

第 7 章

台湾における中台間海上輸送の変化

池上 寛

要約：

台湾は中国との政治的対立から 1990 年代に入るまで人的交流、経済的交流を極端に制限し、中国と接触、交渉、妥協をしないと「三不政策」を実施してきた。1990 年代に入り、台湾政府は中国と対話を実施するための窓口機関を設置し、中国もこれに呼応する形で同じような機関を設置した。しかし、台湾政府は経済的交流につながる直接の通商、通航、通信をしない政策を実施し、この問題は「三通政策」いわれた。この三通政策は中国との経済的交流を制限したものではなく、中国との海上輸送も当然ながら影響を受けることとなった。1990 年代に入っても、台湾政府は中国との海上輸送は極めて限定的な形で実施してきた。しかし、2008 年 5 月に馬英九氏が総統すると、12 月には中国との海上輸送を解禁し、三通問題は解決を見た。

本章では、台湾政府が実施した中国との海上輸送政策を李登輝、陳水扁、馬英九の総統ごとに概観する。それを踏まえたうえで、台湾側の公表データに基づき中国との海上輸送の変化を考察する。最後に、海上輸送における台湾と中国の問題についてまとめる。

キーワード：

台湾，中国，三通，第 2 回江陳会談

はじめに

台湾における近年の海上輸送を考えると、いくつかの変化があった。ひとつは 2009 年 2 月供用を開始した台北港のコンテナターミナルである。また、2012 年 3 月には港湾の管理をしていた港務局が台湾港湾公司として企業化したこともあげられる。これらの変化も今後の台湾における港湾や海上輸送に大きな影響を与えるものと推測されるが、近年の台湾の海上輸送でもっとも大きな変化は中国との経済分野における関係改善といってよい。これは、中台関係の改善は 2008 年におこなわれた総統選挙で馬英九氏が当選し、2 度目の政

権交代が行われた結果によるものである。馬政権は民進党時代に途絶えていた两岸交渉のための窓口機関による中台トップ会談（江陳会談）を再開させ、その成果は様々な分野で現れた。そのなかでも、2008 年 11 月におこなわれた第 2 回江陳会談で空運直航の拡大と海運直航の開始で合意された。この合意によって、いわゆる三通問題（中国との直接の通商、通航、通信）が解決し、同年 12 月 15 日から海上輸送において直接中台間で輸送ができるようになった。当時のマスコミは、この三通を「大三通」と呼び、大きく報道した。

本章では、この三通解禁の前後で台湾側の海上輸送がどのように変化したかを検討する。まず、李登輝、陳水扁、馬英九の各総統時代における台湾の中国に対する海上輸送政策を概観する。つぎに、台湾側の統計資料を使用して、三通後の変化をみることで、中台間の海上輸送が変化したことを明らかにする。最後に、まとめと今後の課題を示す。

第 1 節 中台間における海上輸送の動き

中台間の海上輸送は第 2 回江陳会談で合意する前にも一応おこなわれていた。しかし、台湾と中国は長年政治的な対立を続けていたため、貿易が始まったのは 1990 年代に入ってからである。しかも、2008 年 12 月の海上輸送の解禁まで、第三国を経由地にしないといけないという形でおこなわれた。まず、ここでは中台間でおこなわれていた海上輸送について李登輝、陳水扁、馬英九政権ごとに概観し、中台間の海上輸送はどのような変化を遂げたかを考える。

1. 李登輝時代の中台間海上輸送

台湾と中国は第 2 次世界大戦後の国共内戦を経て、国民党が台湾へ逃避する形で中華民国政府を維持することになった。一方、中国大陸は中国共産党が中華人民共和国を設立させたため、これ以降長らく台湾と中国は人的交流だけではなく、経済的な交流も制限してきた。これらの制限が緩和したのは 1990 年代に入ってからであった。李登輝時代の 1991 年 2 月に台湾政府が中国との交渉窓口機関である財団法人海峡交流基金会（海基会）を設置し、中国政府も台湾と交渉を行うための機関である海峡兩岸関係協会（海協会）を設置した。

これらの交渉機関が設置されたころ、人的交流が始まった。台湾に住んでいる人が中国大陸にいる親族を訪問することを台湾政府が認めたのである。この結果、1991 年 7 月から中台間で貿易取引があったことが貿易統計から観察できる。しかしながら、当初の中台間の貿易はその額も小さいものであった¹。

また、李登輝時代の台湾政府は 1995 年 1 月に「アジア太平洋オペレーションセンター構

想」を決定し、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した。この6分野とは、製造業、海運積み替え、航空積み替え・乗換、金融、電信、メディアである。ここから明らかなように、台湾政府は海上輸送分野における貨物の積み替えを重要視した。それを具体化するために3分野について具体的措置を講じることとした。まずはソフトウェア水準の向上として、貨物作業サービスの改善と港湾作業のオペレーション環境の健全化である。つぎに、港湾インフラ設備の強化として埠頭インフラ設備、中長期的建設によって積み替え能力の拡充と交通管理などの補助的施設の拡充である。最後に、台湾地区の国際港としての管理構築の変更、企業経営概念の導入、近代的港湾管理制度の創設のために、政府による政策や国際的商業港の建設、管理とオペレーションの分離原則による高雄港の組織管理構築の調整を実施することとした（行政院經濟建設委員會亞太營運協調服務中心編刊[1997:27-31]）。

そして、同年5月には「域外航運センター（オフショアセンター）設置作業弁法」を認可し、高雄港にそのセンターを設置した²。このオフショアセンター制度とは、中国と第3国間の貨物であれば、台湾（この時点では高雄港）を中継場所として利用しても良いという制度であった。つまり、間接的な形であるが中国との海上輸送を認めるものであった。この背景にあるのはアジア太平洋オペレーションセンター構想であり、台湾を積み替え基地にするためには制限をつける形であるが中国との海上輸送を解禁せざるを得なかったと考えられる。このセンターを利用できる船舶の条件を見ると、外圧によるものと推測される。

その条件とは外国の船舶会社でなければならないとし、台湾や中国の船舶会社は利用できなかった。ただし、台湾や中国の船舶会社でも便宜置船籍であれば利用可能とし、台湾と中国という政治的対立が続く状況では台湾船籍と中国船籍を入港させることは不可能と判断したと考えられる。また、台湾政府はセンター内であれば簡単な加工を認めるとともに、台湾で加工してから積み替えることもできた。このことは単なる積み替えではなく、加工を認めることでシンガポールや香港との違いを際立たせたということがいえよう。

しかしながら、台湾政府が中国に対する姿勢は厳しいものであった。台湾政府は中国から到着した貨物を「通関せず、国内に入れず」という姿勢をとったためである。このことは、台湾は中国からの貿易は事実上をおこなわないことであった。この制度に対して、中国は台湾から一方的に出した制度であるため、その後協議をすることとなった。

台湾政府は1997年1月に外国船舶会社が所有する外国船籍の定期船に対して、第3国経由をした場合のみ、中台間の運航を解禁した。これにより、間接的ではあるが中台間の海上貿易が行われることになった。このような解禁の背景には、外国船舶会社が台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]）。つまり、台湾パッシングを避けるため、あるいは高雄港にある専用バースから外国船舶会社が撤退することで台湾の国際物流に大きな影響を及ぼすことを避けるために、外国船に限って中台間の海上

輸送を認めたといえよう³。これによって、中台間の貿易が本格的に始まることになった。また、中台間輸送の経由地として、沖縄・石垣島が選択されることが多かったといわれている。

2. 陳水扁時代の中台間の海上輸送政策

台湾では 2000 年 5 月に政権交代がおこり、国民党から民進党に政権が移って陳水扁氏が総統に就任した。また、この年は三通においてもひとつの区切りが起きた年であった。まず、陳氏が総統就任前の 3 月に、金門島、馬祖島、澎湖島に限って中国との直航を認める「離島開発建設条例」が立法院で可決されたことである。また、陳水扁氏は限定的な三通の実施を選挙公約に掲げて当選をし、政権交代後の 12 月に行政院は家族訪問や中台間貿易を実験的におこなうための実施要領を決定したことである。この対象は金門島の料羅港と中国・福建省のアモイ、馬祖島の福澳港と福建省の福州港の 2 ルートに限られた。限られたルートの三通であったので「小三通」と呼ばれ、2001 年 1 月 2 日から実施された。

この三通は直航を求める台湾の経済界に対しておこなわれたものであったが、中国からは全面的な開放ではないために批判を受けることとなった。また、「小三通」は開放されたルートだけではなく、その対象者も制限した。「小三通」の対象者は、原則として金門島、馬祖島のいずれかに半年以上居住している住民に限ったのである。9 月には澎湖島に居住する住民に対しても弾力的に運用することを決定したが、その対象者は限られていることもあり、三通自体も制限されたものであったといえよう。このような状況下で、2002 年 2 月末には中国の貨物船が初めて金門島に入港し、モノの輸送も始まった。

その後も、2002 年 11 月には台湾政府は海外に居住する中国人に限って、観光目的の台湾訪問を許可した。さらに 2006 年 5 月には、金門・馬祖の戸籍を有する台湾居住者に対しては金門・馬祖経由での往来を認め、翌月には金門と中国・泉州間の「小三通」を開放した。

ここから明らかなように、小三通は台湾側が中国への三通を一方的、かつ制限をつけておこなったものである。しかも、この小三通はヒトの移動に関するものがその中心であり、モノの動きに対するものはほとんどなかったことが特徴として挙げられよう。つまり、中台間の海上輸送、とくにモノの輸送については、李登輝時代の政策をそのまま継続したのである。一方、空運に関しても、陳政権時代に春節（旧正月）などの特定時期にチャーター機の乗り入れを開始した。規模や発着空港数なども任期中に着実に増加したが、これもヒトの移動に関するものであり、貨物専用機の運航は始まらなかった。その意味では、陳政権時代の中台間の輸送は海上輸送、航空輸送にかかわらず、もっぱらヒトの動きに限定されたものであったといえよう。

3. 馬英九政権下の海上輸送政策

2008 年に 2 度目の政権交代が起こり、馬英九氏が総統に就任した。馬氏の総統就任によって、中台関係は一気に改善が進むことになった。陳政権時にはほぼ中台間の交渉、とくに海基会と海協会のトップ会談は実施されなかった。しかし、馬氏の勝利後、中国はすぐに台湾との関係改善に乗り出し、馬氏が総統就任直後の 6 月には台湾側の江丙坤海基会董事長（理事長）が北京を訪問し、海協会の陳雲林会長らと会談をおこなった（第 1 回江陳会談）。このトップ会談は 1998 年以来、10 年ぶりにおこなわれた会談であった。この時の会談では週末直航チャーター便の実施や中国人観光客の台湾訪問で合意した。

海上輸送政策の面で大きく変化したのは同年 11 月に台北でおこなわれた第 2 回江陳会談であった。この時の会談では、航空機による直航便の拡大、海運における直航の解禁、郵便物の配送、食の安全に関する問題の 4 項目で合意した。食の安全に関する問題以外の 3 項目での合意により、三通問題はほぼ解決することになった。

このうち、海運直航の解禁に関する部分についてみると、まず台湾側 11 港、中国側が 63 港（48 海上港、15 河川港）をそれぞれ開放することになった。表 1 は開放することになった港一覧である。就航できる船舶については、3 つの条件のいずれかにあてはまる場合とした。まず、台湾、中国のいずれかの海運企業であり、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場合、旅客船、貨物船とも直航を可能とした。つぎに、台湾、中国のいずれかの海運企業であり、その所有する船舶が香港で登記されている場合、旅客船、貨物船とも直航を可能とした。最後に、中台のいずれかの海運企業であり、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て中台間と第 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であれば、便宜置船でも中台間の直航を可能とした。

表 1 第 2 回江陳会談で開放することになった港一覧

	港の種類						
台湾	海運港	基隆(台北港含む)		高雄(安平含む)		台中	花蓮
		麦寮	布袋				
		金門料羅	水頭	馬祖福澳	白沙	澎湖馬公	
中国	海運港	丹東	大連	營口	唐山	錦州	泰皇島
		天津	黄驊	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	アモイ
		汕頭	潮州	惠州	蛇口	鹽田	赤湾
		媽湾	虎門	広州	珠海	茂名	湛江
		北海	防城	欽州	海口	三亜	洋浦
	河川港	太倉	南通	張家港	江陽	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

このほか、就航の際には相手側の港では入港から出港まで船尾に自国の旗は掲げずに、船舶を識別するために海運会社の企業旗を掲げることとした⁴。また、中台双方が両地域の旅客船、貨物船の直航にあたっては参入機会を平等にするとともに、競争原理をもって一部の企業に偏ったものにならないようにすることとした。さらに、相手側の海運企業が自国で中台間輸送によって得られた収入に対しては、営業税と所得税を免除することにし、コストを下げるようにした。これらだけではなく、相手先で現地事務所や営業所を開設し、輸送サービスに関連する業務を行うことを認めた。

この海上輸送に関する部分は空運の直航などと 2008 年 12 月 15 日から実施された。海運と空運の直航開始によって、三通はほぼ解決するとともに、この日を境に、中台間の海上輸送は大きな転換点を迎えたといえよう。

これらの合意事項からいくつか明らかなことを検討すると、以下のことが指摘できよう。まず、中台間の直航は台湾、あるいは中国の海運企業でないと、恩恵はないことである。つまり、台湾と中国以外の海運企業は中台間の輸送は李登輝時代に決められた第 3 国経由を経る形でしか続けることでしか中台間の海上輸送はできないのである。また、中台の海運企業は中台直航による収入に対しては営業税や所得税の免除を受けることになり、より安い価格で勝負ができることになった。実際、「大三通」が始まってから 3 ヶ月後に上海で実施した物流企業へのヒアリングでは、中台間の輸送費がわずか 3 ヶ月で 3 分の 1 まで減少したとのことであった（日系物流企業へのヒアリング、2009 年 3 月 20 日）。このことは、海上輸送における中台間直航はこれに従事できる企業、すなわち台湾や中国の海運企業のみがコストを下げることができ、価格に反映させることができたといえよう。

本来ならば、中台間の直航は海運自由の原則によって、外国企業も自由に航路を設定できるはずである。しかし、この原則を棚上げしてまで直航したのは、中台にある政治的立場、つまり中華人民共和国と中華民国という互いに政治的には相受け入れない状況があったためである。中台間の直航の取り扱いを国家間の扱いでおこなうと、外国海運企業も海運自由の原則によって就航ができる。これは、たとえば中国政府が主張する「台湾は中国の一部」という考えと矛盾したものになる。そのため、中台間の輸送は内航扱いにすることで政治的な対立を回避したのである。また同時に、海運自由の原則は外航に対しての原則であるので、この原則を棚上げせざるを得なくなったのである。その結果が、中台企業のみしか直航の恩恵を受けることができないということになったのである。

第 2 節 統計資料からみる中台間の海上輸送

すでにみてきたように、中台間の海上輸送は馬英九氏が総統に就任するまでは非常に制限をしながら進んできた。ここではいくつかの統計資料から中台間の海上輸送がどのよう

表2 台湾における輸出入金額と中国が占める割合

(単位：百万元)

	全体 輸出	輸入	中国 輸出	比率	輸入	比率
1995年	2,949,578	2,742,851	10,015	0.3%	81,809	3.0%
1996年	3,176,625	2,815,120	17,077	0.5%	84,138	3.0%
1997年	3,481,685	3,276,094	17,984	0.5%	112,372	3.4%
1998年	3,760,473	3,522,508	30,499	0.8%	137,754	3.9%
1999年	3,986,374	3,592,789	83,737	2.1%	146,257	4.1%
2000年	4,729,286	3,522,508	136,784	2.9%	194,440	5.5%
2001年	4,254,285	3,592,789	165,233	3.9%	199,630	5.6%
2002年	4,670,404	4,391,226	363,035	7.8%	275,759	6.3%
2003年	5,172,958	3,644,181	784,977	15.2%	379,431	10.4%
2004年	6,097,235	4,409,978	1,215,341	19.9%	562,777	12.8%
2005年	6,374,496	5,656,692	1,402,951	22.0%	642,291	11.4%
2006年	7,279,318	6,604,337	1,683,579	23.1%	808,002	12.2%
2007年	8,087,934	7,211,791	2,045,937	25.3%	921,438	12.8%
2008年	8,010,379	7,551,084	2,090,509	26.1%	986,778	13.1%
2009年	6,708,884	5,757,178	1,785,810	26.6%	806,634	14.0%
2010年	8,656,832	7,943,487	2,425,800	28.0%	1,135,659	14.3%

(出所) 財政部ウェブサイト (<http://www.mof.gov.tw> : アクセス日 2011 年 2 月 8 日)。

に変化したかを考える。まず、中台間の貿易からみると、表2のようになる。この表から明らかなように、1995年から2001年までは台湾では中国との貿易関係では輸出より輸入が多かったことがわかる。また、輸出入それぞれに占める割合でみても、2001年までは輸出では5%以下、輸入でも5%台で決して大きな割合を占めていなかったことがわかる。しかし、2002年1月に台湾が世界貿易機関(WTO)に加入したことによって、貿易構造が大きく変化したといえる。すなわち、輸出入全体の貿易金額が増加しただけではなく、中国に対する貿易の割合も大きく増加することになった。2002年には輸出金額、輸入金額に対する中国の割合は7.8%、6.3%であったのが、2010年には28.0%、14.3%と中国への依存が大きく高まることになった。貿易総額でみると、2005年には中国との貿易総額は日本より上回ることになり、台湾にとって中国は最大貿易相手国となった。さらに、2002年以降は中国との貿易は輸入より輸出のほうが多くなった。このことは台湾の経済はより中国に依存することになったともいえよう。

貿易関係でこのような密接な関係を築いていることは、国際物流の面ではWTO加盟後はより活発に中台間の国際物流がおこなわれたということになる。では、この状況について統計から検討したいが、台湾側、中国側の統計で直接それを示す統計は見当たらない。台湾側の要因として考えられるのは、この時期の政権の影響である。というのは、すでに指摘したように、2000年に政権交代が起き、独立志向が強い民進党の陳水扁氏が総統に就任し、2008年まで在任した。政権としては独立を標榜するのに、経済関係では中国と関係が密接になっていることを公に明らかにすることが難しかったかもしれない。いずれにし

表3 高雄港に入港したコンテナ船数と貨物量（全体と中国経由）

（単位：隻，千トン）

	コンテナ船全体		うち中国		(c)/(d)	(d)/(b)
	入港数(a)	貨物量(b)	入港数(c)	貨物量(d)		
2003年	8,326	12,788	1,056	59	12.7%	0.5%
2004年	8,511	15,131	1,030	106	12.1%	0.7%
2005年	8,319	15,223	1,119	168	13.5%	1.1%
2006年	8,635	16,574	1,308	219	15.1%	1.3%
2007年	8,261	19,756	1,392	251	16.9%	1.3%
2008年	7,903	21,700	1,327	274	16.8%	1.3%
2009年	8,102	16,004	1,940	1,102	23.9%	6.9%
2010年	8,380	18,447	2,304	1,381	27.5%	7.5%

（出所）高雄港務局編刊〔各年版〕『高雄港統計年報』より作成。

でも、民進党が政権を担当した時期にかんしては、台湾と中国との海上輸送を示す統計が見当たらないのである⁵。

台湾全体で中台間の海上輸送の動きを示す統計は見当たらないが、これを代用する形で、高雄港務局が公表している統計で検討したい。台湾最大港湾である高雄港では2003年から高雄港に入港した船種と貨物がどこから来たかを示す統計がある。ここでは、高雄港に入港したコンテナ船に限定して中国からの入港数と貨物量からいかに変化したかを考えてみよう。表3は高雄港に入港したコンテナ船数と貨物量を全体と中国から来たものを示したものである。この表から明らかなように、高雄港に入港したコンテナ船は数からみると、2003年には1000隻以上のコンテナ船が中国から高雄港に入港していることがわかる。その一方で、中国から来た貨物量は2003年にはわずか5万9000トンであった。これは、2008年12月の三通が始まるまでは、高雄港はオフショアセンターとしても利用されていたためであり、あくまで高雄港は中国と第3国をつなぐ中継場所であったためである。三通までは中国からの貨物は直接輸入することができなかった。そのため、貨物量が少なかったと考えられる。また、出港についても、三通の開始までは高雄港から香港を除く中国の港に直接出航することは認められていなかったため、統計として存在しなかったのである。

しかしながら、三通が始まり、1年通じての数値となった高雄港での2009年と2010年の入港に関する数値を見ると、入港数も海運の直航開始前より増加しているが、貨物量は入港数以上に増加し、2010年には138万トンになった。これは三通によって、直接輸入ができるようになったことが反映されたものとして考えられよう。

つぎに、三通以降の輸出入において、台湾籍と外国籍の関係はどのように変化したかを検討する。台湾の海運統計では、台湾の港湾に寄港した船舶の船籍が明らかになっている。その統計を援用しつつ、分析することは可能である。輸出入に占める船籍の割合を輸出入

表 4 輸出入貨物にしめる船籍の割合

(単位：千トン)

輸出	全体				うち中国			
	台湾籍		外国籍		台湾籍		外国籍	
	輸送量	%	輸送量	%	輸送量	%	輸送量	%
2008年	2,279	5.0	43,467	95.0	455	4.4	9,815	95.6
2009年	2,735	6.0	43,015	94.0	1,079	9.0	10,910	91.0
2010年	3,745	7.6	45,512	92.4	2,019	16.3	10,346	83.7
輸入	全体				うち中国			
	台湾籍		外国籍		台湾籍		外国籍	
	輸送量	%	輸送量	%	輸送量	%	輸送量	%
2008年	20,098	10.6	169,163	89.4	372	2.4	15,422	97.6
2009年	24,183	14.2	145,830	85.8	2,603	8.3	28,868	91.7
2010年	18,266	10.8	150,560	89.2	3,564	13.8	22,364	86.2

(出所) 交通部統計處編刊「2009-2011」『交通統計要覧』より、筆者作成。

全体と中国に分類して示したものが表 4 である。この表からみると、2008 年は三通が実施されたのが 12 月 15 日であるため、三通と関係している部分はわずか半月ほどである。そのため、2008 年のデータは基本的には三通以前の状況を示していると言ってよい。また、2009 年以降の変化を比較するうえでも、ひとつの指標として利用できるものである。まず輸出からみると、輸出全体の 90% 以上は外国船籍で占められており、台湾の海上輸送における輸出は外国船籍で担われていることがわかる。中国への輸出でも同じような傾向を見てとれるが、2009 年からはとくに中国への輸出では変化していることがわかる。台湾籍の船舶が中国の輸出に占める割合が 2009 年には前年より倍以上になり、2010 年には 16% あまりまで増加していることがわかる。また、2010 年の輸送量も前年より倍となっている。これも三通で中台間を直航で輸送できる条件のひとつに台湾の船籍であることが挙げられていることと無関係ではないといえよう。表では明らかになっていないが、2008 年に台湾籍の船舶が輸出で輸送した貨物量 227 万 9000 トンのうち、中国へ輸出目的で輸送したのが 45 万 5000 トンで約 20% をしめていた。それが、2010 年には輸出全体で 374 万 5000 トン、うち中国輸出の輸送量が 201 万 9000 トンとなり、その割合は 53.9% にまで増加した。このことは、台湾船籍の輸出のための輸送では著しく中国に依存することになったのである。

一方、輸入についてみると、輸入全体では台湾籍が占める割合が 10% 以上を占め、輸出全体の場合よりその割合が高いことがわかる。しかしながら、中国からの輸入での割合をみると、非常に輸送量、割合も非常に小さかったことがわかる。2009 年には、台湾籍が取り扱ったのが 260 トンを超えることになった。また、2010 年には輸入量全体では台湾船籍、外国船籍とも輸送量は減少するとともに、中国からの輸入量でも外国籍の取扱量は減少している。そのような状況にもかかわらず、台湾籍による中国からの輸入量は増加している。このことは、輸出同様に三通の影響があったと考えるのが妥当であろう。

表5 台湾船籍による入出港別搭載重量

(単位：千トン)

	入港		出港	
	外国全体	中国大陸	外国全体	中国大陸
2008年	20,098	372	2,279	455
2009年	24,183	2,603	2,735	1,079
2010年	18,925	3,564	3,745	2,019

(出所) 表4と同じ。

最後に、台湾船籍による搭載貨物量がどのように変化したかを考える。表5は台湾船籍による入港・出港ごとの外国全体および中国の搭載貨物量を示したものである。入港をみると、2008年には台湾籍の船舶は外国から2000万トンあまりの貨物を台湾に入港させ、そのうち中国からの貨物はわずか37万トンであった。2009年には外国全体の貨物量は前年より増加する一方、2010年には500万トンあまり減少するというような大きな変化があった。しかしながら、中国からの貨物搭載量をみると、急激に増加している。すなわち、2009年には260万トン、2010年には356万トンになり、2008年の状況とは一変している。また、台湾から出港する際に台湾船籍の船舶が輸送した貨物量は、この3年間で着実に増加している。2008年には227.9万トンであったのが、2010年には374.5万トンまで増加している。中国へ出港している貨物量も2008年の45.5万トンから2010年には200万トンをこえるようになった。外国全体の増加分は、そのまま中国への貨物量の増加とほぼ一致する。このことは、出港の貨物量の増加は中国へ向けて出港する、つまり輸出するという形で表れたといっていよいであろう。

入港、出港にかかわらず、三通が始まったからわずか2年ほどの間に、台湾船籍の中国依存は急激に高まったといえる。その一方で、入港時と出港時の貨物量を比較すると、外国全体の数値は入港時の貨物量は出港時の7倍と非常大きな差がついている。しかし、中国に限定してみると、2008年は出港時の貨物量が入港時の貨物量より多く、2009年と2010年には入港時の貨物量が出港時の貨物量を上回っているが、その差は外国全体よりもかなり小さくなっている。以上から考えられることは、中国など外国から貨物を持って帰還する一方で、台湾から搭載して出港する貨物量が少ないというのが台湾船籍の特徴であるといえよう。

おわりに―まとめと今後の課題

この章では台湾側から見た中台間の海上輸送について検討した。ここから明らかになったように、李登輝時代、陳水扁時代には中国との海上輸送は極めて限定的におこなわれ、台湾の海運企業は便宜置船を持たない限り恩恵を受けることはなかった。しかし、馬英九

時代になると、その状況が一変し、総統に就任してからわずか半年後には中国との直航が始まった。これによって、台湾と中国の海運企業が恩恵を受けることになった。統計からみても、台湾船籍の取扱量が増加したことからも明らかであろう。しかしながら、これが中国への過度の依存につながることであり、今後中国の景気、あるいは物流状況で変化することも考えられる。

また、2012 年 1 月におこなわれた総統選挙で引き続き馬英九氏が続投することになった。少なくとも、中台間の国際物流は海上輸送、航空輸送とも現状は維持できようが、海上輸送については海運自由の原則などの課題、つまり外国海運企業にも直航を認めるのかも今後の中台交渉で取り上げられるかもしれない。

さらに、台湾政府は 2009 年 6 月 30 日に「大陸地区人民來台投資許可弁法」と「大陸地区之營利事業在台設立分公司或弁事処許可弁法」を公布して即日実施し、中国から直接投資を認めることとした。対象業種のなかには公共インフラ建設が含まれ、この公共インフラ部門には港湾や空港など 11 分野が開放されることになった。中国が台湾へこの分野に投資できることになった。今後中国企業が台湾の港湾に投資をおこない、港湾経営に参入してくることもあり得るであろう。このような港湾投資の開放が台湾の海運企業と中国の海運企業に変化を与えることは容易に想像できる。また、台湾の港務局が企業化して台湾港務公司になったことにともない、これが台湾の港湾にどのような変化を与えるかなど、今後台湾の海上輸送や港湾には多くの課題が出てくるのではないかと考えられる。そのような課題について取り組んでいく必要がある。

¹ この貿易は人的交流が先に行われた結果、訪中した台湾居住者が中国へ持参したもの、あるいは中国から持ち帰ったものを通関したものが統計に現れたと考えられる。

² 2004 年 6 月には基隆港と台中港、2009 年 5 月からは台北港にもオフショアセンターが設置された。

³ また、台湾に投資をしている外国製造業企業からも中国製の部品や原材料の輸入解禁、あるいは台湾で製造した製品の中国への輸出をこの時期に求められたこともその背景に挙げられる。実際、1997 年に中国製品の台湾への輸入が認められた。

⁴ この方式は 1997 年に台湾と香港で合意した「台港海運商談紀要」を参考に同意したものである。

⁵ 一方、航空統計については中国との貨物の動きを示す統計が存在する。詳細は交通部民用航空局『民用航空統計年報』台北 交通部民用航空局、を参照されたい。

[参考文献]

<日本語文献>

池上寛 [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』第 162 号、3 月)。

竹内孝之・池上寛 [各年版]「台湾」(アジア経済研究所編刊『アジア動向年報』)。

< 中国語文献 >

交通部統計處 [各年版]『交通統計要覽』台北 交通部統計處。

「海峽兩岸海運協議」相關說明 —第二次「江陳會談」成果（海運篇）2008-11-04 行政院大陸委員會ウェブサイト(<http://www.mac.gov.tw/public/Data/962412484571.pdf>)、2012 年 1 月 30 日アクセス。

行政院經濟建設委員會亞太營運協調服務中心[1997]「發展台灣成爲亞太營運中心計劃」台北 行政院經濟建設委員會。