

第5章

台湾における国際航空貨物とその輸送

池上 寛

はじめに

台湾では台湾桃園国際空港（Taiwan Taoyuan International Airport——以下、台湾桃園空港）⁽¹⁾が台湾最大の空港であり、1978年に開港した成田国際空港の翌年に開港したアジア地域を代表する国際空港のひとつである。また、台湾桃園空港はチャイナエアライン（中華航空——China Airlines）およびエバー航空（長栄航空——Eva Air）のハブ空港として使用されるとともに、1990年代には欧米系インテグレーターのアジア太平洋地域の拠点空港のひとつとして使用されている。その拠点空港化の動きの背景には、台湾政府による国際航空貨物に関する政策の実施が挙げられる。また、2008年12月には中国との直航が解禁になった結果、中国との航空貨物は第3国・地域を経由することなく輸送できるようになった。

本章では、台湾桃園空港における国際航空貨物に関する事項をとりあげて検討する。具体的には、第1節では台湾桃園空港の概要と台湾の航空貨物に関する政策についてとりあげる。第2節では、台湾桃園空港における国際航空貨物輸送の現状について2000年以降を中心に検討する。第3節では、台湾桃園空港をハブ空港に使用しているチャイナエアラインおよびエバー航空の国際航空貨物輸送の状況についてまとめる。第4節では、中国

との国際航空貨物輸送について考えたうえで、最後に本章をまとめることとする。

第1節 台湾桃園国際空港の概要とおもな航空貨物政策

1. 台湾桃園国際空港の概要

台湾で運営されている19空港のなかで、台湾桃園空港は2003年11月に行政院によって唯一の特等空港⁽²⁾として指定されている。現在では敷地面積1173.9ヘクタール、滑走路2本（3660メートル×60メートル、3350メートル×60メートル）、旅客機専用エプロン（駐機場）38、貨物機専用エプロン25を有する空港である。

1979年2月に開港した中正国際空港（後の台湾桃園空港）の建設計画自体は1969年7月に決定したものであった。その背景には、当時国際空港として使用していた台北松山国際空港⁽³⁾は市街地にあり、施設拡大に限界があったことが挙げられる。そのため、航空機の大型化に必要である滑走路（長さ2600メートル）の延長ができないこともあり、現在の場所（桃園縣大園郷——現・桃園市大園區）に新たな空港を建設することになった。その後、この建設は十大建設⁽⁴⁾のひとつとして位置づけられ、1970年代に入ってから本格的に工事が行われるとともに、周辺の道路などのインフラ整備も行われた。中正国際空港は1979年2月26日に開港し、1984年4月1日には第2滑走路の運用も開始し現在に至っている。

また、航空貨物に関するインフラを概観すると、航空貨物ターミナルの建設は1977年2月に着工し、中正国際空港開港から2カ月後の1979年4月末に完成した。この航空貨物ターミナルの完成以後の動きについて、すでに池上（2008、146-149）で明らかにしているが、概観するとつぎのとおりとなる。

航空貨物ターミナル全体の運営は交通部民用航空局台北航空貨物ターミナルが独占的に行い、開設当初の年間処理能力は40万トンであった。1981

年における航空貨物の年間取扱量が21万5000トンであったのが、1987年には46万トン近くになり、年間処理能力を超える事態となった。そのため、政府は航空貨物に関する施設のうち、航空貨物倉庫と航空貨物フレートステーション⁽⁵⁾の民間参入を認めた。その結果、永儲（Everterminal）が1987年12月に、1991年には遠翔空運倉儲（Far Glory Air Cargo Terminal）⁽⁶⁾が参入した。この参入によって、航空貨物倉庫における取扱貨物量が増加し、航空貨物の増加に対応することができるようになった。

1990年以降、政府は航空貨物ターミナル業務の民間企業に経営を委託することを方針とした。背景には、航空貨物ターミナルにおける設備の老朽化と先程述べた年間処理能力の限界が挙げられる。そのため、民間資金を導入することで、設備の更新と拡張を行おうとしたのである。その結果、チャイナエアラインが企業連合を組んで1999年9月に20年間の営業権を獲得し⁽⁷⁾、華儲（Taiwan Air Cargo Terminal）を設立させて2000年1月16日から航空貨物ターミナルの運用を開始した。また、政府は第2航空貨物ターミナルの建設を決定した。この第2航空貨物ターミナルはBOT（Build-Operate-Transfer）方式で実施し、長栄空運倉儲（Evergreen Air Cargo Services）が30年の営業権を取得した。この企業はエバー航空を経営する長栄グループがほかの企業などとともに設立したものであった。第2航空貨物ターミナルは2002年7月に運用を開始した。さらに、遠翔空運倉儲は親会社である遠雄グループが台湾政府から自由貿易港区の運用を2003年に受託した結果、2006年1月からは自由貿易港区になり、現在では遠雄自由貿易港区（Farglory Free Trade Zone）として現在に至っている（後述）。

台湾桃園空港はこれら2航空貨物ターミナルだけではなく、現在では遠雄自由貿易港区と永儲も航空貨物ターミナルと位置づけ、4つの航空貨物ターミナルを有する空港となっている。その結果、総面積は41万6000平方メートル、年間処理能力は現在では290万トンまで拡大した。さらに、駐機可能エプロン数も1995年時点では15機であったのが、第2航空貨物ターミナルの運用開始後には25機まで拡大し、現在に至っているのである。

最近の動きとしては、ひとつは台湾桃園空港の運営形態の変化が挙げられる。もともと台湾桃園空港は交通部に属する行政機関のひとつとして位

置づけられてきたが、2010年11月1日には国が管理する会社として株式会社化し、桃園国際空港株式会社（桃園国際機場公司——Taiwan Taoyuan International Airport Co. Ltd.）として設立された。また、空港およびその周辺地域の拡張計画も挙げられる。台湾政府は2009年1月には国際空港園区発展条例を公布（2010年5月1日施行）し、行政院は2011年4月に「台湾桃園国際空港園区骨子計画」を策定した。この骨子計画に依拠する形で桃園国際空港株式会社は「台湾桃園国際空港園区実施計画」を立案した。台湾桃園国際空港がある桃園市もこれらとは別に整備計画を策定し、政府と地方自治体が一体となって空港およびその周辺の整備を実施しようとしている。これら計画のなかには、ターミナルビルや第3滑走路の増設、航空貨物ターミナルの整備などが含まれており、最終的に総面積は空港周辺地域も含めて2000ヘクタール、2030年の年間航空貨物取扱量450万トンをめざそうとしている。しかし、この拡張のためには、私有地などの取得をする必要もあり、計画自体が予定通り進んでいないのが現状である。

2. 航空貨物に対するおもな政策

航空貨物に対する政策は台湾では1995年1月に行政院で承認された「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）が初めてである。このセンター構想の一部ではあるが、国際物流について焦点を当てられたのである。台湾以外で総合的物流政策を策定したのは、日本では1997年、韓国では2001年、中国では2009年であることを考えると（飴野 2015, 108-109）、台湾は比較的早くから国際物流の政策を策定したといえるだろう。このセンター構想では三大経済活動とこれらの経済活動のもとに6つの専門的オペレーションセンター機能の設置を謳ったものであった（池上 2007, 182-183）。そして、貨物積替え・旅客乗換えを三大経済活動のひとつとして位置づけ、その下には海運センターと空運センターという専門的オペレーションセンターを打ち出したのである。航空貨物に限定すると、中長期的事業のひとつとして台湾を航空貨物の積替え拠点とすることが含まれたのである。また、短期的な目標としては、センター構想が策定されていたと

きにアジア太平洋地域で急速に増加したクーリエ貨物⁽⁸⁾の積替えセンターを増強させることとした。その具体的施策として、クーリエ貨物専用区の設置、通関作業の効率化、欧米系インテグレーターへの専用スペースの提供および自社でのオペレーションの認可、地上作業の民営化と民間への開放などが掲げられた。これらについては、1995年にクーリエ貨物専用区とOBC（On Board Courier）⁽⁹⁾専用区が設置されることとなった。また、欧米系インテグレーターの台湾桃園空港への進出については第8章でも議論がされるが、UPS社（United Parcel Service）は1996年3月に、FedEx社（FedEx Corporation）は1997年1月にそれぞれ台湾桃園空港に進出することで交通部民用航空局と合意した。UPS社は1997年4月、FedEx社は1997年8月から業務を開始した。

台湾政府は欧米系インテグレーターが自社専用施設で業務ができるように地上作業、航空貨物フォワーダー、航空貨物フレートステーションなど航空貨物輸送に関係する業務の外国企業による参入を認め、法律の整備を1997年末までに実施した。その結果、これら両社は1998年になって自社専用の倉庫と作業場所でクーリエ貨物などの航空貨物を処理できるようになったのである。おそらく、台湾側が整備することを条件に両社は進出したと考えられよう。

2000年10月にはグローバルロジスティクス発展計画（以下、発展計画）が行政院で了承された。この発展計画は情報化に対応したものであり、通関手続きなどで必要とする書類の電子化を進めることで、より効率的な作業、時間短縮をねらったものであった。ほかの物流に関する政策としては、保税作業の環境整備、国内物流の配送ルートの整備というソフト面の整備だけでなく、空港における貨物作業量の拡充、港湾や空港への連絡道路の改善といったインフラ面の整備も含まれている。保税作業の環境整備については、トランジット貨物の保管業務の自由化も含まれていると考えられる。というのは、台湾政府はトランジット貨物の取扱いを増やすために、欧米系インテグレーターを除く台北航空貨物ターミナル（2001年以降は華儲）が独占的に扱ってきたトランジット貨物の保管業務の自由化を実施したためである。2002年には長栄空運倉儲が開業とともに、翌2003年には永儲と遠

翔空運倉儲もそれぞれトランジット貨物の保管作業へ参入し、トランジット貨物の保管業務を独占体制から競争状況にすることで保税作業の環境整備にもつなげたのである。また、この発展計画では、その対象を外国企業のみならず、台湾企業も対象とした。そして、これら参加企業に対して台湾をアジア太平洋地域における国際調達部門（International Procurement Office: IPO）の拠点にしてもらおうとしたのがこの発展計画であった。

つづいて、自由貿易港区である。この自由貿易港区は2003年7月に「自由貿易港区設置管理条例」が立法院を通過したことで設置されたものである。そのなかで、空港では台湾桃園空港は唯一自由貿易港区として指定を受け、桃園空港自由貿易港区として2006年1月から運用を開始した。自由貿易港区では、保税手続きが不要、関税や貨物税などの免除、港区内における取引の自由流通、別の港区への区間内取引の自由流通かつ申告免除など優遇措置を与えた。そのため、港区内に入居している製造業や物流業の企業に対して自由に企業活動を認めたものであるといえる。また、港区内では貨物の保管、積替え、加工も可能である。さらに、外国人による持株会社の設置を認め、外国人労働者数の割合も総従業員の40%までを認めるなど自由貿易港区外では認められていなかった諸制度の緩和をしている。

台湾桃園空港で設置された自由貿易港区の場合、その運用はBOT方式で行われ、2003年に遠雄グループが交通部民用航空局と50年間の運用で合意している。その結果、遠雄グループはすでにグループ企業として経営していた遠翔空運倉儲を遠雄自由貿易港区の運営を行う企業として遠雄物流に改編し、現在に至っている。自由貿易港区での保管業務や積替え業務が可能であることは、この台湾桃園空港における自由貿易港区の場合には航空貨物の保管業務や積替え業務を認めていることである。つまり、自由貿易港区の制度は台湾桃園空港における国際航空貨物が2000年代以降トランジット貨物中心になっていく過程で大きな役割を果たしたのである（後述）。

最後に、自由経済モデル区である。この制度は、2013年3月に行政院で企画草案を公布したものであり、経済の自由化をさらに進めるために策定されたものである。この草案では4重点項目を示し、そのひとつに「スマート・ロジスティクス」が含まれた⁽¹⁰⁾。また、草案のなかには自由貿易港区

を自由経済モデル区に格上げすることが記載された。2013年8月には、行政院は第1段階の施行を宣言するとともに、行政規則の修正などで対応できることを対象に緩和を実施した。その後、法律で優遇措置や規制緩和を実施するために「自由経済モデル区特別条例」の立法化を進めてきたが、2015年12月現在、立法化は進んでいない。そのため、この自由経済モデル区制度が正式に立法化されても、その効果が現れるまで時間がかかり、国際航空貨物にどのような影響を与えるのかは現時点では判断はできない⁽¹¹⁾。

第2節 台湾桃園国際空港における国際航空貨物輸送の現状

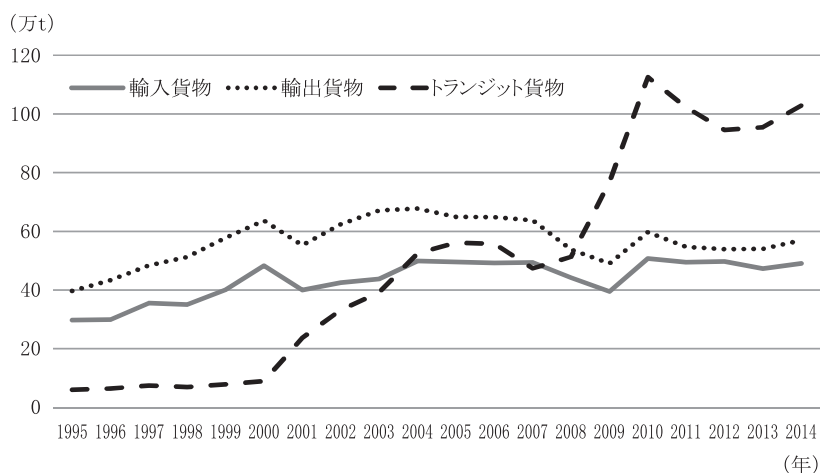
つぎに、台湾での航空貨物輸送の現状を検討する。台湾の空港で、旅客がもち込んだ貨物以外の国際航空貨物を取り扱っている上位3空港は台湾桃園空港と高雄国際空港（以下、高雄空港）、台北松山国際空港である。2014年の全空港における取扱量222万1701トンのうち、台湾桃園空港は206万4194トン、高雄空港は5万9193トン、台北松山国際空港は3万4492トンである。このことからわかるように、台湾桃園空港が国際航空貨物全体の93%を占め、台湾の国際航空貨物は台湾桃園空港で行われていることが理解できよう。

台湾の航空貨物は、輸出貨物、輸入貨物およびトランジット貨物に分類されたうえで公表されている。これらの貨物の台湾桃園空港における1995年以降の動きを示したのが、図5-1である。この図からわかるように、1995年時点では輸出貨物、輸入貨物、トランジット貨物という順序であった。それ以降、トランジット貨物の取扱量は一貫して増加し、2004年に輸入貨物を、2008年には輸出貨物も上回ることになり、2014年まで最大の取扱量となっている。輸出貨物では、1995年から2000年まで一貫して増加し、2002年以降から2007年まで60万トンを超える取扱量があったが、それ以降は60万トンを下回る状況である。一方、輸入貨物をみると、1990年代後半は増加した後、現在まで40万トンを超える水準を一貫して保っている。また、輸入貨物取扱量は輸出貨物取扱量を下回っているが、近年その差は2000年代前

半に比べ縮まっている状況である。トランジット貨物が輸出貨物、輸入貨物を大きく上回ることになったのは、第1節でみたアジア太平洋オペレーションセンター構想や自由貿易港区の運営が始まったことによる影響である。トランジット貨物を増加させるために、航空貨物ターミナルの増設や規制緩和などの政策を実施し、自由貿易港区での保管業務や積替え業務を認めたことがトランジット貨物の増加につながったのである。

トランジット貨物についてはその取扱量のみが公表されている一方⁽¹²⁾、輸出貨物と輸入貨物については重量ベースで主要輸出貨物および主要輸入貨物の相手国・地域、また主要相手国・地域の航空貨物における輸送航空会社別貨物取扱量が公表されている。このような公表が可能であるのは、台湾では航空貨物は必ず航空貨物倉庫を経由し、通関作業が行われるためである。航空貨物取扱量のデータは航空貨物倉庫で集計されたデータが公表されているのである。ただし、欧米系インテグレーターの子会社貨物倉庫はデータ集計の対象外であり⁽¹³⁾、クーリエ貨物専用区、書類や小口貨物の輸送を旅客の託送貨物として輸送するための OBC 専用区で取り扱われた貨

図5-1 台湾桃園空港における航空貨物（1995～2014年）

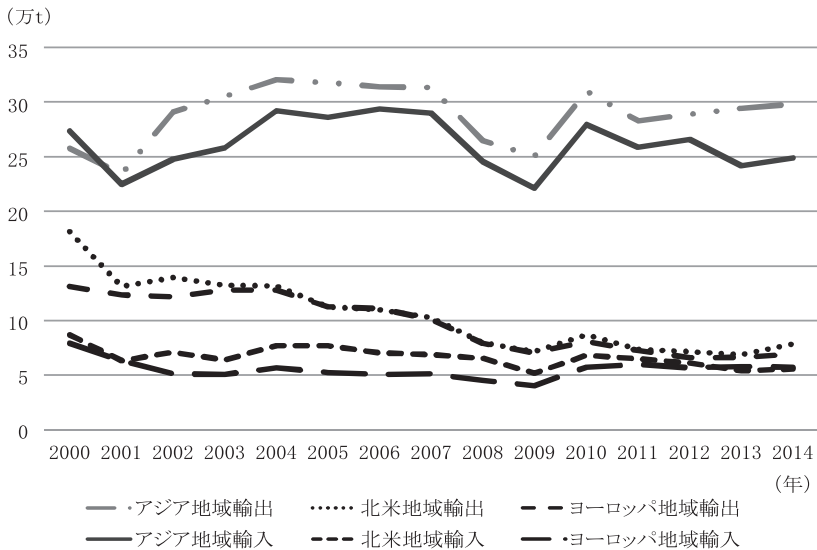


(出所) 交通部民用航空局編刊（各年版）『民用航空統計年報』より筆者作成。

物もデータ集計の対象外になっている。これらの取扱量は除外されているため、2000年から2014年までの4航空貨物倉庫で収集されたデータの平均捕捉率は輸出貨物で86.2%，輸入貨物では84%であるが，およそその輸出貨物および輸入貨物の動きは把握するのが可能であるといえる。

この航空貨物倉庫から集計されたデータを使用して，航空貨物の主要輸送地域であるアジア地域，北米地域およびヨーロッパ地域に分け，輸出入別の国際航空貨物取扱量を示したのが図5-2である。この図からわかるように，これらすべての地域において輸出貨物が輸入貨物を上回っている。そのなかで，アジア地域の取扱量が輸出貨物，輸入貨物とも20万トン以上を取り扱っており，北米地域やヨーロッパ地域を比べてもその取扱量は圧倒していることが理解できよう。このことから，台湾桃園空港における輸出貨物および輸入貨物はアジア地域中心に展開されているといえる。また，2001年の米国同時多発テロ，2008年に発生したリーマンショックの影響は，

図5-2 地域別航空貨物取扱量



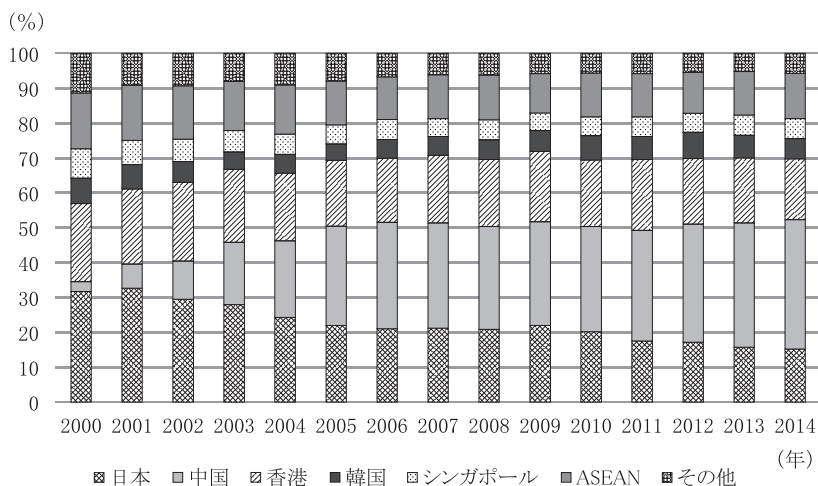
(出所) 図5-1と同じ。

(注) アジア地域には，インドなどの南アジアを含む。

アジア地域の輸出貨物、輸入貨物で一時的な減少を受けている一方、北米地域やヨーロッパ地域の航空貨物の増減はアジア地域の航空貨物ほどあまり影響を受けていないことが読み取れる。しかしながら、北米地域とヨーロッパ地域における輸出貨物取扱量が年を追うごとに減少している結果、輸出貨物量と輸入貨物量の差が縮まっている。このように、北米地域およびヨーロッパ地域への輸出貨物が減少している背景には、台湾企業がアジア地域に海外投資を実施して工場を建設し、そこで生産された製品や部品が輸出貨物として輸送された結果、台湾からの輸出が減少したと考えられる（池上 2008, 141-143）。

台湾の航空貨物はアジア地域を中心に展開されていることがわかったが、それはアジアのどの国・地域からの貨物で構成されているのであろうか。図5-3はアジア地域への輸出貨物全体のなかで、アジアの主要国・地域の構成比を示したものである。図をみてわかるように、2000年には日本への輸送がアジア全体の30%を占めていたが、その割合は年々減少し、2010年以降は20%を切る水準にまで低下していることがわかる。また、2000年にお

図5-3 アジア地域の輸出貨物に占める国・地域の構成比



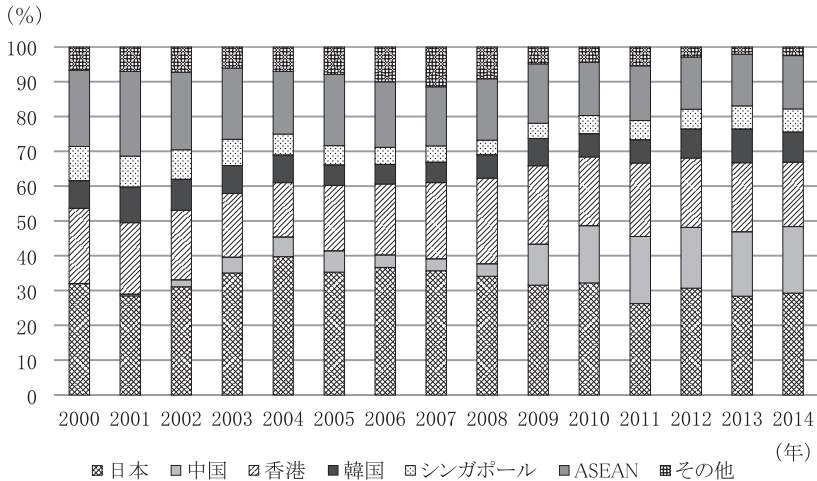
(出所) 図5-1に同じ。

(注) ASEANはタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、ベトナムの5カ国。

いて日本に次ぐ割合を示していたのが香港であり、20%程度の割合を占めていた。その後、香港も日本ほどではないがその割合を減少させている。ほかの韓国、シンガポール、ASEAN の割合はほぼ一定であったのに対し、日本の輸取出抜量が大きく減り、中国への輸出貨物は大きく増加した。中国の割合は2000年にはわずか2.8%であったのが、年々その割合は大きくなり、2005年には日本の割合を上回った。2006年にはアジア全体の30%を占め、2012年以降は全体の3分の1以上を占める割合となっている。つまり、台湾の航空貨物の中心は中国であるといってもよい。

この背景にはあるのは、台湾企業の積極的な中国への投資である。1991年に中国向け対外直接投資が解禁され、中国は主要投資国のひとつになった。2000年代以降もその動きは変わらないどころか、1990年代を上回る水準の投資がされた。この対外直接投資によって、機械設備の調達が必要となり、台湾から航空貨物として輸送されたと考えられる。また同様に、原材料・部品の調達を台湾で行い、その一部が航空貨物によって輸送された結果、中国向け輸出貨物が重量ベースでも増加したのであろう。

図5-4 アジア地域からの輸入貨物に占める国・地域の構成比



(出所) 図5-1に同じ。

(注) 図5-3に同じ。

一方、アジア地域からの輸入貨物における構成比をみたのが図5-4である。この図の動きは図5-3の動きと少しちがってくる。2000年時点において、最大の割合を占めていたのは日本であり、この動きは輸出貨物の場合と同じである。しかしながら、その後の動きはちがっており、2004年には全体の40%を日本からの輸入貨物が占めていた。その後の割合は緩やかに減少しているが、2014年時点でも全体の30%を占めている。台湾の貿易総額のうち、輸入における最大の相手国は2012年まで日本であり、2013年から中国に替わった。しかし、航空貨物による輸入量では日本が引き続き最大であり、航空貨物で輸送される商品では日本が優位に立っているといえる。2000年時点で第2番目に多い割合を占めていたのがASEANである。2000年当時、ASEANと香港の割合はほぼ同じ水準であるが、その後の動きはASEAN、香港ともその割合は減少しているが、香港の方がより緩やかに減少している。韓国とシンガポールも同様であり、年を経るごとにその割合は減少しているが、両国からの輸入貨物の占める割合は全体のそれぞれ10%程度である。そして、輸入貨物の割合が増えたのが輸出貨物同様、中国である。2000年時点では0.1%程度であったのが、2014年には20%近い割合になった。中国との貿易が拡大しているなかで、航空貨物輸送による輸入も増加したといえよう。

以上のように、台湾の輸出入貨物における航空貨物輸送は重量ベースで見ると、アジアを中心に展開されており、2000年代は日本がその中心であった。しかし、中国が年を経るごとにその割合を増やしており、中国の貿易額が増加しているのと同様に、輸送量も増加したといえる。中国との国際航空貨物輸送については第4節で検討するが、2008年12月に中国との三通が解禁になったことによって、台湾の国際航空貨物輸送はさらにアジア地域への比重が大きくなったといえよう。

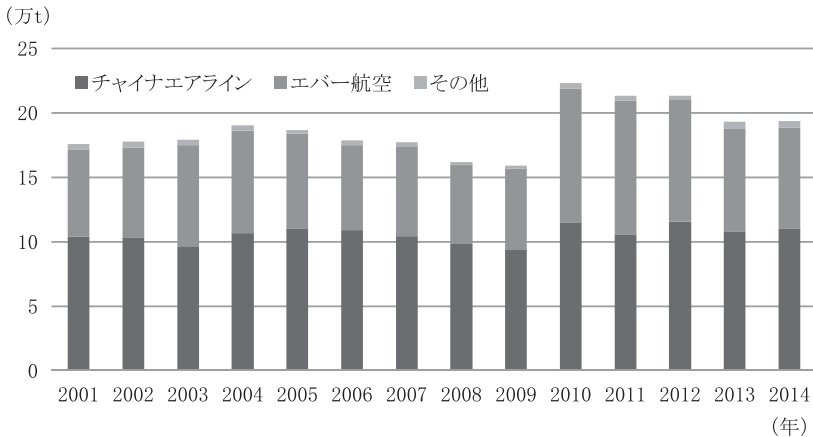
第3節 台湾系航空会社の国際航空貨物輸送

輸出貨物、輸入貨物、トランジット貨物にかかわらず、航空貨物輸送を実際に行うのは航空会社であり、航空会社は物流会社などから輸送の委託を受けて輸送する。『民航統計年報』では、台湾系航空会社の台湾桃園空港における国際航空貨物輸送の状況が2001年から重量ベースで公開されている。まず、台湾系航空会社による台湾桃園空港での国際航空貨物輸送の状況について概観する。つぎに、台湾を代表する航空会社であり、台湾桃園空港をハブ空港として使用しているチャイナエアラインとエバー航空のアジアにおける国際航空貨物輸送の特徴について明らかにする。

1. 台湾系航空会社の台湾桃園国際空港における国際航空貨物輸送

図5-5は台湾系航空会社が台湾桃園空港で輸送した輸入貨物取扱量を示したものである。この図から明らかなように、台湾系航空会社による輸入貨

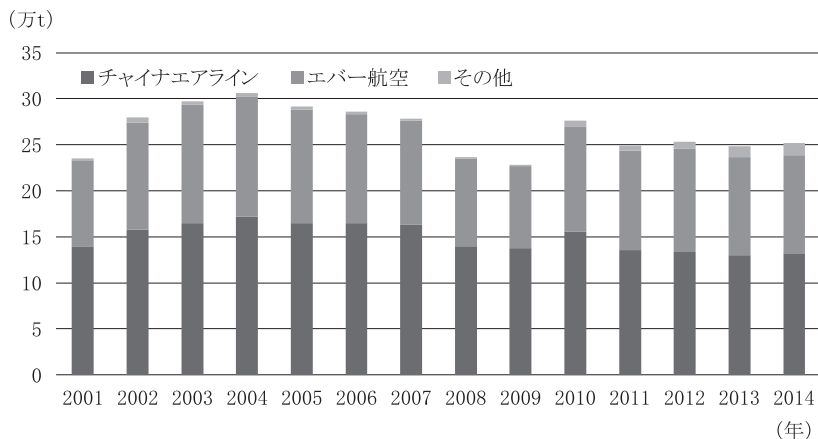
図5-5 台湾系航空会社の台湾桃園空港における輸入貨物取扱量



(出所) 図5-1に同じ。

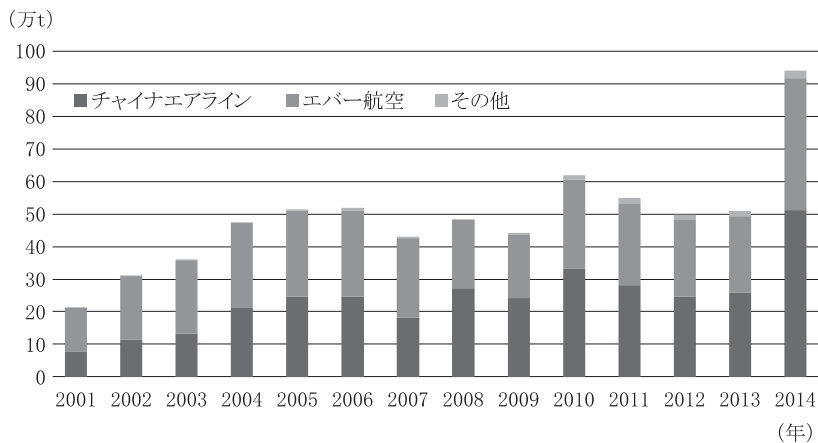
物は2001年から2009年までは17万トンの水準で推移していたが、2010年には22万トンを超えるようになった。その後若干減少しているが、2014年でも20万トン近くの輸入航空貨物を取り扱っている。また、ほとんどがチャイナエアラインとエバー航空によって輸送されており、チャイナエアライン

図5-6 台湾系航空会社の台湾桃園空港における輸出貨物取扱量



(出所) 図5-1に同じ。

図5-7 台湾系航空会社の台湾桃園空港におけるトランジット貨物取扱量



(出所) 図5-1に同じ。

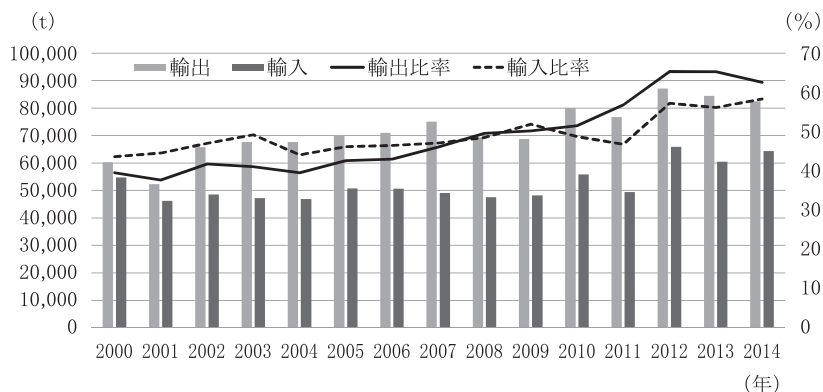
がより多くの輸入貨物を取り扱っていることが理解できよう。

つぎに、輸出貨物をみたのが、図5-6である。台湾系航空会社による台湾桃園空港での輸出貨物取扱量は輸入貨物よりも上回っていることがわかる。2001年から増加傾向であったのが、2004年をピークに2009年まで減少が続いた。2009年の取扱量は22.8万トンであり、世界金融危機の影響でこの15年間で最も少ない取扱量であった。2010年以降は25万トン前後の水準で推移している。この輸出貨物もチャイナエアラインとエバー航空でほとんど輸送されるとともに、輸入貨物の取扱い同様にチャイナエアラインがエバー航空の取扱量を上回っている。

最後に、トランジット貨物についてみることにする。図5-7はトランジット貨物の取扱い状況を示したものである。この貨物も輸入貨物、輸出貨物同様、チャイナエアラインとエバー航空でほとんど輸送されていることが理解できる。また、その取扱量はこの15年間で大きく変化した貨物であるともいえる。それは、2001年は21万トンあまりで、輸出貨物よりも少なかったにもかかわらず、その翌年には輸出貨物を上回る取扱量となっている。その後も2005年には50万トンを超える取扱量となり、2010年には60万トンを超える水準となった。2011年には50万トン程度に減少したが、2014年には90万トンを超える水準となり、大きく増加したことが理解できよう。

また、輸出貨物、輸入貨物はチャイナエアラインがエバー航空の取扱量を上回っていたが、トランジット貨物の場合には2001年から2007年まではエバー航空がチャイナエアラインの取扱量を上回っていた。2008年以降はチャイナエアラインがエバー航空の取扱量を上回るようになったが、エバー航空はトランジット貨物を中心に台湾桃園空港で航空貨物を取り扱っていたのである。これは、輸入貨物、輸出貨物、トランジット貨物の各年の取扱量からも明らかである。というのは、エバー航空にとって、トランジット貨物は2001年の時点で輸入貨物、輸出貨物の取扱量をすでに上回っており、航空貨物の中心であったといえる。一方、チャイナエアラインは2004年にトランジット貨物が最大の取扱量となっている。ここからわかるように、2000年前半には台湾系航空会社の台湾桃園空港における貨物輸送はトランジット貨物中心に展開されたといつてよいであろう。

図5-8 チャイナエアラインのアジア地域における貨物取扱量とその比率



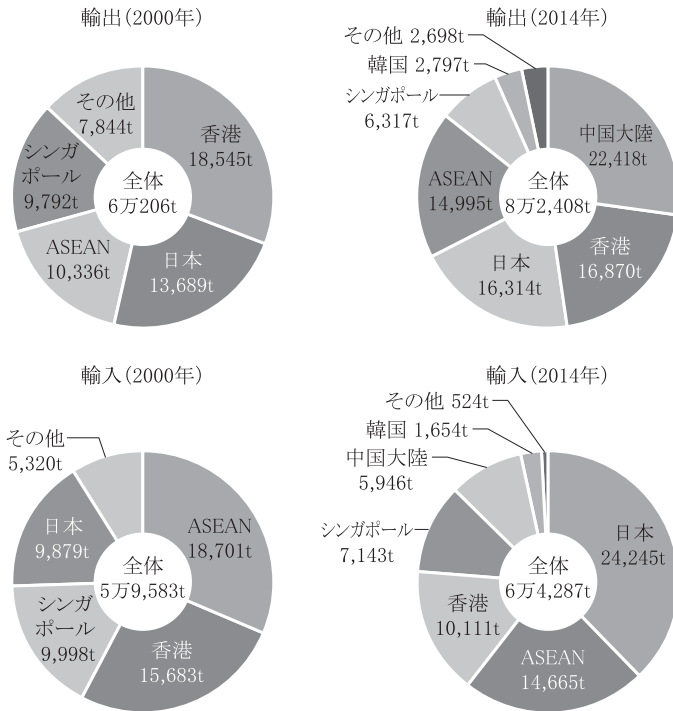
(出所) 図5-1に同じ。

(注) 図5-2に同じ。

2. チャイナエアライン

つぎに、チャイナエアラインの台湾桃園空港におけるアジア地域に対する貨物取扱いについて検討する。図5-8はチャイナエアラインのアジア地域における貨物取扱量（輸出，輸入）と貨物全体に占めるアジア地域の割合を示したものである。この図から明らかなように，輸出取扱量が輸入取扱量を一貫して上回っていることがわかる。輸出取扱量をみると，2001年の5万トンほどの取扱量を除いて，つねに6万トン以上の取扱いがあり，2010年以降は8万トンを超える水準を取り扱っている。また，輸入取扱量をみると，2010年まで5万トン前後を取り扱っていた一方，2012年以降は6万トンを超える貨物を取り扱っていることがわかる。つづいて，チャイナエアラインのアジア地域の貨物取扱量が貨物取扱量全体に占める割合をみると，2000年代は2008年を除いて輸入比率が輸出比率を上回っていたことがわかる。2010年代に入ると，輸出比率が輸入比率を上回っている。比率自体をみると，輸出比率では2009年以降輸出貨物全体の50%以上を，2012年以降は60%以上をアジアへの輸出貨物が占めている。輸入比率でも2012年以降は輸入貨物全体の50%以上をアジア地域からの貨物が占めている。このことから，

図5-9 チャイナエアラインにおけるアジア地域の貨物構成比



(出所) 図5-1と同じ。

(注) 図5-3と同じ。

近年ではチャイナエアラインにおける輸出入貨物の中心はアジア地域であるということができよう。

また、チャイナエアラインにおけるアジア地域貨物の取扱量についてみたのが、図5-9である。この図は2000年と2014年で比較したものである。まず、輸出貨物からみると、2000年の最大の輸送先は香港（1万8545トン）であり、以下日本（1万3689トン）、ASEAN（1万336トン）、シンガポール（9792トン）と続いていた。一方、2014年には最大の輸送先は中国（2万2418トン）になり、香港（1万6870トン）、日本（1万6314トン）、ASEAN（1万4995

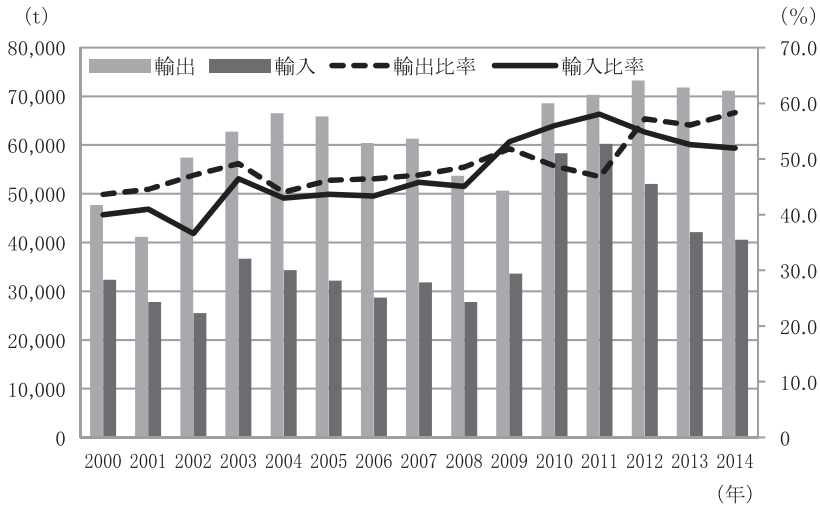
トン) という順番に変化している。この15年のあいだに、中国への輸出貨物輸送は2000年の1659トンから大きく増加したのである。また、チャイナエアラインのアジア地域への輸送量全体が増加しているため、2014年における日本とASEANへの輸送量は2000年よりも増加している。その一方で、香港とシンガポールの輸送量は減少している。さらに、韓国への輸送量は2000年にはわずか45トンであったのが、2014年には2700トンとなり、大きく増加した⁽¹⁴⁾。

一方、輸入貨物をみると、2000年の主要相手先はASEAN(1万8701トン)、香港(1万5683トン)、シンガポール(9998トン)、日本(9879トン)であった。2014年には、日本(2万4245トン)、ASEAN(1万4665トン)、香港(1万111トン)、シンガポール(7143トン)という順序に変化した。とくに、2000年の上位3カ国・地域の輸送量が減少する一方、日本、中国および韓国の輸送量が増加している。また、中国や韓国からの輸入貨物は2000年ではそれぞれ105トン、50トンとその取扱量は非常に小さく、2014年のこれら両国の輸入取扱量は中国5946トン、韓国1654トンとなって大きく増加したということがいえる。さらに、日本からの輸入貨物量は15年間で倍以上の水準になったことによって、日本からの輸入が最も多い取扱量になったのである。

3. エバー航空

最後に、エバー航空の台湾桃園空港におけるアジア地域での貨物取扱いについて検討する。図5-10はエバー航空のアジア地域における貨物取扱量(輸出、輸入)と貨物全体に占めるアジア地域の割合を示したものである。この図から明らかなように、図5-8のチャイナエアライン同様、輸出取扱量が輸入取扱量を上回っていることが理解できる。また、輸出貨物取扱量をみると、2001年が4万トンで最も少ない数量であったが、その後2005年まで増加をした後、再度2009年まで減少した。2010年以降は7万トン程度の貨物量を取り扱っている。一方、輸入貨物取扱量をみると、2000年代には3万トン前後の取扱いであったのが、2010年に6万トン近くの取扱量になり、2012年以降の取扱量は減少しているが4万トンを取り扱っている。エバー

図5-10 エバー航空のアジア地域における貨物取扱量とその比率

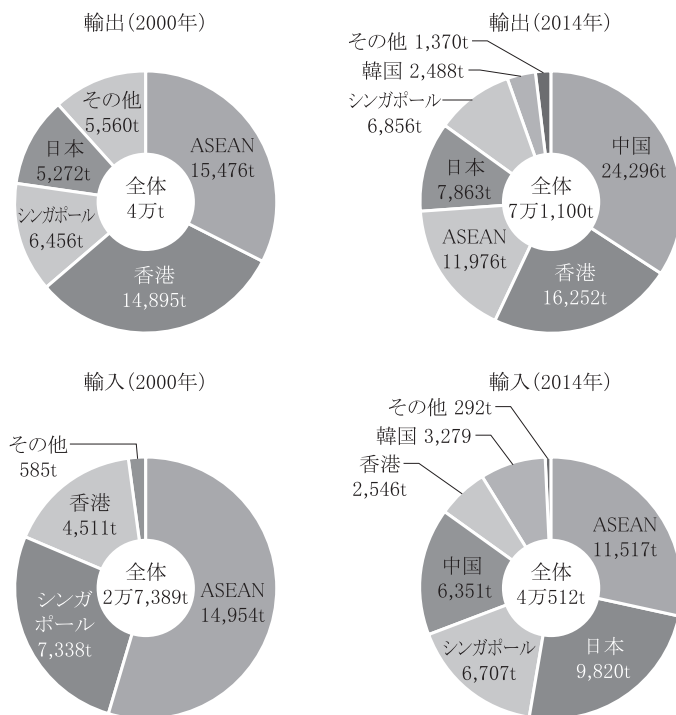


(出所) 図5-1に同じ。

航空のアジア地域の貨物取扱量が貨物全体に占める割合をみると、輸出貨物では2000年が最も低く43.6%を占める一方、2014年には最も高い58.3%を占める割合となっている。輸入貨物では、2002年が36.6%で最も低く、それ以降2011年までほぼ上昇傾向であった。2009年以降は50%以上を占め、近年では輸入貨物の中心はアジア地域から輸送されている。さらに、輸出比率および輸入比率を比較すると、概して輸出比率の方が高く、これはチャイナエアラインと同様の動きであるといえる。

つぎに、エバー航空におけるアジア地域での貨物取扱量について考える。図5-11はエバー航空のアジア地域の輸出貨物と輸入貨物の取扱量を2000年と2014年で示したものである。輸出貨物についてみると、2000年における主要輸送先はASEAN（1万5476トン）、香港（1万4895トン）、シンガポール（6456トン）、日本（5272トン）となっている。一方、2014年の構成比では中国（2万4296トン）、香港（1万6252トン）、ASEAN（1万1976トン）、日本（7863トン）の順であり、中国への輸出貨物は2000年の874トンから大きく増やしている。

図5-11 エバー航空におけるアジア地域の貨物構成比



(出所) 図5-1に同じ。

(注) 図5-3に同じ。

同様に、韓国への輸出貨物も2000年の8トンから2488トンに増加した。ただし、エバー航空の輸出貨物取扱量全体はチャイナエアライン同様、2000年と比べて増加している。香港やシンガポールでは取扱量は増加しているが、構成比では減少している。日本も同様で、構成比については2000年と2014年は変化がないが、取扱量自体は増加している。

また、輸入貨物の比率をみると、2000年ではASEAN（1万4954トン）、シンガポール（7338トン）および香港（4511トン）でほとんど占められており、日本（186トン）、中国（1トン）、韓国（65トン）といった国々からの輸入貨

物はほとんど輸送していなかった。それが、2014年にはASEAN（1万1517トン）、日本（9820トン）、シンガポール（6707トン）、中国（6351トン）が上位になった。韓国への輸入貨物も3279トンへと増加した。その一方、2000年に大きな割合を占めていた上位3国・地域の取扱量は減少し、日本と中国からの輸入貨物の取扱いが大きく増加している。つまり、2000年にはほとんど輸送していなかった国々からの輸入貨物の輸送を大きく増加させたのである。このことは、エバー航空の輸入貨物の取扱いの中心がこの15年間に大きく変化したといえよう。

第4節 中国との国際航空貨物輸送

1. 中台間航空貨物便の合意内容

中国との直行便は長年実施されてこなかった。2000年代になって当初は旅客便の季節限定チャーター機の運航で開始した。初めて運航したのは2003年の春節（旧正月）の時期に台湾系航空会社によるものであった。このときは、旅客チャーター便がマカオ経由で臨時運航され、第3地経由の間接直行便方式での運航であった。貨物便に関しては、台湾側は2003年9月に台湾系航空会社の中国便乗り入れを9月25日から許可、1日1便、とりあえず1年間実施すると発表した。この運航方法も間接直行便であったが、中国側は台湾側の一方的な発表に対して批判し、この実施を拒否した。その後、2005年以降は春節の時期に限って、旅客チャーター便が運航された。貨物チャーター便に関しては、2006年6月に合意し、7月には台湾から上海への輸送が行われた。この間実施されたチャーター便の航路は香港の完成管制区域を経由して運航されたため、時間の短縮にはつながらなかった。

上記の状況が大きく変化したのは、2008年に台湾で2回目の政権交代が起きてからであった。2008年6月に開催された中台の交渉窓口機関のトップ会談で旅客機の週末チャーター便を週36便運航することで合意し、7月4日から運航が始まった。また、同年11月には再度トップ会談を行い、「海

「海峡兩岸空運協議」など4項目の取決めで合意した。その結果、航空貨物輸送に関してはまずは貨物チャーター便の就航で合意、定期便についてはこの協議合意後半年以内に実施することで合意した。就航できる航空会社は中台双方それぞれ2、3社とし、離発着空港は中国側が上海浦東国際空港（以下、上海浦東空港）と広州白雲国際空港（以下、広州白雲空港）の2空港、台湾側は台湾桃園空港と高雄空港の2空港を指定した。1カ月当たり輸送できるのは中台それぞれ30便（1往復で1便とカウント）の計60便、航空貨物が増加する10月および11月は双方最大15便まで中台それぞれの判断で増便することを認めた。なお、上海浦東と広州白雲の両空港への離発着は月当たり15便までという制限を設けた。この合意内容によって、2008年12月15日に三通は全面解禁となったのである。さらに、このトップ会談では、台湾の管制地域区域を使用することで合意したため、飛行時間の短縮につながることもなった。

その後、「海峡兩岸空運協議」は2016年3月末までに補充協議を2度、合意文書改訂を10回実施した。2009年4月26日に合意した「海峡兩岸空運補充協議」では貨物専用便の定期便の実施で合意した。その内容は、就航路線ごとに中台それぞれ2社が参入できることとし、離発着空港は貨物チャーター便のときと同様、中国側は上海浦東と広州白雲の両空港、台湾側は台湾桃園と高雄の両空港となった。1週間当たりの就航数は定期便とチャーター便あわせて28便（中台双方14便ずつ）、中台間で就航している旅客機のベリスペースにも貨物の搭載を認めた。このときの旅客機における合意内容では、台湾側は6空港、中国側は27空港の離発着を認めた。貨物専用機での離発着は中台とも2空港であるために限定されているが、旅客機のベリスペースへの貨物搭載を認めたことで、台湾側からみると中国各地に直接貨物を輸送できるようになったのである。

2010年11月2日で中台の実務機関それぞれが確認した合意文書改訂では、航空貨物輸送における中国側離発着空港に南京、アモイ（厦門）、福州および重慶の各空港を追加した。また、就航可能な便数をこれまでの週当たり28便から48便（中台双方24便ずつ）まで20便増加することを確認した。2011年6月21日に確認した合意文書改訂では、中台の航空会社はそれぞれ週4

便の増便を認め、1週間当たり56便（中台それぞれ28便ずつ）の就航が可能となった。

合意文書改訂で大きく内容が変わったのが2013年8月12日に確認したものである。中国側の離発着空港に天津、鄭州、寧波の3空港が追加されるとともに、週当たり運航便数は従来の56便から68便（中台それぞれ34便ずつ）へ拡大した。また、福州とアモイは同じ市場とみなして両空港の取扱いを合併することとなった。さらに、鄭州便を運航する場合には上海浦東空港と広州白雲空港を除いた6空港にその前後に立ち寄る便を就航してもよいこととした。ただし、その場合には、台湾からの貨物を降ろす、あるいは台湾行きの貨物を搭載することが可能であり、鄭州と中国の別の空港間の貨物輸送を認めるというものではなかった。その意味で、台湾側の航空会社が中国の国内貨物輸送に従事できるというものではなかった。また、2014年11月8日に確認した合意文書改訂では、中国側の離発着空港に深圳を追加した。

これらの交渉結果あるいは中台間の実務機関で確認した合意によって、現在では台湾側は2空港、中国側は9空港で貨物直行便を運航することが可能となっている。また、1週間当たりの就航数も貨物定期便が開始した当初はチャーター便と合わせて週28便であったのが、2014年11月には週84便まで約3倍に増加した。この意味で、中国との航空貨物専用機における輸送も大きく変化したということがいえよう。

2. 中台間貨物専用機の輸送状況

つぎに、三通開始後の貨物専用機の輸送状況を概観する。表5-1は2009年以降の貨物専用機による就航状況を示したものである。台湾側ではチャイナエアラインとエバー航空の2社が就航している。台湾の航空会社のなかで、貨物専用機による定期便を就航させているのがこの2社であるため、中台路線にも就航したといえるであろう。一方、中国側では2009年は中国国際貨運航空（Air China Cargo）と中国貨運航空（China Cargo Airlines）の2社が就航していたが、2010年には中国邮政航空（China Postal Airlines）、2011

表5-1 中台間における貨物専用機の輸送状況

航空会社名	路線	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
チャイナエアライン	台湾桃園＝上海浦東	4	4	4	4	4	4
	台湾桃園＝広州白雲	2	4	4	4	4	4
	台湾桃園＝福州		2	2	2	2	2
	台湾桃園＝アモイ		1	1	1	2	3
	台湾桃園＝南京		1	1	1		
	台湾桃園＝重慶			1	1	1	1
	台湾桃園－南京－鄭州－台湾桃園					1	1
エバー航空	台湾桃園＝上海浦東	6	8	4	4	4	4
	台湾桃園＝広州	2	4	2			1
	台湾桃園＝アモイ				1		
	台湾桃園＝南京			1	1		
	台湾桃園＝重慶			2	3	3	3
	台湾桃園－天津－鄭州－台湾桃園					1	1
	台湾桃園＝鄭州						1
台 湾 系 航 空 会 社 計		14	24	22	22	22	25
中国国際貨運航空	台湾桃園＝上海浦東	4	3	6	3	6	6
中国貨運航空	台湾桃園＝上海浦東	4	4	5	5	5	5
	台湾桃園＝アモイ			2			
中国郵政航空	台湾桃園＝福州		2	3	3	5	5
揚子江快運航空	台湾桃園＝広州			7	5	5	5
	台湾桃園＝重慶			4			
順豊航空	台湾桃園＝寧波						5
中 国 系 航 空 会 社 計		8	9	27	16	21	26

(出所) 図5-1に同じ。

(注) ーは往復路線、－は片道を示す。中国系航空会社の路線は中国側空港を起点にしていると考えられるが、出所が台湾桃園を先に記載しているので、その表記とした。

中国貨運航空の2009年の路線は、1月1日から8月末までは月10便運航。9月1日より週4便運航。

チャイナエアラインの2010年路線のうち、台湾桃園＝福州線は10月13日、台湾桃園＝アモイ線は9月25日、台湾桃園＝南京線は9月11日に運航開始。また、台湾桃園－天津－鄭州－台湾桃園線は2013年10月19日運航開始。

エバー航空の2010年路線のうち、台湾桃園＝アモイ線は9月25日、台湾桃園＝南京線は11月4日、台湾桃園＝重慶線は12月1日に運航開始。また、2014年路線の台湾桃園＝広州線は7月1日、台湾桃園＝南京－鄭州－台北線は2月28日にそれぞれ運航停止。台湾桃園＝鄭州線は3月7日運航開始。

年には揚子江快運航空（Yangtze River Express Airlines）、2014年には順豊航空（SF Airlines）がそれぞれ参入し、2014年には5社によって運営されている。

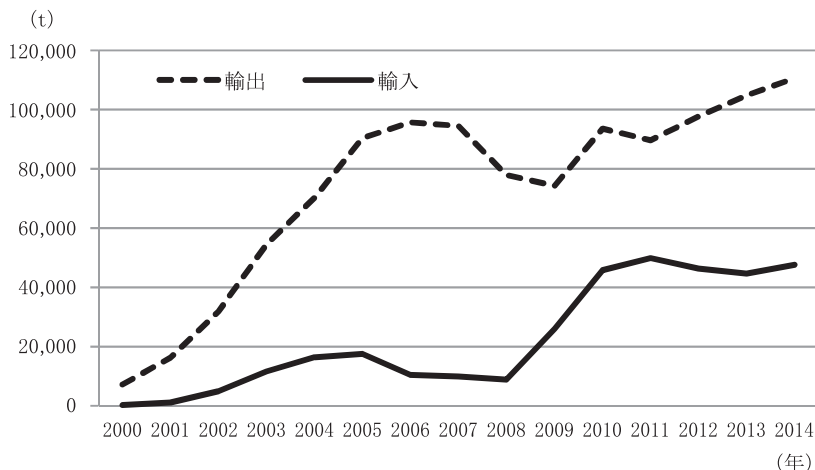
また、就航している路線をみると、2009年時点で就航していたのは台湾桃園＝上海浦東、台湾桃園＝広州白雲の2路線であった。これら2路線は2014年時点でも中台の航空会社各社が週4から5便程度就航させていることから、中台間における航空貨物輸送の中心路線であるといつてよいであろう。これら2路線以外をみると、2010年以降の合意文書改訂によって、その都度路線は増えているといえることができる。その結果、台湾側では2014年にはチャイナエアラインでは6路線、エバー航空は4路線（2路線撤退）を就航させている。しかしながら、台湾側で就航可能である高雄空港には中台間定期貨物便は就航していないことがわかる。これは、台湾の国際貨物のほとんどが台湾桃園空港に集まることによるものであろうと考えられる。また、台湾系航空会社2社は2014年時点で中国の天津と深圳以外の7空港に貨物専用機を就航させている。

一方、中国系航空会社の動きをみると、各航空会社が基本的に就航している路線は1路線か2路線のみであり、台湾系航空会社のような複数の路線を就航させているわけではない。また、鄭州、天津、深圳以外の空港に就航し⁽¹⁵⁾、台湾桃園空港と中国側1空港の往復便のみで運航されていることが理解できよう。1路線に就航させている便数では台湾系航空会社と大きなちがいがあある。台湾系航空会社では週1便しか就航していない路線が複数ある一方、中国系航空会社では1路線に週5、6便就航させている。その意味で、1路線に多くの便を就航させることで、より多くの貨物を集めようとしていると考えられよう。

3. 中台間航空貨物取扱量の変化

最後に、中台間航空貨物取扱量にどのような変化があったのかをみてみよう。図5-12は台湾桃園空港における中台間の航空貨物取扱量を示したものである。台湾から中国への輸出についてみると、2000年には7200トンあまりであったのが2006年には9万5700トンまで急増した後、2009年まで減少し

図5-12 台湾桃園空港における中台間の航空貨物輸送



(出所) 図5-1に同じ。

た。2010年以降、輸出貨物取扱量は増加に転じ、2014年には11万トンを超えた。このことからわかるように、三通が解禁される前から、香港などの第3国・地域を経由して台湾から中国へ輸出貨物がかなり輸送されていたと考えられる。一方、輸入では2000年には260トンであったのが、2005年までは輸入取扱量は増加した。その後減少に転じるが、2009年には2万6000トン近くになり、2010年以降は4万5000トンを超える水準を維持している。輸入貨物は三通解禁以降、急激に貨物取扱量が増加したのである。

貨物取扱量は三通解禁後に増加していることがわかるが、輸送費についてはどうであろうか。それを示したのが表5-2である。『商品別貨品流量及運賃率調査報告』では、輸送費が高い国・地域と安い国・地域の上位10位が明らかにしている。中国の記載は三通解禁後の2008年以降であるが、およその動きを考えることが可能である。まず輸出についてみると、2008年には1キロ当たりの輸送費は40元であり、その輸送費は安い方から9番目の価格であった。それが年を追うごとに輸送費は安くなって2014年には32元となるとともに、中国への輸出運賃は最も安くなったことがわかる。

表5-2 中台間における輸送費の推移（キロ当たり）

年	輸出		輸入	
	金額（元）	順位	金額（元）	順位
2008	40	9	46	6
2009	37	5	45	5
2010	36	6	44	4
2011	37	5	44	6
2012	36	2	44	5
2013	33	2	44	4
2014	32	1	45	5

（出所）交通部統計處 各年版、『商品別貨品流量及運
費率調査報告』より筆者作成。

また、輸入についてみると、2008年の価格は46ドル、輸送費は6番目に安い価格であった。その後の価格は44ドルあるいは45ドルで推移するとともに、順位も安い価格から4番から6番で推移していることがわかる。三通解禁以前は飛行ルートも第3カ国・地域を経由してから輸送していた。そのため、飛行距離は三通解禁前後で大きく変化している。輸送価格は輸送距離に反映されることを考えると、三通解禁以前はより輸送費は高額であったと考えるのが妥当である。その意味において、とくに輸出における輸送費が大きく減少したことは三通の効果といってよいであろう。

おわりに

1979年に開港した台湾桃園空港は台湾における国際航空貨物輸送の中心であり、航空貨物のためのインフラ整備や民間への一部業務開放などによってこれまで航空貨物取扱量が増加してきた。また、航空貨物に関する政策についても、1995年にはアジア太平洋オペレーションセンター構想をまとめ、そこでは航空貨物を重要な政策のひとつとして位置づけていた。その結果が、台湾桃園空港における航空貨物の中心がトランジット貨物に移行したともいえよう。また、輸出入貨物についてはアジア地域を中心に展開

されることになったのである。さらに、その後に続く物流政策でも自由貿易港を台湾桃園空港に設置し、トランジット貨物の増加に貢献したといえよう。

台湾桃園空港をハブ空港として使用しているチャイナエアラインやエバー航空も2000年以降、貨物取扱量全体は増加するとともに、アジア地域に対する輸出入貨物は2008年の三通解禁以降は中国がその中心となっていた。その中国との国際航空貨物輸送は三通解禁直後の路線数から年々増加している。参入している航空会社についてみると、台湾系航空会社は2社である一方、中国系航空会社の参入数は2009年は2社であったのが、2014年には5社となった。また、輸出におけるキロ当たり輸送費は年を追うごとに減少し、現在では最も安く輸送できるようになった。今後、中国との国際航空貨物輸送がどのように変化し、それが企業の生産活動にも影響を及ぼしていくのか、その動きをみる必要がある。

〔注〕

- (1) 台湾桃園国際空港は中正国際空港として1979年に開港したが、2006年9月に現在の名称に変更された。本章では特段の断りがないかぎり、台湾桃園国際空港（台湾桃園空港）と記す。
- (2) 年間乗降客数が1000万人以上か、航空機の年間着陸回数が5万回以上の空港を指す。なお、台湾における民間空港は法律的には「航空站」と「飛行場」に区分される。前者はターミナル、管制塔の設置など基本的な航空サービスを提供することが必須である一方、後者は離発着のみを行う空港である。本章では空港を前者の意味で用いる。
- (3) 台北松山国際空港は中正国際空港の開港によって、国内線運航と軍用空港としての機能のみを残した。ただし、2008年12月の中国との三通の解禁や2010年10月の東京国際空港（羽田空港）国際線ターミナルの運用開始によって、現在では中国路線、羽田空港線、韓国・金浦空港線の国際線が就航している。
- (4) 十大建設とは当時の行政院長であった蔣経国が1973年に策定した大規模インフラ整備計画であり、中正国際空港建設のほか、台中港や原子力発電所の建設、造船業の育成などが含まれた。
- (5) 小口貨物の航空コンテナへの混載作業業務を指す。
- (6) 2006年1月に遠雄空運倉儲に名称変更した。
- (7) 交通部民用航空局の評価を受け、さらに10年延長することも可能な契約を結んでいる。
- (8) 業務用書類や小口貨物のことを指す。

- (9) 書類や小口貨物を旅客の託送貨物として輸送する方法である。旅客がもち込んだ貨物になるので、通関手続きの簡素化によって時間を短縮して輸送できる方法である。
- (10) その後、重点項目がひとつ追加となり、現在では5つとなっている。
- (11) 2016年1月の総統選挙で民主進歩党（民進党）の蔡英文候補が当選し、政権交代が実施することとなった。また、同日行われた立法院（国会）選挙でも当時の野党であった民進党が初めて過半数を握ることになった。
- (12) 1995年から2007年までは航空会社別のトランジット貨物（積卸、積込）の取扱量が公開されていた。
- (13) ただし、インテグレーターの貨物はすべて自社倉庫を経由しているわけではなく、一部の貨物は航空貨物倉庫を経由している場合があり、その分は公開されている。
- (14) この背景には、韓国との航空協定が1992年9月から2004年9月までのあいだ、なかったことが挙げられる。そのため、輸出貨物だけではなく、輸入貨物でもその輸送量は少なかった。また航空協定がなかったため、エバー航空もチャイナエアライン同様、韓国への輸送量は2000年時点では非常に少なかった。
- (15) 2016年3月末現在、順豊航空が台湾桃園＝深圳便を週5便就航させている。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 鈴野仁子 2015.「グローバル化における日本の航空貨物輸送と空港政策」池上寛編「アジアの空港と航空物流」アジア経済研究所 95-114.
- 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.
- 2008.「増加する台湾の航空貨物——製造業の国際化・政府の役割・航空会社の戦略——」佐藤幸人編『台湾の企業と産業』アジア経済研究所 135-170.
- 2012.「兩岸における航空貨物輸送」『交流』(861)12月 1-10.

<中国語文献>

- 交通部民用航空局 各年版.『民航統計年報』台北 交通部民用航空局.
- 交通部統計處 各年版.『商品別貨品流量及運費率調查報告』台北 交通部統計處 (<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=56&parentpath=0.6>).
- 桃園國際機場股份有限公司ウェブサイト (<http://www.taoyuanairport.com.tw>).
- 行政院行政院經濟建設委員會編 1997.「發展台灣成為亞太營運中心計畫」台北 行政院經濟建設委員會.
- 張國政主編 2007.『民用航空局60週年紀念特刊』台北 交通部民用航空局.

(コラム⑤) 国営系企業 3 社による協力意向書の締結

2015 年 12 月 29 日、中華郵政（Chunghwa Post）、陽明海運（Yang Ming Marine Transport）、チャイナエアラインの 3 社による協力意向書（MOU）締結式が行われた。これら 3 社は陸海空の輸送を担っている企業であり、今でこそ株式会社になっているが、かつては交通部が管轄する企業であった。現在では陽明海運とチャイナエアラインは上場している一方、中華郵政の株式はすべて交通部が所有して上場していない。この MOU の締結で、3 社は戦略的提携関係を構築したのである。

合意した MOU で協力することになったのは 4 点である。まず、郵便輸送であり、おもに小包輸送サービスや越境物流などの分野である。つぎに、倉庫や配送に関するものであり、物流倉庫の共同使用やコールドチェーンの技術協力などが含まれる。第 3 に、海上と航空による貨物輸送である。この分野では 3 社の資源を統合することである。たとえば、海上貨物と航空貨物の輸送や物流倉庫を共同で顧客に対して提供することで効率を高め、さらに多角的なサービス網や共同販売を行う環境を整えることにある。最後は、電子商取引である。3 社がそれぞれ運用しているネット販売で協力を進め、最終的には 3 社共通のプラットフォームをつくり、台湾から中華圏、さらには世界展開をめざすこととしている。

3 社はこうした陸海空の輸送および倉庫業務の分野での協力関係を構築し、企業自体の競争力強化、サービス品質の向上につなげようとしている。また、3 社の協力関係が進めば、台湾の物流産業における競争力強化にもつながると期待されている。さらに、物流自体は製造業など多くの産業を支える産業であり、間接的ながらこれら企業の協力関係の構築がほかの企業の台湾内や海外での展開の際にはよい影響が与えられるとみられている。

台湾の物流を担う大手 3 社が手を組むこと自体、大きな変化であるといえる。しかし、この協力関係はまだ始まったばかりである。その意味で、MOU の合意内容が今後どのように展開していくのかは、まだ判断は出来ない。ただ、今後の台湾の国内物流、国際物流に何らかの変化を与えることは間違いないであろう。

（池上 寛）