中台貿易の拡大と直行航路の開設

立命館アジア太平洋大学国際経営学部 大学院経営管理研究科教授　汪　正仁

1. はじめに

中国は1970年代後半まで自由貿易を禁止していた。そして貧困からの脱出を目指し，計画経済と鎖国政策を改めるようになった。1992年春に当時の最高指導者である鄧小平が「南方視察」に出かけた際，一連の講話を通して改革・開放の加速化を呼び掛けた。これを契機に中国における改革・開放政策が加速し始め(注1)，こうした動きに応じて台湾の対中投資は一層拍車がかかってきた。

1997年7月まで，台湾の法令では台湾海峡両岸の直接の通航貿易は禁止されており，また，香港返還（1997年）後からは，台湾の船会社の香港寄港が大陸直航とみなされるという懸念もあった。この制約を一部打開するために，台湾の行政院は1995年1月に中国との輸送窓口となる「アジア太平洋オペレーション・センター構想」（APROC：Asia Pacific Region Operation Center）に盛り込まれた「境外航運中心」（オフショア海運センター）計画を打ち出し，また5月に「境外航運中心設置作業弁法」も施行された。これに対して中国の「交通部」（日本の国土交通省に相当）は8月19日に「台湾海峡両岸間運航管理弁法」，8月21日に「関於台湾海峡両岸間貨物運輸代理業管理弁法」を公布した(注2)。

同弁法に基づき，1997年1月に台湾側の「台湾海峡両岸航運協会」と中国側の「海峡両岸航運交流協会」が香港で中台直行航路の開通に関する協定を結んだ。同協定によって，便宜置籍船しか認めない形で高雄港への中国の船会社による直接寄港，および中国・福建省の福州港・厦門（アモイ）港への台湾の船社による直接寄港が認められた。これを契機に同年4月，1949年の中国と台湾の政治的な対立から48年ぶりに中台直行航路が開設された。

また，2008年5月に台湾で国民党の馬英九政権が発足すると，対中国大陸政策を大幅に転換し，積極的に中国との直接貿易や直行航路（海運，空輸）開設の一層の推進について話し合いがもたれてきた。そして，同年11月に中台間で海運と空運の直行航路の全面開設などに関する協議が開かれ，調印式が行われた。

これを契機に2008年12月には，海運について，台湾側が11港，中国大陸側が63港を互いに開放することになり，郵便，送金についても香港を経由せず，中台間における本格的な「三通」（中台間の通商，通信，通航の直接化）が実現するようになった。

そして，2010年6月に中国側と台湾側は，「自由貿易協定」（FTA：Free Trade Agreement）もしくは「経済連携協定（EPA：Economic Partnership Agreement）の「中台版」といわれる「経済協力枠組み協定」（中国語では「海峡両岸経済合作架構協議」，英語名は“Economic Cooperation Framework Agreement”，以下ECFAと記述）の締結が行われたことを契機に，台湾・中国間の貿易と経済交流が一層進んでいる。

以上を踏まえて，本研究では，①台湾の対中投資の拡大に伴う中台貿易（香港経由や直接貿易）の動き，②香港経由の中台間海上コンテナ輸送の

両岸における海運と空運直行航路の全面開設の調印式
（2009年11月）（出所）新華社

形態，③直行航路の全面開設後における中台間海上コンテナ輸送航路のパターン，④中台直行航路開設における船社経営戦略の再編，⑤中台直行航路開設における香港の中継貿易港の地位，⑥中台直行航路の問題点，⑦台湾と中国の両岸の貿易と経済交流におけるECFAの役割，などを検討することを課題とする。

2. 中台貿易の歩み

1949～78年にかけての30年間，台湾地区での激しい軍事衝突や緊張した軍事対峙によって，両岸の経済貿易の往来は基本的に中断されていた。但し，大陸の漢方薬など限られたいくつかの種類の，台湾で代替できない，または生産できない必需品が，ごく限られた量であるが，香港経由で台湾に入っていた。

台湾海峡を挟む中台両岸の経済・貿易は政治的対立のため，中国が門戸開放・経済改革を開始した1979年まで，ほとんど隔絶状態であったが，1979年以降は，①政治関係の緊張緩和，②経済的補完関係の確立，③民族の同一性，④国際政治・経済関係の急激な変化などにより中台両岸経済・貿易の往来は急速に発展してきている[注3]。

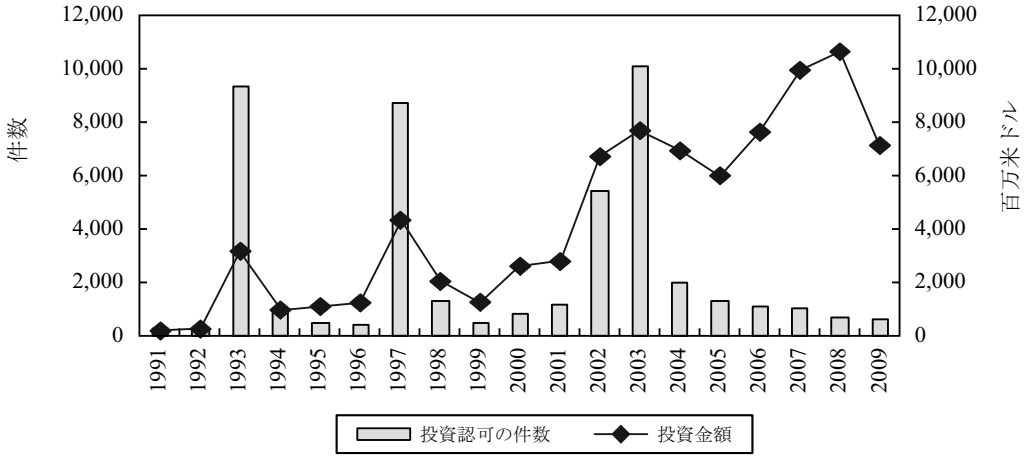
台湾と中国の貿易（間接→直接）はおおよそ，①隔絶期（1979年以前），②再開期（1979～83年），③発展期（1984～86年），④拡大期（1987年以降）の4つの時期にわけられる。1984年5月に中国政府は開放政策を一歩進め，北から南へベルト状に14の沿海都市を対外開放した[注4]。さらに，1987年11月には，台湾当局は台湾住民の「親族訪問」の解禁ならびに「戒厳令」の解除を行った。これを皮切りに両岸の正式な接触が始まり，台湾当局の対中経済投資の開放も開始され，台湾の香港経由対中間接投資に伴う対中貿易は急増してきた。

1980年代後半に入ると，台湾ドルの高騰や労働力不足およびインフレに伴う賃金コスト上昇による労働集約型輸出産業の競争力低下のため，低廉な労働力を求めて東南アジアや中国への台湾企業の進出圧力が高まっていた。1991年から，大陸はすでに台湾にとって貿易黒字の最大の相手先になっており，同時に台湾は大陸の重要な外資の出資源の1つとなっている。

また，中国は1992年2月の鄧小平の「南方視察」を契機に改革・開放政策を加速し始め，こうした動きに応じて台湾の対中投資も一層拍車がかかり，2008年の投資金額は史上最高の106億9,100万米ドル（643件，認可ベース）に達した（図1参照）。一方，同年には，台湾の対中貿易が貿易総額に占める割合は28.9％（739億8,200万米ドル）になった（2009年は30.5％）[注5]（図2参照）。

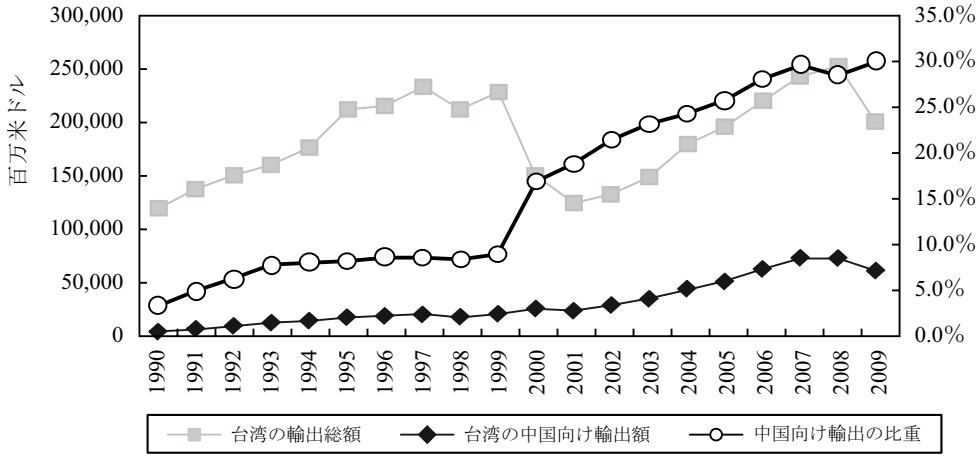
地図からみる台湾と中国の位置関係
（出所）台湾海峡交流基金会

図1　台湾の中国向け投資の推移（1991～2009年）



（出所）海峡交流基金会（各月版）の1992年～2010年の各年4月号に基づき作成

図2　台湾の輸出全体に占める中国向けの比重（1990～2009年）



（出所）経済部国際貿易局（各年版）に基づき作成

図1から分かるように，1997年のアジア金融危機の影響を受けたため，翌年の1998年は台湾から中国への投資認可の件数および投資金額が急激に落ち込んだ。2000年には台湾政府は同国企業による中国への直接投資を認めたため，同年から2003年まで中国への投資認可件数および投資金額が年ごとに急増した。しかし，2004年から台湾・中国間の関係が悪化したため，同年から中国への投資認可の件数は年々減少し，投資金額も台湾政府の対中投資の抑制政策の影響を受け，2004年と2005年は一時的に落ち込んだ。しかし，中国の巨大市場勃興を背景に，台湾の民間企業は政府による対中投資抑制の呼びかけを無視し，2005年から2008年にかけて直接投資は年ごとに増加していった[注6]。ところが，2008年12月の中台間の「三通」を契機に中国への投資金額が急に

落ち込んだ。これは台湾と中国が近いうちに互いに関税の免除を実施するという見通しが出てきたためとみられる。以上から台湾の対中投資の動向は両岸の政治関係に大いに左右されることがわかる。

2008年12月に中台間の「三通」が実現するまでは，両岸の経済貿易関係の発展は次のような基本的な特徴をもっていた。第1に，間接的な貿易と台湾資本の大陸への投資を主とし，起業や科学技術の交流，金融交流，人材養成など，多種多様な内容を包摂する発展パターンが形成されていたことである。

第2に，両岸経済関係は一方性，間接性および不均衡性を有するということである。台湾当局の制限によって台湾資本の中国への投資は依然として主に間接的な方式で行われていた。即ち，投資は第三国・地域（香港など）における登録を経て大陸に転じるということである。

100万米ドル以下の投資のみ，直接台湾企業の名義で投資することができるが，その資金は第三国・地域を経て中国に持ち込まれることになった。台湾当局が両岸直接通商を拒んでいることにより，両岸の貿易も第三国・地域を介する間接的なものとなっていた。台湾当局が，中国側による台湾領内での如何なる投資活動も厳しく禁じていたことにより，直接投資の流れが一方向になるという不正常な状況が形成されていた。同時に，このことは両岸貿易の不均衡にも繋がっている。

こうした制約にもかかわらず，第3に，ここ数年，両岸経済関係依存度がますます増強されつつあり，互恵互利，相互補充の局面も形成されてきている。

今日，香港経由の中台両岸の関係は間接・直接貿易だけに止まらず，技術提携や労務提携，人材交流にまで，多方面かつ多岐にわたる民間交流に広がってきている。

3. 中台貿易の拡大

台湾は1980年代後半に入ってから通貨の切り上げや人手不足を背景とした賃金コストの上昇および国内インフレの加速によって「労働集約型」輸出産業の競争力が減退し，低廉な労働力を有する東南アジアや中国に進出せざるをえなくなった。これを契機に近年，香港経由の中台貿易が拡大しつつある。

図3から分かるように，台湾の中国向け輸出は1997年のアジア金融危機と2001年のITバブル崩壊による落ち込みを除き，年々増加傾向となり，輸出金額は1991年の69億2,830万米ドルから2007年は史上最高の739億8,210万米ドルへと，10.7倍に成長してきた（2008年9月の米国のリーマンショックを受けたため，同年から落ち込みをみせた）。一方，同期間の中国の台湾向けの輸出額も11億2,600万米ドルから30倍の314億1,590万米ドルへと急増してきた。こうした中台貿易の拡大は，台湾の輸出・輸入総額に占める中国との輸出・輸入額のシェアから窺える[注7]。

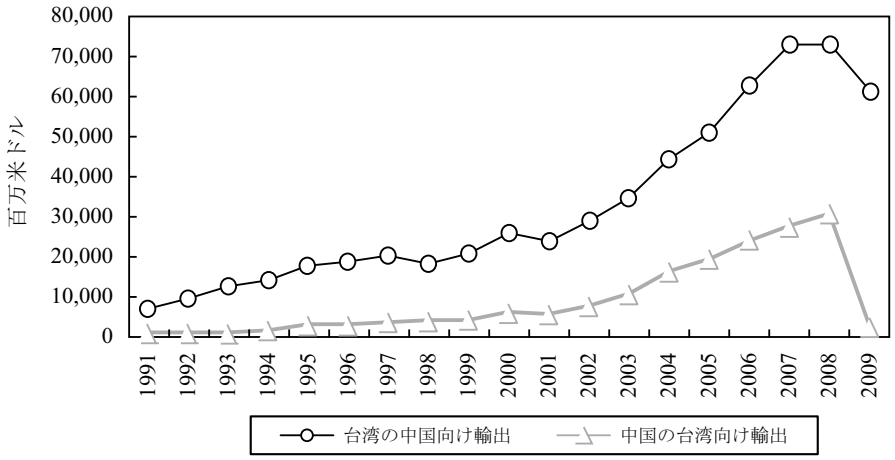
図2から分かるように，1991年の台湾の輸出総額に占める中国向け輸出額は3.4％であったが，2009年には史上最高の30.5％となった。これに対して，図4で示されている通り，同期間の台湾の輸入総額に占める中国からの輸入額は1.4％から14.1％と増えてきた。

以上から，2008年の中台間直行航路の全面開設までに，中台間の間接貿易（香港経由）と直接投資のいずれも，年々増えつつあったことが窺える。これらの数字からも，中台間の経済交流が盛んに行われていることが理解されるわけである。

4. 中台直行航路開設の布石

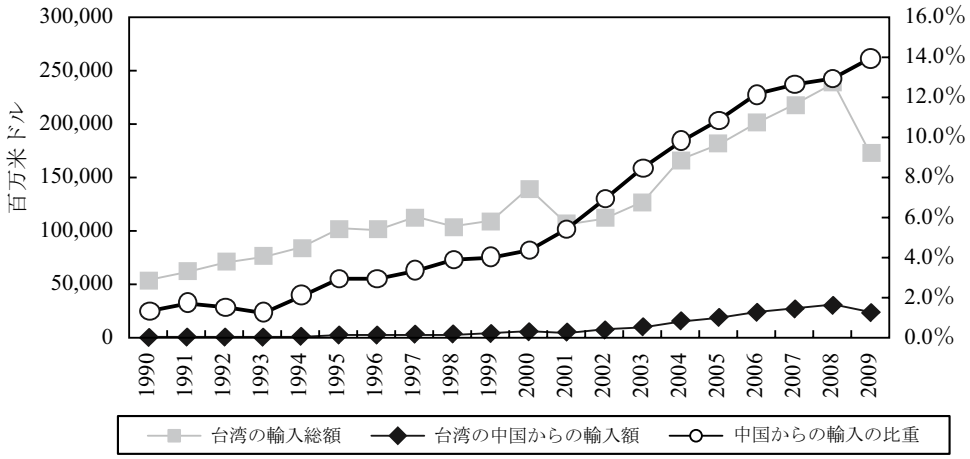
1997年の香港返還後，高雄港を香港のもつ機能

図3　中台貿易の推移（1991～2009年）



（出所）経済部国際貿易局（各年版）に基づき作成

図4　台湾の輸入全体に占める中国からの比重（1990～2009年）



（出所）経済部国際貿易局（各年版）に基づき作成

を代替する東アジアの「中継貿易港」と成して中国からの接続貨物を誘致するため，台湾政府は「台湾地区与大陸地区人民関係条例」（1992年9月18日に実施）の規定に基づき，1995年5月5日に「境外航運中心設置作業弁法」を公布・実施した。同弁法では，中台航路は，国際・国内航路のいずれにも属しない「特殊航路」と位置づけられ，外国船社の同航路における運航禁止の制限も部分的に解除された。

また，中国の第三国向け輸出貨物あるいは第三国の中国向け輸出貨物は「通関せず，入国せず」の形で，台湾の国際港湾を中継港として利用することができると明記した[注8]。その後，「台湾地区与大陸地区貿易許可弁法」第7条および「高雄港

境外航運中心設置計画」も修正され，高雄港を利用する中国の第三国向け輸出貨物の制限も部分的に解除された。これに応じて，中国の「交通部」が1996年8月20日と21日に「台湾海峡両岸間運航管理弁法」と「関於台湾海峡両岸間貨物運輸代理業管理弁法」をそれぞれ公布した。

1997年1月22日に台湾側の「台湾海峡両岸航運協会」と中国側の「海峡両岸航運交流協会」が香港で中台直行航路の開通に関する協定を締結した。同協定によって，便宜置籍船（FOC：Flag of Convenience）(注9) しか認めない形での高雄港への中国船社による直接寄港，および中国・福建省の福州港・厦門港への台湾船社による直接寄港が認められた。

これを契機に同年の4月19日，20日，25日，1949年に中国と台湾が政治的に断裂してから48年ぶりに「福建省厦門輪船」の盛達輪（セントヴィンセント籍）が厦門港から，「福建外貿中心船務公司」の華栄輪（セントヴィンセント籍）が福州港から，「福建輪船公司」の珠峰山輪（パナマ籍）が福州港，厦門港から，各々，高雄港までの直行航路を再開し，台湾の「立栄海運公司」の立順輪（パナマ籍）が高雄港から厦門港までの直行航路を再開した (注10)。

5. 中台直行航路の全体像

近年，台湾の中国投資進出が盛んに行われているため，台湾における多くの企業から直行航路開設を求める声が出されていた。2008年5月に国民党の馬英九政権が発足し，対中国大陸政策が大幅に転換され，中国との直接貿易や直行航路（海運，空輸）の一層の開設について積極的に話し合った上，同年11月に中台間では海運と空運の直行航路の全面開設などに関する協議が開かれた。

この協議においては，中国側窓口「海峡両岸関係協会」の陳雲林会長と台湾側窓口「海峡交流基金会」の江丙坤董事長は両岸の空運，海運，郵便，食品衛生の4項目の協議に調印した。空運，海運，郵便物については調印から40日後に発効，食品衛生は7日後に発効する。具体的な内容は以下の通りである (注11)。

5.1 空運

直行チャーター便の場合には，現行の週末（金～月曜日）運行の週36便を，毎日運行の最大週108便に増便し，また，中国側の飛行地点を現行の5ヵ所（北京，上海浦東，広州，厦門，南京）から21ヵ所に増加する。その中で新たに加えられたのは，成都，重慶，杭州，大連，桂林，深圳，武漢，福州，青島，長沙，海口，昆明，西安，瀋陽，天津，鄭州空港の16ヵ所である。

一方，貨物チャーター便の場合には，毎月60往復（中台各30便）の運行を解禁し，10～11月の繁忙期には双方15便までの増便を認める。使用する空港は，台湾側は台湾桃園国際空港と高雄小港空港，中国側は上海浦東空港と広州空港である。

貨物・旅客に関する運行は，可能な限り半年以内に定期便化することで合意した。

5.2 海運

現在，香港で登記し，中台間を運航している便宜置籍船（FOC）について，直行航路の運航を認め，相互に海運会社の営業税（消費税に相当）と所得税を免除する。

台湾側が開放する港は，基隆，台北，台中，高雄（安平を含む），花蓮，麦寮，布袋および「小三通」が適用されている5港湾（金門料羅，金門水頭，馬祖福澳，馬祖白沙，澎湖馬公）の計12ヵ所である。これに対して，中国側が開放する港は，北方の丹東，大連，営口，唐山など，中部の上海，寧波など，南部の広州，塩田，蛇口，赤湾など48

の海港，および中部の太倉，南通，張家口など15の河港の計63ヵ所である。

5.3 郵便

一般郵便，書留，小包，EMS（国際スピード郵便サービス），郵政送金などの直行を解禁する。台湾側の拠点は，台北，高雄，基隆，金門，馬祖であり，中国側の拠点は，北京，上海，広州，福州，廈門，西安，南京，成都である。

5.4 食品衛生

食品衛生・安全に関する協議体制を確立し，事件が起こった場合には，互いに事件の原因を突き止め，報告するとともに，関連する製品の生産停止や輸出停止など食品安全管理体制作りを可能にする。また，定期的に専門家の交流を行い，双方の食品安全制度について情報を交換する。

上記した協議に基づき，中国側と台湾側は食品衛生に関する「通報窓口」を正式に設置する。台湾側の窓口は「行政院食品衛生処」および「経済部標準検験局」であり，中国側は「衛生部衛生監督局」と「国家質量監督検験検疫総局」となる。

中台間の直行航路の全面開設に伴い，中台間の直接貿易による海上コンテナの荷動きは，年間130万TEUと見込まれる。一方，中台航路の運航に認可される船社は，中国側のCOSCO（中国遠洋），China Shipping（中国海運）などと台湾側のEvergreen（長栄海運），Yang Ming（陽明海運），Wan Hai（萬海海運）などである。こうした協議によって，両岸の船社が，中台間における一層の柔軟性に富む航路の再編と船腹のフル利用を行うことも可能となる（表1参照）。

例えば，Evergreenは2008年12月から2,800TEUのコンテナ船による台湾／中国北部（大連，天津，青島）航路の運航，Yang Mingは1,800TEUのコンテナ船による高雄／中国南部航路の運航を開始した[注12]。

6. 中台直行航路開設における香港の中継貿易港としての地位

香港は昔から中国と外国を結ぶ「窓口」であった。1979年に中国が門戸開放政策を採って以来，外国，とりわけ，日本，米国および台湾からの対中投資が増大するに伴い，中継貿易港としての地位は一層注目されるようになった。

香港は長い間，中国と台湾を結ぶ貿易の仲介者としての役割をはたして来た。台湾海峡を挟む台湾と中国両岸の貿易は政治的要因などのため，中台直行航路が解禁されるまで，ごく一部の第三国経由を除き，90％以上が香港経由ルートに拠っていた[注13]。

2008年12月から両岸の直行航路が全面開設されるに及んで，中台貿易は第三国（香港，石垣島など）を経由せず，直行航路の運航が可能になったため，香港側にとっては，香港経由のコンテナ貨物が失われてしまう懸念があった。しかし，台湾から中国南部の華南経済圏（広東省深圳経済特区，広州，東莞など）向けの貨物が相当多いこともあり，台湾側船社の香港寄港は変わりなく継続された。

香港は後背地に巨大な中国市場を抱えており，しかも世界三大基幹航路の中で最高の荷動き量と収益額をもつアジア／北米航路の終点に置かれている。また，香港は，世界三大基幹航路の1つであるアジア／欧州航路においても，東洋と西欧を結ぶ海上交通の要衝という重要な位置にある。中台間航路の全面開設によって，香港を経由していたコンテナ貨物が他に奪われてしまうものの，香港のコンテナ取扱量の全体からみれば，大きな影響はないと思われる。

表1　中台航路に運航する中国側と台湾側の船社

		船社	船名（英語名）	船名（中国語名）	船籍	航路
船社	台湾船社	長栄海運	UNI-CORONA	立煌輪	台湾	華中
		長栄海運	UNI-ACTIVE	立沛輪	台湾	華北
		長栄海運	UNI-ADROIT	立敏輪	台湾	華北
		長栄海運	NAGALEADER	驪龍	台湾	海西
		萬海航運	WAN HAI202	博春輪	台湾	華中
		萬海航運	WAN HAI235	民春輪	台湾	華中，華北
		萬海航運	SHIN CHUN	信春輪	香港	海西
		萬海航運	HON CHUN	宏春輪	香港	海西
		陽明海運	YM HORIZON	環明輪	台湾	華中，華北
		陽明海運	YM HAWK	威明輪	台湾	華中，華北
		陽明海運	YM HARMONY	鎮明輪	台湾	華中，華北
		陽明海運	YM HEIGHTS	宇明輪	台湾	華中，華北
		臺塑海運	FPMC Container 6	臺塑貨櫃6号	香港	華南
	中国船社	COSCO中遠	TENG YUN HE	騰雲河	中国	華中，華北
		COSCO中遠	JJ NAGOYA	夏錦輪	香港	華中
		上海民生輪船	QI MEN	祁門輪	中国	華中
		中外運集装箱	SINOTRANS XIAMEN	中外運廈門輪	香港	華中
		中外運集装箱	SINOTRANS HONG KONG	中外運香港	香港	華中
		中外運集装箱	YI YUN	易運輪	中国	海西
		中誠聯合航運	FAR EAST CHEER	東雅輪	香港	海西
		福建東方海運	RONG FENG	榕峰	香港	海西
		福建東方海運	HAPPY CLOUD	興雲輪	香港	海西
		新海豊集装箱	SITC PYEONGTAEK	海豊平澤	香港	華中
		新海豊集装箱	SITC KEELUNG	海豊基隆	香港	華中
		福建華栄海運	HUA HANG 1	華航1号	中国	華中
		福建華栄海運	HUA HANG 3	華航3号	中国	海西
		福建華栄海運	XIAO JIANG	暁江	香港	華中
FOC	台湾	正利航運	YONG DA	国仰輪	St.Vincent	華中
		長栄海運	UNI-ARDENT	立烈輪	パナマ	海西
	中国	福建東方海運	LIAN FENG	聯峰輪	パナマ	海西
		COSCO中遠	CHAO SHAN HE	潮汕河	パナマ	華中，華北
		COSCO中遠	DA QING HE	大清河	パナマ	華中
		中外運集装箱	FENGYUNHE	中外運基隆輪	パナマ	華中，華北
		上海海華輪船	BLUE OCEAN	暁洋	パナマ	華中

（出所）陽明海運（台湾）資料

7. 中台直行航路の問題点

2008年12月の「三通」実現後，中台航路は「国内航路」（Domestic Route）とみなされるようになったが，両岸は海運において極めて重要な有価証券（Negotiable Securities）としての船荷証券（Bill of Lading）の認証についてはまだ取り決めをしていないのが現状である。筆者による台湾の交通部（日本の国土交通省に相当）航政司への聞き取り調査（2011年2月21日実施）によると，今現在まで両岸の船社は船荷証券による紛争をめぐる問題はなかったという。

しかし，中台直行航路の開設に伴う中国の台湾向け貨物が近い将来大幅に増加すると見込まれるため，1日も早く，きちんとした認証の規範を設定すべきと思われる。そうしなければ，増加しつつある中国の台湾向け輸出貨物にかかわる両岸銀行間の外国為替の決済や船荷証券などの認証問題が起きかねないとみられている。

8. 台湾・中国両岸間の貿易と経済交流におけるECFAの役割

ECFA推進は，主に台湾の経済競争力の向上を考慮したものとみられる。2010年からASEANと中国の間で自由貿易協定が結ばれた。これによって，両者間の貿易で数多くの製品は免税措置を受ける。台湾の対中向け輸出製品はECFA締結前には5～10％の関税がかかっていたため，競争力が失われると懸念された。台湾の輸出業者は高い関税のハードルの下，止むを得ず，生産拠点の海外シフトを行い，台湾の経済成長に大きなインパクトを与えた。

台湾政府が中国とECFAの締結を積極的に推進するには，主に下記の3つの目的がある。

（1）両岸経済・貿易関係の「正常化」：

現在，中国と台湾はいずれも世界貿易機関（WTO：World Trade Organization）の加盟エコノミーであるが，実際には互いに経済や貿易の往来に際しては数多くの制限がある。両岸経済・貿易関係の「正常化」によって長い目でみれば，台湾の経済や国際貿易の一層の促進がもたらされるとみられる。

（2）地域経済統合体系の中での「辺縁化」の回避：

地域経済統合は世界的な趨勢であり，現在，世界では約230の自由貿易協定があり，加盟メンバーは互いに免税措置を採っている。もし台湾が近い将来主要貿易相手国と自由貿易協定を結ばなければ，辺縁化（辺境化）される恐れがあり，国際市場において競争力を失うことになる。中国は台湾にとっての最大輸出国であり，中国と経済・貿易協定を結ぶことによって，台湾が第三国との自由貿易協定締結を推進することにプラスとなり，辺縁化を避けることができる。

（3）経済や貿易投資の「国際化」：

台湾が中国と協議協定を結ぶことによって，台湾が世界経済や貿易体系に一層深く組み入れられやすくなる。また，国際企業も台湾を飛び板として東南アジアへの投資進出することが可能となる。国際企業が台湾に進出することによって地元の住民の雇用を促進し，台湾の経済成長に貢献することができる。

9. 総括

中台直行航路の開設をめぐる中国側の最大の狙いは「中台経済の一体化」である。直行航路の開設によって中国が唱えている「三通」政策が実現できる。これによって中国が多くの台湾企業を中国市場に取り込み，中国への依存度を高めさせることができる。その結果，台湾の企業は台北よりも北京の顔色を窺うようになり，なし崩し的に台湾当局の力を弱め，台湾を飲み込んでしまう作戦

である。

一方，台湾側の狙いは，高雄港や2009年に開港した台北港を香港機能の一部を代替する東アジアの「中継貿易港」として，第三国の中国の中部や北部向け輸出の中継貨物を誘致することであるとみられる。

台湾の対中直接投資では，製造業が大きな比重を占める。サービス産業のシェアの年々の増加が製造業の流失によるGDPの減少を埋め合わせているとはいえ，台湾のGDP全体における製造業のシェアは年々下降している。加えて台湾国内の製造業の高度化にかかわる研究開発が充分でないことを考えれば，長期的にいって，産業空洞化が発生し，台湾の経済力を弱める可能性が高いとみられる。

台湾の「交通部運輸研究所」が行った調査によると，中台直行航路の全面開設に伴い，近い将来，両岸における貨物の荷動き量（コンテナ貨物や一般貨物）は一段と増加してくると予測される。具体的には，①コンテナ貨物か一般貨物かにかかわらず，中国から台湾向けの輸出貨物量の成長率は台湾から中国向けのそれを上回る，②コンテナ貨物の成長率は一般貨物より高くなる，③中台直行航路の運航範囲が広ければ広いほど，貨物量の成長率が高くなるなどがあげられる。

近年，台湾の目指す方向は，域内産業の高度化と開放経済体制へ移行するため，台湾当局は「アジア太平洋オペレーション・センター構想」の実現に積極的である。しかし，中国市場なしでは台湾経済の成長に限界があるとみられており，両岸の経済交流を一層拡大するために，中台航路の開設は必要とみられている。

中国と台湾はすでにそれぞれ2001年と2002年にWTOに正式加盟したが，2008年12月の中台直行航路の全面開設を契機に今後，両岸の貿易交流も一層スムーズに展開できると思われる。また，ECFAを通じて台湾と中国との緊張関係が緩和できるとみられる。

総じていえば，中国市場なしでは台湾経済の成長には限界があるとみられる。中台直行航路の全面開設を契機に台湾と中国との経済関係が一層緊密になり，将来的には台湾と中国が一体化する可能性は高いと見込まれている。

注

（注1）中国の経済は1992年の鄧小平の南方視察をきっかけに，1993～95年にかけて過熱状態になった。その後1996年には成長率が9.6％に落ち着き，インフレについても，小売物価指数が前年比6.1％という形で落ち着いてきた。ここで中国政府は，経済が軟着陸をしたということを宣言し，非常に良い状況になったと思われた。しかし，1997年には，成長率は上半期には9.5％であったが，後半に入って大きく落ち込み，通年では8.8％となった。そして1998年の上半期には，成長率は7％にまで急激に落ち込んだ。

（注2）汪（1996）を参照せよ。

（注3）中国は，1978年に鄧小平路線の改革・開放政策へと転換して以来，経済急成長を遂げ，世界的に注目されている。この背景には，日本をはじめとする海外からの直接投資が大きな役割をはたしているとみられる。その中で，外国資本と技術の導入の受け皿として「経済技術開発区」の存在は極めて重要と思われる。詳細については汪（2006）を参照せよ。

（注4）1984年の鄧小平の第一次特区視察を契機に，特区の実験を沿海の14港湾都市（大連，秦皇島，天津，煙台，青島，連雲港，南通，上海〔虹橋，閔行，漕河涇〕，寧波，温州，福州，広州，湛江，北海）に拡大するとともに，これらの都市に特区に似た開発区が設置された。

（注5）汪（1996）を参照せよ。

（注6）筆者による台湾の（財）海峡交流基金会への聞き取り調査に基づく（2011年2月22日実施）。

（注7）海峡交流基金会（2009年10月版）。

（注8）海峡交流基金会（2010年5月版）。

（注9）台湾側の構想では，まず貨物の第三国への中継基地「オフショア海運センター」で通関だけを行うことを認める。次の段階で経済特区内への荷物の通関を認め，最後に交流地域を台湾全土に拡大する。しかし，中国の構想は最初から貨物の台湾全土への持ち込みを求めている。船の国籍も台湾は第三国船（便宜地籍船）に限定しているが，中国は中国（台湾を含む）籍にするよう迫っている。便宜地籍船とは，船主がリベリア，パナマ，シンガポール，キプロスなどの国に便宜的に船籍を登録した船舶のことである。1954年に欧州経済協力機構（OEEC：Organization for European Economic Cooperation）が報告書の中で使用したのを契機に一般化した。これらの便宜置籍国では租税収入を増やすため，船舶に対して優遇税制を設け，運航，企業活動に対する規制も緩やかなので，先進諸国の船主が財政負担の軽減や賃金の安い外国人船員を雇用して運航コストを下げ，国際競争力を高めることを狙いに活用している。反面，安全基準，乗組員の質の悪さなどで海難事故が増えるといった問題も抱えており，国際運輸労連（ITF：International Transport Workers' Federation）が監視を強め，あまりにも労働条件，安全性が悪いFOC船に対して，時には荷役ボイコットという抗議行動を展開している。

（注10）中台航路は，カボタジュ（Cabotage，自国領域内における貨物輸送の権利）の形で設定されている。つまり，海上輸送では一般的にカボタジュへの外国籍船の参入は禁止あるいは制限されている。欧州では欧州連合（EU）が域内での輸送自由化を目指している。航空輸送でもシカゴ条約で締約国が自国内の地点間での外国航空会社の運送を禁止する権利が認められている。

（注11）海峡交流基金会（2010年3月版）。

（注12）Informa Cargo Information (2009)。

（注13）香港の貿易統計では，輸入された商品を香港で加工し再輸出する際に，再輸出FOB価格は元の輸入FOB価格の1.25倍を超えた場合は「地場輸出」として，1.25倍未満の場合は「再輸出」として計上する。再輸出利鞘率の計算式は，「再輸出利鞘率＝（再輸出額－元輸入に含まれた後の再輸出額）／再輸出額×100%」である。詳細は，汪（1995）を参照。

参考文献

＜日本語＞

汪正仁（1995）「日中貿易の拡大と香港」『海運』通巻No.818，（社）日本海運集会所，1995年11月号，pp. 63～66

汪正仁（1996）「中台貿易の拡大と香港」『日本商業学会年報』日本商業学会，pp. 225～232

汪正仁（2006）「中国・大連経済技術開発区の全体像と日系企業」『海運』通巻No.940，（社）日本海運集会所，2006年11月号，pp. 56～59

＜中国語＞

海峡交流基金会（各月版）『両岸経貿』（http://www.seftb.org/mhypage.exe?HYPAGE=/03/03.asp）

経済部国際貿易局（各年版）『中華民国進出口貿易統計』

＜英語＞

Informa Cargo Information (2009) "History in the making," *Containerisation International,* May 2009, pp. 44-47.