

## 特集／東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題

# 台湾の物流政策と新たな動き

池上 寛

台湾は日本と同様に島国であるため、国際物流は高雄港を中心とする海運、台湾桃園国際空港を中心とした空運で行われている。高雄港は一九九〇年代まで世界第三位のコンテナ取扱い港であった。しかし、現在では中国をはじめとするアジア各国の大型港湾の開発などにより、二〇〇六年には世界第六位にまでランクを下げ、二〇〇七年のコンテナ取扱量は初めて一〇〇〇万TEUを超える一方で、ランキングでは世界第八位まで下がると言われている。一方、空運では、台湾桃園国際空港における二〇〇六年の国際航空貨物取扱量は世界第九位であった。アジア地域では香港、ソウル、成田、シンガポール、上海に次ぐものであるが、香港との差は二倍以上になっている。

このような現状がある一方で、台湾政府は一九九〇年代後半以降、台湾をアジア太平洋地域における国際物流の拠点にすべく様々な政策を実施してきた。本稿では、台湾における国際物流に関する政策と政策の実行に伴う新たな動きについて検討を行う。

### ●アジア太平洋オペレーションセンター構想

まず、主要な政策として挙げられるのは、一九九五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（以下、センター構想）である。この構想は一九九四年に政府から青写真が示され、一九九五年に行政院会（閣議）で決定したものである。このセンター構想では、製造センター、海運センター、空運センター、金融センター、電信センター、メディアセンターという専門的オペレーションセンター機能を設置し、台湾をこれらの分野でアジア太平洋地域における中心にしようとしたものであった。

このセンター構想で物流政策に関係するのは、海運センターと空運センターである。これら両センターでは、貨物積替え・旅客乗換えの拠点化が挙げられている。より詳細に見ると、海運センターでは高雄港の重要性を指摘するだけでなく、台湾を東アジアにおけるコンテナ積替基地や積替えの際に加工作業ができる体制を作り上げるこ

とを目標とした。また、空運センターでは、台湾桃園国際空港を東アジアにおける旅客の乗換え、貨物の積替えにおける中心地にすることを目標にした。

こうした目標が達成されれば、アジア太平洋地域内における人や貨物の輸送中心地として、台湾は商業活動が拡大できると考えたのである。このような考え方は、台湾の地理的な位置にある。台湾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ためである。

その上で、このセンター構想では目標達成のために、条件と具体的な政策を提示した。例えば、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替え業務の拡大、高雄港の整備と積替え量の拡充などが挙げられ、空運センターでは海外への書類や小口荷物を配達するクーリエ貨物の積替えセンター、旅客乗換えセンター、新国際空港の検討などが挙げられた。これら政策の達成のために、具体的なタイムスケジュールが記載された。

タイムスケジュールの策定後、一九九七年七月には実施案が行政院会です承された。

この実施案には、二〇〇〇年までの量的、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た。量的目標としては、高雄港や台湾桃園国際空港における貨物積替率の増加や作業時間の短縮といった項目が挙げられた一方、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挙げられた。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国際物流に関する部分は、高雄港や桃園国際空港の更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。ただし、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。結果として、高雄港は釜山港や上海港にもコンテナ取扱量を抜かれることとなった。しかしながら、このセンター構想は後ほど検討する新たな動きに対して大きな影響を与えた構想であった。

### ●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、主な物流に関する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

る。この発展計画は二〇〇〇年九月に公表され、一〇月に行政院会で了承された。また、計画実行のために関係省庁の官僚を中心とした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を有機的に結びつけることで、電子ビジネスをはじめとする情報化に対応したロジスティクス計画であった。つまり、インターネットの急速な普及に伴い、劇的に変化した国際商取引に対応したものであった。台湾政府はこの発展計画を積極的に採用し、企業の電子化を後押しすることになった。例えば、貿易業務に関する書類や手続きの電子化で、通関手続きの時間短縮ができ、スムーズにモノの移動ができることが挙げられる。また、電子ファイルによる在庫管理への切り替えも同様である。これらのほかにも、発展計画で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謳われ、その整備のために必要なインフラ面での改善も併せて目標として掲げた。

また、この発展計画は外国企業だけでなく、台湾企業も対象とした。国内外の企業が製造拠点を台湾から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、アジア太平洋地域における国際調達部門の拠点化を台湾政府は目指したのである。

このような環境整備は国際物流活動にも直結し、台湾における産業空洞化の克服や経済のグローバル化に対応しようとしたのであった。

センター構想や発展計画の実施以降も、台湾政府は様々な国際物流に関する政策を策定してきた。例えば、二〇〇二年に公表された「挑戦二〇〇八」や二〇〇三年に公表された「新十大建設」、さらには毎年公表される国家建設計画には、ハード、ソフトにかかわらず国内物流、国際物流に関する実施計画が書き込まれている。しかし、これらの中には一九九〇年代半ばには既に記載されているものもある。その意味では、政府の計画とは裏腹に、スケジュール通りにいかなかったものもあつたと言えよう。

### ●国際物流の新たな動き

台湾では国際物流の拠点にするために、政府は輸出加工区（以下、加工区）の改革を実行するとともに、自由貿易港区を設置するという動きもみせた。これらの新たな動きを検討すると、台湾における国際物流の現状が理解できる。

まず、加工区の改革である。台湾における国際物流は一九六六年に開始した加工区から本格的に始まったと言っても過言ではない。しかし、開設当初の加工区では物流に対する意識は希薄であり、それは物流企業が近年まで入居できなかったことから明らかである。

その加工区における最大の変化は、労働集約的な製造からハイテク産業の製造にシフトしたことであった。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

図1 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。

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のである。

このような加工区の位置づけのためには、併せて物流の整備も必要となった。この加工区の改革には、センター構想が背景にある。例えば、物流倉庫や貨物積替のための専門区を設置したのは、構想が実行され始めた一九九七年末であった。それまでの加工区には原材料などの保管倉庫は存在する一方で、物流企業が必要とする保税や積替えなどの倉庫の設置を認めていなかった。製造企業の活動がグローバル化するに伴い、加工区内における物流の整備が必要であ

トが上昇し、加工区に入居していた企業は、より生産コストが安い東南アジアや中国へシフトした。

一方で、一九九〇年代には

最終的には物流企業が加工区内に入居することを認め、梱包や倉庫作業ができるようになった。また、加工区内では輸出入に關わる手続きの効率化ができるようになった。しかし、既存の加工区では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は既存インフラの転用で作業を行わなければならない事態になった。このような状況であるため、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のである。現状では、現在の加工区内における物流体制は非常に制限されていると言える。

一方で、加工区の将来像としては、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關する役割も挙げている。そのために、これまでになかった加工区の設置を認めた。一つは高雄航空貨物運送園区である。これは、倉庫作業や積替え作業のために、高雄空港近くに設置された加工区であり、また完成していない。もう一つは、高雄港近くにある成功物流園区である。この園区では倉庫作業、加工センターなどを中心とした東南アジア最大の物流センターであるといわれている。しかし、成功物流園区に入居している企業は現在数社であり、今後その真価は問われる。

また、製造企業にとっても、物流の整備は企業の競争力を保つためには必要であった。

一方、自由貿易港区は二〇〇四年から運用が始まった。自由貿易港区で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可能である。また、区域内では自由に製品を流通させることができるだけでなく、貨物の保管、積替え、加工といった作業もできる。さらに、自由貿易港区は輸送コストを大幅に削減できるようにするため、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。

台湾では現在五港が設置され、海運では基隆港、台北港、台中港、高雄港の四港、空運では台湾桃園国際空港を指定している(図1参照)。自由貿易港区の中で、海運の台北港を除く三港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合がそのまま自由貿易港区になるとい形を採用している。そのため、エリア内にある全ての企業が自由貿易港区に参加しているわけではない。一方、桃園自由貿易港区はBOT方式で行われ、二〇〇三年に遠雄グループが五〇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。また、台北港は一九九三年に第一期工事が始まり、現在第二期工事が行われている。全ての工事が完了すれば台湾最大の自由貿易港区になる予定である。

しかしながら、現在の自由貿易港区にお

一方、自由貿易港区は二〇〇四年から運用が始まった。自由貿易港区で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可能である。また、区域内では自由に製品を流通させることができるだけでなく、貨物の保管、積替え、加工といった作業もできる。さらに、自由貿易港区は輸送コストを大幅に削減できるようにするため、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。

台湾では現在五港が設置され、海運では基隆港、台北港、台中港、高雄港の四港、空運では台湾桃園国際空港を指定している(図1参照)。自由貿易港区の中で、海運の台北港を除く三港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合がそのまま自由貿易港区になるとい形を採用している。そのため、エリア内にある全ての企業が自由貿易港区に参加しているわけではない。一方、桃園自由貿易港区はBOT方式で行われ、二〇〇三年に遠雄グループが五〇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。また、台北港は一九九三年に第一期工事が始まり、現在第二期工事が行われている。全ての工事が完了すれば台湾最大の自由貿易港区になる予定である。

しかしながら、現在の自由貿易港区にお

ける入居企業数を見ると、港湾四港合計で二九社、空港では六〇社ほどである。このうち、港湾で入居し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現在のところ見当たらない。一方、桃園国際空港の自由貿易港区では加工作業を行うために入居している企業が存在している。しかしながら、多くの企業では現状のところ、様子を見ているというのが現状ではなからうか。今後企業にとって何らかのメリットが得られると判断したら、申請や入居する企業も増加するであろう。そのためにも、政府は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。

●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はアジアの主要六港、主要八空港それぞれが直行便で結んでかかる時間を計測して平均を出すと、高雄港と桃園国際空港が最短であると指摘する。その事実を用いて、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うると主張している。確かに、時間的な観点でいえば、台湾政府の言っていることは正しいかもしれない。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

や空港の運用、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。このような充実を達成させるために必要な物流政策を策定し、実行していく必要がある。

その意味において、台湾ではアジア太平洋オペレーションシステム構想に代表されるように、一九九〇年代半ばには物流を意識した計画を実行し、早い段階から物流の重要性を認めてきたと評価できる。しかしながら、他のアジア諸国では港湾や空港に関係するインフラ拡張や整備を一気に実施したことで、国際物流における台湾の地位が下がるということになった。例えば、中国では大規模な港湾を開発して運用を始め、シンガポールでも最新設備の導入や港湾の拡張を実行している。

また、空運においても同様である。他のアジア諸国では大規模国際空港が開港し始め、大規模な物流施設を備えている空港も多い。また、ソフト面でも効率的な体制を整えつつある。そのため、台湾も既存の台湾桃園国際空港の整備をしていかなければ、近い将来に航空貨物でもその取引を他の空港に奪われるかもしれない。海運や空運の状況を考えると、台湾の置かれている状況は厳しい。しかしながら、海運や空運だけでなく、輸出加工区や自由貿易港区、さらには国内物流をも有機的に結び付けるような総合的な物流制度を実現できれば、新たな展望が開けるかもしれ

ない。その一方で、台湾の国際物流を考えると場合には、中国との三通（直接通商、通航、通信）問題を考えなければならぬ。現在は限定的な兩岸直航が一九九六年三月から高雄港の一部で認められているものの、その制度は直航とは到底言えるものではない。そのため、製造業者や物流業者の多くは現在の状況に不満を持っていると言われている。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。

（いけがみ ひろし／アジア経済研究所 新領域研究センター）

《参考文献》

- ① 小林伸夫『台湾経済入門』日本評論社、一九九五年。
- ② 財団法人交流協会編刊『台湾の流通事情』二〇〇一年。
- ③ 財団法人交流協会編刊『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』二〇〇五年。
- ④ 行政院经济建设委员会編刊『发展台湾成为亚太营运中心计划』一九九七年。
- ⑤ 行政院经济建设委员会财经法制协调服务中心編『全球運籌與案例探討』二〇〇一年。