

第7章

三通解禁以後の台湾と中国における 海上輸送と港湾の変化

池上 寛

はじめに

台湾を代表する港である高雄港は1990年代後半から2000年代半ばまで、シンガポール港、香港港に続く世界第3位のコンテナ量を取り扱っていた。しかしながら、中国の輸出主導型の経済発展やそれともなう港湾の急激な拡張などの要因で順位を落とし、2012年の速報値では978万1000TEUで世界第13位となった（Infoma Cargo Information 2013）。この要因のひとつとして、台湾政府が中国との直接海上輸送を長年認めてこなかったことがあげられる。とくに、中国からの輸入は台湾の海運企業による輸送を原則認めなかっただけでなく、外国海運企業でも第3国・地域の港湾を経由する必要があった。これは台湾政府が「三通（中国との直接の通商、通航、通信）」を認めてこなかったためである。

馬英九が2008年5月に総統に就任してから中国との経済分野における改善が急速に進んだ。就任してからわずか半年後の2008年12月15日には中国との海上輸送における直航が解禁され、三通が全面的に解禁された。この解禁によって、輸送時間が短縮されるとともに、輸送費用も第3国を経由しない分、より安い価格で輸送することができるようになったのである。この結果、台湾と中国間の海上輸送は大きく変化することになった。

本章では、2008年の三通解禁以降の台湾と中国間の海上輸送と港湾に

ついでどのような変化があったかを台湾側の視点から検討し、今後の展望を考えることとする。第1節では、三通によって台湾と中国との海上輸送がどのように変化したかを具体的な航路がわかる中国側のデータを使用し、明らかにする。第2節では、三通によって台湾の港湾での取扱貨物の変化があったかどうかについて検討する。第3節では、三通解禁後の台湾で出てきた新しい動きについて考える。最後に、まとめと今後の課題について提示する。

第1節 データからみる中台間海上輸送の変化

三通の解禁は台湾と中国間の海上輸送を大きく変化させた。しかしながら、直航できる船社は制限されたものであった。ここでは、まず三通開始前の台湾と中国の海上輸送について概観し、2008年11月に開催された会談で合意した海上輸送に関する内容について考える。

その後、台湾と中国の海上輸送のなかで、とくにコンテナ輸送の現状について明らかにする。台湾では、台湾と中国間の海上輸送に従事する企業情報はまったく明らかにされていない。しかし、中国側ではコンテナ輸送に限定されるが、「中国港口年鑑2012」には2011年から2012年初までの中国の主要コンテナターミナルにおける台湾と中国間の定期航路と寄港されている港湾、航路を運営している船社に関するデータが公表されている。ここでは、このデータを使用し、検討する。

1. 三通解禁前の台湾と中国間の海上輸送

台湾と中国は第二次世界大戦後の国共内戦を経て、中国国民党（国民党）が台湾へ逃避するかたちで中華民国を維持することになった。一方、中国大陸では中国共産党（共産党）が中華人民共和国を1949年に建国した。この建国以降、台湾政府は中国との人的交流、経済交流を制限する政策を実施し、中国と対立してきた。この影響によって、台湾と中国間の海上輸

送や貿易は存在しなかった。

この状況が変化したのは、1990年代に入ってからであった。人的交流の面では、1991年に台湾政府が台湾に住んでいる住民に対し中国大陸に居住する親族を訪問することを認めた。このヒトの移動によって、1991年7月からは中台間での貿易取引があったことが貿易統計からも観察できるようになった。しかし、1991年の台湾と中国における貿易金額は2億9325万ドルであり、当時の貿易総額1390億ドルのわずか0.2%ほどであった。

海上輸送の点で大きく変化したのは、1995年であった。台湾の行政院が1995年1月に「アジア太平洋オペレーションセンター計画」(亞太營運中心計畫)を了承した。この構想は、台湾を6分野でアジア太平洋地域の中心センターにしようとするものであった。この6分野のなかに、海上貨物の積替えが含まれたのである⁽¹⁾。その後、1995年5月に行政院は「域外航運センター(オフショアセンター)設置作業規則」(域外航運中心設置作業辦法)の実施を採択し、高雄港にそのセンターを設置することとなった⁽²⁾。このオフショアセンターとは、中国と第3国間の貨物であれば、台湾の港湾を中継場所として利用してもよいというものであった。これによって、間接的ではあるが、中国との海上輸送を認めることになった。

しかし、台湾側はこのセンターを使用できる船舶に条件をつけた。すなわち、外国船社、台湾系船社の便宜置籍船⁽³⁾、中国系船社の便宜置籍船に限定したのである。中台の政治対立が厳しい時代であったため、台湾政府は台湾系船社と中国系船社に関してはそれぞれの国で登記されている船舶の入港は認めない一方で、外国で登記された船舶のみ入港できるという条件をつけたのである。つまり、台湾系船社が所有する船舶でも船籍を台湾で登記した場合には、オフショアセンターを使用することができなかったのである。

また、このオフショアセンターの最大の問題は、センターに入港できる条件を備えた船舶であっても、中国から搭載された貨物を台湾のなかに入れることができなかったことである。つまり、台湾政府は中国からの貨物を「通関せず、国内に入れず」の立場をとったのである。そのため、基本

的には中国からの貨物を台湾で積み替えることのみを認めたものであり、台湾に中国からの輸入を認めなかったのである。ただし、センター内であれば、簡単な加工は認め、加工してからほかの国へ貨物を積み替えることも認めた。

台湾がこの制度の実施を採択した後、1996年4月からは海上輸送の関係団体である台湾海峡兩岸航運協会（台湾側）と海峡兩岸航運交流協会（中国側）が協議を始め、1997年1月に香港で台湾側の高雄港のオフショアセンターと中国側の福州港、廈門港あもいに限定して、台湾と中国の海上輸送における直航をおこなうことで合意した。そして、このオフショアセンター制度は1997年4月から本格的に始動した。

その一方、台湾政府は外国船社については台湾と中国の海上輸送について譲歩した。1997年1月に外国船社が所有する外国船籍の定期船であれば、中国の港湾から第3国・地域の港湾を経由して台湾の港湾に入港することを認めただけでなく、中国から輸出された貨物を台湾に輸入することを認めたのである⁽⁴⁾。これにより、外国船社による台湾と中国の間接的な海上輸送だけではなく、外国船社の輸送によって中国からの輸入が本格的に始まったのである。

このようなかたちで台湾と中国間の海上輸送が解禁になったのは、外国船社が台湾の港湾から撤退することを避けるために実施したといわれている（池上2009, 45）。台湾政府が中国との海上輸送を認めないまましていると、外国船社が台湾の港湾から撤退し、台湾パッシングが起きるとともに、台湾の海上輸送や国際物流に影響を与えることが避けられなかったのである⁽⁵⁾。その意味では、台湾と中国間の間接的な海上輸送は台湾側が追い込まれて始めたといってもよい。

2. 台湾と中国の海上輸送における合意内容

1997年以降、中国から台湾へ外国船舶が入港する場合にはオフショアセンターに接岸する場合はのぞいては、第3国・地域を経由する必要がある。このようなかたちでの海上輸送は2000年に政権交代で初めて政

権の座に就いた民進党政府でも引き続いておこなわれた。台湾と中国間を直接海上輸送ができるようになったのは、2008年5月に総統に就任した馬英九が積極的に中国との経済分野での関係改善を進めた結果であった。なかでも、海上輸送の直航は馬英九が総統に就任してからわずか半年後の2008年11月に開催された第2回江陳会談⁽⁶⁾で合意された。

その合意では、台湾と中国間の海上輸送に就航できる条件が決められた。おもな合意内容をみてみよう。まず就航条件である。この条件は3つあり、そのいずれかの条件に該当すれば、台湾と中国間の直航での海上輸送に従事できることになった。その条件とは、(1)台湾、中国のいずれかの船社であり、その所有する船舶の登記がどちらかでおこなわれている旅客船および貨物船、(2)台湾、中国のいずれかの船社であり、その所有船舶の登記が香港でおこなわれている旅客船および貨物船、(3)台湾、中国のいずれかの船社であり、かつ台湾のオフショアセンターでの輸送にすでに従事し、中台間と第3国間の定期運航をしているコンテナ船、あるいは砂利運搬船(便宜置籍船でも可)、であった。

この条件から明らかのように、台湾と中国間の海上輸送による直航は台湾と中国の船社のみが従事できることにしたのである。つまり、台湾と中国に本社がない船社には恩恵はまったくなかったのである。外国船社が台湾と中国間を輸送する場合には、これまでのようにオフショアセンターを使用するか、中国の港湾から第3国・地域の港湾を経由しないと台湾の港湾に入港できないのであった。

このほかにも、開放する港湾、船舶の識別方法、税金の免除などで合意した。台湾と中国で開放することになった港湾は台湾側11港、中国側63港(48海運港、15河川港)であった(表1、図1)⁽⁷⁾。船舶の識別方法では、台湾と中国で登記されている船舶は相手側の港では入港から出港まで自国の旗は掲げずに船社の企業旗を掲げることとなった。また、税金の免除では、台湾と中国の直航に従事する船社が台湾と中国間の海上輸送で得た収入に対しては営業税と所得税を免除することとなった。さらに、船社が相手先に現地事務所や営業所を開設し、海上輸送サービス業務に従事することを認めたのである。

表1 第2回江陳会談で開放された港湾一覧

港の種類		港湾名								
台湾 11港	海運港	基隆(台北港含む)	高雄(安平港含む)	台中	花蓮	麥寮	布袋			
		金門料羅	水頭	馬祖福澳	白沙	澎湖馬公				
中国 63港	海運港 48港	丹東	大連	營口	唐山	錦州	秦皇島	天津	黃驊	
		威海	煙台	龍口	嵐山	日照	青島	連雲港	大豊	
		上海	寧波	舟山	台州	嘉興	温州	福州	松下	
		寧徳	泉州	蕭厝	秀嶼	漳州	厦門	汕頭	潮州	
		惠州	蛇口	塩田	赤湾	媽湾	虎門	広州	珠海	
		茂名	湛江	北海	防城港	欽州	海口	三亜	洋浦	
		河川港 15港	太倉	南通	張家港	江陰	揚州	常熟	常州	泰州
		鎮江	南京	蕪湖	馬鞍山	九江	武漢	城陵磯		

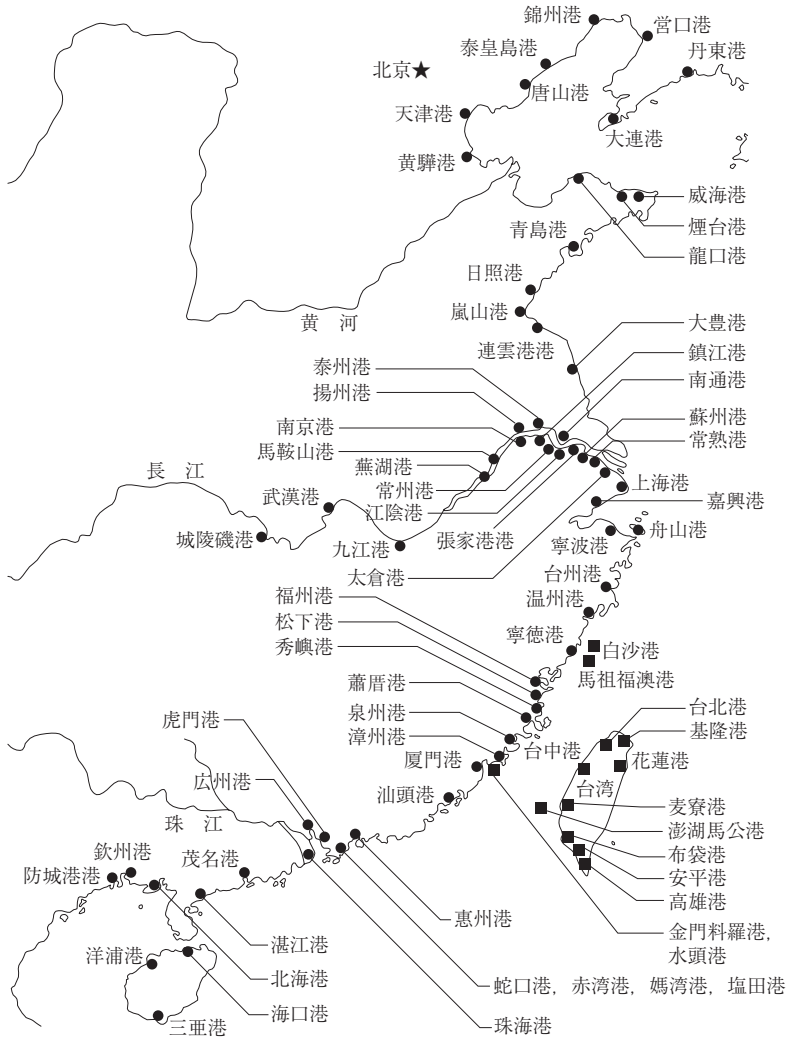
(出所) 行政院大陸委員会ウェブサイト (<http://www.mac.gov.tw>) より筆者作成。

これらの合意内容から明らかなように、台湾系および中国系船社は以前のように第3国・地域を経由する必要がなくなったことで、輸送時間の短縮が可能になった。たとえば、上海港と基隆港での輸送時間は直航が始まるまでは26時間かかっていたのが、直航によって17時間になり、9時間短縮できた。また、福州港と基隆港では18時間の輸送時間が12時間になり、6時間短縮した(兩岸協議執行成效ウェブサイト <http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=102611&CtNode=7361&mp=1>)。また、輸送時間が短縮できたことで燃料コストも削減できるとともに、所得税などの税金も免除されることから、輸送コストも削減させることが可能になったのである。これらの点で、台湾と中国の船社は外国の船社よりも強い競争力をもつことが可能となったといってもよい。

3. 船社の参入状況

では、台湾と中国間において直接海上輸送が始まって、どのような船社が参入しているのであろうか。「中国港口年鑑2012」のデータからコンテナ輸送に参入している船社名が明らかになっている。それを示しているのが表2である。この表から明らかなように、台湾側7社、中国側15社、

図1 第2回江陳会談で開放された港湾一覧



(出所) 日本国際貿易促進協会 (2003, 3), 各港湾ウェブサイトなどから筆者作成。

- (注) 1) ●は中国側港湾, ■は台湾側港湾を示す。
2) 基隆・台北を1港, 高雄・安平を1港とみなし, 台湾の開放港湾は11港となる。
3) 寧徳港は2013年1月に福州港と合併。

表2 台湾=中国路線に参入しているコンテナ船社一覧

台湾系 7社	長栄海運, 陽明海運, 萬海航運, 台湾航業, 台塑海運, 建華海運, 正利航業
中国系 15社	中国遠洋運輸 (COSCO), 中国国際海運集装箱 (CSCL), 中外運集装箱運輸, 天海海運承攬運送, 海豊航運集団 (SITC), 民生輪船, 華航物流, 海華輪船, 宏海箱運, 錦江航運, 外代航運, 華榮海運, 外輪代理, 中誠聯合航運, 閩安航運
香港系 3社	東方海外貨櫃航運 (OOCL), 美達船務, 美豊船務

(出所) 中国港口編輯部 (2012) より筆者作成。

香港系3社が参入していることがわかる。これら企業のうち、台湾側では長栄海運 (Evergreen Marine Corporation), 陽明海運 (Yang Ming Marine Transport Corp.), 萬海航運 (Wang Hai Lines Ltd.) といった世界のコンテナ運航船腹ランキング上位30位にランクされている三大船社が参入している (それぞれ5位, 14位, 21位)。その一方、中国側でも4位の中国遠洋運輸 (China Ocean Shipping (Group) Co.: COSCO), 9位の中国国際海運集装箱 (China Shipping Container Lines: CSCL), 26位の海豊航運集団 (Shandong International Transportation Corp.: SITC) の3社が、さらに香港でも11位の東方海外貨櫃航運 (Orient Overseas Container Line: OOCL) といった大手船社が参入している。これらの大手船社が参入している一方で、それ以外の船社の多くは台湾と中国間の路線に限定して参入している。

そのうえで、三通によって台湾および中国の船社による輸送割合が増えたかどうかをみる必要がある。台湾と中国との直航便の場合は船社が台湾系か中国系であることだけでなく、船籍についても条件をつけている。そのため、船籍をみると中国と台湾の海上輸送状況が明らかになる。中国籍船舶の輸送割合が増えたかどうかを示すデータはないが、台湾籍船舶の割合については明らかになっている。それを示したのが表3である。この表では、台湾の国際商業港における輸出入貨物を船籍別に輸出, 輸入全体と中国の輸出と輸入に分けて示した。この表のなかで、2008年値は事実上三通開始前の数値と考えるのが妥当である。というのは、海上輸送での

表3 台湾の国際商業港における輸出入貨物の船籍別割合

(単位: 万 t)

年	輸出全体					(うち中国向け輸出)				
	台湾籍		外国籍		輸送量 合計	台湾籍		外国籍		輸送量 合計
	輸送量	(%)	輸送量	(%)		輸送量	(%)	輸送量	(%)	
2008	228	5.0	4,347	95.0	4,575	46	4.4	982	95.6	1,028
2009	274	6.0	4,302	94.0	4,576	108	9.0	1,091	91.0	1,199
2010	375	7.6	4,551	92.4	4,926	202	16.3	1,035	83.7	1,237
2011	434	9.2	4,301	90.8	4,735	239	21.0	899	79.0	1,138

年	輸入全体					(うち中国からの輸入)				
	台湾籍		外国籍		輸送量 合計	台湾籍		外国籍		輸送量 合計
	輸送量	(%)	輸送量	(%)		輸送量	(%)	輸送量	(%)	
2008	2,010	10.6	16,916	89.4	18,926	37	2.4	1,542	97.6	1,579
2009	2,418	14.2	14,583	85.8	17,001	260	8.3	2,887	91.7	3,147
2010	1,827	10.8	15,056	89.2	16,883	356	13.8	2,236	86.2	2,592
2011	1,998	11.9	14,736	88.1	16,734	248	10.8	2,051	89.2	2,299

(出所) 交通部統計處 (2009-2012a) より筆者作成。

(注) 台湾の国際商業港とは、高雄、基隆、台中、花蓮、蘇澳、安平、台北の7港を指す。

直航は2008年12月15日に開始したため、直航と関係するのはわずか半月しかないためである。

この表から明らかなように、台湾の輸出全体の90%以上は外国船籍の船舶で輸送され、台湾船籍の船舶は10%未満のシェアしかない。また、輸入全体についても台湾船籍の割合が10%台ではあるが、台湾の海上輸送は圧倒的に外国船籍の船舶でおこなわれていることが理解できよう。

より詳しく台湾籍船舶による台湾と中国間の海上輸送をみると、どのようなことがいえるであろうか。まず、年を追うごとに、輸出、輸入とも台湾籍船舶による輸送量とその割合が増えている。たとえば、三通開始直後の2008年数値では中国貨物における台湾籍船舶の輸送量は輸出46万トン(4.4%)、輸入37万トン(2.4%)であったのが、2011年には輸出239万トン(21.0%)、輸入248万トン(10.8%)となり、輸出では5.2倍、輸入では6.7倍まで拡大した。台湾から中国への輸送量全体は2008年では1028万トンであったのが、2011年には1138万トンと10%しか増加していないにもかかわらず、台湾籍船舶の中国向け取扱量は4倍以上と急増した。一

方、中国からの輸入量全体では2008年の1579万トンから2011年2299万トンに増加した。

また、台湾籍船舶による中国との輸出と輸入の輸送量をみた場合、中国への輸出量の割合は年を追うごとに大きく増加している。2008年に台湾籍船舶が輸出全体の貨物量228万トンのうち、中国向け貨物の割合が46万トンで輸送量全体の約20%を占めていた。それが2011年には434万トン中、239万トンとなって輸送量全体の55%を占め、台湾籍船舶の輸出貨物量の半分以上が中国への輸送となった。一方、台湾籍船舶による中国からの輸入では2008年以降着実にその割合を増やしてきている。しかし、2011年でも輸入貨物量全体の1998万トンのうち、台湾籍船舶が中国から輸送する量は248万トン、その割合は12.4%に過ぎない。台湾から中国への輸送は台湾籍船舶によっておこなわれている一方、中国から台湾へ輸送される際には外国籍船舶を中心におこなわれているのである。

さらに、台湾と中国との航路についてみると、外国籍船舶の輸送量は輸出貨物量と輸入貨物量と同様、輸入貨物量が輸出貨物量を大きく上回り、片荷状況である。一方、台湾籍船舶の中国航路では輸出入の取扱量は、2008年から2010年までは輸入輸送量の方が輸出輸送量を上回っている。しかし、2011年には台湾籍船舶の輸送量は輸出と輸入の輸送量の差は小さくなり、その差は9万トンしかない。つまり、片荷状況をほぼ脱した状況になったのである。このことは、台湾籍船舶による中国と台湾間の海上輸送は、もっとも効率的におこなわれているといえよう。

4. 港湾の使用状況と輸送ルート

つぎに、台湾と中国を行き来しているコンテナ会社の輸送ルートと港湾の使用状況をみる。すでに指摘したように、第2回江陳会談では台湾と中国の海上輸送で開放する港湾について合意した。ただし、実際の寄港地や輸送ルートについては船社が選択できるようになっている⁽⁸⁾。そのことをふまえると、船社が使用していない港湾も当然ながらあるといえる。実際、「中国港口年鑑2012」に掲載されている港湾と運航ルートを見ると、つぎ

のことが明らかになる(表4)。

まず、港湾の使用状況である。台湾側の港湾で使用されているのは基隆、台北、台中、麦寮、高雄の5港のみである。また、中国側でも大連、天津、青島、連雲港、太倉、江陰、上海、寧波、福州、泉州、漳州、厦門、仙頭、惠州、塩田、虎門、香港、広州、蛇口の19港に限定して使用されている。こうした一部の港湾に偏っているのは、貨物が集まる場所であるかどうか要因になっているといえる。船社はできるだけ多くの貨物を積んだうえで輸送することでもっとも収益を上げられる。そのために、船社は貨物が集まる港湾、すなわち周辺地域に製造業の拠点や市場がある港湾を選択するのである。

また、指摘しなければならないのが、台湾側、中国側で開放された港湾はすべてがコンテナ取扱港湾ではないことである。台湾の場合、コンテナを取り扱っている港湾は高雄(安平港含む)、台中、基隆、台北の各港である。その他の港湾でいうと、たとえば麦寮港は石油化学関係製品、花蓮和平はセメント製品を専門に取り扱う工業港である。一方、中国でもすべての港湾がコンテナを取り扱っているのではなく、日照、青島、寧波・舟山、秦皇島、唐山、黄驊といった港湾は鉄鉱石や石炭といったバルク貨物を中心に取り扱っている(第3章参照)。台湾と中国の海上輸送はコンテナ船だけではなく、バルク船などの別種類の船舶も使用しておこなわれている。

一方、輸送ルートについてみると、大きく3つの特徴に分けることができる。ひとつは、台湾より北部にある大連、天津、青島、上海などから台湾の港湾を経由してまた中国の港湾に戻るルートであり、通常シャトルサービスと呼ばれるものである⁽⁹⁾。また、台湾より南にある広州や香港などの港湾と台湾の港湾を周回してから中国の港湾に戻る、あるいは台湾の港湾を回ってから中国南部の港湾に行き、台湾に戻るルートもある。このようなシャトルサービスの場合、複数の台湾および中国の港湾に寄港しているのである。

もうひとつの特徴は、台湾より北部にある太倉、連雲港、上海の各港から高雄、台中、基隆などへ輸送する場合、片道のみ輸送がみられることである。これは単純に台湾から中国へ出す貨物がないために、中国から台

表4 台湾と中国間の定期コンテナ船の運航状況

港湾名	船社名	ル ー ト									
大連	萬海航運／宏海箱運	上海	大連	天津	青島	高雄	台中	基隆	上海		
	COSCO／OOCL	寧波	青島	天津	大連	連雲港	高雄	台中	基隆	寧波	
	陽明海運	大連	天津	青島	連雲港	高雄	台中	基隆	上海		
天津	陽明海運／台湾航業	天津	青島	連雲港	高雄	台中	基隆	上海	大連		
	長栄海運	寧波	天津	青島	高雄	台北	台中	寧波			
	CSCL＝OOCL	天津	大連	連雲港	高雄	台中	基隆	寧波	青島	天津	
青島	OOCL＝COSCO	寧波	青島	天津	大連	連雲港	高雄	台中	基隆	寧波	
	陽明海運／台湾航業	高雄	台中	基隆	上海	大連	天津	青島	連雲港	高雄	
	台湾航業／陽明海運	青島	上海	基隆	高雄	台中	基隆	寧波	上海	天津	青島
	宏海箱運／萬海航運	上海	大連	天津	青島	高雄	台中	基隆	上海		
	宏海箱運／萬海航運	天津	青島	連雲港	基隆	台中	高雄	台北	天津		
連雲港	長栄海運	天津	青島	台北	高雄	台中	寧波	天津			
	COSCO	連雲港	高雄	台中	基隆						
陽明海運	陽明海運	連雲港	高雄	台中	基隆						
	華航物流	太倉	基隆	高雄	台中						
太倉	華航物流	太倉	基隆	台中							
	中外運集裝箱運輸／萬海航運	上海	高雄	基隆	台中						
上海	中外運集裝箱運輸	上海	高雄	基隆	台中	香港					
	海華輪船	上海	基隆	台中							
	海豊国際航運	上海	高雄	台中	基隆						
	陽明海運	上海	高雄	台中	基隆						
	萬海航運	上海	基隆	台中	高雄	台北					
	中誠聯合航運	上海	高雄	台中	台北						
	陽明海運	上海	高雄	基隆							
	民生輪船	上海	台中	基隆	高雄						
	正利航業／天海海運承攬運送／海豊国際航運	上海	基隆	台中	高雄						
	海豊国際航運	上海	高雄	台中	基隆						
	COSCO	上海	基隆	台中	高雄	上海					
	錦江航運	上海	基隆	台中	高雄	上海					
	寧波	正利	高雄	寧波	上海	基隆	台中	高雄			
陽明海運／台湾航業		寧波	上海	天津	青島	高雄	台中	基隆			
長栄海運		台中	台北	天津	青島	高雄					
長栄海運／中誠聯合航運		寧波	上海	高雄	台中	台北					
COSCO		寧波	台中	高雄	基隆						
OOCL＝COSCO	寧波	高雄	台中	基隆							

港湾名	船社名	ル ー ト														
福州	美達船務	福州	台北	台中	泉州	廈門	高雄	台中	台北	福州						
	美達船務	福州	高雄													
	OOCL	福州	高雄													
	中外運集装箱運輸	福州	高雄	廈門	基隆	台中	福州									
	萬海航運	福州	高雄	台中	江陰	福州										
漳州	萬海海運	基隆	漳州	廈門	高雄											
廈門	長栄海運	廈門	高雄	台中	廈門											
	美豊船務/外代航運	廈門	台中	高雄	基隆	廈門										
	閩安航運	廈門	台中	基隆	福州	高雄	廈門									
	萬海航運	廈門	漳州	高雄	基隆	台中										
	萬海航運	廈門	高雄	台中												
泉州	華栄海運	廈門	高雄	台中	(泉州)	廈門	(泉州)	廈門	基隆	台中	江陰	廈門				
	美達船務 外輪代理	台中	泉州	台中												
広州	台塑海運	広州	虎門	香港	基隆	台中	麥寮	高雄	香港							
蛇口	建華海運	蛇口	香港	基隆	台中	高雄										
塩田	中誠聯合航運	高雄	台中	汕頭	香港	塩田	惠州	汕頭	高雄							

(出所) 表2に同じ。

(注) COSCOは中国遠洋運輸(中国系)、CSCLは中国国際海運集装箱(中国系)、OOCLは東方海外貨櫃航運(香港系)の略称である。

湾へのみ貨物を輸送していると考えられる。すでに指摘したように、台湾と中国の輸送量では中国から台湾への海上輸送による輸入輸送量が台湾から中国への輸出輸送量より圧倒的に多いことから明らかである。

最後の特徴としては、台湾から比較的近い港湾である福州、泉州、廈門などと高雄、台中などのあいだを輸送する場合である。これは、中国側の港湾はフィーダー港として貨物を高雄港へ輸送し、高雄港がハブ港になってその貨物を第3国に輸送している可能性がある。福州港にとって、中国のハブ港である上海港や香港港より台湾側のハブ港である高雄港の方が距離的に近いことがこのような航路が運営されている要因と考えられよう。

また、運航している路線と船社をみると、大連、天津、青島といった中国北部を基点とする航路では共同運航のかたちで輸送していることが多い。たとえば、台湾の陽明海運と台湾航業の共同運航、中国側では香港資本の

OOCL が中国系の船社と共同運航している。また、台湾系の萬海は台湾系船社だけではなく、宏海箱運や中外運集装箱運輸といった複数の中国系船社と共同運航をしている。これは萬海の企業特性によるものと考えられる。というのは、台湾の2大船社である長栄海運や陽明海運が北米路線や欧州路線など世界中の路線を運航している一方で、萬海はアジア路線に特化している。台湾の2大船社とはアジア路線においては競争相手にもなっているため、共同運航相手先として中国系船社を選択しているのではなからうか。

以上、ここでは寄港地やルートが明らかになっているコンテナ船について、台湾と中国の海上輸送の現状を検討した。ただし、すでに指摘しているように、台湾と中国の海上輸送の半数以上がバルク船などのコンテナ船以外の船舶で輸送されていることに注意が必要である（後述）。

第2節 台湾側港湾の取扱貨物

三通によって、中台間貿易に従事する企業は三通前よりも格段に輸送時間を短縮させ、輸送コストを下げることができたはずである。本節では三通後を中心に輸出、輸入に区別してその商品構成を検討し、最後に小括する。

1. 輸出における取扱商品

まず、台湾の中国向け輸出での取扱商品のみをみる。表5は2012年の台湾の海上輸送における輸出品上位10商品をHSコード2桁ベースで示したものである。この表から、鉄鋼、プラスチック類、有機化学品が上位3商品であることがわかる。また、上位10商品の輸送量は全体量7464万トンのうち、4274万トン、57.3%を占めている。そのなかでも、鉄鋼は1000万トン以上を輸出し、台湾の海上輸送における主要商品であるといえよう。

表5 台湾における海上輸送による輸出品上位10商品(2012年)

(単位:万t)

商 品 名	輸送量	うち中国への輸送量	中国の占有率(%)	中国の順位
1 鉄鋼(72)	1,018	153	15.0	1
2 プラスチック及びその製品(39)	885	340	38.4	1
3 有機化学品(29)	876	630	71.9	1
4 塩, 硫黄, 土石類, プラスター, 石灰及びセメント(25)	540	—	—	—
5 鉄鋼製品(73)	240	8	3.3	5
6 無機化学品及び貴金属, 希土類金属, 放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物(28)	201	20	10.0	3
7 原子炉, ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品(84)	180	39	21.7	1
8 紙及び板紙並びに製紙用パルプ, 紙又は板紙の製品(48)	154	36	23.4	1
9 電気機器及びその部分品並びに録音機, 音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品(85)	94	12	12.8	2
10 ゴム及びその製品(40)	85	10	11.8	1
上位10商品合計	4,274	1,248	29.2	
海上貨物全体	7,464	1,615	21.6	1

(出所) 交通部統計處(2013)より筆者作成。

(注) 1) 商品名の後ろの番号はHSコード2桁の番号である。

2) 中国の部分で—になっているのは, 相手先として上位5番目までに入っていないために明らかになっていないもの。

3) この数値は国際商業港だけではなく, 特定の工業製品を取り扱う工業港(石油化学とセメント)と工業港に準ずる専用港(液化天然ガス)の数値が含まれている。

また, 表5では上位10商品の中国への輸出品と占有率, 中国の輸出先としての順位もあわせて示している。交通部統計處のデータでは, HS 2桁ベースの分類の取り扱い上位5カ国が明らかになっている。それによると, 中国は上位10商品のうち塩・硫黄類をのぞく9商品で上位5カ国の

輸出先である。8商品で輸出上位3カ国に入り、海上輸送では中国は最大の輸出先である。鉄鋼など6商品では最大の輸出先であり、のこりの3商品ではそれぞれ2, 3, 5番目の輸出先である。そして、海上輸送全体における中国への輸出量は1615万トンであり、これは輸出向け海上貨物全体の21.6%を占めている。

また、中国向け輸出貨物量1615万トンのうち、輸送量がわかる上位9商品の中国向け輸出量は最低でも1248万トンあり、これら商品だけで全体の77.3%を占めている。そのなかでも有機化学品、プラスチック類、鉄鋼の3商品で合計1000万トン以上を占め、これらが中国向け貨物の中心といえよう。以上のことからわかるように、重量ベースでみると台湾の海上輸送では中国向け輸出比率が高いことがわかる。

2. 輸入における取扱商品

つぎに、台湾が中国から輸入した商品を見る。表6は表5同様、HSコード2桁ベースでみた海上輸送における輸入品上位10商品の輸入量と中国からの輸入量を示したものである。海上輸送での輸入品は石炭や原油を中心とした鉱物性燃料類がもっとも多く1億3918万トンを輸入している。鉱物性燃料類だけで海上輸送での輸入された貨物量全体の57.3%を占めている。そして、上位10商品では海上輸送で輸入量全体の93.1%を占めている。台湾の海上輸送による輸入品は原油などの天然資源を中心に一部商品に集中しているといえよう。

一方、中国からの海上輸送による輸入商品についてみると、海上貨物全体では中国は3番目の輸入先であり、全体輸入量の10.2%を占めている。また、台湾の海上輸送による輸入品上位10商品のうち、4商品では中国は上位5カ国に入っていない。なお、穀物については、台湾側が中国からの輸入を認めていない。

中国からの輸入量が上位5カ国以内に入っている商品についてみると、塩・硫黄類と無機化学品類は中国が最大の輸入先である。プラスチック類が2番目、果実・植物が3番目、鉄鋼と有機化学品が4番目の輸入先と

表6 台湾における海上輸送による輸入品上位10商品 (2011年)

(単位: 万 t)

商 品 名	輸送量	うち中国からの輸入量	中国の占有率(%)	中国の順位
1 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう (27)	13,918	—	—	—
2 塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント (25)	2,734	1,648	60.3	1
3 鉱石、スラグ及び灰 (26)	2,206	—	—	—
4 鉄鋼 (72)	1,367	119	8.7	4
5 有機化学品 (29)	753	62	8.2	4
6 穀物 (10)	603	—	—	—
7 木材及びその製品並びに木炭 (44)	365	—	—	—
8 採油用の種及び果実、各種の種及び果実、工業用又は医薬用の植物並びにわら及び飼料用植物 (12)	269	63	23.4	3
9 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物 (28)	207	64	30.9	1
10 プラスチック及びその製品 (39)	180	29	16.1	2
上位10商品合計	22,601	1,985	8.8	
海上貨物全体	24,283	2,477	10.2	3

(出所) 表5と同じ。

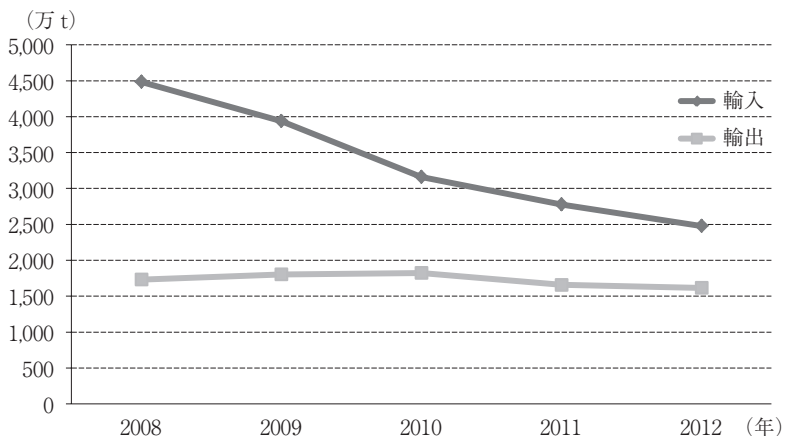
(注) 表5と同じ。

なっている。これらのうち、塩・硫黄類、無機化学品類、果実・植物、そしてプラスチック類の4商品では、中国からの貨物量は2桁の割合を占めている。これらの多くは天然資源に属するものであり、中国からの輸入は天然資源が中心であるといえよう。

3. 台湾と中国との海上輸送

最後に、三通が始まった2009年以降の中国との海上輸送における輸出

図2 台湾と中国の海上輸送における輸送量



(出所) 交通部統計處 (2009-2013) より筆者作成。

(注) この図での輸送量は国際商業港と工業港の両方を含む。

および輸入について検討する。輸出入全体の海上輸送量を示したのが図2である。この図の数値は国際商業港での輸送量だけではなく、台湾に2港ある工業専用港の輸送量も含まれている。2008年値はすでに指摘しているように、事実上三通以前の数値とみても問題はない。それをふまえたうえでみると、中国向け輸出での海上輸送量は2010年がピークであるが、減少も小さく、大きな変動はみられない。むしろ、輸入は大きな動きをしている。すなわち、中国からの海上輸送による輸入量は2008年が4500万トンでもっとも多かったのに対し、年を追うごとにその輸送量は減少し2012年には2477万トンで2008年と比べて45%も減少しているのである。その結果、輸出と輸入の海上輸送量の差が着実に減少している。このことは、台湾と中国の輸送に限定した場合、片荷の傾向が顕著に減少したといえる。

この状況をもう少し詳しくみるために示したのが表7である。この表は中国との輸出と輸入におけるコンテナ貨物量と非コンテナ貨物量を示したものである。まず、輸出についてみると、コンテナ貨物量は2008年の735万トンから2010年には882万トンまで増加し、2012年には795万ト

表7 中国との輸出入におけるコンテナ・非コンテナ貨物量

(単位：万 t)

年	輸 出		輸 入	
	コンテナ	非コンテナ	コンテナ	非コンテナ
2008	735	996	567	3,917
2009	817	986	450	3,524
2010	882	940	560	2,602
2011	819	838	587	2,190
2012	795	821	564	1,913

(出所) 図1に同じ。

ンに減少しているが、総じて増加傾向である。コンテナ貨物量が増加傾向にあるのに対し、非コンテナ貨物量は2008年の996万トンから2012年には821万トンへ150万トン以上減少している。一方、輸入についてみると、コンテナ貨物量は2009年こそ450万トンとなったが、それ以外の年は560万トン以上の取り扱いがある。非コンテナ貨物量は、2008年には3917万トンあったのに対し、2012年には1913万トンとなって、この間に半減した。つまり、中国との貨物輸送では、非コンテナで輸送されるモノが大きく減少したことによって、中国との片荷の差が少なくなったことがわかる⁽¹⁰⁾。

品目ごとの輸送方法を区別する統計は公表されていないので推測することしかできないが、HS 2桁コードで見ると、塩・硫黄類の輸入量は2008年には全体で3406万トンあり、そのうち中国からの輸入は2457万トンを占めていた。2012年には全体の輸入量は2734万トンであり、中国からの輸入は1648万トンを占めた。2008年と2012年の輸入量を比べると、全体で670万トン、中国からの輸入量は800万トン以上減少している。全体の減少幅以上に中国からの輸入量が減少したことが中国からの海上輸送での輸入量を減少させた要因といえる。

また、おもな輸入先が中国から別の国に変わったことで、輸入量が減少したケースも考えられる。その例としては、石炭・石油などの鉱物性燃料があげられる。2008年の全体輸入量が1億3654万トンあり、輸入上位5カ国はインドネシア、オーストラリア、サウジアラビア、中国、クウェー

トであった。中国からは1261万トンを入力していた。ところが、2012年の全体の輸入量が1億3918万トンであり、2008年に比べて約250万トン増加した。鉱物性燃料における輸入先の上位5カ国はインドネシア、オーストラリア、サウジアラビア、クウェート、カタールであった。2012年までに中国は輸入上位5カ国から外れたのである。ちなみに、5番目の輸入国であるカタールからの輸送量は779万トンであった。つまり、中国からの輸入量はカタールからの輸入量よりも少ないことは明らかであり、2008年の輸入量より4割以上減少していることが推察される。そして、輸入量が大きく減少していることからわかるように、中国は鉱物性燃料のおもな輸入先から外れ、クウェートやカタールに変わったといっていよいであろう。

塩・硫黄類と鉱物性燃料の減少分はそれぞれ800万トンと480万トンであり、合計で1280万トンとなる。これら品目の輸送方法は品目の性質からバルク船やオイルタンカーなどのコンテナ船以外の船舶によって輸送されていると考えるのが妥当である。輸入の非コンテナ全体の減少分1700万トンのうち、1280万トンの減少はこれら品目の輸入量の減少がおもな要因といっていよい。これら品目の大きな減少が中国との輸出入の輸送における片荷の解消になった要因である。

一方、台湾—中国間の海上貨物輸送の運賃には変化があったのであろうか。それを示したのが表8である。この表はトン当たりの平均運賃を示したものである。まず、中国からの輸入にかかる運賃をみると、三通が本格的に始まった2009年の平均運賃は2008年の平均より100元以上安くなっている。この運賃の低下は、直航開始直後に上海から台湾への海上輸送の価格が3割安くなったというヒアリングを裏づけるものである（2009年3月20日、日系物流企業からヒアリング）。しかしながら、2010年には輸送運賃価格が増加し、2010年以降は290元でほぼ安定している。この要因としては港湾での諸経費の値上げも考えられ得るが、原油の高騰による燃料価格の上昇が考えられよう。しかしながら、平均海上輸送運賃の順位をみると、中国からの輸入運賃は2008年でも2番目に安かった。それが、2009年以降は中国からの運賃がもっとも安くなり、2012年もその傾向に

表8 中国との海上貨物輸送における平均運賃の変化（トン当たり）
（単位：元）

年	輸入	順位	輸出	順位
2008	347	2	888	10
2009	229	1	847	8
2010	291	1	843	8
2011	291	1	797	10
2012	293	1	875	9

（出所） 図1と同じ。

（注） 順位は低価格順。

変化はなかった。

また、中国への輸出平均運賃をみると、2008年が888元でもっとも高かった。その後、2011年までは徐々に運賃は安くなったにもかかわらず、2012年には875元と2008年の平均運賃近くにまで急激に上昇した。この要因については明らかにされていない。ただし、平均運賃の順位でみると、2011年の10位から9位に順位を上げている。つまり、中国への運賃だけが高くなったのではなく、輸出における平均運賃全体が上昇したと考えてよい。

これらの事実が示すように、三通以降着実に輸送運賃価格が低下したのは明らかであろう。この理由として考えられるのは、三通の合意の際に、台湾と中国間の輸送に関して税金をとらないと決めたことである。これによって、輸出、輸入の双方における運賃が低下したのである。また、台湾系船社と中国系船社に限定はされるが、第3国・地域経由しての輸送から中国と台湾の間を最短距離で輸送することができることになったために時間の節約が可能になった。それによって、燃料費などの費用も安くなったと考えられる。その一方で、台湾から中国へ輸出する場合よりも台湾が中国から輸入する場合の方が輸送価格は安い。これは、中国から台湾への海上輸送量が多いこともあり、船社間の競争が激しい状況になっていることが考えられる。そのほかのアジア路線や他地域との路線をもたず、中台間のみでの輸送に従事している船社がいることも価格競争に影響を与えている可能性がある。また、中国の港湾での荷捌き量が台湾よりも多いことで規

模の経済が働き、港湾内でかかる費用がより安くなっていることも考えられよう。

いずれにせよ、台湾は輸入だけではなく、輸出でも中国に依存している。図1で明らかになっているように、台湾と中国の貨物量全体（輸出入）は減少傾向にある。しかし、この動きが今後どうなるかは、台湾と中国の政治分野も含めた関係の変化、世界の政治経済状況などで変わっていくことが考えられる。とくに、两岸経済協力枠組み協議（Economic Cooperation Framework Agreement: ECFA）の対象品目が拡大し、関税ゼロになる品目が増加することになれば、状況が大きく変化する可能性があるといえよう。

第3節 三通以降の台湾における港湾の変化

台湾の港湾は高雄港を中心にして発展してきた。しかしながら、近年高雄港の世界的な地位は低下しているのが現状である。また、基隆港や台中港についても同様であり、台湾全体の港湾の世界的地位は低下しているといっても過言ではない。しかし、現在では三通の解決で中台直航が可能になった。そして、台湾では2012年3月にはこれまでの交通部の管理下にあった港務局を会社化し、台湾港務股份有限公司が成立した。また、台湾の港湾についても新たな動きが進んでいる。ここでは、これらの動きをまとめ、検討する。

1. 台湾港務股份有限公司の成立

台湾では交通部が国際商業港に関する管理を所管してきた。そして、交通部の下に直接基隆、台中、高雄、花蓮の各港務局が設置され、それぞれの港務局は国際商業港の管理をおこなってきた。この体制は2012年3月に大きく変更された。すなわち、台湾政府は台湾港務股份有限公司を設立し、交通部が直接管理してきた4港務局をそれぞれ分公司（支社）としてぶら下げたのである。これによって、港務局はこれまでの交通部の一組織



高雄港（2007年2月，筆者撮影）

から分離・独立し、株式会社に組織変更したのである。以下、2012年11月に実施した台湾港務股份有限公司とのヒアリング結果をふまえて、今後の動きを考えたい。

台湾では1990年代の李登輝時代に公営企業を株式会社に變更し、その株式を上場させ、政府の株式の所有率が50%を下回ると民営化が完了するという民営化政策を実施してきた。港務局は株式会社に組織変更したが、政府はこの会社の株式を上場することは考えていない。そのため、政府は港務局を株式会社に組織変更したものの、政府が管理する体制になったのである。港務局を株式会社のかたちに変更した背景には韓国、シンガポールなどでは従来の港務局を公社や株式会社などに変更にする動きがあり、台湾もそれを模倣したと考えられる。2011年10月25日には「国営港務股份有限公司設置条例⁽¹¹⁾」が立法院を通過し、11月19日は総統令公布で正式に施行された。

この条例で、かつての港務局で実施していた業務のうち、国際商業港の運営や管理は台湾港務股份有限公司および各分公司がおこなうこととなった。一方、港湾行政や台湾港務股份有限公司の監理をおこなうために、政府は交通部の下に航港局を設置した。こうしたことから明らかなように、

台湾港務股份有限公司は国際商業港の運営をより効率的にするために設立されたのである。

政府が台湾港務股份有限公司を設立し、各港務局を分公司にして台湾港務股份有限公司の傘下にしたのは、経営の効率化を目的にしているとのことであった。これまでの4港務局は交通部が直轄していたため、それぞれの港務局で担当する国際商業港への投資や周辺地域の開発がおこなわれていた。台湾港務股份有限公司が設立されたのは、台湾全体で国際商業港の投資や周辺地域の開発をするためである。実際、各港の統合や問題の解決を経営方針のひとつとして考えているとのことである。さらに、経営指標を設定することも考え、より分公司の経営効率化、あるいは各港湾の効率的な運営を進めることも将来的には考えているとのことである。

経営戦略としては短期的な計画と長期的な計画を考え、組織経営や港湾運営の効率化は短期的な計画の一環として実施を考えている。その一方で、長期的な計画では将来的には外国の港湾経営に対して投資し、経営に参画することも考えている。具体的な時期についてはヒアリング時点では考えていないとのことであったが、このような国際化への対応も台湾港務股份有限公司の設立要因のひとつであるといっただよいであろう⁽¹²⁾。

さらに、会社化することでこれまでの体制では実施できなかったこともできるようになった。第1に、公務員ではなくなったので、独自に必要な人材を採用することが可能になった。外国船社から航路を誘致するため、あるいは外国の港湾管理者との協議のために、日本語や英語など語学に長けている人材の採用などはすでに始まっている。第2に、交通部が港務局を直轄していた際には、政府予算が立法院を通過させないと予算執行はできなかったものが、予算執行の裁量が認められるようになった。それによって、独自に施策を実施することが可能になった。たとえば、2012年7月には台湾港務股份有限公司が台湾で積み替えたコンテナに対し、その数に応じて船会社に補助金を出すこと、また台湾の港湾で専用埠頭を使用している海運企業に対してもコンテナの積替数に対して補助金を出すという報道があった(呉2012)。ヒアリングを実施したときには、すでに補助金を出すことを決定し、高雄や台北で説明会を実施することになっていた。

説明会実施前には、16社が参加表明をしているとのことであった。金額や開始日は説明会後の実際の申請などを考慮して決定するとのことであったが、このようなことを速やかに実施できるようになったのである。

第3に、台湾の港湾全体で戦略を考えられるようになった。これは、交通部の管理下にあった時代でも可能であったが、実際にはそれぞれの港務局が担当する港の開発や管理が中心になり、港務局が台湾全体の港湾を発展させるという視点はみられなかった。包括的に台湾の港湾、とくに国際商業港の運営や管理をおこなうために、政府は台湾港務股份有限公司を設立し、この会社に各港務局を分公司のかたちでぶら下げたさせたのであろう。実際、台湾港務股份有限公司では、それぞれの国際商業港の差別化を図ろうとしていた。基隆港および台北港は自動車港の拠点と台湾の中心地である台北に近いので製品輸出入の拠点、台中港はエネルギー輸入の拠点、高雄港は積替貨物の取扱いと観光業、花蓮港は台湾東部の拠点であり大理石やセメントなどの天然資源の輸出拠点という位置づけを考えているとのことであった。このような差別化を図ることによって、台湾港務股份有限公司は港の実情に沿った戦略を今後打ち出していくことになる。

2. 台湾港湾の新たな動き

台湾港務股份有限公司の設立の一方で、台湾の港湾自体も大きく変化しようとしている。ひとつは、自由貿易港区の動きである。自由貿易港区は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、2004年9月以降、順次港湾周辺と空港周辺に設置された。現在では、5港と1空港が指定されている。港湾では運用開始順で、基隆、高雄、台北、台中、蘇澳の各港に設置されている。自由貿易港区域では貨物の通関手続き免除などの優遇措置を与えるとともに、組立や加工などの製造業、倉庫、コンテナ集散、再輸出入、中継輸送、請負輸送、税関申告サービスなどの物流業の活動が自由にできるようにした。各港湾に設置された自由貿易港区に入居している企業の合計数は2007年1月末時点で29社であったのが、2012年3月末では74社にまで増加している。自由貿易港区の運用が開始

した際には高雄，基隆，台中の自由貿易港区では指定区域にすでに入居していた海運企業や物流企業などは自社で自由貿易港区の適用申請をするかどうかを判断できた。開始当時はまだ様子を見るために適用申請をしない企業も多かったが，年を追うごとに適用申請をする企業が増えてきたのである。

この自由貿易港区に企業が進出する場合には入居条件がある。そのため，条件的に入居ができない中小企業では，一部の工程を自由貿易港区に入居している物流企業に委託するかたちで入居する例もある。たとえば，ある日系自動車部品製造会社は基隆自由貿易港区に入居している物流会社（倉庫会社）に作業を委託している。その委託内容は，中国の自社工場で製造された自動車の部品などの製品をすべて基隆自由貿易区にある倉庫会社に運び，そこで全品検査と製品の箱詰め，そしてまとまった数の製品をより強度のあるダンボールへ箱詰めする作業である。注文があれば，基隆港から海上輸送を使用して注文先の第3国へ輸送している。このような方法では中国の工場から直接注文先へ配送する場合より，時間もコストもかかることは間違いない。しかし，物流会社に部品検査や箱詰めを委託した日系自動車部品製造会社の社長はメリットを強調した。「全品検査をすることで，最初から不良品をゼロにして納品することが可能になった。その結果，利益が20%増加した。もし中国から直接納品すると，不良品のことを指摘されて価格交渉で値段を下げなければならない可能性があった」とのことであった（2010年12月20日，日系自動車部品製造会社へのヒアリング）。

このように，台湾の港湾近くに設置されている自由貿易港区で検品，加工，ラベル貼付などの物流業務の一部作業をおこなうという動きが出てきている。自由貿易港区では配送先の基準に沿った加工などの作業をしたうえで第3国へ荷物を出す，あるいは所定の関税を支払って台湾市場へ出すということがどちらも可能である。そのため，台湾政府や自由貿易港区を所管する交通部も上記の業務方法を積極的に宣伝しているのである。台北港の自由貿易港区では，台北港の埋め立て工事が現在も続いていることもあり，自由貿易港区の拡張が続いている。一部の自由貿易港区ではさらに開発が進むことも十分考えられる。

さらに、2013年3月末になって新たな動きが生じてきた。行政院は3月27日に「自由経済モデル区」（自由経済示範區）企画草案を公布し、今後特別立法を制定することを明らかにした。担当閣僚の記者会見では、特別立法の制定は9月、施行は早くても2013年末になるとの見通しが示された。そのため、特別立法の制定前に、政令で2013年7月末までに第1段階として自由貿易港区で自由経済モデル区を実施する方針を明らかにした⁽¹³⁾。自由経済モデル区では、4点の発展に力を入れることとし、そのひとつに「スマート・ロジスティクス」（智慧運籌）が含まれた。具体的には、自由経済モデル区に入居した企業は自由経済モデル区外にある工業区や輸出加工区内外の製造業に製造や委託製造をしてもらい、それを自由経済モデル区に輸送して最終的な製造加工をして完成品にする。その完成品を区内にある物流配送センターに配送して、もっとも効率的な輸送方法を考えたうえで、空港や港湾に運び込み、船舶や航空機を使用して外国へ輸出するというモデルを構想している。この自由経済モデル区にある企業は貿易（物流）や管理の機能に特化し、製造自体は自由経済モデル区の外ですという「前店後廠」を基本としている（『経済自由化 十年藍圖成形』『経済日報』2013年3月28日）。この自由経済モデル区構想も今後の台湾における港湾を大きく変える可能性がある。

また、こうした動きとは別に、台湾では港湾建設における中国との関係強化にも努めている。台湾はもともと中国企業からの投資を制限してきた。しかし、2009年6月30日に「中国地区人民の台湾投資に関する許可規則」（大陸地區人民來台投資許可辦法）と「中国地区の営利事業の台湾での支社または事務所設立に関する許可規則」（大陸地區之營利事業在台設立分公司或弁事処許可弁法）を公布、即日施行して中国からの直接投資が認められることになった。直接投資が認められる対象業種に公共インフラ建設が含まれ、その業種の投資対象に港湾が含まれた。台湾政府による中国企業の投資解禁決定後、これまで港湾に投資する動きはなかった。しかし、2012年末になって中国企業が高雄港の港湾インフラに対して投資をすることが明らかになった。

明らかになった中国企業の投資とは、高雄港のもっとも新しいコンテナ

ターミナルである第6コンテナターミナルセンター（高雄港一期洲際貨櫃中心）である。このコンテナターミナルは計画段階からBOT方式で運営されることが決定し、陽明海運が建設して、運用することになった。これにもとづき、陽明海運は2007年9月20日に第6コンテナターミナルの建設と運用をおこなう高明貨櫃碼股份有限公司を100%子会社のかたちで設立し、9月末には高雄港務局（当時）と第6コンテナターミナルの建設と50年間の運用についての合意書を交わした。この陽明海運の100%子会社である高明貨櫃碼股份有限公司の株式を中国の代表的な船社であるCOSCO, CSCL, および招商局集団（China Merchants Group）の3企業が、香港に合弁で出資した香港商政龍投資有限公司を經由して30%の株式を購入するということが明らかになった（林・呉2012）⁽¹⁴⁾。投資会社は40.5億元（1.35億ドル）の投資をおこない株式を取得する。また、投資会社が出資した30%の議決権については、投資会社の親会社である中国の船社がそれぞれ10%ずつ所有することになった。この投資は、2009年6月末から2012年末時点で中国企業による最大の投資案件である。陽明海運は子会社の株式の一部を中国船社にもってもらうことで、関係の強化を図ることができるであろう。また、台湾港務股份有限公司高雄分公司（旧高雄港務局）にとっても、中国航路の開設や中国のコンテナ貨物の往来が活発し、高雄港のコンテナ取扱量の増加につながることを期待していると考えられる。

おわりに

台湾と中国との貿易、とくに海上輸送で輸送されるモノの動きは2008年12月に始まった「三通」の開始によって大きく変化した。このことは、単に貿易が変化する要因になっただけではなく、海上輸送に従事する船社、港湾から指定された場所に運ぶ物流業者、さらには台湾や中国へ配送を依頼する製造企業などの物流に大きな変革をもたらすことにもなった。少なくとも、この「三通」の開始前まで台湾と中国の間での海上輸送を認めら

れていなかった台湾系、中国系船社には大きな商機がもたらされた。これは、少なくとも台湾系船社の中国への貨物輸送、中国からの貨物輸送の割合が増加していることから明らかである。中国系船社については直接の統計はなかったが、おそらく台湾系船社と同様の動きであったと考えて差し支えないであろう。

このような台湾と中国との海上輸送が以前よりも頻繁におこなわれるようになってきている状況下で、台湾の港湾も大きく変化しようとしている。とくに、台湾港務股份有限公司の設立は将来的に海外の港湾に対する投資の可能性を切り開いたのである。また、自由貿易港区での中国で製造されたモノを台湾で検品や一部の加工をして、第3国へ輸出するというモデルもすでに始まっている。さらに、高雄港第6ターミナルを経営している会社への中国系船社による投資も正式に認められ、2013年には自由経済モデル区の運用も開始した。その意味においても、今後も台湾と中国の海上輸送はますます増加するであろうし、台湾と中国の港湾もさらに緊密化していくであろう。

最後に、本章ではとりあげることができなかった動きについて、今後の課題として指摘したい。台湾と中国の海上輸送を詳細にみると、欧米船社でも台湾系船社や中国系船社が加盟するアライアンスを通じて欧米線を運航している場合、共同運航で中国から台湾、あるいは台湾から中国を経由してからほかの地域の港に向かっている例がみられる。このことは、台湾と中国間の海上輸送は台湾と中国の船社以外は直航できないという条件とは関係なく、実際にはアライアンスのなかで海上輸送が可能となっていることを意味する。台湾と中国の海上輸送に関係するアライアンスの動き、あるいは全世界に航路をもっている台湾系や中国系船社の動きについては改めて検討することとしたい。

〔注〕

- (1) 海上輸送積替のほか、製造業、航空貨物の積替えおよび乗客乗換え、金融、電信、メディアが指定された。

- (2) 2004年6月には基隆港と台中港、2009年5月には台北港にもこのセンターが設置された。
- (3) 船主が所有する船舶を自国ではなく、便宜的に外国に船籍を登録すること。これを選択する要因には、船舶にかかる税金を抑えるためや人件費の削減があげられる。
- (4) 外国船が台湾の港湾から出港した後、つぎの入港地が中国の港湾であることは問題にできなかった。
- (5) 当時の台湾政府は、台湾に工場を設置していた外国製造業企業からも中国で製造された部品の輸入解禁を求められていた。中国からの輸入を認めないと、外国企業が台湾から撤退する可能性もあり、台湾の経済にも影響を及ぼす可能性があった(經濟部加工出口区2006, 20)。このことも台湾と中国の海上輸送ができるようになった背景としてあげることができる。
- (6) 台湾と中国双方は兩岸交渉窓口機関を設置し、交渉を実施している。台湾側の江丙坤董事長(財団法人海峽交流基金会:海基会)と、中国側の陳雲林会長(海峽兩岸關係協會:海協會)の両氏による、当時のトップ会談を台湾側ではこのように呼んでいる。
- (7) その後、5度にわたる追加がおこなわれ、2012年末時点では台湾側では蘇澳と花蓮和平の2港、中国側では石島、萊州、大麥嶼(台州港内)、沈家門(寧波・舟山港内)、濰坊、安慶、蓬萊(煙台港内)、大鐘湾(深圳港内)の8海運港、銅陵の1河川港が開放された。
- (8) 船社の航路は「海運自由の原則」という国際慣習によって、船社自体が決定することが可能である。
- (9) シャトルサービスについては、第2章を参照されたい。
- (10) コンテナにおける片荷はコンテナの個数をみる。ここでは重量でみているので、中間の輸送においてコンテナにおける片荷があるかどうかは判断することはできない。
- (11) 台湾における条例は、日本の法律に相当するものである。
- (12) 2011年に高雄港務局でヒアリングをした際には、将来的な投資先として中国とフィリピンを考えているとのことであった(2011年12月9日、高雄港務局へのヒアリング)。
- (13) 2013年8月8日に江宜樞行政院長が自由経済モデル区の第1段階の稼動を宣言した。この第1段階では行政規則の修正や追加で対応できることを対象としている。また、行政院は「海上輸送ハイスピード専門区」の実施を同日決定し、対象港に台北港と安平港を選定した。早ければ2013年10月から実施される。両港では当初は3000元以下の貨物を対象に24時間通関を実施し、よりスピーディーに貨物が輸送できるような体制を構築する予定である(林2013)。
- (14) 經濟部投資審議委員会が2012年12月19日にこの案件を審査し、委員会はこの案件を承認した。また、經濟部投資審議委員会はこの案件の承認前の2012年7月、アメリカ最大の埠頭会社であるPorts Americaが10%の株式を所有することを承認している。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 池上寛 2007. 「台湾の物流拠点化政策と展望」池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』アジア経済研究所 181-204.
- 2009. 「三通解禁後の台湾と中国における空運と海運の変化」『アジア研ワールドトレンド』(162) 3月 44-52.
- 2012. 「台湾における中台間海上輸送の変化」池上寛編『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』アジア経済研究所 101-112.
- 汪正仁 2011. 「中台貿易の拡大と直行航路の開設」『東アジアへの視点』22 (3) 9月 1-11.
- 竹内孝之・池上寛 各年版, 「台湾」『アジア動向年報』アジア経済研究所.
- 館野美久 2004. 『コンテナ・ターミナル 新たな覇権争い』海事プレス社.
- 日本国際貿易促進協会編 2003. 『中国港湾概況 第5版』日本国際貿易促進協会.
- 野村総合研究所 2012. 「ECFA (兩岸経済協力枠組み取決め) の影響と展望～ポスト ECFA 時代の日台ビジネスアライアンスの可能性～」公益財団法人交流協会委託 (<http://www.apconsulting.jp/app/download/5025839972/ECFA%E3%83%A A%E3%82%B5%E3%83%BC%E3%83%812012.pdf?t=1374137881>).

<中国語文献>

- 交通部統計處編 2009-2012. 『交通統計要覽』台北：交通部統計處.
- 2009-2013. 『商品別貨品流通及運費率調查報告』台北：交通部統計處.
- 經濟部加工出口區編 2006. 『繼往開來 加工出口區 40 週年特刊』高雄：經濟部加工出口區.
- 『經濟日報』2013. 「經濟自由化 十年藍圖成形」3月 28 日.
- 林安妮 2013. 「海運快速專區 選定兩港」『經濟日報』8月 9 日.
- 林昶宏・吳父鄉 2012. 「中遠砸 40 億 入股高明碼頭」『經濟日報』12月 15 日.
- 行政院大陸委員會ウェブサイト (<http://www.mac.gov.tw/>).
- 行政院大陸委員會ウェブサイト内 兩岸海運直航港口開放情形 (<http://www.mac.gov.tw/lp.asp?ctNode=5724&CtUnit=4000&BaseDSD=7&mp=1>).
- 吳秉鐸 2012. 「高港 要重返世界 10 強」『經濟日報』7月 30 日.
- 中国港口編輯部編 2012. 「中国港口年鑑 2012」上海：中国港口雜誌社.

<英語文献>

- Alphaliner ウェブサイト (<http://www.alphaliner.com>).
- Infoma Cargo Information 2013. *Containerisation International Magazine*, March.

