

台湾海峡港湾資源の総合研究

王 健
(井手啓二 訳)

[内容摘要] 我国区域港口群建设取得了巨大的成绩,但在总体布局上需要进一步研究和完善。当前,基于科学发展观,从国家总体发展战略出发,推动闽台港口协同发展,加快建设台湾海峡港口群具有重要的意义。本文归纳两岸“三通”与经贸的发展,介绍两岸海上直航的“福建模式”,分析研究闽台港口协同发展的基础、条件与前景,提出建设以厦门、高雄2个主枢纽港为中心、以福州、基隆2个区域性重要港口为次中心,以泉州、湄洲湾、漳州、宁德、台中诸地方中小港口为补充的台湾海峡港口群,构建以福州、厦门、高雄、基隆综合物流枢纽中心为核心,以泉州、莆田、漳州、宁德、台中区域物流枢纽中心为辅助的台湾海峡物流网络体系,对接闽台主要临港产业的构思。

[关键词] 两岸“三通”;台湾海峡;台湾海峡港口群;台湾海峡物流网络体系

はじめに

2008年11月4日,兩岸海峽協會會長陳雲林と海峽基金會董事長江丙坤は四項協議に署名した。双方は,兩岸海運,空運,郵便,食品安全問題面の解決にあたり重要な共通認識に達し,兩岸海運の直航,兩岸海上客貨の直接運輸の実現,兩岸空路の双方向の直行新空路と兩岸航空管制部門の直接交信手順,

兩岸貨物チャーター便の新規運行，客運チャーター便の発着地点，回数拡大，兩岸週末チャーター便の平日への拡大；兩岸直接の普通・書留郵便，小包・荷物便，SAL便，郵便為替業務の開始，その他郵政業務協力の強化；兩岸食品貿易の食品安全情報の相互連絡，重大な兩岸食品安全の共同処理規制の樹立について合意した。

兩岸四項協議の署名は，兩岸「大三通」時代の到来を告げている。新情勢，新しいチャンスと任務に面し，福建と台湾の「五縁」の優位性に依拠し，「六求」行動を展開し，福建と台湾の海上直航の「福建モデル」の先行先試の成功の基礎の上に，兩岸の海上直航方式を不断に展開・深化させよう。さらに，福建と台湾の港湾資源の相互補完を整備し，福建と台湾港湾の協同発展を推進し，台湾海峡港湾群と台湾海峡港湾物流ネットワーク体系を建設し，福建と台湾の主要臨港産業の連携を推進し，台湾海峡港湾全体の競争力と地域経済発展の輻射・サービス能力を向上させ，兩岸住民の交流協力の先行区の建設を加速化させよう。

一．兩岸「三通」と経済・貿易の発展

1．兩岸「三通」の発展の軌跡

全国人民代表大会常務委員会が1979年の元旦に発表した「台湾同胞に告げる書」は海峡兩岸の直接の「通郵，通商，通航」（「三通」）の政策的主張をうちだした。兩岸「三通」は，兩岸の経済・貿易協力にとり必要であるばかりではなく，兩岸の発展にとって必然でもある。この30年ちかく，兩岸の人々の努力と推進のもとで，兩岸の「三通」のプロセスは不断に加速し，顕著な成果をあげてきた（第1表参照）。

第1表 兩岸「三通」の発展の軌跡

年度	主 要 内 容
1979年	1. 全国人大常務委《台湾同胞に告げる書》は兩岸の通航，通郵，經濟・貿易交流推進政策を主張。交通省，郵政省，外国經濟・貿易省，航空總局は，前後して台湾の關係方面と三通問題の協議を進めるとの談話を発表； 2. 大陸は卒先して第三地經由での台湾との電報・電話業務を開始；3. 大陸は台湾宛の普通郵便，書留郵便業務受付開始。
1981年	葉劍英委員長が新華社に談話発表し，“双方が共同で通郵，通商，通航，親族訪問，旅行及び学术交流，文化，体育交流に便宜提供のため，關係協議を行うこと”を再度呼びかけ。
1988年	1. 台湾は赤十字ポスト50000号を通じて大陸向け航空郵便業務開始；2. 國務院《台湾同胞の投資奨励にかんする規定》を公布。
1989年	国民党“大陸工作會議”大陸向けの通話と郵便の開放を宣言，台湾は大陸向け航空郵便の直接受取，第三地区或いは外国經由での大陸との直接電話・電報業務を開始。
1990年	1. 中国民間航空局が《中国大陸と台湾間の民用航空運輸の不定期飛行の申請と批准手続き暫行規定》を発表；2. 北京で第11回アジア競技大会開催，台北速達便業務開始；3. 台湾“大陸委員會”《台湾地区与大陸地区民間間接通話（報）実施弁法》公布。
1991年	1. 北京，上海，広州，アモイ四郵便局が台湾基隆郵便局向け直送船便開始；2. 台湾当局制定の《國家統一綱領》における“兩岸直接通郵，通航，通商”の中級段階に入る。
1993年	1. 上海で第1回東アジア競技大会開催，台北向け速達便業務開始；2. 台湾郵便局大陸船便業務開始；3. 海峡兩岸關係協會と台湾海峡基金會在《兩岸書留郵便物の調査，保障處理協議》に署名；4. 外国經濟貿易部，海關總署《台湾地区との小額貿易の管理弁法》公布。
1994年	1. 全国人民代表大会常務委員會《中華人民共和國台湾同胞投資保護法》採択；2. 台湾“大陸委員會”が第二次の“兩岸直航覚書”を公布。
1995年	1. 江沢民《祖國統一の大事業の完成促進のため引き続き奮闘しよう》の重要講話において：“兩岸直接通郵，通航，通商，は兩岸經濟の發展と各方面の往來の客觀的要求であり，兩岸同胞の利益でもある，直接‘三通’の実現加速化のため完全で適當な實際的措置をとろう”と指摘；2. 台湾当局“アジア太平洋運営センター計画”発表，製造センター，航空センター，

	海運センター、電信センターとメディアセンターとなる計画；《境外航空センター設置作業弁法》採択；3．マカオ航空公司と台北航空運輸商業同業会代表が《台湾・マカオ航空運輸計画協議》に署名，マカオ航空公司の飛行機初の台北就航，マカオ空港をへて一機がついに两岸飛行を実現。
1996年	1．中国電信と台湾中華電信会社が两岸直接通電業務技術問題の商談を進め，共通認識を達成，两岸通電業務範囲を漸次的に拡大；2．香港龍航空会社の飛行機が台湾・高雄へ初飛行，香港空港をへてついに两岸飛行実現；3．交通省，外国経済・貿易省《台湾海峡两岸間航空運輸管理弁法》，《台湾海峡两岸間貨物運輸代理管理弁法》公布。
1997年	1．大陸の海峡两岸航運交流協会と台湾海峡两岸航運協会代表が香港で两岸“試点直航”問題を協議，“会議紀要”に署名，福州，アモイと高雄間の“試点直航”航路開通，大陸の外国貿易貨物中継を決定；2．台湾が第三地を経由したコンテナ船の两岸往來を開放；同年10月台湾“交通部”は幹線船舶が高雄港を経由して第三地に向かうことを正式に開放。
1998年	1．台湾“經濟部”公告，船舶運送，船務代理，船舶貸出，港湾埠頭，航空貨物運輸引受け，民間航空運輸と電信等で大陸に事業所を設立することを開放；2．外国経済・貿易省《祖国大陸における台湾経済技術展覧会暫定管理弁法》公布，台商が単独で大陸で展覧会を開催することを許可。
1999年	國務院《中華人民共和国台湾同胞投資保護法実施細則》公布。
2000年	1．台湾当局《離島建設条例》公布，この条例第18条で規定：“台湾本島と大陸地区との全面通航前に，金門，馬祖，澎湖地区と大陸地区との通航を先行試行できる”；2．外国経済・貿易省《对台湾地区との貿易管理弁法》公布。台湾“行政院”《金門・馬祖と大陸地区との通航実施弁法》公布。
2001年	1．金門，馬祖客船初のアモイ，福州直航，海上貨客直航実現；2．福州馬尾經濟文化協力センター代表と馬祖地区代表が《福州馬尾--馬祖の民間交流と協力強化に関する協議》署名；3．台湾当局，金門，馬祖と福建沿海の“小三通”開放；4．アモイ兩岸交流協会代表と金門地区兩岸關係交流協会代表が《アモイと金門民間交流往來協力の強化に関する協議》に署名；5．福建省は金門で“晋江市名産特産品金門展示促売会”開催，これは祖国大陸産品の台湾地区での最初の展示促売会；6．福州馬尾經濟交流協力センター団が馬祖訪問調査，これは福建船舶の馬祖への最初の直航；7．台湾“經濟發展會議”を開催し，兩岸“三通”につき次の共通認識に達した：兩岸直接貿易及兩岸直接通郵，通信等の業務を開放する；両

	<p>岸“通航”処理の全体計画，兩岸協議により着実に推進；“境外航運センター”機能と範囲の拡大，貨物・物品の通関入境の開放；“経済・貿易特区”設立の積極的評価等。この後台湾当局は“戒急用忍”政策を“積極開放，有效管理”政策に変えた；8．台湾当局は銀行が大陸で代表所を設立することを開放。</p>
2002年	<p>1．台湾当局は兩岸直接貿易を開放，双方が直接貿易契約を結ぶことを許可，台商の直接の大陸投資許可，台湾の外国為替銀行と大陸銀行間での為替業務開放；2．台湾当局は大陸資本が台湾の不動産に投資することを開放。</p>
2003年	<p>1．4,000人に近い台商および親族が福建省アモイ，福州から乗客船で金門，馬祖に向かい，飛行機に乗り換え台湾本島で春節を過ごす。春節に台商チャーター便，台湾の航空会社6社の飛行機が香港・マカオ経由で上海に到着，これは台湾民間航空機の最初の正常方式での大陸航行である；2．国务院台湾事務弁公室と民政部が合同《台湾同胞投資企業協会管理暫行弁法》公布；3．台湾当局“兩岸直航の影響評価”報告公表；4．台湾当局25日より，台湾航空会社局が申請により貨物チャーター機の香港・マカオ経由上海行き許可，すなわち兩岸間接貨物チャーター便の便宜化；5．国务院台湾事務弁公室《住民本位，住民の利益を図るため，兩岸“三通”を積極的着実に推進する》政策説明書公布。</p>
2004年	<p>台湾当局“兩岸海運の便宜化”開放，すなわち国際定期便が同一便で直接兩岸港湾に寄港許可。</p>
2005年	<p>1．海峡兩岸航空運輸交流委員会と台北市航空運輸商業同業公会はマカオで2005年の台商の春節チャーター便に関する技術的，業務的問題を協議し共通認識を得る。春節期間に，海峡兩岸の12社の航空会社が48回の往復便を運航する，大陸民間飛行機の56年ぶりの初の台湾直航；2．温家宝総理が以下を表明：台湾同胞にとり有利なことは，我々はすべて行う。第一，出来るだけ早く海峡兩岸の客運チャーター便を“節季化”から常態化に転換させる。第二，台湾とくに台湾中南部地区の農産品の大陸での販売問題に措置をとる必要がある。第三，大陸漁民の台湾への労務協力の復活問題を出来るだけ早く解決する；3．胡錦濤・連戦会談新聞コミュニケは，兩岸経済の全面交流の促進，全面的で，直接，双方向の“三通”をふくむ密切な経済・貿易協力関係の樹立，海空直航の開放を表明；4．胡錦濤・宋楚瑜会談新聞コミュニケは，兩岸経済・貿易交流，安定的兩岸経済・貿易協力メカニズムの樹立の促進，兩岸通航の積極的推進を表明；5．国家品質監督検査検疫総局は公告発表，台湾地区から大陸へ販売できる果実類を</p>

	12種から18種に増やすことを認可する；6．82人の福建住民が乗った“閩珠一号”客船が馬尾旅客埠頭から馬祖に直航，福建住民の馬祖地区旅行の正式開始；7．民航総局関係主管部門が台湾の航空会社4社の大陸空域への飛行申請を批准。
2006年	兩岸の航空会社12社が2006年春節のチャーター便を運航，アモイが飛行地点に加わる，かつ乗客範囲が兩岸を往復する有効ビザをもつ台湾住民にも拡大，往復とも乗客搭載。
2008年	1．国家発展改革委員会が人民代表大会に提案した《2007年国民経済と社会発展計画遂行状況と2008年国民経済と社会発展計画草案の報告》は，兩岸直接“三通”の推進をうたう；2．台湾は“小三通”旅客適用範囲を拡大；3．海峡兩岸関係協会会長陳雲林と台湾海峡交流基金會理事長江丙坤は北京《海峡兩岸チャーター便会谈紀要》と《海峡兩岸の大陸住民の台湾旅行に関する協議》に署名；4．中共中央台湾工作弁公室，國務院台湾事務弁公室主任王毅は兩岸往來の新措置を發表：一．大陸側は，兩岸人員の往來を大いに促進するために5項目の新政策措置をとる。二．兩岸の直接，双方向，全面“三通”を積極的に推進する；5．兩岸海峡協会会長陳雲林と海峡基金會董事長江丙坤は四項協議に署名した。双方は，兩岸海運，空運，郵便，食品安全問題面の解決にあたり重要な共通認識に達し，兩岸海運の直航，兩岸海上客貨の直接運輸の実現，兩岸空路の双方向の直行新空路と兩岸航空管制部門の直接交信手順，兩岸貨物チャーター便の新規運行，客運チャーター便の発着地点，回数の拡大，兩岸週末チャーター便の平日への拡大；兩岸直接の普通・書留郵便，小包・荷物便，SAL便，郵便為替業務の開始，その他郵政業務協力の強化；兩岸食品貿易の食品安全情報の相互連絡，重大な兩岸食品安全の共同処理規制の樹立について合意した。

(出所) 2005年3月14日以前は，國務院台湾事務弁公室『中国台湾問題外事人員読本』2005年3月14日に拠る。その後は同ホームページ公開資料等を整理作成。

2．兩岸貿易の発展

1979年以來の兩岸貿易関係は，以下の特徴をもっている。第1．主として香港を通しての「間接貿易」であった。第2．貿易額は着実に増加してきた。第3．台湾側の対大陸輸出は大陸からの輸入を大幅に上回り，長期にわたり巨額の貿易黒字を享受してきた。第4．兩岸の貿易依存度は不斷に高まり，

とりわけ台湾の大陸貿易依存度の高まりが顕著であった。第5．台商の大陸投資が兩岸の貨物貿易の発展を促進した。兩岸貿易は、少なからぬ曲折を経てきたが、急速な発展をみた（第2表参照）。現在、台湾は大陸にとり第7位の貿易パートナー、第9位の輸出市場、第5位の輸入先であり、大陸は台湾にとり最大の、貿易パートナーであり、輸出市場であり、貿易黒字源である。

第2表 兩岸貿易統計表

単位 億ドル

年 度	貿易総額		大陸の対台湾輸出額		大陸の台湾からの 輸入額		貿易差額
	金 額	同 比 (%)	金 額	同 比 (%)	金 額	同 比 (%)	
1978年	0.5		0.5		0		0.5
1979年	0.8	67.4	0.6	21.7	0.2	41,900	0.4
1980年	3.1	303.9	0.8	35.7	2.4	1,019.1	-1.6
1981年	4.6	47.6	0.8	-1.3	3.8	63.4	-3.1
1982年	2.8	-39.4	0.8	12	1.9	-49.5	-1.1
1983年	2.5	-10.8	0.9	7.1	1.6	-18.6	-0.7
1984年	5.5	123	1.3	42.2	4.3	169	-3.0
1985年	11.0	99.1	1.2	-9.4	9.9	131.8	-8.7
1986年	9.6	-13.3	1.4	24.1	8.1	-17.7	-6.7
1987年	15.2	58.7	2.9	100.7	12.3	51.3	-9.4
1988年	27.2	79.5	4.8	65.7	22.4	82.7	-17.6
1989年	34.8	28.0	5.9	22.5	29.0	29.2	-23.1
1990年	40.4	16.1	7.7	30.4	32.8	13.2	-25.1
1991年	57.9	43.3	11.3	47.1	46.7	42.3	-35.4
1992年	74.1	23.9	11.2	-0.6	62.9	34.7	-51.7
1993年	144	94.3	14.6	30.5	129.3	105.6	-114.7
1994年	163.2	13.4	22.4	53.2	140.8	8.9	-118.4
1995年	178.8	9.5	31	38.4	147.8	5.0	-116.8
1996年	189.8	6.1	28	-9.6	161.8	9.5	-133.8
1997年	198.4	4.5	34	21.2	164.4	1.6	-130.5

1998年	205.0	3.3	38.7	13.9	166.3	1.1	-127.6
1999年	234.8	14.5	39.5	2.1	195.3	17.4	-155.8
2000年	305.3	30.1	50.4	27.6	254.9	30.6	-204.5
2001年	323.4	5.9	50	-0.8	273.4	7.2	-223.4
2002年	446.7	38.1	65.9	31.7	380.8	39.3	-314.9
2003年	583.6	30.7	90.0	36.7	493.6	29.7	-403.6
2004年	783.2	34.2	135.5	50.4	647.8	31.2	-512.3
2005年	912.3	16.5	165.5	22.2	746.8	15.3	-581.3
2006年	1,078.4	18.2	207.4	25.3	871.1	16.6	-663.7
累 計	6,036.9		1,025		5,012.4		-3,987.6

(出所) 海関総署

注：1992年以前の数字は香港海関統計，1993年以後は大陸海関統計による。

3. 対大陸投資の発展

1978年に台湾同胞は、資本の投資先と企業の発展をもとめて、台湾当局の種々の制限を突破しはじめ、変則的方式で内地投資を開始した。開始は遅かったが、発展はかなり早く、(1) 投資総額は、大幅に増大した。(2) 投資領域は比較的に広範におよび、投資の全体水準も高まった。(3) 投資規模は漸次大型化した。(4) 投資地点は沿海部から内陸部へと拡大した。

台商の大陸投資の開始から30年、兩岸の経済・貿易交流規模の小から大への急速な成長は、台商投資を主線とし、投資が貿易を伴い、貿易が投資を促進するという兩岸の経済・貿易の発展局面をつくりだした。広範な台湾企業は、兩岸経済往来関係の重要な紐帯をつくりだした(第3表参照)。

台商の大陸投資の地域分布は、祖国大陸の改革・開放のたえざる進化および地域経済の不断の形成にともなって変化した。20世紀1990年代半ば以前は、大陸の台湾企業は、主として福建、広東の両省に進出した。1981 - 1989年に大陸は、台湾資本を10,672件、契約金額10.57億元を受け入れたが、そのうち福建が第1位の38.5%、広東が第2位の28%を占めた。20世紀の90年代以後、台湾資本は、長三角、珠三角への進出を加速し、福建東南部に集中する

と同時に、中西部に向かい拡散を始め、台湾資本の集中地域と重点的拡散並存の基本的配置をしいに形成してきた。ほぼ4つの地域に区分できる。珠江三角洲と福建東南沿海部を主とする華南台商投資区、上海を核とする長江三角洲台商投資区、環渤海湾地帯台商投資区（北京、天津、遼寧、山東、河北）、中西部台商投資区（沿海の11省市以外の20省区）である。

第3表 台商の大陸投資統計表 1989～2006年

単位 億ドル

年 度	件 数			実 行 額		
	件 数	増加率 (%)	対総件数 比(%)	金 額	増加率 (%)	対総額比 (%)
1989年	539		9.3	1.6		4.7
1990年	1,103	104.6	15.2	2.2	43.2	6.3
1991年	1,735	57.3	13.4	4.7	109.9	10.8
1992年	6,430	270.6	13.2	10.5	125.5	9.5
1993年	10,948	70.3	13.1	31.4	198.7	11.4
1994年	6,247	-42.9	13.1	33.9	8.0	10.0
1995年	4,847	-22.4	13.1	31.6	-6.8	8.4
1996年	3,184	-34.3	13.0	34.8	9.9	8.3
1997年	3,014	-5.3	14.4	32.9	-5.4	7.3
1998年	2,970	-1.5	15.0	29.2	-11.4	6.4
1999年	2,499	-15.9	14.8	26.0	-10.8	6.4
2000年	3,108	24.4	13.9	23.0	-11.7	5.6
2001年	4,214	35.6	16.1	29.8	29.8	6.4
2002年	4,853	15.2	14.2	39.7	33.3	7.5
2003年	4,495	-7.4	10.9	33.8	-14.9	6.3
2004年	4,002	-11.0	9.5	31.2	-7.7	5.1
2005年	3,907	-2.4	8.8	21.6	-31.0	3.6
2006年	3,752	-4.0	9.1	21.4	-0.7	3.4
合 計	71,847			439.1		

(出所) 商務省

二．兩岸「三通」と福建モデル

1．海上通航の発展

兩岸の三通の進展過程において、海上通航の発展は注目をあつめた。1979年8月、大陸側は兩岸の海上運輸問題について台湾運航界との協議を提唱するとともに、対外開放された港湾のすべてをひとしく台湾船舶に開放することを宣言した。1996年8月公布の『台湾海峡兩岸間の航運管理施行法』等の法規は、兩岸海上直接運航の基本事項を規範化した。1997年4月、福州、アモイと高雄間の海上試点で直接運航が始められ、兩岸の海運会社は便宜船舶（権宜船とも言う）を使用し、高雄港をへて兩岸の外国貿易貨物を中継輸送した。1998年3月、兩岸定期コンテナ航路開通、兩岸の貨物運搬船は第三地で書類を換え、船舶は換えず兩岸港湾に航行することになった。

2001年初、金門、馬祖の民衆の要求を考え、大陸側は、金門、馬祖と福建沿海地区の海上通航にできる限りの協力・援助することとし、双方が使用する兩岸の会社の船舶あるいは兩岸登録の船舶は、ただ会社旗を掲揚する形式を採用して両地海上旅客運輸、貨物運輸航路を開通させた。

現在、兩岸海上通航は、3種の方式がある。第一は、福州、アモイと高雄港間の「試点直航」コンテナ航路、第二は、大陸主要港湾と台湾本島間の兩岸三地コンテナ航路と不定期の雑多な貨物運輸、第三は福建沿海部と台湾離島地区の直接の海上往来（略称、「小三通」）である。

2．福建と台湾の海上直航方式

福建は、台湾との近い地縁、血縁、深い文縁、広い商縁、長期の法縁の「五縁」の優位性を発揮し、兩岸の「三通」工作において、兩岸の海上通航方式の深化を主導的に、不断に展開し、「三通」工作の実務を進め、とくに福建と台湾間の貨物運輸の直航モデルと方法をつくりだすうえで顕著な成果をあげた。

福建と台湾の両地は特殊な地縁関係があり、海上通航の歴史は長い。歴史書によれば、三国時代前後からの小規模の往来に始まり、隋・唐・宋・元時代の航路の不断の開拓をへて、20世紀初頭には福建と台湾間の海上交通はすでに十分に発達していた。福州と台湾間の定期航運は1906年4月の大阪商船会社開設の、福州、アモイ、淡水間往復の3角航路に始まり、1909年1月に福州と台湾間の直通航路は一時中断したものの、間もなく回復し、福州と基隆（あるいは淡水）間の2週間に1回の直接運行が開始された。アモイと台湾間の交通は、福州と台湾間のそれに比べ、さらに便利で、1917年以前にアモイと台湾間の交通に従事した大阪商船会社の主要航路は次のようであった。香港 - 基隆航路（週2便）、香港、汕頭、アモイ、基隆、淡水間往復航路（週1便）、広東 - 高雄航路（週1便）、広東、香港、汕頭、アモイ、高雄間往復航路（週1便）。

1997年4月に福州、アモイ港と高雄港間の兩岸試行直航便が開設され、兩岸の48年の長きに及ぶ隔離の局面が打破された。現在、福建と台湾間の海上貨物直航は次の2種の方式が採用されている。福州、アモイの両港と高雄港の2つのコンテナ船直航便（台湾側は、外航運センター定点直航と呼んでいる）である。1997年4月に開設され、船舶は国際籍の便宜旗船（台湾は、便宜船と呼ぶ）を使用し、双方は相手方の港に入るさい相手方の旗を掲げる。これは主として福建と欧米との中継コンテナ輸送に用いられている。兩岸は現在10社の10隻が運行に参加しており、大陸側6社6隻2,358TEU、台湾側4社4隻1,582TEUである。福州港、アモイ港、漳州港、泉州港、寧徳港、莆田港の6港と台湾の金門、馬祖、澎湖の3大離島間の不定期航路（「小三通」）である。「小三通」は、2001年8月に開通し、現在福建省沿海の指定6区市はすべて台湾の金門・馬祖・澎湖地区との直航貨客運行を実現し、すでに3ルート of 定期客運航路線と12ルート of 不定期貨物路線が開通している。「小三通」航路の船舶はすべて兩岸で登記された船舶（国船とも称される）で双方は出入りする相手方港湾で会社旗と調査用紙に署名する方式で運行を行

い、運輸貨物は福建と3大離島間の直接貿易貨物として直接通関入境できる。兩岸は現在合計14の船会社が24隻の船舶を運行に投入しており、うち大陸は8社18隻31,638 t、台湾6社6隻9,608 tである。

2007年試点直接運航は、合計1,788便、中継運輸のコンテナは56.88万個であり、「小三通」海上貨物運輸は合計670便、72.09 tである。2008年1 - 5月の試点直接運航は558便、中継運輸コンテナは20.71万TEU、「小三通」客運は、双方合計3,972便、旅客数は31.16万人、「小三通」の貨物運輸は双方合計385便、運輸貨物67.47万 tである。

3. 兩岸海上直航の「福建モデル」

現在兩岸の直接の「三通」がなお実現していない状況のもとで、福建沿海と台湾地区の海上直航は、特殊な地位と役割をもっている。兩岸海上直航の発展過程において、福建は先行的試行をおこない、実験地域となり兩岸直航の各種モデルと方法を探索している。跳躍台として兩岸直航の監督、運営、市場参加、安全保障、突発事件処理等多方面の貴重な経験を蓄積してきた。

福建は、「小三通」の実践において蓄積してきた独特の豊富・貴重な経験に基づいて「福建モデル」をつくりだしてきた。福建と台湾の海空直航、貨客輸送すなわち兩岸の立体運輸ルート、マカオ - 金門、馬尾 - 馬祖、泉州 - 金門の航路からなる兩岸住民の「黄金ルート」は、直接「三通」のモデルをつくりだし、経験を蓄積してきた。福建モデルは、兩岸が早期に直接「三通」を実現するためのテストであり、國務院台湾事務弁公室が2003年に正式に公布した「住民本位、住民の利益のため、兩岸「三通」を積極的・実務的に推進する」の政策説明書に指摘されているのと同様である。兩岸直航船舶の掲旗と検証問題は、香港復帰後の「香港・台湾航路」と福建沿海地区と金門・馬祖通航の関連方式を参照し、解決できる。

「福建モデル」の効果は明白で、成功は可能である。福建と台湾の海上直航には、技術、海務、商務、管理面でのいかなる障害も存在しない。福建と

台湾が卒先して「三通」を全面的に実現するための良好な基礎がつけられ、経験が蓄積され、有利な条件が提供され、兩岸「三通」と経済・貿易協力の魅力的展望が明らかとなった。全面的「三通」の真の実現にはなお時間を必要とするが、海峡兩岸の人心と兩岸関係の大勢は変えることができず、不可逆である。福建と台湾の「小三通」の効果と範囲の拡大があってこそ、兩岸の直接・双方向の全面的「三通」の早期実現と海峡兩岸の共同発展と双方の利益が実現できる。先行・先試があってこそ「三通」のためのよい環境がととのえられ、福建は十分な準備をおこなうことができ、さらに大規模な「三通」のための基礎条件がづくりだされ、「大三通」を立派に行う能力と確信をもち得たと言うことができよう。

三．台湾海峡の港湾の協同発展の基礎と展望

台湾海峡は、フォルモサ海峡（Formosa Strait）とも称され、わが国台湾省と福建省の間の東北 - 西南を走る広い水道であり、わが国管轄の最大の海峡である。台湾海峡は、南北約300キロ、東西約170キロ、面積6万余平方キロで、中国東南沿海を縦貫する「海の廊下」であり、南海北上、あるいは渤海、黄海、東海南下はかならずここを通らなければならない。同時に、台湾海峡は、重要な国際航運上の価値をもち、東北アジア各国と東南アジア、インド洋沿岸各国間の海上往来の大多数はここを通過する。総じて、台湾海峡は中国沿海南北海上と航空運輸の交通要道であり、アジア太平洋地域の航空・海上運輸の黄金ルートであり、西太平洋の重要な交通中枢である。

2007年海峡西岸経済区と東岸台湾経済の規模は、それぞれ1.6兆人民元、2.7兆人民元であり、中国の巨大規模の海峡経済区を構成している。福建と台湾の港湾資源は大変豊富で、地理的位置にすぐれ、物流需給は旺盛であり、発展は不均衡である。このため、港湾資源の合理的開発利用、港湾群の建設、物流ネットワークの構築、台湾海峡港湾協同の推進がさし迫って必要とされ

ている。

1. 海峡西岸経済区の発展規模と物流需要

台湾海峡西岸の福建は、中国東南沿海に位置し、地理的な卓越、豊富な港湾資源、整備された交通運輸体系をもつという特徴がある。2004年に、中共福建省委員会と省政府は「対外開放、バランスのとれた発展、全面的に繁栄した海峡西岸経済区の建設に努める」という戦略構想を提出した。中央はこの発展構想を十分に支持し、党の16期5中全会、6中全会、17回大会、および第11次5ヵ年計画（綱要）と近年の國務院の政府工作報告は、すべて海峡西岸の経済発展への明確な支持をうちだしている。

この発展構想を地域戦略から国家的戦略へ、局部の認識から全体の認識に引き上げることへの中央の支持は、海峡西岸経済区の建設推進の巨大なエンジンとなっている。現在、すでに50の国家・省委員会、中央企業と福建は海峡西岸経済区の発展協力協議、会議紀要・備忘録に署名し、実質的支持を与えている。多くの省市、とりわけ福建と隣接する周辺地区は主体的に対応しており、全省9設定区・市と周辺の広東、浙江、江西の3省のいくつかの都市とは地域経済連盟が形成されつつある。経済のグローバル化と地域経済協力の趨勢、兩岸の関係の平和的・安定的発展の展望によって、海峡西岸は、春潮が湧き起こり、盛況をみている。福建と台湾の産業の連結、経済融合は、先行的試行によって、この地域の独特の優位性がさらに明白になるだろう。今日、海西の経済ネットワーク網は、福建、広東、江西、浙江の20都市にわたる。すなわち福建の福州、アモイ、泉州、漳州、莆田、寧徳、南平、三明、龍岩、浙江の温州、麗水、衢州、広東の梅州、汕頭、潮州、揭陽、江西の鷹潭、上饒、贛州、撫州である。2007年の福建省の面積は、12万km²、人口3,500万人、地域生産総額9,160億元、浙江省の上記3都市は、面積2.8万km²、人口1,253万人、地域生産総額2,970億元、広東省の上記4都市は、面積約2.7万km²、人口1,769万人、地域生産総額2,167億元、江西省の上記4都市は、

面積約8.5万km²，人口1,942万人，地域生産総額1,802億元である。4年間の努力をへて、海峡西岸経済区特有の地域優位性と発展の効果は広く認識され、「海西」の成果は毎日に明らかとなり、すでに面積26万km²，人口8,463万人，地域生産総額約16,100億元を擁する経済区となり、物流需供量は引き続き上昇し、しだいに中西部の発展を支える東南沿海の物流センター、台湾と内陸の運輸センター、影響する範囲が大きく、集積と拡散能力が強大な海峡西岸物流網のセンターとなりつつある。

とくに兩岸直航後は、海峡西岸の物流需給は、激増している。直航の効果は、顕示的、非顕示的の2種がある。直航の顕示的效果の第1は、兩岸間の現行の間接貿易を直接貿易に変えることができる。歴史的原因により、現在の兩岸間接貿易の物流は、間接的で、主要には第三地により中継されている。統計によれば、物流の70%は香港、20%はマカオ、6%が「小三通」、4%がその他中継地によっている。直航後は、第三地港湾の経由を必要としないから、兩岸間の交通運輸コストを節約でき、貨物運輸の距離と時間を縮減でき、物流効率を大幅に高め、物流規模を拡大できる。第2に直航は兩岸双方の貿易の高度化と拡大、台湾市場の内需の拡大および海峡西岸の経済後背地の拡大をもたらし、台湾および海峡西岸の総合運輸ネットワークによる内陸地域と周辺の貨物の吸引をよびおこす。

非顕示的效果の影響力は、いっそう大であろう。第1に、直航は、兩岸産業間分業および台湾産業構造の転形・高度化を促進し、台湾および海峡西岸経済圏の総体規模を拡大し、経済連携圏内の物流総量の増加をもたらす。第2に、直航は、CEPAに類似した兩岸の経済・貿易関係をつくりだし、アジア太平洋地域における産業中心地としての台湾の地位を強める。広東省と香港・マカオとのCEPAの相互作用を参考にすれば、台湾と海峡をはさんで連なる海峡西岸は、兩岸の経済統合により、商業・貿易においてその他の地域がとって代わることのできない地位と優位性をそなえることになる。第3に、直航は、兩岸経済・貿易協力の一方向局面を改変することになる。

台湾側は多年にわたり、巨額の貿易黒字を続けてきた。2007年の兩岸貿易は1,200億ドルをこえたが、台湾側の貿易黒字は700億ドルを上回っている。台湾が島内への輸入を制限している大陸産品は2,000余種に及ぶ。直航後は、兩岸貿易の商品構造は改善され、台湾と海峡西岸間の物流の双方向の流れが促進されるであろう。第4に、「三通」後の膨大な人的交流と物流は、日本、香港などの第三地を経由せず、兩岸は、6,700億ドルの間接貿易額を超える貿易関係をつくり出した。これは兩岸の港湾と物流業に新たな発展の契機をあたえることになる。

2. 兩岸直航：台湾港湾発展のネック

台湾海峡東岸の台湾は良好な交通インフラ網、発達した港運ネットワークを有し、アジア太平洋市場および世界経済において重要な役割を演じてきた。台湾の地理的優位性は長期にわたり存在してきたものであるが、優位性は絶対的なものでも、永久的なものでもない。とりわけ台湾当局はずっと「対等、安全、尊厳」を口実として「三通」をひきのばし、阻止してきた。関連規定において、「三通」に厳格な制限条項を設けることに腐心し、種々の政治的条件を付加してきた。兩岸間の貿易貨物の台湾島への通関入境はなお解禁されず、兩岸の海運業者はすべて貨物の入島を認められていない。「船通貨物不通」と「貨物通船不通」は、兩岸の海運業者を困惑させ、港湾、物流業の発展趨勢を弱め、多くの問題を生み出してきた。例えば、島内の経済活力の低下した産業の外部移転は、輸出貨物量の減少を招き、中継貨物の一部は香港・マカオに流れ、コンテナ船航運は次々に大陸に移転し台湾港湾は周辺化の危険にさらされている。世界的石油価格高騰により、交通運輸は打撃を受け、道路輸送量の成長が緩慢になる等である。

現在、兩岸間貿易の多くは、香港経由の中継であり、経済と時間の重大な損失を招いている。アモイから高雄へのコンテナ輸送を例にとれば、1隻500個のコンテナ船が、航速14.2ノットで就航するとして、香港を経由すれ

ば、航行距離は469海里増加し、航行時間は33時間増え、片道航海の船舶輸送コストは7,200ドル、燃料消費費用は8,500ドル増加する。香港入港費用を5,000ドルとすれば、回り道の航行は3項目合計で20,700ドル増加する。もし沖縄の石垣島経由とすれば、船主の支出費用の増加は、20,700ドルを超え、21,000ドル以上となる。現在、兩岸の毎年の貨物運輸量は、コンテナ1,000万個以上であるから、直航の実現は、物流コストの20%以上と半分以上の物流時間を節約できる。運航企業は、将来、流通コストの半分以上を節約することもできよう。

高雄港の盛衰は、兩岸直航問題が台湾港湾の発展のネックであることをよく示している。20世紀半ばから高雄港に出入りする船舶と貨物量は絶えず増加した。しかし1990年代初期にコンテナの積み下ろし量は低迷する。その後1997年に高雄港と福州港、アモイ港との「試験直航」が実現するとコンテナ積み下ろし量は着実に増加しはじめ、2002年には849.3万標準個に到達した。90年代後期から、高雄港の貨物積み下ろし量は、大陸および韓国の主要港の増加スピードを下回り、コンテナ積み下ろし量の世界順位は急速に後退し始めた。2000年に韓国・釜山港に抜かれ、世界第3位から第4位へ、2002年には上海港に抜かれ、第5位に、2003年には深圳塩田港に抜かれ第6位へ後退し、2007年には国内第4位、世界第8位であり、高雄港の凋落は速い。

高雄港の地位の相対的後退の主要な原因は、兩岸直航ができないため高雄港は大陸の膨大な経済後背地を生かせず（韓国港湾の勃興は、大陸東北貨物運輸にも依っている）、一部の外商が高雄港から撤退したことにあり、中継運輸センターの地位は挑戦をうけている。高雄港の中継コンテナ輸送の過半は、東南アジア地域と欧米間の往来貨物であり、大陸と欧米間の大量中継運輸ができない。このような背景のもとで、兩岸直航ができないことで外国運輸業者が高雄港から撤退しただけでなく、台湾海運業者も大陸とその他地区に移転した。例えば、アメリカ海陸運輸会社は、1999年高雄港の運行センターを閉じ深圳塩田港に移転した。フランス達飛船舶は2003年2月より南アメリカ

力北アジア汽船会社との合併のアジア - 地中海路線の運行センターを基隆港から大陸に移転した。台湾の建恒海運会社経営の北・南アメリカ，西アフリカ，とアメリカ西海岸との路線等の台湾港湾との航行の過半をとりやめた。このように，兩岸直航ができない状況下で，台湾港湾は周辺化のリスクに直面しており，福建と共同で港湾資源を合理的に開発利用し，港湾運航システムを作り上げることが緊急に求められている。

3. 福建・台湾港湾の協同発展の展望

直航海運は長らく兩岸の製造・商業・貿易と物流企業の関心の的であった。福建の港湾と物流の発展水準は比較的低いが，潜在的な発展力は巨大である。台湾の港湾と物流の発展水準は比較的に高いが，発展のネックは突出している。このため，兩岸港湾資源の配置の高度化，福建・台湾港湾の協同発展の推進，「優位性を補い合い，協力・共益」の地域物流の新局面の形成は，学術理論界の一研究領域となっている。

近年来，多くの専門家学者は，異なる角度から，福建・台湾の港湾の協同発展に関する研究を展開し，多くの構想と提案を提出した。例えば，黄民生は，福建と台湾の港湾資源の特徴，開発の現状を対比して，福建と台湾の多くの資源には補完性があり，兩岸の良好な港湾条件を利用して補完性を実現すべきだと述べる。沈慶琼，黄民生，王成超は港湾経済の現状から出発して福建と台湾の港湾経済の全極的效果を回帰モデルをもちいて検討し，貨物量，輸出入額，国内総生産額はすべて非常に高い正の相関関係があり，3指標をもちいて作られた線型回帰モデルの適合度は高く，統計量の水準は良く，定量分析の結果は，港湾経済は，福建・台湾経済にたいして顕著な正の相関関係が確実に存在していることを示しているとする。そして海運協力と産業集積などの角度から福建と台湾の協力に対する提案をおこなっている。張燕清，冀高健は，福建台湾地域経済の一体化の鍵は，福建と台湾の港湾経済の良性連動発展にあり，福建と台湾の港湾の良性連動メカニズムの形成を推し進め，

「環台湾海峡国際港運センター」、「環台湾海峡臨港工業地帯」、「環台湾海峡港湾物流システム」「環台湾海峡海浜旅行繁栄圏」構築等のルートを通じて実現できると述べている。頼栄欣、陳劍鋒は、福建と台湾の港湾資源の特徴と海運業の発展の現状を分析して、福建と台湾には多くの資源の補完性があり、兩岸は港湾開発を通じて地域のおよび海運の優位性を發揮して福建と台湾の港湾の港運協力メカニズムを構築することを提議している。孫光圻、張孟陶は、兩岸海上が全面双方向の直航を実現した後に、海峡兩岸が共同して台湾海峡国際港運センターを作ることを提案している。張向前は、台湾海峡兩岸の港湾資源の密度の高さ、地理的位置の優位性、優位性の補完性、分業・協業、相互の組み合わせから、台湾海峡地域の港湾建設と運航の統一計画を進めること、港湾運航システムの共同建設により、兩岸の港湾資源の開発・利用を最大限に実現できることを指摘した。

上述したように、福建と台湾の協同発展の実践と理論研究の成果は、福建と台湾の共同発展の主要内容が、港湾資源の共同調整、兩岸港湾の競争から協力へ、協力から共益へと向かわせることにあることを明らかにしている。港湾資源は、港湾資源の自然的条件と社会経済的条件をふくむ。自然条件は、主要には港湾が占有する海岸の資源条件を指し、利用可能な埠頭の水深は港湾の生存の基礎である。社会経済的条件とは、主要には港湾都市およびその後背地の経済発展水準および港湾と後背地の便利さの程度を指す。福建と台湾の港湾資源の整合は次の両方面を含む。第1は、港湾間の優位性の相互補完、港湾能力の拡大、港湾構造の調整の実現である。第2は、港湾間の分業と協業を確保し、港湾間の過当競争と港湾資源の浪費を避けること。福建と台湾は、港湾資源の整合を通して港湾間の相互連携と相互調整された有機的一体化をつくりだし、合理的配置、階層明確、能力明確、資源節約、便宜高効率、協調連結した、秩序ある港湾群と物流ネットワークを建設し、臨海工業との繋がりを促進し、台湾海峡港湾の絶対的競争力と地域の経済発展への波及能力を高めなければならない。

四．台湾海峡港湾協同発展の構想

1．福建と台湾の主要港湾の概況

(1) 福建の主要港湾

福建の大陸海岸線は、3,324kmで、全国の約6分の1を占め、全国第2位である。島嶼海岸線は、2,120kmで、数多くの優良深水港湾を有し、大型深水海岸資源では全国第1位である。福建の海外航路は、四通八達しており、港湾建設規模は、不断に拡大している。海運の牽引作用は明白であり、福州港、アモイ港、泉州港、莆田港、漳州港、寧徳港の主要6港をもち、すでに50余の国際航路、160余カ国・地域と経済・貿易関係をもち、全世界にわたる主要港との港運ネットワークを築いている。国家交通部制定・発表の「海峡西岸公路、水路交通基礎施設計画の指導意見」によれば、福建省沿海港湾は、福州港とアモイ港を主要港湾とし、泉州港、莆田港、漳州港を地域的重要港、寧徳港等を一般港湾とする階層的港湾配置として、アモイ港と福州港を総合運輸の中枢作用を十分に發揮させるとしている。福建省は、今、海峡西岸経済区、中西部のために、台湾に中継サービスを提供する、アジア太平洋に面した港湾、中継サービス基地として発展しつつある。

福州港（略）

アモイ港（略）

(2) 台湾の主要港湾

台湾省は、中国最大の島嶼であり、台湾島全体に港湾が多い。台東、緑島、蘭嶼、東港、安平、馬公等の中小型港湾の他に、高雄港、基隆港、台中港、花蓮港、蘇澳港の5国際港湾を有する。そのうち高雄、基隆の両港は、台湾海峡東岸に位置し、台湾の著名な総合的商業港であり、現代化水準が高く航運路線網は世界の主要港湾に及んでいる。高雄港、安平港、布代港、台北港、

台中港、基隆港、花蓮港の7港は、兩岸直航港に指定されており、そのうち支線港湾である布代港に關稅、検疫などの關連機構の配置を要する以外は、他の6港湾はすべて兩岸直航にむけてよく整備されている。

高雄港（略）

基隆港（略）

2. 台湾海峡港湾群の建設

福建と台湾の主要港湾の概況からわかるように、福州港、アモイ港と台湾の基隆港、高雄港はそれぞれ対応し、比較的整備された港湾基礎条件をもっている。福州港と基隆港、アモイ港と高雄港は多くの共通性をもっている。第一に、地理的の近さである。福州港と基隆港、アモイ港と高雄港は台湾海峡をはさんで相望んでいる。アモイ港は高雄港から隔たるところ165海里、福州港馬尾区は基隆港から隔たるところ149海里である。第二に、航路の類似性である。福州港と基隆港は、ともにアメリカ西海岸、欧州地中海、オーストラリア・ニュージーランド、中東・ペルシャ湾、アメリカ東海岸、香港・マカオ・台湾、東北アジア、東南アジア、中南米への航路をもっている。アモイ港と高雄港は、ともにアメリカ西海岸、欧州・地中海、オーストラリア・ニュージーランド、中東・ペルシャ湾、アメリカ東海岸、香港・マカオ・台湾、東北アジア、東南アジア、アフリカへの航路をもっている。第三に、後背地が近いことである。現在福州港と基隆港、アモイ港と高雄港は、陸に向かう後背地は異なるが、「三通」の全面実施後は、ともに海に向かう後背地、大陸陸地の後背地を共同の後背地とすることができる。このほか、福州港と基隆港、アモイ港と高雄港との間にはその他多くの貨物・貨種等の面で多くの共通性がある。

福州港と基隆港、アモイ港と高雄港がもっている多くの共通性は、福建と台湾の主要港湾のリンクの堅実な物質的基礎となっている。海峡兩岸の交流

協力の不断の深化，および今後の連動の良性循環の発展によって，兩岸の直接「三通」の実現は，福建と台湾が台湾海峡の戦略的ルートの役割を十分に利用し，連携してアモイ，高雄の両港を二大主要中枢港を中心に，福州，基隆の二つの地域的重要性をもつ港湾をサブ中心とし，泉州，湄洲湾，漳州，寧徳，台中諸地方の中小港湾を補充とする台湾海峡港湾群の共同建設を助けることになる。

海峡港湾群は，海峡東西岸，中西部およびアジア太平洋地域に奉仕する中国東南沿海港湾群，アジア太平洋地域の重要な中継核心港湾群，国際航運センターとなる。

3．台湾海峡物流ネットワーク体系の構築

福建の物流業は，急速な発展期にある。物流交通インフラは，日ごとに改善され物流市場の需給は旺盛であり，比較的成熟した物流市場と物流発展環境が形成され，先進的物流技術と物流管理方式の要求は非常に差し迫ったものになっている。台湾の物流技術と物流管理はすでに相当高水準にあり，専門人材の養成と認証制度は比較的に整い，物流サービス，経営管理，運輸配送，物流応用技術等の面で比較的大きな優位性を備えている。同時に市場の開拓，商機の拡大要求に直面している。このため，福建と台湾の港湾物流機能のリンクと協力，物流ネットワーク体系の構築は，広汎な基礎をもち，ここ数年台湾海運企業，物流基幹企業は不断に福建に進出している。

2008年6月21日，福州保税物流園区と台湾基隆自由貿易港区との業務連携円卓会議において，双方は「十項目連携構想」の広汎かつ深い検討を進め，意見の一致をみた。すなわち地域監督・管理上の連携，貨物直通連携，書類・書式の連携，システムソフトの連携，付加価値課税の連携，販売上の連携，運営面の連携，企業奨励制度の連携，事務機構の連携，対外関係対応の連携についてである。「十項目連携構想」は，内容が豊富で，現実的意義をもっており，福建と台湾の港湾物流機能の連携協力に一つの指針を提供している。

兩岸の協力・交流「三通」政策の不断の進行にともなって、兩岸物流の接点とくに港湾物流園區の資源整合に対する兩岸直接物流モデルの高度化要求が出されている。このため、兩岸物流園區が取扱貨物量、基礎施設配置およびその他の面で優位性を発揮し、大局をつかみ、勢いに乗り、率先して、先行試行し、物流港区の優位性をカバーし合い、政策を改善し、互惠をともにつくりだし、兩岸物流業務連携の重要な連携舞台と核心的戦略を定める必要がある。

福建と台湾は、台湾海峡港湾群にもとづき、港湾を物流チェーンの核心、中枢におき、「点から線、線から面」の戦略措置を採用し、福州、アモイ、高雄、基隆を総合物流の核心とし、泉州、莆田、漳州、寧徳、台中を地域物流の中心の補助とする多機能、多層次で、強い集散度、広範囲の輻射度をもち台湾海峡物流ネットワークを構築しなければならない。異なった層次の物流センターは密切に協調しあい、また物流チェーンの各関節がもち、多様な搬送、倉庫、貯蔵、加工、配送、代理、商業・貿易、サービスおよび港湾情報資源等の特質を、良く、強く、大きくしなければならぬ。とくに福建は、海峡西岸の中心的位置の優位性を発揮し、兩岸港湾物流交易の一つの重要結節点あるいは橋頭堡および拡散・輻射基地となり、全体の経済効果を十分に発揮しなければならない。

福建と台湾は、主要港湾のリンクを通して台湾海峡港湾群と台湾海峡物流ネットワークを形成し、総合交通運輸体系に依拠し、福建、広東、江西、浙江、台湾等の地域商品の集散と中継遠洋物流を核心的機能とし、兩岸の助けを借りてさらに敏速な運輸、活発な資金流動とさらに高度化した資源配置を実現し、「海峡経済区」の形成を加速化する必要がある。さらに、北から南へ、東から西へ、長江三角、珠江三角とリンクし、環渤海湾から珠江三角洲にいたる沿海の一線全体を整った経済繁栄地帯として形成し、兩岸の経済発展の競争力をたかめなければならない。

4. 福建と台湾の主要臨港産業のリンク

福建と台湾の港湾の発展は、特に恵まれた優位性をもっている。双方の経済協力は比較的強い基礎と条件をもち、港湾経済は福建と台湾の経済に対し、正の顕著な影響が確実に存在しており、港湾の吞吐量は福建 - 台湾間の貿易と国内総生産に対し正の相関関係をもっている。台湾の港湾経済は発達しており、海運産業の実力は充実している。福建の主導産業と重点産業は、非常に大きな程度において、台湾の第2次、第3次産業の移転を受け、発展してきたものである。電子、自動車、石油化学の3大産業を基幹とする台湾企業とのリンクは、すでに福建と台湾の産業協力・リンクの典型となっている（第4表参照）。

台湾の「中華経済研究院」の「兩岸産業競争趨勢分析」の研究報告によれば、将来台湾は3つのキー産業において大陸との分業協力モデルの構築を強化する、すなわち鉄鋼、化学工業では、大陸と「生産の垂直分業体系」をうちたて、電子通信、紡織工業においては、大陸と水平分業体系をうちたて、機械工業にあつては、「技術互補分業体系」をつくり、自動車工業では、大陸と「市場分野分業」をつくりだすとしている。これらの産業は、「福建省11次5ヵ年計画期（2006～2010年）の福建と台湾との産業リンク関係計画」においても主要な領域と重点方向となっている。このように、福建と台湾は、産業のリンクにおいて相通ずるところ非常に多く、プロジェクト投資協力はすでに緊密な体制があり、福建と台湾の産業協力のプロセスは、さらに加速し、適地生産、高度化配置が進み、臨海工業、生産的サービス業のリンクが推進されよう。

表4 福建と台湾の産業比較分析

項 目		福 建	台 湾
産業 発展 段階	工業化初期段階	1978年開始	20世紀60年代
	工業化中期段階	20世紀90年代	20世紀70年代
	工業化後期段階		20世紀80年代
	ポスト工業化初期段階	予想2010年	1989年開始
産業構造（2006年）		11.8 : 49.1 : 39.1	1.57 : 24.99 : 73.44
産 業 ・ 資 源	優 位	労働力，土地資源豊富；沿海に工業用地に適当な大量の台地・浅瀬あり；海岸線曲折，多港湾；一部鉱産資源，亜熱帯農産品，軽紡加工業産品等台湾で大きな市場を持つ可能性	労働力と人材比較的高い，資金豊富，科技産業の基礎良好，製造業設備水準高い，外国市場チャネル広く，外国貿易経営管理経験豊富等
	劣 位	資金不足，一部原材料不足，産業技術相対的に低い，管理経験不足，高級人材不足，市場メカニズム未発達，インフラ建設の遅れ	島内資源とくに土地資源不足，労働資源相対的不足，投資市場狭小，資金技術密集型産業発展の不均衡

（出所）偉素琼，陳健飛「福建と台湾經濟の發展段階分析」『福建師範大學學報』（哲學社會科學版），2004年5月

参 考 文 献

- [1] 孫光圻，張孟陶「中国の国際航運センターの總体配置計画の検討」[J]http://www.tj.xinhua.org/misc/2006-04/14/content_6747478.htm
- [2] 黃民生「福建と台湾港湾の兩岸經濟發展における相互」『中国港湾』，1997年6月；「福建と台湾の港湾の対比」『經濟地理』，2001年1月；「台湾港湾開發と福建への啓示」『福建地理』，2001年6月

- [3] 沈慶琼, 黄民生, 王成超「台湾経済に基づく福建と台湾の協力」『雲南地理環境研究』, 2008年3月
- [4] 張燕清, 龚高健「福建と台港の台湾経済の良性運動メカニズムの構築」『アジア・太平洋経済』, 2006年6月
- [5] 賴栄欣, 陳劍鋒「福建と台港の台湾航運協力分析」『泉州師範学院学报』(自然科学), 2001年11月
- [6] 張向前「兩岸協力の台湾海峡航運港湾体系構想の分析」<http://www.globrand.com/2006/47018.shtml>
- [7] 国务院台湾事務弁公室：<http://www.gwytb.gov.cn/>
- [8] 福建文書館, 廈門文書館『福建と台湾関係文書資料』鷺江出版社出版, 1993年
- [9] 高雄港：<http://baike.baidu.com/view/82228.htm>
- [10] 基隆港：<http://baike.baidu.com/view/82228.htm>
- [11] 福州市港務局：<http://www.fpa.gov.cn/>
- [12] アモイ港湾管理局：<http://www.portxiamen.com.cn/>
- [13] 台湾海峡：<http://baike.baidu.com/view/15923.htm>
- [14] 台湾交通運輸：<http://tdcinfo.sme.net.cn/twjm/twjk/twztkg/show.asp?id=6>
- [15] 徐祖遠「地域の独特の優位性を發揮して兩岸直接“三通”を促進しよう」『福建日報』, 2008年9月17日
- [16] 偉素琼, 陳健飛「福建と台湾經濟發展段階分析」『福建師範大学学报』(哲学社会科学版), 2004年10月
- [17] 王健『海峡西岸經濟区港湾物流ネットワーク体系の構築』海峡攝影芸術出版社, 2006年
- [18] 王健「直航後の海西物流需求」『物流時代』, 2008年7月

(訳者あとがき)

本稿提出後の11月上旬, 兩岸關係に大変化が生じたため, 初稿段階で, 著者による, はじめに, および第1表の追加・修正がおこなわれた。訳出にあたり, 福建・台湾4港の詳細記述部分(四 - 1部分)を著者の諒解をえて省略した。