

# 台湾をめぐるコンテナ輸送の動向

拓殖大学商学部 松田 琢磨

## はじめに

台湾は名目GDPで7,626億ドル、人口は2,326万人と九州の2倍弱の人口であるものの、半導体産業を基盤として世界経済で一定の地位を築いている。2022年の輸出額は4,780億ドル、輸入額4,360億ドルで世界第17位である。

アジア・太平洋の海上交通の要衝に位置する地理的優位性を活かして、台湾のコンテナ港湾も約1,500万TEUにのぼる取扱量<sup>1</sup>を取り扱っている。台湾で国際港湾として指定されているのは7港で、基隆、台中、花蓮、台北、蘇澳、高雄、安平である。これらの港湾は台湾の貿易と経済にとって極めて重要な役割を果たしている。今回の小論ではコンテナ港湾、コンテナ海運会社という観点から現在の台湾の位置づけやポテンシャルについて述べる。最後に日本と台湾の間の航空輸送についても言及する。

## 台湾のコンテナ港湾

コンテナふ頭が設置されているのは、台北、基隆、台中、高雄の4つの港である。高雄と基隆ではコンテナ化が本格的に始まってから3年後の1969年にコンテナふ頭が設置され、台湾のコンテナ輸送の歴史が始まった。高雄港では1980年代前半からトランシップ（積み替え）貨物の比率

も増加した。

2002年1月のWTO加盟以前、台湾では交通部に直属する四つの港務局がコンテナターミナルの運営管理を実施していた。さらに各バースでは借り受けた海運会社による利用しか認めないなど厳しい規制が敷かれてきた。WTOが求める自由化の原則に沿って港湾政策が「民間への開放及び適正な競争環境の提供」に方向転換したものの、各港務局による管理体制や規制の影響もあって効率性の問題は解消されておらず、国際物流の環境変化に対して事業遂行や港湾整備の面で迅速な対応ができなかった。しかも各港務局は独立した事業者として互いに競争することもあり、台湾の港湾全体の競争力低下を招いていた<sup>2</sup>。

上記の問題をふまえ、台湾で港湾管理体制が大きく変わったのは2012年3月であった。管理・行政に関する事項は港務局の業務を一部引き継いだ交通部航港局が実施することになった<sup>3</sup>。運営は政府が全額出資する台湾港務股份有限公司（Taiwan International Ports Corporation; TIPC）が行う形に移行した。各港港務局や分局の運営部分はTIPCの支社や営業処になった。この変更は台湾港湾間のコーディネーション強化を企図していたほか、雇用、投資判断、資産運用などを港湾運営会社が自由に決められるようになったことを意味している。

- 1 TEU (Twenty-foot container Equivalent Unit) は20フィートコンテナ一個分の貨物量を意味する単位で、コンテナ輸送における貨物量の単位として使用されている。コンテナ貨物取扱量は、港において「積む」「おろす」「積み替える」作業を行った量を示す単位で、港の作業量や港湾運送における料金徴収のベースとなる単位である。ちなみに日本の港湾のコンテナ取扱量は2,256万TEU（2022年）であった。
- 2 小宮山真・諏佐達哉・金山大輔（2021）“港湾運営に関する日本・台湾比較”，公益財団法人 国際港湾協会協力財団国際港湾経営研修報告書 <https://www.kokusaikouwan.jp/wp/wp-content/uploads/2022/02/kensyuu2021-1.pdf>
- 3 池上寛（2024）“台湾のコンテナ港湾戦略と主要港の概要”，男澤智治・合田浩之編『東アジアの港湾と貿易』（成山堂書店）所収

港湾運送業の民営化も、1995年に政府が打ち出した「アジア太平洋オペレーションセンター計画」に基づき、1998年から実施された。それ以前は、公共、専用バースともに、高雄港務局の監督下で、高雄市埠頭荷役運搬公会（高雄港務局（当時）51%、OOCL25%、その他船社24%）からの派遣労働者が行っていた。民営化により、港湾労働コストの削減や効率化に寄与したと考えられている。

現在、台湾の7つの国際貿易港は「国際戦略拠点港」、「地方別主要港」、「ローカルサービスのための港」に分類され、「国際戦略拠点港」に高雄港、「地方別主要港」として基隆港、台北港、台中港、花蓮港が、「ローカルサービスのための港」に蘇澳港、安平港が認定された<sup>4</sup>。2022年の海上貨物取扱量とコンテナ貨物取扱量は表1に示すとおりである。

台湾港湾の中で最も大きいのは南部に位置する「国際戦略拠点港」高雄港である。高雄港は1863年開港、1908年から本格的に整備が開始された。同港は1966年に輸出加工区が建設されたことをきっかけに成長し、1980年代前半からトランシップ貨物の比率も増加した。現在、台湾の海上輸送の5割弱、コンテナ貨物取扱量では6割強を担っている（表1参照）。台湾全体で53あるコンテナ

埠頭のうち29が高雄港に設置されている<sup>5</sup>。トランシップ貨物の比率が5割近くを占めるものの、台湾発着のローカル貨物の比率も多い併存型ハブ港湾である<sup>6</sup>。2022年のコンテナ貨物取扱量は949万TEUであったが、2014年には1,059万TEUであり、近年のコンテナ貨物取扱量は伸び悩んでいる。

台北市に近いのは基隆港と台北港である。いずれも台湾のコンテナ貨物取扱量の10%強を占めている。もともと基隆港は場所が狭いうえに、大型船の入港が難しい課題が存在する。そのため、取扱量は年々減少傾向にあり、2010年から2022年の間にコンテナ貨物取扱量は8%減少した。また、同港は後背地に製造業の割合が少なく、輸入型港湾であるため輸出コンテナの中でも空コンテナの割合が増えている<sup>7</sup>。一方の台北港は2004年に国際商港と位置付けられ、2009年に初めてコンテナ船が入港した基隆港の補助港として発展してきた。しかし、港の広さは基隆港の5.5倍<sup>8</sup>あり、大きな船舶が入港できる能力を持つほか、台湾北部の工業地域に近いこともあり、2016年にコンテナ取扱量で基隆港を上回った。台湾中部の台中港は、中国との航路で頻繁に利用されると同時に、近くに科技産業園区があることから、産業輸送の要となっている。

表1 台湾の国際港湾の海上貨物取扱量とコンテナ貨物取扱量（2022年）

	海上貨物取扱量 (単位：10,000トン)	割合	コンテナ貨物取扱量 (単位：10,000TEU)	割合
基隆	1,570	6.8%	162	11.0%
台中	6,909	29.8%	179	12.2%
高雄	11,406	49.2%	949	64.6%
花蓮	878	3.8%	0	0.0%
台北	1,806	7.8%	179	12.2%
蘇澳	400	1.7%	0	0.0%
安平	224	1.0%	0	0.0%
合計	23,193	100.0%	1,469	100.0%

データ出所：台湾港務股份有限公司“ANNUAL STATISTICAL REPORT”

4 小宮山・諏佐・金山（2021）前掲書

5 池上（2024）前掲書

6 自国発着貨物と積み替えの双方の扱いが多い並存型ハブ港という点で高雄港は釜山港やポートクラン（マレーシア）と性質が似ている。トランシップを中心とした港にはシンガポール、自国発着貨物が多い港には上海港や日本の主要港を挙げることができる。

7 コンテナ輸送では箱を輸出地に返送しなければならないため、輸入超過の港からは空コンテナの輸出が増加する。空コンテナの回送をめぐる問題については松田琢磨（2023）『コンテナから読む世界経済』KADOKAWAを参照されたい。

8 嶋崎賢太（2017）“高雄港・台北港における自由貿易港区の活用”，港湾，2017年6月号

## 高雄港のトランシップ競争

高雄港は1990年代後半から2000年代半ばまでコンテナ取扱量でシンガポール港、香港港に続く地位を誇っており、たとえば2000年では世界第4位であった。しかし中国本土港湾の急激な成長や釜山港を含む各港との競争などの要因もあって2000年代後半からは取扱量が伸び悩んでいる。コンテナ取扱量は2022年時点で世界第18位である<sup>9</sup>。

同港はベトナムやフィリピンなど東南アジア諸国や中国華東地区発着の貨物を多く取り扱うことでハブ港湾として存在感を強めてきた。これらの国々から小さな船舶で運ばれてきた貨物を高雄で欧米行き大きな船舶に積み替えることが取扱量の中心であった。かつては日本の地方港も高雄港をトランシップ港として多く利用していたものの、現在では釜山港に積み替え貨物を取られてしまった<sup>10</sup>。

しかしながら、中国本土経済の急成長を受けて沿岸地域でコンテナ港湾の整備が進み、現在では世界のコンテナ貨物取扱量のトップ10のうち7つを中国本土の港が占めている。上海、塩田<sup>11</sup>、寧波などの主要港では直接欧米に向かう航路が増加し、積み替えを使わず大きな船舶で直接輸送する比率（直航比率）が大きくなっている。香港や高雄では、この中国港湾の成長によって中国本土港湾への貨物シフト影響を大きく受けた。現在では高雄から300kmほどの距離にある厦門とも競争が起こっており、ベトナムやタイなどの貨物だけでなく、台湾発着の貨物を奪われるケースも出ている。

さらに近年はベトナム発着のコンテナ貨物取扱量も伸びており、ホーチミンやハイフォン、カイメップの成長も著しい。ホーチミン港の取扱量は

790.5万TEU、ハイフォンは562.9万TEU、カイメップで559.3万TEUと合計するとすでに台湾全体を上回る。

加えて、台湾側の港湾政策が後手に回ったことも高雄港に不利となった。コンテナ海運業界ではグローバル化の進展や海上貿易量の増大を背景に船舶の大型化が進んでいる。船舶の大型化はコンテナ一つ当たりの輸送コストを下げるため、海運会社側が積極的に導入を望む。一方、港湾側では入港できる水深を確保しなければならないほか、荷役やコンテナ蔵置のための設備が必要となる。上海をはじめ、釜山、シンガポールなどのアジアの主要港湾は2000年以降、新港湾の建設や拡張を行ってきた<sup>12</sup>。一方で高雄港では第5コンテナセンター（2001年完全供用）から第6コンテナセンター（2011年完全供用）の供用まで10年の空白があり、コンテナセンターの拡張は実質的に停滞していた。このことが高雄港のコンテナ取扱量が頭打ちになった要因の一つであった<sup>13</sup>。

この状況に対して、TIPCは東南アジア発着の貨物拡大を通じた貨物誘致を図っている。台湾の新南向政策に沿う形でTIPCは2018年以降海外投資を積極的に進めており、インドネシアが最初の投資先として選ばれている<sup>14</sup>。インフラ開発でも高雄港で第七コンテナセンターの埋め立て工事が2012年から開始された。2020年には2023年の完成を目指してターミナルの整備工事が始まり、台湾政府とエバーグリーンがそれぞれ203億台湾ドル、206億5,000万台湾ドルを投資している。この工事によって岸壁全長2,415メートル、水深18メートルの5つの埠頭が設置される予定である。埠頭のうち2つ半は2023年5月に供用が始まり、2024年7月中に残りも稼働する予定となっている。完全稼働後は世界最大船型である24,000TEU型コンテナ船4隻と小型コンテナ船

9 Lloyds' List (2023) "One Hundred Ports 2023" <https://lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2023>

10 現在でも沖縄発着貨物などで高雄での積み替えが利用されている。たとえば、博多・那覇と高雄の間を結ぶ琉球海運のRORO船を利用したコンテナサービスがある。

11 塩田港は深圳市にあるコンテナ港湾で深圳港の中心的な位置を占めている。

12 釜山港では1997年から従来の港（釜山北港）の西側30kmほどの地域に新しい港湾地区を建設し、2006年から供用を開始している（釜山新港）。上海でも2002年に30km沖合に洋山港の建設を開始し、2005年から供用が始まった。シンガポール港の主要ターミナルであるパシルパンジャンターミナルは2001年に供用が始まった。

13 池上（2024）前掲書

14 小宮山・諏佐・金山（2021）前掲書

2隻の同時着岸が可能となり、遠隔操作型ガントリークレーンを導入した最新鋭設備を備えた自動化コンテナターミナルとなる。さらに24カ所のスマートゲート、5Gシステム、光ファイバー接続なども導入している。台湾政府はこの整備を通じて高雄港のコンテナ取扱量を2020年の962万TEUから2026年に1144万TEUにすることを目標にしている。ただし、トランシップ港としての高雄港の置かれている位置は相変わらず厳しく、積極的な貨物獲得が求められる。

## 台湾のコンテナ海運会社

台湾は経済規模に比して、大きなコンテナ船社が多く存在している。船腹量規模で第七位のエバーグリーン（長栄海運）、第九位のヤンミン（陽明海運）、十一位のワンハイ（万海海運）のほか、アジア航路を中心としたTSラインズ、インターエイシアラインなども本社を台湾に置いており、これらは日本との間にも航路がある。

エバーグリーンとヤンミンは、ほかの海運会社とグローバルアライアンスを組成し、世界的にサービスを提供する主要企業群に含まれる。エバーグリーンは1968年に設立され、かつては他社より安い運賃を売りにして、1970年代後半から80年代前半に急速にシェアを拡大した。1980年代の後半には、コンテナ部門で世界一の船会社に立ったこともあった。ヤンミンは清の時代の招商局に由来する海運会社で1972年に中華民国の国営企業として設立、1996年に民営化された。しかしながら、2010年代に財務状況が悪化し、交通部を中心とした政府系機関による出資によって救済された。両社の規模は船腹量でも隻数でも2：1程度の差がある。

ワンハイはアライアンスには所属していないものの2020年代に積極的に投資を行ったこともあり100隻を超える船舶を運航しており、アジア・北米間の航路も運営している。TSラインズ、インターエイシアラインキアライアンスなどの海運会社も比較的距離の短い航路の輸送に特化してい

る。

一部の台湾の海運会社の立ち位置は難しいところに置かれている。その背景にはコンテナ海運業界で運航の中心となっている三大アライアンス体制が2025年に終わることが確定している<sup>15</sup>。エバーグリーンの属するオーシャンアライアンスは2032年までの延長が発表されており、今のところ大きな変化は考えにくいものの、ヤンミンの属するザ・アライアンスは最も規模の大きな海運会社（ドイツのハパグロイド）の脱退が決まっている。同アライアンスはほかのアライアンスに比べて規模がもともと小さいこともあり、既存の航路ネットワークを維持できないことが確定している。そのため、自社ネットワーク維持のための対応を迫られている。ザ・アライアンスはアジア・北米間の航路ではワンハイと手を組むのではないかとこのうわさも立っている。

なかでもヤンミンはアライアンスに入っている海運会社の中では規模が小さいため、なにかと不利な立場になってしまう可能性は否定できない。日本でもコンテナ海運会社は実質的に社に絞られた<sup>16</sup>。ワンハイなどの海運会社も、再編が続くコンテナ海運業界の中で船社が生き残りをかけてどのような選択をするかが今後の注目点になる。

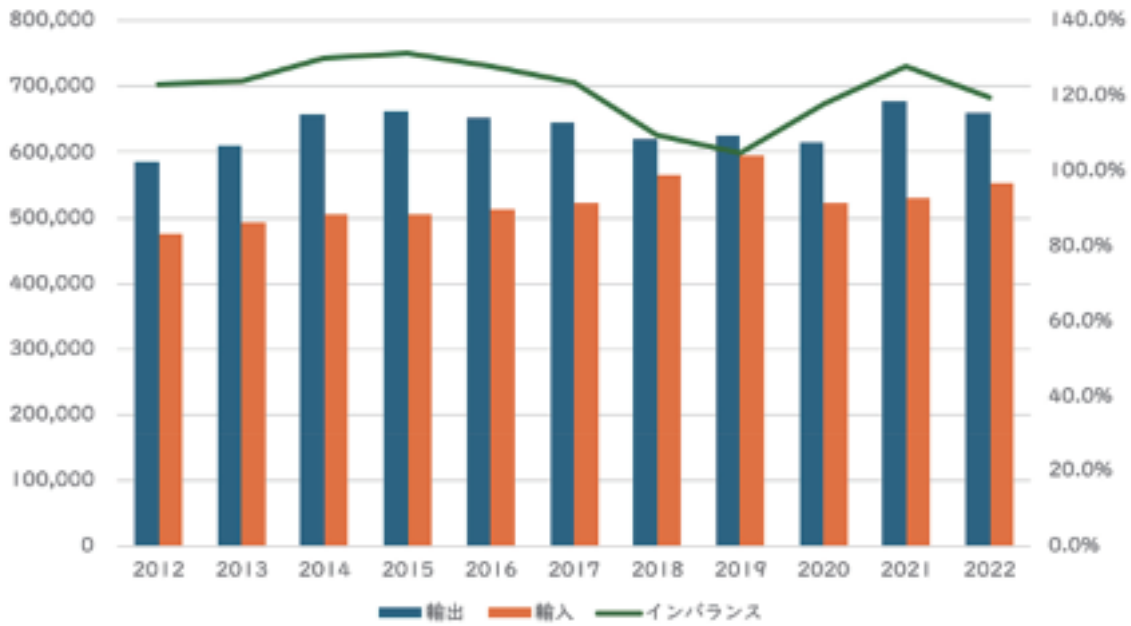
## 台湾と日本のコンテナ輸送と航空輸送

日本と台湾の間の貨物輸送についても触れておきたい。国土交通省総合政策局の「港湾調査」によると、現時点で最新の2022年時点で、台湾への輸出量が65.9万TEU、輸入量が55.2万TEUであった（図1参照）。2012年からの荷動きの伸び率は輸出入ともに1%台で大きな変化はみられていない。全体で約20%の日本からの輸出超過がみられているものの、港湾別では東京、大阪、那覇のように輸入超過のところもある。コンテナでの輸出では半導体製造機器、化学製品、自動車部品などが主力となっている。一方輸入では化学製品、電話機、プラスチック製品など様々な品目がみられ、特定品目への集中は相対的に少ない。

15 詳細は松田琢磨（2024）“自由市場における競争力確保の取組み—コンテナ海運会社間の企業間協力と再編の歴史—”，運輸と経済2024年4月号を参照。

16 詳細は幡野武彦・松田琢磨（2023），『日の丸コンテナ会社ONEはなぜ成功したのか』，日経BPを参照。

図1 日本・台湾航路のコンテナ貨物輸送量（実コンテナ）の推移（単位：TEU）



データ出所：国土交通省総合政策局「港湾調査」

なお、日本・台湾間の貿易において特徴的なのは、航空輸送の存在が大きいことである。これは日台間の貿易の主力が半導体関連であることが背景にある。輸出では集積回路が航空貨物輸出の三分の一を占め、半導体関係品目や精密機器が主力となっている。輸入では集積回路の輸入が7割以上の圧倒的シェアとなる。2023年における全世界相手では、航空貨物輸送は海上コンテナ輸送の輸出額で71.8%、輸入額で67.7%にとどまる。しかし対台湾では航空輸送の貿易額がコンテナ輸送の貿易額を上回っている。表2では日本・台湾の輸送モード別輸出入額の推移を示している。近年になって航空輸送による輸入が大きく増加しており、2013年と2023年の航空輸送による輸入額を比較すると10年間で2.6倍に増えている。

今後日本と台湾の間の輸送で期待されることは、TSMCの進出による貨物輸送の拡大である。台湾は1970年代以降、産業構造を農業及び軽工業から重工業への転換を目指してきたことが知られている。その後、世界企業からOEM生産の受注を通じて技術向上を実現してきた。その中心となったのが半導体産業である。

現在、米中貿易摩擦や科学技術に関する競争の激化、さらには国際情勢の変動に対応するために台湾企業はグローバルサプライチェーンの再編に取り組んでいる。彼らは米国、欧州、日本、ASEANへの直接投資の比率を高めリスクの分散に努めているとの指摘もある<sup>17</sup>。台湾企業による対外投資額は2010年には83.8%を占めていた対中投資のシェアは減少傾向が続き、2023年のシェアは11.4%まで低下した。2023年に直接投資で

表2：日本・台湾の輸送モード別輸出入額の推移（単位：億円）

	2013		2023		2023/2013	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
コンテナ	16,308	8,974	22,386	13,382	1.4	1.5
航空	17,047	13,047	28,032	34,336	1.6	2.6
その他	7,253	1,132	9,745	2,164	1.3	1.9
総額	40,608	23,153	60,162	49,882	1.5	2.2

データ出所：財務省「貿易統計」

17 JETRO ビジネス短信（2024）“2023年の台湾の対外直接投資は過去最高額、対中投資のシェアは低下が続く”

表3：博多および熊本県内税関の台湾との貿易額（単位：百万円）

年	輸出				輸入			
	博多	熊本	熊本空港	八代	博多	熊本	熊本空港	八代
2014	118,467	208	0	221	22,245	4	0	81
2015	136,123	160	0	276	19,660	4	0	0
2016	130,737	80	0	586	15,183	3	0	111
2017	143,080	53	0	379	18,049	31	0	110
2018	191,149	33	0	586	21,624	1	1	135
2019	207,038	39	0	250	20,503	23	0	179
2020	219,427	51	0	96	18,644	0	0	45
2021	260,008	81	0	4,243	21,344	0	0	589
2022	315,588	40	0	1,442	23,584	2	0	763
2023	383,019	79	0	1,366	70,118	45	4	1,873

データ出所：財務省「貿易統計」

(注) この場合、税関支署ごとの輸出入額が港または空港での輸出入額に対応している

首位となったのはASEAN向けであった。

日本では、2021年11月に熊本県菊陽町での工場新設が発表されてから半導体産業への期待が高まる状況にある。2月に開所予定の第一工場と、2027年稼働開始予定の第二工場の建設直接投資額は200億ドルを超えている。九州のシンクタンク九州経済調査協会は第2工場の建設を踏まえた九州・沖縄・山口への半導体関連設備投資の経済波及効果が2021年からの10年間で20兆770億円に達すると試算している<sup>18</sup>。

本格的な生産開始には至っていないものの、内装設備の輸入などは始まっており、物流面での影響は見られはじめている。そのため、博多港や八代港での台湾との輸出入は増える傾向にある（表3）。TSMCの工場設置を見据え、2023年8月には愛媛オーシャン・ラインのITXが八代港へのダブルコールを開始したなどの動きもみられており、今後生産開始に合わせて航空貨物輸送やコンテナ輸送の拡大が期待される。

18 日本経済新聞2024年2月7日、「熊本にTSMC「第2工場」 地元は歓喜、人材争奪に拍車も」 <https://www.nikkei.com/article/DGXZQJOC0636T0W4A200C2000000/>