



兩岸における航空貨物輸送

日本貿易振興機構アジア経済研究所

池上 寛



はじめに

馬英九氏が2008年5月に総統に就任して以来、中国との関係は経済分野を中心に大きく変化した。たとえば、2010年6月の経済協力枠組協定(Economic Cooperation Framework Agreement: ECFA)の締結、金融分野におけるMOUの締結などがあげられる。その一方で、長年の懸案事項であった三通(通商、通航、通信の直接開放)も大きく前進した。とくに、2008年12月に始まった台湾と中国の直航では、陳水扁時代では認められていなかった海上輸送における直航が開放された。また、航空機輸送でもそれまでの春節などの限られていた時期にしか運航できなかった直航が大きく変化した。この直航は台湾と中国のヒトの動きは言うまでもなく、モノの動きも大きく変えることになり、中台間の国際物流を大きく変化させるものであった。とくに、航空輸送では輸送時間を最短にすることが可能になったこともあり、大きな変化を遂げたといっても良い。さらに、航空貨物で輸送される貨物は生鮮食品や薬品などが主なものであるが、精密機械や部品など高付加価値、かつ軽薄短小なモノ、製品のライフサイクルが短いものの多くも航空輸送されていると考えられる。このように、海上輸送より短い時間で輸送することが可能である航空輸送は中台間の産業や経済をさらに密接に結び付ける可能性もある。

こうしたことを踏まえ、本稿では台湾と中国の航空貨物輸送に焦点をあてて検討する。第1節では、陳水扁時代の中台間のヒトとモノの航空輸送について検討する。第2節では、第1次馬英九政権で決まった航空輸送、とくに三通で決められた

航空輸送の内容について概観する。第3節では、航空貨物輸送の変化について台湾側の統計を用いて検討する。最後に、三通で台湾と中国の航空貨物においてどのような変化があったかについてまとめる。

第1節 陳水扁時代の航空輸送

三通が始まる前までは中国と台湾の航空輸送は直接認められていなかった。そこで、まず中台間の航空輸送はどのような形で行われていたのかをまず概観する。

(1) 陳水扁時代の航空輸送

台湾と中国の間で初めて直航便が実現したのは2003年のことであった。それ以前は、台湾と中国が分断していたため、中台の航空会社が最短ルートで飛行することは認められていなかった。そのため、航空会社が相手国へ飛行する場合には、香港やマカオなどの経由地に一度着陸してから再度離陸して目的地に向かうという輸送が行われていた。このような形の輸送しか認めていなかったのは、台湾側が国防上の理由から直航便を認めなかったためである。そのため、たとえばある航空会社の航空機が台湾桃園国際空港から上海へ行くこうとする場合には、香港かマカオに一度着陸した後、上海へ向かわなければならなかったために、6時間かかったといわれていた。しかも、台湾側は当時、中国の航空会社の乗り入れを一切認められていなかったため、制限をした航空輸送であったといえる。

上記のような状況に変化が生じたのが2003年

のことであった。旧正月にあたる春節の際に、台湾側の航空会社が中国に駐在している台湾人ビジネスマンのために、旅客チャーター便の運航を中国側に申請したところ、中国側はこれを認めた。しかしながら、台湾側は中国の航空会社の乗り入れは認めず、台湾の航空会社のみが運航することになった。

航空貨物便に関しては、2003年9月に台湾側が台湾の航空会社に対して中国乗り入れを認める計画を発表した。そのなかで、期間は1年、原則1日1便のみということが明らかになったが、中国側は台湾側の一方的発表としてその受け入れを拒否した。その結果、この計画は頓挫することになった。

その後、2004年には春節時の旅客便チャーター便での合意には至らなかったが、2005年には春節直前に旅客チャーター便の運航で合意するとともに、11月には2006年の春節時の旅客チャーター便の運航でも合意した。これらの交渉の際には、中国側が求めていたとされている春節時以外の旅客チャーター便の運航や貨物便の運航には合意できなかった。

その状況に若干の変化があったのが2006年であった。6月には兩岸チャーター便で中国側と台湾側が合意した。その結果、貨物チャーター便の運航も決定した。貨物チャーター便は7月19日に台湾の中華航空が台北から上海へ向けて行われた。その際に搭載されたのは台湾セミコンダクター社製の半導体であった。しかし、貨物チャーター便は1社からの依頼で運航されるため、複数企業の貨物が搭載できないこともあり、搭載スペースはかなり空いていたともいわれた。

こうしてみると、陳水扁時代のヒトとモノの台湾と中国間の動きはきわめて限定的であるこ

とが理解できよう。その中で、航空貨物輸送についてみると、陳水扁時代には最終的には貨物チャーター便が運航できるようになったが、非常に使いにくいものであったといわざるを得なかったのである。

第2節 第1次馬政権における航空輸送

2008年3月の選挙で2度目の政権交代が起き、馬英九氏が5月20日に総統に就任した。馬総統がまず着手したのが中国との関係改善であった。馬総統が就任してから1か月もかからない時期である6月には双方の交渉窓口機関のトップ会談を開催し、旅客機の週末チャーター便の運航で合意した。その内容は週末（木曜日から翌週月曜日）にかけて旅客チャーター便を週36便運航し、台湾、中国の航空会社それぞれ18便を運航することになった。また、台湾側8空港、中国側5空港が開放された。その結果、7月4日からチャーター便の運航が開始した¹。

その後、大きく変化することになったのが、11月に開催されたトップ会談であった。この会談では、航空機における直航便の拡大、海上輸送における直航の解禁、郵便物の配送などで合意した。この合意によって、台湾と中国間の長年の懸案事項であった三通が解決することになった。

航空輸送に関する合意としては旅客便の運航数の増加や中国側空港の開放数の増加などがあった（開放された空港名は表1を参照）。そのなかでもとくに重要であるのが、貨物チャーター便の運航が決定したことである。合意内容によれば、台湾と中国側がそれぞれ就航する航空会社を2,3社決め、それらの航空会社が運航を行う。また、離発着空港は台湾側では台湾桃園、高雄小港の2空港、中国では上海浦東と広州白雲の2空港を指定し

表1 中台トップ会談で開放された空港一覧

台湾側 8空港	台湾桃園 澎湖馬公	高雄小港 花蓮	台中 金門	台北松山 台東	
中国側 21空港	北京 成都 深圳 海口 鄭州	上海浦東 重慶 武漢 昆明	広州 杭州 福州 西安	アモイ 大連 青島 瀋陽	南京 桂林 長沙 天津

(注) その後、上海虹橋、広州、済南などが解放され、現在では37空港が開放されている。

(出所) 行政院大陸委員会ウェブサイト。

た。1か月間の就航数は1週間あたり60便で、就航数は中台で折半することになった。なお、航空貨物需要が多い10月、11月には台湾側と中国側双方が最大週15便を増便しても良いことになった。

さらに、台湾側は中国との直航が始まるに際して、台湾海峡北部の空域を開放することになった。これによって、福岡飛行情報区や香港飛行情報区を経由しなくても飛行できるようになったのである。この空域の開放によって、台北と上海間の搭乗時間がこれまでの最大6時間から90分へと大きく短縮することになった。

こうした動きを見てみると、結果として航空輸送に限定しても台湾と中国の国際物流に大きな変化を与えるといえる。その要因には離発着空港の増加も要因のひとつとして挙げられるが、また、この時の会談では、三通の合意は海上輸送を拡大することでもあった。そのため、三通の実施は海上輸送、航空輸送とも大きな転機になったと言えよう。

しかしながら、この航空分野における中台間の開放はいくつかの問題点も含まれていた。たとえば、この時点での貨物便の運航がチャーター便で合意したことである。通常、チャーター便は機体

をそのまま1社に貸切ることを意味する。そのため、チャーターした1社が自社貨物だけを搭載することが可能であり、複数の依頼を受けてチャーター便を運航することができない。ただし、三通以降の貨物便はその就航数などを考えると、上記で書いたような本来の意味でのチャーター便ではなく、運用ベースがチャーター便という名前だけであり、実質的には通常の定期便として就航したと位置づけてよいものであると考えられる。2009年にはチャーター便から定期便に変更になったことでこの問題は解決されることになった。

また、台湾と中国間の運航は中国と台湾の航空会社のみ認められたことである。近年、グローバル化の進展に伴い、航空会社も2国間、あるいは2地点のみの往復を行うということは非常に少ない。とくに、貨物便の航路はいくつもの空港に立ち寄って、貨物の揚げ降ろしをしてから最終目的地に向かうということが多い。しかも、中台の航空会社にしか兩岸の貨物輸送を認めていない。そのために、DHL、FedExなど国際物流企業と呼ばれるインテグレーターは中国から台湾を経由してアメリカに向かうといったような路線を開設できない。このことは、製造企業の貨物輸送に影響

を及ぼすだけでなく、航空会社も中台間では路線拡大ができないことにもなり、ロジスティクス設計に大きな影響を与えと言わざるを得ないのである。これは、いわゆる以遠権と呼ばれる問題であるが、中台双方がこれについての問題はトップ会談での合意文書でも認識している。この部分での何らかの改定があるのかどうか、注視する必要がある。

第3節 三通解禁後の航空貨物の変化

では、三通が始まってから台湾と中国の航空貨物輸送に何らかの変化があったのであろうか。それについて、検討したい。

1. 台湾の空港における貨物取扱量の変化

まず、台湾の空港における航空貨物の取扱量について考える。表2は台湾の航空貨物取扱量を示したものである。台湾には19空港があるが、航空貨物は台湾桃園国際空港が圧倒的なシェアを誇っているのが理解できよう。これは、桃園国際空港自体だけではなく、その周辺にも倉庫など貨物に関する施設が充実していること、台湾桃園国際空港から世界へ多くの貨物便が就航していることもあり、この圧倒的な貨物取り扱いになってい

るのである。台湾桃園国際空港に集中しているがゆえに、リーマンショックの影響があった2008年と2009年は台湾の貨物取扱量が減少しているが、そのほとんどが台湾桃園国際空港によるものということがいえる。

その一方で、高雄小港空港の取り扱いは5%も満たないレベルである。高雄には輸出加工区の産業の集積地があるが、高雄から国際航空貨物輸送の拠点である台湾桃園国際空港にトラックで運んでも4時間程度で到着することが可能である。そのため、高雄小港空港を選択する必要がないのが現状であろう。これは高雄より北にある産業集積地でも同様であり、基本的に航空貨物の多くは台湾桃園国際空港から出していると考えてよいであろう。

近年取扱量を伸ばしているのが、台北松山空港である。この空港は元々海外との路線が設けられた国際空港であったが、1979年に台湾桃園国際空港が開設されてからはもっぱら国内線専用の空港のひとつであった。しかし、三通の解禁によって、中国との直航ができるようになったこと、2010年には羽田空港の国際線ターミナルの開業に合わせて毎日8便が運航されることになったこと、さらには2012年6月からは韓国・金浦国際空港とも

表2 台湾の空港における航空貨物取扱量 (単位: トン、%)

	台湾桃園		高雄小港		台北松山		その他		合計
2006年	1,698,808.2	93.9%	76,997.0	4.3%	15,024.2	0.8%	18,736.1	1.0%	1,809,565.5
2007年	1,605,681.0	94.0%	70,241.3	4.1%	13,115.3	0.8%	19,665.3	1.2%	1,708,702.9
2008年	1,493,120.0	94.1%	62,139.4	3.9%	11,830.8	0.7%	20,159.8	1.3%	1,587,250.0
2009年	1,358,303.7	94.0%	54,382.0	3.8%	11,405.7	0.8%	21,342.6	1.5%	1,445,434.0
2010年	1,767,074.8	94.6%	64,850.8	3.5%	14,355.0	0.8%	21,642.3	1.2%	1,867,922.9
2011年	1,627,462.4	93.6%	55,364.4	3.2%	34,492.0	2.0%	20,976.6	1.2%	1,738,295.4

(出所) 交通部民用航空局編 [各年版] 『民用航空局統計年報』

定期便が運航されることになった。日中韓との国際線が就航されたことにより、貨物取り扱いが増えたのである。

しかしながら、台北松山空港の航空貨物のための施設はせい弱であると言わざるをえない。貨物倉庫はわずか2000坪しかない。また、松山空港には貨物専用の路線はないため、旅客便の床下貨物室に空きスペースを使用して貨物を搭載している。貨物の多くが台北松山空港より南部の新竹、台中や高雄などから出ているため、台湾桃園空港で通関業務を行ってから運ばれていることが多い。そのため、台北松山空港では通関した貨物の重量チェックのみをしているのが現状であって、台北松山空港で高度な国際物流はできないといったほうが良い。それでも、就航しているのが中国の空港以外では羽田空港と金浦空港という非常に市場に近い空港である。そのため、今後はさらに貨物取扱量は増加すると考えられるが、その一方で台北松山空港の航空貨物に関する体制を整える必要があると言えよう。

2. 路線別にみる航空貨物取扱状況

つぎに、路線別での航空貨物の取り扱いはどうであったろうか。表3はどのような路線で台湾の

航空貨物が取り扱われているかを示したものである。台湾の貨物の多くは国際線によって取り扱われていることがわかる。また、積み替え貨物は台湾の市場には入らないが、台湾の空港を経由してある地域から来たものが別の地域へ運ばれるものである。その意味では、通関こそしていないが国際線で台湾の空港に到着し、別の路線で別のところは輸送されるという意味では事実上の国際線と位置付けても良いのではないか。その意味では台湾の航空貨物は海外との貿易あるいは積み替え目的での航空貨物が取り扱われていることになる。

また、国内での航空貨物取扱量は多い年でも4万トン余りで国際線や積み替え貨物と比べても非常に少ないことがわかる。このことからいえるのは、台湾の国内貨物輸送は鉄道やトラックなどの陸路輸送で行われている割合が高いと考えても問題ないであろう。

一方、中国との路線についてみると、表に示している通り、2006年と2007年までは統計的にみるとないことになっている。これは、第1節ですでに書いているように、2006年から貨物チャーター便による直航を認めていたことと矛盾しているといえる。チャーター便の取扱量があまりにも

表3 台湾における航空貨物の取り扱い状況（単位：トン）

	国際線	中台線	国内線	積み替え	合計
2006年	1,207,997.9	-	40,211.1	561,356.4	1,809,565.5
2007年	1,191,117.6	-	40,041.4	477,543.8	1,708,702.9
2008年	1,033,835.0	1,516.9	36,746	515,152.1	1,587,250.0
2009年	866,711.1	66,274.2	36,925.4	475,523.2	1,445,434.0
2010年	1,017,700.9	146,240.1	36,675.2	667,306.8	1,867,922.9
2011年	951,820.2	156,826.3	35,899.3	593,749.7	1,738,295.4

(注) 国際線には香港、マカオを含む。

(出所) 表2に同じ。

少ないために、統計では表せないとは考えにくい。むしろ、このような統計になったのは、おそらく直航とは言いつつも、貨物チャーター機が香港などの経由地（あるいは飛行情報区）を通過したうえで輸出／輸入された形をとったので、直航の部分には入れなかったと考えられる。

こうしたことになったのは、この当時の政権が民進党時代であったことと関係しているのではなかろうか。つまり、当時の政府が意図的に直航の統計を作成していなかったと考えられる。ただ、どうして台湾側は中国との航空貨物統計を公表しなかったかについては、明らかにされていないので推測の域は出ないが、当時の政府による要因が一番大きいのではないかと考えられる。

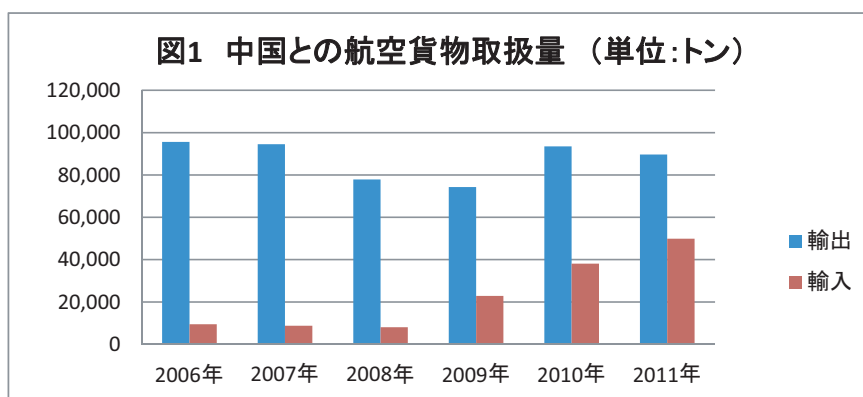
中台路線に関しては、2008年以降は、統計が明らかになっている。2008年の数値は2009年、2010年よりも格段にその取扱量は小さい。これは直航が始まった12月15日から統計を取り始めたためであろう。その結果が、非常に小さい数値として明らかになったのである。そのため、2008年値はほとんど意味をなしていないといっても良い。しかし、2009年以降は15万トン前後の数値となっている。このことは、これまで第3国・地域経由で中国からの貨物を輸入、あるいは中国へ

台湾の貨物を輸出するという動きが本格的になり、一部の国際線で搭載されていた中国からの貨物や中国向け貨物の輸送方法が中台間の直航で行われるようになった結果ということができよう。

ただし、台湾と中国の直航は旅客便、貨物便ともすでに指摘しているように台湾、中国の航空会社のみ運航が認められている。そのため、台湾と中国の直航で行われているのが、双方の航空貨物輸送のすべてではない。他の航空会社による中国からの貨物、中国への貨物は国際線で取り扱われていることに注意すべきであろう。

第3節 航空貨物でみる台湾と中国の貿易

さいごに、台湾と中国の間でどのような貿易が航空輸送で行われているかについて検討する。なお、この貿易は台湾桃園国際空港で通関されているモノに限定する。すでに明らかになっているように、台湾の航空貨物のほとんどが台湾桃園国際空港で行われている。この空港の動きがそのまま台湾全体の状況を表しているといっても過言ではないためである。まず、台湾桃園空港が取り扱っている輸出入貨物において、中国の取扱量を見てみる（図1）。この図から明らかのように、台湾にとって航空貨物では輸出が輸入を大きく上回って



(出所) 表2に同じ。

いることが理解できよう。このことは航空機にとっては、台湾から中国への貨物は多く搭載しているが、中国から台湾への貨物は少ないことを意味し、片荷の状況であるといえる。そして、この状況は国際線と中台線の両方を示したものである。また、2006年から2008年までは事実上国際線でしか台湾と中国間の貨物は動いていない。このことから、中国の貨物は中国の空港ではなく香港など第3国・地域の別の空港を経由して輸出、あるいは輸入していることに注意する必要がある。そのため、中国の輸出入を行っている航空会社は中国以外の空港で中国の貨物の揚げ降ろしをして輸送しているのである。そのため、直航がほぼできなかった状況下での輸出入であることに注意する必要がある。

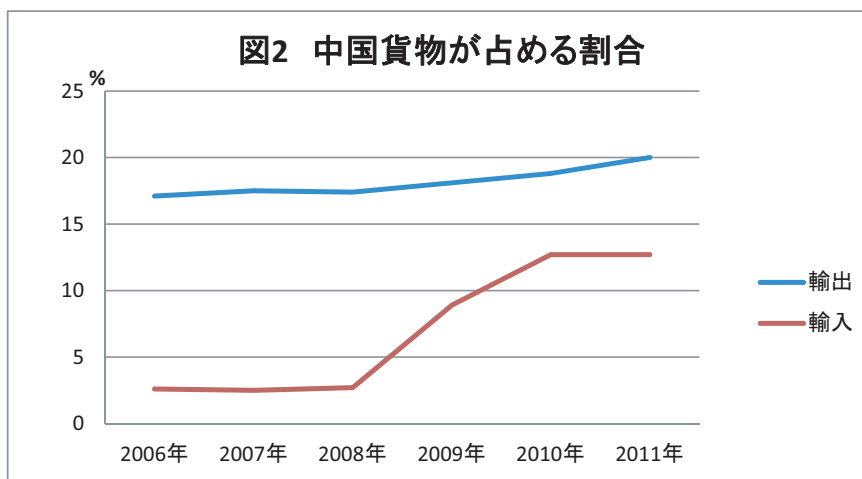
しかしながら、直航が本格的には始まった2009年以降は輸入量も大きく上昇していることがわかる。これは、これまでの国際線を通じて輸入していたものが、直航の開始によって最短距離で輸入できるようになったこともその要因のひとつとして考えることは容易である。

つぎに、図2は台湾桃園国際空港が取り扱って

いる貨物取扱量全体のうち、中国が占める割合を示したものである。輸出を見ると、2006年には17%を超える水準であったのが、徐々に増加し、2011年には20%を占めている。一方、輸入は2006年にはわずか2.6%であったのが、2010年および2011年には12.7%をそれぞれ占めることになり、急速に航空貨物においても中国が占める割合が高まることになった。

以上のことから、台湾と中国の経済的な関係が取扱量はいうまでもなく、その割合から見ても明らかに緊密化しているということがいえよう。輸入においては、三通が本格的に始まった2009年から急激にその割合が増加していることから明らかかなように、直航の開始が輸入貨物の増加の要因になったと考えられる。

では、どのような貨物が台湾と中国の貿易では取り扱われているのであろうか。この際に注意しなければならないことがある。つまりどの視点から検討するかである。ひとつは、品目別で見た場合、その品目での航空貨物取扱量全体の中で中国の割合がどれくらい占めているかという点である。この割合が高いほど、中国との関係が密接に



(出所) 表2に同じ。

なっているということである。つぎに、中国との取扱量全体から見て、どの分野の品目を中心に航空貨物での輸送が行われているかということである。これを見ることで、中国との貨物輸送の現状を把握することが可能である。ここでは、まず全体取扱量から見て、中国との取引量が多い品目は何なのかを検討する。その後、中国との取扱量から見て、どのような品目の輸送が行われているかを検討する。

(1) 貨物取扱量から見た中国との関係

まず、多くの品目のうち中国との関係が密接にある品目とは何かを考える。表4は統計で分類された37品目のうち、中国からの輸入割合が10%を超える品目数と上位3品目に入るものを示したものである。輸入では、10%を超えた品目数は2006年から2008年までは2品目か3品目しかなかった。それが2009年には6品目、2010年と2011年には10品目を超えることになった。また、中国の占有率上位の品目を見ると、継続的に

表4 航空貨物での中国からの輸入が10%以上占める品目数と中国の占有率上位3品目

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
品目数 (37品目中)	2	3	2	6	11	14
割合が高い 上位3品目	宝石原石 (100%)	特殊商品 (31.1%)	特殊商品 (67.5%)	特殊商品 (64.2%)	金属鉱石 (45.3%)	狩猟品 (52.4%)
	玩具類 (10.1%)	金属鉱石 (15.8%)	金属鉱石 (13.9%)	金属鉱石 (37.4%)	特殊商品 (43.0%)	金属鉱石 (43.4%)
	なし	玩具類 (14.3%)	なし	運動・レ ジャー器材 (18.1%)	非金属鉱産 品 (26.4%)	非金属鉱産 品 (30.2%)

(出所) 表2に同じ。筆者作成。

表5 航空貨物での中国への輸出が10%以上占める品目数と中国の占有率上位3品目

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
品目数 (37品目中)	8	7	8	8	7	9
割合が高い 上位3品目	特殊商品 (35.1%)	プラスチック 製品 (33.5%)	文教器材 (82.0%)	文教器材 (100%)	美術・骨董 品 (67.9%)	毛皮・皮革 (59.3%)
	パルプ・紙 製品 (30.4%)	パルプ・紙 製品 (31.8%)	その他製品 (24.5%)	非金属鉱産 品 (75.2%)	その他製品 (30.0%)	運輸工具 (58.2%)
	その他製品 (24.3%)	その他製品 (25.9%)	パルプ・紙 製品 (21.0%)	紡織・装飾 品 (64.4%)	パルプ・紙 製品 (23.2%)	美術・骨董 品 (35.4%)

(出所) 表2に同じ。筆者作成。

表6 航空貨物における中国との主要輸入品・輸出品の構成比

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
輸入	農林・水産品	0.4%	1.3%	1.4%	0.7%	1.2%	1.2%
	パルプ・紙製品	0.1%	0.6%	0.9%	1.2%	0.9%	1.2%
	プラスチック	0.5%	0.9%	0.6%	0.5%	1.0%	1.4%
	電力・電器製品	15.4%	67.2%	82.9%	77.3%	75.1%	64.3%
	運輸工具	0.9%	1.2%	1.2%	1.1%	1.3%	1.8%
	精密機械設備	0.0%	3.5%	1.5%	1.4%	1.3%	1.8%
	その他製品	82.4%	23.3%	8.9%	15.4%	17.0%	12.8%
輸出	電力及び電器	48.4%	45.9%	45.0%	33.6%	28.0%	38.8%
	その他製品	51.2%	53.8%	54.8%	66.0%	71.6%	60.8%

(出所) 表2に同じ。筆者作成。

大きな割合を占めているのが特殊商品と金属鉱物である。これらのうち、特殊商品が何を指しているのかは統計では言及されていないのでわからないので注意しなければならない。

輸出を見ると、輸入の場合とは大きく異なっていることがわかる(表5)。まず、中国への航空輸送による輸出が10%以上を超えているものの品目数がほぼ一定していることがわかる。また、パルプ・紙製品が2009年以外は取り扱い比率が高く、占有率の上位に入っていることがわかる²。それ以外の品目については、その他製品の割合が高いが、輸入の際の特殊商品同様、どのようなものを指しているのかがわからない。しかしながら、製品と書いているため、中国へ進出している台湾企業の現地工場のための何らかの部品と考えられる。

そして、中国の経済発展で富裕層が出てきた影響なのか、美術・骨董品が2010年、2011年には中国への輸出貨物として占有率が大きな割合を占めた。このような品物は通常海上輸送にはそぐわないものと考えてよいであろう。今後も中国の経済

発展に伴い、さらに美術・骨董品がさらに航空貨物で中国市場に入っていくのかどうか興味もたれる。

(2) 中国との貨物取扱量からみた航空貨物輸送

さいごに、中国との貿易を年毎に見た場合、どのような特徴を取られることができるであろうか。表6は航空貨物における中国の主要な輸入品と輸出品の構成比を示したものである。この表から明らかなように、中国との航空貨物で輸送されている輸入品、輸出品ともその大半を占めていたのは電子・電器製品とその他製品であることがわかる。輸出にいたっては、ほぼ100%がこの両製品で占められている。あえて言えば、輸入品では概して電子・電器製品が中心である一方、輸出品ではその他製品が半分以上を占め、それに続くのが電子・電気製品であることがわかる。

この状況を考えると、その他製品というのは、先ほど指摘したように何らかの部品が台湾から中国への航空貨物で輸出され、中国の現地工場でこれら台湾から輸出された部品も使用して製品を作

り、それを電子・電気製品として台湾が中国から輸入していると考えるのが妥当であろう。

構成比から見ると、中国と台湾の航空貨物における貿易は重量ではそのほとんどが部品や電子・電気製品から成り立っているのである。これらの製品は多くが「短小軽薄」の製品である。そのため、航空貨物として取り扱われているのである。また、これらの製品が航空貨物での輸出入のほとんどを占めることはこの産業での台湾と中国の関係が緊密的であるともいえよう。

おわりに

三通が本格的に始まった2009年以降の航空貨物輸送はこれまでの航空貨物輸送を大きく変化させることになったといえる。2008年12月15日まではチャーター便を除いて、どの航空会社でも中国と台湾の間を直接行き来することはできなかった。それが台湾と中国の航空会社のみという条件がついているが、最短の距離と時間で輸送することが可能になったのである。これによって、中国と台湾の経済関係は航空貨物輸送の点でもさらに緊密になったといってもよいかもしれない。とくに、電子・電器製品を製造している企業やそれに関連する部品などの製品を製造している企業では直航の恩恵を受けているといってもよいであろう。また、いくつかも品目では、中国全体の貨物取扱量では小さな割合であっても、その品目の中では中国との割合がかなり高いという品目もあった。その意味では、航空貨物の取り扱いでみると、思っ

ている以上に中国と台湾の経済関係は緊密化しているといってもよい。

さらに、2011年からECFAによるアーリーハーベストが開始している。これによる直接の影響は今後の統計が明らかになってからしかわからず、今回の議論ではほとんど対象としなかった。この点は今後議論の余地を残しているといえる。

台湾と中国の航空貨物の輸送は長期的には増加を続けるとは考えられる。さらに航空貨物全体に占める中国の割合が増加することになれば、今以上に中国との関係が無視できない状況になることもまた事実である。そのことは、台湾の産業は中国の経済状況に影響を左右されることを意味する。また現状では航空機に搭載している貨物量は台湾から中国へ向かう動きのほうが重量では圧倒的に多い。これを克服できるかどうか、航空貨物輸送での今後の課題であるといえよう。

(参考文献)

- アジア経済研究所編刊[各年版]『アジア動向年報』。
- 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』No.162、3月)
- 池上寛[2010]「兩岸の緊密化とECFA締結の動向」(日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部中国北アジア課編刊「日台ビジネスアライアンス研究会報告書」)

¹ このトップ会談の際には、中国人観光客の台湾への団体旅行についても解禁した。

² 2009年も取り扱い比率では上位3品目に入っていないが、パルプ・紙製品の輸出全体の20%は中国に向けて輸出している。