にコンテナの取り扱いが集中したといえよう。

以上のように、高雄港は貿易取り扱いやコンテナ取り扱いにおいて、量、割合ともにこの10年間に拡大した。しかし、すでに指摘したように、世界ランキングでは高雄港のコンテナ取扱量は1995年当時の第3位から

表4 台湾主要港のコンテナ取扱量

(単位：1000TEU, %)

	高雄港	基隆港	台中港	その他	合計
1995年	5,053 65.9%	2,165 28.2%	447 5.8%	—	7,665
1996年	5,063 64.4%	2,109 26.8%	695 8.8%	1	7,867
1997年	5,693 66.8%	1,981 23.3%	842 9.9%	4	8,520
1998年	6,271 70.8%	1,707 19.3%	880 9.9%	—	8,858
1999年	6,985 71.6%	1,666 17.1%	1,107 11.3%	—	9,758
2000年	7,426 70.6%	1,955 18.6%	1,130 10.8%	—	10,511
2001年	7,541 72.3%	1,816 17.4%	1,069 10.3%	2 0.0%	10,428 100.0%
2002年	8,493 73.2%	1,919 16.5%	1,194 10.3%	3 0.0%	11,609 100.0%
2003年	8,843 73.1%	2,001 16.5%	1,246 10.3%	5 0.0%	12,095 100.0%
2004年	9,714 74.5%	2,070 15.9%	1,245 9.6%	5 0.0%	13,034 100.0%
2005年	9,471 74.0%	2,091 16.3%	1,229 9.6%	6 0.0%	12,797 100.0%
2006年	9,775 74.6%	2,129 16.2%	1,199 9.1%	5 0.0%	13,108 100.0%

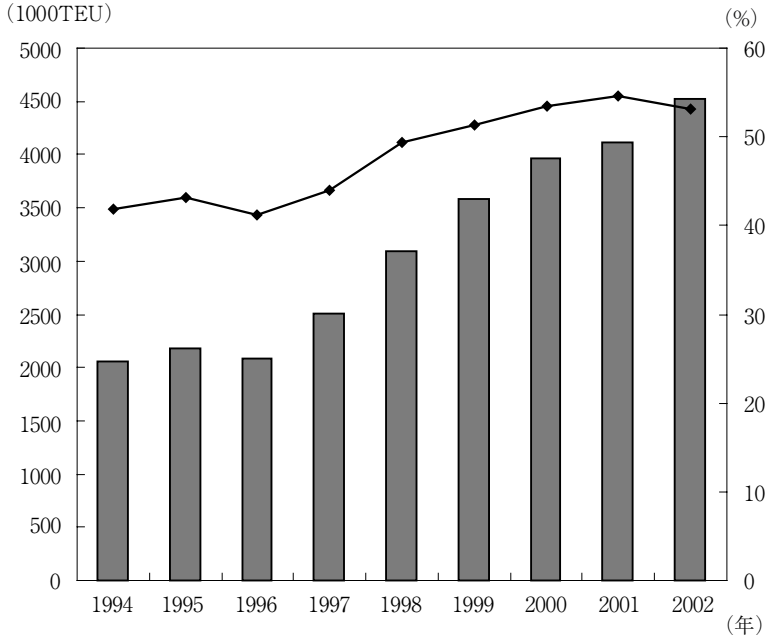
(注) その他は、安平港。

(出所) 交通部統計處編刊『中華民國年交通統計月報 第464期』(2007年1月) P.144より筆者作成。

2005年には第6位へとランクを下げる結果となった。これは、高雄港が衰退したというよりは、釜山港や上海港がその取扱量を急増させた結果であったといえる。

また、このセンター構想によって、高雄港はアジア諸国の他港からの積み替え基地を目指そうとした。その目的は達成できたのであろうか。図3は高雄港のコンテナ積み替え量とコンテナ取り扱い全体に対するその割合を示したものである。2003年以降の数値は公表されていないので議論できない部分もあるが、おおよその動きは理解できよう。まず、取扱量についてであるが、アジア太平洋オペレーションセンター構想が公表される前

図3 高雄港におけるコンテナ積み替え量とコンテナ取り扱いに占める割合



(出所) 中華日報航送電子報 『台湾港埠統計 (http://www.cdnsp.com.tw/stc/sea/twn-prt.htm)』より筆者作成 (アクセス日: 2007年1月10日)。

後 (1994～1996年) と2002年の積み替え量を比べると、倍以上の増加を示している。1995年と2002年の高雄港におけるコンテナ量の増加率は70%ほどであったので、積み替え量は増加したといえよう。また、高雄港におけるコンテナ取扱量に占める積み替えの割合も、ほぼ一貫して増加した。1994年前後は40%程度の割合を占めていたが、2002年には50%を超える割合を示している。その意味において、高雄港を積み替え基地とする構想は一定の成果を示したといえよう。しかしながら、2003年以降のデータが公開されていないので最近の状況は分からない。中国や釜山港の台頭があるとはいえ、全体のコンテナ取扱量が増加しているので、一定の積み替え割合は維持したのではないかと考えられる。

一方、空運センターに対する成果はどうかであろうか。表5は台湾桃園

表5 台湾桃園国際空港における取扱貨物量と割合

(単位：トン，%)

年	輸出	輸入	積み替え	合計
1995	396,860	297,471	60,158	754,489
	52.6%	39.4%	8.0%	100%
1996	433,518	299,065	63,877	796,460
	54.4%	37.5%	8.0%	100%
1997	484,005	355,161	74,354	913,520
	53.0%	38.9%	8.1%	100%
1998	512,060	350,580	69,412	932,053
	54.9%	37.6%	7.4%	100%
1999	578,237	400,711	78,289	1,057,237
	54.7%	37.9%	7.4%	100%
2000	636,831	482,807	89,201	1,208,838
	52.7%	39.9%	7.4%	100%
2001	552,675	400,193	237,007	1,189,874
	46.4%	33.6%	19.9%	100%
2002	623,889	425,107	331,752	1,380,748
	45.2%	30.8%	24.0%	100%
2003	671,366	437,538	391,167	1,500,071
	44.8%	29.2%	26.1%	100%
2004	677,472	498,623	524,925	1,701,020
	39.8%	29.3%	30.9%	100%
2005	648,986	495,302	561,030	1,705,318
	38.1%	29.0%	32.9%	100%
2006	648,204	492,496	558,108	1,698,808
	38.2%	29.0%	32.9%	100%

(出所) 交通部統計處編刊『中華民國年交通統計月報 第464期』(2007年1月) P.184-185より筆者作成。

国際空港における取扱貨物量とその割合を示したものである。全体の取扱量はこの10年間で75万トンから170万トン近くへ、大幅に上昇した。また、輸入、輸出、積み替えの状況を見ると、積み替えの取扱量はこの10年間に9倍という伸びを示す一方、輸出、輸入の同期間で上昇した割合は65%程度であった。このことから明らかなように、積み替えにおける取扱量がいかに伸びたかが理解できよう。このような急激な増加によって、取扱貨物全体に占める積み替えの割合も大きく変化することになった。積み替えが全体に占める割合は1995年には10%以下であった一方で、2006年には30%を超えることになった。また、1995年当時には取扱量の半分



台湾桃園空港に到着したエバー（長榮）航空の貨物機（筆者撮影）

以上を占めていた輸出は15%も減少し、2004年以降は40%を切る状況になっている。輸入についても輸出と同じような動きであり、10%程度割合を減少させている。

これらを踏まえると、台湾桃園空港における取扱量は大幅な上昇をし、かつ積み替え貨物が急激に伸びていることが明らかである。また、表5をみると、転換点になったのは2001年であろうと推測される。つまり、取扱量では2001年は前年比で2.5倍を超える取り扱いになり、割合でも10%を超える増加をしている。この年を起点として、積み替え空港としての役割が一気に増加したということがいえよう。

このような動きは、グローバルロジスティクス発展計画と関係していると考えられる。この発展計画が発表されたのは前年の2000年であり、この発展計画で記載されたことが台湾桃園空港やその周辺施設で整備された結果が、統計の上でも現れたのではなかろうか。また、世界を代表するインテグレーターであるUPSは1996年に、FedExは翌1997年にそれぞれ、

積み替えセンターを台湾桃園空港に設置した。これら企業の積み替えセンターの設置は空運センターだけではなく、積み替え量の増加にも影響を与えたといえよう。

以上のような動きを踏まえると、アジア太平洋オペレーションセンター構想で示された台湾桃園空港を空運センターとする構想も一定の成果をあげたといえることができよう。また、すでに述べたように、2006年には台湾桃園国際空港に自由貿易港区が設置され、より空港の近くで最終加工を行える環境が整った。今後、空運センターとしての動きは大きく変化するのではなかろうか。

## おわりに

台湾政府は、台湾の国際物流における地理的な優位を次のように表している。高雄港とアジアの主要港である5港（上海、マニラ、シンガポール、香港、東京）の計6港で、それぞれが直航便で結んでかかる時間を計測して平均を出すと、高雄港53時間、東京64時間、上海港68時間、マニラ港78時間、香港110時間、シンガポール214時間、であることを指摘する。また、アジア太平洋地域における主な都市（シドニー、シンガポール、東京、ソウル、マニラ、上海、香港、台北）の平均飛行時間をみた場合にも、台北は2時間55分で最短であるという<sup>(7)</sup>。これらの事実から、台湾はアジア太平洋地域における国際物流の中心になり得ると主張する。このような考え方については時間的なものだけで計測をすれば、台湾政府の指摘することは正しいといえよう。しかしながら、国際物流の中心になるにはインフラを中心とした整備、効率的な港湾の運用、情報化への対応などハード面、ソフト面の両方における充実が必要である。そのうえで、物流政策を策定し、実行していく必要がある。

台湾ではアジア太平洋オペレーションセンター構想に代表されるように、1990年代半ばには物流を意識した計画を実行した。このこと自体はかなり早い段階から物流の重要性を認めてきたと評価できる。また、アジ

ア太平洋地域における物流拠点化という意味では、この10年間の動きは海運、空運とも一定の成果を収めてきたということはいえよう。しかしながら、すべてにおいて成功したとはいえない。それは、同期間の間に他のアジア諸国では港湾や空港に関するインフラ拡張や整備を一気に実施した結果、高雄港の地位が下がるという事態も発生したことから明らかである。

台湾では、グローバルロジスティクス発展計画に代表されるように、この10年間に情報化を中心にソフト面では進んだといえよう。しかしながら、高雄港には現在、最新コンテナ船を接岸できるコンテナターミナルは少ない。また、拡張計画も土地の埋め立てすら、実現の目処が立っていない。一方、中国では大規模な港湾を開発し運用を始めている。また、シンガポールにしても、最新設備の導入や港湾の拡張で、その地位を揺るがないものとしている。このように考えると、海運においてはインフラの整備を急ぐ必要があるだろう。

こうした課題に対応するために、台湾政府は高雄港におけるコンテナターミナルの不足の解決、高水準のターミナルとコンテナ置き場の設置、また分散しているコンテナ基地の解消のために数々の施策を考えている。また、第2コンテナセンターの設置に際しては、自由貿易港区への企業誘致のために効率的な土地の使用を実施することも考えている。さらに、高雄港では今後1万5000TEUクラスのコンテナ船が停泊できるような整備だけではなく、積み替え能力の拡張のために、政府は2004年から2008年にかけて合計242億NTドルの特別予算を組んでいる。このような施策を実施することで、近年急成長した上海港などと競争できる環境がようやく整うのではなかろうか。

また、空運においては現在台湾桃園空港での貨物積み替えが急増している。今後も東南アジアから部品や部材を運び、空港近くの自由貿易港区で最終加工を行い、高付加価値製品にした上で、第三国へ送り出すという貨物積み替えはますます強まっていくであろう。このような動きは、台湾企業が電子産業を中心とした分野で世界をリードしている間は続くのではなかろうか。しかしながら、他のアジア諸国では大規模国際航空が開港し始

めている。それらの空港では旅客だけではなく、貨物についても大規模な物流施設を備え、電子化、ペーパーレス化などといった効率的な通関手続きができる体制を整えつつある。他の空港の状況を見ながら、今後も空港施設の整備をハード、ソフトにかかわらず整備していかなければ、他空港との競争に勝つことはできないであろう。

海運や空運の状況を考えると、今後の台湾の状況は厳しい。しかしながら、輸出加工区や自由貿易港区と、海運や空運、さらには陸運を有機的に結びつけるような総合的な物流対策を実施することで状況が変化することも期待される。40年を超える歴史を持つ輸出加工区における物流活動は、実質的には最近始まったばかりである。また、自由貿易港区も運用開始して数年しか経っていない。そのため、これら区域内外での国際物流はこれから本格的に整備されていくと考えるのが妥当であろう。高雄港、台湾桃園国際空港の整備をしつつ、輸出加工区や自由貿易港区を有機的に結びつけるような国際物流が構築できれば、他国とは違う物流システムを作り出し、アジア太平洋地域における物流拠点になれるかもしれない。

しかし、台湾の国際物流を考える場合には、政府が中国との三通（直接通商、通航、通信）問題をどうするかを考えなければならないであろう。現在は限定的に三通が認められているが、中国から出された貨物は第三国・地域を経由しなければ、台湾に入港できない。限定的な兩岸直航が1996年3月から高雄港の一部で域外海運（オフショア）センター（中国語名：高雄港境外航運中心）という形で認められているものの、通関はしない、保税倉庫からも出さないという方針であるため、現在の状況は本来の意味における兩岸直航といえない。また、2006年6月には中国、台湾両政府で、航空における兩岸直航チャーター便の拡大に合意した。このなかには、貨物チャーター便も含まれ、7月には台湾から上海に向けて初めて貨物チャーター便が飛行した。しかし、このチャーター便は1社の貨物しか搭載できないため、複数企業が合同で1チャーター便を飛ばせないなどの問題も残っている。

このように、中国との物流の状況は非常に限定的なものであるといわざるを得ない。また、製造業者だけではなく、物流業者の多くも現在の兩岸



直航には不満を持っているといわれている。台湾がアジア太平洋地域における物流拠点になるためには、中国との直航に何らかの解決を見出さないとその実現可能性は低いといわざるを得ないのではなからうか。

#### 〔注〕

- (1) しかしながら、当時世界三大港のひとつとして数えられた高雄港のコンテナ取扱量は、香港とシンガポールの両港の半分以下であり、両港との差はすでに大きく開いていた。
- (2) 当時の文書では中正国際空港といていたが、2006年9月より台湾桃園国際空港と名称を変更した。そのため、本稿ではすべて新名称を使用する。
- (3) ケーススタディとして、行政院經濟建設委員會財經法制協調服務中心編 [2001: 49-172]には台湾企業を中心に15社が掲載されている。
- (4) 高雄における初期の輸出加工区については、呉 [2005] を参照。
- (5) たとえば、輸出加工区管理事務所がある南梓輸出加工区（高雄市郊外）に保税手続きを行う物流企業が入居したのは、2004年のことであった。
- (6) 以下の部分はT社に行ったヒヤリングにもとづく（2006年9月25日）。なお、この企業の親会社は営業開始から50年を超え、国内物流企業では老舗に数えられる企業である一方、国際物流を行うために2005年7月に新たにこの会社を設立した。
- (7) 他の空港の平均飛行時間は、香港3時間05分、上海3時間25分、マニラ3時間30分、ソウル4時間、東京4時間15分、シンガポール4時間55分、シドニー6時間15分としている。

#### 〔参考文献〕

##### 〈日本語〉

- 小林伸夫 [1995] 『台湾經濟入門』 日本評論社  
財団法人交流協會編刊 [2001] 『台湾の流通事情』  
財団法人交流協會編刊 [2005] 『台湾における物流の現状と展望～自由貿易港区・基隆港についての考察～』  
谷浦孝雄 [1988] 『台湾の工業化－国際加工基地の形成』 アジア經濟研究所

##### 〈中国語〉

- 中華民國經濟部投資業務處 [2005] 「中華民國台湾投資通信」 vol. 113  
經濟部商業司編刊 [2006] 『2005 台灣物流年鑑』  
行政院經濟建設委員會編刊 [1997] 『發展台湾成為亞太營運中心計畫』  
行政院經濟建設委員會財經法制協調服務中心編 [2001] 『全球運籌與案例探討』  
吳連賞 [2005] 『高雄港埠發展史』 高雄市文献委員會